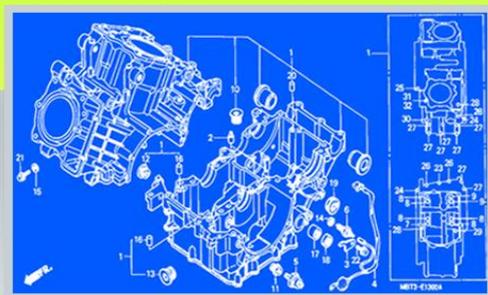


F.A.Q.

Varadero-club.ru



Руководство по ремонту и обслуживанию с картинками



Справочная информация по расходникам



PDF формат открывается на мобильных устройствах



Возьми с собой в путешествие



Быстрый поиск информации в структурированном меню

Внимание!

Информация предоставляется по принципу "как есть" никаких гарантий не даётся.

Нашли ошибку сообщите мне flatx007@yandex.ru

НЕ уверены в правдивости данного материала? Используйте оригинальные мануалы:

[Мануал SD1 \(карбюратор\)](#)

[Мануал SD2 \(инжектор\)](#)

[Дополнение SD2 с ABS](#)

Данное руководство составлено по ответам и по основным вопросам пользователей форума varadero-club.ru, моему личному опыту и наработкам, копирование любой части разрешается только с согласия администрации.

Не нашли ответ на свой вопрос - задайте его на форуме - varadero-club.ru



[Как помочь сайту varadero-club.ru материально?](#)

Не работают ссылки в оглавлении?! Скачать Adobe Acrobat Reader DC:

(необходимо выделить ссылку для своей операционной системы и вставить в адресную строку браузера).



Для - Windows

<https://get.adobe.com/ru/reader/>



Для - Android

<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.adobe.reader&hl=ru>

Создание, дизайн, поддержка: Oleg_33

Помощь в создании - mystique, nikdominator, Yakuzik, Бородеро, Dzhon, Крязя, butcher, Берендей, Вов@ныч

Последняя редакция: 02.06.2019

[История версий](#)



Оглавление

История модели

- ⇒ Особенности Honda Varadero
- ⇒ Инжектор – мотоцикл не заводится!
- ⇒ Как завести мотоцикл если в дороге отказал насос, SD1
- ⇒ Детские болезни и ТО, ПРОВЕРЬ У СЕБЯ!

Технические данные

- ⇒ Технические данные SD1
- ⇒ Расходники SD1
- ⇒ Технические данные SD2
- ⇒ Расходники SD2
- ⇒ Оригинальные каталоги разных производителей
- ⇒ Расход топлива

ТО

- ⇒ Каждые 1000 Км: Приводная цепь, звезды - обслуживание
- ⇒ Каждые 3000 Км: ТО аккумуляторной батареи
- ⇒ Каждые 8000 – 10 000 Км или раз в год: Замена масла
- ⇒ Каждые 6000 Км:
 - Проверка и регулировка ХХ до 2006г
 - Проверка и регулировка ХХ от 2007г
 - Проверка тормозных колодок
 - Проверка и регулировка сцепления
- ⇒ Каждые 12000 Км:
 - Свечи зажигания, осмотр, регулировка зазоров, замена
 - Рычаги управления, троса газа и сцепления - смазка
 - Топливная система – проверка, замена фильтра

Прочее

- ⇒ Подбираем запчасти
- ⇒ Полезные ссылки
- ⇒ Маркировка свечей NGK

Двигатель

- ⇒ Чистка и синхронизация карбюраторов
- ⇒ Замена масла
- ⇒ Воздушный фильтр, вентиляция карбюраторов
- ⇒ Замена воздушного фильтра
- ⇒ Замена натяжителей цепей ГРМ
- ⇒ Замена маслосъемных колпачков
- ⇒ Регулировка клапанов
- ⇒ Размеры регулировочных шайб
- ⇒ Свечи зажигания, осмотр, регулировка зазоров, замена
- ⇒ Подтекает масло с ведущей звезды
- ⇒ Отключается задний цилиндр
- ⇒ Чем снять ротор генератора (магнит)
- ⇒ Стреляет в глушитель при открытии газа

- ⇒ [Стреляет в глушитель при сбросе газа](#)
- ⇒ [Просекает выпускная система](#)
- ⇒ [Сапун, вентиляция, карбюраторов, PAIR](#)
- ⇒ [Выдавило прокладки клапанных крышек](#)
- ⇒ [Проверка и регулировка ХХ до 2006г](#)
- ⇒ [Проверка Регулировка оборотов ХХ от 2007г](#)
- ⇒ [Проверка регулировка сцепления](#)
- ⇒ [Топливная система – проверка, замена фильтра](#)

Ходовая

- ⇒ [Давление в шинах](#)
- ⇒ [Продлеваем жизнь заднему амортизатору](#)
- ⇒ [Регулировка задней подвески](#)
- ⇒ [Коды ошибок ABS](#)
- ⇒ [Цепь, замена цепи, звезды](#)
- ⇒ [Прокачиваем тормозную систему CBS](#)
- ⇒ [FAQ по тормозным колодкам](#)
- ⇒ [При замене тормозных колодок](#)
- ⇒ [Прикатка тормозных колодок](#)
- ⇒ [Приводная цепь, звезды - обслуживание](#)
- ⇒ [Проверка тормозных колодок](#)
- ⇒ [Рычаги управления, троса газа и сцепления - смазка](#)

Электрика

- ⇒ [Бензонасос и реле карбюраторная модель](#)
- ⇒ [Бензонасос инжекторная модель](#)
- ⇒ [При прокрутке стартером обнуляется приборка](#)
- ⇒ [Неисправность проводки генератора](#)
- ⇒ [Проверка генератора](#)
- ⇒ [Диагностика электрооборудования](#)
- ⇒ [Реле регулятор перезаряд](#)
- ⇒ [Реле регулятор не исправен](#)
- ⇒ [Проверка реле регулятора](#)
- ⇒ [Ближний горит постоянно](#)
- ⇒ [Реле ближнего и дальнего света](#)
- ⇒ [Не фиксируется дальний свет](#)
- ⇒ [Зарядка аккумулятора, проверка напряжения](#)
- ⇒ [ТО аккумулятора](#)
- ⇒ [Мигает или горит индикатор ABS](#)
- ⇒ [Индикатор FI](#)
- ⇒ [HISS](#)
- ⇒ [Типы ламп](#)
- ⇒ [Регистрация HISS ключа](#)

История модели

Данный мотоцикл дебютировал в 1998 году. С тех пор его пропорции, отличные рабочие характеристики, решительный вид и выдающиеся туристические данные манят любителей больших расстояний и новых горизонтов. Широкое, удобное седло мотоцикла и его большая грузоподъемность позволяют роскошно разместиться двоим в долгом путешествии. Обтекатели обеспечивают защиту от ветра и дождя, в то же время система подвески смягчает любые дорожные изъяны, с которыми приходится сталкиваться в пути.



История по годам:

1998-2000 - дебютная версия SD01 с карбюраторным дефорсированным двигателем от VTR о 94 л.с. и обладающий крутящим моментом в 98 н/м, 5-ти ступенчатой коробкой, вилок 45мм и стальной мощной рамой.



2000-2002 - версия SD02, главное отличие - появился иммобилайзер H.I.S.S., изменилась гамма цветов и другой задний амортизатор.

2003 - переходная версия, уже с впрыском (как на версии VTR SP2) и увеличенной с 9,0:1 до 9,8:1 степенью сжатия по мотору, и измененным оперением с регулируемым стеклом, но еще без ABS.



2004-2006 - полноценная впрысковая версия с ABS, устанавливаемой опционно. Для некоторых рынков появились версии Touring Pack уже с кофрами и центральной подножкой.



2007-н.в. - рестайлинговая версия впрысковой Варадеры. Отличия в немного измененном оперении и ABS в штатной комплектации.

[Вернуться к оглавлению](#)

«Детские болезни» карбюраторная модель

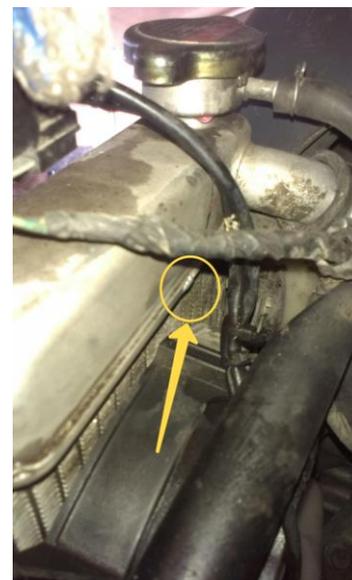
MODEL-SD 1

Перетирает радиатор

При длительной эксплуатации перетирает радиатор охлаждения с последующей разгерметизацией системы охлаждения и утечкой охлаждающей жидкости. Если радиатор всё таки потёк не рекомендуется заклепать течь холодной сваркой, после неё проблематично заваривать аргоновой сваркой. Лучше временно (до сварки) заклеить отверстие армированным скотчем или засыпать/залить в систему охлаждения специальный герметик например - АВРО ПОРОШКОВЫЙ.



Перетирает внутренним пластиком с правой стороны, возле заливной горловины. Для устранения дефекта, необходимо выкусить кусок пластика.



Отказывает бензонасос

Из за не равномерного износа контактов контактной группы бензонасоса, он перестает качать топливо, что бы попытаться без разборки заставить работать насос в дороге – необходимо ударить по насосу ручкой отвертки. Желательно проверить разъём питания насоса с левой стороны бака в силиконовом колпаке, контакты в разъёме должны быть чистые без следов окислов и грязи.

На мотоцикле установлен насос производства **Mitsubishi**, искать возле масляного фильтра с левой стороны, контактная группа находится под задней крышкой, крышка закручена на один крестовой винт.



Для выравнивания сильно изношенных контактов, используйте надфиль, если контакты ровные и не изношенные используйте наждачную бумагу 1000 зернистости. **Сильно изношенные контакты необходимо заменить!** Надфиль и наждачную бумагу желательно иметь в наборе инструментов мотоцикла.

По каталогу [TOURMAX](#) ID номер 050-601



Как завести мотоцикл в дороге после ремонта насоса

Из за не равномерного износа контактов контактной группы бензонасоса, он перестает качать топливо. **После отказа насоса либо езда на пустом баке на мотоцикле можно проехать не один километр, пока топливо в поплавковых камерах карбюраторов не кончится совсем.** При попытке завести мотоцикл после ремонта насоса, мотоцикл не заведётся т.к. насос качает маленькими порциями и только во время прокрутки стартером! На деле мы получаем мотоцикл с севшим аккумулятором, который так и не завёлся.

Что бы завести проделываем действия:

1. В наборе инструментов нужно иметь кусок **синего** топливного шланга (наружный диаметр которого равен внутреннему шланга мотоцикла).
2. Закрываем оба топливных крана, снимаем с левого крана топливный шланг.
3. Вставляем кусок нашего **синего** шланга внутрь топливной трубки.
4. Дует (насосом, ртом) в свободный конец **синего** шланга.

5. Надеваем на левый кран топливный шланг, открываем краны.

После всех действий бензин из шлангов и топливного фильтра попадёт в карбюраторы и мотоцикл можно будет легко завести.

Если починить насос всё таки не удаётся – нужно отсоединить шланги от насоса и соединить между собой надев на трубку диаметром около 8 мм, которую желательно возить в наборе инструментов. Тем самым бензин в карбюраторы будет попадать самотеком пока уровень в баке не упадёт ниже уровня поплавковых камер, это где то половина бака, придётся чаще заправляться и ездить с полным баком.

Перетирает слайдер цепи

При не своевременной замене слайдера цепи, цепь пропиливает маятник и подшипник маятника!

Применение не стандартных звезд ускоряет износ слайдера!

Слайдер цепи - 52170-MBT-610



Прогрессия подвески

Обязательно смазать **все подшипники** рычага прогрессии, болты, подшипники и ось маятника, консистентной смазкой, например такой:



[Спецификация синей смазки](#)

Прогрессия подвески:



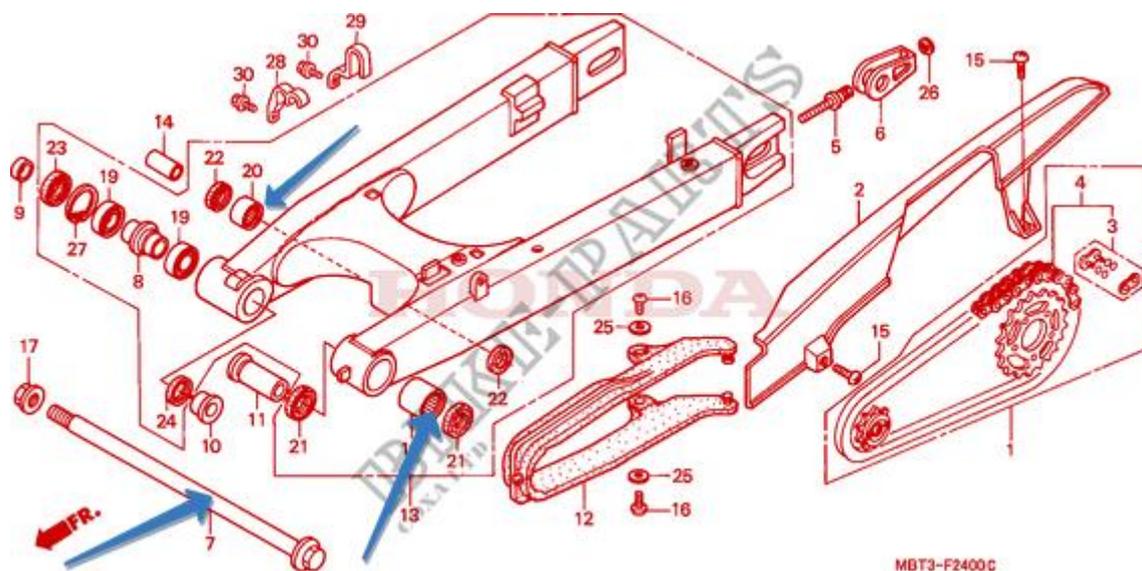
[Регулировка задней подвески](#)

Сухой подшипник убил маятник:



Игольчатые подшипники оси качения маятника: *синие стрелки*. Ось маятника: *синяя стрелка*.

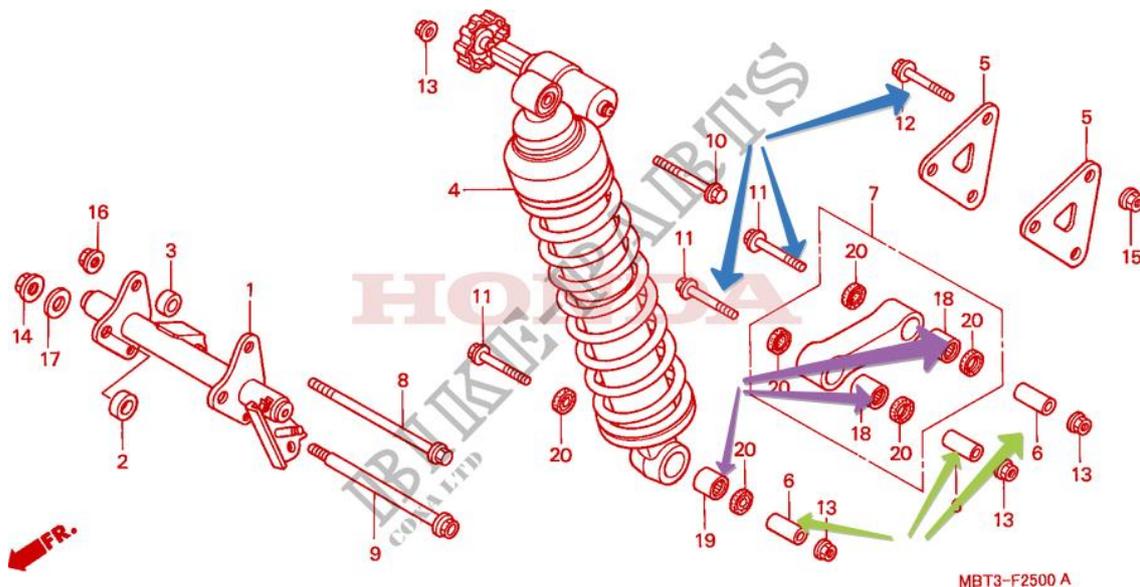
Для смазки подшипников оси качения маятника, придется снимать сам маятник, их тоже нужно смазывать особенно на старых мотоциклах!



Втулки подшипников прогрессии, должны быть ровными без следов износа и ржавчины: *зеленые стрелки*.

Роликовые подшипники рычагов прогрессии и амортизатора: **фиолетовые стрелки**.

Болты рычага прогрессии, закруают во втулках, их так же нужно смазывать: **синие стрелки**.



Водная болезнь подшипников колес

Чаще всего подшипники колес выходят из строя из-за попавшей внутрь подшипника воды и отсутствия смазки. Наличие рыжих подтёков после поездки в дождь - признак того, что в подшипнике вода.

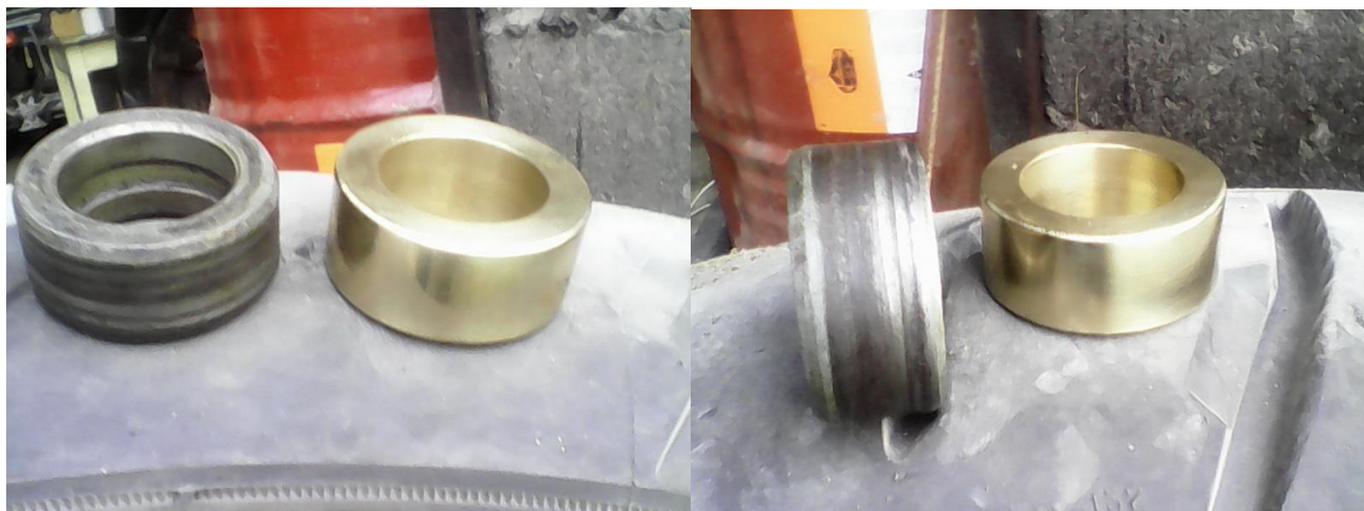


Со временем от смазки не останется и следа и подшипник развалится.

Чтобы этого не допустить, нужно своевременно менять пыльник, а также дистанционную втулку, если на ней большая выработка. Замена одних пыльников при разбитых втулках не поможет.

Перед заменой смазки, старую смазку необходимо отмыть бензином, чистый подшипник набивается смазкой на 1/3 [синей смазкой](#).

Экспериментальная втулка из бронзы:



Переламываются провода антенны HISS

[Система HISS](#)

[Антенна HISS](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Технические данные карбюраторной версии

Двигатель: жидкостного охлаждения четырехтактный V-образный 2-х цилиндровый 90 ° DOHC

Рабочий объем: 996 куб.см

Мощность: 69 кВт (94 л.с.) при 8000 об/мин

Крутящий момент: 99 Нм при 6000 об/мин

Степень сжатия: 9,0:1

Диаметр цилиндра, ход поршня: 98 x 66 мм

Система питания: карбюраторы 2 x 42 мм Keihin

Зажигание: электронное

Стартер: электрический

Трансмиссия: пятиступенчатая, многодисковое сцепление в масляной ванне

Внешние размеры: 2295 x 880 x 1490 мм

Дорожный просвет: 195 мм

Колесная база: 1560 мм

Высота по седлу: 845 мм

Снаряженная масса: 260 кг

Топливный бак: 25 л (4 л резерв)

Максимальная скорость: 200 км / ч

Рама: пространственная из стальных труб

Передняя подвеска: телескопическая вилка 43 мм диаметром, ход 175 мм

Задняя подвеска: Pro-Link с регулируемым демпфированием и преднатягом, ход 155 мм

Передняя крышка: 110/80-R19

Задняя крышка: 150/70-R17

Передние тормоза: 2x296 мм два диск, CBS

Задние тормоза: 220 мм диск, CBS

Главная передача: 525 цепь O-ринг (X-ринг)

[Вернуться к оглавлению](#)

Технические данные инжекторной версии

Двигатель: жидкостного охлаждения четырехтактный V-образный 2-х цилиндровый 90 ° DOHC
Рабочий объем: 996 куб.см
Мощность: 69 кВт (94 л.с.) при 8000 об/мин
Крутящий момент: 98 Нм при 6000 об/мин
Степень сжатия: 9,8:1
Диаметр цилиндра ход поршня: 98 x 66 мм
Система питания: PGM FI впрыск топлива с диффузором диаметром 42 мм и 12-точечными форсунками
Зажигание: электронное
Стартер: электрический
Трансмиссия: шести ступенчатая, многодисковое сцепление в масляной ванне
Внешние размеры: 2295 x 925 x 1500 мм
Дорожный просвет: 181 мм
Колесная база: 1560 мм
Высота по седлу: 838 мм
Сухая масса: 235 кг
Топливный бак: 25 л
Максимальная скорость: 200 км / ч
Рама: Пространственная из стальных труб
Передняя подвеска: телескопическая вилка 43 мм диаметром, ход 155 мм
Задняя подвеска: Pro-Link с регулируемым демпфированием и преднатягом, ход 145 мм
Передняя покрышка: 110/80-R19
Задняя покрышка: 150/70-R17
Передние тормоза: 2x296 мм два диск, CBS, ABS
Задние тормоза: 220 мм диск, CBS, ABS
Главная передача: 525 цепь O-ринг (X-ринг)

[Вернуться к оглавлению](#)

Вопрос - ответ

Отключается задний цилиндр

«При синхронизации отключился задний цилиндр. До этого всё работало, после синхронизации через 30 минут при попытке завести работает только один цилиндр. Подключенный вакуумметр показывает разряжение 0,1 атм вместо 2-2,5 норм. В последнее время появился странный звук (бздынь), как будто цилиндр пропускает такт, слышно на холостых оборотах, на светофоре»

Карбюратор вышел из резинового патрубка(манифольда), ослаб хомут.

Подтекает масло с ведущей звезды

«Накидывает моторное масло на цепь, масло капает на асфальт»

Заменить сальник ведущей звезды, штока сцепления – [номера сальников](#).

Чем снять ротор генератора (магнит)

Ротор генератора необходимо снять, например, для замены обгонной муфты стартера.

Ротор выпрессовывается с помощью болта 22x1,5. Нужно включить КПП в последнюю передачу, нажать задний тормоз. На маховике две плоскости отфрезерованы, под ключ для фиксации.

Не фиксируется дальний свет

«При нажатии на кнопку вкл-выкл не фиксируется кнопка в положении дальнего света»

Разобрать, почистить переключатель, при сборке смазать трущиеся элементы [синей смазкой](#).
Разбирать выключатель нужно осторожно, что бы потерять мелкие элементы переключателя.

При прокрутке стартером обнуляется приборка

[Проверка генератора](#)

[Проверка реле регулятора](#)

[Диагностика электрооборудования](#)

[Зарядка акб проверка напряжения](#)

[Неисправность проводки генератора](#)

SD1 объем масла в вилке

Объем жидкости 529 ± 2,5 см³

Давление в шинах

Переднее колесо: Водитель/Водитель + Пассажир 250кПа/ 250кПа

Заднее колесо: Водитель/Водитель + Пассажир 250кПа/ 280кПа

[Вернуться к оглавлению](#)

Расходники, карбюраторная версия 1999-2002г - SD1

Наименование	Оригинальный номер	Аналог
Масло	4-тактное моторное масло Honda, эквивалентное моторному маслу API, классификация SE, SF или SG. Вязкость SAE 10W40	MOTUL, IPON, ENI (AGIP), LIQUI MOLY, MOTOREX, REPSOL, BEL-RAY, CASTROL ...
Масляный фильтр	15410-MM9-013	OC575 KNECHT/MAHLE, IFLOFILTRO HF303, CHAMPION F306
Прокладка сливной пробки	94109-12000	Ø 12мм
Воздушный фильтр	17210-MBT-D10	HIFLOFILTRO HFA1909, CHAMPION J342
Маленький воздушный фильтр - 2шт	17254-MBB-000	
Топливный фильтр	16900-MG8-003	Любой автомобильный

		для карбюратора
Колодки передние	06455-MBT-611	Nissin 2P-250-F3, LUCAS MCB 704 SV
Колодки задние	06435-MAT-006	Nissin 2P-250-R1, LUCAS MCB 705 SH
Тормозные диски передние		
правый	45120-MCW-H11	Nissin SD505, LUCAS MSW236 Ø296MM
левый	45220-MCW-H01	
Тормозной диск задний	43351-MBT-610	-
Цепь	06405-MAL-P00	DID, RK - 525, 112 звеньев
Звезда передняя	23801-MAS-000	JTF 1370.16
Звезда задняя	41201-MBT-610	JTR 1304.47
Подшипники переднего колеса	91052-MAE-004	6204-2RS
Подшипники заднего колеса:		
Ступица приводной звезды	91051-MBT-611	6305
Сторона тормозного диска	91053-MM5-004	6304
Сторона приводной звезды	91052-MAЭ-004	6204
Дэмферы ступицы заднего колеса	06410-MBB-000	-
Пистоны пластика	90657-SB0-003	MASUMA KJ1058
Размер сальников вилки	43*54*11	43*54*11
Пыльник вилки	91254-ML3-791	43*54.3*6/13
Прокладки под клапанные крышки	12391-MBB-000	-
Резиновые шайбы под болты клапанной крышки	90543-MV9-670	-
Фрикционные диски сцепления	22201-MBB-000	Vesrah VC-1025, EBC CK1290
10шт		
Стальные диски сцепления	Ho da 22321-GHB- 811	Vesrah CS-124
- 8шт		
Толстый стальной диск сцепления - 1шт	22322-MN4-000	-

Демферные пружины сцепления - 5шт	22401-MBB-000	Vesrah SK-162,EBC CSK066
Контактная группа бензонасоса		TOURMAX 050-601
Свечной ключ	89216-MR1-000	YT3841 YATO
Слайдер цепи	52170-MBT-610	
Сальник штока сцепления	91204-MG8-003	8x25x7
Сальник ведущей звезды		CORTECO 01035174B
Трос сцепления	22870-MBT-610	PW 428-809
Свечной ключ	89216-MR1-000	YT3841 YATO

Нет нужной запчасти? [подберите её тут](#)

Оригинальные подшипники KOYO, оригинальные тормоза NISSIN, цепь DID - RK

[Вернуться к оглавлению](#)

Расходники инжекторная модель, все года - SD2

Наименование	Оригинальный номер	Аналог
Масло	См. CD1	
Масляный фильтр	15410-MM9-013	OC575 KNECHT/MAHLE, HIFLOFILTRO HF303, CHAMPION F306
Прокладки клапанных крышек	12391-MBB-000	-
Резиновые шайбы под болты клапанной крышки	90543-MV9-670	-
Болванка ключа HISS	35121-MBW-601	-
Воздушный фильтр	17210-MBT-D20	HIFLOFILTRO HFA1922
Масляный фильтр		HIFLOFILTRO HF204
Антифриз		G12
Слайдер цепи	52170-MBT-610	-
Свечной ключ	89216-MR1-000	YT3841 YATO
Сальник штока сцепления	91204-MG8-003	8x25x7
Сальник ведущей звезды		CORTECO 01035174B

Трос сцепления	22870-MBT-610	PW 428-809
----------------	---------------	------------

Нет нужной запчасти? [подберите её тут](#)

Оригинальные подшипники KOYO, оригинальные тормоза NISSIN, цепь DID - RK

[Вернуться к оглавлению](#)

Расход топлива

Сравнительный расход топлива:

1 - HONDA MSX 125 (13-15) * 2.15 L / 100 km

- **617 - HONDA XL 1000 V Varadero (07-11) * 6.43 L / 100 km**

618 - DUCATI 1100 S Hypermotard (07-09) 6.44 L / 100 km

636 - BMW K 1200 RS (01-05) * 6.48 L / 100 km

652 - HONDA GL1800 Gold Wing (>12) 6.50 L / 100 km

664 - YAMAHA FJR 1300 (01-05) * 6.52 L / 100 km

665 - SUZUKI GSF 600 S Bandit (00-04) * 6.52 L / 100 km

666 - BMW R 1100 S / Replika (99-05) * 6.52 L / 100 km

667 - HONDA XRV 650 Africa Twin (88-89) * 6.53 L / 100 km

- **670 - HONDA XL 1000 V Varadero (03-06) * 6.54 L / 100 km**

- **961 - HONDA XL 1000 V Varadero (99-02) * 7.61 L / 100 km**

1066 - HONDA VTX 1800 C (01-04) * 9.00 L / 100 km

1080 - MV AGUSTA 750 S Brutale (01-05) * 10.67 L / 100 km

Расход с кофрами полной загрузкой и пассажиром будет больше.

Оригинальные каталоги



Колодки:

Honda					Option 1	Option 2	Option 3		Option 1	Option 2
XL	1000 V Varadero	SD01	99	* MCB 704	SV			MCB 705	SH	
XL	1000 V Varadero Dual CBS	SD02	99-03	* MCB 704	SV			MCB 705	SH	
XL	1000 V Varadero	SD02	04-	* MCB 776	SV			MCB 705	SH	
XL	1000 VA Varadero ABS	SD02	05-	* MCB 776	SV			MCB 705	SH	

Тормозные диски:

Honda					Option 1	Option 2	∅		Option 1	Option 2	∅
XL	1000 V Varadero	SD01	99	* MSW 236			296	MST 325			256
XL	1000 V Varadero	SD02	00-02	* MSW 236			296	MST 325			256
XL	1000 V Varadero	SD02	03-	* MSW 236			296	MST 373	RAC		256
XL	1000 VA Varadero ABS	SD02	03-	* MSW 236			296	MST 373	RAC		256

- Organic

Для переднего и заднего тормозного контура

- фрикцион состоит из органики и керамики, выдерживает длительное воздействие высоких температур

- длительный срок службы
- подходят для любого типа тормозных дисков
- эффективное торможение, даже при высокой влажности.

- **SV Sinter**

Только для переднего тормозного контура

- полностью металлический композит, изготовленный методом спекания
- высокая производительность и информативность
- колодки могут использоваться практически с любыми видами тормозных дисков.

- **SH Sinter**

Только для заднего тормозного контура. Для высоких скоростей.

Можно тормозить одновременно передом и задом не идут в юз.

- полностью металлический композит, изготовленный методом спекания
- высокая производительность и информативность
- колодки могут использоваться практически с любыми видами тормозных дисков.

Диски сцепления:

Honda					
XL	1000 Varadero	SD01,SD02	99-02	MCC 126-10	MES 335-9
XL	1000 Varadero	SD02	03-11	MCC 141-8	MES 335-7

[Дополнение к каталогу TRW](#)

[Полный каталог TRW](#)



Характеристики колодок:

Principal Type of Use	Compound Name	Material Suffix Code	Compatible with		Road		Light Competition		PRO Competition	
			Stainless Steel Discs	Cast Iron Discs	Front	Rear	Front	Rear	Front	Rear
Road	Argento	AG	•	•	•	•	-	-	-	-
Road/Off Road	Platinum	P	•	•	•	•	•	•	-	•
Road	SinterGrip	ST	•	-	•	•	•	•	-	•

Ferodo Road Materials Evaluated Under Road Conditions

	Friction level	Bite	Fade Resistance	Controllability	Pad Life	Disc Life	Wet Braking	Comfort
ST	•••	•••	•••	••	•••	••	•••	••
Platinum	••	•••	••	•••	••	•••	••	•••
Argento	•	••	•	••	••	•••	••	•••

Ferodo Off-Road Materials Evaluated Under Off-Road Conditions

	Friction level	Bite	Fade Resistance	Controllability	Pad Life	Disc Life	Pad life in mud
Platinum	••	•••	••	•••	••	•••	•
SG	•••	•••	•••	••	•••	•••	•••

•••	ПРЕВОСХОДНО
••	ХОРОШО
•	ТАК СЕБЕ

Колодки:



CC FROM -> TO NOTES NOTES

...HONDA

XL 1000 V VARADERO	1000	1999 → 2003	(x2)	FDB2098		FDB2075	
XL 1000 VARADERO A4 (ABS)	1000	2004 →	(x2)	FDB2196		FDB2075	

Диски сцепления:



CC STANDARD HIGH PERFORMANCE STANDARD HIGH PERFORMANCE

...HONDA

XL 1000 V VARADERO	1000	1999 → 2002	FSS0126	FCD0190	FCD0190/1		
XLV 1000 VARADERO	1000	2003 → 2009		FCD0144	FCD0144/1		
XLV 1000 VARADERO ABS	1000	2004 → 2009		FCD0144	FCD0144/1		

[Дополнение к каталогу FERODO](#)

[Полный каталог FERODO](#)



Свечи зажигания:



KW



IRIDIUM



HONDA continued								
1000 cc XL 1000 V VARADERO	70	'98-02		X24EPR-ZU9	4097	IX24B	5376	0,9
1000 cc XL 1000 V VARADERO	70	'03->				IX24B	5376	0,9

NGK <-> DENSO



NGK	Denso	Iridium Power
DP8EA9	X24EP-U9	IX24B
DP8EVX9,V9	X24EP-ZU9	IX24B
DPR8EA9	X24EPR-U9	IX24B
DPR8EIX9	IX24B	IX24B
DPR8EV9	X24EPR-ZU9	IX24B
DPR8EVX9	X24EPR-ZU9	IX24B
DR8EB	-	IX24B

[Маркировка NGK](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Приводная цепь и звезды - проверка, регулировка, смазка

Проверка

Чтобы проверить цепь, поставьте мотоцикл на центральную подножку. Убедитесь, что зажигание выключено и переключатель передач стоит в нейтральном положении.



1. Померьте линейкой нижний провис цепи рис. 1, посередине между звездами приподняв ее пальцами. Нормальный провис **35 - 45мм**. Осмотрите всю цепь на предмет износа
2. Проверьте цепь по всей длине на повреждение роликов, ослабленных соединений, а также потерянных колец и замените на новую если найдете повреждения.
3. Проверьте зубья передней и задней звезд на наличие износа.
4. Проверьте защитный слайдер, находящийся на маятнике на предмет чрезмерного износа и повреждений.

В передней части слайдера есть маркировка допустимого износа. Замените его новым при необходимости. Зачастую нижняя часть слайдера изнашивается быстрее, чем верхняя!



Не устанавливайте новую цепь на старые звезды и никогда не используйте новые звезды со старой цепью - меняйте цепь и звезды как единую часть.

Регулировка

Если нужно подтянуть цепь установите мотоцикл на центральную подножку. Операции можно производить и на боковой подножке, но так будет намного удобнее.

Вращайте колесо до тех пор пока не найдете наиболее туго натянутое место в середине нижней части цепного механизма.

Ослабьте гайку задней оси:



Поворачивайте регуляторы натяжения цепи с обеих сторон маятника таким образом, чтобы заднее колесо на нём сдвигалось назад. Можно делать обороты регуляторов поочередно, чтобы не сбиться, либо выставлять колесо по насечкам, которые можно увидеть сверху на обоих регуляторах. Это важно для регулировки заднего колеса в правильной плоскости. Как правило, если вы регулярно смазываете и натягиваете цепь пол-оборота или целого 360-градусного оборота должно быть достаточно.



Регулировка положения плоскости задней звезды только по рискам на маятнике может быть ошибочной и даже если по рискам звезда выставлена правильно, она все равно может по факту оказаться установленной с перекосом относительно ведущей звездой. Для того, чтобы это исключить, можно применить следующий способ - внутреннее расстояние между звеньями цепи несколько больше толщины звезды, есть зазор. Если прокрутить заднее колесо рукой, предварительно установив мотоцикл вертикально на центральную подножку, то можно увидеть, в какую сторону относительно звезды распределен зазор – он может быть целиком слева, справа, либо звезда может стоять ровно посередине и зазор с обеих сторон будет одинаковым. С помощью подтягивания или ослабления регуляторов натяжения (после каждого из них необходимо прокрутить колесо и проконтролировать положение зазоров) цепи необходимо добиться одинакового зазора справа и слева от звезды. При ослаблении понадобится ударять либо по колесу, либо по оси регулятора для того, чтобы ось заняла правильное положение.

Также проверьте положение крайней кромки маятника относительно маркера износа, наклеенного на левый регулятор натяжения цепи. Как только линия достигает красной зоны, значит, что цепь растянута слишком сильно и её необходимо заменить.

Удерживая стержень оси с другой стороны, закрутите осевой болт с усилием **93*Нм**. Если нет динамометрического ключа затягивайте без него. Затяжка очень плотная, достаточный предел кода заднее колесо коснется земли, под усилием затяжки (мотоцикл стоит на центральной подножке).

Смазка

Для начала цепь надо очистить от грязи и старой смазки. Для этого лучше всего использовать керосин или если его нет под рукой - фирменные очистители цепей в баллончиках. В нормальной ситуации вымойте цепь в керосине, лучше использовать машинку для мойки цепи – *Kettenmax*, затем протрите и дайте высохнуть.



Не используйте для мойки бензин, растворитель или любую другую очищающую жидкость, т.к. они могут повредить внутренние уплотнительные элементы. Не мойте цепь водой под большим давлением.

Будьте бдительны, следите за тем, что бы пальцы, руки ... не попали в движущийся цепной механизм, не используйте перчатки, варежки, ветошь !

Весь процесс не должен занимать более 10 минут иначе резиновые кольца могут повредиться. Лучшее время для смазки цепи - сразу после того как вы проехали на мотоцикле, когда цепь теплая смазывающее вещество проникает в соединения между боковыми пластинами лучше, чем когда она холодная. Хонда считает подходящими для смазки трансмиссионные масла с вязкостью 80 и 90 SAE для O-образных и X-образных цепей, либо аэрозольные смазки для цепей. Ничего другого использовать не стоит.

Смазка в первую очередь должна быть между боковыми пластинками. Наносите смазку сверху на внутреннюю поверхность цепи (нижнюю часть хода). Таким образом, центробежные силы сами перенаправят масло в другие нужные места, когда мотоцикл поедет. Подробную справку по времени нанесения и ожидания её высыхания, читать на баллоне со смазкой.



[Вернуться к оглавлению](#)

Цепь, замена цепи, звезды

MODEL-SD1

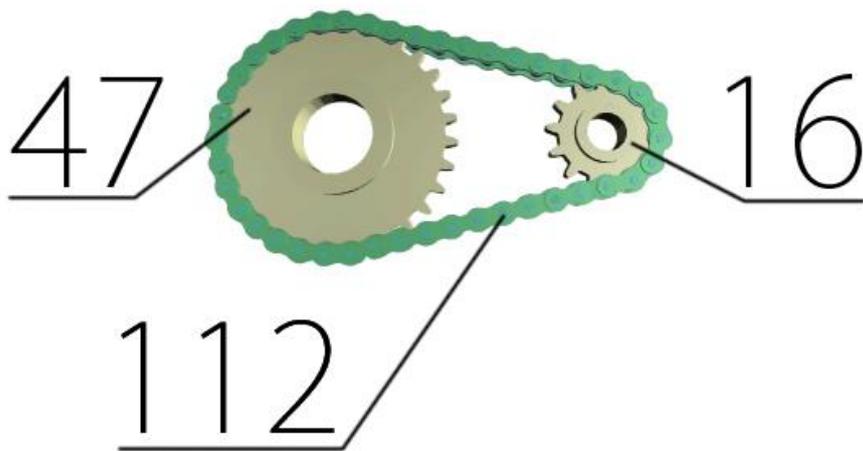
MODEL-SD2

Не стандартные звезды ускоряют износ [слайдера цепи](#)

Завод изготовитель рекомендует цепи DID, RK - 525 (японского производства) при стандартных звёздах длина цепи составляет 112 звеньев.

Цепь DID комплектуется звездами Sunstar!

Проще всего найти в продаже звёзды JT, лучше устанавливать звёзды парами одной фирмы, каждые производители делают свою форму зуба.



Необходимый инструмент для замены цепи, шестигранники CR-V 5,6,8; маленькая и большая трещотка головки на 8, 12, 14, 19, 27, накидные ключи 10, 13; возможно гайковёрт.



Далее разбираем мотоцикл до вида который на фото, отворачиваем ведущую звёздочку, если нет гайковёрта можно отвернуть воротком необходимо включить первую скорость перед разборкой.



Стандартные звёзды, **цепь EK 114 звеньев, а нам нужно 112!**



Устанавливаем новую ведущую звёздочку, резьбу болта перед закручиванием моем растворителем и капаем пару капель фиксатора резьбы.



Внимание звёздочка на вал садится не плотно, а с люфтом! Шайба болта не прижимается к звёздочке плотно. Поэтому без паники, не нужно подкладывать шайбы и прочее, так должно быть!

Снимаем заднее колесо, отворачиваем звезду, перед установкой новой чистим щёткой шпильки, не забываем про фиксатор резьбы.



Что бы вставить новую цепь заклёпанной отворачиваем ось маятника и вынимаем её, оттягиваем маятник в низ, Внимание не теряем дистанционные втулки!



Распаковываем новую цепь, помним что в ней 114, звеньев а нам нужно 112! отпиливаем болгаркой вот так, не повреждая звенья.



Разворачиваем цепь на столе, собираем замок, не забывая про резинки, смазать оси замка цепи (смазка белого цвета идёт в комплекте с замком). Берём штанген-циркуль и мерим расстояние между звеньями, запоминаем!



Усаживаем на наковальне легкими ударами пластину замка аккуратно без перекосов, расстояние между пластинами в замке должно быть во всех местах одинаково, ровно столько как мы намерили выше (если усадить глубже резиновые кольца расплющатся и повредятся). Берём керн с таким углом заточки, клепаем аккуратно, диаметр расплющенной части должен быть больше диаметра оси замка на 0.25 - 0.30 мм.



Протаскиваем цепь между маятником и выпускной трубой, собираем в обратном порядке.

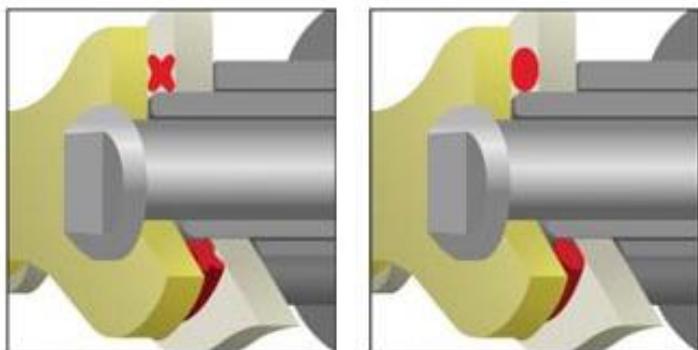


Цепь O-Ring, X-Ring в чём разница

Цепь получила название по форме уплотнительного кольца между пластинами.

Резиновые кольца в цепях X-Ring более герметичны и стойки к износу в сравнении с O-Ring, т.к. имеют четыре точки контакта.

Существуют цепи с другими формами уплотнительных колец.



[Вернуться к оглавлению](#)

Обороты холостого хода, проверка и регулировка.

Для моделей до 2006 г.в. включительно

Обороты холостого хода должны быть проверены и выставлены до и после того как карбюраторы или пусковые клапана (в зависимости от модели) синхронизированы (сбалансированы) и когда они очевидно слишком высокие или слишком низкие.

Перед регулировкой оборотов проверьте свободный ход тросиков газа, возможно [свечи зажигания](#), [воздушный фильтр](#) и [регулировку клапанов](#). Также поверните руль вправо-влево чтобы убедиться что обороты холостого хода при этом не меняются. Если это не так отрегулируйте свободный ход тросиков газа, примерно **1-2мм**.

Такие ситуации могут быть очень опасны потерей контроля над мотоциклом. Исправьте это перед тем как продолжить.

Двигатель должен быть прогрет до рабочей температуры, где – то **80°C**. Регулятор холостого хода находится с правой стороны прямо под баком. Отрегулируйте обороты холостого хода до **1200 +-50** оборотов в минуту, мотоцикл должен стоять прямо, на нейтральной передаче. Перегазовать несколько раз и затем ещё раз проверить холостые обороты. При необходимости повторить регулировку.

- На карбюраторных моделях, если ровные постоянные обороты не держатся, топливо-воздушная смесь может быть не правильной, возможно карбюраторы требуют синхронизации.
- На моделях со впрыском топлива проверьте пусковые клапана и холостой ход тросиков газа.
- На всех моделях также проверьте уплотнительные резинки на впускных коллекторах на наличие трещин и щелей, что может служить причиной бедной смеси.

Для моделей от 2007 г.в

Обороты холостого хода настраиваются автоматически блоком управления двигателя, который контролирует клапан контроля забора воздуха. Обороты холостого хода нужно проверять на прогретом до рабочей температуры двигателе, где – то **80°C**.

Перед регулировкой оборотов проверьте свободный ход тросиков газа, возможно [свечи зажигания](#), [воздушный фильтр](#) и [регулировку клапанов](#). поверните руль вправо-влево, чтобы убедиться что обороты холостого хода при этом не меняются. Если это не так отрегулируйте свободный ход тросиков газа - примерно **1-2мм**.

Такие ситуации могут быть очень опасны потерей контроля над мотоциклом. Исправьте это перед тем как продолжить.

Проверьте обороты холостого хода, мотоцикл должен стоять прямо на нейтральной передаче. Положение стрелки тахометра должно соответствовать **1300 +-100** оборотов в минуту.

Если ровные постоянные обороты не держатся, проверьте уплотнительные резинки на впускных коллекторах на наличие трещин и щелей, это может служить причиной бедной смеси

Выжмите сцепление и включите передачу - обороты двигателя должны вырасти на **100**. Снова включите нейтраль - обороты должны упасть на **100**. Если этого не происходит, проверьте переключатель нейтрали и его диод. Если с ними все в порядке проверьте клапан холостого хода.

[Вернуться к оглавлению](#)

Сцепление - проверка и регулировка

Сцепление - проверка и регулировка

Убедитесь, что трос сцепления работает плавно и легко.

Если нажатие на рычаг сцепления жёсткое и тугое, снимите и смажьте трос сцепления, так же нужно проверить механизм выжима штока, он находится в боковой крышке ведущей звезды главной передачи. Если механизм заедает, сцепление может вести, нужно его промыть и смазать консистентной смазкой.

Периодическая регулировка необходима чтобы компенсировать износ дисков сцепления и растяжение троса. Проверьте и

отрегулируйте величину свободного хода троса – около **3 мм**, на конце ручки **10 мм**.



Полное отсутствие свободного хода троса сцепления приведёт к пробуксовке сцепления и выходу его из строя!

[Вернуться к оглавлению](#)

Тормозные колодки - проверка износа

Каждая тормозная колодка имеет индикаторы износа в форме вырезов или канавок. Эти индикаторы должны быть хорошо видны, если смотреть под правильным углом, однако скопления дорожной грязи и тормозной пыли могут сделать их плохо различимыми. Если индикаторы не видны, то все равно должен быть остаток фрикционного слоя и будет очевидно, когда колодки потребуют замены. Хонда не говорит о минимальной толщине фрикционного слоя, но его толщина менее 1 мм недопустима. Обратите внимание - **колодки других производителей могут иметь индикаторы, отличные от оригинальных.**

Если износ подошел, либо перешел границу индикаторов или фрикционный слой стал очень тонким, они должны быть заменены новыми, хотя желательно менять их до того, когда они достигнут такой степени износа. Если колодки грязные или у вас есть сомнения в толщине фрикционного слоя, вытащите их для осмотра.

Полезные ссылки:

[FAQ по тормозным колодкам](#)

[При замене тормозных колодок](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Рычаги управления, троса газа и сцепления - смазка

В связи с тем, что рычаги управления, троса и другие элементы мотоцикла - открытые части, они должны периодически смазываться дабы обеспечить безопасное и безпроблемное функционирование.

Рычаги сцепления и тормоза, педаль тормоза, рычаг переключения передач с соединительными компонентами и боковая подножка должны смазываться регулярно. Для того чтобы нанести смазку в нужные места в большинстве случаев механизм должен быть разобран. Тем не менее, если используется аэрозольная смазка цепи, она может быть впрыснута в соединительные зазоры рычагов управления и обычно попадает туда, где возникает трение. Если используете моторное масло, наносите его в небольших количествах, т.к. оно легко собирает грязь (что может повлечь ускоренный износ инструментов управления). Обратите внимание: Одна из лучших смазок для системы рычагов управления - это сухая полимерная смазка.

Чтобы смазать троса, отсоедините верхние концы каждого из них и смажьте их с помощью адаптера давления и аэрозольной смазки, либо, если последняя недоступна, с помощью самодельной воронки и моторного масла.

[Вернуться к оглавлению](#)

Топливная система – проверка, замена фильтра

Проверка

Снимите топливный бак, проверьте краны подачи горючего и топливные шланги на следы течи, износа или повреждений. Замените шланги на новые, если они потрескались либо изношены.

На моделях с впрыском топлива проверьте соединения топливных шлангов с бензонасосом, а также проверьте соединения с топливными форсунками.

Замена фильтра

MODEL-SD 1

Замена топливного фильтра всегда желательна. Это также необходимо, если есть подозрения на топливное голодание или если фильтр выглядит засоренный или грязный. Хонда не регламентирует интервал замены. Посмотрите состояние внутренностей бака - если он старый и есть признаки ржавчины, снимите его, [как снять бак?](#) слейте бензин и очистите бак и топливный кран и после поставьте новый фильтр.

Топливный фильтр установлен в баке и встроен в топливный кран. Снимите бак и топливный кран. Очистите фильтр тонкой очистки, чтобы удалить все следы грязи и топливных осадков. Осмотрите фильтра на наличие случайных отверстий. Если что-то подобное найдете, замените его на новый так же топливный фильтр находится на соединении топливного шланга, идущего от топливного крана к топливному насосу.

Чтобы заменить фильтр снимите защиту двигателя. Запаситесь тряпкой на случай если вытекут остатки бензина, затем освободите зажимы и отсоедините шланги от фильтра, запомнив как он стоял. Снимите фильтр с держателя и выбросьте. Установите новый таким образом, чтобы его стрелка указывала в направлении течения топлива (т.е. в сторону бензонасоса). Наденьте шланги на концы фильтра и закрепите зажимами. Установите бак. Заведите двигатель и проверьте, чтобы не было протечек.

MODEL-SD2

Топливный фильтр установлен в баке и встроен в топливный кран, **фильтр тонкой очистки заводом изготовителем не предусмотрен!**



Бензин легко воспламеняется, поэтому будьте особенно осторожны при работе с любой частью топливной системы. Не курите и не допускайте наличие открытого огня или открытых световых ламп в районе рабочей зоны и не проводите работы в гараже с газовым оборудованием. Когда проводите какую-либо работу над топливной системой используйте защитные очки и имейте под рукой огнетушитель для огня Класса Б (воспламеняющиеся жидкости).

[Вернуться к оглавлению](#)

ТО аккумулятора

Во всех моделях устанавливаются герметичные аккумуляторы, не требующие обслуживания.



Не пытайтесь снять крышки аккумулятора для проверки уровня электролита, снятие повредит их, что повлечет собой вытекание электролита и повреждение аккумулятора. Все что должно быть сделано это проверка, что клеммы чистые и сидят плотно и что сам аккумулятор цел и не течет. Если машина не используется регулярно – зарядите аккумулятор раз в 4-6 недель.

Заряжать аккумулятор, нужно только отсоединив его от мотоцикла!

Полезные ссылки:

[Зарядка аккумулятора, проверка напряжения](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Продлеваем жизнь заднему амортизатору

По неизвестным причинам с завода не устанавливается «брызговик» заднего амортизатора, данный брызговик

предотвращает попадание грязи вылетающей с заднего колеса, на задний амортизатор и прогрессию подвески. Брызговик изготавливается из подручных материалов, например из куска подкрылка автомобиля. Более дорогая версия «брызговика» - хайгер.

Хайгер:



Гаражный вариант:



[Вернуться к оглавлению](#)

Свечи зажигания, замена свечей зажигания

Рекомендованные свечи зажигания

Все модели: **IJR8B9 (NGK)**

Карбюраторная модель: **DPR8EA-9 (NGK)**

Не исключена замена на аналоги: [Маркировка свечей NGK](#)

[Свечи DENSO](#) [NGK <-> DENSO](#)



Демонтаж свечей зажигания

MODEL-SD2

Вам понадобится свечной ключ **89216-MR1-000**, который можно найти в наборе инструментов мотоцикла под сиденьем. Для того чтобы добраться до свечи заднего цилиндра вам нужно поднять заднюю часть бензобака. Для этого снимаем сиденье, откручиваем задние крепежные винты бензобака, а также два крепежных винта переднего оперения к баку.

Болты крепления **зелёные стрелки**:



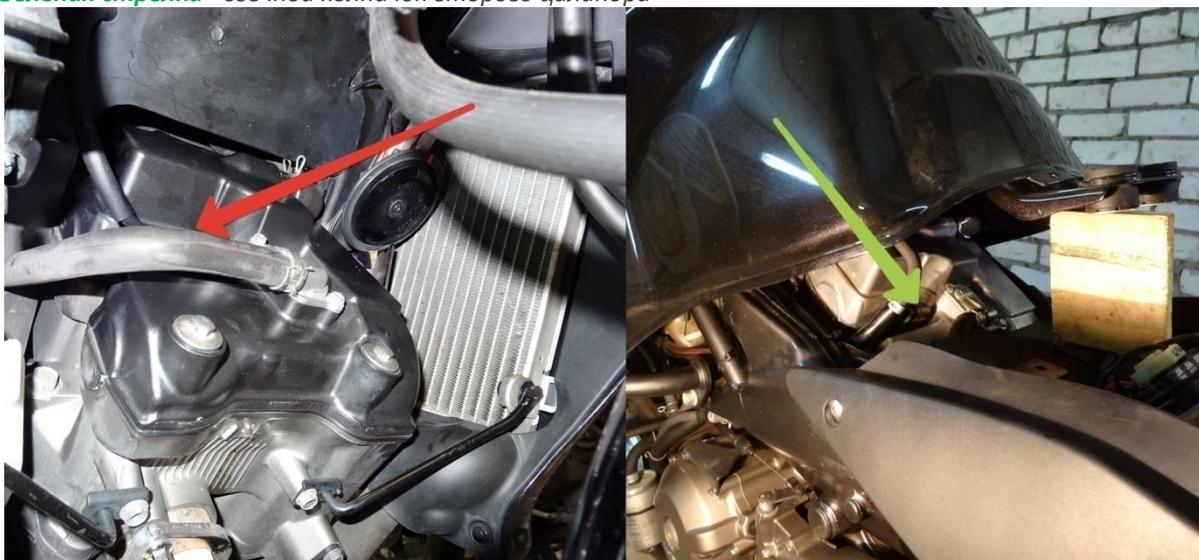
Далее действия идентичные и для

MODEL-SD1





Красная стрелка - свечной колпачок первого цилиндра
Зелёная стрелка - свечной колпачок второго цилиндра



Очистите область вокруг свечей, чтобы предотвратить попадание грязи в двигатель, лучше всего это сделать сжатым воздухом. С помощью специального свечного ключа из набора мотоцикла, либо с помощью гаечного ключа с глубокой головкой выкрутите свечи из головок цилиндров. Положите или промаркируйте свечи так, чтобы вы понимали, какая из какого цилиндра, если одна из свечей будет с проблемами вы сможете понять с каким цилиндром это связано.

Осмотр свечей

Осмотрите электроды на предмет износа. Внешние электроды должны иметь квадратные края, боковые электроды должны иметь одинаковую толщину. Обратите внимание, нет ли чрезмерного налета и признаков треснувшей или расколотой изоляции вокруг центрального электрода.

Обычные свечи (DPR8EA-9)

Проверьте резьбу, шайбу и основное тело керамической изоляции на предмет трещин и других повреждений. Если электроды чрезмерно изношены, если нет видимых трещин или сколов на изоляции и если налёт легко счищается проволочной щеткой - можно скорректировать зазоры и использовать свечи заново. Если же состояние свечей вызывает сомнения, следует их заменить.

Перед установкой свечей, если устанавливаете новые, убедитесь, что они подходящего типа и температурного интервала. Проверьте зазор между электродами, он должен быть **0.8-0.9 мм**. Если зазоры нужно скорректировать приподнимите боковой электрод очень осторожно, дабы не повредить выступ изолятора.

Свечи с иридиевым покрытием (IJR8B9)

Свечи с иридиевым покрытием центрального электрода отличаются от обычных!

Запрещается проводить чистку свечей. Если электроды покрыты отложениями или грязью, замените свечу.

Чтобы не повредить иридиевое покрытие электрода, используйте только круглый щуп для проверки зазора между электродами. Запрещается использовать плоские щупы.

Запрещается регулировать зазор между электродами. Если зазор не соответствует требованиям, замените свечу. Зазор свечи **0.9мм**



Никогда не используйте свечи зажигания с калильным числом, отличным от рекомендованного. Это может привести к выходу двигателя из строя!

Установка свечей

Головки цилиндров сделаны из алюминия, мягкого и легко деформируемого металла, вкручивайте свечи в головки аккуратно без дополнительного рычага, руками. Как только почувствуете серьезное сопротивление в конце, дотяните свечу, надев на свечной ключ гаечный, динамометрический ключ. Момент затяжки **14*Нм**.

В других случаях затяните свечи от четверти до половины оборота после того как они были до конца затянуты руками. Не перетяните их, подсоедините назад свечные колпачки и убедитесь, что они сидят надежно. Установите остальные части в обратном порядке.

[Вернуться к оглавлению](#)

Цвет свечей зажигания

Виды нагара на свечах зажигания

1. Эталон, такая должна быть в полностью исправном двигателе. Юбка центрального электрода имеет светло-коричневый или светло-серый цвет, следов износа электродов нет, отложений нагара мало - свеча хорошо самоочищается
2. Мягкий черный («пушистый») нагар сигнализирует о пере обогащенной горючей смеси или повреждении воздушного фильтра, т.е. его засоре и ухудшении прохождения воздуха
3. Белесый цвет изолятора свечи напротив указывает на пере обедненную топливную смесь, недостаток бензина в горючей смеси. Езда при повышенных нагрузках на такой смеси может грозить перегревом и последующим прогаром выпускных клапанов.
4. Мотор работал на топливе, содержащем избыточное количество присадок имеющих в своем составе металл
5. Черный смолистый осадок обычно сопровождается сильной вибрацией двигателя (мотор «троит») и сообщает о нерегулярной искре свечи зажигания или минимальном давлении в цилиндре.
6. Свеча покрыта следами масла и топлива, металлическими опилками - разрушился или завис клапан, частичное разрушение поршня.
7. Полное разрушение центрального электрода с его керамической юбкой
8. Следствие выработки или залегания маслосъемных поршневых колец, мотор «ест» масло

Толстый слой черного нагара сообщает о трудностях самоочищения двигателя, т.е. свечи не нагреваются до температуры самоочищения, и/или топливная смесь слишком богатая.

Не всегда в данных проблемах виноваты свечи. Это может быть плохой бензин, не отрегулированная топливная система, подающая слишком богатую или бедную смесь. Перебои могут быть вызваны пробоем проводов высокого напряжения.



[Вернуться к оглавлению](#)

Полезные ссылки

[Русский мануал](#)

[Мануал SD1 \(карбюратор\)](#)

[Мануал SD2 \(инжектор\)](#)

[Дополнение SD2 с ABS](#)

[Программа расчета размера регулировочных шайб](#)

[TRW советы умельцам](#)

[Каталог TOURMAX](#)

[Каталог TRW](#)

[Каталог FERODO](#)

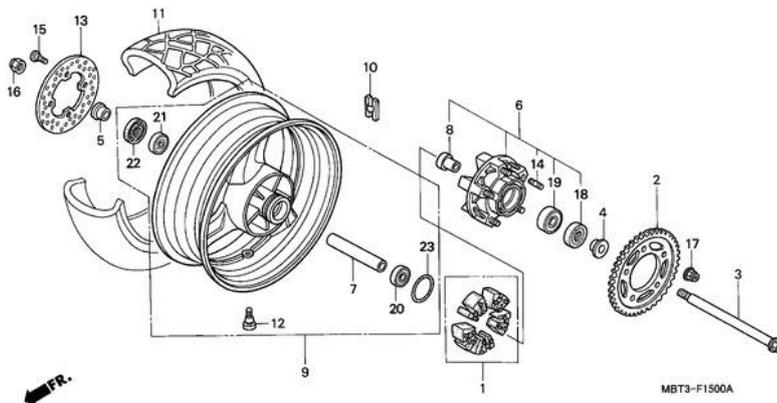
[Вернуться к оглавлению](#)

Подбираем запчасти

Оригинальные запчасти: bike-parts-honda.com

Модельный год:

- [1999 год](#)
- [2000 год](#)
- [2001 год](#)
- [2002 год](#)
- [2003 год](#)
- [2004 год](#)
- [2005 год](#)
- [2006 год](#)
- [2007 год](#)
- [2008 год](#)
- [2009 год](#)
- [2010 год](#)
- [2011 год](#)

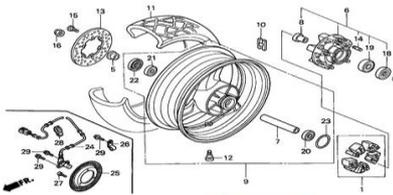


Оригинальные запчасти: lingshondaparts.com

1. Заходим на сайт www.lingshondaparts.com
2. Выбираем необходимую запчасть, на свою модель мотоцикла, копируем её в буфер обмена:

www.lingshondaparts.com/honda_motorcycle_parts_selection_pfk.php

Honda Parts Block: **REAR WHEEL** - Displayed for Honda Motorcycle: **XL1000VA4**



Display Larger Image

Ref	Part No	Honda Description	Price (Each)
1	PFKL230756	DAMPER SET, WHEEL	£46.46 (€52.96) (\$74.34)
2	PFKL677523	SPROCKET, FINAL DRIVEN (47T)	£70.98 (€80.92) (\$113.57)
3	PFKL681343	AXLE, RR, WHEEL	£62.75 (€71.54) (\$100.40)
4	PFKL681885	COLLAR, RR, WHEEL SIDE	£21.17 (€24.13) (\$33.87)
5	PFKL582058	COLLAR, RR, BRAKE SIDE	£15.73 (€17.93) (\$25.17)
6	PFKL583894	Плошк	£231.76 (\$325.28)
7		Исольв	£14.04 (\$19.71)
8		Копировать	£15.00 (\$21.06)
9		Перейти по ссылке	£681.31 (\$958.22)
10		Найти в Яндексе «PFKL583894»	£12.51 (\$17.55)
11	PFKL682817	Прониспектировать элемент	£11.07 (\$19.41) (\$17.65)

3. Вставляем код в строку поиска:

www.lingshondaparts.com

HONDA ORIGINAL PARTS

Cars Motorcycles Power Equipment Support Contact

Welcome guest - to register or view your account Click here.

Parts Search

Honda Car Parts Honda Motorcycle Parts Honda Scooter Parts

Honda Accessories

Honda Clothing

Clearance Parts

4. Получаем оригинальный номер запчасти:

www.lingshondaparts.com/honda_part_number_search_A10.php

HONDA ORIGINAL PARTS

Cars Motorcycles **Power Equipment** Support Contact

Welcome guest - to register or view your account Click here.

Parts Search

Honda Parts Search

Please enter your part number below e.g **06435-MEL-D22** or **PFKL09051**

Enter Part No: Search

Part Number Entered: PFKL583894

Honda Part Designation: **Motorcycle part**

Honda Part Number Displayed: **42615-MBT-D20**

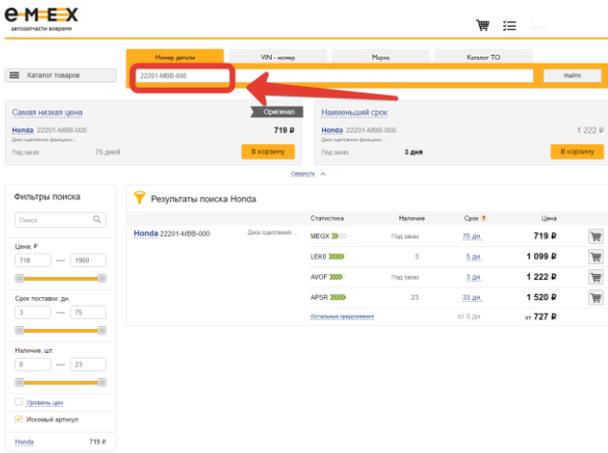
Honda Part Description: FLANGE SUB ASSY., FINAL D

Honda Part UK(£) Price: **£203.30**
 Honda Part Euro(€) Price: €231.76
 Honda Part US(\$ Price: \$325.28

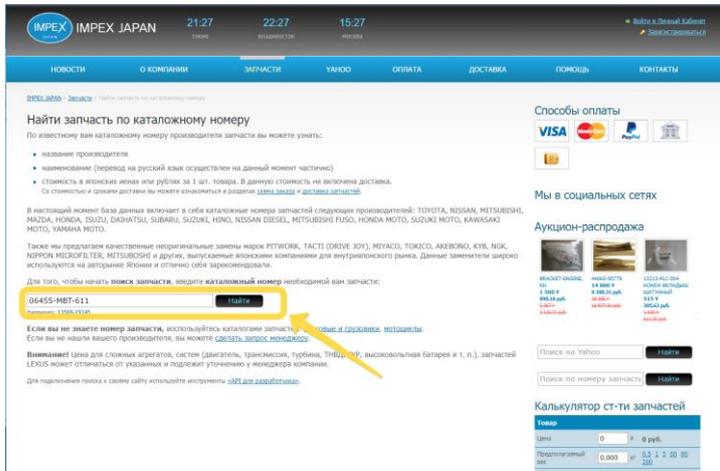
Honda Part Availability: - contact us -

Quantity required: - Unavailable -

Оригинальные и не оригинальные запчасти: <https://www.emex.ru>



Оригинальные и не оригинальные запчасти: <https://www.impex-jp.com>
Список запчастей: <https://www.impex-jp.com/catalogs/moto/honda-other/XL-1000.html>
Найти запчасть по каталожному номеру: <https://www.impex-jp.com/zip/part-search.html>



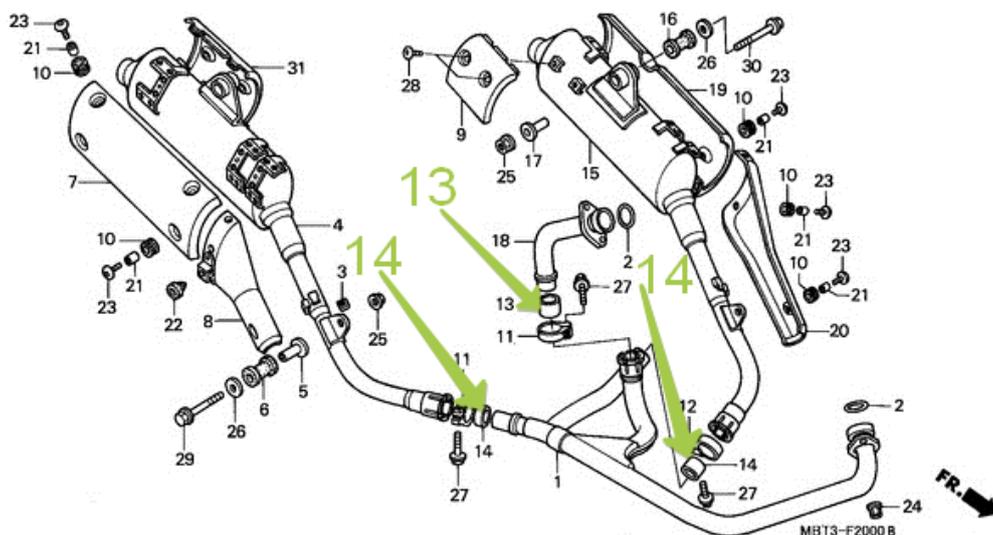
[Вернуться к оглавлению](#)

Стреляет в глушитель при резком открытии газа. Просекает «глушитель» - соединительное колено

Прогорели графитовые втулки.



- #14 - 18392-MK4-000 (2 шт)
- #13 - 18392-MG7-750 (1 шт)



MODEL-SD2

[Подобрать на свою модель мотоцикла](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Стреляет в глушитель при сбросе газа. Сапун, вентиляция карбюраторов, PAIR

Не исправна система PAIR (для снижения токсичности).

Так же PAIR можно отключить, без каких либо последствий для мотоцикла, вот пример как это сделать, в этом варианте имеется возможность вернуть её обратно.

В корпусе обратного клапана, располагается на клапанной крышке, куда надевался шланг, нарезаем внутреннюю резьбу туда ввертываем пластмассовую заглушку от радиатора 2109. Заглушка подходит идеально, держит герметично без уплотнений. Так же нужно заглушить штуцер внизу воздушного фильтра, к которому присоединяется шланг от клапана PAIR. Аналогичные действия проделываем с другим цилиндром.

Местонахождение клапана PAIR:



Глушим PAIR:



Сапун, вентиляция карбюраторов

Сапун, пропускает через себя воздух и газы из картера, которые появились в результате работы цилиндров, что предотвращает протечку масла из картера. При остановке двигателя давление в полости картера и атмосфере уравнивается путем поступления из атмосферы воздуха. Сапун предотвращает попадание влаги и пыли в механизм двигателя.

Корпус воздушного фильтра:



Сапун идентичен для всех моделей.

MODEL-SD 1

В корпусе воздушного фильтра на соответствующих местах должны стоять поролоновые фильтры, если их нет, они рваные или грязные их необходимо заменить. Без фильтров в поплавковую камеру карбюратора может попасть грязь!

Воздушный фильтр вид с низу:



[Вернуться к оглавлению](#)

Замена воздушного фильтра

17210-MBT-D10 - Фильтра на карбюраторную модель

17210-MBT-D20 - Фильтр на инжекторную модель

17254-MBV-000 - Поролоновые фильтры

Демонтаж

MODEL-SD2

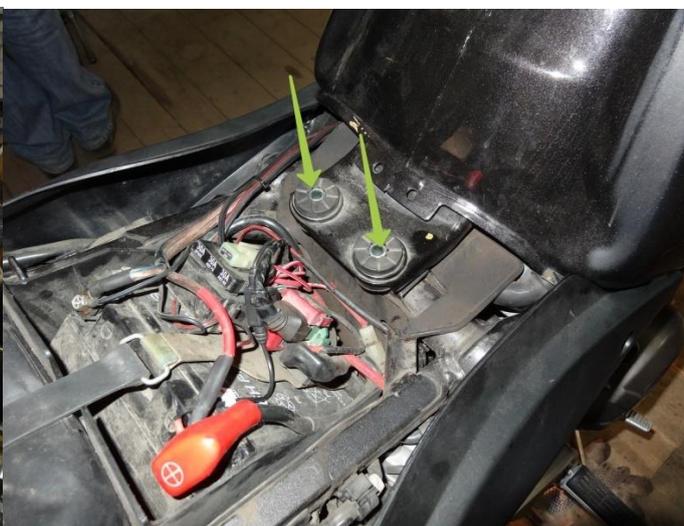


Снимаем пластиковую панель, для доступа к болтам пластика боковины, для других модификаций внешний вид деталей может отличаться.

MODEL-SD 1

Далее действия идентичные и для:

Снимаем сидение и отворачиваем болты крепления (Зелёные стрелки)



Бензин легко воспламеняется, поэтому будьте особенно осторожны при работе с любой частью топливной системы. Не курите и не допускайте наличие открытого огня или открытых световых ламп в районе

рабочей зоны и не проводите работы в гараже с газовым оборудованием. Когда проводите какую-либо работу над топливной системой используйте защитные очки и имейте под рукой огнетушитель для огня Класса Б (воспламеняющиеся жидкости).

Поднять заднюю часть бака, отсоединить провода от датчика резерва (Зелёная стрелка), вентиляции топливного бака и перелива крышки горловины бака (Красная стрелка).



Далее необходимо закрыть **оба топливных крана** и отсоединить шланги, будьте внимательны кран может не держать, запаситесь канистрой для слива бензина.



Отвернуть шурупы крестовой отверткой, заменить фильтрующий элемент.



Осмотр полости корпуса воздушного фильтра [карбюраторная модель](#).

После пробега около 15000 км старый фильтр должен быть такой как на фото, если он чистый значит, воздух в мотор попадал не фильтрованный, откажитесь от фильтра этой фирмы.

Разница между новым и старым фильтром:



Фильтр для карбюраторной модели:



Сборка проводится в обратной последовательности.

[Вернуться к оглавлению](#)

Особенности Honda Varadero!

- **Включение первой передачи с легким ударом и при переключении на вторую на повышенных оборотах.** Удары это следствие конструктивной особенности секвентальной коробки передач **без синхронизаторов**.
- ✓ Секвентальная коробка передач (от англ. sequence — последовательность, англ. Sequential manual gearbox) — коробка передач, допускающая только последовательное их переключение. коробки передач классического типа отличается принципом работы механизма переключения передач.
- **Незначительный шум при выжиме и отпуске сцепления на месте.**

Шум издают диски сцепления, которые отходят друг от друга в корзине, под действием рычага сцепления и посредством масляной пленки, между дисками, вращение предаётся от ведущих дисков к ведомым — **вызывая шум** . Так же шумят шестерни в КПП которые крутятся без нагрузки на нейтральной передаче. Это следствие конструктивной особенности многодискового сцепления работающего в масляной ванне.

- **Увеличивающийся характерный «свист» из мотора и вибрация с увеличением оборотов.**

«Свист» является **нормой** для этих моторов и не является неисправностью, так же из-за особенности конструкции двигателя **V-Twin`а** он сильнее вибро-нагружен и не так уравновешен, если сравнивать, например, с рядной четвёркой.

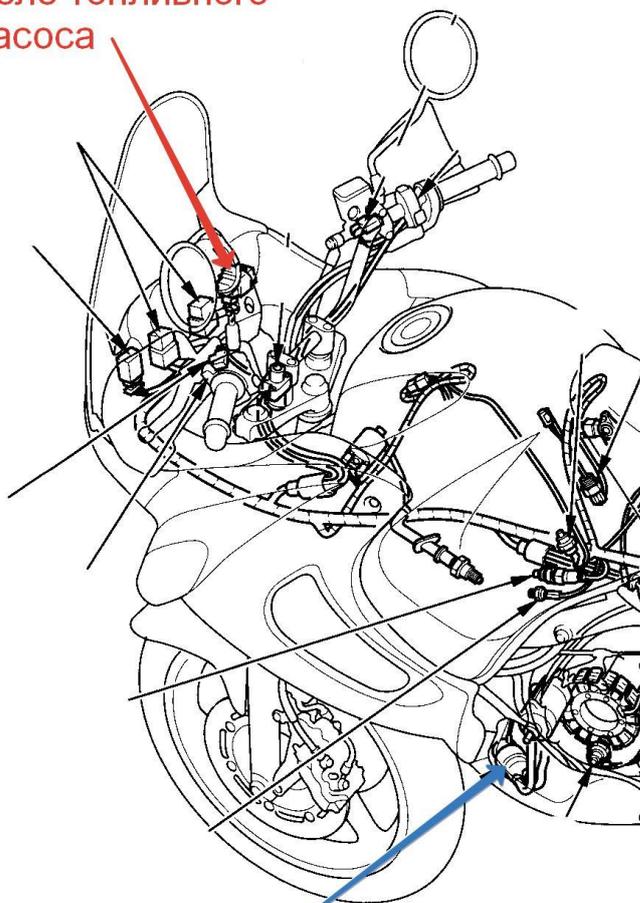


Уровень шума и вибрации чисто субъективное чувство и имеет допустимый порог, увеличение этого порога может являться неисправностью, если есть подозрение, что шум не нормальный - необходимо срочно установить причину и устранить. Бездействие может стать причиной серьезной поломки!

[Вернуться к оглавлению](#)

Бензонасос и реле, карбюраторная модель

Реле топливного насоса



Топливный насос
(работает при прокрутке стартером
и на заведенном двигателе)

Бензонасос, инжекторная модель

[Нет питания на топливный насос](#)

Автор: *butcher* он же Олег Зубрев.



Бензин легко воспламеняется, поэтому будьте особенно осторожны при работе с любой частью топливной системы. Не курите и не допускайте наличие открытого огня или открытых световых ламп в районе рабочей зоны и не проводите работы в гараже с газовым

оборудованием. Когда проводите какую-либо работу над топливной системой используйте защитные очки и имейте под рукой огнетушитель для огня Класса Б (воспламеняющиеся жидкости).

Корпус бензонасоса в сборе **16700MBTD21** располагается спереди снизу слева от двигателя.

Манометр присоединен для измерения давления топлива.



Перед снятием бензонасоса необходимо закрыть краники подачи топлива на бензобаке, которые располагаются по краям бензобака снизу. Положение рычага в состоянии Выкл – горизонтальное.

Под корпус бензонасоса нужно поставить поддон для сбора остатков топлива объемом не менее 0,5 л.

Отсоедините 2 шланга сверху насоса, сливая остатки бензина в поддон. Выкрутите бонжо-болт, располагающийся снизу корпуса насоса, слив остатки топлива в поддон.

Ключом на 10 отверните две крепежных гайки снизу насоса и один крепежный сбоку, с правой стороны. Выкрутите 6 винтов-звезда (M5x17) и отсоедините верхнюю и нижнюю часть корпуса насоса.



Отсоедините разъем насоса и вытащите уплотнительную резиновую шайбу.

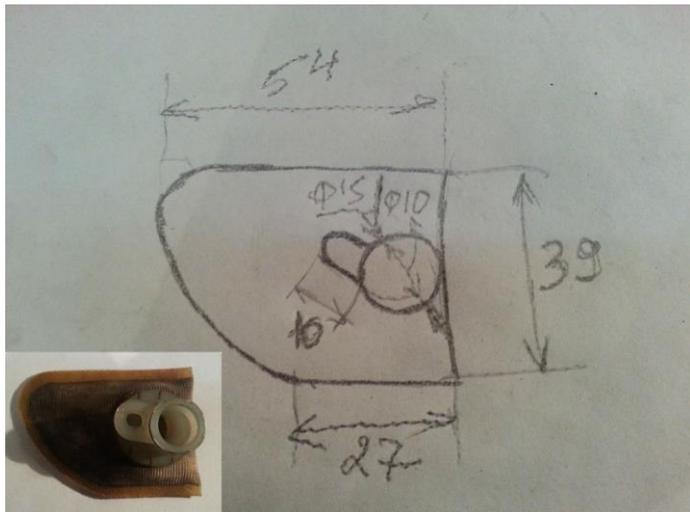


Вытащите пластиковый корпус с насосом, прилагая усилие. Это нормально, т.к. пластиковый корпус вставляется в трубку с уплотнительным кольцом.

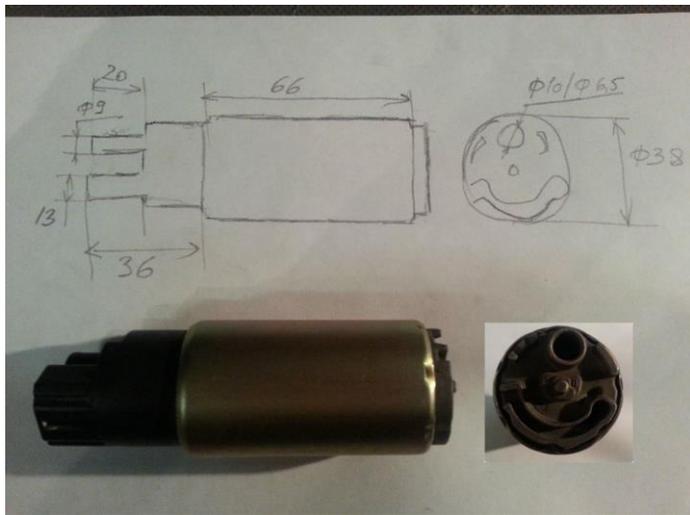
Для доступа к насосу необходимо снять пластиковый колпачок, который удерживают три штифта.



Размеры бензинового фильтра.



Электрический насос (замена на бензонасос Bosch для VA3 - PN 0 580 453 453)



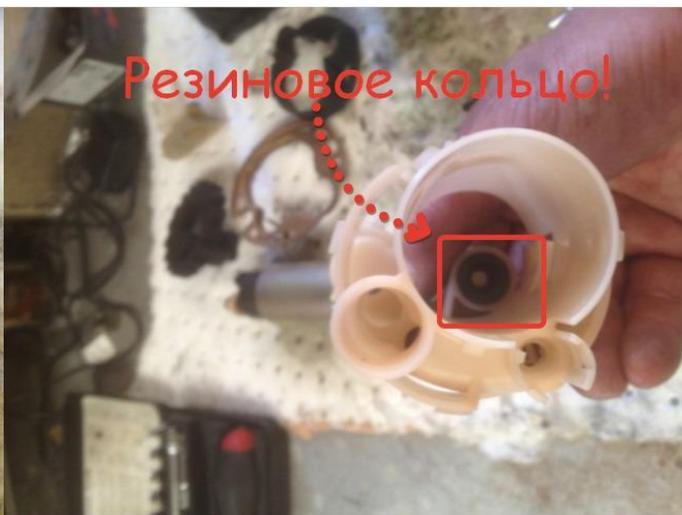
Снимите крышку клапана поддержки давления.



Клапан поддержки давления.



Перед сборкой все элементы необходимо отмыть от загрязнения. Для легкой сборки все резиновые кольца, смазать силиконовой смазкой. Болты корпуса насоса лучше сразу заменить на нормальные!



Инспектирование бензиновых фильтров в бензобаке, снимаем вентили, чистим.



[Вернуться к оглавлению](#)

Инжектор – мотоцикл не заводится!

При включении зажигания не слышно гудение насоса ?
Для установки причины необходимо проверить следующее:

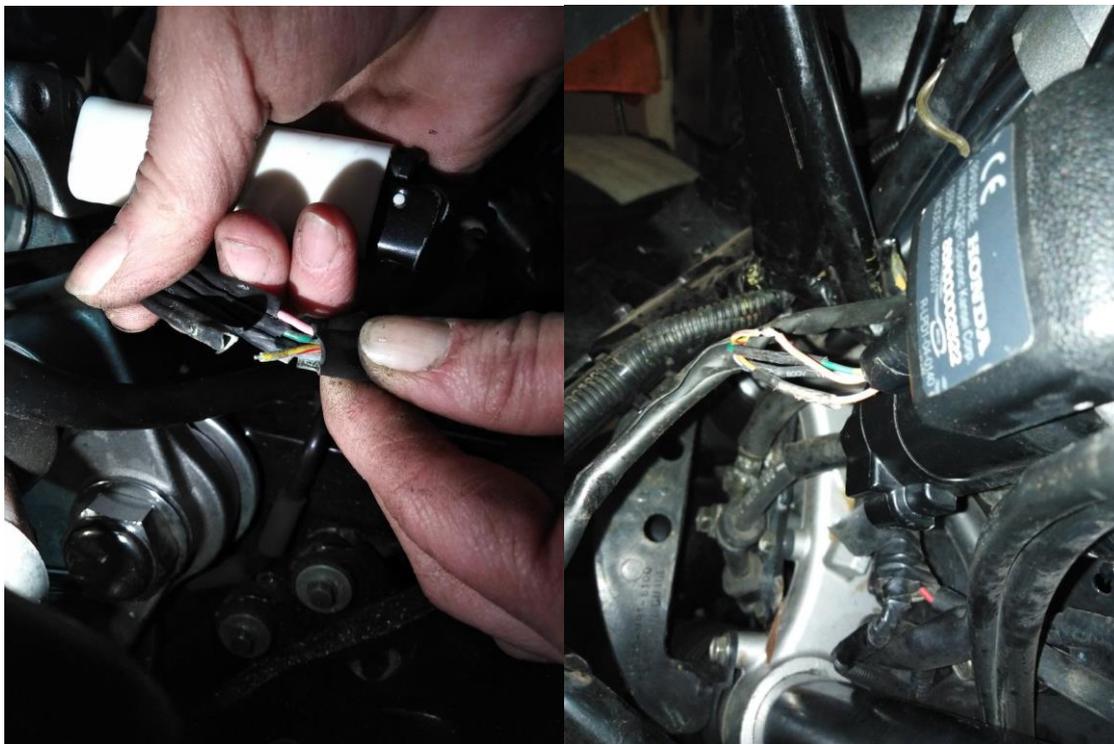
1. Работает ли **HISS** (при включении зажигания лампочка должна перестать мигать).
99% что не исправность в проводах на антенну HISS, возможно уже кто-то чинил переломленные провода!

2. Под седлом проверяем предохранитель 20 ампер.
3. При включенном зажигании приходит ли плюс на бензонасос (фишка находится слева под баком, но можно подлезть не снимая его).
4. Работает ли сам насос, это можно сделать, подав на него питание, зеленый минус, коричневый плюс.
5. Установлена ли штатная сигнализация.

При включении зажигания лампы FI и HISS не гаснут, не слышно гудение бензонасоса



Антенна HISS установлена вокруг замка зажигания, с завода провода слишком короткие и при повороте руля провода переламываются. На фото обломались уже удлинённые провода. Нужно внимательно осмотреть все провода от антенны, скруток может быть много! При ремонте провода нельзя паять, пайка может обломиться на перегибе. Скрутки необходимо надежно заизолировать от попадания в них воды.



Нет питания на топливный насос

Проверяем, уходит ли оно с реле, если на реле приходит питание и управляющий сигнал то проблема в нем. Реле находится

за щитком приборов (первое слева по ходу движения).

Также можно замкнуть силовые провода (скрепкой или куском провода) в фишке реле - коричневый и черно-белый провода, насос должен зажужжать.

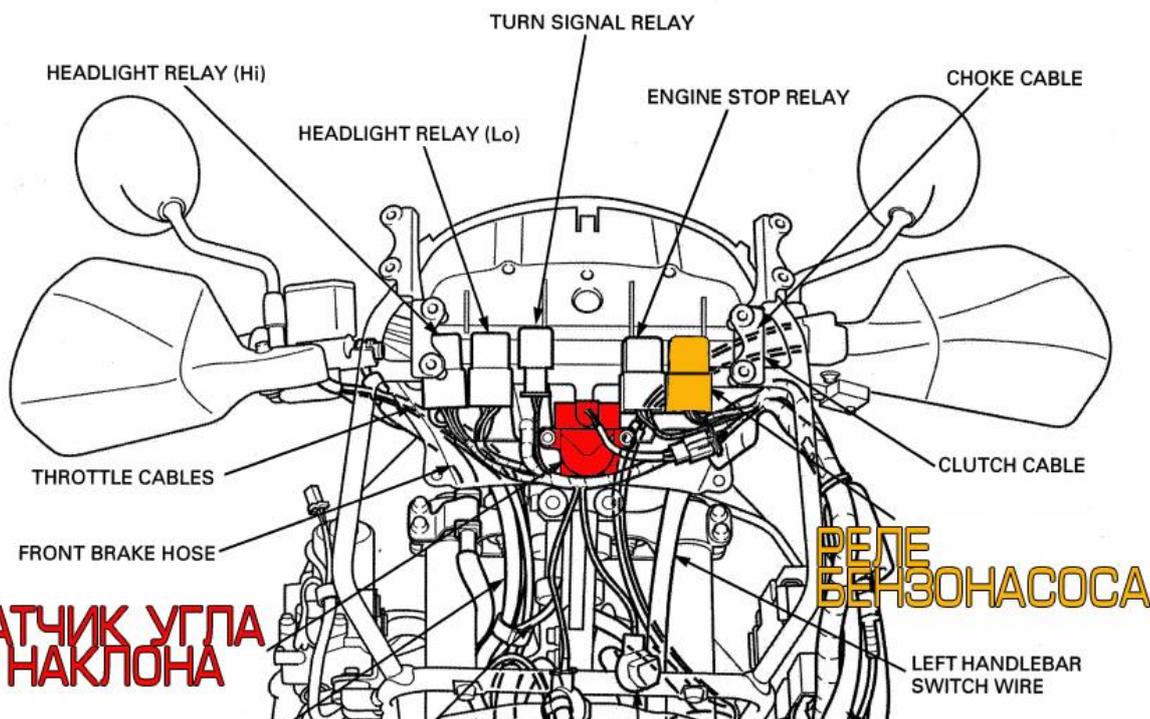
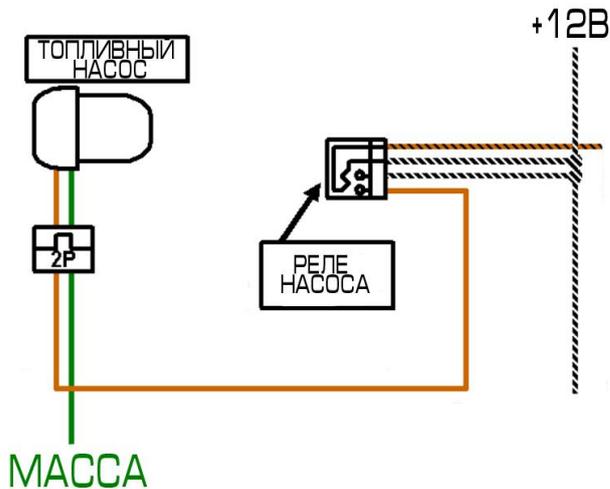
На черно-белом проводе должно быть напряжение как на аккумуляторе – приблизительно 12 Вольт.

Если неисправность в реле, можно поменять на реле дальнего света.

Положение датчика падения и его показания:

Бело-черный провод с зеленым (масса) должны показывать напряжение как на аккумуляторе приблизительно 12 Вольт.

Красно-оранжевый с зеленым должен показывать от 0-1В.



Установлена не штатная сигнализация

Сигнализация не разблокирует запуск двигателя (глохнет).

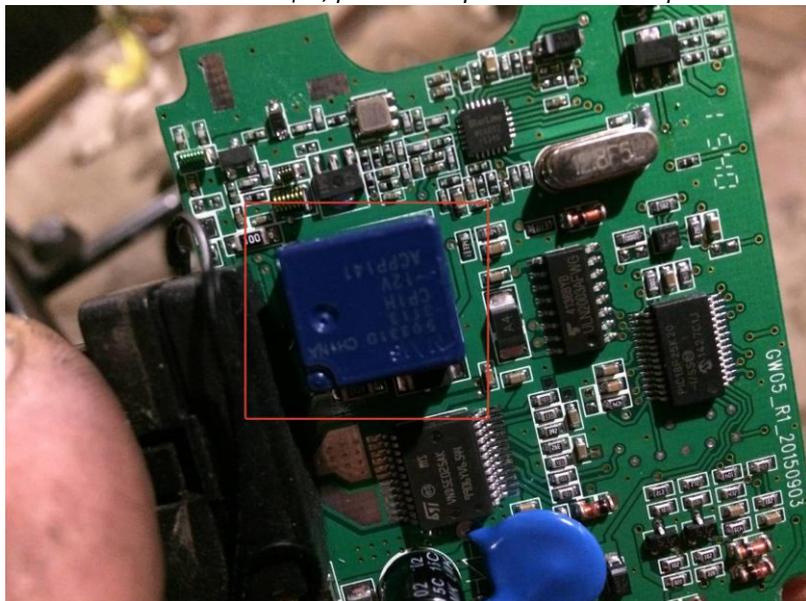
Механизм блокировки, как и цепь которую блокирует сигнализация зависит от мастера который устанавливал сигнализацию. Блокировка бывает внутренняя или внешняя определяется по месту нахождения реле блокировки. В основном все мото-сигнализации одноблочные, все компоненты сигнализации находятся в одном блоке – поэтому и реле блокировки находится внутри блока сигнализации.

Авто сигнализации имеют как внутреннее реле так и внешнее, зависит от модели сигнализации.

Так же из-за неисправности самой сигнализации, проводки к ней, износа вольфрамовых пятков внутри реле (в случае блокировки силовой цепи мотоцикла) получаем невозможность завести двигатель.

Реле блокировки мото-сигнализации, блок был установлен не правильно, жестко прикреплен к «мотоциклу», из-за вибрации на заведённом двигателе реле отключалось и двигатель глох!

Плата мото-сигнализации, реле блокировки выделено красным:



[Вернуться к оглавлению](#)

Замена масла, проверка уровня масла

Рекомендованное масло: 4-тактное моторное масло Honda, эквивалентное моторному маслу API, классификация SE, SF или SG. Вязкость: SAE 10W40.

Полный объём масла с фильтром : 3,6 литра.

Масляный фильтр: **15410-MM9-013**

Аналоги фильтра: OC575 KNECHT/MAHLE, HIFLOFILTRONF303, CHAMPIONF306

Регламент замены масла 8 – 10 т.км. Частота замены масла на прямую зависит от стиля езды и условий эксплуатации.

Например: частые и непродолжительные «прохваты» по городу 1-2км (мотоцикл не прогревается полностью), езда по пробкам в жару с частыми выжимами сцепления и переключениями скоростей – сокращает регламент на 1 – 2 т.км.



Замена масла

Перед заменой прогрейте двигатель.

Снимите пластмассовую защиту двигателя, открутив четыре болта.

MODEL-SD2

Снимите защиту двигателя, открутив шесть болтов и сдвинув её вперед.



Далее действия идентичные и для

MODEL-SD 1

Установить мотоцикл на подножку, и разместите подходящую емкость, объемом 5 литров, для слива отработанного масла. Открутите крышку маслоналивного отверстия над кожухом сцепления.



Открутите маслоливной болт в заднем нижнем краю с левой стороны двигателя и дайте маслу стечь в емкость. Проверьте состояние уплотнительной гайки на маслоливном болте на предмет износа и повреждений и замените на новую если понадобится. Желательно вне зависимости от состояния уплотнительной гайки **94109-12000** менять её на новую.





После того, как масло полностью вытекло, вкрутите болт в маслосливное отверстие и затяните с усилием **30* Нм**. **Будьте аккуратны, резьба в алюминии очень легко срывается.**

Переставьте ёмкость для отработанного масла под масляный фильтр. Открутите фильтр с помощью насадки для масляного фильтра либо цепного ключа и слейте остатки масла в ёмкость. Руками можно попробовать сделать тоже самое, но уже сложнее. В крайнем случае, можно проткнуть фильтр отверткой.

Смажьте новым маслом резиновое уплотнительное кольцо нового фильтра и закрутите фильтр. Затяните специальным ключом, не цепным!

10*Нм для моделей до 2002 г.в. включительно

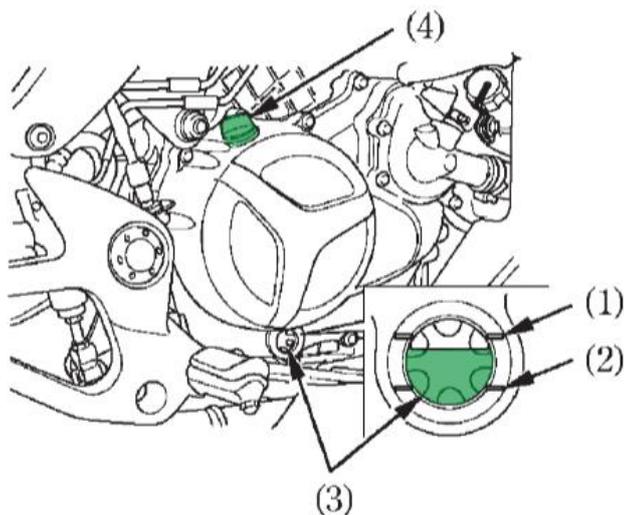
26*Нм для моделей до 2009 г.в.

Если ключа для фильтра у вас нет затяните фильтр рукой так сильно, как можете, либо на количество оборотов указанных на фильтре или коробке.

Заполнить двигатель до нужного уровня маслом. **Перейти к пункту – проверка уровня масла.**

Проверка уровня масла

6. Запустите двигатель и дайте ему поработать на холостом ходу **3—5 минут**. Убедитесь, что сигнализатор **низкого давления масла (красного цвета) погас**. Если индикатор продолжает гореть, немедленно **остановите двигатель**.
7. Остановите двигатель и удерживайте мотоцикл в вертикальном положении на твердой ровной площадке.
8. Через несколько минут проверьте уровень масла, который должен находиться между метками верхнего **#1** и нижнего **#2** уровня контрольного окна **#3**.
9. При необходимости, откройте пробку маслосливного отверстия **#4** и добавьте моторное масло до верхней отметки. **Не допускайте перелива!**



- (1) Верхняя отметка уровня UPPER
- (2) Нижняя отметка уровня LOWER
- (3) Контрольное окно
- (4) Пробка маслосливного отверстия



Проверяйте уровень моторного масла каждый день перед поездкой на мотоцикле!

[Вернуться к оглавлению](#)

При замене тормозных колодок ...

ВНИМАНИЕ!! Несоблюдение правил данной статьи или ваша невнимательность может стать причиной несчастного случая!

Откручиваем заглушку, которая закрывает шпильку-фиксатор #5, следует подобрать отвертку плотно сидящую в шлице и перед откручиванием слегка постучать молотком через отвертку, шестигранником из набора инструментов вывертываем фиксатор #5, но не вынимаем!

Для удобства замены отворачиваем суппорт целиком.

После снятия суппорта, нельзя дёргать за него, крутить и прилагать к тормозным шлангам растягивающее усилие, это может стать в дальнейшем, причиной разрыва шланга!

Чтобы не повредить пыльники суппортов, размачиваем грязь на цилиндриках жидкостью **WD-40**, далее лучше воспользоваться сжатым воздухом для удаления с поверхности цилиндров и суппорта грязи.

Не снимая старых колодок, широкой плоской отверткой, вращательными движениями, утапливаем цилиндрики, вставив её между колодками, вынимаем до конца фиксатор #5 и снимаем колодки.

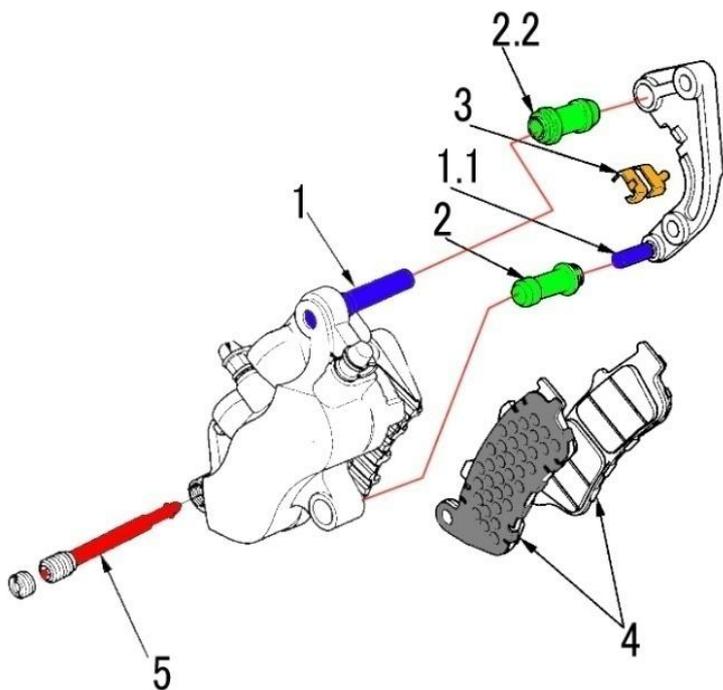
Сборка производится в обратном порядке.

После сборки обязательно нажимаем на тормоза, до достижения тормозного усилия на рычаге и лапке тормоза.

На, что нужно обратить внимание!

1. Проверить: подвижность «солдатиков» #1 и #1.1 ... если они не подвижны – то будет изнашиваться только одна тормозная колодка, целостность пыльников #2 и #2.2 «солдатиков», если их нет или они рваные необходимо их заменить. Перед сборкой набить под пыльник, небольшое количество консистентной смазки, смотреть - [смазка суппортов](#)

2. Проверить наличие железной, фигурной пластин(ы) #3, на колодках есть соответствующий выступ, под этот паз. **Запрещается эксплуатация тормозной системы с отсутствующей или повреждённой пластиной!**
3. Переставить на новые колодки «антискрипучие» пластины #4, со старых колодок.



Полезные ссылки:

[FAQ по тормозным колодкам](#)

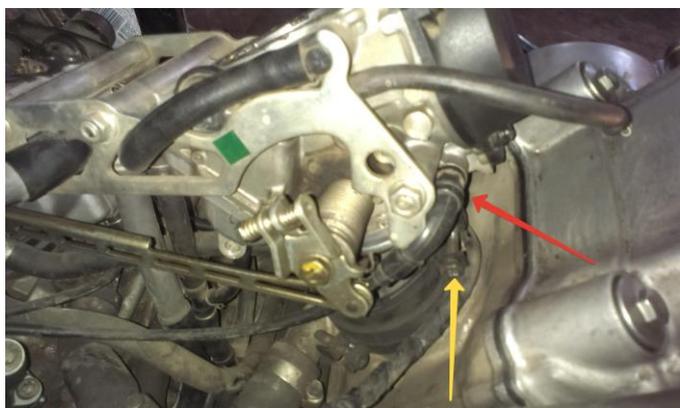
[Прикатка тормозных колодок](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Чистка и синхронизация карбюраторов

Что бы добраться до карбюраторов необходимо скинуть бак и короб воздушного фильтра, каждый карбюратор прикручен к коробу 4 винтами, их следует при сборке "посадить" на фиксатор резьбы (зеленый). Отворачиваем болт хомута **желтая стрелка**, на первом цилиндре такой же.

Крайне аккуратно отворачиваем "иглу" обогатителя - красная стрелка, корпус пластмассовый!!



Сдергиваем фишку с датчика положения дросселя, нажать нужно сюда - **красная стрелка**, и потянуть



Тросы приводов дроссельной заслонки, необходимо ослабить одну регулировку.



После того как отвернули два хомута крепления, покачиваем и тянем карбюраторы в разные стороны, просто так они не покинут свое место, от стыковываем карбюраторы от manifold.

Отворачиваем крайне аккуратно "иглу" обогатителя первого карбюратора!

Предварительно дать мотоциклу остыть, далее спустить давление в системе охлаждения, **отвернуть и завернуть** пробку радиатора!

Отсоединяем нижние шланги - дренаж, подачу топлива и подогрев дросселя - из шлангов польётся жидкости

Красная стрелка - шланги с антифризом, подогрев дросселя

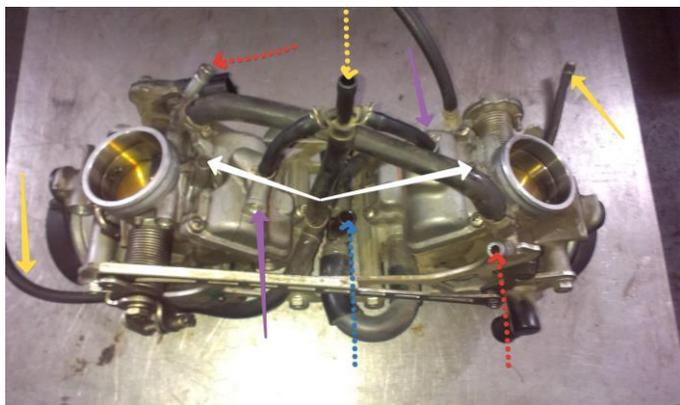
Желтая пунктирная стрелка - дренаж карбюраторов

Белая стрелка - регулировка качества смеси, их крутить не надо!

Фиолетовая стрелка - слив бензина с поплавковой камеры

Синяя стрелка - подача топлива

Желтая не пунктирная - трубки синхронизации



Отворачиваем крышку поплавковой камеры, тут важный момент отвертка должна быть **подобрана под шлиц винта!**

Отворачиваем жиклер холостого хода - **синяя стрелка** и главный жиклер - **зеленая стрелка**, эмульсионный колодец трогать не нужно!



Жиклеры, отворачиваем и заворачиваем их отверткой с правильным шлицом не остро заточенным. Все каналы, полости и жиклеры очищаем очистителем карбюратора.



Иглы поплавков можно не трогать (если не текут), для их проверки к трубке подачи топлива необходимо подсоединить маленький бачок с бензином - карбюраторы должны лежать вверх поплавками, не исправные иглы потекут.

Отворачиваем крышки вакуумных заслонок.

Зеленая стрелка – пружина, ее **нельзя вытягивать, деформировать гнуть, укорачивать и прочее!**

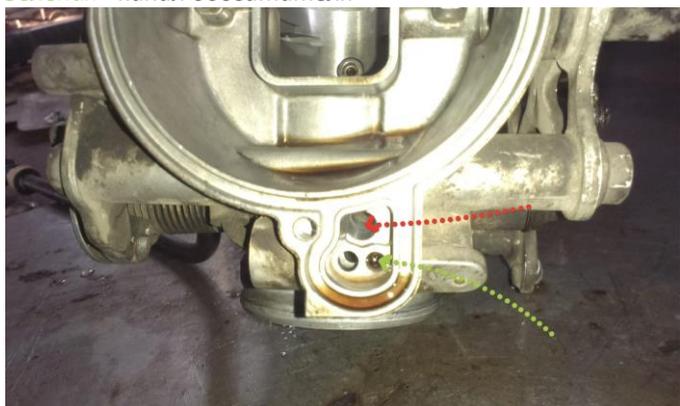
Желтая стрелка - вакуумная мембрана (заслонка и игла), необходимо проверить на предмет порезов, если есть таковые ее необходимо заменить.



Вакуумный канал место, где скапливается грязь, и все полости очищаем очистителем карбюратора.

Красная стрелка - вакуумный канал

Зеленая - канал обогатителя



Перед установкой обработать резиновую мембрану силиконовой смазкой.

Вакуумная заслонка устанавливается в два приёма! Без перекосов, край мембраны должен быть в пазу!

Аккуратно ставим крышку на место, **сильно тянуть не нужно она пластмассовая!**



После чистки выполняем синхронизацию, суть синхронизации добиться одинаковых показаний разряжения в обоих цилиндрах. В идеале использовать два вакуумметра, но можно и справиться одним.

Условия проверки: двигатель прогрет, работает на стабильных холостых, после перегазовки показания вакуумметра должны остаться, как были.

Смотреть онлайн - [видео синхронизации карбюраторов](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

Замена маслосъёмных колпачков

Автор: Берендей он же Молодкин Александр.

[Процедура выставления и проверки меток ГРМ](#) *читать обязательно перед началом ремонта!*

Колпачки Elring 019.140.

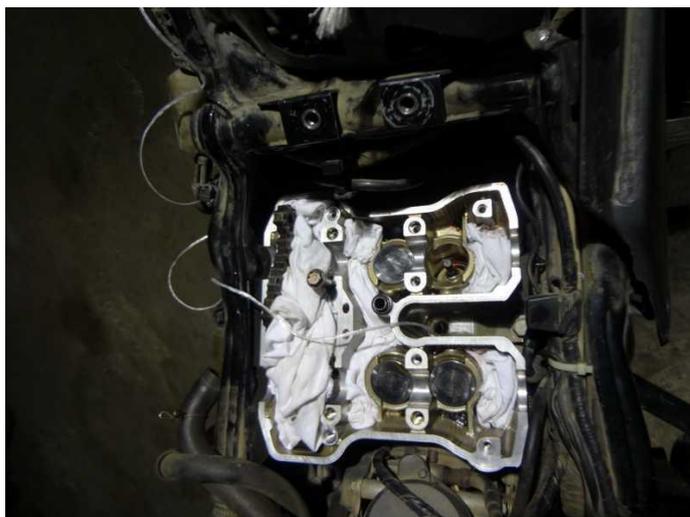
Аналоги - MD 307342 - выпуск и MD 184303 - впуск.

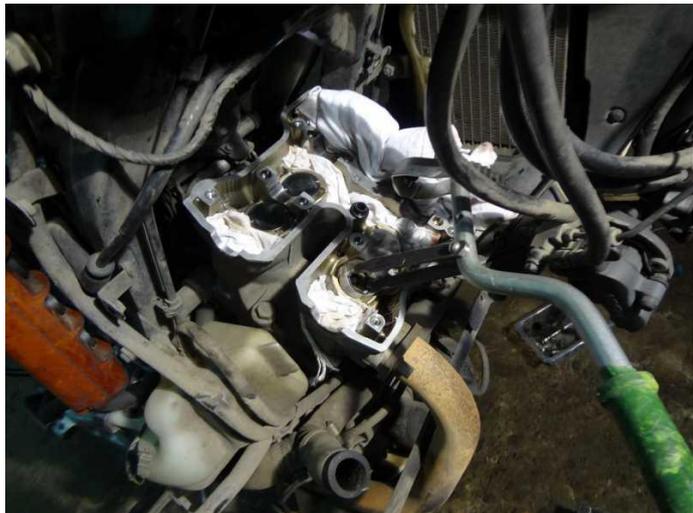
На фото слева-направо б/у колпачки: первый - от Mitsubishi Montero Sport, второй и третий - родные, четвёртый – Elring



б/у колпачки: первый - от Mitsubishi Montero Sport, второй и третий - родные, четвёртый – Elring 019.140 (аналог колпачка Mitsubishi Montero Sport).

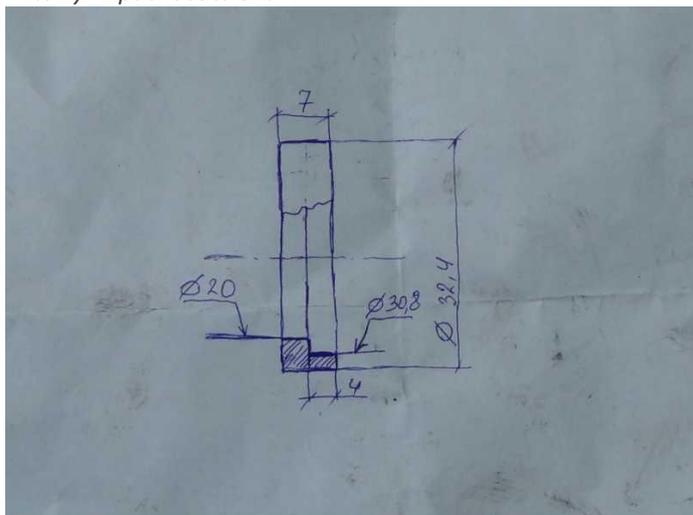
Для обеспечения упора клапанов в нужном цилиндре вставляем веревку в свечное отверстие и выводим поршень в ВМТ. На заднем цилиндре поменять колпачки нет никаких сложностей, а вот на переднем для удобства пришлось снять вилку (вместе с крылом и колесом в сборе) и правый радиатор. Тем не менее впускные клапаны расположены близко к раме и приспособление для снятия колпачков почти упирается в траверсу.





Понадобится съёмник колпачков. Рассухариватель переделан от жигулёвской классики.

Чертеж упорной шайбы для рассухаривателя, к ней необходимо приварить две пластины с отверстиями для установки в «палку» приспособления.





[Вернуться к оглавлению](#)

Регулировка клапанов

ВНИМАНИЕ!! Несоблюдение правил данной статьи или ваша невнимательность может полностью вывести двигатель из строя!!

Регламент регулировки зазоров в ГРМ – 25000км, зазоры регулируются шайбами.

Замеры производятся при температуре двигателя ~20°C

Впуск – **0.16мм**

Выпуск – **0.31мм**

Перед началом всех операций мотоцикл необходимо тщательно вымыть, чем меньше грязи на двигателе, тем меньше её будет в двигателе.

Необходимый инструмент:

Набор головок с трещоткой и шестигранников

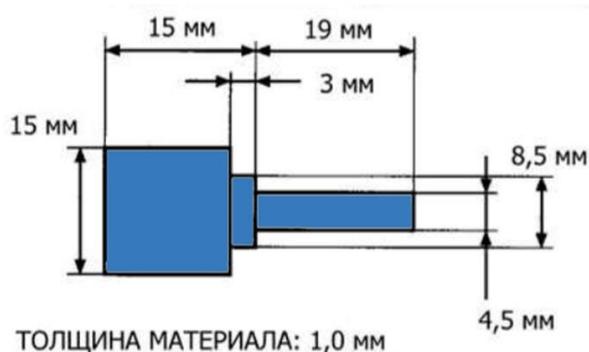
Набор щупов

Динамометрический ключ

Телескопический магнит

Пинцет

Самодельный ключ для деактивации натяжителя, См. рис.



Расходные материалы:

Высоко температурный герметик (Рекомендуется **VICTOR REINZ REINZOSIL +300 C**, серого цвета)

Регулировочные шайбы

Если прокладки под клапанными крышками или резиновые шайбы потрескалась и/или слишком жесткие их необходимо заменить!

12391-MBV-000 -прокладки под клапанные крышки 2 шт

90543-MV9-670 -резиновые шайбы под болты клапанных крышек 8 шт

Проверка зазоров

Для доступа ко второму цилиндру необходимо произвести демонтаж топливного бака и облицовки, смотреть [замена воздушного фильтра](#)



Отсоединив шланги сапуна и PAIR и отвернув четыре болта, снимаем клапанную крышку.

Для проверки зазора необходимо, чтобы кулачок распредвала **зелёная стрелка**, на котором производится замер, был направлен вверх. Для этого необходимо выставить ВМТ для измеряемого цилиндра:

Метка FT для цилиндра 1 (передний)

Метка RT для цилиндра 2 (задний)

Подробнее о метках ниже в разделе «Регулировка зазоров»

Измерительный щуп должен входить слегка с натягом, между кулачком и стаканом **красная стрелка**.

Постели распредвалов – для замера зазоров отворачивать не нужно!



Все измерения нужно занести в таблицу для исключения путаницы.

Подбор регулировочных шайб

Вариант 1

После измерений зазоров, снятия распредвалов и извлечения старых шайб просчитываем необходимый размер новых шайб, заказываем шайбы если таких нет в наличии.

Вариант 2

Поскольку со временем клапан пристукивается по месту, следовательно, зазор уменьшается, из этого следует, что шайбу **возможно** можно уменьшить до нужного размера на шлифовальном станке.

Толщина новой регулировочной шайбы клапана рассчитывается по формуле:

$$H = B + A - C$$

A - измеренный зазор, мм

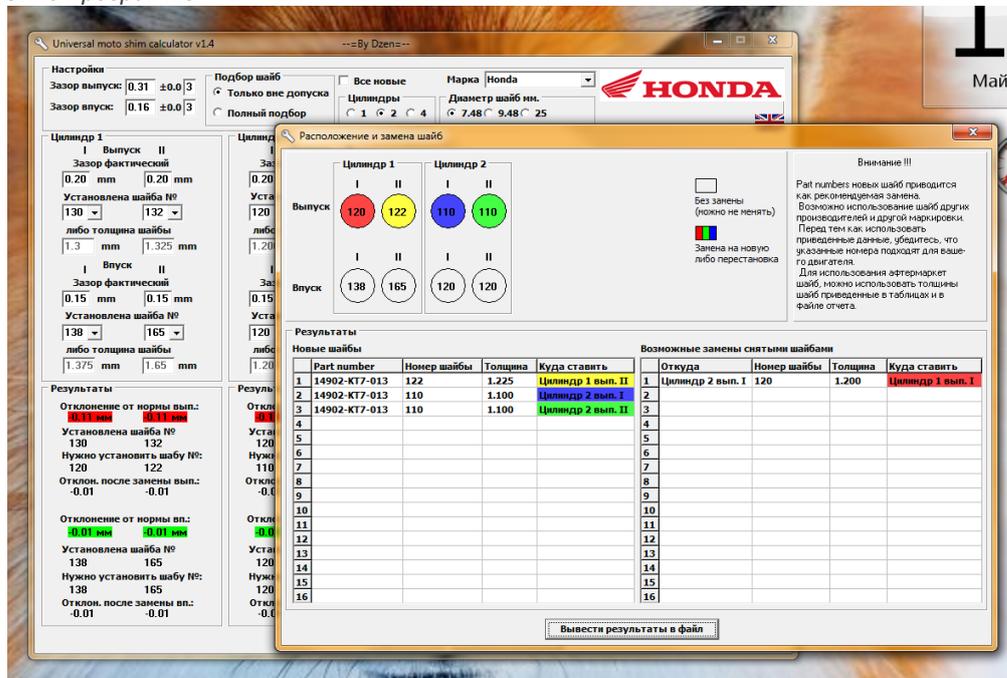
B - толщина старой регулировочной шайбы, мм

C - номинальный зазор, мм

H - толщина новой регулировочной шайбы, мм

Для расчёта размера шайб можно воспользоваться программой [UNIVERSAL SHIM CALC](#), в итоге программа выдаёт размеры и номера шайб а также просчитывает ротацию шайб из других цилиндров.

Окно программы:

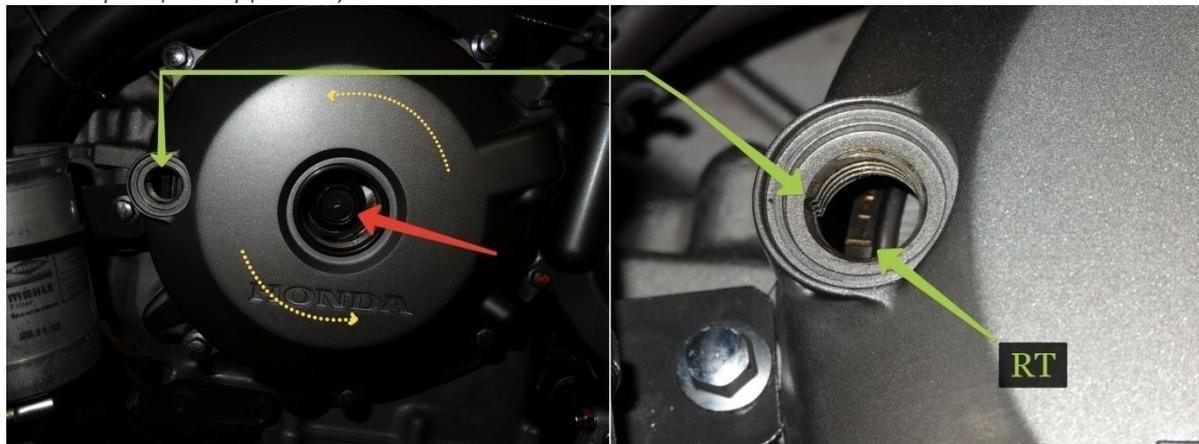


Полный список регулировочных шайб с оригинальными номерами, [размеры регулировочных шайб](#)

Регулировка зазоров

Со стороны генератора отворачиваем две заглушки и вращая за хвостовик коленвала **красная стрелка** против часовой стрелки в метровом окне **зеленая стрелка** находим метку **RT**.

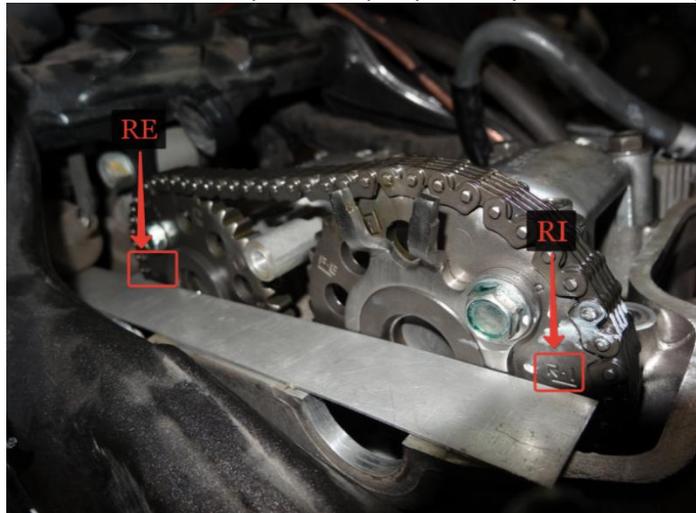
RT – второй цилиндр(задний)



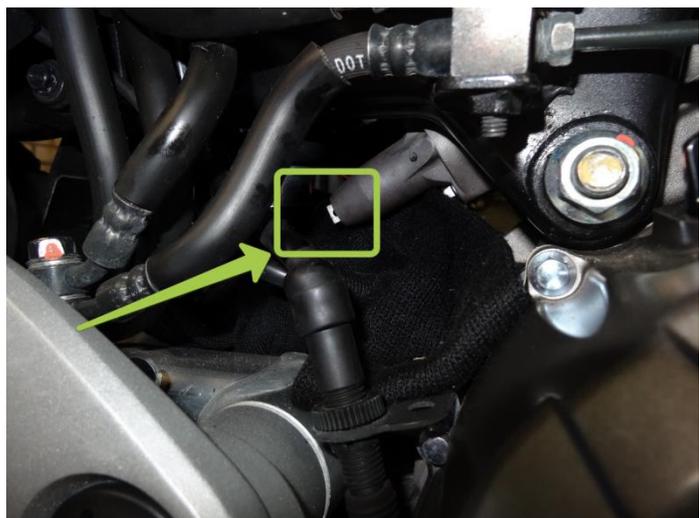
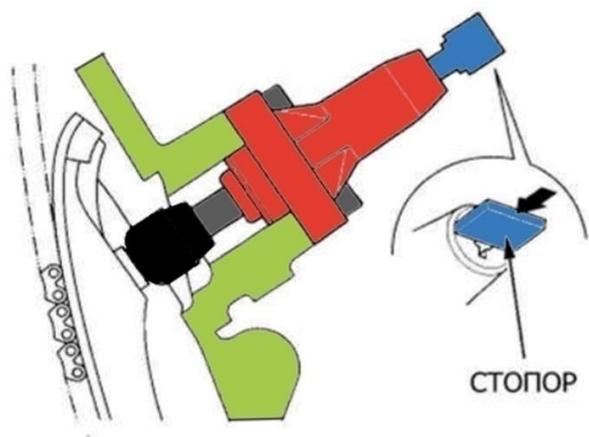
При этом метки **RE** и **RI** на звёздочках распредвалов должны смотреть наружу и находиться строго в плоскости разъема головки и клапанной крышки

Если метки расположены иным образом (не так как на картинке), необходимо повернуть коленвал ещё на один оборот, до следующего появления метки **RT**.

Так мы выставили верхнюю мертвую точку ВМТ заднего цилиндра.



Отвернуть болт заглушки из натяжителя второго цилиндра, вставить Т-образный ключ **зелёная стрелка** до первого выступа и прокрутить несколько оборотов по часовой стрелке пока усилие пружины будет не преодолимо. Вставить Т-образный ключ глубже при этом нужно попасть в пазы в натяжителе. После этого натяжитель будет ослаблен.



Отвернуть постель распредвала, поднять распределительный вал и вытащить стакан, лучше всего это делать телескопическим магнитом.

Будьте аккуратны, чтобы прилипшая к стакану шайба не упала внутрь двигателя!



Зелёная стрелка – стакан

Красная стрелка – регулировочная шайба



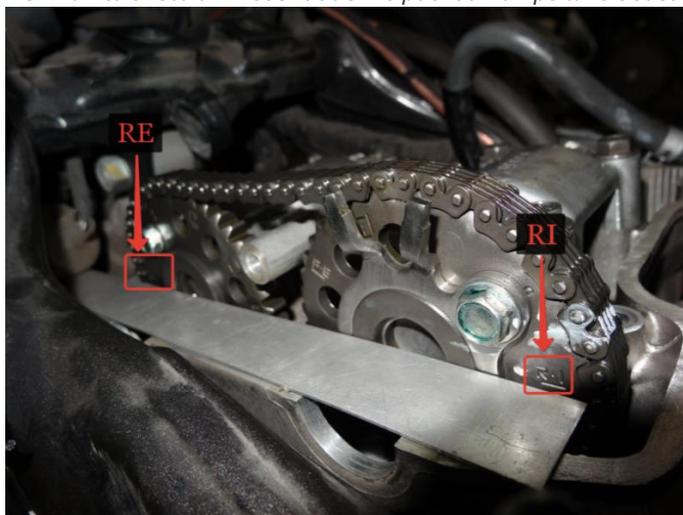
Установить новые шайбы, исходя из ваших измерений, повторить операцию для всех клапанов в цилиндре. При установке постелей распредвалов, не перепутайте их!

Метка «**IN**» должна быть на постели впускного распредвала

Метка «**OUT**» должна быть на постели выпускного распредвала

Одеваем цепь ГРМ на звезды распредвалов, совместив предварительно три метки **RE – RI, RT**:

Убедитесь, что метки **RI** и **RE** на звездах распредвалов заднего цилиндра смотрят наружу, атак же находятся **строго в плоскости** разъема головки и клапанной крышки, метка коленвала **RT** совпадает с риской на крышке двигателя.





Пред сборкой необходимо смазать поверхности трения распредвала и постели, резьбу болтов постели моторным маслом. Постель усаживать плавно, вручную, ни в коем случае не применяя молоток. Постель распредвала садится туго, по направляющим. Удары могут перекосить ее и замять направляющие, а так же повредить рабочие поверхности.

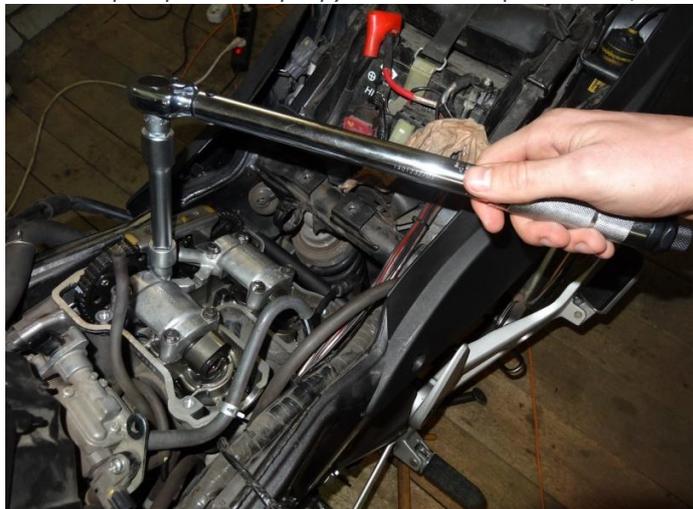
Во внутренней резьбе в головке блока цилиндра, под болты постели, не должно быть налито масло!!

Использование динамометрического ключа!

Динамометрический ключ применяется больше, что бы ни перетянуть болты, а не для того, что бы затянуть с максимальным допустимым моментом!

Ситуация когда финишное усилие еще не достигнуто - если вы чувствуете, что болт (гайка) упирается а сила затяжки не увеличивается или резко выросло – тянуть больше не нужно, есть риск сорвать резьбу, отломить шпильки или сломать болт! Если вы не уверены в своих силах, используйте электронный динамометрический ключ.

Постель распредвала прикручивается в три подхода, затягиваем крест-накрест, финишное усилие 21Н*м.



Цепь ГРМ должна быть натянута со стороны успокоителя, те «провис» цепи должен приходится на плече натяжителя!

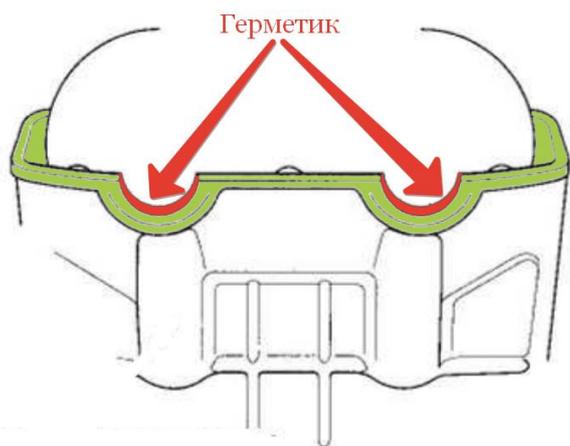
Вынимаем Т-образный ключ из натяжителя, цепь должна натянуться! Прокрутив коленвал несколько оборотов выставляем три метки RE – RI, RT они должны полностью совпасть с ответными метками по вышеописанным правилам, если **не совпали повторяем всё заново.**

Обязательно проверяем зазоры в клапанах после сборки.

Номинал: Впуск – 0.16, выпуск – 0.31

Устанавливаем на место клапанную крышку, при необходимости меняем прокладку и резиновые шайбы (меткой UP вверх) под болты клапанной крышки на новые, сопрягаемые поверхности прокладки – крышки – головки блока цилиндра обезжириваем.

Наносим герметик тонким слоем в полукруглые вырезы в головке блока цилиндра с обеих сторон, см.рис.



Устанавливаем клапанную крышку, закручиваем в два приёма крест на крест, финишное усилие - **10*Нм.**

Усилие затяжки минимальное – НЕ СОРВИТЕ резьбу!

[Использование динамометрического ключа!](#)

Все то же самое проделываем и для переднего цилиндра, выставляя соответствующие метки на коленвалу **FT** и на звездах распредвалов **FI** и **FE**. Метки на звездах распредвалов так же должны смотреть наружу!

Чтобы добраться до натяжителя первого цилиндра, придётся отсоединить разъемы электропроводки и некоторые крепёжные элементы, сам натяжитель находится под корпусом воздушного фильтра. На карбюраторной модели добраться до переднего натяжителя гораздо проще.

Размеры регулировочных шайб

14901-КТ7-013 - 1.200
14902-КТ7-013 - 1.225
14903-КТ7-013 - 1.250
14904-КТ7-013 - 1.275
14905-КТ7-013 - 1.300
14906-КТ7-013 - 1.325
14907-КТ7-013 - 1.350
14908-КТ7-013 - 1.375
14909-КТ7-013 - 1.400
14910-КТ7-013 - 1.425
14911-КТ7-013 - 1.450
14912-КТ7-013 - 1.475
14913-КТ7-013 - 1.500
14914-КТ7-013 - 1.525
14915-КТ7-013 - 1.550
14916-КТ7-013 - 1.575
14917-КТ7-013 - 1.600
14918-КТ7-013 - 1.625
14919-КТ7-013 - 1.650
14920-КТ7-013 - 1.675
14921-КТ7-013 - 1.700
14922-КТ7-013 - 1.725
14923-КТ7-013 - 1.750
14924-КТ7-013 - 1.775
14925-КТ7-013 - 1.800
14926-КТ7-013 - 1.825
14927-КТ7-013 - 1.850
14928-КТ7-013 - 1.875
14929-КТ7-013 - 1.900
14930-КТ7-013 - 1.925

14931-KT7-013 - 1.950
14932-KT7-013 - 1.975
14933-KT7-013 - 2.000
14934-KT7-013 - 2.025
14935-KT7-013 - 2.050
14936-KT7-013 - 2.075
14937-KT7-013 - 2.100
14938-KT7-013 - 2.125
14939-KT7-013 - 2.150
14940-KT7-013 - 2.175
14941-KT7-013 - 2.200
14942-KT7-013 - 2.225
14943-KT7-013 - 2.250
14944-KT7-013 - 2.275
14945-KT7-013 - 2.300
14946-KT7-013 - 2.325
14947-KT7-013 - 2.350
14948-KT7-013 - 2.375
14949-KT7-013 - 2.400

[Вернуться к оглавлению](#)

Замена натяжителей цепей ГРМ

Необходимо внимательно ознакомиться с разделом [регулировка клапанов](#)

На двигателях Varadero, выпуска где-то до 2003 года возможно присутствие бракованных натяжителей ГРМ. После стали выпускать модифицированные, с термоупрочненной пружиной. Их можно отличить по наличию оранжевой точки на корпусе. Из-за этого натяжителя на «вечном моторе», можно получить большие проблемы в виде перескочившей цепи и последующего клина с загнутыми клапанами, побитыми поршнями ... Случае такие в практике случались. Посему рекомендуется менять старые натяжители на модифицированные. Новый натяжитель идет без башмака, необходимо переставить железный башмак со старого!



Если инжектор с 5-ти ступенчатой коробкой то менять тоже надо, модернизация двигателя пошла с переходом на 6 ступеней.

Есть два пути выхода из строя натяжителей:

1. Как у всех, нарастающий с увеличением пробега шум на сбросе газа - если не запускать, то спокойно определяется и вовремя обнаруживается.
2. Чисто мотор не шумит, работает прекрасно, потом один большой ХРУМ и все!



Натяжители старого образца могут спокойно отходить до плановой замены, так что ваше дело менять или нет, последствия касаются только хозяина мотоцикла, особенно далеко от дома!!

Сломанный натяжитель (синяя метка):



MODEL-SD 1

Номер натяжителя нового образца на нем оранжевая метка:

14520-MBV-013 (2шт) – меняются только парами!

Номер прокладки под натяжители (можно использовать герметик):

14523-MAL-A01 (2шт)



MODEL-SD2

Натяжители разные – меняются только парами!!

14520-MBT-F21 - Передний цилиндр

14530-MBT-F21 - Задний цилиндр

Номера прокладок под натяжители (можно использовать герметик):

14523-MAL-A01 и **14523-MCW-003**

Самый трудный натяжитель первого цилиндра - **красная стрелка**, нужно снять бак и короб воздушного фильтра.



Перед откручиванием натяжителей необходимо снять клапанные крышки для [проверки меток](#), операцию лучше совместить с регулировкой клапанов.

Со стороны генератора отворачиваем две заглушки и вращая за хвостовик колен вала, головка на 17, против часовой стрелки в смотровом окне находим метку FT для первого цилиндра. При этом метки FE и FI на звёздочках распредвалов должны смотреть наружу и находиться строго в плоскости головки цилиндра.

Откручиваем старый натяжитель, снимаем с него железный башмак - [синяя стрелка](#), его необходимо переставить на новый натяжитель. Прокладку под натяжитель ставить не будем, вместо них мажем хорошим герметиком, например Victor Reinz +300 серого цвета.



Старую прокладку удобно удалять стамеской.



Прикручиваем натяжитель на место, вытаскиваем фиксатор - [желтая стрелка](#), натяжитель должен щелкнуть и натянуть цепь. Старый натяжитель, синяя точка!



Проверяем метки еще раз!

Выкручиваем болт заглушку из старого натяжителя и закручиваем в новый.

Заглушка хвостовика коленвала в крышке генератора закипает, перед закручиванием наносим на него медную смазку.



Все то же самое проделываем и для второго цилиндра, выставляя соответствующие метки на коленвале RT и на звездах распредвалов RI и RE. Метки на звездах распредвалов так же должны смотреть наружу! Натяжитель находится возле амортизатора.

Принцип работы натяжителя - [смотреть видео](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

HISS

HISS является сокращением от Honda Ignition Security System

Если используется не должным образом кодированный ключ (или иное устройство), контур, обеспечивающий запуск двигателя, блокируется.

Когда мотор работает, индикатор системы иммобилайзера HISS высвечивается на несколько секунд, а затем гаснет.

Если индикатор не гаснет, это означает, что система не распознала кодировку ключа. Поверните ключ зажигания в положение **OFF(ВЫКЛ)**, извлеките ключ, вновь вставьте его и снова поверните в положение **ON (ВКЛ)**.

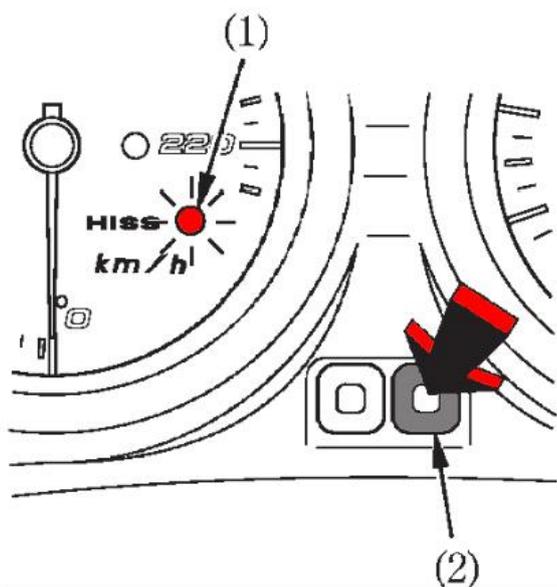
Одной из функций системы иммобилайзера HISS является обеспечение мигания индикатора #1 с 2х секундными интервалами в течение 24 часов. Для включения/выключения функции мигания индикатора нужно:

1. Поверните ключ зажигания в положение **ON (ВКЛ)**
2. Поверните ключ зажигания в положение **OFF(ВЫКЛ)**, нажмите кнопку коррекции показаний #2 и удерживайте от двух до десяти секунд. Индикатор системы иммобилайзера HISS один раз мигнет, сигнализируя о включении.

Система может не распознавать кодировку ключа, если вблизи замка зажигания находится другой ключ с функцией



иммобилайзера. Чтобы обеспечить уверенное распознавание системой кодировки ключа, держите каждый ключ на отдельном кольце (брелоке). Вмешательство в систему иммобилайзера HISS или дополнение её другими устройствами запрещено. Подобные действия могут привести к возникновению проблем на уровне электрических цепей, делая не возможным запуск двигателя.



- (1) Индикатор системы иммобилайзера (HISS)
- (2) Кнопка коррекции показаний часов

[Вернуться к оглавлению](#)

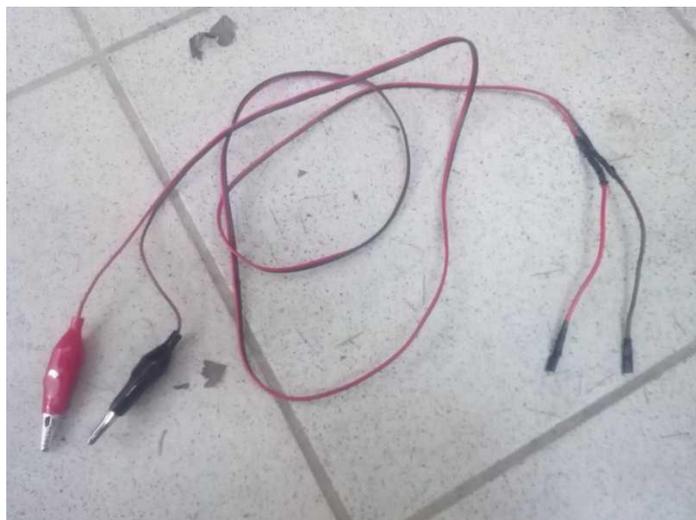
Как зарегистрировать новый чип-ключ в HISS

Регистрация ключа в HISS Varadero 2008

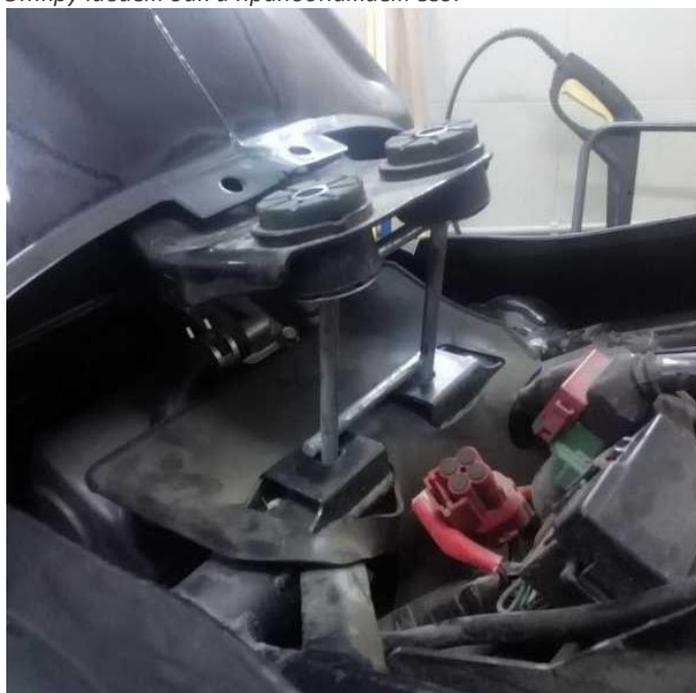
У Вас должен быть хотя бы один ключ, который способен завести мотоцикл!

Что делать если потерян последний ключ

Покупаем болванку по номеру **35121-MBW-601** в любом магазине, занимающимся иномарками, протачиваем его работающему ключу. Проверяем, что новый ключ все открывает (сиденье, бак) и способен включить зажигание. Теперь нам нужен «спец.инструмент». Понадобится 1 метр кабеля маленького сечения (0,35-0,5 мм²), две «мамы» шириной 2,8 мм, два маленьких крокодила.



Откручиваем бак и приподнимаем его:



Слева под баком ищем силиконовый «колокол» с пучком разъемов, там есть разъем красного цвета датчика положения каленвала. Размыкаем его. Будем работать с «папами», которые уходят к блоку управления двигателем.

Подключаем «спец.инструмент» к «папам».

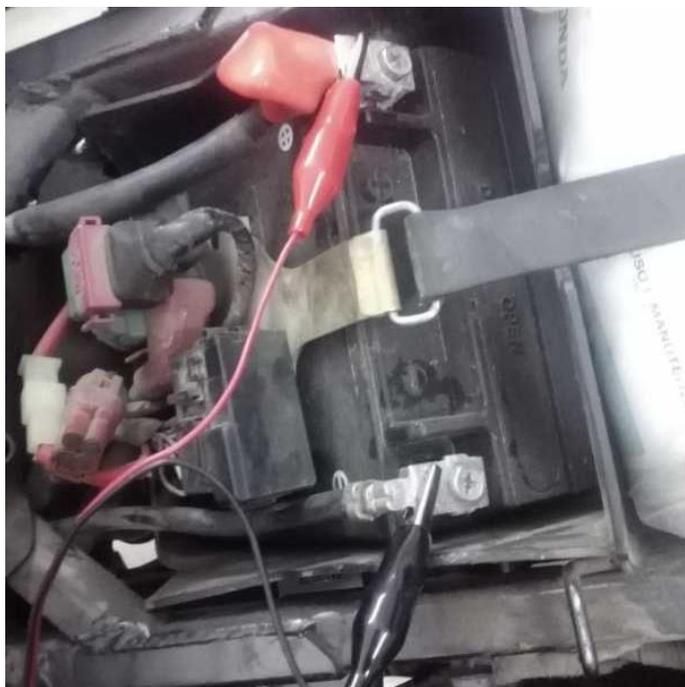
Красный провод «спец.инструмента» к желтому проводу разъема, черный «масса» - к бело-желтому проводу разъема (если есть сомнения по цветам проводов разъема, то «масса» звонится на корпус при отключенном аккумуляторе)



Теперь подключаем:

Красный крокодил к плюсовой клемме аккумулятора

Черный крокодил «масса» - к минусовой клемме.



Включаем зажигание (клавиша старт-стоп двигатель на правой ручке должна быть в положении «старт»), лампочка HISS должна гореть. Берем плюсовой крокодил и закорачиваем его на минусовом, на 2-4 секунды (для некоторых мотоциклов достаточно просто отключить крокодил от плюсовой клеммы на 2-4 секунды).

Ждём 2-4 секунды ... возвращаем крокодил обратно на плюсовую клемму. Смотрим на лампочку HISS. Она должна гореть 2 секунды, а потом начать мигать по 4 вспышки циклично. Это значит, что из памяти иммобилайзера стерты все ключи, кроме того, что стоит в замке зажигания. Т.е. если Вы хотите прописать 3-й ключ, то Вам придется прописывать и 2-й, который работал. Память рассчитана не более, чем на 4 ключа.

Лампочка замигала? Если да, то выключаем зажигание, вытаскиваем ключ, вставляем новый, включаем зажигание, смотрим на лампочку HISS. Она должна гореть 2 секунды, а потом начать мигать по 4 вспышки циклично. Это значит, что ключ прописан. Выключаем зажигание, вставляем следующий ключ и т. д.

Когда все ключи прописаны, зажигание выключено, отключаем крокодилы, вытаскиваем «мамы» из «пап», соединяем разъем, бак ставим на место. Проверяем все прописанные ключи на предмет функционирования.

[Вернуться к оглавлению](#)

Регулировка задней подвески

Высота мотоцикла и степень прогрессии регулируется [треугольниками](#).

Заводские треугольники можно заменить, что бы изменить нужные параметры подвески. После изменений характеристик подвески, необходимо отрегулировать [натяжение цепи](#).

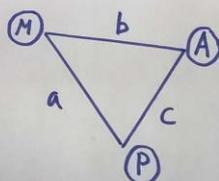
При максимальном завышении «+20 или +25» боковой упор будет слишком короткий, его необходимо усилить и удлинить.

Езда на заниженной подвеске ускоряет износ [слайдера цепи](#)!

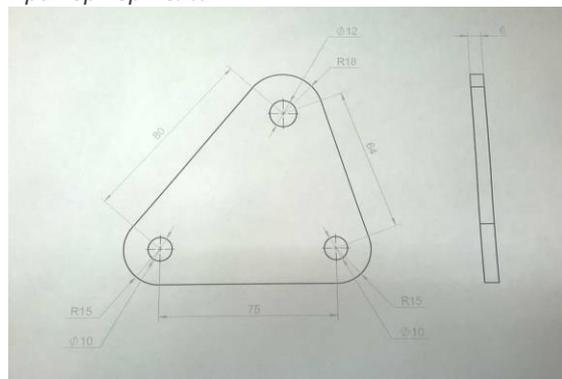
Таблица с размерами треугольников и готовые треугольники:

сag	a	b	c	
-10	78	69	63	стандартный ход
0	80	67	66	ход увеличен на 4мм
10	80	66	69	ход увеличен на 4мм
15	80	65	70	ход увеличен на 4мм
20	80	65	72	ход увеличен на 4мм
25	80	65	73	ход увеличен на 4мм

a - сторона между маятником и рычагом к раме
b - сторона между маятником и амортизатором
c - сторона между рычагом и амортизатором



Пример чертежа:



[Вернуться к оглавлению](#)

Мигает или горит индикатор ABS

Нормальные условия, когда индикатор ABS горит:

Мотоцикл, заведён и стоит на месте или только начал движение, через несколько секунд после начала движения должен погаснуть.

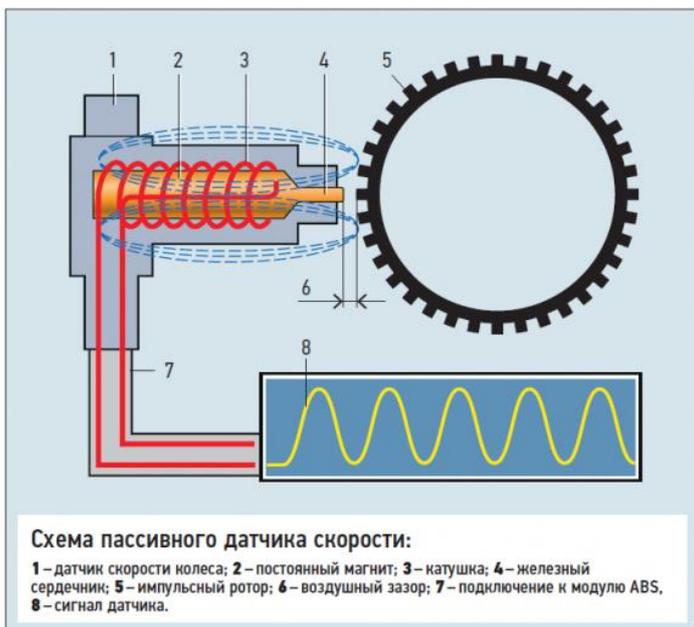
Индикатор горит во время движения:

Система ABS не работает и отключена. Одна из возможных причин большое расстояние между гребенкой ABS 5 на колесе и датчиком скорости 1

Может быть повреждена гребенка или датчик.

Оптимальное расстояние 6 - 1мм, на переднем и заднем колесе.





Например, самая распространённая: индикатор мигает во время движения, с интервалом две вспышки в секунду: Если заднее колесо крутится какое-то не продолжительное время быстрее, чем переднее, другими словами пробуксовка. **Перезаряд аккумулятора**, необходимо заглушить мотоцикл для устранения причины, посмотреть раздел:

- [Проверка напряжения бортовой сети](#)
- [Диагностика электрооборудования](#)
- [Коды ошибок ABS](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

На панели загорелся индикатор FI

Индикатор высвечивается при нарушениях функционирования системы управления двигателем PGMU-FI (электронный впрыск топлива). Индикатор должен высвечиваться на несколько секунд, а затем гаснуть, при включении зажигания, если выключатель двигателя находится в положении «RUN» (РАБОТА).

В любых других случаях высвечивания индикатора снизьте скорость и как можно скорее проведите диагностику и ремонт.



[Вернуться к оглавлению](#)

Выдавило прокладки клапанных крышек

Неисправен генератор, сгорела одна из обмоток. Во время работы происходит замыкание обмоток с искрообразованием, с последующим воспламенением картерных газов, образуется большой объём газов под давлением в картере двигателя, самым слабым местом являются резиновые прокладки клапанных крышек!

После замены или перемотки генератора замена масла желательна, сгоревший лак и элементы изоляции обмоток попадают в масло, что негативно сказывается на его свойствах.



Данная проблема является основной, при условии нормальной эксплуатации мотоцикла и исправности систем топливоподдачи и [вентиляция карбюраторов](#)... При наличии этих проблем решить их нужно первостепенно, тк выдавливание прокладок

это следствие а не причина!

См. раздел – [Проверка генератора](#)

Сгоревший генератор:



[Вернуться к оглавлению](#)

Прокачиваем тормозную систему CBS с ABS

Для системы с ABS прокачка (не замена жидкости!) повторяется два раза, после первой прокачки необходимо совершить пробную поездку, на скользкой или песчаной поверхности используя тормоза, контрольная **лампа ABS не должна гореть!**

[Почему может гореть индикатор ABS](#)

Последовательность прокачки

1. **Передний левый** суппорт, верхний штуцер рычагом
2. **Передний правый** суппорт, верхний штуцер рычагом
3. **Передний правый** суппорт, центральный штуцер педалью
4. **Передний левый** суппорт, центральный штуцер педалью
5. **Задний суппорт**, центральный штуцер педалью
6. **Задний суппорт**, боковой штуцер педалью
7. **Задний суппорт**, центральный штуцер мастер-цилиндром на вилке

Полная инструкция

Снимите крышку бачка переднего мастер-цилиндра, снимите диафрагму, несколько раз нажмите на рычаг тормоза, что бы удалить, возможно, находящиеся там пузыри воздуха (**если меняете жидкость на новую, шприцом удалите из бачка большую ее часть**).



Для прокачки тормозов используйте новую жидкость ТОЛЬКО DOT4! из закрытой бутылки, помните, тормозная жидкость гигроскопична, не допускается её хранение в открытой таре. Соблюдайте чистоту, не допускайте попадания в тормозные бачки ничего, кроме тормозной жидкости!

Начните с **ЛЕВОГО переднего** суппорта, снимите с **ВЕРХНЕГО** штуцера резиновый колпачок, наденьте на него прозрачную гибкую трубку, второй конец которой опустите в емкость.



Три-четыре раза нажмите на рычаг тормоза, чтобы создать давление в системе, и держите его в нажатом положении. Немного открутите гайку штуцера, тормозная жидкость начнет выходить через трубку, держите штуцер открытым до тех пор, пока рычаг тормоза почти упрется в руль, в этот момент закройте штуцер, после этого плавно отпустите рычаг.

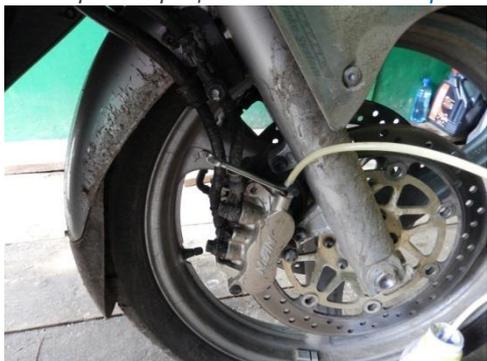
Не отпускайте рычаг тормоза, пока штуцер открыт!

Подлейте в бачок новой тормозной жидкости.

Повторяйте процесс до тех пор, пока не удалите воздух из системы, вы увидите пузыри воздуха в прозрачной трубке (если они есть в системе), либо, если полностью меняете тормозную жидкость, до тех пор, пока не увидите в трубке прозрачную, свежую жидкость. Закрутите штуцер, не забыв резиновый колпачок.

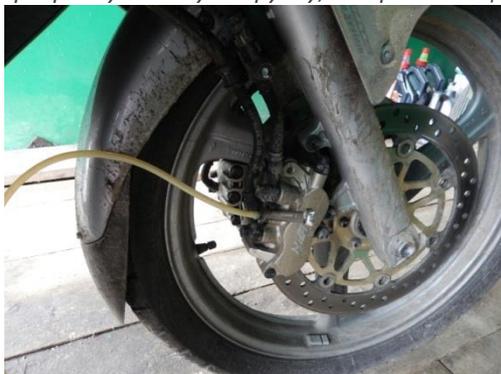
Подливайте тормозную жидкость в бачок по мере понижения ее уровня, не забывайте этого делать, иначе, если жидкость кончится, в систему попадет воздух, и все придется начинать сначала.

Повторите процесс для **ПРАВОГО переднего** суппорта.



Долейте в бачок жидкости до необходимого уровня, установите диафрагму, и закройте крышкой. Отвинтите крышку бачка заднего мастер-цилиндра и снимите диафрагму

Начните с **ПРАВОГО переднего** суппорта, снимите с **ЦЕНТРАЛЬНОГО** штуцера резиновый колпачок, наденьте на него прозрачную гибкую трубку, второй конец которой опустите в емкость.



Три четыре раза нажмите на педаль тормоза, что бы создать давление в системе, и держите ее в нажатом положении. Немного открутите гайку штуцера, тормозная жидкость начнет выходить через трубку, держите штуцер открытым до тех пор, пока педаль тормоза почти полностью выберет свой ход, в этот момент закройте штуцер, после этого плавно отпустите педаль. Повторяйте процесс до тех пор, пока не удалите воздух из системы.

Не забывайте подливать тормозную жидкость в бачок.

Повторите процесс для **ЛЕВОГО переднего** суппорта, **ЦЕНТРАЛЬНЫЙ** штуцер.



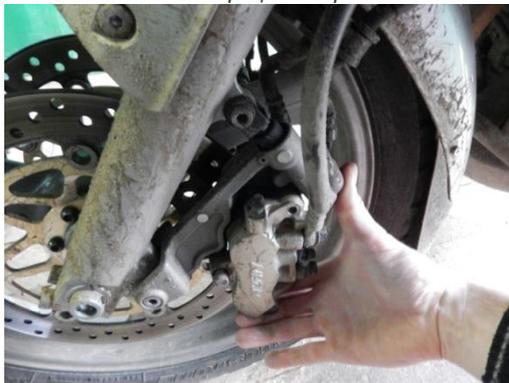
Повторите процесс для **ЗАДНЕГО** суппорта, **ЦЕНТРАЛЬНЫЙ** штуцер.



Повторите процесс для **ЗАДНЕГО** суппорта, **БОКОВОЙ** штуцер.



Теперь перейдите к **ЛЕВОМУ переднему** суппорту, на нем установлен еще один мастер-цилиндр, сжимая его, повторяйте вышеописанный процесс, используя **ВЕРХНИЙ** штуцер заднего суппорта педаль тормоза нажимать каждый раз после нажатия на мастер-цилиндр.



Долейте в бачок жидкости до необходимого уровня, установите диафрагму, и закрутите крышку.

[Вернуться к оглавлению](#)

Не исправен Реле регулятор ?

Для установки точного диагноза о неисправности РР, убедитесь в следующем:

1. Аккумулятор нормальный?
Если "не знаю, купил «мотик вместе с аккумулятом» - это **ненормальный** аккумулятор. Его надо менять.
Если "ну мне друг дал, он сколько-то на нём ездил" - это **ненормальный** аккумулятор. Его надо менять.
Если "купил новый, залил, поставил" это **ненормальный** аккумулятор. Его надо заряжать.
2. Генератор исправен?
Процесс [проверки генератора](#) подробно.
3. Проводка нормальная?
[Неисправность проводки генератора](#)
Если в проводке куча скруток и висят лохмотья изоленды - это **ненормальная** проводка.
Если в проводке явно просматриваются провода от настольной лампы - это **ненормальная** проводка.
Если поставил аккумулятор от ИБП, клеммы не подходили, привязал тонкими проводками" - это **ненормальная** проводка и **ненормальный** аккумулятор.

[Вернуться к оглавлению](#)

Диагностика электрооборудования на мотоцикле

Основные неисправности электрооборудования

1. Плохо прикрученная клемма аккумулятора (АКБ), неисправность в проводке.

Симптомы:

Мотоцикл не подает признаков жизни совсем, или же приборка светится, но при нажатии на кнопку стартера щелкает реле и все гаснет (если установлена сигнализация с автономной сиреной – она начинает орать).

Причины:

[Неисправность проводки генератора](#)

Даже хорошо затянутая клемма может открутиться при езде по плохим дорогам. А уж плохо затянутая - открутится в любом случае. Слабый ток еще проходит по плохому контакту, но сильный ток, требующийся для работы стартера, приводит к искрению и полной потере контакта.

Лечение:

Надежно прикрутить клеммы АКБ, плохой контакт на клеммах приводит нас к следующей неисправности.

2. Разряженный аккумулятор.

Симптомы:

Плохо крутит стартер, звуковой сигнал еле слышен. Напряжение на акб ниже **12,4В**. (Во время работы стартера – ниже **8-9В**). Если установлена сигнализация с автономной сиреной – при нажатии на кнопку стартера она начинает орать.

Причины:

Старость аккумулятора, долгое хранение в разряженном виде, недозаряд из-за окислившейся проводки, неисправностей в генераторе или реле-регуляторе.

Лечение:

Зарядить или заменить АКБ. **Заряжать АКБ нужно только отсоединив ее от мотоцикла**. Дело в том, что зарядные устройства обычно стабилизированы по току, то есть выдают нужные нам 1 или 5 Ампер (в зависимости от типа АКБ). За напряжением такого контроля обычно нет, и при токе 5 Ампер напряжение может быть 20 Вольт и выше. Для отсоединенной АКБ такое напряжение никакой опасности не составляет. Даже наоборот - нежелательный принимать заряд аккумулятор можно попробовать раскатать кратковременным повышением напряжения до 25В. А вот для остальных электроприборов на мотоцикле такое напряжение может оказаться смертельным.

В случае если новая АКБ вскорости опять разрядилась, необходимо провести диагностику электрооборудования и устранить неполадки.

Постоянные подзарядки АКБ с помощью зарядного устройства приведут либо к полной ее смерти, либо, что гораздо хуже, к смерти реле-регулятора.

3. Перезаряженный аккумулятор.

Симптомы:

Аккумулятор горячий, кипит, свистит. Напряжение на АКБ на заглушенном мотоцикле выше 13В, на заведенном мотоцикле - выше 15В.

Причины:

Неисправность реле-регулятора или окислившаяся проводка

Лечение:

Проверить всю электропроводку, обращая особое внимание на замок зажигания и разъем жгута, идущий от генератора к реле-регулятору. Провести диагностику реле-регулятора.

4. Короткое замыкание в проводке.

Симптомы:

Приборка не подает признаков жизни, не работают фара или поворотники.

Причины:

Перетершийся провод, или разъем датчика, коротящий на массу, поворотник, обломанный при падении, и т.д. Несмотря на простоту неисправности, причину бывает найти достаточно сложно, особенно если замыкание то проявляется, то нет.

Лечение:

Проверить предохранители. Основной предохранитель обычно установлен прямо на реле стартера, соединенного толстым красным проводом с АКБ. Остальные предохранители собраны в аккуратный блок, на крышке которого написано, какой предохранитель за что отвечает. Определив, какой предохранитель сгорел, мы сужаем область поиска неисправности, которую обязательно нужно найти. Ведь перетертый провод может стать причиной пожара. Никогда не ставьте жучков вместо предохранителей!

Процедура проверки электрооборудования

1. Заряжаем аккумулятор, измеряем напряжение на АКБ. Желательно установить заведомо исправную батарею.

Рабочая АКБ без нагрузки показывает 12,4-12,9В, при включенном стартере - 8-10В (должны соблюдаться оба условия). Если после зимы напряжение упало ниже 7-9В, современный необслуживаемый аккумулятор уже является кандидатом на помойку. Следите за током зарядки, многие АКБ не позволяют быструю зарядку и требуют ток зарядки в районе 1А.

Если с электрикой все в порядке, должна получаться следующая картина:

При выключенном зажигании и выключенном двигателе напряжение на АКБ 12,4-12,9В

На 2500 Об/мин > 13В

На 5000 Об/мин < 15В

Если цифры сильно отличаются - идем дальше.

2. Проверяем падение напряжения между аккумулятором и реле-регулятором на холостом ходу (проверяем состояние проводки):

Между (+) АКБ и (+) реле <0,2В

Между (-) АКБ и (-) реле <0,2В

Между (+) АКБ и (+) после зажигания на реле (если есть такой провод) <0,2В

Если падения напряжения больше – чистим контакты. Если падений напряжения нет – идем дальше.

3. Измеряем сопротивление обмоток генератора, выключив зажигание, и отключив реле-регулятор:

Между **обмотками** - 0,1-2 Ома, (Обычно 0,2 Ом, но главное, чтобы оно было одинаковым для всех трех обмоток)
Между обмотками и массой - бесконечность.

Заводим мотоцикл и измеряем напряжение с обмоток генератора на 5000 Об/мин. (не подключая реле-регулятор)

Между всеми тремя **обмотками** > 50В (Может быть меньше, но обязательно одинаковое для всех трех обмоток)

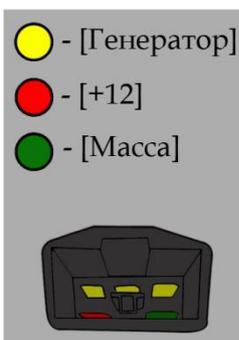
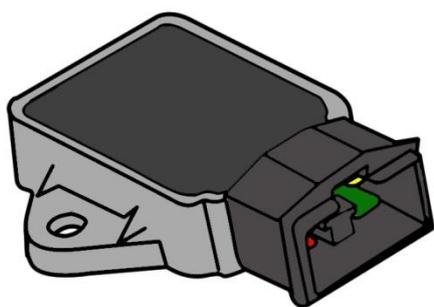
Если сопротивления и напряжения скачут – чиним/меняем генератор. Если они в норме и одинаковые – идем дальше ...

4. Остается один виновник неисправности – реле-регулятор.

Без мануала можно проверить только диодную развязку на входе между плюсовым выходом и выходами на обмотки генератора тестером в режиме проверки диодов:



Режим проверки диодов



Перед измерениями необходимо отсоединить РР от жгута проводов.

Красный щуп к **плюсовому контакту**, **черный щуп** к каждому из **выходов на генератор** – нет показаний или выше 1,5 V для каждого из трех измерений.

Черный щуп к **плюсовому** контакту, **красный щуп** к каждому из **выходов на генератор** – около 0,5 V для каждого из трех измерений.

Черный щуп к минусовому контакту (если его нет – к корпусу реле),

Красный щуп к каждому из **выходов на генератор** - около 0,5 V для каждого из трех измерений.

[Вернуться к оглавлению](#)

Реле регулятор, перезаряд

Рассмотрим причины возникновения перезаряда на исправных РР, на которых перезаряд может внезапно возникнуть и так же пропасть. **Эти примеры стоит принимать во внимание только тогда, когда все остальные компоненты - АКБ, АКБ, реле регулятор, генератор, проводка генератора в порядке!**

Из за старения внутренних элементов РР он становится чувствительным к температуре.

1. Мотоцикл стоит холодный, заводим его ... прогрев 2 минуты, едем (идёт перезаряд) стоим на холостых 2 минуты, едем ... (нет перезаряда)

Реле регулятор не успел нагреться до рабочей температуры.

2. Едем по трассе сухо, тепло (нет перезаряда), попадаем в дождь - через некоторое время(идёт перезаряд), Реле регулятор стоит около заднего колеса, радиатором внутрь - вода выводит РР из рабочей температуры начинается перезаряд.

3. Едем в дождь (идёт перезаряд), включаем дополнительные потребители - противотуманные фары, подогрев ручек и др. (нет перезаряда)

Нарузив РР дополнительными потребителями мы распределяем излишки мощности по потребителям, и РР остаётся меньше энергии для сброса на массу, перезаряд прекращается.

4. Мотоцикл долго стоял, завели поехали ... через 200км (идёт перезаряд), остановились, заглушили мотор стоим со включенным светом 10 минут, едем (нет перезаряда).

За время стоянки АКБ подсел, завели, поехали ... вся энергия расходовалась на зарядку АКБ, через 200км АКБ зарядился, нагрузка упала и РР не справился с излишками энергии - начался перезаряд. Во время стоянки со светом АКБ подсел ... перезаряд прекратился, можно ехать пока он не зарядится.

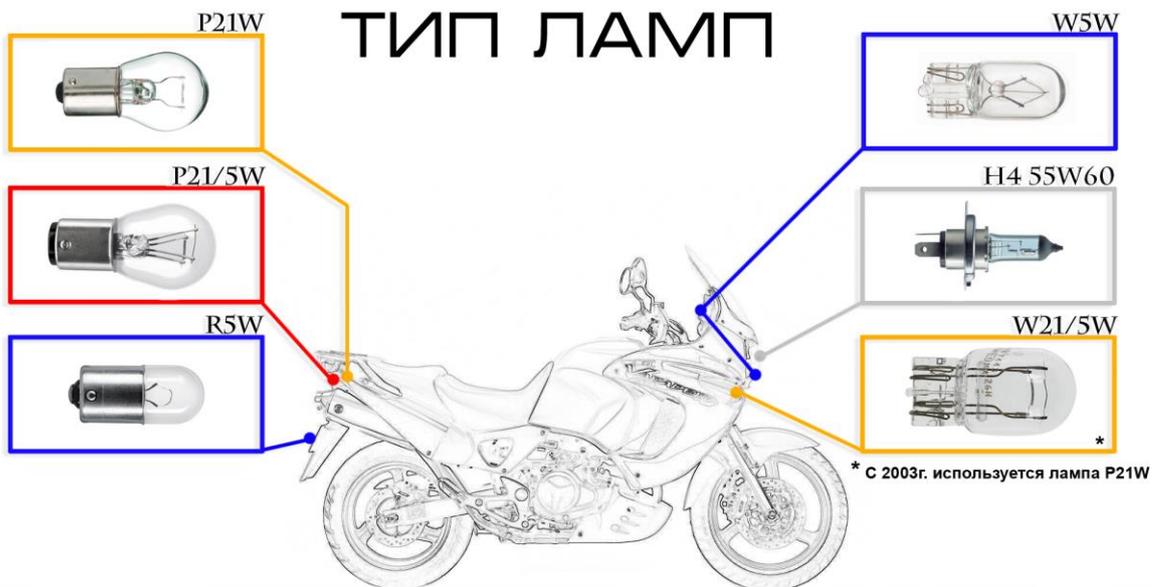
Для контроля такого важного параметра как бортовое напряжение – рекомендуется устанавливать вольтметр. **Даже не продолжительная езда с повышенным напряжением в борт сети, может дать очень плачевные последствия. При полном выходе из строя РР напряжение может повышаться до 40В ...!**

[Вернуться к оглавлению](#)

Освещение

Типы ламп

ТИП ЛАМП

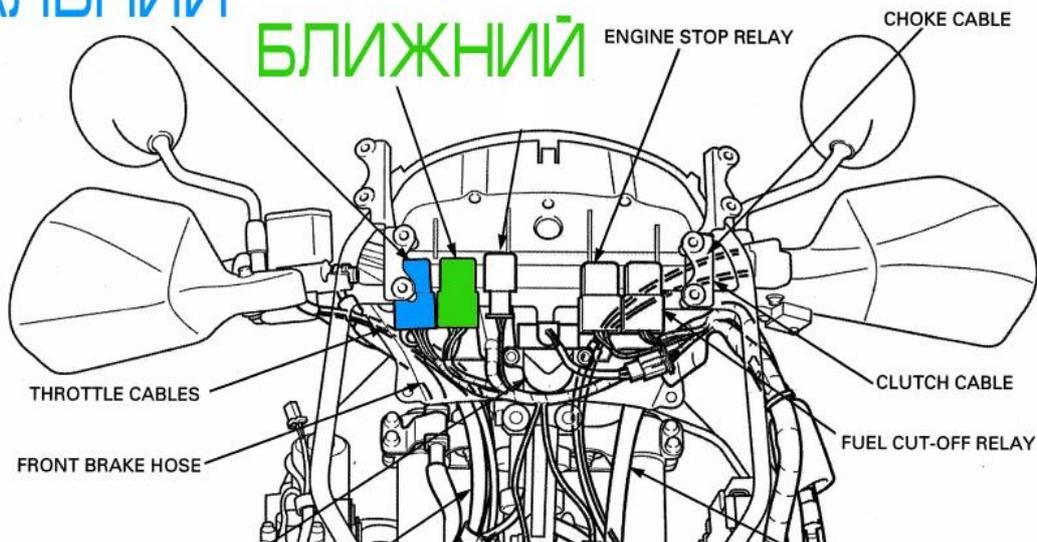


Реле ближнего, дальнего света – где они?

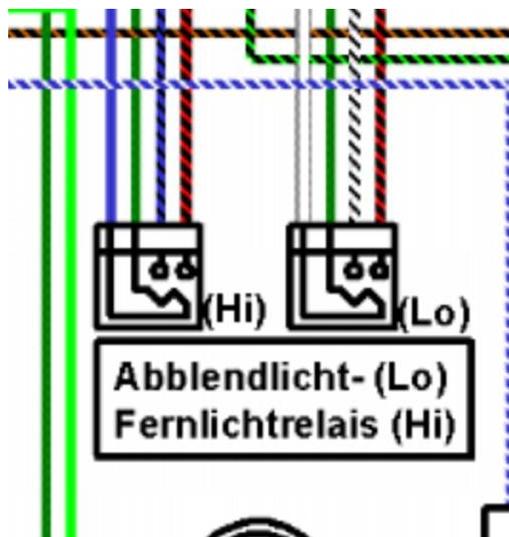
Находятся реле за фарой под пластиком передка. Можно добраться сняв щиток приборов.

ДАЛЬНИЙ

БЛИЖНИЙ



Реле на схеме: **HI** – дальний, **Lo** – ближний

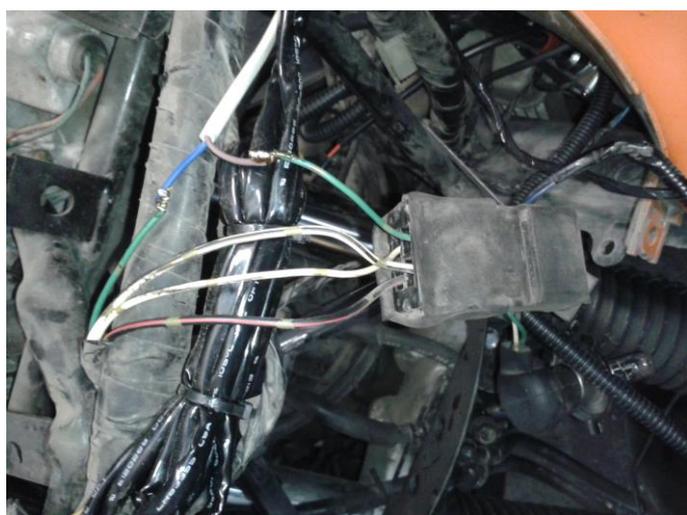


Ближний горит постоянно

Обладатели таких пультов не имеют возможность выключать ближний свет, он горит постоянно. Что бы иметь возможность заводить – например, с севшим АКБ, можно сделать дополнительный выключатель ближнего света.



Зеленый провод реле ближнего света режем, как показано на картинке и припаиваем новый провод (**все оголенные провода необходимо изолировать!**), ответную часть провода в белой изоляции необходимо присоединить к соответствующим двум контактам кнопки или выключателя. Мощность выключателя не играет роли, подойдет любой понравившейся.



[Вернуться к оглавлению](#)

Неисправности проводки генератора

MODEL-SD 1

Автор: Берендей он же Молодкин Александр.

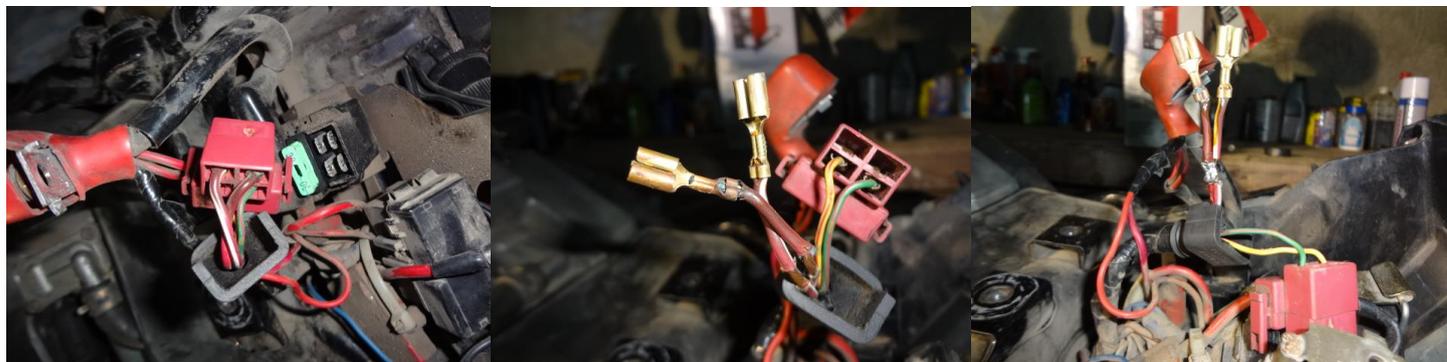
Слабые места проводки:

3-х контактный разъём генератора. В моём случае контакты в фишке нагрелись, и если со стороны генератора изоляция проводов термостойкая, то с обратной стороны фишки - обычная, которая оплавилась, провода замкнули, и подгорел генератор. Этот разъём лучше заменить на более мощный и ли вовсе спаять напрямую.

4-х контактный разъём реле стартера. Тут 2 контакта управления реле - слаботочные и им вряд ли что будет. А вот вторые два (красный и красный-белый) - Это приходящий плюс от РР и уходящий плюс на замок зажигания. В реле стартера они соединены через главный предохранитель с АКБ. В результате при работающем генераторе через одну клемму протекает ток питания всех потребителей и под заряд АКБ. А через вторую только ток питания потребителей. Нагрузка большая и контакты греются.



Тут я решил особо ничего не изобретать, т.к. мои контакты хоть и начали подгорать, но всё же ещё в норме. Я их разгрузил и запараллелил, спаяв между собой. Теперь ток от генератора к потребителям потечёт через спайку, а на заряд АКБ сразу по двум клеммам. Так же и разряд АКБ при не работающем генераторе к потребителям потечёт сразу по двум клеммам.



3-х контактный разъём замка зажигания. В моём случае он без следов подгорания, но у меня ксенон в основной фаре запитан минуя замок.



Разъём РР за ним нужно следить и если требуется - то поджимать контакты и очищать их от грязи.

FAQ по тормозным колодкам

Выбор тормозных колодок

Почему для каждого мотоцикла нужны свои тормозные колодки?

От фрикционного материала зависит коэффициент трения, жесткость и износостойкость тормозной колодки. Это очень важные параметры, чем они выше, тем лучше. Различные тормозные колодки выдерживают разную нагрузку, поэтому для каждой модели мотоцикла имеются свои тормозные колодки. То, что тормозные колодки подходят по размеру для вашего мотоцикла, еще не значит, что они для него предназначены. **Поэтому, выбирая тормозные колодки, необходимо убедиться, что они могут использоваться на вашем мотоцикле.**

Нагрузки на передние и задние тормозные колодки

При торможении передние тормозные колодки испытывают основную нагрузку, поэтому они изнашиваются быстрее задних тормозных колодок. Часто приходится слышать, что пока поменяешь задние тормозные колодки, износишь три раза передние тормозные колодки. В принципе, соотношение 1:3 верное.

Некоторые производители ставят на тормозные колодки специальные устройства, предупреждающие об износе этого компонента. В случае износа тормозная колодка начинает неприятно скрипеть.

При замене тормозных колодок обязательно меняйте оба комплекта на переднем колесе, это позволит избежать ситуации, когда новые и уже износившиеся колодки будут по-разному тормозить колесо, отчего мотоцикл будет терять в управляемости.

Рекомендации по прикатке тормозных колодок (для обычной эксплуатации):

1. Не начиная движения, несколько раз нажать педаль тормоза, для того, чтобы разогреть ее.
2. Проехать 150-200 километров, используя мягкие торможения (50% прилагаемой силы), избегая интенсивных и длительных торможений, не допуская перегрева колодок и тормозных дисков. Следует обращать внимание на отсутствие вибраций и шумов тормозов на ходу и при торможении.
3. Для прикатки следует произвести как минимум 30 остановок длительностью по 3 секунды каждая. Осуществлять торможение необходимо со средним/низким замедлением, с различной начальной скоростью. Проезжать несколько километров между остановками.
4. Цель данной процедуры – постепенно повысить температуру компонентов (в основном колодок) без создания температурного шока и «прикатать» поверхности соприкосновения колодок и дисков.
5. После осуществления серии торможений, проехать еще несколько километров, стараясь минимально использовать рычаги тормоза, для того, чтобы охладить систему.
6. Теперь система готова к нормальному использованию.

Скрип тормозных колодок и проблемы связанные с ним:

Большинство шумов, производимых тормозной системой (за исключением шумов, вызванных сильным износом колодок) можно разделить на два основных типа.

Скрип тормозов — это обычная проблема и кошмар любого производителя тормозных колодок. Он появляется при "подскакивании" тормозной колодки в скобе дискового тормоза, и сам по себе скрип представляет собой явление резонанса шумов, возникающих между задней пластиной и поршнем.

Слышащийся порой скрежет (чаще при применении полуметаллических и без асбестовых тормозных колодок) несколько нервнует владельца транспортного средства и иногда звучит так, как будто колодки полностью изношены.

Третья разновидность шумов, производимых тормозной системой, появляется после установки на транспортное средство желобчатых или засверленных тормозных дисков (роторов), и по своему характеру может напоминать треск или звук взлетающего самолёта.

Установлено, что большинство указанных выше проблем можно решить следующим образом:

Скрип тормозов:

Скрип тормозов можно устранить, установив специальные пластмассовые прокладки на заднюю поверхность тормозных колодок.

Не рекомендуем нанесение смазок общего назначения, особенно «COPPASLIP», на заднюю поверхность тормозных колодок, поскольку эти смазки являются агентами, уменьшающими трение, в то время как тормозная система представляет собой единственную часть вашего транспортного средства, которая предназначена для эксплуатации силы трения. Тем не менее, существует определённый смысл в применении для этой цели ряда специализированных «противо-скрипных» материалов на полимерной, силиконовой или каучуковой, основе, которые являются достаточно вязкими, чтобы удержаться на том месте, куда их поместили и, в то же время, способны уменьшить скрип тормозов.

Нанесение фасок шириной 5 мм, на переднюю и заднюю рабочие грани тормозной колодки приводит к эффекту практически

полного устранения скрипа. При появлении шума в тормозной системе описанные выше меры должны быть предприняты квалифицированным механиком, специализирующимся в данной области, однако указанные размеры должны строго соблюдаться. НИКОГДА не зачищайте наждаком трущуюся поверхность, чтобы устранить шум.

Одной из наиболее заметных причин, вызывающих скрип тормозов на мотоциклах, находящихся в процессе эксплуатации, является плохое состояние тормозного диска. Новые колодки часто продолжают скрипеть из-за вибрации, пока не произойдет их полное притирание по месту. Чем хуже техническое состояние диска, тем, очевидно, более длинный период времени потребуется для окончательной притирки колодок и дольше сохранится скрип тормозов. Тормозные колодки, которые не достигли уровня поверхностного контакта с диском не менее 90 %, будут всегда скрипеть.

Всегда соблюдайте минимально допустимую толщину диска, указанную в мануале, для обеспечения максимальной безопасности и во избежание перегрева диска при торможении.

Скрежет или скрежещущие звуки

Причина может заключаться непосредственно в материале, из которого изготовлены тормозные колодки. Нанесение бороздки по центральной линии колодки также устраняет скрежет и возможность появления трещин в центральной области, где отмечается максимально высокая температура при торможении, и может происходить деформация по типу «выпирания».

Шум тормозного диска

Вызванный применением тормозных дисков с просверленными отверстиями или с поверхностью, покрытой желобками, этот звук обычно достигает максимальной громкости в первое время после монтажа дисков и становится существенно тише после пробега в несколько сотен километров, когда колодка притирается к диску и становится плоской.

Смазка тормозного суппорта

Дисковые тормоза работают в тяжелейших условиях высоких температур. Температура в паре трения диск — колодка может достигать величины 500 °С, а на поверхности других деталей суппорта за счет отвода тепла и его рассеивания — до 150 °С и выше. В реальной дорожной обстановке таких температур достичь достаточно сложно, но в условиях агрессивной езды или движения по горному серпантину такие значения вполне реальны. Кроме того, детали суппорта подвергаются воздействию воды и солей с дорожного полотна, а также воздействию тормозной жидкости из тормозной системы. Такие сверхтяжелые условия работы суппорта требуют применения в нем специальных смазок, рассчитанных на экстремальные условия работы. Обычные же распространенные смазки при таких условиях работы коксуются, вымываются водой, растворяются тормозной жидкостью и зачастую пагубно влияют на эластомерные и пластмассовые детали суппорта, что может привести к отказу тормозной системы во время движения.

Требования, предъявляемые к смазкам суппортов

Если говорить научным языком, то, исходя из таких условий эксплуатации, можно сформулировать основные требования к смазке суппорта дискового тормоза:

1. Смазка должна быть высокотемпературной, с рабочей температурой до +180 °С и выше;
2. Желательно, чтобы смазка не имела температуры каплепадения, т.е. не плавилась и не вытекала из узла при высоких температурах;
3. Смазка должна быть не растворимой в воде и тормозной жидкости, т.е. водо- и химически стойкой;
4. Смазка должна быть совместима с пластмассовыми деталями и эластомерными уплотнителями суппорта, особенно с каучуком на основе сополимера этилена, пропилена и диенового мономера (EPDM) и тройным этиленпропиленовым сополимером (EPT), обычно используемыми в суппортах дисковых тормозов.

Справедливости ради отметим, что такие смазочные материалы не производятся общеизвестными основными производителями масел и смазок, и если таковые и присутствуют в их ассортименте, то произведены они специализированными производителями специальных смазок под торговыми марками основных производителей масел и смазок. Также очень распространен вариант производства смазок для суппорта под торговыми марками производителей тормозных систем и производителей техники. Основные же производители специальных смазок — поставщики заводов и производителей комплектующих за рубежом — следующие компании:

- DowCorningCorp., торговая марка Molykote;
- KluberLubricationMuncheN KG, торговая марка Kluber;
- HUSK-ITT Corp. (HUSKEY Specialty Lubricants). В ее состав входит также SPECIALTY LUBRICANTS Corporation. Торговые марки HUSKEY, SLIPKOTE и IPONE.

Применяемые смазки суппортов

Итак, перейдем непосредственно к смазкам. Специальные смазочные материалы суппорта дискового тормоза по применению на деталях суппорта можно разделить на три группы.

I группа:
Высокотемпературные противозадирные пасты (Anti-Seize компаунды). Применяются на скобах, обратных металлических поверхностях тормозных колодок и противоскрипных пластинах.

II группа:
Смазки для других деталей суппорта. А именно кромки поршней, болтов, штифтов, втулок и эластомерных сальников. В инструкциях по эксплуатации часто обозначается как RubberGrease.
Сразу отметим, что обычные силиконовые смазки для резины и пластмассы **НЕ ПРИМЕНИМЫ для этих деталей по указанным выше причинам!**

III группа:
Универсальные смазки суппорта — для всех движущихся деталей суппорта, в т.ч. для пластмассовых и эластомерных. В свою очередь, I группа классифицируется по составу добавок (наполнителей):

- комплексные, с добавками порошков меди, алюминия и графита;
- медные, с порошками меди и графита;
- с наполнителем из дисульфид молибдена;
- с неметаллическими наполнителями (силикат магния, керамика).

I группа представлена следующими материалами:

Комплексные пасты:

- Ipone Grease R
- HUSKEY 2000 Lubricating Paste and Anti-Seize Compound for High Temperature;
- Loctite #8060/8150/8151;
- Wurth AL 1100.

Медные пасты:

- HUSKEY 341 Copper Anti-Seize;
- LIQUI MOLY Kupfer-Paste;
- Loctite C5?A (#8007/8008/8065);
- MannolKupfer-Paste Super-Hafteffekt;
- Marly Cooper Compound;
- Molykote Cu-7439 Plus Paste;
- MotipKopperspray;
- Permatex Copper Anti-Seize Lubricant;
- PingoKupfer-Paste;
- Valvoline Cooper Spray.
- Wurth SU 800.

Пасты с дисульфид молибденом:

- HUSKEY Moly Paste. Assembly Lubricant & Anti-Seize Compound;
- Loctite #8012/8154/8155.

Пасты без содержания металлов:

- HUSKEY 400 Anti-Seize;
- TEXTAR Cera Tec;
- LIQUI MOLY Bremsen-Anti-Quietsch-Paste.

Противозадирные пасты (Anti-Seize компаунды) представляют собой высокотемпературные (до +1400 °С) смазочные композиции на минеральных, частично синтетических или синтетических маслах-основах, обычно с синтетическими загустителями, гомогенизированные субмикронными частицами твердых смазочных материалов и/или частицами некоторых металлов — до 25–30% массовой доли. При сверхвысоких температурах смазкой работают именно эти микропорошки.

Данные противозадирные пасты довольно интересный класс специальных смазочных материалов. Они применяются не только в суппорте дискового тормоза, но и во многих других узлах.

II группа представлена следующими материалами:

- LoctiteTerosonPlastilube — смазка на минеральном масле, загуститель бентонит (глина). Цвет коричневатый. Температура каплепадения отсутствует. Интервал рабочей температуры от минус 45° до плюс 180 °С.

- ATE plastilube. Та же смазка TerosonPlastilube под маркой производителя тормозных систем ContinentalTeves AG &Co. oHG.

III группа представлена следующими материалами:

- Ipone Grease R
- Molykote AS-880N Grease;
- Permatex Ultra Disc Brake Caliper Lube;
- SLIPKOTE 220-R Silicone Disc Brake Caliper Grease and Noise Suppressor;
- SLIPKOTE 927 Disc Brake Caliper Grease.

А что же рекомендуют сами производители суппортов дисковых тормозов для своей продукции? Рекомендуют к применению именно силиконовые, высокотемпературные смазки для обслуживания суппорта дискового тормоза. И из данного обзора напрашивается вывод, что оптимальным выбором для среднестатистического автолюбителя служат специальные смазки III группы, потому что благодаря их высокотемпературным свойствам они применимы на скобах, обратных металлических поверхностях тормозных колодок, противоскрипных пластинах, поршнях, болтах, штифтах, втулках и эластомерных сальниках, т.е. на всех смазываемых деталях суппорта дискового тормоза.

[Вернуться к оглавлению](#)

Материал с сайта mr-moto.ru

История версии FAQ

История версии:

v1.6.0 - Добавлен раздел « Инжектор – мотоцикл не заводится»

Добавлен раздел «Давление в шинах»

Добавлен раздел «Продлеваем жизнь заднему амортизатору»

Добавлен раздел «Регулировка задней подвески»

Добавлен раздел «Бензонасос и реле карбюраторная модель»

Добавлен раздел «При прокрутке стартером обнуляется приборка»

Добавлен раздел «Неисправность проводки генератора»

Добавлено в раздел « Детские болезни и ТО, ПРОВЕРЬ У СЕБЯ!-> Переламываются провода антенны HISS»

Исправлен и дописан раздел « Замена натяжителей цепей ГРМ

Добавлен подраздел « Использование динамометрического ключа»

Исправлен раздел «Замена масла»

Добавил расходников

Исправлено множество неточностей и ошибок в тексте

Изменил оглавление

Новые темы в оглавлении выделяются красным

Добавил много ссылок между связанных тем

v1.5.0 - Добавлен раздел «Коды ошибок ABS»

Добавлен раздел «Реле регулятор, перезаряд»

Добавлен под раздел «Реле ближнего, дальнего света – где они»

Добавлен под раздел «Ближний горит постоянно»

Добавлен под раздел «Размеры регулировочных шайб»

Добавлен раздел «Замена натяжителей цепей ГРМ»

Добавлен раздел «Замена маслосъёмных колпачков»

Добавлен раздел «Чистка и синхронизация карбюраторов»

Добавлен раздел «Инжектор - не работает бензонасос»

Дополнен раздел «Подбираем запчасти»

Добавлено «описание колодок TRW»

Добавлен раздел «Расход топлива»

Дополнен раздел «Детские болезни и ТО, ПРОВЕРЬ У СЕБЯ!!!»

Подразделы:

«Перетирает слайдер цепи»

«Прогрессия подвески»

«Водная» болезнь подшипников колес»

Добавлен раздел «Вопрос – ответ»

Подразделы:

- «Отключается задний цилиндр»
- «Подтекает масло с ведущей звезды»
- «Чем снять ротор генератора «(магнит)»
- «Не фиксируется дальний свет»

Другие мелкие исправления»

v1.4.0- Добавлен раздел «Детские болезни карбюраторная модель»

Добавлен раздел «Как завести мотоцикл если в дороге отказал насос, карбюраторная модель»

Добавлен раздел «Процедура проверки, осмотра и переборки бензонасоса, инжекторная модель»

Добавлен раздел «Цепь, замена цепи, звезды»

Добавлен раздел «Цепь пилит маятник»

Добавлен каталог FERODO, свечи DENSO, взаимозаменяемость свечей DENSO и NGK

Вернулся пропавший раздел «История версии Honda Varadero»

Обновлен раздел полезные ссылки под новый файлообменник

Другие мелкие исправления

v1.3.0- Добавлен раздел «Расходники инжекторная модель. Все года»

Добавлен раздел «Регулировка клапанов»

Добавлен раздел «Замена воздушного фильтра»

Добавлен раздел «Мигает или горит индикатор ABS»

Отредактированные и новые разделы теперь видно из меню

Изменен дизайн и другие мелкие исправления

v1.2.4 – Исправлена и изменена структура оглавления

Добавлено описание в раздел «полезные ссылки»

Добавлены изображения в раздел «прокачиваем тормозную систему CBS»

Другие мелкие исправления

v1.2.1 – Исправлены номера запчастей в разделе «Стреляет в глушитель при резком открытии газа ...»

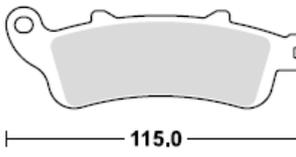
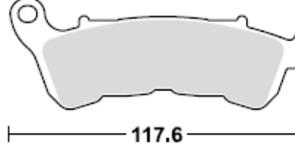
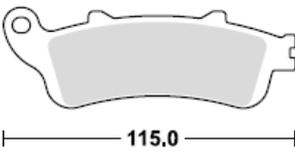
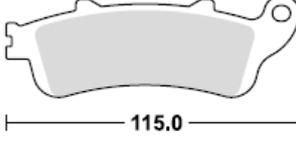
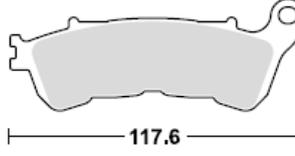
Добавлен раздел, подбираем запчасти

Добавлен раздел, полезные ссылки

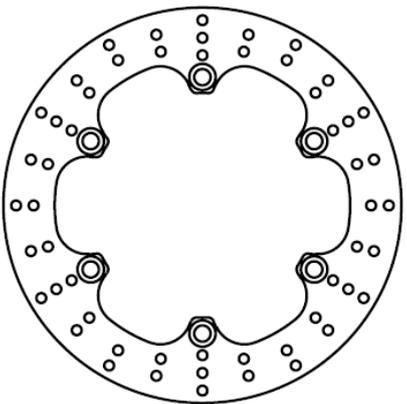
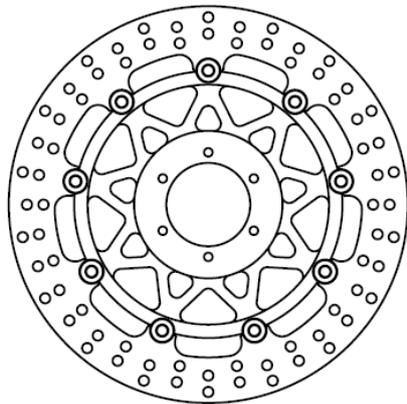
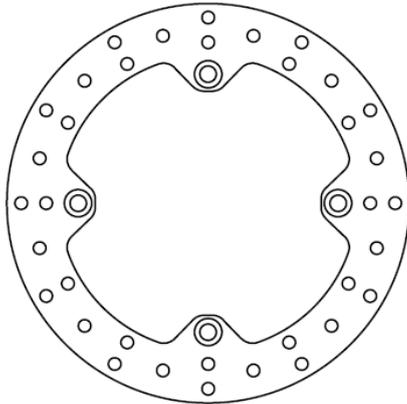
v1.0.0 – Релиз

[Вернуться к оглавлению](#)

Дополнение к каталогу TRW

MCB704	SV SRM	MCB776	SV SH SRM	MCB705SH	
	40.1		44.9		40.1
115.0	8.3	117.6	8.8	115.0	8.3
	40.1		44.9		40.1
115.0	8.3	117.6	8.8	115.0	8.3

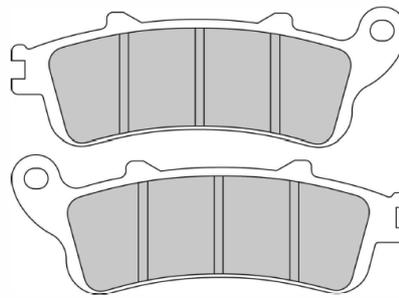
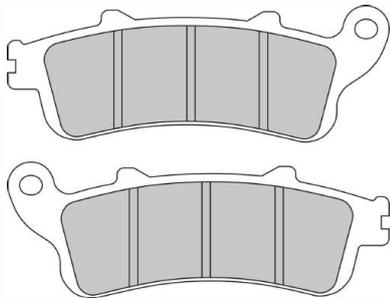
MST 373	A	B	C	D	E	MSW 236	A	B	C	D	E	MST 325	A	B	C	D	E
	256	145	5		166		296	62	5	17	78		256	144	4		166

		
---	--	--

[Обратно к каталогу TRW](#)
[Вернуться к оглавлению](#)

Дополнение к каталогу FERODO

FDB2098 115.6 x 41.0 x 8.3 mm **FDB2075** 115.6 x 41.0 x 9.4 mm
HONDA, VICTORY FRONT / REAR DUCATI, HONDA, PEUGEOT FRONT / REAR



ALSO AVAILABLE			
SHAPE	TH. MM	NOTES	
FDB2073	8.0		
FDB2075	9.4		

MATERIAL AVAILABILITY					
P	PRP	AG	SG	ST	CP1 XRAC
✓				✓	

ALSO AVAILABLE			
SHAPE	TH. MM	NOTES	
FDB2073	8.0		
FDB2098	8.3		

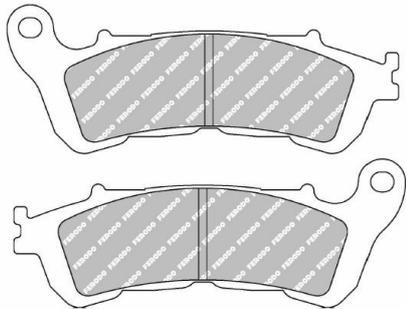
MATERIAL AVAILABILITY					
P	PRP	AG	SG	ST	CP1 XRAC
✓				✓	

FDB2196

118.1 x 45.4 x 8.4 mm

HARLEY DAVIDSON, HONDA, SUZUKI

FRONT / REAR



ALSO AVAILABLE		
SHAPE	TH. MM	NOTES
FDB2211	9.0	

MATERIAL AVAILABILITY						
P	PRP	AG	SG	ST	CP1	XRAC
		✓		✓		

[Обратано к каталогу FERODO](#)

[Вернуться к оглавлению](#)

МАРКИРОВАЧНЫЕ МЕТКИ НА СВЕЧАХ ЗАЖИГАНИЯ ФИРМЫ NGK

* Здесь указаны стандартные обозначения. Также имеются несколько нестандартных обозначений.

	диаметр резьбы	Размер 6-гранного ключа	Особенности конструкции	Калильное число	Длина резьбы
A	18 мм	25,4 мм	L Компактный тип (Shorty)	2	E 19,0 мм
B	14 мм	20,8 мм	M Компактный тип (Bantam)	4	H 12,7 мм
C	10 мм	16,0 мм	P Смещенный вперед наконечник изолятора	5	L 11,2 мм
D	12 мм	18,0 мм	R Тип с резистором	6	EH резьба до середины
E	8 мм	13,0 мм	U Тип поверхностного или полуповерхностного разряда	7	Общая длина: 19,0 мм
G	PF 1/2	23,8 мм	Z Тип индукционного резистора	8	Длина резьбы: 12,7 мм
J	12 мм	18,0 мм		(85)	F Конусное седло
AB	18 мм	20,8 мм		(95)	A-F тип 10,9 мм
BC	14 мм	16,0 мм		9	B-F тип 11,2 мм
BK	14 мм	16,0 мм		10	B-EF тип 17,5 мм
DC	12 мм	16,0 мм		(105)	
		BCP, тип ISO		11	
				12	
				13	



Конструкция искрообразующего наконечника и т. п.

C	Заземленный электрод с низким углом
F	Конусное седло
G	Средний электрод из тонкого никелевого сплава
GV	Средний электрод особой конструкции из золота - палладия
J	Удлиненные 2-заземленные электроды
K	2-заземленные электроды
M	2-заземленные электроды для роторного двигателя Mazda или длины изолятора: 18,5 мм
T	3-заземленные электроды
Q	4-заземленные электроды
P	Платиновый электрод
S	Стандарт электрод из меди
U	Тип полуповерхностного разряда
V	Средний электрод из золота - палладия
VX	Средний электрод из платины и особый заземленный электрод
W	Вольфрамовый электрод
X	Зазор для увеличения производительности
Y	Средний электрод с V-образной выемкой
A, B, D, E, Z	Особый дизайн
-L	Половина калильного числа, напр.: DR8ESL=DR7,5ES диапазон
-LM	Компактный тип (длина изолятора: 14,5 мм)
-N	Особый заземленный электрод
IX	Иридий

Типы свечей зажигания

I	С иридиевым электродом
P	С платиновым электродом
Z	С увеличенным зазором
PZ	С платиновым электродом и увеличенным зазором
IZ	С иридиевым электродом и увеличенным зазором

Конструкция

R	Резистор
----------	----------

Особенность

A	Беспрокладочный тип
B	Особая
C	Особая
D	Особая

Размеры металлического корпуса

F	14 Ш X 19 мм 16,0 мм., 6-гранник
G	14 Ш X 19 мм 20,8 мм., 6-гранник
J	12 Ш X 19 мм 18,0 мм., 6-гранник
K	12 Ш X 19 мм 16,0 мм., 6-гранник
M	10 Ш X 19 мм 16,0 мм., 6-гранник
T	Тип конусного седла 14 Ш X 17,5 мм 16,0 мм., 6-гранник (PTRSA: 14 Ш X 25 мм 16,0 мм., 6-гранник)

Конструкция

A	Особая конструкция
B	Особая конструкция
C	Особая конструкция
D	Особая конструкция



Mobilgrease XHP Series

Пластичные смазки для тяжелых условий эксплуатации



Надежнее защита. Выше производительность

Пластичные смазки высшего качества серии Mobilgrease XHP предназначены для повышения надежности промышленного оборудования, эксплуатируемого в тяжелых условиях, таких как высокие и ударные нагрузки, и при режимах повышенной интенсивности.

Сочетание в Mobilgrease XHP высокоэффективной системы присадок, тщательно подобранных базовых минеральных масел и загустителя на основе литиевого комплекса, разработанного в соответствии с собственной патентованной технологией, позволяет обеспечить надежную защиту оборудования, увеличить интервалы между повторными смазываниями и повысить производительность.

Оптимальное решение для особо тяжелых условий эксплуатации

Отличные эксплуатационные свойства и рабочие характеристики смазок Mobilgrease XHP Series позволяют использовать их в самых тяжелых условиях эксплуатации, таких как высокие рабочие температуры, загрязненная среда (вода, пыль), большие механические нагрузки и длительные временные интервалы между заменами смазки. Продукты серии Mobilgrease XHP обладают уникальными преимуществами в сравнении с обычными пластичными смазками. Mobilgrease XHP имеют синий цвет, что делает их легко контролируемыми и удобными при применении. А их адгезионные характеристики способствуют как дополнительной повышенной стойкости в присутствии воды, так и долговечности самих смазок и смазываемых деталей. Состав Mobilgrease XHP разработан таким образом, чтобы обеспечивать отличные адгезионные и смазывающие свойства, механическую стабильность загустителя и повышенную защиту от ржавчины, коррозии и износа. Ассортимент смазок Mobilgrease XHP Series включает продукты класса 1 по NLGI для таких применений, в которых ключевым требованием является прокачиваемость, и продукты класса 2 по NLGI для тех случаев, когда требуется повышенная стойкость к вымыванию водой.

Рекомендованы ведущими производителями оборудования

Пластичные смазки серии Mobilgrease XHP известны во всем мире благодаря инновационным технологиям и исключительным рабочим свойствам. Например, более 150 производителей тяжелого промышленного оборудования по достоинству оценивают преимущества Mobilgrease XHP 222 и рекомендуют эту смазку к широкому применению.

Преимущества высокого уровня эксплуатационных свойств

Отличные адгезионные и смазывающие характеристики

Благодаря повышенному ресурсу смазки и снижению вероятности утечек интервалы между заменами смазки увеличиваются, что, в свою очередь, позволяет снизить эксплуатационные расходы.

Исключительная устойчивость к вымыванию и распылению водой
Эффективные водоотталкивающие свойства позволяют сохранять необходимую консистенцию, что способствует увеличению срока службы подшипников и снижению вероятности поломок, связанных с коррозией.

Отличные противозадирные свойства и защита от износа
Надежная защита подшипников даже в условиях высоких нагрузок позволяет продлить срок службы оборудования.

Превосходная защита от ржавчины и коррозии
Отличная защита металла от коррозионного разрушения способствует сокращению времени простоев и расходов на техническое обслуживание, за счет чего достигается повышение производительности.

Коды ошибок ABS

Количество миганий лампы ABS	Проверить систему	Вероятная неисправность																			
		Предохранитель		Модулятор				Датчик скорости колеса	Реперный диск		Силовая цепь (зарядка аккумулятора)	Жгут проводов	ECM ABS	Индикатор ABS	Шина		Колесо		Условия езды		
		ECM ABS	Модулятор	Управление электро-двигателем		Датчик положения			Перед	Зад					Перед	Зад	Перед	Зад	Перед	Зад	Перед
				Перед	Зад	Перед	Зад	Перед			Зад	Перед	Зад								
2	Передний датчик скорости																			0	0
3	Задний датчик скорости																			0	0
4	Перед, управлие эл.мотором модулятора		0		0		0							0	0						
5	Зад, управление эл.моторм модулятора			0		0		0						0	0						
6	Перед, датчик положения в модуляторе						0							0	0						
7	Зад, датчик положени в модуляторе							0						0	0						
8	ECM ABS		0		0		0		0		0			0	0			0		0	0
9				0		0		0		0				0	0			0		0	0
10			0		0		0							0	0						
11				0		0		0						0	0						
12			0		0									0	0						
13				0		0								0	0						
14	Силовая цепь												0	0	0						
15	Перед датчик, реперный диск								0		0			0	0			0		0	0
-	Не удаётся найти проблему	0											0	0	0	0					

Oleg_33

[Вернуться к оглавлению](#)

Потерян последний HISS ключ от мотоцикла

