



Classic Honda V4 Forum

For eiere av Honda V4 motorsykler
Mest om de klassiske modellene...
Webside - <http://www.honda-v4.com/>

[Hjelp](#)
[Søk](#)
[Medlemsliste](#)
[Grupper](#)
[Profil](#)
[Du har ingen nye meldinger](#)
[Logg Ut \[sabmagadmin \]](#)

Lufting av clutch og bremseser, clutchproblemer.



Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden -> Tekniske spørsmål Honda V4

Vis Forrige Tema :: Vis Neste Tema

Av

Innlegg

TerjeLA
Gjest

Skrevet: 22:50 - Tirsdag 18 Jun 2013 Tittel:

[Svar](#) [Endre](#) [Sj](#) [P](#)

Hei.

Kom tilfeldigvis over dette temaet på min leting etter svar på noe annet.

Lite tips til de som skal lufte/skifte hydraulikkvæske til clutch på VF 750:

1. Tøm systemet for gammel hydraulikk-væske (bremsevæske)
2. Bruk en 100-200 ml engangssprøyte med katetertupp (fåes på apoteket) og koble denne til en slange med riktig diameter som passer på luftenippelen.
3. Fyll deretter hydraulikk-systemet "nedenfra og opp".

Dette sparer deg for mye arbeide med å fjerne luft samt at det blir mindre søl.

Frengangsmåten egner seg godt også ved bytte av bremsevæske : Fyll ny væske fra calipper og opp.

Lykke til.

Til Toppen

SveinT
Moderator

Skrevet: 00:41 - Lørdag 18 Apr 2015 Tittel:

[Svar](#) [Endre](#) [Sj](#) [P](#)

medlemnor



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3425
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Frir ikke clutchen skikkelig, eller slurer den, kan det være at påkrevet ettersyn service ikke er gjort.

Det kan selvfølgelig være noe galt med selve clutch og lameller, men veldig greit å søke på hydraulikksystemet først..

For ved normal bruk skal clutchlamellene holde svært lenge.

Dekk til rundt øvre beholder og skru av lokk.

Er innholdet møkkete er det på tide å demontere og rengjøre hele hydraulikksystemet. Dette består av en hovedsyylinder oppe på styret og en slavesyylinder montert nede på venstre side bak på motor .

Det finnes kanaler i master og slave sylinder som må være åpne og ikke helt eller delvis tilstoppet av dritt for at systemet skal fungere godt.

([REF : Verkstedhåndbok](#))

Delene gjøres rene, nye pakninger / gummi monteres.

Vær nøye med at alle små kanaler er åpne, dette ser du ved bruk av ledlykt inn fra siden.

Pass på at du dekker til sykkelens, bremsevæske på lakk og plast er nedtur .

For å lufte systemet, kan du åpne lufteskruer i bunn / slavesyylinder når alt er montert, og trykke inn bremsevæske via en slange påmontert en oljekanne eller engangssprøyte.

Du vil da fylle opp beholder på styret.

(Hendel skal ikke belastes)

Om du får problemer, gjennomgå sprengskisser og se om alle deler er montert riktig.

Får du ikke bremsevæske opp i beholder, så demontere clutch-hendel. Prøv så på nytt.

Fyller det seg da, er det feil toleranser et sted på utsiden av væskesystemet.

Du kan selvfølgelig måle og sammenligne de nye overhaldingsdelene med de gamle / originale med et digitalt skyvelær.

Selv har jeg i alle fall målt K&L sine sett helt like originalen.

For en av og til oversett detalj er bruk av andre uoriginale eller feil deler

som kan gi problemer som man ikke tenker på som nr 1.

Uoriginalt behøver ikke være dårlig. Noe er av topp kvalitet, men det er vel ingen hemmelighet at enkelte Kina / Taiwan varer kan være av tvilsom tilpasning og kvalitet.

Utfordringen er av og til at en ikke helt vet hva man kjøper på Ebay enkelte ganger.

En uoriginal del som en clutchhendel kan resultere i at clutchen slurer på gasspådrag. Dette pga unøyaktige toleranser på delen !

Stempel i hovedsyylinder glir ikke langt nok tilbake, og pakningen blokkerer passasjen ut til kammer. Dette blir verre når motoren blir

varm. Lett å overse når dette ikke er beskrevet i manualen, annet enn tilsvarende feilbeskrivelse der når det gjelder gjengroddede kanaler eller dårlig bevegelighet på stempel. Det produseres også uoriginal stempelstang og bøssing fra hendel til stempel hovedsyliner. (Push rod & bush) Kontrollmåle mot eldre deler. Har stangen korrekt lengde? Er hullet i bøssingen dypt nok ? ..[Dette er egen erfaring](#)..

82 modellene har "vanlig" clutchkurv, fra 1983 har modellene "slureclutch" som hindrer bakhjulet i å låse seg ved bla kraftig motorbrems inn i en sving. De første modeller har da vanlige fjærer i huset, mens de nyere modeller har en stor kraftig fleksibel skive som fungerer som fjærmekanisme ([REF : Verkstedhåndbok](#))

Overhalingssett finner du på Ebay eller [her](#)

- Svein Tore

Sist endret av SveinT den 10:29 - Søndag 19 Apr 2015, endret 2 ganger



Til Toppen

SveinT
Moderator

Skrevet: 21:48 - Søndag 26 Apr 2015 Tittel:



moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3425
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Jeg kan legge til at egen erfaring beskrevet over, var bruk av en uoriginal bøssing, dvs messingsylindren i hendel som skal kobles til stempelstang inn til hovedsyliner. Hullet i bøssing var kun 4 mm dypt, mens det originalt skal være 8 mm dypt...

Et tips kan jeg legge til om montering av stempelstang med støvhet, du kan sage av en plastdyse / spiss til silikontuber man setter i pistol. File denne ned så det kun blir en liten krage tilbake, trykk inn og hold stanga inne med verktøy mens platen dras tilbake.



- Svein Tore

Til Toppen



Vis Innlegg fra:



Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden -> [Tekniske spørsmål Honda V4](#)

Alle klokkeslett er CET (Europa)

Side 1 av 1

[Abonner på dette temaet](#)

Gå Til:



Du **kan** starte nye temaer i dette forumet
Du **kan** svare på temaer i dette forumet
Du **kan** endre dine egne innlegg i dette forumet
Du **kan** slette dine egne innlegg i dette forumet
Du **kan** delta i avstemninger i dette forumet
Du **kan** [moderere dette forumet](#)

[Administrasjonspanel](#)

