



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 \[sabmagadmin \]](#)

SAMLETRÅD OM V4-MOTOREN, SMØREPROBLEM / OILMOD

[nytt emne](#)

[stengt](#)

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

[Vis Forrige Tema](#) :: [Vis Neste Tema](#)

Av

Innlegg

sabmagadmin
Site Admin

Skrevet: 00:30 - Torsdag 03 Jan 2013 Tittel: SAMLETRÅD OM
V4-MOTOREN, SMØREPROBLEM / OILMOD

[siter](#) [endre](#) [IP](#)

administrator



Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336
Bosted: N - 3737 Skien



INNLEDNING :

De første V4 motorsykler som Honda slapp ut på markedet, kan man i ettertid si en del om. I begynnelsen av -80 årene kjempet de japanske MC-fabrikkene spesielt hardt om markedsposisjoner, og Honda slapp ut modeller som ikke var testet grundig nok.. Smøringen var for dårlig til toppene. Det tok tid for oljen å smøre tilstrekkelig i toppene ved kaldstart, og under 3000 o/min gav systemet utilstrekkelig oljetrykk, noe som forverret seg på ekstra varme dager. utingen av smøresystemet går originalt en lang vei via oljepumpas lavtrykksdel rundt girkassen og opp i en bolt og et utvendig rør videre til toppstykkene. De første VF750 motorer var spesielt rammet av dette, men også 700, 1000 og 1100 utgavene var plaget av smøreproblemer.

MIKE NIXON :

I 2011 gav Mike Nixon (www.motorcycleproject.com) ut et pdf-hefte på 25 sider, med overskriften "Early Honda V4 Cams: What Really Happened"

(Sammendrag av hva han skrev følger her :)

Mike mener at det stort sett er smøringen til motorens øvre del, eller retttere skrevet mangelen på den, som har fått mest oppmerksomhet i årene som fulgte etter at kamaksel-problematikken oppsto på disse modellene fra 700-1100 cc.

Men det var flere faktorer.

Kamaksler som ble brukt den gangen var laget i et mykere materiale enn i dag, i de fleste tilfeller, Man kan faktisk borre i kammen med et vanlig stålbor. Så de var myke, men ikke mykere enn at de kunne gjøre den jobben de var designet for. Han mener også at mange av de masseproduserte kamaksler fra Hondas underleveranører var for dårlig bearbeidet under masseproduksjon, og fort viste frem porer/pitting under ugunstige forhold. Dette var ikke kun Hondas problem, men også hos konkurrentene. Isolert sett kunne en slik kam brukes likevel om pitting var ganske liten. Vippearmen var hardforkrommet på sliteflaten, så den var hardere enn knasten på kamaksel.

Mike forteller også at Honda hadde vært veldig konservativ med ventil timing og ventilløft før V4 motoren kom. 70-talls modeller hadde typisk 5 mm løft, (5-40, 225) mens Suzuki og Kawasaki fra samme tid med 7 mm løft. V4-motoren som kom i 1982, hadde 10mm løft. Og til disse høy-ytelses kamspec. valgte Honda løsningen der envippearm presser ned to ventiler samtidig. Med forholdsvis harde originalfjærer for å følge det høye løftet.

Honda produserte motorer tidligere, som 1972 XL250, der en vippearms betjente to ventiler, men der var løftet kun 5 mm på et mye lavere turtall.

I følge Mike var det denne sammensatte blandingen som hurtig kunne starte nedbrytingen av flatene ved ugunstige forhold, Det kommer skader / pitting på kamakselknast, dette river opp det hardere krombelegget på vippearms, og skaden øker raskt på, der knasten blir ujevn og full av riper. Delene er ødelagt, og videre bruk leverer stadig mer avfallsstoffer til motoroljen. Motordesign fra Suzuki og Kawasaki der det ble brukt én vippearms til å betjene 2 ventiler, slet også med lignende problemer.

Mike mener at sammensetningen av tekniske løsninger nevnt over var hovedårsaken, og ikke manglende smøring spesielt. Og han har heller ikke stor tro på oilmod-løsningen. Han har heller tro på å sende problemdelene til reparasjon , sliping og herding til original specs, hos profesjonelle firma som eksempelvis "Megacycle Cams" <http://www.megacyclecams.com/> Da med en bedre kvalitet enn originalt

=====

Mike Nixon har jo helt rett i at det blant mange "eksperter" har vært mest fokus på smøreproblemene, og mindre på de tekniske løsninger i V4-motoren som skulle arbeide sammen.

Men etter å ha lest artikkelen hans, fremstår det nesten som en umulighet å få kamaksler og vippearms til å holde over tid, om man ikke sender delene til megacyclecams eller tilsvarende firma. Det stemmer ikke !

Mike Nixon setter søkelys på motorkonstruksjonen.

Dette forteller meg at jeg må være mer OBS på vedlikehold og kontroll på denne eldre, men avanserte motortypen.

Og slett ikke slurve med oljefilterbytte, olje og korrekt ventiljustering.

Motoroljer for MC i dag er noe annet og bedre enn olje fra tidlig 80-tall.

Tips får du på V4-forumet 😊

Det kan ikke bare være flaks at eiere som har eid en klassisk V4 i mange år, har hatt et problemfritt forhold til kamaksel-problematikken.

Selv om de er i mindretall !

Men de har også vært i mindretall, de som har fulgt rådene fra

erfarne Hondamekanikere .

En kjenning av meg har en pen -84 VF1000F stående.

Han ble eier nr 2 i 1985. Da hadde den gått 10 000 km,

eier nr 1 hadde byttet den inn i en ny GSX-R750.

Kamaksler, vippearmer, etc - hele reklamasjonssettet ble byttet da.

Den har ikke blitt brukt på mange år. Og den ser ikke ut til å ha

lenger total kjørelengde enn 20 - 30 000 km.

Men den har har 140 000 km kjørelengde. Kamdelene som ble

montert inn i 1985, står fortsatt montert i motoren.

Glatte og fine på løb. Den har aldri hatt oilmod montert.

Men han har fulgt denne prosedyren, som mange seriøse Hondamekanikere viderefremidlet til eierne den gang:

👉 Ved kald motor, dra litt på starter til oljelampa slukker, med killerknappen på "OFF"

👉 La motoren gå minst mulig på tomgang, overhodet ikke parkert på sidestøtta.

👉 La motoren bli gjennomvarm før den får større belastninger / hardere kjøring

👉 Kjør ikke motoren på veldig lave turtall over tid.

👉 Husk vedlikehold og servicer - som oljenivå og ventilklaringer...

👉 Bruk en bra olje, f.eks. Motul 300V. Oljepinnen skal ikke skrus ned ved måling.

Hvorfor er dette viktig?

- Dette er jo fornuftige tips , ikke bare for Hondas klassiske V4 motorer..

Brian, en av ringrevne i SabMag-systemet i USA, la ut noen oljetrykksmålinger på nett i

1998, sammen med sin egen løsning

på Oilmod-system, linket på SabMag FAQ : (Tatt på en 1985 VF700S Sabre uten oilmod)

I made several oil pressure checks. The manual specifies 53-75 psi at 176F (80 C) at 5k rpm. Its centered right on 65 psi,

but drops off gradually as temp goes up.

At 200F (93 C) the pressure drops down to about 45 psi.

I was told it is normal due to the characteristics of the oil.

At idle the pressure was 20 psi when cold and drops to about 6psi.

Just to satisfy my concern I borrowed a fellow members Sabre(Mike Berger) and checked the oil pressure.

It was a little higher than mine but it did follow the same pressure drop-off.

About 53 psi at 5k rpm, and about 8psi at idle. I'm appeased for the moment.

I enlarged the original banjo bolt holes, but it dropped the idle pressure to less than 3 psi.

I went back to the stock bolt.

I'm going to have the oil analyzed to see if there is any abnormal wear.

Kommentar :

Dette er da en 700cc.

Det finnes de på V4-forumet som har modifisert 750cc utgaver med VF1000F oljepumpe. 1985 modellen nevnt over har originalt større oljekanaler enn 1984 modell eller eldre. Her gjelder ikke "størst mulig" , men det skal være en balanse

Min 1983 modell hadde kun 1 mm oljekanaler i kambukkene. Etter tips fra en mekaniker som jobbet mange år hos Jeco i Oslo, boret jeg de opp til 1,5 mm da jeg monterte mod..

På de siste utgaver har jeg også sett 2 mm passasjer i bukkene. Forsyningsbolten nede på motoren har også blitt endret, men med oilmod blir jo dette utløpet plagget med DD-bolton settet.



Det finnes mange fler som har montert Oilmod - "Bolt-ON-kit" , Dave Dodge "Style", for å forbedre forsyning av olje til toppene, og de utsatte delene der.

Og det kan det jo slett ikke være noe galt i ?

Kritiske røster mener at trykkøkning til topper på standard oljeforsyning ellers vil redusere smøring til veivaksel. Så les mer.

=====

DAVE DODGE - OILMOD

Denne mannen er blant annet kjent for salg av OILMOD til Hondas klassiske V4, i tillegg til annet motorarbeid. Her gjengis han egne mailer rundt disse spørsmål :

=====

David wrote : I'll admit all this talk of oil mod's is making me nervous.

I have a 84 V-65 have had no problems to this point, have approx. 20000 miles.

I ride every day and have owned it for 5 years.

Shouldnt this problem have reared its ugly head by now on my bike?

once again thanks for this awesome web sight and thanks to ozzie and everyone else for your assistance!!!!!!!!!!

Dave :

Other causes for cam wear are valve adjustments that are too tight, and the fact that as the bike gets more miles, the efficiency of the oil pump decreases. This is why sometimes an engine may not

have any cam problems for a few thousand miles, then all of the sudden cams start to pit. Extreme wear is usually caused by tight valve clearances, and pitting is caused by lack of overall oil supply. The stock top-end oiling system is low pressure and low volume. Adding the oil mod provides filtered oil at a higher pressure and volume. My oil mods actually provide better bottom-end oil pressure too.

OIL MOD - The Reader's Digest version
by Dave Dodge

Phil Ross wrote:

>I am trying to understand this. Using oil pressure to the top end (supplied by the stock transmission line) as a baseline, how >can oil pressure to the bottom end increase when your oil mod is tapping its supply, given that both pressure and volume to >the top end have also been increased? How does this affect *volume* to the bottom end? I do understand that the old >transmission-to-topend line has been plugged and that should increase both pressure and volume available to the main >gallery, but it seems to me that the total volume supplied by the oil pump wouldn't change. Is pressure more important than >volume to the bottom end?

Dave :

I'm glad you asked, so here is the Reader's Digest version. The oil pump has two stages; 1) the higher pressure side that feeds the main galley, and 2) the low pressure side that feeds the trans and stock top-end oil take-off. Once the pump builds pressure at idle the oil is guided thru a series of orifices to meter flow to the two passages. The low pressure side of the pump is so low on pressure that Honda uses a .080" restrictor inside the angle drive to build pressure, and a second .100" restrictor in the end of the bolt to maintain that pressure before it enters the stock metal line. After the restriction the oil dumps into much bigger lines in an attempt to create volume which does not work very well because its source is an .080" hole, hence the oil feed problem.

By blocking the stock passage to the heads when using an oil mod, the oil that is normally diverted to the heads is instead fed to the main galley resulting in increased volume and pressure. This now becomes the source for the required oil used by the oil mod. The only control that limits the main galley flow is a pressure relief valve that opens at about 80 psi to prevent over-pressurizing the system. At idle up to around 6000 RPM you get the full benefit of any oil that finds its way into the main galley.

Now for an explanation of how lower-end pressure can be increased when the oil mod is installed. First and foremost through years of testing we (DRP) know how much oil and what pressure is required to keep cams properly lubed. We control this by line size that is specifically designed to achieve this. The problem with most do-it-yourself mods is that the line size is too big. This results in a drop in lower-end oil pressure. The DRP mods provide 3 times the volume of oil at twice the pressure vs. stock, using filtered oil and has the added benefit of a 2 to 5 psi increase in bottom-end oil pressure. Anything more than this is not needed and results in a 2 to 5 psi decrease in bottom-end oil pressure. In this case bigger is not better.

To put all this in prospective, this all started when Anne was asking questions about the best

way to do an oil mod on a V45 Interceptor.

This particular engine is very finicky about oil supply to both top-end and bottom-end. I warned against using the home-made and Art R's mod plans because the line sizes are way too big. The V45 Interceptor also requires the low-profile style adapter to clear the exhaust pipes.

In other words, what was intended and selected by Anne was not going to fit or provide the proper pressure characteristics for that bike.

Additionally, for the last week I have been corresponding with a guy who just rebuilt a V45 Interceptor and did a large hard-line mod. He was asking why he was only getting 20 psi pressure at 5000 RPM and it should be 50+. He installed a new pump, new seals etc. and was stumped. I asked him about his mod and he told me that he used 5/16" hard line to the heads. Well we already know that this is too big, so he has purchased one of mine, and results to follow.

Dave Dodge – DRP

=====

UlfG har også laget en veiledning for VF1000F2, med mange bilder :

www.honda-v4.com/sabmag/bigert/oilmod/page_01.htm

En til :

www.honda-v4.com/sabmag/v4honda/oilmod-dd.html

Det finnes flere tilbydere av oilmod i dag. Pass bare på at du får et Mod.-sett som er tilsvarende "originalen" 😊

Søk på vårt V4-forum etter flere postinger om dette.

TIL SLUTT :

Vel! La både Mike Nixon og Dave Dodge ha litt rett da, selv om det er høyst ulike innfallsvinkler her !!

Selv har jeg montert Dave Dodge oilmod kit på mine to V4, en 750cc og en 1100cc, og følger nogenlunde forsiktighetsregler som omtalt.

Min V45 Sabre har en total kjørelengde på 60 000 km.

45 000 km av disse er kjørt med oilmod.

Originalkammene sitter fortsatt montert i motoren.

Diskutere dette gjerne videre her: 😊

www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=3342

Til Toppen

  

Vis Innlegg fra:





Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden ->

Alle klokkeslett er CET (Europa)

Tekniske spørsmål Honda V4

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](#)

phpBB.no - Norsk phpBB support
Powered by phpBB © 2001, 2005 phpBB Group