



## 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 \[ sabmagadmin \]](#)

## Rådebank

[nytt emne](#)

[skriv svar](#)

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

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

Av

Innlegg

**SveinT**  
Moderator

Skrevet: 19:28 - Fredag 25 Mai 2007 Tittel: Rådebank

[siler](#)
[endre](#)
[IP](#)

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423  
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Grunnprinsippet på hvorfor rådebank oppstår, er de med litt motorkunnskap klar over. Det kom inn et spørsmål om dette, og VF motorer er er vel ikke spesielt værre eller bedre enn andre motorer når det gjelder dette. Selv om de første VF500 veivene hadde litt krøll.. Godt ettersyn, skikkelig varmkjøring før harde belastninger gir ofte lang levetid 😊

☑ Det å montere på en oljetrykksmåler enten for sjekk eller permanent gjør ikke noe det heller.. Spesielt ved høy km stand eller mistanke om det.. (kjøpssituasjon)

I grunn merkelig at enkelte er sløve med oljenivået på motoren. Har faktisk vært borti flere enn en motorsykkel som har vært avvertert til salgs hvor peilepinnen er nesten tørr eller tørr !!!! 😊 (De har ikke vært glad i motorsykkelen sin!) Vel, om folk er så sløve så burde det vel ringe en bjelle i alle fall når sykkelen er satt inn på nettet til salgs. "Kanskje jeg skulle sjekke peilepinnen... 😊 "

**[Her klipper jeg litt og limer inn noen svar fra "Reodor" på Bilforumet.net om temaet. Ellers en artikkel fra \[broom.no\]\(http://broom.no\) her !](#)**

-----

Rådene har en ganske heftig jobb med å omdanne de opp- og nedadgående bevegelsene til stemplene til en roterende bevegelse på veivakselen som i sin tur driver bilen fremover. I tillegg er lagerbanene ganske små, så rådelagrene er veldig følsomme ovenfor **sviktende oljetilførsel**. Når lagertoleransene blir så store at oljetrykket ikke klarer å holde metallflatene i veivtappen og lagerflatene i råden fra hverandre så oppstår en ganske karakteristisk bankelyd, som vanligvis betyr betydelige kostnader.

---

Har man fått rådebank må som regel veiva slipes til underdimensjon og man må ha et nytt

sett med rådelager i riktig dimensjon. I tillegg bør man finne ut **hva som er årsaken** til rådebanket. Ofte betyr dette en overhaling av hele motoren. Rådebank kan komme av at oljepumpa har sugd luft en periode pga lite olje i bunnpanna (man har ikke utført sin plikt med å sjekke oljenivået med jevne mellomrom).

Lite olje i bunnpanna (gjærne under min. på peilepinnen) kombinert med litt heftig svingkjøring øker denne risikoen med maaange prosent. I slike tilfeller trenger ikke motoren å være utslitt, og hvis man er heldig holder det å bytte rådelager og slipe veiva, men uansett bør man gå gjennom hele motoren for å finne ut om oljemangelen har gjort ytterligere skade. Jeg ruslet hele vinteren igjennom med rådebank i min kjære Oldsmobile i sin tid. Det førte til at lagertappen ble så ødelagt at jeg måtte ha ny veiv og i tillegg måtte råden normaliseres. Toleransene var faktisk blitt så store at stempeltoppen banket lett i topplokket ved hver passering av øvre dødpunkt, men tro det eller ei; både stempel, råde og topp kunne brukes om igjen. Chevrolet small-block er tross alt ganske solid og overdimensjonert.

----

Uansett bør du sende veiva til måling og polering hos et motoroverhalingsfirma. Hvis ikke motoren har blitt utsatt for forhold som sliter ned lagerbanene holder det trolig med en polering og et sett lager i originaldimensjon. Lagerdimensjonen skal forresten stå stanset inn i lageret dersom det ikke er standarddim. Uansett er dette en affære for et motorfirma.

----

Hvis motoren har tilbakelagt mange mil uten de helt store sjokkopplevelsene så kan det vel kanskje hende at den er slitt til under minimumstoleransene for den aktuelle lagerdimensjonen uten at den har tydelige slitasjemerker, men min erfaring er at de gamle Volvoveivene er solide saker som kan gå lenge og vel uten omsliping, kun polering.

----

Reparasjonshåndboka har angitt toleransespennet for de forskjellige dimsjonene og dette måles best med et mikrometer som klarer å gape over veivtappen (og aller helst også rammelagertappen for å måle denne i samme slengen). Du kan dra neglen på tvers av lagertappene og kjenne etter ujevnheter. Kjenner du ujevnheter må veiva slipes om vil jeg tro. Men alt dette bør du altså overlate til et motorfirma, målingen inkludert. De er rutinerte og vet at slitasjen kan fordele seg ovalt på tappen og tar derfor kryssmål uten å blunke.

---

Å kjøre med slitt veiv fører til lavere oljetrykk. Lavt oljetrykk fører til mer slitt veiv. Mer slitt veiv fører til enda lavere oljetrykk osv...

Bytt forresten oljepumpa med det samme du er i gang. Denne drar jo i seg all slags forurensinger før den presser olja gjennom filteret og blir derfor først slitt. Slitt oljepumpe fører til lavt oljetrykk ved at toleransene mellom de to tannhjulene og mellom tannhjulene og selve oljepumpehuset blir for store, og da er du igang med vandringen mot rådebank selv om det er et stykke å gå...

-----  
- Svein Tore  
-----

Til Toppen



Vis Innlegg fra:



[Classic Honda V4 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](#)

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