



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, ØVRE DEL

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

Vis Forrige Tema :: Vis Neste Tema

Av

Innlegg

sabmagadmin
Site Admin

— Skrevet: 12:26 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel: SAMLETRÅD OM V4-MOTOREN, ØVRE DEL



Denne er den nye informasjonstråden hvor tidligere informasjon redigeres og samles.
Alle tips brukes på eget ansvar.

Tidligere viktig info vil komme tilbake i denne tråden. Det er veldig mye info å lese over og redigere sammen. Så det vil ta noe tid

Dette er en låst tråd.

TIPS OM RETTELSE OG TILLEGG I DENNE TRÅDEN
TAS I MOT MED TAKK 🙏

=====

Du kan spørre i [denne tråden](#).

om du ikke finner svar på dine spørsmål i denne tråden eller ved [FORUMSØK](#)

🇺🇸 **SABMAG USA - LINK**

Sist endret av sabmagadmin den 11:49 - Onsdag 02 Jan 2013, endret 5 ganger



Til Toppen

sabmagadmin
Site Admin

— Skrevet: 12:43 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel:



INNLEDNING:
=====

FØR DU BEGYNNER ARBEIDET:

Det er alltid smart å notere ned detaljer, ta bilder av delene på tenningsmerkene T 1-3 og T 2-4 før du demonterer dem, om du ikke gjør denne jobben ofte, slik at du er sikker !
Eller om en tidligere eier kan ha satt noe feil, som du kan spørre andre om... Gjerne med et godt digitalt bilde.

Legg merke til hvordan merkingen på tannhjulene står i forhold til kanten på topplokkene. Ta bilder før demontering.
For noen ganger kan det se ut som drevene kan stå opp til en halv tann feil. Dette kan skyldes slitt kamkjede eller rett og slett litt unøyaktigheter fra fabrikk.
Noen stripsr fast drevene og kjedet for å forenkle timing arbeidet, når kamakslene tas ut.

Verkstedhåndboka må jo være med.

og du kan jo se om verkstedhåndboka stemmer på dette punkt ved å dreie motoren rundt, ja den du skal demontere for å se om boka stemmer med virkeligheten.
Når muttere til ventiltjusteringene er løsnet og skruene skrudd bakover, skal det jo være åpning mellom alle fire vippearmer og knaster på kamakslene på en og samme topp, ikke at en knast holder en av ventilene åpen..
Dette sies siden det fortsatt sirkulerer noen tidlige utgaver hvor det er skrevet feil... Sjekk først..

Og etterpå..ikke minst...

Når alt er montert og skrudd til før man drar til med momentnøkkel, så dra motoren rundt et par ganger for å sjekke at alle tenningsmerker er korrekte.

Før du begynner å skru fra hverandre toppene så husk at du først må fjerne to skruer på kamdrev før du drar dette rundt 360 grader til slik at kam ID merker står opp og alt er klart til demontering.
Pass også på at kjølevesken er tappet ut fra de to 6 mm skruer under fremre sylindere, på de modeller dette finnes, så lekker ikke kjølevesken ned i motoren når du åpner opp boltene.
Eller at eksosanlegg presser mot.
Ellers er det selvfølgelig viktig å holde styr på hvilke deler som sto hvor mht slitasje, og merke disse ved demontering.

Sylinder 1 = venstre bak

Sylinder 2 = venstre front

Sylinder 3 = høyre bak

Sylinder 4 = høyre front

Tenningsrekkefølge : 1-2-3-4 Kardang

Tenningsrekkefølge : 1-4-3-2 Kjede

KAMAKSEL IDENTIFIKASJON,

hvor alle disse merker skal peke opp samtidig og likt på tenningsmerke T 1-3 - alle modeller !!
Merkene står midt på kamaksel der drevet festes.
Hvis du ser "R.." merker,
rotere motoren rundt 360 grader for å finne dem.
("R" merker som R1, R2 osv viser revisjonsnr")

ER = Eksoskam bakre sylindere
 IR = Innsugskam bakre sylindere
 IF = Innsugskam front sylindere
 EF = Eksoskam front sylindere

Ved montering av kammer på honda VF / V4 finnes det motorer UTEN linjeboring og motorer MED linjeboring. Vi snakker da om årene 1985 og 1986. Det var ikke noen felles tid dette ble endret i denne tidsperioden på alle VF modeller.

Her ser du identifikasjon på en linjeboret motor, der halvmåner i gummi er montert.



(Modeller beregnet for markedet i Canada kan avvike)

VF - Modeller uten linjeboring ser ut til å være :

VF400F Euromodell
 VF 500 F 1984 og 1985 og alle VF500C Magna
 Alle 700, 750 og 1100 Sabre (VF750S og 1100S)
 VF 700, 750 Magna fra 1982 - 1985
 Alle V65 Magna / VF1100C
 Alle VF750F, 1984 VF1000Fe, 1984 VF1000Re

Modeller med linjeboring ser ut til å være :

1986 VF500F
 1986 700 Magna (Usa)
 Alle SuperMagna.
 1985 VF1000F, VF1000F2F og senere, VF1000R 1985-1986

Det ble solgt en del nye motorsykler fra lager også på denne tiden - noen hadde vært lagret en stund !!
[Finn din korrekte årsmodell her !!!](#)

TIPS

Det ligger også ute kortfilmer på Youtube, fra "MagnaVision" der det vises diverse arbeid på V4 motoren

www.youtube.com/user/MagnaVision2010

Sitat:

Oppdatering på dette med å lagre flash video (youtube f.eks)

Bruk Applian player for å vise de fleste filformater , inkl filer du lagrer fra youtube via

<http://savemedia.com/>

<http://flv-player.us/>

Sist endret av sabmagadmin den 22: 24 - Tirsdag 01 Jan 2013, endret 8 ganger

[Til Toppen](#)

sabmagadmin
 Site Admin

_ Skrevet: 12:44 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel:

an flere bilder og bilder



Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336
 Bosted: N - 3737 Skien

JUSTERING AV VENTILKLARINGER :

Denne metode er til alle klassiske V4 modeller med unntak av 1986-1988 Magna modeller.

Rengjøre plugg hull med trykkluft og skru ut tennpluggene, demontere dymmodeksel.
 (Ja, det skal komme litt olje ut om du ikke har tappet av motoroljen...)
 Dreie svinghjulet (kun) i klokkeretning (kardangdrift)
 (På VF med kjededrift roterer motoren motsatt vei, og svinghjulet dreies motsatt. (VF750F/1000F)

Sett fingeren i plugg hull, dreie motor med verktøy til kompresjon kommer.
 På bakre sylindere gjelder T 1-3 merket, på fremre T 2-4 merket.
 Dreie merket slik at dette står eksakt ved motorblokkens deling i øvre og nedre del til høyre for svinghjulet.
 Stempel er nå på topp og alle ventiler er lukket.

Ventilklaring skal være 0.12 - 0.15 mm på gjennomkald motor.
 Denne klaring ble økt til 0.15 av Honda ut på 80 tallet, i forbindelse med "panikken" rundt kamproblemet.
 (0.12 mm bruker forfatteren selv i dag, justerer åpning på standard måten med to vinklede bladsøkere uten noe ekstra verktøy.)

Det er også viktig å dra til justeringsmutterne skikkelig på disse motorer. (14 ft.lbs)
 Det ble faktisk også laget en spesialnøkkel til dette formål,
 men en litt lang 10"er fastnøkkel fungerer fint.
 Ellers bruker du to bladsøkere samtidig når du justerer på vippearmen.

Etter at du har justert alle ventiler, dreie motoren noen ganger rundt,
 og kontrollere alle justeringer en gang til for sikkerhets skyld.

Når du sitter på sykkelen :
 Sylinder nr 1 = Bakre venstre.
 Sylinder nr 2 = Fremre venstre.
 Sylinder nr 3 = Bakre høyre.
 Sylinder nr 4 = Fremre høyre.

1986-88 Magna :
 (Oversatt fra Haynes manualen)

Rotere svinghjul til knastene på sylinder nr 3
 gir full ventilåpning. (Maksimum løft)
 I denne posisjon, sjekk ventilklaring på sylinder nr 1.
 Rotere så svinghjulet til knastene på sylinder nr 1
 gir full ventilåpning. (Maks løft)
 I denne posisjon, sjekk ventilklaring på sylinder nr 3.
 Dvs. omvendt.
 Gjenta prosedyren over på fremre sylinderpar.

🔧 **Se også "Sitat" til Kjetil lenger nede under "Kamspenningsverktøy"**

=====

Posted by **Dave Dodge** on April 14, 1998
 (2013 : With updated measurements)

Over the years I have developed a method of adjusting the valves
 on V-4's that is accurate and quick. The crank and rotor position is
 the same using the rotor TDC marks. Make sure that the cylinder you
 are adjusting the valves for is on TDC compression stroke. On the
 rear cylinders the cam lobes will be pointing AWAY from each other,
 and on the front cylinders the lobes will be facing UP and slightly
 towards each other when the particular cylinder to be adjusted
 is at the correct position.

Loosen and back off the adjusting nuts on the intake and
 exhaust rockers. Place a .003" feeler gauge between the cam
 lobe and rocker arm. Snug down the adjusting screws (with your fingers)
 until each screw just touches the valve tip, then move the feeler gauge
 back and forth to make sure there is drag (not tight/not loose)
 and tighten the nuts with a wrench. Now recheck the clearance
 at the valve with a .005" feeler gauge. The feel should be a snug .005"
 or a loose .004". Re-adjust the screw if you don't get this feel on
 all four valves. Use same procedure on remaining three cylinders.

There is a 1.5 to 1 rocker arm ratio, so .003" at the cam gives you
 a snug .005" at the valve. This procedure reduces the risk of
 uneven rocker adjustment. Once you get the feel of a snug .005"
 clearance, you will find you have proper setting for long cam life
 and minimal (if any) clatter. IMPORTANT: I always torque the
 adjusting nuts to 15 ft.lbs. Tighten the nuts with a wrench enough
 so they wont come loose, then rotate engine until rocker arm
 depresses valve about half way. This will allow room for the
 torque wrench and the pressure against the adjusting screw
 will keep it from turning while you are torqueing.

.004 = 0.10 mm, .005 = 0.125 mm og .006 = 0.15 mm

Bob - San Diego link

=====

"The Cam Tool" - "Kamspenningsverktøyet"



Honda-fabrikken utviklet et eget kamspenningsverktøy i 1985 for justering
 av ventiler på VF motorer **uten linjeborring**, og gav beskjed til
 verksteder at dette måtte benyttes. På den tiden var det stress
 for å finne ut av problemene med skader på kamakslar og vippearmer.
 Delenummeret var 07979-MK3-0000 (07979MK30000)

Året etter har f.eks ringreven Mike Nixon skrevet inn følgende i
 den omfattende Service Bullitin listen :
"70 Early Honda V4 Bulletins and Notices"
"Special Cam Tool Deemed Optional"
 Dvs bruken av dette ble valgfritt.

<http://www.motorcycleproject.com/motorcycle/text/V4bull.html>
 Dette er da en "insider" i Honda systemet i Usa med lang erfaring.

Den 3 september 2011 sendte jeg Mike en mail om bruken av
 kamspenningsverktøyet som Honda selv sendte ut til forhandlere i 1985.
 Jeg spurte ham om han har liggende service bulletin som fulgte
 med verktøyet
 (For det er utrolig hva denne karen har liggende av eldre Hondainfo utgitt av Honda USA)
 Dette fordi jeg undret meg om hvor mye hjulet på verktøyet evt.

skal trekkes til ved justering.
Og at noen av ventilklaringene måtte bli for trange ved bruk av verktøyet..

Svaret kom :

Svein - Godt å høre fra deg! Ah, det beryktede kamverktøyet.
Du vil se at jeg sier det samme om dette verktøyet som det du har konkludert med. Det er ikke bare unødvendig, men det fører til at ventilene blir justert for stramt.
Servicemeldingen som fulgte verktøyanseringen gav faktisk et hint rundt dette, fordi det advarer om at tomgang vil måtte heves på ulike V4 modeller , for å kompensere etter at verktøyet var brukt.
Ustabil tomgang (kompensert ved å øke rpm) er bare ett symptom på for stramme ventilklaringer.

-Mike Nixon

Erfaringer med ujevn tomgang, høy tomgang som sakte faller på varm motor, veldig vanskelig å starte motor når den er varm er andre ting. Gir dårligere kompresjon når varm, i værste fall skader på de ventiler som er justert for stramt med kamverktøyet.

Konklusjonen er at dette verktøyet må brukes med forsiktighet. Men interessant er det jo å ha likevel, for å se regne ut differansen på ventilklaringer, ved vanlig justering, så måle åpning med søkerblad og kamverktøy. Noen steder blir det ganske stor forskjell...

Ved å bruke denne metoden fra Dave Dogde, trenger du intet kampspenningsverktøy.
DD anbefaler heller ikke bruk av Honda's eget spesialverktøy.
http://www.honda-v4.com/sabmag/bigert/dd-valve_adjust.htm

Sitat:

Tilbakemelding fra Kjetil :
Dette er et tema med mange ulike løsninger og utfall!

Selv skred jeg til verket i fjor og bestemte meg for å følge Honda-manualen til punkt og prikke.
Jeg fikk ikke tak i kampspenningsverktøy og lagde meg et verktøy selv.

Kamakslingen har litt slingringsmonn i opplagringen og ved å spenne verktøyet hever man akslingen og klemmer den mot toppen i glidelageret.

Om man justerer ventilene til 0.15mm (mellom justerings-skrue og ventiltopp) så vil denne marginen faktisk bli nesten borte når man senker akslingen. Det er meget små marginer her og man skal være nokså godt vant med bruk av føleblad for å få dette 100% riktig. Jeg mente selv at jeg gjorde en god jobb, dobbeltsjekket alle mål, skrudde på deksler og var fornøyd

Synkroniserte forgassere etterpå og merket litt ujevn "hopping" på indikatorene (Carbtune), men antok at dette skyldtes variasjoner i turtall.
Kompresjonsmåling viste noe lavere komp på alle sylindre, dette antok jeg var pga normal slitasje på stempelringer.
Forrige uke målte jeg kompresjon på nytt, med de samme lave verdier. Fylte på litt olje i tennplugghull for å konfirmere min mistanke om slitte stempelringer (komp skal øke ved at oljen "letter" evt lekkasje over stempelringer).

Kompresjonen økte IKKE, og da ble bekymringsrynkene i panna dypere.

Jeg bestemte meg derfor for å kontrollmåle ventilklaringen (uten kampspenningsverktøy) og fant ut at det var null klaring på alle ventiler inkludert null klaring mellom kam-bunn og vippearms.
Altså hadde jeg sannsynligvis alt for stramme ventiler og muligens åpne eksosventiler på kompresjonstakten, noe som kan forklare lave verdier på komp-måling.

Brukte deretter DD-metoden med 0.10 mm føleblad mellom kam-bunn og vippearms, samt 0.15mm mellom justerings-skrue og ventiltopp.
Litt finjustering med fingre/flattrekker og en "feel" for hva som er "snug" eller "loose" kommer etterhvert som man blir vant med metoden.

Dersom følebladet sitter "fast" har du justert litt for stramt og da må du vri litt tilbake på skruen.
Bruk føleblad på begge ventiler som anbefalt!
Vippearmen har en god del slakk i sideveis vridning og bruker man bare ett føleblad så vil du halvere klaringen.

Man skal også være stadig på hånden når man strammer mutteren, slik at skruen ikke vrir seg med strammingen.
Bruk en lang flat-trekker med godt (og oljefritt) håndtak, bruk godt lys og følg med på skruen mens du strammer.

En annen anbefalt metode er å justere klaringen, for deretter å vri svinghjulet slik at justeringsskruen ligger an mot ventiltoppen.

Dermed kan man stramme mutter uten at skruen følger med i vridningen. Blir fort mye snurringer på svinghjulet med denne metoden

Kontrollmål alle klaringer når mutter har fått riktig moment, også avstanden mellom kam-bunn og vippearms.
Anbefalt avstand her er på 0.003 tommes, tilsvarende 0.076mm.
I praksis kan 0.10mm brukes, hensikten er å forsikre seg om å få avstand mellom kam-bunn og vippearms slik at ingen ventiler står åpne.
Om man justerer litt på den høye siden av verdiene, så kan man kanskje få litt ventil-tikking.
Jeg foretrekker det fremfor brente ventiler

Jeg skal skru på deksler i kveld, måle komp og synkronisere forgassere.

DAG 2:

Kontrollmåling av komp etter justeringen viste en økning på 5-10 psi på alle sylindre, så jeg har definitivt hatt litt lekkasje over ventilene. Helte litt dyr kjemisk lurium fra Castrol på bensintanken, skal i følge reklamen fjerne eventuell sot og avleiringer på ventiler og ventiseter og dermed forbedre tettingen og ytelsene.

Ingen tikkende ulyder fra stetoskopet, selv om jeg brukte 0.10mm klaring mellom kam og vippearms. Forgassersynkroniseringen gikk også greit, litt mindre hopping på Carbtune-søylen.
Nå er sykkel klar for langtur neste helg.

Sist endret av sabmagadmin den 19:58 - Fredag 24 Mai 2013, endret 21 ganger

Til Toppen



sabmagadmin
Site Admin

Skrevet: 12:46 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel:

Ble Medlem: 02 Mar 2004
Innlegg: 336
Bosted: N - 3737 Skien**KAMAKSLER OG VIPPEARMER,****Montering :**

=====

Montering av kamaksler:[Kjede og Kardang modellen har motsatt motorrotasjon, kardangmodeller med klokken, kjedemodeller mot klokken.](#)

Ved montering skal den kam som står mot den fastmonterte kamkjedeskinnen, monteres først. Pass på at kjedet er stramt og ligger som det skal. Sjekk mot strekmerkene på kamkjededrevne når du monterer disse.

På motorer med linjeboring kan det være at alle kamaksler skal monteres på T 1-3 merket på svinghjulet. Sjekk din manual som passer til modellen !!

Følger du tidligere tips om å notere og ta bilder før demontering skal det gå bra for de som har jobbet en del med motorer.

I alle fall, når du skal montere kammene korrekt på motorer uten linjeboring, som VF750S og C med kardang og VF750F og VF1000F -84 så :

1. Sett svinghjulet på T 1-3 høyre side, og det er delingen mellom øvre og nedre blokkhalvdel som er tenningsmerket.

2. Kjede og Kardang :
Montere alltid kamaksler bak først.
Cam ID skal vises
OPP, som "EX-R", og strekmerker på tannhjul skal flukte med kant på topp.
Se verkstedbok for videre montering og tips.

3. Kjededmodell, montering kamaksler front:
Fra T 1-3 riktig plassering bakre kamaksler, Drei så svinghjulet **MOT KLOKKEN** 90 grader til T 2-4. (Pass på at kamkjedet foran holdes stramt så det ikke settes fast.)
Du har nå punktet for montering av kammene front. Motoren har nå beveget seg 6 tenner forover, og på kamkjededrev finner du små runde merker som på frontsyndere skal flukte med kant på topp slik strekmerkene gjorde bak.
Tenk logisk. Har du flyttet fram kammene bak 90 grader / 6 tenner på tannhjulene, må det bli på den måte når du skal montere frontkammer !
Merking av kamaksler må stå maken vei, opp og ikke ned.

4. Kardang , montering kamaksler front:
Fra T 1-3 riktig plassering bakre kamaksler, dreie **MED KLOKKEN** forbi T 2-4 merket, forbi T 1-3 igjen og så plassere svinghjulet på T 2-4 igjen. mot merke/deling på motorblokk.
Da har du dratt svinghjulet rundt nesten 2 ganger.
På dette sted har du monteringspunktet for fremre kamaksler.
Ellers som beskrivelse over.
Jeg synes det er smart å følge den uskrevene regel om å dra motoren kun den vei den skal fungere, ..
(I en Haynes bok jeg har står det kun 90 grader, og ikke hvem vei, men det blir galt da jeg kun drar en motor riktig vei... men 90 grader på svinghjul blir jo riktig hvis man absolutt skal dra den mot arbeidsretningen..)



5. Husk -
Alle Cam ID skal stå samme vei, og alle strekmerkinger på tannhjul skal stemme på T 1-3
Det er det som alltid er utgangspunktet

Kjede og Kardang modellen har motsatt motorrotasjon, derfor ulike runder på svinghjulet.
På de aller første modeller (fra 1982) kan det hende at du selv må lage disse merkene på fremre sylinders tannhjul.
Se verkstedbok for videre montering og tips.

Bruk gjerne litt locktite på skruene som holder kamkjededrev !

Slik ser det ut på en VF1000F -84 på fremre sylinders monteringspunkt T 2-4 for kamakslene.
Legg merke til hvem vei knastene peker :

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/frontcyl/vf1000fe.jpg>

En tilsvarende speilvendt plassering av knastene vil du finne bak på en kardangmodell - på T 1-3.
(Se bilder i verkstedhåndbok)

=====

Her finnes nå instruksjoner for montering av kamaksler på **VE500**, 2,8 MB PDF fil , 4 sider fra Hondas verkstedhåndbok 1984

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/vf500-caminst.pdf>

=====



På svensk, av Robert Soback :
Hår kommer lite tips om standard kamtiming (enligt märkningarna).

Det er egentligen rätt enkelt att montera kammarna men verkstadshandboken (även original) krånglar av någon anledning till det lite i onödan. Det första att tänka på är att huvudmärkningarna (streck, inte körslag) på alla fyra kamdrevnen går efter T 1-3 (inte T 2-4).

Det är också viktigt att du inte blandar ihop kamöverfallen eftersom kammarna är liksidiga och i princip passar oavsett hur man monterar dom. Men om man har ordning på kamöverfallen och vet var dom satt så är det inga problem, då passar dom bara på ett sätt. Notera också kammarnas märkningar.

ER = Avgas bak.
IR = Insug bak.
IF = Insug fram.
EF = Avgas fram.

Monteringsordningen på F-motorerna (kedjedrivna) och S och C-motorerna (kardandrivna) är olika eftersom motorerna har motsatta rotationsriktningar. F roterar framåt/motsols, S och C roterar bakåt/medsols (om man tittar på vänster sidan/alternatorsidan).

På F-motorerna ska insugskammen på bakre toppen och avgasskammen på främre toppen monteras först. Detta för att hålla kamkedjan spänd i framkant (den sidan där vevaxeln drar i kamkedjan).

På S och C-motorerna monteras alltså kammarna i motsatt ordning, avgasskammen först på bakre toppen och insugskammen först på främre toppen (alltså alltid kamkedjans dragsida först). Sen passar man i den andra kammen från den första.

När kammarna är på plats och alla märkningar stämmer på T 1-3, aktivera kamkedjespännarna och dra sen topparna. Då ska det fungera.

Var noga med att alla kammarna sitter åt samma håll, alltså så att alla märkningar på drevfästena sitter åt samma håll och antingen pekar upp eller ner. Motorn skulle troligen gå även om det hamnar fel, men tändföljden blir fel vilket troligen leder till obalans. Att tändföljden är rätt kan lätt kontrolleras när topparna och kammarna är monterade genom att trycka tummen i tändstiftshålen, ett i taget och sakta veva runt motorn. Det är omöjligt att hålla emot kompressionstrycket och när tummen åker bort blir det en puff.

Tändföljden ska vara 1-2-3-4.

1 = Vänster bak.
2 = Vänster fram.
3 = Höger bak.
4 = Höger fram.

Detta gäller alla VF: ar från 400 cc till 1100 cc både kardan och kedjecycleklarna.

Troligen gäller det även VFR med 360 graders vevaxel, däremot vet jag inte säkert vad den tidiga VFR modellen (vanlig sving) med 180 graders vevaxel har för tändföljd.

På VF1000R och VFR är kammonteringen betydligt enklare eftersom dom har kuggdrivna kammar. Där handlar det bara om att ställa vevaxeln på T 1-3 och lägga i kammarna på rätt plats med märkningarna åt rätt håll - klart.

=====

Fleire illustrasjonsbilder og skannede bilder :

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/vf1000f-camtiming.pdf>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/vf750f-camtiming.pdf>

T 1-3 bilder VF1000F

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-01.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-02.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-03.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-04.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-05.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-06.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t1-3-07.jpg>

T 2-4 bilder VF1000F

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t2-4-01.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t2-4-02.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/t2-4-03.jpg>

----- KARDANGMODELLER -----

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/timing1.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/timing2.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/timing3.jpg>

<http://www.honda-v4.com/sabmag/download/timing4.jpg>

http://www.honda-v4.com/sabmag/download/cam_tensioner_poke.jpg

Her er det mer om temaet

[The Cam Page](#)

[Tony D's Cam Installation Instructions](#)

[Honda V-4 Magna/Sabre
Camshaft Installation and Degreasing](#)

NB : På de tidlige 1982 utgaver av VF750S og C har jeg funnet kamaksler som er merket 180 grader feil. Jeg har funnet dette på bakre eksoskam på to motorer. Disse må da nødvendigvis monteres riktig slik at knastene peker mot hverandre (se verkstedmanual) men merkene blir da stående opp-ned sammenlignet med de 3 andre kamaksler.

På spørsmål til Dave Dodge om installasjon av kamaksler på de siste produserte motorer av 1 generasjon, inkl de med linjeboring, fikk jeg følgende svar :

I always install the rear cams at TDC 1-3 and align the lines on the

sprockets, and the front cams at TDC 2-4 and align the dots on the sprockets. The only exception to this is the US VF1000R with gear driven cams, which all 4 are installed per the manual at TDC 1-3. It is possible to install all 4 cams on the other models at TDC 1-3 with the lines on the sprockets aligned on all 4 cams, but it is not as accurate to determine proper position of the cams to achieve the proper firing order.

Dave Dodge - DRP

Jeg kan legge til det som står i en av verkstedbøkene fra Honda :

CAUTION

If you force a valve open while installing the camshaft holders, you may damage the holders or the camshaft bearing surfaces.

6.

Montering av H-rør / oljerør i topplokk:

De lengste ben skal monteres den vei kamjedestrammer peker, dvs. mot løs styreskinne. Disse står da motsatt vei på kjede- og kardang motorer. Verkstedbøkene kan inneholde bilder og tegninger fra både kjede- og kardangmodeller, så det kan virke litt forvirrende. (Forøvrig er disse rør av en grovere dimensjon på VF-motorer produsert fra 1985 nyere, og der eldre motorer er modifisert fra Hondaverksted. 4,6 mm på de eldste, og 6,5 mm på 85 eller nyere, ref:VF700/750)

Her et skrekkeksempel på slitasje



Dette er bilder av vippearmer som er bindeleddet mellom kamaksel og ventiler i topplokket.. På en VF motor driver en vippearmer 2 ventiler, og det er totalt 16 ventiler.



Sist endret av sabmagadmin den 22:14 - Tirsdag 01 Jan 2013, endret 21 ganger

[Til Toppen](#)

sabmagadmin
Site Admin

_Skrevet: 12:47 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel:

[Du finner relaterede saker](#)



KAMAKSEL IDENTIFIKASJON

Det ble gjort en del endringer på kamakslene fra 1982 og oppover, noen er åpne i enden, noen lukket. Delene er ellers ikke merket med ID til hvilken motor de passer til, men kun hvor i motoren de hører hjemme.

Ellers må rett og slett kamakslene måles nøye og sammenlignes, om du skal kjøpe en slik del f.eks. over nettet fra privatperson.

Jeg spurte også V4-guruen Dave Dodge om dette for en del år siden:

I checked a few of the boxes of cam cores I have, and the cast in markings do not seem to specify model or type. On the V45 Sabre and Magna there are two different thicknesses of registers on the cams where they fit into the caps. The two thicknesses are .120" and .150", and 1982 used the thinner register and cap. You would need to match these as a set and use the correct cam holder.

As for all the rest, we always match them by lobe position on the cam core for that particular cam (i.e. EXFR, INRR), then match by type like holes in base circle, lobe type, oil grooves in journals, etc. If the style treatment is the same on all 4 cams, it is safe to assume

Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336

Bosted: N - 3737 Skien

they match pertaining to the revision level. I can usually just hold them in the position the sprocket mounting flange would be at TDC and determine where the lobe is facing.

It does get tricky with the late model V65 cams (1986), and the warranty cams supplied by Honda. The cams look the same as other revisions, but the outer journal oiling hole is inboard and aligns with the lower support, instead of being in the center of the journal.

The cap also has an angled oil channel in the cam cap to distribute the oil from the inboard hole across the journal. These too should be matched.

Confused yet? It's sometimes hard to match sets when cams were sold individually, and at different times.

Dave Dodge - DRP

Her følger noen bilder på det Dave Dodge skriver.

"Cam register" er den utvendige banen som ligger i den ene kambukken, og som måles på en kam av skyvelæret.
På 1982 kamakslar er denne 3 mm bred.
På 1983 og nyere er denne 4 mm
Dette burde da kun gjelde for VF750C og VF750S 1982 modeller med motornummer som begynner på 10 eller 20

Som Dave Dodge skriver, det finnes intet ID nummer for V4-modell på kammene, uten at du må sammenligne med andre kamakslar - om du har en kamaksel uten delenummer 🚫
Om de matcher med kamaksel du har montert fra før.
Noen utgaver har stengt hull i enden av kam på ene siden, samtidig som de har nye hull i bunn på knast.

Kontrollere om det blir problem med smørehull ved kamakselbytte > kambukk.
Blant annet er smørehull flyttet på enden på kam, dette må passe med kambukk.
(Det ble produsert oppdateringssett den gangen hvor kambukker også var med i settet, med eget delenummer)
Bestill ut fra delenummer i hondas delekataloger.

R merket på kam er "Revision" utgaven, jeg har sett 1, 2, 3 og 4 (Jeg mener bestemt at R står for Revision)
Mulig dette bare har noe med herdingen å gjøre ,

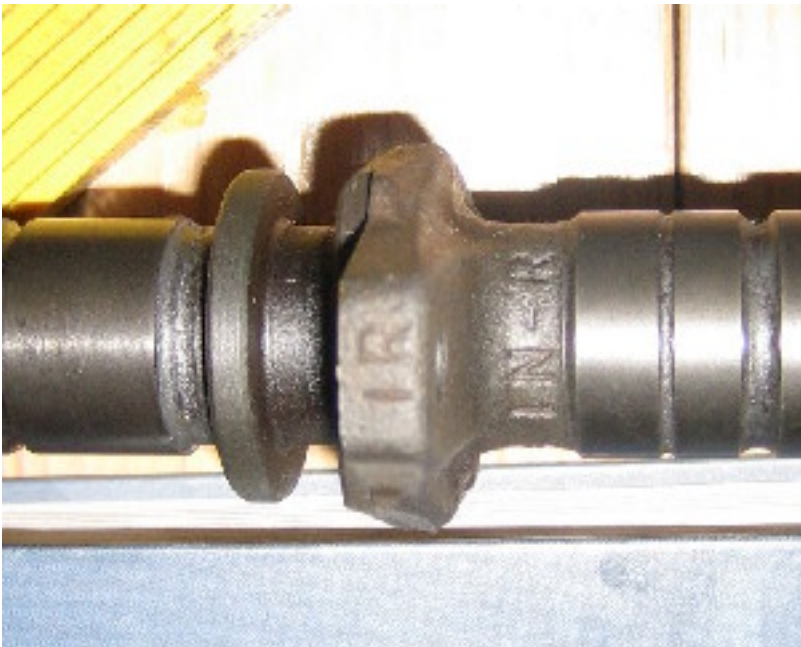
På kamakslene finnes det merker midt på kam som heter
EX-R (ER) Eksoskamaksel bak
IN-R (IR) Innsugskam bak
IN-F (IF) Innsugskam front
EX-F (EF) Eksoskam front.

Etter montering av kammer skal alle disse merkene peke opp på T 1-3 på svinghjulet samtidig, og alle strekmerker på kamkjedehjul ligge i flukt med topplokket sett fra venstre side. (Ikke Revision merker men EX-R osv)

Disse tips kan også brukes på andre klassiske V4, som generell info.



BILDET VISER KAMAKSEL PÅ VF750 1982 og 1983 >



Her ser du forskjellen på kamaksler til VF750F og første utgave VF1000F fra 1984.
Senere 1000 utgaver hadde linjeborede topper, og derfor lengre kamaksler.
VF750F ble aldri levert med linjeboring

Sitat:

Geir skrev: (Gjelder VF750F kontra VF1000F 1984 modell)

Har akkurat funnet en sikker måte å finne forskjellen på 1000 og 750 kammer. Målet fra sidekanten på knasten til innerkanten på ringen mot drevfeste er 70.6 mm på **VF750F** og 67mm på **VF1000F (1984-modell)** .

Frisporet mellom styreringen på 750 kammen og lagerflaten nærmest er 5.5 med mer på 750F og på 1000 kammen er det 3mm.



Foto: Geir H.

ID VF1000F :

Under ser du et bilde av kamaksel til linjeboret topp, for VF1000F2-f og VF1000F-f 1985 modell (og registrert senere) De ble først levert med de korteste kamaksler i 1984, som vist på bildet over !

(Se "Innledning" i denne tråden for info om hvilke klassiske VF som kom med linjeboring)



Skal du kjøpe kamakslar og vippearmer pent brukt fra privatperson, så skal vippearmer merkes hvor den har vært montert mot kamaksel !

Om du skal montere kamakslar som du har kjøpt nye eller brukte, uten tilhørende kambukker, bør du kontrollere om smørehullene står på samme sted i "nye og gamle" deler !!

Det kan også være endringer i f.eks. moment på tildragning av f.eks topplokksbolter i en tidlig og senere trykket verkstedmanual. Eksempelvis VF750S / C / F, der siste opplysning er 43 Nm

Bildet under : Bilder av kambukker som viser endringer av smørehull i kamaksel og kambukk.

FOTO : SØREN NISSEN, DK





Til sist, men ikke minst -
En oversigt over kamaksler og delenummer fra Mike Nixon :

The cam sprockets are as follows:

Model	Cam Tensioner (Not Numbered Sprocket)	Sprockets	Notes
82-154 Custom Cycle	4-15	400-410-420-430	Blade ring on
82-154 Custom Cycle and 81-103 Cycle	4-17	400-410-420-430-440-450-460-470-480	28 gear teeth
84-156 Cycle	4-21	470-477	24 gear teeth 270 gear teeth
87-01-085 Cycle	2-15	400-410-420	48 gear teeth
82-154 Cycle	4-15	400	24 gear teeth, 270 gear teeth, 270 gear teeth

Sist ændret av sabmagadmin den 22:35 - Tirsdag 01 Jan 2013, ændret 13 gange

Til Toppen

[Skriv](#)
[Skriv](#)
[Skriv](#)

sabmagadmin
Site Admin

_ Skrevet: 12:49 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel:

[Skriv](#)
[Skriv](#)
[Skriv](#)

KAMKJEDE OG KAMKJEDESTRAMMER



Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336
Bosted: N - 3737 Skien



<http://www.carlparker.com/how2V4tensioners.html>

Vore to nordamerikanske V4-brødre Carl Parker og Craig D. har udarbejdet en overordentlig detaljeret og veldokumenteret vejledning i at skifte knastkædestrammer:

Herefter kan ingen vist være i tvivl, i det mindste på en 1100-motor, men mon ikke forskellene til de mindre er så små, at de giver sig selv, når man går igang?

Ja, og der er siden kommet et par konstruktive forslag til proceduren:

1) Dave Dodge skriver:

Good job on the instructions. Couple of suggestions.
There is no need to wire the chain to the sprocket.
Once you pull the one cam the chain can easily slip off the crank sprocket and will put that cam out of alignment anyway.
I remove both cams because it gives you more room to remove and install the tensioner assembly. You are not saving any time leaving one cam in.

2) Pete Springer tilføjer:

Carl, Craig, you guys might add a mention of draining the coolant out of the two front cyls from those two 6 MM bolts at the base of those 2 cyls.

Also it is good insurance to back off the torque on the four outside head bolts to say 10 lbs. Those bolts, if left tight, tend to pull a bow in the whole head which can compromise the head gasket while you are doing the Cam tensioner work.

Richard Pade, Sorgenfri, Danmark

=====

Utover dette kopieres inn noen eldre meldinger fra vårt V4 forum, rundt dette tema :

Om du har montert kamaksler på din eldre V4, har du kanskje hatt den litt utrygge følelsen etter å ha lest verkstedmanualen om montering av kamkjedestrammer og kamskinner. Eller hørt om de som har skrudd seg til motorhavari.

"For hvordan skal jeg vite om den er på plass, jeg ser jo ingen ting ??"
Prøv først skinnen nede i sporet så få du en ide om hvordan den skal stå og hvor høyt. Etter montering kan du også lett trykke på skinnen fra toppen for å se om den er helt nede i sitt spor. [/color]

Her er et gammelt tips om montering :

Montere kamkjedestrammeren med løs skinne på plass med låsesplint og passer på at kjedet går løst og ledig samtidig som du ser ned på siden at enden på skinnen er på riktig sted. Så fester jeg hele kamkjedestrammeren med de fire skruer uten å skru disse helt til. Det kan være litt frigang for å montere kamdrev & kamaksel nr 2.

Kamakselen mot den faste styreskinnen er allerede montert for kamkjedestrammeren settes inn, og så kan kamaksel nr 2 settes riktig inn. Jeg monterer kun den ene kambukken først, og skrur øvre 8 mm bolt til med fingrene, og på motsatt side av der det er best utsikt ned i motoren, for å se om skinnen har stoppet riktig i sitt spor. Hold ved montering kamkjedet litt i spenn, slik at kjedet presser skinnen bakover, i stedet for å falle fremover, og på utsiden av sporet.

-- For de litt utrygge:

Det finnes små rimelige "snake-camera" man kan kjøpe på eks.vis ebay (med minst mulig hode) for tilkobling til bærbar datamaskin via USB, hvis man vil utforske motorens indre, eller andre ting ...

Montere kambukk nr 2.

Og senere teste kamkjedestrammerens bevegelse som forklart i verkstedhåndboken. Som tipset tidligere, etter montering kan du godt prøve å trykke forsiktig på toppen av skinnen med et egnet verktøy, så vil du i mange tilfeller oppdage at det kommer et "klikk" når skinnen finner vei de siste mm ned i sporet der den skal sitte.

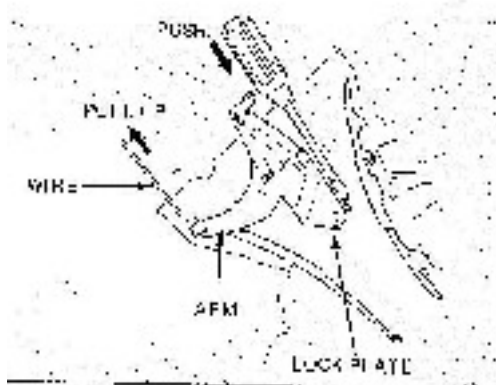
PS.. Det finnes en låsesplint mellom kamkjedestrammer og den skinne som må demonteres for å skille dette fra kamkjedet. Pass på at splinten ikke har mistet sin styrke, selv gir jeg det rette beinet av splinten en liten bøy ut etter montering med en skrutrekker, slik at den overhodet ikke kan arbeide seg ut, selv om den er brukt om igjen og ikke byttet i ny splint. 📌

Husk at sikkerhetssplinten / monteringsplinten skal ut, den som låser strammeren under montering. Dekk til så godt det lar seg gjøre så du ikke mister skuer eller splint ned i motoren under arbeid.

Om du har følelsen av at strammeren ikke ligger riktig etter montering, kan du prøve å presse litt på skinnen med et skrujern eller lignende. Hvis den da ikke ligger korrekt på plass vil den gi etter og du kjenner et klikk når den går i bunnen.

Det merkes også når motoren dreies med verktøy etter en mislykket montering, at alt ikke er som det skal være.

I verkstedhåndbøkene finnes også beskrivelse av hvordan du forsiktig kan funksjonsteste kamkjedestrammeren etter montering. (Bilde)





Her ser du sporet hvor enden på skinne skal ned.
NB: Prøv å kontrollere dette sporet for å konstatere at det er uten skader.
Slik at styreskinnen ikke lett hopper ut av spor!



Her et foto av en skinne som IKKE var montert riktig
Foto: Søren Nissen

Om kjøp av kamkjedestrammer :

Utfordringen i dag er i det hele tatt å finne ny kamkjedestrammer hos forhandler eller ellers på nettsøk.
Delene har gått ut av produksjon hos Honda for lang tid siden, og til enkelte modeller, som f.eks. VF1000F virker de umulig å finne nye.

Alternativet er å bruke en brukt kamkjedestrammer med det siste designet, og fokusere spesielt på strammefjær og gummi rundt fjær.
Her må det da finnes løsninger for å bytte ut i bedre kvalitet, om strammerhus ellers er i orden funksjonsmessig, uten slitasje.

Et tips som har kommet inn fra Geir:

Sitat:

Et tips er å gjøre et lite snitt i gummien som ligger rundt fjæra.

Etter å plukket opp 4 v/ 750 motorer er det ganske åpenbart at strammerne får en dårligere virkning etter en tid når gummien rundt fjæra blir hard etter noen år selv om det fortsatt er strammevirking igjen.
Fjære blir "låst" av den krollete harde gummihylsa.

Et lite snitt med en stanly kniv på ca 10 mm nærmost låsepunktet

frisker opp stramme egenskapene kraftig.
 Gummi hylsa må ikke fjernes da kan fjæra falle av under montering.
 Denne modden er effektiv på siste generasjon strammere
 dvs de med 2 hull. Muligens funker det også på første generasjon
 men det har jeg ikke montert i mine 750 motorer.
 Modden gav merkbart bedre stramming på i mine motorer i
 strammer endeposisjon og som nok har noe slitte kamkjeder.
 Dog innenfor spec.

 I tillegg til raslelyder, slites jo kamkjede og styreskiner hardere
 når strammeren ikke er i orden.
 Er strammeren veldig dårlig, kan kamkjedet hoppe over ,
 med motorhavari som resultat.

Her er bilde av de ulike design på kamkjedestrammere,
 gammelt design til venstre, forbedret til høyre m. dobbelt hull til låsesplint
[BILDE HER](#)

Siste utgave til VF1000F vises her:



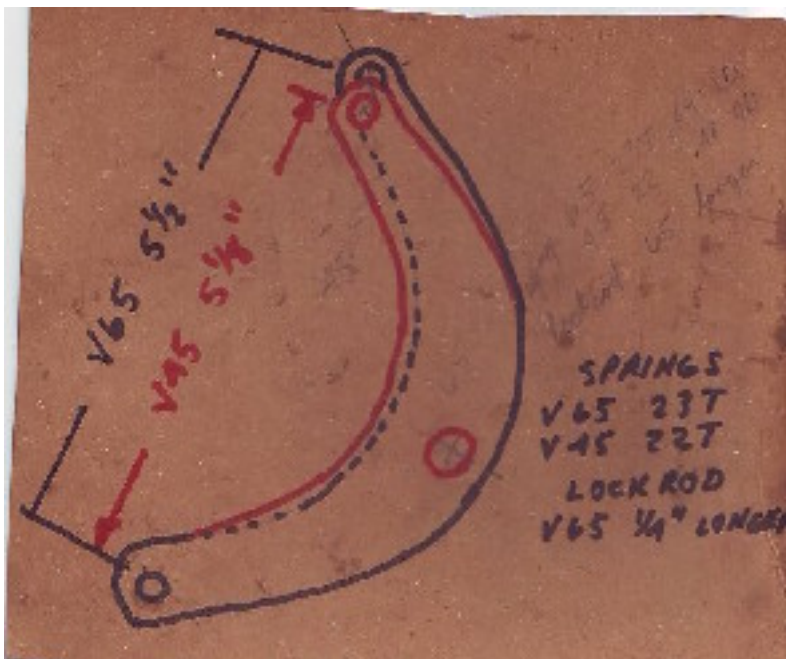
Det nye designet kom ikke før i 1988, i følge Dave Dodge.
 Da var de fleste klassiske VF modellene faset ut av produksjon,
 med unntak av SuperMagna.
 Dobbelt hull til låsesplint er kjennetegnet på de siste utgaver.

Thanks to MIKEBO I received a set of V45 and V65 tensioners and did a comparison. This writeup has been modified to work for the V45.

-----V45 part No.-----Honda Code---V65 Part No.----Honda Code

Assembly old-----03---14510-MB0-000-----14510-MB3-010
 Assembly new-----03---14510-MB0-874-----14510-MB3-030
 Tensioner guide---05---14515-MB0-010---1241454---14515-MB0-010---1241454
 Bracket-----16---14560-MB0-000---1241587---14560-MB4-000---1241587
 Pivot arm-----15---14550-MB0-000---1241579---14550-MB4-000---1386333
 Spring-----04---14514-MB0-000---1241447---14514-MB4-000---1385665

The tensioner (guides) are identical.
 The brackets are identical inspite of the different part numbers.
 The pivot arms are different, the V45 is shorter and the locking rod is shorter.
 The springs are different. The wire size and coil diameter are the same, but the V65 has 1 extra coil.
 The assembly pins, washers and clips are identical.



Part # = 14525-MB0-020
 Part Description = TUBE - (replaces 14525-MB0-000)
 Model Count = 27
 VF1000F-E 1984 1000 1000 Interceptor Street
 VF1100C-D 1983 1100 V65 Magna Street

VF1100C-E 1984 1100 V65 Magna Street
 VF1100C-F 1985 1100 V65 Magna Street
 VF1100C-G 1986 1100 V65 Magna Street
 VF1100S-E 1984 1100 V65 Sabre Street
 VF1100S-F 1985 1100 V65 Sabre Street
 VF500C-E 1984 500 V30 Magna Street
 VF500C-F 1985 500 V30 Magna Street
 VF500F-E 1984 500 Interceptor 500 Street
 VF500F-F 1985 500 Interceptor 500 Street
 VF500F-G 1986 500 Interceptor 500 Street
 VF700C-E 1984 700 VF700C Magna Street
 VF700C-F 1985 700 VF700C Magna Street
 VF700C-G 1986 700 VF700C Magna Street
 VF700C-H 1987 700 VF700C Magna Street
 VF700F-E 1984 700 Interceptor 750 Street
 VF700F-F 1985 700 Interceptor 750 Street
 VF700S-E 1984 700 VF700S Sabre Street
 VF700S-F 1985 700 VF700S Sabre Street
 VF750C-C 1982 750 VF750C V45 Magna Street
 VF750C-D 1983 750 VF750C V45 Magna Street
 VF750C-J 1988 750 VF750C V45 Magna Street
 VF750F-D 1983 750 VF750F Interceptor Street
 VF750F-E 1984 750 VF750F Interceptor Street
 VF750S-D 1982 750 VF750S V45 Sabre Street
 VF750S-E 1983 750 VF750S V45 Sabre Street

Part # = 14514-MB4-000
 Part Description = SPRING
 Model Count = 6
 VF1100C-D 1983 1100 V65 Magna Street
 VF1100C-E 1984 1100 V65 Magna Street
 VF1100C-F 1985 1100 V65 Magna Street
 VF1100C-G 1986 1100 V65 Magna Street
 VF1100S-E 1984 1100 V65 Sabre Street
 VF1100S-F 1985 1100 V65 Sabre Street

Part # = 14514-MB0-000
 Part Description = SPRING, TENSIONER
 Model Count = 15
 VF700C-E 1984 700 VF700C Magna Street
 VF700C-F 1985 700 VF700C Magna Street
 VF700C-G 1986 700 VF700C Magna Street
 VF700C-H 1987 700 VF700C Magna Street
 VF700F-E 1984 700 Interceptor 750 Street
 VF700F-F 1985 700 Interceptor 750 Street
 VF700S-E 1984 700 VF700S Sabre Street
 VF700S-F 1985 700 VF700S Sabre Street
 VF750C-C 1982 750 VF750C V45 Magna Street
 VF750C-D 1983 750 VF750C V45 Magna Street
 VF750C-J 1988 750 VF750C V45 Magna Street
 VF750F-D 1983 750 VF750F Interceptor Street
 VF750F-E 1984 750 VF750F Interceptor Street
 VF750S-D 1982 750 VF750S V45 Sabre Street
 VF750S-E 1983 750 VF750S V45 Sabre Street

Part # = 14514-MB6-003
 Part Description = SPRING, TENSIONER
 Model Count = 1
 VF1000F-E 1984 1000 1000 Interceptor Street

Part # = 14514-KE7-000
 Part Description = SPRING, TENSIONER
 Model Count = 5
 VF500C-E 1984 500 V30 Magna Street
 VF500C-F 1985 500 V30 Magna Street
 VF500F-E 1984 500 Interceptor 500 Street
 VF500F-F 1985 500 Interceptor 500 Street
 VF500F-G 1986 500 Interceptor 500 Street

Sist endret av sabmagadmin den 00:53 - Onsdag 02 Jan 2013, endret 22 ganger

Til Toppen



sabmagadmin
 Site Admin

Skrevet: 20:12 - Tirsdag 01 Jan 2013 Tittel:



Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336
 Bosted: N - 3737 Skien

DIVERSE , TOPPAKNING, ETC...

Det er mange muligheter om du får indikasjoner på at noe er galt med toppakningen - eller mer sjelden - sprekk i toppen.

Arbeid med motoren som inkluderer det å løse topplokkboltene, kan være en risikosport, spesielt når topppakningene ikke har vært byttet på lang tid. Problemet kan oppstå umiddelbart eller etter en stund.

Så, når denne jobben gjøres, bør alle hovedbolter løses forsiktig, i runder og i kryssmønster å la det mønster i verkstedhåndbok, når toppen skal dras til med moment.
 Bruk minst mulig tid på jobben du skal gjøre etter at boltene er løst, til boltene dras til igjen med momentnøkkel.
 Dette gjelder jo eksempelvis når kamaksel eller kamkjedestrammer skal byttes ut. (De ytre boltene fjernes ikke, men skrur inntil med lett trykk)
 Det vil jo alltid være et pluss å bytte ut toppakningene på samme tid som bolter løses, på en eldre vannkjølt motor...
Pass på at de to 6mm dreneringssruer til kjølevann under fremre sylindere, der de finnes, tas ut så det ikke lekker inn kjølevann i motoren. Selv om det er et greit tidspunkt for oljeskift.
Pass også på at eksoscollector (rør og panne av eksosanlegg) ikke på noen måte står i spenn mot toppen, når hovedboltene skal slippes opp. Om du ønsker størst mulig sjans til å bevare den eksisterende toppakning.

Indikasjon på defekt toppakning:

Noe av dette kan være (ofte i kombinasjon men ikke alltid) er lys/hvit eksos, motoren er vanskelig å starte, blir for varm, har spor av olje i kjølevannet (se ekspansjonstank) mister kjølevann, grå olje, oljeskum under påfyllingsplugg...
 Når radiatorlokket er skrudd av og systemet fullt, så skyter den vann eller bobler når motoren startes.
 Ved mindre lekkasjer kan det være vanskelig selv for et verksted å finne eksakt hvor feilen ligger.
 Det skjer stadig oftere at det blir problem med toppakningene, noe som også nevnes på Usa-forumet.
 Dette er ikke merkelig, om det er originalpakninger fra tidlig/midten av 80 tallet som fortsatt står montert.

Men her er en veiledning :

ULIKE FEIL :

Toppakningen kan være defekt på mange måter.

1. Det kan være oljelekkasje slik at oljen renner på utsiden av motorblokka.
2. Vannlekkasje slik at vannet renner på utsiden av blokka.
3. Innvendig oljelekkasje slik at oljen går i kjølevannet og legger igjen skitt i kjølevann og ekspansjonstank.
4. Innvendig vannlekkasje som kan gå i oljen slik at motoroljen mister smøreevnen, blir grå / seig guffe under oljepåfyllingsplugg.

5. Oljelekkasje som går i eksosen slik at det blir en tykk blålig røyk som lukter vondt.

6. Vannlekkasje i forbrenningen som vil forårsake mye grå/hvit eksosdamp.
Dersom det lekker vann inn i forbrenningen når motor står stille kan det bli vanskelig for motor å starte og gå rundt!
Eksos i kjølevannet , og mye trykk i kjølevannet på grunn av kompresjonstrykk - ekspansjonstanken kan tømmes !
Overoppheting, spesielt der lekkasjen er.

----- HVOR ER FEILEN ?

På våre motorsykler med to sylinderrekker og to toppakninger, greit å vite hvem av pakningene som eventuelt er defekt.
(Det beste er å bytte begge to om de ikke har vært byttet tidligere)

Det vanlige er å måle kompresjonen, ved å ta en kompresjonstest og/eller mer profesjonelt sette trykkluft i sylindere på tenningstidspunkt..

Blåse/gjør rent med trykkluft i plugg hull, demontere plugg, bøye vekk pluggledninger, slå på dødmannsknapp.
Kjør starter, og med "full gass" når forgassere er montert.

Ved bruk av kompresjonsmåler kan du finne en sylinder som kan ligge lavere enn de andre.

Sjekk samtidig tennpluggene om noen har en annen farge enn de andre, for eksempel hvit / blank og ikke gyllenbrun.

I tillegg er dette et tips :

Pass på å skjerm plugg hull for evt rennende vann fra radiator på venstre side.
Ta av radiatorlokket, fyll kjølesystemet helt opp.
Bruk 1 plugg, og skru den skikkelig inn på første sylinder, og dra noen sekunder på starteren.
Om kompresjonen går i kjølevannet så vil det synes.
Gjenta på de resterende sylindere etter tur.

Du kan også prøve å kjøre motoren , og veksle med å ta av pluggetter, hvis det bobler i kjølevannet for å få en indikasjon.

Engine compression test procedure

A compression gauge is used to check the cylinder sealing capabilities. Before conducting a compression test, it is recommended to disable the ignition and the fuel system (pump) so the engine does not fire up during testing.

It is also recommended to prop open the throttle plate into a wide-open position to allow an unrestricted amount of air to enter the cylinder during the engine test. I like to mark the spark plug wires and remove all the spark plugs.

Install the compression gauge on the number one cylinder to be tested. (VF models = 1 left rear, 2 left front, 3 right rear, 4 right front)

Most compression gauges are easy to use and have the same size thread as the spark plug and just screws right into the spark plug hole. Next Crank the engine over and allow the engine to turn at least four revolutions and then observe and record the reading after the fourth revolution.

After you perform this procedure on all cylinders, you can then compare the pressure readings. Note that before you remove the compression gauge from each cylinder, make sure you release the pressure by using the release valve on the tester.

Engine compression test low readings

If you have several cylinders or even one cylinder with a low compression reading a wet compression test is then recommended.

The procedure performed above is called a dry engine compression test. A wet test is when you squirt a small amount of engine grade oil into the weak cylinders.

Reinstall the compression gauge into that cylinder and then conduct the test the same way as above by cranking the engine at least four revolutions. Document the reading next to your dry compression reading that you recorded earlier.

If the reading increases more than 10 psi with the presence of oil in the cylinder the most likely cause of the original low compression reading was a poor piston ring sealing. This may be an indication that the rings are simply worn. And this would be highly likely on an engine with high miles.

The engine compression test is quick and easy to perform. The results obtained from the procedure can give you an over view of your engines health. If a cylinder has low compression there could be a few other reasons for the low readings.

Things that can cause low compression are burned valves, a blown head gasket, and worn rings. Also a slipped timing belt or chain that holds the valves open during the compression stroke.

Three more I can think of would be worn valve seats, a cracked cylinder head, or even an engine block crack can also cause

compression problems.

The engine compression test does not tell you exactly what is wrong with the vehicle, but it does point you in the right direction. This saves you the time of checking items that are not related to the problem your having.

Kilde, engelsk : www.youfixcars.com

=====

KJØLEKANALER I TOPPAKNING :

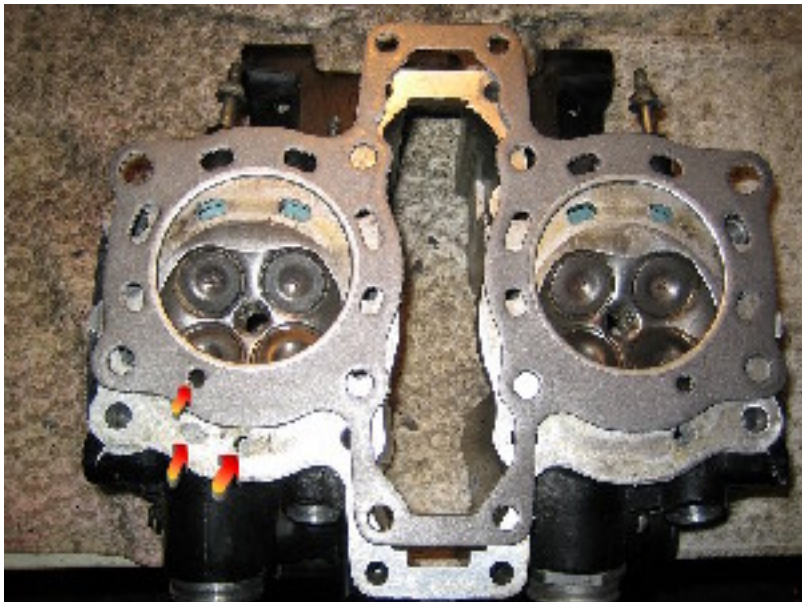
Her vises noen bilder av pakning og topp til VF750S -83, gjelder også alle tidlige V4 motorer 700 - 750cc fra 80 tallet.

Det har vært mange meninger om hvorfor disse ser slik ut, og om kanaler i pakning bør rettes / modifiseres. Etter en spørreunde rundt for mange år siden herfra, kom det også feil svar fra mekanikere som burde vite bedre. Spørsmålet sto også ubesvart på Usa forumet i månedsvis i 2006..

For å gjøre en lang historie kort, så kom omsider de korrekte svar, selv om enkelte da forsåvidt hadde funnet ut at de råd som kom tidligere ikke var så gode likevel .. 🙄

Noen mail ble nå i juni 07 utvekslet med Mike Nixon, <http://www.motorcycleproject.com/> og på samme tid kom det riktige svar på www.v4hondabbs.com fra et par stykker der da spørsmålet ble lagt inn for annen gang, og som samsvarte med Mike Nixon's svar at dette var kalibrering for flyt & trykk. Bob, en ringrev med over 3500 postede meldinger svarte :

"Ikke forandre på pakningene, disse feilsatte hullene er designet for å begrense og optimalisere kjølingen av toppen. Dette er en vanlig måte for ingeniører , ang å endre / knipe kjølestrømmen i alle sylinder topper, ikke bare på motorsykler"



 Ved montering av toppakninger, se til at alle flater er rene,
 pene og jevne,
 uten sår og ujevnheter. Sjekk jevnhet/planing på toppene etter mål
 etter verkstedhåndbok. Kontrollere også en topp etter den har vært
 planet på maskinverksted. Kontrollere også planhet på sylindreblokk / foringer.
 Kontrollere også om alle gjenger til bolter glir fint i olje,
 og mål om bolter og styringer har tilstrekkelig frigang så ikke
 tiltrekkingsmoment blir feil.
 Spesielt viktig hvis topplokket er planet på motorverksted.

 Legger til at det finnes endringer på delenummer,
 der Honda har forbedret kvaliteten på toppakningene.

Toppakninger til VF700 & 750, Alle fra 1982 - 1988
 har et annet nummer enn det som står i deleboka.
 Dette er forbedrede originalpakninger på kvalitet.
 Gammelt delenummer : 12251-mb0-003
 Erstatningsdel : **OEM#: 12251-MN0-505**
 (MN0 er Supermagna midtnummer)

Eksempel :
http://www.cmsnl.com/products/gasket-cyl-hd_12251mn0505/

VF1000 siste utgave pakning : 12251-mb6-306
 VF1100 siste utgave pakning : 12251-mb4-306

----- KAMBUKKER , OLJEKANALER (SE OGSÅ ANNEN TRÅD OM OILMOD)

Som en avslutning nevnes det den gang V4 motorene var inne
 på reklamasjon (frem til 1990 i Norge) ble det byttet kambukker,
 oljerør, banjebolter, kammer og vippearmer selvsagt og kamkjedestrammere.
 Noen av disse syklene har gått langt siden uten kamakselproblemer
 ved riktig bruk og bra olje.
 (Dette er skrevet tidligere i forum og på webside)

Jeg legger til informasjon om oljehull i kambukker :

Ved modifisering er det viktig at alle delene
 som Honda byttet ut på reklamasjon
 også byttes ut på din sykkel, om det av en eller annen
 grunn ikke er blitt gjort (eksempelvis en importsykkel)
 Hva som skal byttes ut eller modifiseres varierer litt fra
 årsmodell og type V4.
 (Banjobolt - oljerør - kambukker hvis ikke oilmod monteres)

1984 modell VF750F (USA modell - produsert i 1984)
 har jeg kontrollert. Disse hadde 1 mm oljekanaler i kambukkene.
 (750 Interceptor) VF1000F tidlig modell hadde tilsvarende.

1983 modell av VF1100C hadde 1 mm åpning originalt
 ang oljekanaler i kambukkene.
 (Tilbakemelding fra SabMag-medlem i juni 2005)

Fra Gunnar hos Jeco Motor fikk jeg melding om at de boret
 opp oljekanal/dyse i disse kambukkene på 750'en til 1,5 mm.
 Denne endringen ble gjort også på de første 1000 og 1100 VF modellene.
 Dvs. økning til 1,5 mm.

Gunnar hos Jeco anbefalte i tillegg oilmod for å kurere smøreproblemet.

Enklete har også byttet ut oljepumpa på sin VF750 til VF1000 pumpe
 da den leverer mer olje

 All changes made to the V65 heads were updates
 to cams (hardness), camchain tensioners, and holders.
 These changes did not help the oiling problem.
 The updated cam chain tensioners were not released until 1988
 after the bike was out of production. Honda changed the oil line,
 but it only reduced pressure because they made it bigger
 to reduce the chance of blockage.
 Installing the oil mod eliminates the need to do the other mods.

Dave Dodge - DRP

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](#)

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