

Częste niedomagania i dziwne dźwięki.

Dużo różnych problemów technicznych było i jest dyskutowanych w różnych kręgach motocyklistów, szczególnie przy okazji zlotów i innych wspólnych spotkań. Zawsze bazują one na wieloletnich doświadczeniach i niejednokrotnie w wyniku wiedzy przekazywanej tą właśnie drogą nabywamy świadomość i umiejętności, które pozwalają często na uspokojenie nerwów, gdy nam osobiście coś podobnego się przydarzy.

Każdy problem ma swoją przyczynę wcześniej objawiającą się często dziwnym odgłosem, ale często także pewne dźwięki i odgłosy świadczą mogą także o prawidłowym funkcjonowaniu mechanizmów z jakich zbudowana jest motocykl.

Dlatego właśnie poniżej postaram się podzielić z posiadaczami wszystkich Valców (lub jak kto woli Valci) opisami niektórych najczęściej spotykanych mankamentów (zjawisk?) motocykla Honda Valkyrie oraz zwrócić uwagę na kilka istotnych odgłosów oraz ich diagnostykę.

1. W motocyklach z rocznika 1997 często obluzuje się tylny zestaw lamp, ze szczególnym wskazaniem na kierunkowskazy, które często „zwisają” smętnie aż do momentu solidnego dokręcenia przez właściciela.

Często też, w wyniku drgań, pęknięciu ulega tylny błotnik, a szczególnie dolna jego część, do której mocowany jest wspomniany zestaw. Najczęściej nieodzowne staje się tu spawanie, po uprzednim zdemontowaniu błotnika, (choć w mojej Valci udało się to zrobić bez demontażu, ale za to z bardzo dokładnym zabezpieczeniem przed opaleniem sąsiadujących elementów; inna sprawa, że spawany był tylko „zawias” gdzie nie ma mowy o opaleniu lakieru, gdy spawa dobry fachowiec). Niezauważone pęknięcie może wydawać **niepokojące dźwięki** powstające w wyniku ocierania blachy o blachę.

2. Po przejechaniu ok. 35-40 tys.km należy spodziewać się uszkodzeń łożysk przedniego koła (szczególnie rocznik 1997 jest na tę przypadłość uczulony, a to z powodu trochę mniejszych łożysk na przedniej osi). Objawia się to najczęściej głośną pracą (**szumienie, zgrzytanie**), potem **grzechotanie** (szczególnie na nierównościach i przy hamowaniu) a nawet może dojść do wyczuwalnych ręką, ruchów poprzecznych koła. Lekarstwem na tego typu niedomaganie jest wymiana łożysk na nowe. Pamiętajmy, iż przednie łożyska do Valkyrie to dla rocznika 1997 - 6004 2RS, dla pozostałych roczników 6204 2RS, natomiast tylne łożyska dla wszystkich roczników to - lewe 6204 2RS, prawe 5204 stożkowe.

3. Nie wpadamy w panikę, jeśli usłyszymy z tyłu moto podczas jazdy jakieś **świstanie i pojękiwanie (kwilenie?)**. To tylko mechanizm tylnego napędu (czasami zwany „dyfrem”). Zdarza się, że wielowypusty, przenoszące b. duże siły na koło, nie są fabrycznie dostatecznie nasmarowane. Prowadzi to do hałaśliwej pracy, przegrzewania się powierzchni wielowypustów (czyż mniejsza powierzchnia nacisku i większa siła tym większe ciśnienie i temperatura). Dodatkowo w wielu przypadkach ilość oleju w samym mechanizmie napędowym jest nieodpowiednia (powinno być 150 cm³ oleju 75W90- najlepiej syntetycznego). Ze względu na powyższe zalecane jest przy każdej wymianie opon (demontażu tylnego koła) dokładne oczyszczenie resztek smarowidła z wielowypustów i uszczelnień zestawu przeniesienia napędu na koło oraz dokładne ponowne nasmarowanie nowym smarem z zawartością molibdenu (np. Moły MDP 60). Olej w samym mechanizmie powinien być sprawdzany i uzupełniany przy każdej wymianie oleju w silniku a wymieniany co 36 tys.km.

4. **Świst** wydobywający się ze skrzyni biegów też ma swoje uzasadnienie. Skrzynia Valci jest zbudowana z kół zębatych o prostych zębach. Przenoszą one dość duży moment obrotowy i wprawiają w ruch te ponad 300 kg. Dlatego przy prędkości ok. 90-110 km/h jest to normalny objaw. Świst wzrasta w miarę zwiększania obrotów silnika. Dodatkowo jego natężenie może wzrastać przy opróżnionym zbiorniku paliwa (rezonans). Sytuację poprawi zastosowanie oleju syntetycznego, co może zredukować intensywność tego dźwięku o ok.30%.

5. **Gwizdać** może silnik. Często powodowane jest to przez odgłosy wydawane przez paski rozrządu i ich zbyt mocno dociśnięte napinacze (spotęgowane przez rezonans pokrywy mechanizmu), a także przez szczotki i uszkodzone łożyska alternatora (dźwięki z lewej strony silnika). Czasami **posykiwanie** jest

wynikiem uszkodzenia jednego z przewodów gumowych pod lub w okolicy zbiornika paliwa.

6. **Furkotać** może także mechanizm sprzęgła, które w pozycji neutralnej porusza całym zestawem przeniesienia napędu (również kołami skrzyni biegów na biegu neutralnym). Mechanizm ten składa się niejako z dwóch części po środku której jest sprzęgło. Jedna część jest zespolona z wirującymi elementami przyłączonymi do wału a druga część z elementami przeniesienia prędkości obrotowej na tylne koło. Na biegu neutralnym obie te części są zesprzęglone i wirują wydając dźwięki. W momencie naciśnięcia klamki sprzęgła rozłączmy te części i wiruje tylko ta połączona z wałem, ale i w tym przypadku pojawić się mogą inne **niepokojące odgłosy** pochodzące z pracującego w takiej pozycji łożyska wyciskowego. Do tego w obu przypadkach dochodzi jeszcze odgłos „**chlapania**” rozbryzgiwanego przez wirujące elementy oleju.

7. **Tykanie** objawia się w wyniku normalnej pracy 12 zaworów, 12 dźwigniów zaworowych, 12 ślizgaczy dodatkowo „wspieranych” przez rezonansowe działanie pokryw zaworowych (pustych od środka). Oczywiście pamiętamy o okresowym (co 12-18 tys.km.) sprawdzaniu i regulacji luzów zaworowych oraz w każdym przypadku, gdy odgłosy pracy zestawu nasilają się.

Dla ciekawskich i wnikliwych wspomnę również o metalowych kłapkach w kanałach ulokowanych w tzw. Pair Valves: 2 nad gaźnikami i 2 w okolicach tylnej części chłodnicy. W każdym „zestawie” są 3 kłapki, które otwierają się i zamykają adekwatnie do ciśnienia powietrza jakie do nich dociera w wyniku przyspieszeń i zwolnień. One także lubią sobie **tykać**. Jednakże to tykanie jest dobrym objawem, należy się niepokoić, gdy go nie słychać!

Jeśli słyszysz **tykanie (pykanie)** z okolicy mocowań kolanek wydechowych w głowicach to oznacza to, iż obluźowały się połączenia śrubowe. Bardzo często połączenia te są nieszczelne i są przyczyną uchodzenia spalin, w efekcie dźwięku podobnego do **tykania**. Należy często i delikatnie sprawdzać i dokręcać śruby mocujące wydechy, pamiętając, że wkręcamy je w aluminium. Połączenie to jest uszczelniane przez specjalne uszczelki, których zdolność uszczelniająca zwiększa się w miarę ich rozplaszczania w wyniku docisku. Zalecam kilkakrotne delikatne dokręcenie co kilkaset kilometrów niż jednorazowe dociśnięcie „na maksa”.

Dodatkowe **pykanie** fundują nam otwory od spodu każdej rury wydechowej (na wysokości podnózek kierowcy), które mają za zadanie odprowadzać wilgoć i skropliny z wnętrza tłumików. Jak widać (a raczej słychać) dbają one też o kolejne efekty dźwiękowe.

8. **Brzęczenie** dochodzi często zza chłodnicy, a dokładnie z przestrzeni pomiędzy dołem chłodnicy a silnikiem. Jest tam dość duża poprzeczka stabilizująca, której końcowe nakrętki często się obluźwiają i wtedy cała poprzeczka zaczyna drgać i jak „struna” wydaje dość niepokojące brzęczenie. Należy nakrętki dokręcić i... nie denerwujcie się zbytnio, gdy dostęp będzie kiepski a rączki za duże.

9. **„Klankanie”** jest dźwiękiem pochodzącym z dwóch źródeł i może być objawem normalnym, ale i niepokojącym. **Normalne „klankanie”** pochodzi od „pływająco” zamocowanych zacisków hamulcowych, które podczas manewrów „przód-tył” przesuwają się wydając dźwięk „klankania”. **Niepokojące „klankanie”** natomiast może pochodzić z poluzowanych lub uszkodzonych łożysk główki ramy. W tym przypadku dodatkowo może się pojawić grzechotanie na „drogowej tarce” lub niewielkich aczkolwiek gęstych nierównościach i wrażenie „ruchu” kierownicy podczas nagłego wciśnięcia hamulca przedniego przy przetaczaniu motocykla. W takim przypadku należy sprawdzić stan łożysk, wyregulować lub wymienić.

10. Dość częstym problemem jest „przeciekanie” zaworu sterującego wypływem paliwa ze zbiornika pomimo pozycji „OFF”(nie wydaje dźwięku i dlatego jest niebezpieczne ;-)). Rezultatem może być zalanie cylindrów paliwem, co może przyczynić się do awarii z powodu zablokowania tłoków w cylindrach w wyniku wystąpienia zjawiska „hydrolock” w momencie podjęcia próby uruchomienia silnika. Uszkodzenie takie to zazwyczaj awaria wolnego koła rozrusznika (słyszymy **kliknięcie** i... zęby rozrusznika nie zazębiają się lub zazębiają się ze **zgrzytaniem**).

11. Sprawdźmy stan śruby, do której zamocowana jest „masa”. Oczyszczmy jej gwint z lakieru i innych zanieczyszczeń, oczyścmy wszystkie powierzchnie jej styku z ramą. W ten sposób unikniemy niemiłego „zniknięcia” prądu w najmniej odpowiedniej chwili.

12. Nie zdziwmy się (szczególnie posiadacze opon Dunlop), gdy usłyszymy **warczenie(terkot)** podczas pokonywania łuków. To nasze opony protestują przeciwko takiemu obciążeniu. Zjawisko to powstaje dlatego, że podczas pokonywania zakrętu (nadmierne siły odśrodkowe) zmienia się „geometria” opony i jej środkowa część zaczyna się „wypłaszczać”, co w połączeniu z rzeźbą bieżnika powoduje powstanie „grzebień”, który wydaje nieprzyjemny **turkot**.

Z powyższych opisów wynika, że nie zawsze dźwięki wydawane przez nasz motocykl świadczą o usterce. Czasem chce on nas uspokoić, a czasem „**mruczy**” sobie pogodnie informując nas o swojej dobrej kondycji.

Jednak mając na uwadze jego i nasze dobro na wszelki wypadek zapamiętajmy najważniejsze źródła dźwięków oraz ich przyczyny i sposoby ich usuwania. Pod słuchując nasz motocykl i będąc świadomym powyższego będziemy na pewno spokojniejsi.

Niech tylko nie zakłóca nam tego „pod słuchiwania” motocykla „**pohukiwanie**” pasażerki przy przekraczaniu 150 km/h oraz jej **przeróżliwy krzyk**, gdy „na szafie” pojawia się 180km/h. ;-)))

by Valkman #21220