

## KONTROLA VENTILOVÝCH VŮLÍ NA GW 1800

V minulém fotoseriálu jsme si na svém stroji vyměnili tlumičový olej v teleskopech, takže stroj máme zvednutý, přední kolo včetně předního blatníku je demontované a to je ideální chvíle na kontrolu ventilových vůlí či pak následně jejich nastavení. Proč ideální? Protože je potřeba se dostat a následně odmontovat krytku na spodním obrázku za předním kolem, pod níž je kolečko s časovacími ryskami, které ukazuje, kdy je jaký válec přesně v horní úvrati. Na závitu z boku tohoto kolečka je na levé straně /pohled zepředu/ kontrolní ryska. Je nanejvýše důležité, přesně srovnat rysky oproti sobě. Jakmile nám bude zavazat přední kolo se zadní částí předního blatníku, nikdy se nebudeme dívat přímo kolmo do otvoru a metodu se zrcátkem osobně neuznávám. Tak je vhodné si to vždy načasovat : ventily, svíčky, tlumičák, přední pneumatika do jedné rozborky.



Vyjmete krycí zátku časovacího kola, je to šetihran a u chromové náhražky od Kury atyp Torx. Při zpětné montáži lehce namažeme těsnicí gumový O kroužek vazelínou a víčko **dotáhneme momenten 18Nm**



Na obou stranách krytů válců jemně vypreparujeme 6ti hranné gumové záslepky imbusů. Celkem se jedná o 16 kusů z obou stran, tak nepoztráct! Nedoporučuju je vybírat malinkých šroubovákem, vždy zůstanou ožvaněné stopy na hranách. Já vyjímám špejlí.



Opatrně vyšroubujeme / já máčím VŽDY konce imbusů do WD40 a to nezůstanou pak nikde ani stopy po tom, že to kdy bylo rozebírané/ 2 imbusy v lesklé liště /stříbrné či zlaté/a 3imbusy na spodním deklíku pod ozdobnou lištou. Zpětný dotahovací moment, při její následné montáži je u všech 5ti imbusů **10Nm**

Po sejmutí spodního deklu se objeví tento pohled, kabely ke svíčkám a svíčky samé. Kabely ke svíčkám vytahujeme **JEN** za pipky a **NE** za vlastní kabely. Kabely jsou různě dlouhé, tak to na závěr nelze splést či dát naopak.



Sejmeme držák kabelů vpředu na obou stranách stroje, kabely se svěsí dolů a je následně lepší přístup ke všemu, zpětná montáž **8Nm**





Vyfoukáme kompresorem celý spodní prostor na obou stranách motoru, prach, bláto, hmyz i písek se zde někdy nalézají v míře nemalé. **Vyfoukat obzvláště pečlivě okolo všech svíček na obou stranách stroje !**

Demontujeme s citem všech 6 svíček. Když budeme dávat nové svíce /mezi 30-40tkm velmi doporučené/ tak opět použít svíčky NGK BKR6E-11. Před montáží nových svíček první 3-4 závity lehce máznout WD a zašroubovat rukou do závitu. Honda předepisuje utahovací moment 18Nm, ale dle mě, je to přehnaně moc. Tak zašroubuji pouze rukou, ráčna na 0 st nahoru a s citem dotáhnout tak na 130-135st. Je to až až.... Nové svíčky zkontrolovat na vzdálenost elektrod 1,0-1,1mm



Povolíme 3 imbusy na horní straně krytu hlav, zpětný dotahovací moment je **12Nm** a 3 dolní na levé straně /na pravé jsou 2 dolní/ Je dobré mít přichystanou pod krytem hlavy vaničku či aspoň hadr, trochu oleje z hlav vždy vyteče .....

Sundaný kryt hlavy –zde levá strana



Otáčecím rotorem, co je pod deklíkem za předním kolem, točíme **VŽDY PROTI**



**SMĚRU HODINOVÝCH  
RUČÍČEK/** ořech 14mm/ až tak dlouho, dokud se nám nekryje ryska 1/2 se značkou na levém závitu šroubení. Nyní se podíváme na první válec /první zprva z pohledu jezdce/. Jestliže je 1. válec v kompresním zdvihu, tj OBA ventily mají vůli, můžeme jít měřit. Jestliže není a ventily nemají vůli, je třeba klikový hřídel pootočit o 360st /o jednu celou otáčku do protisměru hodinových

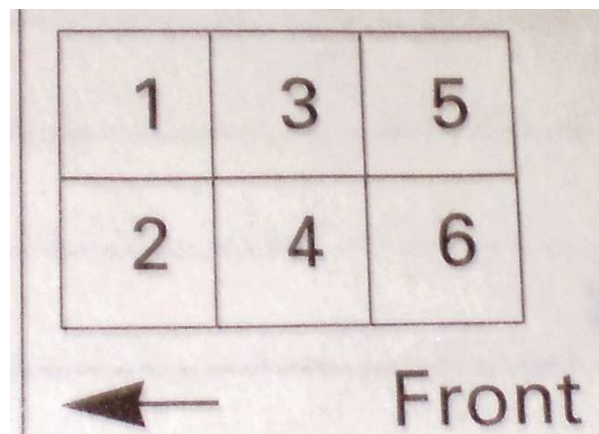
ručiček opět na značku 1/2./ Nyní již bude 1 válec v kompresi v horní úvratí a jdeme jej změřit.

Na víku ložisek vačkového hřídele, jsou značky **IN /INTAKE/ SACÍ VENTIL** a **EX /EXHAUST/ VÝFUKOVÝ VENTIL.....** podle toho měříme vždy jen jeden válec. Měrky je velice důležité mít slušné, alespoň Kinex co má planžety 0,1 0,05 0,02 0,03.....když chcete být skutečně přesní.....s měrkou co má nejméně 0,05 ani nazačíňte!



Čísla na víku u jednotlivých šroubů znamenají pořadí, v kterém se utahují či povolují šrouby při snímání vačkového hřídele.

Označení válců na stroji.  
Šipka značí směr jízdy



Neboli začneme.....  
ryška na 1/2, válec  
v kompresi a zde na  
obrázku se měří EX=  
výfukový ventil 1.  
válece





Po změření sacího a výfukového ventilu na 1.válci, otočíme časovacím kolečkem o 120st proti hodinovým ručičkám, na rysku  $\frac{3}{4}$  /zde to moc není vidět, jak je to přeexponované /a změříme **IN a EX na 4 Válci**

Zde měříme přesně na setiny 4. válec





Po 4 válci otočíme časovacím kolem opět proti směru hodinových ručiček o dalších 120st na rysku 5/6 a **změříme válec číslo 5**



Po 5 válci, pootočením proti hodinovým ručičkám jsme znovu na rysce  $\frac{1}{2}$  a měříme **válec číslo 2 !**

Po 2 válci pootočíme opět o 120st proti hodinovým ručičkám na značku  $\frac{3}{4}$  a měříme **válec číslo 3!**

Znovu, naposledy, pootočíme časovací kroužek o 120st proti směru hodinových ručiček na značku 5/6 a změříme **válec číslo 6**

**Správné tovární vůle sacích ventilů 0,15 +/- 0,03 = 0,12-0,18/  
výfukových 0,22 / +/-0,03 = 0,19-0,25/**

Z praxe vyplývá, že ventilové vůle u výfukových ventilů se téměř nemění, zato sacích ventilů se vůle zmenšuje dosti intenzivně a to **JEN** u některých ventilů. Udělejte si pak takovouhle tabulku, kam se vpíše vůle a stav km a je vše jasno. Níže vidíte výsledky měření, kde 3 sací ventily je třeba přestavit. K tomu je zapotřebí 2 Hondí přípravky a mikrometr na kontrolu podložek /viz obrázek níže/

GW 18 /2007/ 36000km

| stav     |             |          |       |       |        | stav    |          |             |          |       |       |        |         |
|----------|-------------|----------|-------|-------|--------|---------|----------|-------------|----------|-------|-------|--------|---------|
| 2        | změrná vůle | podložka | výška | Změna | podlož | číslo p | 1        | změrná vůle | podložka | výška | Změna | podlož | číslo p |
| výfukový | 0,21        |          |       |       |        |         | výfukový | 0,22        |          |       |       |        |         |
| sací     | 0,16        |          |       |       |        |         | sací     | 0,13        |          |       |       |        |         |
| stav     |             |          |       |       |        | stav    |          |             |          |       |       |        |         |
| 4        | změrná vůle | podložka | výška | Změna | podlož | číslo p | 3        | změrná vůle | podložka | výška | Změna | podlož | číslo p |
| výfukový | 0,22        |          |       |       |        |         | výfukový | 0,22        |          |       |       |        |         |
| sací     | 0,15        |          |       |       |        |         | sací     | 0,16        |          |       |       |        |         |
| stav     |             |          |       |       |        | stav    |          |             |          |       |       |        |         |
| 6        | změrná vůle | podložka | výška | Změna | podlož | číslo p | 5        | změrná vůle | podložka | výška | Změna | podlož | číslo p |
| výfukový | 0,22        |          |       |       |        |         | výfukový | 0,22        |          |       |       |        |         |
| sací     | 0,09        |          |       |       |        |         | sací     | 0,15        |          |       |       |        |         |



Příští fotodíl bude o fixaci šponováků, vyjímání vaček, výpočet podložek, demontáž, montáž a kontrola a to již pak budeme všichni takoví experti, jako tento kolega výše, a servisům se budeme následně vyhýbat jak čert kříži.

zdraví Wing