В этой статье мы рассмотрим необычные неисправности мотоциклов Сузуки и способы их устранения на примере мотоциклов, знакомых нам в течение многих лет мотогонок - Suzuki GSXR600/750 K6-K9. Многие из приведенных ниже неисправностей свойственны и другим модельным рядам.

Прежде всего, отметим что мотоциклы Сузуки - надежные мотоциклы, но как и мотоциклы других производителей - страдают своими болезнями. Некоторые из этих болезней мы и рассмотрим.

1. Технологическое отверстие, открывающее доступ грязи в рулевой подшипник

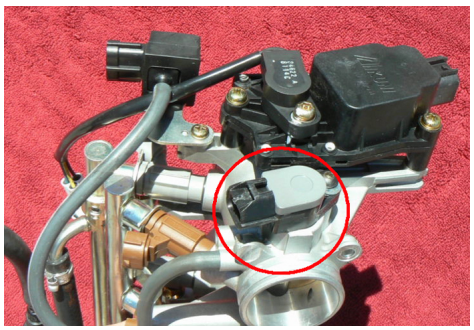
Впервые эта проблема была отмечена на мотоцикле с 16 000 пробега. Рулевая колонка, за которой следили внимательнейшим образом образовала люфт и ещё через несколько тысяч км. подшипники рулевой колонки пришлось сменить.

Разбор полетов показал, что в раме GSXR600/760, спереди перед воздушным фильтром имеются технологические отверстия которые открываются на незащищенные пыльниками подшипники рулевой колонки. В то же время, воздушный бокс выводит грязь (дождевую воду с грязью, скапливающуюся на дне фильтра) прям на головку двигателя. Грязь, преимущественно из фильтра, и частично от переднего колеса попадает внутрь рулевой колонки через технологические отверстия на незащищенный

пыльником (нижний подшипник рулевой защищен пыльниками от грязи из вне, но не защищены от грязи попадающей изнутри через технологические отверстия) подшипник. Провалиться в подшипник грязи мешает чашка, но по мере скопления грязи вокруг чашки и образования небольшого люфта (не всегда рулевые затянуты как нужно даже на новых мотоциклах, но это отдельный вопрос), грязь втирается внутрь подшипника (особенно в жаркие летние дни), что приводит к существенному сокращению срока его службы. На фотографии выше красным обведены технологические отверстия через которые грязь проникает в открытые (а если быть точным - закрытые лишь чашкой и смазкой) подшипники рулевой колонки (преимущественно на нижний подшипник).

Для того, чтобы увеличить службу подшипника и избежать скопления грязи на штоке и внутренней чашке подшипника рулевой, внутри рамы - наглухо заклейте технологическое отверстие армированным скотчем. Рама и без того хорошо вентилируется в ней масса технологических отверстий, через которые грязь залетает в значительно меньших количествах.

2. Датчик позиции дроссельной заслонки



Ответом на какие расходники у мотоцикла GSXR 600/750 K6-K9? - может стать - Тормозные колодки, масло, резина, диски сцепления и... ДАТЧИК ПОЗИЦИИ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ. В это не просто поверить, но это именно так. Если вы открываетесь на полную, датчик дроссельной заслонки не живет больше 12 000 км. Мы рекомендуем по прохождению 12 000 КМ всегда менять датчик на новый.

Симптомы вышедшего из строя датчика:

* мотоцикл очень грубо переходит от полностью закрытой дроссельной заслонки на открытую на 2% заслонку (рывки, эта проблема особенно острая на тех мотоциклах, на которых установлен Power Commander)

* дрифт калибровки датчика дроссельной заслонки по мере нагрева двигателя или охлаждения в режиме дилера

* после старта вентилятора охлаждения начинаются рывки при переходе с закрытой ручки газа на открытую на 2%

* при старте после разогрева (например вы остановились в пробке на светофоре) и последующего охлаждения двигателя воздухом (особенно заметно в холодную погоду, когда хорошо прогретый мотоцикл стартует со светофора) начинаются проблемы при переходе от закрытой ручки газа на открытую на 2%

Немного остановимся на физике процесса и его развитии. По мере службы датчика (графит скребется бегунком) в результате вибрации, открытий ручки газа, действия температур у датчика образуется ничем не лечащийся температурный ДРИФТ. Температурный дрифт в нашем случае, это когда показания датчика начинают плавать при:

* охлаждении нагретого датчика холодным воздухом
* нагреве относительно холодного датчика теплым воздухом

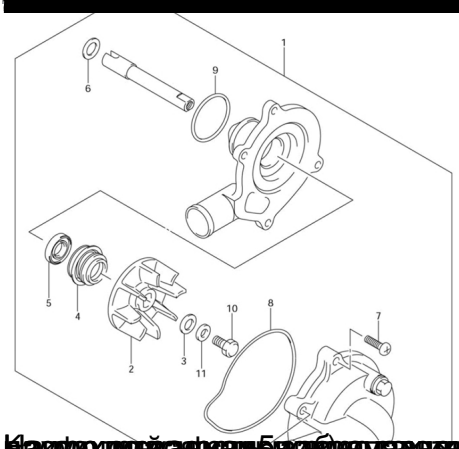
любые сильные перепады температуры корпуса датчика вызывают дрифт (вы можете брызнуть жидким азотом на датчик дроссельной заслонки чтобы наглядно в этом убедиться).

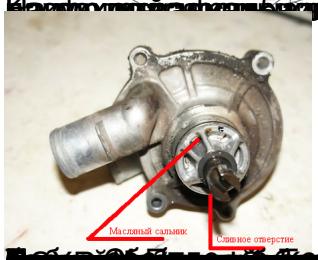
Т.к. вентилятор гонит воздух с радиатора по правому борту - проблему легко распознать если внимательно следить за откликом мотоцикла после старта вентилятора. Проблема обостряется осенью или весной, когда холодный воздух попадает на датчик позиции заслонки.

Вы можете увеличить срок удовлетворительной работы датчика на 3-10 т.км. если вы изолируете его от воздушных потоков вентилятора и холодного воздуха (попадающего на него по тому же пути что и горячий воздух, гоняемый вентилятором).

Даже новые датчики дроссельной заслонки имеют небольшой температурный дрифт. Мы рекомендуем всегда термоизолировать датчики для плавного отклика на ручку газа вне зависимости новый он или старый.

3. Реле регулятор




Масляный сальник
Сливное отверстие