

Einstellung der Ventile

von Nr. 834: Dieter »Duese« Kunkel

Bei der FJR liegen Tassenstößel und die Shims unten!

Der Ablauf:

1. Tank runter
2. sämtliche Kabelbäume über dem Ventildeckel trennen (Stecker-Verbindungen)
3. Kühlmittel ablassen
4. Thermostat ausbauen, Schläuche an die Seite stopfen, Y-Rohr entfernen (auf die O-Ringe aufpassen!)
5. Gynäkologen anrufen und Ventildeckel entfernen lassen
6. Kurbelwellenabdeckung entfernen

1. Zylinder auf OT (Einlassventile müssen entlastet sein) messen, aufschreiben.

2. Zyl. / 3. Zyl. 4. Zyl.

Das gleiche Spiel mit den Auslassventilen.

Es ist eine gute Idee, eine ausgedruckte Tabelle zur Hand zu haben mit Fläche für die ggf. Ablage des zu tauschenden Shims.

Ist das Spiel eines Tassenstößels zu klein oder zu groß, Nockenwelle ausbauen, Tassenstößel entnehmen und umdrehen, den Shim entnehmen und den Wert ablesen. Jetzt gem. Yamaha-Tabelle im WHB den entsprechenden größeren bzw. kleineren Shim besorgen und einsetzen (Aufdruck auf dem Shim muss in Richtung Tassenstößel zeigen!). Erneutes Messen nach dem Zusammenbau und einmaligem Durchdrehen des Motors von Hand nicht vergessen!

Ventildeckel:

Wer den Deckel vorsichtig abgenommen hat, kann die alte Gummidichtung wieder einsetzen.

Aber unbedingt vorher die Nut reinigen und die Dichtung von Dichtmittel befreien. Die Dichtungsnut im Deckel mit hitzebeständigem, dauerelastischem Dichtmittel dünn einstreichen, Dichtung einsetzen und andrücken.

Jetzt fällt die Dichtung nicht mehr raus, wenn der Deckel wieder aufgesetzt wird.

Bei meiner RP04 war damals bei 40.000 km das Y-Rohr angegammelt, was den Preis noch um über 70 EUR nach oben trieb. Nach der 40.000 km Inspektion habe ich alle Inspektionen selbst erledigt und auf die 2+1 Garantie gepfiffen.

Bei 80.000 km war 1 Einlassventil am 1. Zyl. 1/100 mm zu eng. Ich habe mir damals den Ausbau und Tausch geschenkt! Ergebnis bei 115.000 km kurz vor dem Verkauf: Alle Ventile im Lot bis auf das besagte mit immer noch 1/100 mm.

Die Händler bekommen von Yamaha eine Zeitvorgabe in AW, aber die Zeit reicht nicht und zusätzlich kann und muss jeder Händler seine AW nach seiner Kostenstruktur kalkulieren.

Was will ich damit sagen? Vergleich lohnt sich und für die große Inspektion manchmal auch eine Fahrt zu einem anderen Händler. Wobei für mich primär das Vertrauen in meinen Schrauber wichtiger wäre, als ein paar Euronen zu sparen.

Die Beschreibung ist nur eine kurze eingedampfte Version und soll nur den groben Umfang darstellen. Preise zwischen 500 bis 700 EUR sind für eine 40.000 km Inspektion durchaus dem Arbeitsaufwand entsprechend. Abweichungen nach oben und unten können sich durch den Aufwand ergeben. Müssen Shims getauscht werden, wird mehr Zeit gebraucht als bei einer reinen Kontrollmessung.

Aus meiner Sicht ist die Qualität der Ausführung der Inspektion nicht unwichtig und ich würde die Gewichtung Qualität/Kosten 60/40 wählen.

Bei schnell und billig kann der Biker nur verlieren, weil wichtige Überprüfungen nicht oder nur flüchtig erledigt werden können, um den 'günstigeren' Preis zu schaffen.





