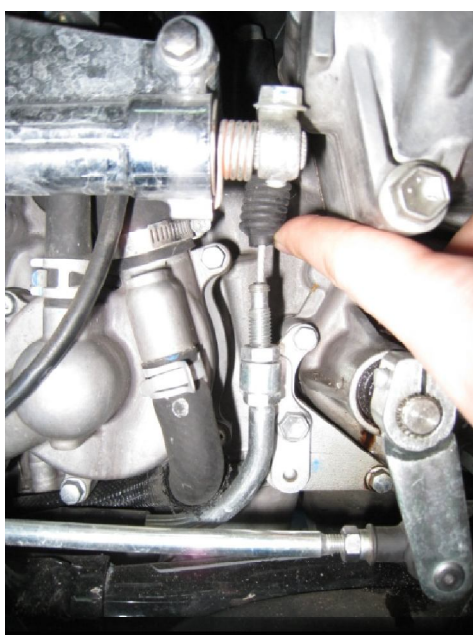


**Фото 3**

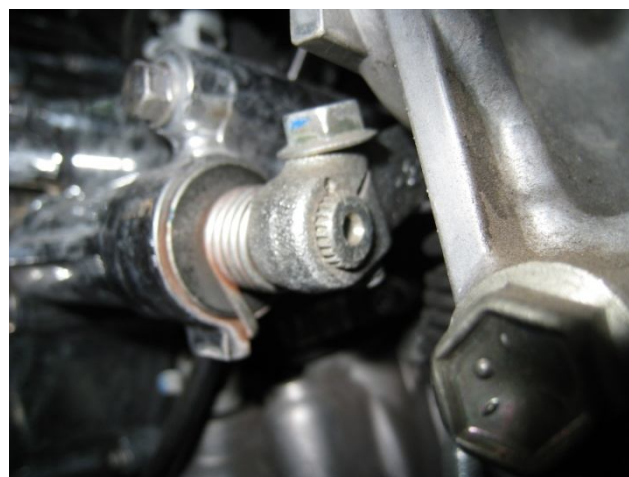


**Фото 4**

Место регулировки свободного перемещения троса сцепления выполнено в виде трубки, зафиксированной двумя гайками относительно кронштейна на корпусе агрегата. Трос выходит к тяге привода сцепления со смещением оси троса от оси трубки фото 5. При выжиме сцепления трубка имеет перемещение с кронштейном. Произвести замер относительного перемещения тяги привода сцепления по отношению к рычагу управления сцеплением не представляется возможным. Дополнительное сопротивление в рубашке троса может вызвать не информативное управление сцеплением при его включении. Тяга привода сцепления установлена по меткам фото 6.



**Фото 5**



**Фото 6**

По фото 5 рядом с трубкой троса сцепления размещена тяга управления механической коробкой. Тяга привода рычага переключения передач не повреждена. Сальник, уплотняющий ось привода переключения передач имеет следы подтекания масла. Картер двигателя, сцепления и механической трансмиссии объединен в один с общей системой смазки и смазочного материала (масла). Произведен замер уровня масла в картере при помощи щупа. Было произведено множество замеров из-за их противоречивости. Результатом замера

уровня масла в соответствии с англоязычной технической документацией производителя фото 7 выявил уровень масла фото 8 между значением максимума и минимума по щупу, ближе к минимуму.

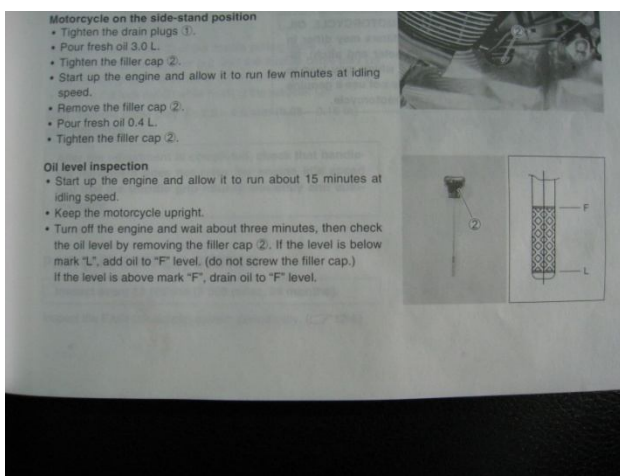


Фото 7



Фото 8

Следующим этапом осмотра мотоцикла стало снятие сцепления из картера и оценка его состояния. Общий вид сцепления в картере и его корпуса после снятия дисков сцепления представлены на фото 9 и 10.

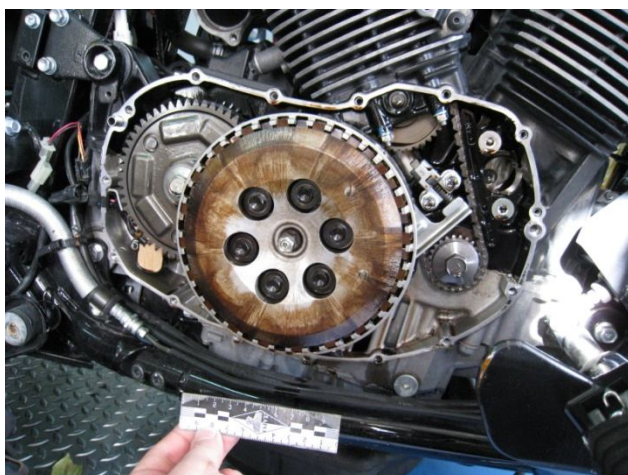


Фото 9

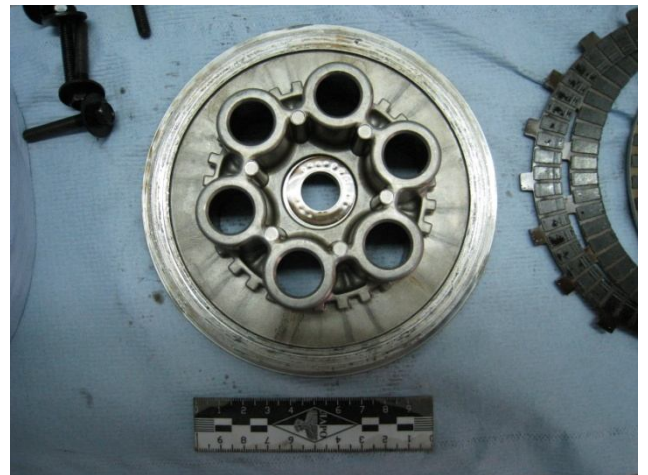


Фото 10

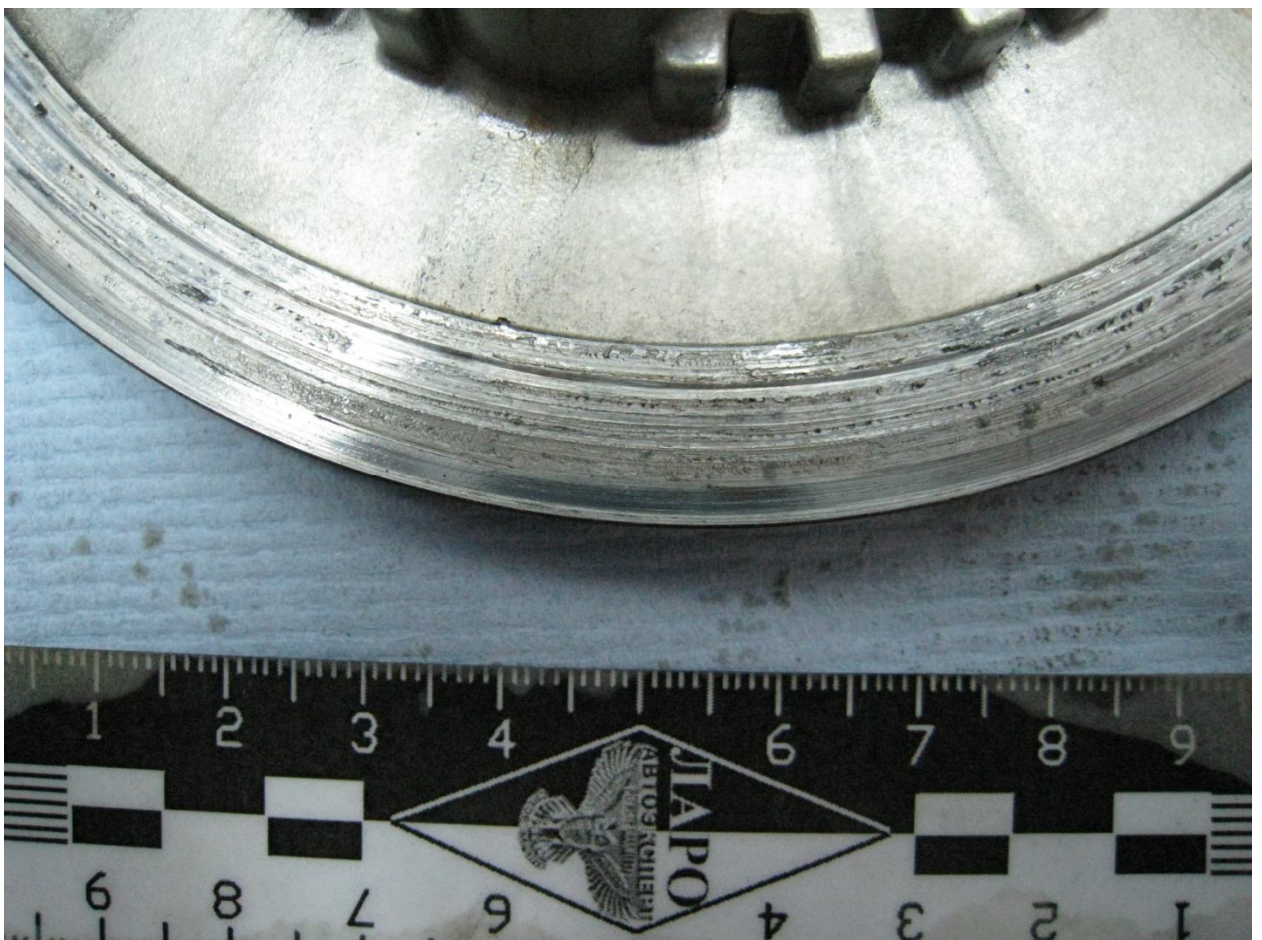
Корпусные детали сцепления имеют следы термического повреждения. В полости корпуса сцепления присутствуют масляные отложения с продуктами износа. На внутренней части корпусов сцепления пазы для установки дисков не имеют следов повреждения и выработки. Привод нажимного диска сцепления исправен, механические повреждения отсутствуют. На данном мотоцикле проводилась замена сцепления по заказ-наряду №\*\*\*\*\* от \*\*\*\*\*.2008 при пробеге 11178. После осмотра пакета дисков сцепления фото 11 и нажимного диска фото 12 установлено не соответствие характера повреждения поверхности нажимного диска к повреждению фрикционной накладки, которая с ним контактирует. Рабочая поверхность нажимного диска имеет характер абразивного изнашивания фото 13, которое возможно в результате контакта с разрушенным диском сцепления без фрикционного материала.



**Фото 11**



**Фото 12**



**Фото 13**

Анализ заказ-наряда №\*\*\*\*\* от \*\*\*\*\*.2008 показал наличие нажимного диска в составе перечня используемых материалов для проведения работ под порядковым номером №4. Проверка пружин нажимного диска в соответствии с англоязычной документацией производителя заключается в замере высоты пружины в свободном состоянии. Высота определена значением 48.8 мм. Специалист провел замер высоты пружин в свободном состоянии. Все пружины требуют замены. Дальнейший осмотр мотоцикла прекращен владельцем.

## **Выводы по результату осмотра.**

- 1) В мотоцикле SUZUKI VZ R1800 VIN:\*\*\*\*\* присутствует неисправность в сцеплении, как в механизме привода так и в исполнительном.
- 2) Изучить характер повреждения механической коробки передач без разборочных работ не представляется возможным. Осмотр механической коробки и разбор для этого не разрешен владельцем мотоцикла.
- 3) Выявленные неисправности в сцеплении, косвенно, могут оказать влияние на повреждение механической коробки в процессе эксплуатации при переключении передач.
- 4) Регулировка свободного хода рычага сцепления должна производиться в момент прохождения технического обслуживания мотоцикла на СТО. По штампам в сервисной книжке мотоцикла и заказ-нарядам СТО установлено последнее техническое обслуживание при 6000 км пробега \*\*\*\*\*2008. Техническое обслуживание мотоцикл обязан проходить через 6000 км пробега. На момент осмотра пробег составляет 21188 км.
- 5) Установить хронологию и условия событий, которые определили наличие осмотренного нажимного диска с выявленным повреждением рабочей поверхности в сцеплении мотоцикла, не представляется возможным. Можно лишь утверждать, что данный нажимной диск работал с другим диском сцепления, в отличие от того, который был осмотрен специалистом.

Специалист

Кудинов А.С.