Выжимная сила

Гидропривод сцепления получил повсеместное распространение на мототехнике. Это удобно и надёжно. Однако отсутствие троса не означает полного отсутствия необходимости в обслуживании

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: АВТОРА

По аналогии с тормозными системами привод механизма выжима сцепления посредством всё той же тормозной жидкости нуждается в регулярном, хотя и не частом, обслуживании. Обычно всё сводится к регламентной замене «тормозухи». Рекомендуемый интервал – раз в два года.

В нашем примере фигурирует редкий для России мотоцикл Bimota DB10. Случай не является частным. Мотор производства Ducati по исполнению гидропривода полностью повторяет более распространённые конструкции от японских, европейских и американских производителей.

Резвый итальянский скакун, к сожалению, самостоятельно слил всю жидкость из контура ещё до своего появления в ремзоне. У него неисправен рабочий цилиндр сцепления. Поэтому список работ у Desmoservice Moscow следующий: аккуратно поменять гидроцилиндр, наполнить контур новой жидкостью, прокачать систему и проверить её работоспособность.

ПОДГОТОВКА

В общем случае для регламентной процедуры по замене жидкости в гидравлическом приводе сцепления потребует сама жидкость (мы используем Liqui Moly Brake Fluid DOT 5.1), несложный набор инструментов и некоторое количество сухих салфеток. В конкретной ситуации нам дополнительно понадобится новый рабочий цилиндр **(фото 1)** и пара медных уплотнительных шайб **(фото 2)**. Для работ с мотоциклетной гидравликой будет удобно использовать специнструмент, состоящий из тонкой гибкой трубочки (внутренний диаметр примерно равен внешнему диаметру штуцеров) с небольшой ёмкостью на конце **(фото 3)**. Подобные устройства можно купить в обычном магазине автозапчастей или сочинить самому из подручных материалов.

ВЫПОЛНЕНИЕ

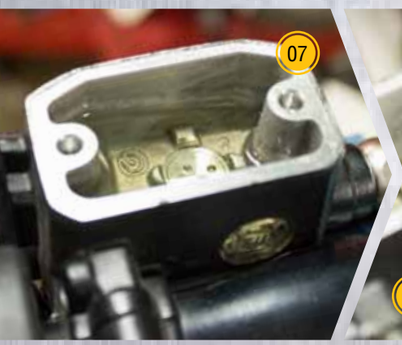
Правильнее всего сразу закрепить мотоцикл в положении, близком к вертикальному. Первым шагом разберёмся с поломкой. Рабочий цилиндр держится за итальянский двигатель тремя болтами. Ещё одна точка крепления – болт с прокачкой, соединяющий деталь со шлангом. Немного возни с инструментом, и неисправный цилиндр покидает своё место навсегда, на прощание заливая всё вокруг остатками использованной жидкости **(фото 4)**. Сборка, само собой, производится в обратном порядке. При этом медные уплотнительные шайбы обязательно подлежат замене на новые. В противном случае герметичность контура не гарантируется.

Механику-энтузиасту на заметку – ни в коем случае не надо ждать, когда случайно вытекшая наружу в процессе работы «тормозуха» попортит лакокрасочное покрытие деталей мотоцикла. Жидкость эффективно устраняется обычной водой и салфетками. Важно сработать быстро!

LIQUI MOLY Brake Fluid DOT 5.1
Синтетическая тормозная жидкость на основе гликольэстеров, алкиленполигликоленов и полигликольэфиров. Жидкость обладает повышенной стабильностью при низких температурах, высокой температурой кипения, предотвращает образование паровых пробок, способствует хорошей смазке всех подвижных частей контура привода. Приспособлена для использования в тормозных системах с ABS

Сливать старую жидкость следует следующим способом: откручиваем крышку бачка (расположен на руле), достаём оттуда резиновую мембрану **(фото 5)**, затем открываем штуцер на рабочем цилиндре **(фото 6)** и, понемногу нажимая на рычаг сцепления, осушаем контур. Лучше через трубку в банку или любую другую ёмкость, а не на мотор и пол!

Приступаем к наполнению системы. Для этого закрываем все возможные штуцеры, жидкость наливаем сразу в бачок **(фото 7)**. Из контура обязательно нужно выгнать воздух («прокачать»). Прокачку начинаем с главного цилиндра (механизм на руле, объединённый с рычагом сцепления). Если в его конструкции предусмотрен специальный штуцер, то прокачиваем с его помощью, если штуцера нет – нам поможет банджо-болт, удерживающий шланги на главном цилиндре **(фото 8)**. Сама процедура прокачки весьма однообразна – закрываем штуцер на рабочем цилиндре, энергично нагнетаем рычагом давление в системе **(фото 9)**, открываем штуцер, не отпуская рычаг. И так до тех пор, пока вместе с жидкостью не перестанут выходить пузырьки воздуха. Хитрость с прокачкой на первый взгляд непрокачиваемого главного цилиндра известна не всем. На деле она экономит и время, и тормозную жидкость. Выполняется следующим образом. Наполняем бачок, нагнетаем давление рычагом, а затем на короткий промежуток времени рожковым ключом откручиваем банджо-болт, давая тем самым воздуху выйти наружу. После прокачки главного цилиндра переходим к рабочему. В процессе прокачивания важно периодически подливать жидкость в бачок **(фото 10)**. Если её уровень упадёт до нуля, система втянет воздух, и придётся начинать всё сначала.

Завершающий ритуал простой, но ответственный. Следует по уровню (индикатором выступает прозрачное окошко) заполнить бачок **(фото 11)**, аккуратно вложить в него резиновую мембрану и надёжно закрутить болты в крышку **(фото 12)**. Перед первым выездом имеет смысл несколько раз проверить функциональность механизма выжима сцепления на месте и убедиться в отсутствии каких-либо течей, повреждения шлангов и прочих неприятностей.

За помощь в подготовке материала выражаем благодарность Desmoservice Moscow, www.desmoservice.ru, тел. 8-916-087-82-77.