



CRF250R

CRF

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И УЧАСТИЮ В СПОРТИВНЫХ СОСТЯЗАНИЯХ

MANUEL DU CONDUCTEUR ET DE COMPETITION

FAHRERHANDBUCH und WETTBEWERBSANLEITUNG

MANUAL DEL PROPIETARIO Y GUÍA DE COMPETICIONES

MANUALE D'USO E DEGLI ASSETTI DA COMPETIZIONE

HONDA

CRF250R

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|
| РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И УЧАСТИЮ В СПОРТИВНЫХ СОСТЯЗАНИЯХ | R |
| MANUEL DU CONDUCTEUR ET DE COMPETITION | F |
| FAHRERHANDBUCH und WETTBEWERBSANLEITUNG | G |
| INSTRUCTIEBOEK JE & WEDSTRIJDHANDBOEK | D |
| MANUAL DEL PROPIETARIO Y GUÍA DE COMPETICIONES | S |
| MANUALE D'USO E DEGLI ASSETTI DA COMPETIZIONE | I |

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Конструкцией данного мотоцикла предусмотрено его использование исключительно в спортивных соревнованиях и для подготовки к ним. Данный мотоцикл реализуется со специальной ограниченной гарантией дистрибьютора. Информация о гарантийном сроке эксплуатации и ограничении гарантии находится в сервисной книжке. Данный мотоцикл не соответствует требованиям стандартов по безопасности, предъявляемым к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации на дорогах общего пользования, вследствие чего эксплуатация данного мотоцикла на дорогах общего пользования категорически запрещена. Национальным законодательством запрещено использование данного мотоцикла в любых целях, кроме участия в официальных гоночных состязаниях, проводимых на закрытых гоночных треках по разрешению, полученному от уполномоченного органа местного самоуправления или организаций, имеющих государственную лицензию на проведение подобных мероприятий. Перед началом эксплуатации необходимо убедиться в том, что использование мотоцикла не противоречит законодательству.

ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ НА ДАННОМ МОТОЦИКЛЕ ЗАПРЕЩЕНА.

Данный мотоцикл предназначен для перевозки одного водителя, перевозка пассажиров или багажа запрещена.

Установленные ограничения по загрузке мотоцикла и конструкция его седла не позволяют безопасно перевозить пассажиров.

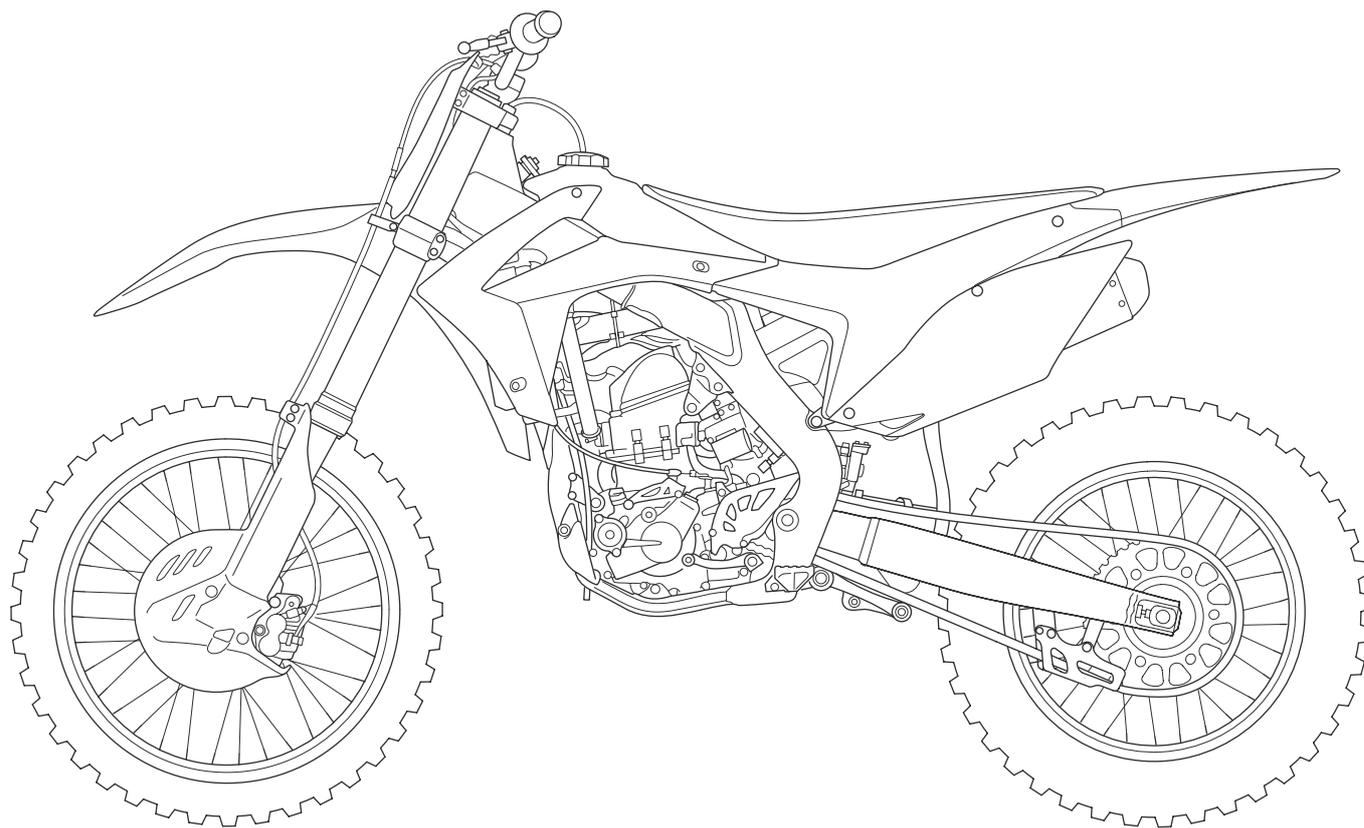
ВНИМАТЕЛЬНО ПРОЧИТАЙТЕ ДАННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ.

Данное Руководство является неотъемлемой частью комплекта поставки мотоцикла и в случае перепродажи или передачи права собственности на мотоцикл любым другим образом оно должно быть передано новому владельцу. Все сведения в данном Руководстве соответствуют состоянию выпускаемой продукции на дату подписания документа в печать.

Honda Motor Co., Ltd. оставляет за собой право вносить изменения в конструкцию и технические характеристики в любое время без предварительного уведомления и без каких-либо обязательств со своей стороны.

Запрещается воспроизводить данное издание Руководства полностью или частично без письменного разрешения владельца авторских прав.

HONDA CRF250R
РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ
И УЧАСТИЮ В СПОРТИВНЫХ СОСТЯЗАНИЯХ



Приветствие

Поздравляем с приобретением нового мотоцикла Honda CRF.

Становясь владельцем мотоцикла Honda, Вы вливаетесь во всемирную счастливую семью клиентов, которые ценят компанию Honda за высокое качество производимой продукции. Данная модель мотоцикла оборудована последними спортивными технологиями и предназначена для профессиональных водителей для участия в спортивных соревнованиях на закрытых трассах.

Имейте в виду, что для участия в соревнованиях нужно иметь не только спортивный мотоцикл. Участник соревнований должны быть в отличной физической форме и быть опытным водителем.

Для получения наилучших результатов всегда поддерживайте себя в соответствующей физической форме и регулярно практикуйтесь в управлении мотоциклом.

Прежде всего, не пожалейте немного времени, чтобы ознакомиться с конструктивными и функциональными особенностями Вашего мотоцикла.

Чтобы избежать незапланированных расходов, поддерживайте свой мотоцикл в надлежащем техническом состоянии: своевременно проводите все процедуры по техническому обслуживанию, неукоснительно соблюдайте все рекомендации по обкатке мотоцикла, а также проводите осмотр перед поездкой и другие регулярные проверки, описанные в данном Руководстве. Кроме того, перед началом эксплуатации своего нового мотоцикла Honda внимательно прочитайте данное Руководство по эксплуатации. В Руководстве содержится много фактов, указаний, предостережений, полезных советов и другой информации, нужной для безопасной эксплуатации и обслуживания мотоцикла. Чтобы Вы могли быстро найти нужную информацию, в конце данного Руководства находится список тем и алфавит-

ный указатель, а в начале каждого раздела — полный перечень тем, освещенных в данном разделе.

В тексте данного Руководства Вы неоднократно встретите важные сообщения, которым предшествует заглавие **ВНИМАНИЕ**. Целью данных сообщений является помощь Вам избежать повреждений Вашего мотоцикла или причинения иного ущерба, а также минимизации негативного влияния на окружающую среду. Если у Вас нет специальных инструментов и соответствующей квалификации, для проведения данных работ по ремонту, обслуживанию и настройкам советуем Вам обращаться к официальному дилеру Honda.

Если у Вас возникают вопросы или проблемы, связанные с эксплуатацией или обслуживанием мотоцикла, помните, что никто не знает его конструктивных и функциональных особенностей лучше официального дилера Honda. Специалисты дилера Honda охотно дадут ответ на любые вопросы и сделают все возможное, чтобы Вы получали только удовольствие от вождения Вашего мотоцикла. Счастливого пути!

- Следующими специальными кодами обозначаются страны и регионы поставки:

| | |
|-----------|---------------------------|
| ED | Прямые продажи в Европу |
| U | Австралия, Новая Зеландия |

- На иллюстрациях данного Руководства изображен преимущественно тип ED.
- Изображение изделия или его составных частей в данном Руководстве могут не соответствовать именно Вашему мотоциклу.

СОКРАЩЕНИЯ

Для обозначения некоторых систем и деталей в данном Руководстве используются нижеприведенные сокращения.

| Сокращение | Полный термин |
|-------------------|------------------------------------------|
| Датчик СКР | Датчик положения коленчатого вала |
| DLC | Коннектор канала передачи данных |
| DTC | Код неисправности |
| ECM | Электронный блок управления двигателем |
| Датчик ECT | Датчик температуры двигателя |
| HPSD | Амортизатор механизма руля |
| Датчик IAT | Датчик температуры впускного воздуха |
| Датчик MAP | Коллекторный датчик абсолютного давления |
| MIL | Индикатор неисправности |
| PGM-FI | Программированный впрыск топлива |
| PSF | Пневматическая пружина передней вилки |
| TDC | Верхняя мертвая точка (такта сжатия) |
| Датчик TP | Датчик положения дроссельной заслонки |

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОБ ОПАСНОСТИ

Водитель несет ответственность за безопасность передвижения и безопасную эксплуатацию мотоцикла.

Чтобы помочь Вам принимать правильные и обоснованные решения относительно безопасности управления, мы включили предупреждения о потенциальных рисках в текст данного Руководства, а также в виде специальных табличек и наклеек на корпусе мотоцикла.

Предупреждения об опасности — оформлены значком, предупреждающим об опасности и одним из трех заголовков:

ОПАСНОСТЬ, **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ** и **ВНИМАНИЕ**

Эти заголовки нужно понимать следующим образом:

ОПАСНОСТЬ

Вы **ПОГИБНЕТЕ** или **ПОЛУЧИТЕ ТЯЖЕЛЫЕ ТРАВМЫ**, если не будете следовать инструкциям.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Вы **МОЖЕТЕ ПОГИБНУТЬ** или получить **ТЯЖЕЛЫЕ ТРАВМЫ**, если не будете следовать инструкциям.

ОСТОРОЖНО

Вы можете **ПОЛУЧИТЬ ТРАВМЫ**, если не будете следовать инструкциям.

Конечно, невозможно предвидеть все ситуации, связанные с управлением или обслуживанием мотоцикла.

Поэтому всегда полагайтесь на собственный здравый смысл, осмотрительность и осторожность.

Содержание

| | | | | | |
|------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------|----|
| Безопасность использования мотоцикла | 1 | Важность техобслуживания | 26 | Рекомендованный тип трансмиссионного масла | 56 |
| Важная информация по безопасности | 2 | Безопасность при техобслуживании | 27 | Проверка и доливка трансмиссионного масла | 57 |
| Меры предосторожности | 2 | Меры безопасности..... | 27 | Замена трансмиссионного масла | 57 |
| Доп-оборудование и изменение конструкции | 3 | Регламент технического обслуживания | 28 | Охлаждающая жидкость | 58 |
| Знаки/наклейки/этикетки (ed type) | 4 | Техобслуживание во время состязаний | 30 | Рекомендованный тип охлаждающей жидкости . | 58 |
| Знаки по безопасности (u type) | 8 | Техобслуживание перед и после состязаний | 34 | Проверка и долив охлаждающей жидкости | 58 |
| Панель приборов и органы управления | 9 | Техобслуживание между заездами, практические советы | 34 | Проверка системы охлаждения | 59 |
| Расположение компонентов | 10 | Техобслуживание после состязаний | 36 | Замена охлаждающей жидкости | 59 |
| Mil (индикатор неисправности) | 11 | Подготовка к обслуживанию | | Воздушный фильтр | 60 |
| Определение неисправностей по mil | 11 | Расположение компонентов техобслуживания | 37 | Очистка воздушного фильтра | 60 |
| Текущие dtc/сохранённые dtc..... | 11 | Седло | 38 | Вентиляционная трубка картера | 62 |
| Проверка электрических цепей | 12 | Топливный бак | 39 | Очистка вентиляционной трубки картера | 62 |
| Индексы dtc | 13 | Подрамник | 42 | | |
| Индикатор режимов двигателя | 14 | Процедуры техобслуживания | | Двигатель | |
| Перед поездкой | 15 | Технические жидкости и фильтры | | Рукоятка акселератора | 63 |
| Готовы ли вы к поездке? | 16 | Топливная система | 44 | Свободный ход рукоятки акселератора | 63 |
| Готов ли мотоцикл к поездке? | 17 | Топливо | 44 | Проверка акселератора | 64 |
| Проверка мотоцикла перед поездкой | 17 | Заправка топливом | 44 | Холостой ход двигателя | 65 |
| Эксплуатация | 19 | Проверка топливной магистрали | 44 | Регулировка холостого хода | 65 |
| Важные предостережения | 20 | Сброс давления топлива | 45 | Сцепление | 66 |
| Запуск и остановка двигателя | 21 | Замена топливопровода | 45 | Регулировка рычага сцепления | 66 |
| Рукоятка воздушной заслонки | 21 | Замена топливного фильтра | 48 | Свободный ход рычага сцепления | 66 |
| Подготовка | 21 | Увеличение давления топлива | 52 | Другие проверки и смазка | 67 |
| Процедура запуска | 21 | Моторное масло | 53 | Работа сцепления | 67 |
| Как остановить двигатель | 22 | Рекомендованный тип моторного масла | 53 | Снятие дисков/пластин сцепления | 68 |
| Обкатка | 24 | Проверка и долив моторного масла | 54 | Проверка дисков/пластин сцепления | 69 |
| Обслуживание мотоцикла | 25 | Замена моторного масла и фильтра | 54 | Установка дисков/пластин сцепления | 69 |
| Перед тем как обслуживать мотоцикл | | Трансмиссионное масло | 56 | Свеча зажигания..... | 71 |

| | | | | | |
|-------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------|-----|
| Рекомендованный тип свечи зажигания | 71 | Рекомендуемое масло вилки | 95 | Дополнительно о приводной цепи | 123 |
| Проверка и замена свечи зажигания | 71 | Замена масла в правом пере | 95 | Выхлопная труба/глушитель | 124 |
| Зазор клапанов..... | 72 | Разборка правого пера | 97 | Проверка выхлопной трубы/глушителя | 124 |
| Снятие крышки головки цилиндра..... | 72 | Замена масла в амортизаторе..... | 99 | Снятие глушителя | 124 |
| Установка ввт в конце такта сжатия | 72 | Сборка правого пера | 101 | Установка глушителя | 125 |
| Проверка зазоров клапанов..... | 73 | Замена масла в левом пере | 104 | Снятие выхлопной трубы | 127 |
| Снятие распредвала | 74 | Установка вилки | 111 | Установка выхлопной трубы | 127 |
| Подбор регулировочных шайб | 76 | Тормоза | 114 | Рулевой демпфер | 128 |
| Установка распредвала | 77 | Регулировка рычага переднего тормоза | 114 | Проверка работы рулевого демпфера | 128 |
| Установка крышки контрольного отверстия коленвала | 79 | Высота педали заднего тормоза..... | 114 | Снятие рулевого демпфера | 129 |
| Установка крышки головки цилиндра | 80 | Проверка уровня тормозной жидкости | 115 | Проверка рулевого демпфера | 129 |
| Поршень/поршневые кольца/поршневой палец .. | 81 | Износ тормозных колодок | 117 | Установка рулевого демпфера | 130 |
| Снятие головки цилиндра | 81 | Другие проверки | 117 | Дополнительные процедуры обслуживания | 131 |
| Снятие цилиндра | 83 | Колёса | 118 | Проверка подшипника рулевой колонки | 131 |
| Снятие поршня | 84 | Колёсные диски и спицы..... | 118 | Проверка руля | 131 |
| Снятие поршневых колец | 84 | Колёсные оси и подшипники..... | 118 | Проверка тросов органов управления | 131 |
| Проверка поршня/поршневых колец/ поршневого пальца | 85 | Шины..... | 119 | Болты, гайки, крепёж | 132 |
| Установка поршневых колец..... | 85 | Давление в шинах | 119 | Уход за внешним видом | 133 |
| Установка поршня..... | 86 | Проверка шин | 119 | Общие рекомендации | 133 |
| Установка цилиндра..... | 87 | Замена камеры..... | 119 | Мойка мотоцикла мягкими моющими средствами | 133 |
| Установка головки цилиндра | 88 | Замена шин | 120 | Проверка конденсата | 134 |
| Ходовая часть | | Приводная цепь | 121 | Смазка после мойки | 134 |
| Подвеска | 91 | Проверка приводной цепи | 121 | Обслуживание алюминиевой рамы | 134 |
| Проверка передней подвески..... | 91 | Направляющие приводной цепи..... | 121 | Обслуживание выхлопной трубы и глушителя... 134 | |
| Проверка задней подвески | 92 | Ролики приводной цепи | 122 | Чистка седла | 134 |
| Снятие вилки | 93 | Регулировка приводной цепи | 122 | Настройки/регулировки для состязаний | 135 |
| | | Смазка приводной цепи | 122 | Кнопка выбора режимов двигателя | 136 |
| | | Снятие, очистка и замена приводной цепи | 123 | | |

Содержание

| | | | |
|--------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------------------|-----|
| Текущий режим | 136 | Транспортировка мотоцикла | 158 |
| Выбор режима | 136 | Хранение мотоцикла | 159 |
| Регулировка передней подвески | 137 | Консервация | 159 |
| Давление воздуха в правом пере вилки | 137 | Расконсервация | 159 |
| Демпфирование передней подвески (правое перо) .. | 138 | Вы и окружающая среда | 160 |
| Пружины вилки (левое перо | 138 | Поиск неисправностей | 161 |
| Регулировка задней подвески | 142 | Техническая информация | 163 |
| Преднатяг пружины задней подвески | 142 | Идентификационные данные мотоцикла | 164 |
| Регулировка демпфирования задней подвески .. | 143 | Серийные номера | 164 |
| Проседание задней подвески | 144 | Технические параметры | 165 |
| Регулировка подвески под тип трассы | 146 | Значения моментов затяжки | 166 |
| Руководство по регулировке подвески | 147 | Болты, гайки, крепёж | 166 |
| Советы по настройке | 150 | Спиртосодержащее топливо | 169 |
| Диагностика по свече зажигания | 150 | Гоночная учётная книжка | 170 |
| Регулировка рулевого демпфера | 151 | Список дополнительного оборудования | 172 |
| Усилие демпфирования рулевого демпфера | 151 | Инструмент и запчасти | 173 |
| Руководство по регулировке демпфера | 152 | Запчасти | 173 |
| | | Инструмент общего назначения | 173 |
| Регулировки ходовой части | 153 | Специнструмент | 173 |
| Задняя часть | 153 | Химическая продукция | 173 |
| Высота/наклон вилки | 153 | Другая продукция | 173 |
| Колёсная база | 153 | Электрическая схема | 174 |
| Подбор передаточного отношения | 154 | Алфавитный указатель | 176 |
| Выбор шин для разных типов трасс | 155 | Производитель, официальный представитель и импортёр для рынка eu | 179 |
| Настройки посадки райдера | 156 | | |
| Настройка положения органов управления | 156 | | |
| Настройка положения, ширины и формы руля ... | 156 | | |
| Советы | 157 | | |

В данном разделе представлена наиболее важная информация и рекомендации, которые помогут вам ездить на вашем CRF безопасно. Пожалуйста, уделите несколько минут, чтобы прочитать эти страницы. Этот раздел также включает в себя информацию о местоположении этикеток безопасности на вашем CRF.

| | |
|----------------------------------------|---|
| Меры обеспечения безопасности | 2 |
| Важные предостережения | 2 |
| Аксессуары и модификации | 3 |
| Таблички-предупреждения (тип ED) | 4 |
| Таблички-предупреждения (тип U) | 8 |

Меры обеспечения безопасности

Важные предостережения

Ваш мотоцикл CRF подарит Вам много лет надежной службы и наслаждения от вождения, если Вы будете ответственно относиться к собственной безопасности и осознавать все угрозы и риски, которые могут возникнуть во время соревнований.

Существует много способов обезопасить себя во время управления мотоциклом. Вот самые важные из них:

Никогда не ездите с пассажиром

Ваш мотоцикл предназначен только для перевозки водителя. Перевозка пассажира может стать причиной несчастного случая и травмирования Вас или других лиц.

Всегда одевайте мотоэкипировку

Надевайте шлем, защитные очки и другую мотоэкипировку независимо от того, тренируетесь ли Вы или принимаете ли участие в соревнованиях.

Не жалейте времени на практику

Поскольку Ваш мотоцикл является уникальным, не пожалейте времени на практику, чтобы тщательно ознакомиться с органами управления и возможностями перед соревнованиями.

Передвигайтесь с безопасной скоростью

Независимо от установленных ограничений, скорость и манера езды должны отвечать Вашим собственным возможностям и условиям движения. Алкоголь, наркотические препараты и некоторые медикаменты, а также усталость и недостаток внимания ухудшают Вашу способность адекватно оценивать ситуацию, а как результат — безопасность.

Никогда не ездите в состоянии алкогольного опьянения

Алкоголь и езда на мотоцикле несовместимы. Даже небольшая доза алкоголя существенно снижает способность реагировать на изменения дорожной обстановки и ухудшает реакцию. Ни при каких обстоятельствах не садитесь за руль в нетрезвом состоянии и не позволяйте этого Вашим друзьям — это смертельно опасно!

Следите за техническим состоянием Вашего мотоцикла

Поддержание вашего мотоцикла в надлежащем состоянии является гарантией безопасности. Даже один незакрученный болт может привести к аварии с тяжелыми последствиями.

Аксессуары и модификации

Не устанавливайте на свой мотоцикл никакого дополнительного оборудования, кроме специально разработанного компанией Honda именно для Вашей модели, не снимайте с мотоцикла оборудование или устройства, которые были установлены на момент приобретения, не вносите изменения в конструкцию мотоцикла, которые могут изменить его дизайн или эксплуатационные качества. Это может снизить его управляемость, устойчивость и эффективность торможения, и таким образом, снизить безопасность эксплуатации.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Несоответствующие аксессуары или модификации могут привести к аварийной ситуации с тяжелыми последствиями или летальным исходом. Соблюдайте все указания относительно дополнительного оборудования и модификации мотоцикла, изложенные в данном Руководстве.

Таблички-предупреждения (тип ED)

Ниже указаны расшифровки значения пиктограмм табличек и наклеек на Вашем мотоцикле. Некоторые из них предостерегают Вас о потенциальной опасности получения серьезных травм. Другие предоставляют важную информацию, касающуюся безопасности. Внимательно изучите содержание данных табличек и наклеек, и никогда не удаляйте их. Если таблички или наклейки отклеились, или текст на них стал трудночитаем, обратитесь к дилеру Honda для их замены.

На каждой из них нанесен специальный символ. Расшифровки значений символов следует понимать так:

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Внимательно прочитайте соответствующие указания и предостережения данного Руководства по эксплуатации. |
|  | Неукоснительно соблюдайте требования Инструкции по ремонту. В целях безопасности рекомендуется доверить выполнение сервисных операций квалифицированному механику официального дилера Honda. |
|  | ОПАСНОСТЬ (на КРАСНОМ фоне) Вы ПОГИБНЕТЕ или ПОЛУЧИТЕ ТЯЖЕЛЫЕ ТРАВМЫ , если не будете следовать инструкциям. |
|  | ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ (на ОРАНЖЕВОМ фоне) Вы МОЖЕТЕ погибнуть или ПОЛУЧИТЬ ТЯЖЕЛЫЕ ТРАВМЫ , если не будете следовать инструкциям. |
|  | ВНИМАНИЕ (на ЖЕЛТОМ фоне) Вы можете ПОЛУЧИТЬ ТРАВМЫ , если не будете следовать инструкциям. |



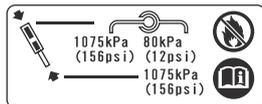
Табличка с предупреждением об опасности на крышке радиатора:

ОПАСНОСТЬ!

НЕ ОТКРЫВАТЬ, КОГДА ДВИГАТЕЛЬ ГОРЯЧИЙ.

Высокая температура: риск ожогов кожи.

Редукционный клапан открывается при давлении в 1,1 кгс/см².



Табличка на передней вилке:

Следите за давлением пневматических амортизаторов передней вилки.

В «холодном» состоянии:

СТАНДАРТ: 240 кпа (2,4 кгс/см²)



Табличка на заднем амортизаторе:

ЗАПОЛНЕНО ГАЗОМ ПОД ДАВЛЕНИЕМ.

Не нагревать.



Табличка с информацией о приводной цепи:

Следите за тем, чтобы приводная цепь всегда была правильно натянута и смазана.

свободный ход цепи 35 - 45 мм или 1,4-1,8 дюйма



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- Перевозка пассажиров на данном мотоцикле запрещена.

- Данный мотоцикл реализован со специальной ограниченной гарантией дистрибьютора.

ВНИМАТЕЛЬНО ПРОЧИТАЙТЕ РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ.

- Конструкцией данного мотоцикла предусмотрено его использование исключительно в спортивных соревнованиях и для подготовки к ним.

- Данный мотоцикл не соответствует требованиям стандартов по безопасности, предъявляемым к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации на дорогах общего пользования, вследствие чего эксплуатация данного мотоцикла на дорогах общего пользования категорически запрещена.

- Национальным законодательством запрещено использование данного мотоцикла в любых целях, кроме участия в официальных гоночных состязаниях, проводимых на закрытых гоночных треках при разрешении, полученном от уполномоченного органа местного самоуправления или организациями, имеющими государственную лицензию на проведение подобных мероприятий.

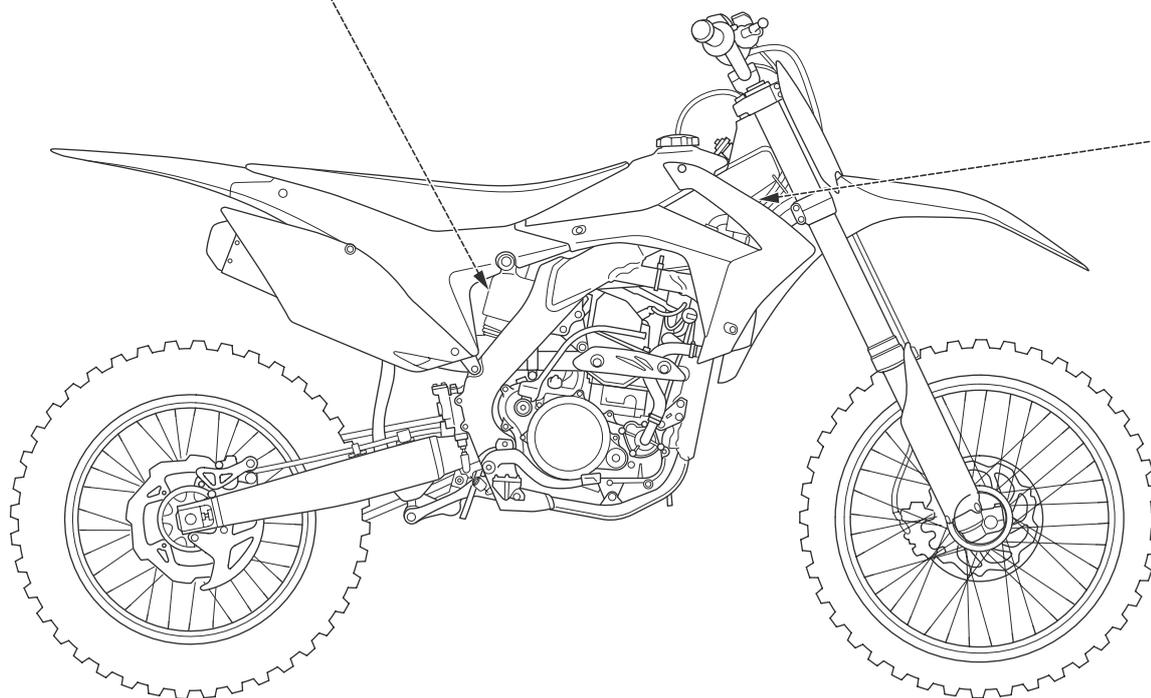
- Перед началом эксплуатации необходимо убедиться в том, что использование мотоцикла не противоречит законодательству.

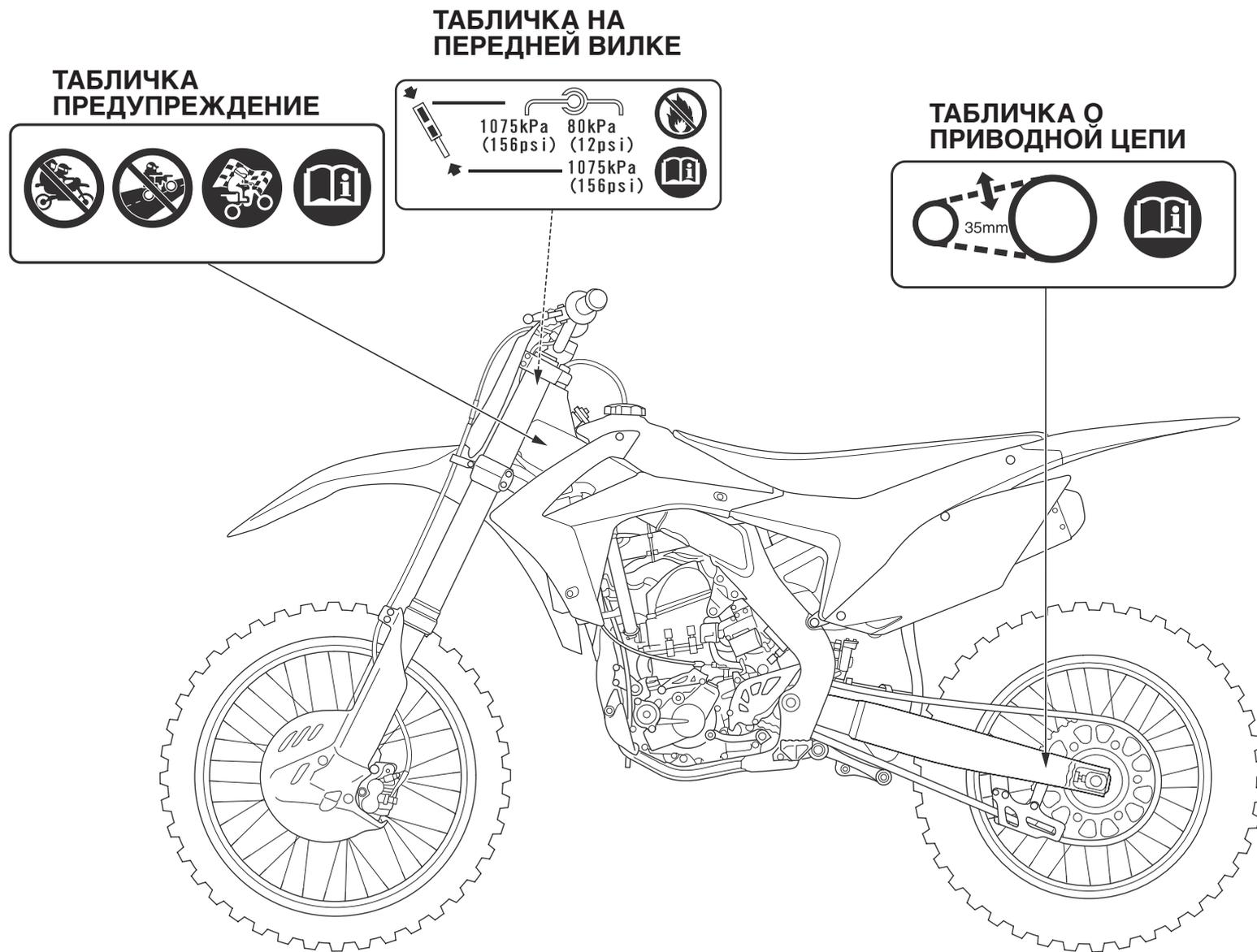
Таблички-предупреждения (тип ED)

ТАБЛИЧКА НА ЗАДНЕМ
АМОРТИЗАТОРЕ



ТАБЛИЧКА НА КРЫШКЕ
РАДИАТОРА

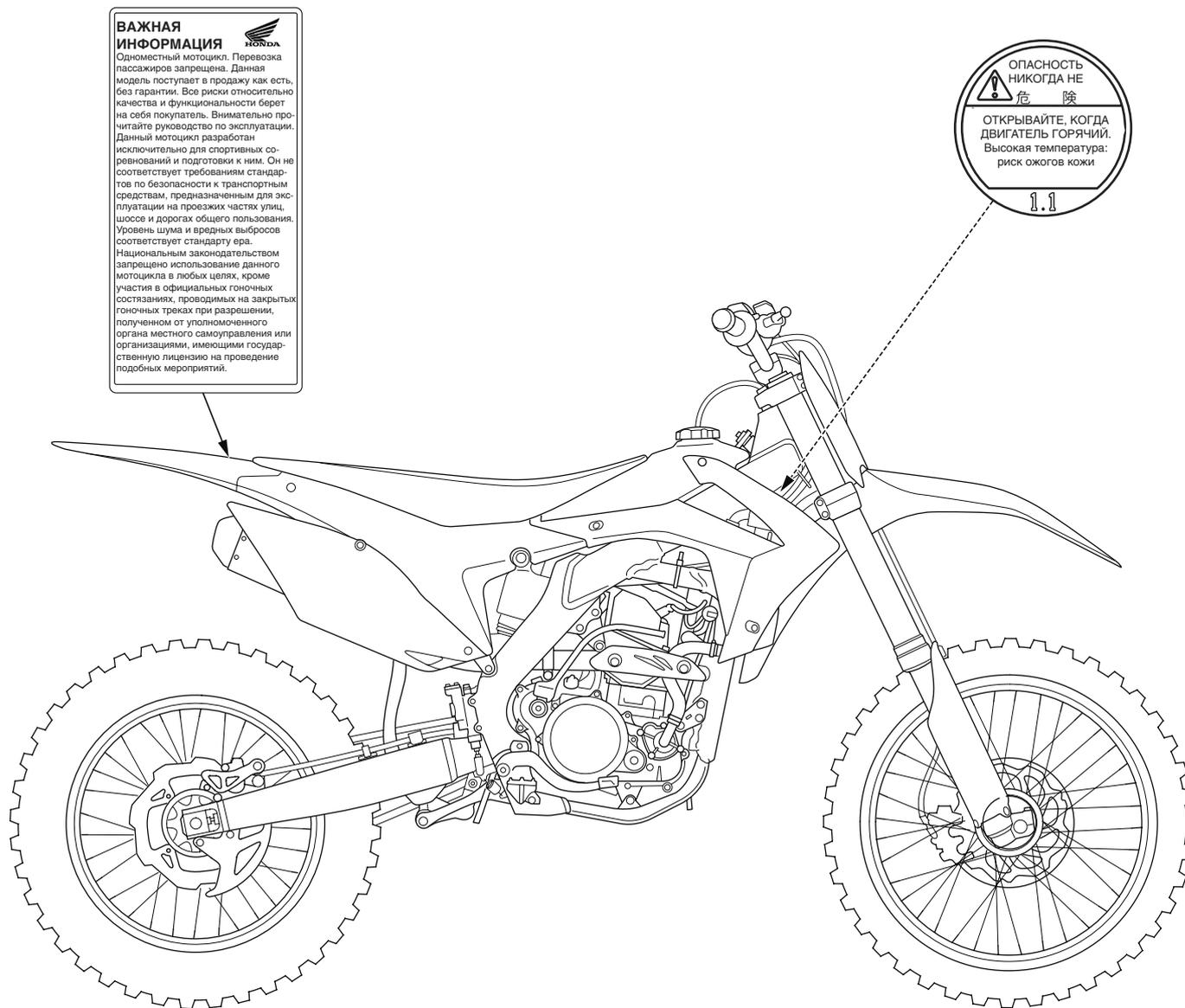




Таблички-предупреждения (тип U)

Внимательно прочитайте эти этикетки и не удаляйте их.

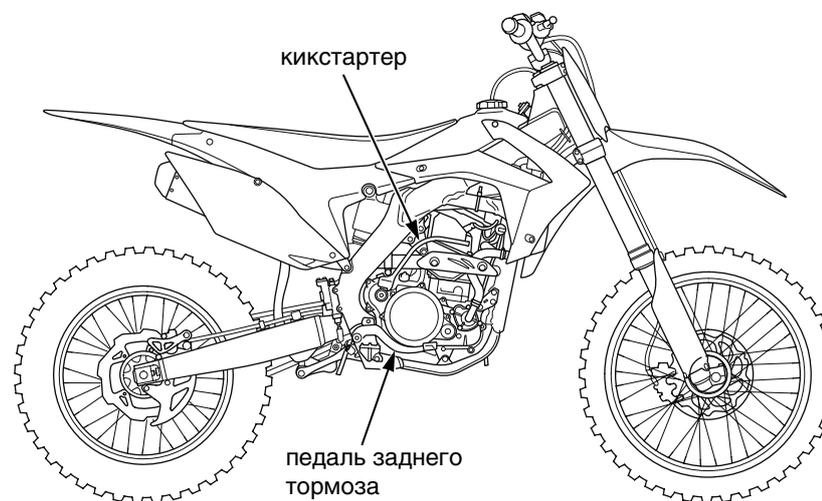
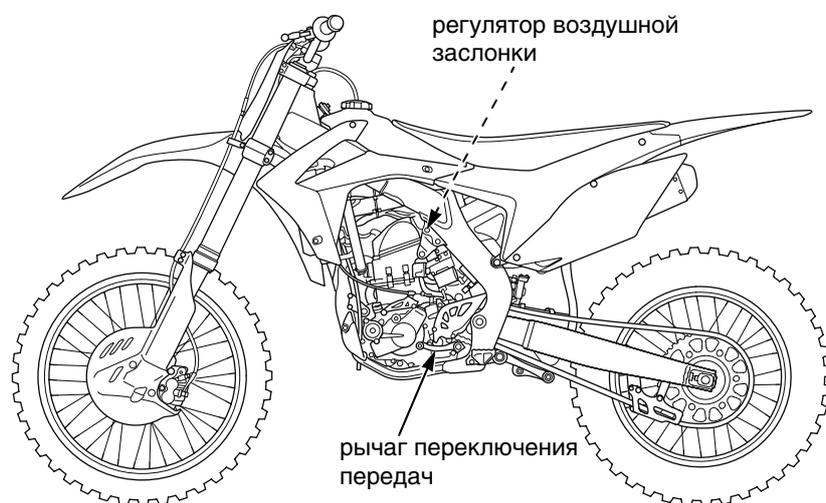
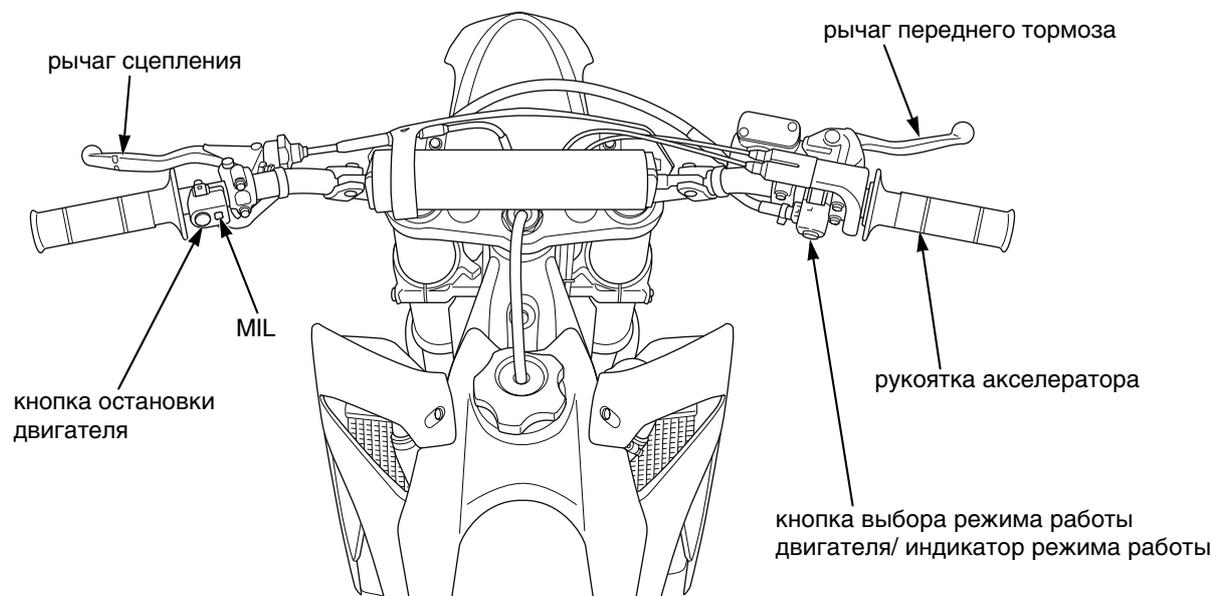
Если этикетка отклеилась или стала трудночитаемой, обратитесь к дилеру для замены.



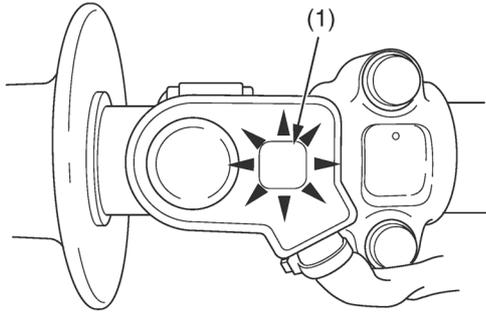
Внимательно ознакомьтесь с содержанием раздела перед началом эксплуатации. В данном разделе содержится информация о расположении основных органов управления мотоцикла CRF.

| | |
|-----------------------------------------|----|
| Расположение компонентов | 10 |
| MIL (индикатор неисправности) | 11 |
| Определение неисправностей по MIL | 11 |
| Текущие DTC/сохранённые DTC | 11 |
| Проверка электрических цепей | 12 |
| Индексы DTC | 13 |
| Индикатор режимов двигателя | 14 |

Расположение органов управления



Индикатор неисправности (1) информирует Вас в случае возникновения неисправностей с функционированием систем мотоцикла. Всегда следите, не работает ли индикатор.



(1) индикатор неисправности

Если индикатор мигает, это свидетельствует о появлении неисправности в системе программированного впрыска топлива (PGM-FI). Кроме того, он включается на непродолжительное время, когда Вы запускаете двигатель. Если он включается во время поездки, остановите мотоцикл и заглушите двигатель. Процедуры устранения возможных неполадок указаны в Инструкции по ремонту.

Если индикатор всегда остается выключенным, обратитесь к официальному дилеру Honda для диагностики системы.

Работа индикатора неисправности

Световые сигналы индикатора соответствуют коду неисправности. Электронный блок управления может определить неисправность, если двигатель работает со скоростью меньше, чем 5500 об/мин. Индикатор будет оставаться включенным, если частота вращения двигателя превышает 5500 об/мин.

Индикатор загорается долгими (1,2 сек.) или короткими (0,4 сек.) световыми сигналами. Один долгий сигнал соответствует десяти коротким. Например, если индикатор горит один раз длинным сигналом и два раза коротким, то код неисправности будет 12 (один долгий сигнал = 10 + 2 коротких).

Если электронный модуль управления сохраняет в памяти больше одного кода неисправности, индикатор будет отображать их в порядке от самого меньшего до самого большого.

Текущий/сохраненный код неисправности

Код неисправности отображается в зависимости от состояния неисправности:

- Если блок управления определил неисправность, индикатор начнет мигать после запуска двигателя.
- Если блок управления не определил неисправность, однако сохранил код предыдущей неисправности в памяти, индикатор не будет мигать. Описание процедуры восстановления кода из памяти блока управления содержится в Инструкции по ремонту.

Индикатор неисправности

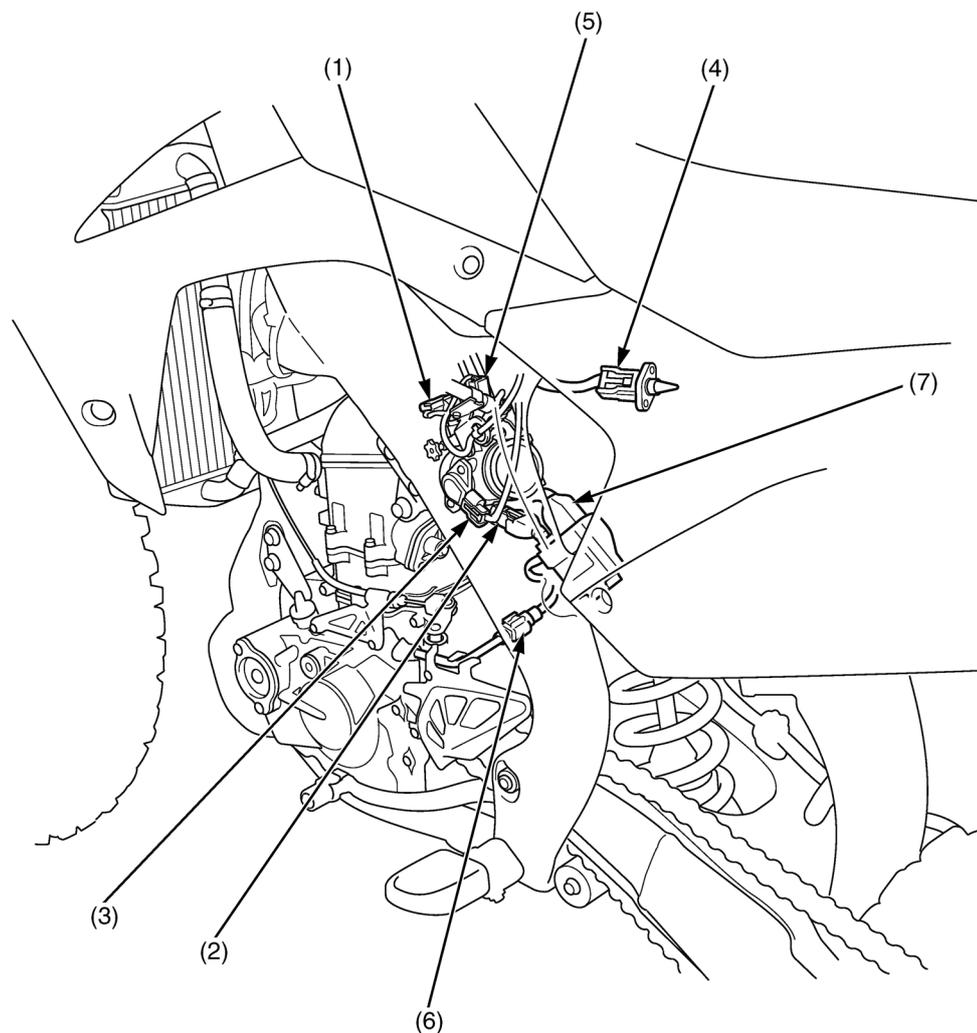
Проверка соединений

Всегда очищайте участок возле электронного блока управления и следите, чтобы на соединение не попала грязь.

Часто проблемы с системой PGM-FI (программированного впрыска топлива) возникают из-за плохо подсоединенных или корродированных концов соединений. Проверьте соединения следующих приборов и систем:

- (1) Коллекторного датчика абсолютного давления
- (2) Датчика температуры двигателя
- (3) Датчика положения дроссельной заслонки
- (4) Датчика температуры впускного воздуха
- (5) Инжектора
- (6) Датчика положения коленчатого вала (№1/№2)
- (7) Электронного блока управления двигателем

Помните, что данная процедура не решает всех проблем с системой PGM-FI.



Проверка кодов неисправности

Принцип работы индикатора неисправности приведен на стр. 11.

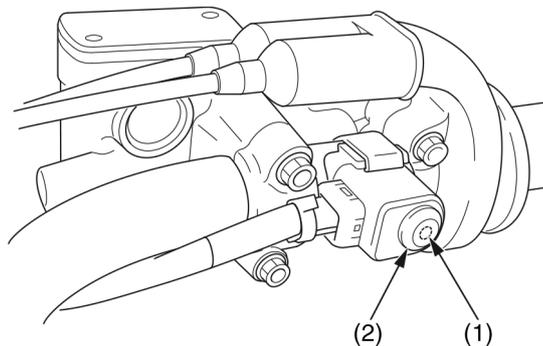
| код | проблема | признаки/предохранительная функция |
|-----|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Коллекторный датчик абсолютного давления — проблема с соединением | Снижены эксплуатационные показатели |
| 2 | Коллекторный датчик абсолютного давления — проблема с функционированием | Снижены эксплуатационные показатели |
| 7 | Датчик температуры двигателя — проблема с функционированием | Ухудшенный запуск двигателя при низкой температуре |
| 8 | Датчик положения дроссельной заслонки — проблема с соединением | Замедленное ускорение |
| 9 | Датчик температуры впускного воздуха — проблема с соединением | Двигатель работает нормально |
| 12 | Проблема с соединениями инжектора | <ul style="list-style-type: none"> • Двигатель не запускается • Инжектор, топливный насос и зажигание выключаются |
| 19 | Датчик положения коленчатого вала №1 — проблема с соединением | <ul style="list-style-type: none"> • Двигатель не запускается • Инжектор, топливный насос и зажигание выключаются |
| 69 | Датчик положения коленчатого вала №2 — проблема с соединением | <ul style="list-style-type: none"> • Двигатель не запускается • Инжектор, топливный насос и зажигание выключаются |

Если у Вас нет специальных инструментов и соответствующей квалификации, для проведения данных работ советуем Вам обращаться к официальному дилеру Honda. Коды 12, 19 и 69 невозможно проверить, поскольку двигатель невозможно запустить по причине неисправности.

Если двигатель не запускается, проверьте все соединения и/или найдите информацию по проблемам в системе PGMFI в *Инструкции по ремонту*.

Индикатор режима

Индикатор режима (1) находится в Кнопке выбора режима двигателя (2). Она должна гореть в течение нескольких секунд, а затем гаснет при запуске двигателя.



- (1) индикатор режима
- (2) кнопка выбора режима двигателя

Индикатор режима указывает на выбранный режим при нажатии кнопки режима двигателя. (стр. 136).

Если индикатор режима остается включенным или не загорается когда он должен, обратитесь к вашему дилеру проверить его.

Перед каждым, даже тренировочным заездом, Вы должны убедиться, что Вы и Ваш мотоцикл готовы к нему. Данный раздел поможет правильно подготовиться к заезду. В нем содержатся главные критерии оценки Вашей готовности, а также список контрольных проверок, которые нужно проводить каждый раз перед тем, как садиться на мотоцикл. Подробная информация о регулировке подвески, демпфера рулевого механизма и других компонентов содержится на стр. 135.

| | |
|------------------------------|----|
| Готовы ли Вы к заезду? | 16 |
| Готов ли Ваш мотоцикл? | 17 |
| Осмотр перед поездкой | 17 |

Готовы ли Вы к заезду?

Перед началом эксплуатации нового мотоцикла Honda CRF обязательно прочитайте данное Руководство. Обратите особое внимание на предупреждения об опасности и разберитесь в назначении и правилах использования всех органов управления.

Каждый раз перед заездом необходимо убедиться, что и Вы, и Ваш мотоцикл готовы к нему. Подробная информация о регулировке подвески, амортизатора рулевого механизма и других компонентов содержится в разделе «Регулировка для соревнований» (стр. 135).

Во время подготовки к соревнованиям или тренировке обязательно убедитесь, что:

-Вы находитесь в надлежащей физической форме, морально и психологически уравновешены, способны адекватно оценивать ситуацию и реагировать на все опасности.

-Вы более суток не употребляли алкоголь, медикаменты или любые другие вещества, которые могут повлиять на скорость реакции или способность адекватно оценивать ситуацию.

-У Вас есть сертифицированный мотошлем надлежащей конструкции, защита для глаз и другая мотоэкипировка. Вся мотоэкипировка находится в надлежащем состоянии.

Невозможно обеспечить полную защиту во время соревнований или тренировочных заездов, однако качественная и правильно подобранная мотоэкипировка способна существенно уменьшить риск получения травм.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Отсутствие шлема увеличивает риск тяжелой травмы или летального исхода в случае падения, столкновения или переворота мотоцикла. Во время управления мотоциклом Вы обязательно должны надевать мотошлем соответствующей конструкции, защитную одежду, защиту глаз и другую мотоэкипировку, предусмотренную правилами проведения соревнований или тренировок.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Неправильное обслуживание мотоцикла или его эксплуатация в ненадлежащем техническом состоянии увеличивает риск аварии с тяжелыми или смертельными последствиями.

Перед каждым заездом проводите контрольный осмотр мотоцикла и устраняйте все обнаруженные недостатки.

Осмотр перед поездкой

Перед каждым заездом необходимо проверить:

- Уровень моторного масла 54
- Состояние топливопровода 43
- Уровень охлаждающей жидкости 56
- Состояние системы охлаждения 57
- Состояние свечи зажигания: соответствующий тепловой коэффициент, отсутствие повреждений или углеродистых отложений, надежность контактов, и т.д. 69
- Воздушный фильтр 58
- Регулировку и свободный ход рычага сцепления 64
- Сапун (необходимость очистки) 60
- Подшипник рулевой колонки и связанные с ним части 122
- Работу дроссельной заслонки 62
- Шины (повреждения и давление) 112
- Состояние колесных спиц 111
- Колёсные ниппели (состояние) 111
- Работу передней и задней подвески 90, 91
- Работу переднего и заднего тормоза 107
- Прогиб и смазку приводной цепи 115, 116
- отсутствие повреждений и признаков износа роликов и направляющих приводной цепи 115, 116
- Надежность крепления выхлопной трубы и глушителя 118
- Надежность крепления всех деталей — болтов головки цилиндра, монтажных болтов/гаек двигателя, гаек колесных осей, крепежных болтов/ гаек руля, стяжных болтов траверсы вилки, контргайки регу-

лятора натяжения приводной цепи, направляющих деталей приводной цепи, электрические соединения, болта рычага кикстартера 162 – 164

- Индикатор неисправности 11

В данном разделе раздел содержится важная информация относительно основ управления мотоциклом, процедур запуска и остановки двигателя, а также полезные рекомендации относительно особенностей эксплуатации в период обкатки.

| | |
|------------------------------------|----|
| Важные предостережения | 20 |
| Запуск и остановка двигателя | 21 |
| Регулятор воздушной заслонки | 21 |
| Подготовка к запуску | 21 |
| Процедура запуска | 21 |
| Остановка двигателя | 22 |
| Обкатка | 23 |

Важные предостережения

Важные предостережения

Перед началом эксплуатации нового мотоцикла Honda CRF обязательно прочитайте «Меры обеспечения безопасности» на стр. 2 и предыдущий раздел «Перед поездкой».

Для собственной безопасности никогда не запусайте двигатель в помещении, например, в гараже. Выхлопные газы вашего CRF содержат ядовитый углерод угарный газ, который может быстро накапливаться в закрытом помещении и может вызвать болезнь или смерть.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Запуск двигателя в закрытом или даже частично закрытом помещении может вызвать быстрое накопление токсичного газа окиси углерода.

Вдыхание этого бесцветного газ без запаха может быстро привести к потере сознания и к смерти.

Запускайте двигатель только когда он находится в хорошо вентилируемом помещении или на открытом воздухе.

Запускайте двигатель мотоцикла в соответствии с нижеприведенной процедурой.

Вы можете также запустить двигатель с включенной передачей, удерживая рычаг сцепления, когда нажимаете рычаг кикстартера.

Регулятор воздушной заслонки

У регулятора воздушной заслонки две функции:

- Когда регулятор вытянут, он помогает запустить двигатель в холодную погоду.
- Когда регулятор вставлен на место, она выполняет функции регулировочного винта холостого хода. Информация о регулировке холостого хода приведена на стр. 65.

Подготовка к запуску

Убедитесь, что рычаг переключения передач находится в нейтральном положении.

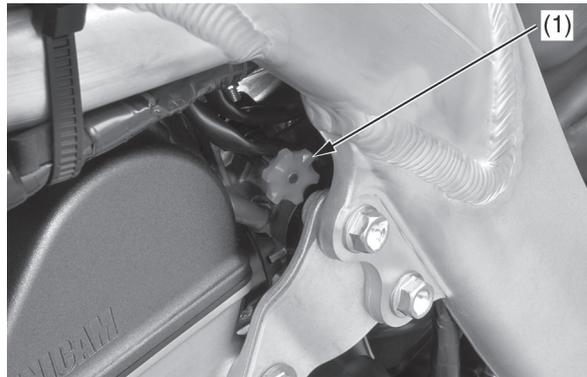
Процедура запуска

Неукоснительно соблюдайте процедуру запуска.

Перед запуском проверьте уровень моторного масла, трансмиссионного масла и охлаждающей жидкости. (стр. 54, 57, 58).

Запуск непрогретого двигателя

1. Переведите рычаг переключения передач на нейтраль.
2. Если температура воздуха ниже 35 °С, вытяните регулятор воздушной заслонки (1).



(1) регулятор воздушной заслонки

3. Закрыв дроссельную заслонку, резкими и продолжительными движениями нажимайте ногой на рычаг кикстартера.
4. Приблизительно через минуту после запуска двигателя вставьте регулятор воздушной заслонки внутрь до упора. Если холостой ход после запуска двигателя нестабилен, немного приоткройте дроссельную заслонку.

Запуск прогретого двигателя

1. Переведите рычаг переключения передач на нейтраль.
2. Запустите двигатель с помощью кикстартера. (Не трогайте рукоятку акселератора.)

Если двигатель тяжело запустить после того, как он заглох

1. Переведите рычаг переключения передач на нейтраль.
2. Откройте дроссельную заслонку и приблизительно 10 раз нажмите на рычаг кикстартера, чтобы удалить излишки топлива из цилиндра.
3. Запустите двигатель с помощью кикстартера. (Не трогайте рукоятку акселератора.)

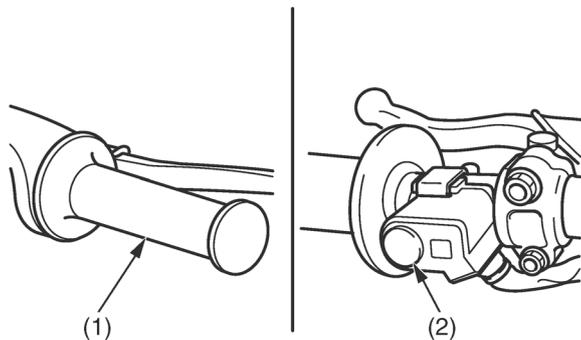
Резкая работа дроссельной заслонкой или работа двигателя на увеличенной частоте холостого хода более 5 минут может стать причиной повреждения покрытия выхлопной трубы и глушителя.

Запуск и остановка двигателя

Остановка двигателя

Остановка двигателя в нормальных условиях

1. Переведите рычаг переключения передач на нейтраль.
2. Немного поверните рукоятку акселератора (1) два или три раза, а потом отпустите ее.
3. Нажмите и удерживайте кнопку остановки двигателя, (2), пока двигатель окончательно не остановится.



(1) рукоятка акселератора

(2) кнопка остановки двигателя

Аварийная остановка двигателя

Чтобы срочно остановить двигатель в экстренной ситуации, нажмите на кнопку остановки двигателя.

Чтобы обеспечить длительную и надежную работу Вашего мотоцикла в будущем, будьте особенно внимательны к нему в первый день работы или в течение первых 25 км пробега.

Избегайте резких разгонов, интенсивного ускорения, и не трогайтесь с места с полностью открытой дроссельной заслонкой.

Указанные рекомендации нужно также соблюдать в течение аналогичного периода после:

- замены поршня;
- замена поршневых колец;
- замена цилиндра;
- замена коленчатого вала или его шатунов.

Соблюдение правил проведения технического обслуживания мотоцикла CRF является важным условием обеспечения безопасности. Кроме того, это позволяет увеличить срок службы мотоцикла, добиться максимальных рабочих характеристик, избежать поломок и получить максимальное удовольствие от вождения.

Данный раздел содержит информацию касательно регламента технического обслуживания мотоцикла CRF, а также подробные инструкции по выполнению операций по техническому обслуживанию. Данная информация призвана облегчить вам задачу поддержания мотоцикла в исправном состоянии. Кроме того, в данном разделе вы найдете важную информацию о мерах предосторожности, данные по горюче-смазочным материалам, а также рекомендации по уходу.

На данном мотоцикле применяется система электронного зажигания ISM, благодаря чему необходимость периодической регулировки угла опережения зажигания отпадает. При необходимости проверки угла опережения зажигания, обратитесь к руководству по ремонту.

Также можно приобрести опционный комплект инструментов. Обратитесь в отдел запасных частей официального дилера Honda.

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Перед тем, как приступить к техническому обслуживанию мотоцикла | |
| Важность технического обслуживания | 26 |
| Меры безопасности при проведении технического обслуживания | 27 |
| Важные меры предосторожности | 27 |
| Регламент технического обслуживания | 28 |
| Техническое обслуживание во время соревнований | 30 |
| Техническое обслуживание до и после соревнований | 34 |
| Техническое обслуживание вне соревнований и во время тренировочных заездов | 34 |
| Техническое обслуживание после состязаний | 36 |
| Подготовка к проведению технического обслуживания | |
| Расположение частей для обслуживания | 37 |
| Седло | 38 |
| Топливный бак | 39 |
| Подрамник | 42 |
| Операции по техническому обслуживанию | |
| Рабочие жидкости и фильтры | |
| Топливная система | 44 |
| Моторное масло | 53 |
| Трансмиссионное масло | 56 |
| Охлаждающая жидкость | 58 |
| Воздушный фильтр | 60 |
| Вентиляционная трубка картера | 62 |
| Двигатель | |
| Дроссельная заслонка | 63 |
| Частота холостого хода | 65 |
| Система сцепления | 66 |
| Свеча зажигания | 71 |

| | |
|-------------------------------------------------------------|-----|
| Зазоры клапанов | 72 |
| Поршень / поршневые кольца / поршневой палец | 81 |
| Шасси | |
| Подвеска | 91 |
| Осмотр передней подвески | 91 |
| Осмотр задней подвески | 92 |
| Разборка вилки | 93 |
| Рекомендованное амортизационное масло | 95 |
| Замена масла в правой вилке | 95 |
| Разборка правой вилки | 97 |
| Замена масла в амортизаторе | 99 |
| Сборка правой вилки | 101 |
| Замена масла в левой вилке | 104 |
| Установка вилки | 111 |
| Тормоза | 114 |
| Колеса | 118 |
| Шины и камеры | 119 |
| Приводная цепь | 121 |
| Выхлопная труба / глушитель | 124 |
| Амортизатор руля | 128 |
| Дополнительные процедуры по техническому обслуживанию | 131 |
| Уход за мотоциклом | 133 |

Важность технического обслуживания

Надлежащее состояние вашего мотоцикла является необходимым условием безопасности и максимальной эффективности во время соревнований. Наиболее важными составляющими ухода за мотоциклом являются контрольные проверки перед каждым заездом и своевременное техническое обслуживание, поскольку данный мотоцикл предназначен для соревнований в сложных условиях бездорожья.

Помните, что Вы несете ответственность за надлежащее состояние Вашего мотоцикла. Перед каждым заездом обязательно проводите контрольный осмотр мотоцикла и неукоснительно соблюдайте Регламент технического обслуживания.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Неправильное обслуживание мотоцикла или его эксплуатация в ненадлежащем техническом состоянии

увеличивает риск аварии с тяжелыми или смертельными последствиями.

Соблюдайте все указания по выполнению проверки и обслуживания, а также установленного регламента технического обслуживания, изложенного в данном Руководстве.

В данный раздел включены инструкции по выполнению важных операций технического обслуживания. Ниже приводятся наиболее важные предупреждения, относящиеся к безопасности.

Однако мы не можем предостеречь вас от любого возможного риска, который может возникнуть в связи с проведением технического обслуживания. Только вы сами можете решить, выполнять или не выполнять конкретную операцию.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Невозможность правильно и безопасно выполнить все указания по техническому обслуживанию может стать причиной серьезной травмы или гибели на дороге.

Всегда следуйте указаниям и предостережениям, содержащимся в данном Руководстве.

Важные предостережения

- Перед началом любых работ по обслуживанию или ремонту убедитесь, что двигатель остановлен. Это поможет избежать нескольких возможных рисков.

Оксид углерода, которая содержится в отработавших газах, обладает высокой токсичностью. Если вам требуется запустить двигатель, то это следует делать в условиях хорошей вентиляции.

Ожоги от контакта с горячими частями двигателя. Перед началом работ дайте двигателю и системе выпуска остыть.

Травмы, вызванные контактом с движущимися частями. Не запускайте двигатель, если это не требуется по инструкции для данной операции.

- Прочтите указания по выполнению работ перед тем как приступить к ним и убедитесь, что в наличии имеется необходимый инструмент и вы владеете соответствующими навыками.
- Чтобы исключить риск падения мотоцикла, устанавливайте его на твёрдой ровной поверхности, используя боковой упор или опору, предназначенную для проведения технического обслуживания.
- Будьте внимательны при работе с топливом, чтобы исключить риск возникновения возгорания или взрыва. Для очистки частей мотоцикла не применяйте бензин. Используйте только негорючий растворитель с высокой точкой воспламенения. Не приближайтесь с сигаретами и открытым пламенем к аккумуляторной батарее и элементам топливной системы.

Регламент технического обслуживания

Регламент технического обслуживания на следующей странице содержит полный список процедур, необходимых для поддержания надлежащего технического состояния Вашего мотоцикла.

Большинство этих процедур Вы можете выполнить собственноручно — они не требуют особых навыков и специальных инструментов. Порядок выполнения всех операций изложен в данном Руководстве. Другие работы, указанные в Регламенте технического обслуживания, являются более сложными — для их выполнения требуется наличие специальных инструментов и высокой квалификации. В целях безопасности такие работы должны выполняться специалистами сервисных станций официальных дилеров Honda. Описание каждой из этих работ содержится в Инструкции по ремонту. Поскольку Ваш мотоцикл не оборудован одометром, интервалы обслуживания в Регламенте указаны не в пройденных километрах, а в заездах и часах эксплуатации. Чтобы не пропустить очередное обслуживание, советуем Вам разработать удобный для себя способ учета количества заездов и часов эксплуатации.

Однако если Вы не уверены, что можете правильно выполнить ту или иную операцию, лучше обратиться на сервисную станцию официального дилера Honda. Помните, что персонал официальных дилеров Honda прошел специальную подготовку по обслуживанию многих систем, уникальных для Вашего мотоцикла, и имеет все необходимые детали и инструменты.

Перед началом технического обслуживания осуществляйте контрольный осмотр мотоцикла (стр. 17).

Список примечаний и условных обозначений в регламенте технического обслуживания:

Примечания:

1. Проводите очистку после каждого круга заезда, если он происходит в запыленной местности.
2. Проводите замену каждые 2 года. Замена должна производиться квалифицированным механиком — советуем обратиться на сервисную станцию Honda.
3. Замените после первого обкаточного заезда.
4. Проверьте после первого обкаточного заезда.
5. Замените трансмиссионное масло, когда проводите замену дисков и муфт сцепления.
6. Проводите замену каждый год.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ :

П: проверить, очистить, отрегулировать, смазать;
при необходимости заменить

О: очистить

З: заменить

Р: отрегулировать

М: смазать

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Выполните проверки перед поездкой (страница 17) для каждого запланированного периода обслуживания.

I - Проверить, очистить, отрегулировать, смазать, при необходимости заменить; O: Очистка; З: Замена; P: Регулировка; С: Смазка.

| Категория работ | Периодичность | Примечание | После каждого заезда или приблизительно 2,5 часов | После каждых 3 заездов или приблизительно 7,5 часов | После каждых 6 заездов или приблизительно 15 часов | После каждых 9 заездов или приблизительно 22,5 часов | После каждых 12 заездов или приблизительно 30 часов | см. стр. |
|-------------------------------------------|---------------|----------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------|
| Топливопровод | | (ПРИМЕЧАНИЕ 6) | П | | | | З | 43 |
| Фильтр топливного насоса | | (ПРИМЕЧАНИЕ 6) | | | | | З | 44, 45 |
| Рукоятка акселератора | | | П | | | | | 48 |
| Воздушный фильтр | | (ПРИМЕЧАНИЕ 1) | О | | | | | 64 |
| Вентиляционная трубка картера | | | П | | | | | 60 |
| Свеча зажигания | | | П | | | | | 62 |
| Зазоры клапанов | | (ПРИМЕЧАНИЕ 4) | | | П | | | 71 |
| Моторное масло | | (ПРИМЕЧАНИЕ 3) | П | | З | | | 72-80 |
| Масляный фильтр | | (ПРИМЕЧАНИЕ 3) | | | З | | | 53 |
| Частота холостого хода двигателя | | | П | | | | | 54 |
| Поршень и поршневые кольца | | | | | З | | | 65 |
| Поршневой палец | | | | | | | З | 81 |
| Трансмиссионное масло | | (ПРИМЕЧАНИЕ 5) | П | | З | | | 84 |
| Охлаждающая жидкость радиатора | | (ПРИМЕЧАНИЕ 2) | П | | | | | 56 |
| Система охлаждения | | | П | | | | | 58 |
| Приводная цепь | | | П, М | З | | | | 59 |
| Направляющие приводной цепи | | | П | | | | | 121-123 |
| Ролики приводной цепи | | | П | | | | | 121 |
| Ведущая звездочка | | | П | | | | | 122 |
| Ведомая звездочка | | | П | | | | | 123 |
| Тормозная жидкость | | (ПРИМЕЧАНИЕ 2) | П | | | | | 115 |
| Тормозные колодки | | | П | | | | | 117 |
| Тормозная система | | | П | | | | | 114 |
| Система сцепления | | (ПРИМЕЧАНИЕ 5) | П | | | | | 66 |
| Передаточные тросы органов управления | | | П, М | | | | | 131 |
| Выхлопная труба / глушитель | | | П | | | | | 124 |
| Подвеска | | | П | | | | | 91,92 |
| Задний маятник / крепление амортизатора | | | | М | | | | 33,92 |
| Гидравлическое масло (кроме амортизатора) | | (ПРИМЕЧАНИЕ 3) | | З | | | | 95,104,106,109 |
| Гидравлическое масло (в амортизаторе) | | | | | | З | | 97 |
| Болты, гайки, прочий крепеж | | | П | | | | | 132,166-168 |
| Колеса и шины | | | П | | | | | 118-120 |
| Подшипники рулевой колонки | | | | | | П | | 131 |

*Техобслуживание лучше доверить официальному дилеру HONDA.

Этот график технического обслуживания основывается на усредненном характере и стиле езды. Если мотоцикл подвергается тяжелому использованию, то он требует более частого обслуживания.

Примечания: 1. Очистите после каждой пыльной гонки.

2. Замените через каждые 2 года. Замена требует навыков механика.

3. Замените после первой обкаточной поездки.

4. Проверьте после первой обкаточной поездки.

5. Замените моторное масло, если диски и пластины сцепления заменяются.

6. Меняйте с интервалом в год.

Основы правильного обслуживания

Прежде чем обслуживать мотоцикл, установите его на равной твердой горизонтальной площадке на подставку для технического обслуживания или аналогичное устройство.

Затягивая болты, винты, гайки или другие нарезные крепления, начинайте с креплений большего диаметра или с внутренних креплений, и затягивайте их крест-накрест до нужного момента.

Используйте для обслуживания оригинальные запасные части Honda или их аналоги, определенные производителем.

Для очищения деталей нужно использовать негорючий растворитель (или растворитель с высокой температурой возгорания — например, керосин). Перед сборкой наносите смазку на все трущиеся поверхности, уплотнительные кольца, прокладки и уплотнители. Смазывайте детали путем нанесения смазки на поверхности или заполнения пустот, согласно указаниям данного Руководства.

Каждый раз после полной или частичной разборки двигателя обязательно заменяйте все прокладки, уплотнители, шплинты, зажимные и стопорные кольца и т.д. новыми. После сборки двигателя тщательно проверьте установку и функционирование всех его компонентов.

Осмотр перед поездкой:

Список всех узлов и компонентов, которые подлежат проверке перед каждым заездом, находится в разделе «Осмотр перед поездкой» на стр. 17.

Давление воздуха левой вилки

Установить давление воздуха левой вилки в указанном диапазоне (стр. 138).

Свеча зажигания

Применение некоторых типов свечей зажигания нерезисторного типа может вызвать неисправность системы зажигания. Чтобы не ошибиться при выборе свечей зажигания, следуйте рекомендациям данного руководства относительно рекомендованного теплового ряда и зазора между электродами. Замена производится в соответствии с регламентом технического обслуживания (стр. 28).

Моторное масло и масляный фильтр

Для обеспечения максимальной продолжительности службы поршня, цилиндра и коленчатого вала необходимо регулярно и как можно чаще производить замену моторного масла. Также для обеспечения максимального срока службы двигателя рекомендуется заменять масляный фильтр. Частая замена будет способствовать сохранению стабильных характеристик работы двигателя. (стр. 54).

Колпачок свечи зажигания

Во избежание отсоединения или проникновения воды оберните наконечник свечи зажигания небольшим пластиковым пакетом.

Трансмиссионное масло

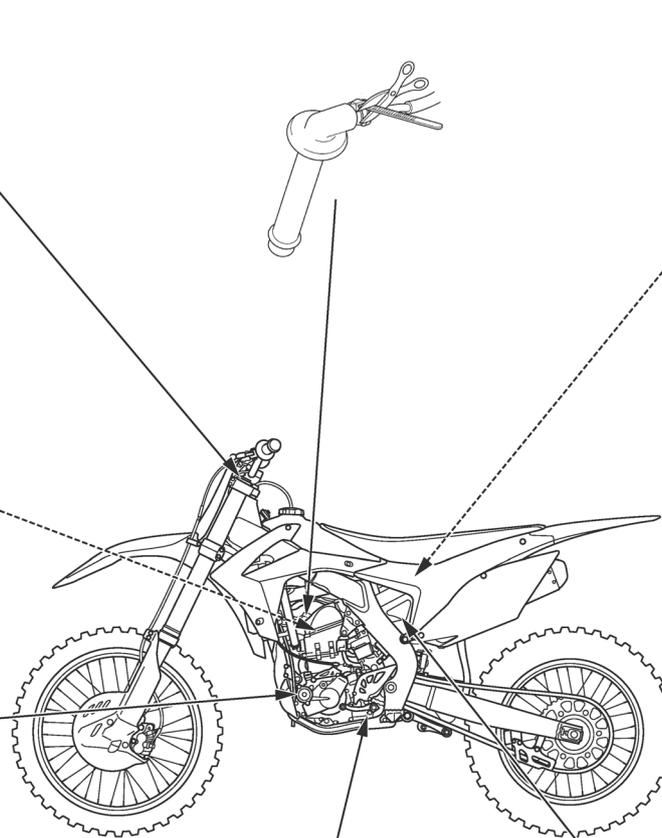
Для обеспечения максимальной продолжительности службы трансмиссии и сцепления необходимо регулярно производить замену трансмиссионного масла. Частая замена масла позволит обеспечить бесперебойную работу механизмов переключения передач и сцепления (стр. 57).

Воздушный фильтр

Необходимо регулярно производить чистку и смазку воздухоочистителя, поскольку характеристики двигателя напрямую зависят от количества воздуха, подаваемого в цилиндры. Ухудшение очистки воздуха вследствие загрязнения воздухоочистителя и попадание грязи в двигатель может привести к снижению характеристик двигателя и срока его службы. При проведении технического обслуживания необходимо внимательно осматривать воздухоочиститель на предмет наличия порывов и целостности швов. Храните в запечатанном пластиковом пакете смазанный и готовый к установке запасной фильтрующий элемент. Езда в условиях повышенной пыльности может потребовать необходимости обслуживания или замены его на заблаговременно подготовленный фильтр в перерывах между заездами. Избегайте нанесения чрезмерного количества смазки. Фильтр должен быть смазан надлежащим образом, в то же время излишняя смазка может привести к переобогащению топливовоздушной смеси, что будет выражаться в нарушении работы двигателя на холостых и низких оборотах. Следуйте инструкциям, приведенным в разделе, посвященном техническому обслуживанию. Для смазки используйте смазочное масло для поролоновых фильтрующих элементов Honda или эквивалентное. Обязательно наносите смазку на поверхности воздухоочистителя, контактирующие с фильтрующим элементом. Используйте белую литиевую смазку Honda либо эквивалентное средство, поскольку она позволяет легко выявлять факт проникновения грязи через уплотнение (стр. 51). Используйте оригинальный фильтрующий элемент Honda или эквивалентный ему, предназначенный для данной модели мотоцикла. Использование фильтрующего элемента, не предназначенного для данной модели или плохого качества, может привести к ускоренному износу двигателя или снизить эффективность его работы.

Воздушный фильтр Прокладка кожуха

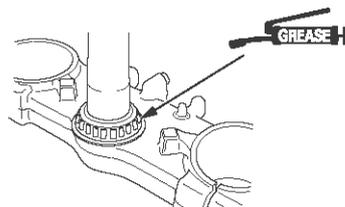
Если имеются сомнения в герметичности прокладки, необходимо демонтировать прокладку воздухоочистителя и обеспечить ее прилегание к кожуху воздухоочистителя с помощью герметика или эквивалентным средством. Регулярно осматривайте воздухоочиститель и впускную систему двигателя на предмет их повреждения или проникновению загрязнений.



Основы правильного обслуживания

Подшипники рулевой колонки

Периодически очищайте, осматривайте и смазывайте подшипники рулевой колонки — особенно если мотоцикл часто контактирует с водой, грязью или пылью. Применяйте универсальную смазку на основе мочевины для высоких температур и давления (например: EXCELITE EP2 производства KYODO YUSHI (Япония) или их аналоги.



Передние амортизаторы: состояние

/амортизационная жидкость

Регулярно разбирайте, очищайте и проверяйте переднюю вилку, а так-же меняйте амортизационную жидкость. Загрязнение жидкости мелкими частицами металла в процессе нормальной работы вилки и обычная отработка жидкости ухудшает функциональность передней подвески. Описание процедуры замены содержится в Руководстве по обслуживанию.

Руководство:

За исключением типа U:

Используйте только Cushion Oil SS-19.

Для типа U:

Используйте только Honda Ultra Cushion Oil SPECIAL IV.

Вилка масло содержит специальные добавки для обеспечения максимальной производительности передней подвески вашего мотоцикла.

Колесные спицы

После нескольких первых заездов регулярно проверяйте натяжку спиц. Поскольку в данный период проходит взаимная приработка спиц, их гаек и монтажных отверстий в ободе колеса, время от времени подтягивайте спицы. После этого они должны хорошо держать натяжение, но, тем не менее, график обслуживания должен включать регулярную проверку натяжки спиц как часть проверки общего состояния колес (стр. 118).

Гайки, болты, и прочий крепеж

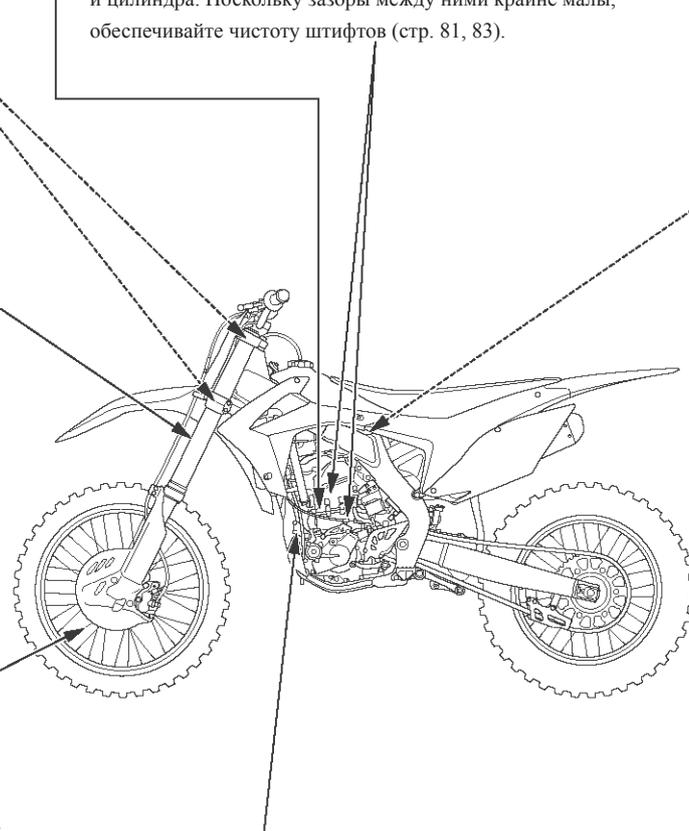
Фиксация важных резьбовых соединений специальным клеем придает большую надежность и безопасность. Выкрутите гайки, очистите резьбу гаек и болтов, нанесите на нее средство Honda Thread Lock или его аналог, и затяните до нужного момента.

Прокладки

После разборки компонентов мотоцикла необходимо заменять все прокладки на новые.

Цилиндр двигателя / головка цилиндра

Для предотвращения коррозии вследствие контакта разнородных металлов смазывайте монтажные штифты головки и цилиндра. Поскольку зазоры между ними крайне малы, обеспечивайте чистоту штифтов (стр. 81, 83).



Крепежные болты и гайки двигателя

Убедитесь, что все крепежные болты и гайки двигателя затянуты до требуемого момента. Для полной уверенности, прежде чем затягивать гайки, выкрутите их, очистите резьбу, и нанесите на нее средство Honda Thread Lock или его аналог.

Топливопровод

Прочитайте раздел «Топливопровод» на стр. 44. Проверьте трубку топливопровода на предмет износа, повреждений и протекания. Меняйте трубку каждый год.

Рама

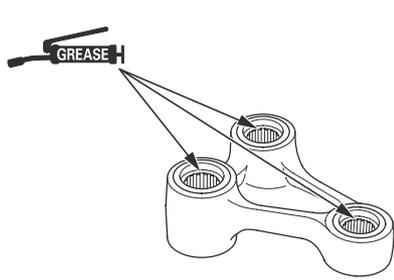
Поскольку мотоцикл Honda CRF предназначен для эксплуатации в условиях повышенных нагрузок, не следует недооценивать важность ухода за его рамой в ходе технического обслуживания. Регулярно и тщательно проверяйте состояние всех элементов рамы мотоцикла на предмет трещин или любых других повреждений. Это может уберечь Вас от опасности во время гонок или тренировок.

Электрические контакты

Чтобы снизить риск разъединения, короткого замыкания или коррозии разъемов, очистите их и обмотайте изолянтной. Для дополнительной защиты от коррозии нанесите на все штекеры диэлектрическую смазку Honda.

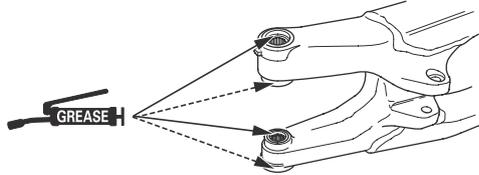
Смазка компонентов подвески

Для поддержания надлежащего состояния подвески и минимизации износа ее компонентов нужно разбирать, очищать, проверять и смазывать все шарнирные соединения [А] подвески через каждые 7,5 часов эксплуатации. Используйте смазку на основе дисульфида молибдена (более 3%).



Смазка шарниров маятника

Осмотрите, очистите и смажьте шарниры маятника [Б] смазкой на основе дисульфида молибдена (более 3%). Поддерживайте пылезащитные прокладки в надлежащем состоянии.



Маятник

Не пытайтесь применять сварку или ремонтировать поврежденный маятник. Сварка ослабляет прочность конструкции.

Подножки

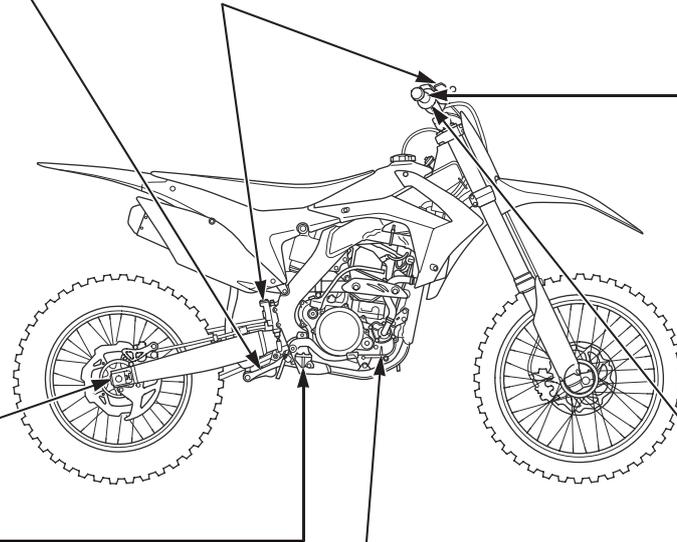
Вы можете восстановить изношенные зубцы подножек, отшлифовав канавки трехгранным напильником. Помните, что слишком острые зубцы приводят к износу подошв обуви. Заточивайте только острия зубцов — глубокие канавки ослабляют конструкцию. Убедитесь, что подножки свободно двигаются, а крепежные шпильки шарнирных соединений находятся в надлежащем состоянии.



Тормоза

Читайте раздел «Тормозные колодки» данного Руководства (стр. 117). Тормозные суппорты: проверяйте свободное перемещение переднего и заднего суппортов вдоль пальцев суппортов и корпусов суппортов. Регулярно проверяйте толщину тормозных колодок и заменяйте их, если они стерлись до минимальной толщины. Если эффективность торможения уменьшается вследствие перегрева колодок, проверьте их на предмет повреждения или деформации и, при необходимости, замените. Тормозная жидкость: Процедура замены приведена в Руководстве по ремонту.

Меняйте тормозную жидкость каждые 2 года. Жидкость нужно менять чаще, если мотоцикл эксплуатируется в условиях чрезмерных нагрузок. Интенсивное торможение служит причиной перегрева жидкости, что приводит к ухудшению ее свойств. Условия движения, которые предусматривают частое торможение (например, трасса в густом лесу), сокращают срок годности тормозной жидкости.



Отверстие для проверки утечки

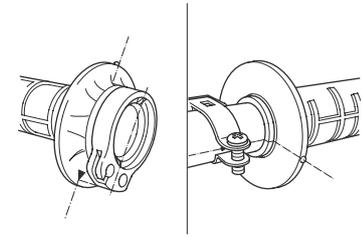
После каждой гонки провного отверстия для проверки утечки, расположенного под кожухом водяного насоса. При необходимости удалите загрязнения или песок. Убедитесь в том, что уплотнитель не протекает. Если из отверстия вытекает вода, замените уплотнитель. Если вытекает масло, замените сальник. Убедитесь, что охлаждающая жидкость не вытекает в большом количестве во время работы двигателя. Протечка небольшого количества охлаждающей жидкости из отверстия — вполне нормальное явление. Если из отверстия вытекает масло, это означает, что сальник поврежден. Процедура замены уплотнителей и сальников приведена в Руководстве по ремонту. Уплотнитель и сальник следует менять одновременно.

Руль

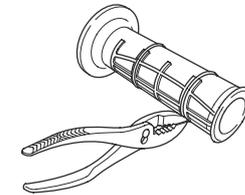
При замене рукояток используйте специальный герметик Hand Grip Cement или его аналоги. Описание процедуры замены содержится в Руководстве по ремонту.

Рукоятки

Рукоятка акселератора: Расположите контрольную отметку на рукоятке напротив отметки на трубке руля. Левая рукоятка: Расположите отметку «Δ» на левой рукоятке руля напротив отметки на руле.



Для большей безопасности можно дополнительно зафиксировать рукоятки тросиками. Располагайте скрученные концы тросиков как можно дальше от ладоней, загните их и прижмите к поверхностям рукояток, чтобы они не цеплялись за перчатки.



Механизм управления акселератором

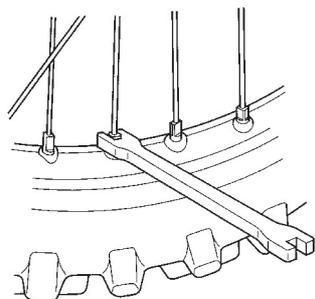
Через каждые несколько поездок разберите механизм управления акселератором, очищайте внутреннюю часть рукоятки акселератора и рукоятку руля, нанося на них тонкий слой смазки. Внимательно осматривайте трос на предмет наличия перегибов и повреждений, способных помешать функционированию системы. Поверните руль от упора до упора, чтобы проверить свободное функционирование троса во всех положениях.

Обслуживание до и после соревнований

Между заездами

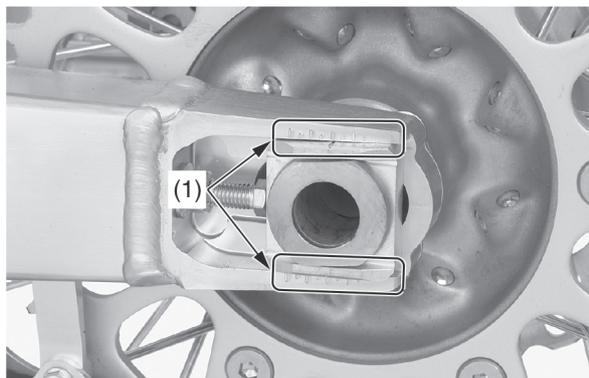
После тренировки или между заездами гонок у Вас есть возможность провести дополнительные проверки и регулировки.

- Вычистите всю грязь из-под щитков и обтекателей, с колес, деталей подвески, руля, органов управления и подножек. Для этого подойдет жесткая нейлоновая щетка.
- Проверьте давление воздуха в обеих шинах.



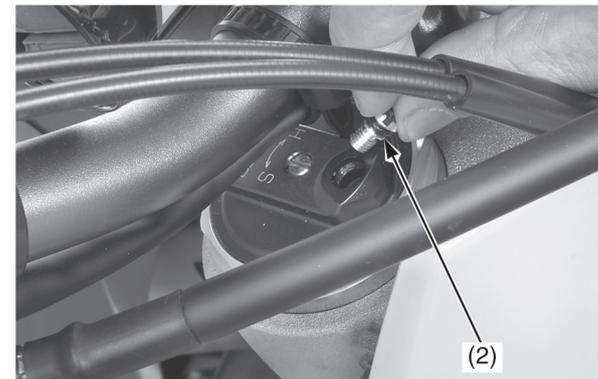
- Проверьте затяжку спиц и гаек колес.
 - Проверьте надежность затяжки болтов и гаек звездочек.
 - С помощью жесткой щетки проведите чистку боковых поверхностей приводной цепи. При необходимости смажьте цепь и отрегулируйте ее прогиб.
- Обязательно выключите двигатель перед выполнением любых работ по техническому обслуживанию. Иначе Вы можете получить тяжелые травмы!

- После регулировки прогиба приводной цепи необходимо убедиться в том, что отметки (1) регуляторов натяжения расположены на одном уровне с обеих сторон колеса. Это обеспечивает правильное расположение заднего колеса и, таким образом, максимальную эффективность торможения. Кроме того, правильное расположение заднего колеса увеличивает срок эксплуатации тормозных колодок.



(1) контрольные отметки регулятора натяжения цепи

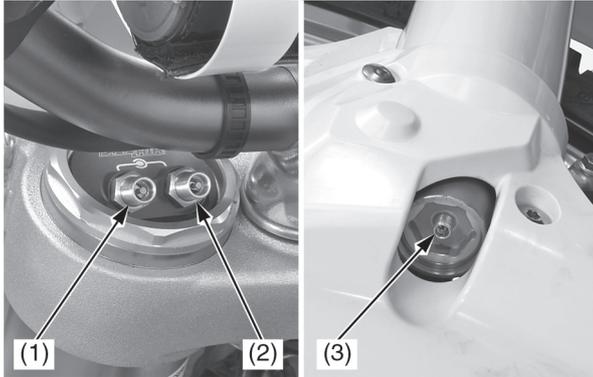
- Приподнимите переднее колесо над землей и с помощью винтов (2) сбросьте излишнее давление (сверх атмосферного: 0 кПа в трубах вилки. Это давление образуется в процессе езды в результате нормальной работы вилки. (Если мотоцикл эксплуатируется на большой высоте над уровнем моря, то по мере увеличения высоты давление в вилке будет расти).



(2) винт сброса давления

- Приподнимите переднее колесо над землей и отрегулируйте давления воздуха. Для получения дополнительной информации по регулировке давления воздуха, обратитесь к странице 138.

Левая вилка:



- (1) клапан внутренней камеры
 (2) клапан наружной камеры
 (3) клапан балансирующей камеры

При регулировке давления воздуха левой вилки, отрегулируйте давление внутренней камеры, затем давление внешней воздушной камеры, и, наконец, балансирующей воздушной камеры.

При сбросе давления балансирующей камеры возможно небольшое распыливание масла из воздушного клапана, это нормально. Это не повлияет на характеристики вилки.

Рекомендуемые настройки левого пера

КПа

| | Внутренняя камера | Наружная камера | Балансирующая камера |
|---------------|-------------------|-----------------|----------------------|
| Мягко | 1,025 | 70 | 1,025 |
| Стандартно | 1,075 | 80 | 1,075 |
| Средне-жестко | 1,125 | 90 | 1,125 |
| Жестко | 1,175 | 100 | 1,175 |
| | | | |

В процессе установки давления воздуха в левом пере на рекомендуемые значения, используйте стандартные настройки регуляторов усилий сжатия и отбоя.

Давление воздуха левой вилки

| | Внутренняя камера | Наружная камера | Балансирующая камера |
|----------|-------------------|-----------------|----------------------|
| Минимум | 975 | 60 | 900 |
| Максимум | 1,175 | 100 | 1,300 |

Не устанавливайте давление в пере ниже минимального расчетного значения или выше максимального расчетного значения.

Обслуживание до и после соревнований

После последнего заезда

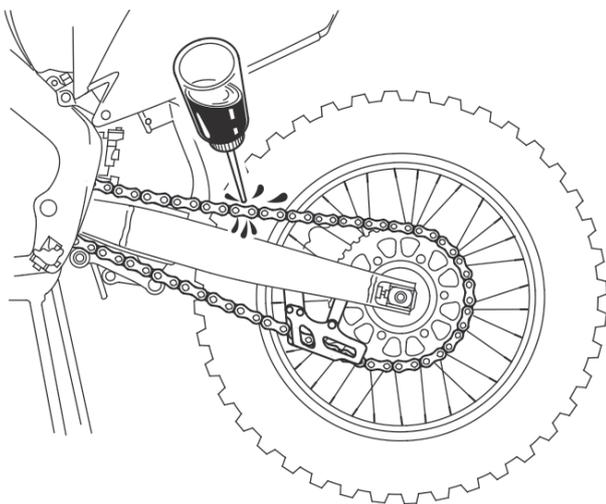
Чтобы как можно дольше поддерживать мотоцикл в наилучшем техническом состоянии, крайне важно разработать последовательный график обслуживания и неукоснительно соблюдать его. Лучшее время для начала очередного цикла обслуживания — сразу после завершения соревнований.

Смазка после гонки

Тонким слоем нанесите противокоррозионную смазку на ведущую звездочку и все стальные детали шасси или двигателя в тех местах, где стерлась краска.

Это поможет предотвратить коррозию внешних металлических поверхностей. Наносите больше смазки, если гонка происходила в непогоду или в заболоченной местности. Будьте внимательны, чтобы смазка не попала на тормозные колодки или диски.

Будьте осторожны, чтобы не прищемить пальцы между приводной цепью и звездочкой. Очистите и смажьте приводную цепь (стр. 122, 123). Прежде чем смазывать цепь, убедитесь, что она сухая и чистая.



Обычная очистка

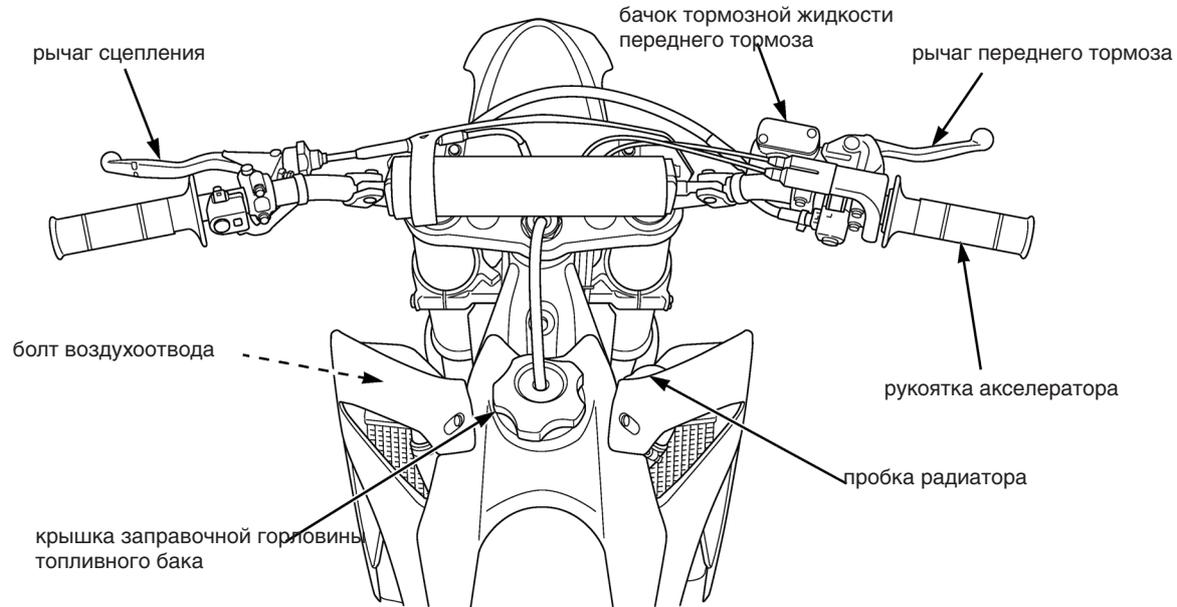
Если загрязнения мотоцикла незначительные, то можно очистить его вручную с помощью жесткой нейлоновой щетки и ветоши. Будьте осторожны, чтобы не прищемить пальцы между приводной цепью и звездочкой.

Практически в любом хозяйственном или универсальном магазине представлен большой выбор недорогих щеток. Выбирая щетку, помните, что ей нужно будет удалять грязь из труднодоступных мест. Не используйте жесткие щетки для очистки пластиковых или резиновых поверхностей.

Если мотоцикл во время поездки подвергся воздействию морского воздуха или соленой воды, как можно скорее сполосните его пресной водой, высушите и нанесите аэрозольную смазку на металлические части.

В случае мытья мотоцикла или применения моющих средств воспользуйтесь рекомендациями раздела «Очистка и мойка мотоцикла» (стр. 133).

РАСПОЛОЖЕНИЕ ЧАСТЕЙ И МЕХАНИЗМОВ

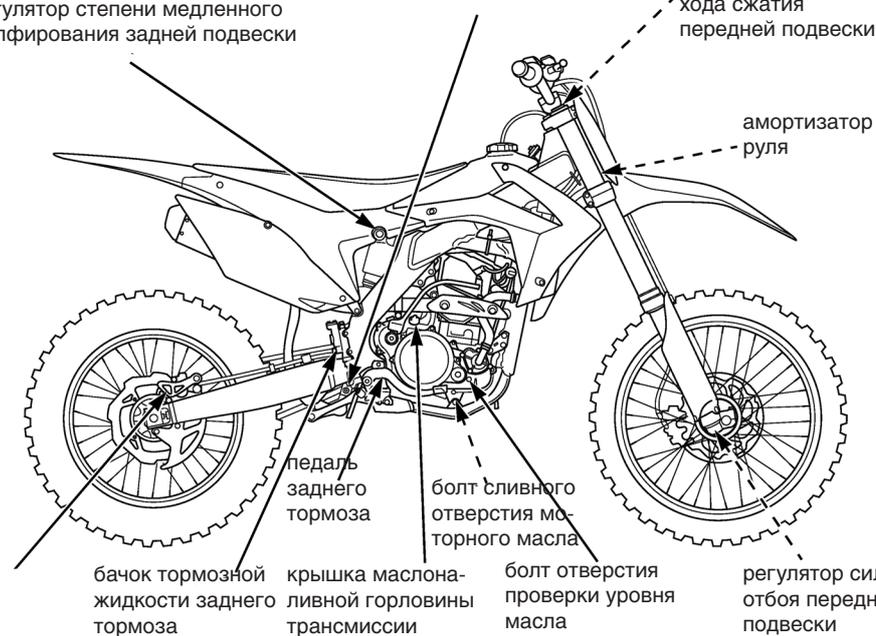
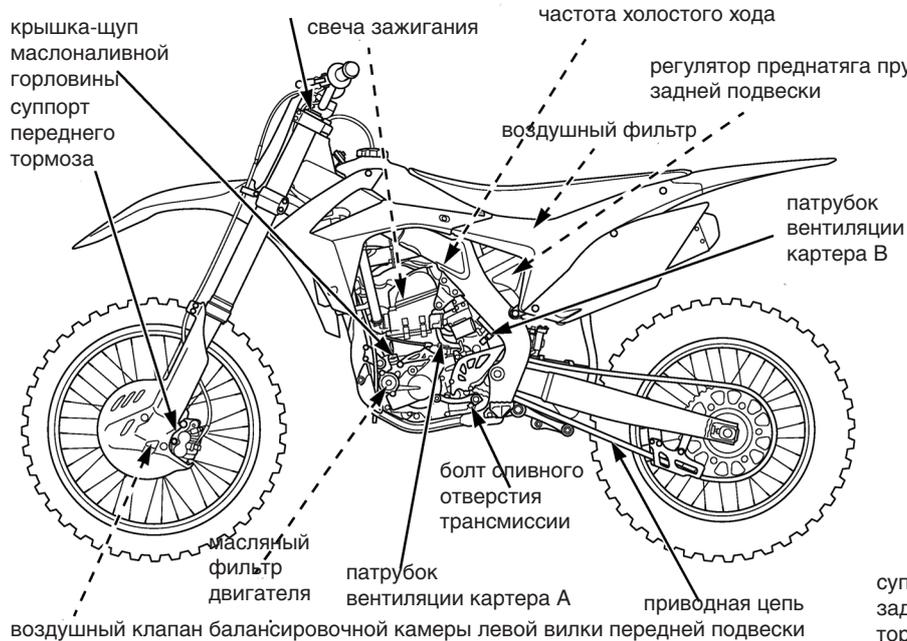


- воздушный клапан внутренней камеры левой вилки передней подвески
- воздушный клапан внешней камеры левой вилки передней подвески

- регулятор степени быстрого демпфирования задней подвески
- регулятор степени медленного демпфирования задней подвески

регулятор степени отбоя передней подвески

регулятор силы демпфирования хода сжатия передней подвески

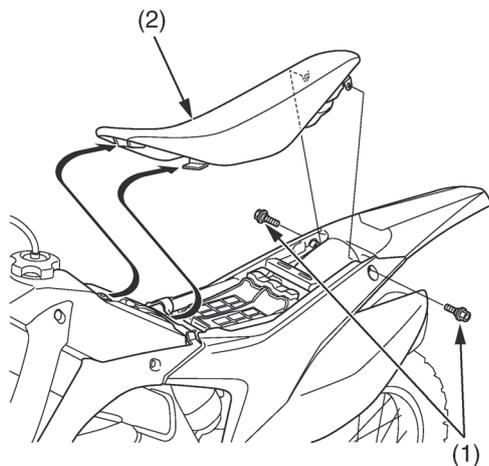


Седло

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Снятие седла:

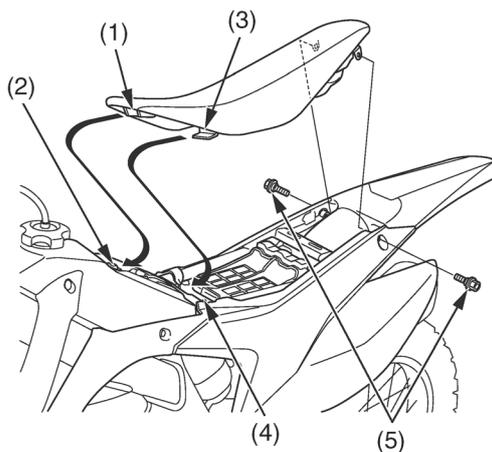
1. Выкрутите крепежные болты (1).
2. Снимите седло (2), потянув его назад.



- (1) крепежные болты
- (2) седло

Установка седла:

1. Установите седло на место, совместив передний выступ (1) с кронштейном седла (2), а задний выступ (3) с углублением на раме (4).
2. Закрутите крепежные болты (5) и затяните их до требуемого момента:
26 Н·м (2,7 кгс·м).

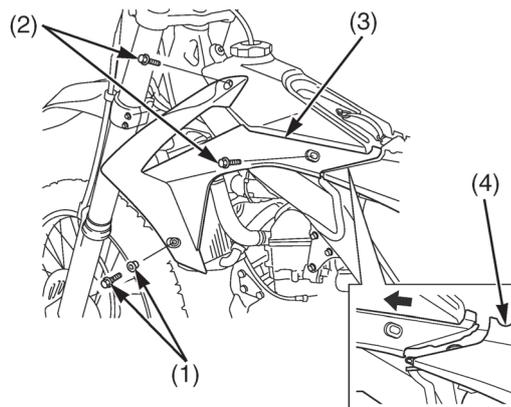


- (1) передний выступ
- (2) кронштейн седла
- (3) задний выступ
- (4) углубление на раме
- (5) крепежные болты

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Снятие топливного бака:

1. Снимите седло (стр. 38).
2. С обеих сторон выкрутите болты «А» с манжетами (1), удерживающие боковые кожухи.
3. Выкрутите болты «В» (2).
4. Потяните кожухи (3) вперед, чтобы отделить их от защитных панелей (4) воздушного фильтра.

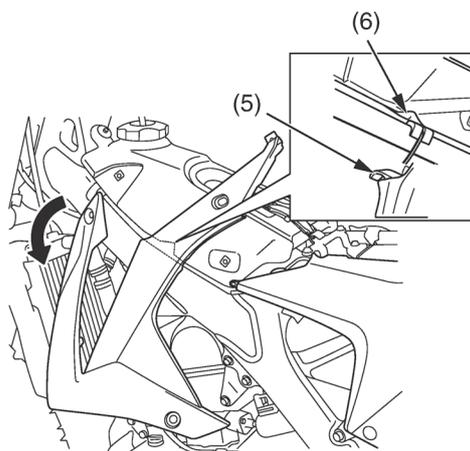


- (1) болты «А» с манжетами
- (2) болты «В»
- (3) кожухи
- (4) защитные панели

5. Сдвиньте кожухи, установив крючки (5) в углубления (6) на топливном баке.

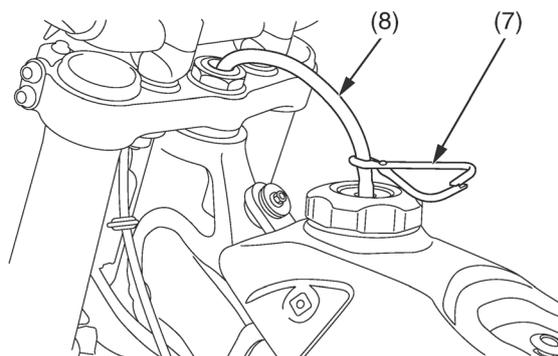
6. Снимите кожухи, повернув их, как показано на схеме.

Правый и левый кожухи могут быть удалены таким же способом.



- (5) крючок
- (6) углубление

7. Установите и зафиксируйте хомут (7) на вентиляционном патрубке (8).

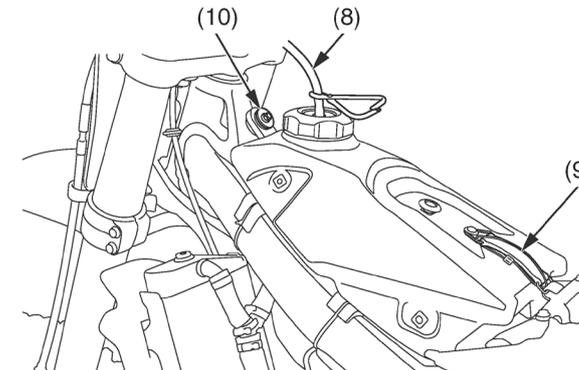


- (7) хомут
- (8) вентиляционный патрубок

8. Извлеките вентиляционный патрубок (8) бака из осевой гайки рулевой колонки.

9. Снимите ремень топливного бака (9).

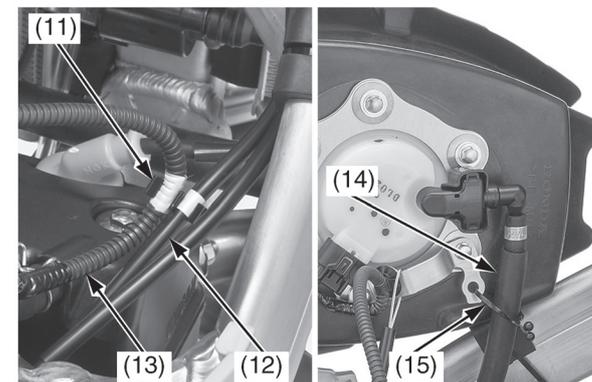
10. Выкрутите болт с манжетом (10).



- (8) вентиляционный патрубок
- (9) ремень топливного бака
- (10) болт топливного бака с манжетом

11. Отсоедините хомут А (11) троса дроссельной заслонки (12) и шланг топливного насоса (13).

12. Отцепите шланг подачи топлива (14) от хомута В (15).



- (11) хомут А
- (12) трос дроссельной заслонки
- (13) шланг топливного насоса
- (14) шланг подачи топлива
- (15) хомут В

Топливный бак

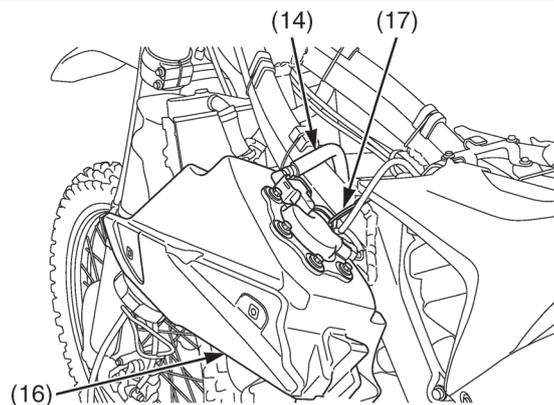
13. Достаньте топливный бак (16) и повесьте его с левой стороны рамы. Убедитесь, что на держателе топливного бака (17) нет признаков износа, перегибов или повреждений.

Следите, чтобы топливный бак висел на держателе, а не на шланге подачи топлива (14).

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

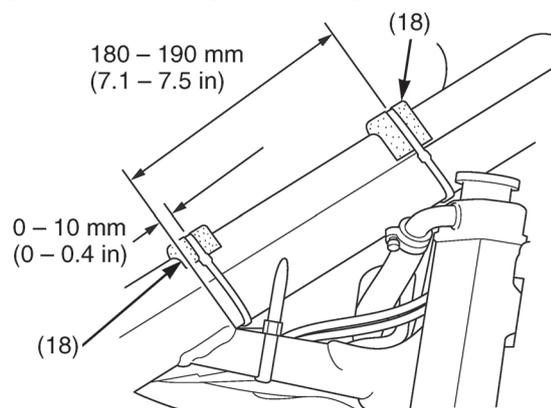
Бензин является легковоспламеняющейся и взрывоопасной жидкостью. При неосторожном обращении с бензином Вы можете получить серьезные ожоги и травмы.

- Выключите двигатель, держитесь подальше от источников пламени, тепла или искр.
- Заправляйте топливный бак только на улице.
- Немедленно вытирайте брызги и подтеки бензина.



- (17) держатель топливного бака
(16) топливный бак
(14) шланг подачи топлива

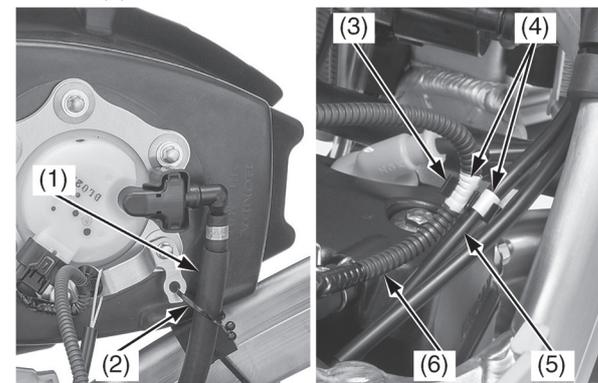
14. Проверьте правильность расположения бака относительно рамы и, при необходимости, отрегулируйте положение резиновых прокладок (18).



- (18) резиновые прокладки

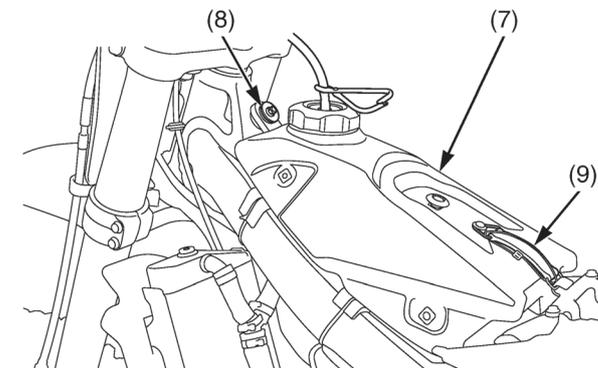
Установка

1. Установите шланг подачи топлива (1) к хомуту В (2).
2. Установите хомут А (3) на белой ленте (4) троса дроссельной заслонки (5) и шланга топливного насоса (6).



- (1) шланг подачи топлива
(2) хомут В
(3) хомут А
(4) белая лента
(5) трос дроссельной заслонки
(6) шланг топливного насоса

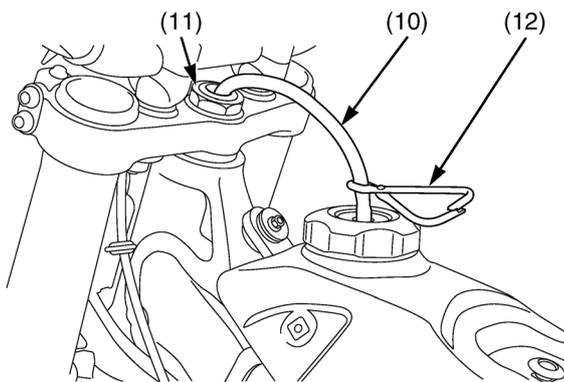
3. Установите топливный бак (7) на раме.
4. Установите втулку и болт топливного бака (8).
5. Наденьте ремень топливного бака (9).



- (7) топливный бак
(8) болт с манжетой
(9) ремень топливного бака

6. Вставьте вентиляционный патрубок (10) в осевую гайку (11) рулевой колонки.

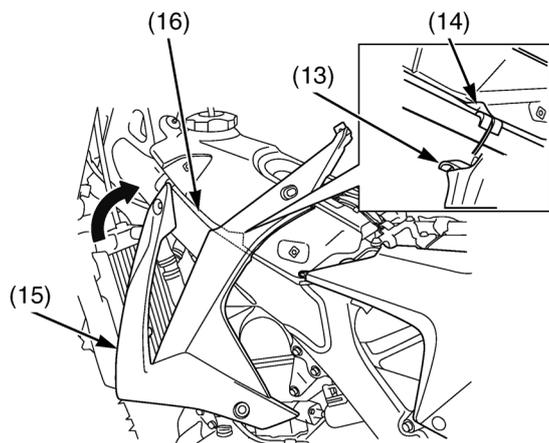
7. Снимите хомут (12) с вентиляционного патрубка.



(10) вентиляционный патрубок
(11) осевая гайка рулевой колонки
(12) хомут

8. Установите кожухи, вставив крючки (13) в углубления (14) топливного бака.

9. Поверните кожухи (15) и закрепите их на раме (16).

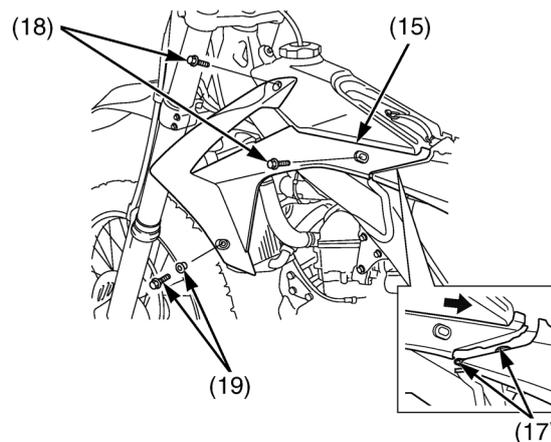


(13) крючок
(14) углубление
(15) кожух
(16) рама

10. Сдвиньте кожухи (15) назад, чтобы соединить их выступы (17) со скобами панелей воздушного фильтра.

11. Прикрутите кожухи болтами «В» (18) и болтами «А» (19) с манжетами. Затяните болты «В» до требуемого момента:

5,2 Н·м (0,5 кгс·м).



(15) кожух
(17) выступ
(18) болты «В»
(19) болт «а» с манжетой

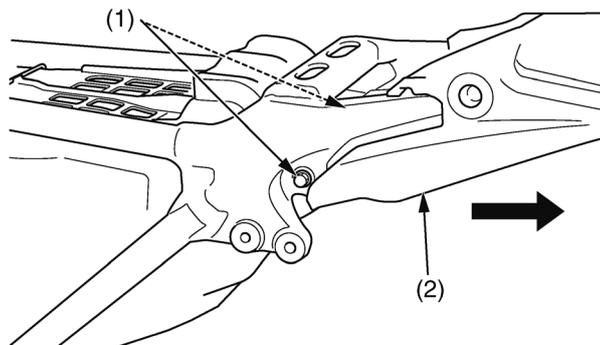
12. Установите седло (стр. 38).

Подрамник

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

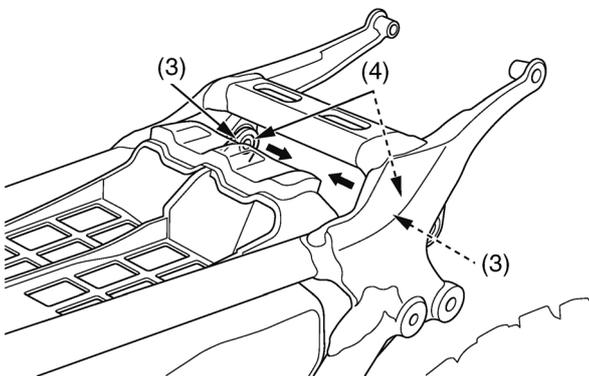
Чтобы снять подрамник:

1. Снимите седло (стр. 38).
2. Снимите оба глушителя (стр. 124).
3. Выкрутите крепежные болты (1) заднего крыла (2) и немного потяните его назад.



- (1) болты заднего крыла
(2) заднее крыло

4. Вытяните корпус воздушного фильтра (3) из подрамника (4).



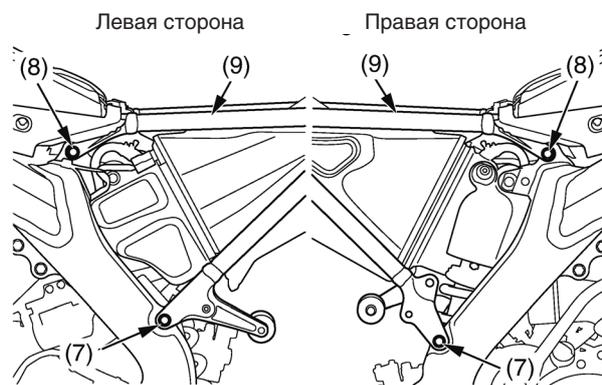
- (3) корпус воздушного фильтра
(4) подрамник

5. Открутите болты воздушного фильтра (5) и отсоедините ремень топливного бака (6).



- (5) крепежные болты воздушного фильтра
(6) ремень топливного бака

6. Выкрутите нижние (7) и верхние (8) болты подрамника. Снимите подрамник (9).

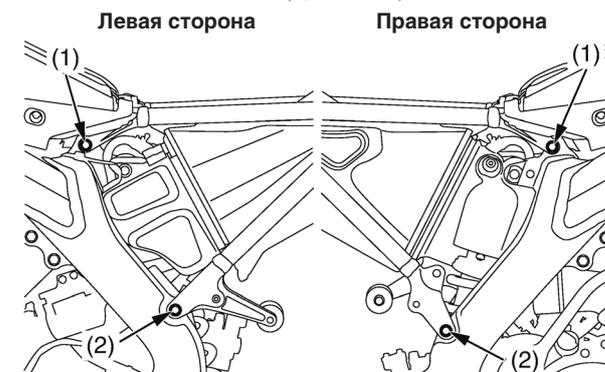


- (7) нижние болты подрамника
(8) верхние болты подрамника
(9) подрамник

Чтобы установить подрамник:

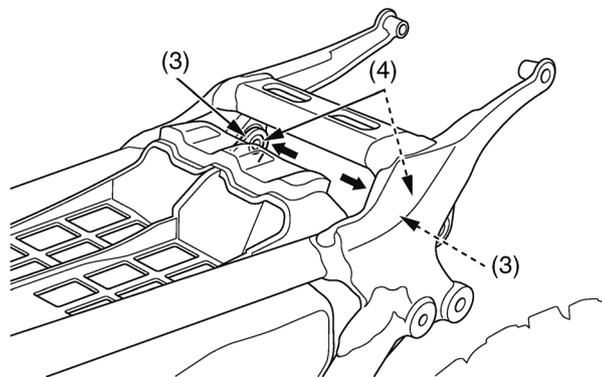
1. Осторожно установите верхние и нижние концы подрамника на раму. Вставьте болты подрамника и слегка затяните.

2. Выровняйте подрамник с задним колесом и надежно затяните верхние (1) и нижние (2) болты:
верхние болты: 32 Н·м (3,3 кгс·м)
нижние болты: 49 Н·м (5,0 кгс·м)



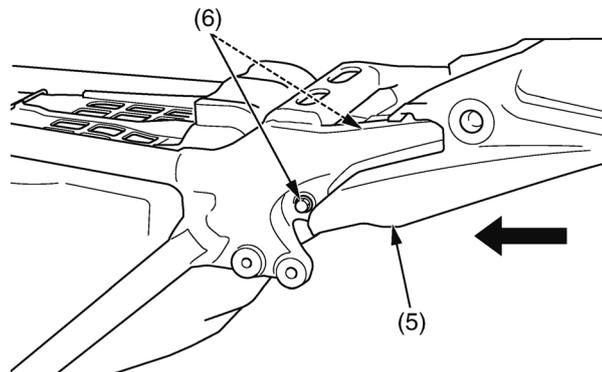
- (1) верхние болты подрамника
(2) нижние болты подрамника

3. Установите корпус воздушного фильтра (3) на подрамник (4).



(3) корпус воздушного фильтра
(4) подрамник

4. Сдвиньте заднее крыло (5) вперед, чтобы совместить отверстие на заднем крыле с отверстием на подрамнике. Установите и закрутите болты заднего крыла (6).



(6) болты заднего крыла
(5) заднее крыло

5. Застегните ремень топливного бака (7).

6. Установите крепежные болты воздушного фильтра (8).



(7) ремень топливного бака
(8) крепежные болты воздушного фильтра

7. Установите левый и правый глушители (стр. 125).

8. Установите седло (стр. 38).

Топливная система

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Топливо

| Тип | Неэтилированный |
|----------------------------------------------|-----------------|
| Октановое число по исследовательскому методу | 95 и выше |

Заправляйте бак только неэтилированным бензином, даже если Вы находитесь в стране, где можно приобрести этилированный бензин.

Для двигателя подходит бензин с октановым числом 92 и выше по моторному методу, или с октановым числом 95 и выше по исследовательскому методу. Обычно октановое число по моторному методу указывается на топливных колонках заправочных станций. Информацию об использовании спиртосодержащих видов топлива читайте на стр. 160.

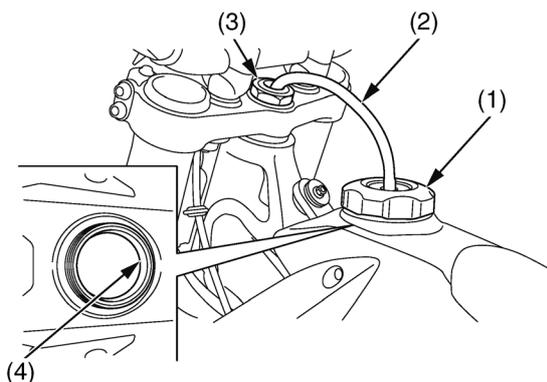
Использование топлива с более низким октановым числом может привести к появлению постоянных детонационных процессов, которые могут привести к повреждению двигателя. Незначительный стук, который возникает во время эксплуатации с максимальной нагрузкой, например, при подъеме, не представляет опасности для двигателя.

Если же детонационные процессы возникают во время стабильной работы двигателя при обычной нагрузке, нужно изменить марку топлива. Если после этого они не исчезли, обратитесь к официальному дилеру Honda.

Никогда не используйте некачественный или загрязненный бензин. Следите, чтобы в бак не попадали грязь, пыль и вода.

Как заправить мотоцикл

1. Чтобы снять крышку топливного бака (1), вытяните вентиляционный патрубок (2) из осевой гайки рулевой колонки (3). Поворачивайте крышку топливного бака против часовой стрелки, затем снимите крышку.



- (1) крышка топливного бака
- (2) вентиляционный патрубок
- (3) осевая гайка рулевой колонки
- (4) заливная горловина

2. Доливайте топливо, пока оно не достигнет нижнего края заливной горловины (4). Заправочная емкость топливного бака: 6,3 л.

- Будьте осторожны, чтобы не повредить топливный насос во время заправки.
- Не переполняйте топливный бак. Уровень топлива не должен достигать края заправочной горловины.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

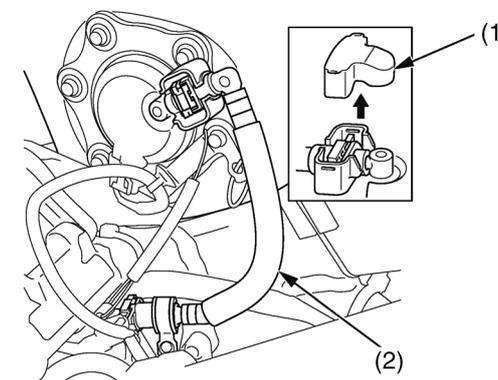
Бензин огнеопасен и взрывоопасен. Неосторожное обращение с ним может привести к ожогам и травмам.

- Выключите двигатель, держитесь подальше от источников пламени, тепла или искр.
- Заправляйте топливный бак только вне помещений.
- Немедленно вытирайте брызги и подтеки бензина.

3. Закрутите крышку бака и вставьте патрубок в осевую гайку рулевой колонки.

Осмотр топливопровода

1. Вытащите и повесьте топливный бак на держателе с левой стороны рамы (стр. 38).
2. Снимите крышку (1) соединения топливопровода.
3. Убедитесь, что на топливопроводе (2) нет трещин, повреждений и признаков утечки. При необходимости замените топливопровод.

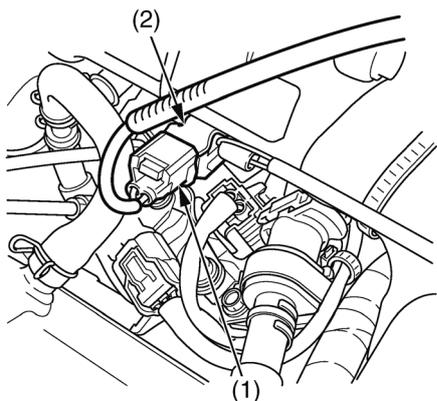


- (1) крышка соединения топливопровода
- (2) топливопровод

4. Установите крышку соединения топливопровода.
5. Установите топливный бак (стр. 40).

Сброс давления топлива

1. Достаньте и повесьте топливный бак на держателе с левой стороны рамы (стр. 39).
2. Отсоедините разъем топливного насоса А (1) из соединения (2).



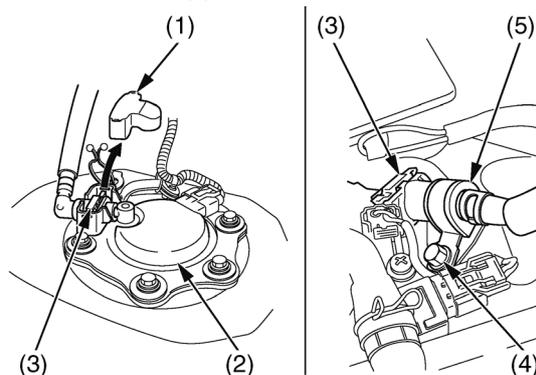
- (1) штекер топливного насоса
(2) соединение

3. Установите топливный бак, запустите двигатель и оставьте работать на холостом ходу, пока он не заглохнет.

Замена топливопровода

Чтобы отсоединить топливопровод:

1. Снимите давление в топливном баке.
2. Достаньте и повесьте топливный бак на держателе с левой стороны рамы.
3. Снимите крышку соединителя топливопровода (1) с топливного насоса (2).
4. Убедитесь, что соединение (3) не загрязнено, и, при необходимости, очистите его.
5. Выкрутите болт (4) и снимите хомут с уплотнительным кольцом (5).

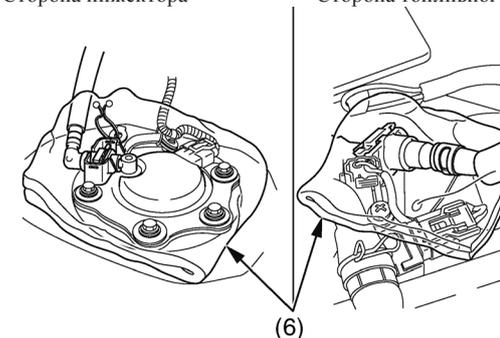


- (1) крышка соединения топливопровода
(2) топливный насос
(3) соединение топливопровода
(4) болт
(5) хомут с уплотнителем

6. Положите техническую салфетку (6) на соединение топливопровода.

Сторона инжектора

Сторона топливного насоса



- (6) техническая салфетка

Топливная система

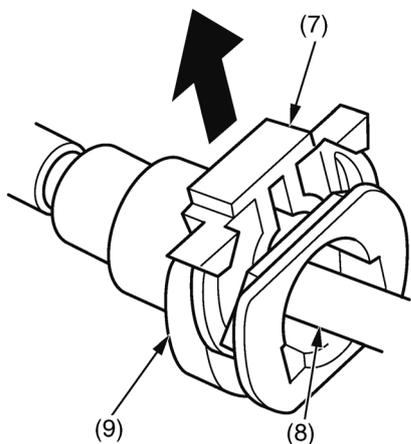
7. Разблокируйте фиксатор (7) и снимите быстро-разъемный фитинг, полностью потянув его вверх. Слейте топливо из соединения (8), удерживая разъем за корпус (9).

- Используйте полотенце, чтобы вытереть пролившееся топливо в шланге.
- Будьте осторожны, чтобы не повредить шланг.
- Не используйте инструменты.
- Попавшая в корпус разъема грязь, может затруднить его снятие и фиксацию.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

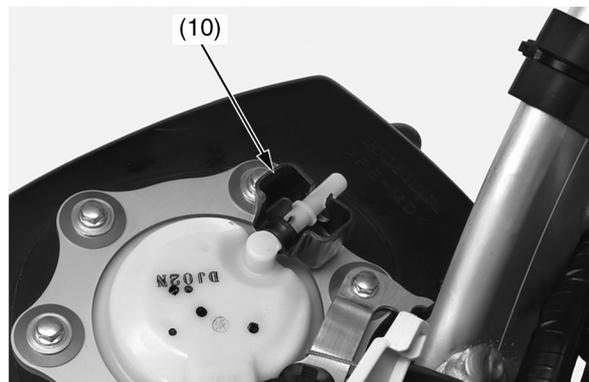
Бензин огнеопасен и взрывоопасен. Неосторожное обращение с ним может привести к ожогам и травмам.

- Выключите двигатель, держитесь подальше от источников пламени, тепла или искр.
- Заправляйте топливный бак только вне помещений.
- Немедленно вытирайте брызги и подтеки бензина.



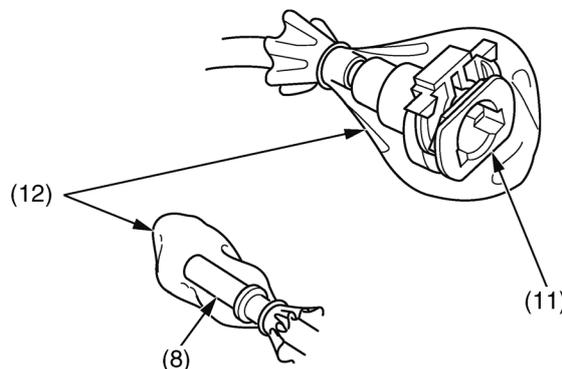
- (7) фиксатор
- (8) топливное соединение
- (9) корпус разъема

8. Снимите резиновую крышку (10) с топливного насоса.



(10) резиновая крышка

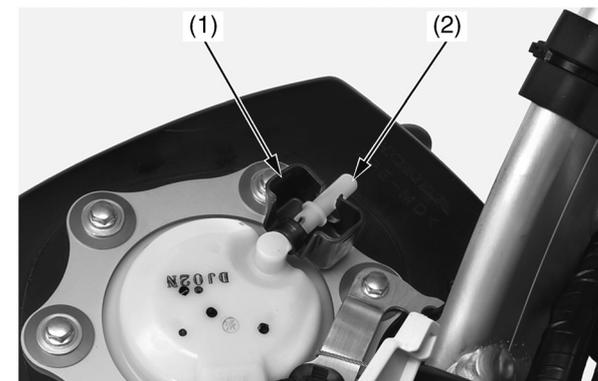
9. Чтобы предотвратить повреждение и загрязнение, наденьте пластиковые пакеты (12) на соединитель топливпровода (11) и патрубки (8) топливного насоса и инжектора.



- (8) соединитель топливпровода
- (11) патрубок инжектора/топливного насоса
- (12) пластиковые пакеты

Подключение

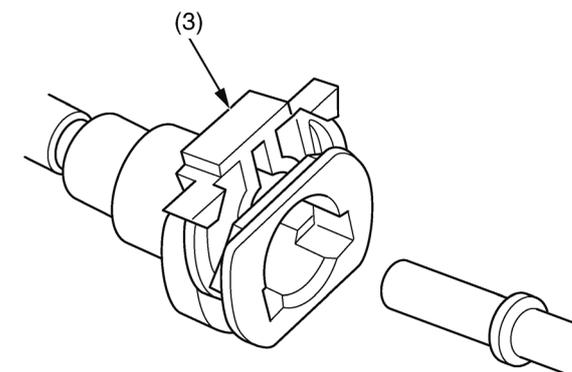
1. Установите резиновую крышку (1) на топливном соединении (2) топливного насоса, как показано на рисунке.



- (1) резиновая крышка
- (2) соединение топливпровода

2. Перед выполнением соединения убедитесь, что фиксатор (3) находится в полностью вытянутом положении.

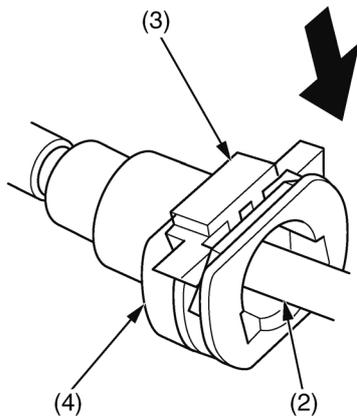
- Не изгибайте и не перекручивайте топливпровод.
- Не используйте изогнутый или перекрученный топливпровод.
- Не используйте перчатки или ветошь в процессе соединения разъема.



- (3) фиксатор

3. Подсоедините разъем топливпровода к штуцеру инжектора (2) до тех пор, пока не услышите щелчок удерживая корпус штекера (4). Заблокируйте слайд-фиксатор (3), нажав на него, пока не услышите щелчок.

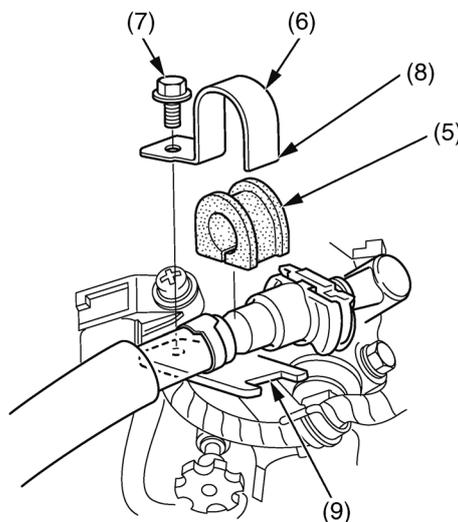
Если соединитель тяжело вставить, смажьте конец патрубка небольшим количеством моторного масла.



- (2) топливный патрубок
- (3) фиксатор
- (4) корпус разъема

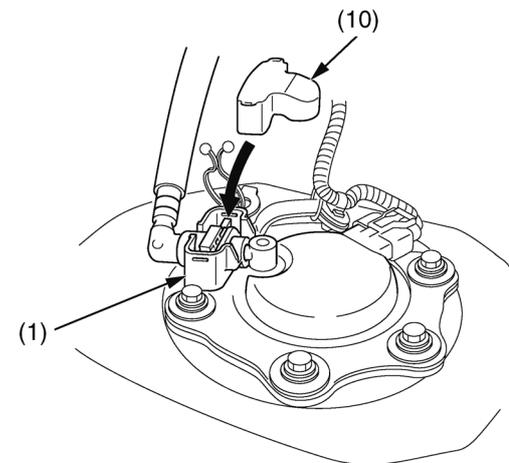
4. Убедитесь, что соединение надежно и что слайд-фиксатор прочно закреплен на месте. Проверьте потянув за корпус разъема, а также визуально.

5. Установите резиновую прокладку (5), крепление (6) и болт (7). Соедините язычок крепления (8) с пазом (9), как показано на схеме.



- (5) резиновая прокладка
- (6) крепление
- (7) болт
- (8) язычок крепления
- (9) паз

6. Установите крышку топливпровода (10). Убедитесь, что резиновая крышка (1) правильно установлена между штекером и топливным насосом.



- (1) резиновая крышка
- (10) крышка соединения топливпровода

7. Увеличьте давление в топливном баке (стр. 52).

Топливная система

Замена фильтра топливного насоса

Слейте топливо в канистру для хранения, используя ручной сифон или другое подобное устройство.

Будьте осторожны, чтобы не повредить топливный насос когда будете сливать топливо.

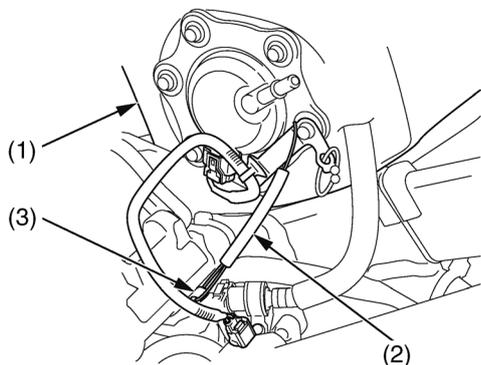
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Бензин огнеопасен и взрывоопасен. Неосторожное обращение с ним может привести к ожогам и травмам.

- Выключите двигатель, держитесь подальше от источников пламени, тепла или искр.
- Заправляйте топливный бак только вне помещений.
- Немедленно вытирайте брызги и подтеки бензина.

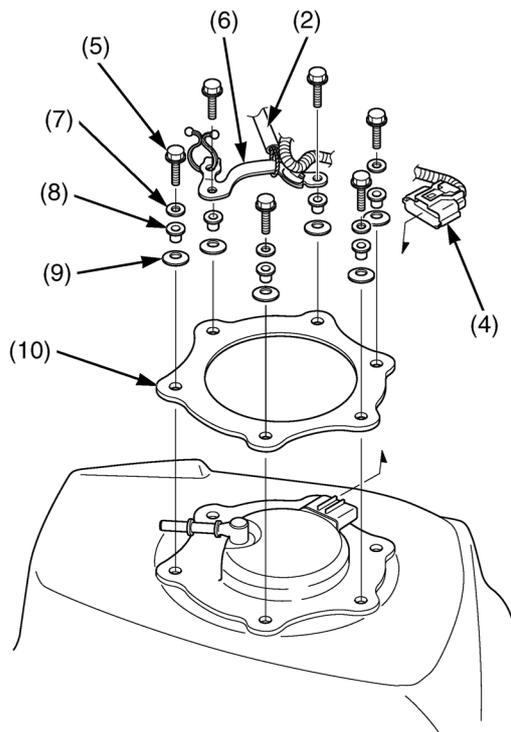
Снятие

1. Сбросьте давление топлива (стр. 45).
2. Отсоедините топливную линию от топливного насоса (стр. 45).
3. Снимите топливный бак (1), высвободив Стопор кабель (2) от крючка (3) рамы.



- (1) топливный бак
- (2) стопор кабель
- (3) крючок рамы

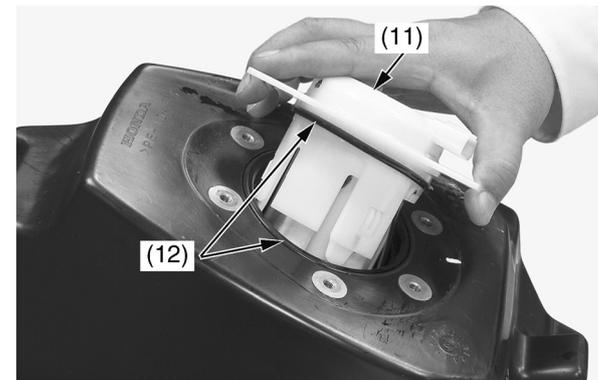
4. Отсоедините разъем топливного насоса В (4).
5. Снимите крепежные болты топливного насоса (5), Стопор кабельную направляющую (6), стопор кабель (2), шайбы (7), втулки (8), конические пружинные шайбы (9) и топливный насос пластина (10).



- (2) стопор кабель
- (4) разъем топливного насоса
- (5) болты топливного насоса
- (6) держатель
- (7) шайбы
- (8) втулки
- (9) конические пружинные шайбы
- (10) пластина топливного насоса

6. Вытащите топливный насос (11) вместе с уплотнительными кольцами (12).

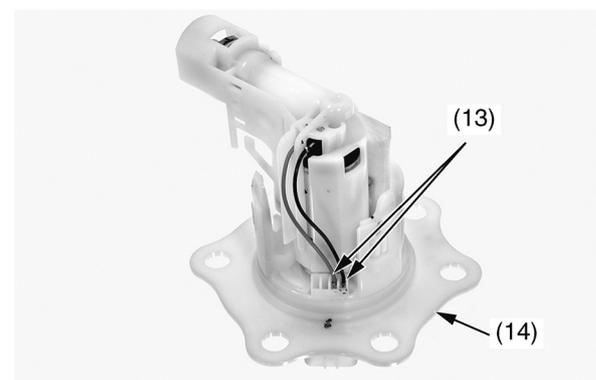
Будьте осторожны, чтобы не повредить топливный насос.



- (8) топливный насос
- (9) уплотнительные кольца

7. Отсоедините проводку (13) от основания топливного насоса (14).

Будьте осторожны, чтобы не повредить проводку топливного.

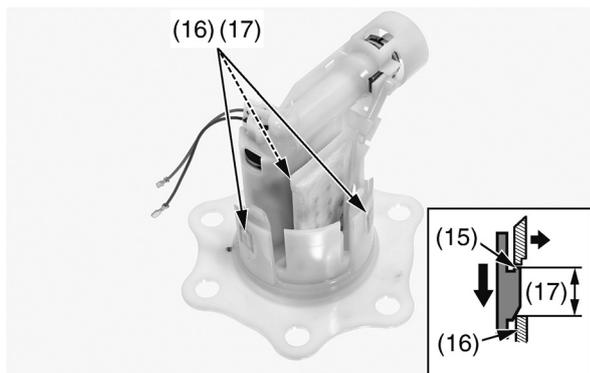


- (13) проводка
- (14) основание топливного насоса

8. Убедитесь, что на выступах держателя (15) и защелках (16) нет признаков повреждения или износа. Если крюки и защелки повреждены или изношены, замените весь топливный насос новым.

9. Освободите выступы из канавок (17), толкая держатель в сторону от основания насоса и немного раздвинув защелки.

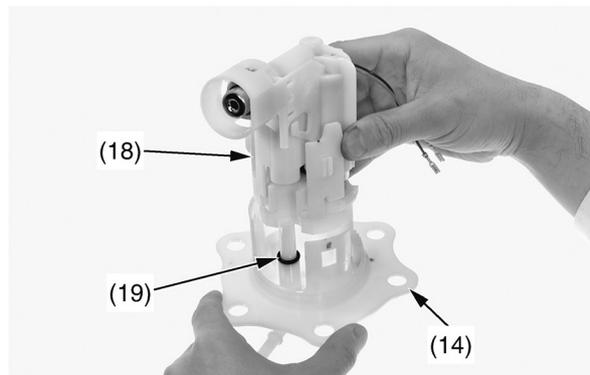
Будьте осторожны, чтобы не повредить выступы и защелки.



(15) выступы
(16) защелки
(17) канавки

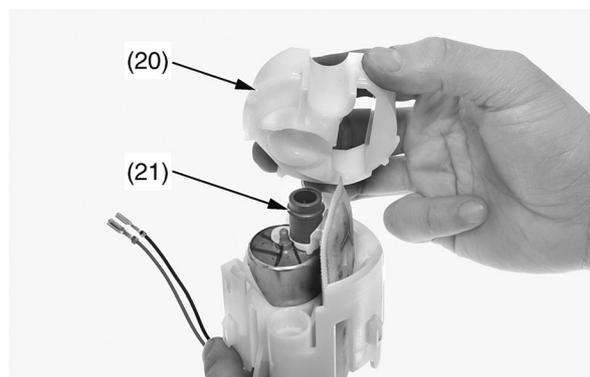
10. Отсоедините узел держателя топливного насоса (18) от основания (14) и снимите уплотнительное кольцо (19).

Тщательно вытрите разлитое топливо.



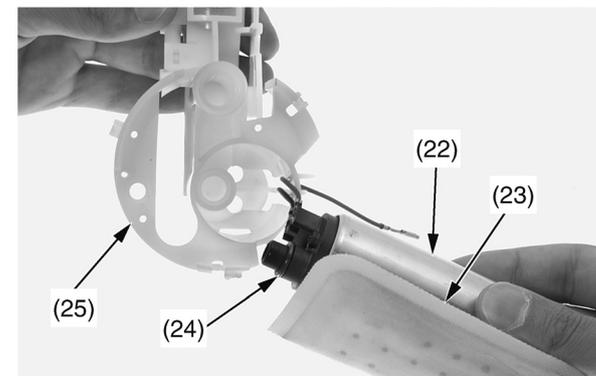
(18) держатель насоса
(14) основание насоса
(19) уплотнительное кольцо

11. Снимите нижнюю крышку (20) и резиновый демпфер (21).



(20) нижняя крышка
(21) резиновый демпфер

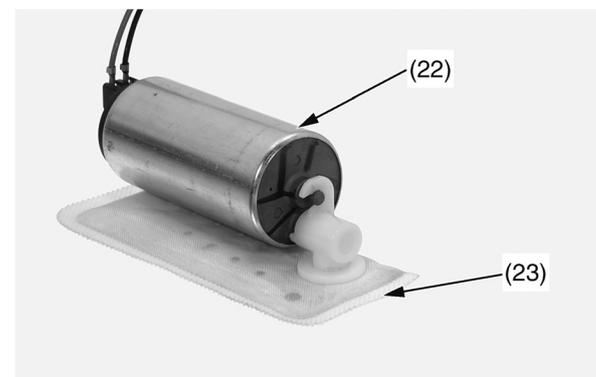
12. Снимите топливный насос (22), фильтр (23) и уплотнительное кольцо (24) с держателя насоса (25).



(22) топливный насос
(23) фильтр топливного насоса
(24) уплотнительное кольцо
(25) держатель топливного насоса

13. Убедитесь, что на фильтре (23) нет загрязнений, повреждений и признаков износа.

14. Отсоедините фильтр от топливного насоса (22).



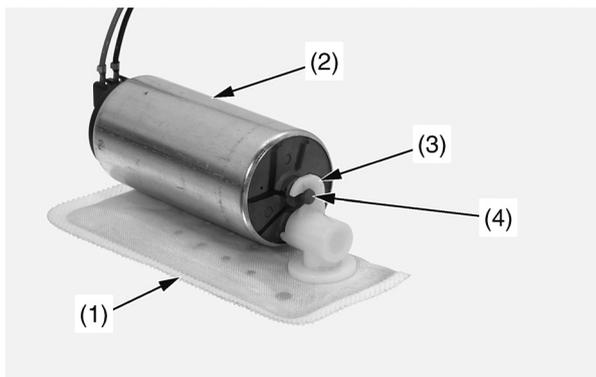
(22) топливный насос (в сборе)
(23) фильтр насоса

Топливная система

Чтобы установить топливный насос

1. Установите новый фильтр (1) на топливный насос (2), зацепив крючок (3) за выступ (4).

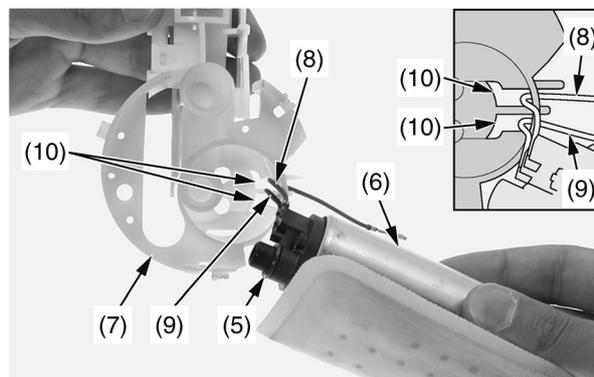
Будьте осторожны, чтобы не повредить крючок.



- (1) фильтр топливного насоса (новый)
- (2) топливный насос
- (3) крючок
- (4) выступ

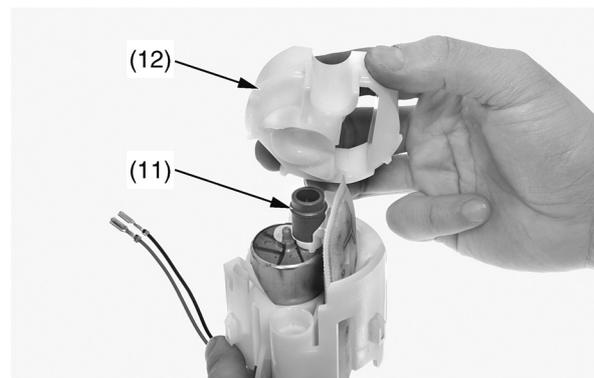
2. Нанесите на новое кольцо (5) тонкий слой моторного масла. Установите новое уплотнительное кольцо топливного насоса (6).

3. Установите насос в сборе на держатель (7) и проведите красный (8) и черный (9) кабели через канавки (10), как показано на схеме.



- (5) уплотнительное кольцо (новое)
- (6) топливный насос
- (7) держатель топливного насоса
- (8) красный кабель
- (9) черный кабель
- (10) прорези

4. Установите новый резиновый демпфер (11) на фильтр, как показано на схеме. Установите на место нижнюю крышку (12).

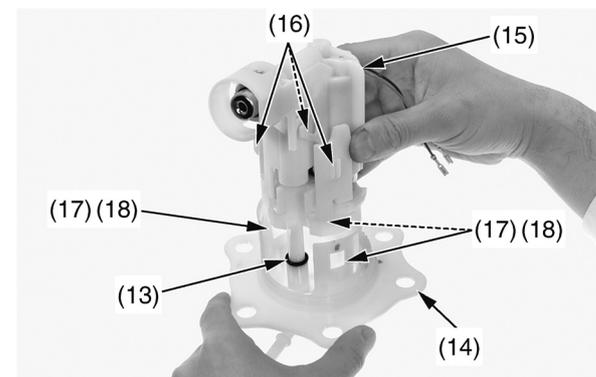


- (11) резиновый демпфер (новый)
- (12) нижняя крышка

5. Нанесите небольшое количество моторного масла на новое уплотнительное кольцо (13). Установите новое кольцо на основание (14) топливного насоса.

6. Установите держатель (15) на основание, вставив крючки (16) в канавки (17) на защелках (18). Если зазор между крючками составляет более 1 мм, замените весь топливный насос новым.

Убедитесь, что крючки надежно закреплены.

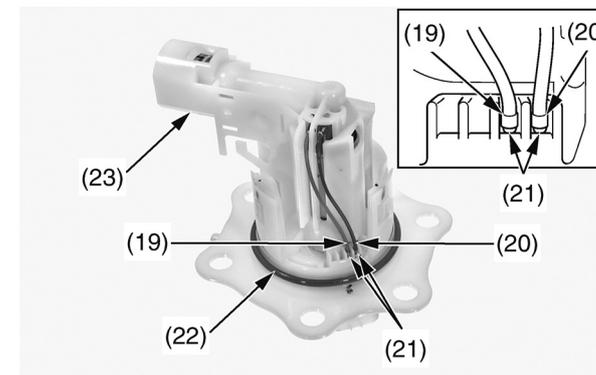


- (13) уплотнительное кольцо (новое)
- (14) основание топливного насоса
- (15) держатель топливного насоса
- (16) крючки
- (17) канавки
- (18) защелки

7. Подсоедините красный (19) и черный (20) кабели к клеммам (21) на основании насоса, как показано на схеме.

Будьте осторожны, чтобы не повредить кабели.

8. Нанесите на уплотнительное кольцо (22) небольшое количество масла (не более 0,5 г). Установите новое уплотнительное кольцо на топливный насос (23).

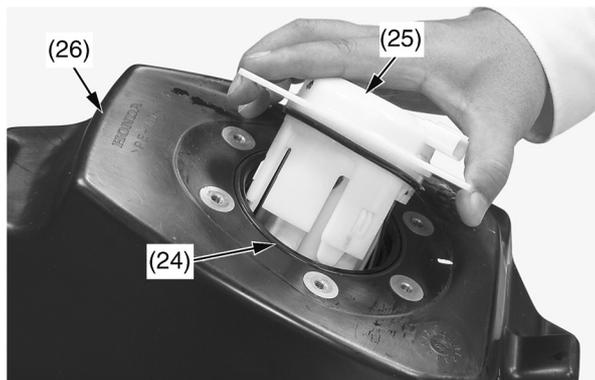


- (19) красный кабель
- (20) черный кабель
- (21) клеммы топливного насоса
- (22) уплотнительное кольцо (новое)
- (23) топливный насос

9. Установите новое уплотнительное кольцо (24) в канавку на топливном баке.

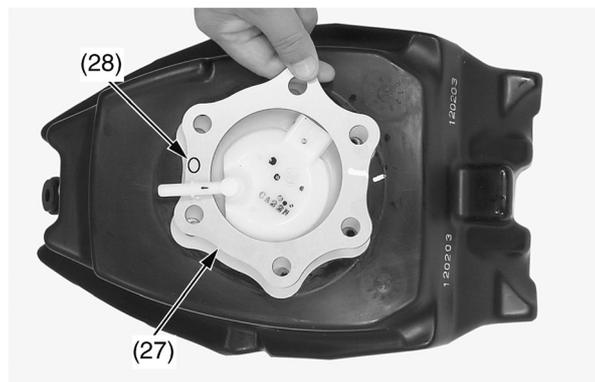
10. Установите топливный насос (25) в топливный бак (26).

Будьте осторожны, чтобы не повредить кабели.



(24) уплотнительное кольцо (новое)
(25) топливный насос
(26) топливный бак

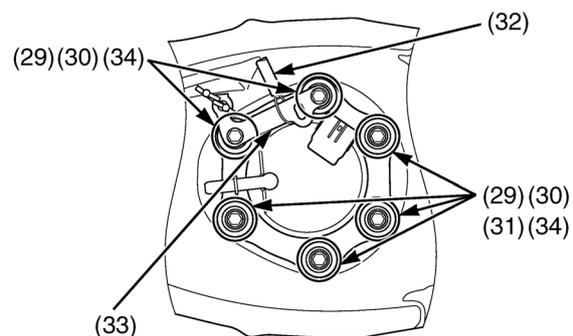
11. Установите пластину топливного насоса (27) отметкой (28) вперед и вверх.



(27) пластина
(28) отметка

12. Установите на место шайбы (29), втулки (30), прокладки (31), держатель (32), фиксатор (33) и болты топливного насоса (34).

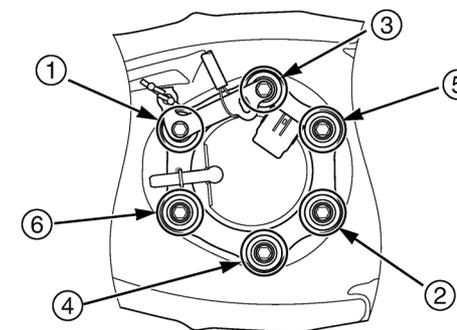
Убедитесь, что шайбы установлены выпуклой стороной вверх.



(29) конические пружинные шайбы
(30) втулки
(31) шайбы
(32) держатель
(33) кронштейн держателя
(34) болты

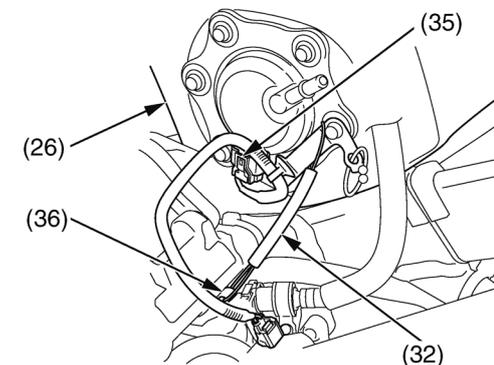
13. Затяните болты топливного насоса до требуемого момента затяжки в представленной на схеме последовательности:

11 Н·м (1,1 кгс·м)



14. Подключите разъем топливного насоса В (35).

15. Установите стопорный кабель (32) к крюку (36) рамы, удерживая топливный бак (26).



(26) топливный бак
(32) стопор кабель
(35) разъем топливного насоса
(36) крючки рамы

16. Подсоедините топливопровод (стр. 46).

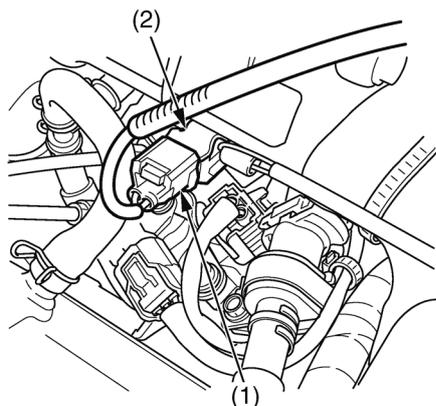
17. Увеличьте давление в топливном баке (стр. 52).

Топливная система

Увеличение давления в топливном баке

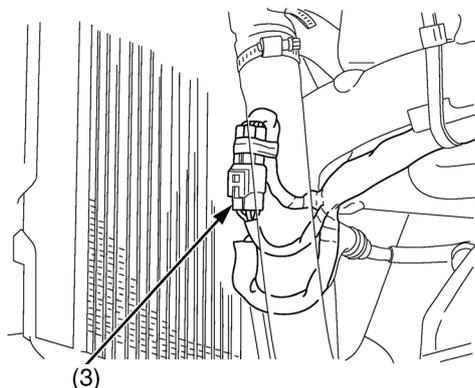
Прежде чем проводить следующие процедуры, убедитесь, что в топливном баке достаточно топлива (не меньше 1 л). При необходимости долейте необходимое количество топлива.

1. Подключите разъем топливного насоса А (1) и соединение (2).



- (1) разъем топливного насоса
- (2) соединение

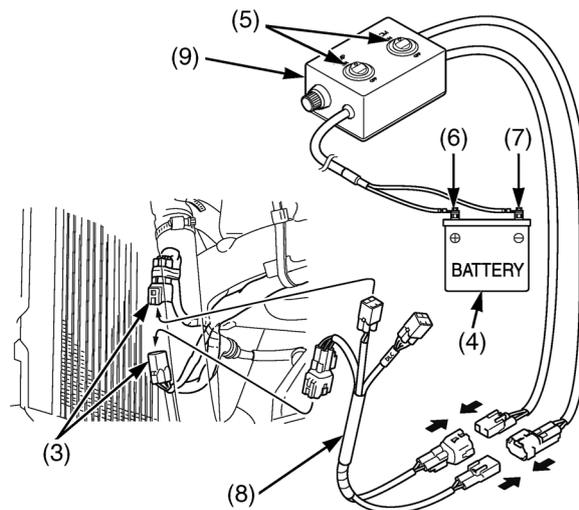
2. Отсоедините разъем канала передачи данных (3).



- (3) разъем канала передачи данных/топливного насоса

3. Прежде чем подсоединять пульт топливного насоса к батарее (4), убедитесь, что выключатели (5) находятся в позиции OFF.
4. Сначала подсоедините кабель положительного (+) вывода (6), а затем кабель отрицательного (-) вывода (7) к аккумуляторной батарее.
5. Подсоедините к переходнику (8) пульт топливного насоса (9) и проводку канала передачи данных и топливного насоса (2), как показано на схеме.

- Проводка батареи 070MZ-MEN0100
- Переходник 070MZ-KRN0100



- (3) канал передачи данных / проводка топливного насоса
- (4) аккумуляторная батарея 12 В
- (5) выключатели
- (6) кабель положительного вывода (+)
- (7) кабель отрицательного вывода (-)
- (8) переходник
- (9) пульт топливного насоса

6. Установите топливный бак на место.
7. Установите выключатель топливного насоса («PUMP») (10) в положении ON.

Выключатели выполняют следующие функции:

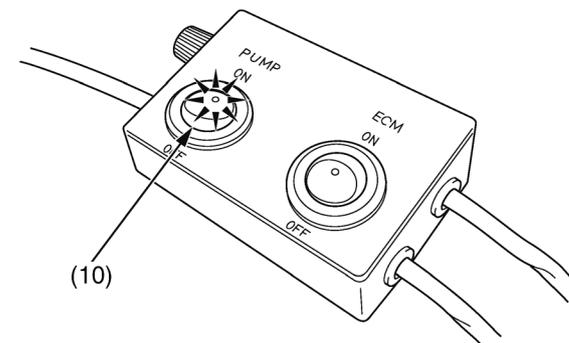
—Выключатель «ЕСМ»: включает питание электронного блока управления двигателем.

—Выключатель «PUMP»: включает питание топливного насоса.

—Если включены оба выключателя: включено питание электронного блока управления двигателем и топливного насоса.

8. Включите топливный насос на 3 – 5 секунд, чтобы увеличить давление в топливном баке.

9. Выключите топливный насос. Проверьте, нет ли признаков протечки в топливной системе.



- (10) выключатель топливного насоса («PUMP»)

10. Убедитесь, что оба выключателя отключены.

11. Отсоедините кабель отрицательного (-), а потом кабель положительного (+) вывода.

12. Отсоедините пульт и переходник.

13. Подсоедините разъемы канала передачи данных и топливного насоса.

14. Установите на место топливный бак (стр. 40).

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Использование соответствующего моторного масла, а также регулярная проверка его уровня, долив и замена помогут увеличить срок эксплуатации двигателя Вашего мотоцикла. Даже моторные масла высокого качества со временем теряют свои характеристики. Замена масла помогает удалить загрязнения и нагар. Использование старого или загрязненного масла, а также его низкий уровень могут привести к повреждению двигателя.

Как выбрать моторное масло

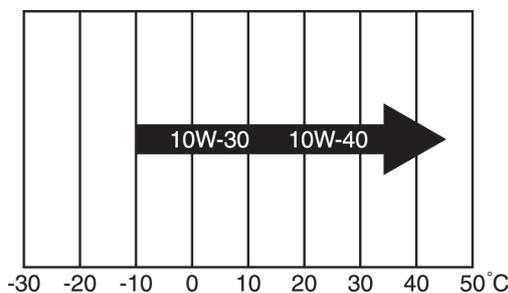
| | |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Классификация по методу API | Масла класса SG или выше, кроме масел, маркированных как «Энергосберегающие» или «Ресурсосберегающие» (надпись «Energy Conserving» или «Resource Conserving» на круглом символе API). |
| вязкость | SAE 10W-30 |
| стандарт JASO T 903 | MA |
| рекомендуемое масло | моторное масло Honda для 4-тактных мотоциклетных двигателей или его аналог |

- Для масла не требуются присадки. Используйте рекомендуемое моторное масло.
- Не используйте масла класса API SH или выше для 4-тактных двигателей, маркированные как «Энергосберегающие» или «Ресурсосберегающие» на круглом символе API. Такое масло может привести к проблемам со смазкой.



НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ РЕКОМЕНДУЕТСЯ

Можно использовать масла с другой вязкостью, указанной ниже в таблице, если средняя температура в Вашем регионе колеблется в пределах указанных показателей.

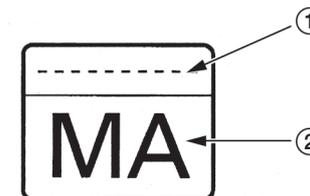


Стандарт JASO T 903:

Стандарт JASO T 903 определяет выбор моторных масел для 4-тактных мотоциклетных двигателей.

По данному стандарту предусмотрено два класса моторного масла: MA и MB.

Масло, которое соответствует такому классу, имеет соответствующую маркировку на емкости. Например, на этикетке ниже указана классификация MA.



- (1) код производителя
(2) класс моторного масла

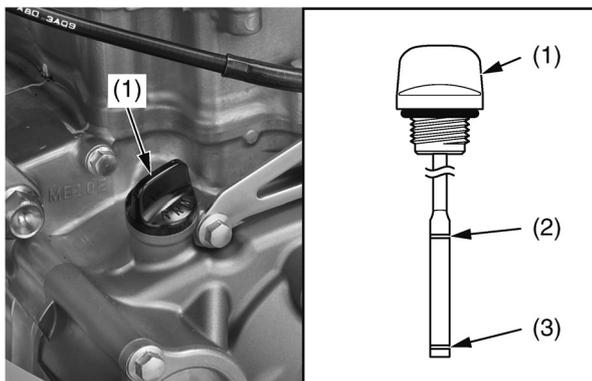
Моторное масло

Проверка уровня и долив моторного масла

1. Запустите двигатель и оставьте его на 3 минуты на холостом ходу. Остановите двигатель.
2. Подождите 3 минуты, чтобы масло стекло в картер.
3. Установите мотоцикл вертикально на ровной горизонтальной площадке.
4. Открутите крышку картера с масляным щупом (1), вытрите щуп и вставьте его в отверстие, не закручивая. Вытяните щуп.
5. Проверьте, находится ли уровень моторного масла между верхней (2) и нижней (3) отметками на щупе.
 - Если уровень масла на верхней отметке или возле нее, доливать его не надо.
 - Если уровень моторного масла ниже или возле нижней отметки, долейте рекомендуемое масло до верхней отметки (не переполняйте картер).

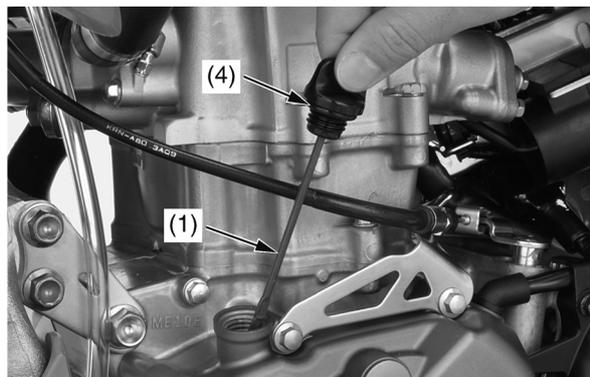
Плотно закрутите крышку картера.

Повторите этапы 1 – 5.



- (1) крышка картера/масляный щуп
- (2) верхняя отметка
- (3) нижняя отметка

6. Проверьте состояние уплотнительного кольца (4). При необходимости замените его.
7. Установите крышку картера (1).



- (1) крышка картера/масляный щуп
- (4) уплотнительное кольцо

8. Проверьте, нет ли признаков протечки.

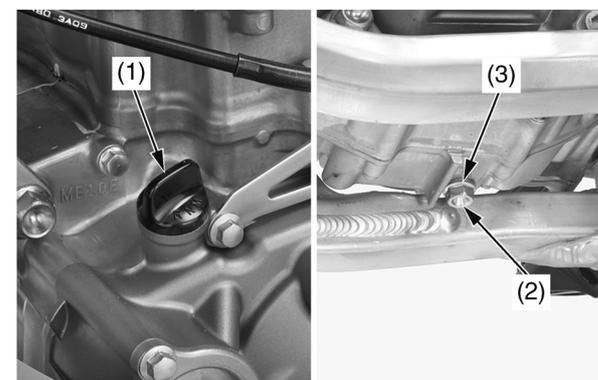
Замена моторного масла и масляного фильтра

1. Запустите двигатель и оставьте его на 3 минуты на холостом ходу. Остановите двигатель.
2. Установите мотоцикл вертикально на ровной горизонтальной площадке.
3. Снимите крышку картера со щупом (1).
4. Подставьте под двигатель емкость для сбора масла. Потом открутите сливную пробку (2) и снимите прокладку (3).
5. Нажмите и удерживайте кнопку выключения двигателя и около 5 раз медленно нажмите рычаг кикстартера, чтобы удалить излишки моторного масла.
6. После слива моторного масла нанесите новое масло на резьбу сливной пробки и отверстия и затяните пробку с новой прокладкой до требуемого момента: 16 Н м (1,6 кгс м)

Перелейте слитое масло в герметичную емкость и утилизируйте его (стр. 160).

ВНИМАНИЕ

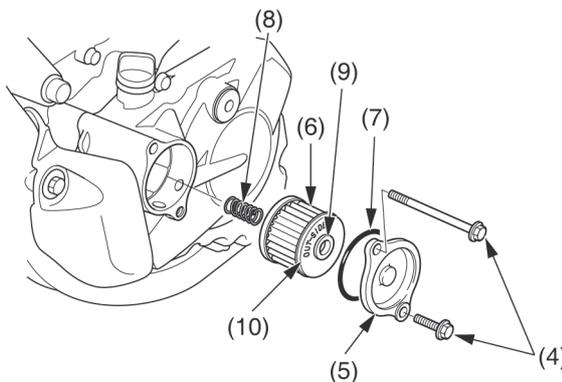
Неправильная утилизация отработанных жидкостей вредит окружающей среде.



- (1) крышка картера/масляный щуп
- (2) сливная пробка
- (3) герметичная прокладка

7. Рекомендуется менять моторное масло и фильтр каждые 6 заездов или 15 часов эксплуатации. Однако если до рекомендованного интервала Вы проведете замену только масла, прочитайте указания на стр. 29.

8. Снимите масляный фильтр болты крышки (4) и крышку фильтра (5).
9. Снимите масляный фильтр (6) и уплотнительное кольцо (7) масляный фильтр покрытие.
10. Снимите пружину (8).



- (4) болты крышки масляного фильтра
- (5) крышка масляного фильтра
- (6) масляный фильтр
- (7) уплотнительное кольцо
- (8) пружина
- (9) резиновая прокладка
- (10) отметка «OUT-SIDE» (внешняя сторона)

ВНИМАНИЕ

Использование несоответствующего масляного фильтра может привести к вытеканию моторного масла или к повреждению двигателя.

11. Нанесите масло на сторону пружины, соприкасающуюся с фильтром, а потом установите пружину в новый масляный фильтр.
12. Установите новый масляный фильтр с резиновой прокладкой (9) отметкой «OUT-SIDE» (10) наружу от двигателя. Используйте новый оригинальный масляный фильтр Honda или аналогичный ему по качеству, предусмотренный для данной модели мотоцикла.

ВНИМАНИЕ

Неправильная установка фильтра приведет к серьезному повреждению двигателя.

13. Нанесите моторное масло на новое уплотнительное кольцо и установите его на крышку масляного фильтра.
14. Осторожно установите крышку масляного фильтра, чтобы не повредить уплотнительное кольцо, потом затяните болты до требуемого момента: 12 Н·м (1,0 кгс·м).
15. Залейте в картер соответствующее моторное масло.
Емкость картера:
0,69 л после замены масла и фильтра
0,67 л после замены масла
16. Установите и плотно закрутите крышку картера.
17. Проверьте уровень моторного масла в двигателе (стр. 54).

Перелейте слитое масло в герметичную емкость и утилизируйте его (стр. 160).

ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанных технических жидкостей наносит вред окружающей среде.

Трансмиссионное масло

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Использование соответствующего трансмиссионного масла, а также регулярная проверка его уровня, доливание и замена помогут увеличить срок эксплуатации трансмиссии Вашего мотоцикла. Даже трансмиссионные масла высокого качества со временем теряют свои характеристики. Замена масла помогает устранить загрязнения и нагар. Использование старого или загрязненного масла, а также его низкий уровень может привести к повреждению механизма сцепления и трансмиссии.

Как выбрать трансмиссионное масло

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Классификация по методу API (моторное масло только для 4-тактных двигателей) | SG или выше, исключая масла, маркированные как «Энергосберегающие» или «Ресурсосберегающие» (надпись «Energy Conserving» или «Resource Conserving» на круглом символе API). |
| вязкость | SAE 10W-30 |
| стандарт JASO T 903 | MA |
| другие | без модификаторов трения, таких, как молибденовые присадки |
| рекомендуемое масло | моторное масло Honda для 4-тактных мотоциклетных двигателей или его аналог |

- Для данного мотоцикла не требуются присадки. Используйте только рекомендованное масло.
- Не используйте масла с графитовыми или молибденовыми присадками. Присадки отрицательно влияют на работу сцепления.
- Не используйте масла класса API SH или выше для 4-тактных мотоциклетных двигателей, маркированные как «Энергосберегающие» или «Ресурсосберегающие» (надпись «Energy Conserving» или «Resource Conserving» на круглом символе API). Использование такого масла может привести к проблемам со смазкой и работой сцепления.



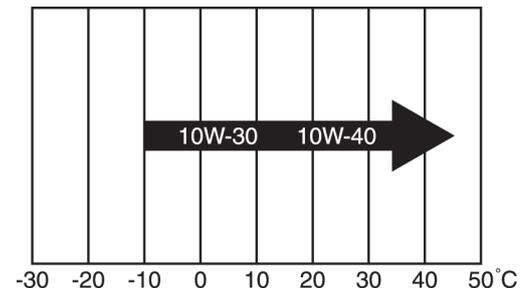
НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ



РЕКОМЕНДУЕТСЯ



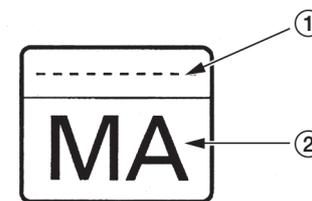
Можно использовать масла с другой вязкостью, указанной ниже в таблице, если средняя температура в Вашем регионе колеблется в пределах указанных показателей.



Стандарт JASO T 903:

Стандарт JASO T 903 определяет выбор моторных масел для 4-тактных мотоциклетных двигателей. По данному стандарту предусмотрено два класса: MA и MB.

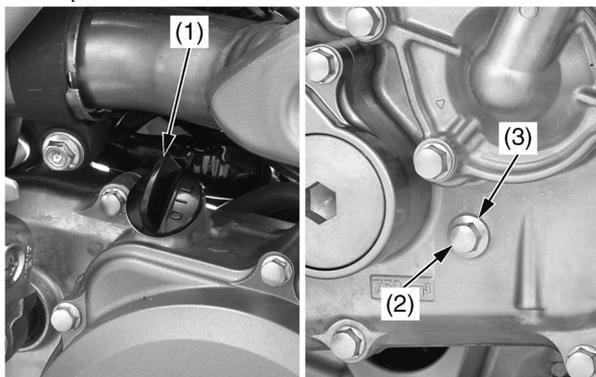
Масло, которое соответствует такому классу, имеет соответствующую маркировку на емкости. Например, на этикетке ниже указана классификация MA.



- (1) код производителя
(2) класс моторного масла

Проверка уровня и долив масла

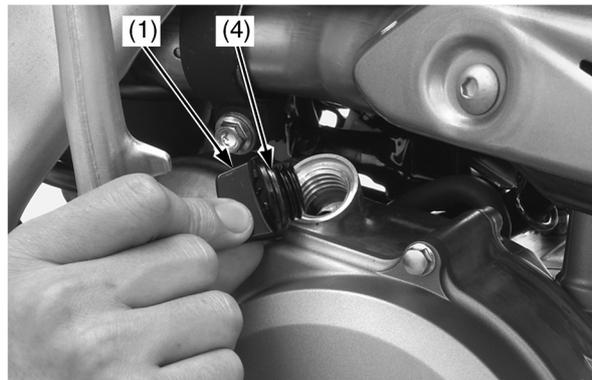
1. Запустите двигатель и оставьте его на 3 минуты на холостом ходу. Остановите двигатель.
2. Подождите 3 минуты после остановки двигателя, чтобы масло стекло в картер сцепления и трансмиссии.
3. Установите мотоцикл вертикально на ровной горизонтальной площадке.
4. Снимите крышку заливной горловины трансмиссионного масла (1), выкрутите болт контрольного отверстия масла (2) и снимите прокладку (3) с правого кожуха картера. Из контрольного отверстия может вылиться небольшое количество масла. Дайте возможность стечь излишкам масла из контрольного отверстия. Если масло не вытекает из отверстия, медленно доливайте масло через крышку заливной горловины, пока оно не начнет вытекать из контрольного отверстия. Поставьте новую прокладку, крышку заливной горловины трансмиссионного масла и затяните болт контрольного отверстия уровня масла. Повторите этапы 1 – 4.



- (1) крышка заливной горловины
 (2) болт отверстия проверки уровня масла
 (3) герметичная прокладка

5. После проверки уровня масла или после его долива установите новую прокладку и затяните болт контрольного отверстия трансмиссионного масла до требуемого момента: 12 Н·м (1,2 кгс·м)

6. Проверьте состояние уплотнительного кольца (4). При необходимости замените его.
7. Плотно закрутите крышку (1).
8. Проверьте, нет ли признаков протечки.

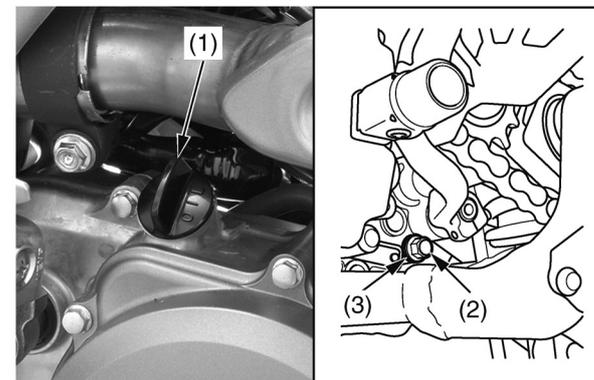


- (1) крышка заливной горловины
 (4) уплотнительное кольцо

Замена трансмиссионного масла

1. Запустите двигатель и оставьте его на 3 минуты на холостом ходу. Остановите двигатель.
2. Установите мотоцикл вертикально на ровной горизонтальной площадке.
3. Снимите крышку заливной горловины трансмиссионного масла (1) с правого кожуха картера.
4. Подставьте под двигатель емкость для слива масла. Потом открутите болт сливного отверстия трансмиссионного масла (2) и снимите герметичную прокладку (3).
5. После слива трансмиссионного масла нанесите масло на резьбу сливного отверстия и болта и затяните болт с новой герметичной прокладкой до требуемого момента:

16 Н·м (1,6 кгс·м)



- (1) крышка заливной горловины
 (2) болт сливного отверстия трансмиссионного масла
 (3) герметичная прокладка
6. Залейте в картер рекомендуемое трансмиссионное масло.

Емкость картера: 0,68 л после замены.

7. Установите и закрутите крышку картера.
8. Проверьте уровень трансмиссионного масла. Перелейте слитое масло в специальную емкость и утилизируйте его соответствующим образом (стр. 160).

ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанных технических жидкостей наносит вред окружающей среде.

Система охлаждения

Система жидкостного охлаждения Вашего мотоцикла отводит тепло от двигателя через рубашку, которая окружает цилиндр и его головку.

Правильное обслуживание системы жидкостного охлаждения будет содействовать ее надежной работе, а также будет предотвращать замерзание, перегрев или коррозию двигателя.

Рекомендации по выбору охлаждающей жидкости

Используйте высококачественный этиленгликолевый антифриз, который содержит ингибиторы коррозии, рекомендованные для использования в алюминиевых двигателях. Обратите внимание на этикетку контейнера с антифризом.

Для смеси охлаждающей жидкости используйте только дистиллированную воду. Вода с минералами и солями может повредить алюминиевый двигатель.

ВНИМАНИЕ

Применение охлаждающей жидкости с силикатными ингибиторами может привести к преждевременному износу прокладок водяного насоса и/или к блокировке каналов радиатора. Водопроводная вода может существенно повредить двигатель.

На момент отгрузки мотоцикл был заправлен смесью антифриза и дистиллированной воды в пропорции 1:1. Такая охлаждающая смесь рекомендована для подавляющего большинства рабочих температур и обеспечивает высокую противокоррозионную защиту.

Концентрация антифриза в смеси меньше 40% не обеспечивает надлежащей защиты двигателя от коррозии.

Не рекомендуется повышать концентрацию антифриза, поскольку это уменьшает эффективность системы охлаждения. Большая концентрация антифриза (до 60%) должна применяться только при необходимости для дополнительной защиты от замерзания. Проверяйте систему охлаждения чаще, если используете мотоцикл при минусовой температуре.

Проверка уровня и долив охлаждающей жидкости

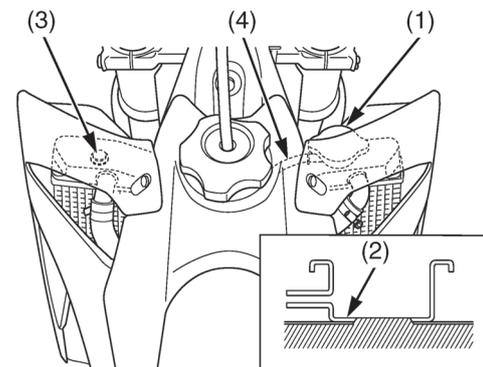
См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

1. Установите мотоцикл вертикально на подставке для ремонта и надежно зафиксируйте его.
2. Подождите, пока двигатель остынет, снимите крышку радиатора (1) и проверьте уровень охлаждающей жидкости. Жидкость должна достигать края заправочной горловины (2) заправочной горловины.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Ни в коем случае не открывайте расширительный бачок системы охлаждения, когда двигатель горячий. Охлаждающая жидкость может выплеснуться под давлением и нанести сильные ожоги.

Прежде чем доливать в расширительный бачок охлаждающую жидкость, подождите, пока двигатель и радиатор достаточно остынут.



- (1) крышка радиатора
(2) заправочная горловина
(3) болт выпуска воздуха
(4) сливной шланг

3. Если уровень охлаждающей жидкости низкий, открутите болт выпуска воздуха (3) на левой верхней части радиатора и долейте рекомендуемую охлаждающую жидкость до края заправочной горловины.

Проверяйте уровень охлаждающей жидкости перед каждым заездом.

Если жидкость вытекает в небольшом количестве (20 – 60 см³) через сливной шланг (4) — это нормально. Если жидкость вытекает в большем количестве, тщательно осмотрите систему охлаждения.

Емкость расширительного бачка:

1,10 л после разборки

1,02 л после замены жидкости

4. Плотно затяните болт с новым уплотнительным кольцом:

1,6 Н·м (0,2 кгс·м)

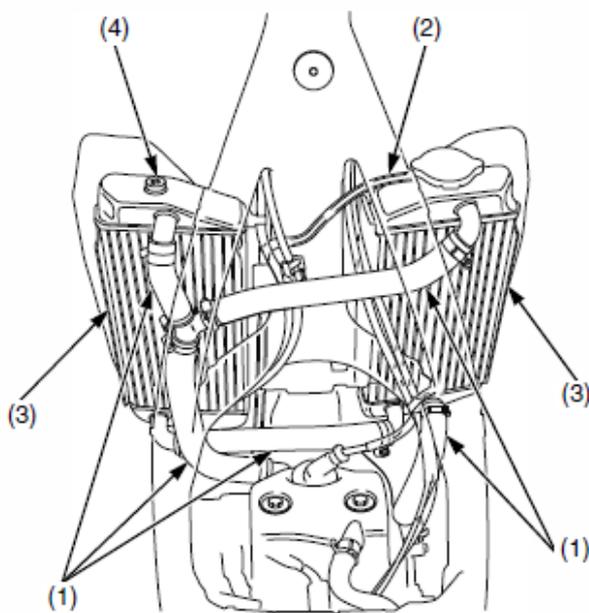
5. Закрутите крышку расширительного бачка.

ВНИМАНИЕ

Если крышка расширительного бачка установлена неправильно, она станет причиной чрезмерной потери охлаждающей жидкости и может привести к перегреву и повреждению двигателя.

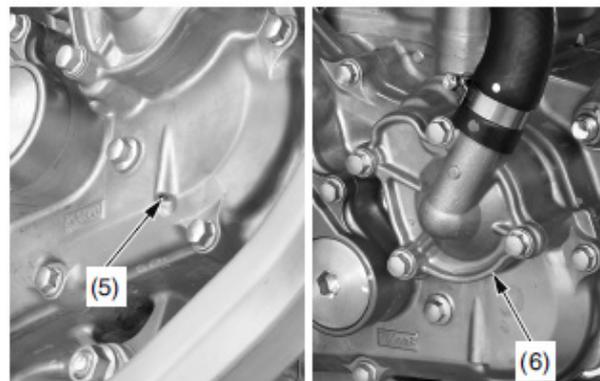
Проверка системы охлаждения

1. Убедитесь в отсутствии протечек в системе охлаждения (процедура устранения протечек приведена в Руководстве по ремонту).
2. Проверьте наличие трещин и признаков износа трубок радиатора (1) и надежность затяжки хомутов.
3. Проверьте надежность крепления радиатора.
4. Убедитесь, что переливной шланг (2) подсоединен и не забит.
5. Убедитесь, что пластины (3) радиатора не забиты.
6. Убедитесь, что болт для выпуска (4) воздуха плотно затянут.



- (1) патрубки радиатора
- (2) переливной шланг
- (3) пластины радиатора
- (4) болт для выпуска воздуха

7. Убедитесь в отсутствии протечек из дренажного отверстия (5) под кожухом водяного насоса (6). При необходимости удалите загрязнения или песок из отверстия. Убедитесь, что уплотнитель не протекает. Если из дренажного отверстия вытекает вода, замените уплотнитель. Если вытекает масло, замените сальник. Убедитесь, что охлаждающая жидкость не вытекает в большом количестве во время работы двигателя. Протечка небольшого количества охлаждающей жидкости из отверстия — вполне нормальное явление. Если из отверстия вытекает масло, это означает, что сальник поврежден (процедура устранения протечек приведена в Руководстве по ремонту). Всегда меняйте сальник и уплотнитель одновременно.



- (5) дренажное отверстие
- (6) кожух водяного насоса

Замена охлаждающей жидкости

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Если у Вас нет необходимых инструментов и квалификации, данную операцию должен выполнять квалифицированный механик на сервисной станции сертифицированного дилера Honda.

Процедура замены охлаждающей жидкости приведена в Руководстве по ремонту.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Ни в коем случае не открывайте расширительный бачок системы охлаждения, когда двигатель горячий. Охлаждающая жидкость может выплеснуться под давлением и нанести сильные ожоги.

Прежде чем доливать в расширительный бачок охлаждающую жидкость, подождите, пока двигатель и радиатор достаточно остынут.

Для правильной утилизации отработанной охлаждающей жидкости смотрите раздел «Вы и окружающая среда» на стр. 160.

ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанных технических жидкостей наносит вред окружающей среде.

Воздушный фильтр

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Воздушный фильтр состоит из двух нераздельных частей из полиуретана. Загрязненный воздушный фильтр приводит к потере мощности двигателя.

Для внедорожных транспортных средств крайне важно следить за техническим состоянием воздушного фильтра. Загрязненный, влажный, изношенный или поврежденный воздушный фильтр будет пропускать пыль и другие загрязнения в двигатель.

Если Вы эксплуатируете мотоцикл в условиях повышенной влажности или загрязнения, проверять состояние воздушного фильтра необходимо чаще. Официальный дилер Honda поможет Вам определить правильные интервалы обслуживания согласно особенностям Вашего стиля эксплуатации.

К эксплуатации воздушного фильтра на мотоцикле CRF предъявляются особые требования.

Используйте новый оригинальный воздушный фильтр Honda, предназначенный для Вашей модели, или воздушный фильтр такой же качества.

ВНИМАНИЕ

Использование несоответствующего воздушного фильтра может привести к преждевременному износу двигателя.

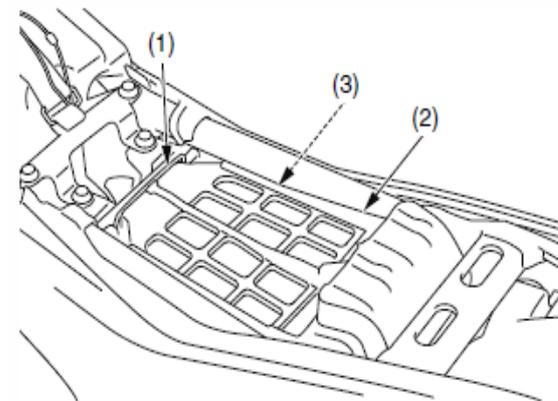
Правильное обслуживание воздушного фильтра позволит предотвратить преждевременный износ или повреждение двигателя, высокие затраты на ремонт, снижение мощности двигателя, чрезмерное потребление топлива и выход свечей зажигания из строя.

ВНИМАНИЕ

Неправильное обслуживание воздушного фильтра, или вообще отсутствие любого обслуживания может привести к низким показателям работы двигателя и его преждевременному износу.

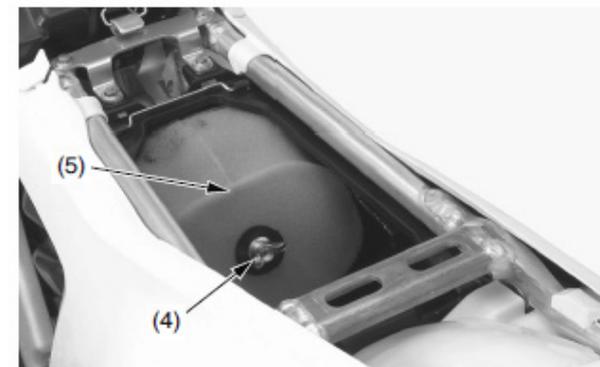
Очистка

1. Снимите седло (стр. 38).
2. Отсоедините пружину (1) и снимите крышку (2), чтобы открыть кожух (3) воздушного фильтра.



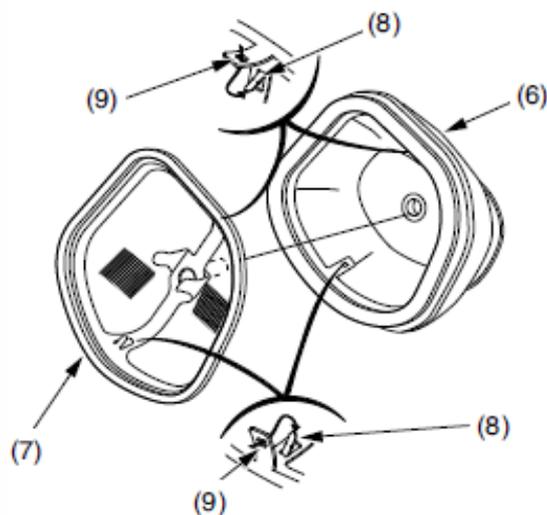
- (1) пружина крышки
(2) крышка
(3) кожух воздушного фильтра

3. Выкрутите стопорный болт (4) и снимите воздушный фильтр (5).



- (4) стопорный болт воздушного фильтра
(5) воздушный фильтр

4. Вытащите фильтрующий элемент (6) из держателя (7) воздушного фильтра, высвободив выступы держателя (8) из отверстий (9).

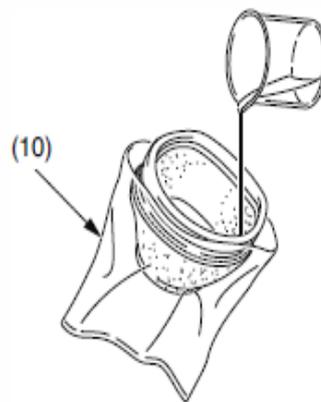


- (6) фильтрующий элемент
- (7) держатель воздушного фильтра
- (8) выступ держателя
- (9) отверстие

5. Промойте воздушный фильтр чистым негорючим растворителем. Потом промойте большим количеством теплой мыльной воды и хорошо высушите. Фильтрующий элемент воздушного фильтра состоит из двух неразъединяемых частей: внутренней и внешней.

6. Очистите внутреннюю часть кожуха воздушного фильтра.

7. Подождите, пока воздушный фильтр высохнет полностью. После высыхания нанесите 50 см³ чистого масла Honda Foam Air Filter Oil или его аналога на внутреннюю часть фильтрующего элемента. Положите фильтр в пластиковый пакет (10) и равномерно распределите масло вручную.



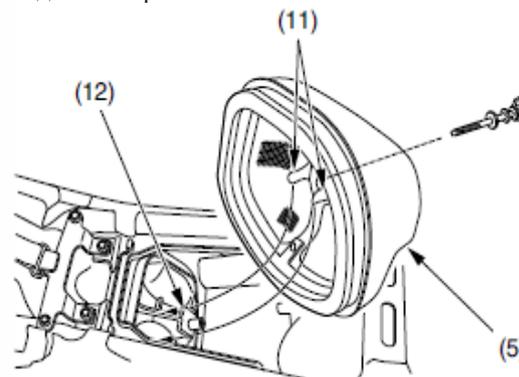
- (10) пластиковый пакет

8. Соберите фильтрующий элемент и держатель. Вставьте выступы (8) в отверстия (9) фильтрующего элемента.

9. Нанесите 1,5-5,5 г белой литиевой смазки Honda или ее аналога на контактную поверхность фильтрующего элемента и кожуха воздушного фильтра.

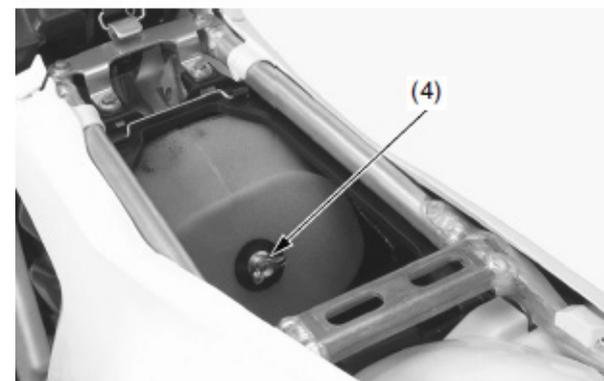
10. Установите воздушный фильтр (5) в кожух, соединив выступы (11) с фиксатором (12).

11. Осторожно расположите уплотнительный фланец фильтрующего элемента так, чтобы предотвратить попадание загрязнений.



- (5) воздушный фильтр
- (11) выступы
- (12) фиксатор

12. Установите и надежно затяните стопорный болт (4).

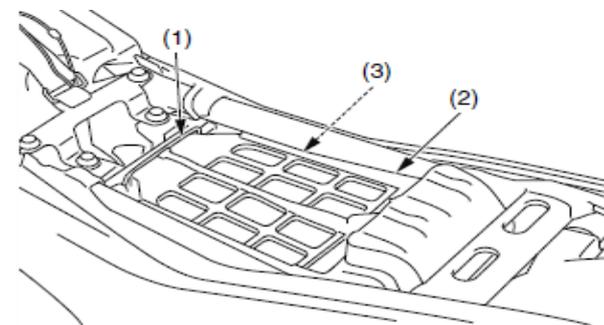


- (4) Стопорный болт

ВНИМАНИЕ

Неправильная установка воздушного фильтра может привести к попаданию грязи в двигатель и быстрому износу поршневых колец и цилиндра.

13. Установите крышку (2) кожуха (3) воздушного фильтра и зафиксируйте ее пружиной (1).



- (1) пружина (3) кожух
- (2) крышка

14. Установите седло (стр. 38).

Вентиляционная трубка картера

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Если мотоцикл эксплуатируется в дождевую погоду или с полностью открытой дроссельной заслонкой, обслуживание вентиляционной трубки картера двигателя необходимо проводить чаще.

Проводите обслуживание вентиляционной трубки картера двигателя, когда через прозрачную часть вентиляционной трубки виден осадок.

Очистка

1. Снимите крышки (1) с патрубков (2) вентиляционной трубки картера и соберите осадок в

соответствующую емкость.

2. Установите крышки патрубков вентиляционной трубки картера.



(1) крышки патрубков вентиляционной трубки картера

(2) патрубки вентиляционной трубки картера

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

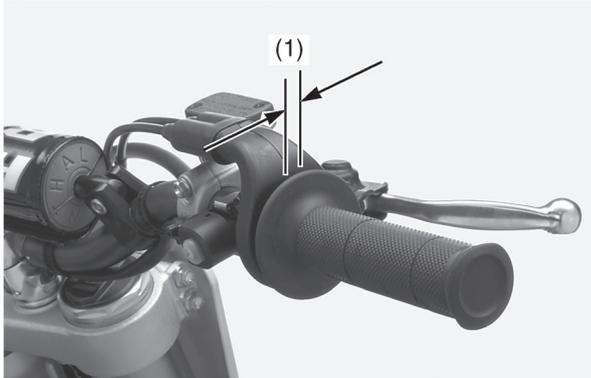
Свободный ход рукоятки акселератора

Проверка

Проверьте свободный ход рукоятки акселератора (1).

Свободный ход: 2 – 6 мм.

При необходимости отрегулируйте свободный ход.



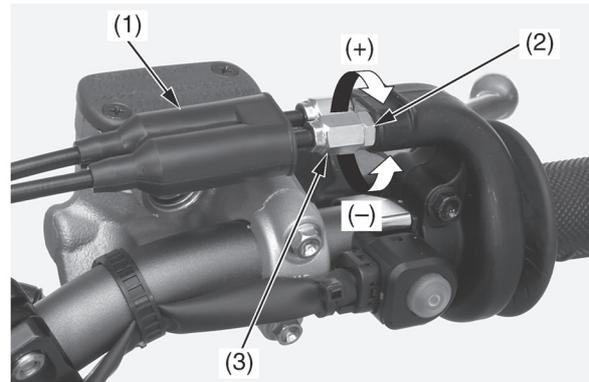
(1) свободный ход

Верхний регулятор

Незначительные регулировки можно проводить с помощью верхнего регулятора.

1. Сдвиньте противопылевой кожух (1) назад.
2. Ослабьте контргайку (2).
3. Поверните регулятор (3).

Чтобы уменьшить свободный ход, поворачивайте регулятор в направлении (-), чтобы увеличить — в направлении (+).



- (1) противопылевой кожух (+) увеличить
- (2) контргайка (-) уменьшить
- (3) регулятор

4. Затяните контргайку до требуемого момента:

4,0 Н·м (0,4 кгс·м)

Установите кожух на место.

5. После регулировки проверьте плавность работы рукоятки акселератора во всех положения руля. Если регулятор выкручен полностью, но настроить свободный ход не удалось, закрутите регулятор до конца, а потом выкрутите на один оборот.

Затяните контргайку до требуемого момента:

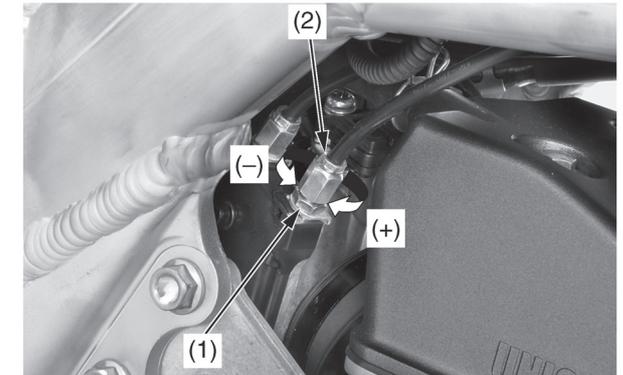
4,0 Н·м (0,4 кгс·м)

Установите колпачок на место и отрегулируйте свободный ход нижним регулятором.

Нижний регулятор

Чтобы провести более существенную регулировку свободного хода, например, после замены тросов или демонтажа корпуса дроссельной заслонки, воспользуйтесь нижним регулятором. Также можно отрегулировать расстояние свободного хода, если это не удалось сделать при помощи верхнего регулятора.

1. Ослабьте контргайку (1).
2. Чтобы уменьшить свободный ход, поверните нижний регулятор (2) в направлении (-), чтобы увеличить — в направлении (+).



- (+) увеличить
- (-) уменьшить
- (1) контргайка
- (2) регулятор

3. Затяните контргайку до требуемого момента:

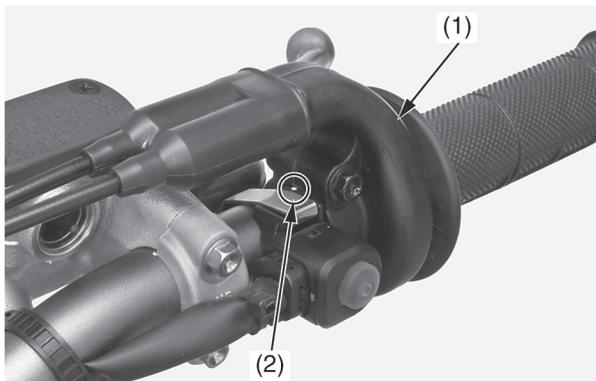
4,0 Н·м (0,4 кгс·м)

4. Проверьте плавность хода рукоятки акселератора на весь запас хода, независимо от угла поворота руля. Если Вам не удастся отрегулировать свободный ход, обратитесь к официальному дилеру Honda.

Рукоятка акселератора

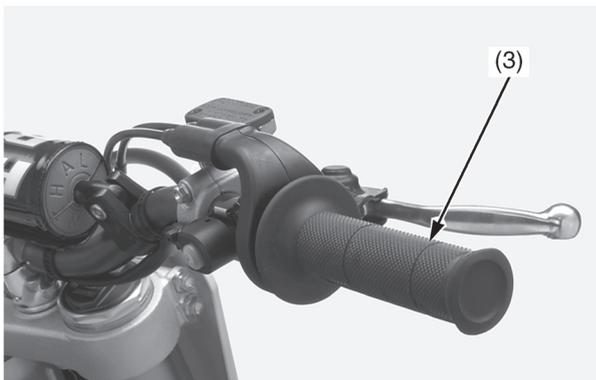
Осмотр рукоятки акселератора

1. Проверьте правильность расположения рукоятки акселератора (конец держателя (1) должен быть на отметке (2) руля), а крепежные болты крепко затянуты.



(1) держатель рукоятки акселератора
(2) отметка

2. Проверьте плавность хода рукоятки акселератора (3) во всех положениях руля. В случае возникновения неисправностей обращайтесь к официальному дилеру Honda.



(3) рукоятка акселератора

3. Проверьте состояние передаточных тросов от рукоятки акселератора до корпуса дроссельной заслонки. Если на тросе есть перегибы и признаки перетирания — замените его.

4. Проверьте натяжение и надежность крепления троса во всех положениях руля.

5. Чтобы предотвратить преждевременную коррозию тросов, наносите на них смазку для тросов, которую можно приобрести в розничной продаже.

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Помните, что частота холостого хода не является решением всех проблем, связанных с системой программного впрыска топлива (PGM-FI).

Регулировка частоты холостого хода не устраняет неполадки других систем мотоцикла.

Регулировку холостого хода необходимо проводить при нормальной рабочей температуре двигателя.

Если регулятор воздушной заслонки вставлен до упора, он выполняет функцию регулятора частоты холостого хода.

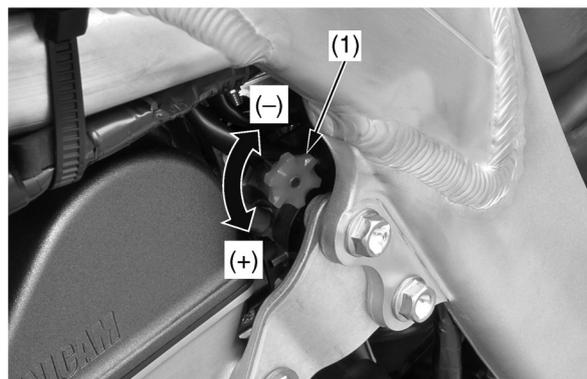
Вращая регулятор против часовой стрелки, Вы увеличиваете частоту холостого хода двигателя.

Вращая регулятор по часовой стрелке, Вы уменьшаете частоту холостого хода двигателя.

Регулировка частоты холостого хода

1. Если двигатель холодный, заведите его и прогрейте на протяжении 3 минут, а потом выключите.
2. Подсоедините к двигателю тахометр.
3. Установите рычаг переключения передач на нейтраль. Запустите двигатель.
4. Удерживайте мотоцикл в вертикальном положении.
5. Отрегулируйте частоту холостого хода при помощи регулятора воздушной заслонки (1).

Холостой ход: 2000 ± 100 об/мин



- (1) регулятор воздушной заслонки
 (+) увеличить
 (-) уменьшить

Система сцепления

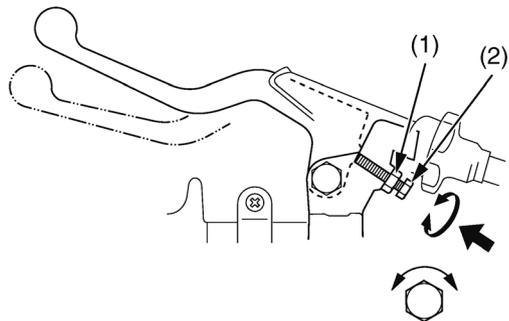
См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Регулировка положения рычага сцепления

При необходимости Вы можете отрегулировать расстояние между рукояткой руля и рычагом сцепления.

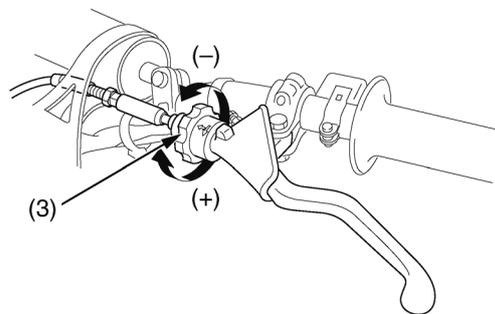
После регулировки положения рычага или отсоединения троса сцепления нужно отрегулировать свободный ход рычага.

1. Ослабьте контргайку (1).
2. Чтобы расположить рычаг сцепления дальше от рукоятки, поверните регулятор (2) против часовой стрелки. Чтобы расположить рычаг сцепления ближе к рукоятке, поверните регулятор по часовой стрелке.
3. Плотно затяните контргайку.



(1) контргайка
(2) регулятор

4. Поверните регулятор (3) конца троса в направлении отметки (+) до ослабления, а потом выкрутите его на пять оборотов.

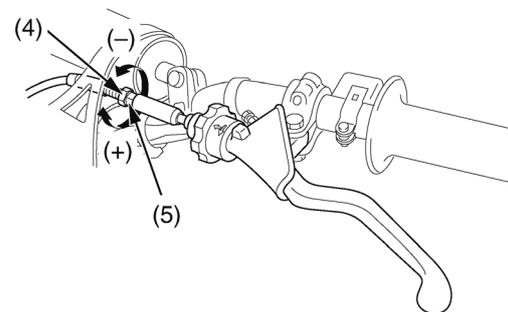


(3) регулятор конца троса
(+) увеличить
(-) уменьшить

5. Ослабьте контргайку (4) и поворачивайте интегрированный регулятор (5), чтобы отрегулировать расстояние свободного хода рычага сцепления.

Свободный ход: 10 – 20 мм

Плотно затяните контргайку.



(4) контргайка (+) увеличить
(5) интегрированный регулятор (-) уменьшить

6. Незначительные регулировки расстояния свободного хода можно осуществить регулятором на конце троса рычага сцепления (стр. 67).

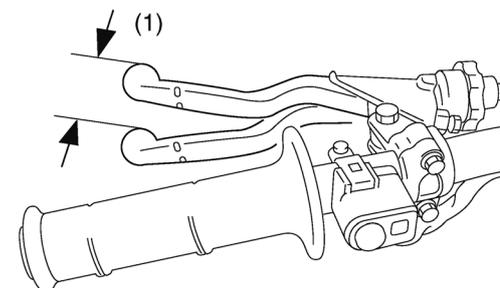
Свободный ход рычага сцепления

Проверка

Проверьте свободный ход рычага сцепления (1).

Свободный ход: 10 – 20 мм

При необходимости, отрегулируйте свободный ход рычага сцепления.



(1) свободный ход

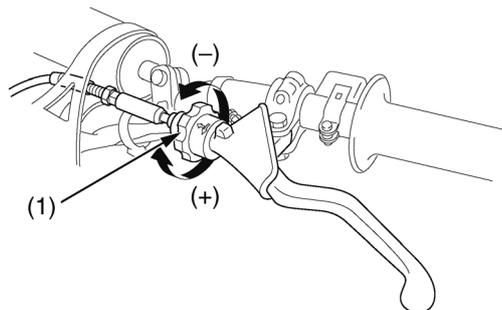
Неправильно отрегулированный свободный ход может привести к преждевременному износу сцепления.

После каждого отсоединения троса сцепления необходимо регулировать свободный ход рычага сцепления.

Регулировка регулятором конца троса

Незначительную регулировку лучше проводить регулятором конца троса сцепления.

Чтобы увеличить свободный ход рычага сцепления, поверните регулятор конца троса (1) в направлении отметки (+), а чтобы уменьшить — в направлении отметки (–).



(1) регулятор конца троса
(+) увеличить
(–) уменьшить

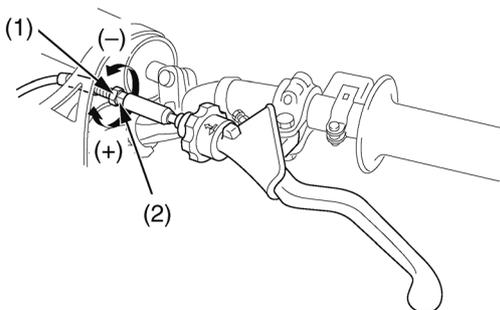
Если регулятор затянут до упора, или если не удается настроить необходимую величину свободного хода, закрутите регулятор полностью, а потом ослабьте на один оборот, и проведите регулировку интегрированным регулятором троса.

Интегрированный регулятор троса

Используйте интегрированный регулятор троса, когда регулятор конца троса затянут до упора, или если не удается настроить свободный ход.

1. Поверните регулятор конца троса в направлении отметки (+) до ослабления, а потом выкрутите его на пять оборотов.

2. Ослабьте контргайку (1).
3. Поверните интегрированный регулятор троса (2), чтобы настроить свободный ход.
4. После регулировки плотно затяните контргайку. Проверьте свободный ход.



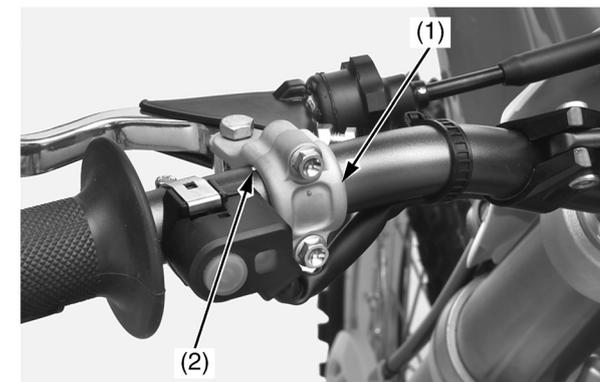
(1) контргайка (+) увеличить
(2) интегрированный регулятор (–) уменьшить

5. Заведите двигатель, нажмите на рычаг сцепления и включите передачу. Убедитесь, что двигатель не глохнет, а движение мотоцикла не замедляется. Постепенно отпускайте рычаг сцепления и набирайте скорость. Мотоцикл должен плавно начать движение и постепенно набирать скорость.

Если Вам не удастся провести правильную регулировку, или если сцепление не работает надлежащим образом, причина может быть в перегибах или изношенности троса, или же в изношенности дисков сцепления. Проверьте фрикционные и гладкие диски сцепления (стр. 68).

Другие виды осмотра и смазки

- Убедитесь, что рычаг сцепления находится в правильном положении (конец держателя (1) должен быть на отметке (2) руля), а крепежные болты надежно затянуты.



(1) держатель
(2) отметка

- Убедитесь в отсутствии перегибов и признаков износа троса сцепления. При необходимости, замените трос новым.

- Для защиты троса от коррозии и преждевременного износа нанесите на него соответствующую смазку.

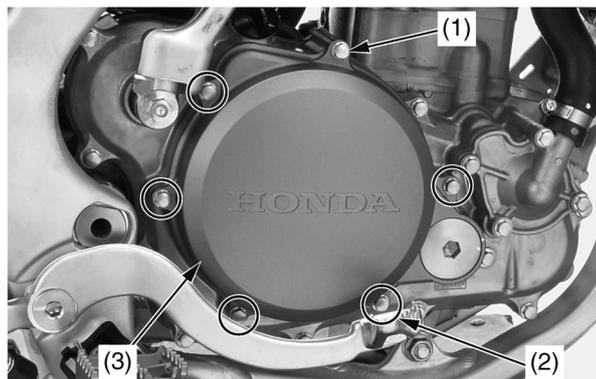
Работа сцепления

1. Проверьте плавность работы рычага сцепления. В случае необходимости нанесите на шарнирный болт рычага сцепления и трос сцепления специальную смазку.
2. Убедитесь в отсутствии повреждений, перегибов и признаков износа троса сцепления.

Система сцепления

Снятие дисков сцепления

1. Слейте трансмиссионное масло (стр. 57).
2. Снимите кожух сцепления болт А (1), крышку сцепления болт В (2), и крышка сцепления (3).

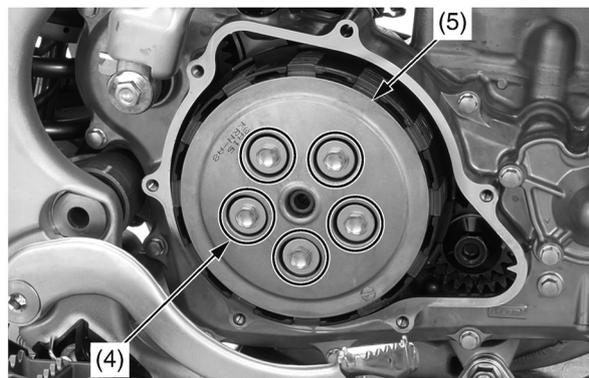


- (1) болт крышки А
(2) болты крышки В
(3) крышка сцепления

3. Выкрутите пять болтов кожуха сцепления (4) и пружину.

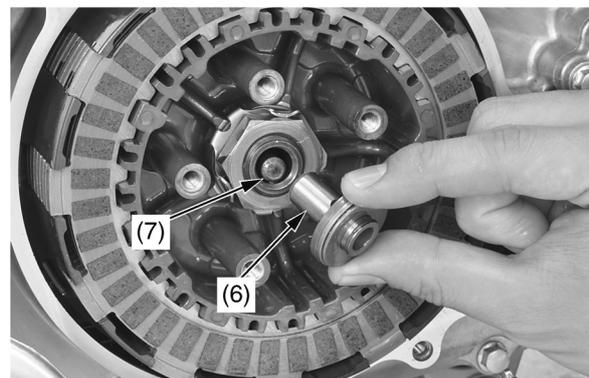
За несколько подходов ослабьте болты перекрестным способом.

4. Снимите прижимной диск сцепления (5).



- (4) пружины и болты сцепления
(5) прижимной диск сцепления

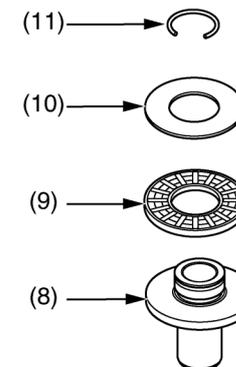
5. Сначала снимите толкатель сцепления (6), а потом шток вытеснения сцепления (7).



- (6) толкатель сцепления
(7) шток толкателя сцепления

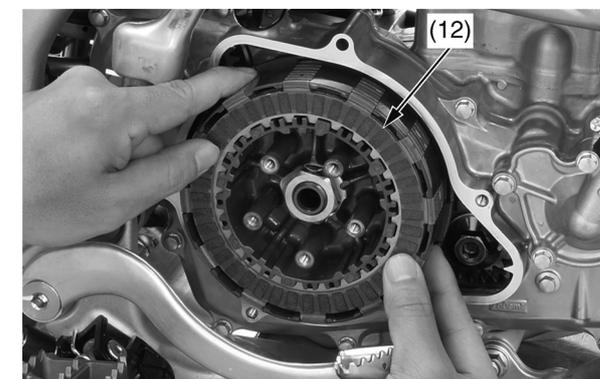
6. Разберите толкатель сцепления (8), игольчатый подшипник (9) и шайбу (10) путем удаления зажима (11). Поверните игольчатый подшипник пальцем. Игольчатый подшипник должен поворачиваться плавно и тихо.

Замените игольчатый подшипник и шайбу, если игольчатый подшипник не поворачивается плавно.



- (8) толкатель сцепления
(9) игольчатый подшипник
(10) шайба
(11) фиксатор

7. Снимите восемь фрикционных дисков, семь гладких дисков, тарельчатую пружину и плоскую шайбу (12).



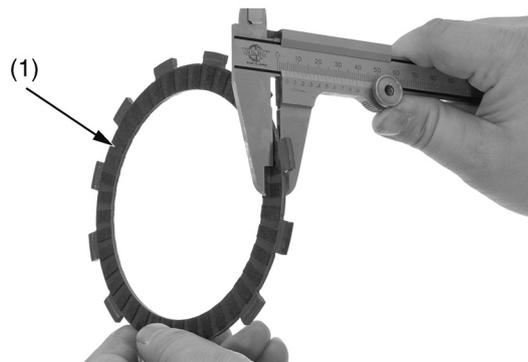
- (12) фрикционные диски, гладкие диски, тарельчатая пружина, плоская шайба

Проверка фрикционных и гладких дисков сцепления

• Если у фрикционных дисков сцепления (1) изменилась окраска, или на них появились заусеницы, их необходимо заменить новыми. Измерьте толщину каждого фрикционного диска.

Предел эксплуатации: 2,85 мм

Замену всех фрикционных и гладких дисков сцепления необходимо проводить одновременно.



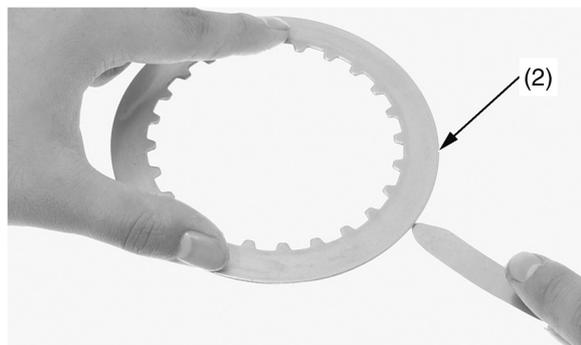
(1) фрикционный диск сцепления

• Проверьте, не потеряли ли гладкие диски сцепления (2) своей окраски и нет ли на них чрезмерной деформации.

Проверка деформаций на поверхности проводится специальным щупом.

Предел эксплуатации: 0,10 мм

Замену всех фрикционных и гладких дисков сцепления необходимо проводить одновременно.



(2) гладкий диск сцепления

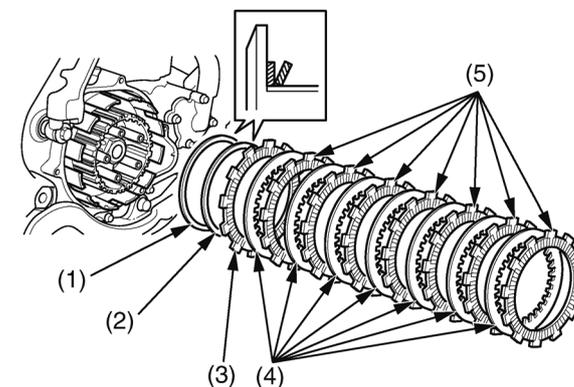
• Если сцепление проскальзывает после замены дисков, замените пружины сцепления новыми.

Установка фрикционных и гладких дисков сцепления

1. Установите плоскую шайбу (1) и тарельчатую пружину (2), как показано на схеме. Нанесите на фрикционные (3) и гладкие (4) диски моторное масло.

2. Установите фрикционный диск «А» (5) на барабан сцепления.

Установите семь фрикционных и семь гладких дисков, чередуя их так, как показано на схеме.



(1) плоская шайба

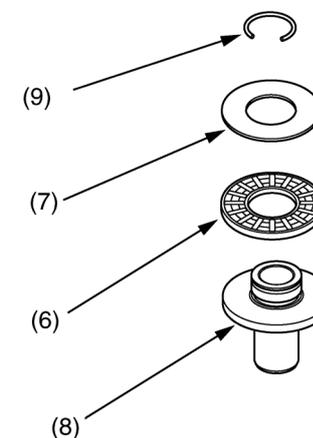
(2) тарельчатая пружина

(3) фрикционный диск «А»

(4) гладкие диски

(5) фрикционные диски «В»

3. Нанесите моторное масло на игольчатый подшипник (6) и шайбу (7), и вставьте их в толкатель сцепления (8). Установите новый фиксатор (9) в канавку на толкателе сцепления.



(6) игольчатый подшипник

(7) шайба

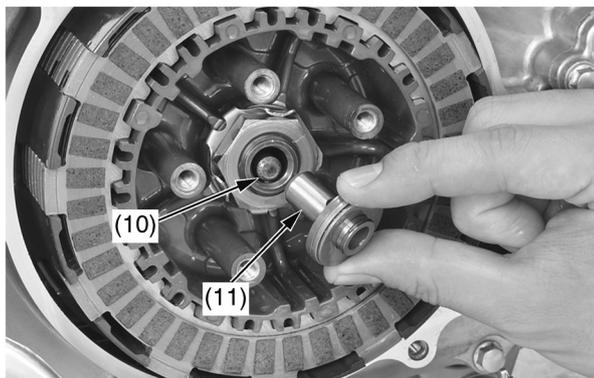
(8) толкатель сцепления

(9) фиксатор (новый)

Система сцепления

4. Нанесите моторное масло и вставьте шток сцепления (10) в главный вал.

5. Установите толкатель сцепления (11) в шток.



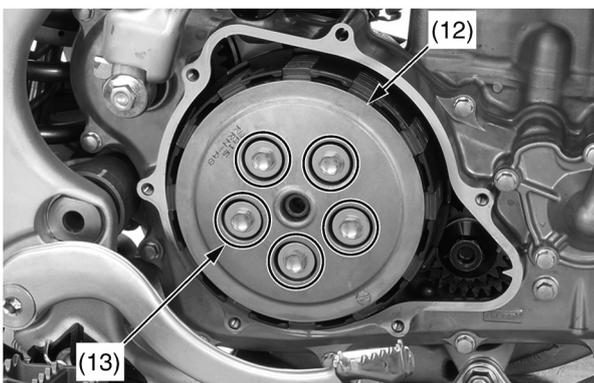
(10) шток сцепления
(11) толкатель сцепления

6. Установите прижимной диск сцепления (12).

7. Установите пять пружин сцепления и болты (13).

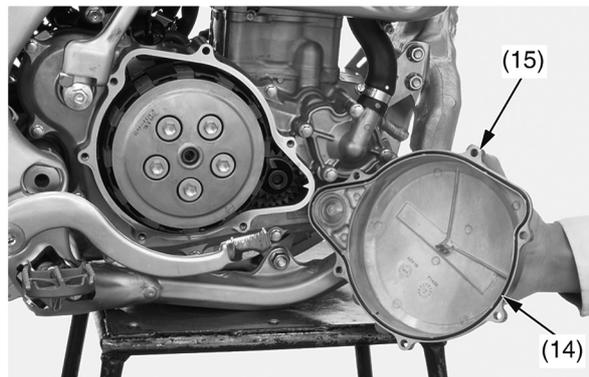
8. В несколько подходов затяните болты перекрестным способом до требуемого момента:

12 Н·м (1,2 кгс·м)



(12) прижимной диск сцепления
(13) пружины сцепления и болты

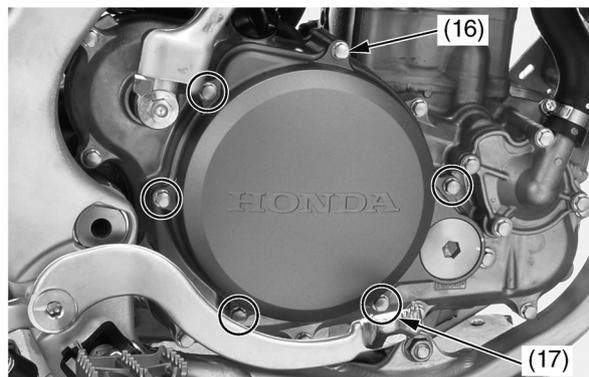
9. Нанесите масло на новое уплотнительное кольцо (14) и установите его в канавку кожуха (15).



(14) уплотнительное кольцо (новое)
(15) кожух сцепления

10. Установите кожух сцепления, тщательно затяните болт А (16) и болты В (17) перекрестным способом за несколько подходов:

10 Н·м (1,0 кгс·м)



(16) болт А
(17) болты В

15. Залейте в картер трансмиссионное масло (стр. 57).

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Рекомендации по выбору свечи зажигания

Рекомендованная стандартная свеча зажигания подходит для использования во время большинства соревнований.

| | |
|-------------|----------------|
| Стандартная | R0451B-8 (NGK) |
|-------------|----------------|

Используйте свечи зажигания только с соответствующими тепловыми характеристиками.

ВНИМАНИЕ

Использование свечи с несоответствующими тепловыми характеристиками или с несоответствующим зазором может привести к повреждению двигателя. Использование свечей зажигания нерезисторного типа может привести к неисправностям в системе зажигания.

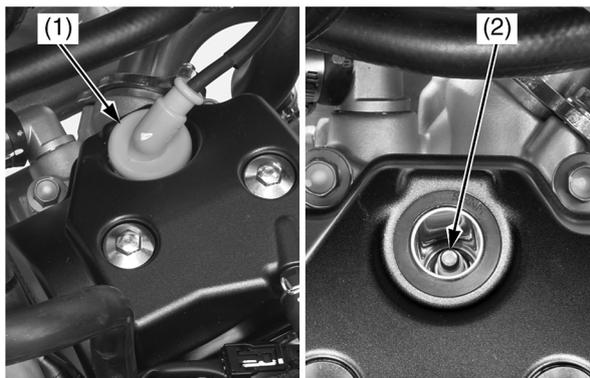
На Вашем мотоцикле установлены свечи зажигания с иридиевым покрытием центрального электрода и платиновым покрытием бокового электрода.

Во время обслуживания свечи зажигания соблюдайте следующие правила:

- Не чистите свечу зажигания. Если на электроде накопились отложения или грязь, свечу зажигания нужно заменить.
- Чтобы проверить зазор между электродами, используйте только проволочный щуп. Никогда не используйте плоский щуп, чтобы не повредить покрытие электродов.
- Не регулируйте зазор между электродами свечи зажигания. Если зазор не соответствует нормам, свечу необходимо заменить новой.

Осмотр и замена свечи зажигания

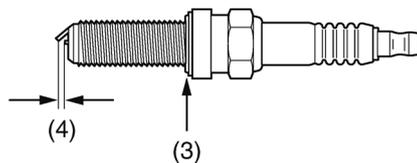
1. Снимите сидение и повесьте топливный бак на держателе с левой стороны рамы (стр. 38, 39).
2. Снимите колпачок свечи зажигания (1).
3. Очистите поверхность вокруг гнезда свечи зажигания от грязи.
4. Снимите свечу зажигания (2).



(1) колпачок свечи зажигания (2) свеча зажигания

5. Проверьте износ электродов и наличие на них нагара. Также проверьте, нет ли повреждений на герметичной прокладке (3) и трещин на изоляторе.
6. Измерьте зазор (4) между электродами свечи зажигания проволочным щупом. Если зазор не соответствует нормам, свечу нужно заменить.

Нормальный зазор: 0,6 – 0,7 мм



(3) герметичная прокладка (4) зазор

7. Чтобы проверить свечу зажигания, разгоните мотоцикл на прямой дороге. Нажмите и удерживайте кнопку остановки двигателя, нажав на рычаг сцепления.

Едьте на нейтральной передаче до полной остановки, потом осмотрите свечу. Изолятор вокруг центрального электрода должен быть слегка темным или серым.

Если Вы используете новую свечу, проедьте не менее 10 минут, прежде чем проверять ее, так как новая свеча меняет окраску не сразу.

Если электроды покрыты сажей, изолятор имеет белый или светло-серый (при обедненной смеси) цвет, электроды и изолятор черные или залиты топливом (при обогащенной смеси), это означает наличие в системе неисправности (стр. 139).

Проверьте систему PGM-FI и зажигания.

8. Установите свечу в гнездо и осторожно закрутите рукой, избегая перекосов.

9. Потом дотяните свечу зажигания ключом:

- использованную свечу зажигания — на 1/12 оборота после посадки на уплотнитель;
- устанавливая новую свечу зажигания, затягивайте ее дважды:
 - а) сначала затяните свечу на 1/4 оборота после посадки на уплотнитель.
 - б) потом немного открутите свечу и снова закрутите ее рукой;
 - в) затем затяните свечу на 1/12 оборота по сле посадки на уплотнитель.

ВНИМАНИЕ

Неправильно установленная свеча зажигания может повредить двигатель. Недотянутая свеча может перегреться и повредить поршень, а чрезмерно затянутая повредит резьбу.

10. Установите колпачок свечи зажигания. Будьте внимательны, чтобы не зажать провода.

11. Установите бак и седло (стр. 38, 40).

Зазоры клапанов

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

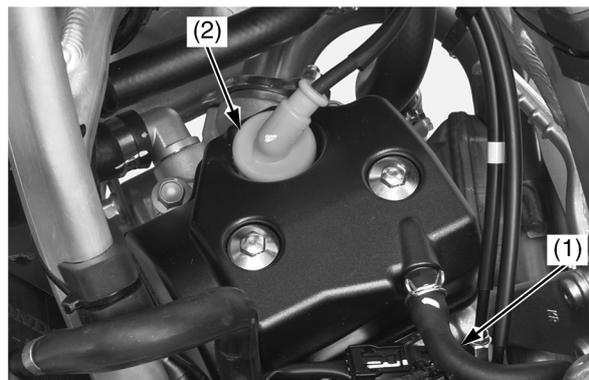
Слишком большой зазор клапанов является причиной шума и может привести к повреждению двигателя. Недостаточный зазор клапанов или его отсутствие не будет позволять клапанам закрываться и приведет к повреждению клапанов и потери мощности. Проверьте зазоры клапанов на холодном двигателе в соответствии с временными интервалами Регламента технического обслуживания (стр. 29).

Проверять и регулировать зазоры клапанов необходимо на холодном двигателе. Если двигатель нагревается, зазоры клапанов меняются.

Снятие крышки головки цилиндра

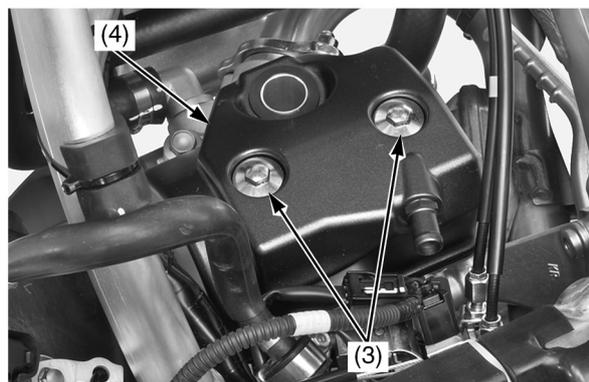
Перед проведением работ тщательно очистите двигатель от грязи, чтобы она не попала внутрь двигателя.

1. Снимите седло, топливный бак и повесьте его держателе с левой стороны рамы (стр. 38, 39).
2. Отсоедините вентиляционную трубку картера (1) и колпачок свечи зажигания (2).



- (1) вентиляционная трубка картера
(2) колпачок свечи зажигания

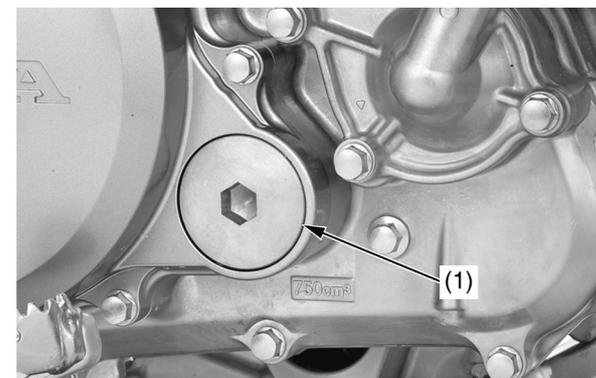
3. Выкрутите болты крышки головки цилиндра, снимите резиновые прокладки (3) и крышку головки цилиндра (4).



- (3) болты крышки и резиновые прокладки
(4) крышка головки цилиндра

Установка поршня в верхнюю мертвую точку такта сжатия

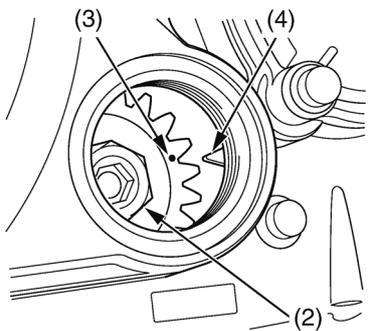
1. Снимите крышку контрольного отверстия коленчатого вала (1).



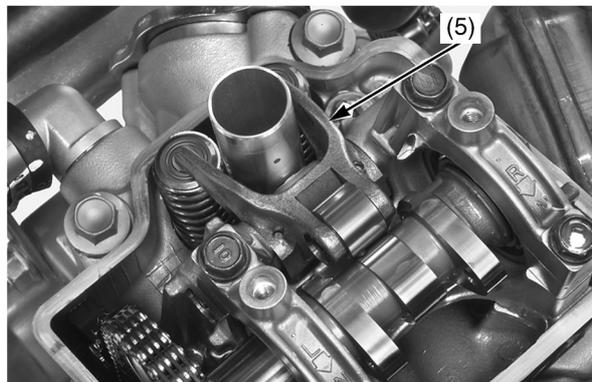
- (1) крышка контрольного отверстия коленчатого вала
2. Снимите свечу зажигания (стр. 71).
 3. Снимите крышку головки цилиндра (эта стр).

4. Проворачивайте коленчатый вал за болт ведущей шестерни(2) по часовой стрелке, пока отметка (3) ведущей шестерни не выровняется с ответной отметкой (4) на крышке картера. В данном положении поршень находится или в конце такта сжатия, или в конце такта выпуска.

Если коленчатый вал прошел отметку, снова вращайте его по часовой стрелке, пока отметка снова не окажется напротив ответной отметки на крышке картера. Проводите проверку зазоров тогда, когда поршень находится в верхней мертвой точке такта сжатия и впускные и выпускные клапаны закрыты. Подтвердить такое положение можно покачав коромысла выпускных клапанов (5). Если коромысла свободно двигаются, то клапаны закрыты и поршень находится в такте сжатия. Если коромысло не двигается свободно, то клапаны открыты. Нужно снова повернуть коленвал за болт ведущей шестерни на 360° и совместить отметки.



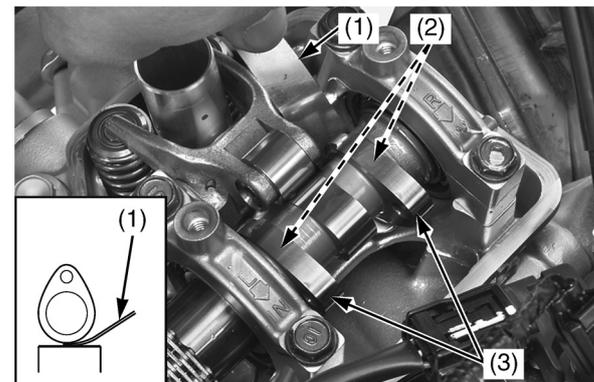
- (2) болт ведущей шестерни
- (3) отметка
- (4) отметка на крышке картера



(5) коромысло выпускного клапана

Проверка зазоров клапанов

1. Расположите поршень в верхней мертвой точке такта сжатия (стр. 71).
2. Измерьте зазор каждого впускного клапана, вставив щуп (1) между толкателем клапана (2) и тыльной стороной кулачка распредвала (3).



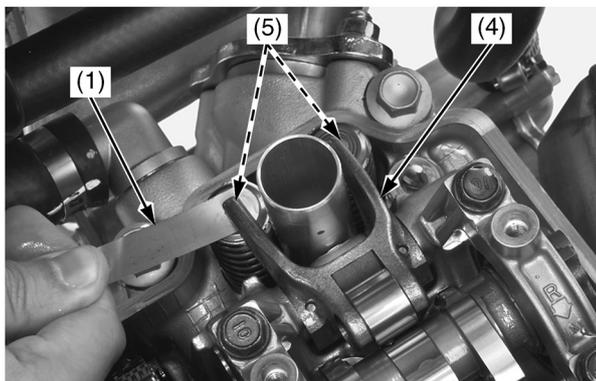
- (1) щуп
- (2) толкатели клапанов (под валом)
- (3) кулачки распредвала

Зазоры клапанов

Впуск: 0.12 ± 0.03 мм

Зазоры клапанов

3. Измерьте зазор каждого выпускного клапана, вставив щуп (1) между коромыслом (4) и регулировочными шайбами (5) выпускного клапана.



- (1) щуп
- (4) коромысла выпускных клапанов
- (5) регулировочные шайбы выпускных клапанов

Зазоры клапанов

Выпуск: 0.21 ± 0.03 мм

Если нужно отрегулировать зазоры клапанов, снимите распределительный вал (процедура изложена на этой странице) и выберите соответствующую шайбу для каждого клапана.

Снятие распределительного вала

1. Запишите величину зазоров впускных и выпускных клапанов (стр. 73).

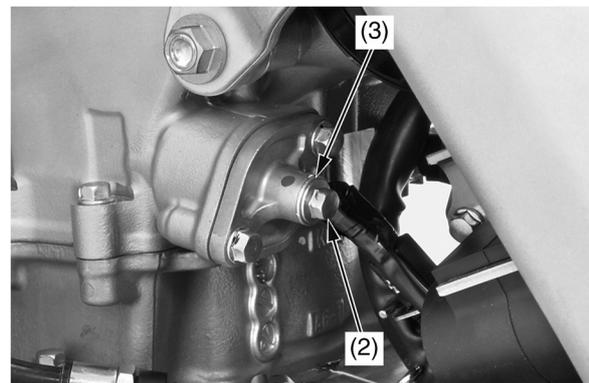
Убедитесь, что поршень находится в верхней мертвой точке такта сжатия (стр. 72).

2. Открутите и снимите болты (1) кронштейна сепаратора.



- (1) Болты кронштейна сепаратора

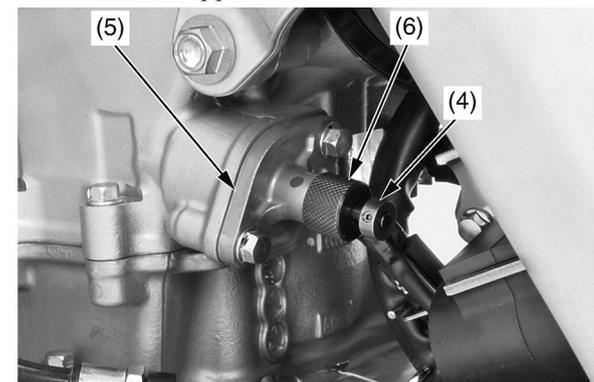
3. Открутите и снимите болт натяжителя цепи и его уплотнительную прокладку.



- (2) болт натяжителя цепи
- (3) уплотнительная прокладка

4. Вставьте стопор натяжителя (4) в натяжитель цепи (5). Вращайте стопор натяжителя цепи по часовой стрелке и заблокируйте толкатель цепи, надавливая на бобышку (6) стопора.

Стопор натяжителя: 070MG-0010100

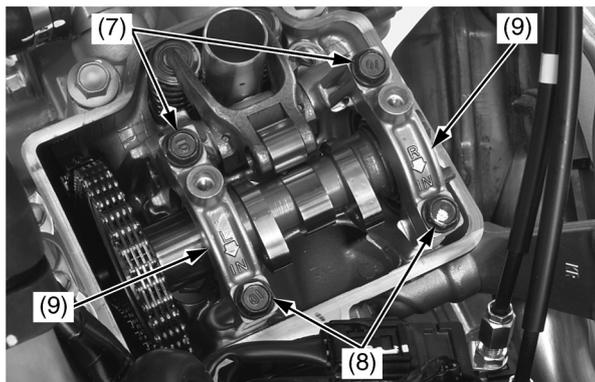


- (4) стопор натяжителя
- (5) натяжитель цепи
- (6) бобышка

5. Убедитесь, что поршень находится в верхней мертвой точке такта сжатия (стр. 72).

Ослабьте болты А (7) и В (8) крышек подшипников распредвала перекрестным способом за Несколько подходов. Открутите болты крышек подшипников распредвала, снимите их и затем снимите установочные кольца.

Когда Вы снимаете крышки подшипников распредвала, установочные кольца могут прилипнуть к ним.



(7) болты крышек подшипников распредвала А
(8) болты крышек подшипников распредвала В
(9) установочные кольца и крышки подшипников распредвала.

ВНИМАНИЕ

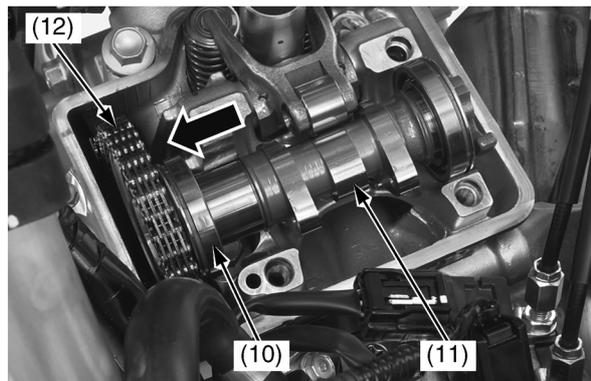
Будьте осторожны, чтобы кольца не упали в картер.

Если кольца прилипли к крышке подшипника распредвала, осторожно снимите их.

6. Сдвиньте левый подшипник вала (10) и снимите цепь (12) так, чтобы можно было вытащить распредвал (11).

ВНИМАНИЕ

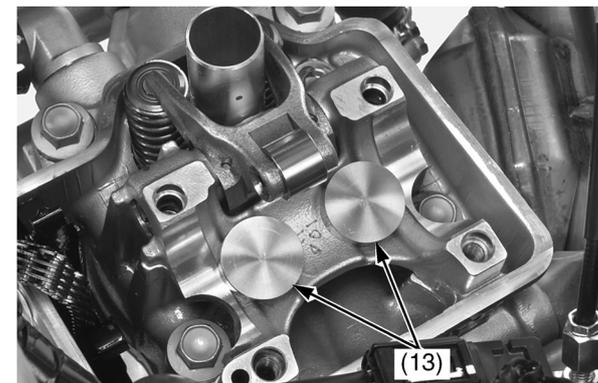
Подвесьте цепь на проволоке, чтобы предотвратить её падение в картер.



(10) левый подшипник
(11) распредвал
(12) цепь

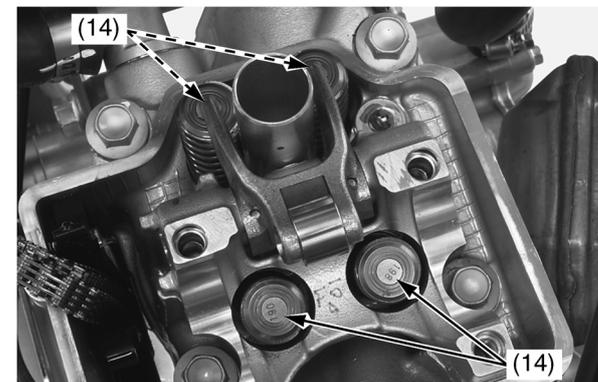
7. Снимите толкатели впускных клапанов (13).

Положите толкатели и шайбы впускных клапанов отдельно, чтобы не перепутать их с другими толкателями — впускные с выпускными, правые с левыми.



(13) толкатели впускных клапанов

8. Снимите регулировочные шайбы клапанов (14).

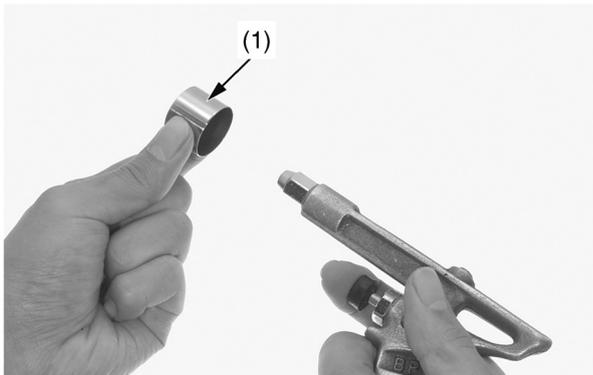


(14) регулировочные шайбы клапанов

Зазоры клапанов

Выбор регулировочных шайб

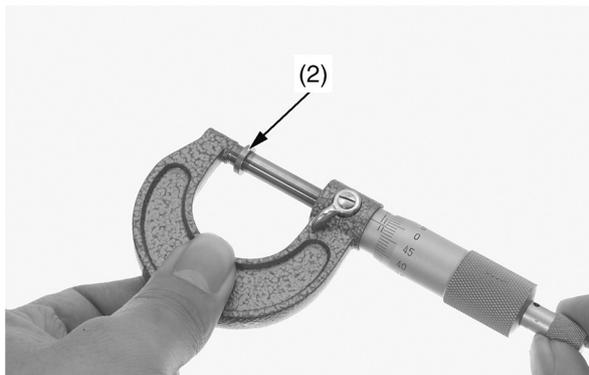
1. С помощью сжатого воздуха очистите контактную поверхность толкателя клапана (1).



(1) толкатель клапана

2. Измерьте толщину шайбы микрометром и запишите ее.

Существует 73 размера шайб (2), от наименьших (толщиной 1,200 мм) до наибольших (толщиной 3,000 мм) с шагом 0,025 мм.



(2) шайба

3. С помощью нижеприведенного уравнения рассчитайте толщину новой шайбы.

$$A = (B - C) + D$$

A: Толщина новой шайбы

B: Измеренный зазор клапана

C: Рекомендованный зазор клапана

D: Толщина старой шайбы

- Убедитесь, что шайба имеет правильную толщину, измерив ее микрометром.
- Если из-за углеродистых отложений полученная величина составляет более 2,450 мм, необходимо перешлифовать седло впускного клапана.

Если из-за углеродистых отложений полученная величина составляет более 3,000 мм, необходимо перешлифовать седло выпускного клапана.

ВНИМАНИЕ

Не затягивайте впускные и выпускные клапаны. Они титана и имеют тонкое оксидное покрытие. Притирка может повредить это покрытие.

Если требуемый размер прокладки находится за пределами доступного диапазона, попросите проинспектировать ваш мотоцикл у вашего дилера.

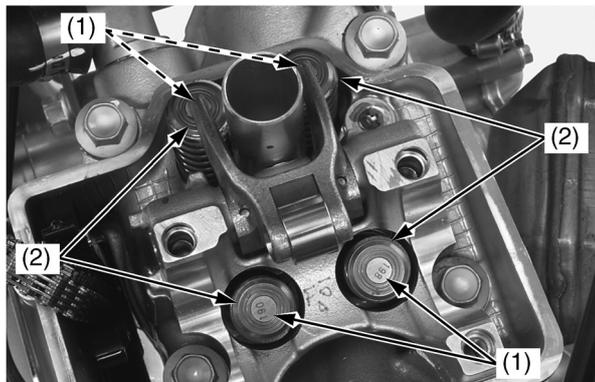
| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |  |
| 180 | 182 | 185 | 188 |
| 1.80 mm | 1.825 mm | 1.85 mm | 1.875 mm |

Установка распределительного вала

1. Установите новые шайбы (1) на тарелки клапанов (2).

ВНИМАНИЕ

Следите за тем, чтобы шайбы не упали в картер



(1) шайбы (2) тарелки клапанов

2. Нанесите масляную смесь на основе дисульфида молибдена (1/2 моторного масла и 1/2 масла на основе дисульфида молибдена с содержанием дисульфида молибдена более 3%) на следующие детали:

- контуры кулачков распределительного вала
- внешнюю поверхность каждого толкателя клапана

3. Установите толкатели клапанов (3) в головку цилиндра (4) на те же места.

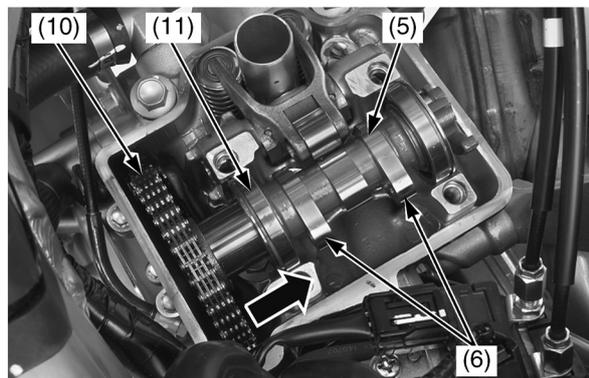


(3) толкатели клапанов (4) головка цилиндра

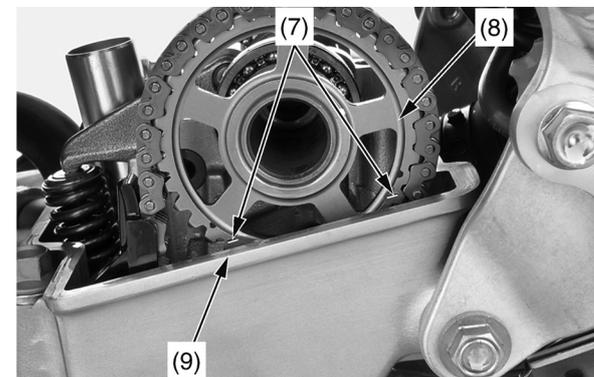
4. Убедитесь, что поршень находится в верхней мертвой точке такта сжатия (стр. 72).

5. Установите распределительный вал (5) так, чтобы контуры кулачков впускного клапана (6) были направлены вверх и метки (7) на шестерне (8) совпали с плоскостью головки блока цилиндра (9). Установите цепь (10) распределительного вала на шестерню не проворачивая вал.

6. Сдвиньте левый подшипник распределительного вала (11).



(5) распределительный вал
(6) кулачки впускного клапана
(10) цепь
(11) левый подшипник распределительного вала



(7) метки шестерни распредвала
(8) шестерня распредвала
(9) поверхность головки блока

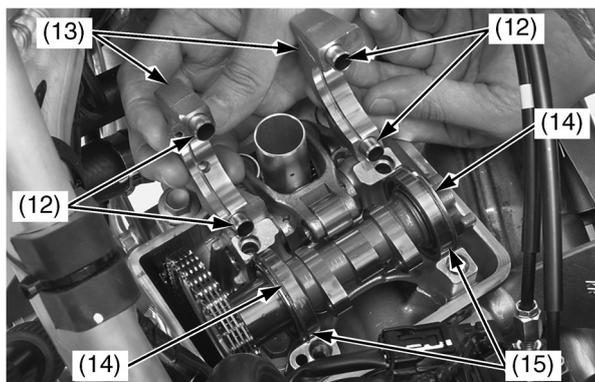
Зазоры клапанов

7. Убедитесь, что штифты (12) установлены в крышки подшипников распределительного вала (13).

8. Установите установочные кольца (14) в канавки подшипников распредвала (15).

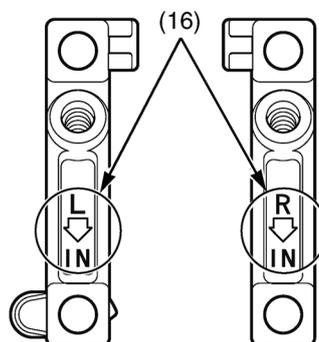
ВНИМАНИЕ

Следите за тем, чтобы установочные кольца не упали в картер.



- (12) штифты
- (13) крышки подшипников распределительного вала
- (14) установочные кольца
- (15) канавки подшипников распредвала

Каждая крышка подшипника распределительного вала имеет идентификационную метку (16).



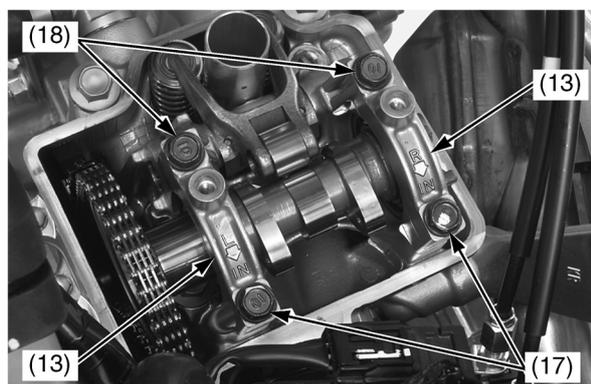
(16) идентификационные метки

9. Установите крышки подшипников (13), совместив их пазы с установочными кольцами.

10. Нанесите моторное масло на болты крышек А (17) и В (18) и затяните до указанного момента:

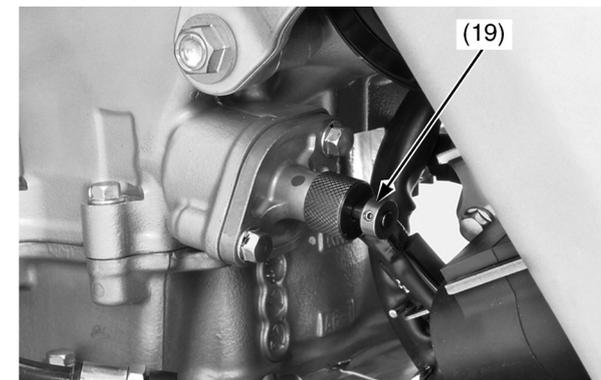
16 Н · м

Затягивайте болты крышек подшипников распредвала перекрестным способом за несколько подходов.



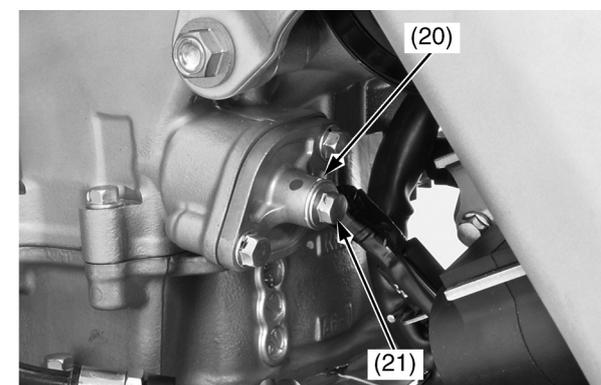
- (13) крышки подшипников распредвала
- (17) болты крышек подшипников А
- (18) болты крышек подшипников В

11. Снимите стопор натяжителя (19) с натяжителя цепи распределительного вала.



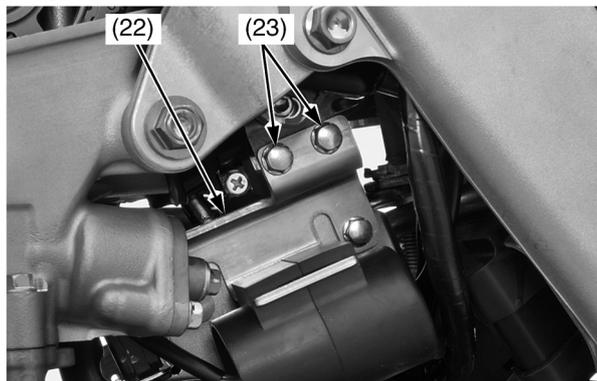
(19) стопор натяжителя

12. Установите новую прокладку (20) и затяните болт крышки натяжителя цепи (21).



- (20) прокладка (новая)
- (21) болт крышки натяжителя цепи

13. Установите кронштейн сепаратора (22) и затяните крепежные болты (23).



(22) кронштейн сепаратора
(23) крепежные болты кронштейна

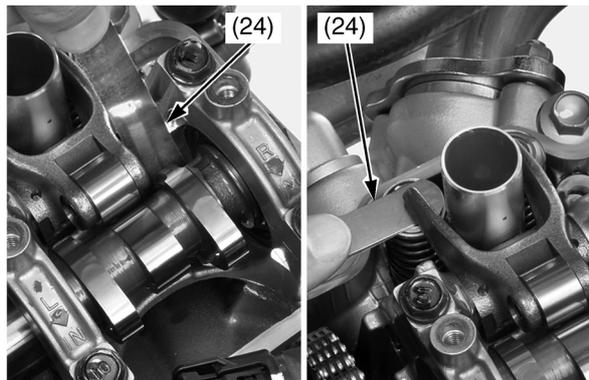
14. Поверните распредвал, вращая коленвал несколько раз и убедитесь, что поршень находится в ВМТ в конце такта сжатия.

15. Измерьте зазоры впускного и выпускного клапана щупом (24).

Зазоры клапанов:

Впуск: 0.12 ± 0.03 мм

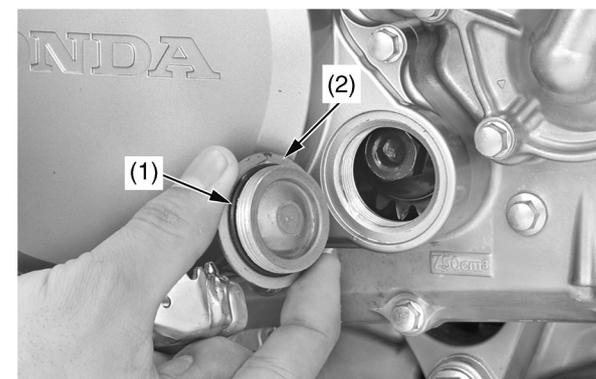
Выпуск: 0.21 ± 0.03 мм



(24) толщиномер

Установка крышки контрольного отверстия коленчатого вала

1. Установите свечу зажигания (стр. 71).
2. Нанесите на новое уплотнительное кольцо (1) моторное масло и установите его на крышку контрольного отверстия коленчатого вала (2). Нанесите смазку на резьбу крышки. Затяните крышку контрольного отверстия коленчатого вала до требуемого момента: $15 \text{ Н}\cdot\text{м}$ ($1,5 \text{ кг}\cdot\text{с}\cdot\text{м}$)



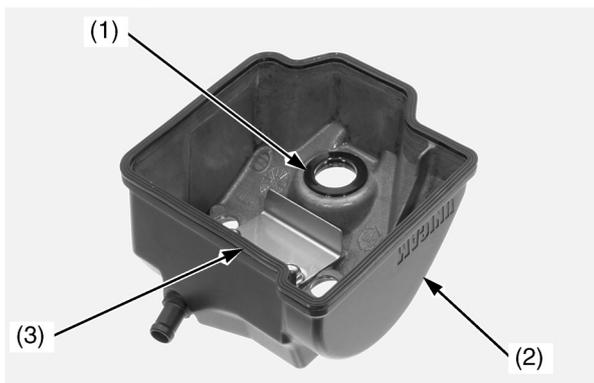
(1) уплотнительное кольцо (новое)
(2) крышка контрольного отверстия коленчатого вала

Зазоры клапанов

Установка крышки головки цилиндра

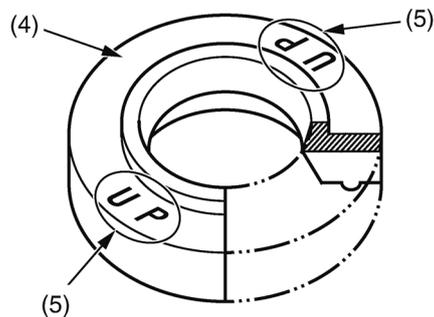
1. Проверьте состояние прокладки отверстия свечи зажигания (1), при необходимости замените ее новой. Нанесите моторное масло на прокладку и установите ее на крышку головки цилиндра (2).

2. Убедитесь в надлежащем состоянии прокладки (3) крышки головки цилиндра. Замените ее при необходимости. Установите прокладку крышки головки цилиндра в канавку.



- (1) насадка гнезда свечи зажигания
- (2) крышка головки цилиндра
- (3) прокладка крышки головки цилиндра

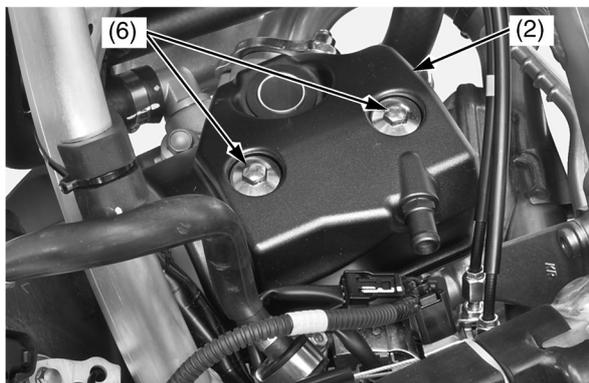
3. Проверьте состояние резиновых прокладок (4) и при необходимости замените их новыми. Установите резиновые прокладки в крышку головки цилиндра отметками «UP» (5) вверх.



- (4) резиновые прокладки
- (5) отметки «UP»

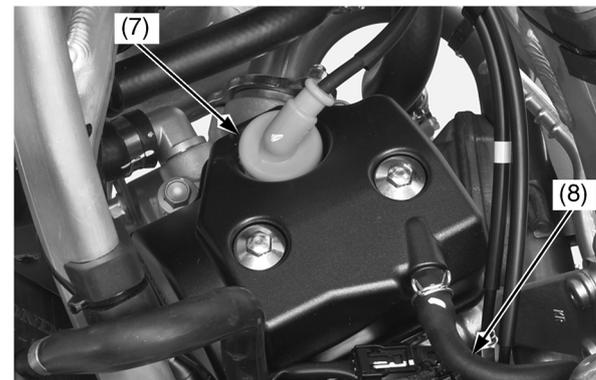
4. Установите крышку головки цилиндра (2) и затяните болты (6) до требуемого момента:

10 Н·м (1,0 кгс·м)



- (2) крышка головки блока цилиндра
- (6) болты крышки головки цилиндра

5. Подсоедините колпачок свечи зажигания (7) и трубку вентиляции картера (8).



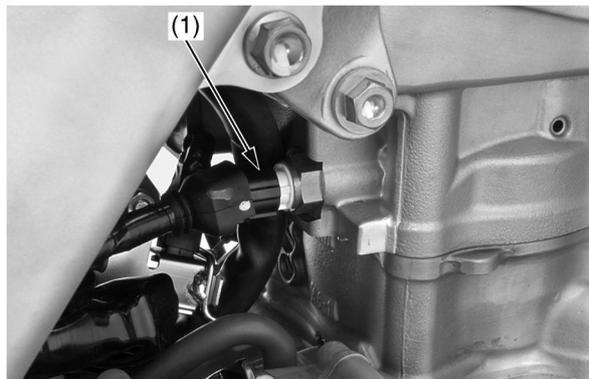
- (7) колпачок свечи зажигания
- (8) трубка вентиляции картера

6. Установите топливный бак и седло (стр. 38, 40).

Снятие головки цилиндра

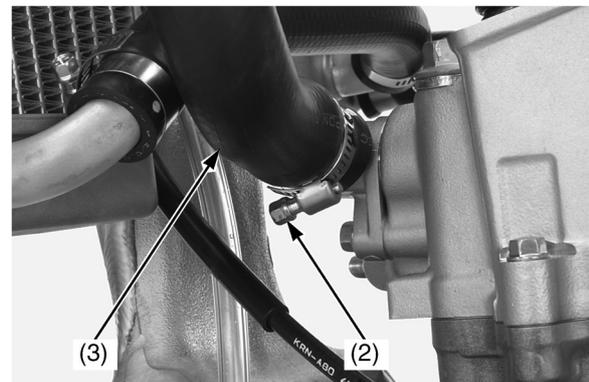
1. Перед снятием очистите соответствующие поверхности двигателя, чтобы грязь не попала внутрь двигателя.
2. После того как мотоцикл остынет, слейте охлаждающую жидкость (стр. 159).
3. Снимите седло и топливный бак (стр. 38, 39).
4. Снимите левый, правый глушители (стр. 124) и подрамник (стр. 42).
5. Снимите выхлопную трубу (стр. 127).
6. Снимите свечу зажигания (стр. 71).
7. Снимите крышку головки цилиндра (стр. 72).
8. Расположите поршень в верхней мертвой точке такта сжатия (стр. 72).
9. Снимите крышки подшипников распредвала, распределительный вал, толкатели и шайбы клапанов (стр. 74).

10. Отсоедините разъем датчика температуры двигателя (4).



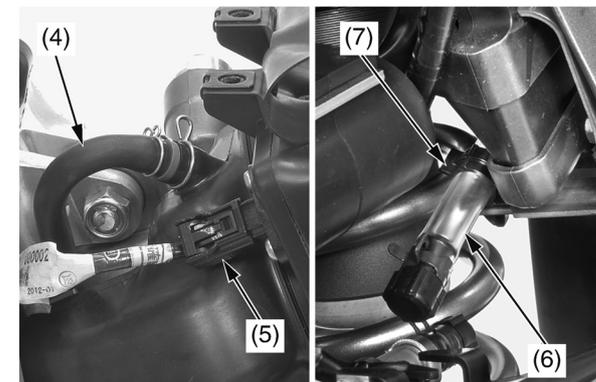
(4) разъем датчика температуры двигателя

11. Ослабьте винт хомута патрубка радиатора (2) и отсоедините патрубок (3).



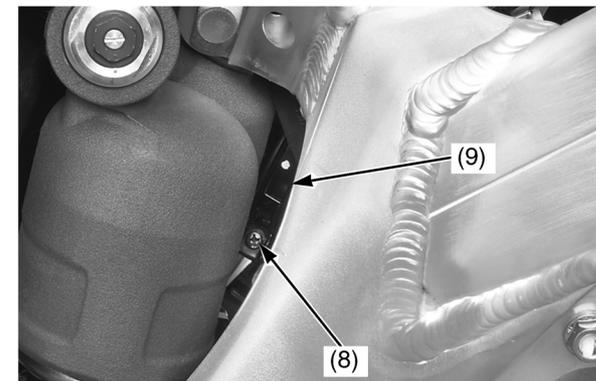
(2) винт хомута патрубка радиатора
(3) патрубок радиатора

12. Отсоедините трубку вентиляции картера А (4) соединительной трубки воздушного фильтра.
13. Отсоедините разъем датчика температуры воздуха на впуске (5).
14. Ослабьте зажим (7) трубки вентиляции картера В (6).



(4) вентиляционная трубка картера «А»
(6) вентиляционная трубка картера «Б»
(5) разъем датчика температуры входящего воздуха
(7) зажим

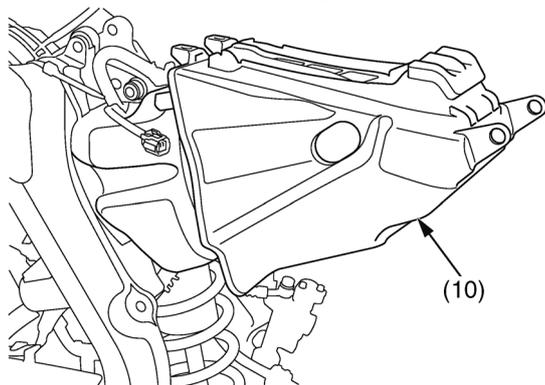
15. Ослабьте винт (8) на хомуте соединительной трубы воздушного фильтра (9).



(8) винт
(9) хомут соединительной трубы воздушного фильтра

Поршень/Поршневые кольца/Поршневой палец

16. Снимите корпус воздушного фильтра (10) вместе с соединительной трубой.



(10) корпус воздушного фильтра

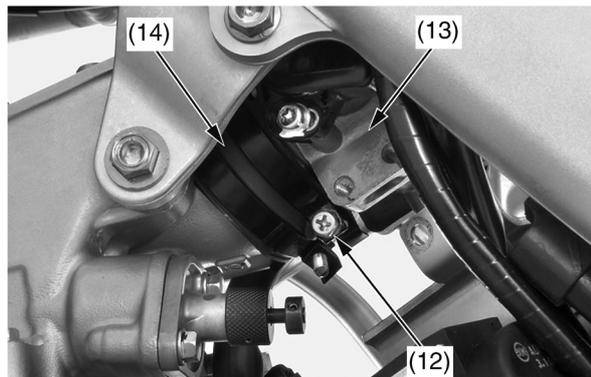
17. Снимите верхнюю гайку и болт заднего амортизатора (11).



(11) верхняя гайка и болт заднего амортизатора

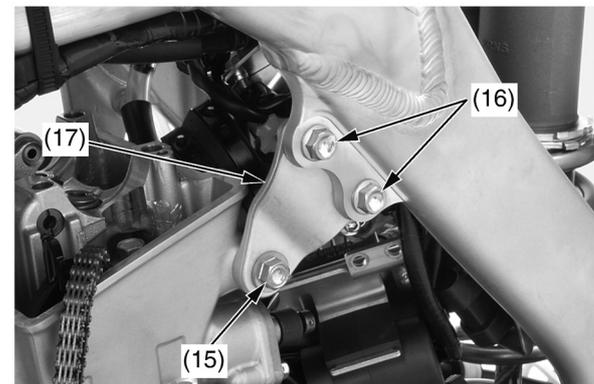
18. Открутите винт хомута изолятора (12) и вытащите корпус дроссельной заслонки (13) из изолятора (14).

Подвесьте корпус дроссельной заслонки на проволоке, чтобы он не висел на тросах.

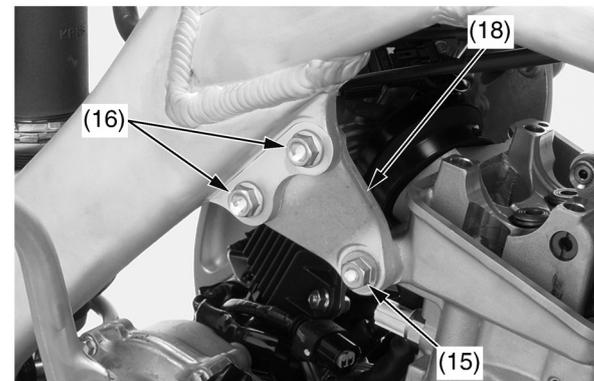


(12) винт хомута изолятора
(13) корпус дроссельной заслонки
(14) изолятор

19. Выкрутите подвесной болт головки цилиндра (15). Выкрутите болты пластины крепления головки цилиндра (16) и снимите левую (17)



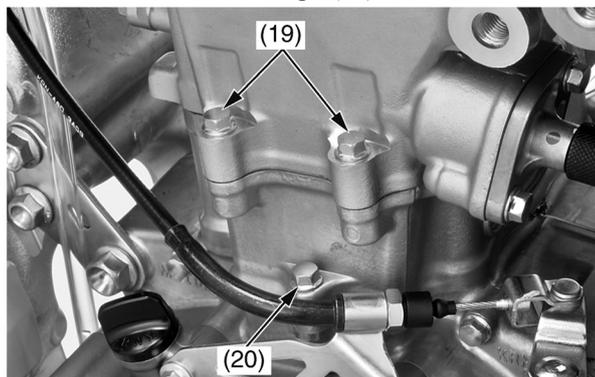
и правую (18) пластины.



(15) подвесной болт головки цилиндра
(16) болты пластины крепления головки цилиндра
(17) левая пластина
(18) правая пластина

20. Снимите болты головки цилиндра А (19).

21. Ослабьте болт цилиндра (20).

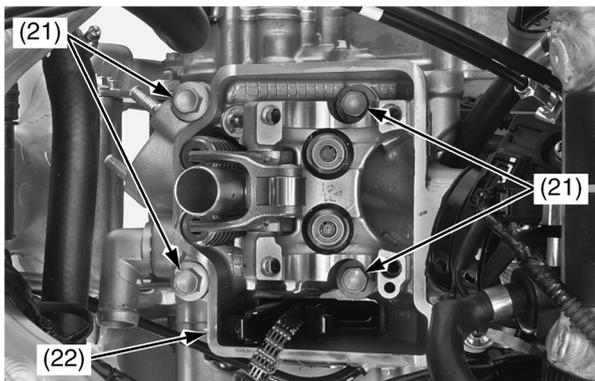


22. Снимите болты и шайбы головки цилиндра (21) и головку цилиндра (22).

Ослабляйте болты перекрестным способом за несколько подходов.

ВНИМАНИЕ

Следите, чтобы шайбы и цепь распределительного вала не упали в картер.

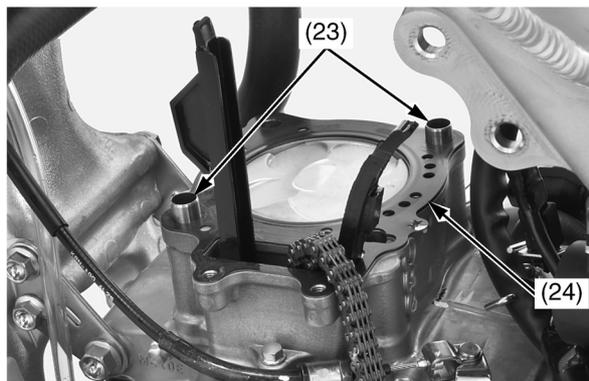


(21) болты и шайбы головки цилиндра
(22) головка цилиндра

23. Снимите установочные штифты (23) и прокладку головки цилиндра (24).

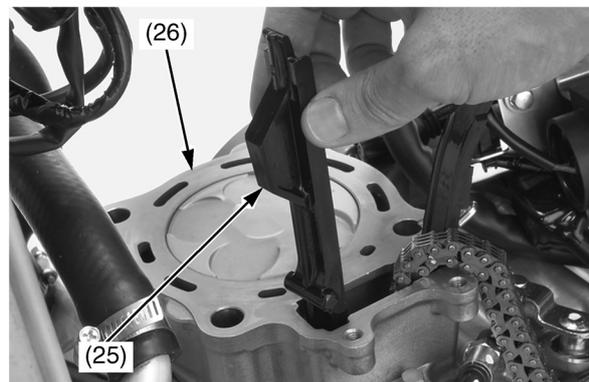
ВНИМАНИЕ

Следите, чтобы штифты и цепь распределительного вала не упали в картер.



(23) установочные штифты
(24) прокладка головки цилиндра

24. Вытащите направляющую цепи распределительного вала (25) из цилиндра (26).



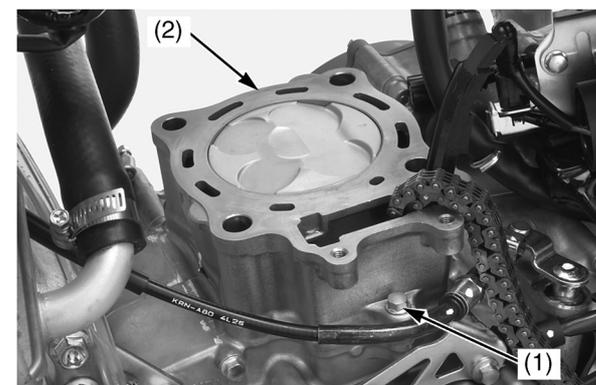
(25) направляющая цепи распределительного вала
(26) цилиндр

Снятие цилиндра

1. Снимите болт цилиндра (1) и цилиндр (2).

ВНИМАНИЕ

Не допускайте падения цепи в картер, не бейте по цилиндру.



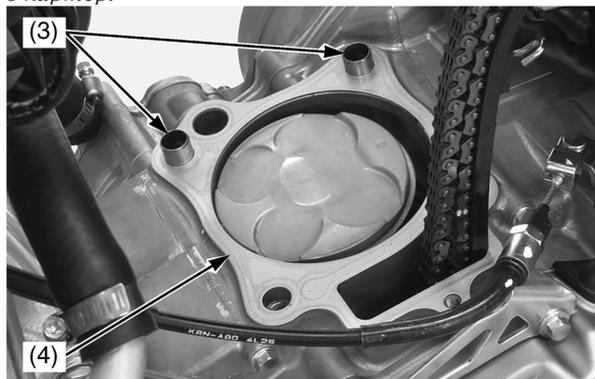
(1) болт цилиндра
(2) цилиндр

Поршень/Поршневые кольца/Поршневой палец

2. Снимите штифты (3) и прокладку цилиндра (4).

ВНИМАНИЕ

Следите, чтобы установочные штифты не упали в картер.

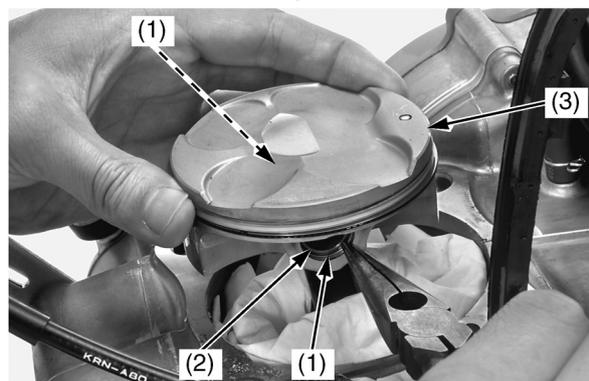


(3) установочные штифты
(4) прокладка цилиндра

Снятие поршня

1. Положите чистую ветошь возле открытых частей картера, чтобы туда не попали стопорные кольца поршневых пальцев и другие детали.
2. Снимите стопорные кольца поршневых пальцев (1) при помощи острогубцев.
3. Нажмите на поршневой палец (2), чтобы он вышел из поршня (3) и снимите поршень.

Если мотоцикл эксплуатируется в условиях соревнований, поршень и кольца нужно менять каждые 6 заездов или после 15 часов эксплуатации. Поршневой палец также следует менять каждые 6 заездов или после 15 часов эксплуатации.



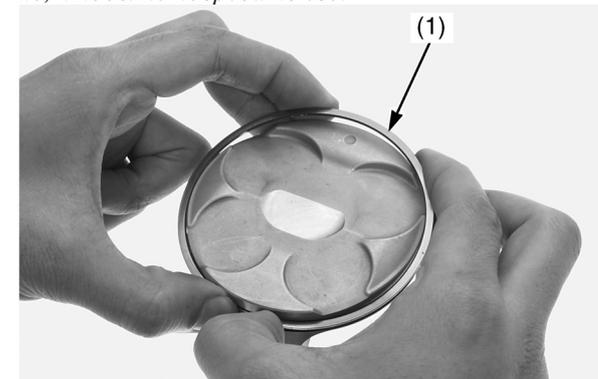
(1) стопорные кольца поршневого пальца
(2) поршневой палец
(3) поршень

Снятие поршневого кольца

Растяните поршневое кольцо (1) и снимите его, поднимая вверх.

ВНИМАНИЕ

Не растягивайте поршневое кольцо слишком сильно, чтобы не повредить его.



(1) поршневое кольцо

Проверка поршня/поршневого пальца/поршневых колец.

Пределы эксплуатации указаны в Руководстве по ремонту. Также данную информацию можно получить у официального дилера Honda.

Установка поршневых колец

1. Удалите нагар с головки поршня и канавок поршневых колец.

ВНИМАНИЕ

Будьте осторожны, чтобы не повредить поршень во время его очистки от нагара.

2. Нанесите на всю поверхность каждого поршневого кольца моторное масло.

3. Сначала установите промежуточное кольцо (1) и затем крайние кольца (2) на поршень (3).

4. Установите на поршень верхнее кольцо (4) отметкой «RNM» (5) вверх.

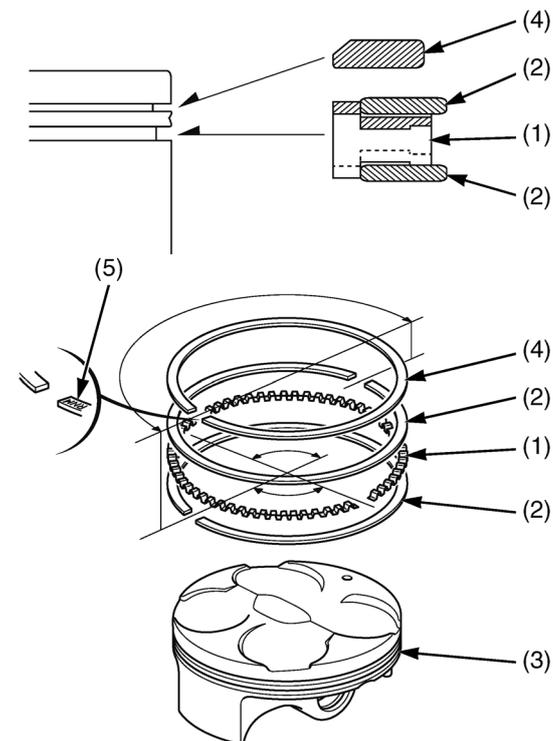
ВНИМАНИЕ

Не растягивайте поршневые кольца слишком сильно, чтобы не повредить их. Не повредите поршневые кольца во время установки.

5. После установки кольца должны проворачиваться свободно, без заедания.

Расположите замки верхнего кольца и верхнего крайнего кольца на 180 градусов по отношению друг к другу.

Расположите замки верхнего крайнего кольца, промежуточного кольца и нижнего крайнего кольца на 90 градусов по отношению друг к другу.

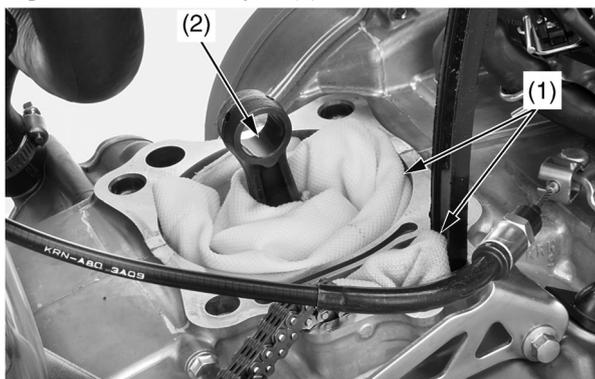


- (1) промежуточное кольцо
- (2) крайние кольца
- (3) поршень
- (4) верхнее кольцо
- (5) отметка «RNM»

Поршень/Поршневые кольца/Поршневой палец

Установка поршня

1. Закройте открытые части картера ветошью(1), чтобы в него не попали стопорные кольца поршневых пальцев.
2. Нанесите масло на основе дисульфида молибдена (смесь 1/2 моторного масла и 1/2 масла на основе дисульфида молибдена с содержанием дисульфида молибдена более 3%) на внутреннюю поверхность верхней головки шатуна (2).



- (1) ветошь
(2) верхняя головка шатуна

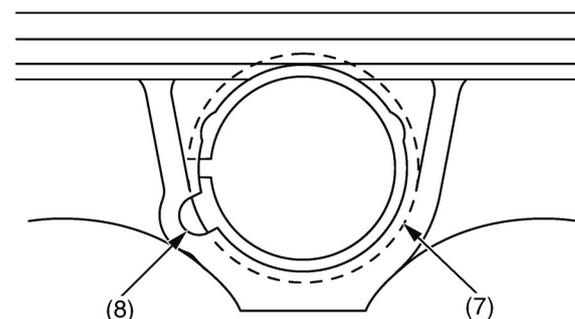
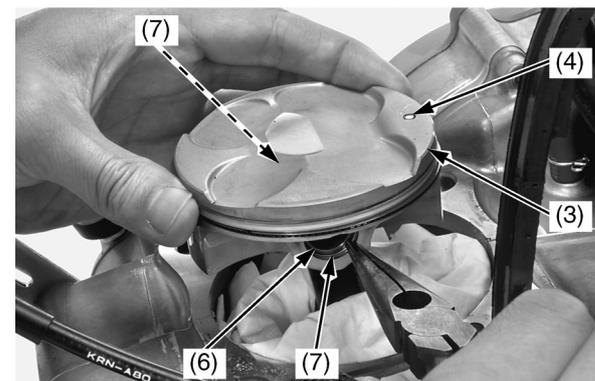
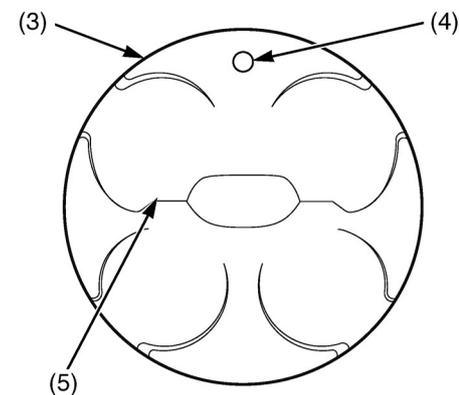
3. Установите поршень (3) отметкой «О» (4) и/или большими отливами для клапанов (5) по направлению к впускным клапанам двигателя.
4. Нанесите смазку на основе дисульфида молибдена (смесь 1/2 моторного масла и 1/2 смазки на основе дисульфида молибдена с содержанием дисульфида молибдена более 3%) на поршневой палец (6).

Нанесите моторное масло на наружную поверхность поршня и внутреннюю поверхность отверстия поршневого пальца.

Установите поршневой палец и новые стопорные кольца поршневого пальца (7).

ВНИМАНИЕ

Всегда используйте новые стопорные кольца поршневого пальца. Никогда не используйте старые стопорные кольца. Будьте осторожны, чтобы стопорные кольца не упали в картер. Не размещайте зазоры стопорного кольца напротив паза поршня (8).



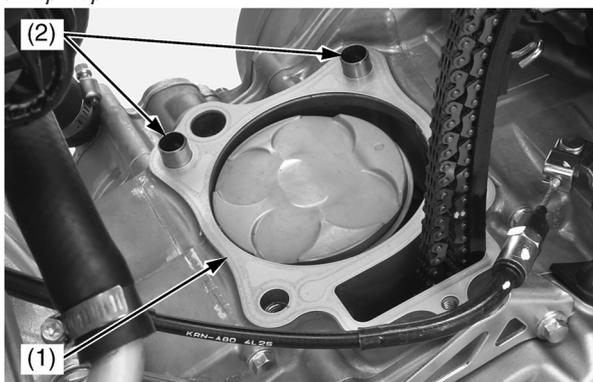
- (3) поршень
(4) метка О
(5) отлив клапанов
(6) поршневой палец
(7) стопорные кольца поршневого пальца (новые)
(8) пазы на поршне

Установка цилиндра

1. Удалите остатки герметика с поверхности установки следя, чтобы они не падали в картер.
2. Уберите ветошь. Будьте осторожны, чтобы части прокладки не попали в картер.
3. Установите новую прокладку цилиндра (1) и установочные штифты (2).

ВНИМАНИЕ

Следите, чтобы установочные штифты не упали в картер.



- (1) прокладка цилиндра
(2) установочные штифты

4. Очистите любые остатки материала прокладки с поверхности цилиндра (3).

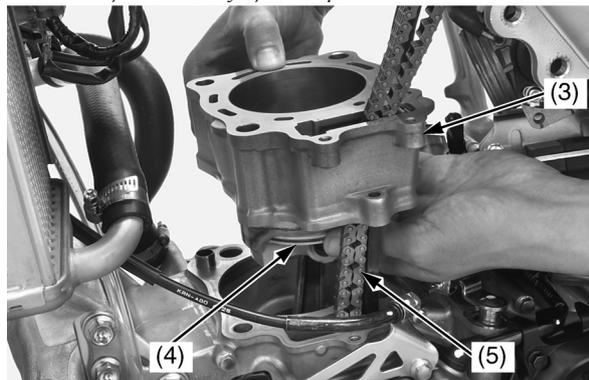
5. Нанесите чистое моторное масло на стенку цилиндра, внешнюю поверхность поршня и на поршневые кольца (4).

Проложите через цилиндр цепь распределительного вала (5).

Сжимая поршневые кольца руками, установите поршень в цилиндр.

ВНИМАНИЕ

Будьте осторожны, чтобы не повредить поршневые кольца и стенку цилиндра.



- (3) цилиндр
(4) поршневые кольца
(5) цепь распределительного вала

6. Временно слегка затяните болт цилиндра (6).



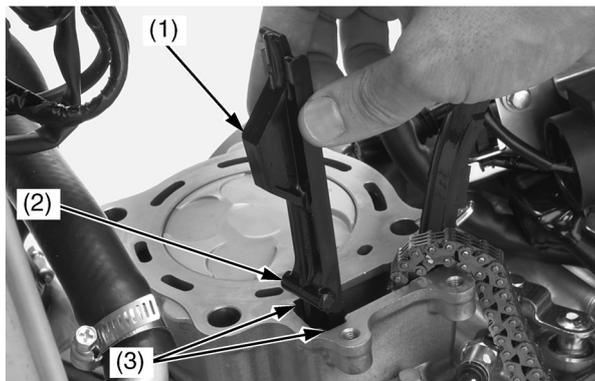
- (6) болт цилиндра

Поршень/Поршневые кольца/Поршневой палец

Установка головки цилиндра

1. Очистите любые остатки прокладочного материала с головки цилиндра.
2. Установите направляющую цепи распределительного вала (1), сопоставив выступы направляющей (2) с вырезами (3) канавки в цилиндре.

Вставляйте направляющую до конца канавки.

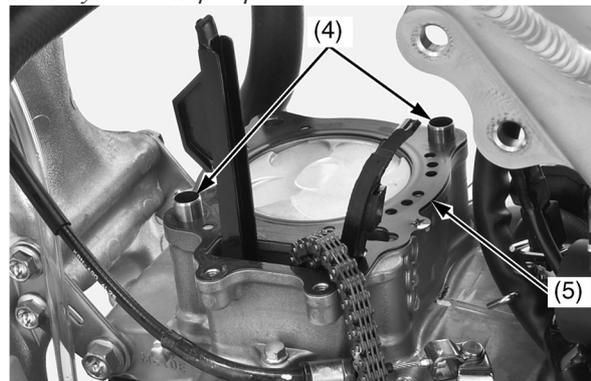


- (1) направляющая цепи распределительного вала
- (2) выступы направляющей
- (3) вырезы канавки

3. Вставьте установочные штифты (4) и установите новую прокладку головки цилиндра (5).

ВНИМАНИЕ

Будьте внимательны, чтобы установочные штифты не упали в картер.



- (4) установочные штифты
- (2) прокладка головки цилиндра(новая)

4. Проложите цепь распределительного вала через головку цилиндра и установите головку цилиндра (6).

ВНИМАНИЕ

Во время установки головки цилиндра будьте осторожны, не повредите привалочные плоскости.

5. Нанесите моторное масло на болты В цилиндра и фланцы их головок.

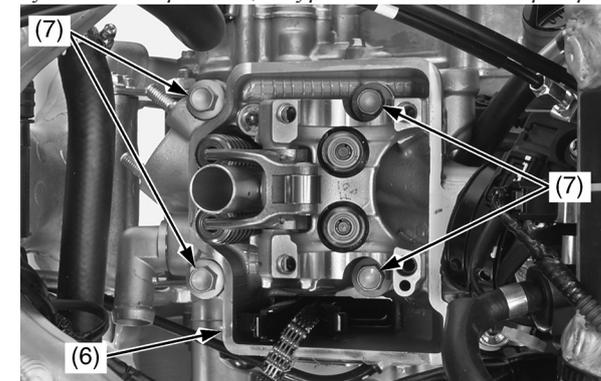
Установите шайбы и болты В головки цилиндра (7).

Установите болт цилиндра (8) и болты головки цилиндра (9).

6. Затяните болты В головки цилиндра до указанного крутящего момента перекрестным способом в два или три шага: 45 Н · м.

ВНИМАНИЕ

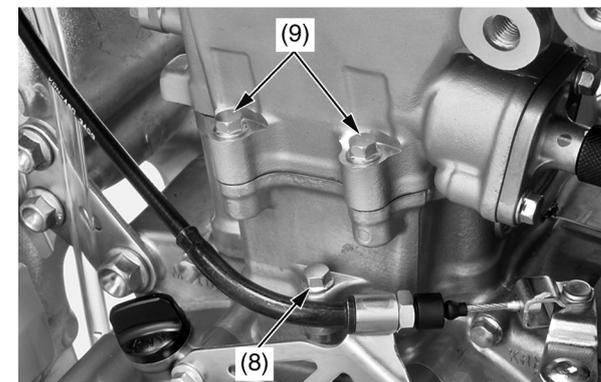
Будьте осторожны, не уроните шайбы в картер.



- (6) головка цилиндра
- (7) шайбы и болты головки цилиндра

7. Затяните болт цилиндра и болты А головки цилиндра до указанного крутящего момента:

10 Н · м.



- (8) болт цилиндра
- (9) болт А головки цилиндра

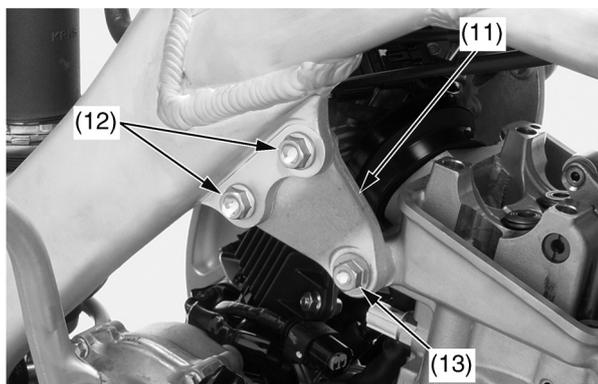
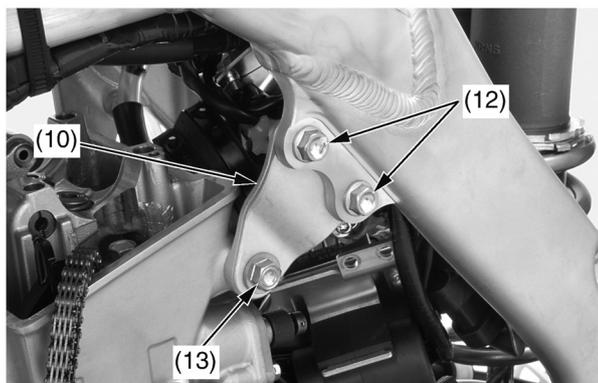
8. Установите левую (10) и правую (11) пластины крепления головки цилиндра. Вкрутите болты (12) пластин и подвесной болт головки (13). Плотно затяните все болты.

Подвесной болт головки:

54 Н·м (5,5 кгс·м)

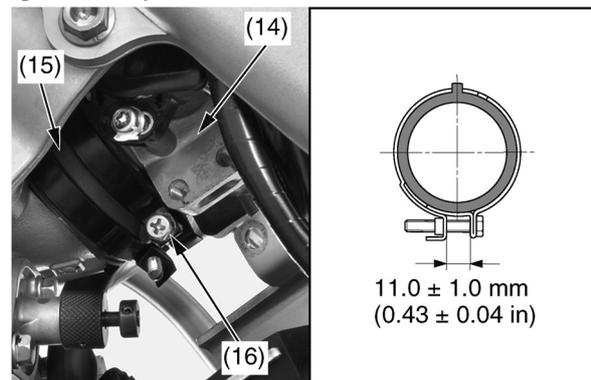
Болты пластин крепления головки:

32 Н·м (3,3 кгс·м)



(10) левая пластина крепления головки цилиндра
 (11) правая пластина крепления головки цилиндра
 (12) болты пластин головки цилиндра
 (13) подвесной болт головки цилиндра

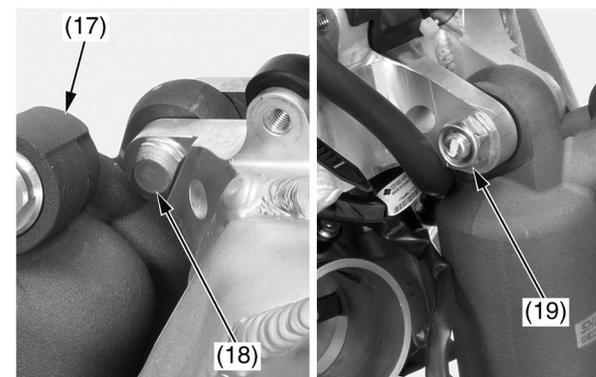
9. Установите корпус дроссельной заслонки (14) на изолятор (15), вставив выступ на корпусе дроссельной заслонки в паз на изоляторе. Затягивайте винт (16) хомута изолятора, пока расстояние между его краями не будет составлять: $11,0 \pm 1,0$ мм.



(14) корпус дроссельной заслонки
 (16) винт хомута изолятора
 (15) изолятор

10. Установите задний амортизатор (17), закрепив его болтом (18) и гайкой (19).

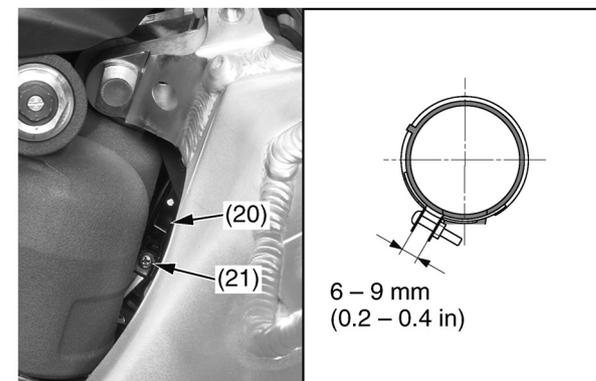
Плотно затяните верхнюю гайку амортизатора:
 44 Н·м (4,5 кгс·м)



(17) задний амортизатор
 (19) гайка
 (18) верхний болт амортизатора

11. Совместите продольно и установите трубу воздушного фильтра (19), корпус воздушного фильтра и корпус дроссельной заслонки (20).

Затяните винт хомута трубы воздушного фильтра (21), пока расстояние между концами хомута не будет составлять $6-9 \pm 1,5$ мм.



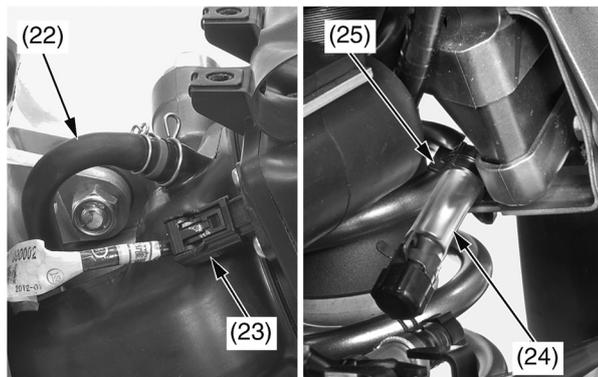
(20) труба воздушного фильтра
 (21) винт хомута трубы воздушного фильтра

Поршень/Поршневые кольца/Поршневой палец

12. Подключите трубку вентиляции картера А (22).

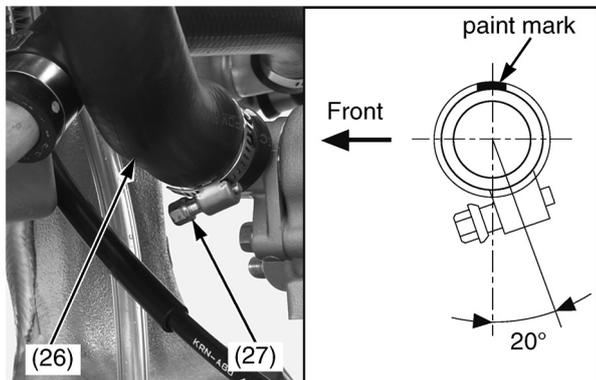
Подключите разъем датчика температуры воздуха на впуске (23).

13. Закрепите трубку вентиляции картера В (24) зажимом (25).



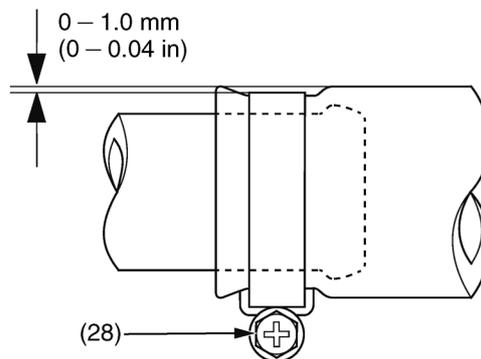
(22) трубка вентиляции картера «А»
(24) трубка вентиляции картера «В»
(23) датчик температуры впускного воздуха
(25) зажим

14. Подсоедините патрубок радиатора (26) к штуцеру (27) на головке цилиндра.



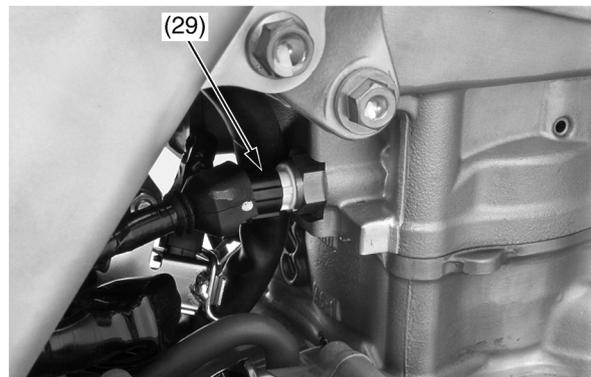
(26) патрубок радиатора
(27) штуцер

15. Затяните винт (28) хомута патрубка радиатора, как показано на схеме.



(28) винт хомута патрубка радиатора

16. Подсоедините разъем датчика температуры двигателя (29).



(29) разъем датчика температуры двигателя

17. Установите шайбы и толкатели клапанов, распределительный вал и крышки подшипников распределительного вала (стр. 76).

18. Установите крышку контрольного отверстия коленчатого вала (стр. 78).

19. Установите крышку головки цилиндра (стр. 79).

20. Установите свечу зажигания (стр. 70).

21. Установите выхлопную трубу (стр. 107).

22. Установите подрамник (стр. 42), левый и правый глушители (стр. 105).

23. Установите топливный бак и седло (стр. 37, 40).

24. Залейте охлаждающую жидкость и удалите воздух из системы охлаждения (стр. 149).

Проверьте:

- герметичность камеры сгорания
- аномальный шум двигателя
- наличие остатков воздуха
- герметичность системы выпуска
- протечки охлаждающей жидкости
- протечки масла

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Незакрепленные, изношенные или поврежденные компоненты подвески могут ухудшить управляемость и устойчивость Вашего мотоцикла. Если какие-либо компоненты подвески изношены или повреждены, обратитесь к дилеру Honda для проверки. Официальный дилер имеет квалификацию для определения необходимости ремонта компонентов подвески.

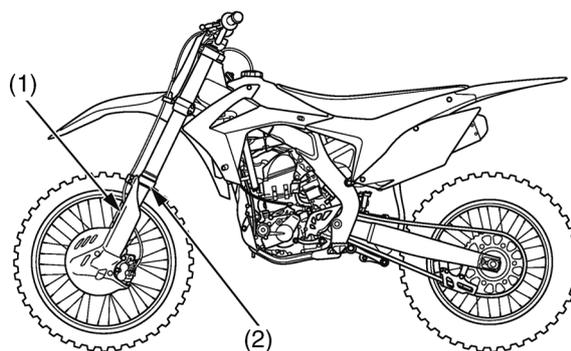
Осмотр передней подвески

Для приработки сопряженных компонентов подвески нового мотоцикла необходимо провести его обкатку в течение часа (стр. 23).

- После обкатки проверьте работу передней подвески в условиях обычной эксплуатации, прежде чем проводить любые регулировки.
- Для оптимальной работы передней вилки рекомендуем разбирать и чистить ее после каждых 3 часов эксплуатации. Инструкция по разборке передней вилки приведена на стр. 118.
- Регулируйте давление пневматических пружин вилки перед каждым заездом, или после 2,5 часов эксплуатации. Инструкция по регулировке давления пневматических пружин передней вилки приведена на стр. 117.
- Меняйте амортизационное масло в передней вилке каждые 3 заезда, или после 7,5 часов эксплуатации. Инструкцию по регулировке уровня масла после замены см. на стр. 93.
- Меняйте амортизационное масло каждые 9 заездов, или после 22,5 часов эксплуатации. Инструкцию по регулировке уровня амортизационного масла после замены см на стр. 99.
- Чтобы сохранить оптимальные характеристики работы передней подвески, используйте масло Use only Cushion Oil SS-19 с содержанием специальных присадок.

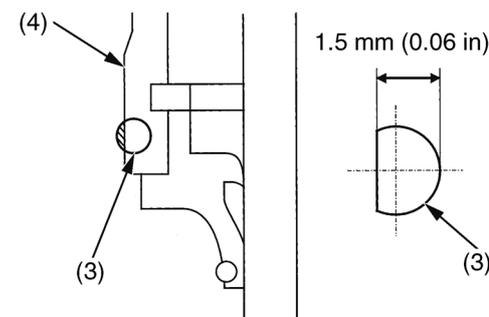
- Для обеспечения наилучших рабочих характеристик регулярно производите проверку и очистку всех компонентов передней подвески. Проверяйте пылезащитные уплотнения на отсутствие пыли, грязи и посторонних веществ. Убедитесь в том, что масло не загрязнено.
- Соблюдайте рекомендации по регулировке подвески (стр. 147). Регулировки степени демпфирования сжатия и отбоя производятся с шагом в один щелчок. (Регулируя по два-три щелчка за раз, Вы можете пропустить положение наилучшей регулировки.) После каждой регулировки выполняйте тестовую поездку.
- Если Вы запутались в регулировках, сбросьте все настройки до стандартных и начните все сначала.
- Если после регулировки Вам не удалось настроить чувствительность вилки, определите, какая именно часть хода вилки жесткая/мягкая. Это важный шаг, который поможет Вам решить многие проблемы с подвеской.

1. Убедитесь, что защитные панели (1) вилки и пылезащитные уплотнения (2) чисты. 2. Проверьте, нет ли признаков протечки масла. Поврежденные или протекающие пылезащитные уплотнения необходимо заменить новыми.

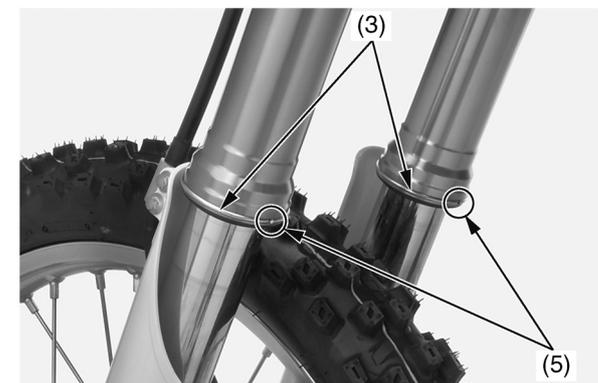


(1) защитные панели (2) пылезащитные уплотнения

3. Проверьте изнашиваемые кольца (3) на наличие износа и повреждений. Изнашиваемое кольцо подлежит замене, если его толщина уменьшилась до 1,5 мм, или оно износилось заподлицо с внешней трубой (4). Во время замены кольца необходимо снять ножку вилки. Устанавливайте кольца таким образом, чтобы их зазоры (5) были направлены назад.



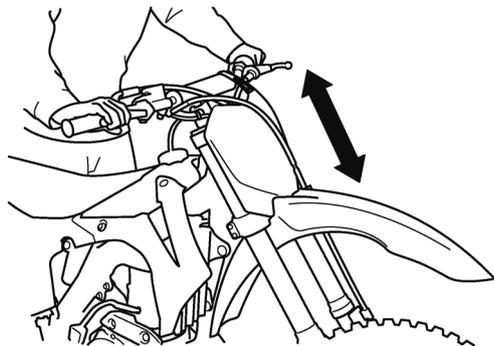
(3) изнашиваемые кольца
(4) внешняя труба



(3) изнашиваемые кольца
(5) зазоры

Подвеска

4. Проведите быструю проверку работы вилки, заблокировав тормозами переднее колесо и несколько раз нажав на вилку.



Осмотр задней подвески

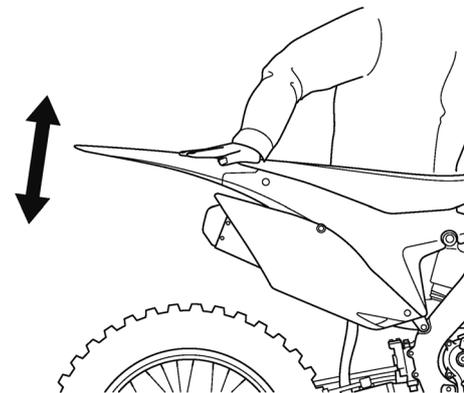
Перемещение маятника контролируется одним гидравлическим амортизатором с алюминиевым резервуаром, в котором содержится амортизационное масло и азот под давлением. Давление газа в резервуаре обеспечивается резиновым баллоном.

Регулировка степени предварительного сжатия пружины и демпфирования (хода сжатия и отбоя) задней подвески выполняется в зависимости от веса водителя и условий езды (стр. 132, 138). Не пытайтесь самостоятельно разбирать или ремонтировать демпфирующее устройство, для выполнения этих работ обратитесь к официальному дилеру Honda.

Указания, приводимые в настоящем Руководстве по эксплуатации, ограничиваются исключительно регулировкой узла амортизатора.

- Перед проведением любых регулировок задней подвески необходимо выполнить обкатку мотоцикла в течение часа со стандартными настройками.
- Регулировки демпфирующего хода сжатия и отбоя выполняйте с шагом на 1/12 оборота или один щелчок (процедура регулировки приведена в разделе «Регулировка подвески» на стр. 138). Переставляя регуляторы за один раз на два и больше оборота или щелчка, Вы можете пропустить оптимальные настройки. После каждой регулировки проводите тестовую поездку.
- Если задняя подвеска все еще слишком жесткая или мягкая, отрегулируйте ее, поворачивая все регуляторы согласно процедуре, описанной на стр. 132. После одновременной настройки обоими регуляторами подвеску можно точнее отрегулировать с помощью регулятора степени сжатия или регулятора отбоя с шагом в один щелчок или 1/12 оборота.
- Если Вам не удастся отрегулировать подвеску, сбросьте все настройки до стандартных и начните все сначала.

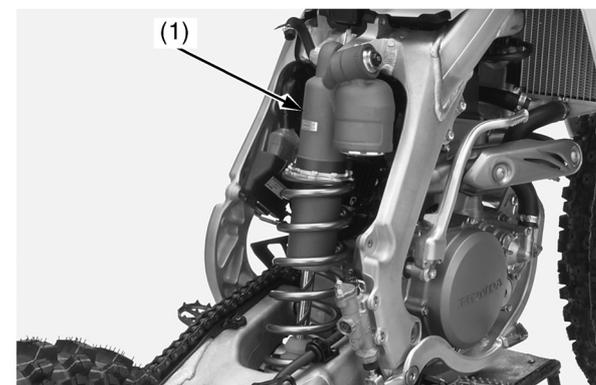
1. Толкните заднюю часть мотоцикла вверх-вниз, чтобы проверить плавность работы подвески.



2. Снимите левый и правый глушители (стр. 124), подрамник (стр. 42), кожух и патрубков воздушного фильтра (стр. 82).

3. Проверьте пружину на наличие повреждений.

4. Проверьте, не погнулся ли шток заднего амортизатора (1) и нет ли на нем протечек масла.



(1) задний амортизатор

5. Толкните заднее колесо из стороны в сторону, чтобы проверить, не износились ли подшипники маятника и не ослабло ли их крепление.

Колесо не должно двигаться. Если колесо двигается, обратитесь к официальному дилеру Honda для замены подшипников.

Снятие вилки

1. Снимите номерную табличку (стр. 128).
2. Поставьте мотоцикл на блок или подставку, чтобы поднять переднее колесо.
3. Выкрутите нижние гайки держателя руля, снимите шайбы и установочные прокладки (1), затем снимите руль (2).

ВНИМАНИЕ

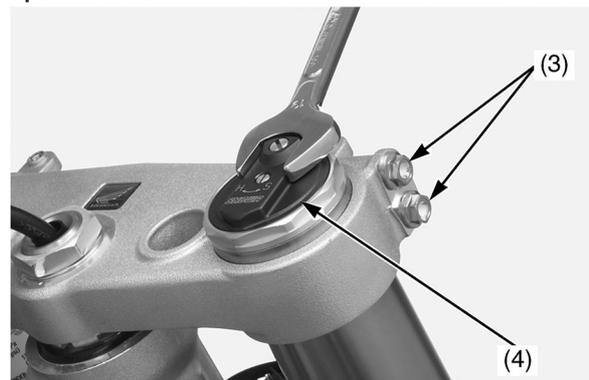
Главный цилиндр должен находиться в вертикальном положении, чтобы в систему не попал воздух.



- (1) нижние гайки держателя руля, шайбы и установочные прокладки
(2) руль

4. При необходимости замены масла в правом пере вилки, необходимо снять перо. Для этого ослабьте болты верхней траверсы вилки и блок клапанов пера, но пока не снимайте их.

Правая вилка



- (3) болты верхней траверсы
(4) блок клапанов

5. Ослабьте болты верхней траверсы (3) справа и слева.

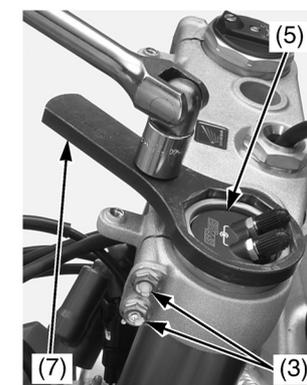
6. Когда вилка готова к разборке, ослабьте перья вилки ключом для контргаек (7), но не снимайте их пока.

- ключ для контргаек 07WMA-KZ30100

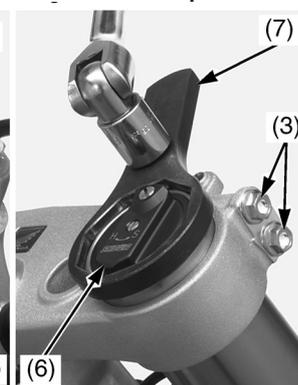
ВНИМАНИЕ

Не используйте разводной ключ, это может привести к повреждению контргаек.

Левая вилка



Правая вилка



- (3) болты верхней траверсы
(5) блок воздушных клапанов
(6) демпфирующий узел
(7) ключ для контргаек

7. Снимите кожух тормозного диска (8), открутив болты (9) с левой стороны вилки.

Левая вилка

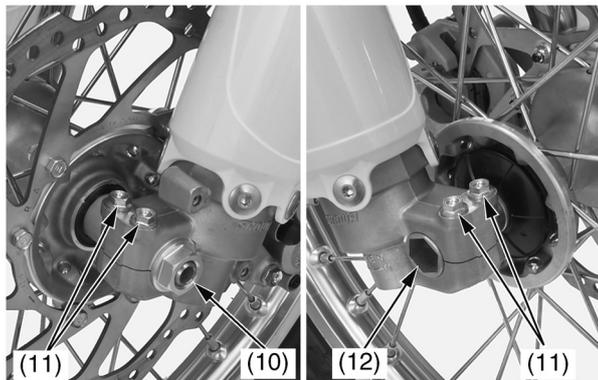


- (8) кожух тормозного диска
(9) болты кожуха

ПОДВЕСКА

8. Снимите гайку (10) передней оси и ослабьте стяжные болты (11) оси на обоих перьях вилки.

Вытяните переднюю ось (12) из ступицы колеса и снимите переднее колесо с втулками.

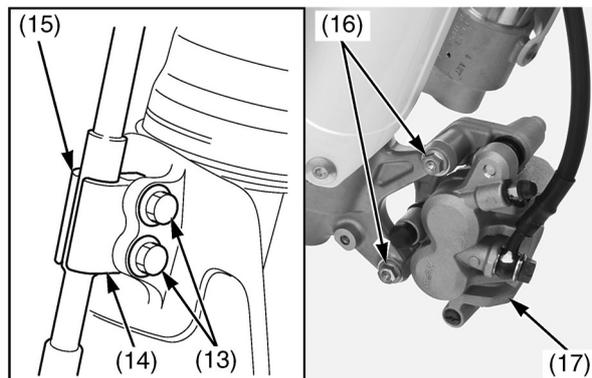


(10) гайка передней оси
(11) стяжные болты передней оси
(12) передняя ось

9. Выкрутите болты хомута тормозного шланга (13), фиксатор «А» (14) и фиксатор «В» (15).

10. Выкрутите крепежные болты (16) тормозного суппорта (17) и снимите его.

- Не вывешивайте тормозной суппорт на тормозном шланге.
- Не нажимайте на рычаг переднего тормоза после снятия переднего колеса. Это может усложнить поиск правильного положения диска между тормозными колодками при сборке.



(13) болты хомута тормозного шланга
(14) фиксатор «А»
(15) фиксатор «В»
(16) болты суппорта
(17) тормозной суппорт

11. Ослабьте болты нижней траверсы (18) вилки. При ослаблении болтов придерживайте перо вилки чтобы оно не упало.

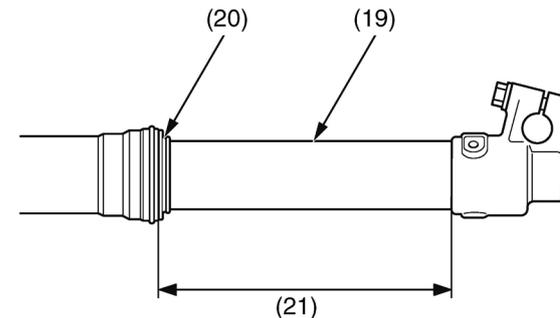
12. Потяните каждое перо вниз и наружу.



(18) болты нижней траверсы

13. Проведите чистку пера в сборе, уделив особое внимание поверхности скользящей трубы (19) и сальнику (20).

14. Измерьте длину (21) между корпусом оси и наружной трубой и запишите ее перед разборкой вилки.



(19) поверхности скользящей трубы
(21) длина
(20) сальник

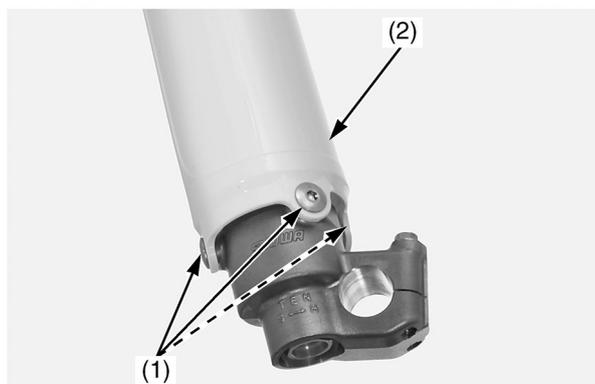
Рекомендованное масло

| | |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Рекомендуемое масло | Except U type: Cushion Oil SS-19 For U type: Honda Ultra Cushion Oil SPECIAL IV |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|

Замена масла правого пера

Процедура разборки передней подвески изложена на стр. 93.

1. Выкрутите болты (1) и снимите щиток пера (2).

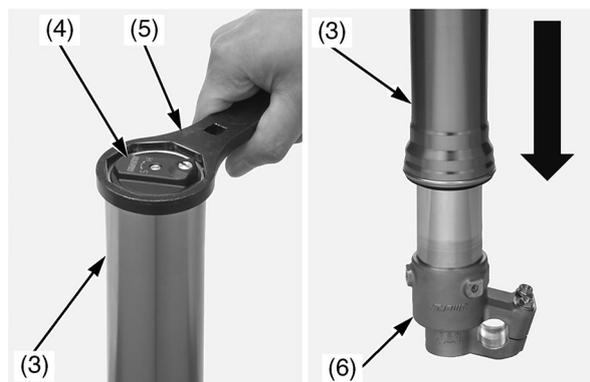


(1) болты
(2) щиток

2. Очистите перо, особенно поверхность скользящей трубы и сальник.

3. Удерживая наружную трубу, открутите демпфирующий узел при помощи ключа для контргаек и вытащите его, слегка сдвинув наружную трубу вниз по направлению к корпусу оси.

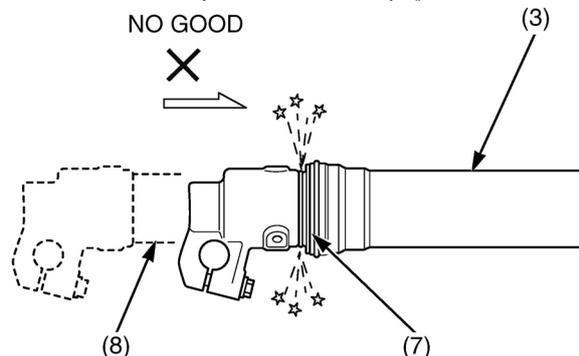
ключ для контргаек 07WMA-KZ30100



(3) наружная труба
(4) демпфирующий узел
(5) ключ для контргаек
(6) корпус оси

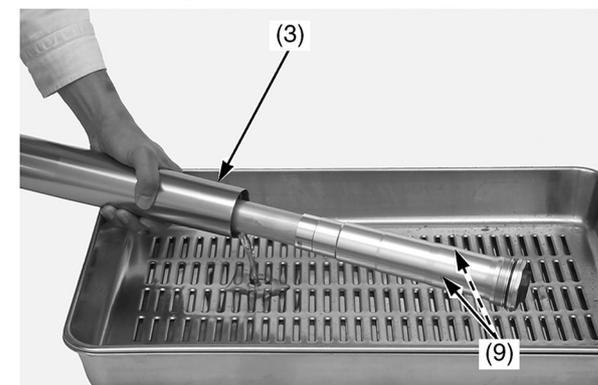
ВНИМАНИЕ

При сдвигании наружной трубы относительно скользящей поддерживайте обе трубы и следите, чтобы сальник пера не касался корпуса оси.



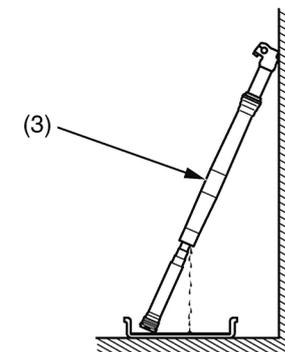
(3) наружная труба
(8) скользящая труба
(7) сальник пера

4. Слейте амортизационное масло из внешней трубы вилки (3) и из демпфирующего узла вилки через масляные отверстия (9).



(3) наружная труба
(9) масляные отверстия

5. Слейте амортизационное масло из внешней трубы (1) перевернув ее. Если выдержать трубу в перевернутом состоянии в течение 20 мин. при 20°C, то в ней останется примерно 7 см³ амортизационного масла.



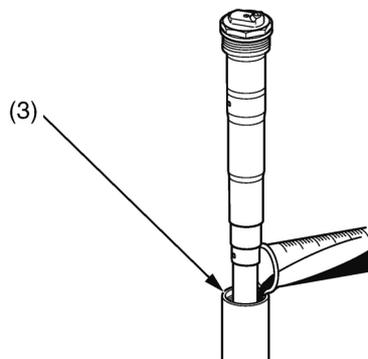
(3) наружная труба
Перелейте отработанное масло в специальную емкость и утилизируйте его (стр. 160).

ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанного масла вредит окружающей среде.

ПОДВЕСКА

6. Залейте в наружную трубу (3) рекомендуемое амортизационное масло (стр. 95).



(3) наружная труба

Объем масла в правом пере

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Стандартный объем масла | 347 см ³ |
|-------------------------|---------------------|

Приблизительно 7 см³ масла остается после слива. Это количество должно быть учтено при заполнении пера маслом.

7. Проверьте состояние уплотнительного кольца (10) на демпфирующем узле (4). Нанесите на уплотнительное кольцо амортизационное масло.

Временно установите демпфирующий узел пера в наружную трубу (3). После установки пера в траверсы вилки (стр. 111) плотно затяните демпфирующий узел ключом для контргаек.

Фактический момент затяжки:

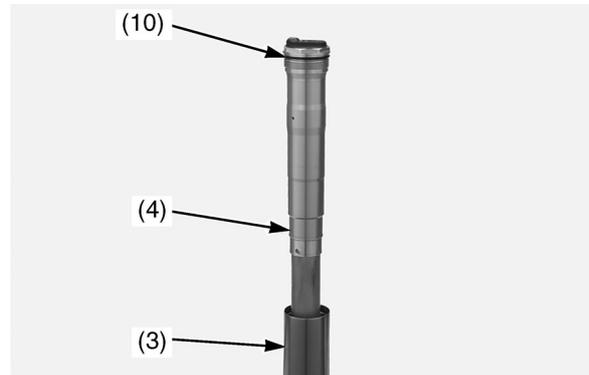
76 Н·м (7,7 кгс·м)

Показания динамометрического ключа:

69 Н·м (7,0 кгс·м)

В данном случае, вместе с ключом для контргаек используется динамометрический ключ. Точка приложения момента увеличивает плечо динамометрического ключа, поэтому

показатели динамометрического ключа должны быть меньше, чем фактический момент, применяемый к демпфирующему узлу.



(3) наружная труба

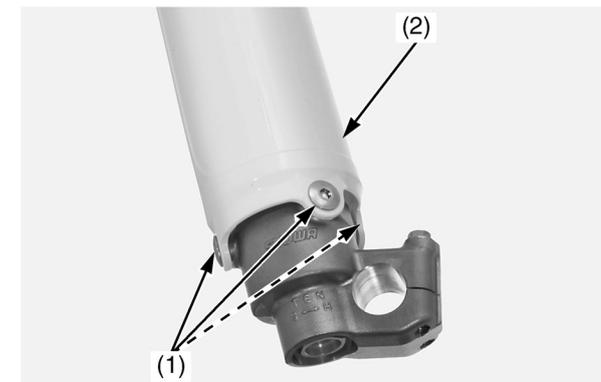
(4) демпфирующий узел

(10) уплотнительное кольцо

8. Очистите резьбы и отверстия болтов (1) щитка пера корпуса оси.

Нанесите резьбовой клей на резьбы болтов щитка, установите щиток (2) и болты.

Затяните болты щитка указанным крутящим моментом: 7 Н·м.



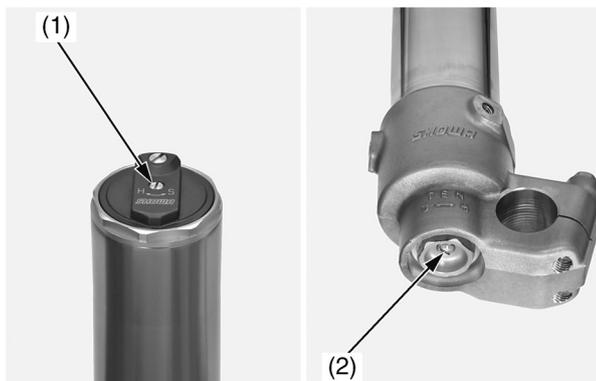
(1) болты щитка

(2) щиток

Разборка правого пера

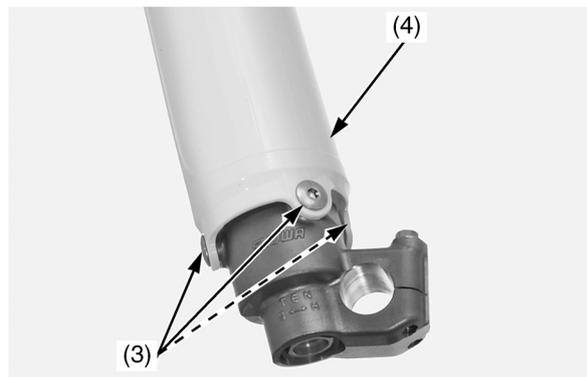
- Если ваш мотоцикл является новым, достаточно одного часа для обкатки подвески.

- Разбирая вилку, поверните регуляторы усилий ходов сжатия (1) и отбоя (2) против часовой стрелки в положение максимально мягкой работы, чтобы не повредить регулировочную иглу. Посчитайте и запишите количество оборотов для каждого регулятора.



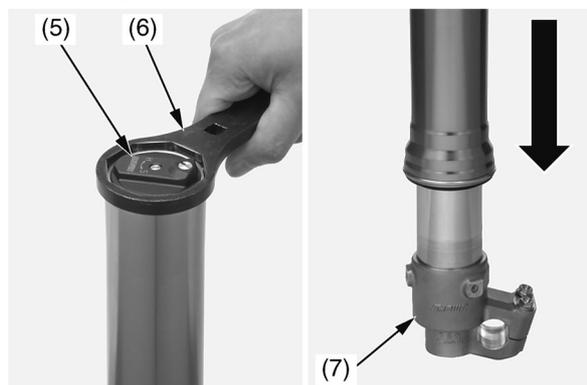
(1) регулятор чувствительности
(2) регулятор степени отбоя

1. Выкрутите болты (3) и снимите щиток пера (4).



(3) болты щитка
(4) щиток

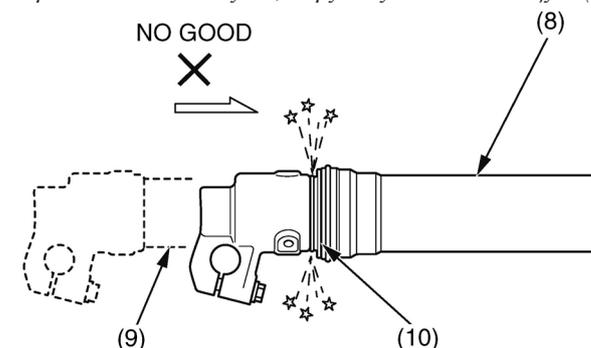
2. Удерживая направляющую трубу, снимите демпфер вилки (5) с направляющей накидным ключом (6). Осторожно опустите направляющую трубу к нижнему концу (держатель оси) (7).



(5) демпфирующий узел
(6) ключ для контргаяк
(7) корпус оси

ВНИМАНИЕ

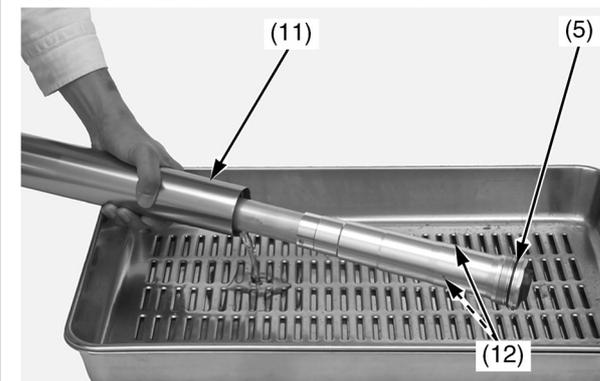
Следите, чтобы во время вытягивания демпфирующего узла наружная труба (8) не упала на корпус оси и не повредила бы сальник пера (10). Всегда поддерживайте обе трубы, наружную и скользящую (9).



(8) наружная труба
(9) скользящая труба
(10) сальник пера

3. Вылейте амортизационное масло из наружной, скользящей труб (11) и масляных отверстий (12) демпфирующего узла.

4. Временно установите демпфирующий узел (5) в наружную трубу.



(5) демпфирующий узел
(11) наружная, скользящая трубы
(12) масляные отверстия

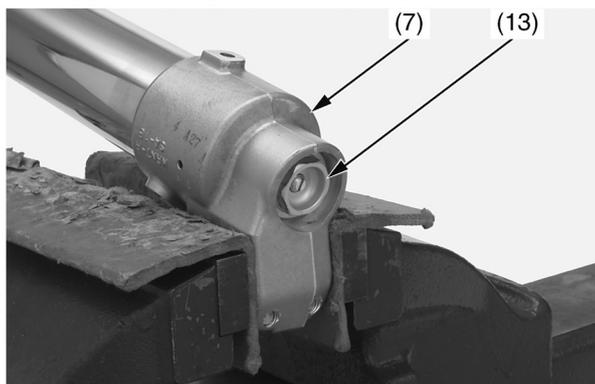
ПОДВЕСКА

3. Зажмите нижний конец - корпус оси (7) скользящей трубы в тисках с губками из мягкого металла или деревянных блоков.

ВНИМАНИЕ

Слишком сильная затяжка тисков может привести к повреждению корпуса оси.

6. Открутите центральный болт пера (13).



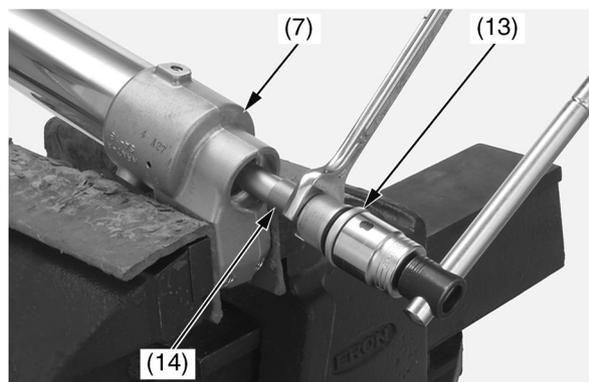
(7) корпус оси
(13) центральный болт пера

7. Выдавите центральный болт (13) пера из корпуса оси (7), сдвигая наружную трубу пера.

8. Придерживая контргайку (14), открутите центральный болт пера.

ВНИМАНИЕ

Не снимайте контргайку со штока поршня демпфирующего узла. Если снять контргайку, шток поршня упадет в демпфирующий узел и собрать перо будет невозможно.



(13) центральный болт пера
(14) контргайка центрального болта пера
(7) корпус оси

9. Вытащите толкающий шток (15) из штока поршня демпфирующего узла.



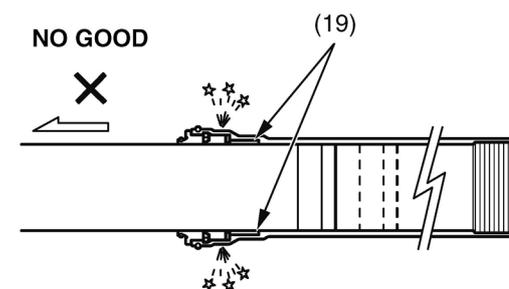
(15) толкающий шток

10. Вытащите демпфирующий узел (16) из пера (17). Вытащите перо из тисков. Снимите уплотнительное кольцо (18).

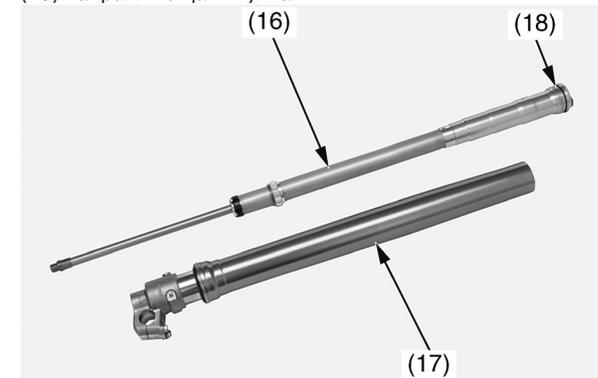
ВНИМАНИЕ

Не пытайтесь разобрать перо — скользящая труба может выпасть из наружной трубы и повредить направляющую втулку (19).

Чтобы этого избежать, удерживайте одновременно наружную и скользящую трубы.



(19) направляющая втулка



(16) демпфирующий узел
(17) перо
(18) уплотнительное кольцо

Замена масла в демпфирующем узле

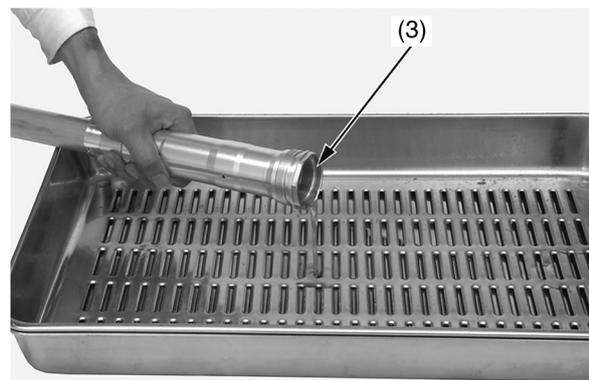
1. Выкрутите блок клапанов (1) и вытащите его, совершая медленные возвратно поступательные движения штоком поршня (2).
2. Снимите блок клапанов пера.

Будьте осторожны, не повредите манжеты блока клапанов. Не разбирайте узел. При повреждении заменяйте весь блок клапанов в сборе.



(1) блок клапанов
(2) шток поршня

3. Удалите амортизационное масло из камеры демпфирующего узла, совершая возвратно поступательные движения штоком поршня.



(3) камера демпфирующего узла

4. Очистите от грязи резьбы (4) блока клапанов.



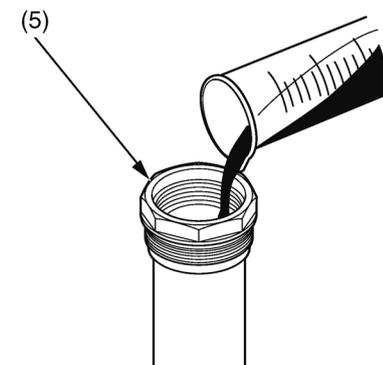
(4) резьбы блока клапанов

5. Максимально вытяните шток поршня из демпфирующего узла.

Залейте в демпфирующий узел (5) рекомендуемое амортизационное масло.

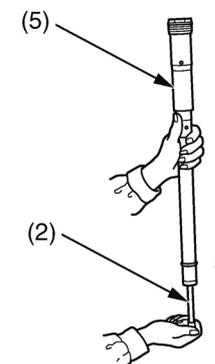
Рекомендуемое масло: KHL15-11 (KYB)

Рекомендуемое количество: 303 см³



(5) демпфирующий узел

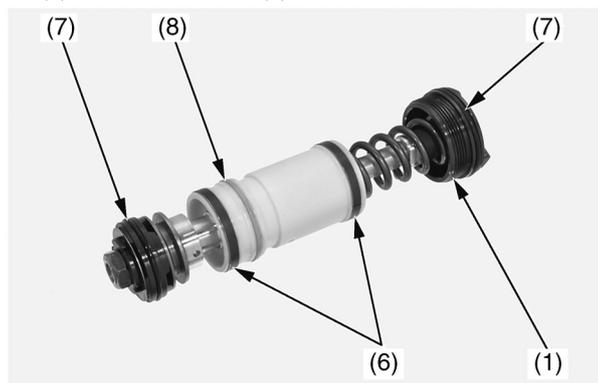
6. Несколько подвигайте штоком поршня (2) вверх и вниз, чтобы удалить из демпфирующего узла (5) воздух.



(5) демпфирующий узел
(2) шток поршня

ПОДВЕСКА

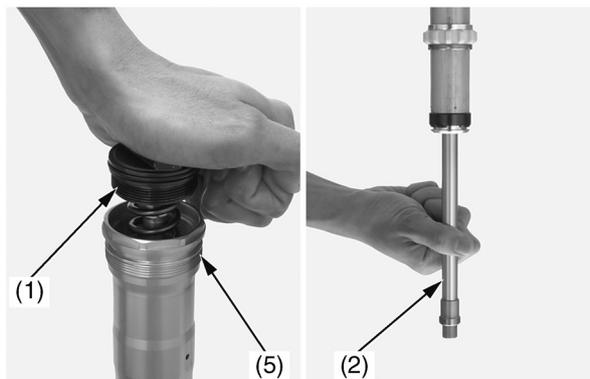
7. Нанесите масло на манжеты (6), новые уплотнительные кольца (7) и поршневое кольцо (8) блока клапанов (1).



- (1) блок клапанов
- (6) манжеты
- (7) уплотнительные кольца (новые)
- (8) поршневое кольцо

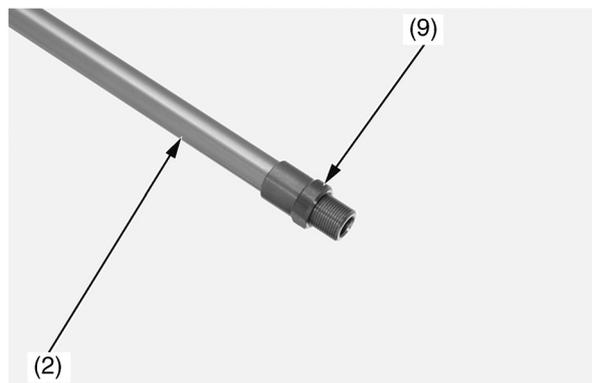
8. Закройте масляные отверстия рукой. Вытяните шток поршня (2) примерно на 20 мм и, придерживая его в вертикальном положении, установите блок клапанов (1) в демпфирующий узел (5).

Будьте осторожны, чтобы не повредить манжеты блока клапанов. Если блок клапанов трудно установить на место, то, возможно, объем масла больше, чем требуется по спецификации.



- (1) блок клапанов
- (2) шток поршня
- (5) демпфирующий узел

9. Полностью закрутите контргайку центрального болта вилки (9) на штоке (2).



- (2) шток поршня
- (9) контргайка центрального болта

10. Убедитесь в отсутствии повреждений на рабочей поверхности штока.

11. Предохраните конец штока поршня (2) ветошью (10).

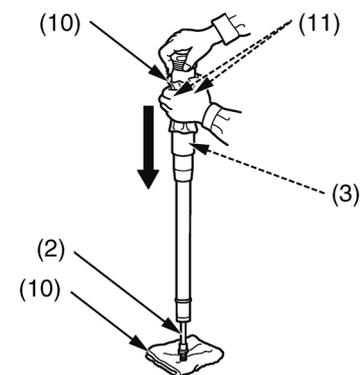
Удерживая демпфирующий узел в вертикальном положении, медленно прокачайте шток поршня (2) в пределах 100 мм несколько раз.

12. Закройте масляные отверстия ветошью, чтобы предотвратить утечку амортизационного масла.

Удалите лишнее масло из камеры демпфирующего узла (3), несколько раз прокачав шток поршня в пределах всего рабочего диапазона.

ВНИМАНИЕ

Будьте осторожны, чтобы не согнуть и не повредить шток поршня.



- (2) шток поршня
- (3) камера демпфирующего узла
- (10) ветошь
- (11) масляные отверстия

11. Слейте лишнее масло через масляные отверстия (11) камеры узла (3).

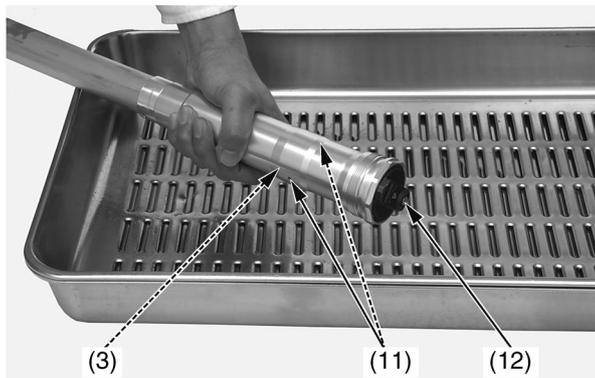
Вследствие данной процедуры примерно 5 см³ амортизационного масла будет слито из камеры через сливное отверстие, после чего в камере останется 298 см³ масла.

14. Выдуйте масло из демпфирующего узла с использованием сжатого воздуха.

Протрите демпфирующий узел от масла.

Если вы не можете использовать сжатый воздух, удалите винт сброса давления (12).

Переверните узел на 20 минут вверх штоком и слейте масло из узла.



(3) камера демпфирующего узла
(11) масляные отверстия
(12) винт сброса давления

Перелейте отработанное масло в специальную емкость и утилизируйте ее соответствующим образом (стр. 160).

ВНИМАНИЕ

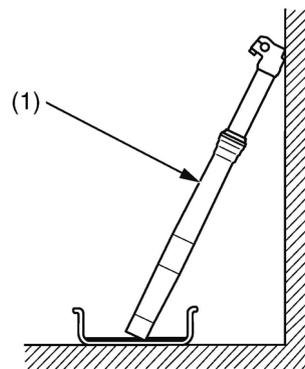
Неправильная утилизация отработанных жидкостей вредит окружающей среде.

15. Установите и затяните винт сброса давления до указанного крутящего момента:

1,3 Н · м.

Сборка правого пера

1. Слейте амортизационное масло из пера (1), перевернув его вверх дном. Если выдержать перо в перевернутом положении 20 минут при 20°C, то в наружной и скользящей трубах останется примерно 7см³ масла.



(1) перо

Процедуры правильной утилизации приведены в разделе «Вы и окружающая среда» на стр. 160.

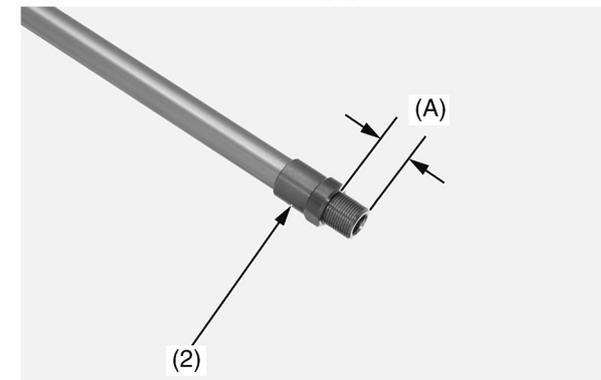
ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанных жидкостей вредит окружающей среде.

2. Полностью затяните контргайку (2) центрального болта и измерьте длину резьбы (А), как показано на схеме.

Стандарт: 10 – 12 мм

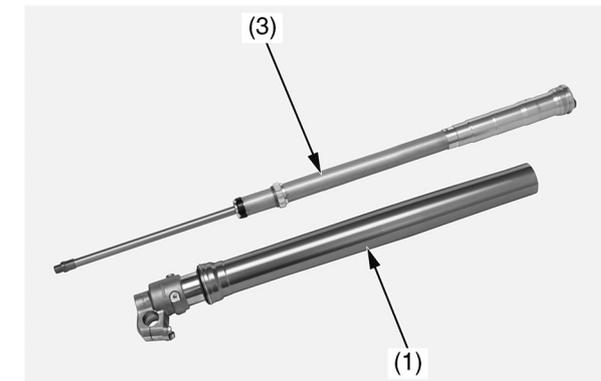
Полностью очистите демпфер вилки от масла.



(2) контргайка
(А) длина резьбы

3. Установите демпфирующий узел (3) в перо (1).

4. Временно затяните демпфер.



(1) демпфирующий узел
(3) перо

ПОДВЕСКА

5. Зажмите нижний конец (корпус оси) скользящей трубы в тисках с губками из мягкого металла или деревянными блоками.

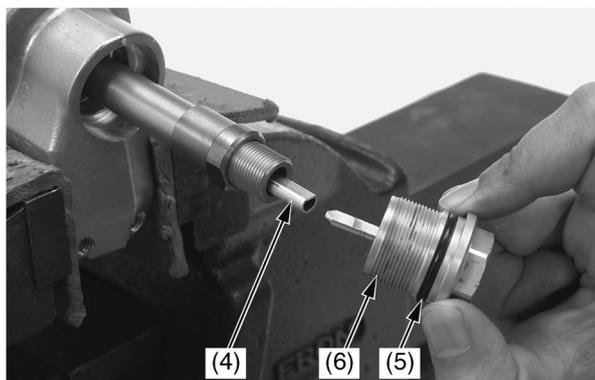
ВНИМАНИЕ

Слишком сильная затяжка тисков может привести к повреждению корпуса оси.

6. Вставьте толкающий шток (4) в шток поршня демпфирующего узла до упора.

7. Нанесите масло на новое уплотнительное кольцо (5) и установите его на центральный болт вилки (6).

Накрутите центральный болт на шток поршня. Ручкой полностью затяните центральный болт пера.

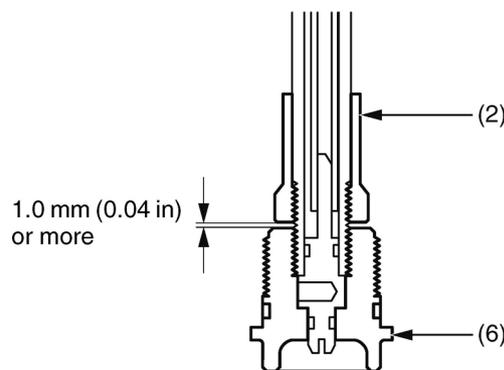


(4) толкающий шток
(5) уплотнительное кольцо (новое)
(6) центральный болт

8. Измерьте зазор между контргайкой (2) и центральным болтом (6) вилки.

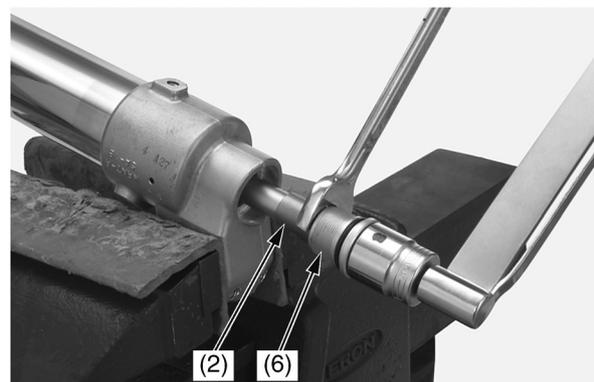
Стандарт: 1,0 мм

Если зазор не соответствует стандартной величине, проверьте правильность установки контргайки и центрального болта.



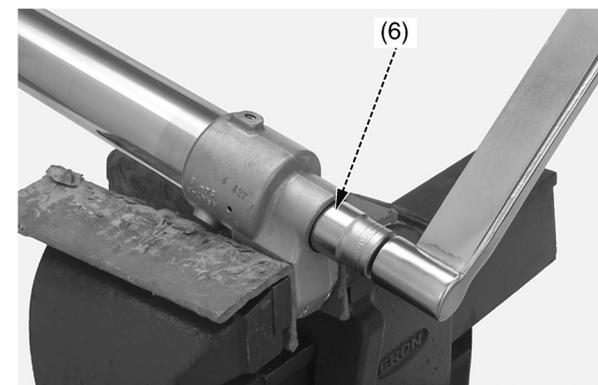
(2) контргайка центрального болта
(6) центральный болт вилки

9. Вручную затяните контргайку (2) вплотную к центральному болту вилки (6). Затяните контргайку до требуемого момента гаечным ключом: 28 Н·м (3,0 кгс·м).



(2) контргайка центрального болта вилки
(6) центральный болт вилки

10. Нанесите резьбовой клей на резьбу центрального болта (6), установите его в корпус оси и затяните моментом 69 Нм.



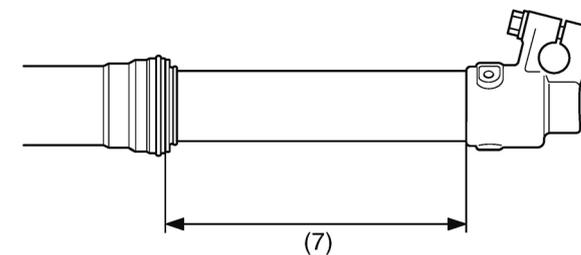
(6) центральный болт

11. Измерьте расстояние между корпусом оси и наружной трубой.

Стандарт: 311 ± 2 мм

12. Сравните расстояние (7) до и после разборки. Оно должно быть одинаковым.

Если длина после сборки больше длины до сборки, проверьте правильность установки центрального болта и контргайки.

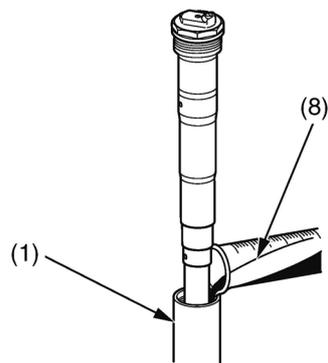


(7) длина

13. Вытащите демпфирующий узел из пера (1).

14. Залейте рекомендуемое масло (8) в перо.

Рекомендуемое масло



(1) перо
(8) рекомендуемое масло

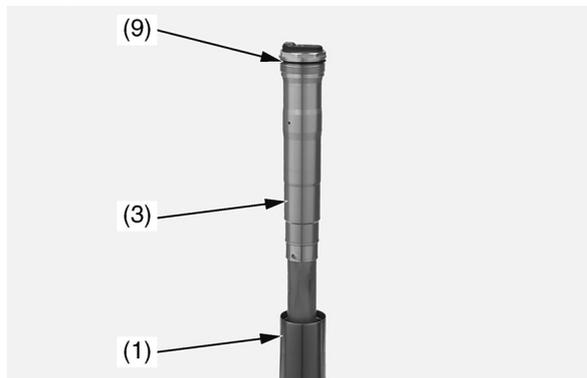
Объем масла

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Стандартный объем масла | 347 см ³ |
|-------------------------|---------------------|

Приблизительно 7 см³ остается масла после слива. Это количество должно быть учтено при заполнении пера.

15. Установите новое уплотнительное кольцо (9) на блок клапанов (3). Нанесите на уплотнительное кольцо амортизационное масло.

16. Медленно растяните перо (1) и вставьте в его наружную трубу демпфирующий узел.



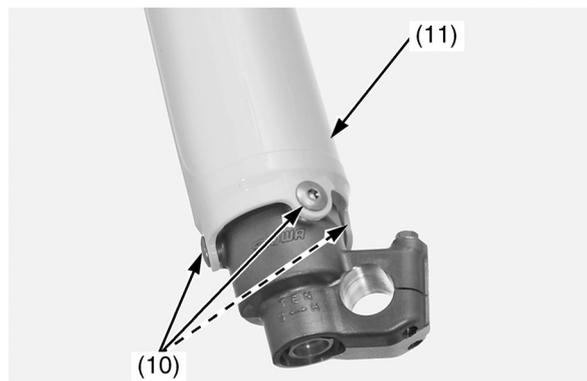
(1) перо
(3) демпфирующий узел
(9) уплотнительное кольцо (новое)

17. Тщательно очистите от грязи резьбу болтов щитка пера (10) и корпус оси.

Нанесите на резьбу болтов резьбовой клей.

Установите щиток пера (11) и вкрутите болты.

Затяните болты щитка пера указанным моментом: 7,0 Н·м (0,7 кгс·м).



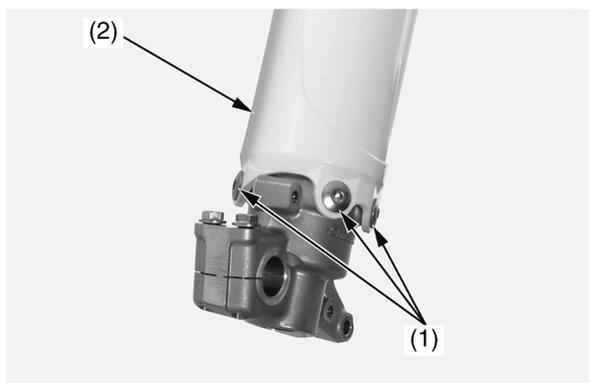
(10) болты щитка
(11) щиток

Замена масла левой вилки

Обратитесь к разделу на стр. 93 Разборка вилки.

Замена масла в наружной трубе пера

1. Выкрутите болты (1) и снимите щиток пера (2).



(1) болты
(2) щиток

2. Очистите всё перо, особенно поверхность скользящей трубы и сальник.

3. Снимите колпачки клапанов и очистите поверхность вокруг них.

4. Сбросьте давление воздуха во внутренней камере, нажав на клапан внутренней камеры (3).

При снижении давления воздуха во внутренней камере вилка будет сокращаться.

5. Сбросьте давление воздуха во внешней камере, нажав на клапан внешней камеры (4).

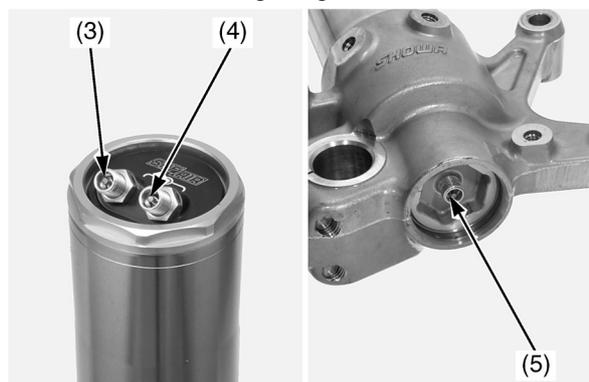
При снижении давления воздуха во внешней камере, вилка будет сокращаться.

6. Поместите ветошь на клапан балансировочной камеры (5). Сбросьте давление воздуха балансировочной камеры, нажав на клапан.

При сбросе давления балансировочной камеры, вилка будет удлиняться.

Возможно небольшое разбрызгивание масла из воздушного клапана, это нормально.

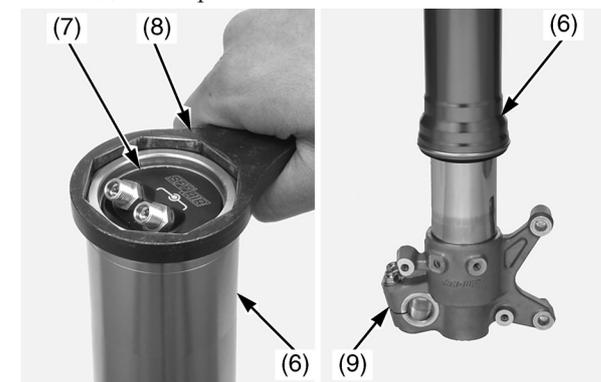
Это не повлияет на характеристики вилки.



(3) клапан внутренней камеры
(4) клапан наружной камеры
(5) клапан балансировочной камеры

7. Удерживая наружную трубу (6), открутите пневмоцилиндр (7) ключом для контргаек (8) и извлеките его, слегка сдвинув наружную трубу по направлению к корпусу оси (9).

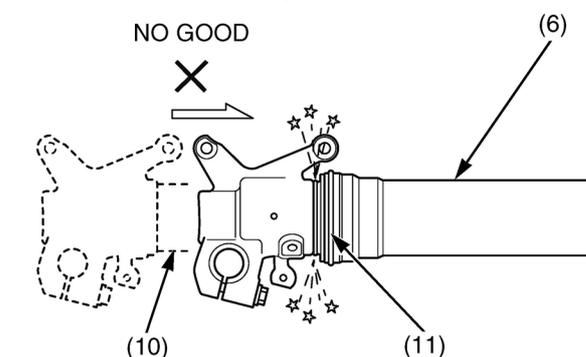
• ключ для контргаек 07WMA-KZ30100



(6) наружная труба
(7) пневмоцилиндр
(8) ключ для контргаек
(9) корпус оси

ВНИМАНИЕ

Следите, чтобы во время вытягивания пневмоцилиндра, наружная труба (6) не упала на корпус оси и не повредила бы сальник пера (11). Всегда поддерживайте обе трубы, наружную и скользящую (10).



(6) наружная труба
(10) скользящая труба
(11) сальник

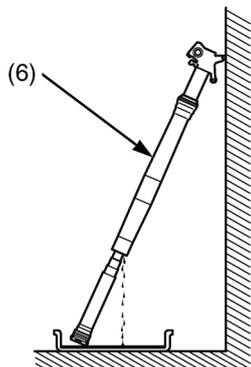
8. Слейте масло из наружной трубы (6).

Удалите масло из наружной трубы, совершив несколько возвратно поступательных движений скользящей трубой.



(6) наружная труба

9. Слейте амортизационное масло из наружной трубы (6), перевернув ее. Приблизительно 7 см³ амортизационного масла останется во внешней трубе, если ее оставить в перевернутом состоянии на 20 минут при 20°C.



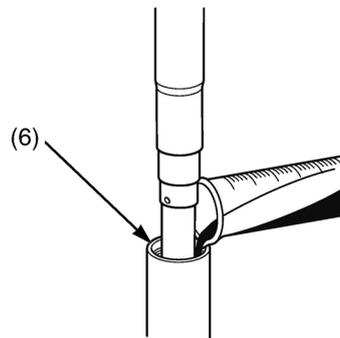
(6) наружная труба

Перелейте отработанное масло в специальную емкость и утилизируйте его (стр. 160).

ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанного масла вредит окружающей среде.

10. Залейте в наружную трубу (6) рекомендуемое амортизационное масло (стр. 95).



(6) наружная труба

Объем масла наружной трубы левого пера

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Стандартный объем масла | 313 см ³ |
|-------------------------|---------------------|

Приблизительно 7 см³ масла остается в пере после слива. Это количество должно быть учтено при заполнении пера.

11. Проверьте состояние уплотнительного кольца (12) на пневмоцилиндре (7). Нанесите на уплотнительное кольцо рекомендуемое амортизационное масло.

Временно вставьте пневмоцилиндр в наружную трубу (6). После установки пера в траверсы вилки (стр. 111) затяните пневмоцилиндр ключом для контргаек указанным моментом:

Фактический момент затяжки:

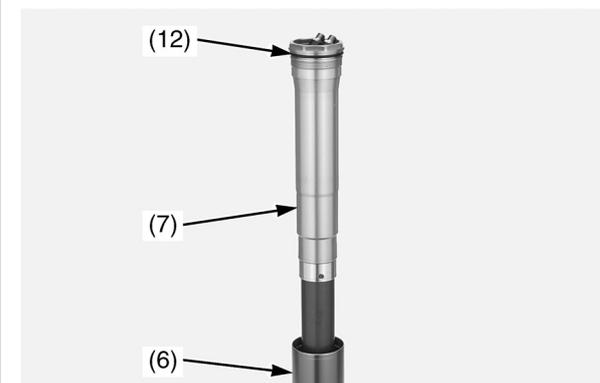
76 Н·м (7,7 кгс·м)

Показания динамометрического ключа:

69 Н·м (7,0 кгс·м)

Точка приложения момента к ключу для контргаек увеличивает плечо динамометрического ключа, поэтому

показатели динамометрического ключа должны быть меньше, чем требуемый (фактический) момент.



(6) наружная труба

(7) пневмоцилиндр

(12) уплотнительное кольцо

ПОДВЕСКА

12. Увеличьте давление воздуха во внутренней камере через клапан внутренней камеры (3) и убедитесь, что нет утечки воздуха. Установите колпачок клапана.

Давление воздуха внутренней камеры:

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,075 кПа |
| Стандарт | 1,175 кПа |
| Минимум | 975 кПа |

При подаче давления воздуха во внутреннюю камеру, вилка будет расширяться.

13. Увеличьте давление воздуха в наружной камере через клапан наружной камеры (4) и убедитесь, что нет утечки воздуха. Установите колпачок клапана.

Давление воздуха наружной камеры:

| | |
|----------|---------|
| Максимум | 80 кПа |
| Стандарт | 100 кПа |
| Минимум | 60 кПа |

При подаче давления воздуха в наружную камеру вилка будет расширяться.

14. Увеличьте давление воздуха в балансировочной камере через клапан балансировочной камеры (5) и убедитесь, что нет утечки воздуха.

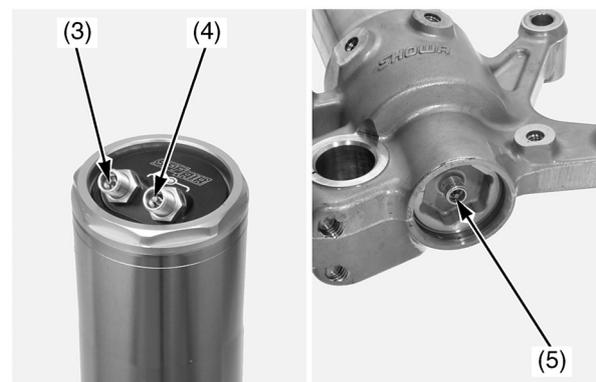
Давление воздуха балансировочной камеры:

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,075 кПа |
| Стандарт | 1,300 кПа |
| Минимум | 900 кПа |

При повышении давления воздуха в балансировочной камере, вилка будет сокращаться.

15. Установите и затяните колпачок клапана до указанного крутящего момента:

0,5 Н · м.



(3) клапан внутренней камеры
(4) клапан наружной камеры
(5) клапан балансировочной камеры

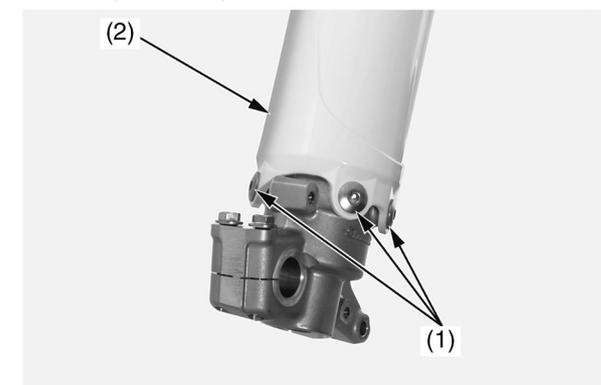
16. Тщательно очистите от грязи резьбу болтов щитков пера (1) и корпус оси.

Нанесите на резьбу болтов резьбовой клей.

Установите щиток (2) и вкрутите болты.

Затяните болты щитка указанным моментом:

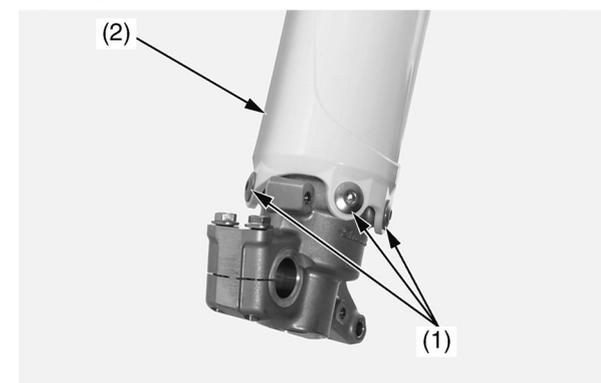
7,0 Н·м (0,7 кгс·м)



(1) болты
(2) щиток

Замена масла внутренней камеры

1. Выкрутите болты (1) и снимите щиток (2).



(1) болты
(2) щиток

2. Очистите перо, особенно рабочую поверхность скользящей трубы и сальник пера.

3. Снимите колпачки клапанов и очистите область вокруг клапанов.

4. Сбросьте давление воздуха во внутренней камере, нажав на клапан внутренней камеры (3).

При снижении давления воздуха во внутренней камере вилка будет сокращаться.

5. Ослабьте давление воздуха в наружной камере, нажав на клапан наружной камеры (4).

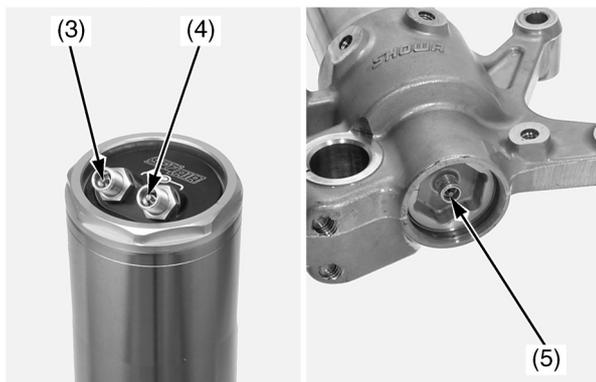
При снижении давления воздуха в наружной камере перо будет сокращаться.

6. Поместите ветошь на клапан балансировочной камеры (5). Сбросьте давление воздуха балансировочной камеры, нажав на клапан балансировочной камеры.

При сбросе давления балансировочной камеры, перо будет расширяться.

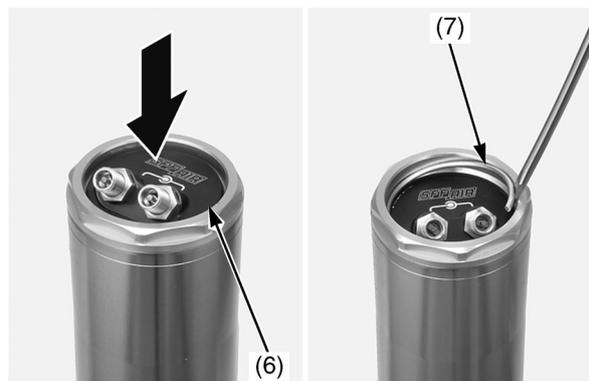
Возможно небольшое разбрызгивание масла из клапана, это нормально.

Это не повлияет на характеристики вилки.



- (3) клапан внутренней камеры
- (4) клапан наружной камеры
- (5) клапан балансировочной камеры

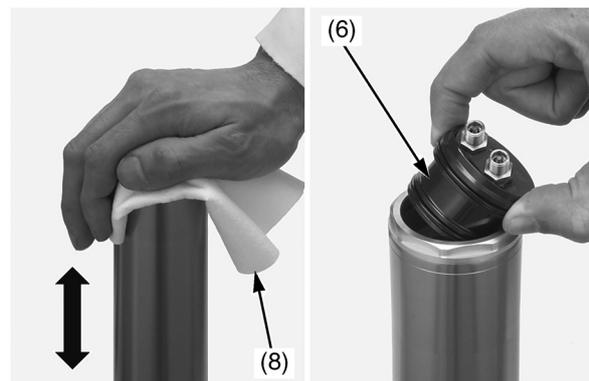
7. Нажмите на блок воздушных клапанов (6) и снимите стопорное кольцо (7).



- (6) блок воздушных клапанов
- (7) стопорное кольцо

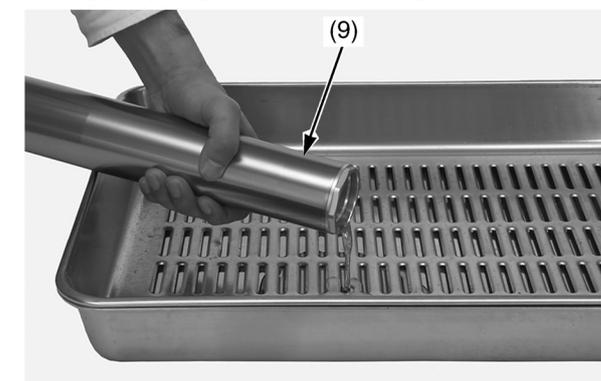
8. Накройте ветошью (8) блок воздушных клапанов.

9. Медленно подвигайте наружную трубу несколько раз и снимите блок воздушных клапанов (6).



- (6) блок воздушных клапанов
- (8) ветошь

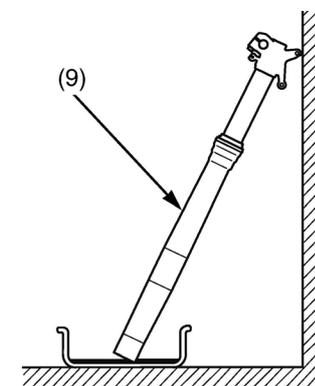
10. Слейте масло из внутренней камеры пера, прокачав наружную трубу (9) несколько раз.



- (9) наружная труба

11. Слейте амортизационное масло из внешней трубы (9), перевернув ее вверх дном.

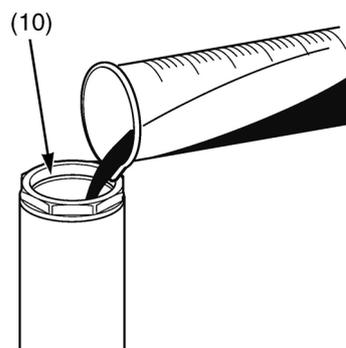
(Приблизительно 1 см3 амортизационного масла останется во внутренней камере, если ее оставить в перевернутом состоянии на 20 минут при 20°C).



- (9) наружная труба

ПОДВЕСКА

12. Залейте рекомендованное масло вилки (стр. 95) во внутреннюю камеру (10).



(10) внутренняя камера
Объем масла внутренней камеры

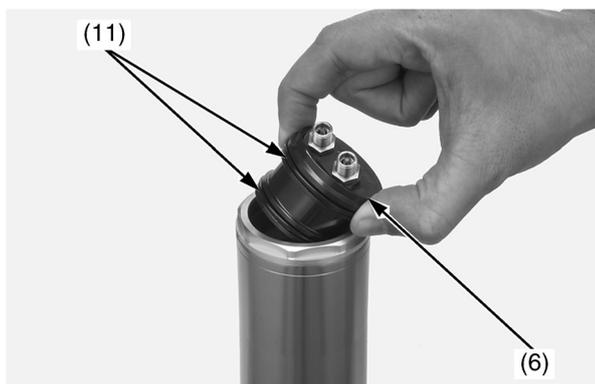
| | |
|-------------------------|--------------------|
| Стандартный объем масла | 90 см ³ |
|-------------------------|--------------------|

Приблизительно 1 см³ масла остается после слива. Это количество должно быть учтено при заполнении пера.

13. Снимите уплотнительные кольца (11) с блока воздушных клапанов (6).

14. Нанесите масло на новые уплотнительные кольца и установите их на блоке воздушных клапанов.

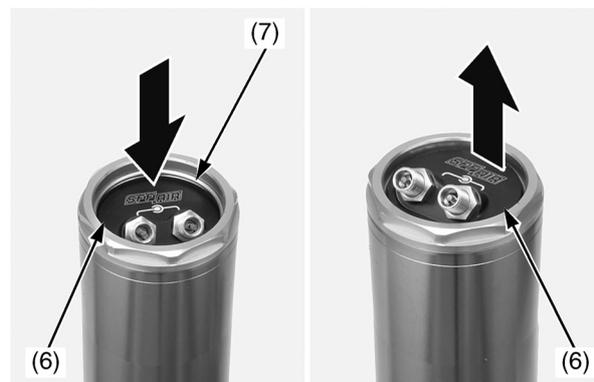
15. Установите блок воздушных клапанов.



(6) блок воздушных клапанов
(11) уплотнительные кольца

16. Нажмите на блок воздушных клапанов (6) и установите стопорное кольцо (7).

17. Отпустите блок воздушных клапанов.



(6) блок воздушных клапанов
(7) стопорное кольцо

18. Увеличьте давление воздуха во внутренней камере через клапан внутренней камеры (3) и убедитесь, что нет утечки воздуха. Установите колпачок клапана.

Давление воздуха внутренней камеры

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,075 кПа |
| Стандарт | 1,175 кПа |
| Минимум | 975 кПа |

При повышении давления воздуха во внутренней камере перо будет расширяться.

19. Увеличьте давление воздуха в наружной камере через клапан наружной камеры (4) и убедитесь, что нет утечки воздуха. Установите колпачок клапана.

Давление воздуха наружной камеры

| | |
|----------|---------|
| Максимум | 80 кПа |
| Стандарт | 100 кПа |
| Минимум | 60 кПа |

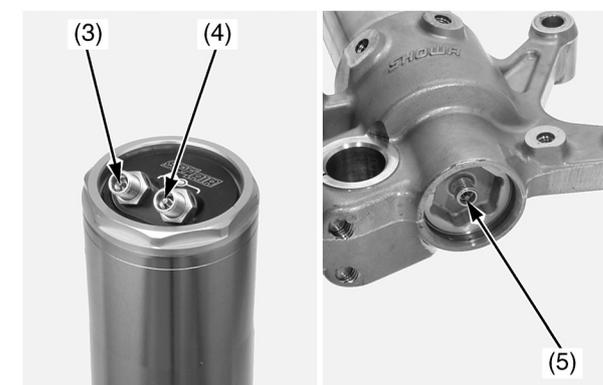
При повышении давления давления воздуха в наружной камере вилка будет расширяться.

20. Увеличьте давление воздуха балансирующей камеры через клапан (5) и убедитесь, что нет утечки воздуха.

Давление воздух балансирующей камеры

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,075 кПа |
| Стандарт | 1,300 кПа |
| Минимум | 900 кПа |

При повышении давления воздуха балансирующей камеры, перо будет сокращаться.



(3) клапан внутренней камеры
(4) клапан наружной камеры
(5) клапан балансирующей камеры

21. Установите и затяните колпачок клапана до указанного крутящего момента:

0,5 Н · м.

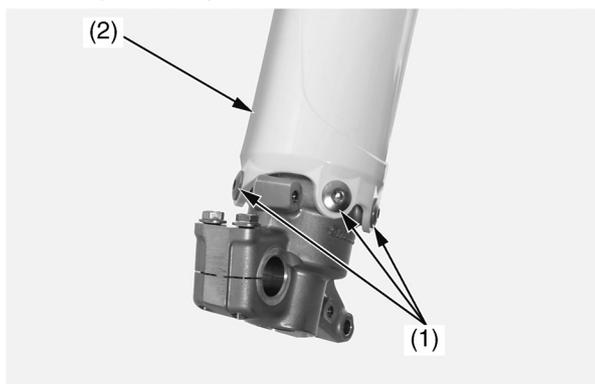
22. Тщательно очистите от грязи резьбу болтов щитка пера (1) и корпус оси.

Нанесите на резьбу болтов резьбовой клей.

Установите щиток (2) и вкрутите болты.

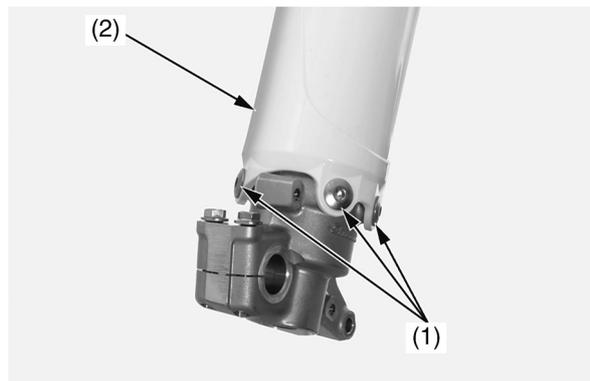
Затяните болты щитка указанным моментом:

7,0 Н·м (0,7 кгс·м)



(1) болты
(2) щиток

1. Выкрутите болты (1) и снимите щиток (2).



(1) болты
(2) щиток

2. Очистите перо, особенно рабочую поверхность скользящей трубы и сальник пера.

3. Снимите колпачки клапанов и очистите область вокруг клапанов.

4. Сбросьте давление воздуха во внутренней камере, нажав на клапан внутренней камеры (3).

При снижении давления воздуха во внутренней камере перо будет сокращаться.

5. Ослабьте давление воздуха в наружной камере, нажав на клапан наружной камеры (4).

При снижении давления воздуха в наружной камере перо будет сокращаться.

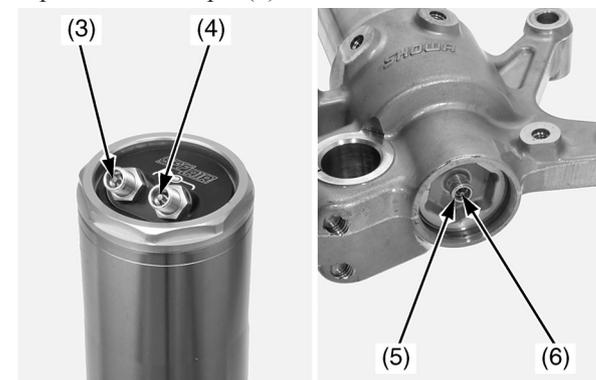
6. Поместите ветошь на клапан балансировочной камеры (5). Сбросьте давление воздуха балансировочной камеры, нажав на клапан балансировочной камеры.

При сбросе давления балансировочной камеры, вилка будет расширяться.

Возможно небольшое разбрызгивание масла из клапана, это нормально.

Это не повлияет на характеристики вилки.

7. Выкрутите центральную часть (6) клапана балансировочной камеры (5).

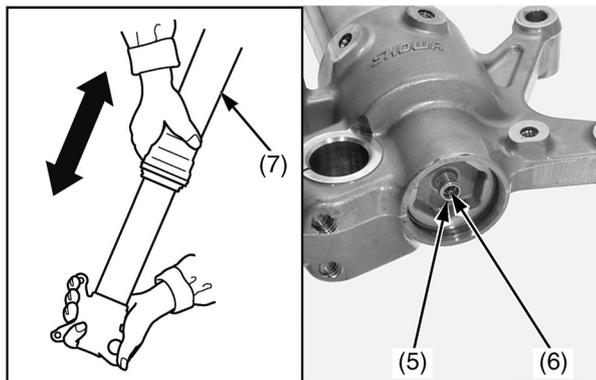


(3) клапан внутренней камеры
(4) клапан наружной камеры
(5) клапан балансировочной камеры
(6) центральная часть

ПОДВЕСКА

8. Слейте масло через клапан балансирующей камеры (5) путем прокачки наружной трубы (7).

9. Установите центральную часть (6) клапана балансирующей камеры.



(5) клапан балансирующей камеры
(6) центральная часть клапана
(7) наружная труба

10. Увеличьте давление воздуха во внутренней камере через воздушный клапан внутренней камеры (3) и убедитесь, что нет утечки воздуха. Установите колпачок клапана.

Давление воздуха внутренней камеры

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,075 кПа |
| Стандарт | 1,175 кПа |
| Минимум | 975 кПа |

При повышении давления воздуха во внутренней камере перо будет расширяться.

11. Увеличьте давление воздуха в наружной камере через воздушный клапан наружной камеры (4) и убедитесь, что нет утечки воздуха. Установите колпачок клапана.

Давление воздуха наружной камеры

| | |
|----------|---------|
| Максимум | 80 кПа |
| Стандарт | 100 кПа |
| Минимум | 60 кПа |

При повышении давления воздуха в наружной камере перо будет расширяться.

12. Увеличьте давление воздуха балансирующей камеры через воздушный клапан (5) и убедитесь, что нет утечки воздуха.

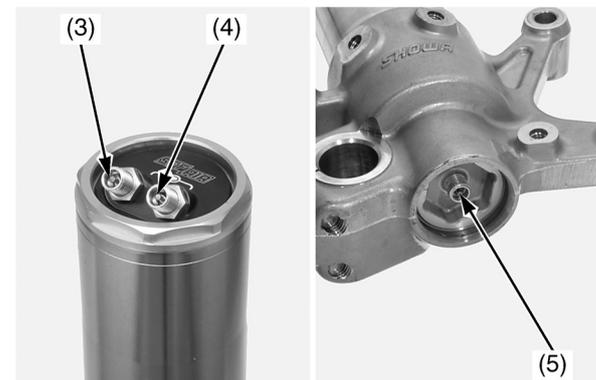
Давление воздуха в балансирующей камере

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,075 кПа |
| Стандарт | 1,300 кПа |
| Минимум | 900 кПа |

При повышении давления воздуха балансирующей камеры, перо будет сокращаться.

13. Установите и затяните колпачок клапана до указанного крутящего момента:

0,5 Н.м.



(3) клапан внутренней камеры
(4) клапан наружной камеры
(5) клапан балансирующей камеры

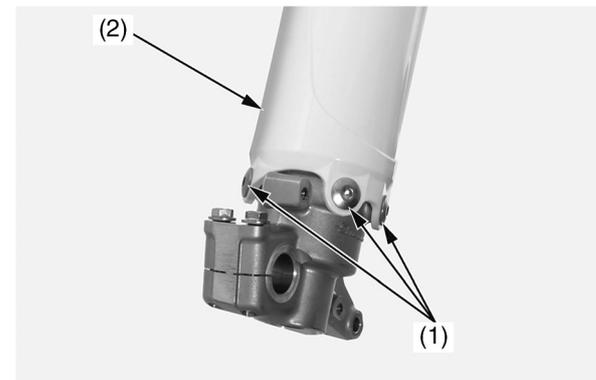
22. Тщательно очистите от грязи резьбу болтов щитка пера (1) и корпус оси.

Нанесите на резьбу болтов резьбовой клей.

Установите щиток (2) и вкрутите болты.

Затяните болты щитка указанным моментом:

7,0 Н·м (0,7 кг·с·м)



(1) болты
(2) щиток

Сборка вилки

1. Вставьте оба пера вилки в траверсы. Затяните нижние стяжные болты траверсы вилки (13) до требуемого момента: 20 Н·м (2,0 кгс·м)



(1) нижние болты траверсы вилки

2. Затяните пневмоцилиндр (2) и / или демпфирующий узел (3) пера до указанного крутящего момента с помощью ключа для контргаек (4) указанным моментом:

Фактический момент:

76 Н·м (7,7 кгс·м)

Показания динамометрического ключа:

69 Н·м (7,0 кгс·м)

ключ для контргаек 07WMA-KZ30100

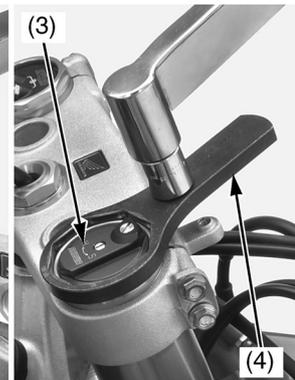
В точке приложения момента ключ для контргаек увеличивает плечо динамометрического ключа, поэтому показатели динамометрического ключа должны быть меньше, чем фактический момент, примененный к пневмоцилиндру/демпфирующему узлу.

Левая вилка



(2) пневмоцилиндр
(3) демпфирующий узел
(4) ключ для контргаек

Правая вилка



3. Затяните блок клапанов (5) ключом для контргаек до указанного крутящего момента

30 Н·м (3,0 кгс·м)



(5) блок клапанов

4. Для упрощения в дальнейшем процедуры стравливания

избыточного давления после установки правого пера,

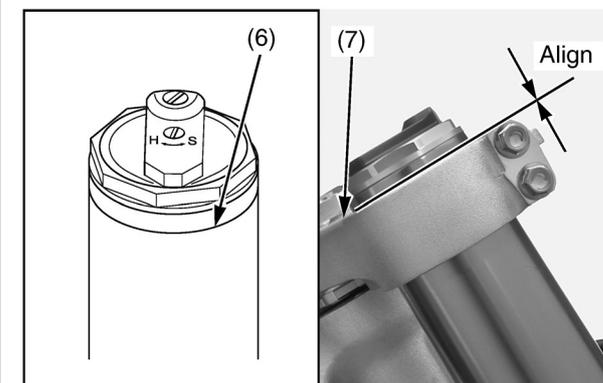
необходимо ослабить болты нижней траверсы и сориентировать внешнюю трубу таким образом, чтобы винт стравливания давления находились перед регулятором усилия

сжатия по ходу движения. Совместите канавку торца внешней трубы (6) с верхней поверхностью верхней траверсы вилки (7).

5. Для упрощения в дальнейшем процедуры стравливания

избыточного давления после установки левого пера, необходимо ослабить болты нижней траверсы и сориентировать внешнюю трубу таким образом,

чтобы клапана внутренней и наружной камер смотрели назад. Совместите канавку торца внешней трубы (6) с верхней поверхностью верхней траверсы вилки (7).



(6) канавка торца
(7) верхняя траверса вилки

ПОДВЕСКА

6. Затяните болты (1) нижней траверсы вилки до требуемого момента:

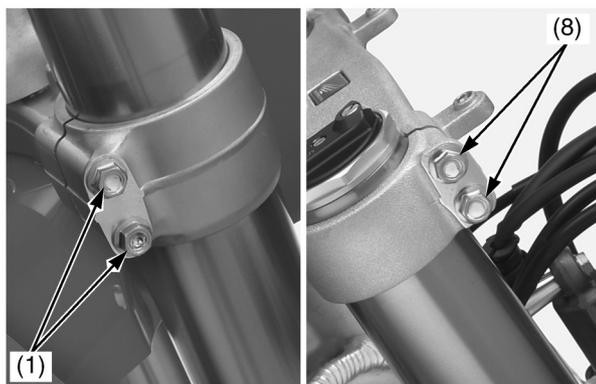
20 Н·м (2,0 кгс·м)

7. Затяните болты (8) верхней траверсы вилки до требуемого момента:

22 Н·м (2,2 кгс·м)

ВНИМАНИЕ

Чрезмерное затягивание болтов может привести к деформации внешних труб. Деформированные внешние трубы необходимо заменить.



(1) болты нижней траверсы
(8) болты верхней траверсы

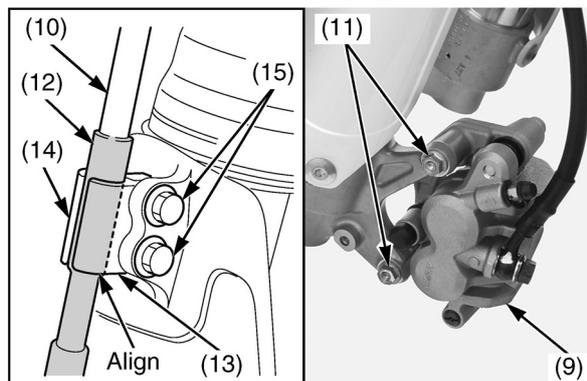
8. Приставьте тормозной суппорт (9) и шланг (10) к левому перу вилки, следя, чтобы шланг не перекручивался. Неправильно проведенный тормозной шланг может разорваться и стать причиной снижения эффективности торможения.

9. Тщательно очистите от грязи резьбу крепежных болтов (11) тормозного суппорта и сам суппорт.

Нанесите на резьбу болтов резьбовой клей.

Установите тормозной суппорт (9) на корпус оси колеса и затяните крепежные болты до требуемого момента: 30 Н·м (3,1 кгс·м)

Левая вилка

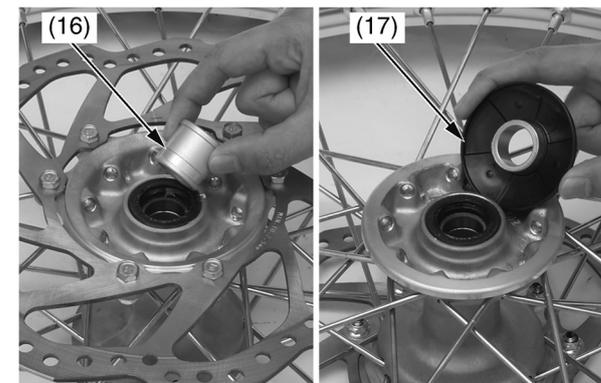


(9) тормозной суппорт
(10) тормозной шланг
(11) болты крепления переднего тормозного суппорта
(12) поверхность тормозного шланга
(13) крепление А
(14) крепление В
(15) болты зажима тормозного шланга

11. Очистите соприкасающиеся поверхности колёсной оси и корпуса оси.

Нанесите смазку на рабочие поверхности сальников переднего колеса.

Установите левую (16) и правую (17) втулки на ступицу колеса.



(16) левая втулка

(17) правая втулка

12. Установите переднее колесо между перьями вилки следя, чтобы тормозной диск ровно поместился между колодками.

13. Вставьте переднюю ось с правой стороны через отверстия перьев вилки и ступицу колеса.

Убедитесь, что ось надежно зафиксирована в корпусе оси левой вилки. Затяните гайку

(18) передней оси до требуемого момента:

88 Н·м (9,0 кгс·м)

Затяните левые стяжные болты (30) оси до требуемого момента: 20 Н·м (2,0 кгс·м)

Левая вилка



(18) гайка передней оси
(19) левые стяжные болты оси

14. Установите руль (20), установочные прокладки, нижнюю часть держателя руля, шайбы и нижние крепежные гайки руля (21) и затяните их до требуемого момента:

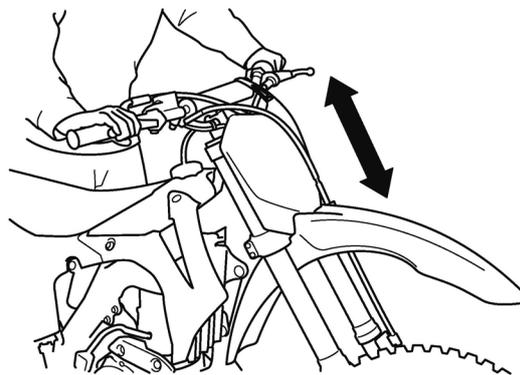
44 Н·м (4,5 кгс·м)



(20) руль
(21) установочные прокладки, шайбы и нижние крепежные гайки

15. Установите номерную табличку (стр. 129).

16. Нажав на рычаг переднего тормоза, несколько раз прокачайте вилку вверх и вниз, чтобы зафиксировать ось и проверить работу переднего тормоза.



17. Удерживая перья вилки параллельно, по очереди затяните правые стяжные болты оси (22) до требуемого момента: 20 Н·м (2,0 кгс·м)

Правая вилка



(22) правые стяжные болты оси

ВНИМАНИЕ

Во избежание повреждений при затяжке стяжных болтов убедитесь, что передняя ось надежно зафиксирована в посадочном месте корпуса оси левой вилки.

18. Установите кожух тормозного диска (23) и затяните

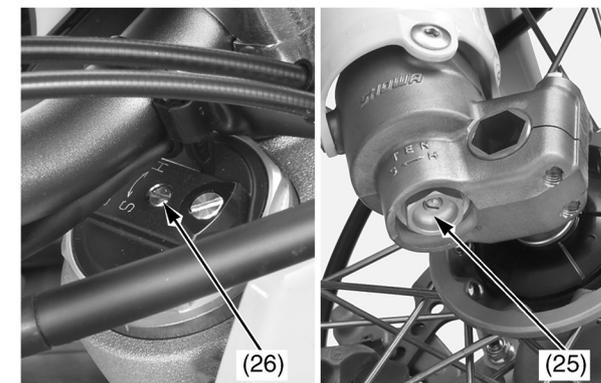
болты (24) до требуемого момента:

13 Н·м (1,3 кгс·м)



(23) кожух тормозного диска
(24) болты кожуха

19. Установите регуляторы усилий отбоя (25) и сжатия (26) в их исходные положения.



(25) регулятор степени отбоя
(26) регулятор чувствительности

ТОРМОЗА

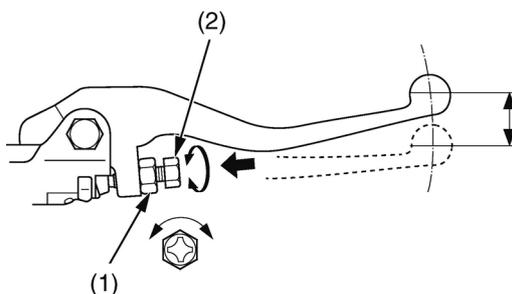
См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Передние и задние тормоза Вашего мотоцикла относятся к типу гидравлических дисковых тормозов. Вследствие износа тормозных колодок падает уровень тормозной жидкости. Также причиной падения уровня тормозной жидкости может стать протечка в системе.

Осматривайте тормозную систему как можно чаще, чтобы вовремя заметить утечку тормозной жидкости. Проверяйте уровень тормозной жидкости и состояние тормозных колодок. Если рычаг или педаль тормоза не работают надлежащим образом, проверьте состояние тормозных колодок. Если износ колодок не превышает допустимых пределов (стр. 97), возможно, в тормозную систему попал воздух. Чтобы вытравить воздух из системы, воспользуйтесь указаниями Руководства по ремонту и обслуживанию Honda, или обратитесь к официальному дилеру Honda.

Регулировка рычага переднего тормоза

1. Ослабьте контргайку (1).
2. Чтобы расположить рычаг переднего тормоза дальше от рукоятки, поверните регулятор (2) по часовой стрелке. Чтобы расположить рычаг ближе к рукоятке, поверните регулятор против часовой стрелки.
3. Удерживая регулятор, затяните контргайку до требуемого момента: 5,9 Н·м (0,6 кгс·м)
4. Нанесите силиконовую смазку на контактные поверхности регулятора и коромысла (3).

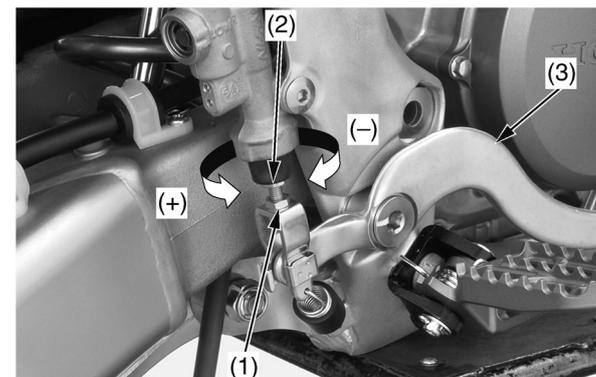


(1) контргайка (2) регулятор

Высота педали заднего тормоза

Педаль заднего тормоза должна быть приблизительно на таком же уровне, что и правая подножка.

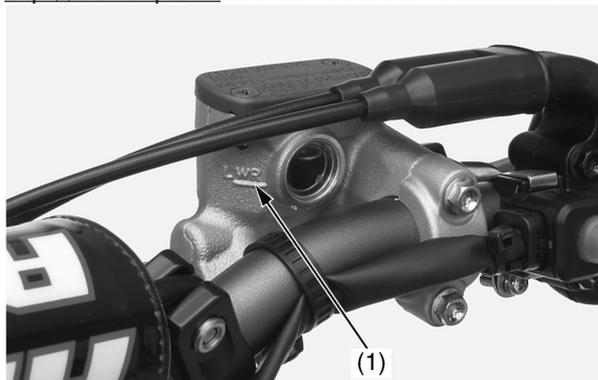
1. Ослабьте контргайку (1) и поверните шток толкателя (2) в направлении (+), чтобы поднять педаль заднего тормоза (3), или в направлении (-), чтобы опустить ее.
2. После того, как Вы выставите нужную высоту педали, плотно затяните контргайку: 5,9 Н·м (0,6 кгс·м)



(1) контргайка
(2) шток толкателя
(3) педаль заднего тормоза
(+) поднять педаль
(-) опустить педаль

Проверка уровня тормозной жидкости

Проверка уровня жидкости в бачке переднего тормоза



(1) отметка минимального уровня

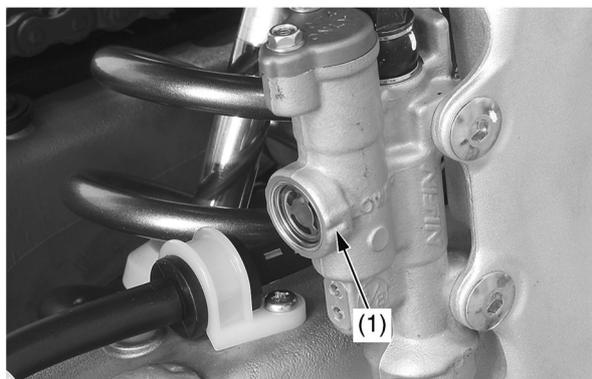
Поставьте мотоцикл на ровную поверхность и проверьте, находится ли уровень тормозной жидкости выше отметки минимального уровня («LWR») (1) на стенке бачка. Если уровень жидкости опустился ниже отметки, проверьте износ тормозных колодок (стр. 117). Изношенные колодки необходимо заменить новыми. Если колодки не изношены, возможно, имеет место утечка жидкости из системы. Проверьте состояние трубок и соединений тормозной системы. Если расстояние нажатия рычага переднего тормоза слишком большое, возможно, в тормозную систему попал воздух — его надо стравить. Процедура стравливания воздуха из тормозной системы приведена в Руководстве по ремонту.

Рекомендуемая тормозная жидкость: Honda DOT4 в герметичной емкости или ее аналог.

Другие проверки:

Убедитесь, что в системе нет протечек тормозной жидкости. Осматривайте трубки и их соединения на предмет повреждения, деформации, трещин и т.д.

Проверка уровня жидкости в бачке заднего тормоза



(1) отметка минимального уровня

Поставьте мотоцикл на ровную поверхность и проверьте, находится ли уровень тормозной жидкости выше отметки минимального уровня («LOWER») (1) на стенке бачка. Если уровень жидкости опустился ниже отметки, проверьте износ тормозных колодок (стр. 117). Изношенные тормозные колодки необходимо заменить новыми. Если колодки не изношены, то, скорее всего, в тормозной системе имеется утечка. Если расстояние нажатия рычага переднего тормоза слишком большое, возможно, в тормозную систему попал воздух — его надо стравить. Процедура стравливания воздуха приведена в Руководстве по ремонту.

Рекомендуемая тормозная жидкость: Honda DOT4 в герметичной емкости или ее аналог.

Другие проверки:

Убедитесь, что в системе нет протечек тормозной жидкости. Осматривайте трубки и их соединения на предмет повреждения, деформации, трещин и т.д.

ТОРМОЗА

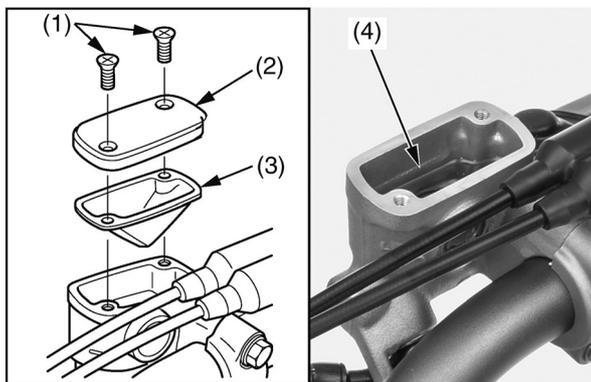
Долив тормозной жидкости в бачок переднего тормоза

ВНИМАНИЕ

Пролитая тормозная жидкость может существенно повредить окрашенные поверхности. Она также вредна для резиновых деталей. Будьте осторожны, снимая крышку бачка: сначала убедитесь, что бачок находится в горизонтальном положении.

- Для замены используйте только свежую тормозную жидкость DOT4 в герметически закрытой емкости.
- Не смешивайте разные типы тормозных жидкостей, поскольку они могут оказаться несовместимыми.
- Рекомендуемая тормозная жидкость: Honda DOT 4 или ее аналог

1. Выкрутите винты (1), потом снимите крышку (2) и диафрагму (3).
2. Налейте в бачок тормозную жидкость DOT4 до отметки максимального уровня (4). Не заполняйте бачок выше отметки максимального уровня.
3. Поставьте на место диафрагму и крышку бачка тормоза.
4. Затяните винты крышки бачка переднего тормоза до требуемого момента: 1,0 Н·м (0,1 кгс·м)



- (1) винты крышки
- (2) крышка бачка
- (3) диафрагма
- (4) отметка максимального уровня

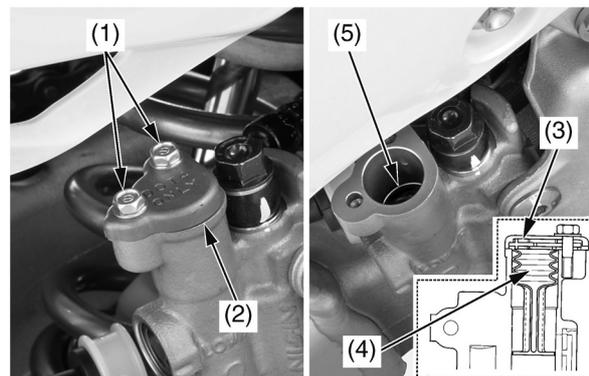
Долив тормозной жидкости в бачок заднего тормоза

ВНИМАНИЕ

Пролитая тормозная жидкость может существенно повредить окрашенные поверхности. Она также вредна для резиновых деталей. Будьте осторожны, снимая крышку бачка: сначала убедитесь, что бачок находится в горизонтальном положении.

- Используйте только свежую тормозную жидкость DOT4 в герметически закрытой емкости.
- Не смешивайте разные типы тормозных жидкостей, поскольку они могут оказаться несовместимыми.
- Рекомендуемая тормозная жидкость: Honda DOT 4 или ее аналог

1. Открутите болты крышки бачка заднего тормоза (1), потом снимите крышку (2), пластину (3) и диафрагму (4).
2. Налейте в бачок тормозную жидкость DOT4 до отметки максимального уровня (5). Не заполняйте бачок выше отметки максимального уровня.



- (1) болты крышки бачка заднего тормоза
- (2) крышка бачка
- (3) установочная пластина
- (4) диафрагма
- (5) отметка максимального уровня

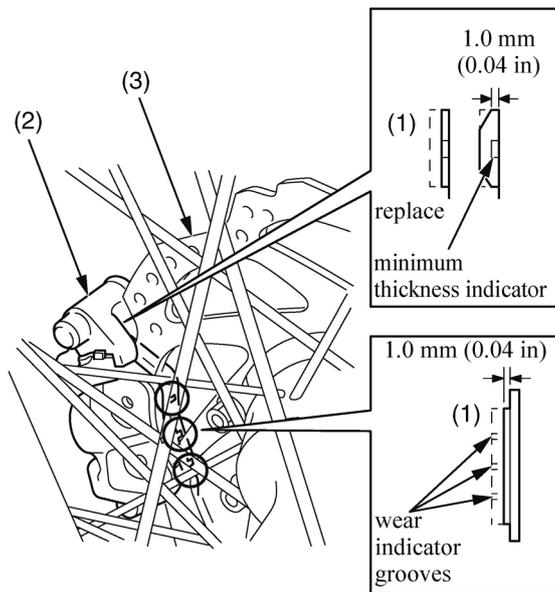
3. Установите диафрагму, пластину и крышку бачка.
4. Затяните болты крышки бачка заднего тормоза до требуемого момента: 1,0 Н·м (0,1 кгс·м)

Износ тормозных колодок

Уровень износа тормозных колодок зависит от интенсивности эксплуатации, манеры вождения и дорожных условий. Обычно колодки изнашиваются быстрее на грязных или мокрых дорогах. Соблюдайте установленные интервалы проверки тормозных колодок, предусмотренные Регламентом технического обслуживания (стр. 29).

Передние тормозные колодки

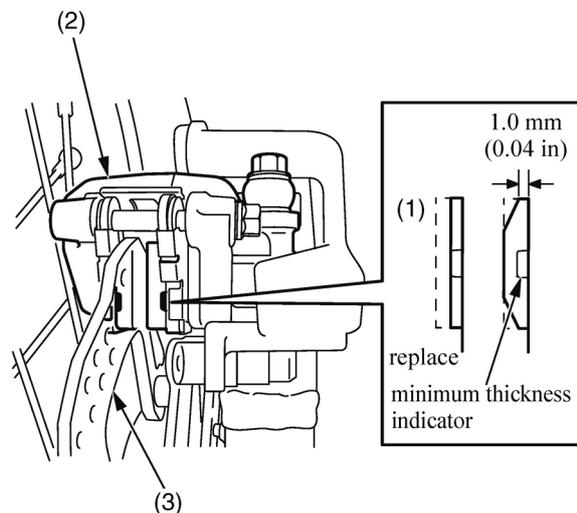
Чтобы определить степень износа тормозных колодок (1), осмотрите их сквозь переднее колесо. Если толщина любой из колодок уменьшилась до 1 мм, нужно заменить обе колодки новыми.



- (1) тормозные колодки
- (2) суппорт переднего тормоза
- (3) тормозной диск

Задние тормозные колодки

Чтобы определить степень износа тормозных колодок (1), осмотрите их со стороны задней части суппорта. Если толщина любой из колодок уменьшилась до 1 мм, нужно заменить обе колодки новыми.



- (1) тормозные колодки
- (2) суппорт заднего тормоза
- (3) тормозной диск

Другие виды осмотра

Проверьте, чтобы узлы рычага переднего тормоза и педали заднего тормоза были расположены правильно (стр. 114), и чтобы фиксирующие болты были затянуты надлежащим образом. Убедитесь, что в системе нет протечки тормозной жидкости. Осматривайте трубки и их соединения на предмет повреждения, деформации, трещин и т.д.

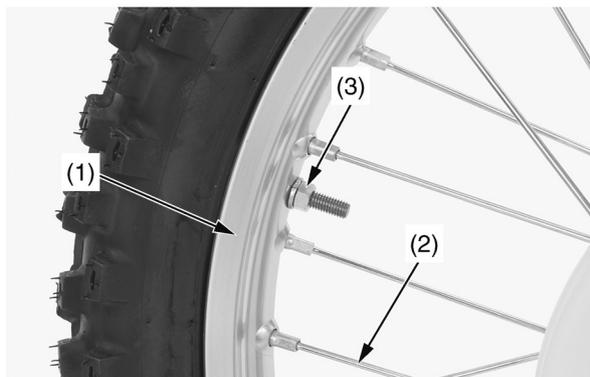
КОЛЕСА

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Для безопасной эксплуатации мотоцикла чрезвычайно важно, чтобы колеса были правильной (круглой) формы, а спицы были надлежащим образом затянуты. Во время первых нескольких поездок натяжение спиц ослабевает быстрее обычного вследствие штатной приработки компонентов. Чрезмерно ослабленные спицы могут привести к нестабильности мотоцикла на высокой скорости и к потере контроля. Также важно следить за надежностью крепления замков ободов колес, чтобы исключить проскальзывание шины на ободе.

Обода колес и спицы

1. Убедитесь, что обода (1) колес и спицы (2) не повреждены.
2. Затяните ослабленные спицы и замки ободов (3) до требуемого момента:
Спицы: 3,7 Н·м (0,4 кгс·м)
Замки обода: 12 Н·м (1,2 кгс·м)
3. Убедитесь в отсутствии биения обода при вращении колеса. Процедура осмотра и устранения биения приведена в Руководстве по ремонту.



- (1) обод колеса
(2) спицы
(3) замок обода

Подшипники оси и колеса

Чтобы узнать о процедуре осмотра, смотрите Руководство по ремонту и обслуживанию Honda: 1. Убедитесь в отсутствии биения вала оси. 2. Проверьте состояние колесных подшипников.

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Для безопасной эксплуатации Вашего мотоцикла важен соответствующий типоразмер (для бездорожья), хорошее техническое состояние и надлежащее давление шин.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Использование изношенных шин или недостаточное давление воздуха могут привести к аварии и гибели или травмированию водителя.

Неукоснительно соблюдайте все указания и рекомендации данного Руководства по уходу за шинами и колесами.

Следующие несколько страниц данного раздела содержат подробную информацию о способе измерения давления воздуха в шинах, проверку их технического состояния, а также полезные рекомендации относительно замены шин.

Давление воздуха в шинах

Поддерживая оптимальное давление воздуха в шинах, Вы обеспечите наилучшее сочетание управляемости мотоцикла, ресурса протекторов и собственного комфорта. Недостаточное давление приводит к неравномерному износу протекторов, ухудшает управляемость мотоцикла и вызывает опасность расслоения шины вследствие перегрева. Кроме того, недостаточное давление может также стать причиной повреждения колес на трассе с большим количеством неровностей. Избыточное давление делает шины чувствительными к недостаткам дорожного покрытия, усложняет управление и приводит к неравномерному износу протекторов.

Убедитесь, что колпачки ниппелей надежно закручены. При необходимости установите новые колпачки. Измеряйте давление воздуха в шинах, когда они холодные. Если Вы измеряете давление воздуха в шинах сразу после поездки даже на несколько километров, показания манометра будут выше реального значения давления. Если Вы будете снижать давление воздуха в прогретых шинах до рекомендуемого значения, шины будут приспущенными. Рекомендуемое давление в холодных шинах:

| | |
|----------|------------------------------------|
| Передняя | 100 кПа (1,0 кгс/см ²) |
| Задняя | 100 кПа (1,0 кгс/см ²) |

Если Вы хотите изменить давление воздуха в шинах под конкретные условия эксплуатации, меняйте давление постепенно.

Проверка состояния шин

Не пожалейте времени, чтобы проверить состояние шин и колес перед эксплуатацией.

- Внимательно осмотрите шины на предмет наличия выпуклостей или вздутий в зоне протектора и на боковинах. Шина с подобным дефектом подлежит замене.
- Внимательно проверьте наличие порезов, трещин или расслоения каркаса боковины. Замените шину, если Вы заметили оголение корда.
- Убедитесь, что в шину или в протектор не попали камешки или другие предметы. Удалите оттуда все инородные предметы.
- Проверьте положение обоих ниппелей. Наклоненный ниппель свидетельствует о проскальзывании камеры в шине, или о проскальзывании шины на ободе.

Замена внутренней камеры

В случае прокола или повреждения камеры необходимо сразу заменить ее новой. Отремонтированная камера не такая надежная, как новая, и она может лопнуть во время движения. Для замены используйте новую камеру, аналогичную оригинальной.

ШИНЫ И КАМЕРЫ

Замена шин

Шины, установленные на мотоцикл заводомизготовителем, обеспечивают наилучшее сочетание управляемости, эффективности торможения, долговечности и комфорта при разных условиях эксплуатации.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Применение шин с несовместимыми характеристиками ухудшает управляемость и стойкость мотоцикла и может привести к ДТП с тяжелыми последствиями. Используйте только шины, тип и размер которых соответствует данным, указанным в Руководстве по эксплуатации.

| | |
|----------|--------------------------------|
| Передняя | 80/100-21 51M DUNLOP MX51FA |
| Задняя | 120/80-19 63M DUNLOP MX51 |
| Тип | диагональные, резиновая камера |

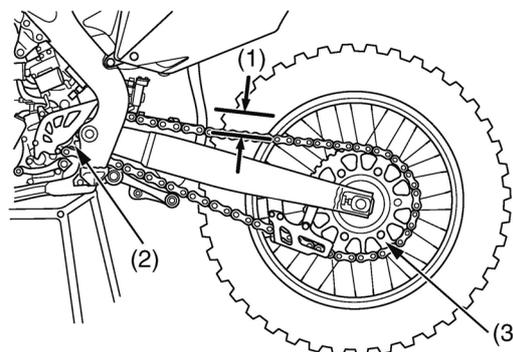
- Для замены используйте новую шину, аналогичную оригинальной.
- Меняйте камеру при каждой замене шины. Старая камера может быть растянутой и при установке на новую шину может разорваться.

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Срок эксплуатации цепи зависит от надлежащей смазки и регулировки. Несоответствующее обслуживание может привести к преждевременному износу или повреждению приводной цепи и звездочек. Обслуживайте и осматривайте приводную цепь чаще, если эксплуатируете мотоцикл в жарких или запыленных регионах. Перед обслуживанием цепи выключите двигатель, и убедитесь, что рычаг переключения передач находится в нейтральном положении.

Проверка

1. Выключите двигатель, поднимите заднее колесо над землей, поставив опору для мотоцикла или опорный блок под двигатель, и поставьте рычаг переключения передач в нейтральное положение.
2. Проверьте прогиб (1) в середине верхней части приводной цепи между ведущей (2) и ведомой (3) звездочками. При вертикальном приложении усилия руки прогиб должен составлять: 30 – 40 мм



(1) прогиб приводной цепи (2) ведущая звездочка (3) ведомая звездочка

3. Проверьте прогиб нижней секции приводной цепи в нескольких местах между звездочками. Если прогиб увеличен только в некоторых секторах цепи, это означает, что несколько звеньев сместились или заедают. Смазка цепи может устранить эти недостатки.

ВНИМАНИЕ

Если прогиб выше установленных пределов, цепь может повредить картер двигателя.

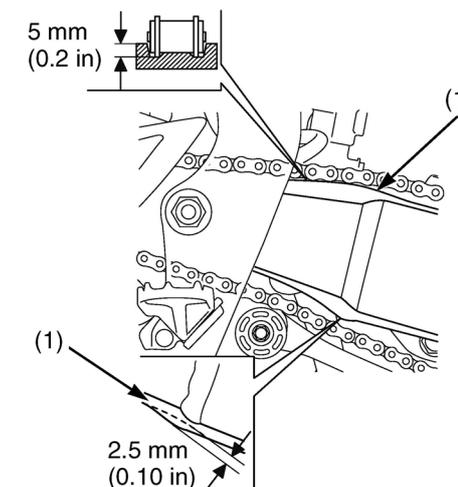
4. Проверьте приводную цепь на наличие: —поврежденных роликов; —ослабленных втулок; —коррозии; —смещения или заедания звеньев; —чрезмерного износа. Замените приводную цепь (стр. 123), если у нее повреждены ролики, втулки, или смещены звенья. Смажьте приводную цепь (стр. 122), если на ней мало смазки, или есть признаки коррозии. Нанесите смазку на смещенные звенья, чтобы высвободить их. Отрегулируйте прогиб приводной цепи (стр. 122).

Направляющие приводной цепи

1. Проверьте состояние направляющих (1) цепи. Если степень их износа превышает предел эксплуатации, следует заменить.

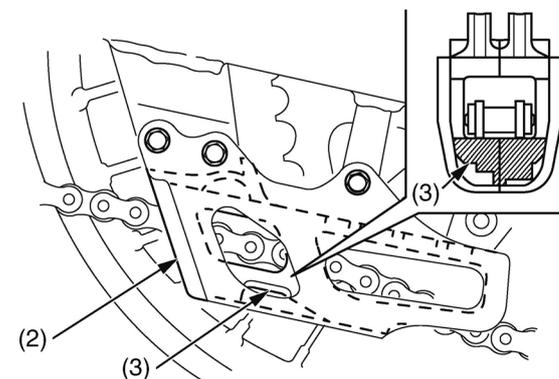
ПРЕДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ:

Верхняя часть: 5 мм Нижняя часть: 2,5 мм



(1) направляющая приводной цепи

- Проверьте состояние ползуна направляющей цепи (2). Если ползун изношен до крайнего предела индикатора износа (3), его следует заменить новым.

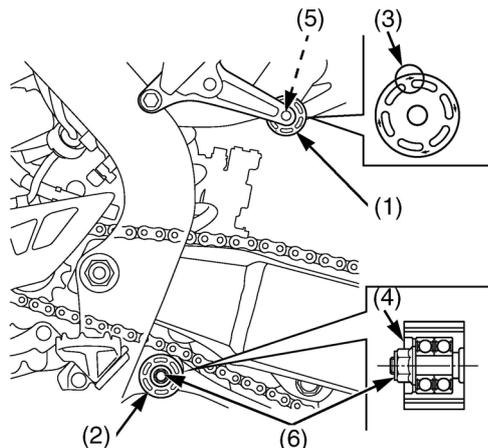


(2) направляющая приводной цепи (3) индикатор износа

ПРИВОДНАЯ ЦЕПЬ

Ролики приводной цепи

Проверьте верхний (1) и нижний (2) ролики цепи на наличие износа и повреждений. Измерьте диаметр роликов и замените их, если степень их износа превышает предел эксплуатации. Предел эксплуатации: Верхний ролик: 33 мм Нижний ролик: 31 мм Для замены ролика необходимо провести следующую процедуру. Установите верхний ролик цепи (зеленый) отметкой «→» (3) к кронштейну, а нижний ролик (черный) углублением (4) наружу. Плотнo затяните болт (5) и гайку ролика приводной цепи (6).



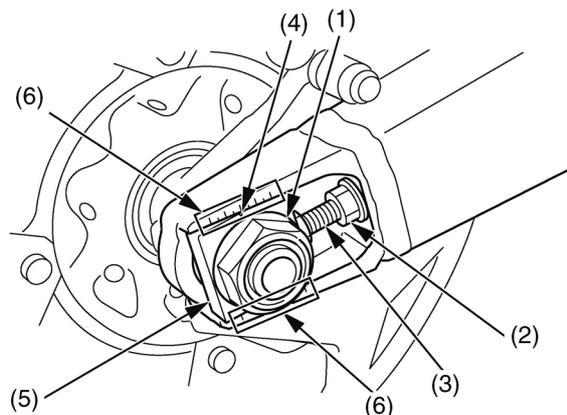
- (1) верхний ролик приводной цепи (зеленый)
- (2) нижний ролик приводной цепи (черный)
- (3) отметка «→»
- (4) углубление
- (5) болт ролика приводной цепи
- (6) гайка ролика приводной цепи

Очистите резьбу болта цепи привода ролика и нанесите скрепляющее средство на резьбу.

Затяните болт и гайку ролика приводной цепи до требуемого момента: 12 Н·м (1,2 кгс·м)

Регулировка

1. Ослабьте гайку задней оси (1).
2. Ослабьте контргайки (2) и поверните регулировочные болты (3) против часовой стрелки для увеличения натяжения цепи, или по часовой стрелке для увеличения прогиба. Разместите контрольную отметку (4) на пластинах оси (5) напротив соответствующих регулировочных отметок (6) с обеих сторон маятника.

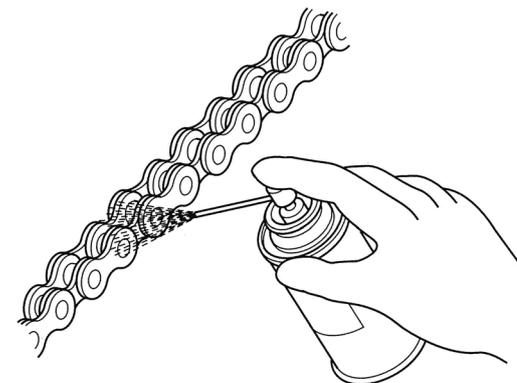


- (1) гайка задней оси
- (2) контргайки
- (3) регулировочные болты
- (4) контрольные отметки
- (5) пластины
- (6) регулировочные отметки

3. Затяните гайку оси до требуемого момента: 128 Н·м (13,1 кгс·м). 4. Снова проверьте прогиб цепи и, при необходимости, отрегулируйте его. 5. Слегка поверните регулировочные болты против часовой стрелки, пока они не коснутся пластины. Потом затяните контргайки до требуемого момента, удерживая регулировочные болты ключом. 27 Н·м (2,8 кгс·м)

Смазка

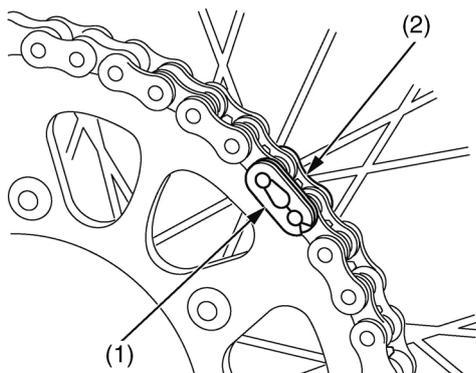
Для смазки приводной цепи лучше использовать специальное, а не моторное масло. Это масло можно приобрести в большинстве специализированных магазинов для мотоциклов. Если у Вас нет специального масла, используйте трансмиссионное масло SAE 80 или 90. Смажьте каждое крепление, чтобы масло попало на соприкасающиеся поверхности пластин и роликов.



Снятие, чистка и замена

Для обеспечения максимального срока эксплуатации перед каждой поездкой приводную цепь следует чистить, смазывать и регулировать.

1. Вытяните пинцетом фиксатор (1) основного звена цепи. Не сгибайте и не повредите фиксатор.
2. Снимите соединительное звено (2). Снимите приводную цепь.



- (1) фиксатор соединительного звена
(2) основное звено

3. Промойте цепь в растворителе с высокой температурой возгорания.
4. Проверьте приводную цепь на наличие признаков износа или повреждений. Замените цепь, если у нее ослаблено крепление звеньев, повреждены ролики, или другие компоненты.

Цепь:
D.I.D 520DMA4/116RB

Размер/звено:
RK520TXZ/116RJ

5. Проверьте, не стерты ли и не повреждены ли зубья звездочек. Меняйте звездочки вместе с приводной цепью. Как цепь, так и звездочки должны быть в надлежащем состоянии, иначе после установки новые детали быстро изнашиваются. Чрезмерно стерты зубья имеют видимые признаки деформации. Поврежденные или чрезмерно изношенные звездочки необходимо заменить новыми.

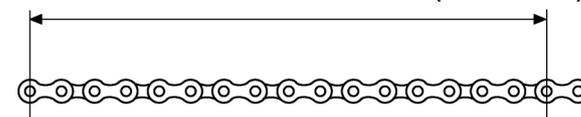


ВНИМАНИЕ

Изношенные звездочки способствуют быстрому износу новой приводной цепи.

6. Установите на место цепь.
7. Измерьте часть приводной цепи, чтобы определить ее состояние. Включите любую передачу и прокрутите заднее колесо вперед, чтобы натянуть нижнюю часть цепи. Когда цепь будет натянута, измерьте расстояние между 17 втулками (между центрами втулок). Если это расстояние превышает максимально допустимую длину, замените цепь. После измерения включите нейтральную передачу, прежде чем продолжать осмотр и обслуживание.

Максимально допустимый предел: 259 мм
ИЗМЕРИТЬ УЧАСТОК В 17 ШТИФТОВ (16 ЗВЕНЬЕВ)



8. Смажьте приводную цепь (стр. 102).
9. Протяните цепь вдоль звездочек и соедините оба конца при помощи соединительного звена. Натяните концы цепи на звездочки и установите соединительное звено. Установите фиксатор закрытым концом в направлении вращения переднего колеса.
10. Снова проверьте натяжение цепи и отрегулируйте его при необходимости.

Дополнительная информация

- Соединительное звено — наиболее важный элемент крепления приводной цепи. Соединительное звено можно использовать с новыми цепями, если оно находится в идеальном состоянии. Устанавливайте новый фиксатор каждый раз, когда Вы собираете приводную цепь.
- Чтобы быстрее установить новую цепь, Вы можете соединить ее при помощи соединительного звена со старой цепью. Затем потяните старую цепь, чтобы установить новую цепь на звездочки.

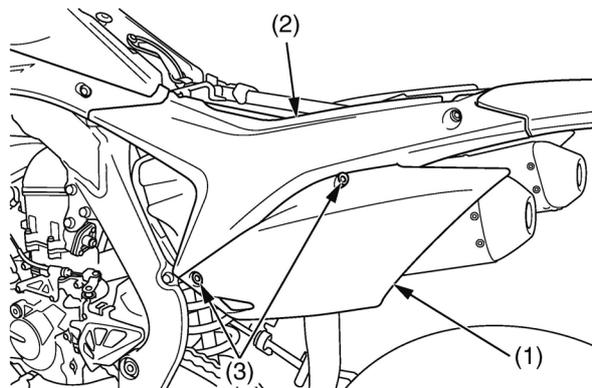
ВЫХЛОПНАЯ ТРУБА И ГЛУШИТЕЛЬ

Осмотр выхлопной трубы и глушителя

Проверьте надежность затяжки крепежных болтов и соединительных гаек глушителя. Убедитесь в отсутствии трещин и деформаций на выхлопной трубе и глушителе. Поврежденная выхлопная труба или глушитель ухудшают характеристики работы двигателя.

Снятие глушителя

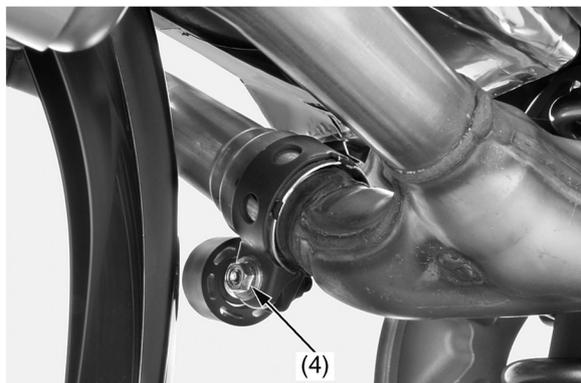
1. Снимите седло (стр. 38).
2. Снимите боковые панели (1) и защитные панели воздушного фильтра (2), открутив болты (3).



- (1) боковые панели
- (2) крышки корпуса воздушного фильтра
- (3) болты

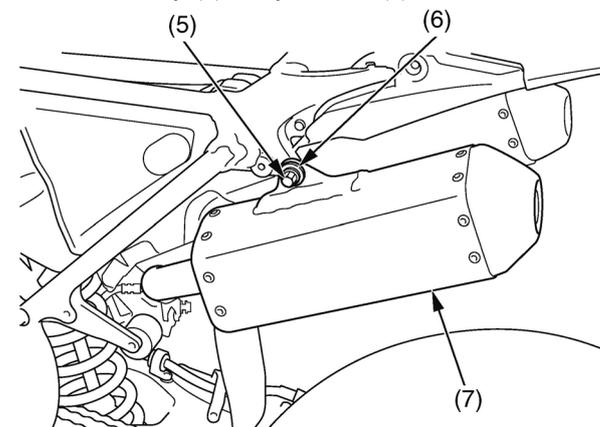
Процедура одинакова для правой и левой стороны.

3. Ослабьте болт хомута левого глушителя (4).



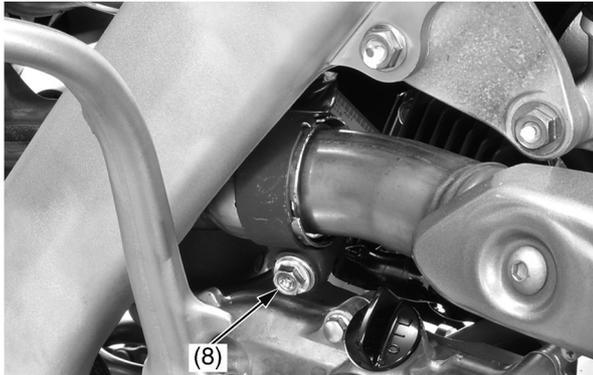
- (4) болт хомута левого глушителя

4. Выкрутите крепежный болт левого глушителя (5), снимите шайбу (6) и глушитель (7).



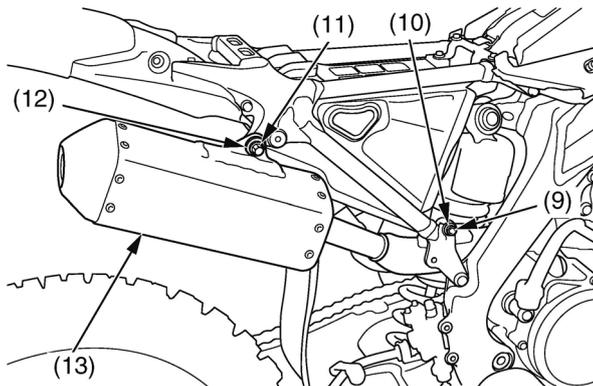
- (5) крепежный болт левого глушителя
- (6) шайба
- (7) левый глушитель

5. Ослабьте болт хомута правого глушителя (8).



(8) болт хомута правого глушителя

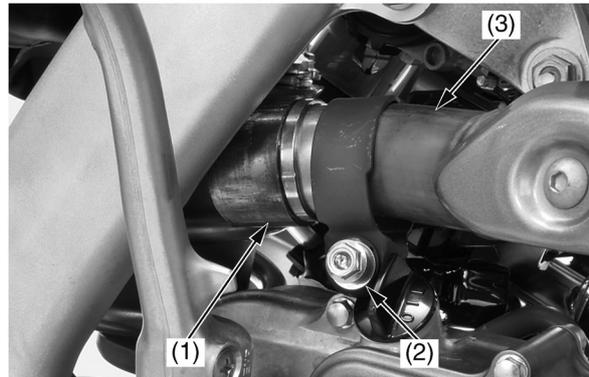
6. Выкрутите крепежный болт «А» правого глушителя (9) с шайбой «А» (10), крепежный болт «В» (11) с шайбой «В» (12) и снимите правый глушитель (13).



(9) крепежный болт «А» правого глушителя
 (10) шайба «А»
 (11) крепежный болт «В» правого глушителя
 (12) шайба «В»
 (13) правый глушитель

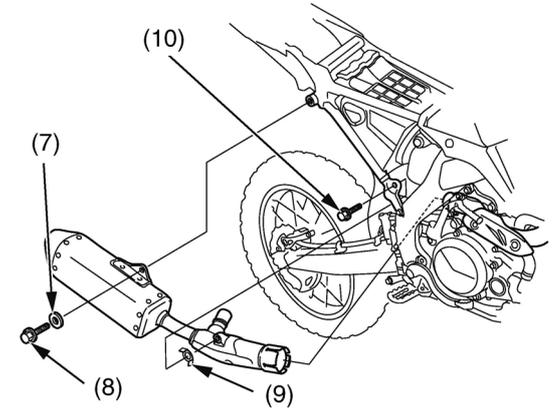
Установка глушителя

1. Снимите прокладку (1).
2. Установите на выхлопную (3) трубу хомут правого глушителя (2) и новую прокладку.



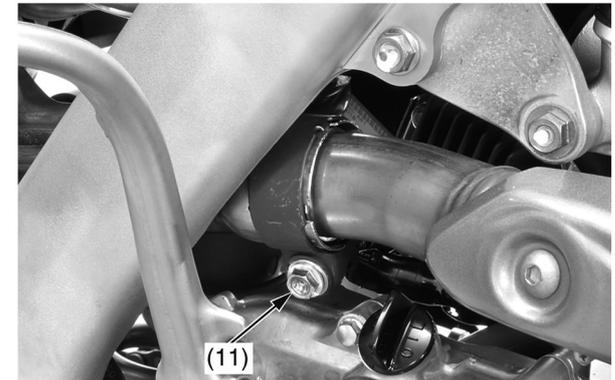
(1) прокладка (новая) (2) хомут правого глушителя (3) выхлопная труба

3. Установите правый глушитель (4).
4. Установите хомут правого глушителя (2), вставив выступ (5) хомута глушителя в прорезь (6).
5. Установите шайбу «В» (7), крепежный болт «В» правого глушителя (8), шайбу «А» (9) и крепежный болт правого глушителя «А» (10).



(2) хомут правого глушителя
 (4) правый глушитель
 (5) выступ
 (6) прорезь
 (7) шайба
 (8) крепежный болт В
 (9) шайба А
 (10) крепежный болт А

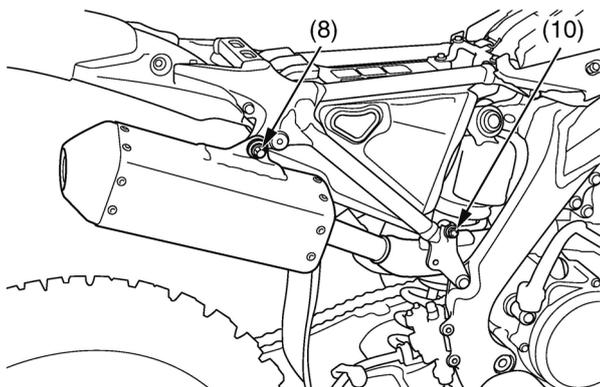
6. Затяните болт хомута правого глушителя (11) до требуемого момента: 20 Н·м (2,0 кгс·м)



(11) болт хомута правого глушителя

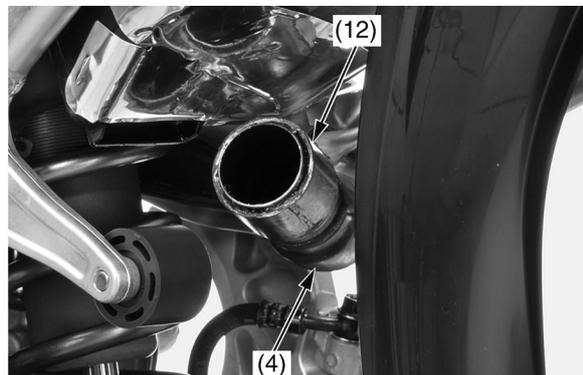
ВЫХЛОПНАЯ ТРУБА И ГЛУШИТЕЛЬ

7. Затяните болт крепления правого глушителя В (8) и болт крепления правого глушителя (10) до указанного крутящего момента: 26 Н · м (2,7 кгс · м, 19 фунт-сила · фут)



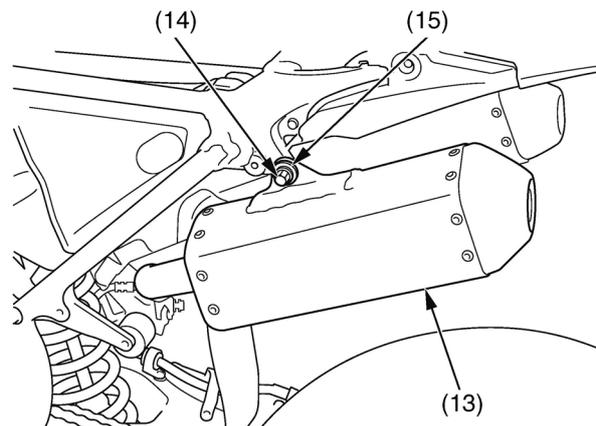
(8) крепежный болт В
(10) крепежный болт А

8. Снимите прокладку (12). 9. Установите новую прокладку на правый глушитель (4).



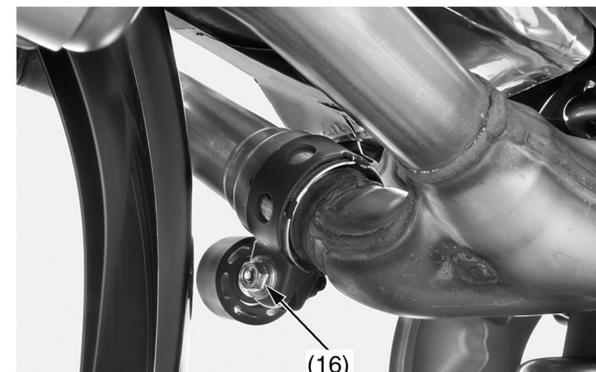
(4) правый глушитель
(12) прокладка (новая)

10. Установите левый глушитель (13). 11. Установите болт левого глушителя (14) и шайбу (15). Затяните болт крепления левого глушителя с указанным крутящим моментом: 26 Н · м (2,7 кгс · м, 19 фунт-сила · фут)



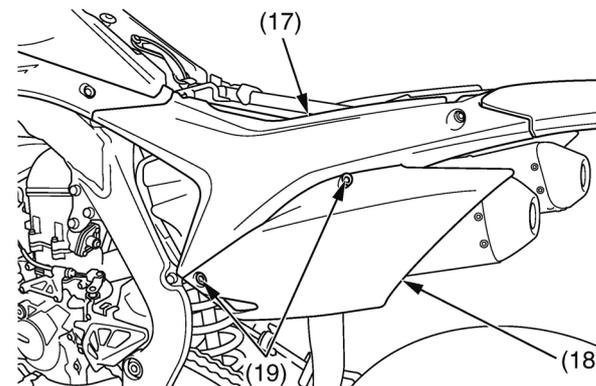
(13) левый глушитель
(14) крепежный болт
(15) шайба

12. Плотнo затяните болт хомута левого глушителя (16) с указанным крутящим моментом: 20 Н·м (2,0 кгс·м



(16) болт хомута левого глушителя

13. Установите крышки корпуса воздушного фильтра (17) и боковые крышки (18), а затем затяните болты (19) до указанного момента. 10 Н · м (1,0 кгс · м, 7 фунт-сила · фут)



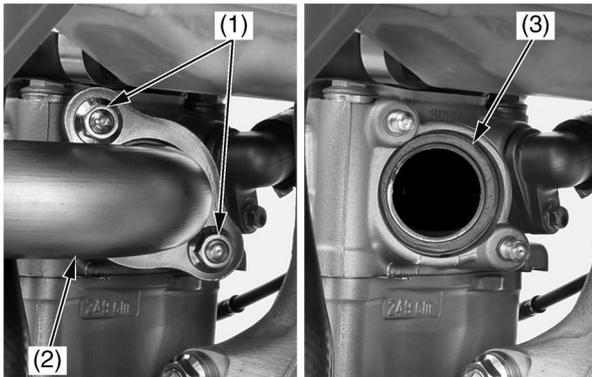
(17) крышки воздушного фильтра
(18) боковые крышки
(19) болты

14. Установите седло (стр. 38).

Выхлопная труба и глушитель

Снятие выхлопной трубы

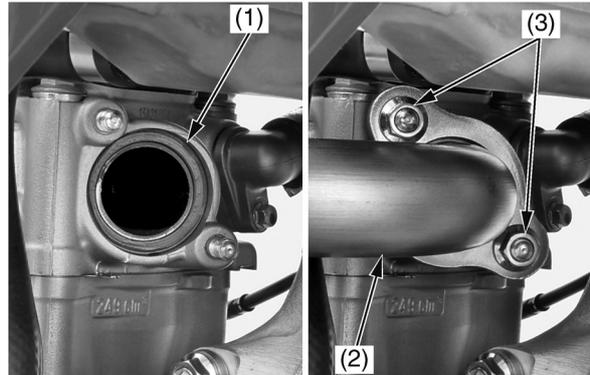
1. Снимите левый и правый глушители (стр. 124).
2. Выкрутите соединительные гайки (1), снимите выхлопную трубу (2) и прокладку (3).



- (1) соединительные гайки.
 (2) выхлопная труба
 (3) прокладка

Установка выхлопной трубы

1. Поставьте новую прокладку выхлопной трубы (1), как показано на схеме.
2. Установите выхлопную трубу (2) и соединительные гайки (3), не закручивая их.



- (1) прокладка выхлопной трубы (новая) (2) выхлопная труба (3) соединительные гайки выхлопной трубы

3. Установите правый глушитель (стр. 125), не затягивая болты.
4. Плотно затяните соединительные гайки выхлопной трубы: 21 Н·м (2,1 кгс·м)
5. Затяните болт хомута правого глушителя и болты «А» и «В»:
6. Установите левый глушитель (стр. 126).

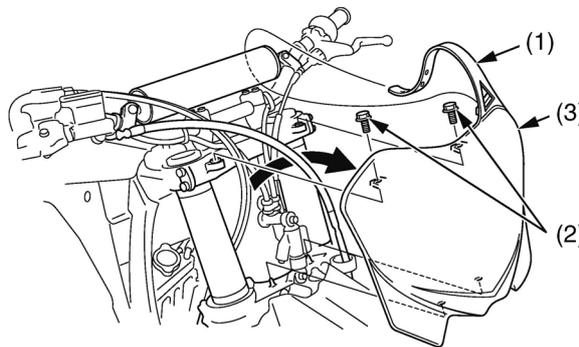
АМОРТИЗАТОР РУЛЯ

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Ослабленные, изношенные или поврежденные компоненты амортизатора рулевого механизма могут отрицательно сказаться на управляемости и устойчивости мотоцикла. Если Вы заметили признаки износа или повреждения компонентов амортизатора, обратитесь к официальному дилеру Honda для проведения более тщательной проверки. Официальный дилер обладает достаточной квалификацией и опытом, чтобы определить, требуется ли замена деталей или ремонт. Не пытайтесь самостоятельно разбирать амортизатор рулевого механизма, обращайтесь к официальному дилеру Honda. Рекомендации в данном Руководстве касаются регулировки и обслуживания только узла амортизатора рулевого механизма.

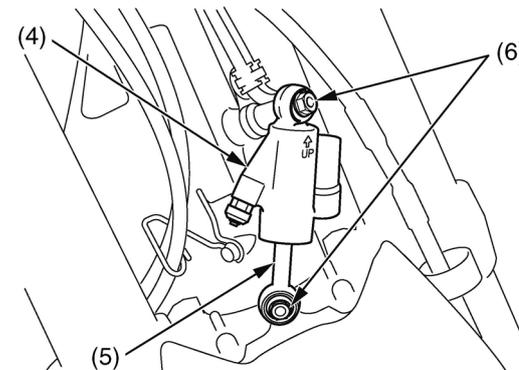
Проверка работы амортизатора рулевого механизма

Если Ваш мотоцикл новый, обкатайте его приблизительно на протяжении одного часа, чтобы амортизатор рулевого механизма притерся (стр. 23). После обкатки выполните тестовую поездку при стандартных настройках, прежде чем проводить любые регулировки. Убедитесь в отсутствии пыли, грязи и инородных материалов на сферических подшипниках и пылезащитных уплотнениях. Проведите все регулировки с шагом в один щелчок. (Пропуская одно или больше положений регулировки, Вы можете пропустить наилучший вариант.) После каждой регулировки проводите пробную поездку. Если Вам не удастся достичь нужных регулировок, вернитесь к стандартным настройкам и начните все сначала. 1. Снимите застежку (1) номерной пластины с протектора руля. Выкрутите болты (2) и снимите номерную пластину (3).



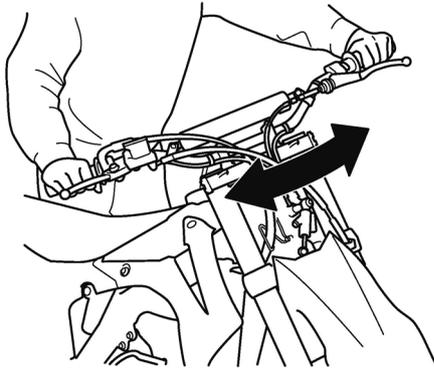
- (1) застежка
- (2) болты
- (3) номерная пластина

2. Проверьте амортизатор (4) на отсутствие признаков деформации и протечки масла. Проверьте шток амортизатора (5) на наличие сгибов и повреждений. Если корпус или шток амортизатора повреждены, замените их. Процедура разборки механизма руля и замены штока амортизатора приведена в Руководстве по ремонту. Вы также можете обратиться к официальному дилеру Honda. Проверьте момент затяжки крепежных болтов амортизатора (6): 20 Н·м (2,0 кгс·м)

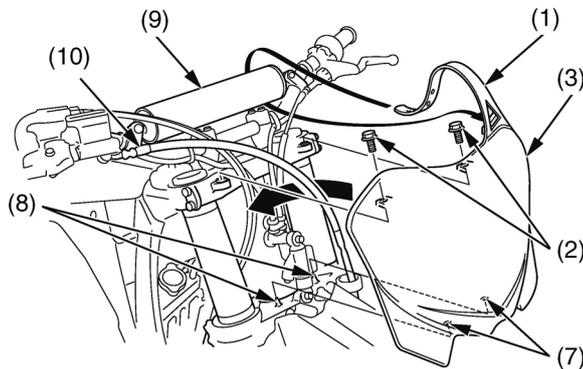


- (4) амортизатор рулевого механизма
- (5) шток амортизатора
- (6) крепежные болты амортизатора рулевого механизма

3. Поставьте мотоцикл на блок или подставку (чтобы поднять переднее колесо) и проверьте плавность хода руля между крайними положениями.



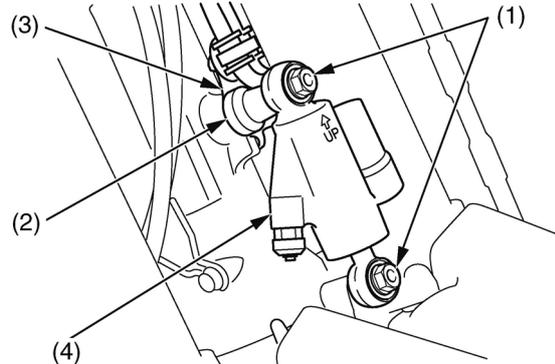
4. Установите номерную пластину (3), соединив ее отверстия (7) с выступами (8) на колонке руля. Установите и закрутите болты номерной пластины (2). Проведите застёжку пластины (1) вокруг протектора (9) руля, как показано на схеме. Убедитесь, что тормозной шланг (10) должным образом проведен перед номерной пластиной.



- (1) застёжка
- (2) болты
- (3) номерная пластина
- (7) отверстия
- (8) выступы
- (9) протектор руля
- (10) тормозной шланг

Снятие

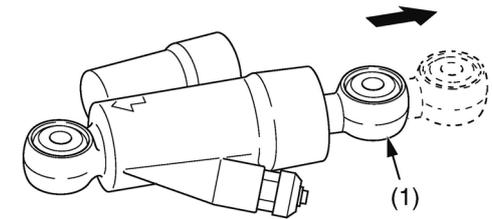
1. Снимите номерную пластину (стр. 128)
2. Снимите болты крепления амортизатора рулевого механизма (1) втулка (2) крепление (3) и демпфер рулевого управления (4).



- (1) болты (2) втулка (3) крепление (4) демпфер рулевого управления

Проверка

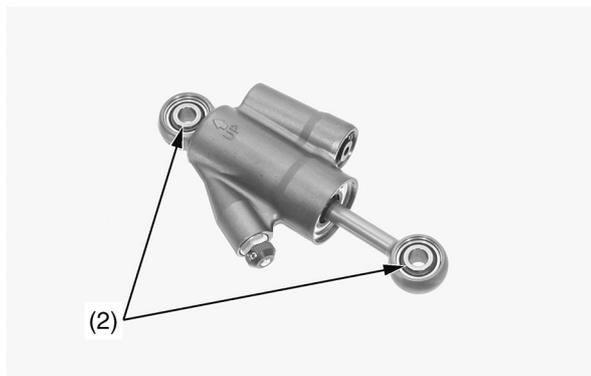
1. Проверьте работу штока амортизатора (1) Сожмите шток амортизатора рукой. Вытяните шток амортизатора, а потом проверьте, растягивается ли он на максимальную длину. Если шток амортизатора не растягивается на максимальную длину, нужно разобрать и осмотреть амортизатор рулевого механизма. Процедура разборки приведена в Руководстве по ремонту. Вы также можете обратиться к официальному дилеру Honda.



- (1) шток амортизатора

АМОРТИЗАТОР РУЛЯ

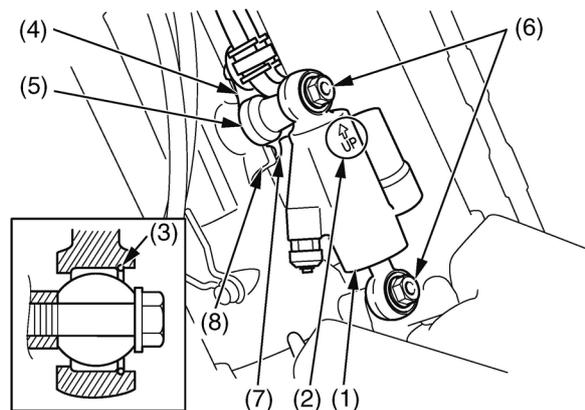
2. Проверьте состояние сферических подшипников (2). Сдвиньте пальцем сферические подшипники. Они должны сдвигаться плавно и легко. Если подшипники сдвигаются с заеданиями, их следует заменить новыми. Процедура замены подшипников приведена в Руководстве по ремонту. Вы также можете обратиться к официальному дилеру Honda.



(2) сферические подшипники

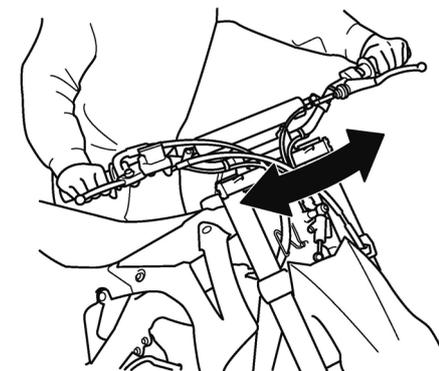
Установка

1. Очистите резьбу крепежных болтов амортизатора рулевого механизма и нанесите на них герметик.
2. Установите амортизатор (1) так, чтобы отметка «UP» (2) была направлена вверх и вперед. Поверните шток амортизатора и его стопорное кольцо (3) вперед.
3. Установите крепление разъема (4), втулка (5) и болты крепления амортизатора рулевого механизма (6).
 - Убедитесь, что втулка установлена более широким концом фланца в направлении колонки руля.
 - Совместите крепление разъема (7) с головкой рулевого наконечника (8).
4. Затяните крепежные болты до требуемого момента: 20 Н·м (2,0 кгс·м)



- (1) амортизатор руля
- (2) отметка UP
- (3) стопорное кольцо
- (4) крепление разъема
- (5) втулка
- (6) болты крепления рулевого механизма
- (7) крепление разъема
- (8) головка рулевого наконечника

5. Поставьте мотоцикл на блок или подставку (чтобы поднять переднее колесо) и проверьте плавность хода руля между крайними положениями.

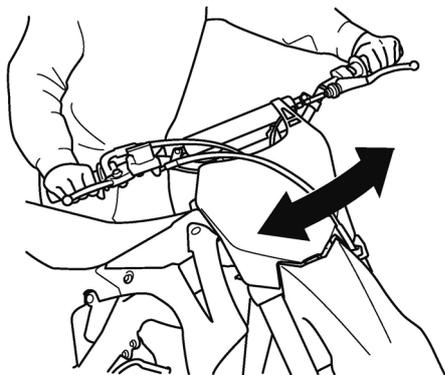


6. Установите на место номерную пластину (стр. 129).

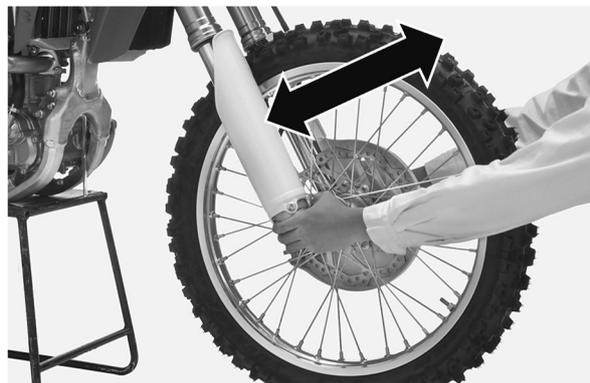
См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

Осмотр подшипников рулевой колонки

1. Поставьте мотоцикл на блок или подставку (чтобы поднять переднее колесо) и проверьте плавность хода руля между крайними положениями.

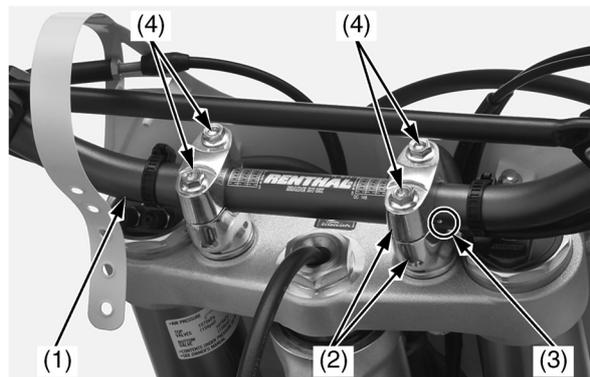


2. Станьте перед мотоциклом, возьмитесь руками за вилку (возле оси) и, смотря на колонку руля, попробуйте покачать вилку вперед-назад (в сторону двигателя), чтобы проверить люфт в подшипниках колонки руля. Если есть люфт или скрежет, но в колонке руля люфт не ощущается, значит, износились втулки вилки. Процедура замены и регулировки компонентов руля приведена в Руководстве по ремонту. Вы также можете обратиться к официальному дилеру Honda.



Осмотр руля

1. Проверьте, нет ли деформаций и трещин на руле (1).
2. Проверьте, не сместился ли руль со своего начального положения: края правых держателей руля (2) должны быть совмещены с отметкой (3).
3. Проверьте момент затяжки болтов верхних держателей (4): 22 Н·м (2,2 кгс·м) Сначала затяните передние болты.



- (1) руль
- (2) правые держатели руля
- (3) отметка
- (4) болты верхних держателей

Передаточные тросы органов управления

Время от времени отсоединяйте верхние концы тросов рукоятки акселератора и рычага сцепления. Тщательно смазывайте оси вращения тросов смазкой для тросов.

Если рычаг сцепления и рукоятка акселератора работают с натяжкой, нужно заменить их тросы новыми. Убедитесь, что при любом положении руля дроссельная заслонка свободно закрывается и открывается.

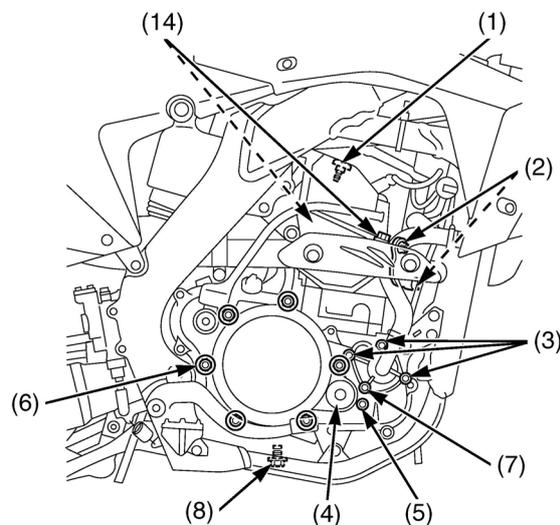
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

Болты, гайки, прочий крепеж

Перед каждым выездом проверяйте и затягивайте гайки, болты и крепления.

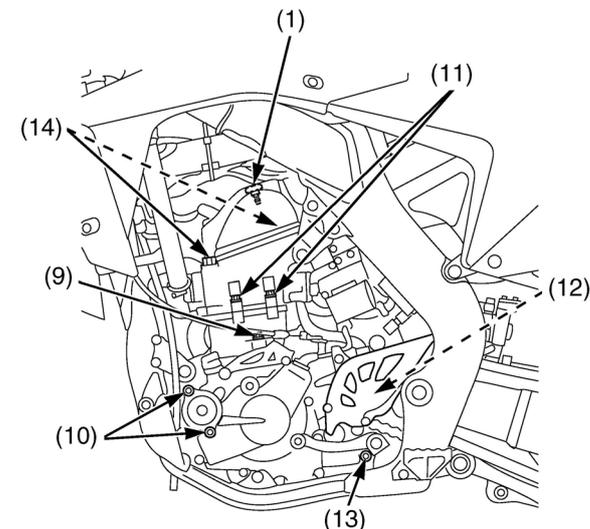
| Детали | | Крутящий момент | |
|--------|------------------------------------------------|-----------------|-----|
| | | Н · м | кгс |
| 1 | болты крышки головки цилиндров | 10 | 1.0 |
| 2 | гайки выхлопной трубы | 21 | 2.1 |
| 3 | болты крышки водяного насоса | 10 | 1.0 |
| 4 | крышка отверстия коленчатого вала | 15 | 1.5 |
| 5 | болт проверки трансмиссионного масла | 12 | 1.2 |
| 6 | болты кожуха сцепления | 10 | 1.0 |
| 7 | болт сливного отверстия охлаждающей жидкости | 10 | 1.0 |
| 8 | болт сливного отверстия моторного масла | 16 | 1.6 |
| 9 | болт цилиндра | 10 | 1.0 |
| 10 | болты крышки масляного фильтра | 12 | 1.2 |
| 11 | болты головки цилиндров А | 10 | 1.0 |
| 12 | болт ведущей звездочки | 31 | 3.1 |
| 13 | болт сливного отверстия трансмиссионного масла | 16 | 1.6 |
| 14 | болты головки цилиндров В | 45 | 4.6 |

Правая сторона



- (1) болты крышки головки цилиндров
- (2) гайки выхлопной трубы
- (3) болты крышки водяного насоса
- (4) крышка отверстия коленчатого вала
- (5) болт проверки трансмиссионного масла
- (6) болты кожуха сцепления
- (7) болт сливного отверстия охлаждающей жидкости
- (8) болт сливного отверстия моторного масла

Левая сторона



- (9) болт цилиндра
- (10) болты крышки масляного фильтра
- (11) болты головки цилиндров А
- (12) болт ведущей звездочки
- (13) болт сливного отверстия трансмиссионного масла
- (14) болты головки цилиндров В

См. «Меры безопасности при проведении технического обслуживания» на стр. 27.

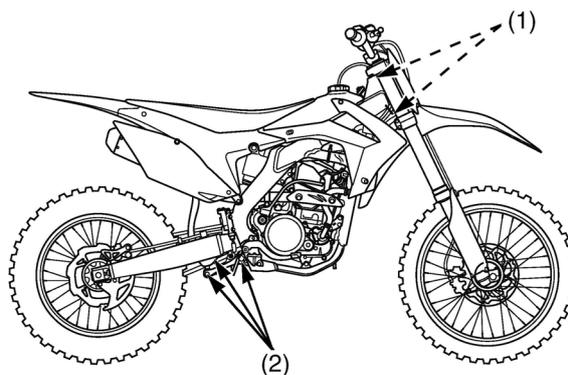
Благодаря регулярной чистке и уходу Ваш мотоцикл дольше будет выглядеть как новый. Кроме того, ухоженный мотоцикл говорит о Вас как о заботливом владельце. Также чистый мотоцикл проще проверять и обслуживать. Во время очистки также проверяйте наличие на мотоцикле повреждений, следов износа и признаков протечки моторного масла или топлива.

Общие рекомендации

- Используйте следующие средства для очистки мотоцикла:
 - воду
 - мягкое нейтральное моющее средство вместе с водой
 - мягкий аэрозоль и средства для полировки
 - мягкий аэрозоль и средства для обезжиривания вместе с водой
- Не используйте агрессивные моющие средства или химические растворители, которые могут повредить металл, краску или пластиковые детали Вашего мотоцикла или привести к потере окраски сидения и наклеек.
- Прежде чем мыть мотоцикл, дайте двигателю, выхлопной трубе с глушителем, тормозам и другим нагретым агрегатам остыть до комнатной температуры.
- Для мойки мотоцикла советуем использовать садовый шланг. Водонапорные устройства (типовое оборудование автоматических моек для автомобилей) могут повредить некоторые компоненты мотоцикла. Вода под высоким давлением может проникнуть в уплотнители шарниров подвески и в подшипники колонки руля, выдавливая оттуда масло и загоняя грязь.

Если Вы используете воду под высоким давлением, не направляйте струю воды на такие узлы:

- главные тормозные цилиндры
- приводную цепь
- электрооборудование
- выпускное отверстие глушителя
- подшипники
- колонки руля
- шарниры подвески
- корпус дроссельной заслонки
- пространство под топливным баком
- подседельное пространство.



(1) подшипники рулевой колонки
(2) шарниры подвески

ВНИМАНИЕ

Высокое давление воды или воздуха может вывести из строя некоторые компоненты вашего мотоцикла.

Для очистки окрашенных, алюминиевых, пластиковых и резиновых поверхностей от грязи и пятен бензина используйте средства для обезжиривания разных типов поверхностей. Сильные загрязнения следует предварительно смочить водой. Потом обработайте пятна средством для обезжиривания и смойте грязь большим количеством воды из садового шланга под максимальным давлением. Грязь, которая плохо отстает, надо отчистить губкой.

Мойка мотоцикла мягкими моющими средствами

Прежде чем мыть мотоцикл, дайте двигателю, выхлопной трубе с глушителем, тормозам и другим нагретым агрегатам остыть до комнатной температуры.

1. Хорошо смочите мотоцикл холодной водой из шланга, чтобы смыть грязь, которая легко отстает.
2. Налейте в ведро холодной воды. Добавьте нейтральное моющее средство, например, средство для мытья посуды, или средство, специально предназначенное для мытья мотоциклов или автомобилей.
3. Мойте мотоцикл губкой или мягкой ветошью, обращая внимание на большие накопления грязи. Для устранения грязи воспользуйтесь мягкими средствами для обезжиривания.

ВНИМАНИЕ

Не используйте стальные губки для очистки рамы, поскольку они могут повредить покрытие рамы. Губка для пятен на глушителе (губка Scotch Brite Hand Pad №7447 бордового цвета) предназначена только для пятен на алюминиевой некрашеной поверхности рамы.

4. После мойки сполосните мотоцикл водой. Остатки моющего средства могут стать причиной коррозии металлизированных поверхностей кузова.
5. Вытрите мотоцикл замшей или мягкой ветошью. Вытирая корпус мотоцикла, осматривайте его на наличие царапин.
6. Смажьте цепь, чтобы защитить ее от коррозии.
7. Заведите двигатель и дайте ему поработать в режиме холостого хода несколько минут. Тепло от двигателя поможет высушить мокрые участки.
8. В качестве меры предосторожности некоторое время после мойки мотоцикла следует двигаться с низкой скоростью и выполнить несколько циклов торможения. Это позволит высушить тормоза и восстановить их нормальную работу.

Удаление конденсата

В узле трансмиссии также может образоваться конденсат. Это естественный процесс, который является еще одной причиной для более частой замены моторного и трансмиссионного масла.

Смазка после очистки

После мойки мотоцикла необходимо нанести смазку на некоторые компоненты, чтобы предотвратить их коррозию. После того, как мотоцикл высохнет, нужно защитить открытые стальные поверхности от коррозии путем нанесения на них тонкого слоя ингибитора коррозии. После снятия и мойки растворителем нужно смазать цепь, ведущую и ведомую звездочки. Перед смазкой убедитесь, что на цепи не осталось грязи и влаги. Для смазки таких узлов как шарниры рычагов тормоза и сцепления, а также подножки необходимо следовать рекомендациям, приведенным в данном Руководстве.

Уход за алюминиевой рамой

Контакт с пылью, грязью и солью приводит к коррозии алюминиевых деталей. Для удаления пятен используйте губку Scotch Brite Hand Pad №7447 (бордового цвета) или ее аналог. Смочите губку и вытрите поверхность, проводя губкой вдоль рамы. Очистите раму с помощью влажной губки и мягкого моющего средства, потом смойте большим количеством воды. Вытрите раму насухо мягкой чистой ветошью, проводя ветошью вдоль рамы.

ВНИМАНИЕ

Не используйте стальные губки для очистки рамы, поскольку они могут повредить покрытие рамы. Губка для пятен на глушителе (губка Scotch Brite Hand Pad №7447 бордового цвета) предназначена только для пятен на алюминиевой некрашеной поверхности рамы.

Выхлопная труба и глушитель

Выхлопная труба и глушитель изготовлены из нержавеющей стали, но грязь и масло оставляют на них пятна. Чтобы отчистить пятна и грязь, используйте мокрую губку и жидкое бытовое моющее средство, потом смойте все большим количеством чистой воды и вытрите насухо замшей или мягкой ветошью. Чтобы удалить нагар, используйте качественные очистительные средства, имеющиеся в розничной продаже. Потом снова смойте все водой, как и после очистки от грязи и пыли.

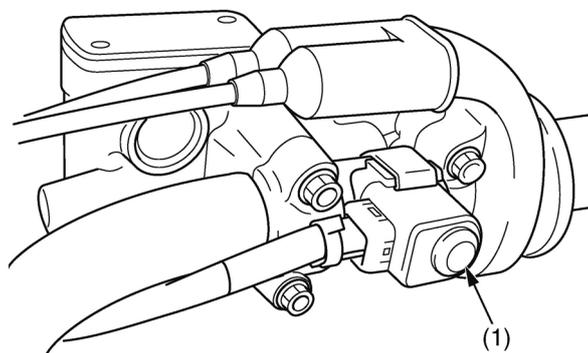
Седло

Наружное покрытие седла также загрязняется и нуждается в уходе. Осторожно мойте поверхность седла, для очистки используйте смоченную водой губку и мягкое моющее средство. После мойки насухо вытрите седло мягкой чистой ветошью.

В данном разделе приводится информация по выполнению тонких настроек мотоцикла для адаптации его характеристик к требованиям конкретной гоночной трассы. Первичные настройки подвески должны выполняться после обкатки мотоцикла в течение как минимум двух часов. Для обеспечения возможности адаптации мотоцикла под массу водителя, стиль вождения и условия конкретной гоночной трассы предусмотрен выбор опционных пружин задней и передней подвески с различными характеристиками жесткости. Для определения того, нуждается ли мотоцикл в установке нестандартной пружины задней подвески (дополнительное оборудование), необходимо воспользоваться инструкциями по регулировке задней подвески, приведенными в разделе Регулировка задней подвески, которые описывают регулировку подвески в соответствии с весом водителя и подрессоренной массой мотоцикла (водитель в полной гоночной экипировке, мотоцикл в снаряженном состоянии с залитым топливом, маслами и охлаждающей жидкостью). Установка нестандартной пружины задней подвески может потребовать применения соответствующей пружины передней подвески.

| | |
|-------------------------------------------------------------|-----|
| Кнопка выбора режима двигателя..... | 130 |
| Текущий режим | 130 |
| Выбор режима | 130 |
| Регулировки передней подвески..... | 131 |
| Давление воздуха в передней подвеске | 131 |
| Степень отбоя передней подвески..... | 132 |
| Пружины вилки | 132 |
| Регулировка уровня масла в вилке | 133 |
| Регулировка задней подвески | 134 |
| Предварительная нагрузка пружины задней подвески..... | 134 |
| Чувствительность задней подвески | 135 |
| Проседание задней подвески | 137 |
| Регулировка подвески в зависимости от дорожных условий..... | 139 |
| Рекомендации по регулировке подвески..... | 140 |
| Советы по настройке | 143 |
| Рекомендации по регулировке зажигания | 143 |
| Регулировка рамы | 144 |
| Задняя часть..... | 144 |
| Высота и угол наклона вилки | 144 |
| Колесная база | 144 |
| Передаточное число | 145 |
| Индивидуальные настройки | 147 |
| Расположение органов управления | 147 |
| Положение ширина и форма руля | 147 |

КНОПКА ВЫБОРА РЕЖИМА ДВИГАТЕЛЯ



(1) кнопка выбора режима двигателя

Вы можете изменять выходные характеристики двигателя в зависимости от условий трека с помощью кнопки выбора режима двигателя(1).

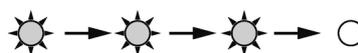
- Режим PGM-FI 1: стандартная настройка
 - Режим PGM-FI 2: умеренная настройка (уменьшенная приемистость от стандартной настройки)
 - Режим PGM-FI 3: агрессивная настройка (увеличенная приемистость от стандартной настройки)
- При помощи дополнительного инструмента для настройки PGM-FI можно изменить время зажигания и количество впрыскиваемого топлива, а также сохранить установочные данные в режимах PGM-FI 2 или 3 (стр. 173).

Текущий режим

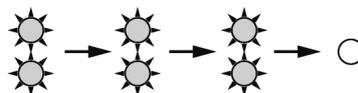
Запустите двигатель и нажмите кнопку выбора режима двигателя (1) во время стоянки. Индикатор режимов (2) под кнопкой выбора режима двигателя, показывает выбранный режим, мигая определенное количество раз.



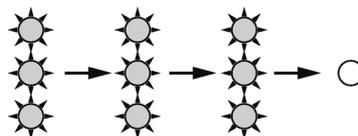
(1) кнопка выбора режима двигателя (2) индикатор режима



Режим PGM-FI 1: Синий индикатор одна вспышка, 3 повтора.



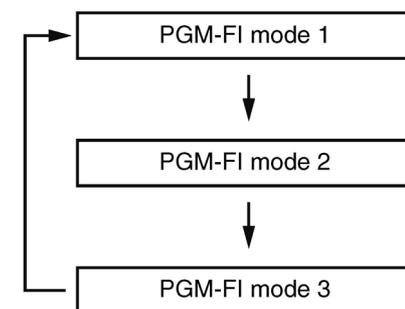
Режим PGM-FI 2: Синий индикатор две вспышки, 3 повтора.



Режим PGM-FI 3: Синий индикатор три вспышки, 3 повтора.

Выбор режима

1. Запустите двигатель.
2. В момент когда мотоцикл не находится в движении и дроссельная заслонка закрыта, нажмите и удерживайте кнопку выбора режимов двигателя в течение 1 секунды или более. Убедитесь, что кнопка регулятора воздушной заслонки полностью утоплена (стр. 21). Если кнопка регулятора воздушной заслонки вытянута, то режим двигателя не изменится.
3. Отпустите кнопку выбора режимов двигателя. Индикатор режимов будет показывать выбранный режим по количеству миганий индикатора синего цвета.
4. Повторите шаги 2 3, пока вы не выберете желаемый режим.



Передняя подвеска может быть отрегулирована под тип трассы и вес райдера одним или несколькими нижеперечисленными способами:

Левое перо

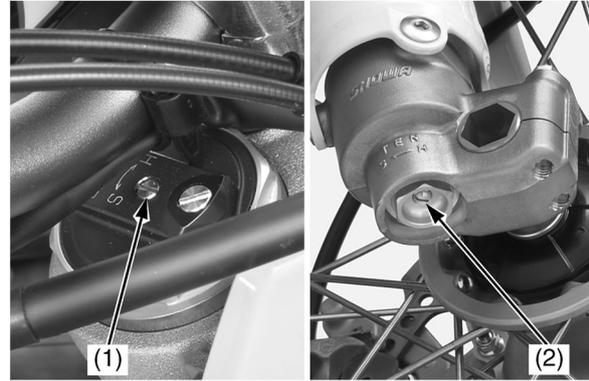
- Давление во внутренней камере – изменяя давление во внутренней камере, вы регулируете жёсткость во всём диапазоне хода подвески.
- Давление в наружной камере – изменяя давление в наружной камере, вы регулируете жёсткость в конечных точках хода подвески.
- Давление в балансировочной камере - изменяя давление в балансировочной камере, вы регулируете жёсткость при малых ходах подвески. Увеличение давления приводит к снижению усилия отбоя при малых ходах (становится мягче).

Правое перо

- Усилие сжатия – вращая регулятор хода сжатия (1), вы регулируете скорость сокращения пера.
- Усилие отбоя – вращая регулятор хода отбоя (2), вы регулируете скорость растяжения пера.

Вилка CRF состоит из амортизаторов перевернутого типа, содержащих демпфирующий узел с разделёнными масляной и воздушной камерами (для предотвращения кавитации). Такая конструкция позволяет изолировать от основного демпфирующего узла часть масла, в котором могут содержаться пузырьки воздуха или частицы износа, что позволяет добиться более стабильных характеристик демпфирования.

Не утилизируйте перья вилки самостоятельно – обратитесь к дилеру.



(1) регулятор демпфирующего усилия сжатия
(2) регулятор демпфирующего усилия отбоя

Давление воздуха в передней подвеске

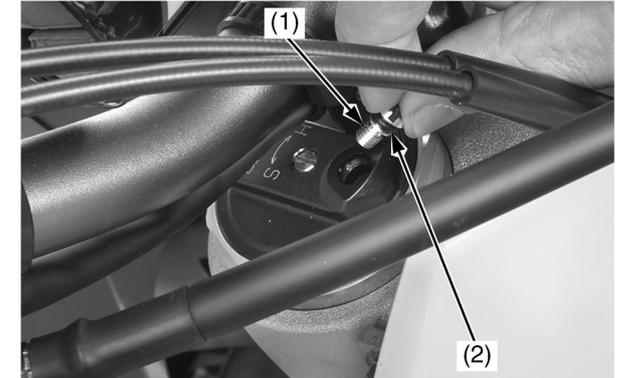
Под воздухом понимается нестабильный газ, который во время работы подвески повышает давление в вилке. Давление воздуха выступает в качестве пружины с прогрессивными характеристиками и влияет на поведение подвески на всем диапазоне ее хода. Это означает, что во время гонки подвеска мотоцикла становится жестче. Поэтому между гонками необходимо стравливать образовавшееся избыточное давление в перьях вилки.

При стравливании вилка должна находиться в полностью свободном состоянии, а переднее колесо должно быть вывешено. За стандартное значение давления принимается 0 кПа (0 кгс/см²).

Стравливание избыточного давления в перьях вилки производится с помощью винтов стравливания давления.

Перед началом процедуры стравливания необходимо вывесить переднее колесо. Давление в передней вилке должно соответствовать определенным условиям (высоте над уровнем моря и температуре воздуха).

1. Перед обслуживанием мотоцикла необходимо поднять переднее колесо над опорной поверхностью, установив мотоцикла на подходящую опору.
2. Открутите винт стравливания давления (1).
3. Проверьте состояние уплотнительного кольца (2).
4. Установите на место и затяните рекомендованным моментом винт стравливания давления: 1,3 Нм



(1) винт сброса давления (2) уплотнительное кольцо

РЕГУЛИРОВКА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ

Степень отбоя передней подвески (правая вилка)

Регулировка чувствительности Данная регулировка влияет на скорость сжатия вилки. Для регулятора чувствительности вилки (1) предусмотрено 32 и более положений. За один полный оборот по часовой стрелке регулировочный винт проходит 8 положений.

Чтобы вернуть стандартные настройки, необходимо выполнить следующую процедуру. Поверните регулятор по часовой стрелке (до упора), пока он не сделает полный поворот (слегка фиксируется). Поверните регулятор против часовой стрелки (мягче) до щелчка. Этот щелчок является положением 1.

Стандартным положением является позиция 7 (7-й щелчок). Регулировка степени отбоя Для регулятора степени отбоя (2) предусмотрено 32 и более положений. За один полный оборот по часовой стрелке регулировочный винт проходит 8 положений.

Чтобы вернуть стандартные настройки, необходимо выполнить следующую процедуру. Поверните регулятор по часовой стрелке (до упора), пока он не сделает полный поворот (слегка фиксируется). Поверните регулятор против часовой стрелки (мягче) до щелчка. Этот щелчок является положением 1.

Стандартным положением является позиция 29 (29-й щелчок).

Чувствительность подвески и степень отбоя можно увеличить, повернув регулятор по часовой стрелке.

ВНИМАНИЕ

Всегда начинайте регулировку степени отбоя из положения максимальной жесткости. Поворачивайте регулятор только в пределах существующих положений, иначе его можно повредить. Убедитесь, что регуляторы степени отбоя находятся в фиксированном положении, а не между положениями.



(1) регулятор усилия сжатия
(2) регулятор усилия отбоя

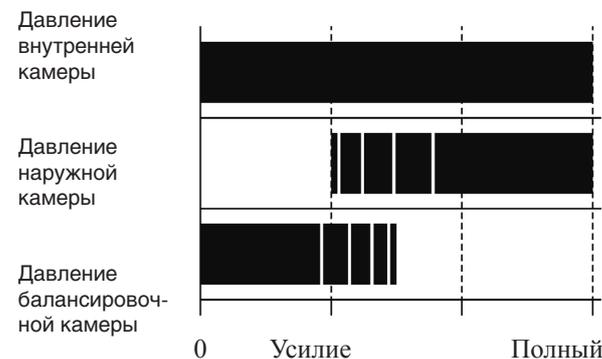
Пружины вилки (Левая вилка)

Передняя вилка Вашего мотоцикл оборудована пневматической пружиной. Чувствительность пружин передней вилки можно настроить, регулируя их давление и уровень масла. Вилка мотоцикла рассчитаны на водителей весом от 77 до 91 кг (без мотоэкипировки). Поэтому, если Ваш вес больше указанного, необходимо увеличить давление.

Не регулируйте давление воздуха левого вилки до уровня что находится за пределами минимального или максимального уровня (стр. 139, 140, 141).

Для левой вилки, давление воздуха во внутренней, наружной и балансирующей камере. При регулировке давления воздуха левого вилки отрегулируйте сначала давление внутренней камеры, затем наружной, и наконец, балансирующей камеры.

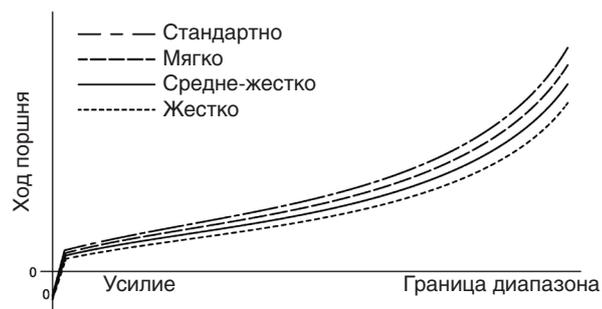
У каждой камеры есть свой диапазон, смотреть ниже.



Рекомендации по настройке

Начните со стандартных настроек. Если подвеска слишком мягкая/жесткая, сделайте чуть жестче/мягче.

При регулировке левого пера на рекомендуемые значения, используйте стандартные установки регуляторов усилий сжатия и отбоя.



Стандарт

| | |
|------------------------|-----------|
| Внутренняя камера | 1,075 кПа |
| Наружная камера | 80 кПа |
| Балансировочная камера | 1,075 кПа |

Мягкая

| | |
|------------------------|-----------|
| Внутренняя камера | 1,025 кПа |
| Наружная камера | 70 кПа |
| Балансировочная камера | 1,025 кПа |

Средне-жесткая

| | |
|------------------------|-----------|
| Внутренняя камера | 1,125 кПа |
| Наружная камера | 90 кПа |
| Балансировочная камера | 1,125 кПа |

Жесткая

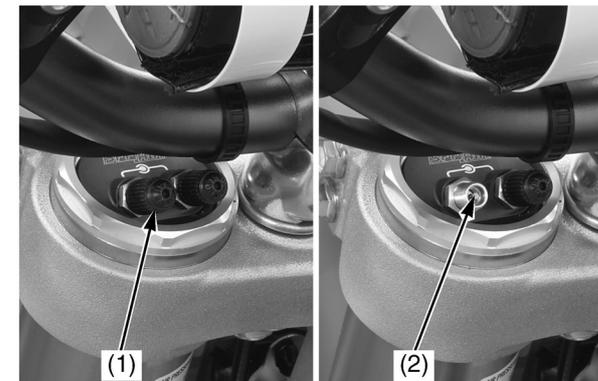
| | |
|------------------------|-----------|
| Внутренняя камера | 1,175 кПа |
| Наружная камера | 100 кПа |
| Балансировочная камера | 1,175 кПа |

Если подвеска слишком мягкая/жесткая, обратитесь к Руководству по настройке подвески (стр. 147).

Давление воздуха во внутренней камере

При регулировках давления воздуха в левом пере сначала регулируйте его во внутренней камере, потом в наружной и затем в балансировочной.

1. Установите подставку под двигатель мотоцикла, чтобы вывесить переднее колесо.
2. Снимите колпачок клапана (1) и очистите поверхность вокруг клапана внутренней камеры (2).



- (1) колпачок клапана
(2) клапан внутренней камеры

РЕГУЛИРОВКА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ

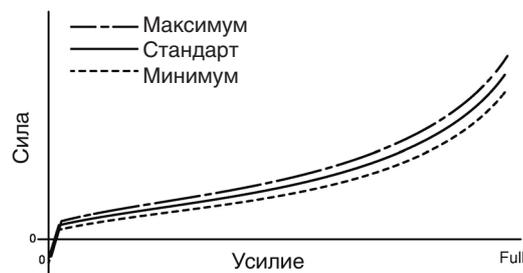
3. Отрегулируйте давление воздуха внутренней камеры.

При сбросе давления воздуха внутренней камеры вилка будет сокращаться. При повышении давления воздуха в наружной камере, вилка будет расширяться. Не регулируйте давление воздуха внутренней камеры до уровня, который находится за пределами минимальных или максимальных значений.

Правильное «холодное» давление воздуха внутренней камеры: Стандарт: 1,075 кПа (11,0 кгс / см²)

| | |
|----------|-----------|
| Минимум | 975 кПа |
| Стандарт | 1,075 кПа |
| Максимум | 1,175 кПа |

Со стандартным давлением воздуха наружной камеры, стандартным давлением в балансировочной камере и стандартным объемом масла:



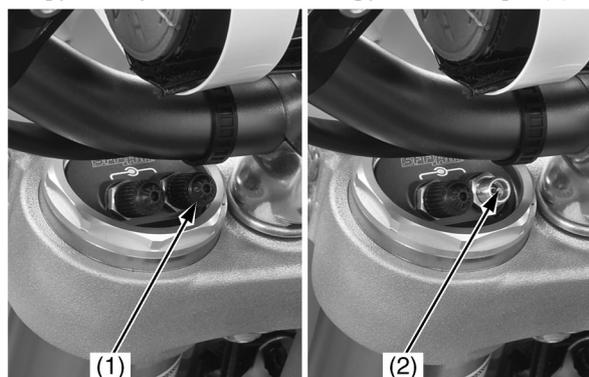
Высокое или низкое давление воздуха внутренней камеры влияет на весь диапазон хода вилки.

4. Убедитесь, что нет утечки воздуха. Если там есть любая утечка воздуха, замените воздушный клапан.
5. Убедитесь, что крышка клапана находится в хорошем состоянии и заменить его в случае необходимости.
6. Установите и затяните крышку клапана надежно.
7. Отрегулируйте давление воздуха наружной камеры (эта страница).

Давление воздуха наружной камеры

При регулировке давления воздуха левой вилки, отрегулируйте давление внутренней камеры, затем давление наружной камеры, и, наконец давление балансировочной камеры.

1. Поставьте мотоцикл на блок или подставку, чтобы поднять переднее колесо.
2. Отрегулируйте давление воздуха во внутренней камере (стр. 139).
3. Снимите крышку клапана (1) и очистите область вокруг воздушного клапана наружной камеры (2).



- (1) крышка клапана
(2) воздушный клапан наружной камеры

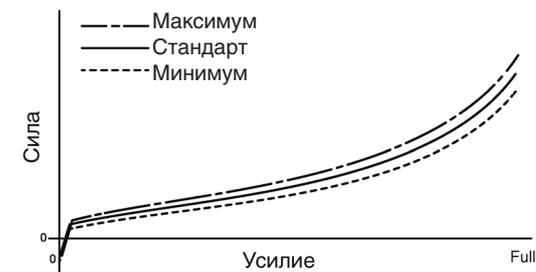
4. Отрегулируйте давление воздуха наружной камеры. При сбросе давления воздуха в наружной камере вилка будет сокращаться. При повышении давления воздуха в наружной камере, вилка будет расширяться. Не регулируйте давление воздуха наружной камеры до уровня, который находится за пределами минимальных или максимальных значений.

Правильное «холодное» давление воздуха внутренней камеры: Стандарт: 80 кПа (0,8 кгс / см²)

| | |
|----------|---------|
| Минимум | 60 кПа |
| Стандарт | 80 кПа |
| Максимум | 100 кПа |

Со стандартным давлением воздуха внутренней камеры, стандартным давлением в балансировочной камере и стандартным объемом масла:

Высокое или низкое давление воздуха наружной камеры влияет на весь диапазон хода вилки.



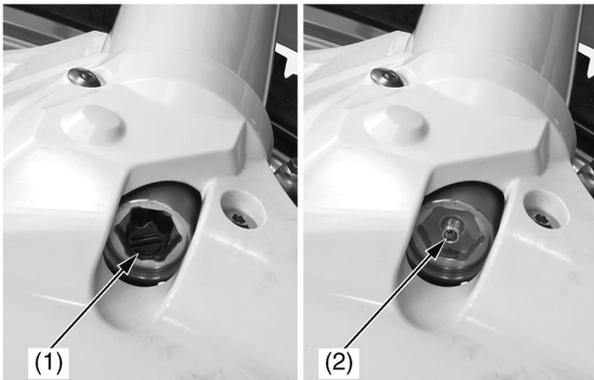
5. Убедитесь, что нет утечки воздуха. Если там есть любая утечка воздуха, замените воздушный клапан.
6. Убедитесь, что крышка клапана находится в хорошем состоянии и заменить его в случае необходимости.
7. Установите и затяните крышку клапана надежно.
8. Отрегулируйте давление воздуха балансировочной камеры (стр. 141).

Давление воздуха балансирующей камеры

При регулировке давления воздуха левой вилки, отрегулируйте давление внутренней камеры, затем давление внешней воздушной камеры, и, наконец, балансирующей воздушной камеры.

1. Поставьте мотоцикл на блок или подставку, чтобы поднять переднее колесо.
2. Отрегулируйте давление воздуха внутренней камеры (стр. 139).
3. Отрегулируйте давление воздуха наружной камеры (стр. 140).
4. Снимите крышку клапана (1) и очистите область вокруг воздушного клапана балансирующей камеры (2).
5. Накройте технической салфеткой воздушный клапан балансирующей камеры.
6. Сбросьте давление воздуха балансирующей камеры, нажав центр клапана.

При сбросе давления балансирующей камеры, вилка будет расширяться. Возможно небольшое распыливание масла из воздушного клапана, это нормально. Это не повлияет на характеристики вилки.



(1) крышка клапана (2) клапан балансирующей камеры

7. Отрегулируйте давление воздуха балансирующей камеры.

При повышении давления воздуха в балансирующей камере, вилка будет сокращаться.

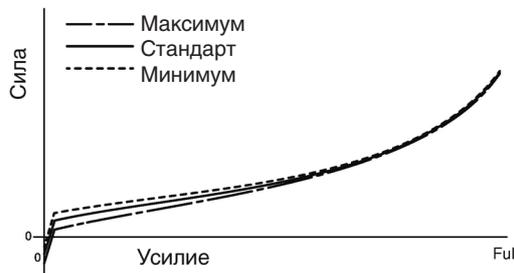
Не регулируйте давление воздуха внутренней камеры до уровня, который находится за пределами минимальных или максимальных значений.

Правильное «холодное» давление воздуха внутренней камеры: Стандарт: 1,075 кПа (11,0 кгс / см²)

| | |
|----------|-----------|
| Максимум | 1,300 кПа |
| Стандарт | 1,075 кПа |
| Минимум | 900 кПа |

Повышение давления воздуха в балансирующей камере снижает отбой первоначального диапазона хода вилки. (Мягче)

Со стандартным давлением воздуха внутренней камеры, стандартным давлением в наружной камере и стандартным объемом масла:



Высокое или низкое давление воздуха внутренней камеры влияет на весь диапазон хода вилки.

8. Убедитесь, что нет утечки воздуха. Если там есть любая утечка воздуха, замените воздушный клапан.
9. Убедитесь, что крышка клапана находится в хорошем состоянии и замените ее в случае необходимости.

10. Установите и затяните крышку клапана с указанным крутящим моментом: 0,5 Н · м (0,1 кгс · м, 0,4 фунт-сила · фут)

РЕГУЛИРОВКА ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ

Заднюю подвеску можно отрегулировать в соответствии с весом водителя и условиями эксплуатации, меняя предварительную нагрузку пружины, степень отбоя и чувствительность.

В узле задней подвески установлен демпфер, в котором находится азот под высоким давлением. Не пытайтесь самостоятельно разбирать или ремонтировать демпфер, а также не выбрасывайте его; для выполнения указанных процедур обратитесь к официальному дилеру Honda. Указания и рекомендации, приводимые в настоящем Руководстве по эксплуатации, ограничиваются исключительно регулировкой чувствительности амортизаторов.

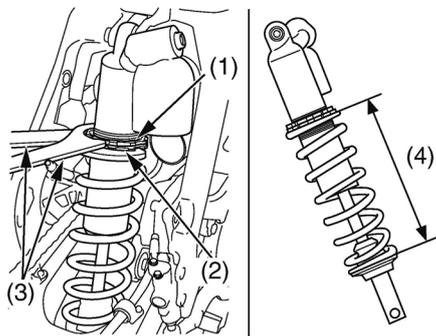
Вследствие нарушения конструкции или контакта с открытым огнем может произойти взрыв, который приведет к серьезным телесным повреждениям. Обслуживание и утилизацию должен проводить только официальный дилер Honda или квалифицированный механик, у которого есть в наличии соответствующие инструменты, защитное оборудование и Руководство по ремонту.

Если Ваш мотоцикл абсолютно новый, необходимо некоторое время (приблизительно час) обкатывать его на средних оборотах, чтобы элементы подвески притерлись.

Предварительная нагрузка пружины задней подвески

Регулировать предварительную нагрузку следует, когда двигатель холодный, так как для этого необходимо снимать глушитель (стр. 104). Для контргайки и регулировочной гайки настройки предварительной нагрузки требуется специальный рожковый ключ, который можно приобрести у Вашего дилера Honda.

1. Поставьте мотоцикл на блок или подставку, чтобы поднять заднее колесо.
2. Снимите подрамник (стр. 41).
3. Снимите кожух и патрубков (стр. 81).
4. Убедитесь, что предварительная нагрузка имеет стандартную длину. При необходимости, отрегулируйте ее, ослабив контргайку пружины амортизатора (1) и поворачивая регулировочную гайку (2). Каждый полный оборот регулировочной гайки меняет длину пружины на 1,5 мм.
5. После регулировки, удерживая регулировочную гайку, затяните контргайку пружины амортизатора до требуемого момента: 44 Н·м (4,5 кгс·м)



- (1) контргайка пружины амортизатора
(2) регулировочная гайка
(3) рожковый ключ
(4) длина пружины

Процедура установки снятых деталей приведена на следующих страницах:

- кожух и патрубков воздушного фильтра: (стр. 89 («Установка головки цилиндра»));
- подрамник: стр. 41.

Чтобы увеличить предварительную нагрузку:

С помощью рожкового ключа (3) ослабьте контргайку пружины амортизатора и поверните регулировочную гайку, чтобы уменьшить длину пружины (4). Не уменьшайте больше, чем:

- Стандартная (средняя) пружина (52 Н/мм): 226 мм
- Мягкая опционная (52 Н/мм): 223 мм
- Жесткая опционная (56 Н/мм): 230 мм

Чтобы уменьшить предварительную нагрузку:

С помощью рожкового ключа (3) ослабьте контргайку пружины амортизатора и поверните регулировочную гайку, чтобы увеличить длину пружины (4).

Не увеличивайте больше, чем: 253,5 мм

Каждый оборот гайки меняет длину пружины и, соответственно, предварительную нагрузку. Один оборот равняется (длина пружины/предварительная нагрузка пружины):

Стандарт: 1,5 мм/81 Н

Для откручивания контргайки пружины амортизатора и регулировочной гайки нужно использовать рожковый ключ.

Информация о специальных рожковых ключах приведена на стр. 163.

Величина предварительной нагрузки пружины (Стандартная пружина)

- Стандарт: 238,5 мм
- Максимум: 239,0 мм
- Минимум: 226,0 мм

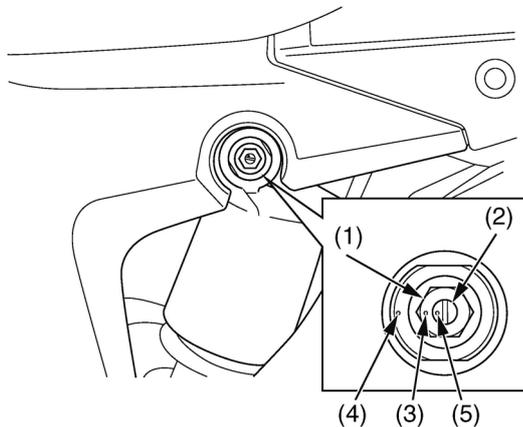
Степень отбоя задней подвески

Чувствительность

Чувствительность подвески регулируется в два этапа двумя отдельными регуляторами. Регулятор высокоскоростной чувствительности (1) отвечает за регулировку чувствительности в условиях эксплуатации на высоких скоростях. Регулятор низкоскоростной чувствительности (2) используется для регулирования чувствительности в условиях эксплуатации на относительно низких скоростях.

При регулировке демпфера сжатия, удостоверьтесь, что используется правильный инструмент правильного размера, чтобы избежать повреждений.

- Вращение соответствующего регулятора по часовой стрелке увеличивает высокоскоростную и низкоскоростную чувствительность.
- Отрегулируйте демпфирование сжатия высокой скорости регулировка с шагом 1/4 оборота.
- Убедитесь, что регулятор низкоскоростной чувствительности находится в одном из положений, а не между ними.



- (1) регулятор высокой скорости демпфирования
- (2) регулятор низкой скорости демпфирования
- (3) метка высокой скорости демпфирования
- (4) метка органа управления
- (5) метка низкой скорости демпфирования

Высокоскоростная чувствительность

Отрегулировать высокоскоростную чувствительность можно при помощи соответствующего регулятора.

Регулятор высокоскоростной чувствительности имеет 3 1/2 оборота или более.

Чтобы установить стандартные настройки:

1. Поверните регулятор по часовой стрелке до упора (он слегка фиксируется).
2. Поверните регулятор против часовой стрелки (мягче) 2 3/4 3 1/4 оборота и вращайте его до тех пор, пока отметка (3) на регуляторе и отметка (4) на корпусе регулятора не станут одна напротив другой.

Низкоскоростная чувствительность

Низкоскоростная чувствительность регулируется вращением центрального винта регулятора чувствительности.

Для регулятора низкоскоростной чувствительности предусмотрено 13 положений или более.

За один полный оборот по часовой стрелке регулятор проходит четыре положения.

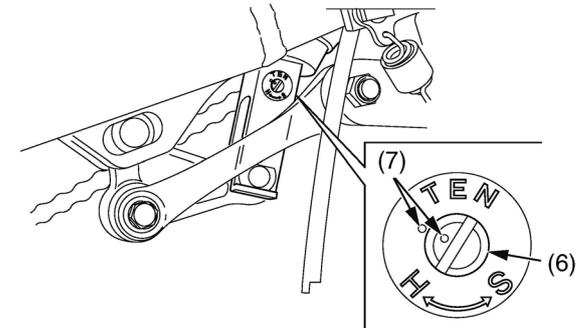
Чтобы установить стандартные настройки:

1. Поверните регулятор по часовой стрелке до упора (он слегка фиксируется). Это — положение максимальной жесткости. Положение 1.
2. Поверните регулятор (5) против часовой стрелки на 10 положений, чтобы центровочные отметки (4) расположились одна напротив другой.

Степень отбоя

Регулятор степени отбоя (6) расположен на нижнем конце амортизатора. Для него предусмотрено 17 или более положений. За один полный оборот регулятор проходит шесть положений.

- При регулировке демпфера сжатия, удостоверьтесь, что используется правильный инструмент правильного размера, чтобы избежать повреждений.
- Степень отбоя увеличивается за счет поворота регулятора по часовой стрелке.
- Убедитесь, что регулятор степени отбоя находится в фиксированном положении, а не между ними.



(6) регулятор степени отбоя (7) отметка

Чтобы установить стандартные настройки:

1. Поверните регулятор по часовой стрелке до упора (он слегка фиксируется). Это — положение максимальной жесткости. Положение 1.
2. Поверните регулятор против часовой стрелки на 7 положений, чтобы расположить центровочные отметки (7) на регуляторе и на амортизаторе одна напротив другой.

РЕГУЛИРОВКА ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ

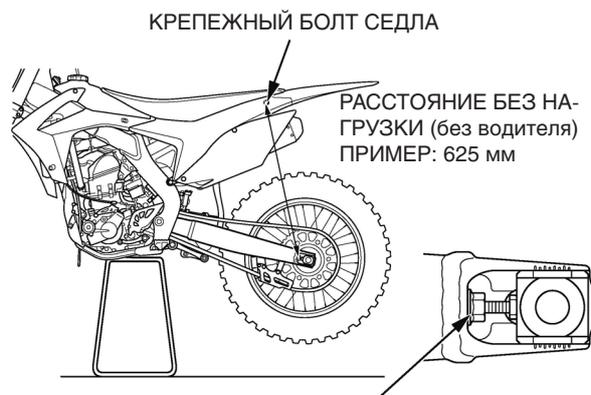
Проседание задней подвески

Выставление правильной величины проседания (высоты посадки) является важным фактором для гонок. Проседание соответствует величине, на которую уменьшается ход подвески на снаряженном мотоцикле, находящемся в неподвижном состоянии с водителем в седле. Исходя из практического опыта, величина просадки должна составлять одну треть от всего хода подвески. На мотоцикле CRF регулировка высоты посадки производится изменением предварительной нагрузки пружины задней подвески. Предварительная нагрузка пружины и высота просадки при нагрузке

Следующая процедура настройки дает правильную отправную точку для любых видов регулировки подвески — правильную степень предварительной нагрузки пружины задней подвески, соответствующую Вашим нуждам. Вес мотоцикла измеряется со стандартным для соревнований снаряжением, включая топливо, масло и охлаждающую жидкость. Водитель должен быть в защитной экипировке. Для проведения данной процедуры понадобится два помощника. Чтобы вычислить правильное положение, необходимо измерить расстояние между двумя фиксированными точками — от центра крепежного болта седла до центра контргайки регулятора приводной цепи (как показано на рисунке) в трех различных ситуациях:

Без нагрузки: мотоцикл установлен на опционную центральную опору с полностью свободной задней подвеской, без водителя нагрузка с водителем: мотоцикл на земле, водитель за рулем.

1. Установите мотоцикл на опционную опору, чтобы поднять заднее колесо над землей.

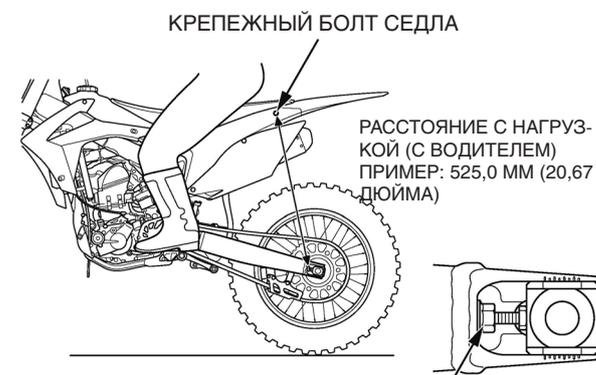


КОНТРГАЙКА РЕГУЛИРОВКИ ПРОГИБА ПРИВОДНОЙ ЦЕПИ

2. Измерьте расстояние в состоянии без нагрузки.

3. Измерьте расстояние в состоянии нагрузка с водителем. Снимите мотоцикл с опоры. Наденьте Ваше обычное защитное снаряжение и сядьте на передний край седла мотоцикла. Попросите одного из помощников установить мотоцикл максимально вертикально и поставьте обе ноги на подножки. Сидя на мотоцикле, несколько раз прокачайте подвеску вверх и вниз своим телом, чтобы подвеска стала в обычное положение.

Попросите другого помощника измерить длину в состоянии нагрузка с водителем.



КОНТРГАЙКА РЕГУЛИРОВКИ ПРОГИБА ПРИВОДНОЙ ЦЕПИ

Пример:

Без нагрузки = 625 мм

С нагрузкой = 525 мм

Просадка при нагрузке = 100 мм

4. Рассчитайте величину просадки при нагрузке. Для этого от длины в состоянии без нагрузки (шаг 2) отнимите длину в состоянии при нагрузке (шаг 3). Стандартная просадка: 105 мм. При необходимости отрегулируйте предварительную нагрузку пружины, чтобы получить необходимые характеристики управляемости. Благодаря уменьшению величины просадки при нагрузке (например, 95 мм), мотоцикл лучше проходит повороты на сложных грунтах за счет меньшей устойчивости во время движения прямо. Увеличение просадки при нагрузке (например, 115 мм) улучшает устойчивость на скоростных маршрутах с меньшим количеством поворотов, но ухудшает прохождение поворотов и нарушит баланс между передней и задней подвесками, что скажется на плавности движения мотоцикла. Это может случиться, если после регулировки эффективный ход колеса смещается в прогрессивную часть хода подвески.

Характеристики пружины

Если Ваш вес меньше или больше среднего и с помощью регулировки степени предварительного сжатия пружины не удастся выставить правильную высоту посадки, Вы можете заказать опционную пружину амортизатора. Слишком мягкая пружина для Вашего веса вынудит Вас для получения правильного провисания чрезмерно увеличить степень предварительного сжатия пружины и высоту посадки, вследствие чего задняя часть мотоцикла будет поднята вверх. Это может вызвать слишком сильную разгрузку заднего колеса в воздухе и подсакивание заднего колеса при ходе отбоя. Задняя часть может даже при неинтенсивном торможении высоко отскакивать, либо смещаться в поперечном направлении на кочках. Она может также подсакивать, даже когда Вы слезаете с мотоцикла. Резиновый ограничитель отбоя обладает значительной способностью поглощать энергию, поэтому Вы не всегда сможете заметить проседание подвески мотоцикла. Некоторые водители могут полагать, что характер демпфирования и работы подвески слишком жестки. На самом деле проблема скорей всего заключается в недостаточной степени предварительного сжатия пружины, либо чрезмерной мягкости пружины. В любом из этих случаев исключается эффективное использование всего хода подвески. Необходимо помнить, что правильно настроенная подвеска при движении на полной скорости приседает каждые несколько минут. Регулировка подвески для полного устранения этого явления может отрицательно сказаться на общих характеристиках работы подвески.

Слишком жесткая для Вашего веса пружина не обеспечит должного сцепления шины с грунтом при разгоне и будет сильнее передавать толчки на седло.

РЕГУЛИРОВКА ПОДВЕСКИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ

Мягкий грунт

При езде по мягкому грунту, песку и особенно грязи рекомендуется увеличивать чувствительность передней и задней подвески. При езде по песку нередко нужно немного увеличивать демпфирующее усилие отбоя для минимизации толчков задней подвески. Хотя обычно песчаные кочки имеют больший размер, расстояние между ними больше, благодаря чему амортизатор имеет больше времени на возврат. На песчаных трассах Вам также может подойти более жесткая передняя подвеска, чтобы передняя часть находилась немного выше, что будет влиять на улучшение устойчивости при движении прямо. На трассах с большим количеством грязи могут быть полезными более жесткие опционные передняя и задняя пружины, особенно если Ваш вес больше, чем вес среднестатистического водителя. Прилипание грязи увеличивает вес мотоцикла, что сказывается на работе подвески. Дополнительный вес может привести к повышенному сжатию подвески и повлиять на устойчивость мотоцикла.

Твердый грунт

Для быстрых гонок по твердому грунту без прыжков можно сохранить стандартные настройки для пружины, но уменьшить демпфирующее усилие отбоя и сжатия. Меньшее усилие отбоя позволит колесу легче обрабатывать неровности и кочки, и сделает езду более комфортной. При большой силе отбоя колесо возвращается медленнее, не успевая опуститься к моменту контакта со следующей кочкой. Это вызовет потерю сцепления с грунтом и увеличение времени прохождения круга.

РУКОВОДСТВО ПО НАСТРОЙКЕ ПОДВЕСКИ

Выполните процедуры, описанные ниже, для точной настройки CRF, используя методы, описанные на стр. 137 - 145. Не забудьте внести все корректировки в с шагом в один клик или 1/4 оборота. Проверяйте регулировки после каждой поездки.

Регулировка передней подвески

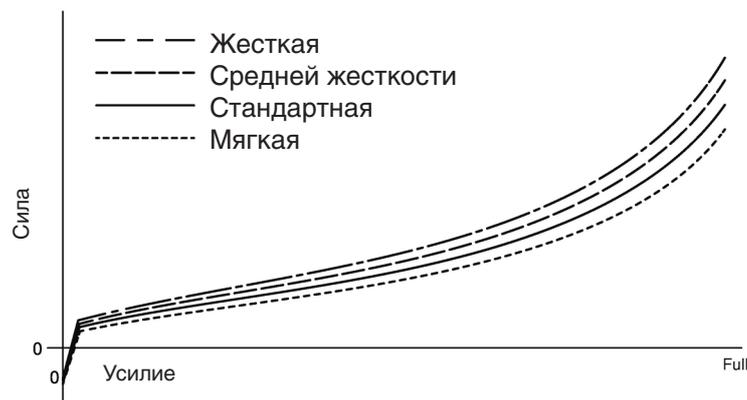
Корректировки по типу трека

| | |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Трасса с твердым грунтом | Начните со стандартных настроек. Если подвеска слишком жесткая или мягкая, отрегулируйте ее согласно нижеприведенной таблице. |
| Песчаная трасса | Отрегулируйте в более жесткое положение. |
| Трасса с грязью | Отрегулируйте подвеску для более жесткой работы, поскольку вес мотоцикла увеличивается из-за прилипания грязи. |

Если подвеска слишком жесткая / мягкая на участке движения, отрегулируйте в соответствии с диаграммой «Регулировка для слишком мягкой / жесткой части движения» на следующей странице.

Рекомендуемые настройки

| | Давление воздуха внутренней камеры | Давление воздуха наружной камеры | Давление воздуха баланси- ровочной камеры | Регулятор усилия сжатия | регулятор степени отбоя |
|-------------------|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Мягкая | 1,025 kPa | 70 kPa | 1,025 kPa | Позиция 7 | Позиция 29 |
| Стандарт | 1,075 kPa | 80 kPa | 1,075 kPa | | |
| Средней жесткости | 1,125 kPa | 90 kPa | 1,125 kPa | | |
| Жесткая | 1,175 kPa | 100 kPa | 1,175 kPa | | |
| Страница | 139 | 140 | 141 | 138 | 138 |



РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕГУЛИРОВКЕ ПОДВЕСКИ

Регулировка передней подвески, настройка в соответствии с типом трассы

| | Симптомы | Действия |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Мягкая подвеска | Подвеска при малых ходах слишком мягкая: <ul style="list-style-type: none"> • Руль слишком острый • Передняя часть рыскает при езде в наклоне и по прямой | Пошагово уменьшайте давление в балансировочной камере левого пера на 25 кПа (следите, чтобы давление было не меньше минимального). Если подвеска всё ещё мягкая попробуйте: - увеличить усилие сжатия на 1 щелчок регулятора; - увеличить усилие отбоя на 1 щелчок регулятора; |
| | Подвеска при средних ходах слишком мягкая: <ul style="list-style-type: none"> • Клевки на нос при езде в наклоне | - Пошагово увеличивайте давление во внутренней камере левого пера на 25 кПа (следите, чтобы давление было не больше максимального). Если подвеска всё ещё мягкая попробуйте: - увеличить усилие сжатия на 1 щелчок регулятора; - увеличить усилие отбоя на 1 щелчок регулятора; Если подвеска при других ходах слишком жёсткая, см. разделы “Излишняя жёсткость подвески при малых ходах” и “Излишняя жёсткость подвески при больших ходах” данной таблицы. |
| | Подвеска при больших ходах слишком мягкая: <ul style="list-style-type: none"> • Отбой при приземлении • Отбой на больших неровностях, особенно на участках спусков | Пошагово увеличивайте давление в наружной камере левого пера на 10 кПа (следите, чтобы давление было не выше максимального). Если подвеска всё ещё мягкая попробуйте: - увеличить усилие сжатия на 1 щелчок регулятора; - увеличить усилие отбоя на 1 щелчок регулятора; |
| Жёсткая подвеска | Подвеска при малых ходах слишком жёсткая: <ul style="list-style-type: none"> • Вибрация на мелких неровностях, особенно при езде по прямой с полностью открытым дросселем • Вибрация на мелких неровностях в наклоне • Переднее колесо рыскает при езде по прямой с полностью открытым дросселем | Пошагово увеличивайте давление в балансировочной камере левого пера на 25 кПа (следите, чтобы давление было не больше максимального). Если подвеска всё ещё жёсткая попробуйте: - уменьшить усилие сжатия на 1 щелчок регулятора; - уменьшить усилие отбоя на 1 щелчок регулятора; |
| | Подвеска при средних ходах слишком жёсткая: <ul style="list-style-type: none"> • Излишняя жёсткость на неровностях при езде в наклоне • Переднее колесо рыскает при езде в наклоне • При торможении клевки на нос с ощущением жёсткости в конце хода подвески | - Пошагово уменьшайте давление во внутренней камере левого пера на 25 кПа (следите, чтобы давление было не меньше минимального). Если подвеска всё ещё жёсткая попробуйте: - уменьшить усилие сжатия на 1 щелчок регулятора; - уменьшить усилие отбоя на 1 щелчок регулятора; Если подвеска при других ходах слишком мягкая, см. разделы “Излишняя мягкость подвески при малых ходах” и “Излишняя мягкость подвески при больших ходах” данной таблицы. |
| | Подвеска при больших ходах слишком жёсткая: <ul style="list-style-type: none"> • Нет отбоя при приземлениях, но чувствуется излишняя жёсткость • Жёсткость на больших неровностях, особенно на участках спусков • Излишняя жёсткость на больших неровностях при езде в наклоне | Пошагово уменьшайте давление в наружной камере левого пера на 10 кПа (следите, чтобы давление было не меньше минимального). Если подвеска всё ещё жёсткая попробуйте: - уменьшить усилие сжатия на 1 щелчок регулятора; - уменьшить усилие отбоя на 1 щелчок регулятора; |

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕГУЛИРОВКЕ ПОДВЕСКИ

Рекомендации по регулировке подвески

| | |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Трасса с твердым грунтом | Начните со стандартных настроек. Если подвеска слишком жесткая/мягкая, то проведите ее регулировку в соответствии с приведенной ниже таблицей. |
| Песчаная трасса | Уменьшите высоту задней части (для повышения устойчивости переднего колеса) увеличением высоты посадки (путем снижения степени предварительного сжатия пружины. Пример: 1. Установите с помощью регулятора демпфирующего усилия сжатия и, особенно, регулятора демпфирующего усилия отбоя более жесткую настройку. 2. Увеличьте стандартную высоту посадки (+5 - 10 мм). |
| Грязевая трасса | Придайте большую жесткость, поскольку прилипающая грязь увеличивает массу мотоцикла. Пример: 3. С помощью регуляторов демпфирующего усилия сжатия и отбоя отрегулируйте подвеску в соответствии с более жесткими настройками. 4. Установите более жесткую опционную пружину. 5. Уменьшите стандартную высоту посадки (минус 5 - 10 мм). |

Начинайте регулировку из положения стандартных настроек.

- • Регулируйте демпфирующее усилие медленного сжатия и отбоя поворотом регуляторов с шагом в один щелчок, а регулятор демпфирующего усилия быстрого сжатия поворотом регулятора с шагом в 1/4 оборота. Регулируя по два-три щелчка за раз вы можете пропустить положение наилучшей регулировки.
- • После каждой регулировки выполняйте тестовую поездку.
- • Если после проведения регулировки характер работы подвески необычен, для достижения правильных настроек воспользуйтесь таблицей, в которой приведены признаки неисправности, и регулируя демпфирующее усилия сжатия и отбоя с помощью регуляторов.

| | Симптомы | Действия |
|---------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Жесткая подвеска | Жесткость подвески на малых неровностях. | 1. Проверьте регулировку медленного сжатия. 2. Если подвеска по-прежнему жесткая, попытайтесь отрегулировать усилие медленного и быстрого сжатия. |
| | Жесткость подвески на крупных неровностях. | 1. Попробуйте более мягкую настройку быстрого сжатия 2. Если подвеска по-прежнему жесткая, попытайтесь отрегулировать усилие медленного и быстрого сжатия. |
| | Характер всего хода подвески слишком жесткий | 1. Попробуйте более мягкие настройки быстрого и медленного сжатия и отбоя. 2. Если подвеска по-прежнему жесткая, замените пружину на более мягкую и регулируйте от стандартных настроек к более мягким. |
| Мягкая подвеска | Характер всего хода подвески слишком мягкий | 1. Попробуйте более жесткие настройки быстрого и медленного сжатия. 2. Если подвеска по-прежнему мягкая, замените пружину на более жесткую и регулируйте от стандартных настроек к более жестким. |
| | Влияние заднего колеса | 1. Попробуйте более жесткие настройки быстрого и медленного сжатия и отбоя. 2. Попробуйте более жесткую настройку быстрого сжатия |
| Приседание подвески | Подвеска приседает при приземлении после прыжка | 1. Если подвеска по-прежнему приседает, попробуйте более жесткие настройки быстрого и медленного сжатия и отбоя, и при необходимости замените пружину на более жесткую (опция). |
| | Подвеска приседает при приземлении | 1. Попробуйте более жесткую настройку медленного сжатия. 2. Если подвеска по-прежнему приседает, попробуйте более жесткие настройки быстрого и медленного сжатия и отбоя, и при необходимости замените пружину на более жесткую (опция). |
| | Подвеска приседает после проезда нескольких неровностей | 1. Попробуйте более мягкую настройку отбоя. 2. Если подвеска по-прежнему приседает, попробуйте более жесткие настройки быстрого и медленного сжатия и более мягкие настройки отбоя, и при необходимости замените пружину на более жесткую (опция). |

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕГУЛИРОВКЕ

Изменить параметры момента зажигания и впрыска можно инструментом для настройки системы PGM-FI (программированного впрыска топлива) (стр. 173). Проводя обслуживание свечи зажигания, проверьте регулировки системы PGM-FI.

Осмотр свечи зажигания

См. раздел «Свеча зажигания» на стр. 71. Соблюдайте процедуру осмотра, приведенную на данной странице. Если Вы достанете свечу из горячего двигателя, то показания будут неточными. При замене свечи новой тщательно осматривайте ее перед установкой.

ВНИМАНИЕ

Использование свечи с несоответствующими тепловыми характеристиками или с несоответствующим зазором может привести к повреждению двигателя.

Проедьте по меньшей мере 10 – 15 минут, прежде чем проверять свечу. Новая свеча зажигания не меняет окраски сразу.

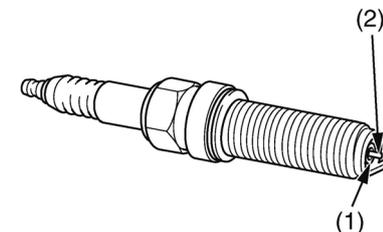
Перед заменой свечи протрите поверхность вокруг гнезда свечи, чтобы предотвратить попадание грязи внутрь цилиндра.

Чтобы получить точные показания свечи зажигания:

1. Полностью откройте дроссельную заслонку на прямом участке дороги.
2. Нажмите и удерживайте кнопку остановки двигателя и рычаг сцепления.
3. Езжайте накатом до полной остановки.
4. Выкрутите свечу зажигания.
5. Тщательно осмотрите свечу, используя лупу. Фарфоровый изолятор (1) вокруг центрального электрода (2) должны быть чистым, с серым кольцом вокруг электрода. Если на фарфоровом изоляторе и электроде есть светло-серые или белые пятна, это свидетельствует об обедненной топливной смеси. Черная копоть на свече свидетельствует об обогащенной топливной смеси.

ВНИМАНИЕ

Неправильно установленная свеча зажигания может привести к значительным повреждениям двигателя. Недотянутая свеча может перегреться и повредить поршень цилиндра, а чрезмерно затянутая — повредить резьбу.



(1) фарфоровый изолятор (2) центральный электрод

Таблица цвета свечи

| Состояние | Вид | Смесь |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|-------------|
| Нормальный | Темно-коричневый или потемневший цвет с сухим электродом | Правильная |
| Перегрев (обедненная смесь) | Светло-серый или белый цвет | Обедненная |
| Мокрая (обогащенная смесь) | Мокрая или покрытая нагаром | Обогащенная |

Помните, что кроме неправильной топливной смеси:

- Обедненная смесь может быть результатом протечки воздуха во впускной или выпускной системе из-за использования несоответствующего воздушного фильтра или неоригинальной менее ограниченной системы выпуска.
- Обогащенная смесь может быть результатом забитого или грязного воздушного фильтра, использования более ограниченной выпускной системы или чрезмерного количества масла на воздушном фильтре. В таком случае возможно образование излишнего дыма от выхлопа.

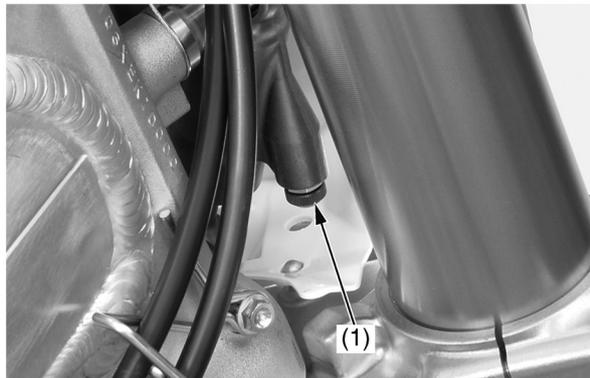
В зависимости от условий эксплуатации мотоцикла амортизатор рулевого механизма можно регулировать, используя следующий метод:

- Демпфирование — вращением регулятора амортизатора рулевого механизма регулируется скорость растяжения или сжатия амортизатора.

Регулировка демпфирования амортизатора Для регулятора (1) амортизатора рулевого механизма предусмотрено 18 или больше положений. Один полный оборот регулятора по часовой стрелке соответствует шести положениям регулятора. Чтобы поставить регулятор в положение стандартной регулировки, выполните следующую процедуру. Поверните регулятор по часовой стрелке до упора (он слегка фиксируется). Это — положение максимальной жесткости. Чтобы установить регулятор в положение стандартной регулировки, поверните его против часовой стрелки на 9 – 12 щелчков. Чтобы увеличить степень отбоя, необходимо вращать регулятор по часовой стрелке.

ВНИМАНИЕ

Регулировку демпфирования всегда необходимо начинать с положения максимальной жесткости. Вращайте регулятор только в пределах существующих положений, иначе регулятор может получить повреждения. Убедитесь, что регулятор амортизатора рулевого механизма находится в фиксированном положении, а не между ними.



(1) регулятор амортизатора рулевого механизма

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕГУЛИРОВКЕ АМОРТИЗАТОРА РУЛЕВОГО МЕХАНИЗМА

Для правильной регулировки мотоцикла соблюдайте указания на данной странице.

Поведение мотоцикла и рекомендации по регулировке

- Всегда начинайте со стандартных настроек.
- Поворачивайте регулятор амортизатора рулевого механизма на один щелчок за один раз. Переходя через два и больше щелчков, Вы можете пропустить наилучший вариант настройки. После каждой регулировки выполняйте тестовую поездку.

| Поведение мотоцикла | Рекомендации по регулировке |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Вибрации в руле во время движения на больших кочках | Выберите более жесткие настройки амортизатора рулевого механизма. |
| Вибрации в руле во время движения по песчаной трассе | Выберите более жесткие настройки амортизатора рулевого механизма. |
| Руль слишком тугий во время прохождения поворотов | Выберите более мягкие настройки амортизатора рулевого механизма. |

Нижеприведенные рекомендации могут помочь в решении конкретных проблем. Также могут проявиться незначительные изменения в управляемости.

Задняя часть

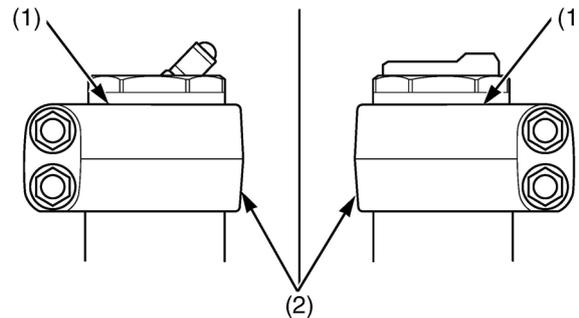
Если существует проблема со сцеплением заднего колеса с трассой, поднимите заднюю часть мотоцикла, увеличив преднатяг задней пружины. Просадку с нагрузкой можно уменьшить со 105 мм до 95 мм, чтобы задняя часть мотоцикла немного поднялась. Это обеспечит лучшее сцепление благодаря изменению положения маятника и центра тяжести мотоцикла. Если во время резкого нажатия на рычаг переднего тормоза трясется колонка руля, или если мотоцикл поворачивает слишком резко, опустите заднюю часть мотоцикла, уменьшив преднатяг задней пружины. Это позволит увеличить угол наклона колонки руля и вылет переднего колеса, и поможет улучшить устойчивость мотоцикла во время движения по прямой. Эффективный ход подвески переместится в диапазон более жесткого хода колеса. Сохраняйте настройки просадки с нагрузкой (стр. 144) в диапазоне 95 – 115 мм.

Высота/угол наклона вилки

Положение трубы вилки в хомутах не регулируется. Расположите верхние части направляющей трубы (но не наконечник вилки) и верхней траверсы вилки на одном уровне. Стандартное положение. Верхние части направляющей трубы (но не наконечник вилки) и верхней траверсы вилки находятся на одном уровне.

Левая вилка

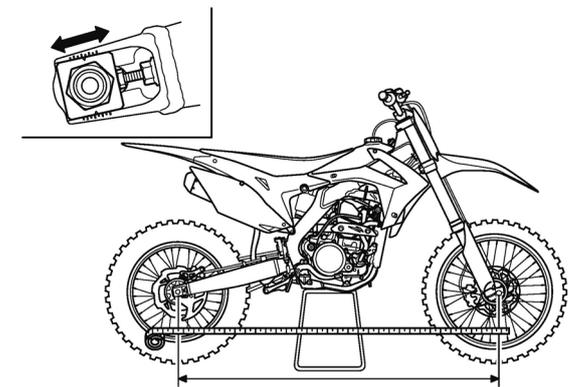
Правая вилка



(1) верхняя часть направляющей трубы (2) верхняя траверса вилки

Колесная база

Благодаря регулировке колесной базы мотоцикла можно провести небольшие изменения в управляемости мотоцикла. Колесная база регулируется путем добавления или снятия звеньев приводной цепи. После изменения колесной базы снова проверьте просадку с нагрузкой, и, при необходимости, отрегулируйте ее. В прошлом существовало общее правило: увеличение колесной базы способствует устойчивости мотоцикла при движении по прямой, уменьшение колесной базы улучшает прохождение поворотов. Однако мы рекомендуем не увеличивать колесную базу, если мотоцикл не будет участвовать в соревнованиях на трассах с более скоростными отрезками, чем обычно. Общая рекомендация: колесная база должна быть покороче. Это обеспечивает лучшее прохождение поворотов, увеличивает нагрузку (улучшает сцепление) на заднее колесо и уменьшает нагрузку на переднее колесо. Будучи владельцем данного мотоцикла, Вы убедитесь, что лучше использовать стандартные настройки или более короткую колесную базу.



ПЕРЕДАТОЧНОЕ ЧИСЛО

Вы можете «отрегулировать» подачу мощности стандартного двигателя согласно условиям трассы с помощью изменения передаточных чисел. Это дает возможность использовать другой диапазон мощности двигателя при определенной степени открывания дроссельной заслонки. Другие передаточные числа могут обеспечить нужные Вам изменения без необходимости проведения других модификаций. Порцию мощности двигателя можно отрегулировать, изменив передаточные числа главной передачи за счет ведомых звездочек разного размера. Изменения передаточных чисел позволяет более точно отрегулировать мотоцикл под конкретный тип трассы и сцепление колес с дорогой. Обычно достаточно замены ведомой звездочки с разницей в один зуб. На выбор предлагаются две нестандартные ведомые звездочки, которые обеспечивают высшие и низшие передаточные числа. Как и опционные пружины, данные звездочки можно найти в разделе «Список дополнительных запасных частей» (стр. 163) данного Руководства. Если Вы не владеете необходимыми навыками механика, а также не имеете соответствующих инструментов и Руководства по ремонту, обратитесь для замены звездочек к официальному дилеру Honda.

Высшее передаточное число (меньшее количество зубцов ведомой звездочки)

- увеличивает максимальную скорость на каждой передаче (при условии, что двигатель имеет достаточную тягу для такой передачи)
- уменьшает частоту переключения передач (более широкий диапазон передаточных чисел)
- уменьшает количество оборотов двигателя при конкретных регулировках дроссельной заслонки или при конкретной скорости относительно дороги (что обеспечивает лучшее сцепление заднего колеса на скользком или рыхлом грунте) Однако:
- двигатель может не иметь достаточной тяги для высшего передаточного числа
- промежутков между передачами может быть слишком широким
- обороты двигателя могут быть слишком низкими.

Низшее передаточное число (больше зубцов ведомой звездочки)

- уменьшает максимальную скорость на каждой передаче
- увеличивает частоту переключений (более узкий диапазон передаточных чисел)
- увеличивает количество оборотов двигателя при конкретных регулировках дроссельной заслонки или при конкретной скорости относительно дороги (что может обеспечить лучшее тяговое усилие на грунтах с хорошим сцеплением). Однако:
- промежутки между передачами могут быть весьма узкими
- обороты двигателя могут быть слишком высокими.

Некоторые трассы перед первым заездом поливают большим количеством воды, потом в течение дня лишь слегка смачивают, а то и не смачивают вовсе. В результате во время нескольких первых заездов трасса скользкая, потом улучшается, потом снова возвращается к предыдущему состоянию, и под конец дня становится скользкой и твердой. В идеале передаточные числа должны подходить для всех этих условий.

- Мокрая, скользкая или песчаная трасса: используйте высшую передачу (звездочка с меньшим количеством зубцов), чтобы двигатель не набирал слишком высокие обороты и чтобы колесо не пробуксовывало. На некоторых поворотах обороты двигателя могут снижаться, но это можно компенсировать проскальзыванием сцепления. Переход на низшую передачу может существенно сказаться на скорости.
- Обычные условия: используйте стандартную звездочку.
- Твердый (но не скользкий) грунт: используйте низшую передачу (звездочка с большим количеством зубцов), чтобы поддерживать высокие обороты двигателя, при которых двигатель развивает наибольшую мощность. Также на некоторых участках трассы можно переходить на высшую передачу, или можно на определенной пере-

даче давать двигателю больше оборотов, чем обычно. На сложных трассах попробуйте использовать низшие передачи, чтобы не приходилось слишком часто выключать сцепление. Постоянное нажатие на рычаг сцепления на поворотах для увеличения оборотов двигателя может привести к повреждению системы сцепления.

Изменение передаточных чисел может понадобиться для движения по песчаным трассам, когда нужно, чтобы передняя часть была максимально разгружена и могла легко проходить песчаную «гребенку». Вообще, на высших передачах проще поддерживать правильное положение (максимальное сцепление заднего колеса и разгрузку переднего колеса), поскольку на каждой передаче можно эффективнее использовать диапазон мощности.

Высшие передачи дают возможность лучше управлять мотоциклом как рукояткой акселератора, так и движениями тела. Если на некоторых участках трассы Вы хотите увеличить обороты двигателя, то целесообразнее увеличить передаточное число, вместо того чтобы переходить на высшую передачу.

Иногда приходится жертвовать скоростью преодоления определенного участка трассы, чтобы получить лучшее общее время. Ваша цель — как можно быстрее пройти трассу, даже если это достигается за счет, на первый взгляд, неправильного выбора передач на определенных участках.

Если Вы хотите попробовать разные варианты выбора передач, попросите, чтобы кто-то секундомером замерял время преодоления определенного отрезка (до и после изменения), чтобы Вы могли правильно оценить пользу от изменений. Собственным ощущениям доверять не следует. Уменьшение буксования заднего колеса может создать впечатление, что Вы движетесь медленнее, на самом же деле Вы уменьшаете время за счет увеличения скорости и лучшего сцепления колеса с трассой.

Эти рекомендации относительно переключения передач нужно использовать с учетом Ваших способностей и манеры управления, а также условий трассы.

Выбор шин с надлежащим рисунком протектора и составом резины влияет на Ваше выступление на соревнованиях. Шины на мотоцикле CRF являются «золотой серединой» для разного типа грунта, где тренируются большинство мотоциклистов.

Опытные спортсмены отдают предпочтение шинам, разработанным для конкретного типа грунта. Если Вы тоже отдаете предпочтение таким шинам, следите, чтобы они соответствовали заводским стандартным размерам. Шины другого размера могут повлиять на управляемость и на ускорение.

Помните, что размеры шины (ширина и отношение высоты профиля к ширине) отличаются в зависимости от производителя и даже модели шины. Разные шины, особенно шины с разным профилем боковой части, меняют высоту мотоцикла и влияют на управляемость. Задние шины, которые меняют высоту задней части мотоцикла, влияют на управляемость больше, чем передние, которые обычно меньше отличаются в размерах. Изменение размера шин чаще всего можно увидеть или ощутить. Также можно измерить круг проката старых и новых шин. У шин с высшим профилем длина круга будет большей.

Если Вы выберете шины, предназначенные для использования на определенных типах грунта, помните, что для других типов они подходят меньше. Например, агрессивная шина для грязи обеспечит прекрасное сцепление на влажных глинистых грунтах, тогда как на твердом грунте сцепления будет значительно худшим.

Если Вы выбираете шины с цепким составом для лучшего сцепления, помните, что такие шины предопределяют дополнительную нагрузку на трансмиссию по причине более сильного сцепления, особенно на трассах с повышенной нагрузкой на трансмиссию.

Полную информацию можно получить у производителей шин, а также у официальных представителей и дилеров.

Общие рекомендации относительно конкретных типов грунтов:

Твердый скользкий грунт

Для достижения максимальной точки соприкосновения используйте покрышки с большим количеством относительно коротких плотно расположенных шипов. Состав резины должен быть более мягким, чтобы шина имела лучше сцепление с грунтом, однако не слишком мягким, чтобы шипы не гнулись, что может отрицательно сказаться на движении мотоцикла по прямой. Такие шины снашиваются быстрее, чем стандартные, из-за мягкой резины и твердого грунта.

Грунт с грязью

Чтобы избежать забивания грязи, используйте шины с открытым рисунком протектора. Для таких условий относительно длинные шипы будут изготовлены из твердой резины, чтобы предотвратить наклон назад во время ускорения и быстрый износ.

Рыхлый песчаный грунт

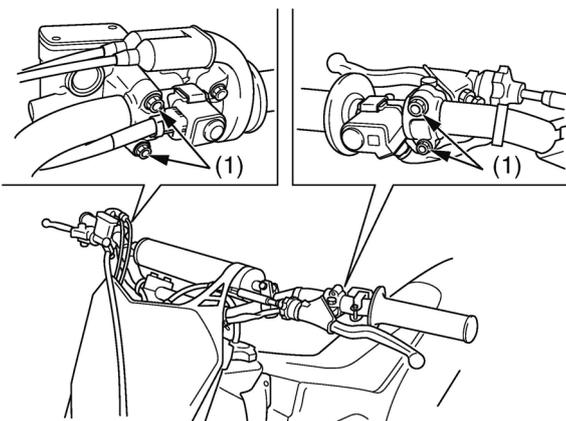
Используйте шины, подобные применяющимся на топких грунтах и на грязи, но с меньшим количеством шипов.

Индивидуальные настройки

Нижеприведенные рекомендации помогут сделать Ваше передвижение на мотоцикле более комфортным и будут способствовать более чувствительному управлению.

Расположение органов управления

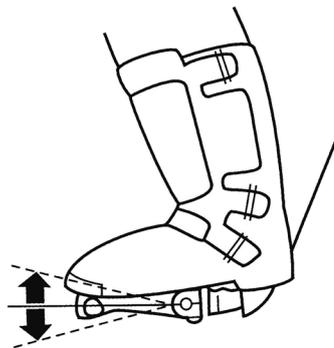
- Расположите органы управления таким образом, чтобы Вам было удобно ими пользоваться как сидя, так и стоя.
- Отрегулируйте момент затяжки крепежного болта на рычагах сцепления и передних тормозов таким образом, чтобы в случае падения эти узлы могли вращаться. Если они не вращаются, то они могут погнуться или сломаться. В то же время убедитесь, что болты надежно затянуты, чтобы предотвращать проскальзывание во время функционирования. Перед регулировкой нанесите на резьбу этих болтов герметик Honda Thread Lock или его аналог, чтобы обеспечить сохранение требуемого момента затяжки. Сначала затяните верхние болты.



(1) крепежные болты органов управления

Также можно обмотать участок руля под органами управления тефлоновой пленкой. Потом затяните эти узлы до требуемого момента. При ударе полностью затянутые узлы будут вращаться на тефлоновой пленке.

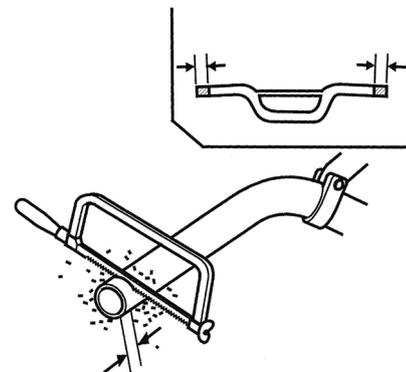
- Расположите рычаг переключения передач и педаль заднего тормоза таким образом, чтобы они находились близко возле ноги и их легко было достать, однако в то же время не настолько близко, чтобы случайно нажимать на них, сидя или стоя на мотоцикле.



Положение, ширина и форма руля

- Расположите руль таким образом, чтобы как сидя, так и стоя, как на поворотах, так и при движении по прямой Вам было удобно одновременно удерживать руль и нажимать на органы управления. Сначала затяните верхние крепежные болты руля.
- Руль можно выдвинуть вперед на 3 мм (с помощью нижнего крепления руля) или на 6 мм (перевернув стандартное крепление на 180 градусов). Процедура установки приведена в Руководстве по ремонту. После регулировки обязательно проверьте правильность прокладывания тросов управления и проводки.

- Руль можно пилой обрезать по ширине в соответствии с шириной плеч для удобства при управлении. Тщательно взвесьте все аспекты и отрежьте за один раз небольшие куски равномерно с обоих концов руля. Очевидно, намного проще потом укоротить руль, чем удлинить его.



- Обработайте края, чтобы убрать любые заусеницы и другие неровности после того, как обрежете руль.
- Руль другой формы, благодаря другому подъему и изгибу назад, дает больше возможностей для регулировки и может лучше подойти под конкретные размеры тела и манеру управления. Все размеры мотоцикла были определены, чтобы подходить по возможности большему количеству мотоциклистов, на основе среднестатистических размеров.

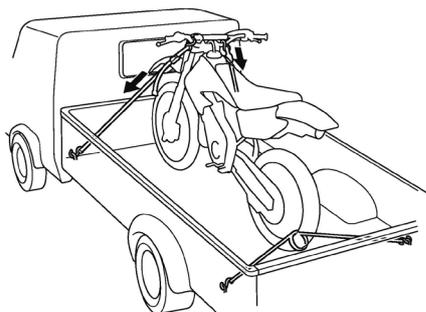
В данном разделе приводятся полезные советы относительно того, как перевозить и хранить мотоцикл, а также три таблицы для поиска и устранения неисправностей.

| | |
|----------------------------|-----|
| Перевозка мотоцикла..... | 140 |
| Хранение мотоцикла..... | 141 |
| Вы и окружающая среда..... | 143 |
| Устранение неполадок..... | 144 |

ПЕРЕВОЗКА МОТОЦИКЛА

Если для транспортировки мотоцикла Вы используете грузовой автомобиль или специальный трейлер, советуем соблюдать следующие рекомендации:

- Используйте эстакаду.
- Сбросьте давление в топливном баке (стр. 44) и слейте топливо из бака в подходящую емкость.
- С помощью креплений зафиксируйте мотоцикл в вертикальном положении. Не используйте веревки, поскольку они могут развязаться, что приведет к падению мотоцикла.



Чтобы надежно зафиксировать мотоцикл, плотно приклоните его передним колесом к переднему борту грузовика или специального трейлера. Нижние концы креплений зафиксируйте на платформе грузовика или на рампе трейлера, а верхние на руле (одно крепление с правой стороны, другое - с левой) возле вилки.

Проверьте, чтобы крепления не касались тросов управления или компонентов электропроводки. Затяните болты креплений так, чтобы передняя подвеска сжалась наполовину.

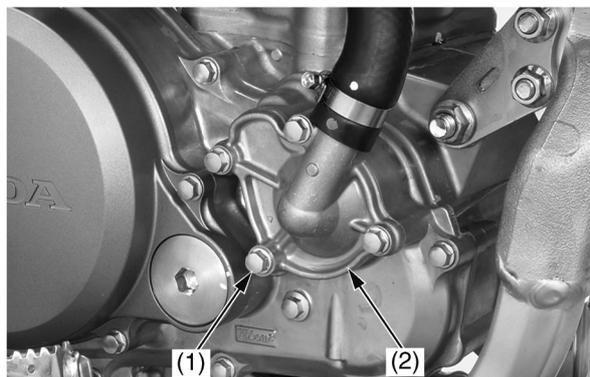
В слишком сильном сжатии потребности нет, кроме того, это может привести к повреждению уплотнителей вилки. С помощью еще одного крепления зафиксируйте заднюю часть мотоцикла.

Мы не рекомендуем транспортировать мотоцикл в лежачем положении. Это может привести к повреждению мотоцикла, кроме того, будет существовать опасность утечки топлива.

Если Вы не будете эксплуатировать мотоцикл на протяжении длительного периода времени, например, зимой, тщательно его осмотрите и устраните все неисправности до хранения. Таким образом Вы не забудете о необходимых ремонтных работах, кроме того, это поможет Вам быстрее подготовить мотоцикл к эксплуатации после продолжительной стоянки. Чтобы уменьшить или предотвратить повреждения во время хранения, соблюдайте следующую процедуру.

Подготовка к хранению

1. Полностью очистите от грязи все детали мотоцикла. Если мотоцикл подвергался воздействию морского воздуха или соленой воды, помойте его чистой водой и вытрите насухо.
2. Замените моторное масло и масляный фильтр (стр. 53).
3. Замените трансмиссионное масло (стр. 56).
4. Снимите крышку радиатора и болт с герметичной прокладкой (1) сливного отверстия охлаждающей жидкости на кожухе водяного насоса (2), чтобы слить охлаждающую жидкость. После того, как охлаждающая жидкость полностью стечет, установите на место болт сливного отверстия с новой прокладкой и крышку радиатора. Плотно затяните болт: 10 Н·м (1,0 кгс·м)



(1) болт сливного отверстия с герметичной прокладкой
(2) кожух водяного насоса

5. Нанесите смазку на приводную цепь.
6. Сбросьте давление в топливном баке (стр. 44) и слейте топливо из бака в подходящую емкость.
7. Доведите давление воздуха в шинах до рекомендованного значения.
8. Поставьте мотоцикл на опционный упор Honda или его аналог, чтобы колеса не касались поверхности.
9. Вставьте в выпускное отверстие глушителя клочок ткани. Потом навяжите на конец глушителя пластиковый пакет, чтобы вглубь не попадала влага.
10. Сохраняйте мотоцикл в сухом, неотапливаемом, закрытом от солнечных лучей помещении с минимальным колебанием дневной температуры.
11. Накройте мотоцикл пористым материалом. Не используйте пластик или похожие материалы, которые не пропускают воздух и способствуют накоплению тепла и влаги.

Эксплуатация после хранения

1. Снимите чехол и очистите мотоцикл. Если мотоцикл был на хранении более 4 месяцев, замените моторное и трансмиссионное масло.
2. Снимите пластиковый пакет с конца глушителя и вытащите лоскут ткани из выпускного отверстия.
3. Залейте в топливный бак рекомендуемое топливо (стр. 43) и увеличьте давление в топливном баке (стр. 51).
4. Медленно залейте свежую рекомендуемую охлаждающую смесь (стр. 57) в заправочное отверстие радиатора до горловины. Заправочная емкость: после разборки — 1,10 л после слива — 1,02 л. Несколько раз наклоните мотоцикл вправо и влево, чтобы выпустить воздух из системы охлаждения. Если уровень охлаждающей жидкости снизился, снова долейте жидкость и повторите вышеизложенную процедуру. Закрутите крышку бачка.
5. Проведите все процедуры проверки мотоцикла перед эксплуатацией (стр. 17).

Вы и окружающая среда

Обладание мотоциклом может доставлять удовольствие от его вождения, но нельзя забывать об охране окружающей среды. Демонстрируя свое уважение к земле, дикой природе и окружающим, Вы также содействуете сохранению такого вида спорта, как мотокросс. Ниже приведены некоторые рекомендации, которые помогут Вам стать владельцем мотоцикла, ответственно относящимся к окружающей среде.

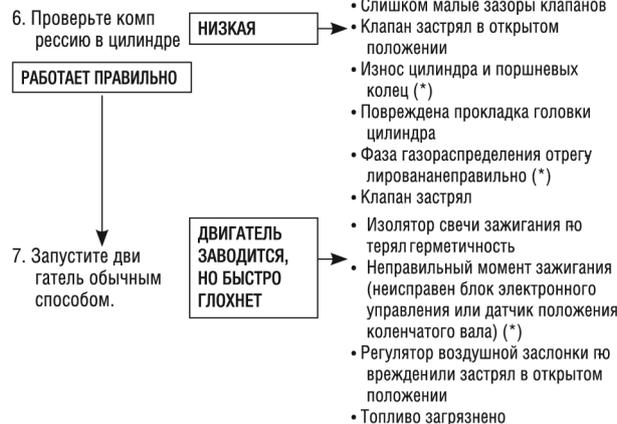
- Используйте экологические чистящие средства. Для очистки мотоцикла применяйте моющие средства, разлагающиеся естественным путем под воздействием микроорганизмов. По возможности не пользуйтесь хлорфторуглеродными аэрозолями (СFC): они наносят вред озоновому слою атмосферы. Не выливайте на землю моющие средства, и не выбрасывайте емкости из-под них, утилизируйте их согласно специальным рекомендациям.
- Правильно утилизируйте вредные отходы. Не выбрасывайте отработанное масло в контейнеры для бытового мусора и не выливайте его на землю или в дренажные стоки. Отработанное масло, топливо, охлаждающая жидкость и растворители имеют в своем составе ядовитые вещества, которые не только могут нанести вред здоровью работников коммунальных служб, но и отравить питьевую воду в ближайших водоемах. Перед заменой масла убедитесь, что у Вас есть соответствующие емкости. Сливайте масло и другие токсичные вещества в отдельные емкости и сдавайте на пункты утилизации. Чтобы получить информацию о ближайшем пункте переработки, а также рекомендации относительно правил утилизации неперерабатываемых отходов, обратитесь в ближайшее государственное или муниципальное учреждение, которое занимается вопросами экологии.

ВНИМАНИЕ

Неправильная утилизация отработанных жидкостей вредит окружающей среде.

Ремонтные работы, которые можно выполнить, руководствуясь указаниями данного Руководства, обозначены номером страницы в скобках. Звездочка в скобках (*) обозначает процедуры, изложенные в Руководстве по ремонту.

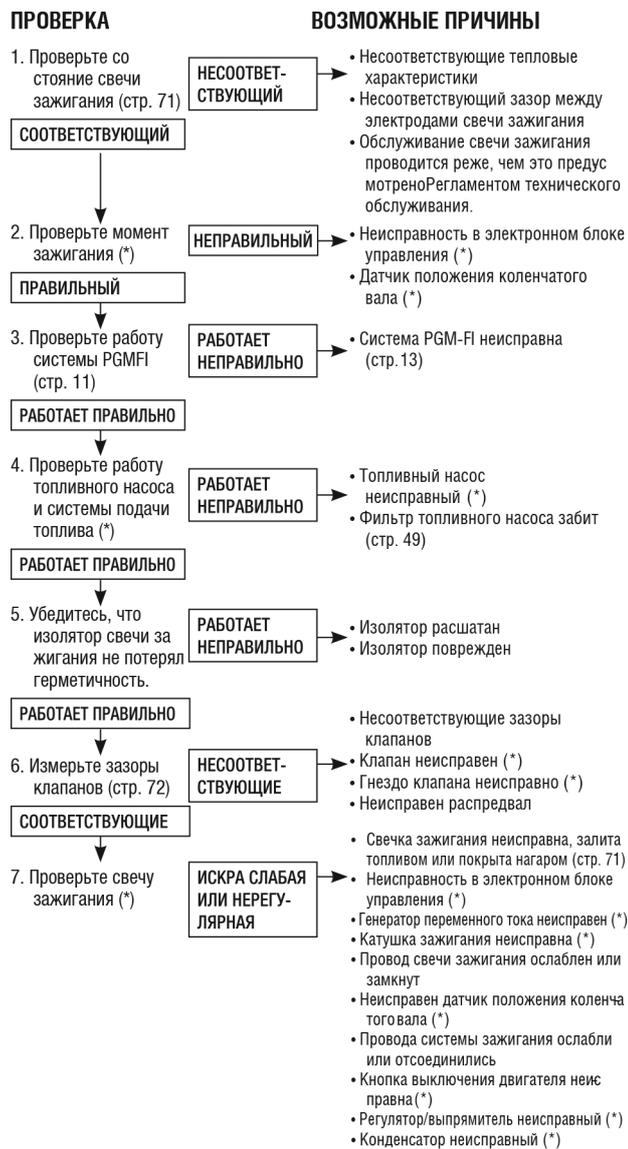
ДВИГАТЕЛЬ НЕ ЗАВОДИТСЯ ИЛИ ЗАВОДИТСЯ С ТРУДОМ



ДВИГАТЕЛЬ РАБОТАЕТ НА НИЗКОЙ МОЩНОСТИ



ДВИГАТЕЛЬ РАБОТАЕТ НЕСТАБИЛЬНО НА НИЗКИХ ОБОРОТАХ И В РЕЖИМЕ ХОЛОДНЫХ ОБОРОТОВ



ДВИГАТЕЛЬ ПЛОХО РАБОТАЕТ НА ВЫСОКИХ ОБОРОТАХ



ПЛОХАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Руль двигается слишком туго

- Регулировочная гайка колонки руля затянута слишком сильно (*)
- Повреждены крепления колонки руля
- Амортизатор рулевого механизма неисправен (*)

Колесо вибрирует

- Слишком большой ход подшипников колес
- Погнутый обод
- Ступица колеса неправильно установлена
- Изношены подшипники шарнира маятника
- Погнута рама

Мотоцикл сносит в определенную сторону

- Переднее и заднее колеса не размещены параллельно
- Погнута передняя вилка
- Погнута задняя подвеска
- Погнута ось
- Погнута рама

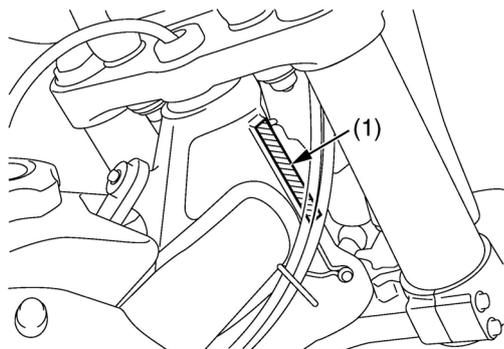
В данном разделе содержится информация о габаритных размерах и заправочных емкостях мотоцикла, а также другая техническая информация.

| | |
|---------------------------------------------|-----|
| Идентификация транспортного средства..... | 160 |
| Серийные номера | 160 |
| Технические характеристики | 161 |
| Моменты затяжки..... | 162 |
| Болты, гайки, прочий крепеж | 162 |
| Спиртосодержащие виды топлива..... | 165 |
| Журнал соревнований..... | 166 |
| Список дополнительных запасных частей | 168 |
| Запасные части и оборудование | 169 |
| Стандартные инструменты | 169 |
| Основные инструменты..... | 169 |
| Специальные инструменты Honda | 169 |
| Химические вещества..... | 169 |
| Другая продукция | 169 |
| Схема электропроводки..... | 170 |

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

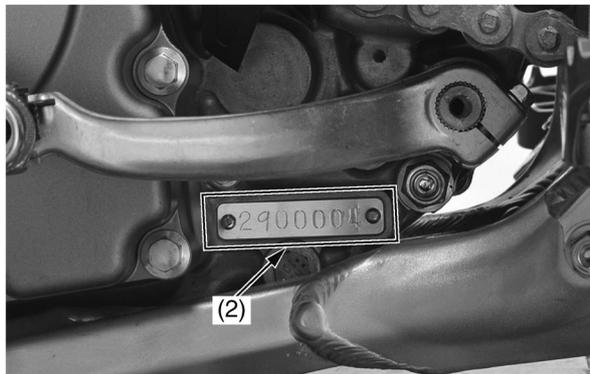
Серийные номера

Серийные номера рамы и двигателя необходимы для регистрации мотоцикла. Они нужны для заказа запасных частей. Номер рамы (1) отштампован на правой стороне рулевой колонки.



(1) номер рамы

Номер двигателя (2) отштампован на левой стороне картера.



(1) номер двигателя

| Параметр | Характеристика |
|---------------------------|----------------|
| Габаритные размеры | |
| Габаритная длина | 2 191 мм |
| Габаритная ширина | 827 мм |
| Габаритная высота | 1 271 мм |
| Колесная база | 1 492 мм |
| Высота по седлу | 953 мм |
| Высота подножки | 420 мм |
| Дорожный просвет | 330 мм |

| Параметр | Характеристика |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Рама | |
| Тип | Двойная труба |
| Передняя подвеска | Телескопическая вилка, рабочий ход 273 мм, максимально возможный ход 310 мм |
| Давление в пневматических пружинах | 240 кПа (2,4 кгс/см ²) |
| Задняя подвеска | Подвеска «Pro-link», ход 315 мм |
| Размер передней шины | 80/100-21 51M |
| | DUNLOP MX51FA |
| Размер задней шины | 120/80-19 63M |
| | DUNLOP MX51 |
| Тип | диагональная, с камерой |
| Давление в передней шине (холодной) | 100 кПа (1,0 кгс/см ²) |
| Давление в задней шине (холодной) | 100 кПа (1,0 кгс/см ²) |
| Передний тормоз, площадь трения колодок | Одноступенчатый, 347,7 см ² |
| Задний тормоз, площадь трения колодок | Одноступенчатый, 390,3 см ² |
| Топливо | Неэтилированный бензин, октановое число по исследовательскому методу не ниже 95. |
| Емкость бака: | 6,3 л |
| Угол наклона рулевой колонки | 27°4' |
| Вылет колеса | 116 мм |
| Заправочная емкость амортизационного масла в передней вилке (кроме демпфера вилки) | 242 см ³ |

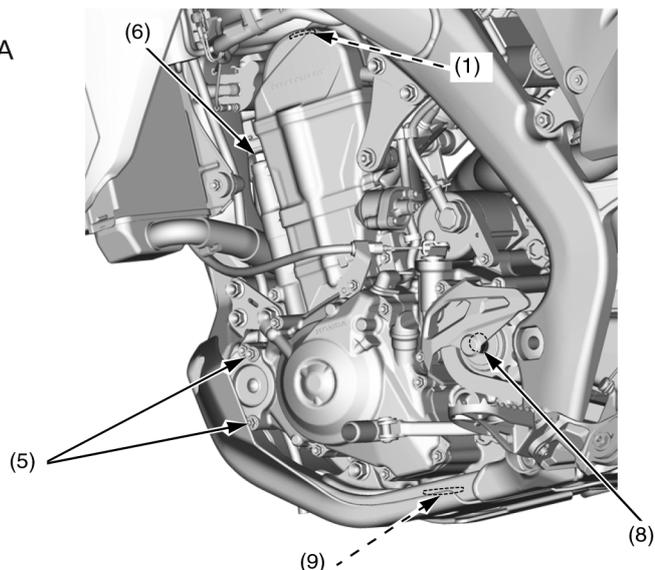
| Параметр | Характеристика |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Двигатель | |
| Тип | 4-тактный, с жидкостным охлаждением |
| Расположение цилиндра | Один цилиндр с углом наклона 6°30' |
| Диаметр цилиндра и ход поршня | 96,0 × 62,1 мм |
| Рабочий объем | 449,7 см ³ |
| Степень сжатия | 12,5:1 |
| Зазоры клапанов (холодные) | Впускной: 0,16 ± 0,03 мм Выпускной: 0,28 ± 0,03 мм |
| Объем моторного масла | |
| после слива | 0,58 л |
| после замены фильтра | 0,62 л |
| после разборки | 0,77 л |
| Объем трансмиссионного масла | |
| после слива | 0,64 л |
| после разборки | 0,72 л |
| Корпус дроссельной заслонки | |
| Идентификационный номер | GQ27A |
| Частота холостого хода | 2 000 ± 100 об/мин |
| Система охлаждения | |
| Емкость расширительного бачка охлаждающей жидкости | |
| после замены | 0,94 л |
| после разборки | 1,02 л |

МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ

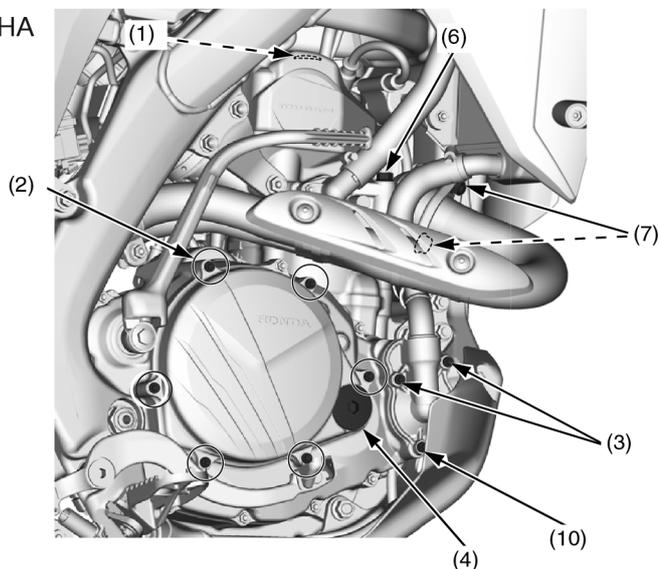
Болты, гайки, прочий крепеж

Перед каждым выездом проверяйте и затягивайте гайки, болты и крепления.

ЛЕВАЯ СТОРОНА



ПРАВАЯ СТОРОНА



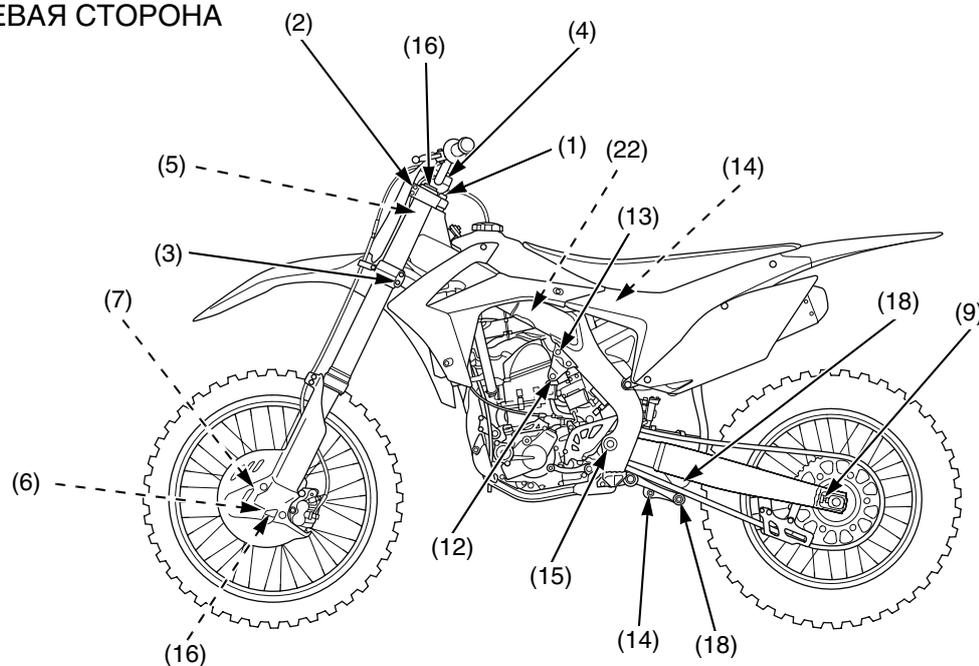
ДВИГАТЕЛЬ

| | Параметр | Момент затяжки | | Примечания |
|----|----------------------------------------------------|----------------|-------|------------|
| | | Н·м | кгс·м | |
| 1 | Болты крышки головки цилиндра | 10 | 1,0 | |
| 2 | Болты кожуха сцепления | 10 | 1,0 | |
| 3 | Болты крышки водяного насоса | 10 | 1,0 | |
| 4 | Болт контрольного отверстия трансмиссионного масла | 12 | 1,2 | |
| 5 | Крышка контрольного отверстия коленчатого вала | 15 | 1,5 | 1 |
| 6 | Болты крышки масляного фильтра | 10 | 1,0 | |
| 7 | Болты головки цилиндра | 51 | 5,2 | 2 |
| 8 | Соединительные гайки выхлопной трубы | 21 | 2,1 | |
| 9 | Болт ведущей звездочки | 31 | 3,2 | |
| 10 | Болт сливного отверстия моторного масла | 16 | 1,6 | 2 |
| 11 | Болт сливного отверстия трансмиссионного масла | 16 | 1,6 | 2 |
| 12 | Болт сливного отверстия охлаждающей жидкости | 10 | 1,0 | |
| 13 | Болты крепления патрубка радиатора | 10 | 1,0 | |

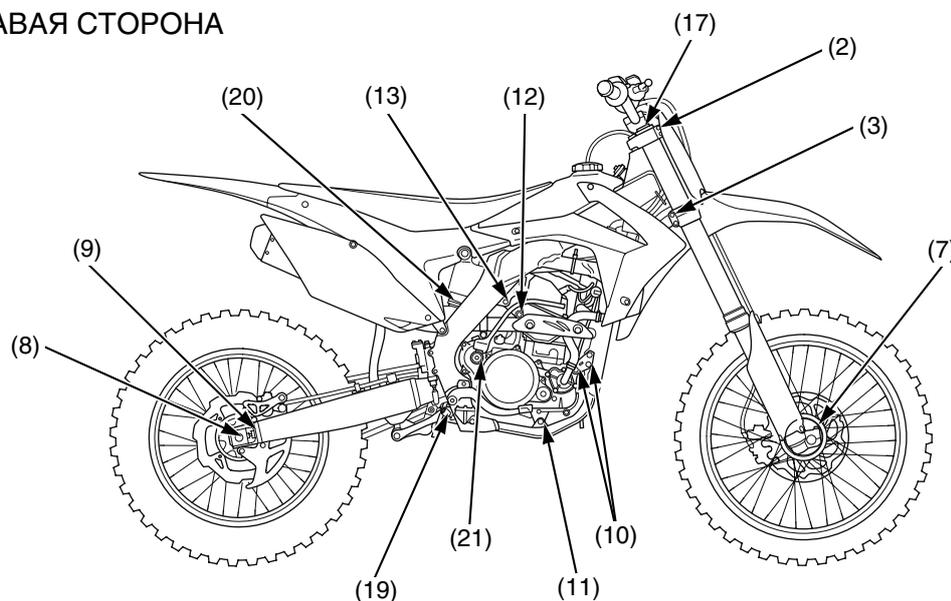
ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Смажьте резьбу.
2. Смажьте резьбу болтов и прилегающую поверхность моторным маслом.

ЛЕВАЯ СТОРОНА



ПРАВАЯ СТОРОНА



РАМА

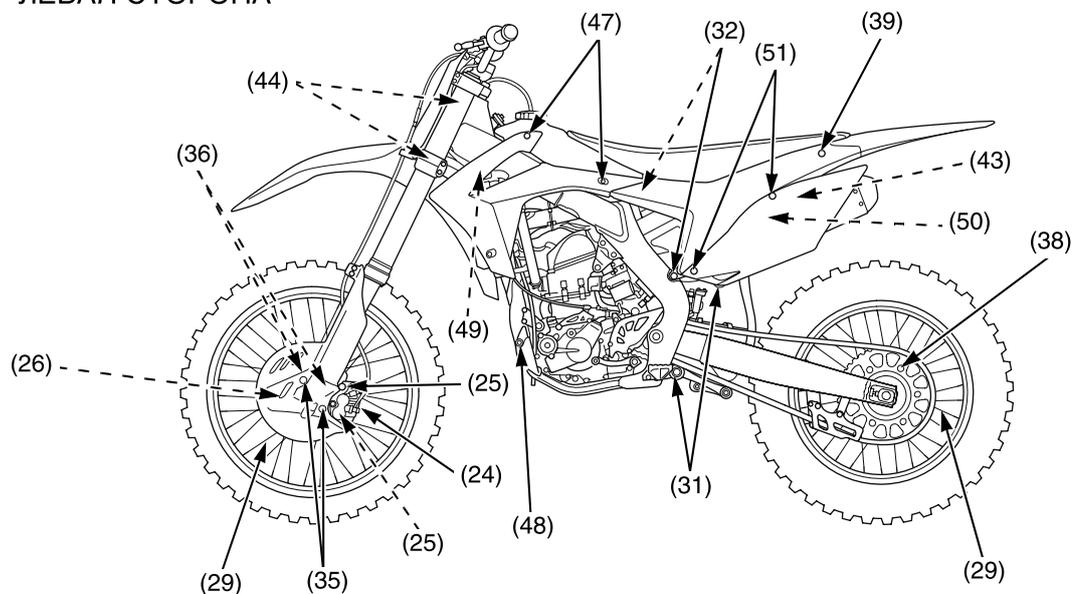
| Деталь | Момент затяжки | | | Примечания | |
|--------|----------------------------------------------------|-------|--------|------------|-----------------|
| | N•m | kgf•m | lbf•ft | | |
| 1 | Осевая гайка рулевой колонки | 108 | 11.0 | 80 | |
| 2 | Верхние стяжные болты траверсы вилки | 22 | 2.2 | 16 | |
| 3 | Нижние стяжные болты траверсы вилки | 20 | 2,0 | 15 | |
| 4 | Верхние крепежные болты руля | 22 | 2.2 | 16 | |
| 5 | Гайки нижнего держателя руля | 44 | 4,5 | 32 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 6 | Гайка передней оси | 88 | 9,0 | 65 | |
| 7 | Стяжные болты передней оси | 20 | 2,0 | 15 | |
| 8 | Гайка задней оси | 128 | 13,1 | 94 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 9 | Контргайки регулировки прогиба приводной | 27 | 2,8 | 20 | ПРИМЕЧАНИЕ 2 |
| 10 | Гайки переднего кронштейна двигателя | 54 | 5,5 | 40 | |
| | Гайки пластины переднего кронштейна Двигателя | 26 | 2,7 | 19 | |
| 11 | Гайки нижнего кронштейна двигателя | 54 | 5,5 | 40 | |
| 12 | Болты держателя головки цилиндра | 54 | 5,5 | 40 | |
| 13 | Болты пластин держателя головки Цилиндра | 32 | 3,3 | 24 | |
| 14 | Задняя подвеска (верхние) | 44 | 4,5 | 32 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| | (Нижние) | 44 | 4,5 | 32 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 15 | Гайка шарнира маятника | 88 | 9,0 | 65 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 16 | Левая вилка | | | | |
| | (Блок воздушного цилиндра) | 76 | 7,7 | 56 | |
| | (Крышка клапана балансировочной камеры) | 0,5 | 0,1 | 0,4 | |
| 17 | Правая вилка | | | | |
| | (узел наконечника вилки) (амортизатор вилки) | 30 | 3,1 | 22 | |
| 18 | Гайки рычага заднего амортизатора | | | | |
| | (со стороны подвески: ширина гайки 17 мм) | 53 | 5,4 | 39 | ПРИМЕЧАНИЕ 1, 6 |
| | (со стороны тяги амортизатора: ширина гайки 19 мм) | 53 | 5,4 | 39 | ПРИМЕЧАНИЕ 1, 6 |
| 19 | Гайки тяги заднего амортизатора | 53 | 5,4 | 39 | ПРИМЕЧАНИЕ 1, 6 |
| 20 | Контргайка заднего амортизатора | 44 | 4,5 | 32 | |
| 21 | Болт рычага кикстартера | 38 | 3,9 | 28 | ПРИМЕЧАНИЕ 5 |
| 22 | Крепежные болты топливного насоса | 11 | 1,1 | 8 | |

ПРИМЕЧАНИЯ:

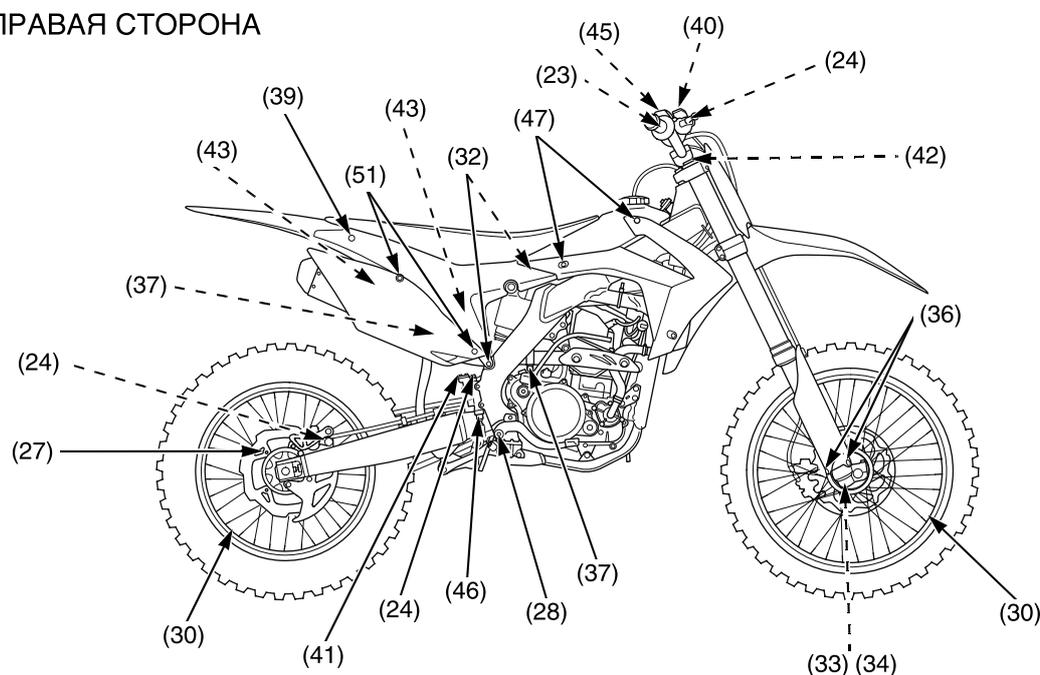
1. U-образная гайка.
2. Гайка UBS.
5. Зажимной болт: замените новым
6. Нанесите молибденовую смазку на резьбу и на поверхность фланца.

МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ

ЛЕВАЯ СТОРОНА



ПРАВАЯ СТОРОНА



РАМА

| № | Деталь | Момент затяжки | | | Примечания |
|----|--------------------------------------------------------|----------------|-------|--------|-----------------|
| | | N•m | kgf•m | lbf•ft | |
| 23 | Крепежные болты главного цилиндра переднего тормоза | 9,9 | 1,0 | 7,3 | |
| 24 | Болты хомута тормозного шланга | 34 | 3,5 | 25 | |
| 25 | Крепежные болты переднего тормозного суппорта | 30 | 3,1 | 22 | ПРИМЕЧАНИЕ 5 |
| 26 | Гайки переднего тормозного диска | 16 | 1,6 | 12 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 27 | Гайки заднего тормозного диска | 16 | 1,6 | 12 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 28 | Шарнирный болт педали заднего тормоза | 36 | 3,7 | 27 | ПРИМЕЧАНИЕ 5 |
| 29 | Спицы (передние) | 3,7 | 0,4 | 2,7 | |
| | (Задние) | 3,7 | 0,4 | 2,7 | |
| 30 | Замок обода колеса | 12 | 1,2 | 9 | |
| 31 | Направляющие ролики приводной цепи (верхний) | 12 | 1,2 | 9 | ПРИМЕЧАНИЕ 4, 5 |
| | (Нижняя) | 12 | 1,2 | 9 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 32 | Болты подрамника (верхние) | 32 | 3,3 | 24 | |
| | (Нижние) | 49 | 5,0 | 36 | |
| 33 | Центральный болт передней вилки | 69 | 7,0 | 51 | ПРИМЕЧАНИЕ 3 |
| 34 | Контргайка центрального болта передней вилки | 28 | 2,9 | 21 | |
| 35 | Болты кожуха тормозного диска | 13 | 1,3 | 10 | |
| 36 | Болты защитных панелей передней вилки | 7 | 0,7 | 5,2 | ПРИМЕЧАНИЕ 5 |
| 37 | Болты хомутов левого/правого глушителей | 20 | 2,0 | 15 | |
| 38 | Гайки ведомой звездочки | 32 | 3,3 | 24 | ПРИМЕЧАНИЕ 1 |
| 39 | Крепежные болты седла | 26 | 2,7 | 19 | |
| 40 | Болты крышки бачка переднего тормоза | 1,0 | 0,1 | 0,7 | |
| 41 | Болты крышки бачка заднего тормоза | 1,0 | 0,1 | 0,7 | |
| 42 | Винт сброса давления правой вилки | 1,3 | 0,1 | 1,0 | |
| 43 | Болт правого/левого глушителя (задний) | | | | |
| | В (задний) | 26 | 2,7 | 19 | |
| | Болт правого/левого глушителя А (передний) | 26 | 2,7 | 19 | |
| 44 | Крепежные болты амортизатора рулевого механизма | 20 | 2,0 | 15 | ПРИМЕЧАНИЕ 5 |
| 45 | Контргайки регулятора троса рукоятки Акселератора | 4,0 | 0,4 | 3,0 | |
| 46 | Контргайка штока толкателя заднего тормозного цилиндра | 5,9 | 0,6 | 4,4 | |
| 47 | Крепежные болты кожуха «В» (верхние) | 5,2 | 0,5 | 3,8 | |
| 48 | Болт/шайба левой защитной панели | 10 | 1,0 | 7 | |
| 49 | Болт для выпуска воздуха | 1,6 | 0,2 | 1,2 | |
| 50 | Винты брызговика | 1,5 | 0,2 | 1,1 | |
| 51 | Болты боковых крышек | 10 | 1,0 | 7 | |

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. U-образная гайка.
2. Гайка UBS.
3. Нанесите на резьбу скрепляющее вещество.
4. Болт SH.
5. Зажимной болт: замените новым

Если Вы решили пользоваться спиртово-бензиновой смесью (газоголь), убедитесь, что октановое число этого топлива не ниже рекомендованного компанией Honda.

Существует два вида спиртово-бензиновых смесей: этаноловые и метаноловые.

Не используйте газоголь с содержанием этанола более 10%.

Не используйте газоголь с содержанием метанола (метила), если он не содержит сорастворителей и ингибиторов коррозии.

Не используйте смеси с содержанием метанола более 5%, даже если они содержат сорастворители и ингибиторы коррозии.

Гарантия не покрывает неисправности в работе двигателя, возникшие в результате использования спиртосодержащих видов топлива. Компания Honda не одобряет использования топлива, содержащего метанол, поскольку данные о его пригодности еще до сих пор неполные.

Прежде чем приобрести топливо на незнакомой заправочной станции, узнайте, не содержит ли оно спирта. Если спирт содержится, узнайте вид спирта и его концентрацию в топливе. Если Вы заметили признаки нарушения работы двигателя при использовании бензина, который содержит или может содержать спирт, немедленно перейдите на бензин, который гарантированно не содержит спирта.

Удачные выступления в гонках большей частью зависят от знаний, накопленных во время предыдущих соревнований. Ведение журнала является наилучшим способом, чтобы упорядочить полученную информацию. В журнале соревнований Вы можете фиксировать информацию о регулировке подвески, настройке амортизатора рулевого механизма, переключении передач и выборе шин. Подробная информация, дополненная Вашими комментариями, будет полезной во время соревнований на подобных трассах или грунтах. Журнал поможет фиксировать, когда проводились предыдущие обслуживания и когда нужно проводить следующие. Также в журнале можно отмечать сделанные ремонты и записывать пробег компонентов двигателя и подвески в моточасах. Если Вы решите продать мотоцикл, точные записи в журнале о выполненном обслуживании могут стать решающим аргументом для потенциального покупателя, чтобы приобрести Ваш мотоцикл. Для записи важной информации по конкретным вопросам используйте ручки и карандаши разного цвета. Например, результаты соревнований записывайте черным цветом, регулировки амортизатора рулевого механизма — красным, регулировки подвески/шасси — синим, а выбор передачи — зеленым. Разные цвета помогут Вам быстро находить нужную информацию.

Записи о настройках и регулировках

Записывайте настройки и регулировки, оказавшиеся удачными в конкретных условиях, в частности:

- базовые условия трассы, высота над уровнем моря и температура воздуха;
 - регулировки подвески;
 - регулировки амортизатора рулевого механизма;
 - испытанные и выбранные настройки шасси;
 - переключение передач;
 - выбор шин;
 - давление воздуха в шинах. Записи о соревнованиях
 - занятые места;
 - идеи относительно улучшения результатов на будущих соревнованиях: как собственного выступления, так и показателей работы мотоцикла;
 - записи относительно стратегии. Записи об обслуживании
 - регулярные интервалы между обслуживаниями;
 - ремонтные работы;
 - пробег двигателя в моточасах;
 - пробег компонентов подвески в моточасах
- Учет времени В данном Руководстве содержится информация об интервалах между обслуживаниями, исходя из количества заездов или пройденных моточасов. Поскольку все заезды разные, планировать обслуживание мотоцикла наиболее эффективно на основе пройденных моточасов. Даже приблизительная оценка пройденных моточасов позволит правильно определять период, когда необходимо провести следующее обслуживание. Вы можете фиксировать время таким же способом, как это делают в авиации (но без электронного счетчика моточасов). Все моточасы разбиваются на часы и на десятые части часов (каждые 6 минут соответствуют десятой части часа).

Записи о гонке

В этом разделе журнала можно записывать следующую информацию:

- Занятые места в промежуточных заездах и в общем зачете.
- Идеи относительно улучшения результатов на будущих соревнованиях.
- Записи о вариантах выбора положения на старте или об особенностях преодоления определенных участков трассы, которые могут быть полезными во время следующих соревнований.
- Места на трассе, где Вы выбрали неправильную траекторию и где Вас легко обогнали.
- Записи об интересных стратегических решениях, выбранных соперниками или спортсменами на других соревнованиях. Записи об обслуживании В журнале соревнований также нужно фиксировать следующую информацию о регулярном обслуживании мотоцикла:
- даты и результаты осмотра цилиндра, поршня и колец;
- частоту очистки деталей от нагара с помощью специального масла;
- дату последнего обслуживания крепления амортизатора и подшипников шарнира маятника;
- замену моторного, трансмиссионного и амортизационного масла;
- замену цепи, звездочки, направляющей и ползуна цепи;
- замену охлаждающей жидкости и компонентов систем охлаждения;
- замену свечей зажигания, тормозных колодок и тросов привода. Также фиксируйте любой нетипичный износ компонентов, чтобы на следующих соревнованиях держать такие компоненты под контролем.

| Дата | Моточасы | Место проведения /Соревнование | Примечания (регулировка подвески, настройка амортизатора рулевого механизма, переключение передач, регулировка шасси, проведенное обслуживание, и т.д.) |
|------|----------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

СПИСОК ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

Данные детали и инструменты можно заказать у официального дилера Honda.

| Деталь | | Примечания |
|--------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------|
| Ведомая Звездочка | Стандартная | < >: Звенья приводной цепи 116 49 Зубцов алюминиевая. |
| | Нестандартная | 48 Зубцов, алюминиевая 50 Зубцов, алюминиевая |
| Приводная цепь Размер/звено | | D.I.D 520 dma4/120rb Rk520txz/120j |
| Нижнее Крепление Руля | Стандартное | Смещение 3 мм |
| | Нестандартное | Без смещения |

| Деталь | Примечания |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Пружина амортизатора | 52 Н/мм |
| Стандартная |  Без метки (заводская) |
| | or  Красная метка (магазинная) |
| Оptionная Мягкая | 50 Н/мм |
| |  Розовая метка |
| Жесткая | 54 Н/мм |
| |  Белая метка |

Стандартная пружина вилки и пружина амортизатора установленная на мотоцикле, когда она покидает завод не отмечены. Перед заменой пружины, не забудьте пометить их.

Во время соревнований Вам может понадобиться большое количество разных запасных частей, необходимых для ремонта мотоцикла. Вдобавок к гайкам и болтам, предлагаем следующий список:

Запасные части

- свечи зажигания
- воздушный фильтр (чистый и смазанный, герметически запечатанный в пластиковый пакет)
- цепь и соединительные звенья
- ползун направляющей приводной цепи
- направляющая приводной цепи
- направляющие ролики приводной цепи
- камеры (передняя и задняя)
- крылья
- подножки
- топливopровод и хомуты
- фильтр топливного насоса
- номерная пластина и боковые щитки
- руль
- рукоятки
- рычаги (тормозной и сцепления)
- крепление рычага сцепления
- трос сцепления
- дроссельная заслонка (в сборе)
- передаточный трос акселератора
- рычаг переключения передач
- педаль заднего тормоза
- спицы (передние и задние, с обеих сторон)
- звездочки (больше и меньше стандартных)
- разные типы гаек, болтов, шайб, винтов, шплинтов

Дополнительные запасные части

- топливный насос
- бачок переднего тормоза
- задний тормоз (в сборе)
- колеса и шины (передние и задние, в сборе)
- фрикционные и гладкие диски сцепления
- моторное и трансмиссионное масло
- седло
- детали системы зажигания
- патрубки радиатора
- кожухи радиатора (левый (L) и правый (R))
- тормозные шланги (переднего и заднего тормоза)

Общие инструменты

- насадки торцевые (размер 3/8 дюйма)
- отвертки: плоская и крестообразная № 1, 2, 3
- гаечный ключ, большой разводной
- ключи: гаечный и торцевой
- шестигранный ключ (ключ Аллена)
- ниппельный ключ
- динамометрический ключ (с метрической шкалой, с автоматической остановкой после достижения нужного момента)
- плоскогубцы: стандартные, острогубцы, разводные
- молоток, пластиковый
- технический шприц с регулируемым стопором
- манометр
- лопатки для снятия шин
- насос для шин или баллон с воздухом
- набор щупов
- штангенциркуль с нониусом (метрическая шкала)
- оборудование для проверки давления/герметичности гаечный ключ 15 мм

Специальные инструменты Honda

Любые специальные инструменты для мотоцикла можно приобрести у официального дилера Honda.

- стопорный натяжитель 070mg-0010100
- ключ для контргаек 070ma-men0100
- ниппельный ключ 07jma-mr60100
- ниппельный ключ 070ma-kz30100
- проводка аккумуляторной батареи 070mz-men0100
- адаптер проводки 070mz-krn0100

Вы можете приобрести инструмент для настройки системы PGM-FI [1], [2] и у официального дилера Honda.

[1] Модуль подключения Serial-USB 38880-N1C-770

[2] Диск с программным обеспечением 38772-NX7-000

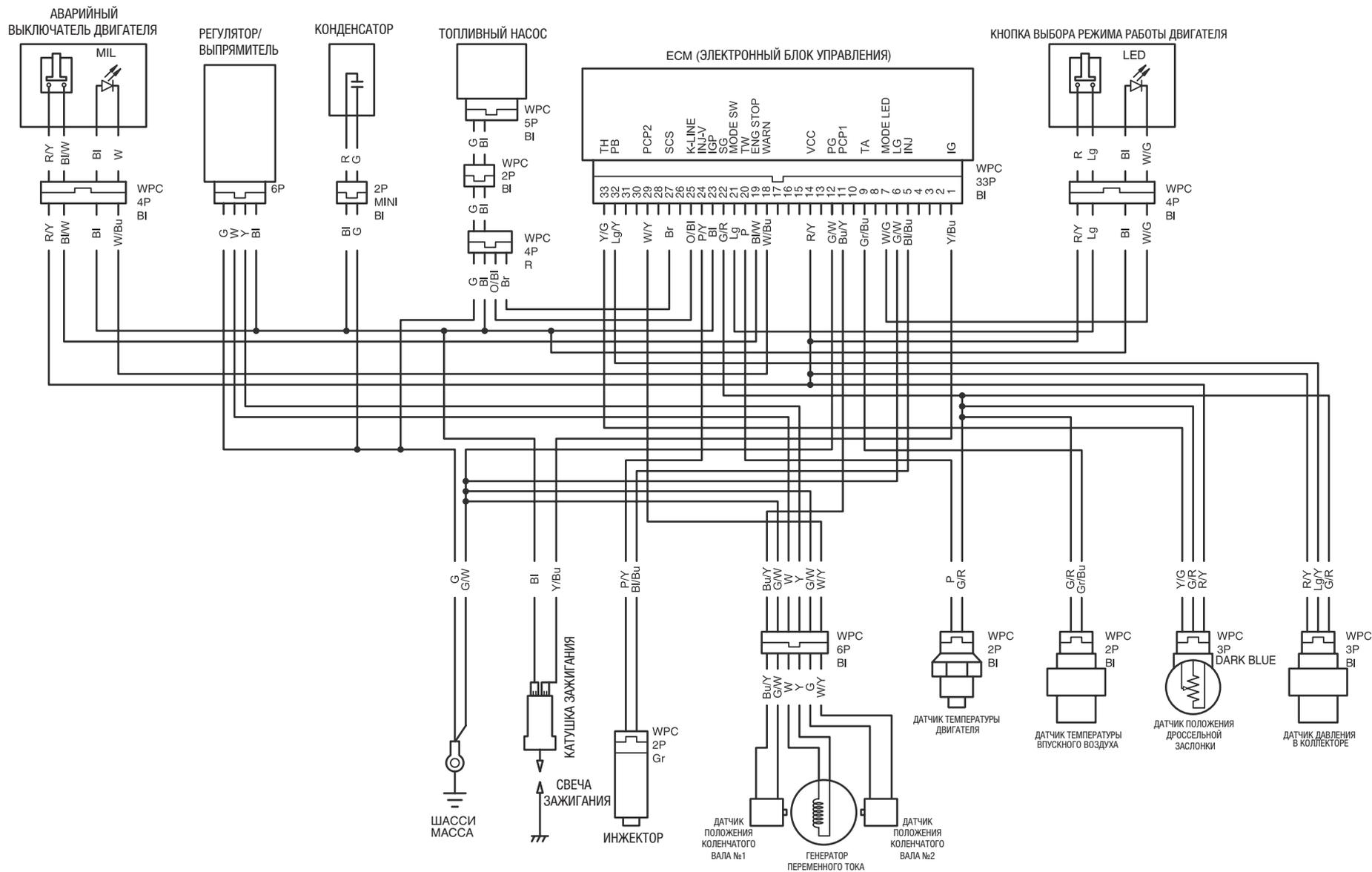
Химические вещества

- масло honda «для мотоциклов с 4-тактным двигателем» (моторное и трансмиссионное масло)
- трансмиссионное масло sae 80 или 90
- cushion oil ss-19 у
- тормозная жидкость dot 4
- смазка для приводной цепи
- масло honda для поролоновых воздушных фильтров
- диэлектрическая смазка honda
- герметик для рукояток
- герметик honda для резьбы
- смазка на основе дисульфида молибдена (с содержанием присадки дисульфида молибдена больше 3%)
- белая литиевая смазка honda
- универсальная консистентная смазка
- антикоррозионное масло
- смазка для тросов
- высококачественный антифриз на основе этиленгликолей с содержанием ингибиторов коррозии
- универсальная смазка на основе мочевины для использования при высоких температурах и в условиях повышенных нагрузок (например: excelite ep2 производства kyodo yushi (япония), shell stamina ep2 или ее аналог).

Другая продукция

- контрольная проволока плоскогубцев
- контрольная проволока
- проволока
- клейкая лента
- пластиковый материал для обертывания
- хомуты для патрубков
- переносная лампа
- изоляционная лента
- губка Scotch-Brite Honda Pad №7447 (бордового цвета)
- тефлоновая лента

СХЕМА ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ



| | E | IG |
|--------|-----|-----|
| ВЫКЛ. | | |
| НАЖАТ. | ○ | ○ |
| ЦВЕТ | В/В | Р/У |

| | E | IG |
|--------|-----|-----|
| ВЫКЛ. | | |
| НАЖАТ. | ○ | ○ |
| ЦВЕТ | В/В | Р/У |

| | | | |
|----|---------|----|------------|
| В | Черный | Вр | Коричневый |
| У | Желтый | О | Оранжевый |
| Вв | Синий | Лв | Голубой |
| Г | Зеленый | Лг | Салатовый |
| Р | Красный | Р | Розовый |
| В | Белый | Гр | Серый |

| | | |
|--|--|--|
| | | |
|--|--|--|

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

| | |
|----------------------------------|------|
| Аксессуары | 3 |
| Амортизатор руля, | |
| Регулировка | 151 |
| Рекомендации по регулировке..... | 152. |
| Проверка амортизатора руля | 128 |

Б

| | |
|------------------------------------|----|
| Безопасность, | |
| Несколько слов о безопасности | |
| Важная информация..... | 2 |
| Важные меры предосторожности | 2 |
| Таблички | 4 |
| Техническое обслуживание | 27 |
| Меры предосторожности | 20 |
| Бензин | 44 |

В

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Вилка, | |
| Регулировка передней подвески | 137 |
| Осмотр передней подвески | 91 |
| Рекомендованное масло | 95 |
| Воздушная заслонка, регулятор..... | 21, 65 |
| Воздушный фильтр | 60 |
| Воздушный фильтр | 60 |

Д

| | |
|-----------------------------------------------|-----|
| Давление воздуха в балансировочной камере ... | 141 |
| Давление воздуха в наружной камере | 140 |
| давление воздуха внутренней камеры | 139 |
| Давление воздуха, | |
| Балансировочная камера | 141 |

| | |
|-------------------------|-----|
| Передняя подвеска | 137 |
| Внутренняя камера | 139 |
| Наружная камера | 140 |
| Шины | 119 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| Двигатель, | |
| Не запускается | 161 |
| Заглох | 21 |
| Частота холостого хода | 65 |
| Нехватка мощности | 161 |
| Кнопка выбора режима | 136 |
| Идентификационный номер..... | 164 |
| Масло | 53 |
| Детонация | 44 |
| Пуск | 21 |
| Кнопка остановки | 22 |
| Остановка | 22 |
| Окружающая среда, охрана | 160 |

| | |
|------------------------------|-----|
| Детали, | 172 |
| Детонационные процессы | 44 |
| Детонация , двигатель | 44 |

| | |
|-----------------------|----|
| Дроссельная заслонка, | |
| Свободный ход..... | 63 |
| Осмотр | 64 |

Ж

| | |
|----------------------------|-----|
| Журнал соревнований | 170 |
| Журнал, соревнование | 170 |

З

| | |
|---------------------------------|----|
| Заглохший двигатель, пуск | 21 |
| Зазор, свеча зажигания | 71 |

| | |
|-----------------------------------------|-----|
| Замена камеры..... | 119 |
| Запасные части | 173 |
| Запуск, | |
| Двигатель | 21 |
| Поиск и устранение неисправностей | 161 |

И

| | |
|----------------------------------------------------------|---------|
| Идентификационный номер транспортного средства (VIN) 164 | |
| Идентификация, транспортное средство | 164 |
| Индивидуальные настройки | 156 |
| Индикатор режима | 14, 136 |
| Индикатор, | |
| Проверка соединений | 12 |
| Индекс неисправностей | 13 |
| Индикатор неисправности | 11 |
| Режим | 14, 136 |
| Инструкция по эксплуатации | 19 |
| Инструменты | 173 |

К

| | |
|------------------------|-----|
| Клапанный зазор | 72 |
| Колеса | 118 |
| Колодки, тормоза | 117 |

М

| | |
|------------------------------|-----|
| Масло, | |
| Двигатель | 53 |
| Вилка | 95 |
| Трансмиссия | 56 |
| Модификации | 3 |
| Мойка вашего мотоцикла | 133 |

| | |
|---------------------------------|----------|
| Мойка, уход за мотоциклом | 134 |
| Моменты затяжки, | |
| Двигатель | 166 |
| Рама..... | 167, 168 |
| Мотоэкипировка | 2 |

О

| | |
|-------------------------------------------|-----|
| Обкатка | 23 |
| Оборудование, | |
| Список деталей..... | 172 |
| Передаточное число | 154 |
| Обслуживания до и после соревнований..... | 34 |
| Общие сведения | 19. |
| Органы управления | 9 |
| Органы управления..... | 9 |
| Осмотр перед поездкой | 17 |
| Осмотр руля | 131 |
| Осмотр руля | 131 |
| Осмотр, перед поездкой | 17 |
| Остановка двигателя | 22 |
| Охлаждающая жидкость | 58 |

П

| | |
|-------------------------------|-----|
| Перед поездкой | 15 |
| Передаточное число | 154 |
| Подвеска, | |
| Передняя | 91 |
| Задняя | 92 |
| Поддержка, | |
| После соревнований | 36 |
| До и после соревнований | 34 |

| | |
|------------------------------------------|-----|
| Между тренировками и заездами | 34 |
| Расположение органов управления | 37 |
| Обслуживание во время соревнований | 30 |
| Важность технического обслуживания | 26 |
| Безопасность | 27 |
| Регламент | 28 |
| Подрамник | 42 |
| Поездка, | |
| Одежда | 2 |
| Общие сведения..... | 19 |
| Перед поездкой..... | 15 |
| Важная информация безопасности | 2 |
| Важные меры предосторожности 2 | |
| После проведения соревнований | 36 |
| Предварительная нагрузка пружины, | |
| задняя подвеска | 142 |
| Преднатяг, задняя подвеска | 142 |
| Приводная цепь | 121 |
| Приводная цепь | 121 |

Р

| | |
|--------------------------------------------|-----|
| Расположение органов управления | 10 |
| Регламент, техническое обслуживание | 28 |
| Регулировка задней подвески | 142 |
| Регулировка передней подвески | 137 |
| Регулировка подвески, | |
| По типу дорожных условий | 146 |
| Передняя | 137 |
| Рекомендации по настройке | 147 |
| Задняя | 142 |
| Регулировка рычага переднего тормоза | 114 |
| Регулировка степени отбоя, | |

| | |
|------------------------------------|--------|
| Передняя..... | 138 |
| Задняя | 143 |
| Амортизатор руля | 151 |
| Регулировка шасси | 153 |
| Регулировки, | |
| Амортизатор руля | 152 |
| Выбор шины, дорожные условия | 155 |
| Для соревнований | 135 |
| Индивидуальные настройки | 156 |
| Передаточное число | 154 |
| Подвеска, дорожные условия..... | 146 |
| Подвеска, задняя | 142 |
| Подвеска, передняя | 137 |
| Свободный ход | 63, 66 |
| Шасси | 153 |
| Рекомендации, | |
| Амортизатор руля | 152 |
| Регулировка подвески | 147 |
| Рекомендация, топливо | 44 |

С

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Свеча зажигания, | |
| Осмотр | 71 |
| Рекомендации | 150 |
| Свеча, искровой зазор | 71 |
| Седло | 38 |
| Серийные номера..... | 164 |
| Система сцепления, регулировка | 66 |
| Система цилиндров | 83 |
| Советы по настройке | 150 |
| Спиртосодержащее топливо | 169 |
| Схема подключения | 174 |

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Т

| | |
|--------------------------------------------|-----|
| Табличка, безопасность | 4 |
| Технические характеристики | 165 |
| Топливо | |
| Топливо | 44 |
| Топливопровод | 44 |
| Замена топливпровода | 45 |
| Топливный фильтр | 48 |
| Заправка топливом | 44 |
| Система | 44 |
| Вместимость бака | 44 |
| Тормоза, | |
| Уровень жидкости | 115 |
| Рычаг, регулировка переднего тормоза | 114 |
| Износ колодок | 117 |
| Высота педали | 114 |
| Трансмиссионное масло | 56 |
| Транспортировка | 158 |

У

| | |
|---------------------------------|-----|
| Устранение неисправностей | 161 |
| Уход за внешним видом | 133 |
| Уход, внешний вид | 133 |

Ф

| | |
|-----------------------|----|
| Фильтр, | |
| Воздушный | 60 |
| Топливный насос | 48 |
| Масляный | 54 |

Х

| | |
|----------------|-----|
| Хранение | 159 |
|----------------|-----|

Ч

| | |
|-----------------------------------------|----|
| Частота холостого хода, двигатель | 65 |
|-----------------------------------------|----|

Ш

| | |
|------------------------|-----|
| Шины, | |
| Давление воздуха | 119 |
| Выбор шин | 120 |

Э

| | |
|---------------------------|-----|
| Электрическая схема | 174 |
|---------------------------|-----|

| | | |
|--|--|--|
| | | |
|--|--|--|

Переведено и отпечатано по заказу ООО «Хонда Мотор РУС»,
в ООО «Автопарт», 127411, Москва, Дмитровское ш. 157

HONDA
The Power of Dreams