



CRF450RX/R



INSTRUKCJA OBSŁUGI I PODSTAW SERWISOWANIA

HONDA
CRF450RX/R

INSTRUKCJA OBSŁUGI I PODSTAW SERWISOWANIA

PL

WAŻNE UWAGI

TEN MOTOCYKL ZOSTAŁ ZAPROJEKTOWANY I WYPRODUKOWANY WYŁĄCZNIE DO WYŚCIGÓW ORAZ JEST SPRZEDAWANY W STANIE AKTUALNYM BEZ GWARANCJI. NIE JEST ZGODNY Z FEDERALNYMI PRZEPISAMI DOTYCZĄCYMI BEZPIECZEŃSTWA POJAZDÓW SILNIKOWYCH, A JEGO UŻYWANIE NA DROGACH PUBLICZNYCH I AUTOSTRADACH JEST NIELEGALNE.

PRAWA KRAJOWE ZABRANIAJĄ EKSPLOATACJI TEGO POJAZDU W WARUNKACH INNYCH NIŻ ZORGANIZOWANE WYŚCIGI LUB ZAWODY NA ZAMKNIĘTYM TORZE, POD NADZOREM UZNANEJ INSTYTUCJI LUB NA PODSTAWIE POZWOLENIA WYDANEGO PRZEZ LOKALNY URZĄD.

NAJPIERW NALEŻY USTALIĆ, CZY EKSPLOATACJA POJAZDU JEST ZGODNA Z PRAWEM.

TYLKO KIEROWCA, BEZ PASAŻERÓW.

Ten motocykl jest przeznaczony wyłącznie do użytku przez kierowcę.
Dopuszczalne obciążenie motocykla i konfiguracja siedzenia nie pozwalają na bezpieczne przewożenie pasażera.

DOKŁADNIE ZAPOZNAĆ SIĘ Z NINIEJSZĄ INSTRUKCJĄ.

Niniejsza instrukcja obsługi stanowi nieodłączną część wyposażenia motocykla i powinna być przekazana wraz z pojazdem w razie jego odsprzedaży.

Wszystkie informacje zawarte w niniejszej publikacji są oparte na najnowszych informacjach dostępnych w chwili zatwierdzenia do druku. Honda Motor Co., Ltd zastrzega sobie prawo do wprowadzania zmian w produkcie w dowolnym czasie, bez uprzedzenia i zobowiązań ze strony firmy.

Żadna część tej publikacji nie może być powielana bez pisemnego zezwolenia.

© Honda Motor Co., Ltd., 2019

Honda CRF450RX/CRF450R
INSTRUKCJA OBSŁUGI I PODSTAW SERWISOWANIA



Wstęp

Gratulujemy zakupu motocykla terenowego Honda CRF (CRF450RX)/motokrosowego (CRF450R) firmy Honda.

Posiadanie motocykla Honda oznacza przynależność do międzynarodowej rodziny użytkowników klientów ceniących firmę Honda za jakość każdego z jej produktów.

Honda CRF to motocykl wyścigowy o wysokich osiągnięciach, w którym wykorzystano najnowsze technologie z dziedziny wyścigów terenowych (CRF450RX)/sportów motokrosowych (CRF450R) i który jest przeznaczony do zorganizowanych wyścigów na zamkniętych torach, w których biorą udział wyłącznie doświadczeni motocykliści.

Należy pamiętać, że wyścigi terenowe (CRF450RX)/motokros (CRF450R) jest fizycznie wymagającym sportem, do którego uprawiania nie wystarcza tylko dobry motocykl. Aby osiągać dobre wyniki, kierowca musi dbać o doskonałe przygotowanie fizyczne i poziom umiejętności. Aby osiągnąć jak najlepsze rezultaty, należy intensywnie pracować nad swoją formą fizyczną i często trenować.

Przed rozpoczęciem jazdy należy dobrze poznać motocykl CRF i sposób jego działania. W celu ochrony inwestycji zaleca się utrzymywanie motocykla CRF w dobrym stanie technicznym. Okresowa obsługa techniczna jest oczywiście niezbędna. Równie ważne jest przestrzeganie zaleceń dotyczących okresu docierania oraz wykonywanie wszystkich kontroli okresowych oraz kontroli przed przystąpieniem do jazdy opisanych w niniejszej instrukcji obsługi.

Przed rozpoczęciem jazdy należy również zapoznać się z podręcznikiem obsługi. Zawiera ona dużo faktów, instrukcji, informacji dotyczących bezpieczeństwa i pomocnych wskazówek. Aby ułatwić używanie podręcznika, zawarto w nim spis treści, szczegółowy wykaz tematów na początku każdej sekcji oraz indeks umieszczony na końcu.

W tej instrukcji znajdują się informacje poprzedzone symbolem **UWAGA**. Informacje te mają na celu pomóc użytkownikowi uniknąć uszkodzenia pojazdu Honda lub własności osób trzecich, bądź zanieczyszczenia środowiska. Jeżeli użytkownik nie posiada odpowiednich kwalifikacji mechanicznych oraz odpowiednich narzędzi, powinien zlecać wykonanie procedur obsługowych i regulacyjnych, opisanych w niniejszym podręczniku, specjalistom z ASO Honda.

W przypadku jakichkolwiek pytań lub konieczności wykonania specjalnych czynności serwisowych lub naprawczych należy pamiętać, że specjaliści w ASO Honda bardzo dobrze znają motocykl CRF i dążą do pełnego zadowolenia klienta.

Przyjemnej jazdy!

- Poniższe kody znajdujące się w niniejszej instrukcji odnoszą się do odpowiednich krajów.
(CRF450RX)

ED	Sprzedaż bezpośrednia na terenie Europy
----	---

(CRF450R)

ED	Sprzedaż bezpośrednia na terenie Europy
U	Australia, Nowa Zelandia

- Przedstawione ilustracje i zdjęcia dotyczą modelu CRF450RX ED.
- Wygląd rzeczywistego pojazdu może odbiegać od przedstawionego w niniejszej instrukcji.

SKRÓT

W niniejszym podręczniku użyto następujących skrótów w celu określenia odpowiednich części lub układów.

Rozwinięcie skrótu	Pełne określenie
Czujnik CKP	Czujnik położenia wału korbowego
DLC	Złącze wymiany danych
DTC	Diagnostyczny kod usterki
ECM	Moduł sterujący silnika
Czujnik ECT	Czujnik temperatury płynu chłodzącego silnik
Czujnik GP	Czujnik włączonego biegu
Czujnik IAT	Czujnik temperatury powietrza dolotowego
Czujnik MAP	Czujnik ciśnienia bezwzględnego w kolektorze ssącym
MIL	Lampka wskaźnika usterki
PGM-FI	Programowany układ wtrysku paliwa
TDC	Górny martwy punkt
Czujnik TP	Czujnik położenia manetki gazu

Uwagi dotyczące bezpieczeństwa

Bezpieczeństwo użytkownika pojazdu oraz innych osób jest najważniejsze. Obsługa tego motocykla wiąże się z istotną odpowiedzialnością za bezpieczeństwo.

Aby pomóc kierowcy w podejmowaniu trafnych decyzji dotyczących bezpieczeństwa, niniejszy podręcznik zawiera rozdział poświęcony *Bezpieczeństwu motocykla*, jak również liczne Komunikaty dotyczące bezpieczeństwa, zawarte w różnych rozdziałach.

Komunikaty dotyczące bezpieczeństwa poprzedzone są znakiem ostrzegawczym  i jednym z trzech słów: **NIEBEZPIECZEŃSTWO**, **OSTRZEŻENIE** lub **PRZESTROGA**.

Słowa te oznaczają:

 **NIEBEZPIECZEŃSTWO**

Nieprzestrzeganie zaleceń grozi śmiercią lub poważnymi obrażeniami ciała.

 **OSTRZEŻENIE**

Nieprzestrzeganie zaleceń może grozić śmiercią lub poważnymi obrażeniami ciała.

 **PRZESTROGA**

Nieprzestrzeganie zaleceń może grozić odniesieniem obrażeń.

Nie sposób oczywiście przewidzieć wszystkich możliwych zagrożeń związanych z eksploatacją lub obsługą motocykla. Dlatego należy często samemu rozstrzygać, co jest niebezpieczne.

Spis treści

BEZPIECZNA JAZDA MOTOCYKLEM.....1	
Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa.....2	
Ważne środki ostrożności.....2	
Akcesoria i modyfikacje.....3	
Akcesoria i modyfikacje.....3	
Naklejki (typ ED).....4	
Naklejki dotyczące bezpieczeństwa (typ U).....8	

WSKAŹNIKI I ELEMENTY STERUJĄCE.....9	
Rozmieszczenie podzespołów obsługowych.....10	
MIL (lampka wskaźnika usterki).....11	
Schematy migania lampki MIL.....11	
Aktualny kod usterki DTC / zamrożony kod usterki DTC.....11	
Kontrola obwodów.....12	
Indeks kodów usterki DTC.....13	
Wskaźnik trybu silnika i asystenta startu i lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego.....14	
Wskaźnik trybu silnika.....14	
Wskaźnik asystenta startu.....14	
Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego.....14	

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY.....15	
Czy jesteś gotowy/a do jazdy?.....16	
Czy motocykl CRF jest gotowy do jazdy?.....17	
Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy.....17	

PODSTAWOWA INSTRUKCJA.....19	
OBSŁUGA.....19	
Środki ostrożności podczas jazdy.....20	
Boczna stopka (CRF450RX).....20	
Układ kontroli momentu obrotowego Honda.....20	
Uruchamianie i zatrzymywanie silnika.....21	
Dźwignia zimnego rozruchu.....21	
Przygotowanie.....21	
Procedura rozruchu.....21	
Wylączenie silnika.....22	
Parkowanie (CRF450RX).....23	
Zalecenia dotyczące okresu docierania.....24	

OBSŁUGA SERWISOWA POJAZDU.....25	
HONDA.....25	
<i>Przed rozpoczęciem prac serwisowych pojazdu Honda</i>	
Znaczenie przeglądów.....26	
Bezpieczeństwo związane z przeglądem.....27	
Ważne środki ostrożności.....27	
Przegląd Okresowy.....28	
Harmonogram przeglądów (CRF450RX).....29	
Harmonogram przeglądów (CRF450R).....30	
Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów.....31	
Obsługa techniczna przed i po zawodach.....35	
Obsługa techniczna między wyścigami (CRF450RX)/przejazdami (CRF450R) i treningami.....35	
Obsługa techniczna po zawodach.....36	
<i>Przygotowanie do obsługi</i>	
Rozmieszczenie podzespołów do obsługi.....37	
Siedzenie.....38	
Zbiornik paliwa (CRF450RX).....39	
Zbiornik paliwa (CRF450R).....41	
Rama pomocnicza.....43	

<i>Procedury serwisowe</i>	
Płynny i filtry	
Układ paliwowy (CRF450RX).....46	
Paliwo.....46	
Procedura tankowania.....46	
Kontrola przewodu paliwa.....46	
Odprowadzanie ciśnienia paliwa.....47	
Wymiana przewodu paliwowego.....47	
Wymiana filtra pompy paliwa.....50	
Zwiększanie ciśnienia paliwa.....55	
Układ paliwowy (CRF450R).....56	
Paliwo.....56	
Procedura tankowania.....56	
Kontrola przewodu paliwa.....56	
Odprowadzanie ciśnienia paliwa.....57	
Wymiana przewodu paliwowego.....57	
Wymiana filtra pompy paliwa.....60	
Zwiększanie ciśnienia paliwa.....65	
Olej silnikowy.....66	
Zalecenia dotyczące oleju.....66	
Sprawdzanie i uzupełnianie oleju.....67	
Wymiana oleju silnikowego i filtra oleju.....67	

Płyn chłodzący.....69	
Zalecenia dotyczące płynu chłodzącego.....69	
Sprawdzanie poziomu i uzupełnianie płynu chłodzącego.....69	
Kontrola układu chłodzenia.....70	
Wymiana płynu chłodzącego.....70	
Filtr powietrza.....71	
Czyszczenie.....71	
Odpowietrzenie skrzyni korbowej.....73	
Odpowietrzenie.....73	

Silnik	
Manetka gazu.....74	
Luz przepustnicy.....74	
Przegląd przepustnicy.....75	
Smarowanie linki przepustnicy.....75	
Prędkość obrotowa biegu jałowego.....76	
Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego.....76	
Układ sprzęgła.....77	
Luz dźwigni sprzęgła.....77	
Inne kontrole.....78	
Działanie sprzęgła.....78	
Smarowanie linki sprzęgła.....78	
Wymontowywanie tarcz/platek sprzęgła.....79	
Kontrola tarcz/platek/sprężyny sprzęgła.....80	
Montaż tarcz/platek sprzęgła.....80	
Świeca zapłonowa.....82	
Zalecenia dotyczące świec zapłonowych.....82	
Kontrola i wymiana świecy zapłonowej.....82	
Luzu zaworowe.....83	
Zdejmowanie pokrywy głowicy.....83	
Ustawienie w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania.....84	
Sprawdzenie luzu zaworowego.....85	
Wymontowywanie wałka rozrządu.....85	
Dobór podkładek regulacyjnych.....87	
Montaż wałka rozrządu.....88	
Montaż zatyczki otworu dostępu do wału korbowego.....90	
Montaż pokrywy głowicy.....91	
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy.....92	
Demontaż głowicy.....92	
Wymontowywanie cylindra.....94	
Wymontowanie tłoka.....94	
Wymontowanie pierścienia tłokowego.....94	

Kontrola tłoka/sworznia tłokowego/ pięścienia tłokowego.....	95	Rura wydechowa/tłumik.....	130	Badanie świecy zapłonowej.....	158
Montaż pięścienia tłokowego.....	95	Kontrola rury wydechowej/tłumika.....	130	Regulacja podwozia.....	159
Montaż tłoka.....	96	Wymontowywanie tłumika.....	130	Tył.....	159
Montaż cylindra.....	97	Montaż tłumika.....	131	Wysokość/kąt widelca.....	159
Montaż głowicy.....	98	Wymontowywanie rury wydechowej.....	133	Rozstaw osi.....	159
Podwozie		Montaż rury wydechowej.....	133	Przełożenia.....	160
Zawieszenie.....	101	Dodatkowe procedury przeglądowe.....	134	Dobór opon do warunków na torze.....	161
Kontrola przedniego zawieszenia.....	101	Kontrola łożyska głowki ramy.....	134	Regulacje preferencyjne.....	162
Wymontowywanie przedniego zawieszenia.....	102	Kontrola kierownicy.....	134	Położenia elementów sterujących.....	162
Zalecany olej amortyzatorowy.....	104	Linki sterujące.....	134	Położenie, szerokość i kształt kierownicy.....	162
Wymontowywanie rury zewnętrznej widelca.....	104	Nakrętki, śruby, mocowania.....	135	WSKAZÓWKI	165
Uzupełnianie oleju w widelcu.....	105	Instalacja elektryczna		Transport motocykla.....	166
Montaż przedniego zawieszenia.....	106	Akumulator.....	136	Przechowywanie pojazdu Honda.....	167
Demontaż amortyzatora widelca.....	109	Przechowywanie akumulatora.....	136	Przygotowanie do przechowywania.....	167
Wymiana oleju amortyzatora.....	111	Ładowanie akumulatora.....	137	Czynności po przejeździe.....	167
Montaż amortyzatora widelca.....	114	Dbałość o wygląd.....	138	Troska o środowisko naturalne.....	168
Tyłne zawieszenie.....	117	Zalecenia ogólne.....	138	Rozwiązywanie problemów.....	169
Hamulce.....	118	Mycie motocykla przy użyciu łagodnego detergentu.....	138	PRZEWIDYWANIE ZDARZEŃ ŁOSOWYCH	171
Regulacja dźwigni przedniego hamulca.....	118	Smarowanie po czyszczeniu.....	139	Przepadony bezpiecznik.....	172
Wysokość pedału tylnego hamulca.....	118	Konserwacja aluminiowej ramy.....	139	W przypadku niskiego poziomu naładowania (lub całkowitego rozładowania) akumulatora.....	173
Kontrola poziomu płynu.....	119	Konserwacja tytanowego zbiornika paliwa (CRF450R).....	139	INFORMACJE TECHNICZNE	175
Zużycie klocków hamulcowych.....	121	Konserwacja rury wydechowej i tłumika.....	139	Identyfikacja pojazdu.....	176
Inne kontrole.....	121	Czyszczenie siedzenia.....	139	Numer seryjny.....	176
Koła	122	REGULACJE PRZED WYŚCIGIEM	141	Dane techniczne.....	177
Obrożce i szprychy kół.....	122	Przebieg wyboru trybu pracy silnika.....	142	Momenty dokręcania.....	179
Osie i łożyska kół.....	122	Aktualny tryb.....	142	Nakrętki, śruby, mocowania.....	179
Opony i dętki.....	123	Wybór trybu.....	142	Paliwo zawierające alkohol.....	182
Ciśnienie powietrza.....	123	Układ kontroli momentu obrotowego Honda.....	143	Dziennik wyścigów.....	183
Kontrola.....	123	Aktualny tryb.....	143	Lista opcjonalnych części.....	185
Wymiana dętki.....	123	Wybór trybu.....	143	Części zamienne i osprzęt.....	186
Wymiana opon.....	124	Asystent startu HRC.....	144	Części zamienne.....	186
Boczna stopka (CRF450RX).....	125	Regulacja przedniego zawieszenia.....	145	Ogólne narzędzia.....	186
Łańcuch napędowy.....	126	Przednie zawieszenie ciśnienie powietrza.....	145	Narzędzia specjalne firmy Honda.....	186
Kontrola.....	126	Tłumienie przedniego zawieszenia.....	146	Produkty chemiczne.....	186
Ślizgacze łańcucha napędowego.....	126	Sprężyny widelca.....	146	Inne produkty.....	186
Rollki łańcucha napędowego.....	127	Regulacja poziomu oleju w widelcu.....	147	Schemat elektryczny.....	187
Regulacja.....	127	Regulacja tylnego zawieszenia.....	149	INDEX	188
Smarowanie.....	127	Napięcie wstępne tylnego zawieszenia.....	149	PRODUCENT, UPOWAŻNIONY PRZEDSTAWICIEL I IMPORTER NA RYNEK UE	191
Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF450RX).....	128	Tłumienie tylnego zawieszenia.....	150		
Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF450R).....	128	Zwis tylnego zawieszenia.....	152		
Więcej informacji na temat łańcucha napędowego (CRF450R).....	129	Regulacja zawieszenia pod kątem warunków na torze.....	154		
		Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia.....	155		
		Wskazówki dotyczące tuningu.....	158		

W niniejszym rozdziale przedstawiono najważniejsze informacje i zalecenia umożliwiające bezpieczne użytkowanie pojazdu CRF. Prosimy o poświęcenie kilku minut na zapoznanie się z tymi informacjami. Niniejszy rozdział zawiera także informacje o lokalizacji naklejek związanych z bezpieczeństwem na pojeździe CRF.

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa	2
Ważne środki ostrożności	2
Akcesoria i modyfikacje	3
Naklejki (typ ED)	4
Naklejki dotyczące bezpieczeństwa (typ U)	8

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa

Ważne środki ostrożności

Twój pojazd CRF może być eksploatowany przez wiele lat i dostarczyć wiele przyjemności, jeśli zadbasz o własne bezpieczeństwo i zrozumiesz problemy, jakie mogą wystąpić podczas jazdy wyścigowej.

Jako doświadczony kierowca zdajesz sobie sprawę, jak wiele możesz zrobić, aby zadbać o swoje bezpieczeństwo podczas jazdy. Poniżej podano kilka środków bezpieczeństwa, które uważamy najbardziej istotne.

Nie wolno przewozić pasażerów.

Twój pojazd CRF jest przeznaczony dla tylko jednej osoby. Przewożenie pasażera może doprowadzić do wypadku i spowodować obrażenia innych osób.

Noś odzież ochronną.

Niezależnie od tego, czy starasz się poprawić swoje umiejętności czy jeździsz w wyścigach, musisz zawsze zakładać zatwierdzony kask, gogle ochronne i odpowiednią odzież ochronną.

Poświęć trochę czasu na poznanie swojego pojazdu CRF.

Ponieważ każdy motocykl jest jedyny w swoim rodzaju, poświęć trochę czasu w celu zaznajomienia się z jego działaniem i reakcjami na Twoje komendy, zanim weźmiesz udział w wyścigu.

Poznaj swoje ograniczenia i naucz się je szanować.

Zawsze należy jeździć w granicach swoich możliwości, nie szybciej, niż na to pozwalają warunki zewnętrzne. Należy pamiętać, że alkohol, leki, choroby lub zmęczenie mogą znacząco zmniejszyć możliwość podejmowania właściwych decyzji i bezpieczeństwo jazdy.

Nie prowadzić po spożyciu alkoholu.

Nie wolno łączyć jazdy ze spożyciem alkoholu. Nawet mała ilość alkoholu może wydłużyć czas reakcji na zmieniające się warunki, przy czym czas ten wydłuża się proporcjonalnie do ilości spożytego alkoholu. Nie wolno więc ani użytkować pojazdu po spożyciu alkoholu, ani pozwalać na to innym.

Utrzymywać pojazd we właściwym stanie technicznym.

Prawidłowa obsługa techniczna pojazdu CRF ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa. Dla przykładu poluzowana śruba może doprowadzić do uszkodzenia, które może stać się przyczyną poważnych obrażeń ciała.

Akumulator litowo-jonowy.

W przypadku wyczucia nietypowego zapachu z akumulatora litowo-jonowego należy zaparkować pojazd CRF w bezpiecznym, niezamkniętym miejscu, z dala od łatwopalnych przedmiotów, a następnie wyłączyć silnik. Należy zlecić przegląd pojazdu CRF w ASO Honda.

Akcesoria i modyfikacje

Montaż akcesoriów innych producentów, wymontowywanie oryginalnego wyposażenia lub wprowadzanie dowolnych modyfikacji w pojeździe CRF, które mogłyby wpłynąć na jego budowę lub działanie, może w istotny sposób pogorszyć obsługę, stabilność i hamowanie pojazdem CRF, zmniejszając bezpieczeństwo jazdy.

OSTRZEŻENIE

Niewłaściwe akcesoria lub modyfikacje mogą doprowadzić do wypadku i spowodować poważne obrażenia ciała lub śmierć.

Należy przestrzegać wszystkich zaleceń, które dotyczą modyfikacji i akcesoriów, zamieszczonych w tej instrukcji obsługi.

Naklejki (typ ED)

Na następnych stronach podano znaczenie i umiejscowienie naklejek na pojeździe CRF. Niektóre z naklejek ostrzegają o potencjalnych zagrożeniach, które mogą spowodować poważne obrażenia ciała. Inne zawierają ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa. Należy zapoznać się z tymi informacjami i nie usuwać naklejek.

Jeżeli naklejka odklei się lub stanie się nieczytelna, należy w celu jej wymiany skontaktować się z ASO Honda.

Na każdej naklejce znajduje się określony symbol. Znaczenia symboli i naklejek są następujące.

	Należy dokładnie zapoznać się z instrukcjami zawartymi w instrukcji obsługi.
	Należy dokładnie zapoznać się z instrukcjami zawartymi w instrukcji serwisowej. Ze względów bezpieczeństwa pojazd CRF powinien być serwisowany w ASO Honda.
	ZAGROŻENIE (na CZERWONYM tle) Nieprzestrzeganie zaleceń grozi śmiercią lub poważnymi obrażeniami ciała.
	NIEBEZPIECZEŃSTWO (na POMARAŃCZOWYM tle) Nieprzestrzeganie zaleceń może grozić śmiercią lub poważnymi obrażeniami ciała.
	OSTRZEŻENIE (na ŻÓŁTYM tle) Nieprzestrzeganie zaleceń może grozić odniesieniem obrażeń.



NAKLEJKA PRZY KORKU CHŁODNICY ZAGROŻENIE

NIE OTWIERAĆ, GDY SILNIK JEST GORĄCY.

Rozgrzany płyn chłodzący może spowodować oparzenia.

Nadmiarowy zawór ciśnieniowy zaczyna otwierać się przy ciśnieniu 1,1 kgf·cm².



NAKLEJKA – TYLNY AMORTYZATOR GAZOWY

Nie wolno podgrzewać.



NAKLEJKA ŁAŃCUCHA NAPEŁDOWEGO

Należy pamiętać o regulacji i smarowaniu łańcucha.

Luz 35–45 mm



NAKLEJKA – UWAGA WAŻNE INFORMACJE

- Tylko kierowca. Zakaz przewożenia pasażerów.
- Niniejsza Honda CRF jest sprzedawana w obecnym stanie bez gwarancji, a całe ryzyko dotyczące jej jakości i osiągnięć ponosi kupujący.

PROSZĘ PRZECZYTAĆ INSTRUKCJĘ OBSŁUGI.

- Niniejszy pojazd został zaprojektowany i wyprodukowany wyłącznie na potrzeby wyścigów.
- Nie jest zgodny z federalnymi przepisami dotyczącymi pojazdów silnikowych, a jego używanie na publicznych drogach i autostradach jest nielegalne.
- Prawa stanowe zabraniają obsługi tego pojazdu w warunkach innych niż zorganizowane wyścigi lub konkurencje wyścigowe na zamkniętym torze, pod nadzorem uznanej instytucji lub na podstawie pozwolenia wydanego przez lokalny urząd.
- Najpierw należy ustalić, czy obsługa pojazdu jest zgodna z prawem.

(ciąg dalszy)

Naklejki (typ ED)



NAKLEJKA – NIEBEZPIECZEŃSTWO ZWIĄZANE Z AKUMULATOREM

- Nie wolno demontować, modyfikować ani lutować jednostki głównej ani zacisków akumulatora.
Nieprzestrzeganie tego zalecenia może być przyczyną nieszczelności, wytwarzania ciepła, wybuchu, pożaru lub utraty wzroku z powodu wycieków elektrolitu.
Jeśli elektrolit dostanie się do oczu, natychmiast przemyć oczy dużą ilością wody i zgłosić się do lekarza specjalisty (okulisty) tak szybko, jak to możliwe.
- Przechowywać produkt z dala od otwartego ognia i źródeł ciepła.
Nie wolno stawiać akumulatora w pobliżu źródeł otwartego ognia (zapalki, zapalniczki, papierosy, iskry ze styków lub iskry z automatów spawalniczych albo szlifierek).
Nieprzestrzeganie tego zalecenia może spowodować wytwarzanie ciepła, wybuch lub pożar.
- Należy uważnie przeczytać niniejszy podręcznik.
Nieprawidłowe używanie tego produktu może prowadzić do uszkodzenia pojazdu, wytwarzania ciepła, eksplozji, pożaru, utraty wzroku lub oparzeń.



NAKLEJKA DOTYCZĄCA PALIWA

- Tylko benzyna bezołowiowa.
ETANOL – maksymalnie 10% objętości.

NAKLEJKA DOTYCZĄCA
AKUMULATORA



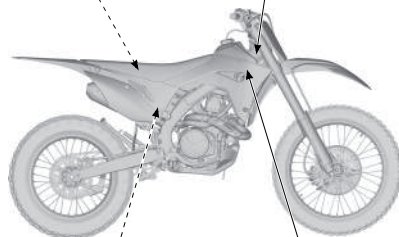
NAKLEJKA
DOTYCZĄCA
PALIWA



NAKLEJKA – UWAGA



NAKLEJKA ŁAŃCUCHA
NAPĘDOWEGO



NAKLEJKĄ – TYLNY
AMORTYZATOR



NAKLEJKA PRZY KORKU
CHŁODNICY

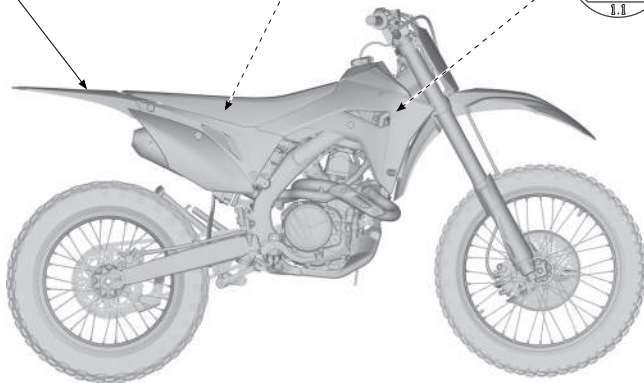


(ciąg dalszy)

Naklejki dotyczące bezpieczeństwa (typ U)

Należy ostrożnie przeczytać niniejsze naklejki i nie wolno ich zdejmować.

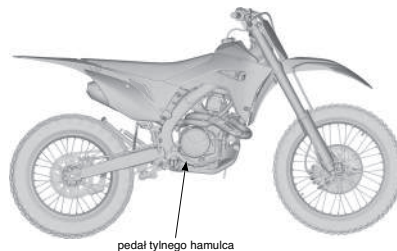
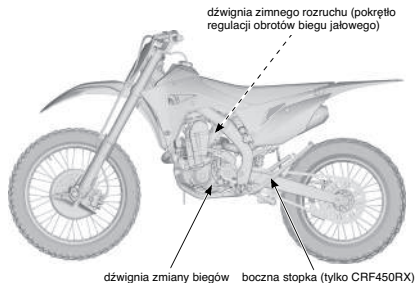
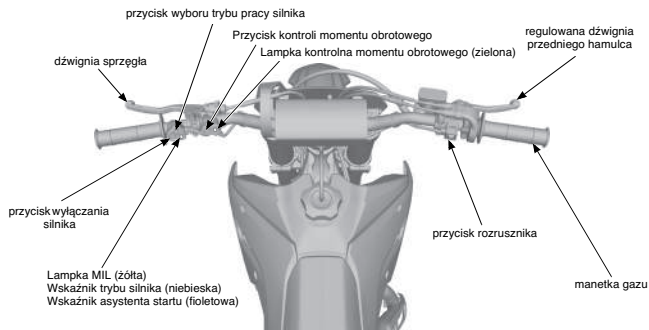
Jeżeli naklejka odklei się lub stanie się nieczytelna, należy w celu jej wymiany skontaktować się z ASO Honda.



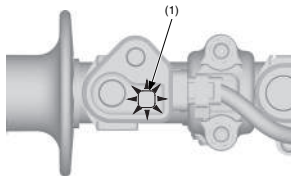
Należy uważnie przeczytać niniejszy rozdział przed rozpoczęciem jazdy. Zawiera on informacje na temat umiejscowienia podstawowych elementów sterujących w motocyklu CRF.

Rozmieszczenie podzespołów obsługowych	10
MIL (lampka wskaźnika usterki)	11
Schematy migania lampki MIL	11
Aktualny kod usterki DTC/zamrożony kod usterki DTC	11
Kontrola obwodów	12
Indeks kodów usterek DTC	13
Wskaźnik trybu silnika i asystenta startu i lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego	14
Wskaźnik trybu silnika	14
Asystenta startu	14
Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego	14

Rozmieszczenie podzespołów obsługowych



MIL (1) w motocyklu CRF informuje i ostrzega o ewentualnych problemach oraz zapewnia bezpieczniejszą i bardziej przyjemną jazdę. Należy często sprawdzać MIL.



(1) lampka MIL (żółta)

Po uruchomieniu silnika lampka MIL (żółta) pozostanie zapalona przez 2 sekundy, a następnie gaśnie. Jest to normalne.

Lampka MIL miga, gdy w układzie PGM-FI występuje nieprawidłowość.

Jeżeli lampka MIL zapali się w innym przypadku, należy zmniejszyć prędkość i po zatrzymaniu motocykla zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, który można nabyć w ASO Honda.

Jeżeli lampka MIL nie zapala się, kiedy powinna, należy dokonać sprawdzenia układu w ASO Honda.

Schematy migania lampki MIL

Lampka MIL będzie migać, sygnalizując odpowiedni kod błędu, jeżeli moduł ECM wykryje aktywny problem w pracy silnika przy prędkości obrotowej silnika mniejszej niż $4\,000\text{ min}^{-1}$ (obr./min). Lampka MIL będzie świecić nieprzerwanie również przy prędkości obrotowej silnika większej niż $4\,000\text{ min}^{-1}$ (obr./min).

Lampka MIL sygnalizuje problem dwoma rodzajami mignięć: długim i krótkim. Długie mignięcie trwa 1,2 sekundy, a krótkie mignięcie 0,4 sekundy.

Jedno długie mignięcie odpowiada 10 krótkim błyskom. Na przykład, gdy po jednym długim mignięciu następują dwa krótkie mignięcia, MIL sygnalizuje kod 12 (jedno długie mignięcie = 10 mignięć, plus dwa krótkie mignięcia).

Gdy w pamięci modułu ECM zapisany jest więcej niż jeden kod usterki DTC, lampka MIL będzie sygnalizowała je miganiem, zaczynając od najmniejszego numeru aż do największego numeru.

Aktualny kod usterki DTC/zamrożony kod usterki DTC

Kod usterki DTC jest sygnalizowany na dwa sposoby, zależnie od stanu usterki.

- Po uruchomieniu silnika lampka MIL pozostanie zapalona przez 2 sekundy, a następnie gaśnie. Jeśli moduł ECM wykryje kod usterki DTC, lampka MIL zacznie migać (wskażując numer kodu DTC przez odpowiednią liczbę mignięć w kolorze żółtym). Nawet gdy lampka MIL miga, można zmieniać tryby pracy silnika. Nie można jednak zmieniać trybu pracy silnika, gdy lampka sygnalizuje kod błędu DTC 1, 2 lub 8. Po wybraniu trybu silnika lampka MIL ponownie zaczyna migać, sygnalizując numer kodu DTC.
- W przypadku gdy moduł ECM nie wykryje aktywnego problemu, ale ma zapisany w pamięci wcześniejszy problem, lampka MIL nie zapali się. W przypadku potrzeby odczytania zapisanych w pamięci wcześniejszych problemów, należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda.

MIL (lampka wskaźnika usterki)

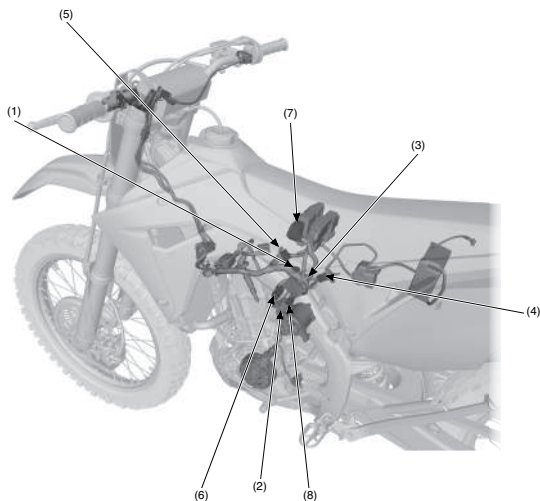
Kontrola obwodów

Należy zawsze wyczyścić obszar wokół modułu ECM oraz zabezpieczyć złącza przed brudem przed ich odłączeniem.

Awaryjne usterki układu PGM-FI są często związane z nieprawidłowym podłączeniem lub zaśnieżonymi stykami. Sprawdzić poniższe połączenia.

- (1) złącze czujnika MAP
- (2) złącze czujnika ECT
- (3) złącze czujnika TP
- (4) złącze czujnika IAT
- (5) złącze wtryskiwacza
- (6) złącze czujnika CKP
- (7) złącze modułu ECM
- (8) złącze czujnika GP

Należy pamiętać, że kontrola obwodów nie jest "lekarstwem na wszystkie problemy" związane z układem PGM-FI silnika.



Indeks kodów usterek DTC

Patrz *Schematy migania lampki MIL* na stronie 11.

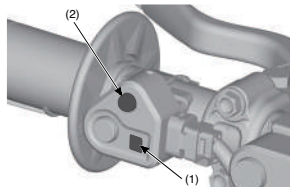
Mrugnięcia lampki MIL	Opis błędu	Symptom / funkcja awaryjna
1	Awaria obwodu czujnika MAP	Słabe osiągi (możliwość jazdy)
2	Problem z działaniem czujnika MAP	Słabe osiągi (możliwość jazdy)
7	Awaria obwodu czujnika ECT	Trudności z rozruchem silnika w niskiej temperaturze
8	Awaria obwodu czujnika TP	Brak lub słabe przyspieszenie
9	Awaria obwodu czujnika IAT	Silnik działa prawidłowo
12	Awaria obwodu wtryskiwacza	• Silnik się nie uruchamia • Wyłączenie wtryskiwacza, pompy paliwa i zapłonu
41	Awaria obwodu czujnika GP	Silnik działa prawidłowo

Czynność należy zlecić ASO Honda, chyba że użytkownik posiada odpowiednie narzędzia i umiejętności techniczne. Nie da się sprawdzić kodu wskazywanego przez 12 mignięć lampki MIL, ponieważ w takim przypadku nie ma możliwości włączenia silnika. Jeżeli silnik nie daje się uruchomić, sprawdzić wszystkie połączenia złącza i/lub skorzystać z oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda w celu rozwiązywania problemu opisanego symtorem PGM-FI.

Wskaźnik trybu silnika i asystenta startu i lampka kontrolna układu kontroli momentu

Wskaźnik trybu silnika

Wskaźnik trybu silnika (niebieski) (1) znajduje się pod przyciskiem wyboru trybu pracy silnika (2). Wskaźnik trybu silnika informuje o aktualnie wybranym trybie poprzez miganie numeru trybu po uruchomieniu silnika.



(1) wskaźnik trybu silnika (niebieski)
(2) przycisk wyboru trybu pracy silnika

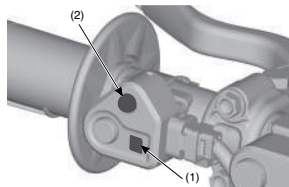
Wskaźnik trybu silnika pokazuje wybrany tryb pracy w przypadku użycia przycisku wyboru trybu pracy silnika (strona 142).

Jeżeli wskaźnik trybu silnika świeci przez cały czas lub jeżeli nie zapala się, kiedy powinien, należy dokonać sprawdzenia układu w ASO Honda.

Asystenta startu

Wskaźnik asystenta startu (fioletowy) (1) znajduje się pod przyciskiem wyboru trybu pracy silnika (2). Wskaźnik asystenta startu informuje o aktualnie wybranym poziomie poprzez miganie numeru poziomu, gdy asystent startu przechodzi w tryb gotowości.

Wskaźnik asystenta startu włącza się (kolor fioletowy), gdy system działa.



(1) wskaźnik asystenta startu (fioletowy)
(2) przycisk wyboru trybu pracy silnika

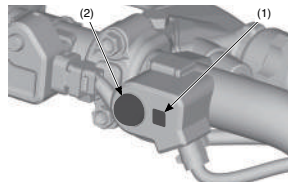
Jeżeli wskaźnik asystenta startu nie włącza się, kiedy powinien, należy sprawdzić układ w ASO Honda.

Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego

Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego (zielona) (1) znajduje się po prawej stronie przycisku kontroli momentu obrotowego (2) po lewej stronie kierownicy.

Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego (zielona) wskazuje obecnie wybrany tryb, sygnalizując trzykrotnie miganiem numer trybu w chwili uruchomienia silnika.

Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego (zielona) świeci się, gdy układ działa.



(1) Lampka kontrolna momentu obrotowego (zielona)
(2) Przycisk kontroli momentu obrotowego

Lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego sygnalizuje wybrany tryb w chwili używania przycisku kontroli momentu obrotowego (strona 143).

Jeśli lampka kontrolna układu kontroli momentu obrotowego nie świeci się, kiedy powinna, należy zlecić dealerowi sprawdzenie przyczyny.

Przed każdą jazdą należy upewnić się, że pojazd Honda oraz kierowca jest gotowy do jazdy. Aby ułatwić przygotowanie, w tym rozdziale omówiono sposób oceny przygotowania kierowcy do jazdy oraz elementy, które należy sprawdzić w motocyklu CRF.

Aby uzyskać informacje na temat zawieszenia i innych regulacji, zapoznać się z stroną 141.

Czy jesteś gotowy/a do jazdy?	16
Czy motocykl CRF jest gotowy do jazdy?.....	17
Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy.....	17

Czy jesteś gotowy/a do jazdy?

Przed rozpoczęciem jazdy Hondą CRF po raz pierwszy zalecamy zapoznanie się z treścią niniejszego podręcznika obsługi, zapoznanie się ze znaczeniem komunikatów bezpieczeństwa oraz obsługą elementów sterujących.

Przed każdą jazdą należy upewnić się, że motocykl CRF oraz kierowca są gotowi do jazdy.

Aby uzyskać informacje na temat zawieszenia i innych regulacji, zapoznać się z strona 141.

Niezależnie od tego, czy użytkownik przygotowuje się do treningu czy do wyścigu:

- zawsze musi być w dobrym stanie fizycznym i psychicznym;
- nigdy nie może być pod wpływem alkoholu ani narkotyków;
- zawsze musi założyć zatwierdzony kask, gogle ochronne i inne stosowne elementy odzieży ochronnej.

Choć absolutnie pewna ochrona nie jest możliwa, noszenie odpowiedniej odzieży może zmniejszyć ryzyko odniesienia obrażeń podczas jazdy lub stopień obrażeń w razie wypadku.

OSTRZEŻENIE

Nieueżywanie kasku zwiększa prawdopodobieństwo doznania poważnych obrażeń lub śmierci w razie wypadku.

Należy zawsze zakładać kask ochronny, okulary ochronne, nosić odzież ochronną i stosować inne środki ochrony osobistej podczas jazdy.

Udział w wyścigu może być dużym wyzwaniem dla motocyklisty, dlatego ważne jest, aby sprawdzić Hondę CRF i usunąć wszelkie problemy przed każdą jazdą. Sprawdzić następujące elementy (numery stron po prawej stronie):

⚠ OSTRZEŻENIE

Niewłaściwa obsługa techniczna motocykla lub nieuwzględnienie usterki przed rozpoczęciem jazdy może doprowadzić do wypadku, a w rezultacie do obrażeń ciała lub śmierci.

Przed każdą jazdą należy wykonać kontrolę i naprawić usterki.

Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy

Przed każdą jazdą sprawdzić następujące elementy:

• Poziom oleju silnikowego.....	67
• Stan przewodów paliwowych.....	46
• Poziom płynu chłodzącego.....	69
• Stan elastycznych przewodów układu chłodzenia.....	70
• Wartość cieplną świecy zapłonowej, rozległość osadów węgla i ewentualne poluzowanie zacisku przewodu świecy zapłonowej.....	82
• Stan i poziom zabrudzenia filtra powietrza.....	71
• Luz dźwigni sprzęgła.....	77
• Czystość spustu odpowietrzenia.....	73
• Stan łożyska głowki ramy i powiązanych części.....	134
• Działanie manetki gazu.....	75
• Opony pod kątem ewentualnych uszkodzeń i ciśnienie w oponach.....	123
• Poluzowanie szprych.....	122
• Blokady na obręczach pod kątem poluzowania.....	122
• Przednie i tylne zawieszenie pod kątem prawidłowości działania.....	101, 117
• Przedni i tylny hamulec, kontrola działania.....	118
• Łańcuch napędowy pod kątem prawidłowego naprężenia i smarowania.....	126, 127
• Ślizgacze i rolki łańcucha napędowego pod kątem zużycia i uszkodzeń.....	126, 127
• Rurę wydechową i tłumik pod kątem poluzowania.....	130

- Wszystkie możliwe części pod kątem poluzowania (takie jak śruby głowicy, śruby/nakrętki mocujące silnika, nakrętki osi, śruby/nakrętki wspornika kierownicy, śruby zaciskowe półki widelca, nakrętki blokujące regulatora łańcucha napędowego, złącza wiązek przewodów)..... 179 – 181
- Działanie lampki MIL..... 11

W tym rozdziale znajdują się podstawowe informacje dotyczące włączania i wyłączania silnika oraz wskazówki dotyczące docierania.

Środki ostrożności podczas jazdy	20
Boczna stopka (CRF450RX)	20
Układ kontroli momentu obrotowego Honda.....	20
Uruchamianie i zatrzymywanie silnika	21
Dźwignia zimnego rozruchu	21
Przygotowanie	21
Procedura rozruchu	21
Wyłączanie silnika	22
Parkowanie (CRF450RX).....	23
Zalecenia dotyczące okresu docierania	24

Środki ostrożności podczas jazdy

Przed pierwszą jazdą Hondą CRF należy zapoznać się z częścią *Ważne środki ostrożności* początek na stronie 2 oraz rozdziałem zatytułowanym *Przed rozpoczęciem jazdy*.

Dla własnego bezpieczeństwa należy unikać rozruchu i używania silnika w zamkniętych pomieszczeniach, jak np. garaż. Układ wydechowy motocykla CRF emituje trujący tlenek węgla, który może gromadzić się w zamkniętym pomieszczeniu i być przyczyną choroby lub śmierci.

⚠ OSTRZEŻENIE

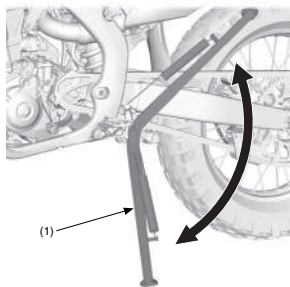
Pracujący silnik pojazdu w zamkniętych lub częściowo zamkniętych pomieszczeniach powoduje gwałtowne nagromadzenie trującego tlenku węgla.

Jest to bezbarwny i bezwonny gaz, którego wdychanie może szybko doprowadzić do utraty przytomności, a nawet śmierci.

Pojazd można uruchamiać wyłącznie w dobrze wentylowanych miejscach na zewnątrz.

Boczna stopka (tylko CRF450RX)

Boczna stopka (1) służy do podparcia Hondy CRF podczas parkowania (strona 23). W celu użycia opuścić stopkę boczną. Powoli przechylać motocykl CRF, dopóki nie oprze się na bocznej stopce. Skrócić kierownicę całkowicie w lewo. Przed rozpoczęciem jazdy należy podnieść stopkę boczną.



(1) stopka boczna

Układ kontroli momentu obrotowego Honda

Gdy układ kontroli momentu obrotowego HSTC (Honda Selectable Torque Control) wykryje utratę przyczepności tylnego koła podczas przyspieszania, ograniczy moment obrotowy przekazywany na tylne koło na podstawie wybranego poziomu kontroli momentu obrotowego.

Poślizg tylnego koła podczas przyspieszania jest ograniczony przy ustawieniu wyższego poziomu kontroli momentu obrotowego. Należy wybrać poziom odpowiedni do posiadanych umiejętności i warunków jazdy.

Kontrola momentu obrotowego nie działa podczas zwalniania i nie zapobiegnie poślizgowi tylnego koła spowodowanemu przez hamowanie silnikiem.

Nie zamykać nagle manetki gazu, zwłaszcza podczas jazdy po śliskich nawierzchniach.

Kontrola momentu obrotowego może nie skompensować trudnych warunków drogowych ani gwałtownych zmian położenia manetki gazu. Podczas używania manetki gazu zawsze należy uwzględnić warunki drogowe i pogodowe oraz posiadane umiejętności oraz swój stan.

Aby zapewnić prawidłową kontrolę momentu obrotowego, zawsze należy używać zalecanych opon i kół zębatych.

Zawsze przestrzegać opisanej poniżej metody prawidłowego rozruchu.

Możliwe jest uruchomienie Hondy CRF z włączonym biegiem poprzez pociągnięcie dźwigni sprzęgła przed naciśnięciem przycisku włączenia.

Dźwignia zimnego rozruchu

Dźwignia zimnego rozruchu ma dwie funkcje:

- Wyciągnięcie dźwigni zimnego rozruchu ułatwia pierwszy rozruch podczas uruchamiania w niskiej temperaturze.
- Wciśnięta dźwignia spełnia rolę śruby regulacyjnej prędkości obrotowej biegu jałowego. Patrz *Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego* na stronie 76.

Przygotowanie

Upewnij się, że skrzynia biegów jest ustawiona w położeniu neutralnym.

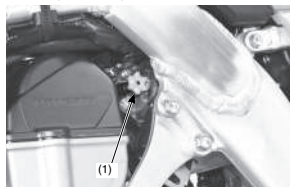
Procedura rozruchu

Zawsze przestrzegać opisanej poniżej metody prawidłowego rozruchu.

Sprawdzić poziom oleju silnikowego i płynu chłodzącego przed uruchomieniem silnika (strony 67, 69).

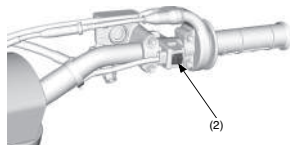
Rozruch zimnego silnika

1. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Jeśli temperatura otoczenia wynosi 10°C lub jest mniejsza, maksymalnie wyciągnąć dźwignię zimnego rozruchu (1).



(1) dźwignia zimnego rozruchu

3. Z zamkniętą manetką gazu. Pociągnąć dźwignię sprzęgła do końca, a następnie nacisnąć przycisk uruchamiania (2).



(2) przycisk rozrusznika

4. Po około jednej minucie od uruchomienia silnika wcisnąć do oporu dźwignię zimnego rozruchu w położenie WYŁĄCZENIA (OFF). Jeżeli prędkość obrotowa biegu jałowego jest niestabilna, nieznacznie otworzyć manetkę gazu.

Uruchamianie i zatrzymywanie silnika

Rozruch rozgrzanego silnika

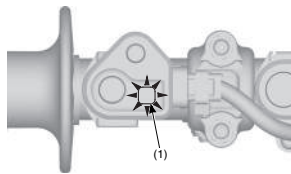
1. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Pociągnąć dźwignię sprzęgła, a następnie nacisnąć przycisk uruchamiania silnika. (Nie otwierać manetki gazu).

Uruchamianie silnika zalanego nadmierną ilością paliwa na skutek gwałtownych zmian stopnia otwarcia manetki gazu lub z innych powodów

1. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Przy całkowicie otwartej manetce gazu pociągnąć dźwignię sprzęgła i wcisnąć przycisk uruchamiania silnika na 5 sekund, aby odprowadzić nadmiar paliwa z silnika.
3. Pociągnąć dźwignię sprzęgła, a następnie nacisnąć przycisk uruchamiania silnika. (Nie otwierać manetki gazu).

Pełne otwieranie manetki gazu lub utrzymywanie wysokiej prędkości obrotowej biegu jałowego przez dłuższy niż 5 minut może spowodować przebarwienie rury wydechowej i tłumika.

Po uruchomieniu silnika lampka MIL (żółta) pozostanie zapalona przez 2 sekundy, a następnie gaśnie. Następnie wskaźnik trybu silnika (niebieski) wskazuje aktualny tryb silnika przez około 0,8 sekundy, a następnie gaśnie. Jeżeli lampka MIL / wskaźnik trybu silnika (1) nie zaświeci się, należy zlecić sprawdzenie układu w ASO Honda.

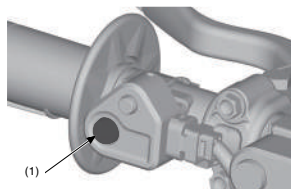


(1) lampka MIL (żółta) / wskaźnik trybu silnika (niebieski)

Wyłączanie silnika

Normalne wyłączanie silnika

1. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Nacisnąć i przytrzymać przycisk wyłączania silnika (1), aż silnik całkowicie się zatrzyma.



(1) przycisk wyłączania silnika

Awaryjne wyłączanie silnika

Aby wyłączyć silnik w sytuacji awaryjnej, należy użyć przycisku wyłączania silnika.

Opuścić stopkę boczną, aby podeprzeć Hondę CRF.
Na miejsce parkowania należy zawsze wybrać
płaskie podłoże.

Zalecenia dotyczące okresu docierania

Należy zapewnić niezawodność i parametry Hondy CRF, zwracając szczególną uwagę na sposób użytkowania pojazdu przez pierwszy dzień lub pierwsze 25 km.

W tym czasie należy unikać uruchamiania z całkowicie otwartą manetką gazu i gwałtownego przyspieszania.

Tę samą procedurę należy wykonać za każdym razem, gdy:

- wymieniono tłok;
- wymieniono pierścienie tłokowe;
- wymieniono cylinder;
- wymieniono wał korbowy lub łożyska wału korbowego.

Utrzymanie Hondy CRF w dobrym stanie ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia jej bezpieczeństwa. To również dobry sposób zapewnienia ochrony inwestycji, maksymalnych osiągnięć, ograniczenia awarii i zapewnienia sobie dobrych wrażeń z użytkowania.

Ten rozdział zawiera harmonogram przeglądów i wymaganych prac serwisowych oraz szczegółowe instrukcje wykonywania poszczególnych zadań konserwacyjnych umożliwiających utrzymanie pojazdu CRF w dobrym stanie. Można w nim znaleźć również ważne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, informacje na temat olejów oraz wskazówki umożliwiające utrzymanie dobrego wyglądu pojazdu Honda.

W tym motocyklu zastosowano system ECM; w rezultacie nie ma potrzeby rutynowej regulacji kąta wyprzedzenia zapłonu. Jeśli trzeba sprawdzić kąt wyprzedzenia zapłonu, należy skorzystać z oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda.

Być może będzie dostępny opcjonalny zestaw narzędzi. Sprawdzić w dziale części zamiennych ASO Honda.

Przed rozpoczęciem prac serwisowych pojazdu Honda

Znaczenie przeglądów	26
Bezpieczeństwo związane z przeglądem	27
Ważne środki ostrożności	27
Przegląd Okresowy	28
Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów	31
Obsługa techniczna przed i po zawodach	35
Obsługa techniczna między wyścigami (CRF450RX)/przejazdami (CRF450R) i treningami	35
Obsługa techniczna po zawodach	36

Przygotowanie do obsługi

Rozmieszczenie podzespołów do obsługi	37
Siedzenie	38
Zbiornik paliwa (CRF450RX)	39
Zbiornik paliwa (CRF450R)	41
Rama pomocnicza	43

Procedury serwisowe

Płynny i filtry

Układ paliwowy (CRF450RX)	46
Układ paliwowy (CRF450R)	56
Olej silnikowy	66
Płyn chłodzący	69
Filtr powietrza	71
Odpowietrzenie skrzyni korbowej	73

Silnik

Manetka gazu	74
Prędkość obrotowa biegu jałowego	76
Układ sprzęgła	77
Świeca zapłonowa	82
Luzy zaworowe	83
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy	92

Podwozie

Zawieszenie	101
Kontrola przedniego zawieszenia	101
Wymontowywanie przedniego zawieszenia	102
Zalecany olej amortyzatorowy	104
Wymontowywanie nury zewnętrznej widelca	104
Uzupełnianie oleju w widelcu	105
Montaż przedniego zawieszenia	106
Demontaż amortyzatora widelca	109
Wymiana oleju amortyzatora	111
Montaż amortyzatora widelca	114
Tylne zawieszenie	117
Hamulce	118
Koła	122
Opony i dętki	123
Boczna stopka (CRF450RX)	125
Łańcuch napędowy	126
Rura wydechowa/tłumik	130
Dodatkowe procedury przeglądowe	134

Instalacja elektryczna

Akumulator	136
Dbłość o wygląd	138

Znaczenie przeglądów

Utrzymanie Hondy CRF w dobrym stanie ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia jej bezpieczeństwa. To również dobry sposób zapewnienia wysokich osiągnięć podczas każdego wyścigu (CRF450RX) / przejazdu (CRF450R). Staranne wykonywanie kontroli przed jazdą oraz dobra obsługa są szczególnie ważne ze względu przeznaczenie pojazdu CRF do jazdy w terenie.

Użytkownik powinien pamiętać, że ponosi odpowiedzialność za prawidłową obsługę techniczną. Należy przeprowadzić kontrolę pojazdu CRF przed każdą jazdą oraz postępować zgodnie z Harmonogramem przeglądów zawartym w tym rozdziale.



OSTRZEŻENIE

Niewłaściwa obsługa techniczna motocykla lub nieusunięcie usterki przed rozpoczęciem jazdy może doprowadzić do wypadku, a w rezultacie do obrażeń ciała lub śmierci.

Należy zawsze stosować się do zaleceń dotyczących przeglądów i czynności obsługowych oraz ich terminów podanych w tej instrukcji obsługi.

Ten rozdział zawiera instrukcje dotyczące sposobu wykonania niektórych ważnych czynności konserwacyjnych.

Poniżej podano najważniejsze ostrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa. Nie można jednak przewidzieć wszystkich potencjalnych zagrożeń związanych z obsługą pojazdu. Dlatego należy przede wszystkim samemu osądzić, czy daną czynność warto wykonywać własnoręcznie.

OSTRZEŻENIE

Nieprzestrzeganie instrukcji obsługi serwisowej oraz niestosowanie odpowiednich środków bezpieczeństwa może spowodować odniesienie poważnych obrażeń lub śmierć.

Należy zawsze przestrzegać procedur i instrukcji bezpieczeństwa podanych w niniejszej instrukcji obsługi.

Ważne środki ostrożności

- Przed rozpoczęciem jakichkolwiek czynności konserwacyjnych lub naprawczych sprawdzić, czy silnik jest wyłączony. Pozwoli to wyeliminować różne potencjalne zagrożenia:

Zatrucie tlenkiem węgla ze spalin silnikowych. Należy zapewnić odpowiednią wentylację podczas pracy silnika.

Oparzenia od gorących części motocykla. Należy poczekać na ostygnięcie silnika i układu wydechowego przed dotknięciem.

Obrażenia spowodowane ruchomymi częściami. Nie uruchamiać silnika, jeśli nie zalecono tego w instrukcji.

- Przed przystąpieniem do pracy należy przeczytać instrukcje i upewnić się, że dysponuje się odpowiednimi narzędziami i umiejętnościami do ich przeprowadzenia.
- Aby nie dopuścić do przewrócenia się motocykla, należy go zaparkować na twardym, płaskim podłożu, korzystając ze stopki bocznej (CRF450RX), opcjonalnej podstawki roboczej lub obsługowej.
- Aby zmniejszyć ryzyko pożaru lub wybuchu, należy zachować ostrożność podczas pracy z benzyną. Do czyszczenia części należy używać niepalnego (o wysokim punkcie zapłonu) rozpuszczalnika, takiego jak nafta oczyszczona, ale nie benzyna. Nie zbliżać zapalonych papierosów, iskier i otwartego ognia do części mających kontakt z paliwem.

Przegląd Okresowy

Aby zapewnić bezpieczeństwo i niezawodność Hondy CRF, należy przeprowadzać regularne przeglądy i obsługę serwisową, zgodnie z Harmonogramem przeglądów, który przedstawiono poniżej.

W Harmonogramie przeglądów znajdują się czynności, które można przeprowadzić, mając podstawowe umiejętności i narzędzia. Procedury dla tych elementów są zawarte w niniejszym podręczniku.

Harmonogram przeglądów zawiera również czynności, które są bardziej obszerne i mogą wymagać specjalnego szkolenia, narzędzi i wyposażenia.

Z tego względu zalecamy, aby zlecić wykonanie tych zadań ASO Honda, chyba że użytkownik przeszedł zaawansowane szkolenie mechaniczne i posiada wymagane narzędzia. Procedury w ramach czynności przeglądowych w harmonogramie są wyszczególnione w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda, dostępnym do nabycia.

Okresy między przeglądami w harmonogramie przeglądów są wyrażone w ilości wyścigów (CRF450RX)/przejazdów (CRF450R) i godzin jazdy. Aby uniknąć przeoczenia wymaganego przeglądu należy opracować wygodny sposób rejestrowania liczby wyścigów (CRF450RX)/przejazdów (CRF450R) i/lub godzin jazdy.

Jeśli użytkownik nie czuje się na siłach wykonać określonej procedury, należy pamiętać, że ASO Honda posiada bardzo dobrą znajomość pojazdu CRF i jest odpowiednio przygotowany do jego obsługi i konserwacji. Jeśli użytkownik chce sam wykonać obsługę serwisową, powinien używać tylko oryginalnych części Honda lub ich odpowiedników w celu naprawy lub wymiany, aby zapewnić najwyższą jakość i niezawodność.

Zalecane jest przeprowadzenie *kontroli przed jazdą* (strona 17) przy okazji każdego zaplanowanego okresu przeglądowego.

Podsumowanie uwag i procedur harmonogramu przeglądów:

Notatki:

1. (CRF450RX)
Wyczyścić po każdym przejeździe w przypadku dużego zapylenia.
(CRF450R)
Wyczyścić po każdym wyścigu w przypadku dużego zapylenia.
2. Wymieniać co 2 lata. Wymiana wymaga odpowiednich umiejętności.
3. Wymienić po pierwszej jeździe docierającej.
4. Sprawdzić po pierwszej jeździe docierającej.
5. W przypadku wymiany tarcz i płytek sprzęgła należy również wymienić olej silnikowy.
6. Wymieniać co roku.

Procedury konserwacji:

I : sprawdzić i oczyścić, wyregulować, nasmarować lub w razie potrzeby wymienić

C: wyczyścić

A: wyregulować

L: nasmarować

R: wymienić

Harmonogram przeglądów (CRF450RX)

Zalecane jest przeprowadzenie *Kontroli przed jazdą* (strona 17) przy okazji każdego zaplanowanego okresu przeglądowego.

I: Sprawdzić i wyczyścić, wyregulować, nasmarować lub wymienić w razie potrzeby. C: Oczyszczyć. R: Wymienić. A: Wyregulować. L: Nasmarować.

ELEMENTY	CZĘSTOTLIWOŚĆ	CRF450RX UWAGA	Każdy wyścig lub około 3,5 godziny	Co 2 wyścigów lub około 7,5 godziny	Co 4 wyścigów lub około 15,0 godziny	Co 6 wyścigów lub około 22,5 godziny	Co 8 wyścigów lub około 30,0 godziny	Strona odn.
PRZEWÓD PALIWOWY		(UWAGA 6)	I				R	46
FILTR W POMPIE PALIWA		(UWAGA 6)					R	50 – 54
DZIAŁANIE PRZEPUSTNICY			I					75
FILTR POWIETRZA		(UWAGA 1)	C					71, 72
ODPOWIETRZNIK SKRZYNI KORBOWEJ			I					73
ŚWIECA ZAPŁONOWA			I					82
LUZ ZAWOROWY/UKŁAD DEKOMPRESATORA		(UWAGA 4)			I			83 – 91
OLEJ SILNIKOWY		(UWAGA 3) (UWAGA 5)	I		R			67
FILTR OLEJU SILNIKOWEGO		(UWAGA 3)			R			67, 68
PRĘDKOŚĆ OBROTOWA BIEGU JAŁOWEGO			I					76
TŁOKI I PIERŚCIEŃ TŁOKOWE					R			94 – 96
SWORZEŃ TŁOKOWY					R			94 – 96
PLYN CHŁODZĄCY		(UWAGA 2)	I					69, 70
UKŁAD CHŁODZENIA			I					70
ŁAŃCUCH NAPIĘDOWY			I, L	R				126
ŚLIZGACZ ŁAŃCUCHA NAPIĘDOWEGO			I					126
ROLKA ŁAŃCUCHA NAPIĘDOWEGO			I					127
ZĘBATKA ŁAŃCUCHOWA			I					128
NAPIĘDZANE KOŁO ZĘBATE			I					128
PLYN HAMULCOWY		(UWAGA 2)	I					119, 120
ZUŻYCIE KŁÓCÓW HAMULCOWYCH			I					121
UKŁAD HAMULCOWY			I					118
UKŁAD SPRZĘGŁA		(UWAGA 5)	I					77 – 81
LINKI STERUJĄCE			I, L					134
RURA WYDECHOWA/TŁUMIK								130 – 133
ZAWIESZENIE			I					101, 117
WAHACZŁĄCZNIK AMORTYZATORA				L				34, 117
OLEJ WIDELCA		(UWAGA 3)				R		104, 105, 109 – 117
NAKRĘTKI, ŚRUBY, MOCOWANIA			I					135, 179 – 181
KOŁA OPONY			I					122 – 124
ŁOŻYSKA GŁÓWKI RAMY						I		134
BOCZNA STOPKA			I					125

*ZALECAMY KONSERWACJĘ TYCH ELEMENTÓW NA PODSTAWIE INFORMACJI ZAWARTYCH W PODRĘCZNIKU WARSZTATOWYM FIRMY HONDA.

Niniejszy harmonogram opracowano z uwzględnieniem przeciętnych warunków jazdy. Maszyny poddawane intensywnej eksploatacji wymagają częstszej obsługi technicznej.

UWAGA: 1. Wyczyścić po każdym przejeździe w przypadku dużego zapylenia.

2. Wymienić co 2 lata. Wymiana wymaga odpowiednich umiejętności.

3. Wymienić po pierwszej jeździe docierającej.

4. Sprawdzić po pierwszej jeździe docierającej.

5. W przypadku wymiany tarcz i płytek sprzęgła należy również wymienić olej silnikowy.

6. Wymienić co roku.

Harmonogram przeglądów (CRF450R)

Zalecane jest przeprowadzenie *Kontroli przed jazdą* (strona 17) przy okazji każdego zaplanowanego okresu przeglądowego.

I: Sprawdzić i wyczyścić, wyregulować, nasmarować lub wymienić w razie potrzeby. C: Oczyszczyć. R: Wymienić. A: Wyregulować. L: Nasmarować.

ELEMENTY	CZĘSTOTLIWOŚĆ	CRF450R UWAGA	Po każdym wyscigu lub około 2,5 godziny	Co 3 wyscigi lub około 7,5 godziny	Co 6 wyscigów lub około 15,0 godziny	Co 9 wyscigów lub około 22,5 godziny	Co 12 wyscigów lub około 30,0 godziny	Strona odn.
PRZEWÓD PALIWOWY		(UWAGA 6)	I				R	56
FILTR W POMPIE PALIWA		(UWAGA 6)					R	60 – 64
DZIAŁANIE PRZEPUSTNICY			I					75
FILTR POWIETRZA		(UWAGA 1)		C				71, 72
ODPOWIEDZNIK SKRZYNI KORBOWEJ			I					73
ŚWIECA ZAPŁONOWA			I					82
ŁUŻ ZAWOROWY/UKŁAD DEKOMPRESATORA		(UWAGA 4)			I			83 – 91
OLEJ SILNIKOWY		(UWAGA 3) (UWAGA 5)	I		R			67
FILTR OLEJU SILNIKOWEGO		(UWAGA 3)			R			67, 68
PRĘDKOŚĆ OBROTOWA BIEGU JAŁOWEGO			I					76
TŁOKI I PIERSCIENIE TŁOKOWE					R			94 – 96
SWORZEN TŁOKOWY					R			94 – 96
PLYN CHŁODZĄCY		(UWAGA 2)	I					69, 70
UKŁAD CHŁODZENIA			I					70
ŁAŃCUCH NAPEĐOWY			I, L	R				126
ŚLIZGACZ ŁAŃCUCHA NAPEĐOWEGO			I					126
ROLKA ŁAŃCUCHA NAPEĐOWEGO			I					127
ZĘBATKA ŁAŃCUCHOWA			I					128
NAPEĐZANE KOŁO ZĘBATE			I					128
PLYN HAMULCOWY		(UWAGA 2)	I					119, 120
ZUŻYCIE KŁOCKÓW HAMULCOWYCH			I					121
UKŁAD HAMULCOWY			I					118
UKŁAD SPRZĘGLA		(UWAGA 5)	I					77 – 81
LINKI STERUJĄCE			I, L					134
RURA WYDECHOWA/TŁUMIK			I					130 – 133
ZAWIESZENIE			I					101, 117
WAHACZ / ŁĄCZNIK AMORTYZATORA				L				34, 117
OLEJ WIDELCA		(UWAGA 3)				R		104, 105, 109 – 117
NAKRETKI, ŚRUBY, MOCOWANIA			I					135, 179 – 181
KOŁA OPONY			I					122 – 124
ŁOŻYSKA GŁÓWKI RAMY						I		134

*ZALECAMY KONSERWACJĘ TYCH ELEMENTÓW NA PODSTAWIE INFORMACJI ZAWARTYCH W PODRĘCZNIKU WARSZTATOWYM FIRMY HONDA.

Niniejszy harmonogram opracowano z uwzględnieniem przeciętnych warunków jazdy. Maszyny poddawane intensywnej eksploatacji wymagają częstszej obsługi technicznej.

UWAGA: 1. Wyczyścić po każdym przejeździe w przypadku dużego zapylenia.

2. Wymienić co 2 lata. Wymiana wymaga odpowiednich umiejętności.

3. Wymienić po pierwszej jeździe docierającej.

4. Sprawdzić po pierwszej jeździe docierającej.

5. W przypadku wymiany tarcz i płytek sprzęgła należy również wymienić olej silnikowy.

6. Wymienić co roku.

Obsługę techniczną należy przeprowadzać na twardym, płaskim podłożu, korzystając ze stopki bocznej (CRF450RX), z opcjonalnej podstawki roboczej lub odpowiedniego wspornika.

Podczas dokręcania śrub, nakrętek lub wkrętów należy zaczynać od elementów o większej średnicy lub od wewnętrznych mocowań oraz dokręcać je krzyżowo podanym momentem dokręcania.

Do obsługi technicznej pojazdu CRF należy używać wyłącznie oryginalnych części zamiennych marki Honda lub odpowiedników.

W przypadku demontażu należy oczyścić części niepalnym (o wysokim punkcie zapłonu) rozpuszczalnikiem (takim jak nafta oczyszczona). Nasmarować wszystkie powierzchnie ślizgowe, O-ringi i uszczelki przed zamontowaniem. Nasmarować części, pokrywając lub napełniając je smarem, o ile jest to zalecane.

Po każdym demontażu silnika podczas ponownego montażu należy zawsze zakładać nowe uszczelki, O-ringi, zawleczki, zaciski sworznia tłokowego, pierścienie sprężynujące zabezpieczające itp. Po zamontowaniu sprawdzić wszystkie części pod kątem prawidłowego zamontowania i działania.

Wszystkie elementy kontroli poprzedzającej jazdę

Patrz *Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy* na stronie 17.

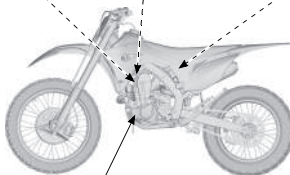
Nasadka świecy zapłonowej

Zamontować mały plastikowy ściąg przewodów wokół nasadki świecy zapłonowej, aby zminimalizować możliwość jej poluzowania lub przedostawania się wody.



Świeca zapłonowa

Niektóre świece bezopornikowe mogą powodować problemy z zapłonem. Należy zapoznać się z zaleceniami w pozostałych częściach tego podręcznika, aby uzyskać informacje na temat odpowiednich rodzajów świec i mieć pewność, że nadają się one do charakteru eksploatacji. Wymieniać okresowo zgodnie z zaleceniami w Harmonogramie przeglądów (strony 29, 30).



Olaj silnikowy i filtr oleju

Należy często spuszczać i wymieniać olej silnikowy, aby zapewnić długi okres eksploatacji tłoka, cylindra, wału korbowego, skrzyni biegów i sprzęgła.

Aby zapewnić najdłuższy okres eksploatacji, należy również często wymieniać filtr oleju silnikowego. Częste wymiany zapewnią również stałość osiągnięć w zakresie mocy, czasu reakcji, prędkości zmiany przełożeń i pracy sprzęgła (strona 67).

Filtr powietrza

Należy regularnie czyścić i smarować olejem filtr powietrza, ponieważ ilość powietrza, która przez niego przechodzi, ma bardzo duży wpływ na osiągi maszyny. Pogorszenie stanu filtra powietrza i wynikające z niego wnikanie brudu do układu może doprowadzić do spadku wydajności i trwałości silnika. Należy sprawdzać dokładnie filtr powietrza przy okazji każdego przeglądu pod kątem drobnych pęknięć lub rozwarstwienia połączeń. Należy przechowywać zapasowy filtr powietrza pokryty olejem i gotowy do montażu w szczególnie zaklejonej torebce z tworzywa sztucznego. Jazda w warunkach dużego zapylenia może wymagać serwisowania filtra powietrza lub wymienienia go pomiędzy wyścigami (CRF450RX) / przejazdami (CRF450R). Należy uważać, aby nie pokryć filtra powietrza zbyt dużą ilością oleju. Mimo że dokładne pokrycie filtra powietrza olejem jest ważne, zastosowanie zbyt dużej ilości oleju spowoduje zbyt intensywną pracę silnika, zauważalną zwłaszcza na biegu jałowym i przy niskich obrotach min^{-1} (obr./min). Należy postępować zgodnie z instrukcjami obsługi technicznej w rozdziale zatytułowanym Obsługa techniczna. Należy stosować olej do filtrów powietrza Honda Foam lub odpowiednik. Proszę pamiętać o nasmarowaniu kołnierza filtra powietrza w miejscu styku z obudową filtra powietrza. Bardzo przydatny w tym przypadku jest biały smar litowy firmy Honda lub odpowiednik, ponieważ umożliwia zidentyfikowanie brudu, który przenika przez ten obszar uszczelnienia (strona 71).

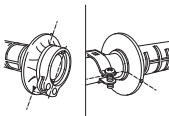
Należy stosować oryginalne filtry powietrza firmy Honda lub odpowiedniki przeznaczone do danego modelu pojazdu. Stosowanie nieprawidłowego filtra powietrza firmy Honda lub zamiennika o zbyt niskiej jakości może doprowadzić do przedwczesnego zużycia silnika lub problemów z osiągnięciem.

Manetki

W przypadku wymiany manetek należy zawsze stosować środek Hand Grip Cement lub odpowiednik. Należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, aby uzyskać informacje na temat montażu.

Manetka gazu/manetka kierownicy

Prawa manetka gazu: Ustawić w jednej linii oznaczenie na manetce gazu i oznaczenie na rurze przepustnicy.
Lewa manetka kierownicy: Ustawić w jednej linii oznaczenie na lewej manetce kierownicy z oznaczeniem lakierowym na kierownicy.



Dla zwiększenia bezpieczeństwa, można manetki do kierownicy i rury przepustnicy za pomocą przewodów zabezpieczających, aby uniemożliwić ich poluzowanie. Umieścić skręcone końcówki przewodów z dala od dłoni i upewnić się, że końcówki przewodów są dobrze wcisnięte w gumę manetki, aby nie zahaczały o rękawicę.



Olej w widelcu/wydaźności

Regularnie wymontowywać, czyścić i sprawdzać widelec oraz wymieniać w nim olej. Zanieczyszczenia wywołane przez drobne cząsteczki metalu powstałe na skutek normalnej pracy widelca oraz na skutek standardowego rozkładu oleju powodują obniżenie osiągnięć zawieszenia. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym Honda. Należy stosować wyłącznie olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00 lub odpowiednik, który zawiera odpowiednie dodatki, aby zapewnić maksymalne osiągi przedniego zawieszenia pojazdu CRF.

Uszczelki

Należy zawsze używać nowych uszczelek podczas montażu podzespołów.

Głowica/cylinder

Należy użyć małej ilości smaru na kolki ustalające głowicy i cylindra, aby nie dopuścić do korozji na skutek różnych potencjałów stykających się materiałów metalowych. Granice tolerancji są dość mocno zawężone, a więc ważne jest, aby kolki były absolutnie czyste (strony 92, 94).

Przewód paliwowy

Patrz *Kontrola przewodu paliwa* na stronach 46 i 56. Sprawdzić, czy przewód paliwowy nie jest zużyty, uszkodzony lub nieszczelny. Wymienić przewód paliwowy co roku.

Bezpiecznik

Przed rozpoczęciem poszukiwania źródeł problemów z instalacją elektryczną należy sprawdzić bezpiecznik.

Akumulator

Przycisk włączający wykorzystuje prąd z akumulatora. Ograniczone użytkowanie również przyczynia się do rozładowania akumulatora. W przypadku niezbyt częstej jazdy zalecamy częste ładowanie akumulatora (patrz *Ładowanie akumulatora* na stronie 137). Jeśli użytkownik nie zamierza jeździć Hondą CRF przez co najmniej 2 tygodnie, zalecamy wyjąć akumulator – lub przynajmniej odłączyć przewody akumulatora (najpierw przewód ujemny).

Złącza elektryczne

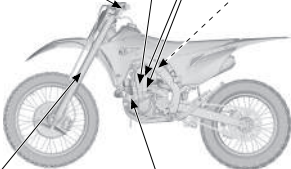
Oczyszczyć złącza elektryczne i owinać je taśmą elektryczną, aby zmniejszyć możliwość niepożądanego rozłączenia, zwarcia na skutek wilgoci lub korozji.

Rama

Z uwagi na fakt, że Honda CRF to pojazd o wysokich osiągnięciach, w ogólnym programie obsługi technicznej podczas zawodów należy uwzględnić również ramę. Należy okresowo, dokładnie sprawdzać stan ramy pod kątem ewentualnych pęknięć i innego rodzaju uszkodzeń. Ma to duże uzasadnienie, uwzględniając wysiłkowy charakter maszyny.

Śruby i nakrętki mocujące silnika

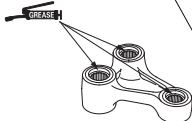
Upewnić się, że śruby i nakrętki mocujące silnika są dokręcone odpowiednim momentem.



Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów

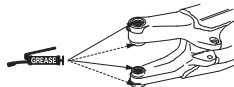
Smarowanie łącznika zawieszenia

Wymontować, wyczyścić, sprawdzić i nasmarować wszystkie łożyska trzpienia łącznika zawieszenia smarem z dwusiarczku molibdenu (zawierającym więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) po każdej 7,5 godziny jazdy, aby zachować prawidłowe osiągi zawieszenia i zminimalizować zużycie podspółów.



Smarowanie przegubu wahacza

Wyczyścić, sprawdzić i nasmarować trzpienie wahacza i łącznika zawieszenia smarem z dwusiarczku molibdenu (zawierającym więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu). Upewnić się, że wszystkie uszczelki przeciwywlewy są w dobrym stanie.



Wahacz

Nie wolno podejmować prób spawania lub innych form naprawy uszkodzonego wahacza. Spawanie osłabia strukturę wahacza.

Podnóżki

Zużyty podnóżek można naprawić, szlifując rowki między zębami pilnikiem trójkątnym. Należy pamiętać, że zbyt mocne naostrzenie podnóżków może doprowadzić do szybszego zużycia podeszwy buta. Należy ostrzyć wyłącznie końcówki zębów. Głębsze szlifowanie rowków osłabi konstrukcję podnóżków. Należy się upewnić, że podnóżki swobodnie się obracają i że zawieszki mocujące swornice obrotowe są w dobrym stanie.



Wymiana płynu hamulcowego

Patrz *Zużycie klocków hamulcowych* na stronie 121.

Kontrola zacisku hamulcowego. Sprawdzić, czy przednie i tylne zaciski hamulcowe poruszają się swobodnie na sworzniu zacisku i sworzniach wspornika zacisku. Sprawdzić okresowo grubość klocków i wymienić je w przypadku osiągnięcia minimalnej grubości. Jeżeli hamulce tracą swoją skuteczność w przypadku rozgrzania, należy sprawdzić, czy nie uległy zeskoleniu lub uszkodzeniu i w razie potrzeby wymienić je.

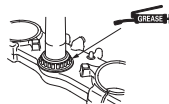
Wymiana płynu hamulcowego: Należy zapoznać się z oficjalną instrukcją serwisową firmy Honda, aby uzyskać informacje na temat wymiany płynu hamulcowego. Wymienić płyn w układzie hamulcowym co 2 lata. Wymienić płyn częściej w przypadku bardziej intensywnej eksploatacji. Gwałtowne hamowanie rozgrzewa płyn hamulcowy i może prowadzić do jego przyspieszonego zużycia. Każdy rodzaj jazdy, który wymaga częstego korzystania z hamulców, taki jak jazda w gęstym lesie, może skrócić okres eksploatacji płynu hamulcowego.

Element sterujący przepustnicą

Wymontować element sterujący przepustnicą co kilka jazd, dokładnie obejrzeć linkę pod kątem zagięć lub innych uszkodzeń, które mogą w jakikolwiek sposób ograniczać sterowanie przepustnicą. Skrócić kierownicę od ogranicznika, aby upewnić się, że linka nie kolduje z nadnymi elementami. Upewnić się, przepustnica jest w pełni sprawna po zakończeniu czynności serwisowych i przeglądowych.

Łożyska główki ramy

Okresowo czyścić, sprawdzać i smarować łożyska główki ramy, zwłaszcza w przypadku częstych jazd w warunkach dużej wilgotności, dużej ilości błota lub dużego zapylenia. Stosować smar uniwersalny na bazie karbamidu przeznaczony do wysokich temperatur i wysokiego ciśnienia (przykład: EXCELITE EP2 wyprodukowany przez KYODO YUSHI, Japonia lub odpowiednik).



Sprężyny

Należy często sprawdzać napięcie sprężyn pomiędzy kilkoma pierwszymi jazdami.

W miarę wzajemnego dopasowywania sprężyn, nakrętek sprężyn i punktów stykowych w obrębie może wystąpić konieczność ponownego dopasowywania sprężyn. Gdy minie ten pierwszy okres wzajemnego dopasowywania, sprężyny powinny trwale utrzymywać napięcie. Tym nie mniej należy się upewnić, że program obsługi technicznej podczas wysięgów (CRF450RX) przejazdów (CRF450R) obejmuje regularne kontrole napięcia sprężyn i ogólnego stanu koła (strona 122).

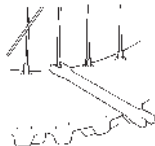
Nakrętki, śruby, itp.

Nalozenie kleju do gwintów na najważniejsze połączenia mocujące zapewnia dodatkową gwarancję i pewność. Odkręcić nakrętki, oczyścić gwinty śrub i nakrętek, zastosować klej do gwintów Honda Thread Lock lub odpowiednik i dokręcić wymagającym momentem (strony 179 - 181).

Obsługa techniczna między wyścigami (CRF450RX)/przejazdami (CRF450R) i treningami

Po zakończeniu treningu lub pomiędzy wyścigami (CRF450RX)/przejazdami (CRF450R) możliwe jest przeprowadzenie dodatkowych kontroli i regulacji.

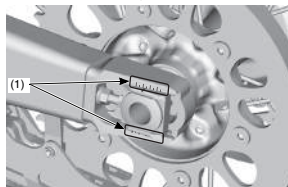
- Wyczyścić brud nagromadzony pod błotnikami i na kołach, elementach zawieszania, manetkach, elementach sterujących i podnóżkach. Dobrym rozwiązaniem jest sztywna, nylonowa szczotka.
- Sprawdzić ciśnienie w oponach.
- Sprawdzić napięcie szprych i upewnić się, że blokady na obręczach zapewniają bezpieczne mocowanie.



- Upewnić się, że śruby i nakrętki koła zębatego są bezpiecznie zamocowane.
- Oczyszczyć boki łańcucha napędowego sztywną, nylonową szczotką do czyszczenia elementów. Nasmarować łańcuch i wyregulować go w razie potrzeby.

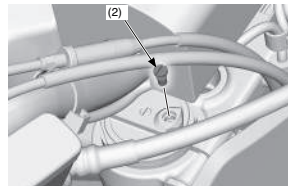
Nie wykonywać czynności obsługi technicznej przy włączonym silniku. Może to doprowadzić do obrażeń palców lub dłoni.

- Po zakończeniu regulacji sprawdzić, czy znaczniki regulatora łańcucha (1) znajdują się w tym samym położeniu po obu stronach. Zagwarantuje to prawidłowe ustawienie tylnego koła i zapewni maksymalne osiągi tylnego hamulca tarczowego. Utrzymanie prawidłowego ustawienia koła zapewni również dłuższą eksploatację klocków hamulcowych.



(1) znaczniki regulatora łańcucha

- Zawiesić przednie koło nad podłożem i za pomocą śrub odpowietrzenia (2) odprowadzić ciśnienie nagromadzone w widelcu. To ciśnienie jest spowodowane przez zwykłą pracę widelca podczas jazdy.



(2) śruby odpowietrzenia

Obsługa techniczna po zawodach

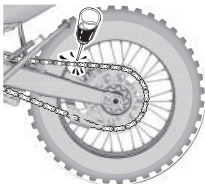
Przestrzeganie ciągłego programu obsługi technicznej ma duże znaczenie dla zapewnienia jednakowych osiągnięć pojazdu CRF. Zakończenie zawodów to dobra pora na rozpoczęcie kolejnego cyklu obsługi technicznej.

Smarowanie po wyścigu (CRF450RX)/ przejeździe (CRF450R)

Nanozyć cienką warstwę oleju antykorozyjnego na zębatkę łańcuchową i wszelkie stalowe elementy podwozia lub silnika w miejscach, w których doszło do przetarcia powłoki lakierniczej. Pozwoli to zapobiec korozji odsłoniętych elementów metalowych. Nanozyć grubszą warstwę oleju antykorozyjnego, jeżeli wyścig odbywał się w warunkach dużej wilgotności lub zabłoconia. Należy unikać natryskiwania olejem miejsc w okolicach klocków lub tarczy hamulcowych.

Należy zachować ostrożność, aby uniknąć zakleszczenia palców między łańcuchem i kołem zębatym.

Wymontować łańcuch napędowy, wyczyścić i nasmarować go (strony 127 - 129). Przed ponownym nasmarowaniem upewnić się, że łańcuch został wytarzony do czysta i jest suchy.



Rutynowe czyszczenie

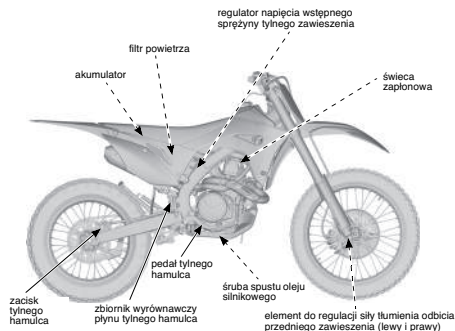
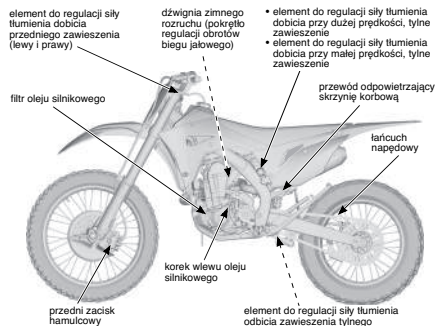
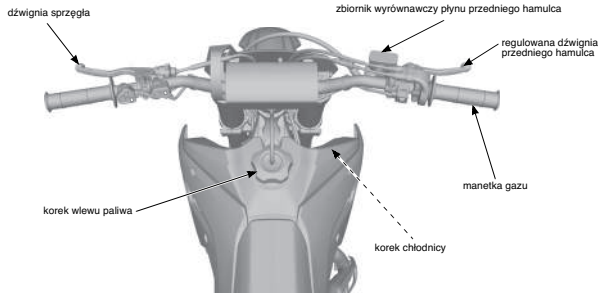
Jeśli Twoja Honda CRF jest jedynie nieznacznie zabrudzona, najlepiej wyczyścić ją ręcznie za pomocą sztywnej szczotki nylonowej i czystych szmat.

Należy zachować ostrożność, aby uniknąć zakleszczenia palców między łańcuchem i kołem zębatym.

W aptekach, sklepach spożywczych i narzędziowych można kupić różne rodzaje tanich szczotek do czyszczenia. Niektóre z tych szczotek są niezwykle użyteczne podczas usuwania brudu z wielu ciasnych zagłębień elementów metalowych Twojej Hondy CRF. Należy unikać używania twardych szczotek ścierających podczas czyszczenia elementów z tworzywa sztucznego lub z gumy.

Jeżeli Honda CRF była narażona na oddziaływanie powietrza morskiego lub słonej wody, należy ją jak najszybciej spłukać po zakończeniu przejazdu, wysuszyć i nałożyć środek smarujący w aerozolu na wszystkie elementy metalowe.

W przypadku decyzji o umyciu Hondy CRF lub użyciu środków czyszczących należy się zapoznać z *Dbalosc o wyglad* (strona 138).

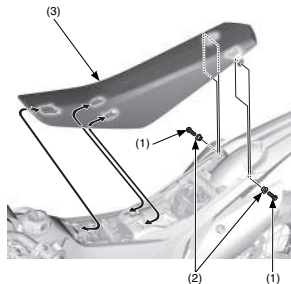


Siedzenie

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Wymontowywanie

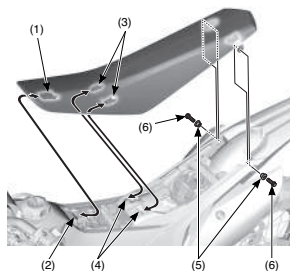
1. Wykręcić śruby mocujące siedzenie (1) i wymontować tuleje (2).
2. Wymontować fotel (3), przesuwając go do tyłu.



(1) śruby mocujące siedzenie
(2) tuleje
(3) siedzenie

Montaż

1. Zamontować siedzenie, ustawiając w jednej linii przedni styk siedzenia (1) z otworem (2) zbiornika paliwa i środkowe styki siedzenia (3) z otworami podstawy wspornika siedzenia (4).
2. Zamontować i dokręcić tuleje (5) i śruby mocujące siedzenia (6) wymagany momentem:
26 N·m (2,7 kgf·m)



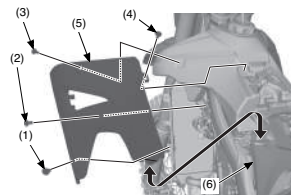
(1) przedni styk siedzenia
(2) otwór
(3) styki środkowe siedzenia
(4) otwory podstawy wspornika siedzenia
(5) tuleje
(6) śruby mocujące siedzenie

Patrz Ważne środki ostrożności na stronie 27.

Wymontowywanie

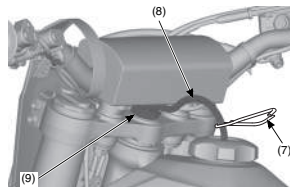
1. Wymontować siedzenie (strona 38).
2. Wykręcić śrubę (1) osłony A, śrubę (2) osłony B, śrubę (3) osłony C i śrubę (4) osłony D.
3. Przesunąć osłonę (5) do góry, aby oddzielić ją od pokrywy układu oczyszczania powietrza (6), a następnie wymontować osłonę.

Prawą i lewą osłonę można zdjąć w ten sam sposób.



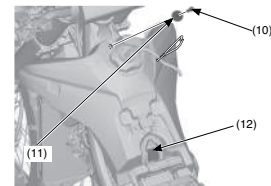
- (1) śruba osłony A
- (2) śruba osłony B
- (3) śruba osłony C
- (4) śruba osłony D
- (5) osłona
- (6) pokrywa filtra powietrza

4. Założyć zacisk przewodu (7) na przewód odpowietrzający (8) i bezpiecznie go zamocować.
5. Wyciągnąć przewód odpowietrzający z nakrętki osi kierownicy (9).



- (7) zacisk przewodu
- (8) przewód odpowietrzający
- (9) nakrętka osi kierownicy

6. Wykręcić śrubę (10) zbiornika paliwa i wymontować pierścień (11).
7. Odczepić opaskę zbiornika paliwa (12).



- (10) śruba zbiornika paliwa
- (11) pierścień
- (12) opaska zbiornika paliwa

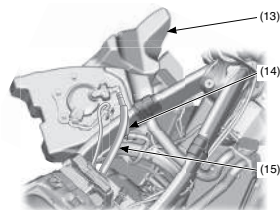
8. Podnieść zbiornik paliwa (13) z ramy i powiesić go z lewej strony ramy. Sprawdzić, czy linka ograniczająca zbiornika paliwa (14) nie jest zużyta, złamana lub nie ma innych uszkodzeń.

Nie zawieszaj zbiornika paliwa na przewodzie zasilającym paliwo (15).

⚠ OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

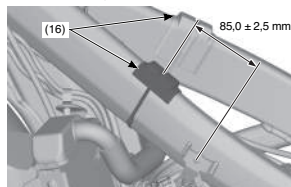


- (13) zbiornik paliwa
- (14) linka ogranicznika zbiornika paliwa
- (15) przewód doprowadzający paliwo

(ciąg dalszy)

Zbiornik paliwa (CRF450RX)

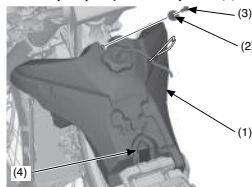
9. Sprawdzić, czy nie występuje kolizja między ramą a zbiornikiem oraz w razie potrzeby wyregulować gumy amortyzatora (16) po obu stronach ramy.



(16) gumy amortyzatora

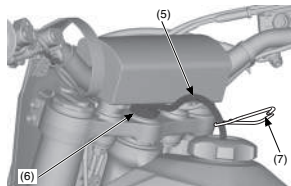
Montaż

1. Zamontować zbiornik paliwa (1) na ramie.
2. Zamontować i dokręcić pierścien (2) i śrubę (3) zbiornika paliwa wymagany moment: 10 N·m (1,0 kgf·m)
3. Zaczepić opaskę zbiornika paliwa (4).



(1) zbiornik paliwa
(2) pierścien
(3) śruba zbiornika paliwa
(4) opaska zbiornika paliwa

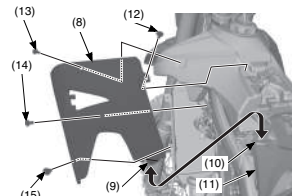
4. Umieścić przewód odpowietrzający (5) w nakrętce osi kierownicy (6).
5. Zdjąć zacisk przewodu (7) z przewodu odpowietrzającego.



(5) przewód odpowietrzający
(6) nakrętka osi kierownicy
(7) zacisk przewodu

6. Przesunąć osłonę (8) w dół, aby zakładka osłony (9) i otwór (10) pokrywy układu oczyszczania powietrza (11) znalazły się w jednej linii.
7. Wkręcić śrubę (12) osłony D, śrubę (13) osłony C, śrubę (14) osłony B i śrubę (15) osłony A.
Dokręcić śruby A i B osłony odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Dokręcić śruby C i D osłony odpowiednim momentem:
5,2 N·m (0,5 kgf·m)

Prawą i lewą osłonę można zamontować w ten sam sposób.



(8) osłona
(9) zaczep
(10) otwór
(11) pokrywa układu oczyszczania powietrza
(12) śruba osłony D
(13) śruba osłony C
(14) śruba osłony B
(15) śruba osłony A

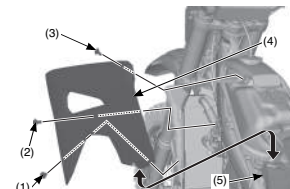
8. Zamontować siedzenie (strona 38).

Patrz Ważne środki ostrożności na stronie 27.

Wymontowywanie

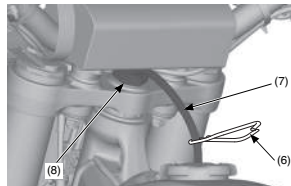
1. Wymontować siedzenie (strona 38).
2. Wykręcić śrubę (1) osłony A, śrubę (2) osłony B i śrubę (3) osłony C.
3. Przesunąć osłonę (4) do góry, aby oddzielić ją od pokrywy układu oczyszczania powietrza (5), a następnie wymontować osłonę.

Prawą i lewą osłonę można zdjąć w ten sam sposób.



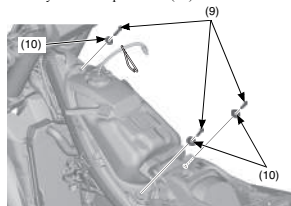
- (1) śruba osłony A
- (2) śruba osłony B
- (3) śruba osłony C
- (4) osłona
- (5) pokrywa układu oczyszczania powietrza

4. Założyć zacisk przewodu (6) na przewód odpowietrzający (7) i bezpiecznie go zamocować.
5. Wyciągnąć przewód odpowietrzający z nakrętki osi kierownicy (8).



- (6) zacisk przewodu
- (8) nakrętka osi kierownicy
- (7) przewód odpowietrzający

6. Wykręcić śruby (9) zbiornika paliwa i wymontować podkładki (10).



- (9) śruby zbiornika paliwa
- (10) podkładki

7. Podnieść zbiornik paliwa (11) z ramy i powiesić go z lewej strony ramy. Sprawdzić, czy linka ograniczająca zbiornika paliwa (12) nie jest zużyta, załamana lub nie ma innych uszkodzeń.

Nie zawieszaj zbiornika paliwa na przewodzie zasilającym paliwa (13).

UWAGA

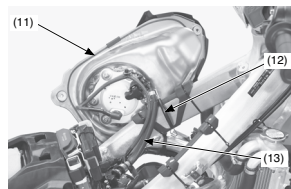
Zbiornik paliwa jest wykonany z materiału tytanowego. Ze względu na fakt, że zbiornik paliwa nie jest lakierowany, może ulegać odbarwieniu od błota i rdzy. Aby usunąć błoto lub rdzę, należy użyć gąbki lub miękkiej szmaty oraz środka do czyszczenia sprzętu gospodarstwa domowego wykonanego ze stali nierdzewnej, a następnie spłukać dużą ilością czystej wody.

Po umyciu spłukać całość dużą ilością wody i wyczyścić czystą ściereką.

OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupelniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

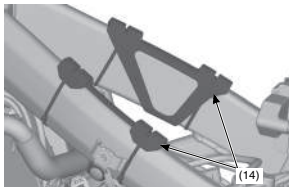


- (11) zbiornik paliwa
- (12) linka ogranicznika zbiornika paliwa
- (13) przewód doprowadzający paliwo

(ciąg dalszy)

Zbiornik paliwa (CRF450R)

8. Sprawdzić, czy nie występuje kolizja między ramą a zbiornikiem oraz sprawdzić gumy amortyzatora (14) po obu stronach pod kątem stwardnienia i pęknięć.



(14) gumy amortyzatora

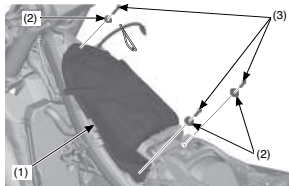
UWAGA

Nie jeździć motocyklem CRF ze zdjętymi gumami amortyzatora.

Może to spowodować pęknięcie zbiornika paliwa.

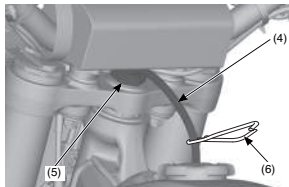
Montaż

1. Zamontować zbiornik paliwa (1) na ramie.
2. Zamontować i dokręcić podkładki (2) i śruby (3) zbiornika paliwa wymagany moment: 10 N·m (1,0 kgf·m)



(1) zbiornik paliwa
(2) podkładki
(3) śruby zbiornika paliwa

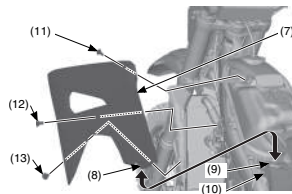
3. Umieścić przewód odpowietrzający (4) w nakrętce osi kierownicy (5).
4. Zdjąć zacisk przewodu (6) z przewodu odpowietrzającego.



(4) przewód odpowietrzający
(5) nakrętka osi kierownicy
(6) zacisk przewodu

5. Przesunąć osłonę (7) w dół, aby zakładka osłony (8) i otwór (9) pokrywy układu oczyszczania powietrza (10) znalazły się w jednej linii.
6. Wkręcić śrubę (11) C, śrubę (12) B i śrubę (13) A osłony.
Dokręcić śruby A i B osłony odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Dokręć śrubę C osłony odpowiednim momentem:
5,2 N·m (0,5 kgf·m)

Prawą i lewą osłonę można zamontować w ten sam sposób.



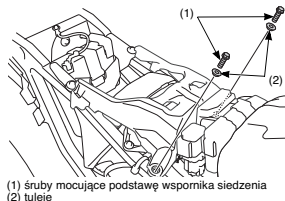
(7) osłona
(8) zaczep
(9) otwór
(10) pokrywa układu oczyszczania powietrza
(11) śruba osłony C
(12) śruba osłony B
(13) śruba osłony A

7. Zamontować siedzenie (strona 38).

Patrz Ważne środki ostrożności na stronie 27.

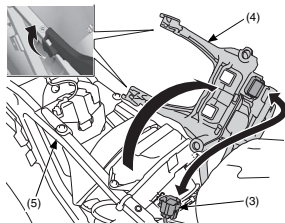
Wymontowywanie

1. Wymontować siedzenie (strona 38).
2. Wymontować prawą i lewą osłonę (strona 39, 41).
3. Wymontować prawy i lewy tłumik (strona 130).
4. Wykręcić śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia (1) i wymontować tuleje (2).



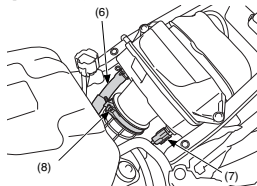
(1) śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia
(2) tuleje

5. Odłączyć złącze przełącznika rozrusznika/zapłonu (3), podnieść podstawę wspornika siedzenia (4) i zawiesić ją z lewej strony ramy pomocniczej (5).



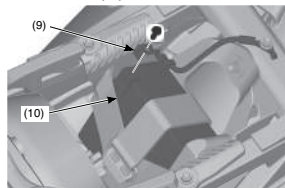
(3) złącze przełącznika rozrusznika/zapłonu
(4) podstawa wspornika siedzenia
(5) rama pomocnicza

6. Odłączyć przewód odpowietrzający (6) i złącze czujnika IAT (7).
7. Poluzować śrubę zacisku rury łączącej filtra powietrza (8).



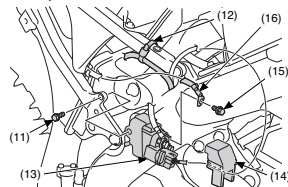
(6) przewód odpowietrzający
(7) złącze czujnika IAT
(8) śruba zacisku rury łączącej filtra powietrza

8. Odłączyć ujemny (-) zacisk (9) od akumulatora (10).



(9) zacisk ujemny (-)
(10) akumulator

9. Wykręcić śrubę ustalającą elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (11) i zdjąć plastikowy ściąg przewodów (12). Wyciągnąć magnetyczny włącznik rozrusznika (13). Wymontować pokrywę elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (14). Wykręcić śrubę zacisku przewodu akumulatora (15) i odłączyć zacisk przewodu akumulatora (16) od elektromagnetycznego włącznika rozrusznika.



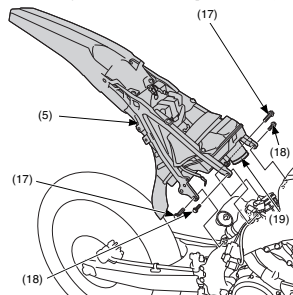
(11) śruba ustalająca elektromagnetycznego włącznika rozrusznika
(12) ściąg przewodów
(13) elektromagnetyczny włącznik rozrusznika
(14) pokrywa elektromagnetycznego włącznika rozrusznika
(15) śruba zacisku przewodu rozrusznika
(16) zacisk przewodu akumulatora

(ciąg dalszy)

Rama pomocnicza

10. Wykręcić dolne śruby (17) i górne śruby (18) ramy pomocniczej.

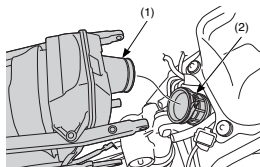
Wymontować ramę pomocniczą (5), odłączając rurę łączącą filtra powietrza (19).



- (5) rama pomocnicza
(17) dolne śruby ramy pomocniczej
(18) górne śruby ramy pomocniczej
(19) rura łącząca filtra powietrza

Montaż

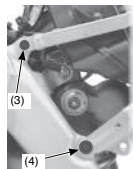
1. Wyrównać górne i dolne końce ramy pomocniczej do ramy głównej, podłączając obudowę filtra powietrza (1) do rury łączącej filtra powietrza (2), a następnie luźno wkręcić wszystkie śruby ramy pomocniczej.



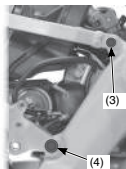
- (1) obudowa filtra powietrza
(2) rura łącząca filtra powietrza

2. Najpierw dokręcić górne śruby (3) ramy pomocniczej, a następnie dokręcić dolne śruby (4) wymaganym momentem:
górne śruby ramy pomocniczej:
32 N·m (3,3 kgf·m)
dolne śruby ramy pomocniczej:
49 N·m (5,0 kgf·m)

Lewa strona:

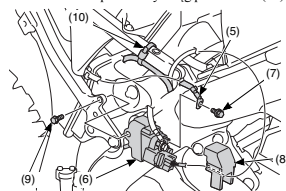


Prawa strona:



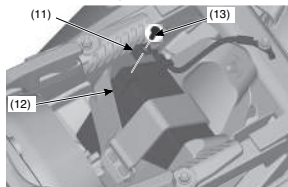
- (3) górne śruby ramy pomocniczej
(4) dolne śruby ramy pomocniczej

3. Podłączyć zacisk przewodu akumulatora (5) do elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (6).
Założyć i dokręcić śrubę zacisku przewodu akumulatora (7) wymaganym momentem:
7 N·m (0,7 kgf·m)
Zamontować pokrywę elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (8).
Zamontować elektromagnetyczny włącznik rozrusznika.
Założyć i dokręcić śrubę ustalającą elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (9) wymaganym momentem:
12 N·m (1,2 kgf·m)
Zamocować plastikowy ściąg przewodów (10).



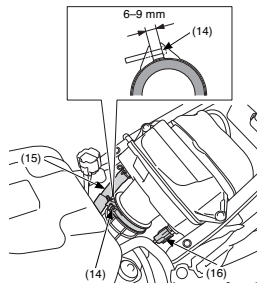
- (5) zacisk przewodu akumulatora
(6) elektromagnetyczny włącznik rozrusznika
(7) śruba zacisku przewodu
(8) pokrywa elektromagnetycznego włącznika rozrusznika
(9) śruba ustalająca elektromagnetycznego włącznika rozrusznika
(10) ściąg przewodów

4. Podłączyć ujemny (-) zacisk (11) do akumulatora (12).
Dokręcić śrubę ujemnego (-) zacisku (13) wymagany moment:
2,0 N·m (0,2 kgf·m)



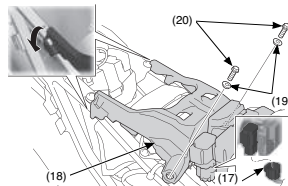
(11) zacisk ujemny (-)
(12) akumulator
(13) śruba zacisku ujemnego (-)

5. Upewnić się, że obudowa filtra powietrza i rura łącząca filtr powietrza są poprawnie połączone i dokręcić śrubę zacisku rury łączącej filtra powietrza (14) w taki sposób, aby odległość między końcówkami zacisku wynosiła 6–9 mm.
6. Podłączyć przewód odpowietrzający (15) i złącze czujnika IAT (16).



(14) śruba zacisku rury łączącej filtra powietrza
(15) przewód odpowietrzający
(16) złącze czujnika IAT

7. Podłączyć złącze przełącznika rozrusznika/zapłonu (17) i zamontować podstawę wspornika siedzenia (18).
8. Zamontować i dokręcić tuleje (19) i śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia (20) wymagany moment:
10 N·m (1,0 kgf·m)



(17) złącze przełącznika rozrusznika/zapłonu
(18) podstawa wspornika siedzenia
(19) pierścienie
(20) śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia

9. Zamontować lewy i prawy tłumik (strona 131).
10. Zamontować prawą i lewą osłonę (strona 40, 42).
11. Zamontować siedzenie (strona 38).

Układ paliwowy (CRF450RX)

Patrz. Ważne środki ostrożności na stronie 27.

Paliwo

Typ	Benzyna bezołowiowa
Liczba oktanowa	95 (lub większa)

W pojeździe CRF należy używać wyłącznie benzyny bezołowiowej. Jeśli pojazd CRF jest używany w krajach, w których może być dostępne paliwo ołowiowe, należy uważać, aby używać wyłącznie paliwa bezołowiowego.

Silnik jest przystosowany do użytkowania każdej benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej $(R + M)/2$ wynoszącej 91 lub więcej oraz liczbie oktanowej RON wynoszącej 95 lub więcej. Na dystrybutorach paliw na stacjach zwykle oznaczona jest liczba oktanowa. Aby uzyskać informacje dotyczące używania *Paliwa zawierającego alkohol*, patrz strona 182.

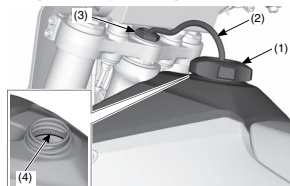
Używanie paliwa o niższej liczbie oktanowej może być przyczyną uporczywego "stukania" lub "spalania stukowego" (głośny hałas), które przy dużym nasileniu może doprowadzić do uszkodzenia silnika. (Lekkie stukanie podczas pracy pod dużym obciążeniem, takim jak podjeżdżanie pod wzniesienie, nie jest powodem do obaw).

Jeśli występuje stukanie lub spalanie stukowe przy ustabilizowanej prędkości obrotowej silnika przy normalnym obciążeniu, należy zmienić markę benzyny. Jeśli stukanie lub spalanie stukowe będzie nadal występowało, należy skontaktować się z dealerm.

Nie wolno używać starej lub zanieczyszczonej benzyny. Należy unikać zanieczyszczenia zbiornika paliwa brudem, piaskiem lub wodą.

Procedura tankowania

1. Aby otworzyć korek wlewu paliwa (1), wyciągnąć przewód odpowietrzający (2) z nakrętki osi kierownicy (3). Przekręcić korek wlewu paliwa w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i zdjąć go.
2. Dolać paliwa tak, aby jego poziom sięgał do dolnej krawędzi szyjki wlewu (4). Pojemność zbiornika paliwa: 8,5 l
- Należy uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa podczas tankowania.
- Unikać przepelniania zbiornika. W szyjce wlewu nie powinno znajdować się paliwo.



- (1) korek wlewu paliwa
(2) przewód odpowietrzający
(3) nakrętka osi kierownicy
(4) dolna część szyjki wlewu

⚠ OSTRZEŻENIE

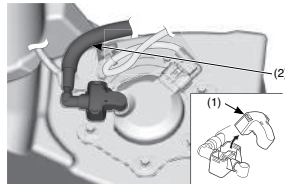
Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

3. Zamknąć korek wlewu paliwa i włożyć przewód odpowietrzający w nakrętkę osi kierownicy.

Kontrola przewodu paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 39).
2. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1).
3. Sprawdzić przewód paliwowy (2) pod kątem pęknięć, zużycia, uszkodzeń lub nieszczelności. W razie potrzeby wymienić przewód paliwa.

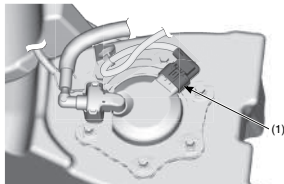


- (1) pokrywka szybkozłącza paliwa
(2) przewód paliwowy

4. Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa.
5. Zamontować zbiornik paliwa (strona 40).

Odprowadzanie ciśnienia paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 39).
2. Odłączyć złącze pompy paliwa (1).



(1) złącze pompy paliwa

3. Ponownie ustawić zbiornik paliwa i uruchomić silnik oraz pozostawić go na obrotach jałowych aż do utknięcia.

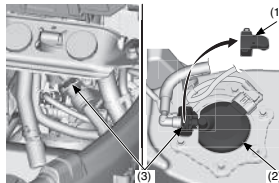
Wymiana przewodu paliwowego

Odlączenie

1. Uwolnić ciśnienie paliwa (ta strona).
2. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy.
3. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1) z pompy paliwowej (2).
4. Sprawdzić szybkozłącze paliwa (3) pod kątem zanieczyszczenia i w razie potrzeby wyczyścić.

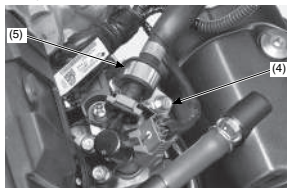
Strona wtryskiwacza:

Strona pompy paliwowej:



- (1) pokrywa szybkozłącza paliwa
(2) pompa paliwowa
(3) szybkozłącze paliwa

5. Wykręcić śrubę (4), wymontować zacisk i gumę nastawczą (5).



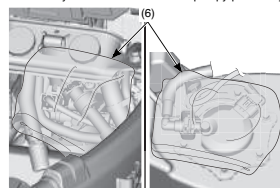
(4) śruba

(5) zacisk i guma nastawcza

6. Umieścić ręcznik warsztatowy (6) na szybkozłączu paliwa.

Strona wtryskiwacza:

Strona pompy paliwowej:



(6) ręcznik warsztatowy

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF450RX)

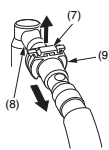
7. Odblokować przesuwny element mocujący (7) szybkozłącza, wyciągając go całkowicie do góry. Zwolnić szybkozłącze paliwa ze złącza paliwowego (8), przytrzymując obudowę złącza (9).
- Za pomocą ręcznika warsztatowego zebrać resztę paliwa z przewodu zasilającego paliwa.
 - Uważać, aby nie uszkodzić przewodu ani żadnego innego elementu.
 - Nie używać narzędzi.
 - Dostanie się brudu do obudowy złącza może doprowadzić do zacięcia przesuwnelementu mocującego.

⚠ OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

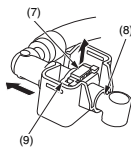
- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

Strona wtryskiwacza:

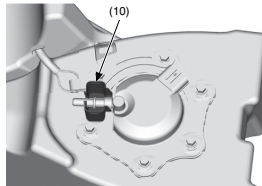


(7) przesuwny element mocujący
(8) złącze paliwowe
(9) obudowa złącza

Strona pompy paliwowej:

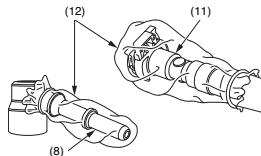


8. Zdjąć gumową pokrywę (10) ze złącza paliwowego pompy paliwowej.



(10) gumowa pokrywa

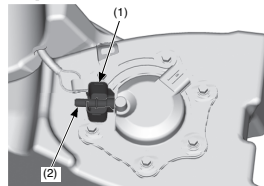
9. Aby uniknąć uszkodzenia i zabezpieczyć przed obcymi materiałami, przykryć odłączone złącze (11) i złącze paliwowe (8) torebkami z tworzywa sztucznego (12).



(8) złącze paliwowe
(11) odłączone złącze
(12) torebki z tworzywa sztucznego

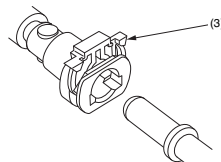
Podłączanie

1. Założyć gumową pokrywę (1) na złącze paliwowe (2) pompy paliwowej we wskazany sposób.



(1) gumowa pokrywa
(2) złącze paliwowe

2. Przed podłączeniem szybkozłączki upewnić się, że przesuwny element ustalający (3) jest całkowicie wysunięty.
- Nie zginać ani nie skręcać przewodu zasilającego paliwa.
 - Nie używać ponownie zagiętych lub uszkodzonych przewodów paliwowych.
 - Nie używać rękawic ani ręczników warsztatowych podczas montażu szybkozłączki.

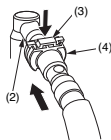


(3) przesuwny element mocujący

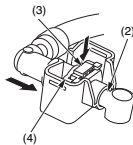
- Podłączyć szybkozłączkę do złącza paliwowego (2) aż do usłyszenia dźwięku "kliknięcia", podtrzymując jednocześnie obudowę złącza (4). Zablokować przesuwny element ustalający (3), popychając go aż do usłyszenia dźwięku "kliknięcia".

Jeśli połączenie jest trudne, nanieść niewielką ilość oleju silnikowego na końcówkę rurową złącza paliwowego.

Strona wtryskiwacza:



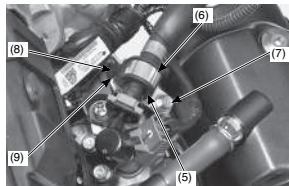
Strona pompy paliwowej:



- (2) złącze paliwowe
(3) przesuwny element mocujący
(4) obudowa złącza

- Upewnić się, że połączenie jest pewne oraz że przesuwny element mocujący jest bezpiecznie zablokowany w miejscu; sprawdzić wzrokowo i pociągając obudowę złącza.

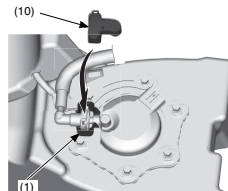
- Zamontować gumę nastawczą (5), zacisk (6) i wkręcić śrubę (7), ustawiając wypust zacisku (8) w jednej linii z rowkiem (9) wspornika. Dokręcić pewnie śrubę.



- (5) guma nastawcza
(6) zacisk
(7) śruba
(8) wypust zacisku
(9) rowek

- Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa (10).

Upewnić się, że gumowa pokrywa (1) jest prawidłowo zamontowana między pokrywą szybkozłącza paliwa a pompą paliwa.



- (1) gumowa pokrywa
(10) pokrywa szybkozłącza paliwa

- Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 55).

Układ paliwowy (CRF450RX)

Wymiana filtra pompy paliwa

Opróżnić zbiornik poprzez przelewanie paliwa do odpowiedniego pojemnika na benzynę za pomocą ogólnie dostępnej pompki ręcznej lub w inny, odpowiedni sposób.

Należy uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa podczas spuszczenia paliwa.

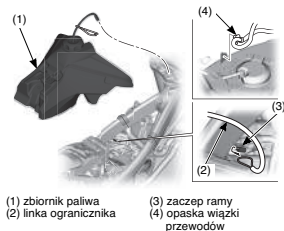
OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

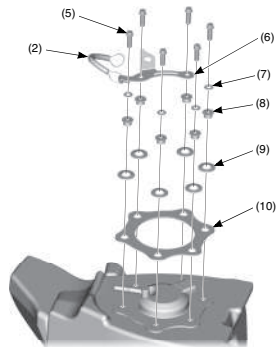
- Wylączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

Wymontowywanie

1. Uwolnić ciśnienie paliwa (strona 47).
2. Odłączyć przewód paliwowy od pompy paliwa (strona 47).
3. Wymontować zbiornik paliwa (1), zwalniając linkę ogranicznika (2) z zaczepu (3) ramy.
4. Pociągnąć opaskę wiązki przewodów (4), naciskając jednocześnie oba boki mocowania i odłączyć.

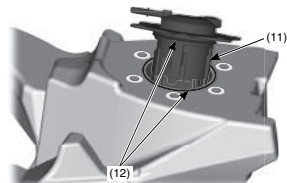


5. Wykręcić śruby mocujące pompy paliwa (5), wymontować tuleję linki ogranicznika (6), linkę ogranicznika (2), podkładki (7), pierścienie (8), stożkowe podkładki sprężyste (9) i płytkę pompy paliwa (10), utrzymując jednocześnie zbiornik paliwa.



6. Wymontować zespół pompy paliwa (11) i pierścienie O-ring (12).

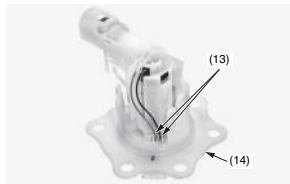
Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



(11) zespół pompy paliwa
(12) pierścienie O-ring

7. Odłączyć zaciski przewodu pompy paliwa (13) od podstawy pompy paliwa (14).

Należy uważać, aby nie uszkodzić przewodów przy odłączaniu zacisków przewodu pompy paliwa.



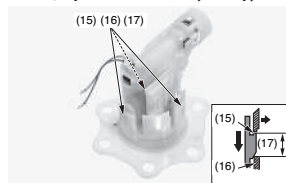
(13) zaciski przewodu pompy paliwa
(14) podstawa pompy paliwa

8. Sprawdzić, czy zaczepy (15) wspornika pompy paliwowej i wypusty (16) na podstawie pompy paliwa nie są uszkodzone lub przebarwione.

Jeśli zaczepy i wypusty są uszkodzone lub przebarwione, wymienić cały zespół pompy paliwa.

9. Zwolnić zaczepy wspornika pompy paliwa z rowków (17) w wypustach podstawy pompy paliwa, dociskając jednocześnie wspornik do podstawy i delikatnie rozsuwając wypusty podstawy.

Uważać, aby nie uszkodzić zaczepów i wypustów.

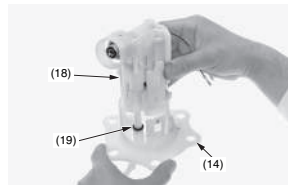


(15) haki
(16) zaczepy

(17) rowki

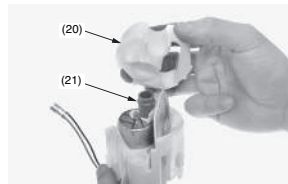
10. Wymontować zespół wspornika pompy paliwowej (18) z podstawy pompy paliwowej (14) i zdjąć O-ring (19).

Niezwłocznie wytrzeć rozlane paliwo.



(14) podstawa pompy paliwa
(18) zespół wspornika pompy paliwa
(19) pierścienie O-ring

11. Wymontować ogranicznik pompy paliwa (20) i gumowy element tłumiący (21).

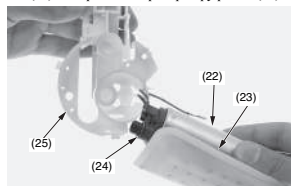


(20) ogranicznik pompy paliwa
(21) gumowy element tłumiący

(ciąg dalszy)

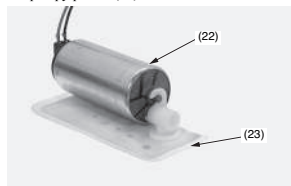
Układ paliwowy (CRF450RX)

12. Wymontować zespół pompy paliwa (22) wraz z filtrem pompy paliwa (23), pierścieniem O-ring (24) ze wspornika zespołu pompy paliwa (25).



(22) zespół pompy paliwa
(23) filtr pompy paliwa
(24) pierścień O-ring
(25) wspornik zespołu pompy paliwa

13. Sprawdzić, czy filtr pompy paliwa (23) pod kątem zapchania, uszkodzenia lub zużycia i w razie potrzeby wymienić.
14. Wymontować filtr pompy paliwa z zespołu pompy paliwa (22).

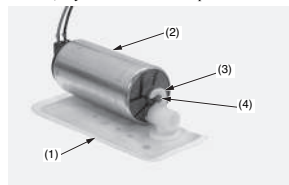


(22) zespół pompy paliwa
(23) filtr pompy paliwa

Zamontowanie

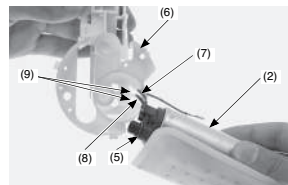
1. Zamontować filtr pompy paliwa (1) na zespole pompy paliwa (2), ustawiając zaczep (3) idealnie w jednej linii z wypustem złącza (4).

Uważać, aby nie uszkodzić zaczepu.



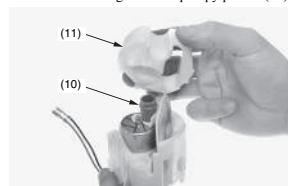
(1) filtr pompy paliwa (3) zaczep
(2) zespół pompy paliwa (4) wypust zaczepu

2. Nałożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (5). Zamontować nowy O-ring na zespole pompy paliwa (2).
3. Zamontować zespół pompy paliwa wraz z filtrem pompy paliwa we wsporniku zespołu pompy paliwa (6), prowadząc czerwony (7) i czarny (8) przewód pompy paliwa przez rowki wspornika (9), jak przedstawiono.



(2) zespół pompy paliwa (7) czerwony przewód
(5) O-ring (nowy) (8) czarny przewód
(6) wspornik zespołu pompy paliwa (9) rowki

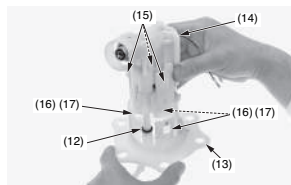
4. Zamontować nowy gumowy element tłumiący (10) na zespole pompy paliwa, jak przedstawiono. Zamontować ogranicznik pompy paliwa (11).



(10) gumowy element tłumiący (nowy) (11) ogranicznik pompy paliwa

5. Nalożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (12). Zamontować nowy O-ring na podstawie pompy paliwa (13).
6. Zamontować zespół wspornika pompy paliwa (14) w podstawie pompy paliwa, ustawiając w jednej linii jego zaczepy (15) z rowkami (16) w wypustkach podstawy pompy paliwa (17). Jeżeli odległość między zaczepami a wypustkami jest większa niż 1,0 mm, wymienić zespół pompy paliwa.

Należy sprawdzić, czy zaczepy są całkowicie osadzone.

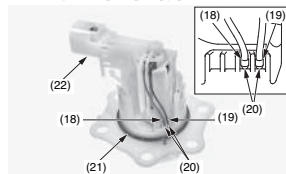


- (12) O-ring (nowy) (15) haki
(13) podstawa pompy paliwa (16) rowki
(14) zespół wspornika pompy paliwa (17) zaczepy

7. Podłączyć zaciski czerwonego (18) i czarnego (19) przewodu pompy paliwa do zacisków podstawy pompy paliwa (20). Wcisnąć zaciski przewodów, aż do zablokowania, jak przedstawiono.

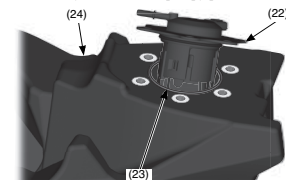
Uważać, aby nie uszkodzić przewodów.

8. Nalożyć nie więcej niż 0,5 g oleju silnikowego na nowy O-ring (21). Zamontować nowy O-ring na zespole pompy paliwa (22).



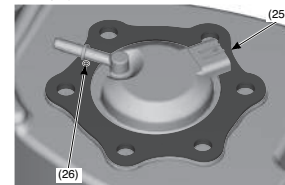
- (18) zacisk czerwonego przewodu (21) O-ring (nowy)
(19) zacisk czarnego przewodu (22) zespół pompy paliwa
(20) zaciski podstawy pompy paliwa

9. Nalożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (23). Zamontować nowy pierścień O-ring w rowku zbiornika paliwa.
10. Zamontować zespół pompy paliwa (22) w zbiorniku paliwa (24) wraz z łącznikiem przewodu tak, aby był skierowany do przodu. Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



- (22) zespół pompy paliwa
(23) O-ring (nowy)
(24) zbiornik paliwa

11. Zamontować płytkę pompy paliwa (25) tak, aby oznaczenie identyfikacyjne (26) było skierowane w kierunku przednim i ustawione do góry.



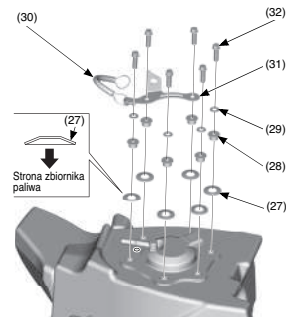
- (25) płytkę pompy paliwa
(26) znacznik

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF450RX)

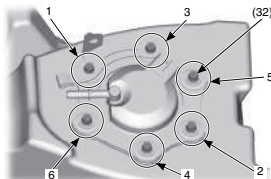
12. Zamontować stożkowe podkładki sprężyste (27), pierścienie (28), podkładki (29), linkę ogranicznika (30), prowadnicę linki ogranicznika (31) i wkręcić śruby mocujące pompy paliwa (32).

Upewnić się, że wypukłe powierzchnie stożkowych podkładek sprężystych są skierowane do góry.



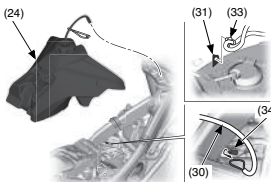
- (27) stożkowe podkładki sprężyste
(28) tuleje
(29) podkładki
(30) linka ogranicznika
(31) prowadnica linki ogranicznika
(32) śruby mocujące pompy paliwa

13. Dokręcić śruby mocujące pompy paliwa (32) wymagany momentem we wskazanej kolejności, jak przedstawiono:
11 N·m (1,1 kgf·m)



(32) śruby mocujące pompy paliwa

14. Zamontować zacisk wiązki przewodów (33) do prowadnicy linki ogranicznika (31).
15. Zamontować linkę ogranicznika (30) do zaczepu ramy (34), podtrzymując zbiornik paliwa (24).



- (24) zbiornik paliwa
(30) linka ogranicznika
(31) prowadnica linki ogranicznika

- (33) opaska wiązki przewodów
(34) zaczep

16. Podłączyć przewód paliwowy (strona 48).
17. Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 55).

Zwiększanie ciśnienia paliwa

Należy upewnić się, że w zbiorniku pozostał przynajmniej 1,0 l paliwa i w razie potrzeby dołączyć paliwa przed zwiększeniem ciśnienia paliwa.

Z zamkniętą manetką gazu.

Pociągnąć dźwignię sprzęgła do końca, a następnie nacisnąć przycisk uruchamiania silnika.

Silnik zostanie uruchomiony ze zwiększeniem ciśnienia paliwa.

Jeżeli silnik nie daje się uruchomić, sprawdzić wszystkie połączenia złącza i/lub skorzystać z oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda w celu rozwiązania problemu opisanego symptomem PGM-FI.

Układ paliwowy (CRF450R)

Patrz. Ważne środki ostrożności na stronie 27.

Paliwo

Typ	Benzyna bezołowiowa
Liczba oktanowa	95 (lub większa)

W pojeździe CRF należy używać wyłącznie benzyny bezołowiowej. Jeśli pojazd CRF jest używany w krajach, w których może być dostępne paliwo ołowiowe, należy uważać, aby używać wyłącznie paliwa bezołowiowego.

Silnik jest przystosowany do użytkowania każdej benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej $(R + M)/2$ wynoszącej 91 lub więcej oraz liczbie oktanowej RON wynoszącej 95 lub więcej. Na dystrybutorach paliw na stacjach zwykle oznaczona jest liczba oktanowa. Aby uzyskać informacje dotyczące używania *Paliwa zawierające alkohol*, patrz strona 182.

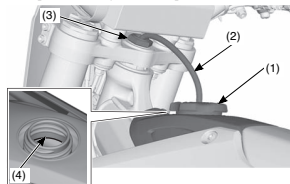
Używanie paliwa o niższej liczbie oktanowej może być przyczyną uporczywego "stukania" lub "spalania stukowego" (głośny hałas), które przy dużym nasileniu może doprowadzić do uszkodzenia silnika. (Lekkie stukanie podczas pracy pod dużym obciążeniem, takim jak podjeżdżanie pod wzniesienie, nie jest powodem do obaw).

Jeśli występuje stukanie lub spalanie stukowe przy ustabilizowanej prędkości obrotowej silnika przy normalnym obciążeniu, należy zmienić markę benzyny. Jeśli stukanie lub spalanie stukowe będzie nadal występowało, należy skontaktować się z dealerm.

Nie wolno używać starej lub zanieczyszczonej benzyny. Należy unikać zanieczyszczenia zbiornika paliwa brudem, piaskiem lub wodą.

Procedura tankowania

1. Aby otworzyć korek wlewu paliwa (1), wyciągnąć przewód odpowietrzający (2) z nakrętki osi kierownicy (3). Przekręcić korek wlewu paliwa w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i zdjąć go.
2. Dolać paliwa tak, aby jego poziom sięgał do dolnej krawędzi szyjki wlewu (4). Pojemność zbiornika paliwa: 6,3 l
- Należy uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa podczas tankowania.
- Unikać przepelniania zbiornika. W szyjce wlewu nie powinno znajdować się paliwo.



(1) korek wlewu paliwa
(2) przewód odpowietrzający

(3) nakrętka osi kierownicy
(4) dolna część szyjki wlewu

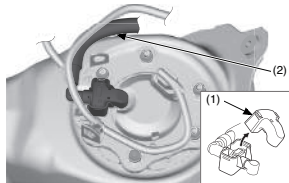
OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
 - Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
 - Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.
3. Zamknąć korek wlewu paliwa i włożyć przewód odpowietrzający w nakrętkę osi kierownicy.

Kontrola przewodu paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 39).
2. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1).
3. Sprawdzić przewód paliwowy (2) pod kątem pęknięć, zużycia, uszkodzeń lub nieszczelności. W razie potrzeby wymienić przewód paliwa.

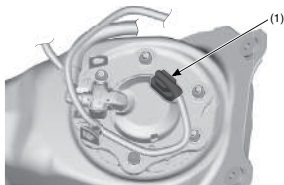


(1) pokrywa szybkozłącza paliwa
(2) przewód paliwowy

4. Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa.
5. Zamontować zbiornik paliwa (strona 40).

Odprowadzanie ciśnienia paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 41).
2. Odłączyć złącze pompy paliwa (1).



(1) złącze pompy paliwa

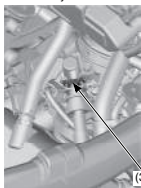
3. Ponownie ustawić zbiornik paliwa i uruchomić silnik oraz pozostawić go na obrotach jałowych aż do utknięcia.

Wymiana przewodu paliwowego

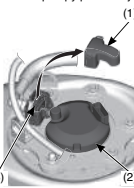
Odłączanie

1. Uwolnić ciśnienie paliwa (ta strona).
2. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy.
3. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1) z pompy paliwowej (2).
4. Sprawdzić szybkozłącze paliwa (3) pod kątem zanieczyszczenia i w razie potrzeby wyczyścić.

Strona wtryskiwacza:

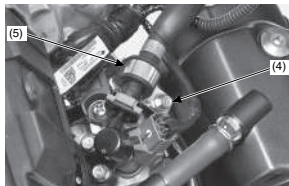


Strona pompy paliwowej:



- (1) pokrywa szybkozłącza paliwa
- (2) pompa paliwowa
- (3) szybkozłącze paliwa

5. Wykręcić śrubę (4), wymontować zacisk i gumę nastawczą (5).

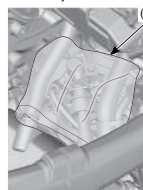


(4) śruba

(5) zacisk i guma nastawcza

6. Umieścić ręcznik warsztatowy (6) na szybkozłączu paliwa.

Strona wtryskiwacza:



Strona pompy paliwowej:



(6) ręcznik warsztatowy

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF450R)

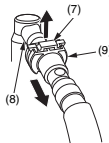
7. Odblokować przesuwny element mocujący (7) szybkozłącza, wyciągając go całkowicie do góry. Zwolnić szybkozłącze paliwa ze złącza paliwowego (8), przytrzymując obudowę złącza (9).
- Za pomocą ręcznika warsztatowego zebrać resztę paliwa z przewodu zasilającego paliwa.
 - Uważać, aby nie uszkodzić przewodu ani żadnego innego elementu.
 - Nie używać narzędzi.
 - Dostanie się brudu do obudowy złącza może doprowadzić do zacięcia przesuwne go elementu mocującego.

⚠ OSTRZEŻENIE

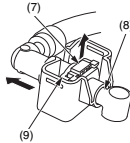
Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

Strona wtryskiwacza:



Strona pompy paliwowej:



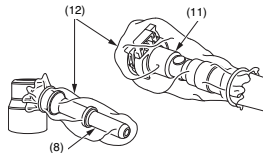
- (7) przesuwny element mocujący
(8) złącze paliwowe
(9) obudowa złącza

8. Zdjąć gumową pokrywę (10) ze złącza paliwowego pompy paliwowej.



(10) gumowa pokrywka

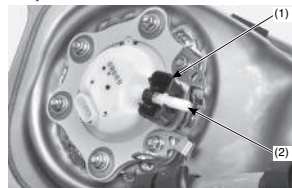
9. Aby uniknąć uszkodzenia i zabezpieczyć przed obcymi materiałami, przykryć odłączone złącze (11) i złącze paliwowe (8) torebkami z tworzywa sztucznego (12).



- (8) złącze paliwowe
(11) odłączone złącze
(12) torebki z tworzywa sztucznego

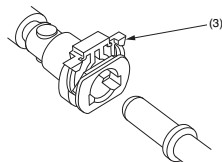
Podłączanie

1. Założyć gumową pokrywę (1) na złącze paliwowe (2) pompy paliwowej we wskazany sposób.



(1) gumowa pokrywka
(2) złącze paliwowe

2. Przed podłączeniem szybkozłączki upewnić się, że przesuwny element ustalający (3) jest całkowicie wysunięty.
- Nie zginać ani nie skręcać przewodu zasilającego paliwa.
 - Nie używać ponownie zagiętych lub uszkodzonych przewodów paliwowych.
 - Nie używać rękawic ani ręczników warsztatowych podczas montażu szybkozłączki.

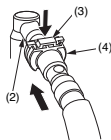


(3) przesuwny element mocujący

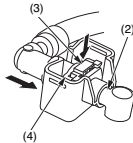
- Podłączyć szybkozłączkę do złącza paliwowego (2) aż do usłyszenia dźwięku "kliknięcia", podtrzymując jednocześnie obudowę złącza (4). Zablokować przesuwany element ustalający (3), popychając go aż do usłyszenia dźwięku "kliknięcia".

Jeśli połączenie jest trudne, nanieść niewielką ilość oleju silnikowego na końcówkę rurową złącza paliwowego.

Strona wtryskiwacza:



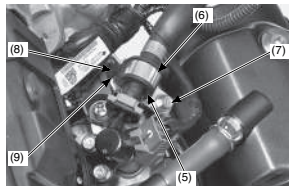
Strona pompy paliwowej:



- (2) złącze paliwowe
(3) przesuwany element mocujący
(4) obudowa złącza

- Upewnić się, że połączenie jest pewne oraz że przesuwany element mocujący jest bezpiecznie zablokowany w miejscu; sprawdzić wzrokowo i pociągając obudowę złącza.

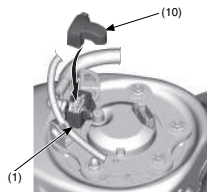
- Zamontować gumę nastawczą (5), zacisk (6) i wkręcić śrubę (7), ustawiając wypust zacisku (8) w jednej linii z rowkiem (9) wspornika. Dokręcić pewnie śrubę.



- (5) guma nastawcza
(6) zacisk
(7) śruba
(8) wypust zacisku
(9) rowek

- Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa (10).

Upewnić się, że gumowa pokrywa (1) jest prawidłowo zamontowana między pokrywą szybkozłącza paliwa a pompą paliwa.



- (1) gumowa pokrywa
(10) pokrywa szybkozłącza paliwa

- Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 65).

Układ paliwowy (CRF450R)

Wymiana filtra pompy paliwa

Opróżnić zbiornik poprzez przełanie paliwa do odpowiedniego pojemnika na benzynę za pomocą ogólnie dostępnej pompki ręcznej lub w inny, odpowiedni sposób.

Należy uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa podczas spuszczenia paliwa.



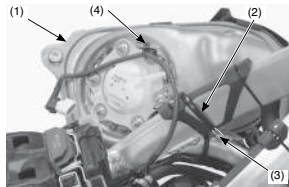
OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

- Wylączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

Wymontowywanie

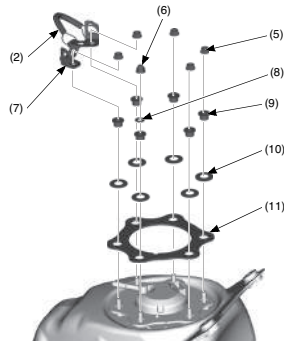
1. Uwolnić ciśnienie paliwa (strona 57).
2. Odłączyć przewód paliwowy od pompy paliwa (strona 57).
3. Wymontować zbiornik paliwa (1), zwalniając linkę ogranicznika (2) z zaczepu (3) ramy.
4. Pociągnąć opaskę wiązki przewodów (4), naciskając jednocześnie oba boki mocowania i odłączyć.



(1) zbiornik paliwa
(2) linka ogranicznika

(3) zaczep ramy
(4) opaska wiązki przewodów

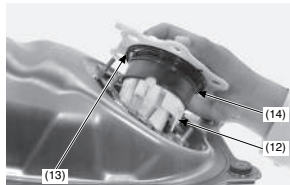
5. Odkręcić nakrętki mocujące pompy paliwa (5), nakrętkę kołpakową mocującą zbiornik paliwa (6), wymontować przewodnicę linki ogranicznika (7), linkę ogranicznika (2), podkładkę (8), tuleje (9), stożkowe podkładki sprężyste (10) i płytkę pompy paliwa (11), utrzymując jednocześnie zbiornik paliwa.



(2) linka ogranicznika
(5) nakrętki mocujące pompy paliwa
(6) nakrętka kołpakowa mocująca pompę paliwa
(7) przewodnica linki ogranicznika
(8) podkładka
(9) tuleje
(10) stożkowe podkładki sprężyste
(11) płytka pompy paliwa

6. Wymontować zespół pompy paliwa (12), uszczelnienie przeciwpylowe (13) i O-ring (14).

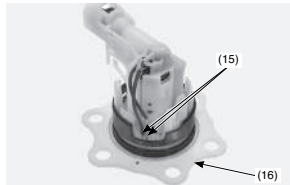
Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



(12) zespół pompy paliwa (14) pierścieni O-ring
(13) osłona przeciwpylowa

7. Odłączyć zaciski przewodu pompy paliwa (15) od podstawy pompy paliwa (16).

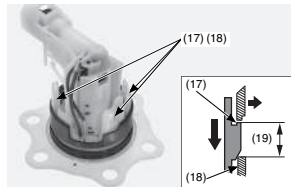
Należy uważać, aby nie uszkodzić przewodów przy odłączaniu zacisków przewodu pompy paliwa.



(15) zaciski przewodu pompy paliwa
(16) podstawa pompy paliwa

8. Sprawdzić, czy zaczepy (17) wspornika pompy paliwowej i wypusty (18) na podstawie pompy paliwa nie są uszkodzone lub przebarwione. Jeśli zaczepy i wypusty są uszkodzone lub przebarwione, wymienić cały zespół pompy paliwa.
9. Zwolnić zaczepy wspornika pompy paliwa z rowków (19) w wypustach podstawy pompy paliwa, dociskając jednocześnie wspornik do podstawy i delikatnie rozsuwając wypusty podstawy.

Uważać, aby nie uszkodzić zaczepów i wypustów.

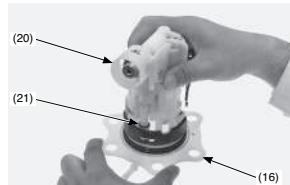


(17) haki
(18) zaczepy

(19) rowki

10. Wymontować zespół wspornika pompy paliwowej (20) z podstawy pompy paliwowej (16) i zdjąć O-ring (21).

Niezwłocznie wytrzeć rozlane paliwo.



(16) podstawa pompy paliwa
(20) zespół wspornika pompy paliwa
(21) pierścieni O-ring

11. Wymontować ogranicznik pompy paliwa (22) i gumowy element tłumiący (23).

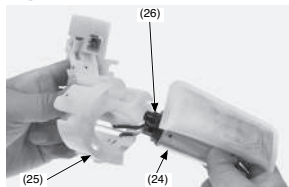


(22) ogranicznik pompy paliwa
(23) gumowy element tłumiący

(ciąg dalszy)

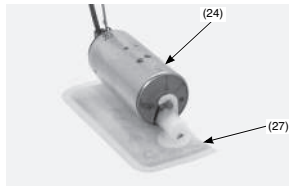
Układ paliwowy (CRF450R)

12. Wymontować zespół pompy paliwa (24) ze wspornika zespołu pompy paliwa (25).
13. Wymontować O-ring (26) z zespołu pompy paliwa.



(24) zespół pompy paliwa
(25) wspornik zespołu pompy paliwa
(26) pierścień O-ring

14. Wymontować filtr pompy paliwa (27) z zespołu pompy paliwa (24).
15. Sprawdzić, czy filtr pompy paliwa pod kątem zapełnienia, uszkodzenia lub zużycia i w razie potrzeby wymienić.

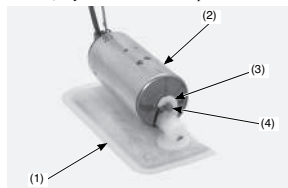


(24) zespół pompy paliwa
(27) filtr pompy paliwa

Zamontowanie

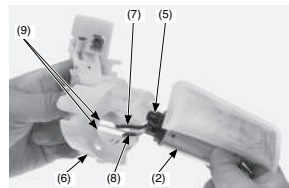
1. Zamontować filtr pompy paliwa (1) na zespole pompy paliwa (2), ustawiając zaczep (3) idealnie w jednej linii z wypustem złącza (4).

Uwaga, aby nie uszkodzić zaczepu.



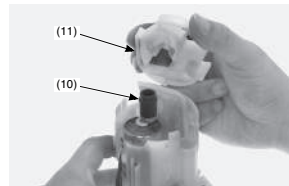
(1) filtr pompy paliwa (3) zaczep
(2) zespół pompy paliwa (4) wypust zaczepu

2. Nałożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (5).
3. Zamontować nowy O-ring na zespole pompy paliwa (2).
3. Zamontować zespół pompy paliwa wraz z filtrem pompy paliwa we wsporniku zespołu pompy paliwa (6), prowadząc żółty (7) i zielony (8) przewód pompy paliwa przez rowki wspornika (9), jak przedstawiono.



(2) zespół pompy paliwa (7) żółty przewód
(5) O-ring (nowy) (8) zielony przewód
(6) wspornik zespołu pompy paliwa (9) rowki

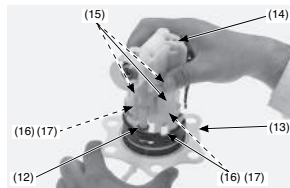
4. Zamontować nowy gumowy element tłumiący (10) na zespole pompy paliwa, jak przedstawiono. Zamontować ogranicznik pompy paliwa (11).



(10) gumowy element tłumiący (nowy)
(11) ogranicznik pompy paliwa

- Należy nałożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (12). Zamontować nowy O-ring na podstawie pompy paliwa (13).
- Zamontować zespół wspornika pompy paliwa (14) w podstawie pompy paliwa, ustawiając w jednej linii jego zaczepy (15) z rowkami (16) w wypustkach podstawy pompy paliwa (17). Jeżeli odległość między zaczepami a wypustkami jest większa niż 1,0 mm, wymienić zespół pompy paliwa.

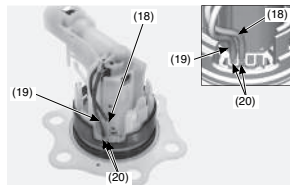
Należy sprawdzić, czy zaczepy są całkowicie osadzone.



- (12) O-ring (nowy)
(13) podstawa pompy paliwa
(14) zespół wspornika pompy paliwa
(15) haki
(16) rowki
(17) zaczepy

- Podłączyć zaciski żółtego (18) i zielonego (19) przewodu pompy paliwa do zacisków podstawy pompy paliwa (20). Wcisnąć zaciski przewodów, aż do zablokowania, jak przedstawiono.

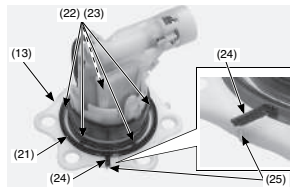
Uważać, aby nie uszkodzić przewodów.



- (18) zacisk żółtego przewodu
(19) zacisk zielonego przewodu
(20) zaciski podstawy pompy paliwa

- Zamontować nową uszczelkę przeciwpylową (21), wyrównując jej wypusty (22) z otworami zespołu pompy paliwa (23).

Sprawdzić końcówkę uszczelki przeciwpylowej (24), wskazującą przez znacznik (25) podstawy pompy paliwa (13).



- (13) podstawa pompy paliwa
(21) uszczelka przeciwpylowa (nowa)
(22) zaczepy
(23) rowki
(24) końcówka uszczelki przeciwpylowej
(25) znacznik

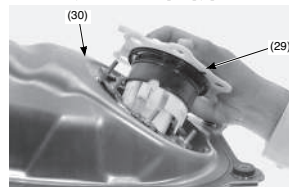
- Należy nałożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (26). Zamontować nowy O-ring między tuleją A (27) a tuleją B (28) zespołu pompy paliwowej (29).



- (26) O-ring (nowy)
(27) tuleja A
(28) tuleja B
(29) zespół pompy paliwa

- Zamontować zespół pompy paliwa (29) w zbiorniku paliwa (30) wraz z łącznikiem przewodu tak, aby był skierowany do przodu.

Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



- (29) zespół pompy paliwa
(30) zbiornik paliwa

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF450R)

11. Zamontować płytkę pompy paliwa (31), ustawiając w jednej linii odpowiadający jej rowek (32) z końcówką zespołu pompy paliwa (33).

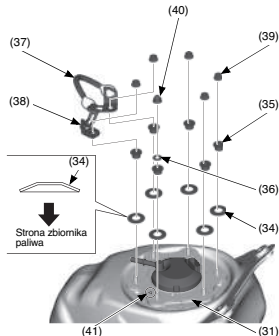
Sprawdzić, czy końcówka uszczelki przeciwpływowej (24) znajduje się we wskazanym położeniu, jak przedstawiono.



- (24) końcówka uszczelki przeciwpływowej
(31) płytkę pompy paliwa
(32) rowek płytki pompy paliwa
(33) końcówka zespołu pompy paliwa

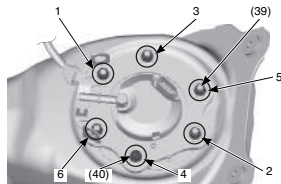
12. Zamontować stożkowe podkładki sprężyste (34), tuleje (35), podkładkę (36), linkę ogranicznika (37), prowadnicę ogranicznika linki (38), nakrętki mocujące pompy paliwa (39) i nakrętkę kołpakową mocującą pompę paliwa (40).

Upewnić się, że wypukłe powierzchnie stożkowych podkładek sprężystych są skierowane do góry. Sprawdzić, czy nakrętka kołpakowa znajduje się w położeniu wskazanym przez znacznik (41) na płycie pompy paliwa (31).



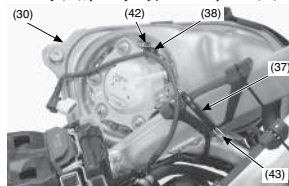
- (31) płytkę pompy paliwa
(34) stożkowe podkładki sprężyste
(35) tuleje
(36) podkładka
(37) linka ogranicznika
(38) prowadnica linki ogranicznika
(39) nakrętki mocujące pompy paliwa
(40) nakrętka kołpakowa mocująca pompę paliwa
(41) znacznik

13. Dokręcić nakrętki mocujące pompę paliwa (39) i nakrętkę kołpakową (40) wymagany momentem we wskazanej kolejności, jak przedstawiono:
11 N·m (1,1 kgf·m)



- (39) nakrętki mocujące pompy paliwa
(40) nakrętka kołpakowa mocująca pompę paliwa

14. Zamontować zacisk wiązki przewodów (42) do prowadnicy linki ogranicznika (38).
15. Zamontować linkę ogranicznika (37) do zaczepu ramy (43), podtrzymując zbiornik paliwa (30).



- (30) zbiornik paliwa
(42) opaska wiązki przewodów
(37) linka ogranicznika
(38) prowadnica linki ogranicznika
(43) zaczep

16. Podłączyć przewód paliwowy (strona 58).
17. Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 65).

Zwiększanie ciśnienia paliwa

Należy upewnić się, że w zbiorniku pozostał przynajmniej 1,0 l paliwa i w razie potrzeby dołączyć paliwa przed zwiększeniem ciśnienia paliwa.

Z zamkniętą manetką gazu.

Pociągnąć dźwignię sprzęgła do końca, a następnie nacisnąć przycisk uruchamiania silnika.

Silnik zostanie uruchomiony poprzez zwiększenie ciśnienia paliwa.

Jeżeli silnik nie daje się uruchomić, sprawdzić wszystkie połączenia złącza i/lub skorzystać z oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda w celu rozwiązania problemu opisanego symptomem PGM-FI.

Olej silnikowy

Patrz. *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Stosowanie odpowiedniego oleju, regularna kontrola, dolewanie i wymiana oleju pozwolą wydłużyć okres eksploatacji silnika. Nawet najlepszy olej ulega zużyciu. Wymiana oleju pomaga pozbyć się zanieczyszczeń i osadów. Praca silnika ze starym lub zanieczyszczonym olejem może spowodować uszkodzenie silnika. Praca silnika z niewystarczającą ilością oleju może spowodować poważne uszkodzenie silnika.

Zalecenia dotyczące oleju

API klasyfikacja	Klasa SG lub wyższa, z wyjątkiem olejów oznaczonych na okrągłej naklejce serwisowej API jako "Energy Conserving" (oszczędzające energię) lub "Resource Conserving" (oszczędzające zasoby naturalne).
lepkość (masa)	SAE 10W-30
Norma JASO T 903	MA
sugerowany olej	Olej do motocykli 4-suwowych "4-STROKE MOTORCYCLE OIL" firmy Honda lub odpowiednik

- Motocykl CRF nie wymaga stosowania dodatków do oleju silnikowego. Używać oleju zgodnego z zaleceniami.
- Nie używać olejów API SH lub olejów do silników 4-suwowych o wyższym oznaczeniu oznaczonych na okrągłej naklejce serwisowej API jako "energy conserving" (oszczędzające energię) lub "resource conserving" (oszczędzające zasoby naturalne). Mogą one mieć wpływ na smarowanie.



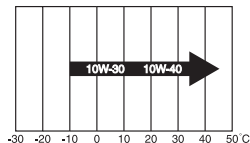
NIEZALECANE



ZALECANE

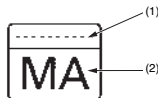


Oleje o innych klasach lepkości przedstawionych w poniższej tabeli mogą być używane jeśli średnia temperatura w obszarze jazdy mieści się we wskazanym zakresie.



Norma JASO T 903

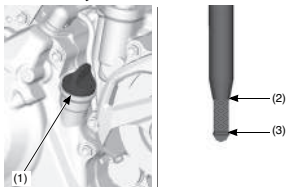
Norma JASO T 903 jest wskaźnikiem pomocnym w wyborze olejów silnikowych przeznaczonych dla 4-suwowych silników motocyklowych. Wyróżnia się dwie klasy: MA i MB. Zgodność oleju z normą jest oznaczona na pojemniku z olejem. Na przykład poniższa naklejka oznacza klasę MA.



- (1) kod oleju
(2) klasa oleju

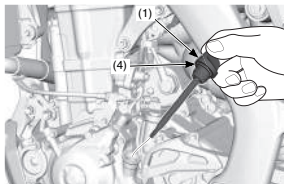
Sprawdzanie i uzupełnianie oleju

1. Pozostawić silnik pracujący na biegu jałowym przez 3 minuty, następnie wyłączyć go.
2. Odczekać 3 minuty po wyłączeniu silnika, aby olej został prawidłowo rozprowadzony w silniku.
3. Unieruchomić motocykl CRF w pozycji pionowej na płaskim podłożu.
4. Zdjąć korek wlewu oleju silnikowego/miarkę poziomu oleju (1) z lewej strony obudowy skrzyni korbowej, wytrzeć do czysta i włożyć nie dokręcając. Wyjąć korek wlewu oleju silnikowego/miarkę poziomu oleju.
5. Sprawdzić, czy poziom oleju znajduje się pomiędzy znakami maksymalnego (2) i minimalnego (3) poziomu na korku wlewu oleju/miarkę poziomu oleju.
 - Jeżeli poziom oleju znajduje się na lub w okolicy znaku maksymalnego poziomu, nie trzeba dolewać oleju.
 - Jeżeli poziom oleju znajduje się na lub w okolicy znaku minimalnego poziomu, dolać zalecanego oleju, aż jego poziom sięgnie znaku maksymalnego poziomu. (Nie dolewać zbyt dużej ilości oleju). Zamocować korek wlewu oleju silnikowego/miarkę poziomu oleju.



- (1) korek wlewu oleju silnikowego/miarka poziomu oleju
(2) oznaczenie maksymalnego poziomu
(3) oznaczenie minimalnego poziomu

6. Sprawdzić, czy O-ring (4) jest w dobrym stanie, wymienić go w razie potrzeby.
7. Zamocować korek wlewu oleju silnikowego/miarkę poziomu oleju (1).

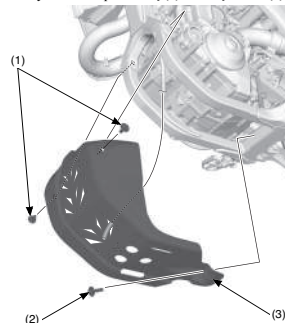


- (1) korek wlewu oleju silnikowego/miarka poziomu oleju
(4) pierścień O-ring

8. Sprawdzić, czy nie ma wycieku oleju.

Wymiana oleju silnikowego i filtra oleju

1. Wymontować śruby A / wymontować podkładki (1) osłony silnika, wykręcić śrubę B / wymontować podkładkę (2) i osłonę silnika (3).



- (1) śruby A / podkładki osłony silnika
(2) śruba B / podkładka osłony silnika
(3) osłona silnika

2. Pozostawić silnik pracujący na biegu jałowym przez 3 minuty, następnie wyłączyć go.
3. Unieruchomić motocykl CRF w pozycji pionowej na płaskim podłożu.
4. Zdjąć korek wlewu oleju silnikowego/miarkę poziomu oleju (4) z lewej strony obudowy skrzyni korbowej.

(ciąg dalszy)

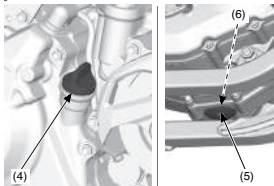
Olej silnikowy

- Umieścić naczynie pod silnikiem, aby zebrać spuszcany olej. Następnie odkręcić śrubę spustową oleju silnikowego (5) i O-ring (6).
- Po wciśnięciu przycisku wyłączenia silnika pociągnąć dźwignię sprzęgła do końca i wcisnąć przycisk uruchamiania silnika, aby całkowicie spuścić olej silnikowy.
- Po spuszczeniu oleju posmarować olejem silnikowym gwint śruby spustowej, powierzchnię stykową i nowy O-ring, a następnie dokręcić śrubę spustową z O-ringiem wymaganym momentem:
18 N·m (1,8 kgf·m)

Wlać spuszczonego oleju do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 168).

UWAGA

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.



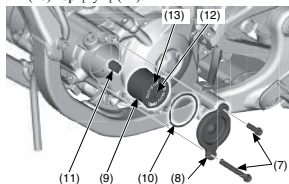
- (4) korek wlewu oleju silnikowego/miarka poziomu oleju
(5) korek spustu oleju silnikowego
(6) O-ring (nowy)

- (CRF450RX)
Zaleca się wymianę oleju i filtra co 4 wyścigi lub po około 15,0 godzinach. Jednak w przypadku wymiany tylko oleju przed upływem zalecanego okresu, zapoznać się z stroną 29.

(CRF450R)

Zaleca się wymianę oleju i filtra co 6 wyścigi lub po około 15,0 godzinach. Jednak w przypadku wymiany tylko oleju przed upływem zalecanego okresu, zapoznać się z stroną 30.

- Wykręcić śruby pokrywy filtra (7) i pokrywę filtra oleju (8).
- Wymontować filtr oleju (9), pierścień O-ring (10) i sprężynę (11).



- (7) śruby pokrywy filtra oleju
(8) pokrywa filtra oleju
(9) filtr oleju
(10) pierścień O-ring
(11) sprężyna
(12) gumowa uszczelka
(13) oznaczenie "OUT-SIDE"

UWAGA

Użycie niewłaściwego filtra oleju może spowodować wycieki lub uszkodzenie silnika.

- Nalożyć smar na końcówkę sprężyny po stronie filtra, a następnie zamontować sprężynę w nowym filtrze oleju.
- Umieścić sprężynę na skrzyni korbowej silnika i zamontować nowy filtr oleju wraz z gumową uszczelką (12) skierowaną na zewnątrz, z dala od silnika. Na korpusie filtra w pobliżu gumowej uszczelki powinno być widoczne oznaczenie "OUT-SIDE" (13). Należy użyć oryginalnego filtra oleju firmy Honda lub jego odpowiednika przeznaczonego dla danego modelu pojazdu.

UWAGA

Nieprawidłowe zamocowanie filtra oleju może spowodować poważne uszkodzenie silnika.

- Posmarować olejem silnikowym nowy pierścień O-ring i zamontować go w pokrywce filtra oleju.
- Zamontować pokrywę filtra oleju uważając, aby nie uszkodzić O-ringa, a następnie ręcznie dokręcić śruby pokrywy filtra oleju wymaganym momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
- Zamontować osłonę silnika, a następnie dokręcić śruby A / podkładki i dokręcić śrubę B / podkładkę osłony silnika odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
- Napełnić skrzynię korbową zalecanym olejem. Pojemność: 1,04 l po spuszczeniu oleju i wymianie filtra
1,00 l po spuszczeniu oleju
- Zamocować korek wlewu oleju silnikowego/miarkę poziomu oleju.
- Sprawdzić olej silnikowy, wykonując kroki podane w *Sprawdzenie i uzupełnianie oleju* (strona 67).

Wlać spuszczonego oleju do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 168).

UWAGA

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Układ chłodzenia motocykla CRF odprowadza ciepło wytwarzane przez silnik za pośrednictwem płaszcza chłodzącego, który otacza cylinder i głowicę.

Odpowiednie utrzymanie płynu chłodzącego umożliwia prawidłowe działanie układu chłodzenia i zapobieganie zamarzaniu, przegrzewaniu i korozji.

Zalecenia dotyczące płynu chłodzącego

Używać tylko wysokiej jakości płynu chłodzącego na bazie glikolu etylenowego zawierającego inhibitory antykorozyjne, specjalnie zalecanego do stosowania w silnikach z aluminium. Sprawdzić etykietę na pojemniku płynu niezamarzającego.

W roztworze płynu chłodzącego należy używać wyłącznie wody destylowanej. Woda o wysokiej zawartości składników mineralnych lub soli może być szkodliwa dla aluminium.

UWAGA

Używanie płynu zawierającego krzemianowe inhibitory korozji może spowodować przedwczesne zużycie uszczelki mechanicznej lub niedrożność kanałów chłodnicy. Używanie wody kanowej może spowodować uszkodzenie silnika.

Fabrycznie motocykl jest dostarczany z roztworem wody i płynu niezamarzającego 50/50. Taki roztwór płynu chłodzącego jest zalecany do większości temperatur roboczych i zapewnia dobrą ochronę przed korozją.

Zmniejszenie stężenia płynu niezamarzającego poniżej 40% nie zapewnia odpowiedniej ochrony przed korozją.

Zwiększenie stężenia płynu niezamarzającego nie jest zalecane z powodu spadku wydajności układu chłodzenia. Wyższe stężenia płynu niezamarzającego (do 60%) powinny być używane wyłącznie w celu zapewnienia dodatkowej ochrony przed zamarznięciem.

Gdy panują ujemne temperatury, należy często sprawdzać układ chłodzenia.

Sprawdzanie poziomu i uzupełnianie płynu chłodzącego

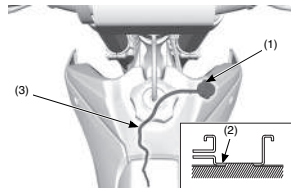
Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

1. Ustawić motocykl CRF na opcjonalnej podstawie roboczej lub na odpowiednim wsporniku w taki sposób, aby był bezpiecznie unieruchomiony w pozycji pionowej.
2. Gdy silnik jest zimny, odkręcić korek chłodnicy (1) i sprawdzić poziom płynu chłodzącego. Poziom płynu chłodzącego jest prawidłowy, gdy płyn jest widoczny w dolnej części szyjki wlewu chłodnicy (2).

⚠ OSTRZEŻENIE

Zdjęcie korka chłodnicy przy gorącym silniku może spowodować wyrzucenie płynu chłodzącego na zewnątrz i poważne poparzenia.

Przed zdjęciem korka chłodnicy należy zawsze zaczekać, aż silnik i chłodnica ostygną.



(1) korek chłodnicy (3) przewód przelewowy
(2) szyjka wlewu chłodnicy

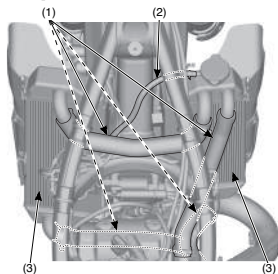
3. Jeśli poziom płynu chłodzącego jest niski, wlać płynu chłodzącego do szyjki wlewu paliwa. Sprawdzić poziom płynu chłodzącego przed każdym wyścigiem. Utrata 20–60 cm³ płynu chłodzącego przez przewód przelewowy (3) jest zjawiskiem normalnym. Jeśli wyciek płynu chłodzącego jest większy niż ta wartość, sprawdzić układ chłodzenia. Pojemność:
(CRF450RX)
1,15 l po wymontowaniu
1,07 l po spuszczeniu
(CRF450R)
1,13 l po wymontowaniu
1,07 l po spuszczeniu
4. Prawidłowo zamocować korek chłodnicy.

UWAGA

Jeżeli korek chłodnicy nie jest prawidłowo zamocowany, dojdzie do nadmiernego ubytku płynu chłodzącego, co może doprowadzić do przegrzania i uszkodzenia silnika.

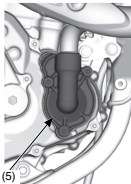
Kontrola układu chłodzenia

1. Sprawdzić układ chłodzenia pod kątem wycieków (patrz oficjalny podręcznik warsztatowy firmy Honda, część dotycząca rozwiązywania problemów związanych z nieszczelnościami).
2. Sprawdzić, czy elastyczne przewody chłodnicy (1) nie mają pęknięć, nie są zużyte, a zaciski przewodów elastycznych chłodnicy nie są poluzowane.
3. Sprawdzić, czy mocowanie chłodnicy nie jest poluzowane.
4. Upewnić się, że przewód przelewowy (2) jest podłączony i nie jest zapchany.
5. Sprawdzić, czy żeberka chłodnicy (3) nie są zapchane.

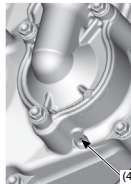


- (1) przewody elastyczne chłodnicy
(2) przewód przelewowy
(3) żeberka chłodnicy

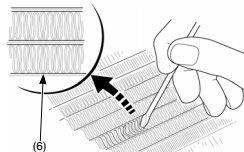
6. Sprawdzić otwór odpowietrzający (4) pod obudową pompy płynu chłodzącego (5) pod kątem szczelności. W razie potrzeby usunąć wszelkie zanieczyszczenia lub piasek. Sprawdzić, czy otwór odpowietrzający pompy płynu chłodzącego nie nosi śladów nieszczelności uszczelki. Jeżeli przez otwór odpowietrzający wycieka płyn chłodzący, należy wymienić uszczelkę mechaniczną. Jeśli nastąpi wyciek oleju przez otwór odpowietrzający, wymienić uszczelkę olejową. Upewnić się, że podczas pracy silnika nie występuje ciągły wyciek płynu chłodzącego z otworu odpowietrzającego. Niewielka ilość płynu chłodzącego wypływająca z otworu odpowietrzającego jest zjawiskiem normalnym. Aby uzyskać informacje na temat wymiany uszczelki mechanicznej lub uszczelki olejowej, należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub skonsultować się z ASO Honda. Obie uszczelki powinny być wymieniane jednocześnie.



- (4) otwór odpowietrzający
(5) obudowa pompy wody



7. Sprawdzić kanały powietrzne chłodnicy pod kątem drożności i uszkodzeń. Wyprostować wygięte żeberka (6), a następnie usunąć owady, błoto lub inne przeszkody za pomocą sprężonego powietrza lub strumienia wody o niskim ciśnieniu. Jeśli przepływ powietrza jest ograniczony na ponad 20% powierzchni chłodnicy, wymienić chłodnicę.



(6) żebra

Wymianę chłodnicy należy zlecić ASO Honda, chyba że użytkownik posiada odpowiednie narzędzia, umiejętności techniczne oraz dane serwisowe. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym Honda.

Wymiana płynu chłodzącego

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Wymianę płynu chłodzącego należy zlecić ASO Honda, chyba że użytkownik posiada odpowiednie narzędzia, umiejętności techniczne oraz dane serwisowe.

Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym Honda.

⚠ OSTRZEŻENIE

Zdjęcie korka chłodnicy przy gorącym silniku może spowodować wyrzucenie płynu chłodzącego na zewnątrz i poważne poparzenia.

Przed zdjęciem korka chłodnicy należy zawsze zacząć od ostygnięcia.

Aby prawidłowo zutylizować spuszczonego płynu chłodzącego, zapoznać się z *Troską o środowisko naturalne* na stronie 168.

UWAGA

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Filtr powietrza wykorzystuje poliuretanowy rdzeń i zewnętrzne elementy, których nie da się oddzielić.

Zanieczyszczony filtr powietrza obniża moc silnika.

Prawidłowa konserwacja filtra powietrza jest bardzo ważna dla pojazdów terenowych. Brudny, nasączony wodą, zużyty lub uszkodzony filtr powietrza umożliwia przedostanie się kurzu, błota i innych zanieczyszczeń do silnika.

W przypadku częstej jazdy po mokrych lub zakurzonych nawierzchniach obsługę filtra powietrza należy przeprowadzać częściej. Twój dealer pomoże Ci określić prawidłowy przebieg między przeglądami dostosowany do warunków jazdy.

Używany w motocyklu CRF filtr powietrza ma bardzo specyficzne wymagania. Należy używać oryginalnego filtra Honda dla danego modelu pojazdu lub filtra o równorzędnej jakości.

UWAGA

Użycie niewłaściwego filtra powietrza może spowodować przedwczesne zużycie silnika.

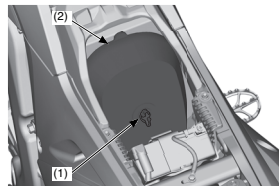
Właściwa konserwacja filtra powietrza pomaga uniknąć przedwczesnego zużycia lub uszkodzenia silnika, kosztownych napraw, utraty mocy, nieprawidłowego zużycia paliwa i zanieczyszczania świecy zapłonowej.

UWAGA

Niewłaściwa konserwacja filtra powietrza lub brak konserwacji może spowodować spadek osiągnięć i przedwczesne zużycie silnika.

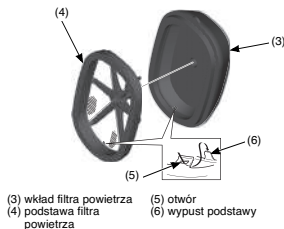
Czyszczenie

1. Wymontować siedzenie (strona 38).
2. Wykręcić śrubę ustalającą filtra powietrza (1) i wymontować układ oczyszczania zasysanego powietrza (2).



- (1) śruba ustalająca filtra powietrza
(2) układ oczyszczania zasysanego powietrza

3. Wyjąć wkład filtra powietrza (3) z podstawy filtra powietrza (4), zwalniając otwór (5) wkładu filtra powietrza z wypustu podstawy (6).

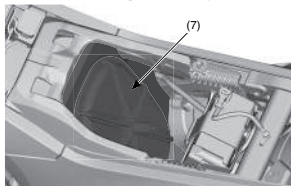


- (3) wkład filtra powietrza (5) otwór
(4) podstawa filtra (6) wypust podstawy powietrza

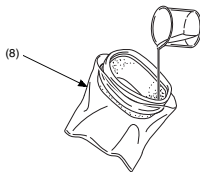
(ciąg dalszy)

Filtr powietrza

4. Umyć filtr powietrza czystym, nie niepalnym rozpuszczalnikiem, na przykład środkiem do czyszczenia filtrów Honda foam. Następnie umyć ciepłą wodą z mydłem, dobrze spłukać i poczekać aż dokładnie wyschnie. Wkład filtra powietrza składa się z dwóch nierozłącznych części: wewnętrznej i zewnętrznej.
5. Wyczyścić wnętrze obudowy układu oczyszczania powietrza (7).
6. Począć aż filtr powietrza całkowicie wyschnie. Po wyschnięciu pokryć wnętrze wkładu 40 cm³ czystego oleju do filtrów powietrza Honda Foam lub odpowiednika. Umieścić wkład w plastikowej torbie (8) i równomiernie rozprowadzić olej dłonią.

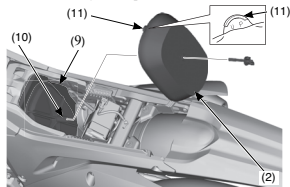


(7) obudowa układu oczyszczania powietrza



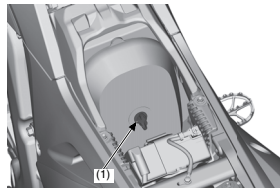
(8) plastikowa torba

7. Zamontować wkład filtra powietrza i podstawę. Zamocować wypust podstawy w otworze wkładu filtra powietrza.
8. Nałożyć 1,5–5,5 g białego smaru litowego firmy Honda lub odpowiednika na powierzchnię stykową wkładu filtra powietrza (9) obudowy filtra powietrza.
9. Zamontować układ oczyszczania zasysanego powietrza (2) we wsporniku obudowy filtra powietrza (10) tak, aby wypust znacznika "UP" (GÓRA) (11) był skierowany do góry.
10. Ostrożnie ułożyć kołnierz uszczelniający wkładu, aby nie dopuścić do wniknięcia brudu.



(2) układ oczyszczania zasysanego powietrza
(9) obszar styku
(10) wspornik obudowy filtra powietrza
(11) wypust znacznika "UP" (GÓRA)

11. Zamontować i dokręcić śrubę ustalającą filtra powietrza (1) wymagany momentem: 2,4 N·m (0,2 kgf·m)



(1) śruba ustalająca filtra powietrza

UWAGA

Nieprawidłowy montaż układu oczyszczania zasysanego powietrza może spowodować przedostanie się zanieczyszczeń i pyłu do silnika i spowodować przyspieszone zużycie pierścieni tłokowych i cylindra.

12. Zamontować siedzenie (strona 38).

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

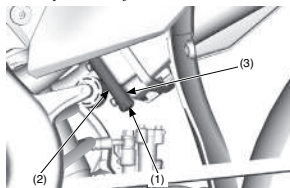
Należy zwiększyć częstotliwość przeglądów, jeżeli motocykl CRF jest eksploatowany w deszczu lub gdy często wykorzystuje się pełną jego moc.

Przeprowadzić przegląd odpowietrzenia w przypadku stwierdzenia widocznego zabrudzenia w przejrzystej części rury odpowietrzenia skrzyni korbowej.

Wyciek z rury odpowietrzenia może spowodować zanieczyszczenie filtra powietrza olejem silnikowym i pogorszenie osiągnięć silnika.

Odpowietrzenie

1. Zdjąć korek przewodu odpowietrzającego skrzyni korbowej (1) z przewodu odpowietrzającego skrzyni korbowej (2) poprzez wsunięcie zacisku (3) i spuścić osadzony brud do odpowiedniego pojemnika.
2. Założyć korek przewodu odpowietrzającego skrzyni korbowej.



- (1) korek przewodu odpowietrzającego skrzynię korbową
(2) przewód odpowietrzający skrzynię korbową
(3) zacisk

Manetka gazu

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

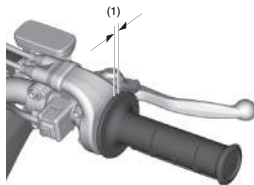
Luz przepustnicy

Przegląd

Sprawdzić luz (1).

Luz: 2–6 mm

W razie potrzeby wyregulować w dopuszczalnym zakresie.

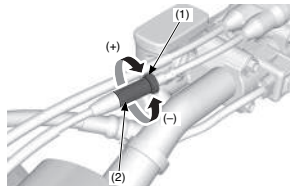


(1) luz

Górna regulacja

Do regulacji w niewielkim zakresie służy górny element regulacyjny.

1. Poluzować nakrętkę blokującą (1).
2. Obrócić element regulacyjny (2).
Obrócenie elementu regulacyjnego w kierunku (-) spowoduje zmniejszenie luzu, a obrócenie w kierunku (+) spowoduje zwiększenie luzu.



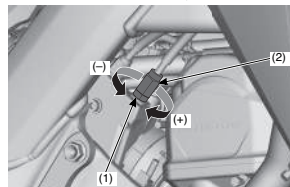
(1) nakrętka blokująca (+) zwiększanie luzu
(2) element regulacyjny (-) zmniejszanie luzu

3. Dokręcić mocno nakrętkę blokującą.
4. Po zakończeniu regulacji sprawdzić płynność obracania manetki gazu od położenia całkowitego zamknięcia do położenia całkowitego otwarcia, we wszystkich położeniach.
Jeżeli element regulacyjny blokuje się w pobliżu położenia granicznego lub jeżeli nie da się osiągnąć prawidłowej wartości luzu, wkręcić maksymalnie element regulacyjny i odkręcić o jeden obrót.
Dokręcić mocno nakrętkę blokującą.
Dokonać regulacji za pomocą dolnego elementu regulacyjnego.

Dolna regulacja

Dolny element regulacyjny jest stosowany w przypadku regulacji dużego luzu, na przykład podczas wymiany linek przepustnicy lub wymontowywania korpusu przepustnicy. Jest również stosowany w razie niemożności uzyskania prawidłowej regulacji za pomocą górnego elementu regulacyjnego.

1. Poluzować nakrętkę blokującą (1).
2. Obrócić element regulacyjny (2) w kierunku (-), aby zmniejszyć luz oraz w kierunku (+), aby zwiększyć luz.



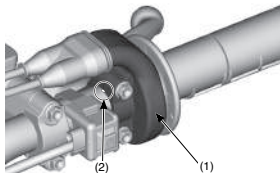
(1) nakrętka blokująca (+) zwiększanie luzu
(2) element regulacyjny (-) zmniejszanie luzu

3. Dokręcić nakrętkę blokującą wymagany momentem:
4,0 N·m (0,4 kgf·m)
4. Operować manetką gazu, aby się upewnić, że działa płynnie i wraca w pełni do położenia początkowego.

Jeżeli nie ma możliwości uzyskania luzu w wymaganym zakresie, należy skontaktować się z ASO.

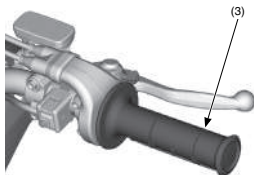
Przegląd przepustnicy

1. Sprawdzić, czy zespół przepustnicy jest prawidłowo ustawiony (końcówka obudowy przepustnicy (1) znajduje się w jednej linii z namalowanym znacznikiem (2) na kierownicy) oraz czy śruby mocujące są dobrze dokręcone.



(1) obudowa przepustnicy (2) namalowany znacznik

2. Sprawdzić płynność obracania przepustnicy (3) od położenia całkowitego zamknięcia do położenia całkowitego otwarcia, we wszystkich położeniach. W przypadku problemów skontaktować się z ASO Honda.



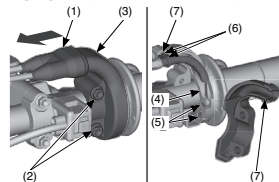
(3) przepustnica

3. Sprawdzić stan linek przepustnicy, od manetki przepustnicy do obudowy przepustnicy. Jeżeli linka jest załamana lub przetarta, zlecić jej wymianę.
4. Sprawdzić, czy linki przepustnicy są naprężone we wszystkich położeniach roboczych.
5. Nasmarować linki powszechnie dostępny smarem do linek.

Smarowanie linki przepustnicy

Sprawdzić, czy przepustnica płynnie się obraca. W razie potrzeby nałożyć smar uniwersalny na powierzchnię ślizgową końcówek linki przepustnicy.

1. Nasunąć pokrywę przeciwpylową (1).
2. Wykręcić śruby obudowy przepustnicy (2).
3. Wymontować obudowę przepustnicy (3) z obudowy przepustnicy (4).
4. Dokładnie nasmarować końcówki linki przepustnicy (5) smarem uniwersalnym.



- (1) osłona przeciwpylowa (5) końcówki linki przepustnicy
(2) śruby obudowy (6) wypusty
(3) obudowa przepustnicy (7) rowki
(4) obudowa przepustnicy

5. Zamontować obudowę przepustnicy i dokręcić śruby obudowy przepustnicy wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)

UWAGA

Wyrównać wypusty (6) prowadnicy przewodu z rowkami (7) obudowy przepustnicy.

6. Zamontować osłonę przeciwpylową w odwrotnej kolejności.

Jeżeli przepustnica nie pracuje płynnie, wymienić linkę przepustnicy.

Upewnić się, że manetka gazu automatycznie swobodnie powraca z położenia pełnego otwarcia do położenia pełnego zamknięcia, we wszystkich położeniach.

Prędkość obrotowa biegu jałowego

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

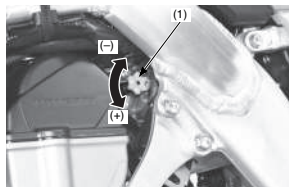
Należy pamiętać, że regulacja obrotów biegu jałowego nie jest "lekarstwem-na wszystkie problemy" związane z układem PGM-FI silnika. Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego nie rozwiązuje problemów, które tkwią gdzie indziej.

Silnik musi osiągnąć normalną temperaturę pracy, aby możliwe było precyzyjne wyregulowanie prędkości obrotowej biegu jałowego. W przypadku naciśnięcia dźwignia zimnego rozruchu odgrywa rolę śruby regulacyjnej.

Obrócenie w lewo powoduje przyspieszenie/ zwiększenie prędkości obrotowej biegu jałowego. Obrócenie w prawo powoduje spowolnienie/ zmniejszenie prędkości obrotowej biegu jałowego.

Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego

1. Jeżeli silnik jest zimny, uruchomić go i odczekać 3 minuty, aż się rozgrzeje. Następnie wyłączyć silnik.
2. Podłączyć obrotomierz do silnika.
3. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym. Uruchomić silnik.
4. Wyregulować obroty biegu jałowego za pomocą dźwigni zimnego rozruchu (1).
Prędkość obrotowa biegu jałowego:
 $2\,000 \pm 100 \text{ min}^{-1}$ (obr./min)



(1) dźwignia zimnego rozruchu
(+) zwiększanie
(-) zmniejszanie

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

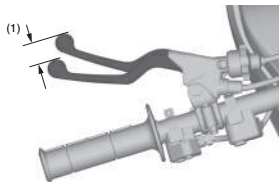
Luz dźwigni sprzęgła

Przegląd

Sprawdzić luz (1).

Luz: 10–20 mm

W razie potrzeby wyregulować w dopuszczalnym zakresie.



(1) luz

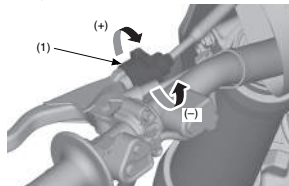
Niewłaściwy luz może powodować przedwczesne zużycie sprzęgła.

Należy odpowiednio ustawić luz dźwigni sprzęgła po odłączeniu linki sprzęgła.

Regulacja końcówki linki

Drobne regulacje przeprowadza się zwykle za pomocą elementu regulacyjnego końcówki linki sprzęgła.

Obrócenie elementu regulacyjnego końcówki linki sprzęgła (1) w kierunku (+) powoduje zwiększenie luzu, a obrócenie go w kierunku (–) powoduje zmniejszenie luzu.



(1) element regulacyjny końcówki linki sprzęgła

(+) zwiększanie luzu

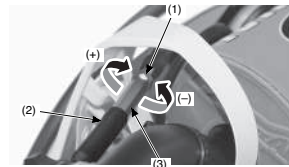
(–) zmniejszanie luzu

Jeżeli element regulacyjny blokuje się w pobliżu położenia granicznego lub jeżeli nie da się osiągnąć prawidłowej wartości luzu, wkręcić maksymalnie element regulacyjny, odkręcić o pięć obrotów i przeprowadzić regulację za pomocą zintegrowanego elementu regulacyjnego linki.

Zintegrowany element regulacyjny linki

Zintegrowany element regulacyjny linki wykorzystuje się w przypadku zablokowania elementu regulacyjnego końcówki linki w pobliżu położenia granicznego – lub jeżeli nie da się osiągnąć prawidłowej wartości luzu.

- Obrócić element regulacyjny końcówki linki w kierunku (+), aż do delikatnego osadzenia, a następnie wykręcić go o pięć obrotów.
- Połuźować nakrętkę blokującą (1).
- Zsunąć gumową osłonę (2) i obrócić zintegrowany element regulacyjny linki (3), aby uzyskać wymagany luz.
- Po uzyskaniu wymaganego luzu, przesunąć gumową osłonę i dokręcić nakrętkę blokującą.



(1) nakrętka blokująca

(2) gumowa osłona

(3) zintegrowany element regulacyjny linki

(+) zwiększanie luzu

(–) zmniejszanie luzu

- Uruchomić silnik, zaciągnąć dźwignię sprzęgła i włączyć bieg. Upewnić się, że silnik nie gaśnie i motocykl nie "pełźnie". Stopniowo zwalniać dźwignię sprzęgła i otwierać przepustnicę. Motocykl CRF powinien płynnie ruszyć i stopniowo przyspieszać.

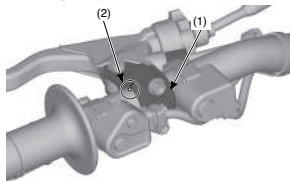
Jeśli nie można uzyskać prawidłowej regulacji lub sprzęgło nie działa prawidłowo, być może doszło do zagięcia lub zużycia linki albo do zużycia tarczy sprzęgła.

Sprawdzić tarcze i płytki sprzęgła (strona 80).

Układ sprzęgła

Inne kontrole

- Sprawdzić, czy zespół dźwigni sprzęgła jest prawidłowo ustawiony (koniec uchwyty (1) znajduje się w jednej linii z namalowanym oznaczeniem (2) na kierownicy) i czy śruby zabezpieczające są mocno dokręcone.



(1) uchwyt

(2) namalowany znacznik

- Sprawdzić linkę sprzęgła pod kątem skrzywienia lub oznak zużycia. W razie potrzeby złożyć jej wymianę.

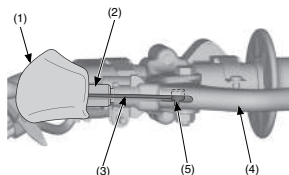
Działanie sprzęgła

- Sprawdzić, czy dźwignia sprzęgła działa płynnie. W razie potrzeby nasmarować powierzchnię ślizgową osi gwintowanej dźwigni sprzęgła smarem i/lub nasmarować linkę sprzęgła powszechnie dostępnym smarem do lin.
- Sprawdzić linkę sprzęgła pod kątem zużycia, zagiąć lub uszkodzeń.

Smarowanie linki sprzęgła

Sprawdzić, czy dźwignia sprzęgła działa płynnie. W razie potrzeby nałożyć smar uniwersalny na powierzchnię ślizgową końcówek linki sprzęgła.

- Zwolnić osłonę przeciwpływową (1).
- Obrócić element regulacyjny (2) i wyjąć linkę sprzęgła (3).
- Odłączyć końcówkę linki sprzęgła od dźwigni sprzęgła (4).
- Dokładnie nasmarować końcówkę linki sprzęgła (5) smarem uniwersalnym.



(1) osłona przeciwpływowa

(2) element regulacyjny

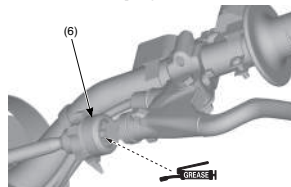
(3) linka sprzęgła

(4) dźwignia sprzęgła

(5) końcówka linki sprzęgła

- Podłączyć linkę sprzęgła do dźwigni.
- Zamontować linkę sprzęgła i obrócić element regulacyjny.

- Wymontować element regulacyjny końcówki linki sprzęgła (6).
- Nałożyć smar uniwersalny na wewnętrzną powierzchnię elementu regulacyjnego końcówki linki sprzęgła.



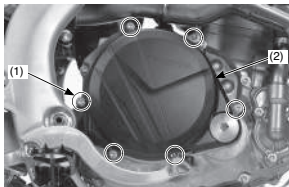
(6) element regulacyjny końcówki linki sprzęgła

- Ponownie sprawdzić luz dźwigni sprzęgła i w razie potrzeby wyregulować (strona 77).

Jeśli dźwignia sprzęgła nie działa płynnie, wymienić linkę sprzęgła.

Wymontowywanie tarcz/plytek sprzęgła

1. Spuścić olej silnikowy (strona 67).
2. Wykręcić sześć śrub osłony sprzęgła (1) i wymontować osłonę sprzęgła (2).

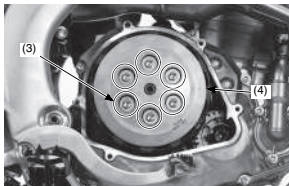


(1) śruby osłony sprzęgła (2) osłona sprzęgła

3. Wykręcić sześć śrub sprężyn sprzęgła i wymontować sprężyny (3).

Poluzować krzyżowo śruby, rozkładając czynność na dwa lub trzy etapy.

4. Wymontować tarczę dociskową sprzęgła (4).



(3) śruby sprężynowe sprzęgła i sprężyny
(4) tarcza dociskowa sprzęgła

5. Wymontować popychacz sprzęgła (5).



(5) popychacz sprzęgła

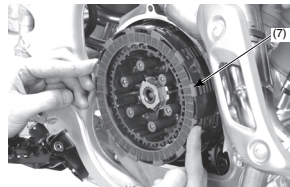
6. Sprawdzić palcem działanie łożyska oporowego (6) wbudowanego w popychacz sprzęgła. Łożysko powinno obracać się równomiernie i cicho.



(6) łożysko oporowe

Jeśli łożysko nie obraca się płynnie, zapoznać się z częścią dotyczącą wymontowywania zespołu sprzęgła oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda lub skontaktować się z ASO Honda.

7. Wymontować siedem tarcz sprzęgła, sześć płytek sprzęgła, sprężynę zapobiegającą drganiom i gniazdo sprężyny (7).

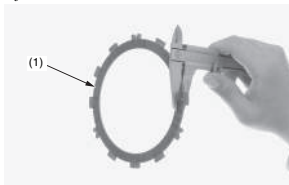


(7) tarcze sprzęgła, płytki sprzęgła, sprężyna zapobiegająca drganiom i gniazdo sprężyny

Układ sprzęgła

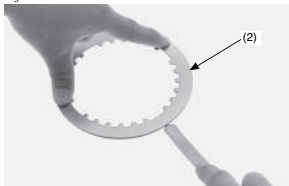
Kontrola tarcz/plytek/sprężyny sprzęgła

- Wymienić tarcze sprzęgła (1), jeżeli noszą ślady przypalenia lub odbarwienia. Zmierzyć grubość każdej tarczy sprzęgła. Graniczny wymiar serwisowy: 2,85 mm. Wymieniać tarcze sprzęgła i płytki sprzęgła jako jeden zestaw.



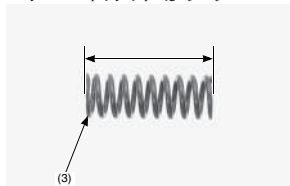
(1) tarcze sprzęgła

- Sprawdzić płytki sprzęgła (2) pod kątem nadmiernego odkształcenia lub odbarwienia. Sprawdzić odkształcenie powierzchni płytki za pomocą szczelinomierza. Graniczny wymiar serwisowy: 0,15 mm. Wymieniać tarcze sprzęgła i płytki sprzęgła jako jeden zestaw.



(2) płytki sprzęgła

- Sprawdzić, czy sprężyny sprzęgła (3) nie są zużyte lub uszkodzone. Zmierzyć długość każdej sprężyny w stanie nieściśniętym. Graniczny wymiar serwisowy: 48,70 mm. Wymieniać sprężyny sprzęgła jako jeden zestaw.

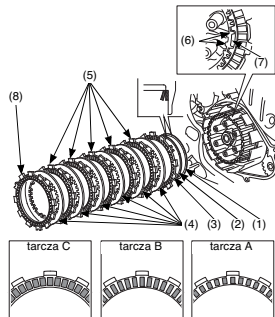


(3) sprężyny sprzęgła

- W przypadku stwierdzenia poślizgu sprzęgła podczas wymiany tarcz i pływki sprzęgła należy wymienić sprężyny sprzęgła.

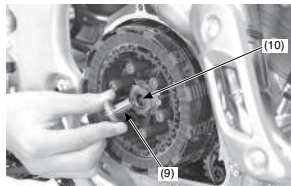
Montaż tarcz/plytek sprzęgła

- Zamontować gniazdo sprężyny (1) i sprężynę zapobiegającą drganiom (2) w środku sprzęgła, jak pokazano. Nasmarować tarcze sprzęgła olejem silnikowym.
- Zamontować tarczę A sprzęgła (tarcza o większej średnicy wewnętrznej) (3) na zewnętrznej części sprzęgła. Ułożyć sześć tarcz sprzęgła (4) i pięć tarcz sprzęgła B (5) naprzemiennie w stos, ustawiając w jednej linii wypusty (6) środkowej części sprzęgła z rowkami (7) tarczy sprzęgła, jak przedstawiono. Zamontować tarczę sprzęgła C (8).



- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| (1) gniazdo sprężyny | (5) tarcze sprzęgła B |
| (2) sprężyna zapobiegająca drganiom | (6) wypusty |
| (3) tarcza sprzęgła A | (7) rowek |
| (4) płytki sprzęgła | (8) tarcza sprzęgła C |

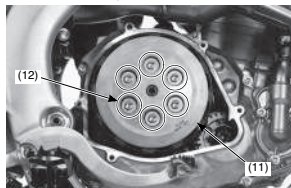
3. Umieścić popychacz sprzęgła (9) na drążku popychacza sprzęgła (10).



(9) popychacz sprzęgła (10) trzpień popychacza sprzęgła

4. Zamontować tarczę dociskową sprzęgła (11).
5. Zamontować sześć sprężyn sprzęgła i wkręcić śruby (12).
6. Dokręcić śruby krzyżowo, dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy, dokręcając wymagany momentem:

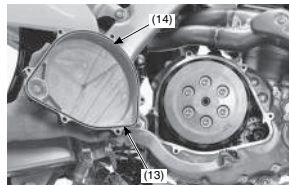
12 N·m (1,2 kgf·m)



(11) tarcza dociskowa sprzęgła
(12) sprężyny sprzęgła i śruby

7. Posmarować olejem silnikowym nowy O-ring (13) i zamontować go w rowku osłony sprzęgła (14).
8. Zamontować osłonę, dokręcając sześć śrub osłony krzyżowo, dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy, dokręcając wymagany momentem:

10 N·m (1,0 kgf·m)



(13) O-ring (nowy)
(14) osłona sprzęgła

9. Napęlnić skrzynię korbową zalecanym olejem (strona 67).

Świeca zapłonowa

Patr. Ważne środki ostrożności na stronie 27.

Zalecenia dotyczące świec zapłonowych

Zalecana standardowa świeca zapłonowa jest odpowiednia dla większości zastosowań wysigowych.

Standardowa	SILMAR9A – 9S (NGK)
Opcjonalnie	SILMAR10A – 9S (NGK)

Należy używać wyłącznie zalecanych świec zapłonowych o odpowiedniej temperaturze roboczej.

UWAGA

Używanie świec zapłonowych o nieodpowiedniej temperaturze roboczej lub nieprawidłowym zasięgu może spowodować uszkodzenie silnika. Zastosowanie świecy bezopornikowej może powodować problemy z zapłonem.

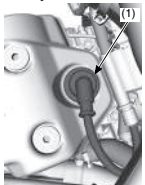
W tym motocyklu zastosowano świecę zapłonową z irydową końcówką w centralnej elektrodzie i platynową końcówką w elektrodzie bocznej.

Podczas serwisowania świecy zapłonowej należy przestrzegać następujących zaleceń.

- Nie wolno czyścić świecy zapłonowej. Jeżeli elektroda jest zanieczyszczona nagromadzonymi cząstkami stałymi lub brudem, wymienić świecę na nową.
- Do sprawdzania wielkości przerwy iskrowej świecy należy używać wyłącznie "szczelinomierza drutowego". Aby nie dopuścić do uszkodzenia irydowej końcówki centralnej elektrody i platynowej końcówki elektrody bocznej, nie wolno używać "szczelinomierza listkowego".
- Nie regulować wielkości przerwy iskrowej świecy zapłonowej. Jeżeli wielkość przerwy iskrowej przekracza poza zakres specyfikacji, wymienić świecę zapłonową na nową.

Kontrola i wymiana świecy zapłonowej

1. Wymontować siedzenie i zawiesić zbiornik paliwa po lewej stronie ramy (strony 38, 39, 41).
2. Odłączyć nasadkę świecy zapłonowej (1).
3. Usunąć wszelkie zanieczyszczenia z okolicy podstawki świecy zapłonowej.
4. Wymontować świecę zapłonową (2).

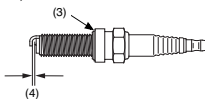


(1) nasadka świecy zapłonowej



(2) świeca zapłonowa

5. Sprawdzić elektrody pod kątem zużycia lub osadów brudu, uszczelkę (3) pod kątem zużycia oraz izolator pod kątem pęknięć. Wymienić w przypadku stwierdzenia któregoś z tych wad.
6. Sprawdzić wielkość przerwy iskrowej świecy (4) za pomocą szczelinomierza drutowego. Jeżeli wielkość przerwy iskrowej przekracza zakres specyfikacji, wymienić świecę na nową. Zalecana wielkość przerwy iskrowej świecy wynosi: 0,8–0,9 mm



(3) uszczelka

(4) przerwa iskrowa świecy zapłonowej

7. Aby dokładnie zbadać świecę zapłonową, przyspieszyć do prędkości przejazdowej na prostej drodze. Naciśnąć i przytrzymać przycisk wyłączania silnika i odłączyć sprzęgło, pociągając dźwignię. Pozwolić motocyklowi toczyć się aż do zatrzymania, a następnie wymontować i sprawdzić świecę zapłonową. Porcelanowy izolator wokół centralnej elektrody powinien mieć kolor beżowy lub średnio szary.

W przypadku używania nowej świecy należy jechać przez 10 minut przed zbadaniem świecy; nowa świeca nie zmienia początkowo koloru.

Jeżeli elektrody sprawiają wrażenie przypalonych lub jeżeli izolator jest biały lub jasno szary (błąd) lub jeżeli elektrody i izolator są czarne lub zabrudzone (intensywnie), problem ma inną przyczynę (strona 158). Sprawdzić układ PGM-FI i kąt wyprzedzenia zapłonu.

8. Po założeniu uszczelki wkręcić świecę ręcznie, zwracając uwagę na prawidłowe osadzenie w gwincie.
9. Dokręcić świecę.
 - Jeśli używana jest stara świeca: 1/12 obrotu po ukończeniu ręcznego dokręcania.
 - W przypadku montażu nowej świecy należy dokręcać ją dwustopniowo, aby zapobiec odkręceniu się świecy:
 - a) Pierwsze dokręcenie: 1/4 obrotu po ukończeniu ręcznego dokręcania.
 - b) Poluzuj świecę.
 - c) Następnie ponownie dokręć świecę: 1/12 obrotu po ukończeniu ręcznego dokręcania.

UWAGA

Nieprawidłowe dokręcenie świecy zapłonowej może spowodować uszkodzenie silnika. Zbyt lekko dokręcona świeca może spowodować uszkodzenie tłoka. Jeśli świeca zostanie dokręcona zbyt mocno, może to spowodować uszkodzenie gwintu.

10. Podłączyć nasadkę świecy zapłonowej. Zwrócić uwagę, aby nie ścisnąć żadnego przewodu.
11. Zamontować zbiornik paliwa i siedzenie (strony 38, 40, 42).

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

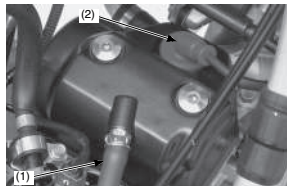
Zbyt duży luz zaworowy powoduje hałas i może prowadzić do uszkodzenia silnika. Brak luzu lub niewystarczający luz spowoduje niezamykanie zaworu i doprowadzi do jego uszkodzenia i spadku mocy. Luz zaworowy należy sprawdzać, gdy silnik jest zimny zgodnie z harmonogramem przeglądów (strony 29, 30).

Kontrolę lub regulację luzu zaworowego należy przeprowadzać przy zimnym silniku. Luz zaworowy zmienia się wraz ze wzrostem temperatury silnika.

Zdejmowanie pokrywy głowicy

Przed kontrolą należy dokładnie oczyścić silnik, aby nie dopuścić do przedostawania się zanieczyszczeń do silnika.

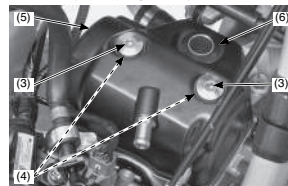
1. Wymontować siedzenie i zawiesić zbiornik paliwa po lewej stronie ramy (strony 38, 39, 41).
2. Odłączyć przewód odpowietrzający (1) i nasadkę świecy zapłonowej (2).



(1) przewód odpowietrzający

(2) nasadka świecy zapłonowej

3. Wykręcić śruby imbusowe (3) pokrywy głowicy, wymontować gumowe uszczelki (4), pokrywę głowicy (5) i opakowanie przerwy iskrowej świecy zapłonowej (6).



(3) śruby imbusowe pokrywy głowicy

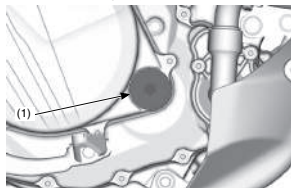
(4) gumowe uszczelki pokrywy głowicy

(5) pokrywa głowicy

(6) opakowanie przerwy iskrowej świecy zapłonowej

Ustawienie w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania

1. Wymontować zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego (1).



(1) zatyczka otworu dostępu do wału korbowego

2. Zdemonstrować świecę (strona 82).
3. Demontaż pokrywy głowicy (strona 83).

4. Obrócić wał korbowy, obracając śrubę głównego koła napędowego (2) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby znacznik "T" (3) na głównym kole napędowym wskazywał znacznik (4) na osłonie sprzęgła. W tym położeniu tłok może znajdować się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania lub w górnym martwym punkcie (GMP) suwu wydechu. Jeżeli główne koło napędowe przesunie się poza znacznik "T", obrócić śrubę głównego koła napędowego ponownie w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i wyrównać położenie znacznika "T" ze znacznikiem.

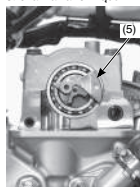
Upewnić się, że przeciwcieżar dekompresora (5) znajduje się w górnym położeniu.

strona wału korbowego:

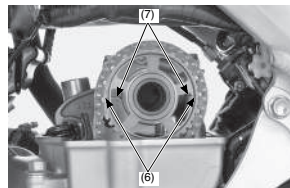


- (2) śruba głównego koła napędowego
- (3) znacznik "T"
- (4) znacznik
- (5) przeciwcieżar dekompresora

strona wałka rozrządu:



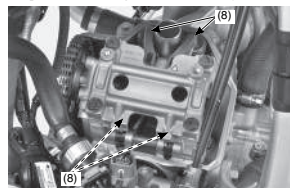
5. Sprawdzić, czy znaki synchronizacyjne rozrządu (6) na kole zębatym wałka rozrządu pokrywają się z powierzchnią przylegania wspornika wałka rozrządu (7) głowicy.



(6) znaczniki rozrządu

(7) powierzchnia przylegania wspornika wałka rozrządu

6. Kontrolę należy przeprowadzić, gdy tłok znajduje się w górnym punkcie suwu sprężania, gdy oba zawory ssące i wydechowe są zamknięte. Stan ten można określić poprzez poruszenie dźwignikami zaworowymi (8).



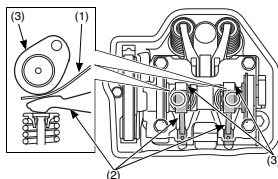
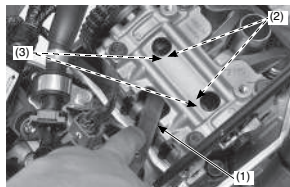
(8) dźwigniki zaworowe

Sprawdzenie luzu zaworowego

1. Ustawić tłok w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84).
2. Zmierzyć luzy zaworowe zaworów ssących, wsuwając szczelinomierz (1) między dźwigniki zaworowe zaworów ssących (2) a krzywki wałka rozrządu (3).

UWAGA

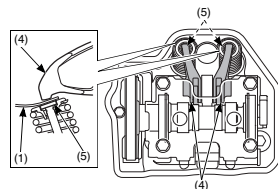
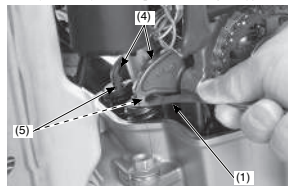
Uważać, aby nie uszkodzić dźwigniek zaworowych zaworów ssących.



- (1) szczelinomierz
(2) dźwigniki zaworowe zaworów ssących
(3) krzywki wałka rozrządu

Luzy zaworowe:
SSANIE: $0,13 \pm 0,03$ mm

3. Zmierzyć luzy zaworowe zaworów wydechowych, wsuwając szczelinomierz (1) między dźwigniki zaworowe zaworów wydechowych (4) a podkładki regulacyjne (5).



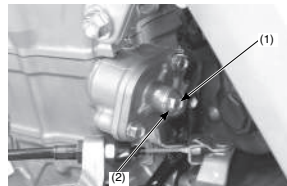
- (1) szczelinomierz
(4) dźwigniki zaworowe zaworów wydechowych
(5) podkładki regulacyjne zaworów

Luzy zaworowe:
WYDECH: $0,28 \pm 0,03$ mm

Jeśli luz zaworów ssących i wydechowych wymaga regulacji, zapoznać się z informacjami w części Wymontowywanie wałka rozrządu (ta strona) i dobrać odpowiednie podkładki regulacyjne do poszczególnych zaworów.

Wymontowywanie wałka rozrządu

1. Upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84). Zapisać luzy zaworów ssących i wydechowych (ta strona).
2. Wykręcić śrubę pokrywy podnośnika napinacza łańcucha rozrządu (1) i wymontować podkładkę uszczelniającą (2).

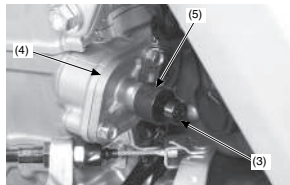


- (1) śruba pokrywy podnośnika napinacza łańcucha rozrządu
(2) podkładka uszczelniająca

(ciąg dalszy)

Luzy zaworowe

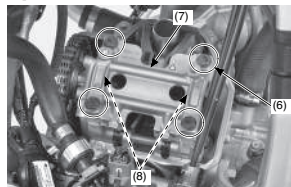
3. Włożyć blokadę napinacza (3) w podnośnik napinacza łańcucha rozrządu (4). Obrócić blokadę napinacza w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i zablokować podnośnik napinacza łańcucha rozrządu, dociskając uchwyt (5) do podnośnika napinacza łańcucha rozrządu.
- Klucz blokujący napinacz 070MG-0010100



(3) blokada napinacza
(4) podnośnik napinacza łańcucha rozrządu
(5) uchwyt

4. Sprawdzić tłok w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84). Poluzować krzyżowo śruby wspornika wałka rozrządu (6), rozkładając czynność na dwa lub trzy etapy. Wykręcić śruby wspornika wałka rozrządu, wymontować wspornik wałka rozrządu (7) i pierścienie nastawcze (8).

Podczas demontażu wspornika wałka rozrządu pierścienie nastawcze mogą zakleszczyć się we wsporniku wałka rozrządu.



(6) śruby wspornika wałka rozrządu
(7) wspornik wałka rozrządu
(8) pierścienie nastawcze

UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia pierścieni nastawczych do skrzyni korbowej.

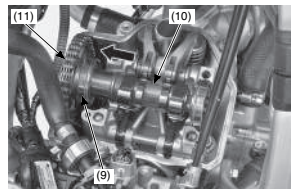
Jeżeli pierścienie nastawcze pozostały we wsporniku wałka rozrządu, ostrożnie je wyjąć.

5. Wymontować łożysko wałka rozrządu (9) i wymontować wałek rozrządu (10), zdejmując łańcuch rozrządu (11).

Zawiesić łańcuch rozrządu na drucie, aby nie dopuścić do jego spadnięcia do skrzyni korbowej.

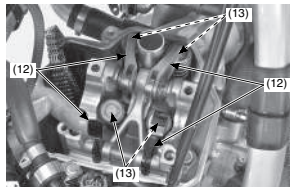
UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.



(9) lewe łożysko wałka rozrządu
(10) wałek rozrządu
(11) łańcuch rozrządu

6. Podnieść dźwienki zaworowe (12) i zdjąć podkładki regulacyjne (13).



(12) dźwienki zaworowe
(13) podkładki regulacyjne

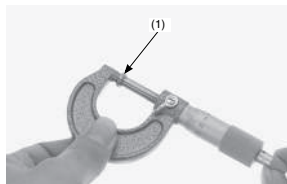
UWAGA

Uważać, aby nie uszkodzić dźwienek zaworowych zaworów ssących.

Nie czyścić dźwienek zaworowych zaworów ssących za pomocą ogólnie dostępnego środka do czyszczenia.

Dobór podkładek regulacyjnych

1. Zmierzyć grubość podkładek regulacyjnych za pomocą mikrometru i zapisać ją.
Dostępne są siedemdziesiąt trzy różne podkładki regulacyjne (1) o grubości zmieniającej się o 0,025 mm, od 1 200 mm (najcieńsza) do 3 000 mm (najgrubsza).



(1) podkładka regulacyjna

2. Grubość nowych podkładek regulacyjnych wylicza się za pomocą poniższego równania.

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

A: Grubość nowej podkładki regulacyjnej

B: Zapisany luz zaworowy

C: Wymagany luz zaworowy

D: Grubość starej podkładki regulacyjnej

- Upewnić się, że grubość podkładki regulacyjnej jest prawidłowa, mierząc ją mikrometrem.
- Należy splanować gniazdo zaworu wydechowego, jeżeli na skutek osadu węgla wymiar przekracza 3 000 mm.

UWAGA

Nie polerować zaworów ssących. Są one tytanu i posiadają cienką warstwę tlenku. Procedura polerowania spowoduje uszkodzenie tej powłoki.

Jeżeli obliczony wymiar nie mieści się w wymaganym zakresie, należy zlecić przegląd motocykla w ASO Honda.

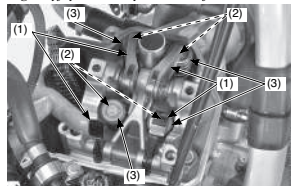
1,80 mm	1,825 mm	1,85 mm	1,875 mm

Montaż wałka rozrządu

1. Podnieść dźwigniki zaworowe (1) i zamontować nowo dobrane podkładki regulacyjne (2) w gniazdach sprężyn zaworowych (3).

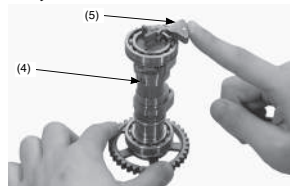
UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia podkładek regulacyjnych do skrzyni korbowej.



- (1) dźwigniki zaworowe (3) gniazda sprężyn zaworowych
(2) podkładki regulacyjne

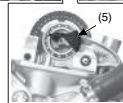
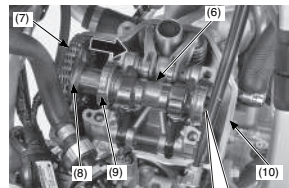
2. Sprawdzić działanie tłoczka (4), obracając palcem przeciwcieżar dekompresora (5). Tłoczek powinien płynnie wsuwać się i wysuwać.



- (4) tłoczek
(5) przeciwcieżar dekompresora

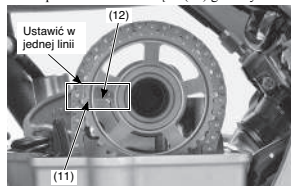
Jeśli działanie nie jest płynne, zapoznać się z częścią dotyczącą demontażu dekompresora w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda lub skontaktować się z ASO Honda.

3. Upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84).
4. Nałożyć olej zawierający dwusiareczek molibdenu (mieszkankę 1/2 oleju silnikowego i 1/2 smaru zawierającego więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) na następujące elementy:
– krzywki wałka rozrządu
– cała powierzchnia tłoczka
5. Zamontować wałek rozrządu (6) na głowicy tak, aby przeciwcieżar dekompresora (5) był skierowany w górę, jak przedstawiono na ilustracji poniżej.
6. Zamontować łańcuch rozrządu (7) na kole zębatym wałka rozrządu (8). Przytrzymując lewe łożysko wałka rozrządu (9) przesunąć do końca w lewo, zamontować wałek rozrządu (6) na głowicy (10) i przesunąć lewe łożysko wałka rozrządu do końca w prawo.



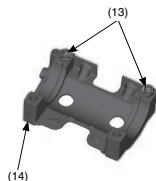
- (5) przeciwcieżar dekompresora
(6) wałek rozrządu
(7) łańcuch rozrządu
(8) koło zębate wałka rozrządu
(9) lewe łożysko wałka rozrządu
(10) głowica

7. Upewnić się, że znaki synchronizacyjne rozrządu (11) na kole zębatym wałka rozrządu pokrywa się z powierzchnią przylegania wspornika wałka rozrządu (12) głowicy.



- (11) znacznik rozrządu
(12) powierzchnia przylegania wspornika wałka rozrządu

8. Upewnić się, że kołki ustalające (13) są zamontowane we wsporniku wałka rozrządu (14).

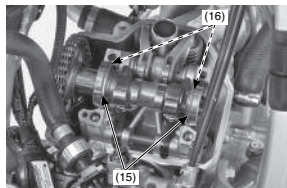


- (13) kołki ustalające (14) wspornik wałka rozrządu

9. Zamontować pierścienie nastawcze (15) na rowkach łożyska wałka rozrządu (16).

UWAGA

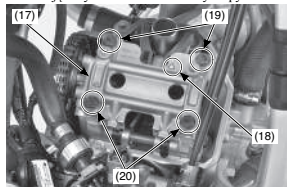
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia pierścieni nastawczych do skrzyni korbowej.



- (15) pierścienie nastawcze
(16) rowki łożyska wałka rozrządu

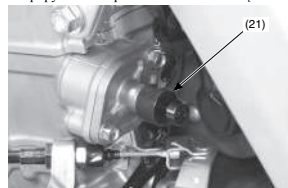
10. Posmarować gwinty śruby wspornika wałka rozrządu olejem silnikowym. Zamontować wspornik wałka rozrządu (17) tak, aby znacznik "Δ" (18) był skierowany do przodu. Wkręcić śruby wspornika wałka rozrządu (19) (20), następnie dokręcić śruby wspornika wałka rozrządu wymagany momentem: 15 N·m (1,5 kgf·m)

Dokręcić krzyżowo śruby wspornika wałka rozrządu, rozkładając czynność na dwa lub trzy etapy.



- (17) wspornik wałka rozrządu (19) śruby wspornika wałka rozrządu (długie)
(18) "Oznaczenie Δ" (20) śruby wspornika wałka rozrządu (krótkie)

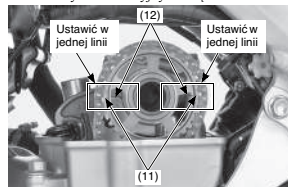
11. Wymontować blokadę napinacza (21) z popychacza napinacza łańcucha rozrządu.



- (21) blokada napinacza

12. Upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84). Sprawdź, czy znak synchronizacyjny rozrządu (11) na kole zębatym wałka rozrządu pokrywa się z powierzchnią przylegania wspornika wałka rozrządu (12) głowicy.

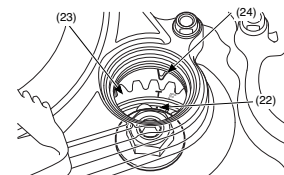
Jeśli znak synchronizacyjny rozrządu nie jest ustawiony w jednej linii z powierzchnią przylegania wspornika wałka rozrządu, wsunąć blokadę napinacza w popychacz napinacza łańcucha rozrządu (strona 86), a następnie wymontować łańcuch rozrządu i ustawić w jednej linii znak synchronizacyjny rozrządu.



- (11) znacznik rozrządu
(12) powierzchnia przylegania wspornika wałka rozrządu (ciąg dalszy)

Luzy zaworowe

13. Sprawdzić, czy oznaczenie "T" (22) na głównym kole napędowym (23) jest ustawione w jednej linii ze znacznikiem (24) z prawej strony obudowy skrzyni korbowej.



(22) znacznik "T"
(23) główne koło napędowe
(24) znacznik

14. Obrócić wałek rozrządu, obracając koło wał korbowy kilka razy w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84).

15. Zmierzyć luzy zaworowe zaworów ssących i wydechowych, wsuwając szczelinomierz (25).

Luzy zaworowe:

SSANIE: $0,13 \pm 0,03$ mm

WYDECH: $0,28 \pm 0,03$ mm

Strona zaworów ssących:

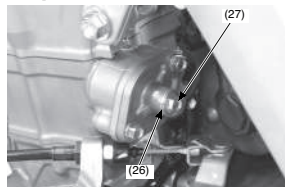


(25) szczelinomierz

Strona zaworów wydechowych:



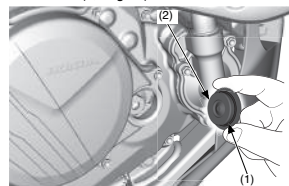
16. Zamontować nową podkładkę uszczelniającą (26) i dokręcić śrubę pokrywy popychacza napinacza łańcucha rozrządu (27).



(26) podkładka uszczelniająca (nowa)
(27) śruba pokrywy podnośnika napinacza łańcucha rozrządu

Montaż zatyczki otworu dostępu do wału korbowego

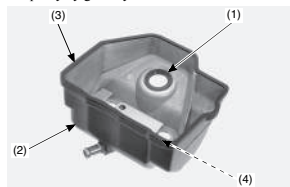
1. Zamontować świecę zapłonową (strona 82).
2. Posmarować nowy O-ring (1) olejem silnikowym i założyć go na otwór dostępu do wału korbowego (2). Nałożyć warstwę smaru na gwinty zatyczki otworu dostępu do wału korbowego. Włożyć i dokręcić zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego wymagany moment: 15 N·m (1,5 kgf·m)



(1) O-ring (nowy)
(2) zatyczka otworu dostępu do wału korbowego

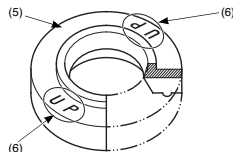
Montaż pokrywy głowicy

1. Sprawdzić, czy opakowanie przerwy iskrowej świecy zapłonowej (1) jest w dobrym stanie, wymienić je w razie potrzeby.
Nałożyć olej silnikowy na opakowanie przerwy iskrowej świecy zarówno i zamontować je w pokrywce głowicy (2).
2. Sprawdzić, czy opakowanie pokrywki głowicy (3) jest w dobrym stanie, wymienić je w razie potrzeby.
Wyczyścić i nałożyć płynny środek uszczelniający ((TB1207B) firmy ThreeBond lub odpowiednik) na rowek pokrywki głowicy (4) w przedstawiony sposób i zamontować opakowanie pokrywki głowicy na rowku pokrywki głowicy.



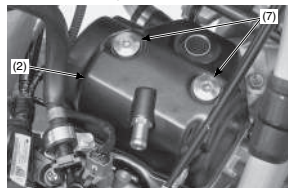
- (1) opakowanie przerwy iskrowej świecy zapłonowej
(2) pokrywka głowicy
(3) opakowanie pokrywki głowicy
(4) rowek pokrywki głowicy

3. Sprawdzić, czy uszczelki gumowe (5) są w dobrym stanie, wymienić je w razie potrzeby.
Założyć gumowe uszczelki na pokrywę głowicy tak, aby oznaczenia "UP" (GÓRA) (6) były skierowane do góry.



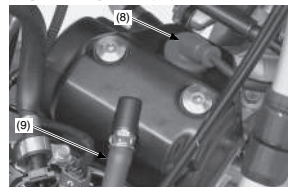
- (5) gumowe uszczelki
(6) znaczniki "UP" (GÓRA)

4. Zamontować pokrywę głowicy (2) i dokręcić śruby imbusowe pokrywki głowicy (7) wymagany moment:
10 N·m (1,0 kgf·m)



- (2) pokrywka głowicy
(7) śruby imbusowe pokrywki głowicy

5. Podłączyć nasadkę świecy zapłonowej (8) i przewód odpowietrzający (9).



- (8) nasadka świecy zapłonowej
(9) przewód odpowietrzający

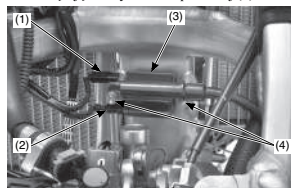
6. Zamontować zbiornik paliwa i siedzenie (strony 38, 40, 42).

Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

Patr. Ważne środki ostrożności na stronie 27.

Demontaż głowicy

1. Oczyszczyć obszar nad silnikiem przed przystąpieniem do demontażu, aby zapobiec przedostaniu się zanieczyszczeń do silnika.
2. Spuścić płyn chłodzący po schłodzeniu motocykla (strona 167).
3. Wymontować siedzenie i zawiesić zbiornik paliwa po lewej stronie ramy (strony 38, 39, 41).
4. Wymontować lewy i prawy tłumik (strona 130).
5. Wymontować rurę wydechową (strona 133).
6. Wymontować ramę pomocniczą (strona 43).
7. Zdemontować świecę (strona 82).
8. Demontaż pokrywy głowicy (strona 83).
9. Ustawić tłok w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 84).
10. Wymontować wspornik wałka rozrządu, wałek rozrządu i podkładki regulacyjne (strona 85).
11. Odłączyć złącze A (1) i złącze B (2) cewki zapłonowej.
Wymontować cewkę zapłonową (3), odkręcając śruby cewki zapłonowej (4).



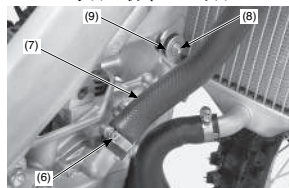
- (1) złącze A cewki zapłonowej
(2) złącze B cewki zapłonowej
(3) cewka zapłonowa
(4) śruby cewki zapłonowej

12. Odłączyć złącze czujnika ECT (5).



(5) złącze czujnika ECT

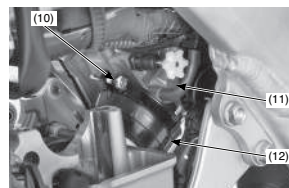
13. Poluzować śrubę zacisku przewodu elastycznego chłodnicy (6) i odłączyć przewód elastyczny chłodnicy (7).
14. Wykręcić prawą, dolną śrubę mocującą chłodnicy (8) i zdjąć podkładkę (9).



- (6) śruba zacisku przewodu elastycznego chłodnicy
(7) przewód elastyczny chłodnicy
(8) prawa, dolna śruba mocująca chłodnicy
(9) podkładka

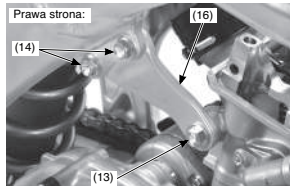
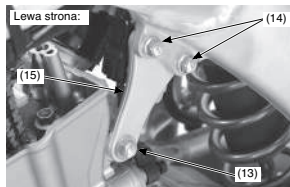
15. Poluzować śrubę opaski izolatora (10) i zdjąć obudowę przepustnicy (11) z izolatora (12).

Nie należy wieszać obudowy przepustnicy, tylko zamocować ją odpowiednim zawieszem.



- (10) śruba opaski izolatora
(11) obudowa przepustnicy
(12) izolator

16. Wykręcić śruby wieszaka głowicy (13).
Wykręcić śruby płytki wieszaka głowicy (14),
wymontować lewą płytkę wieszaka głowicy
(15) i prawą płytkę wieszaka głowicy (16).



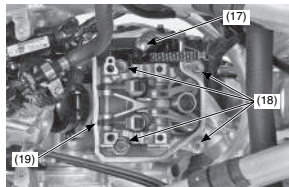
- (13) śruby wieszaka głowicy
(14) śruby płytki wieszaka głowicy
(15) lewa płytkę wieszaka głowicy
(16) prawa płytkę wieszaka głowicy

17. Wykręcić śrubę cylindra (17).
18. Wykręcić śruby głowicy, wymontować
podkładki (18) i głowicę (19).

Poluzować krzyżowo śruby, rozkładając czynność
na dwa lub trzy etapy.

UWAGA

*Nie wolno dopuścić do wpadnięcia podkładek i
łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.*

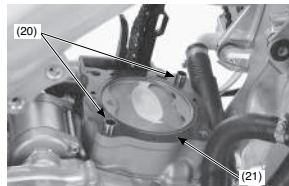


- (17) śruba cylindra
(18) śruby głowicy i podkładki
(19) głowica

19. Wymontować kołki ustalające (20) i uszczelkę
głowicy (21).

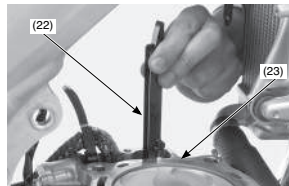
UWAGA

*Nie wolno dopuścić do wpadnięcia kołków
ustalających i łańcucha rozrządu do skrzyni
korbowej.*



- (20) kołki ustalające
(21) uszczelka głowicy

20. Wymontować prowadnicę łańcucha rozrządu
(22) z cylindra.



- (22) prowadnica łańcucha rozrządu
(23) cylinder

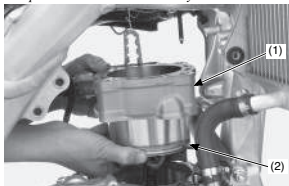
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

Wymontowywanie cylindra

1. Wymontować cylinder (1), podtrzymując tłok (2).

UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.
Nie podważać ani nie uderzać cylindra.

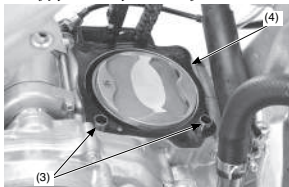


(1) cylinder (2) tłok

2. Wymontować kołki ustalające (3) i uszczelkę cylindra (4).

UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia kołków ustalających do skrzyni korbowej.



(3) kołki ustalające (4) uszczelka cylindra

Wymontowanie tłoka

1. Umieścić czyste ręczniki warsztatowe (1) w skrzyni korbowej, aby zabezpieczyć zaciski sworznia tłokowego i inne części przed wpadnięciem do skrzyni korbowej.
2. Wymontować zaciski sworznia tłokowego (2) przy pomocy pary szczypiec specjalistycznych.
3. Wcisnąć zaciski sworznia tłokowego (3) z tłoka (4) i wymontować tłok.

(CRF450RX)

W warunkach wyścigowych tłok, pierścienie i sworzeń tłokowy należy wymieniać co 4 wyścigów lub co 15,0 godzin pracy.

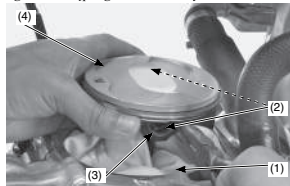
(CRF450R)

W warunkach wyścigowych tłok, pierścienie i sworzeń tłokowy należy wymieniać co 6 wyścigów lub co 15,0 godzin pracy.

UWAGA

Uważać, aby nie uszkodzić ani nie poddawać wstrząsom sworznia tłokowego.

Nie czyścić sworznia tłokowego za pomocą ogólnie dostępnego środka do czyszczenia.



(1) ręczniki warsztatowe (3) sworzeń tłokowy
(2) zaciski sworznia tłokowego (4) tłok

Wymontowanie pierścienia tłokowego

Rozsunąć każdy pierścień tłokowy (1) i wymontować, wyciągając go do góry w punkcie przeciwnym do szczeliny.

UWAGA

Uważać, aby nie uszkodzić pierścienia tłokowego przez zbyt mocne rozsuniecie jego końcówek.



(1) pierścień tłokowy

Kontrola tłoka/sworznia tłokowego/pierścienia tłokowego

Zalecamy zapoznanie się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub skonsultowanie się z ASO Honda w celu uzyskania informacji na temat prawidłowych granicznych wymiarów serwisowych.

Montaż pierścienia tłokowego

1. Usunąć osad węglowy z głowicy tłoka i rowków pierścieni tłokowych.

UWAGA

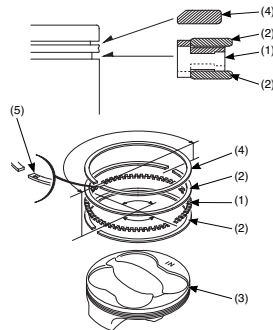
Nie uszkodzić tłoka podczas usuwania osadu węglowego.

2. Posmarować olejem silnikowym każdy pierścień tłokowy na całej powierzchni.
3. Najpierw założyć podkładkę dystansową (1), a następnie zamontować boczne szyny (2) na tłoku (3).
4. Zamontować górny pierścień (4) na tłoku tak, aby oznaczenie "1R" (5) było skierowane ku górze.

UWAGA

Uważać, aby nie uszkodzić pierścienia tłokowego przez zbyt mocne rozsuniecie jego końcówek. Należy uważać, aby nie uszkodzić tłoka podczas montażu pierścieni tłokowych.

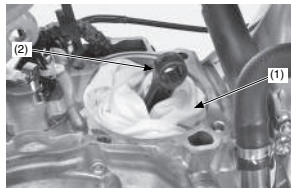
5. Po zamontowaniu pierścieni tłokowych powinny się one obracać swobodnie, bez tarcia. Rozsunąć szczeliny zamków pierścieni o 180 stopni, pomiędzy górnym pierścieniem a górną szyną boczną. Rozsunąć szczeliny zamków pierścieni o 90 stopni, pomiędzy górną szyną boczną, elementem dystansowym a dolną szyną boczną.



- (1) sprężyna dystansowa (4) pierścień kompresyjny
(2) pierścień olejowy (5) oznaczenie "1R"
(3) tłok

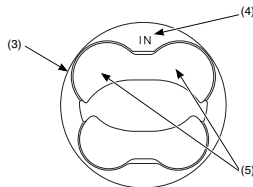
Montaż tłoka

1. Umieścić czyste ręczniki warsztatowe (1) na otworze skrzyni korbowej, aby uniemożliwić wpadnięcie zacisków sworznia tłokowego do skrzyni korbowej.
2. Nalożyć olej zawierający dwusiarczek molibdenu (mieszanekę 1/2 oleju silnikowego i 1/2 smaru zawierający dwusiarczek molibdenu, zawierającego więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) na wewnętrzną powierzchnię głowki korbowodu (2).



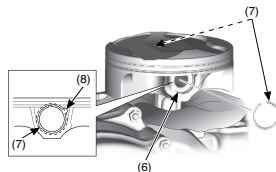
(1) ręczniki warsztatowe
(2) głowka korbowodu

3. Zamontować tłok (3) tak, aby oznaczenie "IN" (4) i/lub duże zagłębienie zaworowe (5) były skierowane w stronę strony ssania silnika.



(3) tłok
(4) oznaczenie "IN" (5) duże zagłębienie zaworowe

4. Nalożyć olej zawierający dwusiarczek molibdenu (mieszanekę 1/2 oleju silnikowego i 1/2 smaru zawierający dwusiarczek molibdenu, zawierającego więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) na zewnętrzną powierzchnię sworznia tłokowego (6). Posmarować olejem silnikowym zewnętrzną powierzchnię tłoka i wewnętrzną powierzchnię otworu na sworzeń tłokowy. Zamontować sworzeń tłokowy i nowe zaciski sworznia tłokowego (7).



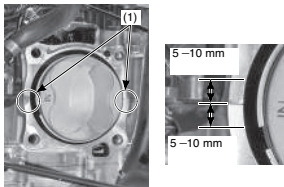
(6) sworzeń tłokowy (8) wycięcie tłoka
(7) zaciski sworznia tłokowego (nowe)

UWAGA

*Uważać, aby nie uszkodzić ani nie poddawać wstrząsom sworznia tłokowego.
Zastosować nowe zaciski sworznia. Nigdy nie należy używać starych zacisków.
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia zacisków do skrzyni korbowej.
Nie wolno ustawiać w jednej linii szczeliny końcówki zacisku sworznia tłokowego z wycięciem tłoka (8).*

Montaż cylindra

1. Oczyszczyć powierzchnie przylegania (1) skrzyni korbowej, uważając aby nie dopuścić do wnikięcia jakichkolwiek materiałów do skrzyni korbowej.
2. Wyjąć ręczniki warsztatowe.
3. Nałożyć płynny uszczelniacz (TB1141G firmy ThreeBond lub odpowiednik) na powierzchnię przylegania cylindra po stronie wału korbowego, jak przedstawiono na ilustracji.

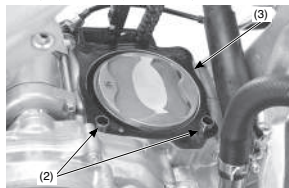


(1) powierzchnia przylegania cylindra

4. Zamontować kołki ustalające (2) i nową uszczelkę głowicy (3).

UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia kołków ustalających do skrzyni korbowej.



(2) kołki ustalające

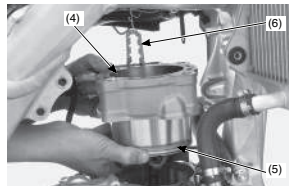
(3) uszczelka głowicy (nowa)

5. Wprowadzić olej silnikowy do otworu cylindra (4), nałożyć olej na zewnętrzną powierzchnię tłoka i pierścienie tłokowe (5). Poprowadzić łańcuch rozrządu (6) przez cylinder. Zamontować ręką cylinder na pierścieniach tłokowych, ściskając jednocześnie pierścienie tłokowe.

UWAGA

Należy uważać, aby nie uszkodzić pierścieni tłokowych i otworu cylindra.

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.



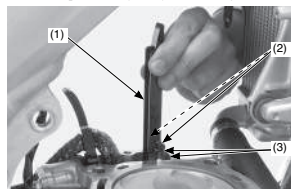
(4) otwór cylindra
(5) pierścienie tłokowe

(6) łańcuch rozrządu

Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

Montaż głowicy

1. Usunąć cały materiał uszczelniający głowicy.
2. Zamontować prowadnicę łańcucha rozrządu (1) i zamocować wypusty prowadnicy łańcucha rozrządu (2) w wycięciach cylindra (3).

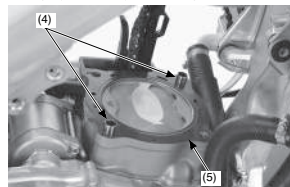


- (1) prowadnica łańcucha rozrządu
(2) wypusty prowadnicy łańcucha rozrządu
(3) wycięcia cylindra

3. Zamontować kołki ustalające (4) i nową uszczelkę głowicy (5).

UWAGA

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia kołków ustalających do skrzyni korbowej.



- (4) kołki ustalające
(5) uszczelka głowicy (nowa)

4. Poprowadzić łańcuch rozrządu przez głowicę i zamontować głowicę (6).

UWAGA

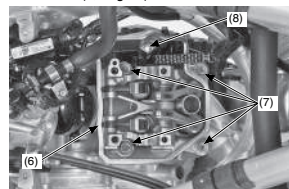
Podczas montażu uważać, aby nie uszkodzić powierzchni przylegania głowicy.

5. Posmarować wszystkie gwinty śrub głowicy i powierzchnie przylegania olejem silnikowym. Zamontować podkładki i wkręcić śruby głowicy (7) oraz dokręcić je krzyżowo wymaganym momentem, dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy:
50 N·m (5,1 kgf·m)

UWAGA

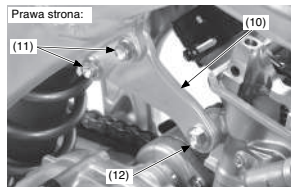
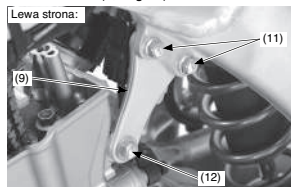
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia podkładek do skrzyni korbowej.

6. Wkręcić śrubę cylindra (8) i dokręcić ją odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)



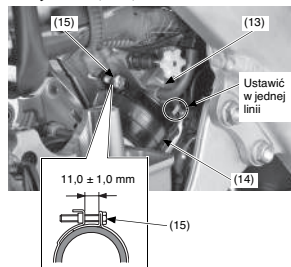
- (6) głowica
(7) podkładki i śruby głowicy
(8) śruba cylindra

7. Zamontować lewą płytkę wieszaka głowicy (9) i prawą płytkę wieszaka głowicy (10), następnie luźno wkręcić śruby płytki wieszaka głowicy (11) i śruby wieszaka głowicy (12). Dokręcać śruby wieszaka głowicy i śruby płytki wieszaka głowicy wymagany momentem:
- śruby wieszaka głowicy:
54 N·m (5,5 kgf·m)
śruby płytki wieszaka głowicy:
32 N·m (3,3 kgf·m)



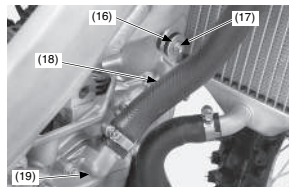
- (9) lewa płytka wieszaka głowicy
(10) prawa płytka wieszaka głowicy
(11) śruby płytki wieszaka głowicy
(12) śruby wieszaka głowicy

8. Zamontować obudowę przepustnicy (13) do izolatora (14), wyrównując wypust obudowy przepustnicy z rowkiem izolatora i dokręcić śrubę opaski izolatora (15) tak, aby odległość pomiędzy końcówkami opaski wynosiła $11,0 \pm 1,0$ mm.



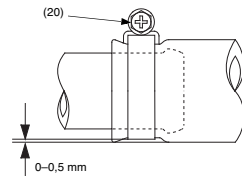
- (13) obudowa przepustnicy (15) śruba opaski izolatora
(14) izolator

9. Założyć i dokręcić podkładkę (16) i prawą, dolną śrubę mocującą chłodnicy (17).
10. Podłączyć przewód elastyczny chłodnicy (18) do złącza elastycznego przewodu chłodnicy (19) głowicy w przedstawiony sposób.



- (16) podkładka
(17) prawa, dolna śruba mocująca chłodnicy
(18) przewód elastyczny chłodnicy
(19) złącze przewodu elastycznego cieczy chłodzącej

11. Dokręcić śrubę zacisku przewodu chłodnicy (20) w sposób pokazany na poniższym rysunku.



- (20) śruba zacisku przewodu elastycznego chłodnicy

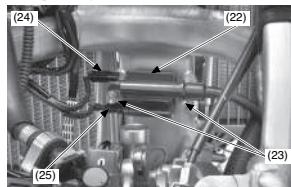
(ciąg dalszy)

12. Podłączyć złącze czujnika ECT (21).



(21) złącze czujnika ECT

13. Zamontować cewkę zapłonową (22) i dokręcić śruby cewki zapłonowej (23) wymagany moment:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Podłączyć złącze A (24) i złącze B (25) cewki zapłonowej.



(22) cewka zapłonowa
(23) śruby cewki zapłonowej
(24) złącze A cewki zapłonowej
(25) złącze B cewki zapłonowej

14. Zamontować podkładki regulacyjne, wałek rozrządu i wspornik wałka rozrządu (strona 88).

15. Założyć zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego (strona 90).

16. Zamontować pokrywę głowicy (strona 91).

17. Zamontować świecę zapłonową (strona 82).

18. Zamontować rurę wydechową (strona 133).

19. Zamontować ramę pomocniczą (strona 44) oraz lewy i prawy tłumik (strona 131).

20. Zamontować zbiornik paliwa i siedzenie (strony 38, 40, 42).

21. Napęlnić i odpowietrzyć układ chłodzenia (strona 167).

Sprawdzić następujące elementy:

- wycieki w fazie sprężania
- nienormalny hałas silnika
- wycieki z układu powietrza wtórnego
- wycieki spalin
- wycieki płynu chłodzącego
- wycieki oleju

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

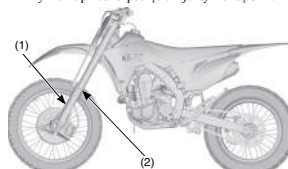
Poluzowane, zużyte lub uszkodzone podzespoły zawieszenia mogą mieć negatywny wpływ na własności jezdne i stabilność Hondy CRF. Jeśli jakiegokolwiek elementy zawieszenia są zużyte lub uszkodzone, skontaktować się z ASO Honda w celu przeprowadzenia dalszej kontroli. Specjaliści ASO Honda posiadają odpowiednie kwalifikacje potrzebne do określenia, czy konieczna jest naprawa lub wymiana części.

Kontrola przedniego zawieszenia

- Kiedy Honda CRF jest nowa, należy ją docierać przez około 1 godzinę, aby zapewnić prawidłowe dotarcie elementów zawieszenia (strona 24).
- Po zakończeniu okresu docierania należy przetestować przednie zawieszenie Hondy CRF ze standardowymi ustawieniami przed wprowadzeniem nowych ustawień.
- W celu zapewnienia optymalnej wydajności widełka zaleca się, aby wymontować i wyczyścić widelec po przejechaniu 3 godzin Hondą CRF. Informacje na temat demontażu przedniego zawieszenia znajdują się na stronie 102.
- (CRF450RX)
Wymieniać olej w widełcu co 6 wyścigów lub co 22,5 godziny pracy. Informacje na temat wymiany oleju widełka znajdują się na stronach 104, 105, 109–117.
- (CRF450R)
Wymieniać olej w widełcu co 9 wyścigów lub co 22,5 godziny pracy. Informacje na temat wymiany oleju widełka znajdują się na stronach 104, 105, 109–117.

- Należy stosować olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00 lub odpowiednik, który zawiera odpowiednie dodatki, aby zapewnić maksymalne osiągi przedniego zawieszenia pojazdu CRF. Okresowo sprawdzać i czyścić wszystkie elementy przedniego zawieszenia w celu zapewnienia najwyższych osiągnięć. Sprawdzić uszczelnienia przeciwpływowe pod kątem obecności pyłu, zanieczyszczeń i obcych materiałów. Sprawdzić olej pod kątem zanieczyszczenia.
- Patrz *Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia* (strona 155). Wykonać wszystkie regulacje docisku i odbicia, zmieniając nastawy co jeden stopień. (Regulacja co dwa lub trzy stopnie za jednym razem może doprowadzić do pominięcia optymalnego ustawienia). Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.
- W przypadku niejasności dotyczących ustawień należy wrócić do położenia standardowego i zacząć od początku.
- Jeżeli widelec nadal jest zbyt sztywny/miękki po wyregulowaniu tłumienia docisku, określić zakres zbyt dużego/malego skoku, wymagającego dalszej poprawy. Jest to istotny krok, który pomoże rozwiązać problemy z zawieszeniem.

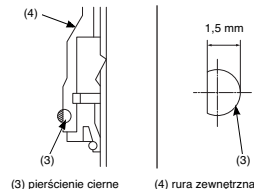
- Należy upewnić się, że osłony widełka (1) i uszczelki przeciwpływowe (2) są czyste i nie są pokryte błotem lub brudem.
- Sprawdzić, czy nie występują ślady wycieku oleju. Uszkodzone lub nieszczelne uszczelki widełka należy wymienić przed rozpoczęciem jazdy Hondą CRF.



(1) osłony widełka

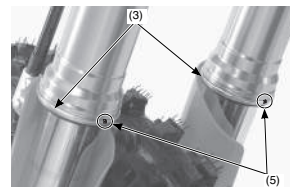
(2) osłony przeciwpływowe

- Sprawdzić, czy pierścienie cierne (3) nie są zużyte. Wymienić pierścienie cierne, jeżeli jego grubość wynosi 1,5 mm lub jeżeli licuje z rurą zewnętrzną (4). W przypadku wymiany pierścienia ciernego wymontować łagę widełka (strona 102). Zamontować pierścienie cierny tak, aby szczelina zamka (5) była skierowana do tyłu.



(3) pierścienie cierne

(4) rura zewnętrzna



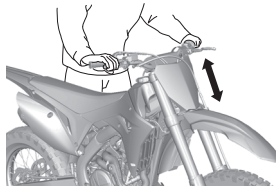
(3) pierścienie cierne

(5) szczelina w zamku pierścienia

(ciąg dalszy)

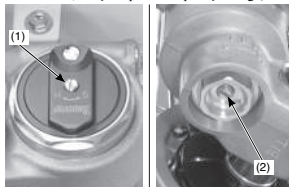
Zawieszenie

- Przeprowadzić szybką kontrolę działania widełca, zaciskając przedni hamulec i naciskając kierownicę kilka razy.



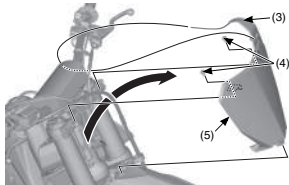
Wymontowywanie przedniego zawieszenia

- Podczas wymontowywania widełca obrócić regulatory tłumienia dociskania (1) i tłumienia odbicia (2) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, do położenia najbardziej miękkiego ustawienia, aby zapobiec uszkodzeniu iglicy nastawczej (upewnić się, że zapisano liczbę obrotów, licząc od położenia początkowego).



- (1) element do regulacji siły tłumienia dociskania
(2) element do regulacji siły tłumienia odbicia

- Odblokować wypust tablicy na numer startowy (3) z kierownicy. Wykręcić śruby (4) i wymontować tablicę na numer startowy (5).

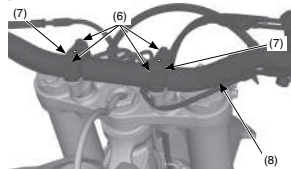


- (3) mocowanie tablicy rejestracyjnej
(4) śruby
(5) tablica rejestracyjna

- Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podpórcie roboczej lub odpowiednim wsporniku tak, aby przednie koło nie dotykało podłoża.
- Wymontować osłonę kierownicy, śruby górnych wsporników kierownicy (6), górne wsporniki kierownicy (7) i kierownicę (8).

UWAGA

Przytrzymać pompę hamulcową w pozycji pionowej, aby zapobiec przedostaniu się powietrza do układu.



- (6) śruby górnego wspornika kierownicy
(7) górne wsporniki kierownicy
(8) kierownica

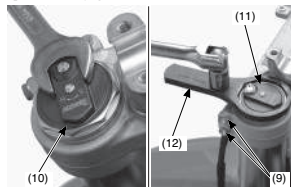
- Poluzować śruby zaciskowe górnej półki widełca (9).
- Poluzować zespół śrub widełca (10), ale jeszcze ich nie wykręcać.

6. Poluzować zespół śruby amortyzatora (11) za pomocą klucza kontrującego (12), ale go nie wymontowywać.

• Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100

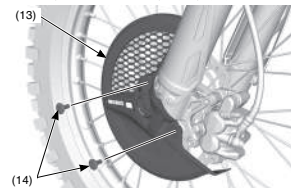
UWAGA

Nie wolno używać regulowanego klucza do odkręcania amortyzatora widelca: może to spowodować jego uszkodzenie.



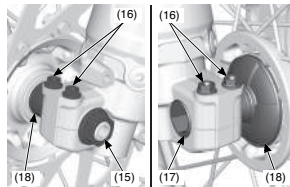
(9) górne śruby zaciskowe pólki widelca
(10) zespół śruby widelca
(11) zespół amortyzatora widelca
(12) klucz kontrujący

7. Wymontować osłonę tarczy (13), odkręcając śruby imbusowe osłony tarczy (14).



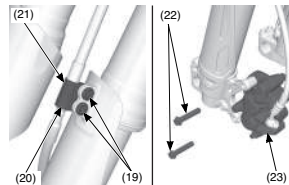
(13) osłona tarczy
(14) śruby imbusowe osłony tarczy

8. Odkręcić nakrętkę przedniej osi (15) i poluzować śruby zaciskowe osi (16) na obu widelcach.
Wyciągnąć wałek przedniej osi (17) z piasty koła i wymontować przednie koło wraz z kołnierzami (18).



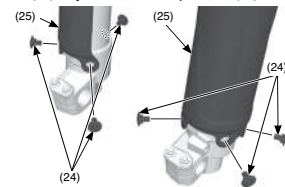
(15) nakrętka przedniej osi
(16) śruby zaciskowe osi
(17) wałek przedniej osi
(18) pierścienie

9. Wykręcić śruby zacisku przewodu hamulcowego (19), wymontować wspornik A (20) i wspornik B (21).
10. Wykręcić śruby mocujące zacisk przedniego hamulca (22) i zacisk hamulcowy (23).
- Nie zawieszac zacisku hamulcowego na przewodzie hamulcowym.
 - Po zdemontowaniu przedniego koła nie należy uruchamiać dźwigni hamulca. Takie postępowanie może spowodować trudności przy montażu tarcz hamulcowych między klockami hamulcowymi.



(19) śruby zacisku elastycznych przewodów hamulcowych
(20) wspornik A
(21) wspornik B
(22) śruby mocujące zacisk hamulca przedniego
(23) zacisk hamulca

11. Wykręcić śruby imbusowe osłony widelca (24) i wymontować osłonę widelca (25).

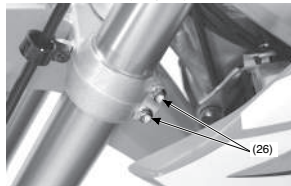


(24) śruby imbusowe osłony widelca
(25) osłony widelca

(ciąg dalszy)

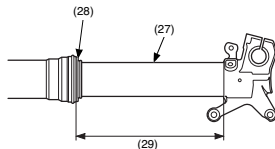
Zawieszenie

12. Poluzować śruby zaciskowe dolnej półki widelca (26), a następnie pociągnąć łańcucha widelca w dół i wyciągnąć je.



(26) śruby zaciskowe dolnej półki widelca

13. Wyczyścić zespół widelca, zwłaszcza powierzchnię ślizgową (27) suwaka i uszczelkę przeciwpylową widelca (28).
14. Zmierzyć długość (29) między mocowaniem osi a rurą zewnętrzną i zapisać ją przed przystąpieniem do wymontowania widelca.



(27) powierzchnia ślizgowa (29) długość
(28) uszczelka przeciwpylowa widelca

Zalecany olej amortyzatorowy

sugerowany olej	Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00
-----------------	------------------------------------

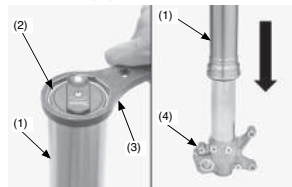
Wymontowywanie rury zewnętrznej widelca

Patrz Wymontowywanie przedniego zawieszenia na stronie 102.

1. Wyczyścić zespół widelca, zwłaszcza powierzchnię ślizgową suwaka i uszczelkę przeciwpylową.
2. Przytrzymać rurę zewnętrzną (1), a następnie wymontować zespół amortyzatora widelca (2) z rury zewnętrznej za pomocą klucza kontrolującego (3). Delikatnie zsunąć rurę zewnętrzną w dół na dolną końcówkę (mocowanie osi) (4).

• Klucz kontrolujący

07WMA-KZ30100

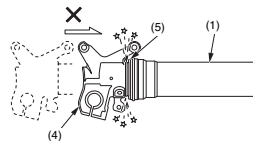


(1) rura zewnętrzna
(2) zespół amortyzatora widelca

(3) klucz kontrolujący
(4) mocowanie osi

UWAGA

Rura zewnętrzna (1) może spaść na mocowanie osi (4) i uszkodzić uszczelkę przeciwpylową widelca (5). Aby uniknąć uszkodzenia, przytrzymać rurę zewnętrzną i suwak podczas wymontowywania amortyzatora widelca.

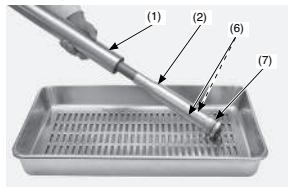


(1) rura zewnętrzna

(5) uszczelka przeciwpylowa widelca

(4) mocowanie osi

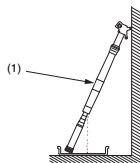
3. Spuścić olej widelca z rury zewnętrznej (1) i otwory olejowe (6) zespołu amortyzatora widelca (2). Wymontować O-ring (7) z zespołu amortyzatora widelca.



(1) rura zewnętrzna
(2) zespół amortyzatora widelca

(6) otwory olejowe
(7) pierścień O-ring

- Spuścić olej z widelca, odwracając rurę zewnętrzną (1). (Okolo 13,7 cm³ oleju widelca pozostanie w rurze zewnętrznej w przypadku jej odwrócenia na okolo 20 minut w temperaturze 20°C.)



(1) rura zewnętrzna

Wlać spuszczonego oleju do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 168).

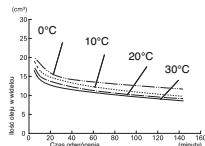
UWAGA

Nieprawidłowa użycia spuszczonego oleju jest szkodliwa dla środowiska.

Ilość oleju w lewej części widelca (w amortyzatorze i sprężynie)

jedn.: cm³

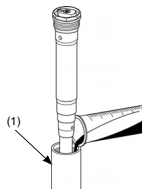
minuta	5	10	20	35	55	85	145
30	16,5	14,1	12,7	11,8	11	10,1	8,6
20	17,4	15	13,7	12,6	11,5	10,5	9,1
10	18,9	16,5	14,8	13,7	12,5	11,4	9,8
0	20	18,4	15,9	14,5	13,7	13	11,7



Uzupełnianie oleju w widelcu

- Wlać zalecany olej do widelca w rurę zewnętrzną (1).

Upewnić się, że ilość oleju jest taka sama w obu lagach widelca.



(1) rura zewnętrzna

Zalecany olej:
Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00

Zalecana standardowa ilość:

(CRF450RX)

363 cm³

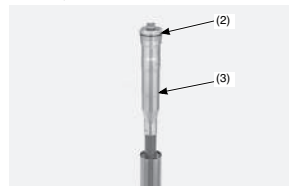
(CRF450R)

356 cm³

Dolać ilość oleju obliczoną przez odjęcie ilości oleju pozostałego w widelcu od zalecanej objętości oleju widelca.

Patrz *Regulacja przedniego zawieszenia* na stronie 145.

- Posmarować nowy O-ring (2) zalecanym olejem widelca. Zamontować O-ring na zespole amortyzatora widelca (3).

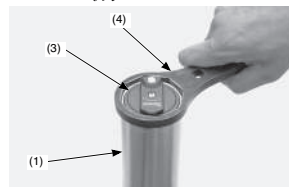


(2) O-ring (nowy)

(3) zespół amortyzatora widelca

- Powoli wyciągnąć do góry rurę zewnętrzną lagi widelca (1) i tymczasowo zamocować zespół amortyzatora widelca (3) za pomocą klucza kontrolującego (4).

• Klucz kontrolujący 07WMA-KZ30100

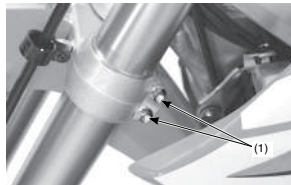


(1) rura zewnętrzna
(3) zespół amortyzatora widelca

(4) klucz kontrolujący

Montaż przedniego zawieszenia

- Umieścić obie łagi widelca w zaciskach widelca.
Dokręcić dolne śruby zaciskowe półki widelca (1) odpowiednim momentem:
20 N·m (2,0 kgf·m)

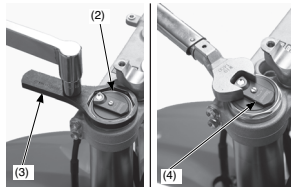


(1) śruby zaciskowe dolnej półki widelca

- Dokręcić zespół amortyzatora widelca (2) odpowiednim momentem za pomocą klucza kontrującego (3):
Wartość rzeczywista:
76 N·m (7,7 kgf·m)
Odczyt skali klucza dynamometrycznego:
69 N·m (7,0 kgf·m), za pomocą klucza dynamometrycznego wychylnego o długości 500 mm.
• Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100

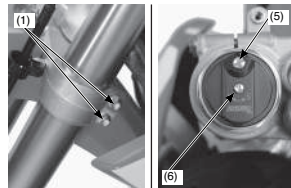
W przypadku używania klucza kontrującego używać klucza dynamometrycznego wychylnego o długości 500 mm.
Klucz kontrujący zwiększa dźwignię klucza dynamometrycznego, dlatego wartość odczytana z klucza dynamometrycznego będzie mniejsza niż wartość momentu rzeczywistego przykładanego do zespołu amortyzatora widelca.

- Dokręcić zespół śruby widelca (4) wymaganym momentem:
30 N·m (3,1 kgf·m)



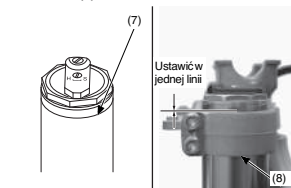
(2) zespół amortyzatora widelca
(3) klucz kontrujący
(4) zespół śruby widelca

- Dla ułatwienia uwalniania ciśnienia powietrza po zamontowaniu widelca należy połuzować śruby zaciskowe dolnej półki widelca (1) i ustawić rury zewnętrzne w taki sposób, aby śruba odpowietrzenia w widelcu (5) znajdowała się z przodu elementu do regulacji siły tłumienia dociskania (6).



(1) śruby zaciskowe dolnej półki widelca
(5) śruba odpowietrzenia
(6) element do regulacji siły tłumienia dociskania

- Ustawić w jednej linii rowek (7) w rurze zewnętrznej z górną powierzchnią górnej półki widelca (8).



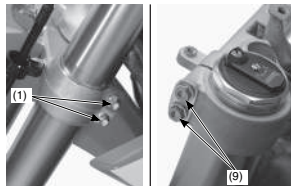
(7) rowek

(8) górną półkę widelca

6. Dokręcić dolne śruby zaciskowe półki widelca (1) odpowiednim momentem:
20 N·m (2,0 kgf·m)
7. Dokręcić dolne śruby zaciskowe półki widelca (9) odpowiednim momentem:
22 N·m (2,2 kgf·m)

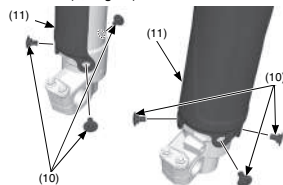
UWAGA

Zbyt mocne dokręcenie śrub zaciskowych może doprowadzić do odkształcenia rur zewnętrznych. Zniekształcone rury zewnętrzne muszą zostać wymienione.



(1) śruby zaciskowe dolnej półki widelca
(9) górne śruby zaciskowe półki widelca

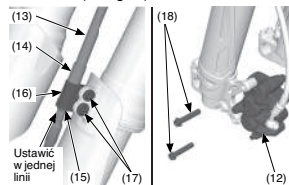
8. Dokładnie wyczyścić gwinty śrub imbusowych osłony widelca (10) oraz mocowanie osi. Nałożyć klej do gwintów na gwinty śrub. Zamontować osłony widelca (11), dokręcić śruby imbusowe osłon widelca. Dokręcić śruby imbusowe osłon widelca wymagany momentem:
7 N·m (0,7 kgf·m)



(10) śruby imbusowe osłony widelca
(11) osłony widelca

9. Ustawić w jednej linii zacisk hamulca (12) i przewód hamulcowy (13) z lewą łagą widelca, upewniając się, że nie doszło do skrzywienia przewodu hamulcowego. Niewłaściwe poprowadzenie przewodu hamulcowego może doprowadzić do jego rozzerwania i utraty możliwości hamowania.
10. Ustawić w jednej linii dolną powierzchnię osłony przewodu hamulcowego (14), wspornik A (15) i wspornik B (16) oraz zamontować je. Zamontować i dokręcić je do lewej osłony widelca za pomocą śrub zacisku przewodu hamulcowego (17).

11. Dokładnie oczyścić gwinty śrub mocujących zacisk hamulcowy przedniego hamulca (18) oraz zacisk hamulcowy. Nałożyć klej do gwintów na gwinty śrub. Zamontować zacisk hamulcowy (12) na mocowaniu osi i dokręcić śruby mocujące zacisku przedniego hamulca wymagany momentem:
30 N·m (3,1 kgf·m)



(12) zacisk hamulca
(13) przewód hamulcowy
(14) osłona przewodu hamulcowego
(15) wspornik A
(16) wspornik B
(17) śruby zacisku elastycznych przewodów hamulcowych
(18) śruby mocujące zacisk hamulca przedniego

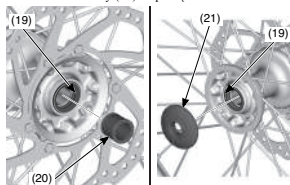
(ciąg dalszy)

Zawieszenie

12. Oczyszczyć powierzchnie, na których oś i zaciski osi stykają się ze sobą.

Nałożyć smar na każdą wargę uszczelki przeciwpylowej (19) przedniego koła.

Zamontować lewy kołnierz boczny (20) i prawy kołnierz boczny (21) na piastę koła.

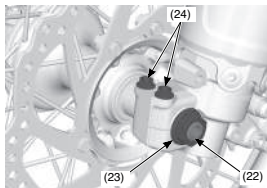


(19) wargę uszczelki przeciwpylowej
(20) lewy kołnierz boczny
(21) prawy kołnierz boczny

13. Zamontować przednie koło między łagami widelca, wsuwając jednocześnie tarcze hamulcowe między klocki hamulcowe i uważając, aby nie uszkodzić klocków.

14. Włożyć wałek przedniej osi przez widelec (22) i piastę koła z prawej strony. Upewnić się, że wałek przedniej osi jest mocno osadzony na wewnętrznej powierzchni zacisku lewej łagi widelca. Dokręć nakrętkę przedniej osi (23) zalecanym momentem: 88 N·m (9,0 kgf·m)

Dokręcić śruby zaciskowe lewej osi (24) odpowiednim momentem: 20 N·m (2,0 kgf·m)

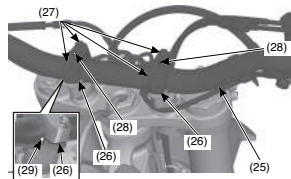


(22) wałek przedniej osi
(23) nakrętka przedniej osi
(24) śruby zaciskowe lewej osi

15. Zamontować kierownicę (25), górne wsporniki kierownicy (26) oraz śruby górnego wspornika kierownicy (27), a następnie dokręcić śruby górnego wspornika kierownicy określonym momentem: 22 N·m (2,2 kgf·m)

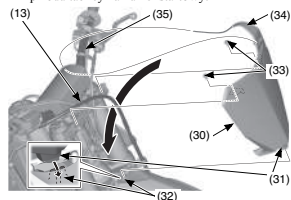
UWAGA

- Zamontować górny wspornik kierownicy tak, aby wybite oznaczenia (28) były skierowane do przodu.
- Ustawić w jednej linii namalowany znacznik (29) na kierownicy z końcówką lewych wsporników kierownicy.
- Najpierw należy dokręcić śruby z przedniej strony górnych wsporników kierownicy.



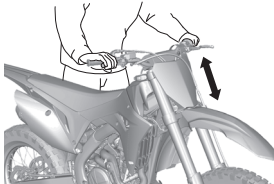
(25) kierownica
(26) górne wsporniki kierownicy
(27) śruby górnego wspornika kierownicy
(28) wybite oznaczenia
(29) namalowany znacznik

16. Zamontować osłonę kierownicy. Zamontować tablicę na numer startowy (30), ustawiając jej wypust (31) w jednej linii ze szczeliną (32) na przednim błotniku. Wkręcić śruby (33) i pewnie je dokręcić. Poprowadzić wypust tablicy na numer startowy (34) wokół kierownicy (35), jak przedstawiono. Sprawdzić, czy przewód hamulcowy (13) jest prawidłowo poprowadzony z przodu tablicy na numer startowy.

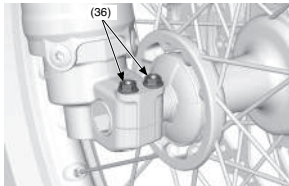


(13) przewód hamulcowy
(30) tablica rejestracyjna
(31) wypust
(32) szczelina
(33) śruby
(34) mocowanie tablicy rejestracyjnej
(35) kierownica

17. Przy włączonym przednim hamulcu kilka razy nacisnąć widelec w dół i w górę, aby osadzić oś i sprawdzić poprawność działania przedniego hamulca.



18. Utrzymując widelec równolegle naprzemiennie dokręcić śruby zaciskowe prawej osi (36) wymagany moment: 20 N·m (2,0 kgf·m)

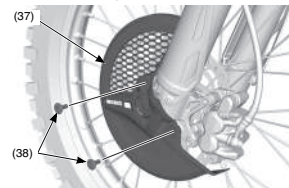


(36) śruby zaciskowe prawej osi

UWAGA

Aby uniknąć uszkodzenia podczas dokręcania śrub zaciskowych osi, upewnić się, że oś została mocno osadzona na wewnętrznej powierzchni zacisku lewej łagi widelca.

19. Zamontować osłonę tarczy (37) i dokręcić śruby imbusowe osłony tarczy (38) wymagany moment: 13 N·m (1,3 kgf·m)

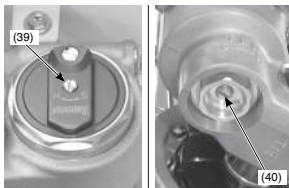


(37) osłona tarczy

(38) śruby imbusowe osłony tarczy

20. Przywrócić oryginalne ustawienia śruby regulacji tłumienia docisku (39) i tłumienia odbicia (40).

Patrz *Tłumienie przedniego zawieszenia* na stronie 146.



(39) element do regulacji siły tłumienia docisku

(40) element do regulacji siły tłumienia odbicia

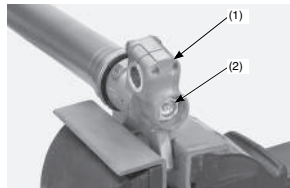
Demontaż amortyzatora widelca

1. Wymontować przednie zawieszenie (strona 102).
2. Zdemontować rurę zewnętrzną widelca (strona 104).
3. Ustawić dolny koniec (mocowanie osi) (1) suwaka w imadle zabezpieczonym kawałkiem drewna lub miękkimi okładzinami szczęk, aby uniknąć uszkodzenia.

UWAGA

Zbyt mocne dokręcenie w imadle może spowodować uszkodzenie mocowania osi.

4. Połuzować śrubę centralną widelca (2).



(1) mocowanie osi

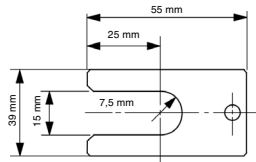
(2) śruba centralna widelca

5. Powoli podnieść do góry rurę zewnętrzną widelca i tymczasowo dokręcić zespół amortyzatora widelca (strona 105). Nacisnąć rurę zewnętrzną aż do pełnego odsłonięcia nakrętki blokującej śruby centralnej widelca (3) i zamontować podstawę tłoka (4) lub mechaniczny przyrząd ograniczający pomiędzy mocowanie osi (1) a nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca.

• Podstawa tłoka 07958-2500001 (ciąg dalszy)

Zawieszenie

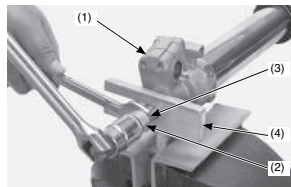
6. Wykonać mechaniczny przyrząd ograniczający z cienkiej blachy stalowej (o grubości 2,0 mm) w przedstawiony sposób, jeśli nie jest dostępne specjalistyczne narzędzie.



7. Przytrzymać nakrętkę blokującą śrubę centralną widelca (3) i wykręcić śrubę centralną widelca (2) z amortyzatora widelca.

UWAGA

Nie odkręcać nakrętki blokującej śrubę centralną widelca z tłoczyska amortyzatora widelca. W przypadku odkręcenia nakrętki blokującej tłoczek wpadnie do amortyzatora widelca, a ponowne złożenie całości może okazać się niemożliwe.

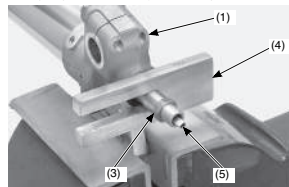


- (1) mocowanie osi (3) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(2) śruba centralna widelca (4) podstawa tłoka

8. Wymontować popychacz (5) z amortyzatora widelca.
9. Wymontować podstawę tłoka (4) lub mechaniczny przyrząd ograniczający pomiędzy mocowania osi (1) a nakrętki blokującej śrubę centralną widelca (3), popychając rurę zewnętrzną łągi widelca.

UWAGA

Należy uważać, aby nie uszkodzić nakrętki blokującej i otworu śruby centralnej widelca.

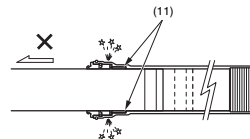


- (1) mocowanie osi (4) podstawa tłoka
(3) nakrętka blokująca (5) popychacz
śruby centralnej widelca

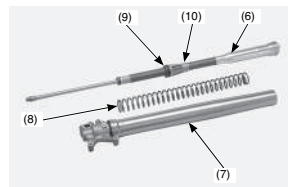
10. Wymontować zespół amortyzatora widelca (6) z zespołu widelca (7). Wyjąć widelec z imadła. Wymontować sprężynę widelca (8), kołnierż gniazda sprężyny (9) i pierścieni ustalający/ogranicznik gniazda (10) z zespołu amortyzatora widelca.

UWAGA

Nie próbować oddzielić zespołu widelca ani wyciągać mocowania osi z rury zewnętrznej, bo może to prowadzić do uszkodzenia tulei prowadzących (11). Aby uniknąć uszkodzenia, przytrzymać rurę zewnętrzną i suwak.



(11) tuleja prowadząca



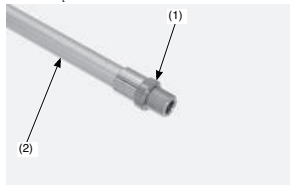
- (6) zespół amortyzatora widelca
(7) zespół widelca
(8) sprężyna widelca
(9) kołnierż gniazda sprężyny
(10) pierścieni ustalający/ogranicznik gniazda

Wymiana oleju amortyzatora

1. Sprawdzić, czy nakrętka blokująca śruby centralnej widelca (1) jest odpowiednio przykręcona do tłocznika amortyzatora widelca (2).

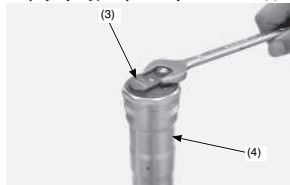
UWAGA

W przypadku odkręcenia nakrętki blokującej tłoczniko wypadnie do amortyzatora widelca, a ponowne złożenie amortyzatora widelca może okazać się niemożliwe.



(1) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(2) tłoczniko amortyzatora widelca

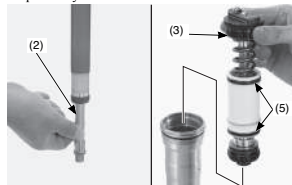
2. Poluzować zespół śruby widelca (3), przytrzymując zespół amortyzatora widelca (4).



(3) zespół śruby widelca (4) zespół amortyzatora widelca

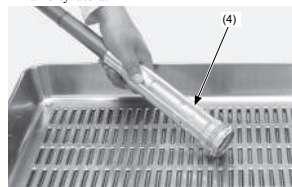
3. Wykręcić zespół śruby widelca (3) z gwintów amortyzatora widelca, a następnie wypchnąć go, delikatnie naciskając tłoczniko amortyzatora widelca (2).
4. Wykręcić zespół śruby widelca (3).

Uważać, aby nie uszkodzić tulei śruby widelca (5). Nie wolno demontować zespołu śruby widelca. W przypadku uszkodzenia należy wymienić cały zespół śruby.



(2) tłoczniko amortyzatora widelca (5) tuleje śruby widelca
(3) zespół śruby widelca

5. Spuścić olej z zespołu amortyzatora widelca (4), naciskając kilkakrotnie tłoczniko amortyzatora.



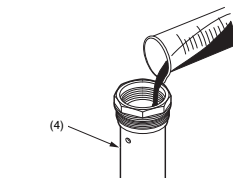
(4) zespół amortyzatora widelca

6. Wyczyścić gwinty śruby widelca i zespołu amortyzatora widelca (6).



(6) gwinty śruby widelca i zespołu amortyzatora widelca

7. Wysunąć tłoczniko amortyzatora widelca na maksymalną długość. Wlać zalecany olej do zespołu amortyzatora widelca (4).
Zalecany olej:
Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00
Zalecana ilość:
248 cm³

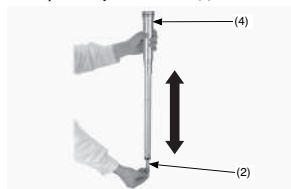


(4) zespół amortyzatora widelca

(ciąg dalszy)

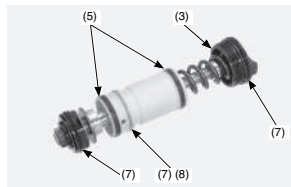
Zawieszenie

8. Kilka razy powoli nacisnąć tłocznisko amortyzatora widelca (2), aby odpowietrzyć zespół amortyzatora widelca (4).



(2) tłocznisko amortyzatora widelca
(4) zespół amortyzatora widelca

9. Posmarować zalecanym olejem tuleje śruby widelca (5), nowe pierścienie O-ring (7) i nowy pierścień tłokowy (8) w zespole śruby widelca (3).



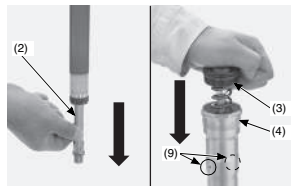
(3) zespół śruby widelca (7) O-ringi (nowe)
(5) tuleje śruby widelca (8) pierścień tłokowy (nowy)

10. Przykryć otwory olejowe (9) zespołu amortyzatora widelca ręcznikiem warsztatowym i wcisnąć maksymalnie tłocznisko (2).

Wyciągnąć tłocznisko o 20 mm i wkręcić zespół śruby widelca (3) w zespół amortyzatora widelca (4).
Powoli wcisnąć zespół śruby widelca, wyciągając jednocześnie tłocznisko.

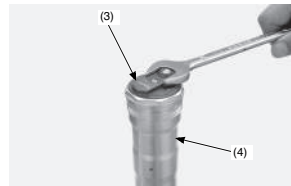
UWAGA

Uważać, aby nie uszkodzić pierścienia tłokowego widelca.



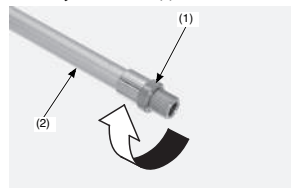
(2) tłocznisko amortyzatora widelca (4) zespół amortyzatora widelca
(3) zespół śruby widelca (9) otwory olejowe

11. Tymczasowo dokręcić zespół śruby widelca (3) do zespołu amortyzatora widelca (4).



(3) zespół śruby widelca (4) zespół amortyzatora widelca

12. Całkowicie przykręcić nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca (1) do tłoczyska amortyzatora widelca (2).



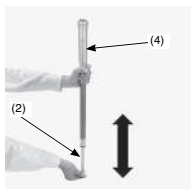
(1) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(2) tłocznisko amortyzatora widelca

13. Sprawdzić, czy powierzchnia ślizgowa tłoczyska amortyzatora widelca i gwinty nie są uszkodzone.

14. Unieruchomić zespół amortyzatora widelca (4) w pozycji pionowej i kilka razy powoli nacisnąć tłoczysko amortyzatora widelca (2), wciskając je o 100 mm.

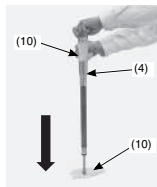
UWAGA

Uważać, aby nie zagiąć ani nie uszkodzić tłoczyska amortyzatora widelca podczas wciskania tłoczyska.



(2) tłoczysko amortyzatora widelca (4) zespół amortyzatora widelca

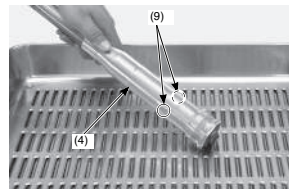
15. Zasłonić końcówki tłoczyska amortyzatora widelca ręcznikiem warsztatowym (10), aby zapobiec uszkodzeniu widelca. Zakryć otwory olejowe ręcznikiem warsztatowym, aby nie dopuścić do wydmuchania oleju z widelca. Wydmuchać nadmiar oleju z zespołu amortyzatora widelca (4), wciskając tłoczysko amortyzatora widelca do końca.



(4) zespół amortyzatora widelca (10) ręcznik warsztatowy

16. Spuścić nadmiar oleju przez otwory olejowe (9) zespołu amortyzatora widelca (4).

Dzięki przeprowadzeniu powyższej procedury około 5 cm³ oleju widelca zostanie spuszczone z amortyzatora widelca przez otwór olejowy, dzięki czemu 243 cm³ oleju widelca pozostanie w zespole amortyzatora widelca.



(4) zespół amortyzatora widelca (9) otwory olejowe

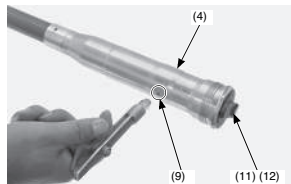
Wlać spuszczonej olej do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 168).

UWAGA

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

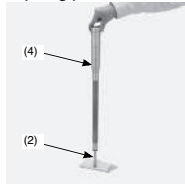
(ciąg dalszy)

17. Wydmuchać pozostały olej przez otwór olejowy (9) zespołu amortyzatora widelca (4) za pomocą sprężonego powietrza. Wytrzeć cały olej z amortyzatora widelca.
18. Jeśli nie można użyć sprężonego powietrza, wykręcić śruby odpowietrzenia z widelca (11) z zespołu śruby widelca. Unieruchomić amortyzator widelca w położeniu odwróconym na 20 minut i spuścić olej z widelca. Posmarować nowy O-ring (12) zalecanym olejem widelca, a następnie zamontować nowe pierścienie O-ring na śruby odpowietrzenia (11). Dokręcić śruby odpowietrzenia wymaganym momentem:
1,3 N·m (0,1 kgf·m)



- (4) zespół amortyzatora widelca
(9) otwory olejowe
(11) śruby odpowietrzające ciśnienie powietrza
(12) O-ringi (nowe)

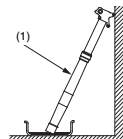
19. Weisnąć do końca tłoczek (2), naciskając zespół amortyzatora widelca (4). Sprawdzić, czy tłoczek płynnie pracuje. Jeśli tłoczek nie pracuje płynnie, sprawdzić je pod kątem zgięć lub uszkodzenia.



- (2) tłoczek amortyzatora widelca
(4) zespół amortyzatora widelca

Montaż amortyzatora widelca

1. Spuścić olej z zespołu widelca (1), ustawiając go do góry nogami. (Okolo 5,4 cm³ oleju widelca pozostanie w zespole widelca w przypadku ich odwrócenia na około 20 minut w temperaturze 20°C.



- (1) zespół widelca

Aby prawidłowo zutylizować spuszczonego plyn, zapoznać się z *Troska o środowisko naturalne* na stronie 168.

UWAGA

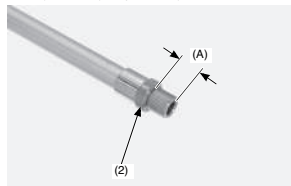
Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynów jest szkodliwa dla środowiska.

Ilość oleju w lewej części widelca (bez amortyzatora i sprężyny)

jedn.: cm³

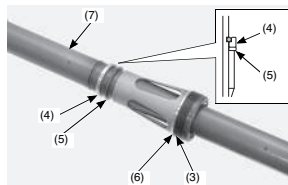
temperatura °C	5	10	20	35	55	85	145
30	6,5	5,7	5,2	4,5	4,1	3,7	3,3
20	6,7	6,2	5,4	4,7	4,4	3,8	3,5
10	7,3	6,4	5,6	5	4,6	4,2	3,8
0	8,6	8,2	7,9	7,6	7,3	6,8	6

2. Dokręcić do końca nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca (2) i zmierzyć długość gwintu (A) w przedstawiony sposób. Standardowo: 9–11 mm
Wytrzeć cały olej z amortyzatora widelca.



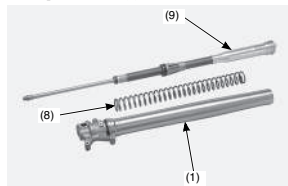
(2) nakrętka blokująca śruby (A) długość gwintu centralnej widelca

3. Posmarować tuleję ślizgową (3) zalecanym olejem amortyzatorowym. Zamontować ogranicznik (4), pierścień oporowy (5) i kołnierz gniazda sprężyny (6) na amortyzatorze widelca (7). Upewnić się, że czarna strona pierścienia oporowego jest osadzona po stronie ogranicznika gniazda.



(3) tuleja ślizgowa (6) kołnierz gniazda sprężyny
(4) ogranicznik gniazda (7) amortyzator widelca
(5) pierścień oporowy

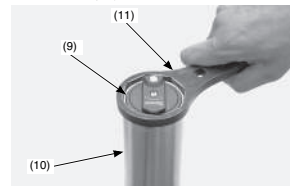
4. Wydmuchać cały olej ze sprężyny widelca (8). Założyć sprężynę widelca na zespole amortyzatora widelca (9). Zamontować zespół sprężyny/widelca na zespole widelca (1).



(1) zespół widelca (9) zespół amortyzatora widelca
(8) sprężyna widelca

5. Tymczasowo dokręcić zespół amortyzatora widelca (9) do rury zewnętrznej (10) za pomocą klucza kontrującego (11).

• Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100



(9) zespół amortyzatora widelca (11) klucz kontrujący
(10) rura zewnętrzna

6. Ustawić dolny koniec (mocowanie osi) (12) suwaka w imadle zabezpieczonym kawałkiem drewna lub miękkimi okładzinami szczęk, aby uniknąć uszkodzenia.

UWAGA

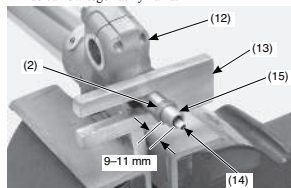
Zbyt mocne dokręcenie w imadle może spowodować uszkodzenie mocowania osi.

(ciąg dalszy)

7. Naciśnąć rurę zewnętrzną aż do pełnego odsłonięcia nakrętki blokującej śruby centralnej widelca (2) i zamontować podstawę tłoka (13) lub mechaniczny przyrząd ograniczający pomiędzy mocowanie osi (12) a nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca.
Ponownie zmierzyć długość gwintu.
Standardowa: 9–11 mm

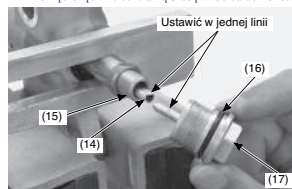
• Podstawa tłoka 07958-2500001

8. Zamontować popychacz (14) w tłoczysku (15) aż do całkowitego zatrzymania.



(2) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(12) mocowanie osi
(13) podstawa tłoka
(14) popychacz
(15) tłoczysko

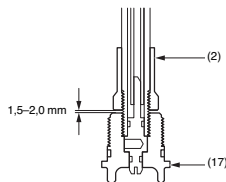
9. Posmarować olejem widelca nowy O-ring (16) i zamontować go na śrubie centralnej widelca (17). Wkręcić centralną śrubę widelca w tłoczysko amortyzatora widelca (15), wyrównując wszystkie płaskie powierzchnie centralnej śruby widelca, tłoczyska regulującego i popychacza (14). Dokręcić ręcznie centralną śrubę widelca do końca.



(14) popychacz
(15) tłoczysko
(16) O-ring (nowy)
(17) śruba centralna widelca

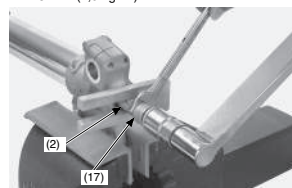
10. Zmierzyć prześwit między nakrętką blokującą śruby centralnej widelca (2) a śrubą centralną widelca (17). Standardowo: 1,5–2,0 mm

Jeżeli wartość prześwitu nie mieści się w wymaganym przedziale, sprawdzić poprawność zamontowania nakrętki blokującej śruby centralnej widelca i śruby centralnej widelca.



(2) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(17) śruba centralna widelca

11. Dokręcić mocno ręcznie nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca (2) na śrubie centralnej widelca (17). Przykręcić nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca wymaganym momentem: 28 N·m (2,9 kgf·m)



(2) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(17) śruba centralna widelca

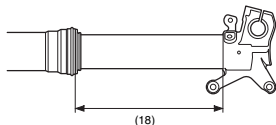
12. Nałożyć klej do gwintów na gwint śruby centralnej widelca. Wymontować podstawę tłoka lub mechaniczny przyrząd ograniczający, naciskając rurę zewnętrzną. Wkręcić śrubę centralną widelca (17) w mocowanie osi i dokręcić ją wymaganym momentem: 69 N·m (7,0 kgf·m)



(17) śruba centralna widelca

13. Wyjąć widelec z imadła.
14. Zmierzyć długość między mocowaniem osi a rurą zewnętrzną.
Standardowo: 312 ± 2 mm
15. Porównać długość (18) przy montażu i demontażu. Długości powinny być takie same.

Jeżeli długość podczas montażu jest większa niż podczas demontażu, sprawdzić poprawność zamontowania śruby centralnej widelca i nakrętki blokującej śruby centralnej widelca.



(18) długość

16. Uzupelnianie oleju widelca (strona 105).
17. Montaż przedniego zawieszenia (strona 106).

Tylne zawieszenie

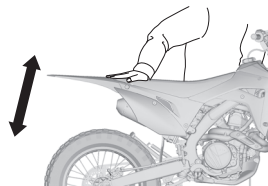
Ruch wahacza jest regulowany przez jeden hydrauliczny amortyzator z aluminiowym zbiornikiem na olej i sprężony azot. Ciśnienie gazu w zbiorniku jest utrzymywane w gumowej dętce.

Napięcie wstępne sprężyny tylnego zawieszenia i tłumienie (dobicia i odbicia) należy dopasować do masy motocyklisty i warunków na torze (strony 152, 154, 157).

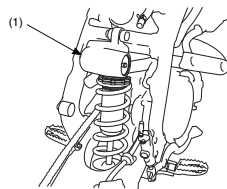
Nie demontować, serwisować ani utylizować amortyzatora, należy skontaktować się z ASO Honda. Wskazówki zamieszczone w niniejszej instrukcji obsługi są ograniczone do regulacji samego zespołu amortyzatora.

- Kiedy Honda CRF jest nowa, należy ją docierać przez około 1 godzinę przy standardowych ustawieniach zawieszenia przed podjęciem próby regulacji tylnego zawieszenia.
- Zapoznać się z *Wtyczkami dotyczącymi regulacji zawieszenia* (strona 157), aby przeprowadzić wszystkie regulacje tłumienia odbicia i dobicia co jeden stopień lub co 1/12 obrotu. (Regulacja co dwa lub trzy stopnie lub o pełen obrót za jednym razem może doprowadzić do pominięcia optymalnego ustawienia). Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.
- Jeżeli tylne zawieszenie jest zbyt miękkie/ twarde, należy je wyregulować, obracając wszystkie regulatory tłumienia dobicia i odbicia zgodnie z procedurą opisaną w stronie 157. Po jednoczesnym wyregulowaniu wszystkich regulatorów zawieszenie można dostroić, obracając jeden z regulatorów tłumienia dobicia i odbicia co jeden stopień lub co 1/12 obrotu.
- W przypadku problemów z osiągnięciem żądanej nastawy wrócić do standardowego położenia i rozpocząć od nowa.

1. Bujnąć tył motocykla w górę i w dół i sprawdzić, czy zawieszenie działa płynnie.



2. Wymontować prawy i lewy tłumik (strona 130) i ramę pomocniczą (strona 43).
3. Sprawdzić, czy sprężyna nie pękła lub nie zapadła się.
4. Sprawdzić tylny amortyzator (1) pod kątem wygięcia tłoczyska lub wycieków oleju.



(1) tylny amortyzator

5. Pchnąć tylne koło w bok, aby sprawdzić, czy łożyska wahacza nie są zużyte lub poluzowane. Nie powinny wykazywać luzu. W razie wystąpienia luzu wymienić łożyska w ASO Honda.

Hamulce

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

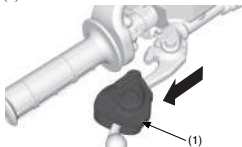
Przedni i tylny hamulec to hydrauliczny hamulec tarczowy. Wraz ze zużyciem klocków hamulcowych spada poziom płynu hamulcowego. Spadek poziomu może również powodować nieszczelność w układzie.

Należy często sprawdzać układ w celu upewnienia się, że nie ma wycieków. Okresowo sprawdzać poziom płynu hamulcowego i zużycie klocków hamulcowych.

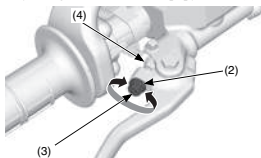
Jeśli reakcja układu hamulcowego na użycie dźwigni przedniego hamulca lub pedału tylnego hamulca wydaje się nietypowa, sprawdzić klocki hamulcowe. Jeżeli klocki hamulcowe nie są zużyte powyżej zalecanej wartości granicznej (strona 121), oznacza to prawdopodobnie zapowietrzenie układu hamulcowego. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub udać się do ASO Honda, aby odpowietrzyć układ.

Regulacja dźwigni przedniego hamulca

1. Przesunąć osłonę dźwigni przedniego hamulca (1).



- (1) osłona dźwigni hamulca
2. Poluzować nakrętkę blokującą (2).
3. Aby odsunąć dźwignię przedniego hamulca od manetki, obrócić regulator (3) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Aby przybliżyć dźwignię przedniego hamulca do manetki, obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
4. Przytrzymując regulator, dokręcić nakrętkę blokującą wymagany moment: 5,9 N·m (0,6 kgf·m)
5. Nałożyć smar silikonowy na powierzchnie styku regulatora i ramienia popychacza (4).

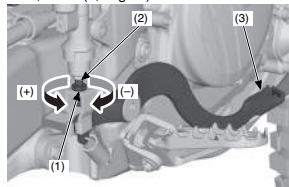


- (2) nakrętka blokująca
- (3) element regulacyjny
- (4) ramię popychacza
6. Zamontować osłonę dźwigni przedniego hamulca w odwrotnej kolejności.

Wysokość pedału tylnego hamulca

Wysokość pedału tylnego hamulca powinna być w przybliżeniu taka sama, jak wysokość prawego podnóżka.

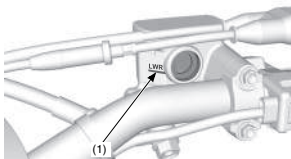
1. Poluzować nakrętkę blokującą (1) i obrócić popychacz (2) w kierunku (+), aby podnieść pedał tylnego hamulca (3) lub w kierunku (-), aby obniżyć go.
2. Dokręcić nakrętkę blokującą popychacza wymagany momentem na wymaganej wysokości pedału. 5,9 N·m (0,6 kgf·m)



- (1) nakrętka blokująca
- (2) popychacz
- (3) pedał tylnego hamulca
- (+) podniesienie wysokości pedału
- (-) obniżenie wysokości pedału

Kontrola poziomu płynu

Kontrola płynu hamulcowego przedniego hamulca



(1) oznaczenie LWR (DOLNY)

Po ustawieniu motocykla w pozycji pionowej sprawdzić poziom płynu.

Poziom powinien znajdować powyżej oznaczenia poziomu LWR (DOLNY) (1). Jeśli poziom oleju znajduje się na oznaczeniu poziomu LWR (DOLNY) lub poniżej niego, sprawdzić czy klocki hamulcowe nie są zużyte (strona 121).

Zużyte klocki hamulcowe należy wymienić. Jeżeli klocki hamulcowe nie są zużyte, sprawdzić układ pod kątem wycieków.

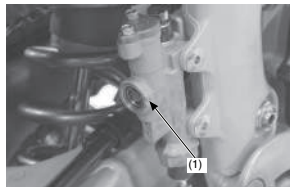
Jeżeli zakres pociągania dźwigni przedniego hamulca wydaje się zbyt duży, w układzie hamulcowym jest prawdopodobnie powietrze, które należy odprowadzić. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub udać się do ASO Honda, aby odpowietrzyć układ hamulcowy.

Firma Honda zaleca stosowanie płynu hamulcowego DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika lub odpowiednika.

Inne kontrole:

Sprawdź, czy nie występują wycieki płynu. Sprawdzić pod kątem zużycia lub pęknięcia przewodów i złączek.

Kontrola poziomu płynu hamulcowego tylnego hamulca



(1) oznaczenie LOWER (DOLNY)

Po ustawieniu motocykla w pozycji pionowej sprawdzić poziom płynu.

Poziom powinien znajdować powyżej oznaczenia poziomu LOWER (DOLNY) (1). Jeśli poziom oleju znajduje się na oznaczeniu poziomu LOWER (DOLNY) lub poniżej niego, sprawdzić czy klocki hamulcowe nie są zużyte (strona 121).

Zużyte klocki hamulcowe należy wymienić. Jeżeli klocki hamulcowe nie są zużyte, sprawdzić układ pod kątem wycieków.

Jeżeli skok pedału tylnego hamulca wydaje się zbyt duży, w układzie hamulcowym jest prawdopodobnie powietrze, które należy odprowadzić. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub udać się do ASO Honda, aby odpowietrzyć układ hamulcowy.

Firma Honda zaleca stosowanie płynu hamulcowego DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika lub odpowiednika.

Inne kontrole:

Sprawdź, czy nie występują wycieki płynu. Sprawdzić pod kątem zużycia lub pęknięcia przewodów i złączek.

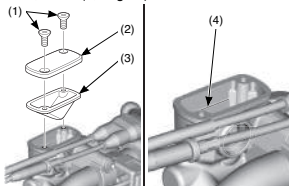
Hamulce

Dolewanie płynu hamulcowego do układu przedniego hamulca

UWAGA

Rozlany płyn hamulcowy powoduje poważne uszkodzenie lakierowanych powierzchni. Może być również szkodliwy dla niektórych elementów gumowych. Należy zachować ostrożność przy okazji każdego odkręcania korka zbiornika; należy najpierw upewnić się, że zbiornik jest ustawiony poziomo.

- W przypadku serwisowania układu należy zawsze stosować nowy płyn hamulcowy DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika. Nie mieszać różnych typów płynu, ponieważ mogą one nie być kompatybilne.
 - Zalecany płyn hamulcowy to płyn DOT 4 lub odpowiednik.
1. Wykręcić śruby korka zbiornika płynu hamulcowego przedniego hamulca (1), zdjąć korek zbiornika (2) i wymontować membranę (3).
 2. Napęlnić zbiornik płynem hamulcowym DOT 4 do oznaczenia górnego poziomu (4). Nie wlewać zbyt dużej ilości płynu.
 3. Zamontować membranę i korek zbiornika.
 4. Dokręcić śruby korka zbiornika przedniego hamulca wymagany momentem: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)



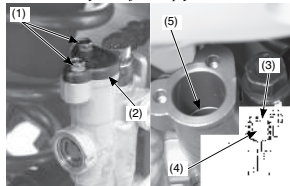
- (1) śruby korka zbiornika przedniego hamulca
(2) korek zbiornika
(3) membrana
(4) oznaczenie maksymalnego poziomu

Dolewanie płynu hamulcowego do układu tylnego hamulca

UWAGA

Rozlany płyn hamulcowy powoduje poważne uszkodzenie lakierowanych powierzchni. Może być również szkodliwy dla niektórych elementów gumowych. Należy zachować ostrożność przy okazji każdego odkręcania korka zbiornika; należy najpierw upewnić się, że zbiornik jest ustawiony poziomo.

- W przypadku serwisowania układu należy zawsze stosować nowy płyn hamulcowy DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika. Nie mieszać różnych typów płynu, ponieważ mogą one nie być kompatybilne.
 - Zalecany płyn hamulcowy to płyn DOT 4 lub odpowiednik.
1. Wykręcić śruby korka zbiornika płynu hamulcowego tylnego hamulca (1), zdjąć korek zbiornika (2), wymontować płytkę nastawczą (3) i membranę (4).
 2. Napęlnić zbiornik płynem hamulcowym DOT 4 do oznaczenia górnego poziomu (5). Nie wlewać zbyt dużej ilości płynu.



- (1) śruby korka zbiornika tylnego hamulca
(2) korek zbiornika
(3) płyta nastawcza
(4) membrana
(5) oznaczenie maksymalnego poziomu

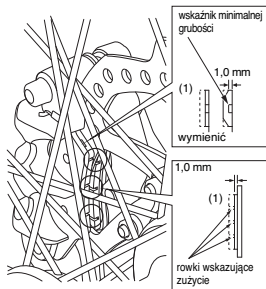
3. Zamontować membranę, płytkę nastawczą i korek zbiornika.
4. Dokręcić śruby korka zbiornika tylnego hamulca wymagany momentem: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)

Zużycie klocków hamulcowych

Zużycie klocków hamulcowych zależy od intensywności użytkowania i warunków jazdy. (Ogólnie należy przyjąć, że klocki zużywają się szybciej w przypadku jazdy po mokrym lub brudnym torze). Należy sprawdzać klocki hamulcowe przy okazji każdego przeglądu (strony 29, 30).

Klocki hamulcowe przedniego hamulca

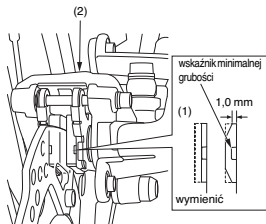
Sprawdzić klocki hamulcowe (1) przez przednie koło, aby określić zużycie klocków hamulcowych. Jeżeli któryś klocek jest zużyty w dowolnym miejscu do grubości 1,0 mm, należy wymienić oba klocki.



(1) klocki hamulcowe

Klocki tylnego hamulca

Sprawdzić klocki hamulcowe (1) od tyłu zacisku (2), aby ustalić stopień zużycia klocków hamulcowych. Jeżeli któryś klocek jest zużyty w dowolnym miejscu do grubości 1,0 mm, należy wymienić oba klocki.



(1) klocki hamulcowe
(2) zacisk tylnego hamulca

Inne kontrole

Sprawdzić, czy zespoły dźwigni przedniego hamulca i pedału tylnego hamulca są poprawnie ustawione (strona 118) i czy śruby mocujące są dobrze dokręcone.

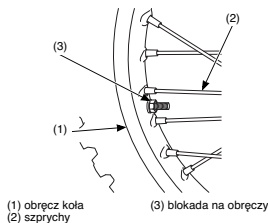
Sprawdź, czy nie występują wycieki płynu. Sprawdzić pod kątem zużycia lub pęknięcia przewodów i złączek.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Zapewnienie prawidłowego (okrągłego) kształtu kół oraz utrzymanie prawidłowego naprężenia szprych mają kluczowe znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji motocykla. Podczas pierwszych kilku jazd szprychy będą się gwałtownie luzowały z powodu początkowego osiadania części. Zbyt duży luz szprych może spowodować niestabilność przy wysokich prędkościach i ewentualną utratę kontroli nad motocyklem. Ważne, aby blokady na obręczach były mocno zamontowane i nie dopuszczały do poślizgu opon.

Obręcze i szprychy kół

1. Sprawdzić obręcz (1) i szprychy (2) pod kątem uszkodzeń.
2. Dokręcić wszystkie połączane szprychy i blokady na obręczach (3) odpowiednim momentem:
Szprychy: 3,7 N·m (0,4 kgf·m)
Blokady na obręczach: 12 N·m (1,2 kgf·m)
3. Sprawdzić bicie obręczy koła. Jeśli bicie jest wyraźne, zapoznać się z informacjami zawartymi w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda, dotyczącymi instrukcji kontrolnych.



Osie i łożyska kół

Zapoznać się z informacjami zawartymi w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda, dotyczącymi instrukcji kontrolnych:

1. Sprawdzić bicie walka osi.
2. Sprawdzić stan łożysk kół.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Aby bezpiecznie korzystać z Hondy CRF, należy stosować opony odpowiedniego typu (terenowe) i rozmiaru, które muszą być w dobrym stanie, mieć odpowiedni bieżnik i być odpowiednio napompowane.

⚠ OSTRZEŻENIE

Używanie nadmiernie zużytych lub niewłaściwie napompowanych opon grozi wypadkiem, a w konsekwencji poważnymi obrażeniami ciała lub śmiercią.

Należy przestrzegać wszystkich zaleceń zamieszczonych w tej Instrukcji obsługi, które dotyczą pompowania i konserwacji opon.

Na kolejnych stronach podano szczegółowe informacje na temat sposobu i terminów sprawdzania ciśnienia powietrza, sprawdzania opon pod kątem zużycia i uszkodzeń, oraz zalecenia dotyczące naprawy i wymiany opon.

Ciśnienie powietrza

Prawidłowo napompowane opony zapewniają optymalne właściwości jezdne pojazdu oraz optymalny okres eksploatacji bieżnika i komfort jazdy. Ogólnie rzecz biorąc, zbyt słabo napompowane opony ulegają nierównomiernemu zużyciu, niekorzystnie wpływają na właściwości jezdne i są bardziej podatne na uszkodzenia spowodowane przegrzaniem. Niedopompowane opony mogą spowodować uszkodzenie koła na twardym podłożu. Zbyt wysokie ciśnienie powietrza w oponach powoduje pogorszenie komfortu jazdy motocyklem CRF, większą podatność na uszkodzenia przez podłoże oraz nierównomierne zużycie.

Upewnić się, że nasadki zaworów powietrza są pewnie zamontowane. W razie potrzeby zamontować nowe nasadki.

Ciśnienie należy sprawdzać tylko, gdy opony są “zimne”. Jeśli ciśnienie powietrza jest sprawdzane wtedy, gdy opony są “cieple”, nawet jeśli motocykl CRF przejechał tylko kilka kilometrów, uzyskane wyniki są zawyżone. W przypadku spuszczenia powietrza z ciepłych opon w celu dostosowania ciśnienia do wartości zalecanej dla zimnych opon, opony będą niedopompowane. Prawidłowe wartości ciśnienia w “zimnych” oponach:

Przód	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)
Tył	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)

Jeśli ciśnienie w oponach jest dostosowywane do specyficznych wymogów jazdy w terenie, zmiany należy wprowadzać stopniowo.

Kontrola

Poświęć odpowiednio dużo czasu na sprawdzenie opon i kół przed jazdą.

- Dokładnie sprawdzić, czy na bocznej powierzchni opony i bieżnika nie występują guzy ani wybrzuszenia. Wymienić wszystkie opony, na których są widoczne guzy i wybrzuszenia.
- Dokładnie sprawdzić, czy na oponach nie ma przecięć, szczelin lub pęknięć. Wymienić oponę, jeśli jest widoczna osnowa lub opasanie.
- Sprawdzić, czy w oponie lub w bieżniku nie znajdują się kamienie lub inne obiekty. Wyjąć wszystkie obiekty.
- Sprawdzić położenie obu zaworów powietrza. Pochylony trzonek zaworu sygnalizuje przesunięcie dętki w oponie lub przesunięcie opony na obręczy.

Wymiana dętki

Jeśli dętka jest przebita lub uszkodzona, należy ją jak najszybciej wymienić. Naprawiana dętka może nie być tak samo wytrzymała jak nowa i może ulec uszkodzeniu podczas jazdy.

W przypadku wymiany należy zastosować dętkę o porównywalnej jakości do oryginalnej.

Opony i dętki

Wymiana opon

Opony dostarczone fabrycznie z Hondą CRF zapewniają dobre własności jezdne, hamowanie, wytrzymałość i komfort jazdy w szerokim zakresie warunków jazdy.



OSTRZEŻENIE

Zamontowanie niewłaściwych opon w motocyklu może negatywnie wpłynąć na jego własności jezdne i stabilność. Może to doprowadzić do wypadku i spowodować poważne obrażenia lub śmierć.

Należy zawsze stosować opony o parametrach zgodnych z informacjami podanymi w tej instrukcji obsługi.

(CRF450RX)

Przód	90/90-21 54M	
	DUNLOP	AT81F
Tył	120/90-18 65M	
	DUNLOP	AT81
Typ	diagonalne, z dętką	

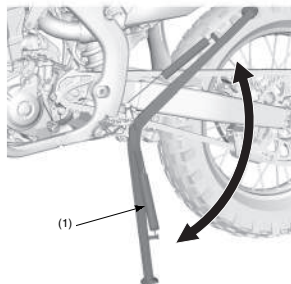
(CRF450R)

Przód	80/100-21 51M	
	DUNLOP	MX3SF
Tył	120/80-19 63M	
	DUNLOP	MX3S
Typ	diagonalne, z dętką	

- W przypadku wymiany należy zastosować oponę o porównywalnej jakości do oryginalnej.
- W przypadku każdej wymiany opony należy również wymienić dętkę.
Używana dętka jest prawdopodobnie odkształcona i może ulec uszkodzeniu po zamontowaniu w nowej oponie.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

1. Sprawdzić, czy sprężyna bocznej stopki (1) nie jest uszkodzona lub nie utraciła sprężystości.
2. Sprawdzić, czy zespół bocznej stopki swobodnie się porusza.



(1) sprężyna stopki bocznej

Jeżeli stopka boczna jest sztywna lub skrzypi, oczyścić obszar sworznia i nasmarować śrubę sworznia smarem molibdenowym.

Łańcuch napędowy

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

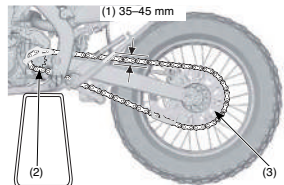
Zżywność łańcucha zależy od prawidłowego smarowania i regulacji. Nieprawidłowa obsługa techniczna może spowodować przedwczesne zużycie lub uszkodzenie łańcucha napędowego lub kół zębatych.

W przypadku eksploatacji motocykla na niezwykle zapylonych lub błotnistych torach konieczne będzie zwiększenie częstotliwości obsługi technicznej.

Przed przystąpieniem do serwisowania łańcucha napędowego wyłączyć silnik i sprawdzić, czy skrzynia biegów jest ustawiona w położeniu neutralnym.

Kontrola

1. Wyłączyć silnik, podnieść tylne koło nad podłogę, ustawiając pod silnikiem opcjonalną podstawkę roboczą lub odpowiedni wspornik i ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Sprawdzić luz łańcucha napędowego (1) w środku górnej części łańcucha, pomiędzy zębatką łańcuchową (2) a napędzanym kołem zębatym (3). Luz łańcucha napędowego powinien umożliwić następujące przemieszczenie pionowe łańcucha ręką:
35–45 mm



(1) luz łańcucha napędowego (3) napędzane koło zębate
(2) zębatka łańcuchowa

3. Sprawdzić luz łańcucha napędowego w kilku miejscach na jego długości. Luz powinien być taki sam. Jeżeli tak nie jest, być może niektóre ogniwa są ściśnięte lub zagięte. Smarowanie łańcucha często eliminuje problem ściśnięcia i zaginania ogniwa.

UWAGA

Zbyt duży luz łańcucha może w niektórych przypadkach doprowadzić do uszkodzenia silnika.

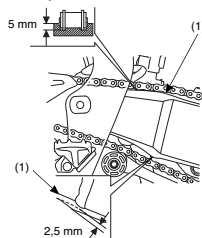
4. Sprawdzić łańcuch napędowy pod kątem:
 - uszkodzenia rolek
 - poluzowania sworzni
 - suchych lub zardzewiałych ogniw
 - ściśniętych lub załamanych ogniw
 - nadmiernego zużycia

Wymienić łańcuch napędowy (strony 128), jeśli doszło do uszkodzenia rolek, poluzowania sworzni lub zakleszczenia ogniwa, którego nie da się naprawić. Nasmarować łańcuch napędowy (strona 127), jeżeli wydaje się suchy lub nosi ślady korozji. Nasmarować wszystkie zagięte lub ściśnięte ogniwa i swobodnie nimi poruszać.

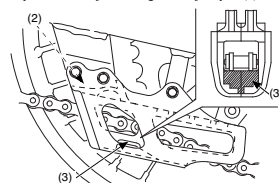
W razie potrzeby wyregulować luz (strona 127).

Ślizgi łańcucha napędowego

1. Sprawdzić, czy ślizg łańcucha (1) nie jest zużyty. Wymienić go w przypadku przekroczenia granicznego wymiaru serwisowego.
GRANICZNY WYMIAR SERWISOWY:
górna część: 5 mm
dolna część: 2,5 mm



- (1) ślizg łańcucha
2. Sprawdzić, czy ślizg prowadnicy łańcucha (2) nie jest zużyty. Wymienić ślizg prowadnicy, jeżeli jest zużyty do poziomu dolnej wartości granicznej zużycia (3).



(2) ślizg prowadnicy łańcucha (3) wartość graniczna zużycia

Rollki łańcucha napędowego

Sprawdzić górną rollkę łańcucha napędowego (1) i dolną rollkę łańcucha napędowego (2) pod kątem zużycia lub uszkodzenia.

Zmierzyć średnicę rolek łańcucha napędowego i wymienić je, jeżeli jest mniejsza od granicznego wymiaru serwisowego.

Graniczny wymiar serwisowy:

Górna rollka: 31 mm

Dolna rollka: 31 mm

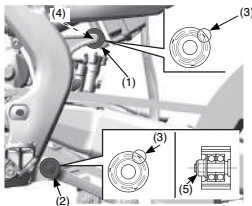
W razie potrzeby wymienić rollkę w poniżej opisany sposób.

Zamontować górną rollkę łańcucha napędowego (kolor zielony) tak, aby oznaczenie "→" (3) było skierowane w stronę wspornika oraz dolną rollkę łańcucha napędowego (kolor czarny) tak, aby oznaczenie "→" było skierowane na zewnątrz.

Wyczyścić gwinty śruby dolnej rollki łańcucha napędowego i nałożyć na nie klej do gwintów.

Wkręcić śrubę rollki łańcucha napędowego (4) i przykręcić nakrętkę (5).

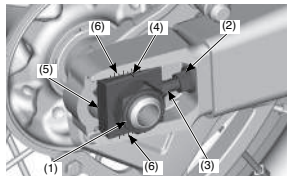
Dokręcić śrubę i nakrętkę rollki łańcucha napędowego wymagany momentem: 12 N·m (1,2 kgf·m)



- (1) górna rollka łańcucha napędowego (kolor zielony)
- (2) dolna rollka łańcucha napędowego (kolor czarny)
- (3) oznaczenie "→"
- (4) śruba rollki łańcucha napędowego (nowa)
- (5) nakrętka rollki łańcucha napędowego

Regulacja

1. Poluzować nakrętkę tylnej osi (1).
2. Poluzować nakrętki blokujące regulatora łańcucha (2) i przekręcić śruby regulacyjne (3) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć luz lub w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć luz.
- Ustawić w jednej linii oznaczenia (4) płytek osi (5) z takimi samymi oznaczeniami (6) po obu stronach wahacza.



- (1) nakrętka tylnej osi
 - (2) nakrętki blokujące regulatora łańcucha
 - (3) śruby regulacyjne
 - (4) znaczniki
 - (5) płytki osi
 - (6) oznaczenia odniesienia
3. Dokręcić nakrętkę tylnej osi zalecanym momentem: 128 N·m (13,1 kgf·m)
 4. Ponownie sprawdzić luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.
 5. Przekręcić śrubę regulacyjną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż delikatnie zetknie się z płytkami osi. Następnie dokręcić nakrętki blokujące regulatora łańcucha wymagany momentem, unieruchamiając kluczem śruby regulacyjne. 27 N·m (2,8 kgf·m)

Smarowanie

(CRF450RX)

Nasmarować łańcuch napędowy smarem przeznaczonym do łańcuchów O-ring. Wyrzeź nadmiar smaru do łańcuchów.

Uniwersalne smary do łańcuchów, które nie są dedykowane do smarowania łańcuchów napędowych motocykli, mogą zawierać rozpuszczalniki, które mogą uszkadzać pierścienie O-ring.

(CRF450R)

Uniwersalne smary do łańcuchów napędowych można nabyć w sklepach z częściami do motocykli i należy je stosować zamiast oleju silnikowego. Zaleca się stosowanie smaru do łańcuchów Pro Honda HP lub odpowiednika.

Należy nałożyć smar na każde ogniwo tak, aby wnikał on w przestrzeń pomiędzy przylegającymi powierzchniami płytek ogniwa i rolek.



Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF450RX)

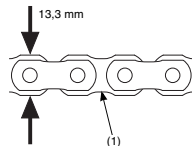
W celu zapewnienia maksymalnej trwałości łańcuch napędowy należy czyścić, smarować i regulować przed każdym wyciągiem. Motocykl CRF wyposażono łańcuch bezobsługowy (nitowane ogniwo łączące). Demontaż lub wymiana łańcucha powinna być przeprowadzona wyłącznie w ASO Honda.

Pierścienie O-ring mogą ulec uszkodzeniu podczas czyszczenia parowego, czyszczenia myjką wysokociśnieniową oraz pod wpływem niektórych rozpuszczalników.

1. Oczyszczyć boczne powierzchnie łańcucha za pomocą suchej szmatki. Należy stosować rozpuszczalnik o wysokim punkcie zapłonu, na przykład naftę oczyszczoną lub środek do czyszczenia łańcuchów Honda, ale nie benzynę. Nie szorstkować gumowych pierścieni O-ring. Szorstkowanie spowoduje ich uszkodzenie. Zastosowanie rozpuszczalników może również doprowadzić do uszkodzenia pierścieni O-ring.
2. Wymienić łańcuch napędowy, jeżeli jego rolki są uszkodzone, ogniwa łączące są poluzowane, doszło do uszkodzenia pierścieni O-ring lub z innych względów nie ma możliwości jego serwisowania.
3. Zmierzyć płytkę łańcucha napędowego (1). Jeśli któraś z płytek łańcuch napędowy jest mniejsza niż 13,3 mm, łańcuch napędowy trzeba wymienić.

Łańcuch napędowy:

Rozmiar/ogniwo: RK520EXU/114LE



(1) płytki łańcucha napędowego (wewnętrzna)

4. Sprawdzić, czy zęby koła zębatego nie są zużyte lub uszkodzone. Zalecamy wymianę koła zębatego za każdym razem, gdy montowany jest nowy łańcuch. Łańcuch i koło zębate muszą być w dobrym stanie, ponieważ w przeciwnym razie nowo założony łańcuch lub koło(-a) zębate ulegnie(-ą) szybkiemu zużyciu. Nadmierne zużyte zęby koła zębatego mają haczykowany kształt i wyglądają na zużyte. Wymienić koło zębate, jeżeli jest uszkodzone lub nadmiernie zużyte.



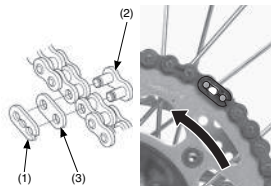
UWAGA

- Użycie nowego łańcucha ze zużytymi kołami zębatymi prowadzi do szybkiego zużycia łańcucha.*
5. Nasmarować łańcuch napędowy (strona 127).
 6. Ponownie sprawdzić luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF450R)

W celu zapewnienia maksymalnej trwałości łańcuch napędowy należy czyścić, smarować i regulować przed każdym wyciągiem.

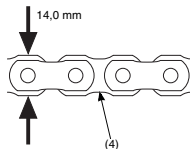
1. Wymontować spinkę mocującą ogniwa łączącego (1) za pomocą szczypiec. Nie zginać ani nie skręcać spinki.
2. Wymontować ogniwo łączące (2) i płytkę ogniwa (3). Zdjąć łańcuch napędowy.



- (1) spinka mocująca ogniwa łączącego
(2) ogniwo łączące
(3) płytki ogniwa
3. Oczyszczyć łańcuch napędowy rozpuszczalnikiem o wysokiej temperaturze zapłonu i poczekać aż wyschnie.

4. Sprawdzić, czy łańcuch napędowy nie jest zużyty lub uszkodzony. Wymienić łańcuch napędowy, jeżeli jego rolki są uszkodzone, ogniwa łączące są poluzowane lub z innych względów nie ma możliwości jego serwisowania.
5. Zmierzyć płytkę łańcucha napędowego (4). Jeśli któraś z płytek łańcucha napędowego jest mniejsza niż 14,0 mm (0,55 cala), łańcuch napędowy trzeba wymienić.

Łańcuch napędowy:
Rozmiar/ogniwo: RK520TXZ/114RJ



(4) płytkę łańcucha napędowego (wewnętrzna)

6. Sprawdzić, czy zęby koła zębatego nie są zużyte lub uszkodzone. Zalecamy wymianę koła zębatego za każdym razem, gdy montowany jest nowy łańcuch. Łańcuch i koła zębate muszą być w dobrym stanie, ponieważ w przeciwnym razie nowo założony łańcuch lub koło(-a) zębate ulegnie(-ą) szybkiemu zużyciu. Nadmierne zużyte zęby koła zębatego mają haczykowany kształt i wyglądają na zużyte. Wymienić koło zębate, jeżeli jest uszkodzone lub nadmiernie zużyte.



UWAGA

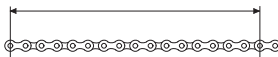
Użycie nowego łańcucha ze zużytymi kołami zębatymi prowadzi do szybkiego zużycia łańcucha.

7. Zamontować łańcuch.
8. Zmierzyć część łańcucha napędowego, aby ustalić, czy łańcuch jest zużyty w zakresie przekraczającym graniczny wymiar serwisowy. Włączyć bieg, a następnie obrócić koło tylne do przodu, aż napręży się dolna część łańcucha. Utrzymując łańcuch w naprężeniu i po wyprostowaniu wszystkich zagiętych ogniw, zmierzyć rozpiętość 17 sworzni, mierząc od środka pierwszego sworznia do środka ostatniego sworznia.

Jeżeli zmierzona wartość przekracza graniczny wymiar serwisowy, należy wymienić łańcuch. Po zmierzeniu łańcucha ponownie ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym przed przystąpieniem do kontroli i czynności przeglądowych.

Graniczny wymiar serwisowy: 257,0 mm)

ZMIERZYĆ ROZPIĘTOŚĆ 17 SWORZNI
(16 ODSTĘPÓW)



9. Nasmarować łańcuch napędowy (strona 127).
10. Założyć łańcuch na koła zębate i połączyć końcówki łańcucha z ogniwnem łączącym. Dla ułatwienia montażu podczas wkładania ogniwa łączącego przyłożyć końcówki łańcucha do sąsiadujących ze sobą zębów koła zębatego. Założyć spinkę mocującą ogniwa łączącego w taki sposób, aby zamknięta końcówka zacisku była skierowana w zgodnie z obrotami koła podczas jazdy do przodu.
11. Ponownie sprawdzić luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

Więcej informacji na temat łańcucha napędowego (CRF450R)

- Ogniwo łączące jest najważniejszym elementem zapewniającym bezpieczeństwo łańcucha napędowego. Ogniwa łączące są elementami wielokrotnego użytku, o ile są w idealnym stanie. Zalecamy zamontowanie nowej spinki mocującej ogniwa łączącego w przypadku ponownego montażu łańcucha napędowego.
- Dla niektórych osób łatwiejszym sposobem zamontowania nowego łańcucha jest połączenie go ze starym łańcuchem za pomocą ogniwa łączącego i przeciągnięcie starego łańcucha w celu założenia nowego łańcucha na koła zębate.

Rura wydechowa/tłumik

Patrz. Ważne środki ostrożności na stronie 27.

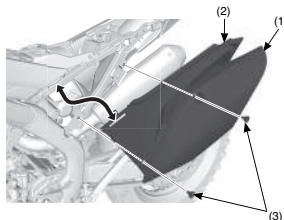
Kontrola rury wydechowej/tłumika

Sprawdzić, czy śruby mocujące i nakrętki kolektora wydechowego są mocno dokręcone. Sprawdzić, czy rura wydechowa i tłumiki nie są popękane i odkształcone. Uszkodzona rura wydechowa i tłumiki mogą doprowadzić do zmniejszenia mocy silnika.

Wymontowywanie tłumika

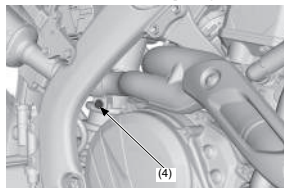
1. Wymontować siedzenie (strona 38).
2. Zdjąć osłony boczne (1) i pokrywę obudowy filtra powietrza (2), odkręcając śruby (3).

Procedura jest taka sama dla prawej i lewej strony.



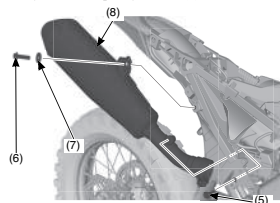
- (1) osłony boczne
(2) pokrywę układu oczyszczania powietrza
(3) śruby

3. Poluzować śrubę zacisku prawego tłumika (4).



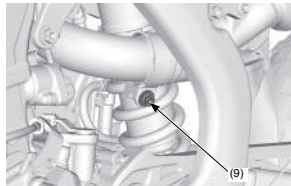
- (4) śruba zacisku prawego tłumika

4. Wykręcić śrubę A mocującą prawego tłumika (5), śrubę B (6), zdjąć podkładkę (7) i wymontować prawy tłumik (8).



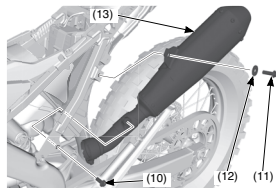
- (5) śruba A mocująca prawy tłumik
(6) śruba B mocująca prawy tłumik
(7) podkładka
(8) prawy tłumik

5. Poluzować śrubę zacisku lewego tłumika (9).



(9) śruba zacisku lewego tłumika

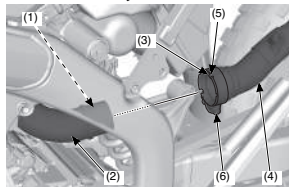
6. Wykręcić śrubę A mocującą lewego tłumika (10), śrubę B (1), zdjąć podkładkę (12) i wymontować lewy tłumik (13).



(10) śruba A mocująca lewy tłumik
(11) śruba B mocująca lewy tłumik
(12) podkładka
(13) lewy tłumik

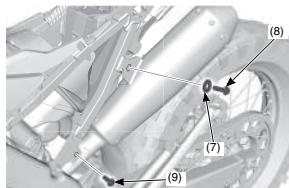
Montaż tłumika

1. Wymontować aktualnie zamontowaną uszczelkę (1).
2. Założyć nową uszczelkę na rurę wydechową (2).
3. Ustawić w jednej linii wycięcie (3) lewego tłumika (4) z wypustem (5) zacisku lewego tłumika (6).
4. Zamontować lewy tłumik.



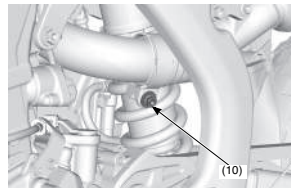
(1) uszczelka
(2) rura wydechowa
(3) wycięcie
(4) lewy tłumik
(5) zaczep
(6) zacisk lewego tłumika

5. Założyć podkładkę (7), wkręcić śrubę B mocującą lewego tłumika (8) i śrubę A (9).



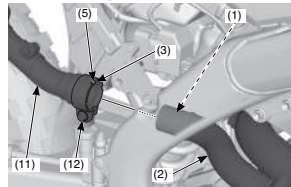
(7) podkładka
(8) śruba B mocująca lewy tłumik
(9) śruba A mocująca lewy tłumik

6. Dokręcić śrubę zacisku lewego tłumika (10) odpowiednim momentem: 20 N·m (2,0 kgf·m)



(10) śruba zacisku lewego tłumika

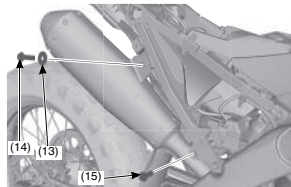
7. Wymontować aktualnie zamontowaną uszczelkę (1).
8. Założyć nową uszczelkę na rurę wydechową (2).
9. Ustawić w jednej linii wycięcie (3) prawego tłumika (11) z wypustem (5) zacisku prawego tłumika (12).
10. Zamontować prawy tłumik (12).



(1) uszczelka
(2) rura wydechowa
(3) wycięcie
(5) zaczep
(11) prawy tłumik
(12) zacisk prawego tłumika

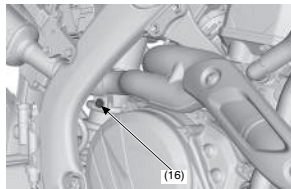
(ciąg dalszy)

11. Założyć podkładkę (13), wkręcić śrubę B mocującą prawego tłumika (14) i śrubę A (15).



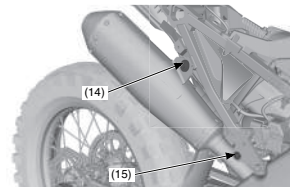
(13) podkładka
(14) śruba B mocująca prawy tłumik
(15) śruba A mocująca prawy tłumik

12. Dokręcić śrubę zacisku prawego tłumika (16) odpowiednim momentem:
20 N·m (2,0 kgf·m)



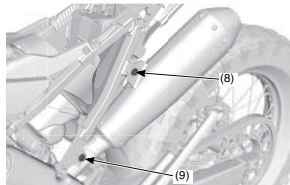
(16) śruba zacisku prawego tłumika

13. Dokręcić śrubę B mocującą prawego tłumika (14) i śrubę A (15) wymaganym momentem:
26 N·m (2,7 kgf·m)



(14) śruba B mocująca prawy tłumik
(15) śruba A mocująca prawy tłumik

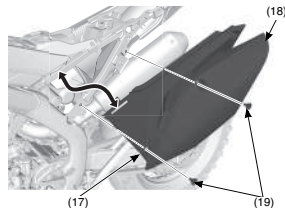
14. Dokręcić śrubę B mocującą lewego tłumika (8) i śrubę A mocującą lewego tłumika (9) wymaganym momentem:
26 N·m (2,7 kgf·m)



(8) śruba B mocująca lewy tłumik
(9) śruba A mocująca lewy tłumik

15. Zamontować pokrywę obudowy układu oczyszczania powietrza (17) i osłony boczne (18), a następnie dokręcić śruby (19) wymaganym momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)

Procedura jest taka sama dla prawej i lewej strony

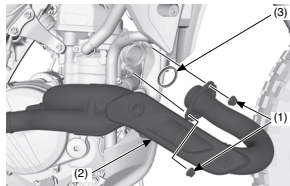


(17) pokrywę obudowy filtra powietrza
(18) osłony boczne
(19) śruby

16. Zamontować siedzenie (strona 38).

Wymontowywanie rury wydechowej

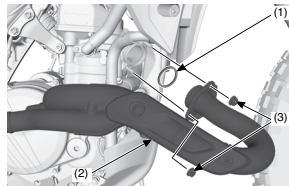
1. Wymontować prawy i lewy tłumik (strona 130).
2. Odkręcić nakrętki kolektora wydechowego (1), wymontować rurę wydechową (2) i uszczelkę (3).



- (1) nakrętka kolektora wydechowego
(2) rura wydechowa
(3) uszczelka

Montaż rury wydechowej

1. Zamontować nową uszczelkę rury wydechowej (1).
2. Zamontować rurę wydechową (2) i przykręcić nakrętki kolektora wydechowego (3), ale jeszcze nie dokręcać nakrętek.



- (1) uszczelka rury wydechowej (nowa)
(2) rura wydechowa
(3) nakrętka kolektora wydechowego

3. Zamontować lewy i prawy tłumik (strona 131), ale nie dokręcać jeszcze śrub.
4. Dokręcić nakrętki kolektora wydechowego wymaganym momentem:
20 N·m (2,0 kgf·m)
5. Dokręcić śrubę zacisku lewego tłumika, śrubę A i śrubę B mocującą lewego tłumika (strona 131).
6. Dokręcić śrubę zacisku prawego tłumika, śrubę A i śrubę B mocującą prawego tłumika (strona 131).

Dodatkowe procedury przeglądowe

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Kontrola łożyska główki ramy

1. Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podstawie roboczej lub odpowiednim wsporniku (przednie koło ponad podłożem), obrócić kierownicę w prawo i lewo, aby sprawdzić, czy łożyska główki ramy nie stawiają oporu.



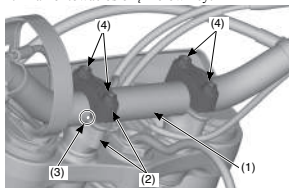
2. Stanąć z przodu Hondy CRF, chwycić widelec (na wysokości osi), spojrzeć na główkę ramy i pchnąć widelec do siebie i na zewnątrz (w kierunku silnika), aby sprawdzić, czy w łożyskach główki ramy nie ma luzu.

Stwierdzenie oporów ruchu lub luzu przy jednoczesnym braku ruchu główki ramy może oznaczać zużycie tulei widełka. Należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, aby uzyskać informacje w sprawie procedur wymiany lub regulacji bądź skontaktować się z ASO Honda.



Kontrola kierownicy

1. Wymontować osłonę kierownicy i sprawdzić, czy kierownica (1) nie jest skrzywiona lub pęknięta.
2. Sprawdzić, czy kierownica nie została przesunięta z pierwotnego położenia, w którym końcówka lewych wsporników kierownicy (2) jest ustawiona w jednej linii z namalowanym znakiem (3).
3. Sprawdzić moment dokręcenia śrub górnego wspornika kierownicy (4): 22 N·m (2,2 kgf·m).
Najpierw dokręcić przednie śruby.
4. Zamontować osłonę kierownicy.



- (1) kierownica
(2) lewe wsporniki kierownicy
(3) namalowany znacznik
(4) śruby górnego wspornika kierownicy

Linki sterujące

Okresowo odłączać górne końce linek sprzęgła. Dokładnie nasmarować punkty obrotu linek za pomocą powszechnie dostępnego smaru do linek. Jeśli dźwignia sprzęgła i sterowanie przepustnicą nie działają płynnie, wymienić linkę. Upewnić się, że manetka gazu automatycznie swobodnie powraca z położenia pełnego otwarcia do położenia pełnego zamknięcia, we wszystkich położeniach.

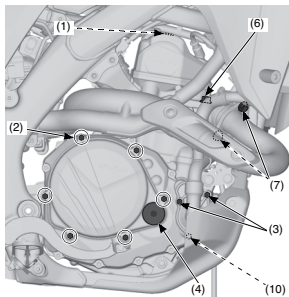
Nakrętki, śruby, mocowania

Sprawdzić i dokręcić nakrętki, śruby i elementy mocujące przed każdą jazdą wyścigową.

SILNIK

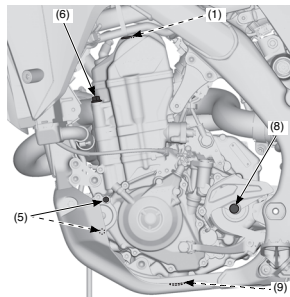
	Element	Moment dokręcania	
		N·m	kgf·m
1	Śruby imbusowe pokryw głowicy	10	1,0
2	Śruby osłony sprzęgła	10	1,0
3	Śruby obudowy pompy płynu chłodzącego	10	1,0
4	Zatyczka otworu dostępu do wału korbowego	15	1,5
5	Śruby pokryw filtra oleju	10	1,0
6	Śruby głowicy	50	5,1
7	Nakrętki kolektora wydechowego	20	2,0
8	Śruba zębataki łańcuchowej	31	3,2
9	Śruba spustowa oleju silnikowego	18	1,8
10	Śruba spustowa płynu chłodzącego	10	1,0

PRAWA STRONA



- (1) śruby imbusowe pokryw głowicy
- (2) śruby osłony sprzęgła
- (3) śruby obudowy pompy płynu chłodzącego
- (4) zatyczka otworu dostępu do wału korbowego
- (6) śruby głowicy
- (7) nakrętki kolektora wydechowego
- (10) śruba spustowa płynu chłodzącego

LEWA STRONA



- (1) śruby imbusowe pokryw głowicy
- (5) śruby pokryw filtra oleju
- (6) śruby głowicy
- (8) śruba zębataki łańcuchowej
- (9) korek spustu oleju silnikowego

Akumulator

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Ta Honda CRF jest wyposażona w akumulator litowo-jonowy.
Jeżeli zaciski akumulatora ulegną zabrudzeniu lub korozji, należy je oczyścić.



Ten symbol na akumulatorze oznacza, że nie można wyrzucić go do przydomowego kosza.

UWAGA

*Nieprawidłowe usunięcie akumulatora może mieć szkodliwy wpływ na środowisko naturalne i zdrowie ludzi.
Zawsze należy przestrzegać lokalnych przepisów dotyczących usuwania akumulatorów.*

Przycisk uruchamiania jest zasilany prądem z akumulatora.
Ograniczone użytkowanie również przyczynia się do rozładowania akumulatora. W przypadku niezbyt częstej jazdy zalecamy częste ładowanie akumulatora (patrz *Ładowanie akumulatora* na stronie 137).

Jeśli motocykl CRF ma być przechowywany, zapoznać się z rozdziałem *Przechowywanie akumulatora* (ta strona).

Jeżeli akumulator wydaje się słaby i/lub wycieka z niego elektrolit (powodując powolny rozruch), należy skontaktować się z ASO Honda.
W przypadku wycieku nietypowego zapachu z akumulatora litowo-jonowego należy zaparkować pojazd CRF w bezpiecznym, niezamkniętym miejscu, z dala od łatwopalnych przedmiotów, a następnie natychmiast i przytrzymać przycisk wyłączania silnika aż do całkowitego zatrzymania silnika.

Trwałość akumulatora jest ograniczona.
W ASO Honda można sprawdzić, czy akumulator wymaga wymiany. Akumulator należy zawsze wymieniać na litowo-jonowy akumulator tego samego typu.

Akumulatory litowo-jonowe zawierają wewnętrzny bezpiecznik.
Jeśli bezpiecznik przepali się, konieczna jest wymiana akumulatora.

Gdy akumulator nie jest zamontowany, zmierzone napięcie może wynosić 12 V nawet w przypadku przepalonego bezpiecznika (strona 173).

Przechowywanie akumulatora

Przed wyjęciem akumulatora należy przeczytać wszystkie poniższe informacje, jak również informacje znajdujące się na etykiecie akumulatora.

⚠ OSTRZEŻENIE

Akumulator zawiera łatwopalny rozpuszczalnik organiczny, stanowiący elektrolit.

Nieprawidłowe obchodzenie się z akumulatorem grozi poparzeniem lub poważnymi obrażeniami ciała.

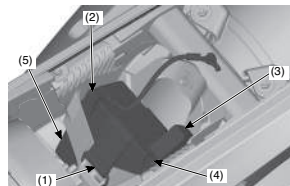
- Przechowywać akumulator z dala od źródeł ciepła, iskiei i otwartego ognia.
- Chronić akumulator przed dziećmi.
- Nie demontować i nie modyfikować akumulatora ani zacisków akumulatora.
- Nie dopuścić do zwarcia akumulatora z metalowymi narzędziami lub innymi metalowymi przedmiotami.
- Chronić akumulator przed uderzeniami.

Jeśli akumulator nie zostanie wymontowany, zaleca się jego odłączenie (najpierw przewód ujemny).

Akumulator znajduje się pod siedzeniem.

Wymontowywanie

1. Wymontować siedzenie (strona 38).
2. Zdjąć opaskę akumulatora (1).
3. Odłączyć ujemny (–) zacisk (2).
4. Zdjąć osłonę dodatniego zacisku (3).
5. Odłączyć dodatni (+) zacisk (4) i wymontować akumulator (5).

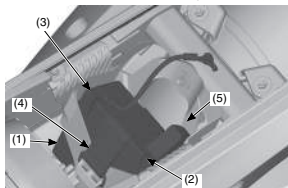


- (1) opaska akumulatora
(2) zacisk ujemny (–)
(3) osłona dodatniego zacisku
(4) dodatni (+) zacisk
(5) akumulator

6. Jeżeli użytkownik nie jeździ regularnie, naładować akumulator (strona 137).
7. Akumulator należy przechowywać w łatwo dostępnym miejscu nad podłogą, gdzie nie będzie narażony na ujemne temperatury i bezpośrednie działanie światła słonecznego.
8. Oczyścić komorę po wyjęciu akumulatora w celu przechowywania. Osuszyć komorę akumulatora.
9. Wolno ładować akumulator (strona 137) co 30 dni.

Montaż

1. Zamontować akumulator (1), wykonując czynności w kolejności odwrotnej do procedury wymontowania. Uważać, aby najpierw podłączyć zacisk dodatni (+) akumulatora, a następnie zacisk ujemny (-).
2. Dokręcić śruby dodatniego (+) (2) i ujemnego (-) zacisku (3) wymagany momentem: 2,0 N·m (0,2 kgf·m)
3. Złożyć opaskę akumulatora (4).
4. Zamontować osłonę dodatniego zacisku (5).



- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| (1) akumulator | (3) śruba zacisku ujemnego (-) |
| (2) śruba zacisku dodatniego (+) | (4) opaska akumulatora |
| | (5) osłona dodatniego zacisku |

Ladowanie akumulatora

Należy zapoznać się z informacjami dostarczonymi wraz z prostownikiem i postępować zgodnie z instrukcjami na akumulatorze. Niewłaściwe ładowanie może spowodować uszkodzenie akumulatora.

Radzimy stosowanie zalecanego przez producenta akumulatora litowo-jonowego prostownika, który można kupić w ASO Honda. Urządzenia te mogą pozostawać podłączone przez dłuższy czas bez ryzyka uszkodzenia akumulatora. Jednak przechowywanie akumulatora litowo-jonowego z podłączonym prostownikiem może doprowadzić do pogorszenia jego pojemności. Nie należy celowo pozostawiać podłączonego prostownika na czas dłuższy niż zalecany w instrukcji obsługi prostownika.

Korzystanie z posiadanego prostownika do akumulatorów kwasowo-ołowiowych lub niezalecanego prostownika może doprowadzić do uszkodzenia obwodów elektrycznych w akumulatorze litowo-jonowym.

Dbałość o wygląd

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 27.

Częste czyszczenie i polerowanie zapewni estetyczny wygląd pojazdu Honda przez dłuższy czas. Częste czyszczenie wyróżnia właściciela, który dba o swój motocykl. Czysty motocykl CRF jest także łatwiejszy do kontroli i obsługi technicznej.

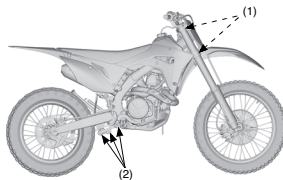
Podczas czyszczenia należy zwrócić uwagę na uszkodzenia, zużycie i wycieki benzyny lub oleju.

Zalecenia ogólne

- Do czyszczenia Hondy CRF można używać:
 - Wody
 - Łagodnego, neutralnego detergentu i wody
 - Łagodnego środka do czyszczenia/polerowania w aerozolu
 - Łagodnego środka do czyszczenia/odtłuszczania w aerozolu
- Należy unikać produktów zawierających agresywne detergenty lub rozpuszczalniki chemiczne, które mogłyby doprowadzić do uszkodzenia metalu, lakieru i elementów plastikowych motocykla CRF lub odbarwienia siedzenia i naklejek.
- Jeśli motocykl CRF jest jeszcze gorący po ostatnim użytkowaniu, należy poczekać na ostygnięcie silnika i układu wydechowego.
- Do mycia motocykla CRF zaleca się używanie niskociśnieniowego węża ogrodowego. Myjki wysokociśnieniowe (np. samoobsługowe myjki samochodowe) mogą spowodować uszkodzenie niektórych części motocykla CRF. Woda pod bardzo wysokim ciśnieniem może przebić uszczelnienia przeciwpływu połączeń obrotowych zawieszania oraz łożyska główki ramy, wciskając brud do wnętrza i wypływając niezbędny smar.

W przypadku stosowania myjek wysokociśnieniowych należy unikać kierowania strumienia wody na następujące obszary:

pompa hamulcowa
łańcuch napędowy
obwód elektryczny
przycisk wyłączania silnika
wylot tłumika
łożyska główki ramy (1)
punkty obrotowe zawieszania (2)
obudowa przepustnicy
obszar pod zbiornikiem paliwa
obszar pod siedzeniem



(1) łożyska główki ramy
(2) punkty obrotowe zawieszania

UWAGA

Woda (lub powietrze) pod wysokim ciśnieniem może spowodować uszkodzenie niektórych części motocykla CRF.

Do usunięcia brudu i szlamu powstałego z benzyny z powierzchni lakierowanych, stopowych, plastikowych i gumowych można użyć uniwersalnego środka czyszczącego/odtłuszczającego.

Wszystkie ciężkie zabrudzenia należy najpierw zmyć wodą. Następnie spryskać uniwersalnym środkiem czyszczącym/odtłuszczającym i spłukać wodą z węża ogrodowego pod maksymalnym ciśnieniem dostępnym w sieci wodociągowej. Uporczywy osad może wymagać wytarcia gąbką.

Mycie motocykla przy użyciu łagodnego detergentu

Przed myciem należy poczekać na ostygnięcie silnika, tłumika, hamulców i innych gorących części.

- Spłukać dokładnie motocykl CRF za pomocą niskociśnieniowego węża ogrodowego w celu usunięcia luźnych części brudu.
- Napełnić wiadro chłodną wodą. Zmieszać łagodny, neutralny detergent, taki jak płyn do mycia naczyń lub produkt przeznaczony specjalnie do mycia motocykli lub samochodów.
- Umyć motocykl CRF przy użyciu gąbki lub miękkiej szmatki. Podczas mycia zwracać uwagę na mocne zabrudzenia. W razie potrzeby usunąć zanieczyszczenia za pomocą łagodnego środka czyszczącego/odtłuszczającego.

UWAGA

Do czyszczenia ramy nie należy używać węża stalowej, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia lub przebarwienia powierzchni ramy. Środek do usuwania plam z tłumika (Środek Scotch Brite Hand Pad #7447-rdzwoczerwony) służy wyłącznie do usuwania plam z niepowlekanych ram aluminiowych.

- Do mycia należy dokładnie przepłukać motocykl CRF dużą ilością czystej wody, aby usunąć ewentualne pozostałości. Resztki środka czyszczącego mogą spowodować korozję.
- Wysuszyć motocykl CRF za pomocą irchy lub miękkiej szmatki. Pozostawienie wody do wyschnięcia na powietrzu może spowodować zmatowienie i plamy. Podczas suszenia zwrócić uwagę na odpryski i zarysowania.
- Nasmarować łańcuch napędowy, aby zapobiec powstaniu rdzy.
- Następnie uruchomić silnik i pozostawić na obrotach jałowych przez kilka minut. Ciepło generowane przez silnik pomoże w osuszeniu zawilgoconych miejsc.
- Ze względów bezpieczeństwa jechać motocyklem z małą prędkością i włączyć kilka razy hamulce. Pomoże to osuszyć hamulce i przywrócić normalne hamowanie.

Smarowanie po czyszczeniu

Aby zapobiec powstawaniu rdzy i korozji, bezpośrednio po umyciu Hondy CRF należy wykonać określone czynności.

Gdy Honda CRF jest już czysta i sucha, należy zabezpieczyć przed korozją niezabezpieczone elementy ze stali, nakładając cienką warstwę inhibitora rdzy. Nasmarować łańcuch napędowy i zębatkę łańcuchową po wcześniejszym wymontowaniu i dokładnym oczyszczeniu rozpuszczalnikiem. Przed ponownym nasmarowaniem upewnić się, że łańcuch został wytarty do czysta i jest suchy.

Należy postępować według wskazówek zawartych na stronach niniejszego podręcznika, dotyczących smarowania elementów, takich jak przeguby dźwigni hamulca i sprężyna i sworznie przegubu podnośników.

Konserwacja aluminiowej ramy

Aluminium koroduje w zetknięciu z pyłem, błotem i solą.

Aby usunąć plamy, należy zastosować środek Scotch Brite Hand Pad #7447 (rdzawoczerwony) lub jego odpowiednik. Zwilżyć szmatkę i wypolerować powierzchnię, wykonując ruchy równoległe wzdłuż ramy.

Wyczyścić ramę mokrą gąbką i łagodnym środkiem myjącym, następnie spłukać dużą ilością czystej wody. Osuszyć ramę miękką, czystą szmatką, wykonując ruchy równoległe wzdłuż ramy.

UWAGA

Do czyszczenia ramy nie należy używać wełny stalowej, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia lub przebarwienia powierzchni ramy. Środek Scotch Brite Hand Pad #7447-rdzawoczerwony służy wyłącznie do usuwania plam z niepowlekanych ram aluminiowych.

Konserwacja tytanowego zbiornika paliwa (CRF450R)

Zbiornik paliwa jest wykonany z materiału tytanowego.

Aby usunąć błoto lub rdzę, należy użyć gąbki lub miękkiej szmaty oraz środka do czyszczenia sprzętu gospodarstwa domowego wykonanego ze stali nierdzewnej, a następnie spłukać dużą ilością czystej wody.

Po umyciu spłukać całość dużą ilością wody i wyczyścić czystą ściereczką.

Konserwacja rury wydechowej i tłumika

Rura wydechowa i tłumik wykonane są ze stali nierdzewnej, lecz mogą zostać zanieczyszczone osadami błota i kurzu.

Aby usunąć błoto i pył, należy użyć wilgotnej gąbki i kuchennego płynu do czyszczenia, po czym dokładnie spłukać czystą wodą. Osuszyć za pomocą irchy lub miękkiej szmatki.

Jeżeli to konieczne, usunąć plamy powstałe na skutek działania wysokiej temperatury za pomocą ogólnie dostępnego środka o drobnej konsystencji. Następnie spłukać w taki sam sposób, jak podczas usuwania błota i pyłu.

Czyszczenie siedzenia

Ze względu na strukturę górnej powłoki powierzchnia siedzenia ma tendencję do zatrzymywania brudu lub pyłu.

Wyczyścić siedzenie gąbką i łagodnym środkiem czyszczącym, używając dużej ilości wody.

Po umyciu osuszyć za pomocą czystej, miękkiej tkaniny.

Niniejszy rozdział przedstawia sposoby precyzyjnego ustawienia Hondy CRF w celu osiągnięcia najlepszych wyników podczas zawodów.

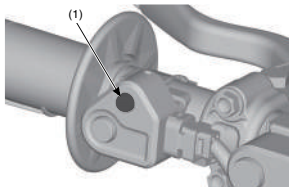
Początkowe regulacje zawieszenia należy przeprowadzać po przynajmniej 2 godzinach wstępnego docierania na małych obrotach.

Dostępne są opcjonalne przednie i tylne sprężyny, które umożliwiają dopasowanie Hondy CRF do wagi i stylu jazdy kierowcy oraz do warunków na torze.

Postępować zgodnie ze wskazówkami zawartymi w rozdziale dotyczącym ustawiania zwisu tylnego zawieszenia, zatytułowanym *Regulacje tylnego zawieszenia*, aby określić, czy suma wagi kierowcy i ciężaru uresorowanego maszyny (kierowca w kompletnej odzieży wyścigowej, maszyna napełniona płynem chłodzącym, olejem i paliwem oraz gotowa do wyścigu) wymaga dodatkowej twardszej lub bardziej miękkiej tylnej sprężyny. Zamiast zastosowania jednej z opcjonalnych tylnych sprężyn możliwe jest zamontowanie opcjonalnych sprężyn widelca tego samego typu.

Przycisk wyboru trybu pracy silnika	142
Aktualny tryb	142
Wybór trybu	142
Układ kontroli momentu obrotowego	
Honda (HSTC)	143
Aktualny tryb	143
Wybór trybu	143
Asystent startu HRC	144
Regulacja przedniego zawieszenia	145
Przednie zawieszenie ciśnienie powietrza	145
Tłumienie przedniego zawieszenia	146
Sprężyny widelca	146
Regulacja poziomu oleju w widelcu	147
Regulacje tylnego zawieszenia	149
Napięcie wstępne tylnego zawieszenia	149
Tłumienie tylnego zawieszenia	150
Zwis tylnego zawieszenia	152
Regulacja zawieszenia pod kątem warunków na torze	154
Wytczne dotyczące regulacji zawieszenia	155
Wskazówki dotyczące tuningu	158
Badanie świece zapłonowej	158
Regulacje podwozia	159
Tyl	159
Wysokość/kąt widelca	159
Rozstaw osi	159
Przełożenia	160
Dobór opon do warunków na torze	161
Regulacje preferencyjne	162
Położenia elementów sterujących	162
Położenie, szerokość i kształt kierownicy	162

Przycisk wyboru trybu pracy silnika



(1) przycisk wyboru trybu pracy silnika

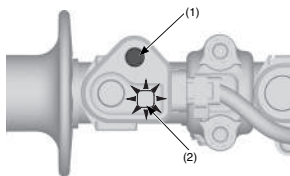
Możliwa jest zmiana charakterystyki mocy silnika zależnie od warunków na torze za pomocą przycisku wyboru trybu pracy silnika (1).

- Tryb 1 układu PGM-FI: standardowe ustawienie
- Tryb 2 układu PGM-FI: łagodne ustawienie (zmniejszenie reakcji na otwarcie przepustnicy w porównaniu z ustawieniem standardowym)
- Tryb 3 układu PGM-FI: agresywne ustawienie (zwiększenie reakcji na otwarcie manetki gazu w porównaniu z ustawieniem standardowym)

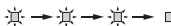
Opcjonalny przyrząd do konfiguracji układu PGM-FI umożliwia zmianę wyprzedzenia zapłonu i dawki wtrysku paliwa oraz zapisywanie danych konfiguracyjnych dla trybu 2 lub 3 układu PGM-FI (strona 186).

Aktualny tryb

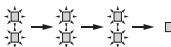
Uruchomić silnik i nacisnąć przycisk wyboru trybu pracy silnika (1) przed ruszeniem motocyklem CRF. Wskaźnik trybu silnika (2) pod przyciskiem wyboru trybu pracy silnika wskazuje wybrany tryb, migając na niebiesko odpowiednią liczbę razy i powtarzając to wskazanie trzykrotnie.



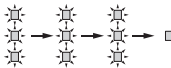
(1) przycisk wyboru trybu pracy silnika
(2) wskaźnik trybu silnika (niebieski)



Tryb 1 układu PGM-FI:
Niebieski wskaźnik miga raz i powtarza to wskazanie trzykrotnie.



Tryb 2 układu PGM-FI:
Niebieski wskaźnik miga 2 razy i powtarza to wskazanie trzykrotnie.



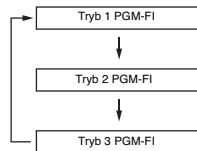
Tryb 3 układu PGM-FI:
Niebieski wskaźnik miga 3 razy i powtarza to wskazanie trzykrotnie.

Wybór trybu

1. Uruchomić silnik.
2. Po zatrzymaniu Hondy CRF i z zamkniętą manetką gazu wcisnąć i przytrzymać przycisk wyboru trybu pracy silnika na 1 sekundę lub dłużej.

Upewnić się, że dźwignia zimnego rozruchu jest wciśnięta w położenie (strona 21). Jeżeli dźwignia zimnego rozruchu będzie wyciągnięta, tryb pracy silnika nie zmieni się.

3. Zwołnić przycisk wyboru trybu pracy silnika. Wskaźnik trybu silnika sygnalizuje wybrany tryb liczbą mignięć niebieskiego wskaźnika.
4. Powtórzyć kroki 2 – 3 aż do wskazaniażądanego trybu.

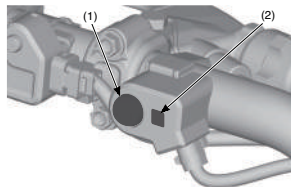


Układ kontroli momentu obrotowego Honda (HSTC) zmniejsza poślizg i pomaga efektywnie przyspieszać poprzez tymczasowe ograniczenie momentu obrotowego silnika, gdy tylne koło się obraca.

Poziom kontroli momentu obrotowego można wybrać lub włączyć/wyłączyć, w zależności od umiejętności kierowcy i warunków. W tym celu należy użyć przycisku kontroli momentu obrotowego (1).

Lampka kontrolna układu HSTC (2) (zielona) świeci się, gdy układ działa.

Tryb układu HSTC	Uślizg tylnego koła
1	Wysokie
2	Średnia
3	Niskie
Wyl.	Nie działa



(1) Przycisk wyboru trybu HSTC
(2) Lampka kontrolna HSTC (zielona)

Aktualny tryb

Uruchomić silnik.

Lampka kontrolna HSTC wskazuje wybrany tryb, sygnalizując trzykrotnym miganiem numer trybu.



Tryb układu HSTC 1:
Lampka miga szybko raz i powtarza to wskazanie 3 razy.



Tryb układu HSTC 2:
Lampka miga szybko 2 razy i powtarza to wskazanie 3 razy.



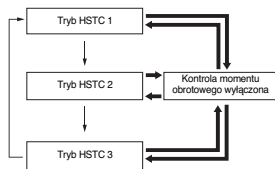
Tryb układu HSTC 3:
Lampka miga szybko 3 razy i powtarza to wskazanie 3 razy.



Wyłączony układ HSTC:
Lampka nie świeci się.

Wybór trybu

- Uruchomić silnik.
- Naciśnąć przycisk układu kontroli momentu obrotowego, aby wybrać poziom trybu. Tryb zmienia się przy każdym naciśnięciu przycisku.
 - Lampka kontrolna momentu obrotowego (zielona) sygnalizuje wybrany tryb liczbą mignięć wskaźnika.
 - Ostatnio wybrany tryb będzie zapisany.
 - Fabrycznie ustawiony jest tryb 2.
 - Kontrolę momentu obrotowego można włączyć i wyłączyć, naciskając i przytrzymując przycisk układu kontroli momentu obrotowego.



- : Naciśnięcie przycisku układu HSTC
➡ : Naciśnięcie i przytrzymanie przycisku układu HSTC

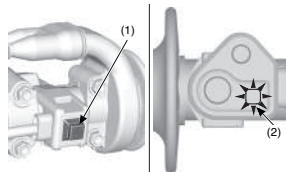
Asystent startu HRC

Asystent startu HRC zmniejsza uślizg tylnego koła i pomaga efektywnie ruszać poprzez tymczasowe ograniczenie obrotów silnika i działania układu HSTC przy ruszaniu.

Poziom ustawień można dostosować do własnych umiejętności i warunków na drodze.

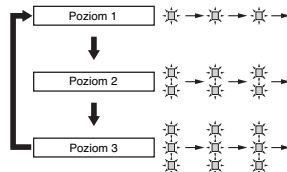
Zmianianie poziomu

1. Uruchomić silnik i odczekać dłużej niż 2 sekundy.
2. Całkowicie zamknąć manetkę gazu, a następnie nacisnąć i przytrzymać przycisk uruchamiania (1), pociągając dźwignię sprzęgła, aż wskaźnik asystenta startu (2) zacznie migać (kolor fioletowy).
 - System przechodzi w tryb gotowości, a lampka asystenta startu wskazuje aktualnie wybrany poziom za pomocą migania (kolor fioletowy).
 - W trybie gotowości asystent zmniejsza limit obrotów.
 - Nadmierne obrócenie manetki gazu może spowodować wyłączenie asystenta.
 - Jeżeli prędkość obrotowa biegu jałowego jest niska, system może nie przejść w tryb gotowości. Ustawić standardową min^{-1} (obr./min) prędkość obrotową biegu jałowego, patrz strona 76.
 - Aby wyłączyć system, szybko wcisnąć przycisk uruchamiania. Wskaźnik asystenta startu przestanie migać.



(1) przycisk rozrusznika
(2) wskaźnik asystenta startu (fioletowy)

3. Nacisnąć i przytrzymać przycisk uruchamiania. Poziom zmienia się przy każdym naciśnięciu i przytrzymaniu.
 - Zachowany zostaje ostatnio wybrany poziom.
 - Ustawienie fabryczne wynosi 2.



➡ : Naciskając i przytrzymując przycisk uruchamiania, gdy asystent startu jest w trybie gotowości

Poziom	Sterowanie limit obrotów w trakcie rozruchu	Poślizg tylnego koła	Liczba mignięć wskaźnika asystenta startu
1	Wysokie	Wysokie	1
2	Średnia	Średnia	2
3	Niskie	Niskie	3

4. Aby kontynuować korzystanie z układu, patrz krok 2 w części *Korzystanie z układu*. Aby wyłączyć system, szybko wcisnąć przycisk uruchamiania. Wskaźnik asystenta startu przestanie migać, a system zostanie wyłączony.

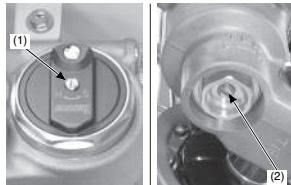
Korzystanie z systemu

1. Wykonać kroki 1 i 2 z części *Zmianianie poziomu*.
2. Włączyć 1. lub 2. bieg.
3. W trakcie rozruchu otworzyć manetkę gazu do połowy lub więcej. System działa.
 - Zmniejszony limit obrotów i moment obrotowy silnika jest kontrolowany i w ciągu kilku sekund będzie stopniowo powracać do poziomu normalnego. Po przywróceniu normalnego limitu obrotów asystent jest wyłączany.
 - Wskaźnik asystenta startu włącza się (kolor fioletowy), gdy system działa.
 - W przypadku otwarcia manetki gazu do połowy lub więcej przed rozruchem asystent zostanie zatrzymany przed rozruchem i nie będzie żadnego efektu.
 - Jeśli manetka gazu zostanie natychmiast zamknięta, system może nie zadziałać.
 - Działający asystent startu jest wyłączany po spełnieniu następujących warunków:
 - Włączony jest 3. bieg.
 - Manetka gazu jest całkowicie zamknięta.
4. Sprawdzić, czy wskaźnik asystenta startu jest wyłączony. Jeśli nie jest wyłączony, system nie jest wyłączony. Szybko wcisnąć przycisk uruchamiania, aby wyłączyć system.

Przednie zawieszenie można dostosować do warunków jazdy i wagi kierowcy za pomocą jednej lub kilku z poniższych metod:

- **Ilość oleju** – Wpływ zwiększenia lub zmniejszenia ilości oleju w widelcu jest odczuwalny jedynie na ostatnich 100 mm skoku widelca.
- **Tłumienie kompresji** – Obrócenie elementu do regulacji siły tłumienia dociskania (1) reguluje szybkość, z jaką widelec ulega ściśnięciu.
- **Tłumienie odbicia** – Obrócenie regulatora tłumienia odbicia (2) reguluje szybkość, z jaką widelec ulega rozprężeniu.
- **Sprężyny widelca** – Opcjonalne sprężyny dostępne są w wariantach bardziej miękkich i twardszych niż sprężyny standardowe. (strona 185).

Odwrocony widelec Hondy CRF zawiera hermetyczne wkłady amortyzatora z dwiema komorami (oddzielnie powietrze i olej), które zapobiegają zapowietrzaniu. Konstrukcja oddziela również w każdym widelcu/amortyzatorze olej, w którym mogą znajdować się pęcherzyki powietrza i/lub drobiny metalu, od hermetycznego wkładu, aby zapewnić bardziej równomierne tłumienie.



(1) śruba regulacji siły tłumienia dociskania
(2) śruba regulacji siły tłumienia odbicia

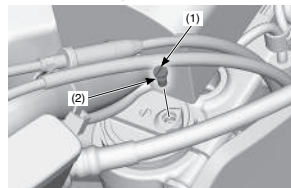
Przednie zawieszenie ciśnienie powietrza

Powietrze jest niestabilnym gazem, którego ciśnienie wzrasta w trakcie pracy (na przykład w widelcu). Ciśnienie powietrza działa jak progresywna sprężyna i wpływa na skok widelca na całej jego długości. Oznacza to, że widelec Hondy CRF w trakcie wyścigu (CRF450RX)/przejazdu (CRF450R) będzie coraz twardszy. Z tego względu pomiędzy wyścigami (CRF450RX)/przejazdami (CRF450R) należy zmniejszać ciśnienie w lagach widelca. Podczas zmniejszania ciśnienia upewnić się, że widelec jest w pełni wysunięty, a przednia opona nie styka się z podłożem.

Standardowe ciśnienie powietrza wynosi 0 kPa (0 kgf/cm²). Istnieje możliwość zmniejszenia ciśnienia powietrza w lagach widelca za pomocą śrub odpowietrzenia. Przednie koło powinno być uniesione nad podłoże przed przystąpieniem do zmniejszania ciśnienia. Ciśnienie powietrza należy dostosować do wysokości nad poziomem morza i temperatury zewnętrznej.

1. Umieścić opcjonalną podpórkę warsztatową pod silnikiem w taki sposób, aby przednie koło znajdowało się ponad podłożem. Nie regulować ciśnienia powietrza, gdy przednie koło dotyka podłoża, ponieważ zniekształca to odczyt ciśnienia.
2. Wykręcić śrubę odpowietrzenia (1).
3. Posmarować nowy O-ring (2) olejem amortyzatorowym i zamontować nowe O-ringi.

4. Włożyć i dokręcić śrubę odpowietrzenia wymagany momentem: 1,3 N·m (0,1 kgf·m)



(1) śruba odpowietrzenia (2) O-ring (nowy)

Tłumienie przedniego zawieszenia

Regulacja tłumienia kompresji

Regulacja ta wpływa na szybkość kompresji widelca. Element do regulacji siły tłumienia dociskania posiada 16 stopni regulacji lub więcej. Obrócenie śruby elementu do regulacji siły tłumienia dociskania (1) o jeden pełen obrót powoduje zmianę nastawy o 4 stopnie. Aby ustawić regulator w standardowym położeniu, wykonać następujące czynności:

Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), tak aby nie mógł się obracać (delikatnie osiędzie). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.

Stopień 8 jest położeniem standardowym.

Upewnić się, że obie łagi widelca są ustawione w takim samym położeniu.

Regulacja tłumienia odbicia

Regulacja ta wpływa na szybkość rozprężania widelca.

Regulator tłumienia odbicia posiada 16 stopni regulacji lub więcej. Obrócenie śruby regulatora siły tłumienia odbicia (2) o jeden pełen obrót powoduje zmianę nastawy o 4 stopnie. Aby ustawić regulator tłumienia odbicia w standardowym położeniu, wykonać następujące czynności:

Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), tak aby nie mógł się obracać (delikatnie osiędzie).

Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.

(CRF450RX)

Stopień 15 jest położeniem standardowym.

(CRF450R)

Stopień 9 jest położeniem standardowym.

Upewnić się, że obie łagi widelca są ustawione w takim samym położeniu.

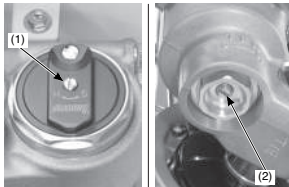
UWAGA

Podczas regulacji tłumienia należy zawsze zaczynać od ustawienia maksymalnej twardości.

Nie obracać śruby regulatora dalej niż podane położenia, w przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia regulatora.

Należy się upewnić, że elementy regulacji tłumienia dociskania i odbicia są pewnie osadzone w zapadkach, a nie pomiędzy zapadkami.

Ustawienie tłumienia dociskania i odbicia można zwiększyć, obracając element regulacyjny w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.



(1) śruba regulacji siły tłumienia dociskania

(2) śruba regulacji siły tłumienia odbicia

Sprężyny widelca

Sprężyny widelca Hondy CRF są dobrane dla kierowców o wadze od 77 kg do 91 kg (bez stroju wyścigowego). Tak więc, jeśli waga kierowcy jest większa, należy zwiększyć ilość oleju lub zamontować twardszą sprężynę. Nie wolno używać mniejszej ilości oleju niż minimalny poziom określony dla każdej sprężyny, w przeciwnym razie kontrola tłumienia odbicia w okolicach pełnego wysunięcia będzie mniejsza. Jeśli widelec jest zbyt twardy podczas pokonywania dużych wzniesień, obrócić śrubę regulatora dociskania tłumienia w lewo o 1 położenie i zmniejszać stopniowo ilość oleju po 5 cm³ w obu łagach widelca aż do uzyskaniażądanego ustawienia. Nie należy jednak zmniejszać ilości oleju poniżej minimalnej zalecanej ilości.

Minimalna ilość oleju (CRF450RX):

Standardowa sprężyna: 309 cm³

Miękka sprężyna: 307 cm³

Twarda sprężyna: 296 cm³

Minimalna ilość oleju (CRF450R):

Standardowa sprężyna: 304 cm³

Miękka sprężyna: 309 cm³

Twarda sprężyna: 299 cm³

W przypadku regulacji ilości oleju należy pamiętać, że podczas jazdy ciśnienie powietrza w widelcu zwiększa się; dlatego im większa jest ilość oleju, tym większe jest ciśnienie powietrza w widelcu.

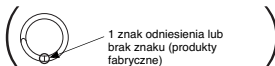
Regulacja poziomu oleju w widelcu

1. Wymontować przednie zawieszenie (strona 102).
2. Zdemontować rurę zewnętrzną widelca (strona 104).
3. Zdemontować amortyzator widelca (strona 109).

Objętość oleju w widelcu:

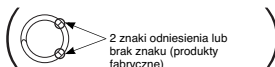
(CRF450RX)

Standardowa sprężyna widelca 4,8 N/mm



(CRF450R)

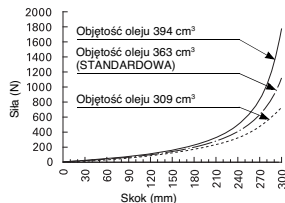
Standardowa sprężyna widelca 5,0 N/mm



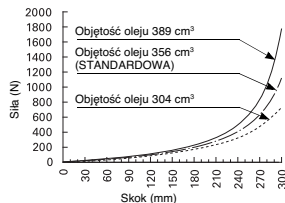
Standardowa objętość oleju	CRF450RX	363 cm ³	
	CRF450R	356 cm ³	
Maksymalna objętość oleju	CRF450RX	394 cm ³	Nieznacznie większa twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF450R	389 cm ³	
Minimalna objętość oleju	CRF450RX	309 cm ³	Nieznacznie mniejsza twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF450R	304 cm ³	

Przykład: Charakterystyka przedniego widelca w przypadku standardowej sprężyny

(CRF450RX)

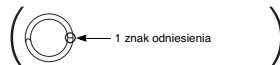


(CRF450R)



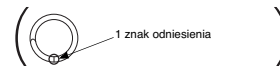
(CRF450RX)

Opcjonalna miękka sprężyna widelca 4,6 N/mm



(CRF450R)

Opcjonalna miękka sprężyna widelca 4,8 N/mm



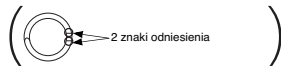
Standardowa objętość oleju	CRF450RX	361 cm ³	
	CRF450R	361 cm ³	
Maksymalna objętość oleju	CRF450RX	392 cm ³	Nieznacznie większa twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF450R	394 cm ³	
Minimalna objętość oleju	CRF450RX	307 cm ³	Nieznacznie mniejsza twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF450R	309 cm ³	

(ciąg dalszy)

Regulacja przedniego zawieszenia

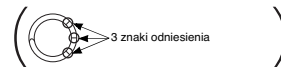
(CRF450RX)

Opcjonalna twarda sprężyna widelca 5,0 N/mm



(CRF450R)

Opcjonalna twarda sprężyna widelca 5,2 N/mm



Standardowa objętość oleju	CRF450RX	358 cm ³	
	CRF450R	350 cm ³	
Maksymalna objętość oleju	CRF450RX	381 cm ³	Nieznacznie większa twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobowia.
	CRF450R	383 cm ³	
Minimalna objętość oleju	CRF450RX	296 cm ³	Nieznacznie mniejsza twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobowia.
	CRF450R	299 cm ³	

4. Zamontować widelec amortyzatora (strona 114).
5. Uzupełnianie oleju widelca (strona 105).
6. Montaż przedniego zawieszenia (strona 106).

Tylne zawieszenie można dostosować do wagi kierowcy i warunków na torze, zmieniając napięcie wstępne sprężyny i tłumienie odbicia i dobicia.

W skład zespołu tylnego zawieszenia wchodzi amortyzator wypełniony azotem sprężonym pod wysokim ciśnieniem. Nie demontować, serwisować ani utylizować amortyzatora, należy skontaktować się z ASO Honda. Wskazówki zamieszczone w niniejszej instrukcji obsługi są ograniczone do regulacji samego zespołu amortyzatora.

Przebiecie lub kontakt z płomieniem może doprowadzić do wybuchu i poważnych obrażeń ciała.

Czynności serwisowe i utylizację należy zlecić ASO Honda lub wykwalifikowanemu mechanikowi, posiadającemu odpowiednie narzędzia, środki ochrony osobistej i oficjalny podręcznik warsztatowy firmy Honda.

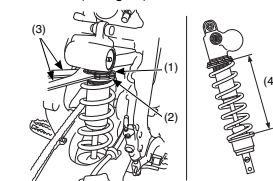
Gdy Honda CRF jest nowa, należy poświęcić wystarczająco dużo czasu (około 1 godziny) na docieranie przy ograniczonym otwarciu manetki gazu, aby elementy zawieszenia odpowiednio osiadły.

Napięcie wstępne tylnego zawieszenia

Napięcie wstępne należy regulować, gdy silnik jest zimny, ponieważ konieczny jest demontaż tłumika.

Dostępny jest opcjonalny klucz hakowy do przekręcania nakrętki blokującej sprężyny tylnego amortyzatora i nakrętki regulacyjnej napięcia wstępnego sprężyny.

1. Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podpórcie roboczej lub odpowiednim wsporniku tak, aby tylne koło nie dotykało podłoża.
2. Wymontować ramę pomocniczą (strona 43).
3. Sprawdzić, czy napięcie wstępne sprężyny jest wyregulowane na standardową długość. Wprowadzić wymagane ustawienia, luzując nakrętkę blokującą sprężyny tylnego amortyzatora (1) i obracając nakrętkę regulacyjną (2). Każdy pełny obrót nakrętki regulacyjnej zmienia długość sprężyny o 1,5 mm. Po wyregulowaniu unieruchomić nakrętkę regulacyjną i dokręcić nakrętkę blokującą sprężyny tylnego amortyzatora wymagany momentem:
44 N·m (4,5 kgf·m)



- (1) nakrętka blokująca sprężyny tylnego amortyzatora
(2) nakrętka regulacyjna

- (3) klucze hakowe
(4) długość sprężyny

Zapoznać się z informacjami na kolejnych stronach na temat procedury montażu wymontowanych części:

- obudowę filtra powietrza i przewód połączeniowy filtra powietrza: strona 45
- rama pomocnicza: strona 44

Zwiększanie napięcia wstępnego sprężyny
Poluzować nakrętkę blokującą sprężyny tylnego amortyzatora opcjonalnymi kluczami hakowymi (3) i przekręcić nakrętkę regulacyjną, aby zmniejszyć długość sprężyny (4). Nie skracać poniżej:

(CRF450RX)
Standardowa (średnia) sprężyna (52 N/mm):
227,0 mm

Opcjonalna miękka sprężyna (50 N/mm):
227,0 mm

Opcjonalna twarda sprężyna (54 N/mm):
230,5 mm
(CRF450R)

Standardowa (średnia) sprężyna (56 N/mm):
230,0 mm

Opcjonalna miękka sprężyna (54 N/mm):
230,5 mm

Opcjonalna twarda sprężyna (58 N/mm):
232,0 mm)

Regulacje tylnego zawieszenia

Zmniejszanie napięcia wstępnego sprężyny

Poluzować nakrętkę blokującą sprężyny amortyzatora opcjonalnymi kluczami hakowymi (3) i przekręcić nakrętkę regulacyjną, aby zwiększyć długość sprężyny (4). Nie wydłużać powyżej

239,0 mm

Każdy obrót nakrętki regulacyjnej powoduje zmianę długości sprężyny i napięcia wstępnego. Jeden obrót odpowiada: długość sprężyny/wartość napięcia wstępnego sprężyny:
Standardowa: 1,5 mm/78 N

Do obracania nakrętki blokującej sprężyny amortyzatora i nakrętki regulacyjnej należy używać klucza hakowego. Patrz strona 185, aby dowiedzieć się więcej na temat opcjonalnych kluczy hakowych.

(CRF450RX)

Długość wstępnie napiętej sprężyny (standardowa (średnia) sprężyna)

Standardowa: 233,5 mm

Maks. : 239,0 mm

Min. : 227,0 mm

(CRF450R)

Długość wstępnie napiętej sprężyny (standardowa (średnia) sprężyna)

Standardowa: 237,0 mm

Maks. : 239,0 mm

Min. : 230,0 mm

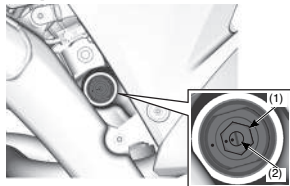
Tłumienie tylnego zawieszenia

Tłumienie dociskania

Tłumienie dociskania można wyregulować dwuetapowo za pomocą oddzielnych regulatorów.

Element do regulacji siły tłumienia dociskania przy dużej prędkości (1) jest skuteczny w przypadku regulacji nastawionej na dużą prędkość. Element do regulacji siły tłumienia dociskania (2) należy stosować w przypadku regulacji tłumienia przy relatywnie małej prędkości.

- Podczas ustawiania elementów do regulacji siły tłumienia dociskania upewnić się, że używane narzędzie ma odpowiedni rozmiar, aby uniknąć uszkodzeń.
- Ustawienie tłumienia dociskania dla szybkich i wolnych ruchów można zwiększyć, obracając odpowiedni regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- Regulacja tłumienia dociskania dla szybkich ruchów odbywa się w skokach co 1/4 obrotu.
- Należy się upewnić, że element do regulacji siły tłumienia dociskania dla szybkich ruchów jest pewnie osadzony w zapadce, a nie pomiędzy zapadkami.



(1) śruba regulacji siły tłumienia dociskania dla szybkich ruchów

(2) śruba regulacji siły tłumienia dociskania dla wolnych ruchów

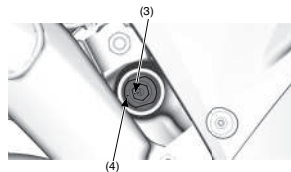
Tłumienie dla szybkich ruchów:

Tłumienie dla szybkich ruchów można regulować, obracając sześciokątną część elementu do regulacji siły tłumienia dociskania.

Zakres ustawień regulatora tłumienia dociskania dla szybkich ruchów wynosi 3 i 1/2 obrotu lub więcej.

Aby przywrócić położenie standardowe:

1. Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), tak aby nie mógł się obracać (delikatnie osiadzie).
2. (CRF450RX)
Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie) o 3 1/6 obrotu. Następnie obrócić go o $\pm 1/4$ obrotu i wyregulować go, aby wybite oznaczenie (3) na regulatorze i wybite oznaczenie (4) na korpusie regulatora znalazły się w jednej linii.
(CRF450R)
Obrócić regulator w lewo (bardziej miękkie ustawienie) o 3 obroty. Następnie obrócić go o $\pm 1/4$ obrotu i wyregulować go, aby wybite oznaczenie (3) na regulatorze i wybite oznaczenie (4) na korpusie regulatora znalazły się w jednej linii.



(3) wybite oznaczenie elementu do regulacji siły tłumienia dociskania

(4) wybite oznaczenie korpusu regulatora

Tłumienie dla wolnych ruchów:

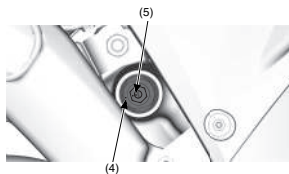
Tłumienie dla wolnych ruchów można regulować, obracając centralną śrubę elementu do regulacji siły tłumienia dociskania.

Element do regulacji siły tłumienia dociskania dla wolnych ruchów posiada 13 stopni regulacji lub więcej.

Obrócenie regulatora o jeden pełen obrót powoduje zmianę nastawy o 4 stopni.

Aby przywrócić położenie standardowe:

1. Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), aż nie będzie mógł się obracać (delikatnie osiędzie). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.
2. (CRF450RX)
Ustawić położenie 10 regulatora i wyregulować go, aby wybite oznaczenie (5) na regulatorze i wybite oznaczenie (4) na korpusie regulatora znalazły się w jednej linii. (CRF450R)
Ustawić położenie 9 regulatora i wyregulować go, aby wybite oznaczenie (5) na regulatorze i wybite oznaczenie (4) na korpusie regulatora znalazły się w jednej linii.



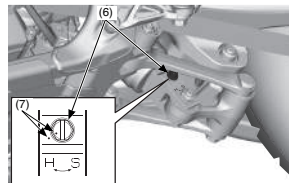
(4) wybite oznaczenie korpusu regulatora
(5) wybite oznaczenie elementu do regulacji siły tłumienia dociskania dla wolnych ruchów

Tłumienie odbicia

Regulator tłumienia odbicia (6) znajduje się przy dolnej końcówce amortyzatora tylnego.

Posiada 17 pozycji lub więcej. Obrócenie regulatora o jeden pełen obrót powoduje zmianę nastawy o 8 stopni.

- Obrócić regulator delikatnie, aby nie dopuścić do uszkodzenia tylnego amortyzatora.
- Podczas ustawiania regulatora tłumienia odbicia upewnić się, że używane narzędzie ma odpowiedni rozmiar, aby uniknąć uszkodzeń.
- Ustawienie tłumienia odbicia można zwiększyć, obracając regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- Należy się upewnić, że regulator odbicia jest pewnie osadzony w zapadce a nie pomiędzy zapadkami.



(6) element do regulacji siły tłumienia odbicia (7) wybite oznaczenia

Aby przywrócić położenie standardowe:

1. Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), aż nie będzie mógł się obracać (delikatnie osiędzie). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.
2. (CRF450RX)
Ustawić regulator w położeniu od 8 do 11 i wyregulować go tak, aby wybite oznaczenia (7) na regulatorze i tylnym amortyzatorze były ustawione w jednej linii. (CRF450R)
Ustawić regulator w położeniu od 6 do 9 i wyregulować go tak, aby wybite oznaczenia (7) na regulatorze i tylnym amortyzatorze były ustawione w jednej linii.

Zwis tylnego zawieszenia

Ustawianie właściwego zwisu (wysokości jazdy) ma bardzo duże znaczenie podczas jazdy wyścigowej.

Zwis wyścigowy oznacza wielkość skoku tylnego koła, którą Honda CRF wykorzystuje podczas postoju, w gotowości do jazdy, z kierowcą na siedzeniu. Jako generalną zasadę należy przyjąć, że wymiar zwisu wyścigowego powinien wynosić około jednej trzeciej maksymalnego skoku.

W przypadku Hondy CRF wysokość jazdy zmienia się poprzez regulowanie napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia.

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny i zwisu wyścigowego

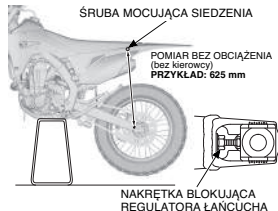
Poniższa procedura regulacji wyznacza właściwy punkt początkowy każdej regulacji zawieszenia – prawidłowej regulacji wstępnego napięcia sprężyny tylnego zawieszenia, odpowiadającej potrzebom użytkownika.

Honda CRF powinna mieć normalną masę wyścigową, z uwzględnieniem paliwa, oleju i płynu chłodzącego. Należy zawsze nosić wszystkie normalnej elementy odzieży ochronnej. Wykonanie czynności wymaga pomocy dwóch osób.

Do obliczenia prawidłowej regulacji konieczne jest zmierzenie odległości między dwoma stałymi punktami – od środka śruby mocującej do środka nakrętki blokującej regulatora łańcucha, jak przedstawiono na ilustracji – w dwóch różnych przypadkach:

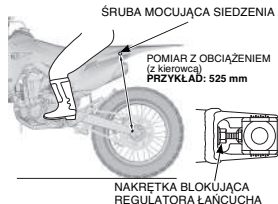
bez obciążenia: motocykl ustawiony na opcjonalnej podpórce warsztatowej z całkowicie wysuniętym tylnym zawieszeniem, bez kierowcy.
z obciążeniem: motocykl na podłożu, z kierowcą.

1. Oprzeć Hondę CRF na opcjonalnej podpórce roboczej tak, aby tylne koło nie dotykało podłoża.
2. Zmierzyc wymiar *bez obciążenia*.



3. Zmierzyc wymiar *z obciążeniem*. Wymontować podpórkę warsztatową. Korzystając z pomocy dwóch pomocników, usiąść, wysuwając jej maksymalnie do przodu na siedzeniu Hondy CRF, z założoną całą odzieżą ochronną. Poprosić jednego z pomocników o ustawienie Hondy CRF idealnie w pozycji pionowej, aby możliwe było oparcie obu stóp na podnóżkach. Kilka razy zabuwać masą całego ciała na motocyklu, aby zawieszenie pokonało wszelkie ewentualne przeszkody i osiadło w prawidłowym ustawieniu odniesienia.

Poprosić drugiego pomocnika o zmierzenie wymiaru *bez obciążenia*.



Przykład:

Bez obciążenia = 625 mm

– Z obciążeniem = 525 mm

Zwis wyścigowy = 100 mm

4. Obliczyć wymiar *zwisu wyścigowego*. Aby to zrobić, należy odjąć wymiar *z obciążeniem z kierowcą* (etap 3) od wymiaru *bez obciążenia* (etap 2). Standardowy zwis wyścigowy: 105 mm. Wyregulować napięcie wstępne sprężyny, aby uzyskać żądane właściwości jezdne. Zmniejszenie wymiaru zwisu wyścigowego (przykład: 95 mm) powoduje poprawę możliwości nawracania w trudnym terenie kosztem nieznacznie zmniejszonej stabilności podczas jazdy na wprost. Zwiększenie wymiaru zwisu wyścigowego (przykład: 115 mm) może poprawić stabilność podczas szybszych przejazdów o mniejszej ilości skrętów, jednak spowoduje nieznaczne ograniczenie możliwości skręcania i może zaburzyć równowagę między przednim i tylnym zawieszeniem, utrudniając jazdę. Może do tego dojść, jeżeli regulacja spowoduje przesunięcie nastawy skutecznego skoku koła w kierunku bardziej progresywnego ustawienia w tym zakresie.

Charakterystyki sztywności sprężyn

W przypadku mniejszej lub większej od wartości przeciętnej wagi kierowcy i braku możliwości ustawienia właściwej wysokości jazdy wraz ze zmianą prawidłowego napięcia wstępnego sprężyny, należy rozważyć zastosowanie opcjonalnej sprężyny tylnego amortyzatora.

Sprężyna, która jest zbyt miękka dla wagi kierowcy, wymaga nadmiernego zwiększenia napięcia wstępnego sprężyny w celu uzyskania właściwego zwisu wyścigowego i w rezultacie powoduje podniesienie tyłu motocykla. Może to powodować zbyt mocne wybijanie tylnego koła do góry i wyrzucanie tyłu podczas odbicia. Tył motocykla może być wyrzucany na skutek lekkiego hamowania lub zarzucany na boki podczas pokonywania muld i prostokątnych przeszkód w terenie. Do wyrzucenia może dojść nawet podczas rozmontowywania Hondy CRF.

Ze względu na doskonałe właściwości absorpcyjne gumy odbojnika amortyzatora, użytkownikowi może być trudno stwierdzić, że zawieszenie Hondy CRF znacznie osiadać. Niektóre osoby mogą stwierdzić, że tłumienie lub współczynnik tłumienia są zbyt duże. W rzeczywistości problemem jest najprawdopodobniej niewystarczające napięcie wstępne sprężyny lub zastosowanie zbyt miękkiej sprężyny. W obu przypadkach wykorzystanie pełnego skoku jest niemożliwe.

Należy pamiętać, że prawidłowo wyregulowane zawieszenie może nieznacznie osiadać co kilka minut podczas jazdy z pełną prędkością. Wyregulowanie zawieszenia w taki sposób, aby uniknąć okazjonalnego osiadania, może być nieopłacalne przy uwzględnieniu ogólnej charakterystyki pracy zawieszenia.

Zbyt twarda sprężyna w stosunku do wagi kierowcy ograniczy przyczepność tylnego koła podczas przyspieszania i spowoduje, że nierówności terenu będą bardziej oddziaływały na kierowcę.

Regulacja zawieszenia pod kątem warunków na torze

Miękkie podłoże

W przypadku jazdy po miękkim podłożu, piasku, a zwłaszcza błocie, należy rozważyć zwiększenie tłumienia dociskania z przodu i z tyłu.

Piasek często wymaga nieco większego tłumienia odbicia w celu zminimalizowania zarzucania tyłu motocykla. Mimo że muldy piaskowe są zwykle większe, odległość między nimi jest większa, co zapewnia amortyzatorowi więcej czasu na powrót do położenia wyjściowego.

Podczas jazdy na torach piaskowych pożądane jest nieco bardziej sztywne ustawienie przedniego zawieszenia, które utrzymuje przód motocykla w górze i poprawia stabilność podczas jazdy na wprost.

W terenie błotnistym przydatne mogą być opcjonalne, bardziej twarde sprężyny z przodu i z tyłu, zwłaszcza jeżeli waga kierowcy jest większa niż przeciętna. W przypadku przyklejenia dużej ilości błota do motocykla może dojść do sytuacji, gdy ustawienia zawieszenia będą niewystarczające dla masy Hondy CRF. To dodatkowe obciążenie może spowodować zbyt mocne ściśnięcie zawieszenia i wpłynąć negatywnie na właściwości jezdne.

Twarde podłoże

W przypadku szybkich torów i twardej nawierzchni, na których nie występują duże wzniesienia, prawdopodobnie można zastosować normalną sprężynę, przy czym warto ustawić bardziej miękkie tłumienie dociskania i odbicia. W przypadku ustawienia bardziej miękkiego tłumienia odbicia koło będzie zdecydowanie bardziej przylegało do twardego podłoża i niewielkich wybojów oraz będzie zapewniało lepszą przyczepność.

W przypadku ustawienia dużego tłumienia odbicia koło powraca do położenia wyjściowego bardzo wolno i zbyt wolno odzyskuje styczność z podłożem po pokonaniu każdego wyboju. Powoduje to utratę przyczepności i wydłużenie czasu przejazdu okrążenia.

Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia

Postępować zgodnie z opisanymi poniżej procedurami, aby precyzyjnie wyregulować Hondę CRF, korzystając z metod opisanych na stronach 145–154. Należy pamiętać, aby wykonywać wszystkie czynności regulacyjne, zmieniając nastawy o jedno położenie lub 1/12 obrotu za jednym razem. Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.

Regulacja przedniego zawieszenia

Regulacje pod kątem rodzaju toru

Tor o twardej nawierzchni	Zacząć od ustawienia standardowego. Jeśli zawieszenie jest zbyt twarde/miękkie, wyregulować w sposób przedstawiony w poniższej tabeli.
Tor piaskowy	Zmienić nastawę na bardziej twardą. Przykład: – Obrócić element do regulacji siły tłumienia dociskania w położenie bardziej twarde. – Zamontować opcjonalną, bardziej twardą sprężynę. (Za pierwszym razem wyregulować tłumienie dociskania na bardziej miękkie oraz tłumienie odbicia na bardziej twarde).
Tor błotnisty	Wyregulować na bardziej twarde ustawienie ze względu na fakt, że masa Hondy CRF może ulec zwiększeniu na skutek przyklejającego się błota. Przykład: – Obrócić element do regulacji siły tłumienia dociskania w ustawienie bardziej twarde. – Zamontować opcjonalną, bardziej twardą sprężynę.

Regulacje zbyt miękkiego/twardego tłumienia

	Objawy	Działanie
Miękkie zawieszenie	Początkowy skok zbyt miękki: • Układ kierowniczy działa zbyt szybko. • Przód motocykla pływa podczas skręcania lub podczas jazdy na wprost.	– Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Przetestować bardziej twarde ustawienie tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem.
	Środkowy skok zbyt miękki: • Zapadanie się przodu motocykla podczas skręcania.	Jeżeli zawieszenie nie jest twarde w fazie początkowego skoku: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Jeśli początkowy skok staje się twardy z powodu powyższej regulacji: – Zmniejszyć tłumienie odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli to nie rozwiązuje problemu, zamontować opcjonalną, twardą sprężynę.
	Końcowy skok zbyt miękki: • Motocykl siada przy ładowaniu. • Motocykl siada na dużych wybojach, zwłaszcza podczas zjazdów.	Jeżeli początkowy i środkowy skok nie jest twardy: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeżeli początkowy i środkowy skok jest twardy: – Zamontować opcjonalną twardą sprężynę. Jeśli początkowy skok jest twardy po zamontowaniu opcjonalnej twardej sprężyny: – Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli początkowy skok jest nadal miękki po zamontowaniu opcjonalnej twardej sprężyny: – Przetestować bardziej twarde ustawienie tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli końcowy skok jest nadal miękki po zamontowaniu opcjonalnej twardej sprężyny: – Stopniowo zwiększyć objętość oleju w widelcu, dolewając za każdym razem po 5 cm ³ .
	Cały skok jest zbyt miękki: • Przód motocykla trzęsie się. • Widelec osiada w każdym rodzaju terenu.	– Zamontować opcjonalną twardą sprężynę. – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Zwiększyć tłumienie odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem.

Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia

	Objawy	Działanie
Twarde zawieszenie	Początkowy skok zbyt twardy: - Szytwny na małych wybojach podczas jazdy na wprost z w pełni otwartą manetką gazu. - Szytwny na małych wybojach na zakrętach. - Przód motocykla pływa podczas jazdy na wprost z całkowicie otwartą manetką gazu.	– Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Zmniejszyć regulację tłumienia odbicia, zmieniając nastawy o jedno położenie za jednym razem. – Sprawdzić, czy uszczelki przeciwpylowe nie są zabrudzone. Sprawdzić, czy olej w widelcu nie jest zanieczyszczony. Jeżeli przód motocykla osiada podczas pokonywania zakrętów po wykonaniu powyższej regulacji: Zmniejszyć tłumienie odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli to nie rozwiązuje problemu, zamontować opcjonalną, twardą sprężynę. Jeśli twarda sprężyna sprawi, że zawieszenie stanie się zbyt sztywne w całym zakresie skoku: przetestować bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem aż do uzyskania pożądanego tłumienia dociskania dla początkowego skoku.
	Środkowy skok zbyt twardy: - Duża twardość na wzniesieniach podczas wchodzenia w zakręty. - Przód motocykla pływa podczas skręcania. - Duża twardość zawieszenia podczas pokonywania wybojów, zwłaszcza podczas zjazdów. - Podczas hamowania przednie koło zapada się podczas początkowego skoku, a następnie jego zawieszenie jest twarde w odczuciu.	Jeżeli początkowy skok nie jest twardy: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. (Powinno to zapewnić płynność działania widelca w zakresie od początkowego do środkowego skoku). Jeżeli początkowy i środkowy skok jest twarde: – Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Zmniejszyć tłumienie odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem.
	Końcowy skok zbyt twardy: - Motocykl nie siada przy lądowaniu, ale zawieszenie jest twarde w odczuciu. - Zawieszenie jest twarde na dużych wybojach, zwłaszcza podczas zjazdów. - Duża twardość na bardzo dużych wybojach podczas pokonywania zakrętów.	Jeżeli początkowy i środkowy skok nie jest twardy: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. (Powinno to zapewnić płynność działania widelca w zakresie od początkowego do środkowego skoku). Jeżeli końcowy skok jest nadal twardy po wykonaniu powyższej regulacji lub Jeżeli początkowy i środkowy skok stanie się twarde: – Zamontować opcjonalną miękką sprężynę. – Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli cały skok jest twarde w odczuciu po wykonaniu powyższej regulacji: – Przetestować bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem aż do uzyskania pożądanego tłumienia dociskania dla początkowego skoku. – Zmniejszyć pojemność oleju o 5 cm³.
	Cały skok zbyt twardy: Twarde zawieszenie na każdym rodzaju terenu.	– Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Zmniejszyć tłumienie odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Zmniejszyć pojemność oleju o 5 cm³.

Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia

Regulacje tylnego zawieszenia
Regulacje pod kątem rodzaju toru

Tor o twardej nawierzchni	Zacząć od ustawień standardowych. Jeśli zawieszenie jest zbyt twarde/miękkie, wyregulować w sposób przedstawiony w poniższej tabeli.
Tor piaszkowy	Opuścić tył motocykla (aby poprawić stabilność przedniego koła), zwiększając zwis wyściogowy (zmniejszenie napięcia wstępnego sprężyny). Przykład: – Obrócić element do regulacji siły tłumienia dociskania, a zwłaszcza regulatory tłumienia dociskania do położenia bardziej twardego. – Zwiększyć zwis wyściogowy (+5 do 10 mm).
Tor błotnisty	Wyregulować na bardziej twarde ustawienie ze względu na fakt, że masa Hondy CRF może ulec zwiększeniu na skutek przyklejającego się błota. Przykład: – Wyregulować siłę tłumienia dociskania i odbicia - ustawienie bardziej twarde. – Zamontować opcjonalną twardą sprężynę. – Zmniejszyć standardowy zwis wyściogowy (–5 do –10 mm).

Objawy i regulacja

- Zawsze zaczynać od ustawień standardowych.
- Ustawiać regulatory tłumienia dociskania i odbicia przy małej prędkości, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem oraz element do regulacji siły tłumienia dociskania przy dużej prędkości, obracając o 1/12 obrotu za jednym razem. Regulacja co dwa lub trzy stopnie lub o pełen obrót za jednym razem może doprowadzić do pominięcia optymalnego ustawienia. Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.
- Jeżeli po zakończeniu regulacji zawieszenie jest twarde, należy znaleźć symptom odpowiadający temu problemowi w tabeli i przetestować bardziej twarde lub miękkie regulacje tłumienia dociskania i/lub odbicia aż do uzyskania prawidłowych ustawień, zgodnie z opisem.

	Objawy	Działanie
Twarde zawieszenie	Zawieszenie jest twarde na małych wybojach	1. Przetestować bardziej miękką regulację tłumienia dociskania przy małej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal jest twarde w odczuciu, należy równocześnie nadal testować bardziej miękkie regulacje dociskania przy małej i przy dużej prędkości.
	Zawieszenie jest twarde na dużych wybojach	1. Przetestować bardziej miękką regulację tłumienia dociskania przy dużej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal jest twarde w odczuciu, należy równocześnie nadal testować bardziej miękkie regulacje dociskania przy małej i przy dużej prędkości.
	Cały skok zbyt twardy	1. Przetestować jednocześnie bardziej miękkie regulacje dociskania przy dużej i małej prędkości i regulację tłumienia odbicia. 2. Jeżeli zawieszenie nadal jest twarde, wymienić sprężynę na bardziej miękką (opcjonalną) i zacząć od standardowych ustawień dla bardziej miękkiej sprężyny.
Miękkie zawieszenie	Cały skok jest zbyt miękki	1. Przetestować jednocześnie regulację tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal jest miękkie, wymienić sprężynę na bardziej twardą (opcjonalną) i zacząć od standardowych ustawień dla bardziej twardej sprężyny.
	Kołysanie tyłu motocykla	1. Przetestować jednocześnie bardziej twarde regulacje tłumienia dociskania przy dużej i małej prędkości i ustawienie tłumienia odbicia na bardziej twarde.
Zawieszenie osiada	Osiadanie zawieszenia przy lądowaniu po wykonaniu skoku	1. Przetestować bardziej twardą regulację tłumienia dociskania przy dużej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal osiada, przetestować regulację tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości oraz w razie potrzeby wymienić sprężynę na twardą (opcjonalną).
	Osiadanie zawieszenia przy lądowaniu	1. Przetestować bardziej twardą regulację tłumienia dociskania przy małej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal osiada, przetestować regulację tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości oraz w razie potrzeby wymienić sprężynę na twardą (opcjonalną).
	Osiadanie zawieszenia na zakończenie serii wybojów	1. Przetestować bardziej miękką regulację tłumienia dociskania. 2. Jeżeli zawieszenie nadal osiada, przetestować bardziej twarde regulacje tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości, bardziej miękką regulację tłumienia odbicia oraz w razie potrzeby wymienić sprężynę na twardą (opcjonalną).

Wskazówki dotyczące tuningu

Opcjonalny przyrząd do konfiguracji układu PGM-FI umożliwia zmianę wyprzedzenia zapłonu i dawki wtrysku paliwa (strona 186). Należy pamiętać o pilnowaniu ustawień układu PGM-FI poprzez kontrolowanie świecy zapłonowej.

Badanie świecy zapłonowej

Patrz *Świeca zapłonowa* na stronie 82.

Zaleca się zastosowanie następującej procedury. Uzyskanie dokładnego wyniku badania może nie być możliwe, jeżeli po prostu wyłączy się silnik i wyciągnie świecę w celu sprawdzenia.

Zastosować nową świecę zapłonową. Sprawdzić świecę przed jej zamontowaniem.

UWAGA

Używanie świec zapłonowych o nieodpowiedniej temperaturze roboczej lub nieprawidłowym zasięgu może spowodować uszkodzenie silnika.

Jeździć przez 10–15 minut przed zbadaniem świecy. Nowa świeca nie zmieni od razu koloru.

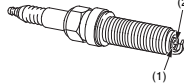
Przed wymontowaniem świecy zapłonowej należy dokładnie oczyścić przyległy obszar, aby uniknąć przedostania się zanieczyszczeń do cylindra.

Aby uzyskać dokładny wynik badania nowej świecy:

1. Zwiększyć prędkość obrotową silnika przy pełnym otwarciu manetki gazu i jechać po linii prostej.
2. Nacisnąć i przytrzymać przycisk wyłączania silnika i pociągnąć dźwignię sprzęgła.
3. Poczekać aż motocykl sam się zatrzyma.
4. Zdemonstrować świecę.
5. Za pomocą szkla powiększającego sprawdzić świecę zapłonową. Porcelanowy izolator (1) wokół centralnej elektrody (2) powinien być czysty i bezbarwny, za wyjątkiem szarego pierścienia wokół centralnej elektrody w miejscu, w którym wylania się ona z porcelany. Jasnoszare lub białe smugi na porcelanowym izolatorze i centralnej elektrodzie oznaczają ubogą mieszankę paliwowo-powietrzną. Mokre lub czarne smugi i ślady okopcenia na porcelanie oznaczają bogatą mieszankę paliwowo-powietrzną.

UWAGA

Nieprawidłowe dokręcenie świecy zapłonowej może spowodować uszkodzenie silnika. Zbyt lekko dokręcona świeca może spowodować uszkodzenie tłoka. Jeśli świeca zostanie dokręcona zbyt mocno, może to spowodować uszkodzenie gwintu.



(1) porcelanowy izolator (2) elektroda środkowa

Wskazówki dotyczące koloru świecy zapłonowej

Stan	Wygląd świecy zapłonowej	Mieszanka paliwowa
Normalne	Kolor od ciemnego brązu do beżu, sucha elektroda	prawidłowo
Przegrzanie (uboga mieszanka)	Kolor jasnoszary lub biały	uboga
Wilgotna (bogata)	Mokra lub okopcona	bogata

Należy pamiętać, że oprócz niewłaściwej mieszanki paliwowo-powietrznej:

- Słabe spalanie może być spowodowane przez wycieki powietrza z kanału wlotowego lub układu wydechowego, doprowadzanie zbyt dużej ilości powietrza z powodu niewłaściwego filtra powietrza lub zastosowanie mniej restrykcyjnego układu wydechowego pochodzącego od innego producenta.
- Występowanie bogatej mieszanki może być spowodowane przez niedrożność lub zabrudzenie filtra powietrza, zastosowanie bardziej restrykcyjnego układu wydechowego pochodzącego od innego producenta lub zbyt dużej ilości oleju w filtrze powietrza. Dojdzie do bardziej intensywnego wydzielania dymu.

Poniższe wskazówki mogą pomóc w rozwiązaniu określonych problemów. Możliwe jest również odczucie nieznacznych zmian w ogólnym kierowaniu motocyklem.

Tył

W przypadku problemów w przyczepności tylnego koła należy podnieść tył Hondy CRF poprzez zwiększenie napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia. Zamiast ustawiania zwisu na 100 mm, można go ustawić na 90 mm, aby tył motocykla był nieznacznie uniesiony. Powinno to spowodować zwiększenie przyczepności ze względu na zmianę wahań i umiejscowienia środka ciężkości Hondy CRF.

Jeśli występuje drżenie główki ramy podczas intensywnego korzystania z przedniego hamulca lub jeśli Honda CRF składa się zbyt szybko do zakrętu, należy obniżyć tył motocykla poprzez zmniejszenie napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia. Spowoduje to zwiększenie nachylenia i wyprzedzenia widelca oraz powinno poprawić stabilność podczas jazdy na wprost. Rzeczywisty skok zawieszenia zostanie przesunięty w kierunku twardszego końca skoku koła.

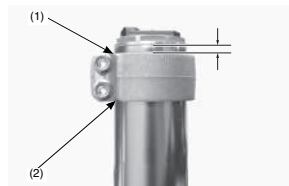
Utrzymać regulację zwisu wyścigowego (strona 152) w zakresie 95–115 mm.

Wysokość/kąt widelca

Położenie widelca w zacisku nie podlega regulacji.

Standardowe położenie

Rowek (1) w rurze zewnętrznej jest ustawiony w jednej linii z górną powierzchnią górnej półki widelca (2).



(1) rowek
(2) górną półkę widelca

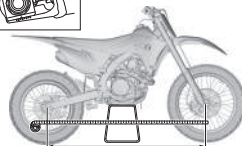
Rozstaw osi

Regulacja rozstawu osi Hondy CRF może wprowadzić również nieznaczne zmiany w ogólnym kierowaniu motocyklem. Rozstaw osi można wyregulować poprzez dodanie lub usunięcie ogniwa łańcucha napędowego. W przypadku zmiany rozstawu osi należy ponownie sprawdzić zwis wyścigowy i w razie potrzeby wyregulować go.

W przeszłości ogólnie przyjętą zasadą było wydłużanie rozstawu osi w celu zwiększenia stabilności podczas jazdy na wprost albo skracanie w celu ułatwienia pokonywania zakrętów. Niemniej jednak sugerujemy, aby nie wydłużać rozstawu osi Hondy CRF, chyba że na potrzeby udziału w wyścigu, w którym jest więcej szybkich odcinków niż zwykle.

Co do zasady należy przyjąć, że rozstaw osi powinien być możliwie jak najkrótszy. W takim przypadku koła znajdują się bliżej siebie, co poprawia zachowanie motocykla podczas skręcania, zwiększa nacisk (przyczepność) na tylne koło i odciąża przednie koło.

Właściciel Hondy CRF prawdopodobnie z czasem przekona się, że standardowe ustawienie lub skrócenie rozstawu osi zapewnia najwięcej korzyści w ogólnym rozrachunku.



Przełożenia

Istnieje możliwość "wyregulowania" mocy standardowego silnika, aby odpowiadał warunkom na torze, poprzez zmianę przełożeń. Umożliwia to wykorzystanie różnych przedziałów zakresu mocy silnika przy określonym ustawieniu manetki gazu. Nowe przełożenia mogą zapewnić kierowcy zmianę, której potrzebował, a która nie wymaga wprowadzania dalszych modyfikacji.

Wykorzystywany przedział zakresu mocy silnika można wyregulować poprzez zmianę przełożeń przekładni głównej, używając napędzanych kół zębatych o innych rozmiarach. Zmiana przełożeń umożliwia bardziej precyzyjne dopasowanie motocykla do rodzaju terenu i przyczepności. Zwykle wystarczy zmiana liczby zębów napędzanego koła łańcuchowego o jeden.

Dostępne są większe i mniejsze przełożenia przekładni głównej z dwoma opcjonalnymi napędzanymi kołami zębatymi.

Podobnie jak w przypadku opcjonalnych sprężyn, te koła zębate znajdują się na liście części opcjonalnych niniejszego podręcznika (strona 185).

Jeżeli użytkownik nie posiada wymaganej wiedzy mechanicznej, narzędzi i oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda, wymianę koła zębatego należy zlecić ASO Honda.

Zwiększanie przełożeń (mniej zębów napędzanego koła łańcuchowego)

- umożliwia zwiększenie maksymalnej prędkości na każdym biegu (pod warunkiem, że silnik będzie miał wystarczającą moc dla wyższego przełożenia)
- zmniejsza częstotliwość zmian biegów (szersze zakresy przełożeń)
- mniejsza prędkość obrotowa min^{-1} (obr./min) silnika przy danym ustawieniu manetki gazu lub prędkość jazdy (co może prowadzić do poprawienia przyczepności tylnego koła na śliskiej lub luźnej nawierzchni)

Jednak:

- silnik może nie być w stanie zapewnić wystarczającej mocy dla wyższego przełożenia
- odstępy między przełozeniami mogą być zbyt duże
- prędkość obrotowa silnika min^{-1} (obr./min) może być zbyt niska

Zmniejszanie przełożeń (więcej zębów napędzanego koła łańcuchowego)

- zmniejsza maksymalną prędkość dla każdego przełożenia
- zwiększa częstotliwość zmian biegów (węższe zakresy przełożeń)
- zwiększa prędkość obrotową silnika przy danym ustawieniu manetki gazu lub prędkość jazdy (co może prowadzić do przekazywania większej mocy na podłoże o dobrej przyczepności)

Jednak:

- odstępy między przełozeniami mogą być zbyt małe
- prędkość obrotowa silnika min^{-1} (obr./min) może być zbyt duża

Niektóre tory zrasza się dużą ilością wody przed pierwszym wyścigiem (CRF450RX)/przejazdem (CRF450R), a następnie mniejszą ilością lub wcale. W wyniku tego powierzchnia toru jest śliska podczas kilku pierwszych wyścigów (CRF450RX)/przejazdów (CRF450R), a następnie zmienia się z dobrej na doskonałą, a później na dobrą, by wreszcie na koniec dnia osiągnąć typowo rajdową, gładką, twardą konsystencję. Najlepiej gdyby przełożenia były dopasowane do wszystkich tych uwarunkowań.

- Wilgotne lub luźne, piaszczyste podłoże: należy stosować wyższe przełożenie (mniej zębów), aby utrzymać niższą prędkość obrotową silnika min^{-1} (obr./min) i uniknąć niepożądanego poślizgu kół. Podczas pokonywania niektórych zakrętów silnik może stracić moc, przez co kierowca będzie musiał użyć sprężła do skompensowania spadku mocy; zmiana biegu na niższy może spowodować zbyt duży spadek prędkości.
- Średni tor: należy stosować standardowe koło zębate.
- Twardy (ale nie śliski) tor: należy wykorzystać mniejsze przełożenie (więcej zębów), aby utrzymać wysoką prędkość obrotową silnika min^{-1} (obr./min), gdy silnik wytwarza najwięcej mocy. Może to wymagać dodatkowej zmiany biegu na wyższy na niektórych odcinkach lub być może wystarczy wydłużenie czasu jazdy na maksymalnych obrotach.

W przypadku wąskich torów należy rozważyć mniejsze przełożenie, aby uniknąć częstego używania sprężła w celu kompensacji spadków mocy silnika. Bardzo szybkie używanie sprężła lub pociąganie dźwigni sprężła w celu zwiększenia obrotów min^{-1} (obr./min) silnika może ostatecznie doprowadzić do uszkodzenia układu sprężła.

Zmiana przełożeń może pomóc podczas jazdy w piasku, kiedy ważne jest odciążenie przodu motocykla, aby swobodnie przejeżdżać przez piaszczyste muldy. Ogólnie rzecz biorąc, przy wyższych przełozeniach łatwiej utrzymać doskonałą równowagę (maksymalną przyczepność tylnego koła i odciążony przód motocykla), ponieważ na każdym biegu dłużej zostaje się w przedziale wysokiej mocy.

Wyższe przełożenia umożliwiają bardziej wydajne kierowanie pojazdem za pomocą manetki gazu i pozycji ciała.

W przypadku jazdy po torze, na którego odcinkach raczej przyspiesza się do maksymalnych obrotów zamiast zmieniać przełożenie na większe, większe przełożenia mogą być przydatnym rozwiązaniem.

Czasami trzeba poświęcić dobre osiągi na jednym polu na rzecz podwyższenia ogólnych osiągnięć. Celem kierowcy jest jak najszybsze pokonanie okrążenia, nawet jeżeli na niektórych odcinkach będzie mu się wydawać, że przełożenia nie są do końca prawidłowo dobrane.

W przypadku podjęcia decyzji o zmianie przełożeń należy poprosić drugą osobę o zmierzenie czasów stoperem (przed i po wprowadzeniu zmiany), aby uzyskać dokładną ocenę zmiany. Nie wolno opierać się na odczuciach subiektywnych. Wylimowanie poślizgu kół za pomocą zmiany przełożeń może wywołać w kierowcy poczucie, że jedzie wolniej, choć w rzeczywistości skróci czas przejazdu dzięki zapewnieniu lepszej przyczepności kół.

Niniejsze zalecenia dotyczące przełożeń należy ocenić, biorąc pod uwagę umiejętności, styl jazdy i warunki na torze.

Wybór właściwego bieżnika i składu gumy może mieć wpływ na miejsce zajęte w zawodach. Opony w Hondzie CRF stanowią dobre, uśrednione rozwiązanie dla szerokiej gamy warunków podłoża, z którymi może się zetknąć zdecydowana większość kierowców.

Doświadczeni kierowcy wyścigowi często zmieniają opony na takie, które są dostosowane do konkretnych warunków terenowych. Jeżeli kierowca decyduje się na taką zmianę, powinien trzymać się zalecanych fabrycznie rozmiarów. Inne opony mogą mieć wpływ na własności jezdne lub przyspieszenie motocykla.

Należy pamiętać, że rozmiary opon (szerokość i stosunek wysokość/szerokość) różnią się w zależności od producenta, a nawet w zależności od modelu tego samego producenta. Zmiany opon, szczególnie w zakresie profilu powierzchni bocznej mogą zmienić właściwości i własności jezdne Hondy CRF. Zmiany opon, które powodują podniesienie lub opuszczenie tyłu Hondy CRF mają bardziej istotny wpływ na kierowanie motocyklem niż zmiany przednich opon, które generalnie nie różnią się zbyt mocno od siebie. Często można zobaczyć lub poczuć zmianę opon. Innym sposobem jest zmierzenie obwodu tocznego starej i nowej opony. Wyższy profil zapewni większy obwód toczny.

W przypadku zmiany opon na opony przeznaczone specjalnie do konkretnych warunków terenowych należy pamiętać, że będą one mniej przydatne w innych warunkach. Na przykład opona przeznaczona do agresywnej jazdy w błocie zapewni doskonałą przyczepność w mokrym, piaszczysto-łostym terenie, jednak jej przyczepność będzie dużo gorsza na twardej nawierzchni.

W przypadku wybrania opon z kleistej mieszanki gumowej w celu podwyższenia przyczepności należy pamiętać, że może to powodować zwiększenie obciążenia skrzyni biegów ze względu na zwiększoną przyczepność, zwłaszcza podczas jazdy w sytuacjach, które zwykle stwarzają nietypowe wyzwania dla skrzyni biegów.

Kompletne informacje dla klienta można uzyskać od przedstawicieli i dealerów producenta opon.

Poniżej przedstawiono kilka ogólnych zaleceń dotyczących danego typu podłoża:

Twarda, śliska gleba

Używać opon z relatywnie krótkimi, umieszczonymi blisko siebie bolcami, aby uzyskać największą możliwą powierzchnię styku z nawierzchnią. Guma musi być przy tym bardziej miękka w przypadku twardej gleby, aby zapewnić przyleganie, a jednocześnie nie może być zbyt miękka, ponieważ w takim przypadku bolce będą ślizgały się po nawierzchni, pogarszając stabilność jazdy na wprost.

Opony te mają tendencję do szybszego zużywania się niż standardowe opony na skutek kontaktu miękkiej gumy z twardym podłożem.

Błotnista gleba

Używać opon o bardziej otwartym wzorze bieżnika, aby nie dopuścić do jego zapchania. W takich warunkach relatywnie długie bolce będą prawdopodobnie wykonane z twardszej gumy, aby ograniczyć ich wyginanie pod wpływem przyspieszenia oraz aby spowolnić ich zużycie.

Łuzna, piaszczysta gleba

Należy stosować opony, które mają podobną budowę do opon przeznaczonych do jazdy po lepkiej glebie i błocie, ale z nieco większą liczbą bolców.

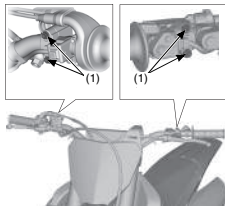
Regulacje preferencyjne

Poniższe wskazówki mogą spowodować, że jazda będzie bardziej komfortowa, a pojazd będzie bardziej reagował na polecenia z układów sterowania.

Położenia elementów sterujących

- Ustawić dźwignie sterujące tak, aby były wygodne w użyciu w pozycji siedzącej i stojącej.
- Wyregulować moment dokręcania śruby mocującej (1) zespołu dźwigni sprzęgła i przedniego hamulca, aby mogły się obracać na kierownicy podczas opadania. Jeśli zespół nie zacznie się obracać, może się wygiąć lub może dojść do uszkodzenia dźwigni sterującej. Upewnić się, że śruby są dokręcone odpowiednim momentem, wystarczająco aby nie dopuścić do poślizgu podczas normalnej pracy.

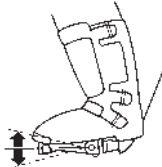
Nalożyć klej do gwintów firmy Honda lub odpowiednik na gwinty tych śrub przed wyregulowaniem, aby zapewnić osiągnięcie prawidłowego momentu. Najpierw dokręcić górne śruby.



(1) śruby mocujące dźwignie sterujących

Alternatywnie można rozważyć owinięcie strefy kierownicy pod zespołami sterującymi taśmą teflonową. Następnie dokręcić zespoły wymagany momentem. W przypadku uderzenia w pełni dokręcone zespoły powinny się obracać na taśmie teflonowej.

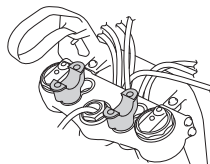
- Ustawić dźwignię zmiany biegów i pedał tylnego hamulca tak, by były zbliżone do buta kierowcy, aby zapewnić szybki dostęp podczas jazdy, ale nie na tyle blisko, by któreś z nich było wciskane podczas wygodnego siedzenia lub stania na Hondzie CRF.



Położenie, szerokość i kształt kierownicy

- Ustawić kierownicę tak, aby wygodnie trzymało się kierownicę oraz elementy sterujące, zarówno w pozycji siedzącej, jak i na stojąco, podczas jazdy na wprost i podczas skręcania.

Standardowe położenie kierownicy



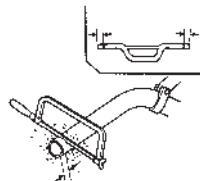
- Kierownicę można przesunąć do tyłu o 10 mm, obracając dolne wsporniki kierownicy o 180 stopni.
- Kierownicę można przesunąć do przodu o 26 mm poprzez zmianę pozycji, w której kierownicy śruby dolnego wspornika kierownicy są wkładane w otwory półki widelca.

Tabela położeń

Położenie kierownicy	Położenie dolnych wsporników kierownicy	Dolne wsporniki kierownicy
Do przodu o 26 mm	Otwory z przodu półki widelca	Brak zmian
Do przodu o 16 mm	Otwory z przodu półki widelca	Obracanie o 180 stopni
Standardowa	Otwory z tyłu półki widelca	Brak zmian
Do tyłu o 10 mm	Otwory z tyłu półki widelca	Obracanie o 180 stopni

Należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, aby uzyskać informacje na temat montażu. Należy sprawdzić ułożenie linki sterującej i wiązki przewodów po zakończeniu regulacji.

- Szerokość kierownicy można zmniejszyć za pomocą piły w taki sposób, aby lepiej odpowiadała szerokości ramion i stylowi jazdy kierowcy. Należy to dokładnie przemyśleć i odcinać jednorazowo bardzo małe fragmenty, równomiernie z obu stron. Z oczywistych względów dużo łatwiej zwęzić kierownicę, niż dodać materiału.



- Należy sfazować krawędzie, aby usunąć zadziory i inne nieregularne lub ostre fragmenty, powstałe po odpilwaniu kawałka kierownicy.
- Kierownica o zmienionym kształcie, dzięki innemu podniesieniu lub nachyleniu do tyłu, może zapewnić dodatkowe możliwości regulacji pozycji podczas jazdy oraz może lepiej pasować do wymiarów ciała kierowcy lub jego stylu jazdy. Wszystkie wymiary ergonomiczne maszyny zostały określone w taki sposób, aby odpowiadały jak największej liczbie kierowców, z uwzględnieniem średniego wzrostu kierowcy.

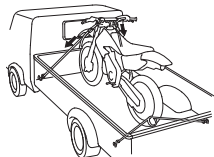
Poniżej przedstawiono pomocne porady dotyczące transportu i przechowywania Hondy CRF, a także trzy schematy przepływów informacji dotyczące usuwania usterek.

Transport motocykla	166
Przechowywanie pojazdu Honda	167
Przygotowanie do przechowywania	167
Czynności po przestoju	167
Troska o środowisko naturalne	168
Rozwiązywanie problemów	169

Transport motocykla

W przypadku użycia samochodu ciężarowego lub przyczepy do przetransportowania motocykla Honda zalecamy przestrzeganie poniższych zaleceń:

- Skorzystać z pochylni.
 - Zlikwidować ciśnienie w układzie zasilania paliwem (47, 57) i spuścić paliwo ze zbiornika do odpowiedniego pojemnika na benzynę.
 - Zabezpieczyć motocykl w pozycji pionowej za pomocą odpowiednich pasów mocujących.
- Należy unikać używania liny, która może się obłuzować i doprowadzić do przewrócenia motocykla.



Aby zabezpieczyć Hondę CRF, należy przywiązać przednie koło do przedniej części łoża samochodu ciężarowego lub szyny mocującej w przyczepie. Zamocować dolne końcówki dwóch pasów do mocowania do haków mocujących łoża samochodu ciężarowego lub szyny mocującej w przyczepie. Zamocować górne końcówki pasów mocujących na kierownicy (jedną z prawej strony, drugą z lewej strony) w pobliżu widelca.

Sprawdzić, czy pasy mocujące nie dotykają linek sterujących ani przewodów elektrycznych.

Zamocować oba pasy na tyle mocno, aby przednie zawieszenie było do połowy ściśnięte. Zbyt duże ściśnięcie zawieszenia nie jest potrzebne, a może doprowadzić do uszkodzenia uszczelki widelca.

Należy użyć pasa mocującego do unieruchomienia tyłu motocykla.

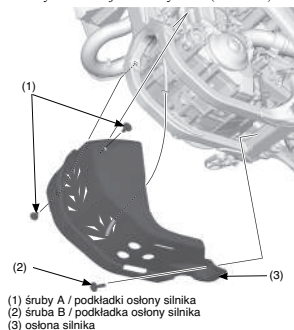
Zalecamy, aby nie transportować Hondy CRF na boku. Może to spowodować uszkodzenie motocykla i wyciek benzyny, dodatkowo zwiększający zagrożenie.

Jeśli motocykl CRF nie będzie używany przez dłuższy czas, np. w okresie zimowym, należy go dokładnie sprawdzić i usunąć ewentualne usterki przed okresem przechowywania. Dzięki temu wymagane naprawy nie zostaną zapomniane i łatwiej będzie ponownie uruchomić motocykl CRF.

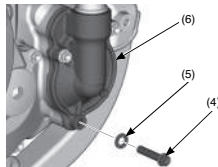
Aby ograniczyć pogorszenie stanu, do którego może dojść podczas przechowywania, lub nie dopuścić do takiego pogorszenia, należy również przestrzegać poniższych procedur.

Przygotowanie do przechowywania

1. Dokładnie oczyścić wszystkie części motocykla CRF. Jeśli Honda CRF była narażona na oddziaływanie powietrza morskiego lub słonej wody, należy ją spłukać słodką wodą i wytrzeć do sucha.
2. Wymontować śruby A / wymontować podkładki (1) osłony silnika, wykręcić śrubę B / wymontować podkładkę (2) i osłonę silnika (3).
3. Wymienić olej silnikowy i filtr (strona 67).



4. Odkręcić korek chłodnicy, wykręcić śrubę spustową płynu chłodzącego (4) i wyjąć podkładkę uszczelniającą (5) z obudowy pompy płynu chłodzącego (6), aby spuścić płyn chłodzący.
Po całkowitym opróżnieniu obwodu płynu chłodzącego należy dokręcić śrubę spustową wraz z nową podkładką uszczelniającą i przykręcić korek chłodnicy.
Dokręcić śrubę spustową odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)



- (4) śruba spustowa płynu chłodzącego
(5) podkładka uszczelniająca (nowa)
(6) obudowa pompy wody
5. Zamontować osłonę silnika (3), a następnie dokręcić śruby A/podkładki (1) i dokręcić śrubę B/podkładkę (2) osłony silnika odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
6. Nasmarować łańcuch napędowy.
7. Zlikwidować ciśnienie w układzie zasilania paliwem (47, 57) i spuścić paliwo ze zbiornika do odpowiedniego pojemnika na benzynę.
8. Wymontuj akumulator.
Przechowywać motocykl w pomieszczeniach chroniących przed wpływem ujemnych temperatur i z dala od bezpośredniego światła słonecznego. Wolno ładować akumulator (strona 137) raz w miesiąc.
9. Napompować opony do zalecanych wartości ciśnienia.
10. Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podpórce roboczej lub odpowiednim wsporniku tak, aby oba koła nie dotykały podłoża.

11. Wepchnąć szmatę w wylot tłumika. Następnie zabezpieczyć końcówkę tłumika plastikowym woreczkiem, aby nie dopuścić do wnikięcia wilgoci.
12. Przechowywać motocykl CRF w nieogrzewanym miejscu wolnym od wilgoci, z dala od bezpośredniego nasłonecznienia, z minimalną dobową różnicą temperatur.
13. Osłonić motocykl CRF przy użyciu porowatego materiału.
Należy unikać tworzyw sztucznych lub podobnych materiałów powlekanych ograniczających przepływ powietrza i umożliwiających gromadzenie się ciepła i wilgoci.

Czynności po przestoju

1. Odsłonić i wyczyścić motocykl CRF.
Wymienić olej silnikowy, jeśli upłynęło więcej niż 4 miesiące od momentu rozpoczęcia przechowywania.
2. Odsłonić końcówkę tłumika i wyjąć szmatę z wylotu tłumika.
3. Napełnić zbiornik zalecanym paliwem (strony 46, 56).
4. Naładować akumulator (strona 137), jeśli jest to wymagane.
Zamontować akumulator.
5. Powoli wlać świeżo mieszankę zalecanego płynu chłodzącego aż do poziomu szyjki wlewu (strona 69).
Pojemność:
(CRF450RX)
1,15 l po rozmontowaniu
1,07 l po spuszczeniu
(CRF450R)
1,13 l po rozmontowaniu
1,07 l po spuszczeniu
Przechylić Hondę CRF kilka razy w prawo i w lewo, aby odwietrzyć układ chłodzenia. Jeśli poziom płynu chłodzącego obniży się, należy uzupełnić płyn chłodzący i powtórzyć powyższą procedurę.
Prawidłowo zamocować korek chłodnicy.
6. Zwiększyć ciśnienie paliwa (strony 55, 65).
7. Wykonać wszystkie czynności kontrolne (strona 17).

Posiadanie motocykla i jazda nim mogą sprawiać przyjemność, ale należy pamiętać o ochronie środowiska. Okazując szacunek przyrodzie i innym ludziom, przyczyniasz się do rozwoju sportu, jakim jest jazda terenowa.

Poniżej podano wskazówki dotyczące ekologicznej eksploatacji motocykla.

- **Wybierz odpowiednie środki czyszczące**

Do mycia motocykla CRF należy używać detergentów ulegających biodegradacji. Unikać środków czyszczących w aerozolu zawierających freon (CFC), które niszczą ochronną warstwę ozonu w atmosferze. Nie wylewać rozpuszczalników; patrz poniższe wskazówki dotyczące prawidłowej utylizacji.

- **Recykling odpadów** Wyrzucanie zużytego oleju silnikowego do śmieci, spuszczenie do studzienki kanalizacyjnej lub wylanie w terenie jest nielegalne i bezmyślne. Zużyty olej, benzyna oraz rozpuszczalniki zawierają substancje trujące, które mogą zaszkodzić osobom pracującym przy wywozie śmieci, a także zanieczyścić wodę pitną, jeziora, rzeki i oceany.

Przed wymianą oleju należy upewnić się, że przygotowane są odpowiednie pojemniki. Olej oraz inne toksyczne odpady powinny być umieszczone w szczelnych pojemnikach i dostarczone do zakładu przetwarzającego tego typu substancje. Informacje o najbliższym zakładzie przetwarzającym odpady oraz instrukcje, jak postępować z substancjami niepodlegającymi recyklingowi można uzyskać w lokalnych urzędach publicznych lub urzędach zajmujących się problemami ochrony środowiska.

UWAGA

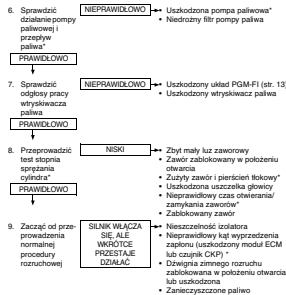
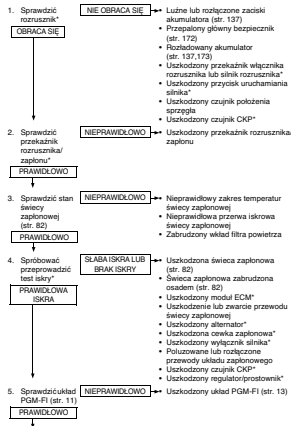
Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

Elementy, które podlegają przeglądowi zgodnie z informacjami zawartymi w niniejszym Podręczniku, mają przypisany numer strony, podany w nawiasie. Elementy, których przegląd wymaga wykorzystania oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda, są zaznaczone gwiazdką (*).

SILNIK NIE URUCHAMIA SIĘ LUB WYSTĘPUJĄ PROBLEMY Z URUCHOMIENIEM

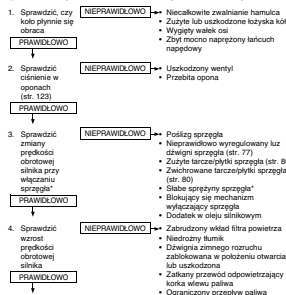
Nacisnąć przycisk uruchamiania silnika, utrzymując manetkę gazu w położeniu całkowitego zamknięcia (strona 21).

SPRAWDZIĆ

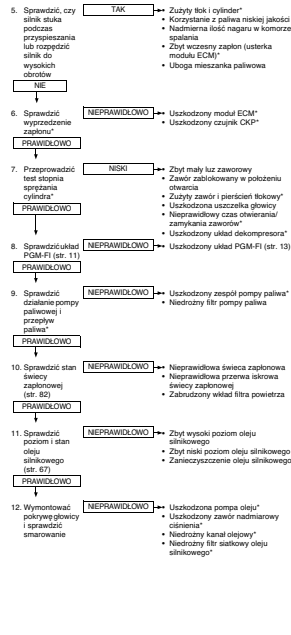


BRAK MOCY SILNIKA

SPRAWDZIĆ



MOŻLIWE PRZYCZYNY



(ciąg dalszy)

SLABE OSIĄGI PRZY NISKIEJ PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ I PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ BIEGU JAŁOWEGO

SPRAWDZIĆ

1. Sprawdzić stan świecy zapłonowej (str. 82)

PRAWDŁOWO

2. Sprawdzić wyprzedzenie zapłonu*

PRAWDŁOWO

3. Sprawdzić układ PGM-FI (str. 11)

PRAWDŁOWO

4. Sprawdzić działanie pompy paliwowej i przepływ paliwa*

PRAWDŁOWO

5. Sprawdzić szczelność izolatora

PRAWDŁOWO

6. Sprawdzić luz zaworowy (str. 83)

PRAWDŁOWO

7. Spróbować przeprowadzić test iskr*

MOŻLIWE PRZYCZYNY

→ Nieprawidłowy zakres temperatur świecy zapłonowej

• Nieprawidłowa przerwa iskrowa świecy zapłonowej

• Zbyt rzadkie przeglądy świecy

→ Uszkodzony moduł ECM*

• Uszkodzony czujnik CKP*

→ Uszkodzony układ PGM-FI (str. 13)

→ Uszkodzony zespół pompy paliwa*

• Niedrożny filtr pompy paliwa

→ Poluzowany izolator

• Uszkodzony izolator

→ Nieprawidłowy luz zaworowy

• Uszkodzony zawór*

• Uszkodzone gniazdo zaworowe*

• Uszkodzony wałek rozrządu*

→ Uszkodzona, pokryta nagarem lub zanieczyszczona świeca zapłonowa (str. 82)

• Uszkodzony moduł ECM*

• Uszkodzony alternator*

• Uszkodzona cewka zapłonowa*

• Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej

• Uszkodzony czujnik CKP*

• Poluzowane lub rozłączone przewody układu zapłonowego

• Uszkodzony wyłącznik silnika*

• Uszkodzony regulator/prostownik*

SLABA MOC PRZY DUZEJ PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ

SPRAWDZIĆ

1. Sprawdzić wyprzedzenie zapłonu*

PRAWDŁOWO

2. Sprawdzić filtr powietrza (str. 71)

FILTR POWIETRZA NIE JEST BRUDNY

3. Sprawdzić układ PGM-FI (str. 11)

PRAWDŁOWO

4. Sprawdzić działanie pompy paliwowej i przepływ paliwa*

PRAWDŁOWO

5. Sprawdzić czas otwierania/zamykania zaworów

PRAWDŁOWO

6. Sprawdzić luz zaworowy (str. 83)

PRAWDŁOWO

7. Sprawdzić sprężyny zaworów*

PRAWDŁOWO

8. Spróbować przeprowadzić test iskr*

PRAWDŁOWO

9. Wymontować i sprawdzić wysokość krzywki wałka rozrządu*

PRAWDŁOWO

MOŻLIWE PRZYCZYNY

→ Uszkodzony moduł ECM*

• Uszkodzony czujnik CKP*

→ Zbyt rzadkie czyszczenie

→ Uszkodzony układ PGM-FI (str. 13)

→ Uszkodzony zespół pompy paliwa*

• Niedrożny filtr pompy paliwa

→ Nieprawidłowo zamontowany wałek rozrządu (str. 88)

→ Uszkodzony luz zaworowy

• Uszkodzony zawór*

• Uszkodzone gniazdo zaworowe*

• Uszkodzony wałek rozrządu*

→ Uszkodzona sprężyna zaworów*

→ Uszkodzona, pokryta nagarem lub zanieczyszczona świeca zapłonowa (str. 82)

• Uszkodzony moduł ECM*

• Uszkodzony alternator*

• Uszkodzona cewka zapłonowa*

• Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej

• Uszkodzony czujnik CKP*

• Poluzowane lub rozłączone przewody układu zapłonowego

• Uszkodzony wyłącznik silnika*

• Uszkodzony regulator/prostownik*

→ Uszkodzony wałek rozrządu*

→ Uszkodzony wałek rozrządu*

UTRUDNIŁE PROWADZENIE MOTOCYKLA

Kierowanie motocyklem jest utrudnione

- Zbyt mocne dokręcenie nakrętki regulacyjnej osi kierownicy*
- Uszkodzone łożyska główki ramy

Drganie jednego z kół

- Nadmierny luz łożyska koła
- Wygięta obręcz
- Nieprawidłowo zamontowana piasta koła
- Nadmierne zużycie łożysk przegubu wahacza
- Wygięta rama

Motocykl ściga na bok

- Brak zbieżności przedniego i tylnego koła
- Wygięty widelec
- Wygięty wahacz
- Wygięty wałek osi
- Wygięta rama

Ten rozdział zawiera praktyczne porady, które pomagają w rozwiązywaniu problemów.

Przepalony bezpiecznik.....	172
W przypadku niskiego poziomu naładowania (lub całkowitego rozładowania) akumulatora.....	173

Przepalony bezpiecznik

Wszystkie obwody elektryczne w motocyklu CRF są wyposażone w bezpieczniki w celu zabezpieczenia ich przed uszkodzeniem spowodowanym przez zbyt duże natężenie prądu (zwarcie lub przeciążenie).

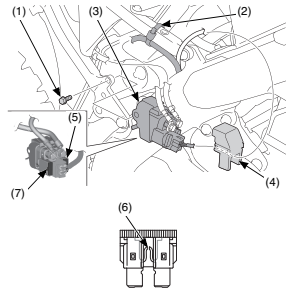
Jeśli jakiś układ elektryczny w motocyklu CRF przestanie działać, należy przede wszystkim sprawdzić, czy bezpiecznik nie jest przepalony. Sprawdzić wszystkie bezpieczniki przed przystąpieniem do poszukiwania innej możliwej przyczyny problemu. Wymienić przepalony bezpiecznik i sprawdzić działanie podzespołu.

- Główny bezpiecznik (i zapasowy) znajduje się na elektromagnetycznym włączniku rozrusznika pod prawą pokrywą.

Zalecany główny bezpiecznik: 10A

1. Aby zapobiec przypadkowemu zwarciu, wyłączyć silnik.
2. Wymontować siedzenie (strona 38).
3. Odłączyć ujemny (-) zacisk (strona 136).
4. Wymontować prawą pokrywę i prawą pokrywę obudowy filtra powietrza (strona 130).

5. Wykręcić śrubę ustalającą elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (1) i zdjąć plastikowy ściąg przewodów (2).
6. Wyciągnąć magnetyczny włącznik rozrusznika (3).
7. Wymontować pokrywę elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (4).
8. Wyciągnąć główny bezpiecznik (5). Jeśli jest przepalony (6), zainstalować zapasowy bezpiecznik główny (7).



- (1) śruba ustalająca elektromagnetycznego włącznika rozrusznika
- (2) ściąg przewodów
- (3) elektromagnetyczny włącznik rozrusznika
- (4) pokrywa elektromagnetycznego włącznika rozrusznika
- (5) bezpiecznik główny
- (6) przepalony bezpiecznik
- (7) zapasowy bezpiecznik główny

9. Zamontować pokrywę elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (4).
10. Zamontować elektromagnetyczny włącznik rozrusznika (3).
Założyć i dokręcić śrubę ustalającą elektromagnetycznego włącznika rozrusznika (1) wymagany moment:
12 N·m (1,2 kgf·m)
11. Zamocować plastikowy ściąg przewodów (2).
12. Podłączyć ujemny (-) zacisk (strona 137).

Jeśli nie jest dostępny bezpiecznik zapasowy o odpowiednich parametrach znamionowych dla obwodu, zamontować bezpiecznik o niższej wartości znamionowej.

UWAGA

Wymiana bezpiecznika na inny o wyższej wartości znamionowej znacznie zwiększa prawdopodobieństwo poważnego uszkodzenia obwodu elektrycznego.

W przypadku wymiany przepalonego bezpiecznika na bezpiecznik zapasowy o niższej wartości znamionowej, należy zastąpić go bezpiecznikiem o prawidłowej wartości znamionowej tak szybko, jak jest to możliwe. Pamiętać również, aby uzupełnić użyty bezpiecznik zapasowy.

Jeśli bezpiecznik zapasowy o takiej samej wartości znamionowej przepalił się w bardzo krótkim czasie, prawdopodobnie doszło do poważnej usterki elektrycznej motocykla CRF. Pozostawić przepalony bezpiecznik w tym obwodzie i zlecić kontrolę motocykla CRF w ASO Honda.

13. Zamontować prawą pokrywę, prawą pokrywę obudowy filtra powietrza i wkręcić śruby.
14. Zamontować siedzenie (strona 38).

W przypadku niskiego poziomu naładowania (lub całkowitego rozładowania) akumulatora

W przypadku wystąpienia zbyt wysokiego napięcia, zbyt wysokiego natężenia lub zwarcia może dojść do przepalenia bezpiecznika akumulatora.

Nie wolno uruchamiać silnika z wykorzystaniem akumulatora innego pojazdu, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia układu elektrycznego i akumulatora Hondy CRF.

Nie zaleca się uruchamiania silnika przez pchanie motocykla.

Sprawdzić napięcie akumulatora za pomocą multimetru cyfrowego przy podłączonym przewodzie.

Poniżej 1 V: Akumulator jest uszkodzony; wymienić akumulator.

Pomiędzy 1 V i 8 V: Akumulator mógł ulec awarii; należy naładować akumulator za pomocą ładowarki do akumulatorów litowo-jonowych, a następnie ponownie sprawdzić, patrz strona 137 Ładowanie akumulatora. Jeśli nie można naładować akumulatora lub nie utrzymuje się on w stanie naładowania, należy skontaktować się z dealerem.

Ta część zawiera wymiary, pojemności i inne dane techniczne.

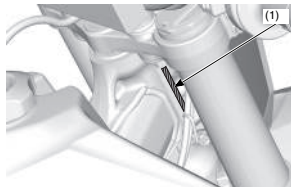
Identyfikacja pojazdu	176
Numery seryjne	176
Dane techniczne	177
Momenty dokręcania	179
Nakrętki, śruby, mocowania	179
Paliwo zawierające alkohol	182
Dziennik wyścigów	183
Lista opcjonalnych części	185
Części zamienne i osprzęt	186
Części zamienne	186
Ogólne narzędzia	186
Narzędzia specjalne firmy Honda	186
Produkty chemiczne	186
Inne produkty	186
Schemat elektryczny	187

Identyfikacja pojazdu

Numery seryjne

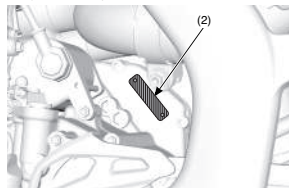
Numer VIN pojazdu i numer seryjny silnika są wymagane do zarejestrowania Hondy CRF. Mogą być one potrzebne również podczas zamawiania części zamiennych.

Numer VIN (numer identyfikacyjny pojazdu) (1) jest wybity z prawej strony główki ramy.



(1) VIN

Numer silnika (2) jest wybity po prawej stronie skrzyni korbowej.



(2) numer silnika

Element	Jednostki metryczne
Wymiar	
Długość całkowita	CRF450RX: 2 175 mm CRF450R: 2 183 mm
Szerokość całkowita	827 mm
Wysokość całkowita	CRF450RX: 1 259 mm CRF450R: 1 260 mm
Rozstaw osi	CRF450RX: 1 477 mm CRF450R: 1 482 mm
Wysokość siedzenia	CRF450RX: 959 mm CRF450R: 960 mm
Wysokość podnóżka	CRF450RX: 417 mm CRF450R: 418 mm
Prześwit	328 mm
Rama	
Typ	Rama dwubełkowa
Przednie zawieszenie	Widelec teleskopowy, zasięg wysuwu 268 mm skok 305 mm
Tylne zawieszenie	Pro-link, CRF450RX: zasięg wysuwu 312 mm CRF450R: zasięg wysuwu 314 mm
Rozmiar opony, przód	CRF450RX: 90/90-21 54M CRF450R: 80/100-21 51M
	DUNLOP CRF450RX: AT81F CRF450R: MX3SF
Rozmiar opony, tył	CRF450RX: 120/90-18 65M CRF450R: 120/80-19 63M
	DUNLOP CRF450RX: AT81 CRF450R: MX3S
Rodzaj opon	diagonalne, z dętką
Ciśnienie w oponach, przód (na zimno)	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)
Ciśnienie w oponach, tył (na zimno)	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)

Przedni hamulec, powierzchnia cierna tarczy hamulcowej	Hamulec jednotarczowy 361,0 cm ²
Tylny hamulec, powierzchnia cierna tarczy hamulcowej	Hamulec jednotarczowy 390,3 cm ²
Paliwo	benzyna bezołowiowa, liczba oktanowa 95 lub wyższa
Paliwa zawierające alkohol	ETANOL – maksymalnie 10% objętości. METANOL maks. 5% obj.
Pojemność zbiornika paliwa	CRF450RX: 8,5 l CRF450R: 6,3 l
Kąt pochYLENIA głÓWki ramy	CRF450RX: 27°26' CRF450R: 27°22'
Długość śladu	116 mm
Objętość oleju w widelcu (bez amortyzatora)	CRF450RX: 363 cm ³ CRF450R: 356 cm ³
Objętość oleju w widelcu (amortyzator)	243 cm ³

Element	Jednostki metryczne
Silnik	
Typ	Chłodzony cieczą, 4-suwowy
Układ cylindrów	Pojedynczy, nachylenie 10° od osi pionowej
Średnica cylindra i skok tłoka	96 000 x 62 138 mm
Pojemność	449,77 cm ³
Stopień sprężania	13,5: 1
Luzy zaworowe (na zimno)	Ssanie: 0,13 ± 0,03 mm Wydech: 0,28 ± 0,03 mm
Ilość oleju silnikowego po spuszczeniu	1,00 l
po spuszczeniu i wymianie filtra oleju	1,04 l
po rozmontowaniu	1,35 l
Obudowa przepustnicy	
Numer identyfikacyjny	GQ2JA
Obroty biegu jałowego	2000 ± 100 min ⁻¹ (obr./min)
Układ chłodzenia	
Objętość układu chłodzenia	1,07 l
po spuszczeniu	
po rozmontowaniu	CRF450RX: 1,15 l CRF450R: 1,13 l

(ciąg dalszy)

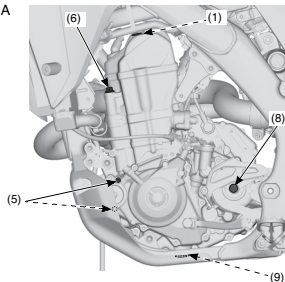
Dane techniczne

Element	Jednostki metryczne
Układ przeniesienia napędu	
Typ sprzęgła	Mokre, wielopłytkowe
Skrzynia biegów	5-biegowa, z kołami o stałym zazębieniu
Redukcja podstawowa	2 357
Przełożenie biegu I	2 133
Przełożenie biegu II	1 706
Przełożenie biegu III	1 421
Przełożenie biegu IV	1 211
Przełożenie biegu V	1 043
Redukcja końcowa	CRF450RX: 3 846 CRF450R: 3 769
Schemat zmiany biegów	Układ powrotny obsługiwany lewą stopą 1-N-2-3-4-5
Instalacja elektryczna	
Akumulator	HY85S litowo-jonowy 12 V-2,0 Ah (20 HR)
Zapłon	ECM
Układ rozruchu	Elektryczny
Świece zapłonowe	NGK
Standardowa	SILMAR9A-9S
Do długotrwałej jazdy z dużą prędkością	NGK SILMAR10A-9S
Przerwa iskrowa świecy zapłonowej	0,8–0,9 mm
Bezpiecznik	
Bezpiecznik główny	10 A

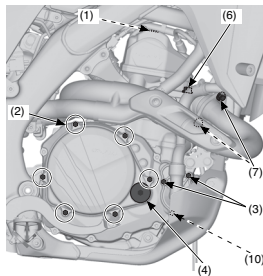
Nakrętki, śruby, mocowania

Sprawdzić i dokręcić nakrętki, śruby i elementy mocujące przed każdą jazdą wyścigową.

LEWA STRONA



PRAWA STRONA



SILNIK

Element	Moment dokręcania		Uwagi
	N·m	kgf·m	
1 Śruby imbusowe pokrywy głowicy	10	1,0	
2 Śruby osłony sprzęgła	10	1,0	
3 Śruby obudowy pompy płynu chłodzącego	10	1,0	
4 Zatyczka otworu dostępu do wału korbowego	15	1,5	UWAGA 1
5 Śruby pokrywy filtra oleju	10	1,0	
6 Śruby głowicy	50	5,1	UWAGA 2
7 Nakrętki kolektora wydechowego	20	2,0	
8 Śruba zębátky łańcuchowej	31	3,2	
9 Śruba spustowa oleju silnikowego	18	1,8	UWAGA 2
10 Śruba spustowa płynu chłodzącego	10	1,0	

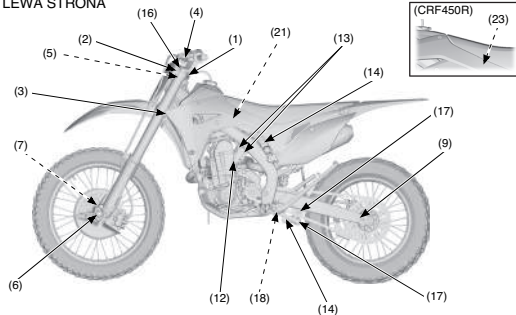
UWAGI: 1. Nałożyć smar na gwinty.

2. Nałożyć olej silnikowy na gwinty i powierzchnię przylegania.

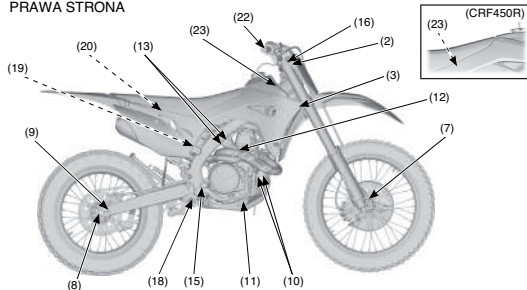
(ciąg dalszy)

Momenty dokręcania

LEWA STRONA



PRAWA STRONA

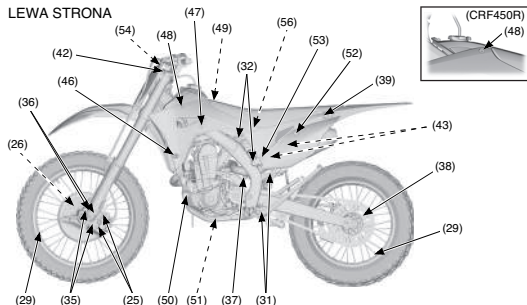


RAMA

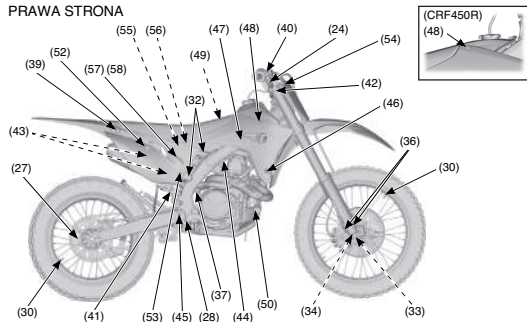
Element	Moment dokręcania		Uwagi
	N-m	kgf-m	
1 Nakrętka osi kierownicy	108	11,0	
2 Górne śruby zaciskowe półki widelca	22	2,2	
3 Dolne śruby zaciskowe półki widelca	20	2,0	
4 Śruby górnego wspornika kierownicy	22	2,2	
5 Nakrętki dolnego wspornika kierownicy	44	4,5	UWAGA 1
6 Nakrętka przedniej osi	88	9,0	
7 Śruby ściskające oś	20	2,0	
8 Nakrętka tylniej osi	128	13,1	UWAGA 1
9 Nakrętki blokujące regulatora łańcucha	27	2,8	UWAGA 2
10 Nakrętki przedniego uchwyty silnika	54	5,5	
Nakrętki płytki przedniego uchwyty silnika	26	2,7	
11 Nakrętka dolnego uchwyty silnika	54	5,5	
12 Śruby wieszaka głowicy	54	5,5	
13 Śruby płytki wieszaka głowicy	32	3,3	
14 Tylne zawieszenie (górne)	44	4,5	UWAGA 1
(dolne)	44	4,5	UWAGA 1
15 Nakrętka przegubu wahacza	88	9,0	UWAGA 1
16 Widelec (zespół amortyzatora widelca)	76	7,7	
(zespół śruby widelca)	30	3,1	
17 Nakrętki ramienia tylnego amortyzatora			
(po stronie wahacza)	52	5,3	UWAGA 1, 5
(strona łącznika)	52	5,3	UWAGA 1, 5
18 Śruby łącznika tylnego amortyzatora	37	3,8	UWAGA 1, 5
19 Nakrętka blokująca sprężynę tylnego amortyzatora	44	4,5	
20 Śruby zacisku akumulatora	2,0	0,2	
21 Śruby mocujące pompę paliwa (CRF450RX)			
Nakrętki mocujące/nakrętka kołpakowa pompy paliwa (CRF450R)	11	1,1	
22 Śruby wspornika pompy hamulcowej układu hamulcowego przedniego koła	9,9	1,0	
23 Śruba zbiornika paliwa (CRF450RX)			
Śruba zbiornika paliwa (CRF450R)	10	1,0	

UWAGI: 1. Nakrętka U
2. Nakrętka UBS
5. Nałożyć olej molibdenowy na gwinty i powierzchnię kolnierza.

LEWA STRONA



PRAWA STRONA



RAMA

Element	Moment dokręcania		Uwagi
	N-m	kgf-m	
24 Śruby olejowe przewodu hamulcowego	34	3,5	
25 Śruby mocujące zacisk hamulca przedniego	30	3,1	
26 Nakrętki tarczy przedniego hamulca	16	1,6	UWAGA 1
27 Nakrętki tarczy tylnego hamulca	16	1,6	UWAGA 1
28 Oś gwintowana pedału hamulca	36	3,7	UWAGA 4
29 Szprychy (przód)	3,7	0,4	
30 Szprychy (tył)	3,7	0,4	
30 Blokadki na obręczach	12	1,2	
31 Rolka łańcucha napędowego (górna)	12	1,2	UWAGA 4
31 Rolka łańcucha napędowego (dolna)	12	1,2	UWAGA 1
32 Śruby ramy pomocniczej (górne)	32	3,3	
32 Śruby ramy pomocniczej (dolne)	49	5,0	
33 Śruba centralna widelca	69	7,0	
34 Nakrętka blokująca centralnej śruby widelca	28	2,9	
35 Śruby osłony tarczy	13	1,3	
36 Śruby imbusowe osłony łańcucha	7,0	0,7	UWAGA 4
37 Śruba zacisku lewego/prawego tłumika	20	2,0	
38 Nakrętka napędzanego koła zębatego	32	3,3	UWAGA 1
39 Śruby mocujące siedzenia	26	2,7	
40 Śruby kołpakowe zbiornika przedniego hamulca	1,0	0,1	
41 Śruby kołpakowe zbiornika tylnego hamulca	1,0	0,1	
42 Śruba odpowietrzenia widelca	1,3	0,1	
43 Śruba A mocująca prawy/lewy tłumik	26	2,7	
43 Mocowanie prawego/lewego tłumika śruba B	26	2,7	
44 Nakrętki blokujące regulatora linki przepustnicy	4,0	0,4	
45 Nakrętka blokująca popychacz pompy hamulcowej tylnego hamulca	5,9	0,6	
46 Śruby A owiewki	10	1,0	
47 Śruby B owiewki	10	1,0	
48 Śruby C owiewki	5,2	0,5	
49 Śruby D owiewki	5,2	0,5	
50 Śruby A / podkładki osłony silnika	10	1,0	
51 Śruba B / podkładka osłony silnika	10	1,0	
52 Śruby osłony bocznej	10	1,0	
53 Śruby pokryw układu oczyszczania powietrza	10	1,0	
54 Śruby tablicy rejestracyjnej	10	1,0	
55 Śruba ustalająca filtra powietrza	2,4	0,2	
56 Śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia	10	1,0	
57 Śruba zacisku przewodu akumulatora	7	0,7	
58 Śruba ustalająca magnetycznego włącznika rozrusznika	12	1,2	

UWAGI: 1. Nakrętka U

4. Śruba regulacyjna: wymienić na nową.

Paliwo zawierające alkohol

Jeśli postanowisz używać benzyny zawierającej alkohol (gazoholu), należy się upewnić że liczba oktanowa jest co najmniej tak wysoka, jak zalecana powyżej.

Istnieją dwa typy gazoholu: Jeden zawiera etanol, a drugi zawiera metanol. Nie wolno używać gazoholu o zawartości powyżej 10% etanolu. Nie wolno używać gazoholu zawierającego metanol (alkohol metylowy lub drzewny), chyba że zawiera również współrozpuszczalniki oraz inhibitory korozji dla metanolu. Nie wolno używać benzyny zawierającej więcej niż 5% metanolu, nawet jeśli zawiera ona współrozpuszczalniki i inhibitory korozji.

Problemy z osiągnięciem wyników z używania paliw zawierających alkohol nie są objęte gwarancją. Firma Honda nie zaleca używania paliw zawierających metanol, ponieważ badania ich przydatności nie zostały jeszcze zakończone.

Przed zakupem paliwa na nieznaną stację należy dowiedzieć się, czy zawiera ono alkohol. Jeśli tak, należy sprawdzić rodzaj i procentową zawartość alkoholu.

W przypadku wystąpienia niepożądanych objawów podczas używania benzyny, która zawiera lub może zawierać alkohol, należy zmienić paliwo na niezawierające alkoholu.

Wszelkie próby poważnego udziału w wyścigach w znacznym stopniu zależą od wiedzy zdobytej podczas wcześniejszych wyścigów. Najlepszym sposobem usystematyzowania różnych informacji jest zarejestrowanie ich w dzienniku.

Dziennik może zawierać takie informacje, jak regulacje zawieszania, ustawienia przełożeń i wybór opon. Te szczegółowe informacje wraz z komentarzami użytkownika mogą okazać się bardzo pomocne w przypadku wyścigów na tym samym torze lub w podobnym terenie.

Dziennik może również zawierać informacje na temat daty wykonania przeglądu oraz daty kolejnych czynności konserwacyjnych. Dziennik umożliwia również zarejestrowanie wszelkich napraw i monitorowanie czasu pracy podzespołów silnika i zawieszania.

Jeżeli użytkownik zdecyduje się na sprzedaż Hondy CRF, dokładna dokumentacja czynności konserwacyjnych w dzienniku może mieć kluczowe znaczenie dla podjęcia decyzji przez potencjalnego kupującego.

Należy rozważyć stosowanie różnych kolorów długopisów lub ołówków do rejestrowania ważnych informacji na określone tematy. Na przykład wyniki notować na czarno, ustawienia zawieszania/podwozia na niebiesko, a wybór przełożeń na zielono. Kody kolorystyczne pomogą w identyfikacji najważniejszych informacji.

Zapisy dotyczące tuningu i regulacji

Warto zapisywać ustawienia i regulacje, które najlepiej sprawdziły się na danym torze. Należą do nich:

- Tryb układu PGM-FI
- Asystent startu HRC
- podstawowe warunki na trasie, wysokość nad poziomem morza i temperatura
- ustawienia zawieszania
- przetestowane i wybrane regulacje podwozia
- przełożenia
- wybór opon
- ciśnienie powietrza

Rejestry zawodów

- miejsce użytkownika w klasyfikacji
- przemyślenia dotyczące osiągnięcia lepszych wyników w następnych zawodach: zarówno kierowcy, jak i motocykla CRF
- uwagi dotyczące strategii

Rejestry czynności obsługowych

- czynności obsługowe w regularnych odstępach czasu
- naprawy
- czas pracy silnika
- czas pracy podzespołów zawieszania

Rejestrowanie czasu

Niniejsza instrukcja zawiera listę częstotliwości przeglądów w zależności od ilości wyścigów (CRF450RX)/przejazdów (CRF450R) lub w zależności od godzin pracy.

Ze względu na fakt, że każdy wyścig (CRF450RX)/przejazd (CRF450R) różni się od innych, najwydajniejszym sposobem zaplanowania prac obsługowych jest uzależnienie ich od liczby godzin pracy motocykla CRF.

Oficjalne "przybliżone oszacowanie" jest w zupełności wystarczające na potrzeby odmierzenia czasu. Czas można rejestrować w taki sam sposób, jak robią to operatorzy samolotów (jednak bez możliwości skorzystania z elektrycznego licznika). Cały czas pracy dzieli się na godziny i dziesiąte części godzin (każde 6 minut stanowi jedną dziesiątą godziny).

Rejestry wyścigów

Informacje warte zarejestrowania w tej części dziennika mogą być następujące:

- Miejsce użytkownika w klasyfikacji po każdym wyścigu (CRF450RX)/przejeździe (CRF450R) i pozycja końcowa.
- Przemyślenia na temat tego, co można poprawić następnym razem.
- Uwagi na temat wyboru pozycji startowej lub fragmentów tras przejazdowych w ciągu dnia, które mogą być przydatne w przyszłości.
- Wszystkie miejsca podczas przejazdu, w których wybrano zły tor lub które pokonano zbyt łatwo.
- Warte zapamiętania uwagi na temat strategii stosowanej przez rywali podczas innych wyścigów.

Rejestry czynności obsługowych

Czynności w ramach regularnej obsługi technicznej, które należy zarejestrować w dzienniku, mogą obejmować:

- terminy i wyniki kontroli cylindra, tłoka i pierścienia.
- schematy częstotliwości wymaganej dekarbonizacji w przypadku stosowania określonego oleju.
- termin ostatniego przeglądu obsługowego łącznika amortyzatora i łożyska przegubu amortyzatora.
- Wymiany oleju silnikowego i oleju zawieszania
- wymiany łańcucha, zębaki, rolki i ślizgu łańcucha.
- wymiany płynu chłodzącego i związanych z nim podzespołów.
- wymiany świec zapłonowych, klocków hamulcowych i linki sterującej.

Ponadto należy rejestrować wszelkie stwierdzone nieprawidłowości w zużyciu podzespołów, aby pamiętać o konieczności zwrócenia szczególnej uwagi na te obszary w przyszłości.

[illegible]

Te części i narzędzia można zamówić u autoryzowanego dealera.

RAMA	Uwagi
Tyłne koło zębate Standardowa	<>: Ogniwa łańcucha napędowego CRF450RX: 50 zębów, aluminiowe CRF450R: 49 zębów, aluminiowe <114>
Opcjonalnie	CRF450RX: 49 zębów, aluminiowe CRF450R: 48 zębów, aluminiowe CRF450RX: 51 zębów, aluminiowe CRF450R: 50 zębów, aluminiowe
Wielkość/ogniwo łańcucha napędowego	CRF450RX: RK520EXU/120LJFZ CRF450R: RK520TXZ/120RJ
Klocki tylnego hamulca	
Standardowa	Właściwości skupiające się na sile hamowania i odporności na zużycie.
Opcjonalnie	Właściwości, które podkreślają możliwość kontroli.
Pokrywa i śruby tylnej tarczy hamulcowej	Aby wydłużyć żywotność klocków hamulcowych w błotnistych warunkach.

NARZĘDZIA	Uwagi
Klucz hakowy A	Do wyregulowania wstępnego naprężenia sprężyny. (wymagane są dwa klucze)
Podstawa robocza	Do czynności obsługowych
Manometr powietrza	Do sprawdzania ciśnienia w oponach

RAMA	Uwagi
Sprężyna widelca Standardowa (Średnia)	CRF450RX: 4,8 N/mm  1 znak odniesienia lub brak znaku (produkty z ustawieniami fabrycznymi) CRF450R: 5,0 N/mm  2 znaki odniesienia lub brak znaku (produkty z ustawieniami fabrycznymi)
Opcjonalnie Miękka	CRF450RX: 4,6 N/mm  1 znak odniesienia CRF450R: 4,8 N/mm  1 znak odniesienia
Twarda	CRF450RX: 5,0 N/mm  2 znaki odniesienia CRF450R: 5,2 N/mm  3 znaki odniesienia

RAMA	Uwagi
Sprężyna amortyzatora Standardowa (Średnia)	CRF450RX: 52 N/mm CRF450R: 56 N/mm  CRF450RX: Czerwona farba lub brak znaku (produkty z ustawieniami fabrycznymi) CRF450R: Niebieska farba lub brak znaku (produkty z ustawieniami fabrycznymi)
Opcjonalnie Miękka	CRF450RX: 50 N/mm CRF450R: 54 N/mm  CRF450RX: Różowa farba CRF450R: Biała farba
Twarda	CRF450RX: 54 N/mm CRF450R: 58 N/mm  CRF450RX: Biała farba CRF450R: Żółta farba

Sprężyna standardowego widelca i sprężyna zamontowana na amortyzatorze w motocyklu opuszczającym fabrykę nie są oznaczone. Przed przystąpieniem do wymiany sprężyn należy koniecznie oznaczyć je, aby dało się je odróżnić od innych opcjonalnych sprężyn.

Części zamienne i osprzęt

Dostępne są liczne części zamienne, które można zabrać na wyścigi, aby zapewnić sobie nieprzerwaną jazdę przez cały dzień. Oprócz zwykłych nakrętek i śrub, należy rozważyć przygotowanie zapasu następujących części:

Części zamienne

świece zapłonowe
filtr powietrza (czysty i pokryty olejem, szczelnie zamknięty w plastikowej torbie)
łańcuch i ogniwa łączące
ślizg prowadnicy łańcucha
przewodnica łańcucha
rolki łańcucha
dętki (przednie i tylne)
błotniki
podnożki
przewód doprowadzający paliwo
filtr pompy paliwa
tablica rejestracyjna i osłony boczne
kierownica
manetki
dźwignie (hamulca i sprzęgła)
dźwignia sprzęgła, mocowanie kierownicy
linka sprzęgła
zespół przepustnicy
linka przepustnicy
dźwignia zmiany biegów
pedał hamulca
sprężyny (przednie i tylne, po obu stronach)
koła zębate (większe i mniejsze niż standardowe)
odpowiednio dobrane nakrętki, śruby, podkładki, wkręty, zawlecarki

Dodatkowe części zamienne

pompa paliwa
pompa hamulcowa przedniego hamulca
zespół tylnego hamulca
koła i opony (przód i tył, zamontowane)
tarcze i płytki sprzęgła
olej silnikowy
siedzenie
podspokoły zapłonu
przewody elastyczne chłodnicy
owiewki chłodnicy (lewa i prawa)
przewody elastyczne hamulca (przód i tył)

Ogólne narzędzia

nasadki (zabierak 3/8 cala)
śrubokręty: płaski i krzyżowy nr 1, 2, 3
klucz nastawny, duży
klucze: płaski i nasadowy
klucze: imbusowe
klucz, do szprych
klucz dynamometryczny (skala metryczna, typu grzechotkowego)
szczypce: standardowe, szpiczaste, zestaw kanałowy
młotek, z plastikową główką
strzykawką z regulowanym ogranicznikiem
manometr
łyżki do opon
pompka do opon lub zbiornik powietrza
zestaw szczelninmierzy
suwmiarka z noniusem (metryczna)
zestaw do testowania ciśnienia/podciśnienia

Narzędzia specjalne firmy Honda

Wszystkie narzędzia specjalne do Hondy CRF kupowane w ASO Honda.

- Klucz blokujący napinacz 070MG-0010100
- Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100
- Klucz do szprych 07JMA-MR60100
- Klucz do szprych 070MA-KZ30100
- Podstawa tłoka 07958-2500001
- Uchwyt trzpienia amortyzatora 07AMB-KZ3A100

Istnieje możliwość kupienia narzędzi do ustawiania PGM-FI [1] i [2] w Honda ASO.

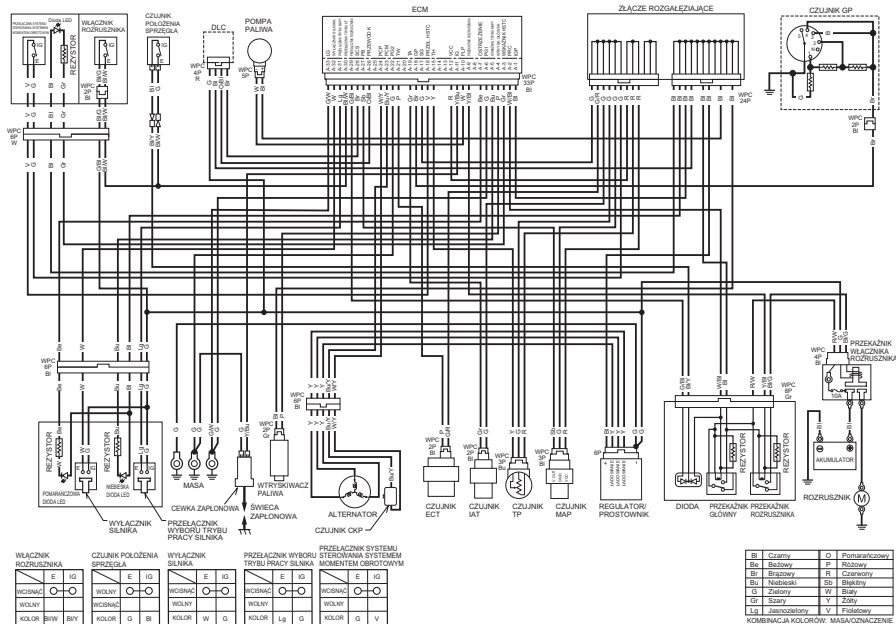
- [1] Zespół modułu szeregowego USB 38880-N1C-770
[2] Płyta CD-ROM z aplikacją z danymi do ustawiania narzędzi 38772-NX7-040

Produkty chemiczne

Olej do motocykli 4-suwowych "4-STROKE MOTORCYCLE OIL" firmy Honda lub odpowiednik (Olej silnikowy)
Olej przekładniowy SAE 80 lub 90
Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00
Płyn hamulcowy DOT 4
Smar łańcucha napędowego.
Olej do piankowych filtrów powietrza Honda
Smar dielektryczny firmy Honda
Klej do uchwytych manetek
Klej do gwintów firmy Honda
Smar zawierający dwusiarczek molibdenu (zawierający więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu)
Biały smar litowy firmy Honda
Smar uniwersalny
Olej antykorozyjny
Smar do linek
Wysokiej jakości płyn chłodzący na bazie glikolu etylenowego zawierający inhibitory korozji
Smar uniwersalny na bazie karbamidu przeznaczony do wysokich temperatur i wysokiego ciśnienia
(przykład: EXCELITE EP2 wyprodukowany przez KYODO YUSHI, Japonia lub odpowiednik)

Inne produkty

szczypce do zarabiania przewodów
przewód bezpieczeństwa
przewód mechaniczny
taśma izolacyjna
plastikowe ściągacze przewodów
obejmy do elastycznych przewodów
podręczna latarka
taśma elektroizolacyjna
Taśma Scotch-Brite Hand Pad #7447 (rdzawoczerwona)
taśma teflonowa



Indeks

A

akcesoria.....	3
akumulator.....	136
asystent startu HRC	144

B

benzyna	46, 56
bezpieczeństwo,	
bezpieczeństwo, uwagi	5
jazda, środki ostrożności	20
konserwacja	27
naklejki (typ U)	8
ważne informacje.....	2
ważne środki ostrożności.....	2
bieg jałowy, silnik	76
boczna stopka (CRF450RX).....	125

C

ciśnienie powietrza,	
opony.....	123
zawieszenie, przednie.....	145
części zamienne	186
części, opcjonalne.....	185
czyszczenie, dbałość o wygląd.....	138

D

dane techniczne	177
dbałość o wygląd	138
dbałość, wygląd	138
dętki, wymiana	123
dziennik wyścigów	183
dziennik, wyścigi	183
dźwignia zimnego rozruchu.....	21

E

elementy sterujące	9
--------------------------	---

F

filtr powietrza.....	71
filtr,	
olej	67
pompa paliwa	50, 60
powietrze	71
filtr, powietrze.....	71

G

gazohol.....	182
--------------	-----

H

hamulce,	
dźwignia, regulacja przodu	118
poziom płynu	119
wysokość pedału.....	118
zużycie klocków	121
harmonogram, przeglądy.....	28

I

identyfikacja, pojazd	176
instrukcja obsługi	19

J

jazda,	
odzież	2
podstawowa obsługa	19
przed.....	15
ważne informacje dotyczące	
bezpieczeństwa	2
ważne środki ostrożności.....	2

K

klocki, hamulec	121
kola	122
konserwacja,	
bezpieczeństwo	27
harmonogram	28
obsługa techniczna między wyścigami	
(CRF450RX)/przejazdami (CRF450R)	
i treningami	35
po zawodach	36
przed i po zawodach	35
rozmoszczenie podspółów	37
zawody	31
znaczenie	26
kontrola kierownicy.....	134
kontrola osi kierownicy.....	134

L

luzy zaworowe	83
---------------------	----

Ł

łańcuch napędowy	126
------------------------	-----

M

manetka gazu,	
luz	74
przegląd	75
modyfikacje	3
momenty dokręcania,	
rama	180, 181
silnik	179
mycie motocykla	138

N

naklejki (typ ED).....	4
naklejki, bezpieczeństwo (typ U).....	8
napięcie wstępne sprężyny, tylne zawieszenie.....	149
napięcie wstępne, sprężyna tylnego zawieszenia.....	149
narzędzia.....	186
numer identyfikacyjny pojazdu (VIN).....	176
numery seryjne.....	176

O

obsługa techniczna między wyścigami (CRF450RX)/przejazdami (CRF450R) i treningami.....	35
obsługa techniczna po zawodach.....	36
odzież ochronna.....	2
odzież, ochronna.....	2
olej, silnik.....	66
widelec.....	104
opcjonalne, koła zębate.....	160
lista części.....	185
opony, brak powietrza.....	123
ciśnienie powietrza.....	123
do warunków na torze.....	161
wyбір.....	124

P

paliwo.....	46, 56
paliwo zawierające alkohol.....	182
paliwo, kontrola przewodu.....	46, 56
pojemność zbiornika.....	46, 56
tankowanie.....	46, 56
układ.....	46, 56
wymiana przewodu.....	47, 57
plyn chłodzący.....	69
podstawowa obsługa.....	19
pojemność, paliwo.....	46, 56
przechowywanie.....	167
przed rozpoczęciem jazdy.....	15
przełożenia.....	160
przerwa, świeca zapłonowa.....	82

R

rama pomocnicza.....	43
regulacja dźwigni przedniego hamulca.....	118
regulacja tłumienia, przód.....	145, 146
tył.....	150
regulacja zawieszenia, do warunków na torze.....	154
przód.....	145
tył.....	149
wytyczne.....	155
regulacje podwozia.....	159
regulacje preferencyjne.....	162
regulacje przedniego zawieszenia.....	145
regulacje tylnego zawieszenia.....	149
regulacje, dobór opon, warunki na torze.....	161
luz przepustnic.....	74, 77, 118
podwozie.....	159
przed wyścigiem.....	141
przełożenia.....	160
sprawność fizyczna.....	162
zawieszenie, przednie.....	145
zawieszenie, tylne.....	149
zawieszenie, warunki na torze.....	154
rozmişczenie podzespołów obsługowych.....	10

S

schemat elektryczny.....	187
schemat, elektryczny.....	187
siedzenie.....	38
silnik, brak mocy.....	169
nie uruchamia się.....	169
numer.....	176
obroty biegu jałowego.....	76
olej.....	66
przycisk wyboru trybu.....	142
przycisk wyłączania.....	22
stukanie.....	46, 56
wskaźnik wybranego trybu.....	14
wyłączanie.....	22
zalanie.....	22
spalanie stukowe.....	46, 56
sprawdzanie przed rozpoczęciem jazdy.....	17
sprawdzanie, przed rozpoczęciem jazdy.....	17
sterowanie.....	9
stukanie, silnik.....	46, 56

Ś

środowisko, ochrona.....	168
świeca zapłonowa, badanie.....	158
konserwacja.....	82
świeca, zapłonowa.....	82

T

transport.....	166
----------------	-----

(ciąg dalszy)

U

układ cylindrów	94
układ sprzęgła, regulacja	77
uruchamianie, silnik	21
usuwanie usterek	169
usuwanie usterek	169
układ kontroli momentu obrotowego Honda	20

W

widelec, kontrola przedniego zawieszenia	101
regulacja przedniego zawieszenia	145
zalecenia dotyczące oleju	104
wskazówki dotyczące tuningu	158
wskaźnik asystenta startu	14
wskaźnik wybranego trybu	14, 142
wskaźnik, asystent startu	144
indeks kodów usterek DTC	13
kontrola momentu obrotowego	14
kontrola obwodów	12
Lampka MIL miga	11
wskaźnik trybu pracy silnika	14, 142
wyłączanie silnika	22
wytyczne, regulacja zawieszenia	155

Z

zalanie silnika paliwem, uruchamianie	22
zalecenia dotyczące okresu docierania	24
zawieszenie, przód	101
tył	117

Producent, upoważniony przedstawiciel i importer na rynek UE

Producent	Autoryzowany przedstawiciel i importer na rynek UE
Honda Motor Co., Ltd. 2-1-1, Minami-Aoyama, Minato-ku, Tokio, 107-8556, Japonia	Honda Motor Europe Ltd - Aalst Office Wijngaardveld 1 (Noord V) 9300 Aalst - Belgia

