

HONDA

CRF450L

MANUAL DEL PROPIETARIO Y GUÍA DE COMPETICIONES

ES

© Honda Motor Co., Ltd., 2018

El presente manual debe considerarse parte permanente de la motocicleta y debe permanecer con ella en caso de reventa.

Toda la información de esta publicación se basa en la información más reciente del producto disponible en el momento de aprobarse la impresión. Honda Motor Co., Ltd. se reserva el derecho a realizar cambios en cualquier momento sin previo aviso y sin incurrir en ningún tipo de obligación.

Ninguna parte de la presente publicación puede reproducirse sin el permiso previo por escrito.

© Honda Motor Co., Ltd., 2018

Honda CRF450L

MANUAL DEL PROPIETARIO Y GUÍA DE CAMPO TRAVIESA



Introducción

Enhorabuena por elegir una motocicleta Honda.

Al convertirse en propietario de una Honda pasa a formar parte de la familia de clientes satisfechos de todo el mundo que aprecian la reputación de Honda de calidad en cada uno de sus productos.

Antes de circular, tómese el tiempo necesario para familiarizarse con su motocicleta y ver cómo funciona. Para proteger su inversión, le aconsejamos que se haga responsable de mantener la motocicleta en buenas condiciones.

Naturalmente, el mantenimiento programado es una obligación. Sin embargo, no le resta importancia a la observación de las indicaciones para el rodaje, y la ejecución de todas las comprobaciones para antes de circular y otras periódicas que se detallan en este manual.

También deberá leer el manual del propietario antes de utilizar la motocicleta. Contiene una gran cantidad de datos, instrucciones, información de seguridad y consejos útiles. Para facilitar su uso, tiene un índice, una lista detallada de temas al principio de cada sección y un índice alfabético al final del manual.

A medida que lea el manual, encontrará información precedida por el símbolo **AVISO**. Esta información tiene el propósito de ayudarle a evitar daños en su Honda, a la propiedad de terceros o al medioambiente.

A menos que esté técnicamente cualificado y disponga de las herramientas adecuadas, deberá encomendar a su concesionario los trabajos de mantenimiento y ajuste que se describen en el presente manual.

Si tiene alguna duda, o si alguna vez necesita un servicio especial o alguna reparación, recuerde que su concesionario Honda es quien mejor conoce su motocicleta y que su dedicación es la de dejarle completamente satisfecho.

¡Feliz conducción!

- Los siguientes códigos del manual indican cada uno de los países.

ED	Ventas directas a Europa
U	Australia, Nueva Zelanda

- Las ilustraciones y fotografías incluidas en esta publicación corresponden al modelo CRF450L ED.
- Puede que las ilustraciones de este vehículo incluidas en este manual del propietario no coincidan con su propio vehículo.

ABREVIATURAS

A lo largo de este manual se utilizan las siguientes abreviaturas para identificar los correspondientes componentes o sistemas.

Término abrev.	Término completo
Sensor CKP	Sensor de posición del cigüeñal
DLC	Conector de enlace de datos
DTC	Código de diagnóstico de problema
ECM	Módulo de control del motor
Sensor ECT	Sensor de temperatura del refrigerante del motor
Sensor IAT	Sensor de temperatura del aire de admisión
Sensor MAP	Sensor de presión absoluta del colector
MIL	Testigo de averías
PGM-FI	Inyección de combustible programada
PMS	Punto muerto superior
Sensor TP	Sensor de posición del acelerador

Breve información sobre seguridad

Su seguridad y la de otras personas es muy importante. Es una responsabilidad importante conducir esta motocicleta de forma segura.

Para ayudarle a tomar decisiones bien fundadas en relación con la seguridad, hemos incluido procedimientos de funcionamiento y otra información en las etiquetas y en este manual. Esta información le advierte sobre posibles peligros que podrían causarle daños a usted o a otras personas.

Por supuesto, no resulta práctico ni posible advertirle de todos los peligros asociados con la conducción o el mantenimiento de una motocicleta. Debe seguir su propio sentido común.

Encontrará información de seguridad importante expresada de estas formas:

- **Etiquetas de seguridad:** en la motocicleta.
- **Mensajes de seguridad:** precedidos por un símbolo de aviso de seguridad  y una de estas tres palabras de seguridad: **PELIGRO**, **ADVERTENCIA** o **PRECAUCIÓN**.

Estas palabras de aviso significan:

 **PELIGRO**

Si no sigue las instrucciones **PERDERÁ LA VIDA o RESULTARÁ GRAVEMENTE HERIDO.**

 **ADVERTENCIA**

Si no sigue las instrucciones **PODRÍA PERDER LA VIDA o RESULTAR GRAVEMENTE HERIDO.**

 **PRECAUCIÓN**

Si no sigue las instrucciones **PODRÍA RESULTAR HERIDO.**

- **Epígrafes de seguridad:** por ejemplo, Notas o Precauciones importantes de seguridad.
- **Sección de seguridad:** como Seguridad en motocicleta.
- **Instrucciones:** cómo utilizar la motocicleta de forma correcta y segura.

Este manual está repleto de información importante de seguridad; léalo detenidamente.

Índice

SEGURIDAD DE LA MOTO	1
Información importante de seguridad	2
Precauciones de seguridad importantes.....	2
Accesorios y modificaciones	3
Accesorios y modificaciones.....	3
Seguridad en campo traviesa	4
Seguridad en campo traviesa.....	4
Etiquetas	5
INSTRUMENTOS Y CONTROLES.....	11
Situación de los componentes de operación	12
Indicadores y visualizadores	13
Pantalla multifunción	14
Velocímetro	16
Cuentakilómetros total/parcial A y B.....	16
Medidor de kilometraje por combustible	16
Configuración del reloj digital	17
Ajuste de intensidad de retroiluminación	17
Cambio de la unidad de velocidad y kilometraje.....	18
Cambio de la unidad de kilometraje por combustible	18
Controles y características	19
Interruptor de encendido	19
Botón de arranque	19
Interruptor de parada del motor.....	19
Interruptor de intensidad de la luz del faro.....	19
Interruptor de control de la luz de adelantamiento	19
Interruptor de intermitentes.....	19
Botón del claxon.....	19
ANTES DE CIRCULAR.....	21
¿Está usted preparado para circular?	22
Lleve siempre consigo este manual y el juego de herramientas.....	22
Equipo de protección.....	22
Formación del conductor.....	22

¿Está su motocicleta preparada para circular?	23
Inspección previa a la circulación.....	23
Límites de carga y directrices	24
Carga	24
Límites de carga.....	24
Consejos sobre la carga.....	24

INSTRUCCIONES DE FUNCIONAMIENTO BÁSICO	25
Instrucciones de funcionamiento básico	26
Precauciones para circular con seguridad.....	26
Peligro por inhalación de monóxido de carbono.....	26
Arranque y parada del motor	27
Mando de ralentí rápido	27
Preparación	27
Procedimiento de arranque	27
Sistema de corte del encendido.....	28
Parada del motor	28
Cambio de marchas	29
Frenado	30
Estacionamiento	31
Sugerencias para evitar robos	31
Directrices para el rodaje	32

SERVICIO DE SU HONDA	33
La importancia del mantenimiento	34
Seguridad del mantenimiento	35
Precauciones de seguridad importantes	35
Calendario de mantenimiento	36
Herramienta	39
Mantenimiento general para competición (solo para uso en campo traviesa)	40
Mantenimiento antes y después de la competición (solo para uso en campo traviesa)	44
Mantenimiento entre carreras y entrenamientos	44
Mantenimiento después de la competición.....	45

<i>Preparativos para el mantenimiento</i>	
Situación de los componentes de mantenimiento	46
Asiento	47
Tapa lateral	48
Depósito de combustible	49
Subchasis	53

<i>Procedimientos de mantenimiento</i>	
<u>Líquidos y filtros</u>	
Sistema de combustible	60
Combustible.....	60
Procedimiento de repostaje	60
Inspección de la tubería de combustible.....	61
Sustitución de la tubería de combustible.....	61
Sustitución del filtro de la bomba de combustible	63
Aumento de presión de combustible	68
Aceite del motor	69
Recomendación del aceite	69
Comprobación y adición de aceite	70
Cambio del filtro y del aceite de motor.....	70
Refrigerante	72
Recomendaciones sobre el refrigerante.....	72
Comprobación y adición de refrigerante	72
Inspección del sistema de refrigeración	73
Sustitución del refrigerante	73
Purga de aire del sistema de refrigeración	74
Filtro de aire	75
Limpieza.....	75
Respiradero del cárter	77
Drenaje	77

<u>Motor</u>	
Acelerador	78
Holgura del acelerador	78
Inspección del acelerador	79
Lubricación del cable del acelerador.....	79
Ralentí del motor	80
Ajuste del régimen de ralentí.....	80
Sistema de embrague	81

Índice

Holgura de la maneta de embrague	81	Desmontaje del tubo exterior de la horquilla	108	Procedimientos de mantenimiento adicionales	135
Otras inspecciones	82	Llenada de aceite de la horquilla	109	Inspección del rodamiento de la pipa de dirección	135
Funcionamiento del embrague	82	Instalación de la suspensión delantera	110	Inspección del manillar	135
Lubricación del cable del embrague	82	Desmontaje del amortiguador de la horquilla	113	Cables de control	135
Desmontaje del disco/placa de embrague	83	Cambio del aceite del amortiguador	115	Tuercas, tornillos, fijadores	136
Inspección del muelle/disco/placa de embrague	84	Instalación del amortiguador de la horquilla	118	Sistema eléctrico	
Instalación del disco/placa del embrague	84	Inspección de la suspensión trasera	121	Batería	137
Bujía	86	Frenos	122	Almacenamiento de la batería	137
Recomendación para la bujía	86	Ajuste de la maneta de freno delantero	122	Carga de la batería	138
Inspección y sustitución de la bujía	86	Altura del pedal del freno trasero	122	Reglaje de los faros	139
Holgura de las válvulas	87	Inspección del nivel del líquido	123	Ajuste vertical del reglaje del faro	139
Desmontaje de la tapa de la culata	87	Desgaste de la pastilla del freno	125	Cuidado del exterior	140
Posición en PMS en la carrera de compresión	88	Otras inspecciones	125	Recomendaciones generales	140
Inspección de la holgura de las válvulas	89	Ajuste de la luz de freno	125	Lavado de la motocicleta con detergente suave	140
Desmontaje del árbol de levas	89	Ruedas	126	Lubricación después de la limpieza	141
Selección de suplementos	91	Llantas y radios	126	Paneles	141
Instalación del árbol de levas	92	Ejes y cojinetes de la rueda	126	Mantenimiento del chasis de aluminio	141
Instalación de la tapa del orificio del cigüeñal	94	Neumáticos y cámaras	127	Mantenimiento del depósito de combustible de titanio	141
Montaje de la tapa de la culata	95	Presión de aire	127	Mantenimiento del tubo de escape y silenciador	141
Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón	96	Inspección	127	Limpieza del asiento	141
Desmontaje de la culata	96	Sustitución de la cámara	127		
Desmontaje del cilindro	98	Cambio de neumáticos	128	AJUSTES	143
Desmontaje del pistón	98	Caballote lateral	129	Ajustes de la suspensión delantera	144
Desmontaje del anillo del pistón	98	Cadena de transmisión	130	Presión de aire de la suspensión delantera	144
Inspección del pistón/bulón del pistón/anillo del pistón	99	Inspección	130	Amortiguación de la suspensión delantera	145
Montaje del anillo del pistón	99	Deslizaderas de la cadena de transmisión	130	Ajustes de la suspensión trasera	146
Montaje del pistón	100	Rodillos de la cadena de transmisión	131	Precarga del muelle de la suspensión trasera (solo para uso en campo traviesa)	146
Instalación del cilindro	101	Ajuste	131	Amortiguación de la suspensión trasera	147
Montaje de la culata	102	Lubricación	131	SAG con piloto de la suspensión trasera (solo para uso en campo traviesa)	148
Chasis		Extracción, limpieza y reemplazo	132	Directrices de ajuste de la suspensión (solo para uso en campo traviesa)	150
Suspensión	105	Tubo de escape/silenciador	133		
Inspección de la suspensión delantera	105	Inspección del tubo de escape/silenciador	133		
Desmontaje de la suspensión delantera	106	Extracción del silenciador	133		
Aceite de horquilla recomendado	108	Instalación del silenciador	133		
		Desmontaje del tubo de escape	134		
		Montaje del tubo de escape	134		

Índice

Sugerencias de reglaje	153
Lectura de la bujía (solo para uso en campo traviesa).....	153
Ajustes del chasis	154
Parte trasera (solo para uso en campo traviesa)	154
Altura/ángulo de la horquilla (solo para uso en campo traviesa)	154
Distancia entre ejes (solo para uso en campo traviesa).....	154
Selección de los neumáticos para las condiciones del circuito (solo para uso en campo traviesa)	155
Ajustes de adaptación personal	156
Posición de los controles (solo para uso en campo traviesa)	156
Posición del manillar (solo para uso fuera de carretera).....	156
SUGERENCIAS	157
Transporte de la motocicleta	158
Almacenamiento de su Honda	159
Preparativos para el almacenamiento	159
Para volver a utilizar la motocicleta.....	159
Usted y el medioambiente	160
Solución de problemas	161
PREPARACIÓN PARA SITUACIONES INESPERADAS.....	163
Preparación para situaciones inesperadas	164
Directrices generales	164
Si el motor se para o no se pone en marcha	165
Si se pincha un neumático	167
¿Debería reparar o sustituir el neumático o la cámara?.....	167
Instalación/desmontaje de la rueda de emergencia delantera.....	167
Instalación/desmontaje de la rueda de emergencia trasera	169

Si se enciende el indicador de alta temperatura del refrigerante	170
Si tiene una bombilla fundida	171
Bombilla fundida	171
Si se ha quemado un fusible	172
Si tiene un accidente	173
Si ha perdido la llave	174
Si la batería tiene poca carga (o se ha descargado por completo)	175

INFORMACIÓN TÉCNICA	177
Identificación del vehículo	178
Números de serie	178
Especificaciones	179
Especificaciones de par	181
Tuercas, tornillos, fijadores	181
Gasolina con alcohol	184
Catalizador	185
Libro de registro en campo traviesa	186
Lista de piezas opcionales	188
Piezas de repuesto y equipamiento	189
Piezas de repuesto	189
Herramientas generales.....	189
Herramientas especiales Honda	189
Productos químicos.....	189
Otros productos.....	189
Diagrama eléctrico	190

ÍNDICE ALFABÉTICO.....	191
-------------------------------	------------

Seguridad de la moto

En esta sección se presenta parte de la información más importante y recomendaciones para ayudarle a conducir su motocicleta con seguridad. Dedique un poco de tiempo para leer estas páginas. Esta sección incluye también información sobre la situación de las etiquetas de seguridad en su motocicleta.

Información importante de seguridad	2
Precauciones de seguridad importantes	2
Accesorios y modificaciones	3
Seguridad en campo travesía	4
Etiquetas.....	5

Información importante de seguridad

Precauciones de seguridad importantes

Su motocicleta puede ofrecerle muchos años de servicio y disfrute, si se responsabiliza de su propia seguridad y entiende los retos con los que se puede encontrar dentro y fuera de la carretera.

Hay muchas cosas que usted puede hacer para protegerse durante la circulación. Encontrará muchas recomendaciones útiles en todo este manual. A continuación, mencionaremos algunas que consideramos de la mayor importancia.

Conduzca siempre con el casco puesto.

Se trata de un hecho probado: los cascos y elementos de protección reducen de manera importante el número y la gravedad de las lesiones en la cabeza y otras zonas del cuerpo. Por ello, utilice siempre cascos y elementos de protección homologados (página 22).

Tómese el tiempo necesario para aprender y practicar

Aunque haya conducido otras motocicletas, practique primero en una zona segura para familiarizarse con el comportamiento y la conducción de esta motocicleta, y acostumbrarse a su peso y tamaño.

Conduzca siempre alerta

Preste atención en todo momento a los vehículos que circulen a su alrededor y no dé por hecho que el resto de conductores ha advertido su presencia. Esté listo para detenerse rápidamente o para realizar una maniobra evasiva.

Haga lo posible para que se le vea con facilidad

Para hacerse más visible, especialmente de noche, puede usar ropa reflectante brillante, colocarse de tal forma que los demás conductores le vean, usar los intermitentes correctamente antes de girar o cambiar de carril y utilizar el claxon si fuera necesario.

Tenga cuidado con los riesgos de la carretera

El terreno puede presentar muchos obstáculos cuando se circula campo traviesa. Analice el terreno continuamente para anticiparse a giros, árboles caídos, rocas, desniveles y otros riesgos inesperados. Mantenga siempre la velocidad lo suficientemente baja como para ver los peligros y reaccionar ante ellos.

Circule sin sobrepasar sus límites

Nunca conduzca más allá de su habilidad personal ni más rápido de lo permitido por las circunstancias. El cansancio y la falta de atención pueden disminuir su capacidad para actuar con buen criterio y conducir de forma segura.

No lleve pasajeros nunca.

Su motocicleta ha sido diseñada para una sola persona. No hay asideros, estribas ni asiento para otra persona, por lo que no deberá llevar nunca pasajero. Un pasajero podría causar interferencias en su capacidad de movimiento para poder mantener el equilibrio y el control de la motocicleta.

Si bebe, no conduzca.

El alcohol y la conducción no son compatibles. Una sola copa puede reducir su capacidad de respuesta ante los continuos cambios de condiciones, y el tiempo de reacción empeora con cada copa adicional. Por lo tanto, si bebe, no conduzca y tampoco deje que sus amigos beban y conduzcan.

Mantenga su Honda en condiciones seguras.

Es importante que dispense un mantenimiento apropiado a la motocicleta y que la mantenga en buenas condiciones de funcionamiento. Un fallo puede ocasionar un gran contratiempo, especialmente si ocurre fuera de la carretera, alejado de su base. Siga los consejos sobre la carga (página 24) y no modifique su motocicleta (página 3) ni instale accesorios que hagan que su motocicleta resulte insegura (página 3).

Batería de ion de litio (li-ion).

Si de la batería de ion litio sale un olor extraño, estacione la moto en el exterior, en un lugar seguro fuera y lejos de objetos inflamables y, a continuación, gire el interruptor de encendido hacia la posición **O** (Off). Haga inspeccionar la motocicleta en su concesionario inmediatamente.

Accesorios y modificaciones

Accesorios y modificaciones

Recomendamos encarecidamente que no añada ningún accesorio que no haya sido diseñado específicamente por Honda para la motocicleta, y que no realice modificaciones que afecten a su diseño original. Hacerlo podría afectar a la seguridad de la motocicleta.

Modificar la motocicleta también puede anular la garantía y hacer que resulte ilegal utilizarla en vías públicas y autopistas. Antes de decidirse a instalar accesorios en la motocicleta, asegúrese de que la modificación sea segura y legal.

ADVERTENCIA

Los accesorios o las modificaciones inapropiadas podrían ocasionar un accidente en el que podría sufrir lesiones graves o incluso la muerte.

Siga todas las instrucciones de este manual del propietario relacionadas con los accesorios y las modificaciones.

No tire de un remolque ni acople un sidecar a la motocicleta. Esta motocicleta no ha sido diseñada para llevar estos accesorios y su uso podría perjudicar seriamente el manejo de la misma.

No intente modificar la motocicleta para llevar a un pasajero. El subchasis no está diseñado para transportar el peso adicional de un pasajero.

Seguridad en campo traviesa

Seguridad en campo traviesa

Antes de aventurarse en un terreno desconocido, aprenda a conducir en un terreno campo traviesa despejado y sin obstáculos.

- Obedezca en todo momento las leyes y regulaciones locales de circulación por campo traviesa.
- Obtenga permiso para circular por propiedades privadas. Evite lugares cercados y obedezca las señales de "prohibido el paso".
- Conduzca con otro amigo que vaya también en motocicleta para que puedan ayudarse mutuamente en caso necesario.
- Es muy importante familiarizarse con la motocicleta por si ocurre un percance lejos de cualquier fuente de ayuda.
- Nunca conduzca más allá de su habilidad o experiencia personal o más rápido de lo permitido por las circunstancias.
- Conduzca con cuidado si no conoce el terreno. Las rocas, hoyos o barrancos ocultos pueden ocasionar serios accidentes.
- Casi todas las zonas campo traviesa exigen el uso de un silenciador. No modifique el sistema de escape. Recuerde que el ruido excesivo molesta a todos y crea una mala imagen del motociclismo.

Etiquetas

En las páginas siguientes se indica el significado y la ubicación de las etiquetas de su motocicleta. Algunas etiquetas le avisan sobre peligros potenciales que pueden ocasionar lesiones graves.

Otras ofrecen información importante sobre seguridad. Lea esta información detenidamente y no retire las etiquetas.

Si una etiqueta se despegue o se vuelve ilegible, póngase en contacto con su distribuidor para obtener una de repuesto.

En cada etiqueta hay un símbolo específico. A continuación se explica el significado de cada símbolo.

	Lea con detenimiento las instrucciones incluidas en el manual del propietario.
	Lea con detenimiento las instrucciones incluidas en el manual del taller. Por su seguridad, lleve la motocicleta únicamente a concesionarios de su distribuidor para las revisiones y mantenimiento.
	PELIGRO (con fondo ROJO) Si no sigue las instrucciones PERDERÁ LA VIDA o RESULTARÁ GRAVEMENTE HERIDO.
	ADVERTENCIA (con fondo NARANJA) Si no sigue las instrucciones PODRÍA PERDER LA VIDA o RESULTAR GRAVEMENTE HERIDO.
	PRECAUCIÓN (con fondo AMARILLO) Si no sigue las instrucciones PODRÍA RESULTAR HERIDO.

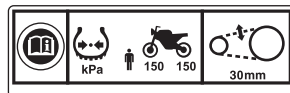
Etiquetas



ETIQUETA DEL TAPÓN DEL RADIADOR
PELIGRO
NO ABRIR CUANDO ESTÉ CALIENTE.
 El refrigerante caliente le provocará quemaduras.
 La válvula de presión de descarga comienza a abrirse a 1,1 kgf/cm².



ETIQUETA DEL AMORTIGUADOR TRASERO (solo modelo ED)
LLENO DE GAS
 No calentar.



ETIQUETA DE INFORMACIÓN SOBRE NEUMÁTICOS Y CADENA DE TRANSMISIÓN
 Presión de los neumáticos en frío:
 [Conductor]
 Delantero 150 kPa (1,50 kgf/cm²)
 Trasero 150 kPa (1,50 kgf/cm²)
 Mantenga la cadena correctamente ajustada y engrasada.
 Holgura 25 – 35 mm



ETIQUETA DE RECORDATORIO DE SEGURIDAD

- Conductor solamente. Sin pasajeros.
- Para su protección, utilice siempre casco y elementos protectores.

ETIQUETA DEL COMBUSTIBLE

- Solo gasolina sin plomo
- ETANOL hasta el 10 % por volumen
- Número de octanos (RON) 95 o superior



ETIQUETA DEL COMBUSTIBLE (solo modelo ED)

- Solo gasolina sin plomo
- ETANOL hasta el 10 % por volumen

Etiquetas



ETIQUETA DE PELIGRO DE LA BATERÍA (solo modelo ED)

- No desmonte, modifique ni suelde la unidad principal ni los terminales de la batería.
De lo contrario, podrían producirse fugas, generarse calor, explosiones, incendios o pérdida de visión por las fugas de electrolito. Si el electrolito salpica los ojos, lave de inmediato con agua abundante y acuda a la mayor brevedad a un oftalmólogo.
- Mantenga este producto alejado del fuego y fuentes de calor de temperaturas altas.
No se acerque ni encienda fuego (cerillas, encendedores, cigarrillos, chispas en los terminales o por soldadoras o cortadoras) cerca de la batería.
De lo contrario, podría generarse calor, una explosión o un incendio.
- Lea detenidamente este manual.
Si este producto se manipula de forma incorrecta, puede provocar daños en el vehículo, generación de calor, explosión, incendio, pérdida de visión o quemaduras.

Etiquetas

ETIQUETA DE BATERÍA
(solo modelo ED)



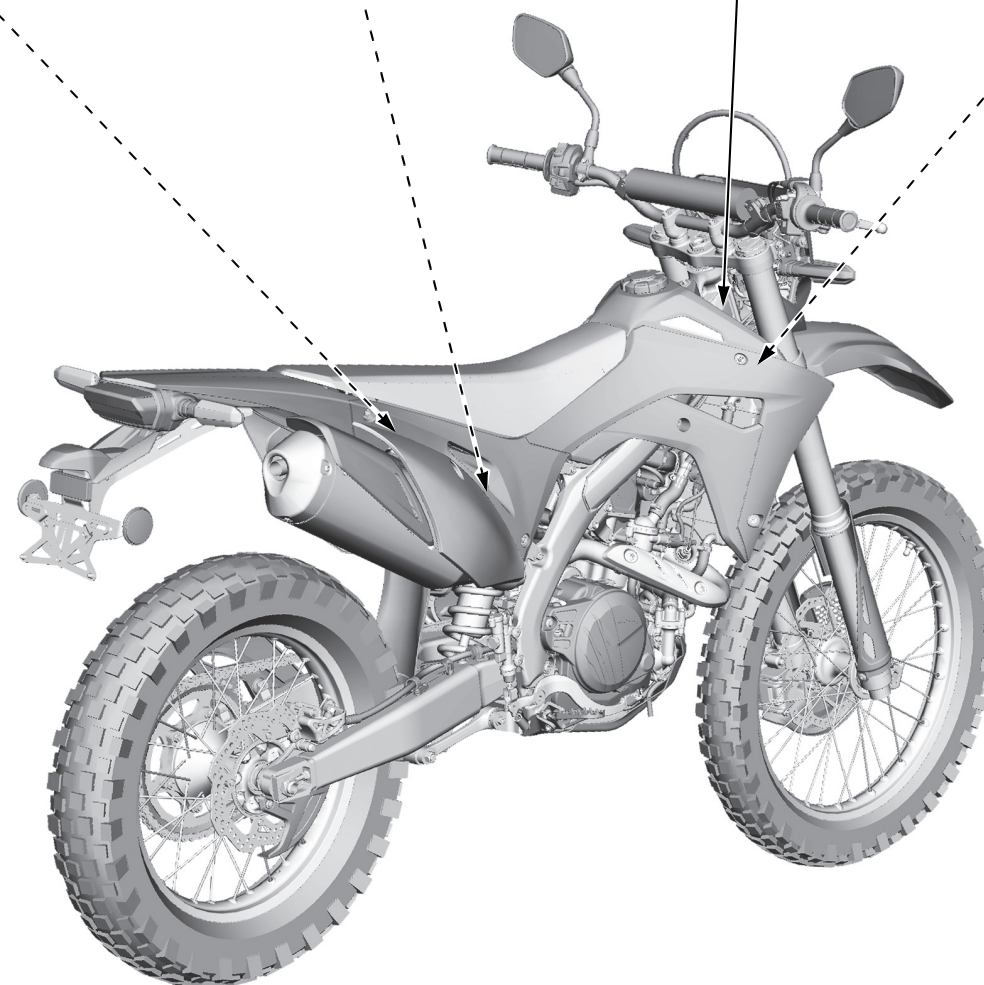
ETIQUETA DEL
AMORTIGUADOR
TRASERO (solo modelo ED)



ETIQUETA DEL
COMBUSTIBLE
(solo modelo ED)



ETIQUETA DEL
TAPÓN DEL
RADIADOR

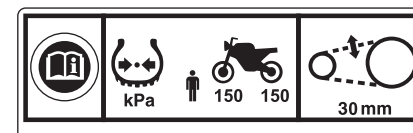


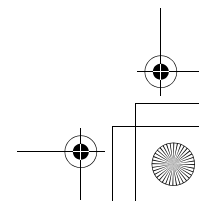
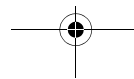
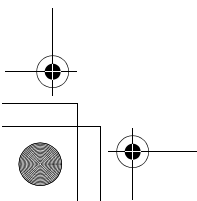
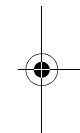
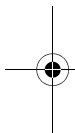
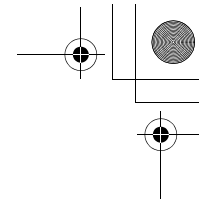
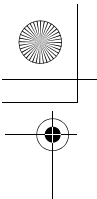
Etiquetas

ETIQUETA DE RECORDATORIO DE
SEGURIDAD Y DE COMBUSTIBLE



ETIQUETA DE INFORMACIÓN SOBRE
NEUMÁTICOS Y CADENA DE TRANSMISIÓN





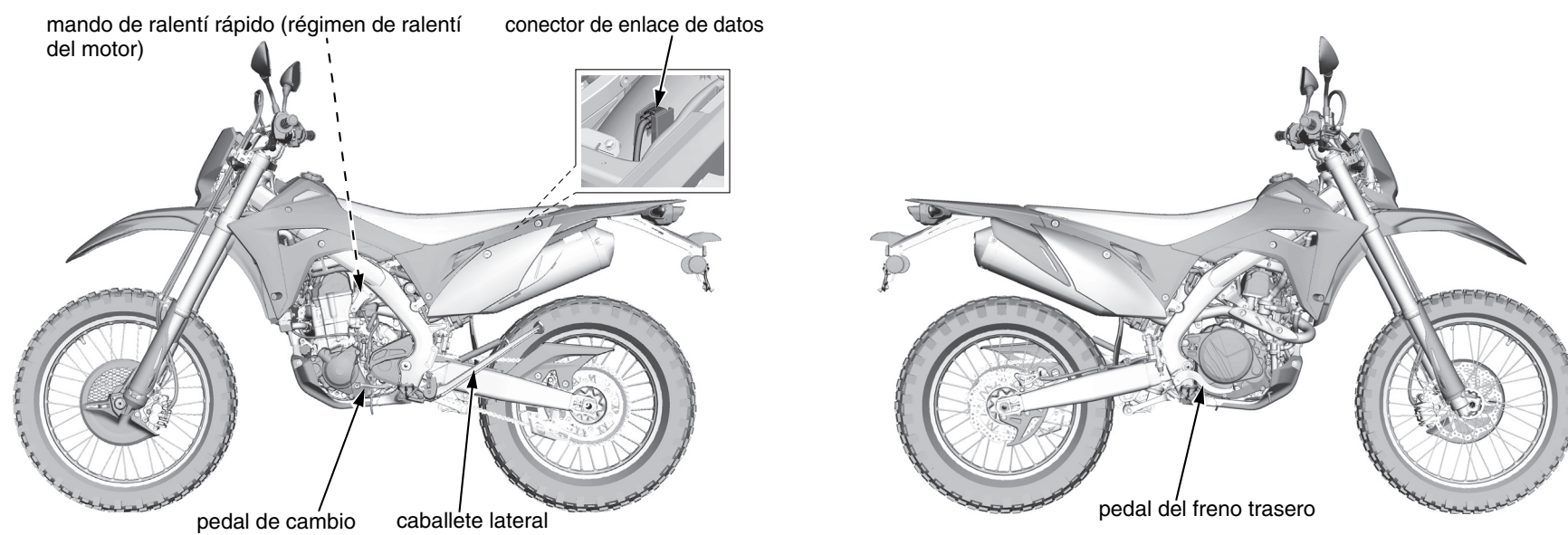
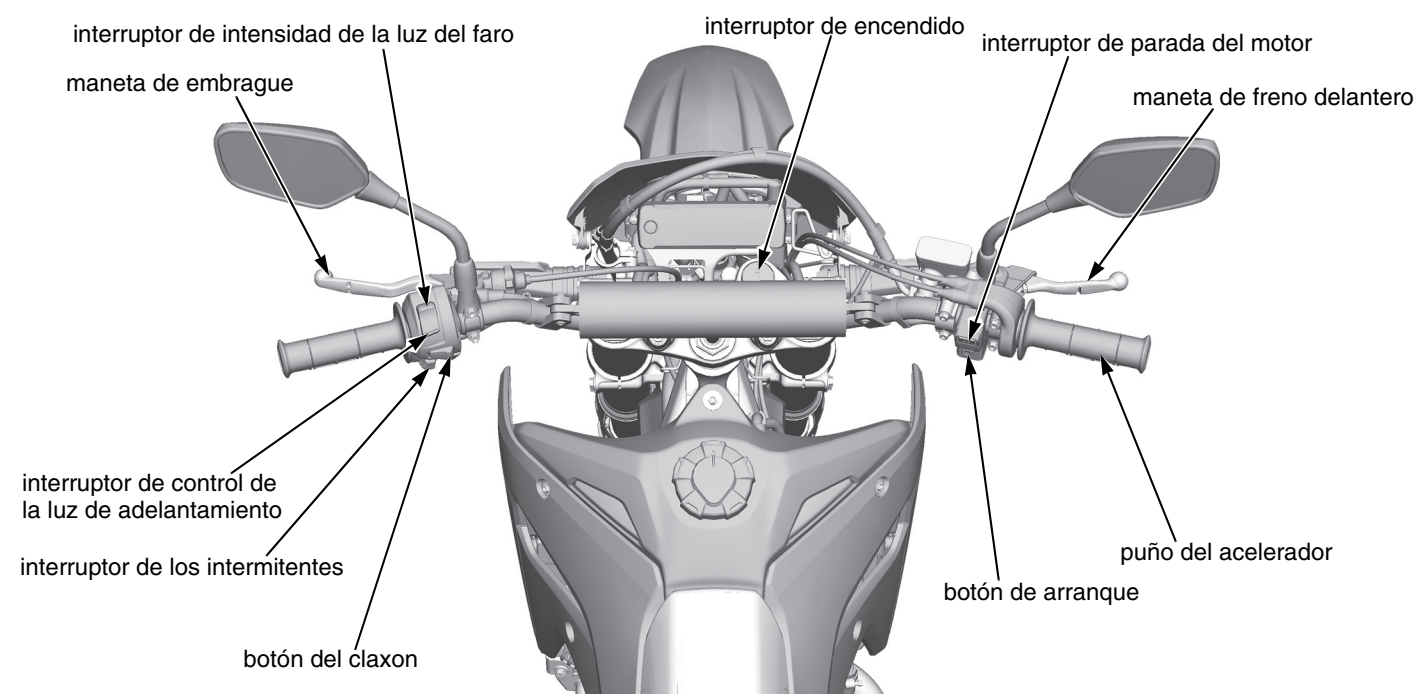
Instrumentos y controles

Esta sección muestra la posición de todos los indicadores y controles que normalmente se utilizan antes o durante la conducción de su motocicleta.

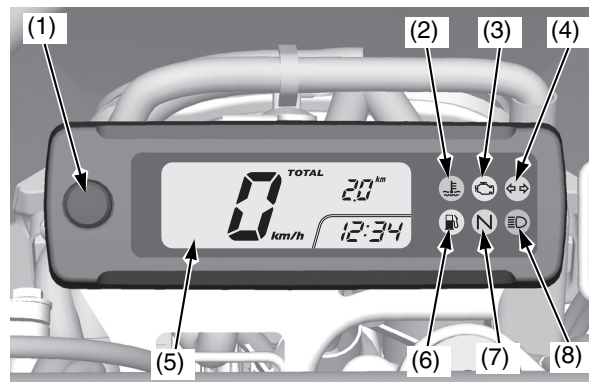
Los elementos enumerados en esta página se describen en esta sección. Las instrucciones para los otros componentes se dan en otras secciones de este manual, donde le serán más útiles.

Situación de los componentes de operación	12
Indicadores y visualizadores	13
Pantalla multifunción	14
Velocímetro	16
Cuentakilómetros total/parcial A y B	16
Medidor de kilometraje por combustible	16
Configuración del reloj digital	17
Ajuste de intensidad de retroiluminación	17
Cambio de la unidad de velocidad y kilometraje	18
Cambio de la unidad de kilometraje por combustible	18
Controles y características	19
Interruptor de encendido	19
Botón de arranque	19
Interruptor de parada del motor	19
Interruptor de intensidad de la luz del faro	19
Interruptor de control de la luz de adelantamiento	19
Interruptor de intermitentes	19
Botón del claxon	19

Situación de los componentes de operación



Los indicadores y visualizadores de su motocicleta le mantienen informado, le avisan sobre los posibles problemas, y hacen que la circulación sea más segura y agradable. Consulte los indicadores y visualizadores con frecuencia. Sus funciones se describen en las páginas siguientes.



- (1) botón SEL
- (2) indicador de alta temperatura del refrigerante
- (3) testigo de avería (MIL) de la PGM-FI (inyección programada de combustible)
- (4) indicador de los intermitentes
- (5) pantalla multifunción
- (6) indicador de la reserva de combustible
- (7) testigo de punto muerto
- (8) indicador de luz de carretera

Comprobación de las lámparas

La mayoría de las luces indicadoras se encienden cuando se gira el interruptor de encendido **I** (On), de este modo puede comprobar que funcionan. Algunos indicadores se desactivarán después de unos segundos.

Cuando corresponda, el indicador de luz de carretera y el testigo de punto muerto se encienden al girar el interruptor de encendido **I** (On) y permanecen encendidos hasta que seleccione la luz de cruce o se ponga en punto muerto.

Los indicadores se identifican en la tabla de la página 14 con las palabras: *Comprobación de las lámparas*.

Si uno de estos indicadores no se enciende cuando debiera, acuda a su concesionario.

Indicadores y visualizadores

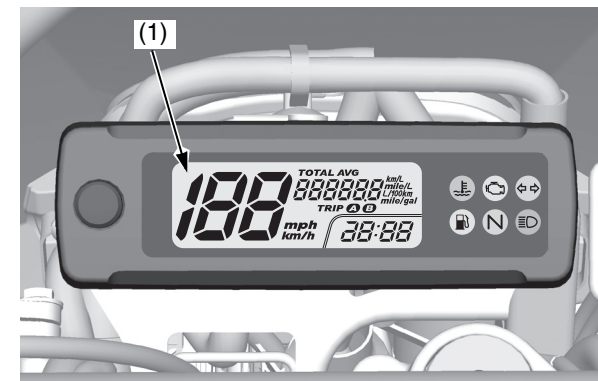
Comprobación de la pantalla

Cuando el interruptor de encendido está en la posición **I** (On), la pantalla multifunción (1) mostrará de forma provisional todos los modos y segmentos digitales para que pueda asegurarse de que la pantalla de cristal líquido funciona correctamente.

Las visualizaciones se identifican en la tabla de la página 14 con las palabras:

Comprobación de la pantalla.

Si alguna parte de estas visualizaciones no se enciende cuando debiera, haga que revisen su motocicleta en el concesionario.



(1) pantalla multifunción

Indicadores y visualizadores

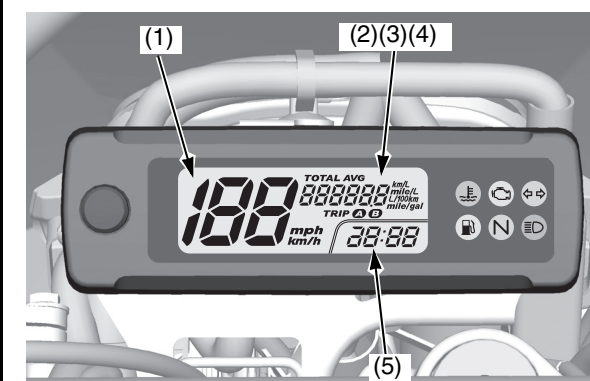
1	Botón SEL	Utilice este botón para los siguientes fines: • Para cambiar el formato de 12/24 horas • Para ajustar la hora • Para ajustar la iluminación de la pantalla • Para seleccionar y restablecer el indicador de kilometraje por combustible • Para cambiar las unidades de distancia recorrida del cuentakilómetros total/parcial y de la autonomía disponible • Para seleccionar y restaurar el cuentakilómetros parcial
2	Indicador de alta temperatura del refrigerante	Se ilumina cuando el refrigerante está por encima de la temperatura especificada. Si el indicador se enciende, pare a un lado de la carretera de forma segura. Consulte la página 170. <i>Comprobación de las lámparas.</i>
3	Testigo de avería (MIL) de la PGM-FI (inyección programada de combustible)	Se enciende cuando hay alguna anomalía en el sistema PGM-FI (inyección programada del combustible). También deberá encenderse durante algunos segundos y apagarse cuando se gire el interruptor de encendido a la posición  (On) y el interruptor de parada del motor se encuentre en la posición  (Run). Si el testigo se enciende en cualquier otro momento, reduzca la velocidad y acuda con la motocicleta al concesionario tan pronto como le resulte posible. <i>Comprobación de las lámparas.</i>
4	Indicador de los intermitentes	Parpadea cuando se utiliza cualquiera de los intermitentes.
5	Pantalla multifunción	La pantalla incluye las funciones siguientes. <i>Comprobación de la pantalla.</i>
	Velocímetro	Muestra la velocidad de conducción en kilómetros o millas por hora (página 16).
	Reloj digital	Muestra las horas y minutos (página 17).
	Cuentakilómetros total	Muestra los kilómetros acumulados (página 16).
	Cuentakilómetros parcial A y B	Muestra el número de kilómetros o millas que se han recorrido desde la última vez que restableció el medidor (página 16).
	Medidor de kilometraje por combustible	Muestra el estado actual del combustible por kilometraje, el kilometraje medio por combustible o el consumo de combustible (página 16).
6	Indicador de reserva de combustible	Cuando este indicador se enciende durante la conducción, hay una reserva de combustible en el depósito de: 2,2 l <i>Comprobación de las lámparas.</i>
7	Testigo de punto muerto	Se enciende cuando la transmisión está en punto muerto.
8	Indicador de luz de carretera	Se enciende cuando está encendida la luz de carretera.

Pantalla multifunción

La pantalla multifunción (1) incluye las siguientes funciones:

velocímetro
cuentakilómetros total
cuentakilómetros parcial A y B
medidor de kilometraje por combustible
reloj digital

El reloj digital se desactiva si se desconecta la batería.

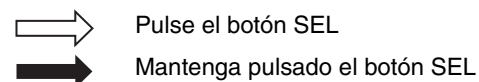
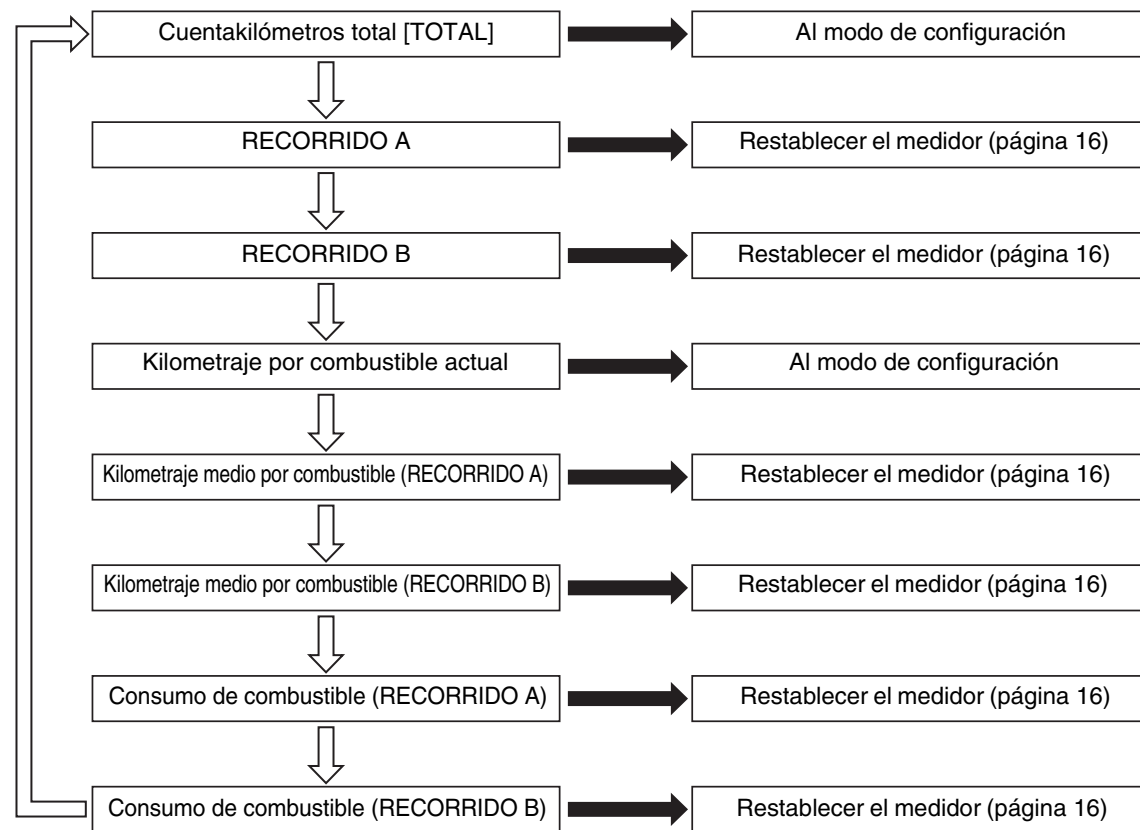


- (1) velocímetro
- (2) cuentakilómetros total
- (3) cuentakilómetros parcial
- (4) medidor de kilometraje por combustible
- (5) reloj digital

Indicadores y visualizadores

MODO normal

Pulse el botón SEL para seleccionar el Cuentakilómetros total, RECORRIDO A, RECORRIDO B, Kilometraje por combustible actual, Kilometraje medio por combustible (RECORRIDO A/RECORRIDO B) o Consumo de combustible (RECORRIDO A/RECORRIDO B).

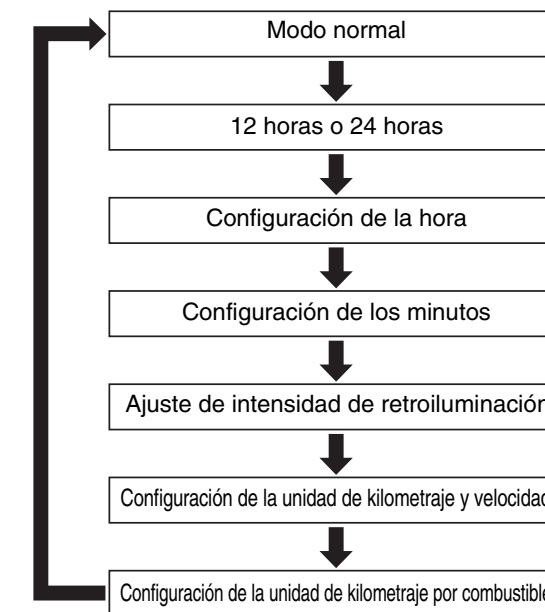


MODO de configuración

Mantenga pulsado el botón SEL mientras se muestra el cuentakilómetros total y kilometraje por combustible actual en la pantalla en el modo de configuración.

Los siguientes elementos se pueden modificar secuencialmente.

- Ajuste del formato horario
- Ajuste del reloj
- Ajuste de intensidad de retroiluminación
- Cambio de la unidad de velocidad y kilometraje
- Cambio de la unidad del kilometraje por combustible



→ Mantenga pulsado el botón SEL

Además, volverá desde la configuración de la visualización a la visualización normal en los siguientes casos.

- No pulse el botón durante aproximadamente 30 segundos.
- Gire el interruptor de encendido a la posición **O** (Off) y, a continuación, colóquelo en la posición **I** (On).

Indicadores y visualizadores

Velocímetro

Muestra la velocidad de conducción.
Muestra la velocidad en kilómetros por hora (km/h) o millas por hora (mph).

Cuentakilómetros total/parcial A y B

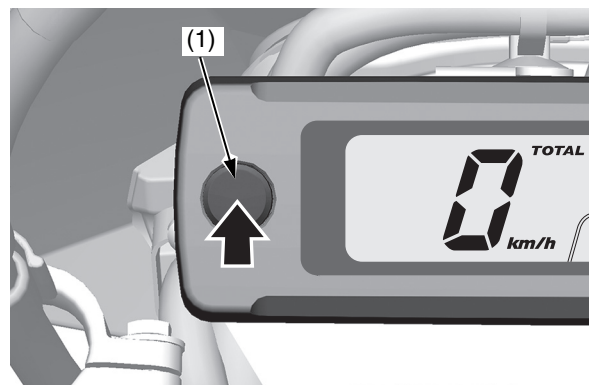
El cuentakilómetros total muestra el total de kilómetros o millas que se han recorrido.

En el cuentakilómetros total se pueden ver de 0 a 999 999 kilómetros (millas).

El cuentakilómetros parcial A y el cuentakilómetros parcial B muestran el número de kilómetros o millas que se han recorrido desde la última vez que configuró el cuentakilómetros parcial.

Para seleccionar el cuentakilómetros total, el cuentakilómetros parcial A o el cuentakilómetros parcial B, pulse el botón SEL (1).

El cuentakilómetros parcial vuelve a 0 cuando la lectura supera los 9999,9 kilómetros (millas).



(1) botón SEL

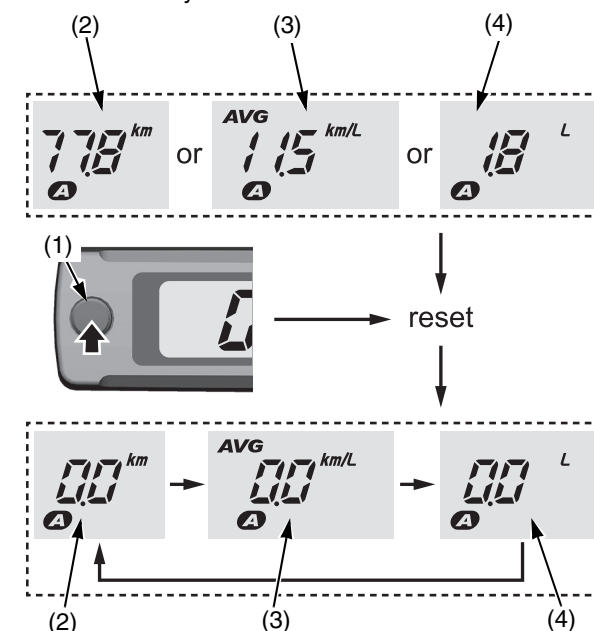
Para reiniciar el cuentakilómetros parcial, el kilometraje medio por combustible y el consumo de combustible

Pulse el botón SEL (1) para seleccionar el RECORRIDO A (2), el kilometraje medio por combustible A (3), el consumo de combustible A (4), RECORRIDO B, el kilometraje medio por combustible B o el consumo de combustible B.

Para reiniciar el cuentakilómetros parcial, el kilometraje medio por combustible y el consumo de combustible, mantenga pulsado el botón SEL mientras visualiza el cuentakilómetros parcial, el kilometraje medio por combustible o el consumo de combustible.

Cuando se reinician, la visualización reiniciada aparece en cada indicación. Luego, la visualización vuelve a la última indicación seleccionada.

Por ejemplo, RECORRIDO A, kilometraje medio por combustible A y consumo de combustible A:



(1) botón SEL

(2) RECORRIDO A

(3) kilometraje por combustible A

(4) consumo de combustible A

Medidor de kilometraje por combustible

El medidor de kilometraje por combustible incluye las siguientes funciones:

- kilometraje por combustible actual
- kilometraje medio por combustible
- consumo de combustible

La unidad de la indicación depende de la unidad que haya seleccionado (página 18).

Pulse el botón SEL para cambiar la indicación para el kilometraje por combustible actual, kilometraje medio por combustible A, kilometraje medio por combustible B, consumo de combustible A o el consumo de combustible B.

Kilometraje por combustible actual

El consumo de combustible actual muestra el consumo de combustible actual o instantáneo. Cuando la velocidad de la motocicleta sea de 6 km/h o inferior, se visualizará "--.-". Cuando se visualice "--.-", excepto en los casos mencionados anteriormente, lleve la motocicleta al concesionario para que la revisen.

Kilometraje medio por combustible

El consumo medio de combustible se basa en el cuentakilómetros parcial A y el cuentakilómetros parcial B. El consumo medio de combustible desde la puesta a cero del cuentakilómetros. Si se visualiza "--.-", lleve la motocicleta al concesionario para que la revisen. El kilometraje medio por combustible se pone a cero al poner a cero el cuentakilómetros parcial (vea el paso anterior).

Consumo de combustible

El consumo de combustible se basa en el cuentakilómetros parcial A y el cuentakilómetros parcial B. El consumo de combustible empieza cuando se pone a cero el cuentakilómetros parcial. Si se visualiza "--.-", lleve la motocicleta al concesionario para que la revisen. El consumo de combustible se pone a cero al poner a cero el cuentakilómetros parcial (vea el paso anterior).

Configuración del reloj digital

El reloj digital muestra la hora y los minutos. Para configurar la hora, siga los pasos que se indican a continuación:

1. Gire el interruptor de encendido a la posición **I** (On).
2. Pulse el botón SEL para seleccionar el cuentakilómetros total o el kilometraje por combustible actual.

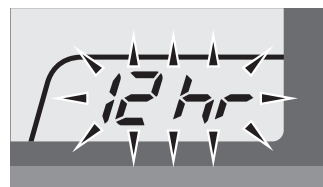
Cuentakilómetros total:



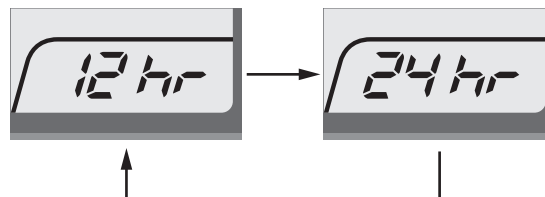
Consumo de combustible actual:



3. Mantenga pulsado botón SEL hasta que el formato de hora empiece a parpadear.



4. Pulse el botón SEL para seleccionar "12 hr" o "24 hr".

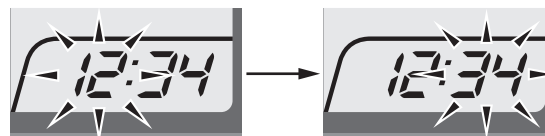


5. Mantenga pulsado el botón SEL. El formato horario ya se ha configurado; a continuación, el visualizador pasa a la configuración del reloj.

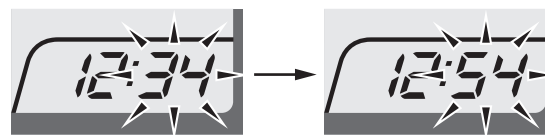
6. Presione el botón SEL hasta que se muestre la hora que desee.



7. Mantenga pulsado el botón SEL. Los dígitos de los minutos comienzan a parpadear.



8. Presione el botón SEL hasta que se muestren los minutos que desee.



9. Mantenga pulsado el botón SEL. El reloj ya se ha ajustado; a continuación, el visualizador pasa al ajuste de la intensidad de la retroiluminación.

La configuración establecida también puede ajustarse colocando el interruptor de encendido en la posición **O** (Off).

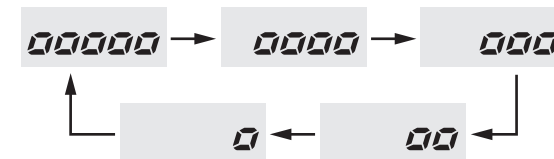
Si no se pulsa el botón en 30 segundos aproximadamente, el control cambia automáticamente del modo de configuración al modo normal. Incluso en este caso se mantiene el ajuste establecido.

Indicadores y visualizadores

Ajuste de intensidad de retroiluminación

Para configurar la intensidad de retroiluminación, siga los pasos que se indican a continuación:

1. Consulte el apartado sobre el reloj digital en el paso anterior.
2. Presione el botón SEL. La intensidad cambia.



3. Mantenga pulsado el botón SEL. La retroiluminación ya se ha configurado; a continuación, el visualizador pasa al cambio de la unidad de velocidad y kilometraje.

La configuración establecida también puede ajustarse colocando el interruptor de encendido en la posición **O** (Off).

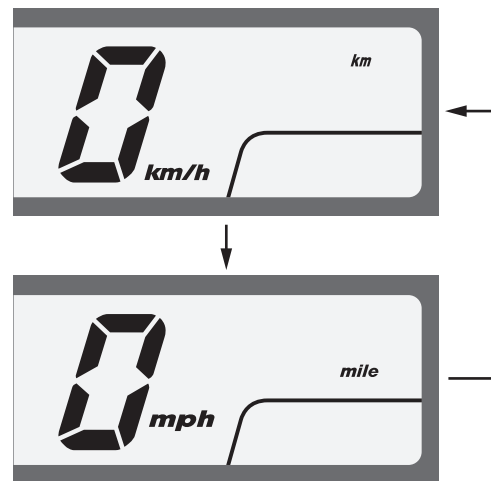
Si no se pulsa el botón en 30 segundos aproximadamente, el control cambia automáticamente del modo de configuración al modo normal. Incluso en este caso se mantiene el ajuste establecido.

Indicadores y visualizadores

Cambio de la unidad de velocidad y kilometraje

Para cambiar la unidad de velocidad y kilometraje, siga los pasos que se indican a continuación:

1. Consulte Ajuste de intensidad de retroiluminación en el paso anterior.
2. Pulse el botón SEL para seleccionar entre "km/h" y "km", o "mph" y "mile".



3. Mantenga pulsado el botón SEL. Ya se ha configurado la unidad de velocidad y kilometraje; a continuación, el visualizador pasa al cambio de la unidad de kilometraje por combustible.

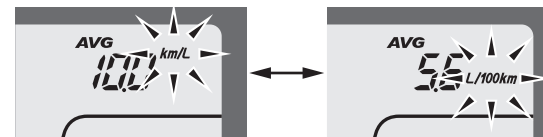
La configuración establecida también puede ajustarse colocando el interruptor de encendido en la posición (Off).

Si no se pulsa el botón en 30 segundos aproximadamente, el control cambia automáticamente del modo de configuración al modo normal. Incluso en este caso se mantiene el ajuste establecido.

Cambio de la unidad de kilometraje por combustible

Para cambiar la unidad de kilometraje por combustible, siga los pasos que se indican a continuación:

1. Consulte Cambio de la unidad de velocidad y kilometraje en el paso anterior.
2. Mantenga pulsado el botón SEL para alternar entre "km/L" o "L/100km". Si se selecciona "mph" para la velocidad y "mile" para el kilometraje, el kilometraje por combustible mostrado será "mile/L" o "mile/gal".



3. Mantenga pulsado el botón SEL. La unidad del consumo de combustible está ajustada y la pantalla vuelve al modo normal.

La configuración establecida también puede ajustarse colocando el interruptor de encendido en la posición (Off).

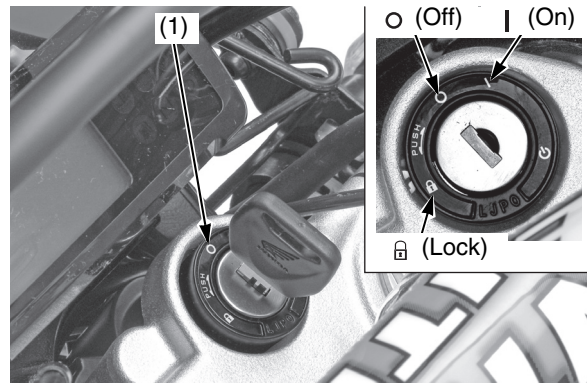
Si no se pulsa el botón en 30 segundos aproximadamente, el control cambia automáticamente del modo de configuración al modo normal. Incluso en este caso se mantiene el ajuste establecido.

Controles y características

Interruptor de encendido

El interruptor de encendido (1) se utiliza para arrancar y parar el motor (página 28) y para bloquear la dirección con el fin de evitar los robos (página 31). Inserte la llave y gírela hacia la derecha hasta la posición de encendido **I** (On). Presione la llave hacia abajo y gírela hacia la izquierda hasta la posición **⏏** (Lock).

Posición de la llave	Función
I (On)	Circuitos eléctricos en funcionamiento.
O (Off)	Circuitos eléctricos sin funcionar.
⏏ (Lock) (bloqueo de la dirección)	Circuitos eléctricos sin funcionar. Bloquea la pipa de dirección.

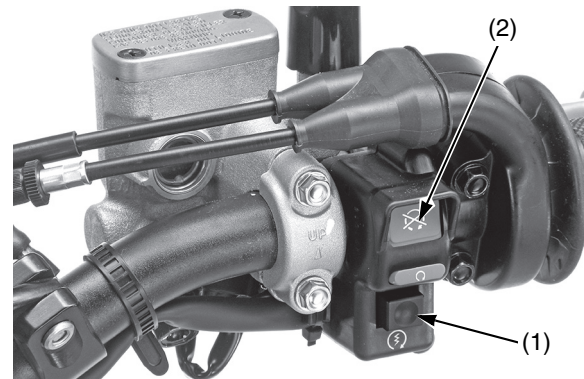


(1) Interruptor de encendido

Si deja el interruptor de encendido en la posición **I** (On) con el motor detenido, se descargará la batería.

No gire la llave mientras conduce.

Botón de arranque



(1) botón de arranque

(2) Interruptor de parada del motor

El botón de arranque (1) se utiliza para arrancar el motor. El motor se pone en marcha presionando el botón. Consulte el *Procedimiento de arranque*, página 27.

El motor de arranque no funcionará si el interruptor de parada del motor está en la posición **⊗** (Stop) cuando se pulsa el botón de arranque.

Interruptor de parada del motor

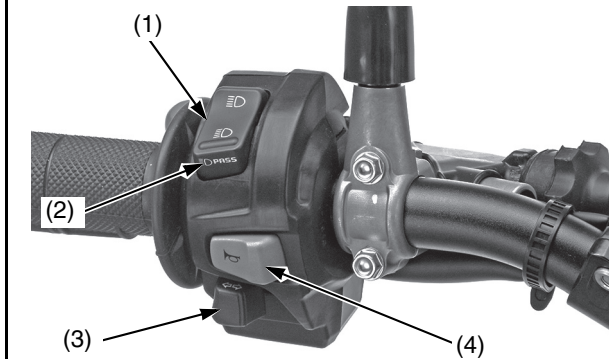
El interruptor de parada del motor (2) se emplea para parar el motor en un caso de emergencia. Para accionarlo, deslice el interruptor hasta la posición **⊗** (Stop).

El interruptor deberá estar en la posición **○** (Run) para poder arrancar el motor y normalmente deberá quedar en la posición **○** (Run) incluso cuando el motor esté parado.

Si la motocicleta se detiene con el interruptor de encendido en la posición **I** (On) y el interruptor de parada del motor en la posición **⊗** (Stop), el faro, la luz de posición, el piloto trasero y la luz de la placa de matrícula seguirán en funcionamiento, ocasionando la descarga de la batería.

Interruptor de intensidad de la luz del faro

El interruptor de la intensidad de la luz de los faros (1) se emplea para cambiar entre las luces de carretera y las de cruce. Para activarlo, pulse el interruptor **≡D** (Hi) para la luz larga, **≡D** (Lo) para la luz de cruce.



(1) interruptor de intensidad de luz del faro
(2) interruptor de control de la luz de adelantamiento
(3) interruptor de los intermitentes
(4) botón del claxon

Interruptor de control de la luz de adelantamiento

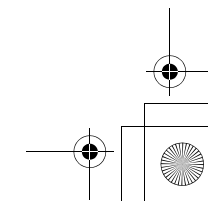
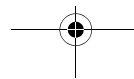
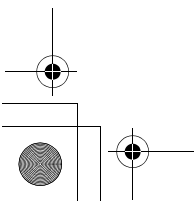
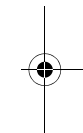
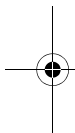
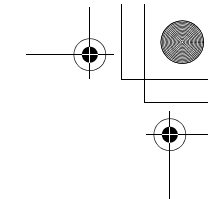
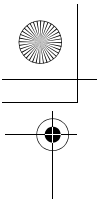
Cuando presione este interruptor (2), el faro parpadeará para avisar a los vehículos cercanos que se aproximen o al realizar adelantamientos.

Interruptor de intermitentes

El intermitente (3) se usa para señalar un giro o un cambio de carril. Para activarlo, mueva el interruptor completamente hacia la dirección adecuada y suéltelo. Empezarán a parpadear los intermitentes correspondientes. Para desactivar la luz, pulse el interruptor.

Botón del claxon

El claxon se usa para alertar a otros motoristas. Para activarlo, pulse el botón del claxon (4).



Antes de circular

Antes de circular, siempre deberá asegurarse de que usted y su motocicleta estén listos y a punto. Para ayudarle a prepararse, esta sección trata de la forma de evaluar cuándo se está preparado para conducir, qué elementos deberá comprobar en su motocicleta, y los ajustes para proporcionarle comodidad, conveniencia o seguridad.

Esta sección también incluye información importante sobre la carga de equipaje.

Para obtener información sobre la suspensión y otros ajustes, consulte página 143.

¿Está usted preparado para circular?.....	22
Lleve siempre consigo este manual y el	
juego de herramientas	22
Equipo de protección	22
Formación del conductor	22
¿Está su motocicleta preparada para	
circular?.....	23
Inspección previa a la circulación.....	23
Límites de carga y directrices	24
Carga	24
Límites de carga.....	24
Consejos sobre la carga.....	24

¿Está usted preparado para circular?

Antes de circular con la motocicleta por primera vez, le aconsejamos encarecidamente que:

- Lea este manual del propietario
- Se asegure de que comprende todos los mensajes sobre la seguridad
- Conozca el funcionamiento de todos los controles

Antes de cada circulación, asegúrese de:

- Que se siente bien, y está en buenas condiciones físicas y mentales.
- Que lleva un casco homologado para motocicletas (con la correa para la barbilla bien apretada), protector en los ojos y demás prendas de protección.
- Que no haya consumido nada de alcohol ni drogas.

Lleve siempre consigo este manual y el juego de herramientas

El manual del propietario y el juego de herramientas no se pueden almacenar en esta motocicleta. Asegúrese de llevar mientras circula el manual del propietario y el juego de herramientas.

Equipo de protección

Por su propia seguridad, le recomendamos encarecidamente que se ponga siempre un casco homologado, protección para los ojos, botas, guantes, pantalones y una camisa de manga larga o chaqueta siempre que conduzca. Aunque una protección completa sea imposible, poniéndose la vestimenta apropiada podrá reducir las posibilidades de sufrir lesiones cuando conduzca. A continuación se ofrecen algunas sugerencias para ayudarle a escoger la vestimenta apropiada.

Casco y protección ocular

El casco es la pieza más importante durante la conducción, ya que ofrece la mejor protección posible contra las lesiones en la cabeza. El casco se debe adaptar a su cabeza de forma cómoda y segura. Un casco de color brillante puede hacerle más destacable en el tráfico, del mismo modo que las bandas reflectoras.

Un casco de tipo abierto puede ofrecerle cierta protección, pero uno que cubra completamente le proporcionará aún más. Póngase siempre una protección facial o gafas de seguridad para proteger los ojos y ayudarle a ver mejor.

⚠ ADVERTENCIA

No utilizar casco aumenta la posibilidad de sufrir lesiones de gravedad o incluso de perder la vida en caso de colisión.

Asegúrese siempre de ponerse casco, gafas y equipo de protección cuando conduzca.

Complementos adicionales en carretera

Además del casco y de la protección ocular, también le recomendamos usar:

- Botas resistentes con suela antideslizante para ayudarle a proteger sus pies y tobillos.
- Guantes de piel para ayudarle a proteger las manos.
- Un traje o chaqueta de motociclista para su propia seguridad y buena protección. Las ropas de color brillante y reflectoras le ayudarán a ser más destacable en el tráfico. Evite las ropas holgadas que puedan engancharse en cualquier parte de la motocicleta.

Complementos adicionales para campo traviesa

El equipo para carretera también puede ser adecuado para la conducción ocasional campo traviesa. Sin embargo, si piensa dedicarse en serio a la conducción campo traviesa necesitará un equipo adecuado para tal fin. Además del casco y de la protección ocular, se recomienda utilizar botas y guantes para campo traviesa, pantalones de conducir con almohadillas en las caderas y rodillas, un jersey con almohadillas en los codos y un protector del pecho y los hombros.

Formación del conductor

El desarrollo de las técnicas de conducción es un proceso progresivo. Aunque haya conducido otras motocicletas, dedique el tiempo necesario para familiarizarse con el funcionamiento y manejo de esta motocicleta. Practique la conducción de la motocicleta en una zona que sea segura para adquirir la técnica necesaria. No conduzca con tráfico hasta que no se haya acostumbrado a los controles de la motocicleta y se sienta cómodo con su tamaño y peso.

Rogamos a todos los usuarios que realicen un curso de pilotaje de motocicletas. Los conductores noveles deberían empezar con el curso básico, e incluso los que tienen más experiencia podrían encontrar útil el curso avanzado.

¿Está su motocicleta preparada para circular?

Uso en carretera

Por su propia seguridad, es muy importante que antes de cada conducción dedique unos momentos para caminar alrededor de la motocicleta comprobando su condición. Si detecta algún problema, asegúrese de solucionarlo, o de pedirle a su concesionario que se lo solucione. Consulte *Inspección previa a la conducción* (en esta página) y compruebe los elementos en el uso en carretera.

Uso en campo travesía

La conducción de una motocicleta en competiciones puede ser muy dura, por lo que es importante que inspeccione su motocicleta y solucione cualquier problema que encuentre antes de utilizarla. Consulte el apartado *Inspección previa a la conducción* (esta página) y compruebe los elementos en el uso campo travesía.

⚠ ADVERTENCIA

Si no dispensa un mantenimiento apropiado a la motocicleta o si no corrige un problema antes de conducir, puede tener un accidente en el que puede sufrir lesiones de gravedad o incluso perder la vida.

Realice siempre una inspección previa a la conducción y corrija cualquier problema.

Inspección previa a la circulación

Uso en carretera

- Tubería de combustible: compruebe la tubería de combustible en busca de fugas mientras se calienta el motor.
- Nivel de combustible: llene el depósito cuando sea necesario (página 60).
- Acelerador: compruebe si se abre suavemente y si se cierra por completo en todas las posiciones en las que se ponga el manillar (página 78).
- Filtro de aire: compruebe su estado. Si es necesario, limpie el elemento del filtro de aire (página 75).
- Respiradero del cárter: compruebe si hay suciedad acumulada en el tubo de drenaje. Si es necesario, limpie el tubo (página 77) y compruebe la caja del filtro de aire.

- Nivel de aceite de motor: añada aceite de motor si fuese necesario. Compruebe si hay fugas (página 69).
- Ralentí del motor: compruebe su estado y ajústelo si es necesario (página 80).
- Nivel de refrigerante: añada refrigerante si fuese necesario (página 72).
- Sistema de refrigeración: compruebe si hay fugas (página 73).
- Cadena de transmisión: compruebe su estado y holgura, ajústela y lubríquela si fuese necesario (página 130).
- Deslizadera de la cadena de transmisión: compruebe si la deslizadera está desgastada (página 130).
- Frenos: compruebe el funcionamiento; delantero y trasero: compruebe el nivel del líquido de frenos y el desgaste de las pastillas (páginas 122 – 125).
- Luces y claxon: compruebe que las luces, los indicadores y el claxon funcionan correctamente.
- Interruptor de parada del motor: compruebe que funciona adecuadamente (página 19).
- Embrague: compruebe su funcionamiento; ajuste el juego libre si es necesario (página 81).
- Tuercas, pernos, fijadores: compruebe que las tuercas del eje de las ruedas delantera y trasera estén apretadas con seguridad. Compruebe la seguridad de todas las otras tuercas, pernos y fijadores.
- Ruedas y neumáticos: compruebe su estado y la presión de inflado, y ajústela si fuese necesario (página 126).
- Rodamientos de la pipa de dirección: compruebe la aspereza (página 135).

Antes de conducir campo travesía, compruebe todos los puntos anteriores más los siguientes:

- Asegúrese de que los radios están apretados. Compruebe si las llantas están dañadas (página 126).
- Asegúrese de que la tapa de llenado de combustible esté bien apretada (página 60).
- Compruebe si hay cables u otros componentes sueltos y cualquier otra cosa que parezca fuera de lo normal.
- Utilice una llave para comprobar que todas las tuercas, pernos y fijadores accesibles están apretados.

Uso en campo travesía

Compruebe los siguientes aspectos antes de conducir:

- Nivel de aceite de motor..... 70
- Estado de la tubería de combustible..... 61
- Nivel adecuado del refrigerante 72
- Estado del sistema de refrigeración y de las mangueras..... 73
- Intervalo de temperatura adecuado de la bujía, suciedad de carbonilla y falta de apriete del cable de la bujía..... 86
- Estado del filtro de aire y suciedad 75
- Holgura de la maneta de embrague 81
- Limpieza del drenaje del respiradero 77
- Rodamientos de la pipa de dirección y piezas relacionadas para comprobar su estado 135
- Funcionamiento del acelerador 79
- Daños o insuficiente presión de inflado de los neumáticos..... 127
- Falta de apriete en los radios 126
- Funcionamiento correcto de la suspensión delantera y trasera..... 105, 121
- Comprobación del funcionamiento de los frenos delantero y trasero 122
- Tensión correcta y lubricación adecuada de la cadena de transmisión..... 130, 131
- Deslizaderas y rodillos de la cadena de transmisión para detectar posibles daños o desgaste 130, 131
- Apriete insuficiente del tubo de escape/silenciador..... 133
- Apriete adecuado de todas las piezas posibles (como tornillos de la culata, tornillos/tuercas de soportes del motor, tuercas del eje, tornillos/tuercas del soporte del manillar, tornillos de bloqueo del puente de la horquilla, contratueras del tensor de la cadena de transmisión, tuerca y tornillo del rodillo de la cadena de transmisión) 181 – 183
- Funcionamiento del MIL..... 14

Límites de carga y directrices

Su motocicleta ha sido diseñada para un solo conductor. No ha sido diseñada para llevar a un pasajero ni equipaje. El pasajero o la carga puede restarle habilidad para moverse alrededor para mantener el equilibrio y controlar la motocicleta.

Además, exceder el peso límite o llevar una carga desequilibrada puede afectar seriamente al manejo, al frenado y a la estabilidad de su motocicleta. Agregar accesorios o hacer modificaciones que cambien el diseño y el rendimiento de esta motocicleta podrá también hacer que no resulte segura. El peso de los accesorios también reduce la carga máxima que puede llevarse en la motocicleta.

A continuación encontrará información más específica sobre los límites de carga, accesorios y modificaciones.

Carga

El peso que ponga en la motocicleta, y cómo lo cargue, son factores de seguridad importantes. Si decide llevar carga, deberá tener en cuenta la siguiente información.

ADVERTENCIA

Una carga excesiva o incorrecta puede provocar un accidente en el que podría sufrir lesiones de gravedad o incluso perder la vida.

Siga todas las directrices de carga de este manual.

Límites de carga

A continuación se muestran los límites de carga para la motocicleta:

Capacidad de peso máximo

100 kg

incluye el peso del pasajero y el de cualquier accesorio.

Consejos sobre la carga

Como ya se ha mencionado en esta página, le recomendamos que no lleve ninguna carga en esta motocicleta. Sin embargo, si decide llevar carga, conduzca a velocidad reducida y siga estos consejos de sentido común:

- Procure que el equipaje sea pequeño y ligero. Asegúrese de que no puede engancharse ni rozar fácilmente con otros objetos y que no interfiere con sus movimientos para cambiar de posición para mantener el equilibrio y la estabilidad.
- Ponga el peso tan cerca del centro de la motocicleta como sea posible.
- No coloque objetos grandes ni pesados (tales como un saco de dormir o una tienda de campaña) en el manillar, horquilla, ni guardabarros delantero.
- Asegúrese de que la carga esté atada firmemente.
- No exceda nunca el límite de peso máximo.
- Compruebe que ambos neumáticos estén inflados adecuadamente (página 127).
- No coloque objetos cerca de las luces ni del silenciador.
- Si cambia su carga normal, es posible que tenga que ajustar la suspensión delantera (página 145) y la trasera (página 146).
- Equilibre el peso del equipaje equitativamente entre ambos lados.

Instrucciones de funcionamiento básico

En esta sección se indican las instrucciones básicas de circulación, incluyendo la forma de poner en marcha y parar el motor, y cómo usar el acelerador, el embrague y los frenos.

Para proteger el motor nuevo, y obtener un rendimiento y una vida útil de servicio óptimas, consulte las directrices para el rodaje (página 32).

Para proteger el catalizador del sistema de escape de la moto, evite la utilización prolongada del ralentí y el uso de gasolina con plomo.

Precauciones para circular con seguridad	26
Peligro por inhalación de monóxido de carbono.....	26
Arranque y parada del motor	27
Mando de ralentí rápido	27
Preparación	27
Procedimiento de arranque	27
Sistema de corte del encendido.....	28
Parada del motor	28
Cambio de marchas.....	29
Frenado	30
Estacionamiento	31
Sugerencias para evitar robos	31
Directrices para el rodaje	32

Instrucciones de funcionamiento básico

Precauciones para circular con seguridad

Antes de conducir su motocicleta por primera vez, revise la sección de *Precauciones de seguridad importantes* que empieza en la página 2 y la sección anterior titulada *Antes de circular*.

Aunque haya conducido otras motocicletas, dedique el tiempo necesario para familiarizarse con el funcionamiento y manejo de esta motocicleta. Practique en una zona segura hasta que se sienta cómodo y se acostumbre al tamaño y peso de la motocicleta.

Peligro por inhalación de monóxido de carbono

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro e inodoro que resulta venenoso. Respirar monóxido de carbono puede provocar la pérdida de consciencia e incluso resultar mortal.

Si pone en marcha el motor en un recinto cerrado o parcialmente cerrado, el aire que respira podría contener una cantidad peligrosa de monóxido de carbono.

Jamás ponga en marcha la motocicleta en un garaje u otro recinto cerrado.

⚠ ADVERTENCIA

Arrancar el motor de su vehículo en una zona cerrada o parcialmente cerrada puede provocar una rápida acumulación de monóxido de carbono tóxico.

Respirar este gas incoloro e inodoro puede dejarle inconsciente rápidamente o provocarle la muerte.

Ponga el motor del vehículo únicamente en zonas bien ventiladas y al aire libre.

Arranque y parada del motor

Siga siempre el procedimiento correcto de arranque descrito a continuación.

La motocicleta puede arrancarse con la transmisión engranada apretando la maneta de embrague antes de operar el motor de arranque.

Esta motocicleta está equipada con un sistema de corte del encendido. El motor no puede ponerse en marcha si el caballete lateral se encuentra bajado, a menos que la caja de cambios esté en punto muerto. Si el caballete lateral está subido, el motor se puede arrancar en punto muerto o en marcha con la maneta de embrague apretada. Después de arrancar con el caballete lateral bajado, el motor se parará si se engrana una marcha antes de recoger el caballete lateral.

Mando de ralentí rápido

El mando de ralentí rápido tiene dos funciones:

- Cuando se tira de él, el mando de ralentí rápido ayuda a arrancar a la primera a bajas temperaturas.
- Cuando se presiona, actúa como un tornillo de ajuste del ralentí. Consulte *Ajuste del régimen de ralentí* en la página 80.

Preparación

Antes de poner en marcha el motor, introduzca la llave de contacto, gire el interruptor de encendido hacia la posición **I** (On) y confirme los puntos siguientes:

- La transmisión está en punto muerto (el indicador de punto muerto está encendido).
- El interruptor de parada del motor está en la posición **○** (Run).
- El testigo de mal funcionamiento (MIL) de PGM-FI está apagado.

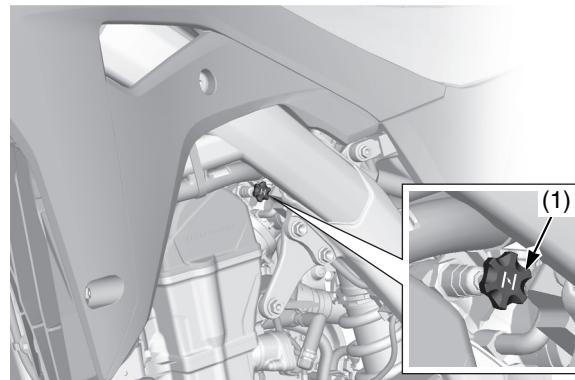
Procedimiento de arranque

Siga siempre el procedimiento de arranque correcto que se describe a continuación.

Compruebe los niveles del aceite de motor y de refrigerante antes de arrancar el motor (páginas 70, 72).

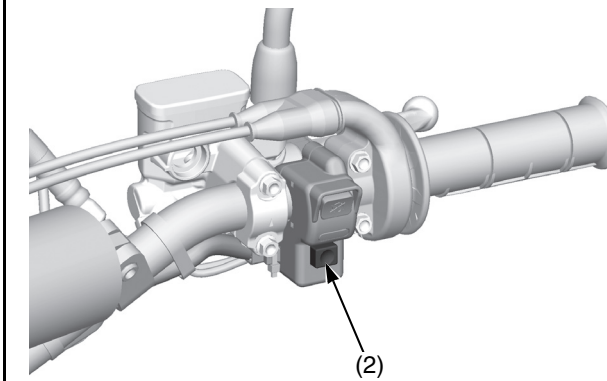
Arranque con el motor frío

1. Ponga la transmisión en punto muerto.
2. Si la temperatura es de 10°C o inferior, tire del mando de ralentí rápido (1) completamente hacia fuera.



(1) mando de ralentí rápido

3. Con el acelerador cerrado. Empuje la maneta del embrague completamente hacia dentro y pulse el botón de arranque (2).



(2) botón de arranque

4. Aproximadamente un minuto después de arrancar el motor, tire del mando de ralentí rápido completamente hasta la posición de apagado. Si el ralentí no fuese estable, abra ligeramente el acelerador.

Arranque y parada del motor

Arranque con el motor caliente

1. Ponga la transmisión en punto muerto.
2. Empuje la maneta de embrague y pulse el botón de arranque. (No abra el acelerador).

Arranque del motor cuando está demasiado cargado de combustible debido al accionamiento repetido del acelerador u otras razones

1. Ponga la transmisión en punto muerto.
2. Con el acelerador completamente abierto, tire del embrague y pulse el botón de arranque durante 5 segundos para descargar el exceso de combustible del motor.
3. Empuje la maneta de embrague y pulse el botón de arranque. (No abra el acelerador).

Si da acelerones repentinos o mantiene un ralenti rápido durante más de 5 minutos, se puede producir decoloración del tubo de escape y del silenciador.

Sistema de corte del encendido

Su motocicleta ha sido diseñada para que el motor y la bomba de combustible se paren automáticamente en caso de volcarse (un sensor cortará el sistema de encendido). Antes de volver a arrancar el motor, tendrá que poner la llave de contacto en la posición  (Off) y después devolverla a la posición  (On). El motor no arrancará hasta que se realice este procedimiento.

Parada del motor

Parada del motor normal

Detenga el motor, cambie a punto muerto y coloque el interruptor de encendido en la posición  (Off).

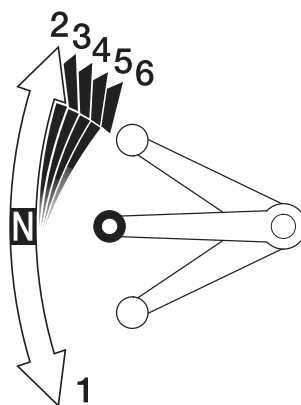
Por lo general, el interruptor de parada del motor debe permanecer en la posición  (Run) incluso si el motor está apagado.

Si la motocicleta se detiene con el interruptor de encendido en la posición  (On) y el interruptor de parada del motor  (Stop), el faro, la luz de posición en el piloto trasero y la luz de la placa de matrícula permanecen encendidas, ocasionando la descarga de la batería.

Parada del motor de emergencia

Para parar el motor en un caso de emergencia, emplee el interruptor de parada del motor. Para accionarlo, lleve el interruptor hasta la posición  (Stop).

Cambio de marchas



La motocicleta dispone de 6 marchas de avance en un patrón de cambio una abajo, cinco arriba. Comience a conducir después de que el motor se haya calentado y haya levantado el caballete lateral.

1. Cierre el acelerador y empuje la maneta de freno delantero.
2. Empuje la maneta del embrague por completo.
3. Cambie el pedal de cambio desde punto muerto a la primera marcha.
4. Suelte la maneta de freno delantero. Abra poco a poco el acelerador mientras suelta lentamente la maneta de embrague. Si el régimen del motor en rpm min^{-1} es demasiado bajo cuando suelte la maneta de embrague, el motor se calará.
Si el régimen del motor en rpm min^{-1} es demasiado alto o suelta la maneta de embrague demasiado rápido, puede que su motocicleta avance tambaleándose.
5. Cuando alcance una velocidad moderada, cierre el acelerador, empuje la maneta de embrague y eleve el pedal de cambio. Suelte la maneta de embrague y accione el acelerador después de cambiar.
6. Para cambiar a una marcha más alta, repita el paso 5.

7. Para cambiar a una marcha más baja, cierre el acelerador, empuje la maneta de embrague y pulse el pedal de cambio. Suelte la maneta de embrague y accione el acelerador después de cambiar.

Recuerde cerrar el acelerador y empujar la maneta de embrague por completo antes de cambiar de marcha.

AVISO

Los cambios mal hechos pueden causar daños en el motor, en la transmisión y en el tren de transmisión.

La experiencia le enseñará cuándo es el momento preciso para cambiar de marcha. Cambie a una marcha más alta o reduzca la aceleración antes de que suba demasiado el régimen en rpm min^{-1} . Reduzca a una marcha más baja antes de notar que el motor trabaja (forzadamente) a rpm min^{-1} bajas.

AVISO

Cambiar a marchas bajas puede ayudar a ralentizar su moto, especialmente en las pendientes. Sin embargo, usar marchas bajas con las rpm min^{-1} del motor demasiado altas pueden provocar daños en el motor.

AVISO

Para evitar daños en la transmisión, no circule en vacío ni remolque la moto largas distancias con el motor parado.

Frenado

La motocicleta está equipada con sistemas de frenos de disco que se activan hidráulicamente. El freno de disco delantero se acciona con el funcionamiento de la maneta de freno. El freno de disco trasero se acciona al pisar el pedal de freno.

Para un frenado normal, accione el pedal y la maneta de los frenos a la vez que cambia a una marcha más baja acorde con la velocidad. Para un frenado máximo, cierre el acelerador y accione firmemente el pedal y la maneta de los frenos; apriete la maneta del embrague antes de parar completamente para evitar que el motor se cale.

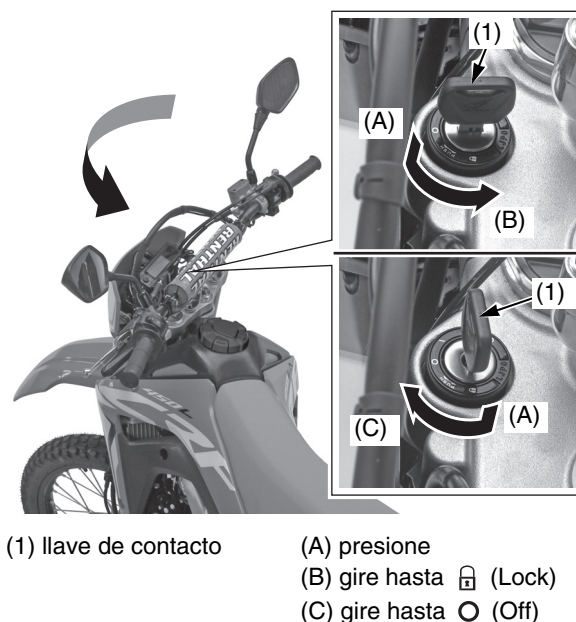
Notas importantes de seguridad:

- El accionamiento de la maneta del freno o del pedal del freno solamente reducirá la acción de parada.
- Si se accionan excesivamente los controles del freno, se puede bloquear la rueda, lo cual reducirá el control de la motocicleta.
- Cuando sea posible, reduzca la velocidad o frene antes de entrar en una curva, porque si cierra el acelerador o frena a media curva la rueda puede derrapar. El derrape de la rueda reducirá el control de la motocicleta.
- Cuando se conduzca bajo la lluvia o con suelo mojado, o sobre superficies deslizantes, se reducirá la capacidad de maniobra y de parada. En estas condiciones todas sus acciones deberán ser suaves. Una aceleración, frenada o giro rápido podrá causar la pérdida del control. Por su propia seguridad, extreme las precauciones cuando frene, acelere o gire.
- Cuando descienda una pendiente larga y pronunciada, utilice el frenado de retención del motor cambiando a una marcha más baja y empleando ambos frenos intermitentemente. Si se accionan los frenos de forma continua, estos podrán recalentarse y se reducirá su eficacia.

- Si conduce con el pie apoyado en el pedal del freno o con la mano en la maneta del freno, es posible que se active la luz del freno, dando una indicación falsa a los otros conductores. También pueden sobrecalentarse los frenos, lo cual reduce su eficacia.

Estacionamiento

1. Busque un lugar plano para estacionar. Si no puede aparcar en una superficie pavimentada, asegúrese de que la superficie del terreno sea firme, especialmente bajo el caballete lateral. Si tiene que aparcar en una pendiente, deje la transmisión engranada y el neumático trasero colocado contra el bordillo en un ángulo de 45 grados.
2. Utilice el soporte lateral para apoyar la motocicleta cuando la deje aparcada.
 - Para bajar el caballete lateral, utilice el pie para guiarlo hacia abajo. Recuerde que si se baja el caballete lateral con la transmisión engranada, se detiene el motor, incluso si empuja la maneta de embrague. Esta es una función del sistema de corte del encendido del caballete lateral.
 - Compruebe que el soporte lateral está completamente hacia abajo para que el sistema de corte del encendido del caballete lateral (página 28) se active.
 - Si tiene que aparcar en una superficie blanda, inserte algo sólido bajo el caballete lateral para apoyarlo.
3. Utilice el bloqueo de la dirección, que bloquea el manillar. Gire el manillar completamente hacia la izquierda. Presione la llave de contacto (1) y gírela hasta  (Lock). Extraiga la llave. (Para desactivar el bloqueo de la dirección, introduzca la llave, presiónela y gírela hacia la derecha hasta la posición  [Off]).



Sugerencias para evitar robos

- Aparque la motocicleta en un garaje cerrado con llave siempre que sea posible. Si no dispone de garaje, aparque en una zona escondida o en una zona bien iluminada con suficiente tráfico peatonal para disuadir a un ladrón.
- Lleve siempre la llave de contacto consigo.
- Utilice siempre el bloqueo de dirección, incluso si estaciona solo durante uno o dos minutos. Un ladrón puede llevarse fácilmente una motocicleta desbloqueada a un camión que esté esperando.
- Además del bloqueo de la dirección, utilice un dispositivo antirrobo de buena calidad fabricado específicamente para bloquear una motocicleta y protegerla.
- Si decide utilizar un dispositivo antirrobo, seleccione uno de buena calidad y asegúrese de seguir las instrucciones del fabricante.

Directrices para el rodaje

Uso en carretera

Contribuya a garantizar la fiabilidad y el rendimiento en el futuro de su motocicleta prestando atención especial a la forma en que conduce durante los primeros 500 km. Durante este periodo, evite las salidas a todo gas y las aceleraciones rápidas.

Uso en campo traviesa

Contribuya a garantizar la futura fiabilidad y rendimiento de su motocicleta prestando atención especial a la forma en que conduce durante el primer día o los primeros 25 km. Durante este periodo, evite las salidas a todo gas y las aceleraciones rápidas.

Este mismo procedimiento se debe seguir cada vez que:

- se sustituya el pistón
- se sustituyan los segmentos
- se sustituya el cilindro
- se sustituya el cigüeñal o los cojinetes del cigüeñal

Servicio de su Honda

El buen mantenimiento de su motocicleta es absolutamente esencial para su seguridad. También es una buena manera de proteger su inversión, obtener las máximas prestaciones, evitar averías y divertirse durante más tiempo.

Para ayudarle a mantener su motocicleta en buenas condiciones, en esta sección se incluye un programa de mantenimiento para el servicio necesario y las instrucciones paso a paso para las tareas específicas del mantenimiento. Encontrará también precauciones de seguridad importantes, información sobre los tipos de aceite y sugerencias para conservar el buen aspecto de su motocicleta.

En esta motocicleta se utiliza un sistema ECM; en consecuencia, no es necesario el ajuste del avance de encendido habitual. Si desea comprobar la distribución del encendido, consulte un manual de taller oficial de Honda.

Puede haber un kit de herramientas opcional disponible. Consulte al departamento de piezas de su concesionario.

Antes de realizar el mantenimiento de su Honda

La importancia del mantenimiento	34
Seguridad del mantenimiento	35
Precauciones de seguridad importantes	35
Calendario de mantenimiento	36
Herramienta.....	39
Mantenimiento general para competición (solo para uso en campo travesía)	40
Mantenimiento antes y después de la competición (solo para uso en campo travesía)	44
Mantenimiento entre carreras y entrenamientos	44
Mantenimiento después de la competición.....	45

Preparativos para el mantenimiento

Situación de los componentes de mantenimiento.....	46
Asiento	47
Tapa lateral.....	48
Depósito de combustible.....	49
Subchasis.....	53

Procedimientos de mantenimiento

Líquidos y filtros

Sistema de combustible.....	60
Aceite del motor.....	69
Refrigerante.....	72
Filtro de aire	75
Respiradero del cárter	77

Motor

Acelerador.....	78
Ralentí del motor.....	80
Sistema de embrague	81
Bujía.....	86
Holgura de las válvulas.....	87
Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón	96

Chasis

Suspensión.....	105
Inspección de la suspensión delantera.....	105
Desmontaje de la suspensión delantera	106
Aceite de horquilla recomendado.....	108
Desmontaje del tubo exterior de la horquilla.....	108
Llenada de aceite de la horquilla.....	109
Instalación de la suspensión delantera.....	110
Desmontaje del amortiguador de la horquilla.....	113
Cambio del aceite del amortiguador.....	115
Instalación del amortiguador de la horquilla.....	118
Inspección de la suspensión trasera.....	121
Frenos	122
Ruedas	126
Neumáticos y cámaras	127
Caballote lateral	129
Cadena de transmisión.....	130
Tubo de escape/silenciador.....	133
Procedimientos de mantenimiento adicionales	135

Sistema eléctrico

Batería.....	137
Reglaje de los faros	139

Cuidado del exterior	140
----------------------------	-----

La importancia del mantenimiento

El buen mantenimiento de su motocicleta es absolutamente esencial para su seguridad. También es una buena manera de proteger su inversión, obtener las máximas prestaciones, evitar averías y divertirse durante más tiempo. Una motocicleta que se mantenga en buen estado ayudará a reducir la contaminación del aire.

Como esta motocicleta se puede conducir en campo traviesa y en asfalto, las inspecciones antes de la circulación y un correcto mantenimiento son muy importantes.

Recuerde, el mantenimiento correcto es su responsabilidad. Asegúrese de inspeccionar su motocicleta antes de cada conducción, realice comprobaciones periódicas y siga el programa de mantenimiento de esta sección.

ADVERTENCIA

Si no dispensa un mantenimiento apropiado a la motocicleta o si no corrige un problema antes de conducir puede tener un accidente en el que puede sufrir lesiones de gravedad o incluso perder la vida.

Siga siempre las recomendaciones de inspección y mantenimiento, y los programas de este manual del propietario.

Si la motocicleta vuelca o sufre un accidente, asegúrese de que el concesionario inspeccione todas las piezas principales, aunque algunas reparaciones las pueda hacer usted mismo.

Seguridad del mantenimiento

Esta sección incluye instrucciones para realizar algunas tareas de mantenimiento importantes. A continuación se ofrecen algunas de las precauciones de seguridad más importantes. Sin embargo, nos resulta imposible avisarle de todos los riesgos posibles que puedan surgir al realizar el mantenimiento. Usted es el único que puede decidir si debe realizar una tarea determinada.

ADVERTENCIA

Si no sigue debidamente las instrucciones y precauciones, podría sufrir lesiones graves o incluso la muerte.

Siga siempre los procedimientos y precauciones indicados en este manual del propietario.

Precauciones de seguridad importantes

- Asegúrese de que el motor esté apagado antes de realizar cualquier tarea de mantenimiento o reparación.
De este modo ayudará a eliminar muchos peligros potenciales:

Intoxicación por monóxido de carbono del escape del motor. Asegúrese de que haya una ventilación adecuada siempre que ponga en marcha el motor.

Quemaduras causadas por las piezas calientes de la motocicleta. Deje que el motor y el sistema de escape se enfríen antes de tocarlos.

Heridas causadas por piezas en movimiento. No ponga en marcha el motor a menos que lo indiquen las instrucciones.

- Lea las instrucciones antes de comenzar y asegúrese de que tiene todas las herramientas y conocimientos requeridos.
- Para ayudar a evitar que la motocicleta pueda volcarse, apárquela en una superficie firme y nivelada, utilizando el caballete lateral, un soporte de trabajo opcional o un caballete de mantenimiento para apoyarla.
- Para reducir la posibilidad de ocasionar un incendio o una explosión, tenga cuidado cuando trabaje cerca de gasolina. Utilice únicamente un disolvente no inflamable (con alto punto de inflamación) como queroseno (no gasolina) para limpiar las piezas. Mantenga apartados los cigarrillos, las chispas y el fuego de las piezas relacionadas con el combustible.

Recuerde que su concesionario Honda es quien mejor conoce su motocicleta y está completamente equipado para su mantenimiento y reparación.

Para asegurar la mejor calidad y fiabilidad, emplee sólo recambios nuevos originales Honda o equivalentes para las reparaciones y reemplazos.

Calendario de mantenimiento

Para mantener la seguridad y fiabilidad de su motocicleta, es necesario llevar a cabo una inspección y servicio periódicos, como se muestra en los programas de mantenimiento para uso en carretera y en campo traviesa que se indican a continuación.

Los puntos de las listas del Programa de mantenimiento pueden realizarse con conocimientos básicos de mecánica y herramientas manuales. Los procedimientos para estos elementos se explican en este manual.

El Programa de mantenimiento incluye también puntos que implican procedimientos más complicados y que pueden requerir herramientas y equipos especiales.

Por tanto, recomendamos solicitar a su concesionario que realice estos trabajos a menos que disponga de conocimientos avanzados de mecánica y de las herramientas necesarias. Los procedimientos para los elementos de este programa se incluyen en un manual de taller oficial de Honda que está a la venta.

Los intervalos de mantenimiento del programa de mantenimiento se expresan en términos de horas de conducción y carreras. Para evitar omitir el mantenimiento requerido, le aconsejamos desarrollar una manera cómoda de registrar el número de carreras o de horas de conducción (solo para uso en campo traviesa).

Si no se siente capaz de llevar a cabo una tarea determinada o si necesita ayuda, recuerde que su concesionario Honda es quien mejor conoce su motocicleta y que está completamente equipado para su mantenimiento y reparación. Si decide realizar el mantenimiento usted mismo, emplee solo piezas originales de Honda o sus equivalentes para las reparaciones o sustituciones, a fin de garantizar la mayor calidad y fiabilidad.

Todo mantenimiento programado se considera un coste operativo normal del propietario y le será cobrado por el concesionario. Conserve todos los justificantes. Si vende la motocicleta, estos justificantes deben transferirse junto con la motocicleta a su nuevo propietario.

Solo para uso en campo traviesa

Honda recomienda que su concesionario realice una prueba en carretera tras cada mantenimiento periódico.

Calendario de mantenimiento

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Efectúe la *inspección previa a la conducción* (página 23) en cada periodo indicado en el programa de mantenimiento.

I: Inspeccionar y Limpiar, Ajustar, Lubricar o Reemplazar si es necesario. C: Limpiar. R: Reemplazar. A: Ajustar. L: Lubricar.

ELEMENTOS	FRECUENCIA	COMPROBACION PREVIA A LA CONDUCCIÓN ➡	LO QUE SUCEDA PRIMERO NOTA	REVISIÓN INICIAL	INTERVALO DE MANTENIMIENTO NORMAL (NOTA 1)							Sustitución normal	Consultar la página
					mi	600	1200	1800	2400	3000	3600		
					Km MES	1000	2000	3000	4000	5000	6000		
*	TUBERIA DE COMBUSTIBLE				1	4	8	12	16	20	24		61
	NIVEL DE COMBUSTIBLE	I											60
**	FILTRO DE COMBUSTIBLE							R			R		63 – 67
*	FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR	I											78
*	FILTRO DE AIRE	I	(NOTA 2)			C	C	C	C	C	C	3 años	75, 76
	RESPIRADERO DEL CÁRTER	I	(NOTA 3)			I	I	I	I	I	I		77
	BUJIA												86
*	HOLGURA DE LAS VALVULAS												87 – 95
	ACEITE DE MOTOR	I				R	R	R	R	R	R		70
	FILTRO DE ACEITE DE MOTOR					R	R	R	R	R	R		70, 71
*	SISTEMA DE DESCOMPRESIÓN												87 – 95
**	RÉGIMEN DE RALENTÍ DEL MOTOR	I		I		I	I	I	I	I	I		80
**	VALVULA DE ADMISIÓN/DE ESCAPE											R	–
**	PISTÓN Y SEGMENTOS											R	98 – 100
**	BULÓN DEL PISTÓN											R	98 – 100
**	CIGUENAL											R	–
**	COJINETE DEL CIGUENAL											R	–
**	TRANSMISIÓN											I	–
**	ELEVADOR DEL MANDO DE AJUSTE DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN											R	–
	REFRIGERANTE DEL RADIADOR	I	(NOTA 5)					I			I	3 años	72, 74
*	SISTEMA DE REFRIGERACION	I		I		I	I	I	I	I	I		73
*	SISTEMA DE SUMINISTRO SECUNDARIO DE AIRE							I			I		–
	CADENA DE TRANSMISIÓN	I	(NOTA 4)	I, L									130
	DESIZADERA DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN	I				I	I	I	I	I	I		130
	LIQUIDO DE FRENOS	I	(NOTA 5)			I	I	I	I	I	R	2 años	123, 124
	DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO	I				I	I	I	I	I	I		125
	SISTEMA DE FRENOS	I		I		I	I	I	I	I	I		122
	INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO					I	I	I	I	I	I		125
*	REGLAJE DE LOS FAROS							I			I		139
	LUCES/CLAXON	I											19
	INTERRUPTOR DE PARADA DEL MOTOR	I											19
	SISTEMA DE EMBRAGUE	I		I				I			I		81
	CABALLETE LATERAL							I			I		129
*	SUSPENSIÓN							I			I		105, 121
*	TUERCAS, TORNILLOS, FIJADORES	I	(NOTA 4)	I				I			I		136, 181 – 183
**	LLANTAS/NEUMATICOS	I	(NOTA 4)	I		I	I	I	I	I	I		126 – 128
**	RODAMIENTOS DE LA PIPA DE DIRECCIÓN	I		I				I			I		135

* Mantenimiento a cargo del concesionario, a menos que el propietario cuente con herramientas apropiadas y datos de servicio correctos, y que esté mecánicamente cualificado. Consulte el manual de taller oficial de Honda.

** Por su seguridad, recomendamos que estas tareas las realice solo su concesionario.

NOTA: 1. Cuando la lectura del cuentakilómetros total sea mayor, repita el trabajo de mantenimiento al cumplirse los intervalos aquí indicados.

2. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia cuando circule por zonas húmedas o polvorrientas.

3. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia al conducir con lluvia o a máxima apertura del acelerador.

4. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia cuando conduzca CAMPO TRAVIESA.

5. El trabajo de sustitución exige conocimientos de mecánica.

Calendario de mantenimiento

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO: USO EN CAMPO TRAVIESA

Se deben revisar todos los componentes antes de cada competición. Acuda a su concesionario a menos que tenga conocimientos suficientes de mecánica y disponga de las herramientas adecuadas.

La garantía limitada del distribuidor no cubre los daños posteriores al uso en campo traviesa de la motocicleta Honda.

Efectúe la *inspección previa a la conducción* (página 23) en cada periodo indicado en el programa de mantenimiento.

I: Inspeccionar y Limpiar, Ajustar, Lubricar o Reemplazar si es necesario. C: Limpiar. R: Reemplazar. A: Ajustar. L: Lubricar.

ELEMENTOS	FRECUENCIA	NOTA	Cada carrera o unas 3,5 horas	Cada 4 carreras o unas 15,0 horas	Cada 8 carreras o unas 30,0 horas	Consultar la página:
TUBERÍA DE COMBUSTIBLE		(NOTA 6)	I		R	61
FILTRO DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE		(NOTA 6)			R	63 – 67
FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR			I			78
FILTRO DE AIRE		(NOTA 1)	C			75, 76
RESPIRADERO DEL CÁRTER			I			77
BUJÍA			I			86
HOLGURA DE LAS VÁLVULAS/SISTEMA DE DESCOMPRESIÓN		(NOTA 4)			I	87 – 95
ACEITE DE MOTOR		(NOTA 3) (NOTA 5)	I		R	70
FILTRO DE ACEITE DE MOTOR		(NOTA 3)			R	70, 71
RÉGIMEN DE RALENTÍ DEL MOTOR			I			80
PISTÓN Y SEGMENTOS					R	98 – 100
BULÓN DEL PISTÓN					R	98 – 100
REFRIGERANTE DEL RADIADOR		(NOTA 2)	I			72, 74
SISTEMA DE REFRIGERACIÓN			I			73
CADENA DE TRANSMISIÓN			I, L	R		130
DESILIZADERA DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN			I			130
RODILLO DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN			I			131
PISTÓN			I			132
CORONA			I			132
LÍQUIDO DE FRENOS		(NOTA 2)	I			123, 124
DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO			I			125
SISTEMA DE FRENOS			I			122
SISTEMA DE EMBRAGUE		(NOTA 5)	I			81
CABLES DE CONTROL			I, L			135
TUBO DE ESCAPE/SILENCIADOR			I			133 – 134
SUSPENSIÓN			I			105, 121
BASCULANTE/BIELETAS DEL AMORTIGUADOR				L		43, 121
ACEITE DE LA HORQUILLA		(NOTA 3)			R	108 – 118
TUERCAS, TORNILLOS, FIJADORES			I			136, 181 – 183
LLANTAS/NEUMÁTICOS			I			126 – 128
RODAMIENTOS DE LA PIPA DE DIRECCIÓN					I	135
CABALLETE LATERAL			I			129

SE RECOMIENDA EL MANTENIMIENTO DE ESTOS ELEMENTOS CONSULTANDO EL MANUAL DE TALLER DE HONDA.

Este programa de mantenimiento se basa en una condición de conducción media. Las máquinas sometidas a un uso intensivo requieren un mantenimiento más frecuente.

- NOTA:
1. Limpie después de cada serie en entornos de conducción polvorientos.
 2. Realice una sustitución cada 2 años. El trabajo de sustitución exige conocimientos de mecánica.
 3. Realice una sustitución después de la primera conducción de rodaje.
 4. Inspeccione después de la primera conducción de rodaje.
 5. Cambie el aceite de motor, si se cambian los discos y las placas del embrague.
 6. Sustituya cada año.

Herramienta

El juego de herramientas no se puede guardar en esta motocicleta. Asegúrese de llevar el kit de herramientas consigo mientras circula.

Con las herramientas proporcionadas, puede realizar algunas reparaciones y ajustes secundarios, así como sustituciones de piezas.

- Llave de bujías
- Llave de radios

Mantenimiento general para competición (solo para uso en campo traviesa)

Efectúe el mantenimiento sobre un piso firme y nivelado empleando el caballete lateral, un soporte de trabajo opcional, o un soporte equivalente.

Al apretar los pernos, las tuercas o los tornillos, comience por el de mayor diámetro interior o los fijadores interiores y apriételos al par especificado utilizando un patrón cruzado.

Al realizar el mantenimiento de la motocicleta, utilice las piezas originales Honda o sus equivalentes.

Al desmontar, limpie las piezas con disolvente no inflamable (con alto punto de inflamación) (como queroseno). Lubrique todas las superficies deslizantes, las juntas tóricas y las juntas antes de volver a montarlas. Engrase las piezas mediante revestimiento o llenado donde se especifique.

Después de cualquier desarmado del motor, al volver a montar utilice siempre juntas, juntas tóricas, pasadores, clips de bulones del pistón o anillos de retén, etc., que sean nuevos. Después del rearmado, compruebe la correcta instalación y el correcto funcionamiento de todas las piezas.

Todos los elementos de la inspección previa a la conducción

Consulte *Inspección previa a la circulación* en la página 23.

Mantenimiento general para competición (solo para uso en campo traviesa)

Bujía

Algunos conectores sin resistencia pueden causar problemas de encendido. Consulte las recomendaciones en otro apartado de este manual para localizar los tipos específicos para asegurarse de usar el alcance y la gama de serie correctos. Reemplace periódicamente según lo especificado en el calendario de mantenimiento (páginas 37, 38).

Pipa de la bujía

Instale una pequeña brida de plástico alrededor de la pipa de la bujía para reducir cualquier posibilidad de que se afloje o entre agua.



Filtro de aire

Limpie y engrase el filtro de aire regularmente, puesto que el volumen de aire admitido afecta notablemente al rendimiento. Tanto las prestaciones del motor como la durabilidad a largo plazo pueden verse afectadas por un filtro de aire deteriorado y que permite pasar la suciedad. Inspeccione atentamente el filtro de aire cada vez que se realice el mantenimiento para buscar indicios de pequeñas roturas o separación de juntas. Guarde un filtro de aire de repuesto lubricado y listo para instalar, sellado en una bolsa de plástico. La conducción en condiciones polvorientas puede requerir el mantenimiento del filtro de aire o su sustitución por un filtro de aire con el mantenimiento ya realizado entre carreras. Asegúrese de no lubricar en exceso el filtro de aire. Aunque es importante lubricar en profundidad el filtro de aire, un exceso de lubricación causará un consumo elevado, probablemente más evidente al ralentí y con el motor a un régimen de revoluciones. Siga las instrucciones de mantenimiento en la sección de mantenimiento. Utilice aceite para filtro de aire de espuma Honda o equivalente. Asegúrese de lubricar la brida del filtro de aire en el punto de contacto con la caja del filtro de aire. Para ello será de utilidad la grasa Honda White Lithium Grease o equivalente, porque la suciedad que penetra en esta parte sellada será fácilmente visible (página 75). Emplee el filtro de aire original de Honda o un filtro de aire equivalente especificado para su modelo. Si se emplea un filtro de aire Honda erróneo o un filtro de aire que no sea Honda con una calidad que no sea equivalente, el motor puede desgastarse prematuramente o pueden producirse problemas en el rendimiento.

Filtro y aceite de motor

Drene y cambie el aceite de motor a menudo para garantizar la mayor vida útil del pistón, el cilindro, el cigüeñal, la transmisión y el embrague. Reemplace también a menudo el filtro de aceite de motor para garantizar la mayor vida útil. Los cambios frecuentes asegurarán también un rendimiento constante de potencia, de respuesta y de los cambios y el funcionamiento del embrague (página 70).

Mantenimiento general para competición (solo para uso en campo traviesa)

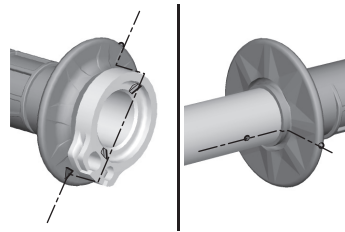
Puños

Utilice siempre pegamento Hand Grip Cement o equivalente al reemplazar puños.
Consulte el manual de taller oficial de Honda para ver las instrucciones de instalación.

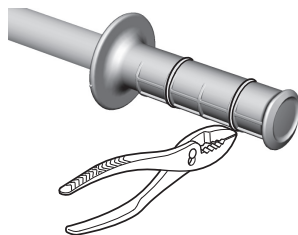
Puño del acelerador/puños del manillar

Puño derecho del acelerador: alinee la marca de referencia del puño del acelerador con la marca de referencia del tubo del acelerador.

Puño izquierdo del manillar: alinee la marca de referencia del puño izquierdo del manillar con la marca de pintura del manillar.



Para mayor seguridad, puede unir los puños al manillar y el tubo del acelerador con cables de seguridad para evitar la posibilidad de que se aflojen. Coloque los extremos del cable trenzado lejos de sus manos y asegúrese de doblar los extremos del cable bien en la goma del puño de modo que no puedan engancharse a su guante.



Aceite/rendimiento de la horquilla

Desmonte, limpie e inspeccione la horquilla y reemplace el aceite con regularidad. La contaminación causada por partículas de metal pequeñas producidas por la acción normal de la horquilla, así como la degradación normal del aceite, deteriorarán el rendimiento de la suspensión. Consulte el manual de taller oficial de Honda.
Utilice solo aceite de horquilla Pro Honda HP, SS-19 o equivalente, con aditivos especiales para garantizar el máximo rendimiento de la suspensión delantera de su motocicleta.

Culata/Cilindro

Aplice un poco de grasa en los pasadores de espiga de la culata y el cilindro para evitar la corrosión causada por metales diferentes. Las tolerancias son muy ajustadas, por lo que es importante mantener completamente limpios estos pasadores cónicos (páginas 96, 98).

Juntas

Utilice siempre juntas nuevas al volver a montar los componentes.

Tubería de combustible

Consulte *Inspección de la tubería de combustible* en la página 61. Inspeccione la tubería de combustible para ver si está deteriorada, dañada o contiene fugas. Reemplace la tubería de combustible cada año.

Fusible

Compruebe el fusible antes de buscar otra posible causa de un problema eléctrico.

Batería

El botón de arranque emplea corriente de la batería. Un funcionamiento limitado también produce la descarga de la batería. Si no conduce con frecuencia, recomendamos que cargue la batería a menudo (consulte *Carga de la batería* en la página 138).
Si no tiene la intención de circular con la motocicleta durante 2 semanas como mínimo, le recomendamos que extraiga la batería o que por lo menos desconecte los cables de la batería (primero el cable negativo).

Conectores eléctricos

Limpie los conectores eléctricos y envuélvalos con cinta aislante para reducir la posibilidad de que se produzcan desconexiones no deseadas, cortocircuitos causados por agua o corrosión.

Chasis

Puesto que su motocicleta es una máquina de alto rendimiento, no se debe omitir el chasis como parte del programa global de mantenimiento para uso en campo traviesa. Inspeccione periódicamente el chasis para localizar posibles fisuras u otros daños. Es muy importante desde el punto de vista de la competición.

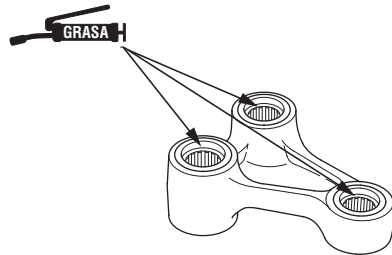
Tornillos y tuercas de montaje del motor

Asegúrese de que los tornillos de montaje del motor y las tuercas estén apretados a la especificación de par correcta.

Mantenimiento general para competición (solo para uso en campo traviesa)

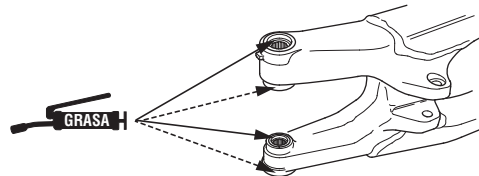
Lubricación de las bieletas de la suspensión

Desmonte, limpie, inspeccione y lubrique todos los cojinetes de pivote del varillaje de la suspensión con grasa de disulfuro de molibdeno (que contenga más de un 3 % de aditivo de disulfuro de molibdeno) después de cada 15,0 horas de circulación para mantener un buen funcionamiento de la suspensión y reducir el desgaste de los componentes.



Lubricación del eje del basculante

Limpie, inspeccione y lubrique los pivotes de la bieleta de la suspensión y el basculante con grasa de disulfuro de molibdeno (que contenga más de un 3 % de aditivo de disulfuro de molibdeno). Asegúrese de que todos los guardapolvos estén en buenas condiciones.

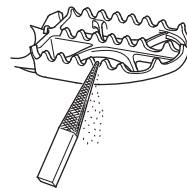


Basculante

No intente soldar ni reparar un basculante dañado. La soldadura debilitará el basculante.

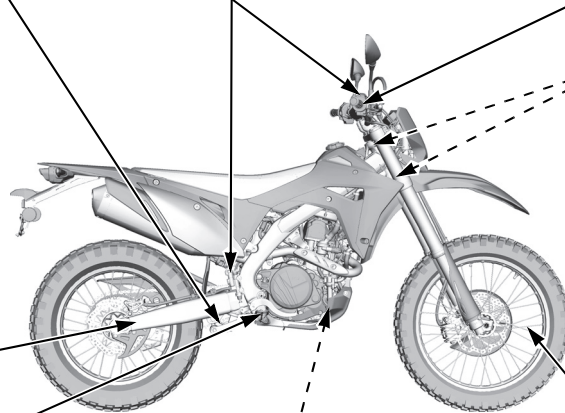
Estriberas

Los dientes del estribo desgastados se pueden reparar limando las ranuras entre los dientes con una lija de forma triangular. Tenga en cuenta que si se lijan demasiado, se reducirá la vida útil de la suela de la funda. Afile solo las puntas de los dientes. Si llena las ranuras más profundamente, se debilitarán las estriberas. Asegúrese de que las estriberas puedan girar libremente y que los pasadores de retención del pasador de pivote estén en buenas condiciones.



Sustitución del líquido de frenos

Consulte *Desgaste de la pastilla del freno* en la página 125. Inspección de las pinzas de los frenos: Asegúrese de que las pinzas delanteras y traseras puedan moverse con libertad en el pasador de las pinzas y en los pasadores de las ménsulas de las pinzas. Revise periódicamente el espesor de la pastilla y reemplace las pastillas cuando alcancen el espesor mínimo. Si los frenos pierden capacidad cuando están calientes, inspeccione las pastillas para localizar brillo o daños, y reemplácelas si es necesario. Cambio del líquido de frenos: consulte un manual de taller oficial de Honda para ver las instrucciones de cambio del líquido de frenos. Reemplace el líquido del sistema de frenos cada 2 años. Reemplace el líquido con más frecuencia si los frenos están sometidos a un uso intensivo. El frenado brusco calienta el líquido de frenos y este puede deteriorarse antes de lo previsto. Cualquier tipo de conducción que requiera un uso frecuente de los frenos, como en bosques estrechos, puede acortar la vida útil del líquido de frenos.



Orificio de purga

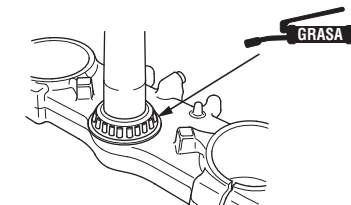
Después de cada carrera, revise el orificio de purga situado debajo de la tapa de la bomba de agua para localizar fugas. Limpie cualquier suciedad o arena obstruidas, si es necesario. Revise el orificio de purga de la bomba de agua para localizar signos de fugas en la junta. Si hay fugas de agua a través del orificio de purga, reemplace el sello mecánico. Si hay fugas de aceite a través del orificio de purga, reemplace el retén de aceite. Asegúrese de que no haya fugas continuas de refrigerante procedentes del orificio de purga mientras está en marcha el motor. Una pequeña filtración de refrigerante procedente del orificio de purga es normal. Si hay fugas de aceite a través del orificio de purga, el retén de aceite está dañado. Consulte el manual de taller oficial de Honda o acuda a su concesionario para sustituir el sello mecánico o el retén de aceite. Ambos sellos deben reemplazarse al mismo tiempo.

Control del acelerador

Desmonte el control del acelerador cada pocos recorridos, limpie el interior del tubo del acelerador y el manillar a fondo. Inspeccione cuidadosamente el cable para localizar posibles pliegues u otros daños que puedan limitar el control del acelerador de alguna manera. Mueva el manillar de tope hasta el tope para asegurarse de que no haya ninguna interferencia con el cable. Asegúrese de que el funcionamiento del acelerador es perfecto después de realizar el mantenimiento y la inspección.

Rodamientos de la pipa de dirección

Limpie, inspeccione y engrase periódicamente los rodamientos de la pipa de dirección, especialmente si están húmedos, con barro o si se conduce con frecuencia por terrenos extremadamente polvorientos. Emplee grasa con base de urea para aplicaciones múltiples diseñada para rendimiento a altas temperaturas y alta presión (por ejemplo: EXCELITE EP2 fabricado por KYODO YUSHI, Japón, o equivalente).



Radios

Revise frecuentemente la tensión del radio entre los primeros recorridos. A medida que se asienten los radios, las tuercas del radio y los puntos de contacto de la llanta, puede ser necesario volver a apretarlos. Una vez pasado este periodo de asentamiento inicial, los radios deben mantener su tensión. No obstante, asegúrese de que su programa de mantenimiento para competiciones incluye la comprobación periódica de la tensión de los radios así como del estado general de las ruedas (página 126).

Tuercas, tornillos, etc.

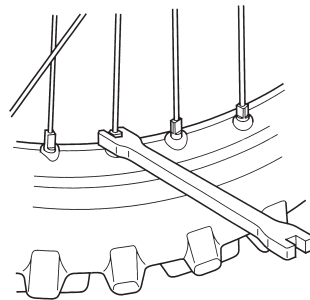
La aplicación de un agente fijador de roscas a fijadores fundamentales ofrece mayor garantía y seguridad. Quite las tuercas, limpie las roscas de las tuercas y los tornillos, aplique fijador de roscas Honda o equivalente y apriete al par especificado.

Mantenimiento antes y después de la competición (solo para uso en campo traviesa)

Mantenimiento entre carreras y entrenamientos

Después del entrenamiento o entre carreras tiene la oportunidad de realizar revisiones y ajustes adicionales.

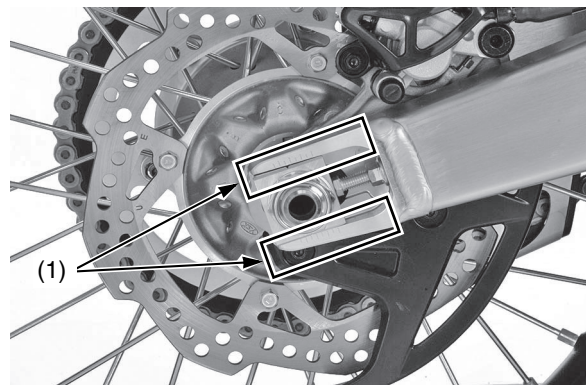
- Limpie la suciedad acumulada debajo de los guardabarros y las ruedas, los componentes de la suspensión, los puños, los controles y las estriberas. Puede utilizar un cepillo rígido de limpieza de piezas de nailon.
- Compruebe la presión de los neumáticos.
- Compruebe la tensión de los radios.



- Asegúrese de que los tornillos y las tuercas del piñón están seguros.
- Limpie los laterales de la cadena de transmisión con un cepillo rígido de limpieza de piezas de nailon. Lubrique y ajuste la cadena según sea necesario.

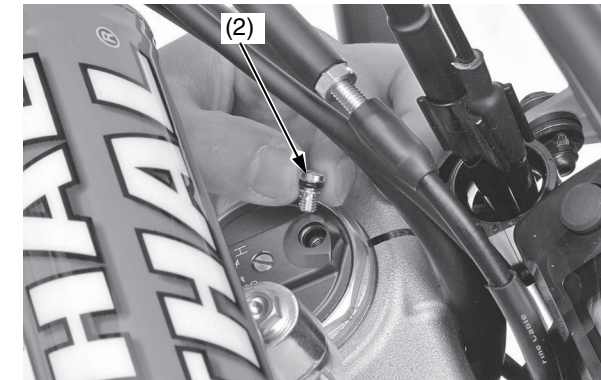
No realice el mantenimiento mientras el motor esté en funcionamiento. Podrían ocasionarse lesiones en los dedos o las manos.

- Después del ajuste, compruebe que las marcas de referencia del tensor de la cadena (1) están en la misma posición en cada lado. Esto asegurará que la rueda trasera esté bien alineada y permitirá el máximo rendimiento del disco de freno trasero. El mantenimiento de una correcta alineación de las ruedas también reducirá el desgaste de las pastillas de freno.



(1) marcas de referencia del tensor de la cadena

- Suspenda la rueda delantera levantada del suelo y emplee los tornillos de liberación de presión (2) para liberar la presión acumulada en las horquillas. Esta presión es causada por la acción normal de la horquilla durante la circulación.



(2) tornillo de liberación de presión

Mantenimiento antes y después de la competición (solo para uso en campo traviesa)

Mantenimiento después de la competición

Para el rendimiento a largo plazo de su motocicleta, es importante practicar un programa de mantenimiento constante. Inmediatamente después del acontecimiento, es un buen momento para comenzar el siguiente ciclo de mantenimiento.

Lubricación después de la carrera

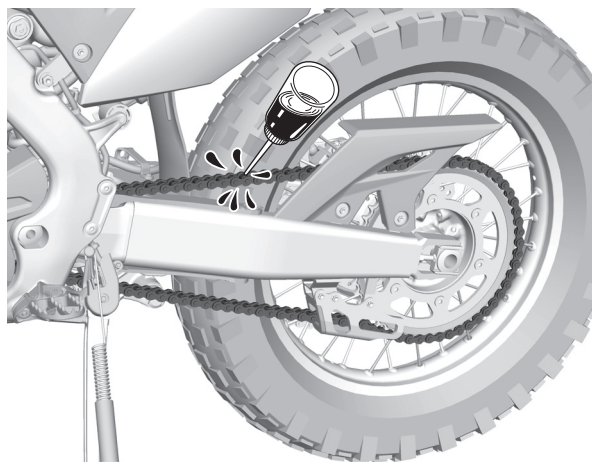
Aplique una capa ligera de aceite inhibidor de óxido al piñón y cualquier parte del chasis o motor donde se haya caído la pintura.

Esto evitará que se oxide el metal expuesto.

Aplique más cantidad de aceite inhibidor de óxido si en el acontecimiento ha habido mucha humedad o barro. Asegúrese de evitar salpicar aceite cerca de las pastillas de freno o los discos del freno.

Asegúrese de que los dedos no queden atrapados entre la cadena y el piñón.

Limpie y lubrique la cadena de transmisión (página 131). Asegúrese de limpiar la cadena y de que esté seca antes de lubricarla.



Limpieza habitual

Si su motocicleta solo está ligeramente sucia, es mejor limpiarla a mano con ayuda de un cepillo de nailon de cerda dura y algunos trapos.

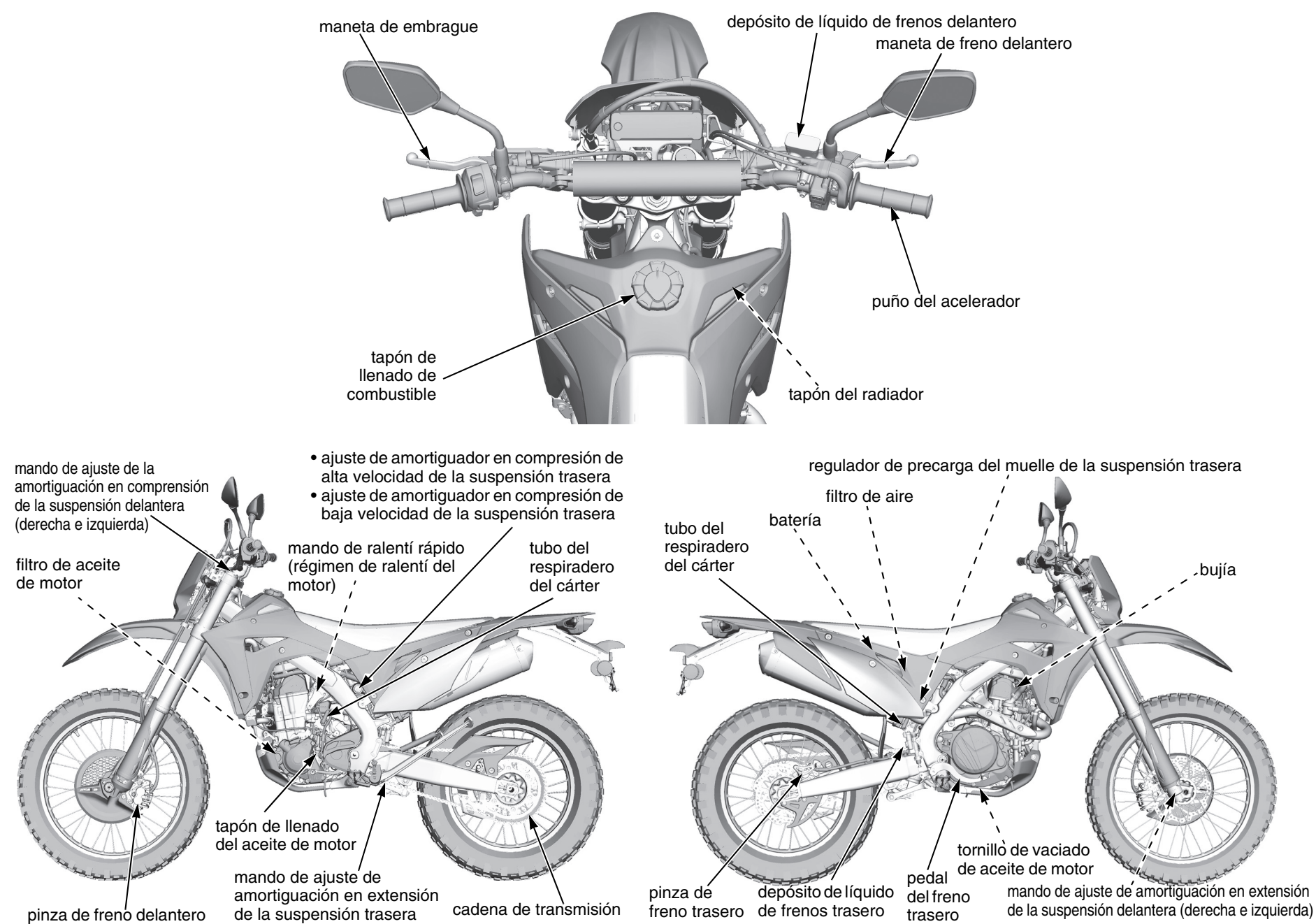
Asegúrese de que los dedos no queden atrapados entre la cadena y el piñón.

Existe una amplia variedad de cepillos de limpieza a precio razonable disponibles en diversos comercios y ferreterías. Algunos de estos cepillos son muy útiles para eliminar la suciedad de muchos contornos de las piezas metálicas de su motocicleta. Evite usar cepillos rígidos abrasivos sobre las piezas de plástico o goma.

Si su motocicleta ha estado expuesta al aire del mar o al agua salada, enjuáguela lo antes posible, séquela y aplique lubricante pulverizado a todas las piezas metálicas.

Si decide lavar su motocicleta o usar limpiadores, consulte *Cuidado del exterior* (página 140).

Situación de los componentes de mantenimiento

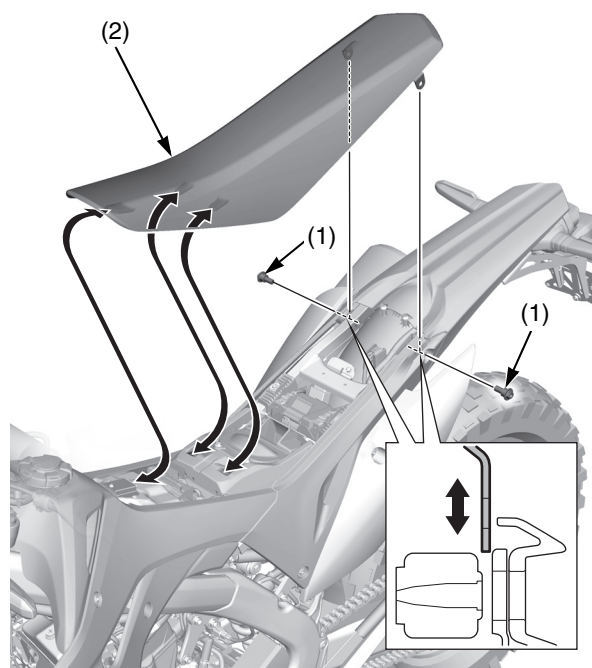


Asiento

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Desmontaje

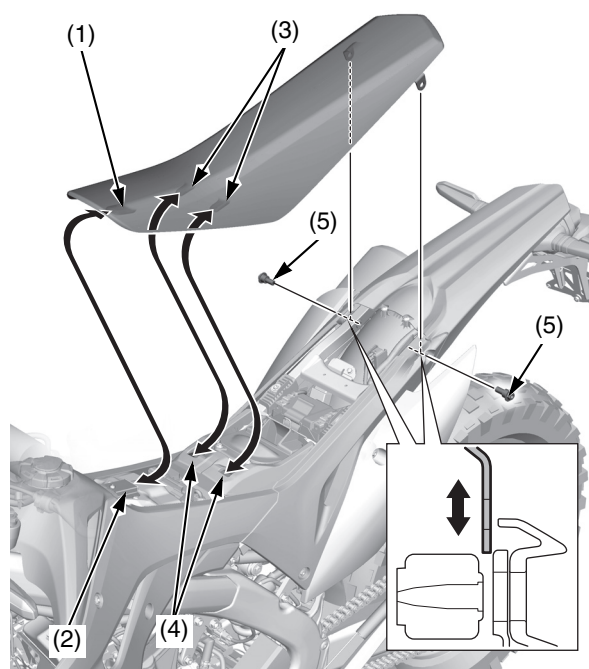
1. Extraiga los tornillos de montaje (1) del asiento.
2. Deslice hacia atrás el asiento (2) para desmontarlo.



(1) tornillos de montaje del asiento (2) asiento

Instalación

1. Instale el asiento a la vez que alinea el saliente delantero (1) con la ranura (2) del depósito de combustible y los salientes centrales del asiento (3) con las ranuras de la base de soporte del asiento (4).
2. Instale y apriete los tornillos de montaje del asiento (5) al par especificado:
26 N·m (2,7 kgf·m)



(1) saliente delantero (4) ranuras de la base de soporte del asiento
(2) ranura (5) tornillos de montaje del asiento
(3) salientes centrales del asiento

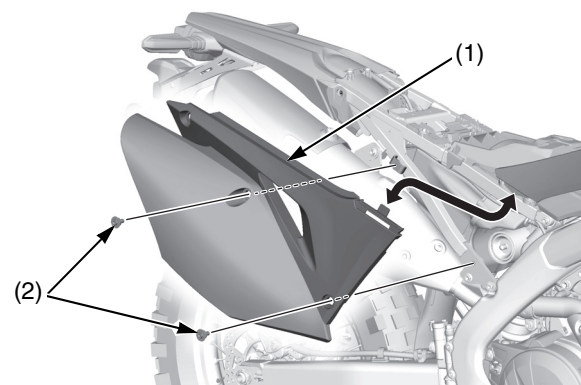
Tapa lateral

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Desmontaje

1. Desmonte el asiento (página 47).
2. Extraiga la tapa lateral (1) quitando los tornillos (2).

Las tapas laterales derecha e izquierda se pueden quitar de la misma forma.

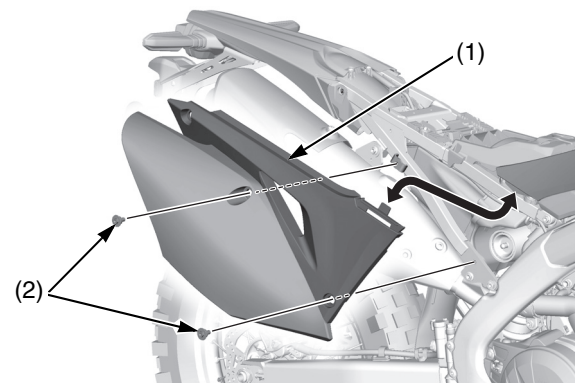


(1) tapa lateral
(2) tornillos

Instalación

1. Instale la tapa lateral (1) y apriete los tornillos (2) en el par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)

Las tapas laterales derecha e izquierda se pueden instalar de la misma forma.



(1) tapa lateral
(2) tornillos

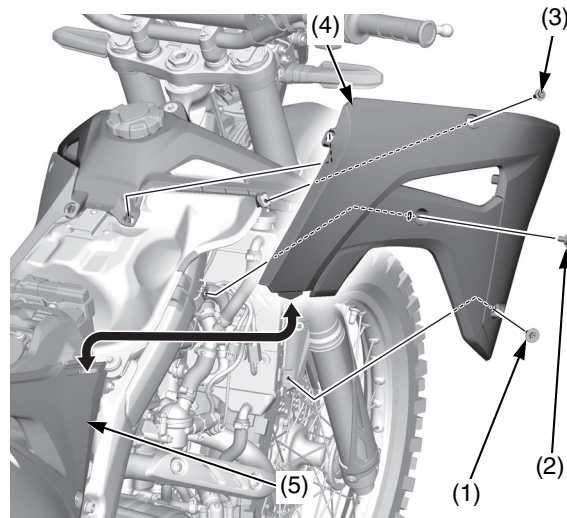
2. Instale el asiento (página 47).

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Desmontaje

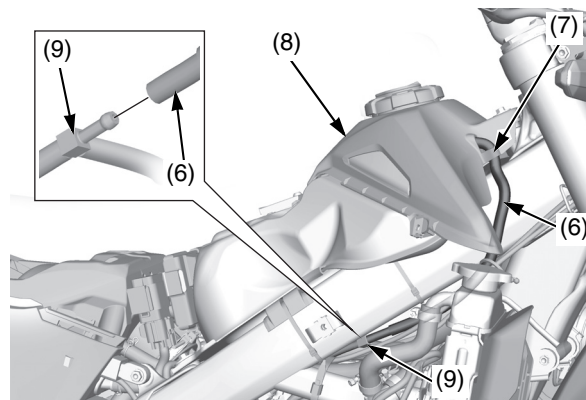
1. Extraiga el asiento (página 47).
2. Quite el tornillo A de la cubierta protectora (1), el tornillo B de la cubierta protectora (2) y el tornillo C de la cubierta protectora (3).
3. Deslice la cubierta protectora (4) hacia arriba para separarla de la tapa lateral (5) y quite la cubierta.

Los protectores izquierdo y derecho pueden extraerse de la misma forma.



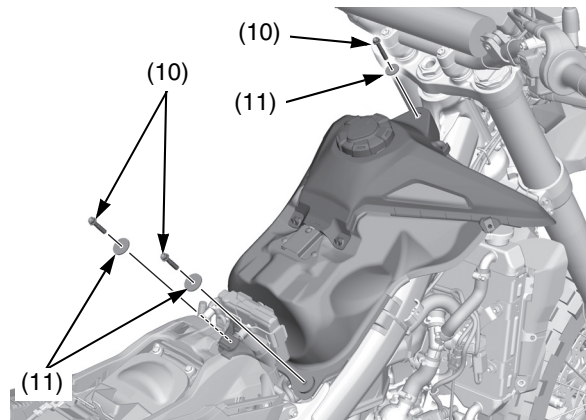
- (1) tornillo A de la cubierta protectora
(2) tornillo B de la cubierta protectora
(3) tornillo C de la cubierta protectora
(4) cubierta protectora
(5) tapa lateral

4. Suelte el respiradero (6) de la guía del tubo (7) del carenado superior (8).
5. Desconecte el respiradero (6) en la junta del tubo de tres vías (9).



- (6) respiradero (8) carenado superior
(7) guía del tubo (9) la junta del tubo de tres vías

6. Extraiga los tornillos del depósito de combustible (10) y las arandelas (11).



- (10) tornillos del depósito de combustible
(11) arandelas

7. Levante el depósito de combustible (12) para sacarlo del chasis y cuélguelo a la izquierda del chasis.

Depósito de combustible

No apoye el depósito de combustible por el manguito de combustible (13).

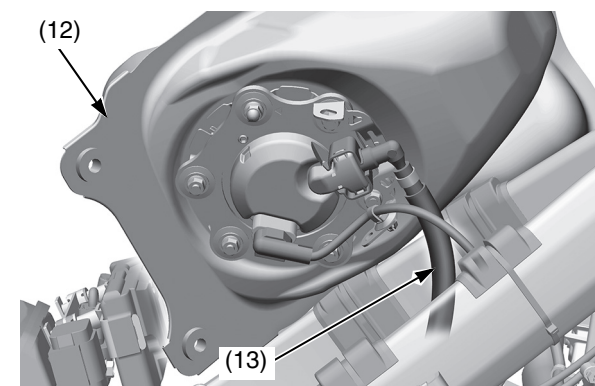
AVISO

El depósito de combustible está fabricado de titanio. Ya que el depósito de combustible no se ha pintado, se podría decolorar con el barro y el polvo. Para eliminar el barro o el polvo, utilice una esponja o un paño suave y un detergente para acero inoxidable y, a continuación, enjuague bien con agua limpia. Después del lavado, enjuague con abundante agua y seque con un paño limpio.

⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es muy inflamable y explosiva. Al manipular combustible, puede sufrir quemaduras o lesiones graves.

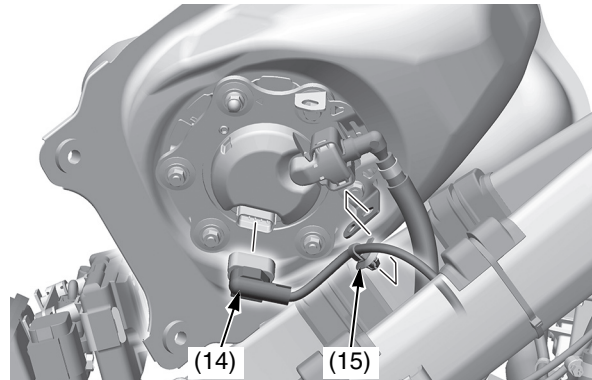
- Pare el motor, y mantenga apartados el calor, las chispas y el fuego.
- Manipule el combustible solo en exteriores.
- Limpie inmediatamente el líquido derramado.



- (12) depósito de combustible
(13) manguito de combustible

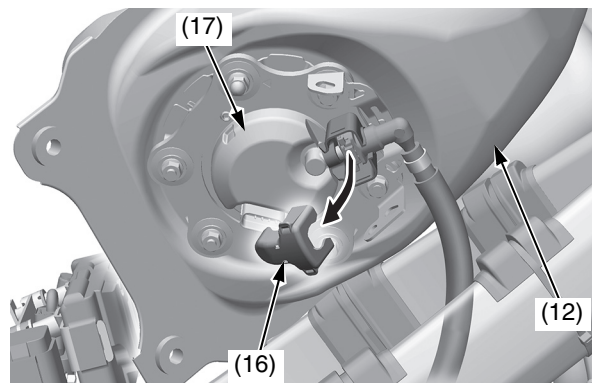
Depósito de combustible

8. Desconecte el conector de la bomba de combustible (14) y retire el clip de la abrazadera del mazo de cables (15).
9. Vuelva a colocar el depósito de combustible, arranque el motor y déjelo al ralentí hasta que el motor se cale.



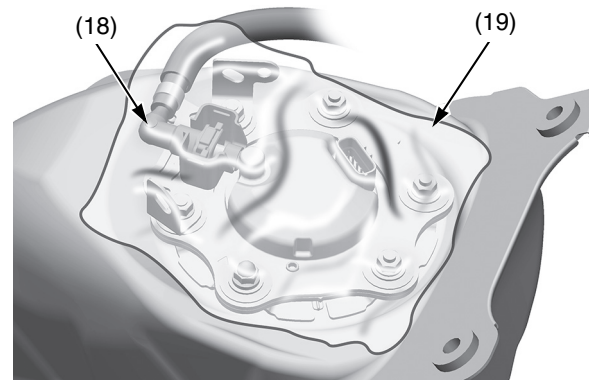
(14) conector de la bomba de combustible (15) clip de la abrazadera del mazo de cables

10. Levante el depósito de combustible (12) para sacarlo del chasis. Quite la tapa del racor del conector rápido de combustible (16) de la bomba de combustible (17).



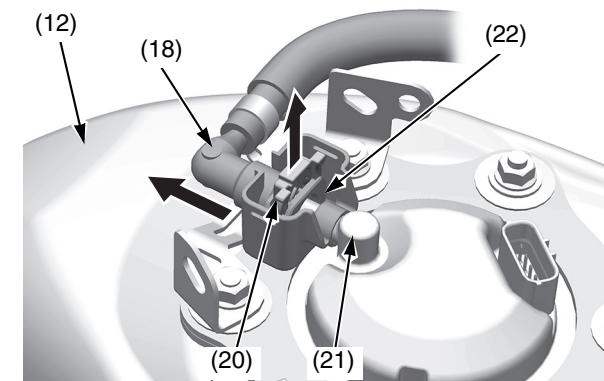
(12) depósito de combustible
(16) tapa del racor del conector rápido de combustible
(17) bomba de combustible

11. Revise el racor del conector rápido de combustible (18) para ver si hay suciedad y límpielo si es necesario.
12. Coloque un trapo de taller (19) sobre el racor del conector rápido de combustible.



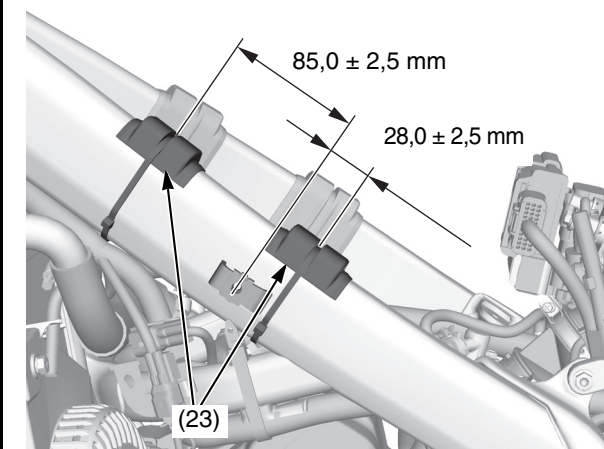
(18) racor del conector rápido de combustible (19) trapo de taller

13. Desbloquee el clip de bloqueo deslizante (20) del racor del conector rápido tirando de él completamente hacia arriba. Suelte el racor del conector rápido de combustible (18) de la junta de combustible (21) mientras sujeta la carcasa del conector (22), luego retire el depósito de combustible (12). Utilice un trapo de taller para absorber el combustible restante en el manguito de combustible.
 - Asegúrese de no dañar el manguito u otras piezas.
 - No utilice herramientas.
 - La entrada de suciedad en la carcasa del conector puede causar el agarrotamiento del clip de bloqueo deslizante.



(12) depósito de combustible (21) junta de combustible
(18) racor del conector rápido de combustible (22) carcasa del conector
(20) clip de bloqueo deslizante

14. Compruebe si existe interferencia entre el chasis y el depósito y ajuste las gomas del amortiguador (23) a ambos lados del chasis si es necesario.



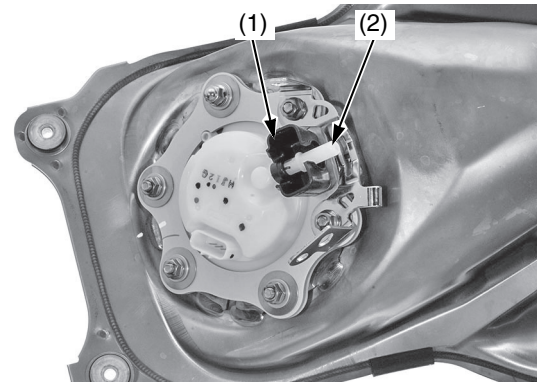
(23) gomas del amortiguador

AVISO

No monte en su motocicleta con las gomas del amortiguador extraídas. El depósito de combustible podría romperse.

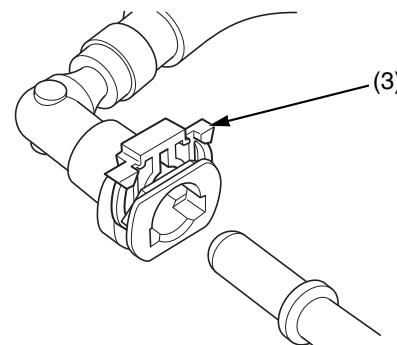
Instalación

1. Asegúrese de que la tapa de goma (1) está en la junta de combustible (2) de la bomba de combustible, como se muestra.



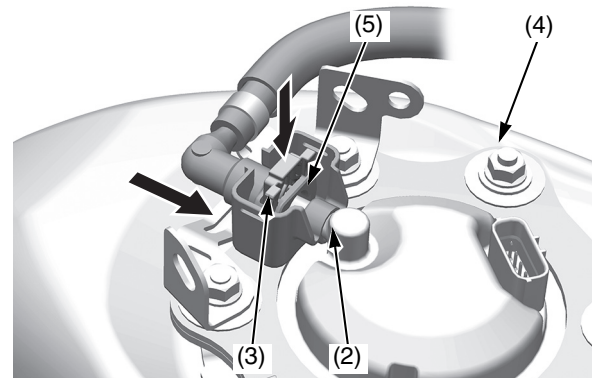
(1) tapa de goma
(2) junta de combustible

2. Asegúrese de tirar del clip de bloqueo deslizante (3) completamente hacia arriba antes de conectar el racor del conector rápido.
 - No doble ni tuerza el manguito de combustible.
 - No vuelva a utilizar el manguito de combustible si está deformado o dañado.
 - No utilice guantes ni un trapo de taller al instalar el racor del conector rápido.



(3) clip de bloqueo deslizante

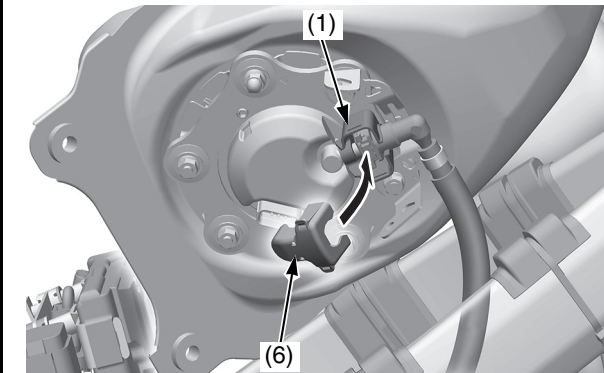
3. Coloque el depósito de combustible (4) en el chasis.
4. Conecte el racor del conector rápido a la junta de combustible (2) hasta que oiga el "clic" mientras sujeta la carcasa del conector (5). Si resulta difícil de conectar, aplique una pequeña cantidad de aceite de motor en el extremo del tubo de la junta de combustible.



(2) junta de combustible (4) depósito de combustible
(3) clip de bloqueo deslizante (5) carcasa del conector

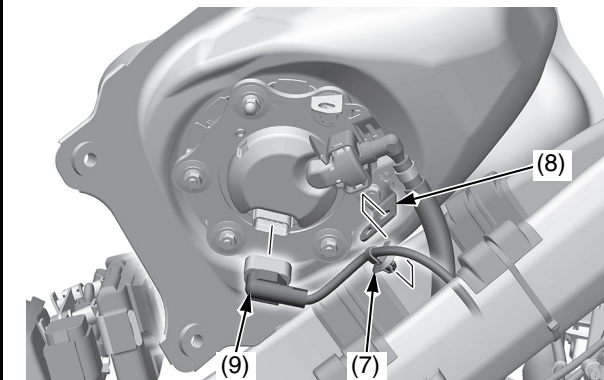
5. Asegúrese de que la conexión es correcta y que el retenedor de corredera esté firmemente bloqueado en su lugar; compruébelo visualmente tirando de la carcasa del conector.

6. Monte la tapa del racor del conector rápido de combustible (6). Asegúrese de que la tapa de goma (1) está instalada correctamente entre el racor del conector rápido de combustible y la bomba de combustible.



(1) tapa de goma
(6) tapa del racor del conector rápido de combustible

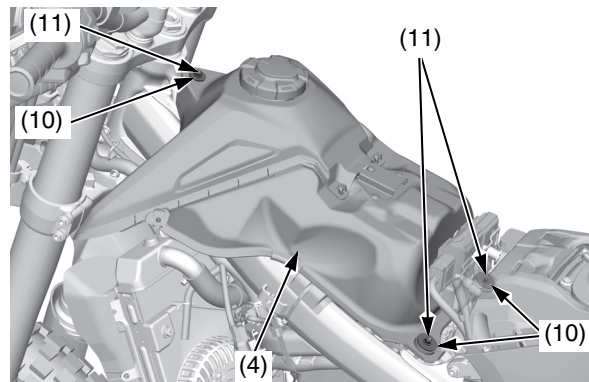
7. Instale el clip de la abrazadera del mazo de cables (7) en la guía del cable de tope (8). Conecte el conector de la bomba de combustible (9).



(7) clip de la abrazadera del mazo de cables (9) conector de la bomba de combustible
(8) guía del cable de tope

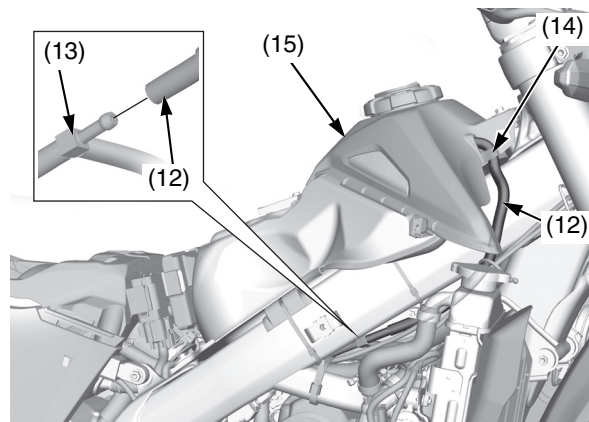
Depósito de combustible

8. Instale el depósito de combustible (4) en el chasis. Instale las arandelas (10) y los tornillos del depósito de combustible (11), luego apriete los tornillos en el par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)



(4) depósito de combustible
(10) arandelas
(11) tornillos del depósito de combustible

9. Conecte el respiradero (12) en la junta del tubo de tres vías (13). Coloque el respiradero a la guía del tubo (14) de la tapa del depósito de combustible (15).



(12) respiradero
(13) junta del tubo de tres vías
(14) guía del tubo
(15) tapa del depósito

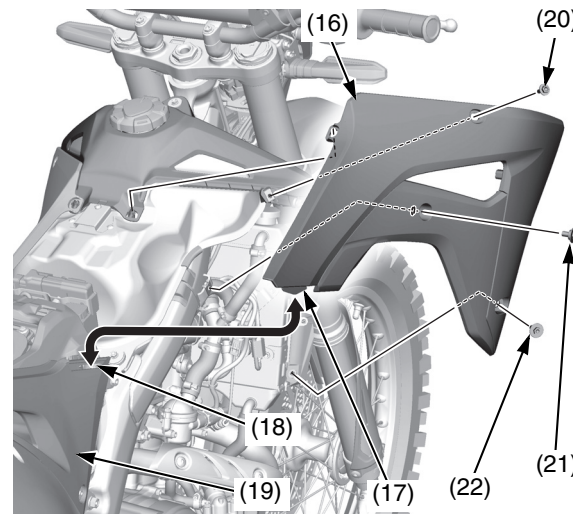
10. Deslice la cubierta (16) hacia abajo de modo que la lengüeta de la cubierta (17) y la ranura (18) de la tapa lateral (19) estén alineadas.

11. Instale el tornillo C de la cubierta protectora (20), el tornillo B (21) y el tornillo A de la cubierta protectora (22).

Apriete los tornillos A y B de la cubierta protectora al par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)

Apriete el tornillo B de la cubierta protectora al par especificado:
5,2 N·m (0,5 kgf·m)

Las cubiertas protectoras izquierda y derecha pueden extraerse de la misma forma.



(16) cubierta
(17) lengüeta
(18) ranura
(19) tapa lateral
(20) tornillo C de la cubierta
(21) tornillo B de la cubierta
(22) tornillo A de la cubierta

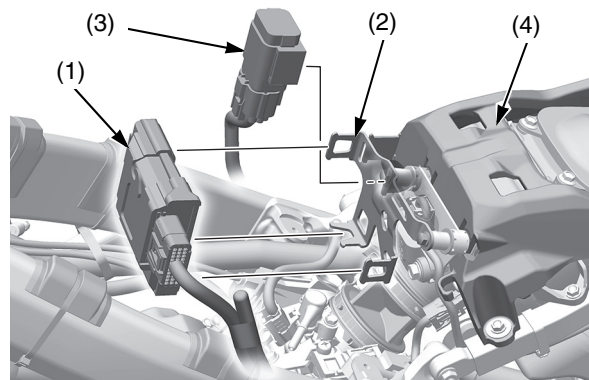
12. Instale el asiento (página 47).

Subchasis

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

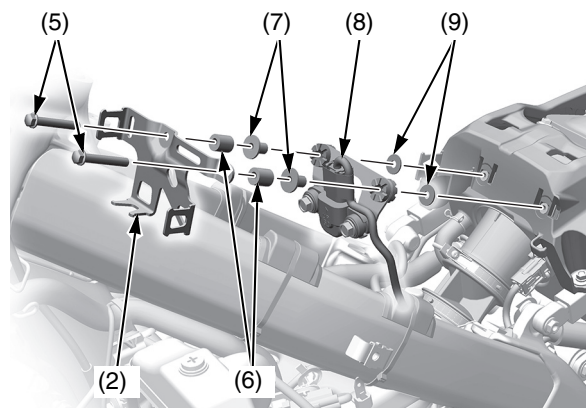
Desmontaje

1. Retire la batería (página 137).
2. Retire el depósito de combustible (página 49).
3. Retire el silenciador (página 133).
4. Retire la tapa lateral izquierda (página 48).
5. Retire el ECM (1) del soporte del ECM (2).
6. Retire el relé del motor de arranque (3) de la base de soporte del asiento (4).



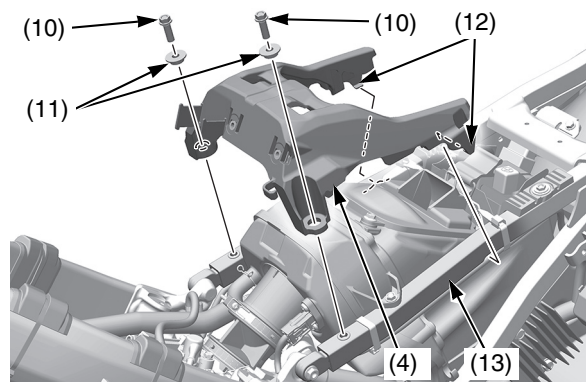
(1) ECM
(2) soporte del ECM
(3) relé del motor arranque
(4) base de soporte del asiento

7. Extraiga los tornillos de montaje del soporte, (5), soporte del ECM (2), casquillos A (6), casquillos B (7), conjunto del sensor de ángulo de inclinación (8) y arandelas (9).



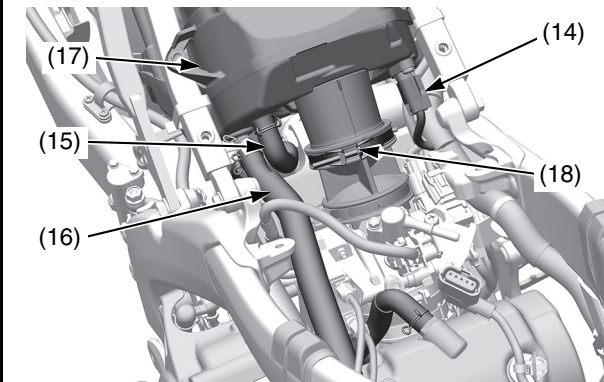
(2) soporte del ECM
(5) tornillos de montaje del soporte
(6) casquillos A
(7) casquillos B
(8) sensor de ángulo de inclinación
(9) arandelas

8. Extraiga los tornillos de montaje de la base de soporte del asiento (10) y los casquillos (11). Suelte los ganchos (12) del subchasis (13) y retire la base de soporte del asiento (4) del subchasis.



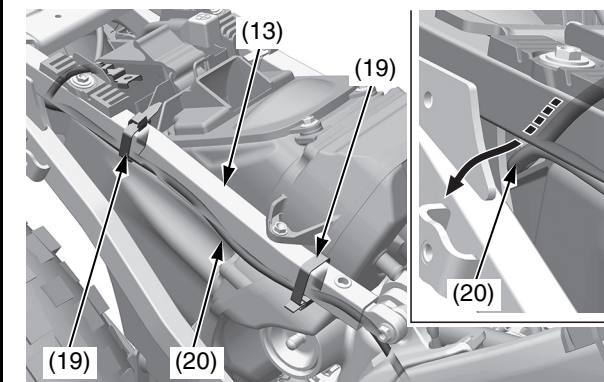
(4) base de soporte del asiento
(10) tornillos
(11) casquillos
(12) ganchos
(13) subchasis

9. Desconecte el conector del sensor IAT (14). Desconecte el respiradero del cárter (15) y el tubo de inyección de aire (16) de la caja de filtro de aire (17). Afloje los tornillos de la brida del tubo de conexión (18).



(14) conector del sensor IAT
(15) tubo del respiradero del cárter
(16) tubo de inyección de aire
(17) caja del filtro de aire
(18) tornillos de la brida del tubo de conexión

10. Retire las bridas del cable de la batería negativo (-) (19), y retire el cable de la batería negativo (-) (20) del subchasis (13).

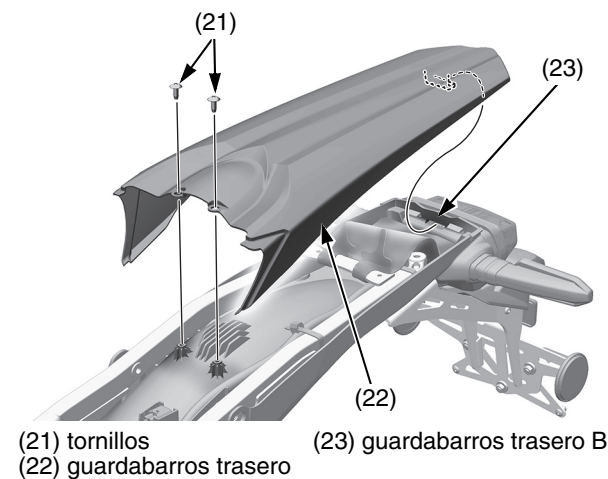


(13) subchasis
(19) bridas del cable
(20) cable de la batería negativo (-)

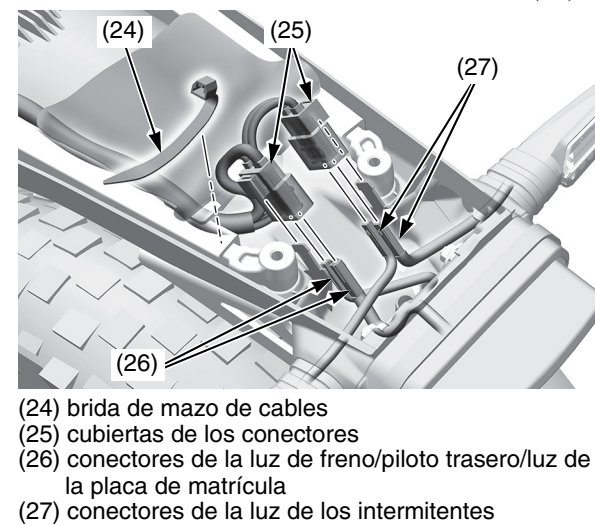
(cont.)

Subchasis

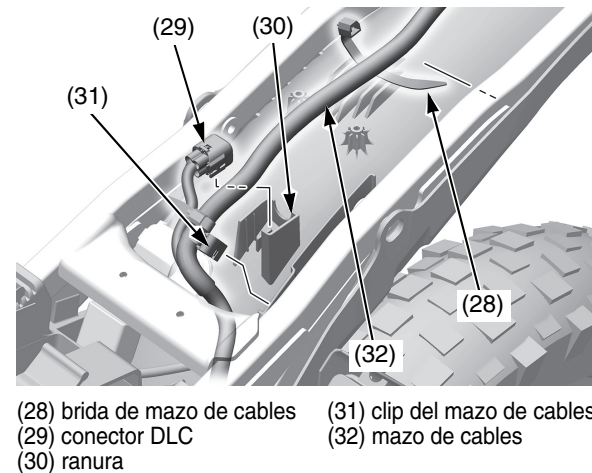
11. Retire los tornillos de montaje del guardabarros trasero (21).
Retire el guardabarros trasero (22) mientras suelta los ganchos del guardabarros trasero B (23).



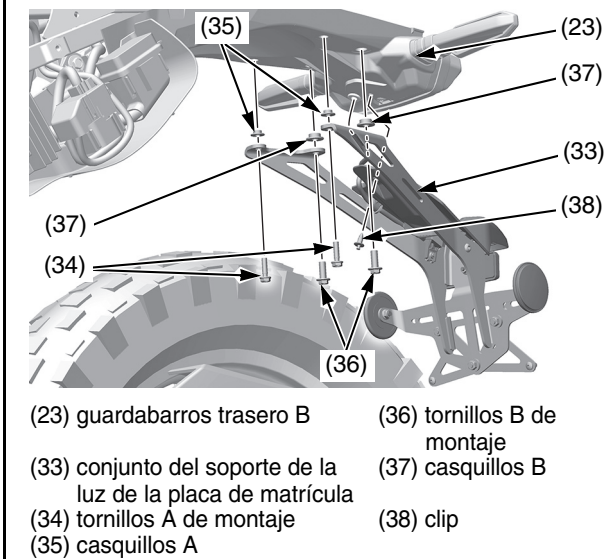
12. Retire la brida de mazo de cables (24). Retire las tapas del conector (25) del soporte del guardabarros trasero. Desconecte los conectores de la luz de freno/piloto trasero/luz de la placa de matrícula (26). Desconecte los conectores de la luz de los intermitentes (27).



13. Retire la brida de mazo de cables (28).
Suelte el conector DLC (29) de la ranura del guardabarros trasero (30).
Retire el clip del mazo de cables (31) de la pestaña del guardabarros trasero y suelte el mazo de cables (32).

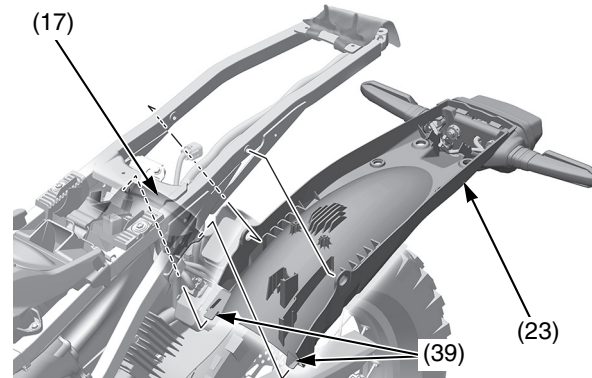


14. Mientras sujeta el conjunto del soporte de la luz de la placa de matrícula (33), retire los tornillos de montaje A (34), los casquillos A (35), los tornillos B de montaje (36), los casquillos B (37) y el clip (38). Retire el soporte de la luz de la placa de matrícula del guardabarros trasero B (23) mientras suelta el cable de la luz de la placa de matrícula del guardabarros trasero B.



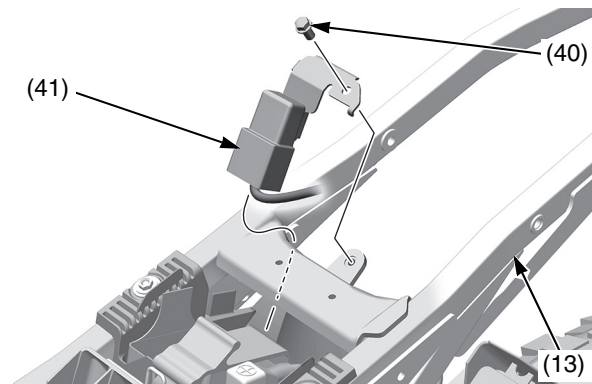
Subchasis

15. Retire el guardabarros trasero B (23) mientras suelta los refuerzos delanteros (39) de la caja del filtro de aire (17).



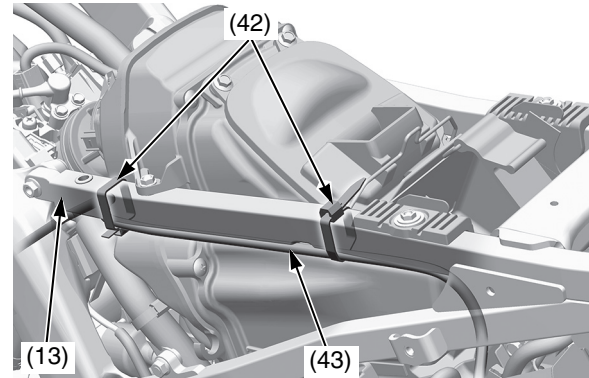
(17) caja del filtro de aire (39) refuerzos delanteros
(23) guardabarros trasero B

16. Retire el tornillo (40) y el soporte/relé de la luz de los intermitentes (41) del subchasis (13).



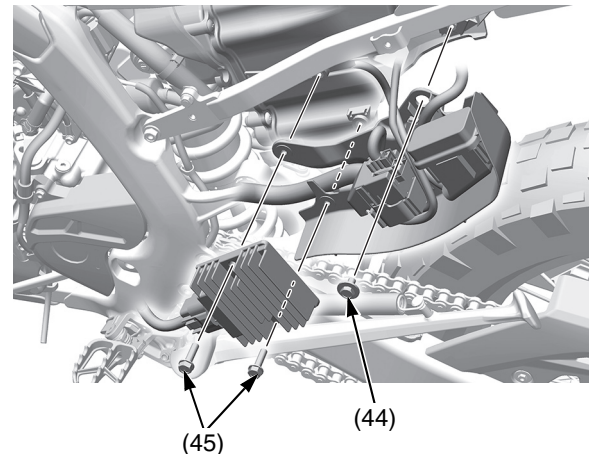
(13) subchasis
(40) tornillo
(41) soporte/relé de la luz de los intermitentes

17. Retire las bridas del cable de la batería positivo (+) (42), y retire el cable de la batería positivo (+) (43) del subchasis (13).



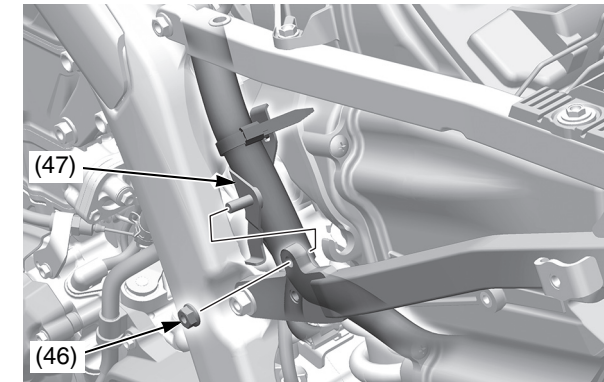
(13) subchasis
(42) bridas del cable
(43) cable de la batería positivo (+)

18. Extraiga las arandelas/tornillos de montaje del conjunto de la caja de fusibles (44). Extraiga los tornillos de montaje del rectificador/regulador (45).



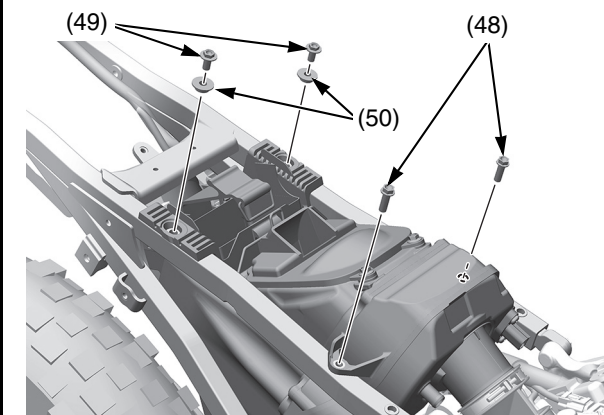
(44) arandelas/tornillos de montaje del conjunto de la caja de fusibles
(45) tornillos de montaje del rectificador/regulador

19. Extraiga la tuerca de brida (46) y suelte la guía del mazo de cables (47) del subchasis.



(46) tuerca de brida (47) guía de mazo de cables

20. Extraiga los tornillos A de montaje de la caja del filtro de aire (48), los tornillos B de montaje de la caja del filtro de aire (49) y los casquillos (50).



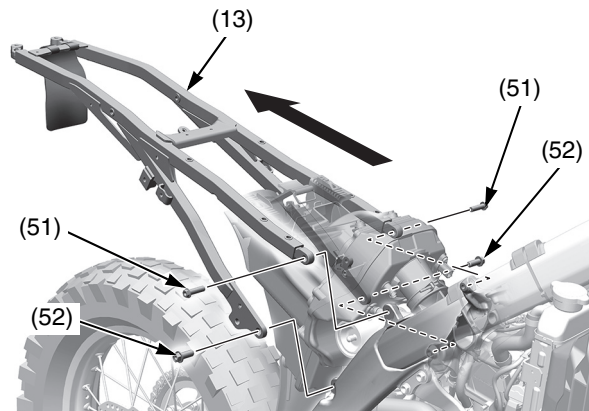
(48) tornillos A de montaje de la caja del filtro de aire
(49) tornillos B de montaje de la caja del filtro de aire
(50) casquillos

(cont.)

Subchasis

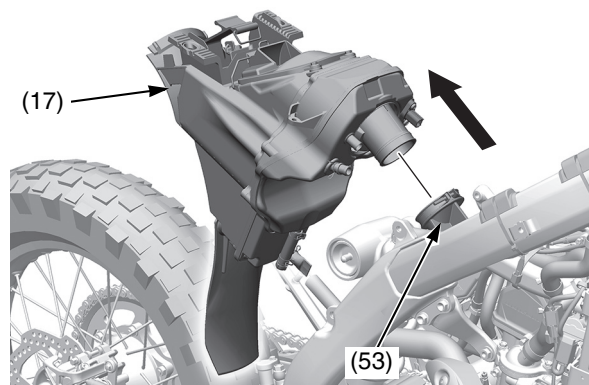
21. Extraiga los tornillos de montaje superiores del subchasis (51) y los tornillos de montaje inferiores (52).

Retire el subchasis (13) hacia atrás con cuidado de no dañar el mazo de cables.



(13) subchasis
(51) tornillos de montaje superiores
(52) tornillos de montaje inferiores

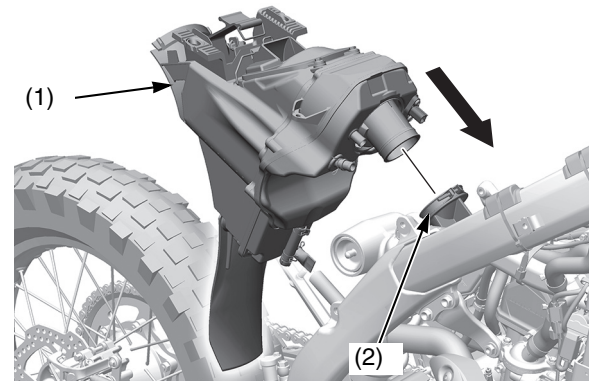
22. Retire la caja del filtro de aire (17) del tubo de conexión (53).



(17) caja del filtro de aire
(53) tubo de conexión

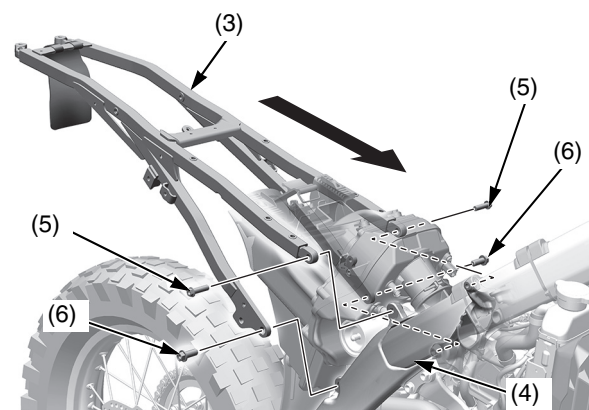
Instalación

1. Monte la caja del filtro de aire (1) en el tubo de conexión (2).



(1) caja del filtro de aire
(2) tubo de conexión

2. Sin apretar, coloque los extremos superiores e inferiores del subchasis (3) en el chasis principal (4), monte el mazo de cables y coloque los tornillos de montaje superiores del subchasis (5) y los tornillos de montaje inferiores (6) sin apretar.



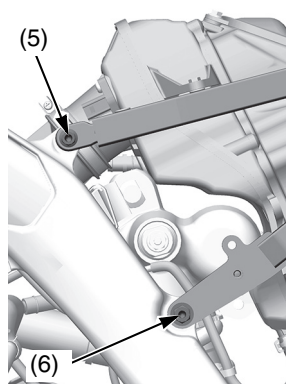
(3) subchasis
(4) chasis principal
(5) tornillos de montaje superiores
(6) tornillos de montaje inferiores

3. Apriete primero los tornillos de montaje superiores del subchasis (5) y después los tornillos de montaje inferiores (6) al par especificado.

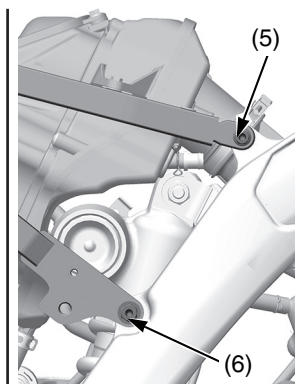
tornillos de montaje superiores del subchasis:
32 N·m (3,3 kgf·m)

tornillos de montaje inferiores del subchasis:
49 N·m (5,0 kgf·m)

Lado izquierdo:

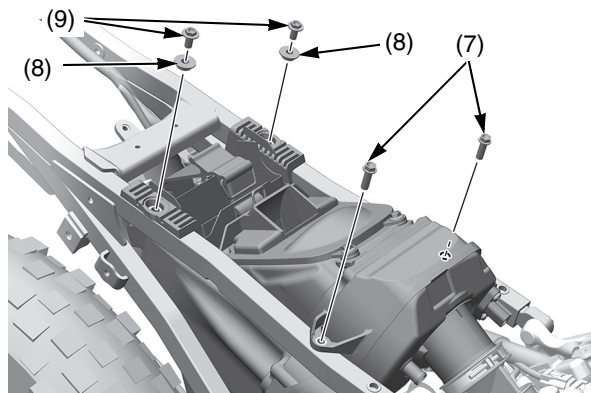


Lado derecho:



(5) tornillos de montaje superiores
(6) tornillos de montaje inferiores

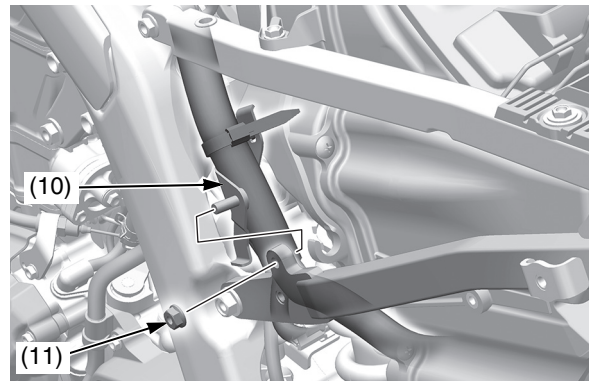
4. Coloque y apriete los tornillos A de montaje de la caja del filtro de aire (7), casquillos (8) y los tornillos B de montaje de la caja del filtro de aire (9).



(7) tornillos A de montaje de la caja del filtro de aire
(8) casquillos
(9) tornillos B de montaje de la caja del filtro de aire

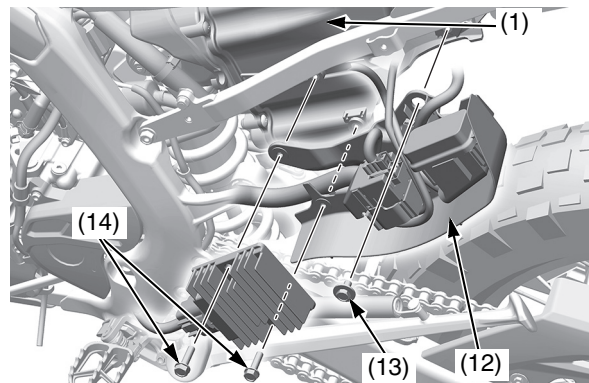
Subchasis

5. Monte la guía del mazo de cables (10) en el subchasis y coloque y apriete la tuerca de brida (11).



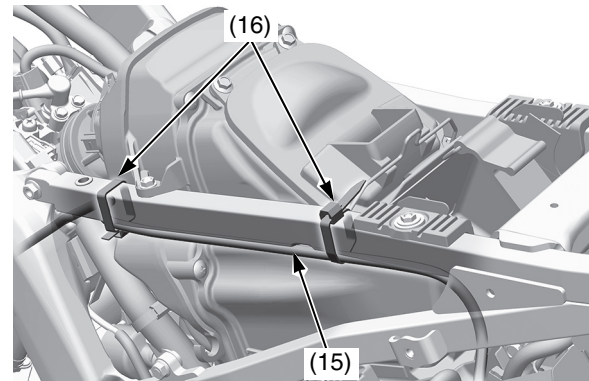
(10) guía del mazo de cables
(11) tuerca de brida

6. Monte el conjunto de la caja de fusibles (12) en la caja del filtro de aire (1). Coloque las arandelas/tornillos de montaje del conjunto de la caja de fusibles (13). Coloque los tornillos de montaje del rectificador/regulador (14). Apriete los tornillos de montaje del rectificador/regulador y la arandela/tornillo de montaje de la caja de fusibles con seguridad.



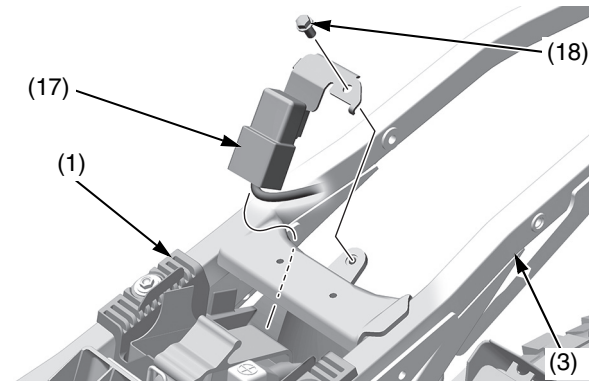
(1) caja del filtro de aire
(12) caja de fusibles
(13) tornillo/arandela de montaje de la caja de fusibles
(14) tornillos de montaje del rectificador/regulador

7. Dirija el cable de la batería positivo (+) (15) de forma correcta y fíjelo con las bridas del cable de la batería positivo (+) (16).



(15) cable de la batería positivo (+)
(16) bridas del cable

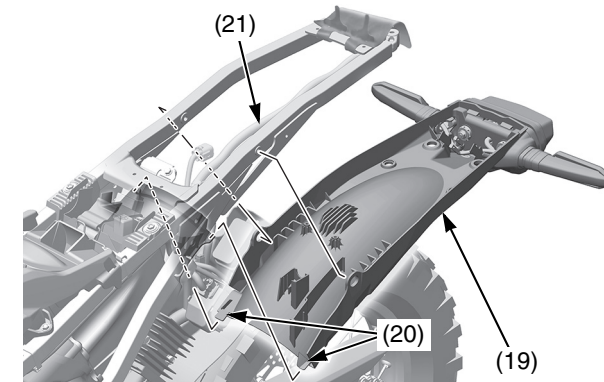
8. Coloque el soporte/relé de la luz de los intermitentes (17) entre el subchasis (3) y la caja del filtro de aire (1). Coloque y apriete el tornillo de montaje del soporte (18).



(1) caja del filtro de aire
(3) subchasis
(17) soporte/relé de los intermitentes
(18) tornillo

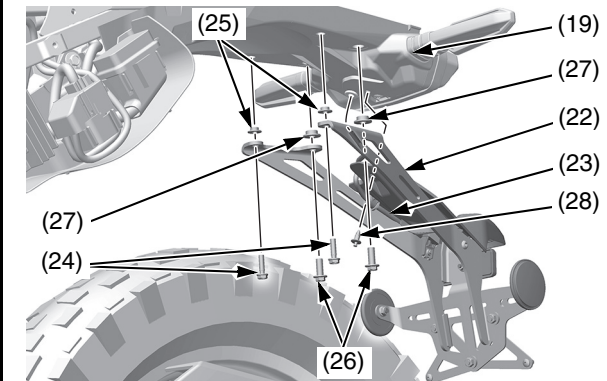
9. Monte el guardabarros trasero B (19) encajando los refuerzos delanteros (20) en la ranura de la caja del filtro de aire.

Dirija el mazo de cables (21) correctamente.



(19) guardabarros trasero B
(20) refuerzos delanteros
(21) mazo de cables

10. Coloque el soporte de la luz de la placa de matrícula (22) en el guardabarros trasero B (19) mientras coloca el cable de la luz de la placa de matrícula (23). Coloque los tornillos A de montaje del soporte de la luz de la placa de matrícula (24), los casquillos A (25), los tornillos B de montaje (26), los casquillos B (27) y el clip (28).

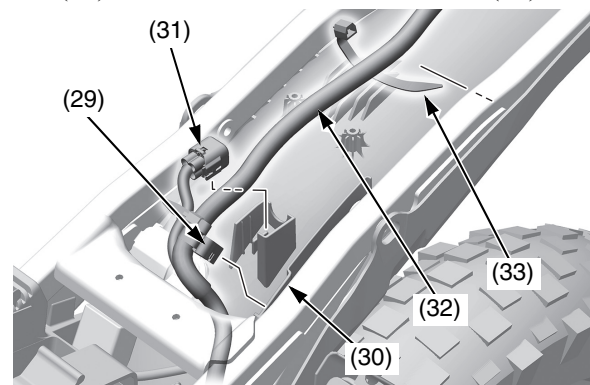


(19) guardabarros trasero B
(22) soporte de la luz de la placa de matrícula
(23) cable de la luz de la placa de matrícula
(24) tornillos A de montaje
(25) casquillos A
(26) tornillos B de montaje
(27) casquillos B
(28) clip

(cont.)

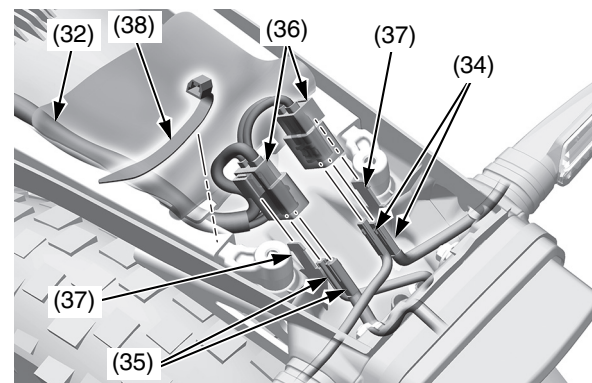
Subchasis

11. Coloque el clip del mazo de cables (29) en el refuerzo del guardabarros trasero (30). Inserte el conector DLC (31) en la ranura del guardabarros trasero. Fije el mazo de cables (32) con la brida del mazo de cables (33).



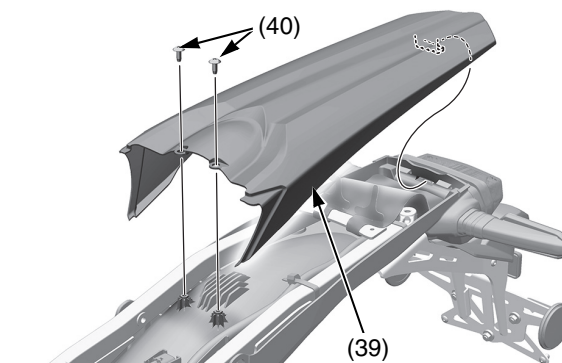
(29) clip del mazo de cables
(30) refuerzo del guardabarros trasero
(31) conector DLC
(32) mazo de cables
(33) brida del mazo de cables

12. Conecte los conectores de la luz de los intermitentes (34). Conecte los conectores de la luz de freno/piloto trasero/luz de la placa de matrícula (35). Coloque las tapas del conector (36) en los soportes del guardabarros trasero (37). Fije el mazo de cables (32) con la brida del mazo de cables (38).



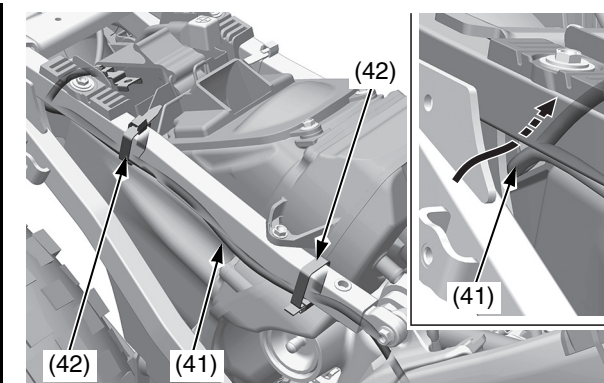
(32) mazo de cables
(34) conectores de la luz de los intermitentes
(35) conectores de la luz de freno/piloto trasero/luz de la placa de matrícula
(36) cubiertas de los conectores
(37) soportes del guardabarros trasero
(38) brida de plástico

13. Monte el guardabarros trasero (39) y apriete los tornillos de montaje del guardabarros (40) al par especificado:
1,5 N·m (0,2 kgf·m)



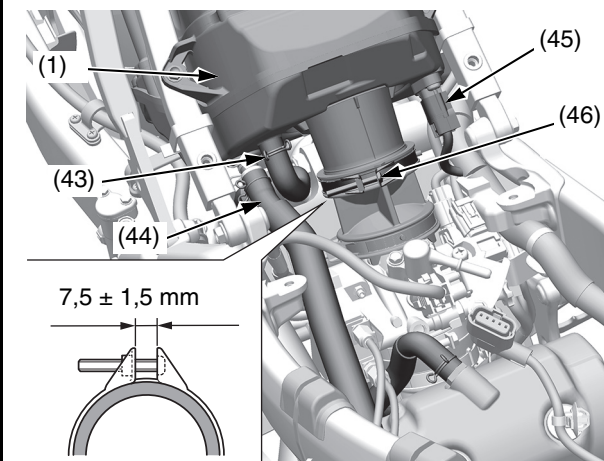
(39) guardabarros trasero
(40) tornillos

14. Dirija el cable de la batería negativo (-) (41) correctamente, fíjelo con las bridas del cable de la batería negativo (-) (42).



(41) cable de la batería negativo (-)
(42) bridas del cable negativo (-)

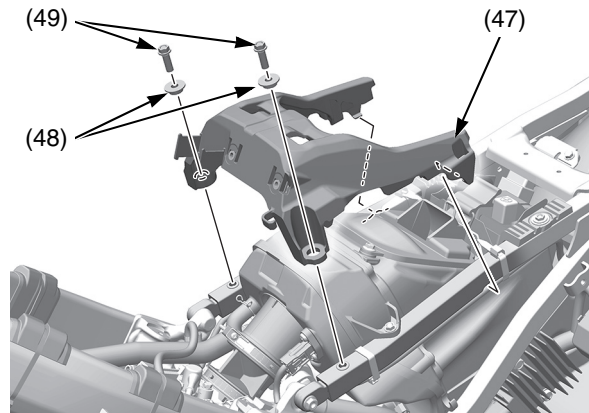
15. Conecte el respiradero del cárter (43) y el tubo de inyección de aire (44) en la caja del filtro de aire (1). Conecte el conector del sensor IAT (45). Apriete el tornillo de la abrazadera del tubo de conexión del filtro de aire (46) de manera que la distancia entre los extremos de la abrazadera sea de $7,5 \pm 1,5$ mm.



(1) caja del filtro de aire
(43) tubo del respiradero del cárter
(44) tubo de inyección de aire
(45) conector del sensor IAT
(46) tornillo de la brida del tubo de conexión

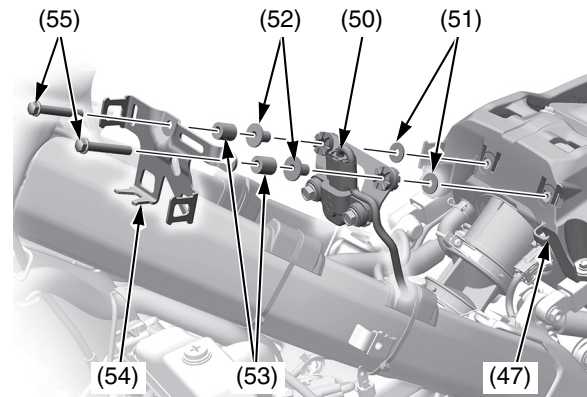
Subchasis

16. Monte la base de soporte del asiento (47) en el subchasis. Instale los casquillos (48) y los tornillos de montaje (49), y luego apriete los tornillos de montaje al par especificado: 10 N·m (1,0 kgf·m)



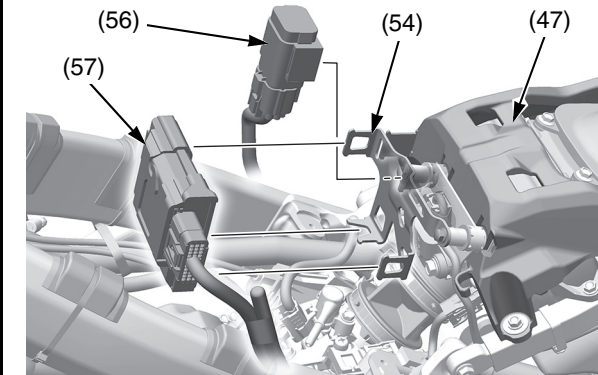
(47) base de soporte del asiento
(48) casquillos
(49) tornillos

17. Monte el sensor de ángulo de inclinación (50) en la base de soporte del asiento (47) con las arandelas (51) y los casquillos B (52), los casquillos A (53), el soporte de ECM (54), los tornillos de montaje del soporte (55), y apriete los tornillos con firmeza.



(47) base de soporte del asiento
(50) sensor de ángulo de inclinación
(51) arandelas
(52) casquillos B
(53) casquillos A
(54) soporte del ECM
(55) tornillos

18. Monte el relé del motor de arranque (56) en la base de soporte del asiento (47). Monte el ECM (57) en el soporte del ECM (54).



(47) base de soporte del asiento
(54) soporte del ECM
(56) relé del motor de arranque
(57) ECM

19. Instale la tapa lateral izquierda (página 48).
20. Instale el silenciador (página 133).
21. Monte el depósito de combustible (página 51).
22. Instale la batería (página 138).

Sistema de combustible

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Combustible

Tipo	Sin plomo
Número de octanos de investigación	95 (o superior)

Use solo combustible sin plomo en la motocicleta. El uso de combustible con plomo dañará los catalizadores. Si conduce su motocicleta en un país donde pueda haber combustible con plomo, asegúrese de utilizar solamente combustible sin plomo.

Su motor está diseñado para emplear cualquier tipo de combustible sin plomo con un número de octanos de bomba $(R+M)/2$ de 91 o superior, o con un número de octanos de investigación de 95 o superior. Las bombas de gasolina de las gasolineras indican normalmente el octanaje de bomba. Para obtener información sobre el uso de *Gasolina con alcohol*, consulte página 184.

El empleo de gasolina de menos octanos puede causar "detonaciones" persistentes o "golpeteo por autoencendido" (un ruido más fuerte de golpeteo) que, si es severo, puede llegar a ocasionar daños en el motor. (Un ligero golpeteo al circular con mucha carga, como al subir una cuesta, no es motivo de preocupación).

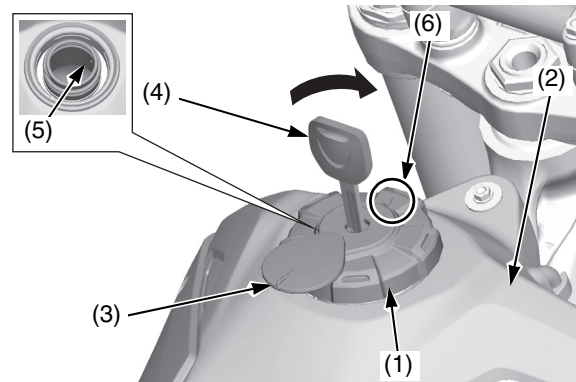
Si las detonaciones o el golpeteo se producen a una velocidad estable del motor con carga normal, cambie de marca de gasolina. Si las detonaciones o el golpeteo son persistentes, consulte a su concesionario.

Nunca utilice combustible caducado o contaminado. Evite la entrada de suciedad, polvo o agua en el depósito de combustible.

Procedimiento de repostaje

Si hay barro en el tapón de llenado de combustible (1) y en el carenado superior del depósito de combustible (2) al rellenar el depósito, limpie el barro antes de volver a repostar.

1. Abra la tapa de la cerradura (3), introduzca la llave de contacto (4) en el tapón de llenado de combustible y gírela hacia la derecha para retirar el tapón de llenado del combustible.



- | | |
|---|-----------------------|
| (1) tapón de llenado de combustible | (4) llave de contacto |
| (2) carenado superior del depósito de combustible | (5) cuello de llenado |
| (3) tapa de la cerradura | (6) marca de flecha |

2. Añada combustible hasta que el nivel llegue a la parte inferior del cuello de llenado (5).
Capacidad del depósito de combustible:
7,6 l

- Asegúrese de no dañar la bomba de combustible mientras se llena el depósito de combustible.
- No llene excesivamente el depósito. No deberá haber combustible en el cuello de llenado.

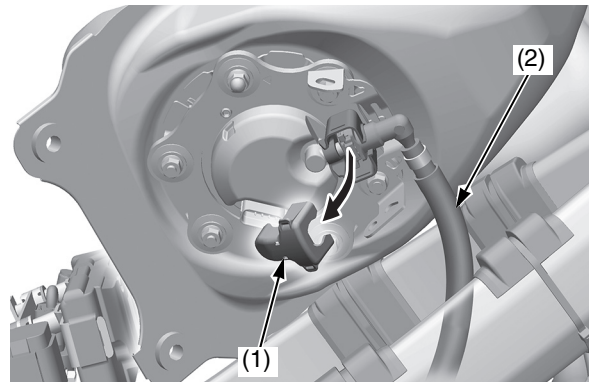
⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es muy inflamable y explosiva. Al manipular combustible, puede sufrir quemaduras o lesiones graves.

- Pare el motor, y mantenga apartados el calor, las chispas y el fuego.
 - Manipule el combustible solo en exteriores.
 - Limpie inmediatamente el líquido derramado.
3. Después de llenar el depósito, instale el tapón de llenado de combustible hasta que la marca de flecha (6) del tapón apunte hacia delante.
 4. Presione el tapón de llenado de combustible hacia el cuello del llenador hasta que quede cerrado y bloqueado.
 5. Retire la llave de contacto del tapón y cierre la tapa de la cerradura.
- La llave de contacto no se puede retirar si el tapón no está bloqueado.

Inspección de la tubería de combustible

1. Cuelgue el depósito de combustible al lado izquierdo del chasis (página 49).
2. Quite la tapa del racor del conector rápido de combustible (1).
3. Revise la tubería de combustible (2) para localizar grietas, desgaste, daños o fugas. Reemplace la tubería de combustible si es necesario.



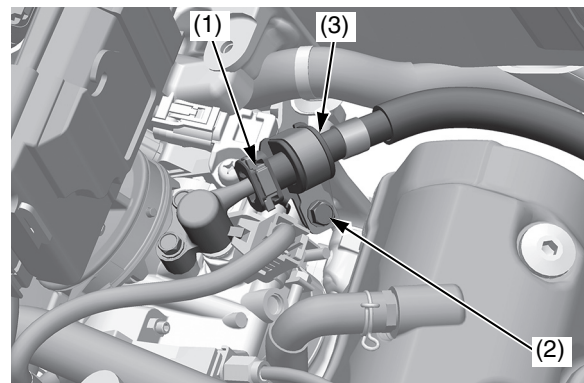
(1) tapa del racor del conector rápido de combustible
(2) tubería de combustible

4. Monte la tapa del racor del conector rápido de combustible.
5. Monte el depósito de combustible (página 51).

Sustitución de la tubería de combustible

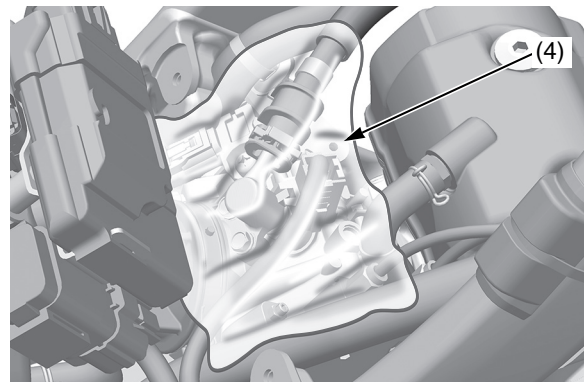
Desconexión

1. Retire el depósito de combustible (página 49).
2. Revise el racor del conector rápido de combustible (1) para ver si hay suciedad y límpielo si es necesario.
3. Extraiga el tornillo (2), la abrazadera y la goma de ajuste (3).



(1) racor del conector rápido de combustible
(2) tornillo
(3) abrazadera y goma de ajuste

4. Coloque un trapo de taller (4) sobre el racor del conector rápido de combustible.



(4) trapo de taller

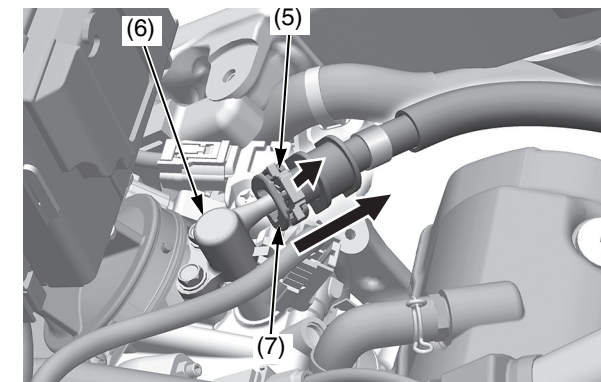
Sistema de combustible

5. Desbloquee el clip de bloqueo deslizante (5) del racor del conector rápido tirando de él completamente hacia arriba. Suelte el racor del conector rápido de combustible de la junta de combustible (6) mientras sujeta la carcasa del conector (7).
 - Utilice un trapo de taller para absorber el combustible restante en el manguito de combustible.
 - Asegúrese de no dañar el manguito u otras piezas.
 - No utilice herramientas.
 - La entrada de suciedad en la carcasa del conector puede causar el agarrotamiento del clip de bloqueo deslizante.

⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es muy inflamable y explosiva. Al manipular combustible, puede sufrir quemaduras o lesiones graves.

- Pare el motor, y mantenga apartados el calor, las chispas y el fuego.
- Manipule el combustible solo en exteriores.
- Limpie inmediatamente el líquido derramado.

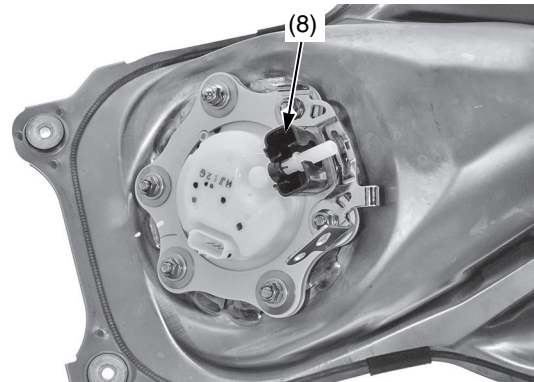


(5) clip de bloqueo deslizante
(6) junta de combustible
(7) carcasa del conector

(cont.)

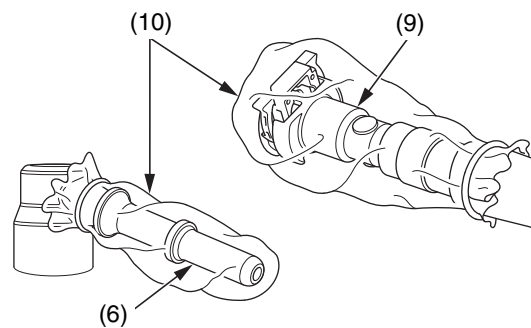
Sistema de combustible

6. Quite la tapa de goma (8) de la junta de combustible de la bomba de combustible.



(8) tapa de goma

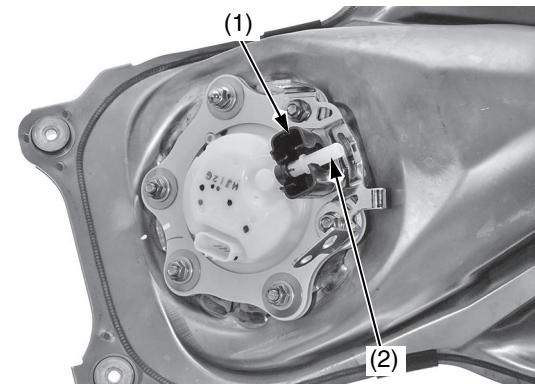
7. Para evitar daños y mantener las materias extrañas fuera, cubra el conector desconectado (9) y la junta de combustible (6) con bolsas de plástico (10).



(6) junta de combustible
(9) conector desconectado
(10) bolsas de plástico

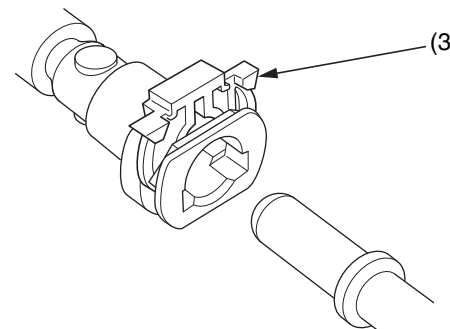
Conexión

1. Monte la tapa de goma (1) en la junta de combustible (2) de la bomba de combustible, como se muestra.



(1) tapa de goma
(2) junta de combustible

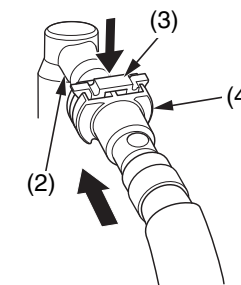
2. Asegúrese de tirar del clip de bloqueo deslizante (3) completamente hacia arriba antes de conectar el racor del conector rápido.
- No doble ni tuerza el manguito de combustible.
 - No vuelva a utilizar el manguito de combustible si está deformado o dañado.
 - No utilice guantes ni un trapo de taller al instalar el racor del conector rápido.



(3) clip de bloqueo deslizante

3. Conecte el racor del conector rápido a la junta de combustible (2) hasta que oiga el "clic" mientras sujeta la carcasa del conector (4). Bloquee el clip de bloqueo deslizante (3) presionándolo hasta que oiga el "clic".

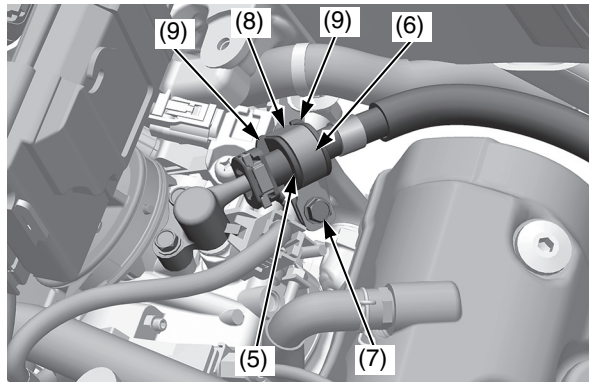
Si resulta difícil de conectar, aplique una pequeña cantidad de aceite de motor en el extremo del tubo de la junta de combustible.



(2) junta de combustible
(3) clip de bloqueo deslizante
(4) carcasa del conector

4. Asegúrese de que la conexión es correcta y que el retenedor de corredera esté firmemente bloqueado en su lugar; compruébelo visualmente tirando de la carcasa del conector.

5. Monte la goma de ajuste (5), la abrazadera (6) y el tornillo (7) alineando la lengüeta de la abrazadera (8) con la ranura (9) del soporte. Apriete el tornillo correctamente.



- (5) goma de ajuste
(6) abrazadera
(7) tornillo
(8) lengüeta de la abrazadera
(9) ranura

6. Monte el depósito de combustible (página 51).
7. Aumente la presión de combustible (página 68).

Sustitución del filtro de la bomba de combustible

Drene el depósito de combustible en un recipiente de gasolina homologado con un sifón manual disponible en comercios o un método equivalente. Asegúrese de no dañar la bomba de combustible mientras vacía el combustible del depósito de combustible.

⚠ ADVERTENCIA

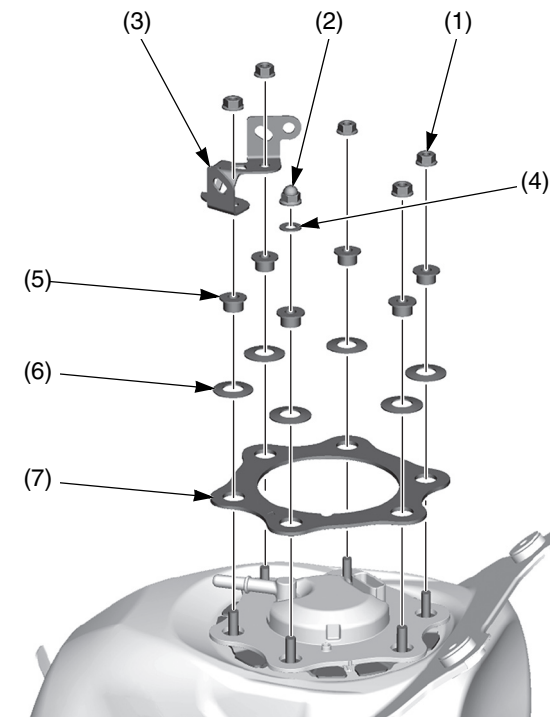
La gasolina es muy inflamable y explosiva. Al manipular combustible, puede sufrir quemaduras o lesiones graves.

- Pare el motor, y mantenga apartados el calor, las chispas y el fuego.
- Manipule el combustible solo en exteriores.
- Limpie inmediatamente el líquido derramado.

Sistema de combustible

Desmontaje

1. Retire el depósito de combustible (página 49).
2. Retire las tuercas de montaje de la bomba de combustible (1), tuerca de sombrerete de montaje de la bomba de combustible (2), la guía del cable de tope (3), arandela (4), los casquillos (5), las arandelas de muelle cónicas (6) y la placa de la bomba de combustible (7) mientras sujeta el depósito de combustible.



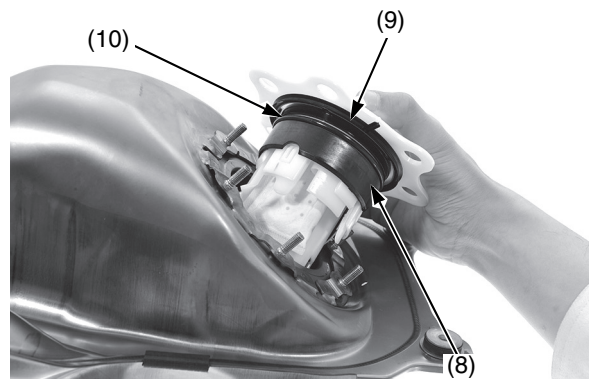
- (1) tuercas de montaje de la bomba de combustible
(2) tuercas de montaje de la bomba de combustible
(3) guía del cable de tope
(4) arandela
(5) casquillos
(6) arandelas de muelle cónicas
(7) placa de la bomba de combustible

(cont.)

Sistema de combustible

3. Retire la unidad de la bomba de combustible (8), el guardapolvos (9) y la junta tórica (10).

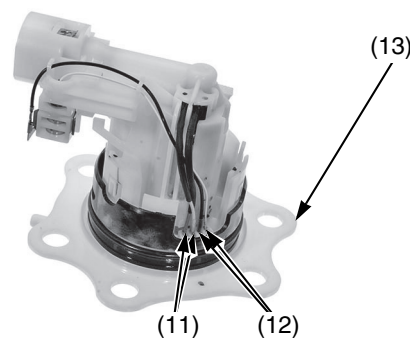
Asegúrese de no dañar la unidad de la bomba de combustible o el sensor de reserva.



(8) unidad de la bomba de combustible (10) junta tórica
(9) guardapolvos

4. Desconecte los terminales cable de la bomba de combustible (11) y los terminales de cable del sensor de reserva de combustible (12) de la base de la bomba de combustible (13).

Asegúrese de no dañar los cables cuando desconecte los terminales cable del sensor de combustible de reserva y los terminales de cable de la bomba de combustible.



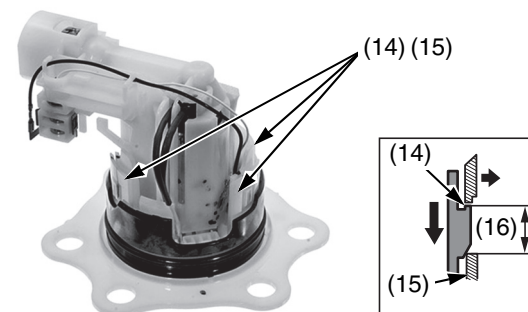
(11) terminales de cable de la bomba de combustible
(12) terminales de cable del sensor de reserva
(13) base de la bomba de combustible

5. Compruebe los ganchos (14) del soporte de la unidad de la bomba de combustible y las lengüetas (15) situadas en la base de la bomba de combustible en busca de daños o decoloración.

Si los ganchos y las lengüetas están dañados o descoloridos, reemplace el conjunto de la unidad de la bomba de combustible.

6. Suelte los ganchos del soporte de la unidad de la bomba de combustible de las ranuras (16) de las lengüetas de la base de la bomba de combustible mientras presiona el soporte contra la base y separa ligeramente las lengüetas de la base.

Asegúrese de no dañar los ganchos y las lengüetas.

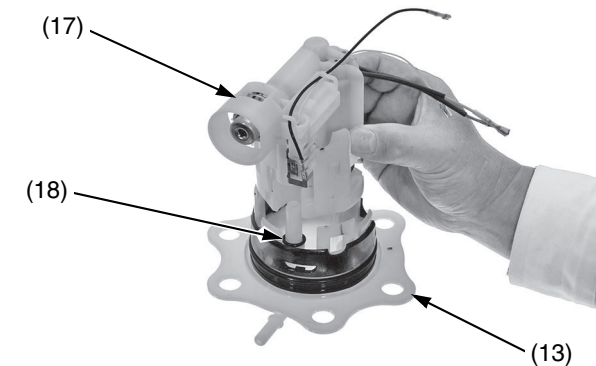


(14) ganchos
(15) lengüetas

(16) ranuras

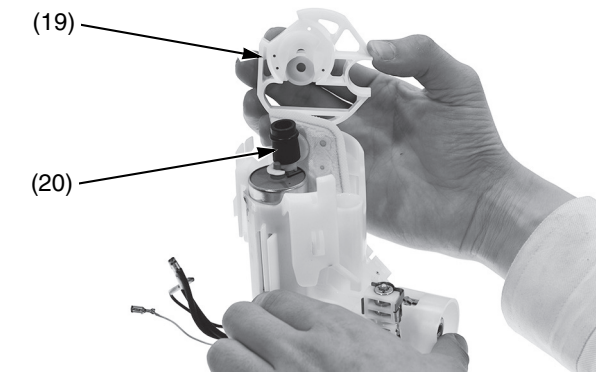
7. Extraiga el conjunto del soporte de la unidad de la bomba de combustible (17) de la base de la bomba de combustible (13) y extraiga la junta tórica (18).

Limpie el combustible derramado inmediatamente.



(13) base de la bomba de combustible
(17) conjunto del soporte de la unidad de la bomba de combustible
(18) junta tórica

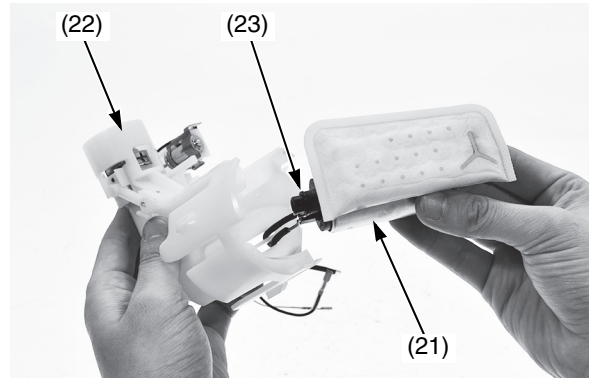
8. Retire el tope de la bomba de combustible (19) y el amortiguador de goma (20).



(19) tope de la bomba de combustible
(20) amortiguador de goma

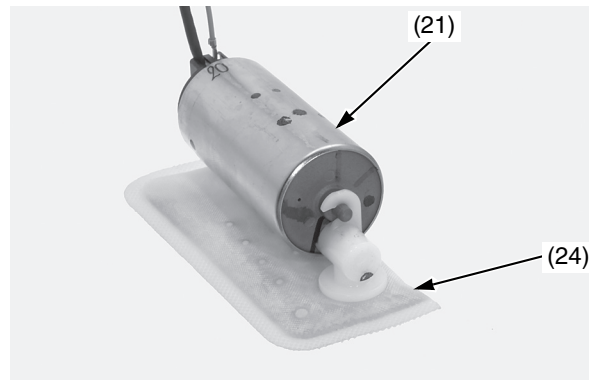
Sistema de combustible

9. Quite el conjunto de la bomba de combustible (21) del soporte de la bomba de combustible (22).
10. Extraiga la junta tórica (23) del conjunto de la bomba de combustible (21).



(21) conjunto de la bomba de combustible
(22) soporte de la unidad de la bomba de combustible
(23) junta tórica

11. Quite el filtro de la bomba de combustible (24) del conjunto de la bomba de combustible (21).
12. Revise el filtro de la bomba de combustible para localizar obstrucciones, daños o desgaste y reemplácelo si es necesario.

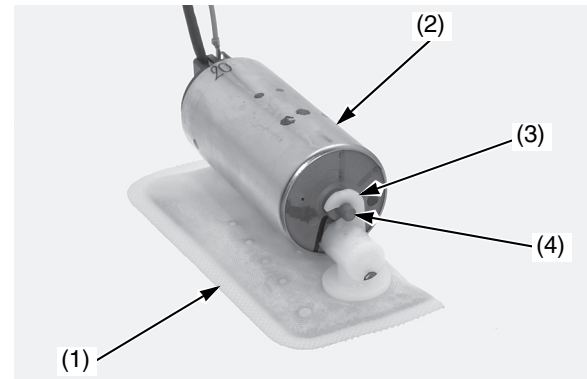


(21) conjunto de la bomba de combustible
(24) filtro de la bomba de combustible

Instalación

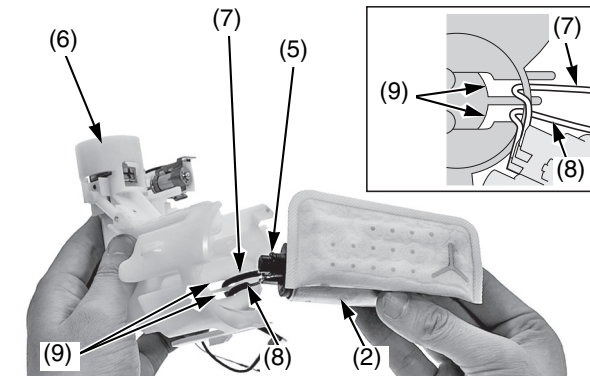
1. Instale el filtro de la bomba de combustible (1) en el conjunto de la bomba de combustible (2) alineando su gancho (3) con el refuerzo de la junta (4) completamente.

Asegúrese de no dañar el gancho.



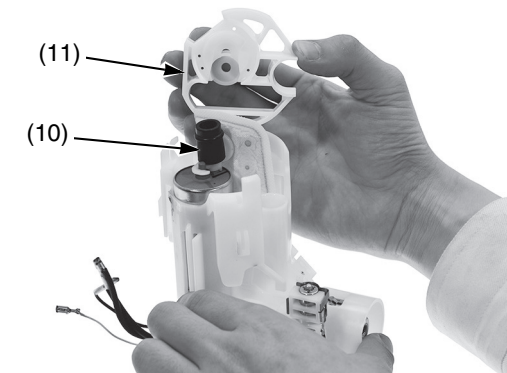
(1) filtro de la bomba de combustible (3) gancho
(2) conjunto de la bomba de combustible (4) refuerzo de la junta de combustible

2. Aplique una pequeña cantidad de aceite de motor a una junta tórica nueva (5). Instale una nueva junta tórica en el conjunto de bomba de combustible (2).
3. Instale el conjunto de la bomba de combustible con filtro de la bomba de combustible en el soporte de la unidad de la bomba de combustible (6) mientras pasa los cables amarillo (7) y verde (8) de la bomba de combustible a través de las ranuras del soporte (9) como se muestra.



(2) conjunto de la bomba de combustible (7) cable amarillo
(5) junta tórica (nueva) (8) cable verde
(6) soporte de la unidad de la bomba de combustible (9) ranuras

4. Instale un nuevo amortiguador de goma (10) en el filtro de la bomba de combustible como se muestra. Instale el tope de la bomba de combustible (11).



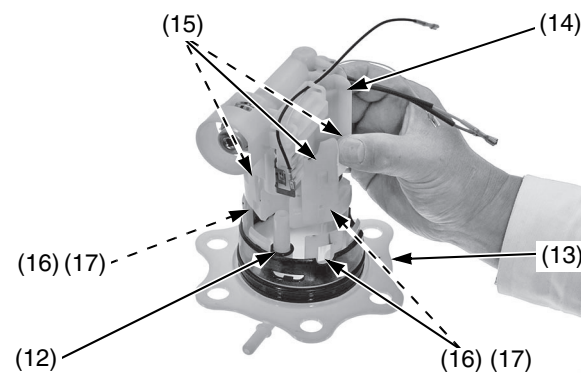
(10) amortiguador de goma (nuevo)
(11) tope de la bomba de combustible

(cont.)

Sistema de combustible

5. Aplique una pequeña cantidad de aceite del motor a una junta tórica nueva (12).
Instale una nueva junta tórica en la base de la bomba de combustible (13).
6. Instale el conjunto del soporte de la unidad de la bomba de combustible (14) en la base de la bomba de combustible alineando sus ganchos (15) con las ranuras (16) de las lengüetas de la base de la bomba de combustible (17).
Si la separación entre los ganchos y las lengüetas es mayor de 1,0 mm, reemplace la unidad de la bomba de combustible.

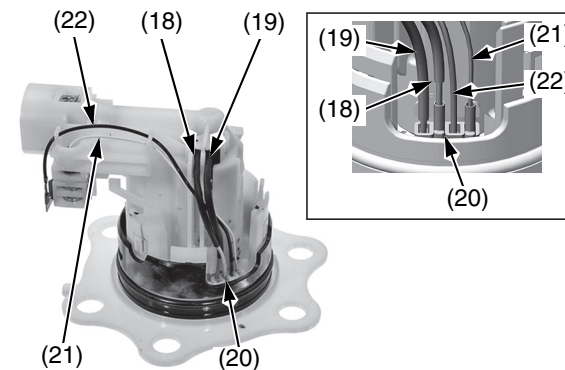
Asegúrese de que los ganchos estén completamente asentados.



- (12) junta tórica (nueva)
- (13) base de la bomba de combustible
- (14) conjunto del soporte de la unidad de la bomba de combustible
- (15) ganchos
- (16) ranuras
- (17) lengüetas

7. Conecte los terminales de los cables amarillo (18) y verde (19) de la bomba de combustible a los terminales de la base de la bomba de combustible (20). Dirija los cables del sensor de nivel de reserva de combustible de forma correcta, conecte los terminales de cables blanco (21) y negro (22) a los terminales de la base de la bomba de combustible. Empuje los terminales de cable hasta el fondo, como se muestra.

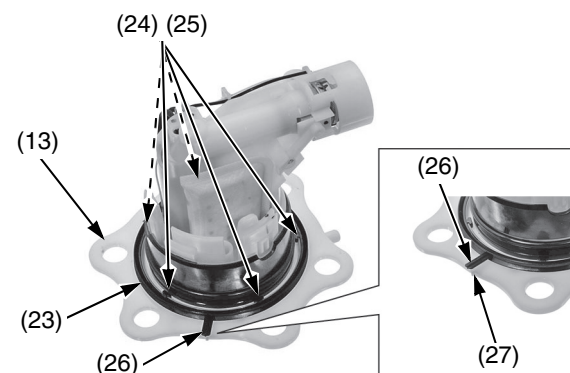
Asegúrese de no dañar los cables.



- (18) terminal de cable amarillo
- (19) terminal de cable verde
- (20) terminales de base de la bomba de combustible
- (21) terminal blanco
- (22) terminal negro

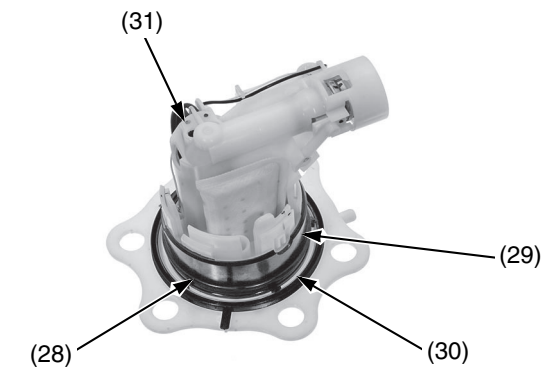
8. Instale un guardapolvos nuevo (23) alineando sus lengüetas (24) con las ranuras de la bomba de combustible (25).

Compruebe el saliente del guardapolvos (26) que se encuentra la marca de referencia (27) de la base de la bomba de combustible (13).



- (13) base de la bomba de combustible
- (23) guardapolvos (nuevo)
- (24) lengüetas
- (25) ranuras
- (26) saliente del guardapolvos
- (27) marca de referencia

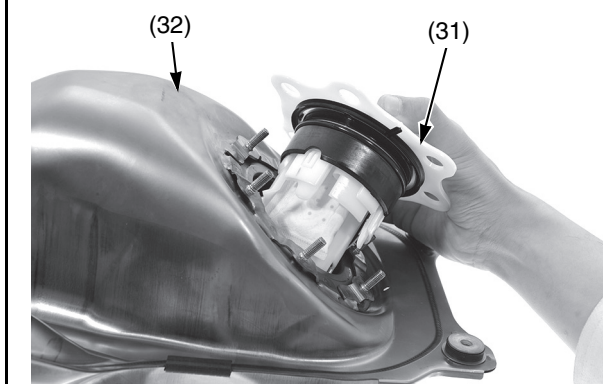
9. Aplique una pequeña cantidad de aceite de motor a una junta tórica nueva (28).
Instale una junta tórica nueva entre el guardapolvos (29) y el casquillo (30) de la unidad de la bomba de combustible (31).



- (28) junta tórica (nueva)
- (29) guardapolvos
- (30) casquillo
- (31) unidad de la bomba de combustible

10. Instale la unidad de la bomba de combustible (31) en el depósito de combustible (32) con la junta de su manguito hacia adelante.

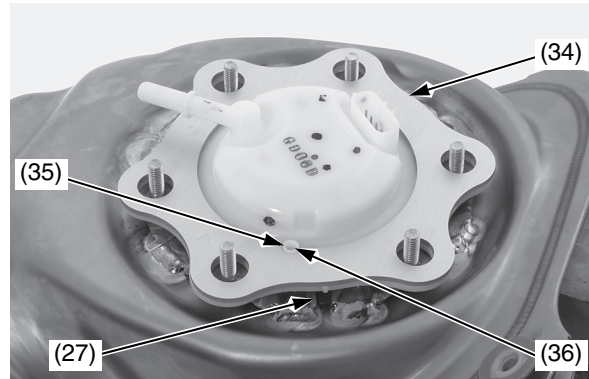
Asegúrese de no dañar la unidad de la bomba de combustible o el sensor de reserva.



- (31) unidad de la bomba de combustible
- (32) depósito de combustible

11. Instale la placa de la bomba de combustible (34) alineando su ranura (35) con el saliente de la unidad de la bomba de combustible (36).

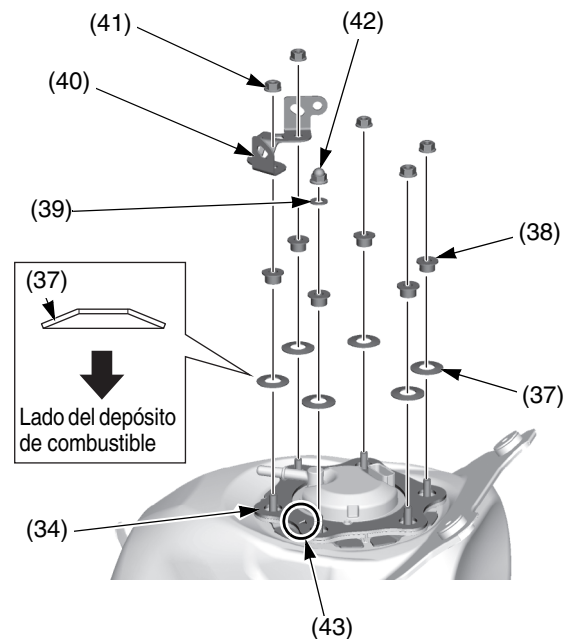
Compruebe que el saliente del guardapolvos (27) queda en la posición mostrada.



- (27) saliente del guardapolvos
(34) placa de la bomba de combustible
(35) ranura de la placa de la bomba de combustible
(36) saliente de la unidad de la bomba de combustible

12. Instale las arandelas de muelle cónicas (37), los casquillos (38), la arandela (39), la guía del cable de tope (40), las tuercas de montaje de la bomba de combustible (41) y la tuerca de sombrerete (42).

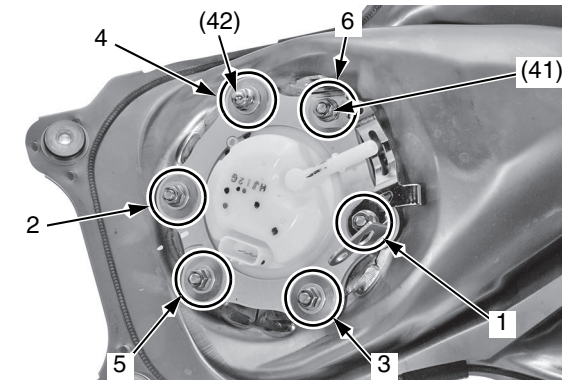
Asegúrese de que las superficies convexas de las arandelas de muelle cónicas están invertidas. Asegúrese de que la tuerca de sombrerete se encuentra en la posición de la marca de identificación (43) en la placa de la bomba de combustible (34).



- (34) placa de la bomba de combustible
(37) arandelas de muelle cónicas
(38) casquillos
(39) arandela
(40) guía del cable de tope
(41) tuercas de montaje de la bomba de combustible
(42) tuerca de sombrerete de montaje de la bomba de combustible
(43) marca de identificación

Sistema de combustible

13. Apriete las tuercas de montaje de la bomba de combustible (41) y la tuerca de sombrerete (42) al par especificado en la secuencia especificada como se muestra:
11 N·m (1,1 kgf·m)



- (41) tuercas de montaje de la bomba de combustible
(42) tuerca de sombrerete de montaje de la bomba de combustible

14. Monte el depósito de combustible (página 62).
15. Aumente la presión de combustible (página 68).

Sistema de combustible

Aumento de presión de combustible

Asegúrese de que continúa habiendo suficiente combustible (1,0 l como mínimo) en el depósito de combustible y añada combustible si es necesario antes de aumentar la presión del combustible.

Con el acelerador cerrado.
Empuje la maneta del embrague completamente hacia dentro y pulse el botón de arranque.

El motor se arrancará aumentando la presión del combustible.

Si el motor no arranca, compruebe las conexiones de todos los conectores o consulte el manual de taller oficial de Honda para realizar el diagnóstico del síntoma de PGM-FI.

Aceite del motor

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

El uso del aceite y del filtro de aceite correctos, así como la revisión, adición y cambio periódicos del aceite contribuirán a prolongar la vida útil del motor. Hasta los mejores aceites se ensucian. El cambio del aceite ayuda a eliminar la suciedad y las acumulaciones de suciedad. El funcionamiento del motor con aceite viejo o sucio puede ocasionar daños al motor. El funcionamiento del motor sin el aceite suficiente puede dañar gravemente el motor.

Cambie el aceite del motor como se especifica en el programa de mantenimiento en las páginas 37, 38.

Cuando se conduzca en condiciones de mucho polvo, los cambios de aceite deberán realizarse a intervalos más breves que los especificados en el programa de mantenimiento.

Cuando conduzca a una velocidad continua o elevada por la autopista, compruebe el nivel de aceite con frecuencia.

Recomendación del aceite

Clasificación API	Aceites SG o superior excepto los etiquetados como de conservación de energía o de conservación de recursos en la etiqueta circular de servicio API
viscosidad (peso)	SAE 10W-30
Norma JASO T 903	MA
Aceite recomendado	Honda "4-STROKE MOTORCYCLE OIL" (aceite de 4 tiempos para motocicletas) o equivalente

- Su motocicleta no necesita aditivos en el aceite. Emplee el aceite recomendado.
- No emplee aceites de motor de 4 tiempos de clasificación API SH o superiores que tengan una etiqueta circular de servicio API "energy conserving" o "resource conserving" en el recipiente. Podría afectar a la lubricación.



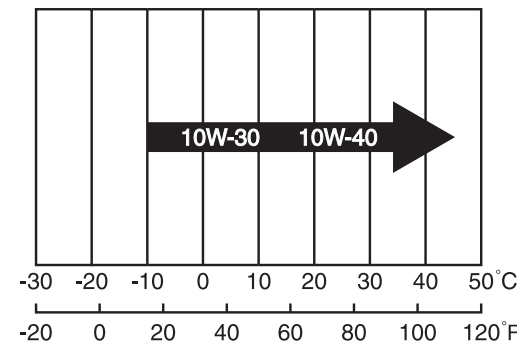
NO RECOMENDADO



RECOMENDADO



Las otras viscosidades mostradas en el gráfico siguiente pueden utilizarse cuando la temperatura media de la zona por la que circula está dentro del margen indicado.

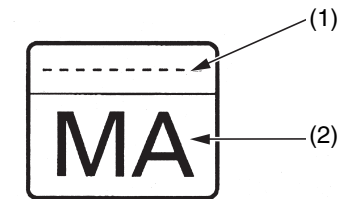


Norma JASO T 903

La norma JASO T 903 es una referencia para aceites de motor para motores de motocicletas de 4 tiempos.

Existen dos clases: MA y MB.

En el envase se indica si el aceite se ajusta al estándar. Por ejemplo, la etiqueta siguiente muestra la clasificación MA.

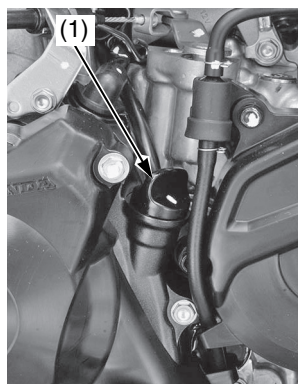


- (1) código del aceite
(2) clasificación del aceite

Aceite del motor

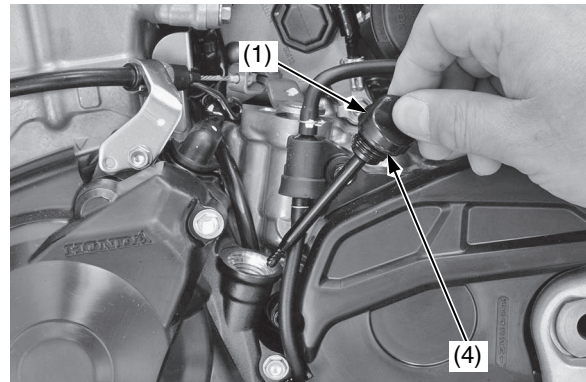
Comprobación y adición de aceite

1. Ponga en funcionamiento el motor a ralentí bajo durante 3 minutos; a continuación, apáguelo.
2. Espere 3 minutos después de apagar el motor para dejar que el aceite se distribuya correctamente en el motor.
3. Coloque la motocicleta en posición vertical sobre una superficie nivelada.
4. Extraiga el tapón de llenado/varilla del nivel de aceite de motor (1) de la cubierta izquierda del cárter, frótelas para limpiarla e insértela sin enroscarla. Extraiga el tapón de llenado/varilla del nivel de aceite.
5. Compruebe que el nivel del aceite quede entre las marcas de nivel superior (2) e inferior (3) del tapón de llenado/varilla de comprobación del nivel de aceite de motor.
 - Si el aceite está en la marca de nivel superior o cerca, no es necesario añadir aceite.
 - Si el nivel de aceite está por debajo de la marca inferior o cerca, agregue el aceite recomendado hasta alcanzar la marca superior. (No llene excesivamente). Vuelva a colocar el tapón de llenado/varilla del nivel de aceite de motor.



(1) tapón de llenado/varilla del nivel del aceite del motor
(2) marca de nivel superior
(3) marca de nivel inferior

6. Compruebe que la junta tórica (4) está en buen estado y cámbiela si es necesario.
7. Vuelva a colocar el tapón de llenado/varilla del nivel de aceite de motor (1).

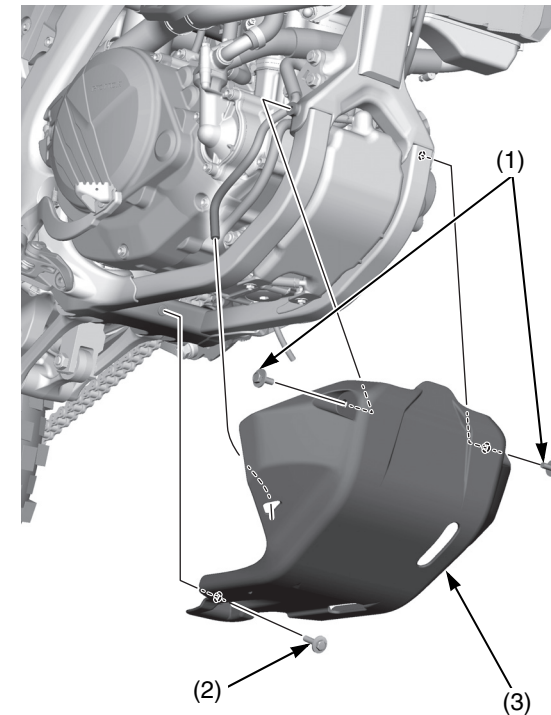


(1) tapón de llenado/varilla del nivel del aceite del motor
(4) junta tórica

8. Compruebe si hay fugas de aceite.

Cambio del filtro y del aceite de motor

1. Quite las arandelas/los tornillos A del protector del motor (1), la arandela/el tornillo B (2) y el protector del motor (3).



(1) arandelas/tornillos A del protector del motor
(2) arandela/tornillos B del protector del motor
(3) protector del motor

2. Ponga en funcionamiento el motor a ralentí bajo durante 3 minutos; a continuación, apáguelo.
3. Coloque la motocicleta en posición vertical sobre una superficie nivelada.
4. Quite el tapón de llenado/varilla de comprobación de nivel de aceite de motor (4) de la cubierta izquierda del cárter.

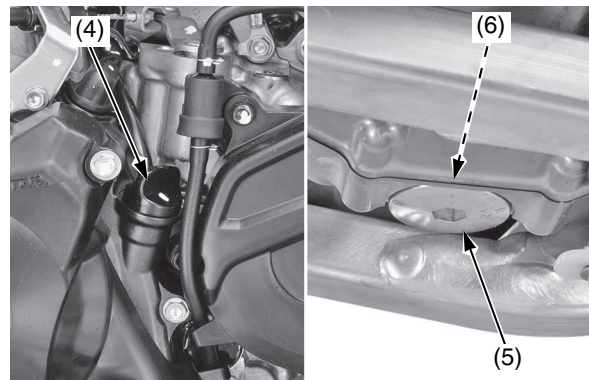
Aceite del motor

5. Coloque una bandeja de drenaje de aceite debajo del motor para recoger el aceite. A continuación, retire el tornillo de vaciado de aceite del motor (5) y la junta tórica (6).
6. Tras drenar el aceite, aplique aceite del motor en las roscas del tornillo de vaciado, la superficie de contacto y la nueva junta tórica; a continuación, instale la junta tórica en el tornillo de vaciado y apriete el tornillo de vaciado al par especificado:
18 N·m (1,8 kgf·m)

Introduzca el aceite drenado en un recipiente que sea adecuado y deséchelo conforme a la normativa correspondiente (página 160).

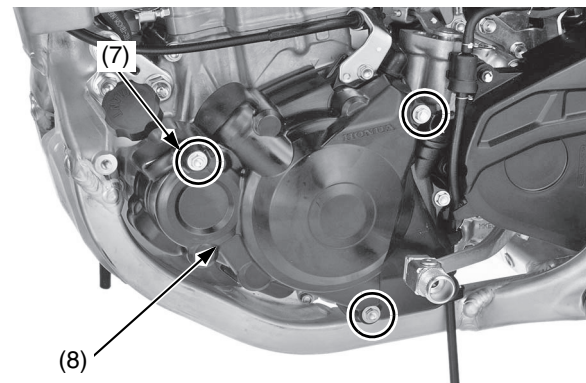
AVISO

La eliminación inadecuada de los líquidos drenados es perjudicial para el medioambiente.



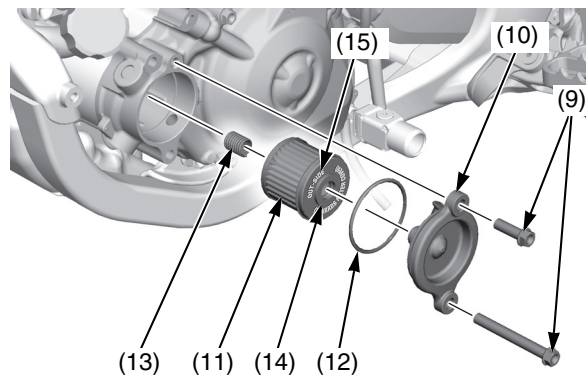
- (4) tapón de llenado/varilla del nivel del aceite del motor
(5) tornillo de vaciado de aceite del motor
(6) junta tórica (nueva)

7. (Uso en campo traviesa)
Se recomienda reemplazar el aceite y el filtro cada 8 carreras o cada 30 horas aproximadamente.
Sin embargo, si solo reemplaza el aceite antes del intervalo recomendado, consulte la página 38.
8. Extraiga los tornillos del cubrecárter izquierdo (7) y del cubrecárter (8).



- (7) tornillo (8) cubrecárter

9. Extraiga los tornillos de la tapa del filtro de aceite (9) y la tapa del filtro de aceite (10).
10. Extraiga el filtro de aceite (11), la junta tórica (12) y el muelle (13).



- (9) tornillos de la tapa del filtro de aceite (10) tapa del filtro de aceite
(11) filtro de aceite (12) junta tórica (13) muelle (14) junta de goma (15) marca "OUT-SIDE" (Exterior)

AVISO

El empleo de un filtro de aceite incorrecto puede ocasionar fugas o daños en el motor.

11. Aplique grasa en el lateral del filtro del extremo del muelle; a continuación, instale el muelle en un nuevo filtro de aceite.

12. Coloque el muelle contra en el cárter del motor e instale un nuevo filtro de aceite con la junta de goma (14) orientada hacia fuera, lejos del motor. Debería ver la marca "OUT-SIDE" (Exterior) (15) en el cuerpo del filtro, cerca de la junta. Utilice un nuevo filtro de aceite original de Honda o un filtro de la misma calidad específico para su modelo.

AVISO

Si el filtro de aceite no está instalado correctamente, causará daños graves al motor.

13. Aplique aceite de motor a la junta tórica nueva e instálela en la tapa del filtro de aceite.
14. Monte la tapa del filtro de aceite con cuidado de no dañar la junta tórica; a continuación, apriete los tornillos de la tapa del filtro de aceite al par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)
15. Monte el cubrecárter izquierdo y apriete los tornillos del cubrecárter al par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)
16. Instale el protector del motor y, a continuación, apriete las arandelas/tornillos A del protector del motor y la arandela/tornillo B al par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)
17. Llene el cárter con el aceite recomendado.
Capacidad: 1,15 l después del drenaje y cambio del filtro
1,10 l después del drenaje
18. Coloque el tapón de llenado/varilla del nivel de aceite de motor.
19. Revise el nivel de aceite de motor siguiendo los pasos de *Comprobación y adición de aceite* (página 70).

Introduzca el aceite drenado en un recipiente que sea adecuado y deséchelo conforme a la normativa correspondiente (página 160).

AVISO

La eliminación inadecuada de los líquidos drenados es perjudicial para el medioambiente.

Refrigerante

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

El sistema de refrigeración líquida de su motocicleta disipa el calor del motor a través de la camisa de refrigerante que rodea al cilindro y la culata.

El mantenimiento del refrigerante permitirá que el sistema de refrigeración funcione correctamente, y evitará la congelación, el sobrecalentamiento y la corrosión.

Recomendaciones sobre el refrigerante

Utilice anticongelante de etilenglicol de alta calidad que contenga inhibidores de protección contra la corrosión específicamente recomendados para motores de aluminio. Compruebe la etiqueta del recipiente del anticongelante.

Emplee solo agua destilada como parte de la solución del refrigerante. El agua con alto contenido mineral o sal puede dañar el motor de aluminio.

AVISO

El uso de refrigerante con inhibidores de silicato puede provocar el desgaste prematuro del sello mecánico o el bloqueo de los conductos del radiador. La utilización de agua del grifo puede causar daños en el motor.

En fábrica, se proporciona una solución del 50/50 de anticongelante y agua en esta motocicleta. Esta solución de refrigerante es recomendada para la mayoría de las temperaturas operativas y suministra una buena protección contra la corrosión.

La reducción de la concentración de anticongelante a menos del 40 % no proporcionará una protección adecuada contra la corrosión.

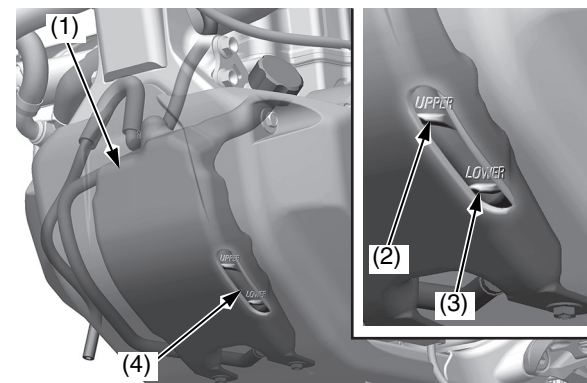
El incremento de la concentración de anticongelante no se recomienda porque se reduciría el rendimiento del sistema de refrigeración. Las concentraciones más altas de anticongelante (hasta el 60 %) solo deberán utilizarse para proporcionar protección adicional contra la congelación.

Compruebe frecuentemente el sistema de refrigeración durante los días muy fríos.

Comprobación y adición de refrigerante

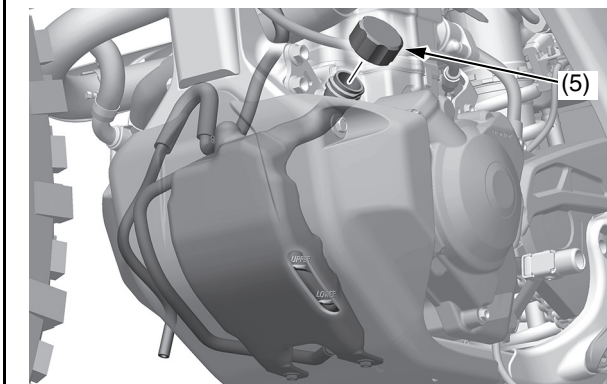
Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

1. Compruebe el nivel del refrigerante del depósito de reserva (1) con el motor a la temperatura normal de funcionamiento. Deberá estar entre las marcas de nivel UPPER (superior) (2) y LOWER (inferior) (3). Si el depósito de reserva estuviese vacío o la pérdida de refrigerante fuese excesiva, compruebe si existen fugas y póngase en contacto con su concesionario para realizar reparaciones.



- (1) Depósito de reserva (2) nivel superior
(3) nivel inferior (4) mirilla de comprobación

2. Retire el tapón del depósito de reserva (5). Añada siempre refrigerante al tanque de reserva. No intente añadirlo a través del radiador.



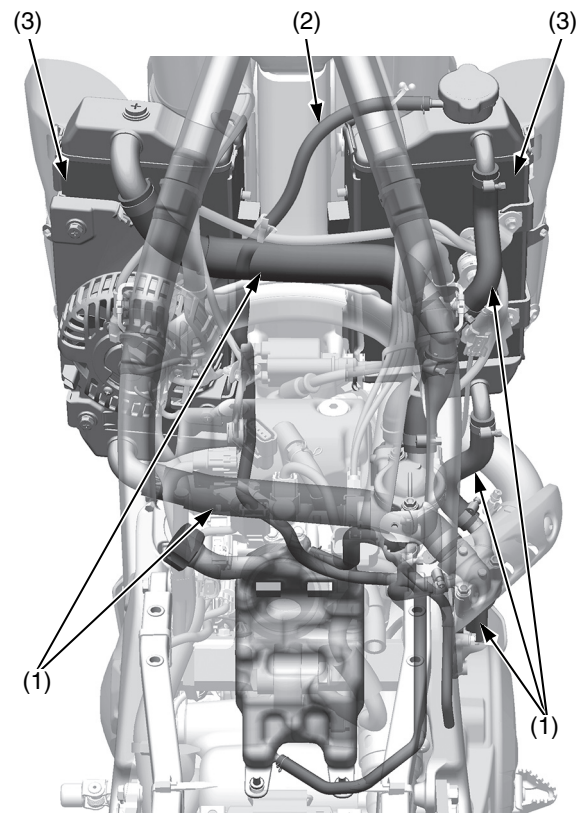
- (5) tapón del depósito de reserva

3. Añada el refrigerante necesario al depósito de reserva hasta que el nivel del refrigerante llegue a la marca de nivel UPPER (superior).
4. Coloque el tapón del depósito de reserva.

Refrigerante

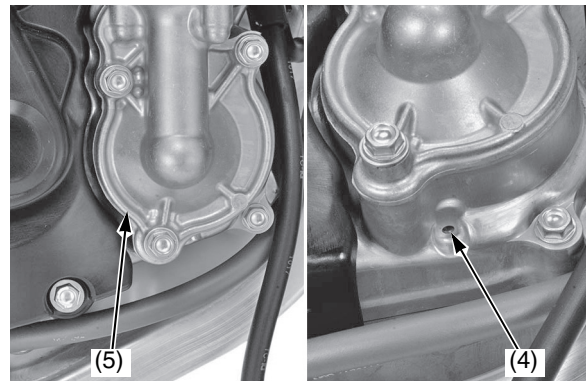
Inspección del sistema de refrigeración

1. Compruebe si hay fugas en el sistema de refrigeración (para solucionar los problemas de fugas, vea el manual de taller oficial de Honda).
2. Compruebe si hay grietas o deterioro en las manguitos del radiador (1) y si las abrazaderas de la manguera del radiador están flojas.
3. Compruebe si el soporte del radiador está suelto.
4. Asegúrese de que el manguito del sifón (2) está conectado y no está obstruido.
5. Compruebe que las aletas del radiador (3) no están obstruidas.



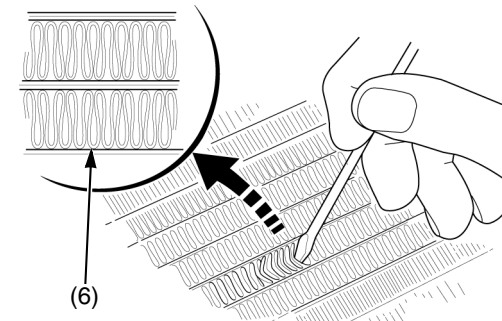
(1) manguitos del radiador (2) manguito del sifón (3) aletas del radiador

6. Inspeccione el orificio de purga (4) debajo de la tapa de la bomba de agua (5) para localizar fugas. Limpie cualquier suciedad o arena obstruidas, si es necesario. Revise el orificio de purga de la bomba de agua para localizar signos de fugas en la junta. Si hay fugas de agua a través del orificio de purga, reemplace el sello mecánico. Si hay fugas de aceite a través del orificio de purga, reemplace el retén de aceite. Asegúrese de que no haya fugas continuas de refrigerante procedentes del orificio de purga mientras está en marcha el motor. Una pequeña filtración de refrigerante procedente del orificio de purga es normal. Consulte el manual de taller oficial de Honda o acuda a su concesionario para sustituir el sello mecánico o el retén de aceite. Ambos sellos deben reemplazarse al mismo tiempo.



(4) orificio de purga (5) tapa de la bomba de agua

7. Compruebe si hay obstrucciones o daños en los conductos de aire del radiador. Enderece las aletas (6) dobladas, y quite insectos, barro u otras obstrucciones con aire comprimido o agua a baja presión. Sustituya el radiador si el flujo de aire está restringido en más del 20 % de la superficie del radiador.



(6) aletas

El radiador debe reemplazarlo su concesionario, a menos que usted disponga de las herramientas adecuadas y de los datos del servicio, y esté cualificado mecánicamente para ello. Consulte el manual de taller oficial de Honda.

Sustitución del refrigerante

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

El refrigerante debe reemplazarlo su concesionario, a menos que usted disponga de las herramientas adecuadas y de los datos del servicio, y esté cualificado mecánicamente para ello. Consulte el manual de taller oficial de Honda.

⚠ ADVERTENCIA

Si retira el tapón del radiador estando el motor caliente, podrá dar lugar a que el refrigerante salga despedido a presión y causarle quemaduras graves.

Antes de retirar el tapón del radiador, deje siempre que se enfríen el motor y el radiador.

Para eliminar correctamente el refrigerante drenado, consulte *Usted y el medioambiente* en la página 160.

AVISO

La eliminación inadecuada de los líquidos drenados es perjudicial para el medioambiente.

Refrigerante

Purga de aire del sistema de refrigeración

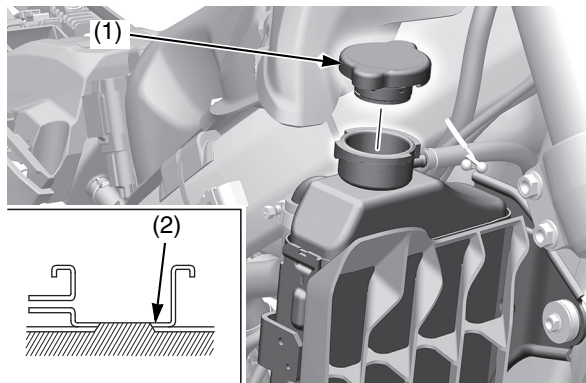
1. Retire el tapón del radiador (1).
2. Llene el sistema con el refrigerante recomendado a través de la apertura del cuello de llenado (2). Utilice una mezcla de refrigerante recomendada (página 72).

Capacidad: 1,24 ℓ

después del desmontaje

1,14 ℓ

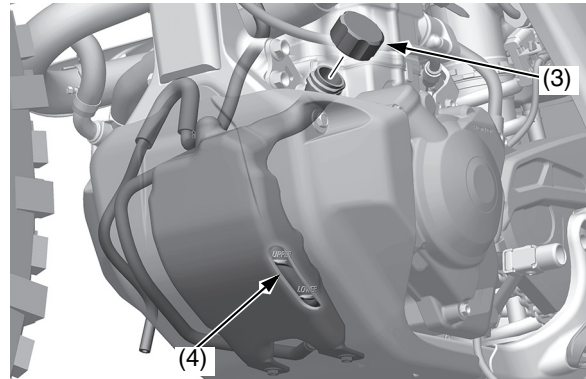
después del drenaje



(1) tapa del radiador

(2) cuello de llenado

3. Retire la tapa del depósito de reserva (3) y llene el depósito de reserva hasta la línea del nivel UPPER (superior) (4).



(3) tapón del depósito de reserva

(4) línea del nivel UPPER (superior)

4. Purgue el aire del sistema como se muestra:
 - Ponga la transmisión en punto muerto. Arranque el motor y déjelo al ralentí de 2 a 3 minutos.
 - Acelere de 3 a 4 veces para purgar el aire del sistema.
 - Apague el motor y añada refrigerante hasta el nivel adecuado si es necesario. Vuelva a instalar el tapón del radiador.
 - Compruebe el nivel de refrigerante en el depósito de reserva y llene hasta el nivel UPPER (superior) si el nivel es bajo.

AVISO

Si el tapón del radiador no se instala correctamente, se producirá una pérdida excesiva de refrigerante y podría provocar un sobrecalentamiento y daños al motor.

5. Coloque el tapón del depósito de reserva.

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

El filtro de aire utiliza piezas interiores y exteriores de poliuretano que no pueden separarse. Un filtro de aire sucio reducirá la potencia del motor.

El mantenimiento adecuado del filtro de aire es muy importante para todas las motocicletas. Un filtro de aire sucio, mojado de agua, desgastado o defectuoso permitirá el paso al motor de la suciedad, polvo, barro y otras impurezas.

Realice el servicio del filtro de aire con más frecuencia cuando circule por lugares muy húmedos o polvorientos. Su concesionario puede ayudarle a determinar el intervalo de mantenimiento correcto para sus condiciones de circulación.

El filtro de aire de su motocicleta tiene unos requisitos de rendimiento muy específicos. Emplee un filtro de aire nuevo original de Honda especificado para su modelo o un filtro de aire de calidad equivalente.

AVISO

El uso de un filtro de aire incorrecto puede ocasionar desgaste prematuro en el motor.

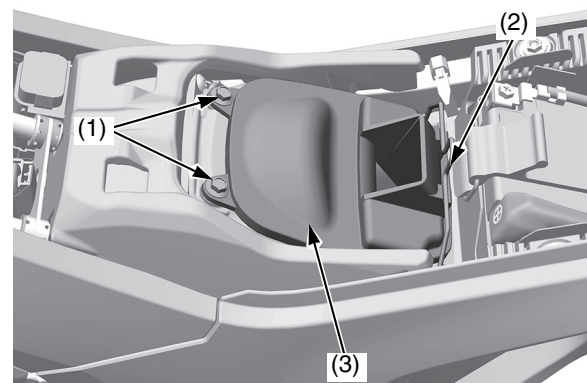
El mantenimiento adecuado del filtro de aire puede evitar el desgaste prematuro o daños del motor, costosas reparaciones, potencia insuficiente del motor, un gran consumo de combustible y suciedad de la bujía.

AVISO

Si no se efectúa el mantenimiento del filtro de aire o si se efectúa inadecuadamente, puede producirse un rendimiento insuficiente y un desgaste prematuro del motor.

Limpieza

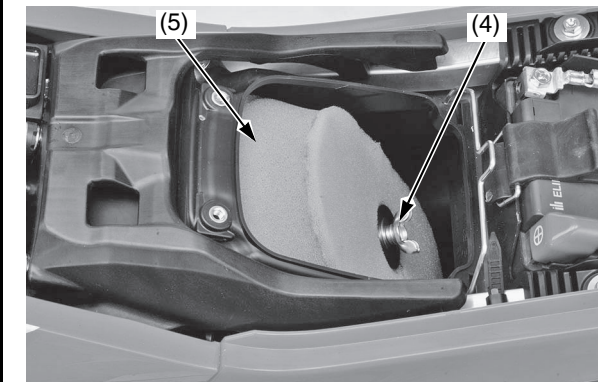
1. Extraiga el asiento (página 47).
2. Extraiga los tornillos de la tapa del filtro de aire (1). Desenganche el clip de bloqueo (2). Extraiga la tapa de la caja del filtro de aire (3).



- (1) tornillos
(2) clip de bloqueo
(3) tapa del filtro de aire

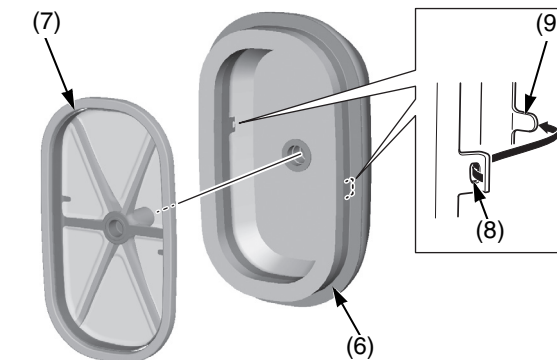
Filtro de aire

3. Quite el tornillo de fijación del filtro de aire (4) y el conjunto del filtro de aire (5).



- (4) tornillo de fijación del filtro de aire
(5) conjunto del filtro de aire

4. Extraiga el filtro de aire (6) del soporte del filtro de aire (7). Para ello, desprenda el orificio (8) del filtro de aire de la lengüeta de soporte (9).

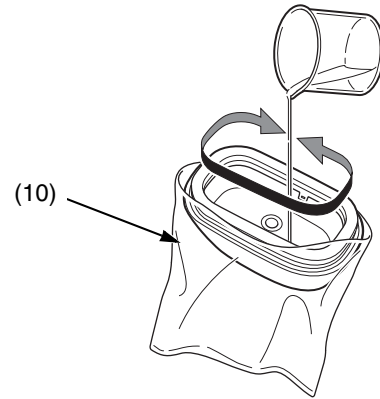


- (6) filtro de aire
(7) soporte del filtro de aire
(8) orificio
(9) lengüeta de soporte

(cont.)

Filtro de aire

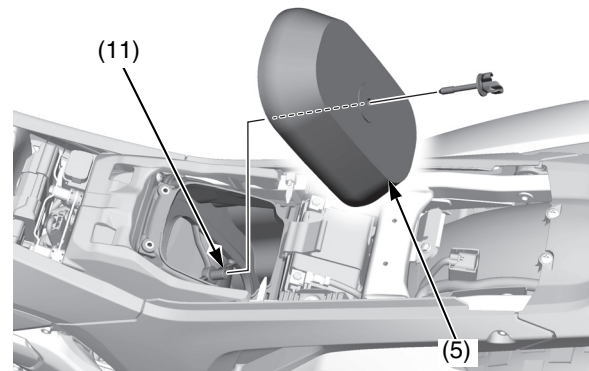
5. Lave el filtro de aire en disolvente limpio no inflamable como espuma Honda para limpieza de filtros de aire. Después, lave con agua jabonosa caliente, enjuague bien y deje secar completamente. El filtro de aire está compuesto de dos piezas: interior y exterior, que no pueden separarse.
6. Limpie el interior de la caja del filtro de aire.
7. Deje que el filtro de aire se seque por completo. Después del secado, aplique 55 cm³ de aceite de filtro de aire de espuma Honda o un aceite de filtro del aire equivalente desde el interior del elemento.
Coloque el filtro de aire en una bolsa de plástico (10) y distribuya el aceite uniformemente con la mano.



(10) bolsa de plástico

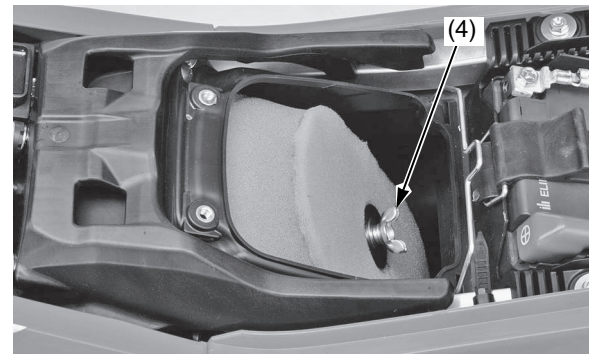
8. Monte el filtro de aire y el soporte.
Instale la lengüeta de soporte en el orificio del filtro de aire.
9. Aplique 1,5 - 5,5 g de grasa Honda White Lithium Grease o equivalente al área de contacto del elemento del filtro de aire de la caja del filtro de aire.

10. Coloque el conjunto del filtro de aire (5) en el soporte de la caja del filtro de aire (11).
11. Coloque con cuidado la brida de estanqueidad del filtro para evitar la entrada de suciedad.



(5) conjunto del filtro de aire
(11) soporte de la caja del filtro de aire

12. Instale y apriete el tornillo de retención del filtro de aire (4) al par especificado:
2,4 N·m (0,2 kgf·m)

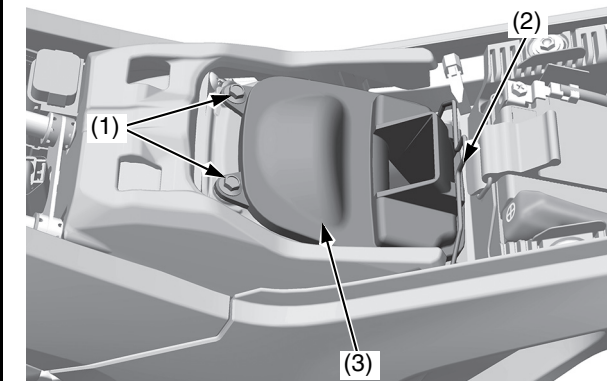


(4) tornillo de fijación del filtro de aire

AVISO

La instalación incorrecta del conjunto del filtro de aire puede permitir la entrada de suciedad y polvo en el motor y causar un rápido desgaste de los anillos del pistón y el cilindro.

13. Coloque la tapa del filtro de aire (3) en la caja del filtro de aire. Instale y apriete los tornillos de la tapa del filtro de aire (1). Fije la tapa del filtro de aire con el clip de retención (2), como se muestra.



(1) tornillos
(2) clip de bloqueo
(3) tapa del filtro de aire

14. Instale el asiento (página 47).

Respiradero del cárter

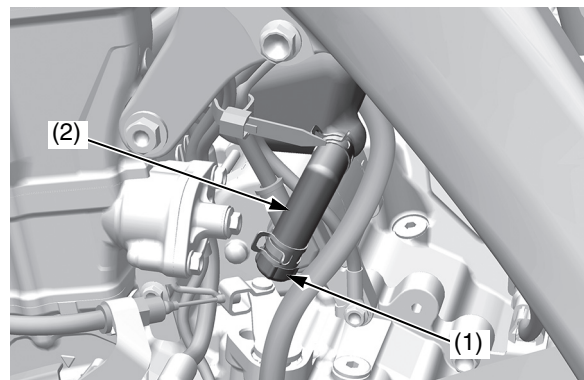
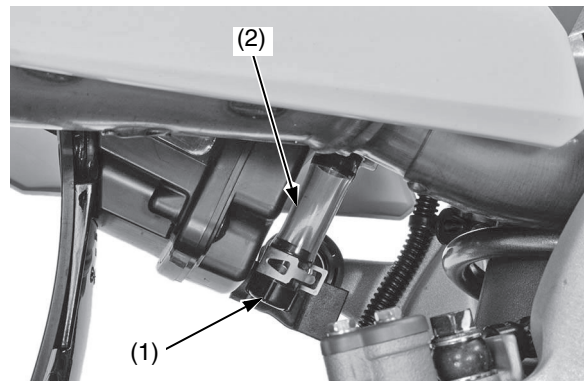
Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Haga el servicio con más frecuencia si conduce la motocicleta con lluvia o con frecuencia a todo gas. Repare el respiradero si puede ver acumulaciones en la parte transparente del tubo del respiradero del cárter.

Si el tubo del respiradero rebosa, el filtro de aire podría estar contaminado con el aceite de motor, lo que podría causar un rendimiento deficiente del motor.

Drenaje

1. Quite los tapones del respiradero del cárter (1) de los respiraderos (2) y drene los depósitos en un recipiente apropiado.
2. Vuelva a instalar los tapones del respiradero del cárter.



- (1) tapones del tubo del respiradero del cárter
(2) tubos del respiradero del cárter

Acelerador

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

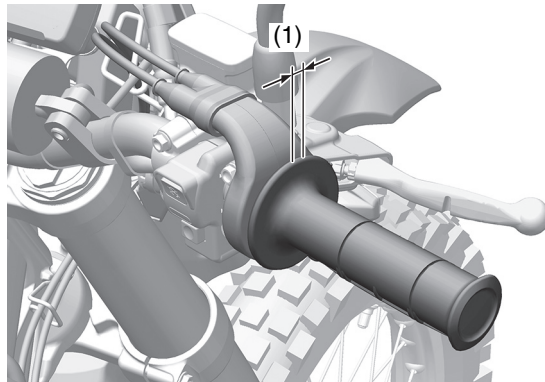
Holgura del acelerador

Inspección

Compruebe la holgura (1).

Holgura: 3 – 6 mm

Si es necesario, realice el ajuste al margen especificado.

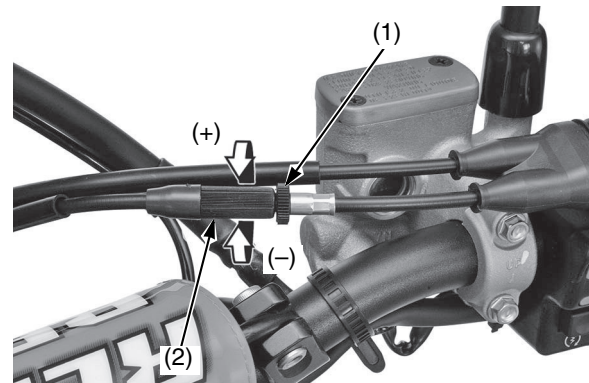


(1) holgura

Ajuste superior

Los ajustes secundarios se realizan generalmente con el mando de ajuste superior.

1. Afloje la contratuerca (1).
2. Gire el mando de ajuste (2).
Si gira el mando de ajuste en el sentido (–), disminuirá la holgura y si lo gira en el sentido (+), aumentará la holgura.



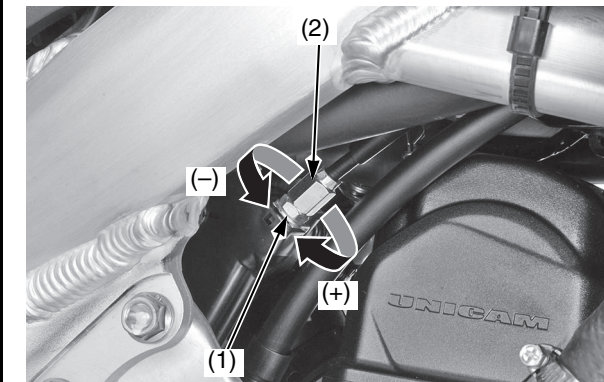
(1) contratuerca (+) aumento de holgura
(2) mando de ajuste (–) reducción de holgura

3. Apriete la contratuerca.
4. Después del ajuste, compruebe que el puño del acelerador gire con suavidad desde la posición completamente cerrada a la de completamente abierta en todas las posiciones del manillar.
Si el mando de ajuste llega a su límite o no puede alcanzar la holgura necesaria, enrosque completamente el mando de ajuste y desenrosque una sola vuelta.
Apriete la contratuerca.
Haga el ajuste con el mando de ajuste inferior.

Ajuste inferior

El mando de ajuste inferior se utiliza para realizar ajustes principales de holgura, como después de reemplazar los cables del acelerador o retirar el cuerpo del acelerador. También se utiliza si no puede lograr el ajuste apropiado con el mando de ajuste superior.

1. Afloje la contratuerca (1).
2. Gire el mando de ajuste (2) en el sentido (–) para disminuir la holgura y en el sentido (+) para aumentar la holgura.



(1) contratuerca (+) aumento de holgura
(2) mando de ajuste (–) reducción de holgura

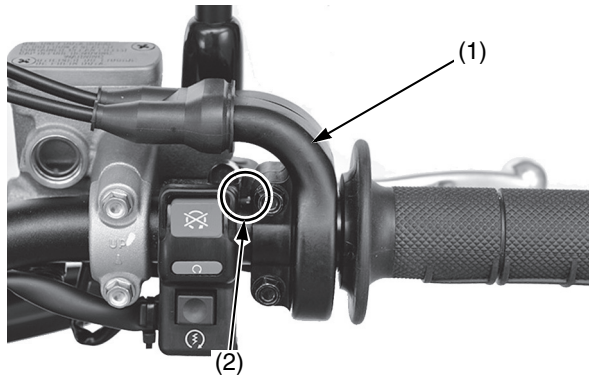
3. Apriete la contratuerca al par especificado: 4,0 N·m (0,4 kgf·m)
4. Accione el puño del acelerador para asegurarse de que funciona con suavidad y regresa por completo.

Si no puede alcanzar la holgura dentro del intervalo especificado, póngase en contacto con el concesionario.

Acelerador

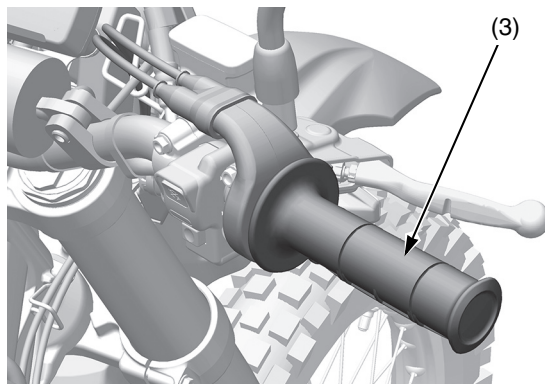
Inspección del acelerador

1. Compruebe que el conjunto del acelerador está colocado correctamente (el extremo de la caja del acelerador [1] está alineado con la marca de pintura [2] del manillar) y los tornillos de sujeción están apretados.



(1) caja del acelerador (2) marca de pintura

2. Compruebe que el acelerador (3) gira suavemente desde la posición completamente abierta a la de completamente cerrada en todas las posiciones de la dirección. Si hay algún problema, consulte a su concesionario.



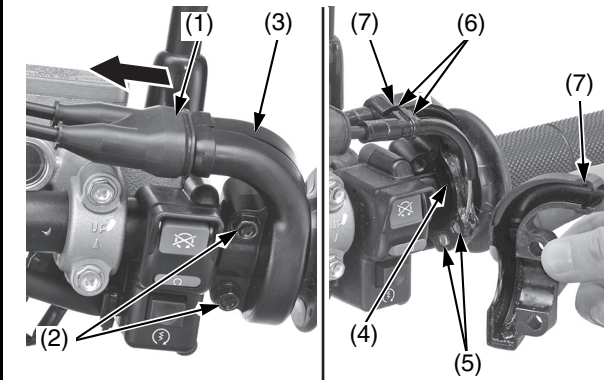
(3) acelerador

3. Inspeccione el estado de los cables del acelerador, desde el puño del acelerador hasta el cable del acelerador. Si el cable está pellizcado o desgastado del roce, sustitúyalo.
4. Compruebe la tensión o tirantez de los cables en todas las posiciones de la dirección.
5. Lubrique los cables con un lubricante para cables disponible en comercios.

Lubricación del cable del acelerador

Compruebe que el acelerador gira con suavidad. Si es necesario, aplique grasa multiuso a la superficie deslizante de los extremos del cable del acelerador.

1. Deslice el guardapolvo (1).
2. Retire los tornillos de la caja del acelerador (2).
3. Quite la caja del acelerador (3) del tubo del acelerador (4).
4. Lubrique bien los extremos del cable del acelerador (5) con grasa multiuso.



- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| (1) guardapolvo | (5) extremos del cable del acelerador |
| (2) tornillos de la carcasa | (6) orejetas |
| (3) caja del acelerador | (7) ranuras |
| (4) tubo del acelerador | |
5. Instale la caja del acelerador y, a continuación, apriete los tornillos de la caja al par especificado: 10 N·m (1,0 kgf·m)

AVISO

Alinee las orejetas (6) de la guía del cable con las ranuras (7) de la caja del acelerador.

6. Instale el guardapolvos en orden inverso.

Si el acelerador no funciona con suavidad, sustituya el cable del acelerador.

Asegúrese de que el acelerador regrese libremente desde la posición completamente abierto a totalmente cerrado automáticamente, en todas las posiciones de dirección.

Ralentí del motor

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Recuerde que el ajuste del régimen de ralentí no es la "solución total" para los otros problemas del sistema PGM-FI del motor. El ajuste del ralentí no compensará una avería de otro lugar.

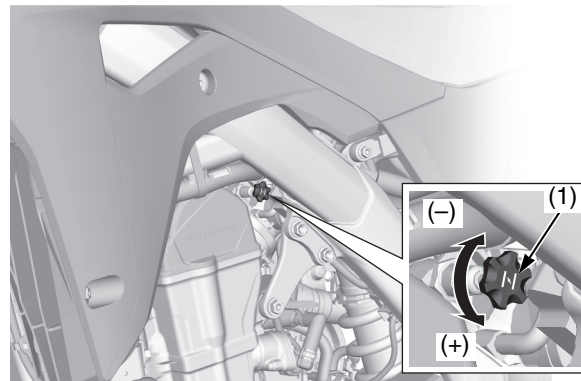
El motor deberá estar a la temperatura de funcionamiento normal para poder realizar un ajuste preciso del régimen de ralentí. Cuando está presionada hacia dentro, la perilla de ralentí rápido actúa como el tornillo de ajuste del ralentí.

Si se gira hacia la izquierda se acelera/aumenta el régimen de ralentí.

Si se gira hacia la derecha, se desacelera/disminuye el régimen de ralentí.

Ajuste del régimen de ralentí

1. Si el motor está frío, arránquelo y caliéntelo hasta 3 minutos. A continuación, apáguelo.
2. Conecte un tacómetro al motor.
3. Ponga la transmisión en punto muerto. Arranque el motor.
4. Ajuste el régimen de ralentí con el mando de ralentí rápido (1).
Régimen de ralentí: $1800 \pm 100 \text{ min}^{-1} \text{ (rpm)}$



(1) mando de ralentí rápido
(+) aumentar
(-) disminuir

Sistema de embrague

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

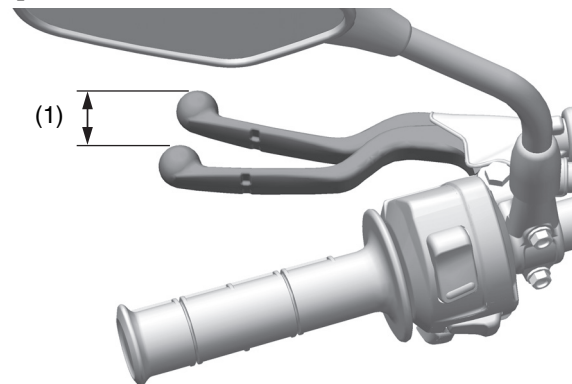
Holgura de la maneta de embrague

Inspección

Compruebe la holgura (1).

Holgura: 10 – 20 mm

Si es necesario, realice el ajuste al margen especificado.



(1) holgura

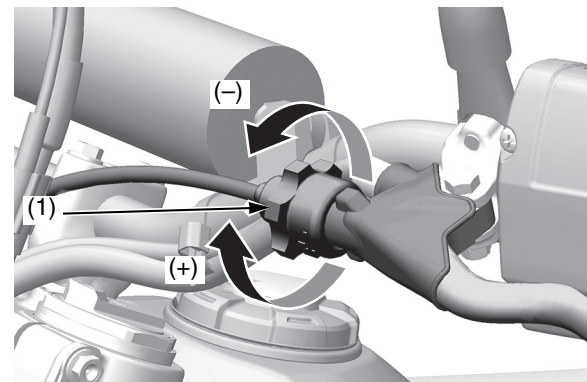
El ajuste inadecuado de la holgura puede causar un desgaste prematuro del embrague.

Asegúrese de ajustar la holgura de la maneta de embrague después de desconectar el cable de embrague.

Ajuste del final del cable

Los ajustes secundarios se realizan generalmente con el mando de ajuste del final del cable del embrague.

Si gira el mando de ajuste del extremo del cable del embrague (1) en el sentido (+) aumentará la holgura y si lo gira en el sentido (–) disminuirá la holgura.



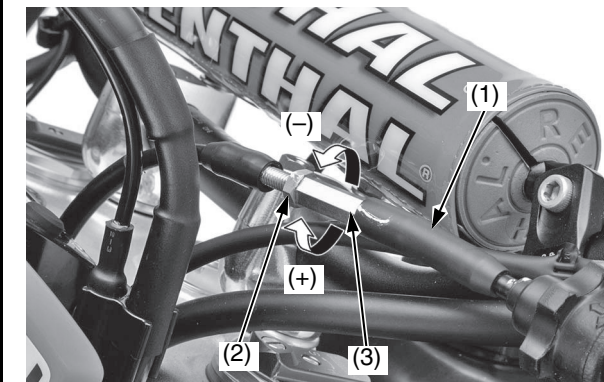
(1) mando de ajuste del extremo del cable
(+) aumento de holgura
(–) reducción de holgura

Si el mando de ajuste está desenroscado casi por completo o no puede conseguirse la holgura correcta, gire el mando de ajuste completamente hacia dentro y aflójelo cinco vueltas, y realice el ajuste con el mando de ajuste del cable integral.

Ajuste del cable integral

El mando de ajuste del cable integral se emplea si el mando de ajuste del final del cable está desenroscado casi por completo o si no se puede obtener la holgura correcta.

1. Quite el guardapolvo (1).
2. Gire el mando de ajuste del final del cable en el sentido (+) hasta que se asiente ligeramente y luego gírelo hacia fuera cinco vueltas.
3. Afloje la contratuerca (2).
4. Gire el mando de ajuste del cable integral (3) para obtener la holgura especificada.
5. Apriete la contratuerca. Revise la holgura.



(1) guardapolvo
(2) contratuerca
(3) mando de ajuste de cable integral
(+) aumento de holgura
(–) reducción de holgura

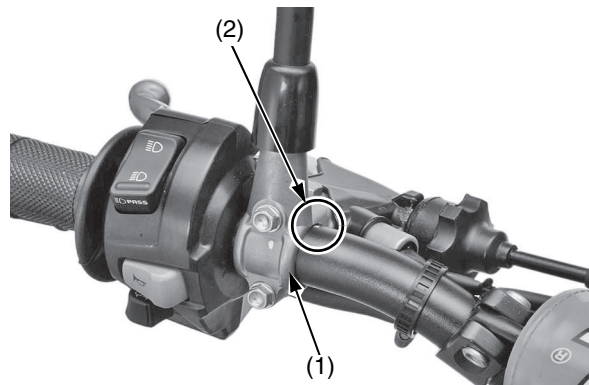
6. Arranque el motor, presione la maneta de embrague y engrane la transmisión. Asegúrese de que el motor no se pare y la motocicleta no avance lentamente. Suelte poco a poco la maneta del embrague y abra el acelerador. La motocicleta deberá moverse con suavidad y acelerar de forma gradual.

Si no puede alcanzar el ajuste apropiado, o si el embrague no funciona correctamente, es posible que el cable esté torcido o desgastado, o los discos de embrague pueden estar desgastados. Inspeccione los discos y las placas del embrague (página 84).

Sistema de embrague

Otras inspecciones

- Compruebe que el conjunto de la maneta de embrague está colocado correctamente (el extremo del soporte [1] está alineado con la marca de pintura [2] del manillar) y los tornillos de sujeción están apretados.



(1) soporte

(2) marca de pintura

- Compruebe que el cable del embrague no esté retorcido y que no muestre señales de desgaste. Si es necesario, sustitúyalo.

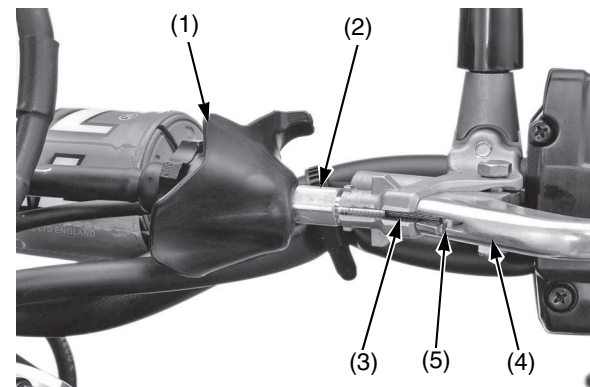
Funcionamiento del embrague

- Compruebe que el funcionamiento de la maneta de embrague es suave. Si es necesario, lubrique la superficie deslizante del tornillo de pivote de la maneta de embrague con grasa o el cable de embrague lubricante para cable disponible en comercios.
- Inspeccione el cable del embrague para localizar indicios de desgaste, torceduras o daños.

Lubricación del cable del embrague

Compruebe que el funcionamiento de la maneta de embrague es suave. Si es necesario, aplique grasa multiuso a la superficie deslizante a los extremos del cable del embrague.

- Quite el guardapolvo (1).
- Gire el mando de ajuste (2) y quite el cable del embrague (3).
- Desconecte el extremo del cable del embrague (4) de la maneta de embrague (5).
- Lubrique bien el extremo del cable del embrague con grasa multiuso.



(1) guardapolvo

(2) mando de ajuste

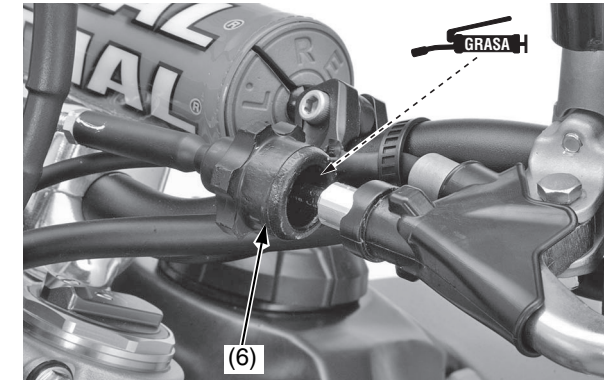
(3) cable del embrague

(4) extremo del cable del embrague

(5) maneta de embrague

- Conecte el extremo del cable del embrague a la maneta.
- Instale el cable de embrague y haga girar el mando de ajuste.

- Extraiga el mando de ajuste del extremo del cable del embrague (6).
- Aplique grasa multiuso a la superficie interior del mando de ajuste del extremo del cable del embrague.



(6) mando de ajuste del extremo del cable

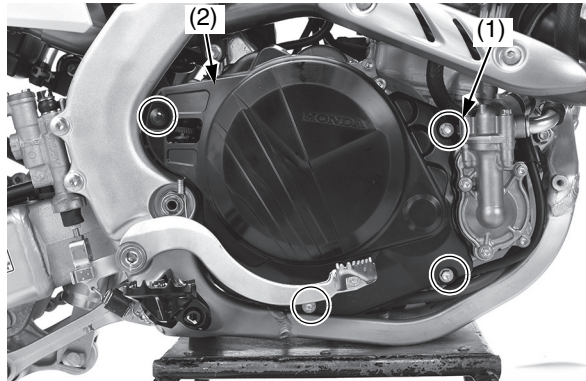
- Vuelva a comprobar la holgura de la maneta de embrague y ajuste según sea necesario (página 81).

Si el funcionamiento de la maneta de embrague no es suave, reemplace el cable.

Sistema de embrague

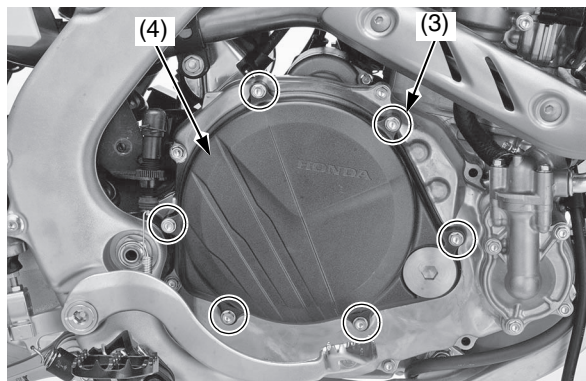
Desmontaje del disco/placa de embrague

1. Drene el aceite de motor (página 70).
2. Extraiga los cuatros tornillos del cubrecárter derecho (1) y del cubrecárter (2).



(1) tornillos (2) cubrecárter

3. Extraiga los seis tornillos de la tapa del embrague (3) y la tapa del embrague (4).

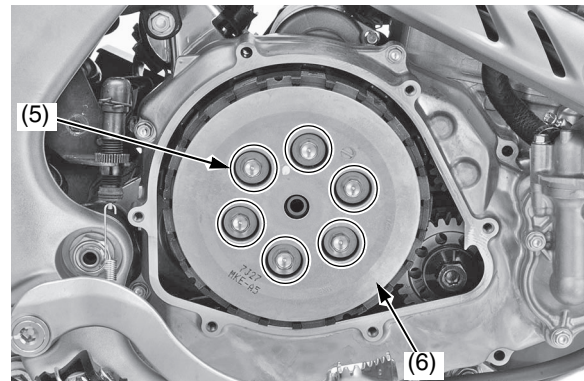


(3) tornillos de la tapa del embrague (4) tapa del embrague

4. Retire los seis tornillos de los muelles del embrague y los muelles (5).

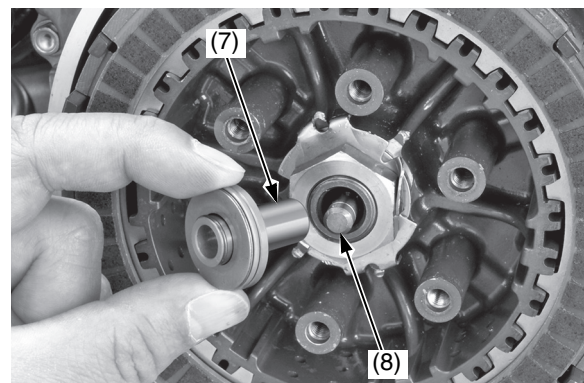
Afloje los tornillos siguiendo un patrón cruzado en dos o tres etapas graduales.

5. Quite la prensa del embrague (6).



(5) tornillos de los muelles del embrague y muelles (6) prensa del embrague

6. Extraiga primero el elevador del embrague (7); a continuación, extraiga la biela del elevador del embrague (8).



(7) elevador del embrague (8) biela del elevador del embrague

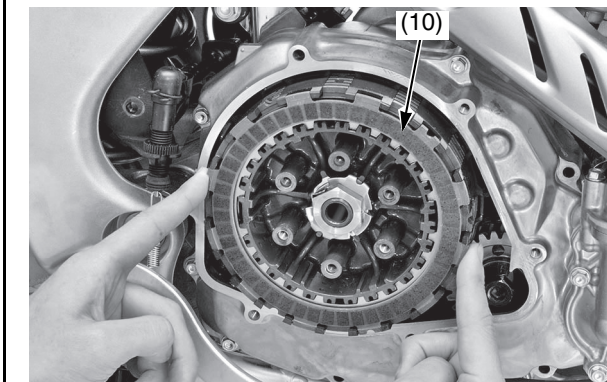
7. Compruebe el funcionamiento del cojinete de empuje (9) del elevador del embrague con el dedo. El cojinete debería girar suave y silenciosamente.



(9) cojinete de empuje

Si el funcionamiento no es uniforme, consulte el manual de taller oficial de Honda para conocer el desmontaje del cojinete o consulte en su concesionario.

8. Quite los siete discos del embrague, las seis placas del embrague, el aro cóncavo y el asiento del muelle (10).

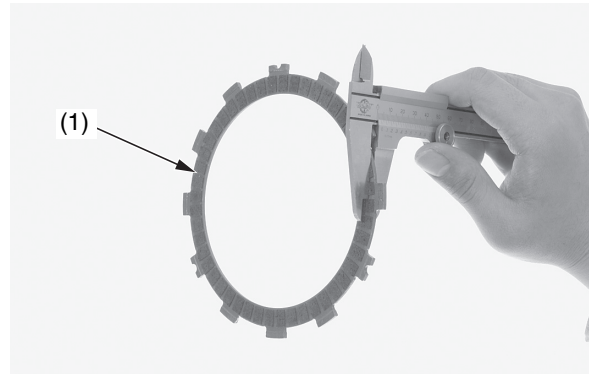


(10) discos del embrague, placas del embrague, aro cóncavo y asiento del muelle

Sistema de embrague

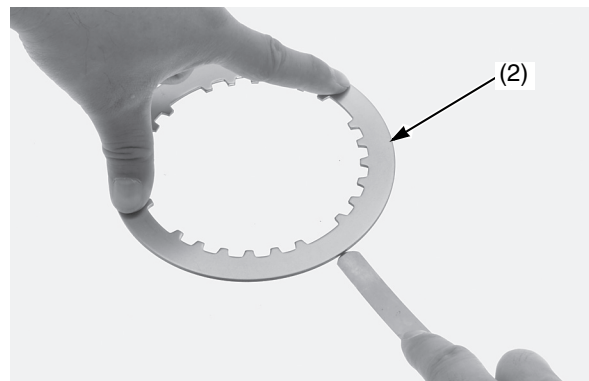
Inspección del muelle/disco/placa de embrague

- Reemplace los discos de embrague (1) si muestran signos de picadas o decoloración. Mida el grosor de cada disco del embrague. Límite de servicio: 2,85 mm. Reemplace los discos y las placas del embrague como un conjunto.



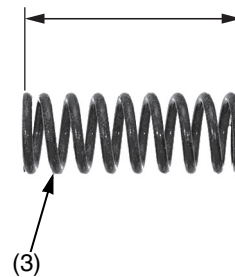
(1) discos del embrague

- Compruebe si las placas del embrague (2) muestran deformación excesiva o decoloración. Revise el abombamiento de la placa sobre una superficie utilizando un calibrador de láminas. Límite de servicio: 0,15 mm. Reemplace los discos y las placas del embrague como un conjunto.



(2) placas del embrague

- Revise los muelles del embrague (3) para localizar desgaste o daños. Mida el grosor de cada muelle del embrague. Límite de servicio: 45,5 mm. Sustituya el muelle del embrague como un juego.

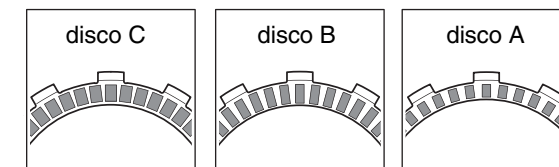
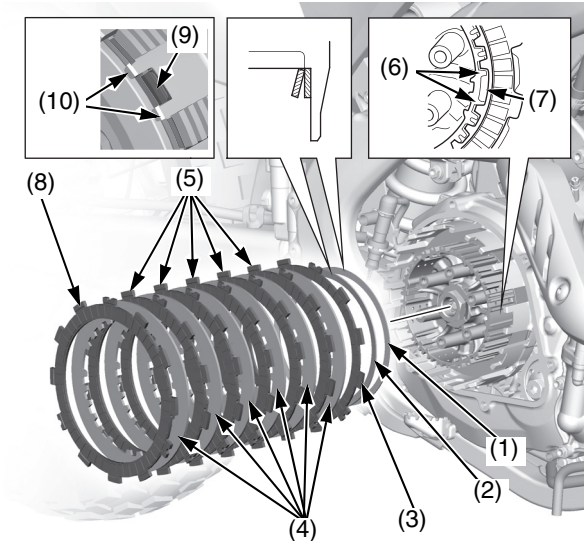


(3) muelles del embrague

- Si percibe que el embrague patina al reemplazar los discos y las placas del embrague, reemplace los muelles del embrague.

Instalación del disco/placa del embrague

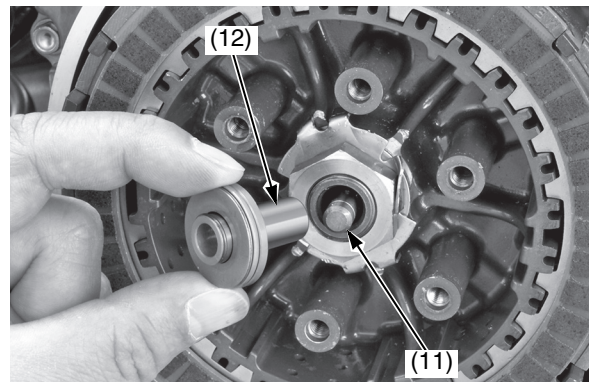
- Instale el asiento del muelle (1) y el aro cóncavo (2) en el centro del embrague como se muestra. Cubra los discos del embrague con aceite de motor.
- Instale el disco del embrague A (disco con mayor diámetro interior) (3) en la parte exterior del embrague. Apile las seis placas de embrague (4) y los cinco discos de embrague B (5) de forma alterna al tiempo que alinean las orejetas (6) del centro del embrague con la ranura (7) de las placas del embrague como se muestra. Monte el disco de embrague C (8) alineando sus lengüetas (9) con las ranuras (10) de la campana del embrague.



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| (1) asiento del muelle | (6) orejetas |
| (2) aro cóncavo | (7) ranura |
| (3) disco del embrague A | (8) disco de embrague C |
| (4) placas del embrague | (9) lengüetas |
| (5) discos del embrague B | (10) ranuras |

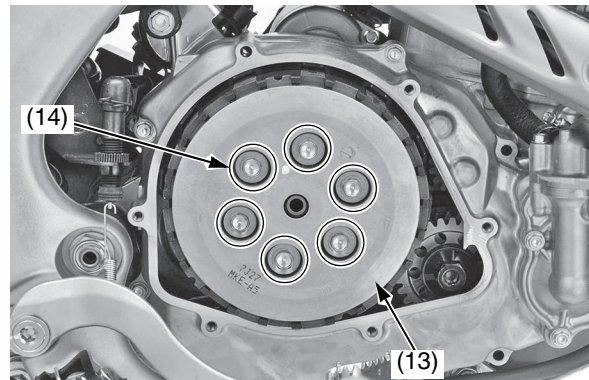
Sistema de embrague

3. Inserte la biela del elevador del embrague (11) en el eje principal.
4. Inserte el elevador del embrague (12) en la biela.



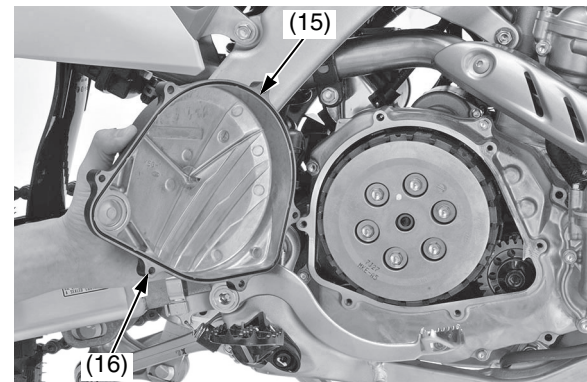
(11) biela del elevador del embrague (12) elevador del embrague

5. Monte la prensa del embrague (13).
6. Monte los seis muelles y los tornillos del embrague (14).
7. Apriete los tornillos siguiendo un patrón cruzado en dos o tres etapas al par especificado:
12 N·m (1,2 kgf·m)



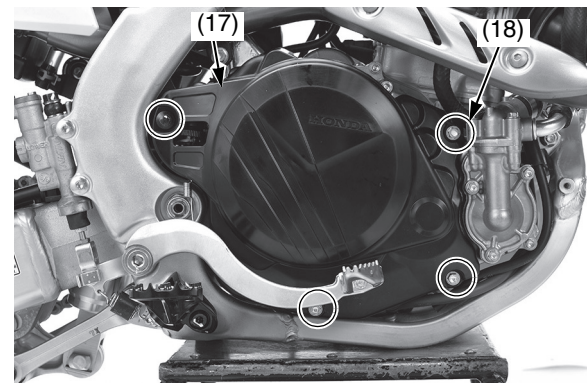
(13) prensa del embrague
(14) tornillos de los muelles del embrague y muelles

8. Aplique aceite del motor a una nueva junta tórica (15) e instálela en la ranura de la tapa del embrague (16).
9. Monte la tapa. Para ello, apriete los seis tornillos de la tapa en un patrón cruzado en dos o tres incrementos hasta alcanzar el par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)



(15) junta tórica (nueva)
(16) tapa del embrague

10. Monte el cubrecárter derecho (17) y apriete los cuatro tornillos del cubrecárter derecho (18).



(17) cubrecárter (18) tornillos

11. Vierta el aceite del motor recomendado hasta el nivel especificado (página 70).

Bujía

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Recomendación para la bujía

La bujía estándar recomendada es satisfactoria para la mayoría de condiciones de carreras.

Estándar	SILMAR9A – 9S (NGK)
Opcional	SILMAR10A – 9S (NGK)

Emplee solo bujías del tipo recomendado y del rango térmico recomendado.

AVISO

El empleo de una bujía con un margen térmico inadecuado o un alcance incorrecto puede causar daños en el motor.

El uso de una bujía sin resistencia puede causar problemas de encendido.

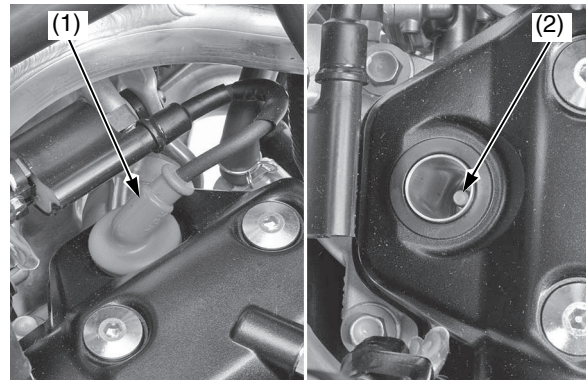
Esta motocicleta utiliza una bujía con una punta de iridio en el electrodo central y una punta de platino en el electrodo lateral.

Asegúrese de observar lo siguiente cuando realice el mantenimiento de la bujía.

- No limpie la bujía. Si un electrodo está sucio con acumulación de materias o suciedad, reemplace la bujía por otra nueva.
- Para comprobar la separación entre electrodos de la bujía, emplee solamente un “juego de galgas del tipo cable”. Para evitar daños en la punta de iridio del electrodo central y en la punta de platino del electrodo lateral, no emplee nunca un “juego de galgas del tipo de lámina”.
- No ajuste la separación entre electrodos de la bujía. Si la separación entre electrodos está fuera del margen especificado, reemplace la bujía por otra nueva.

Inspección y sustitución de la bujía

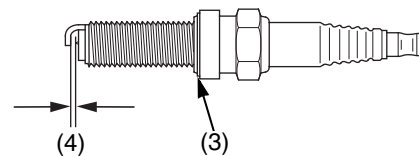
1. Desmonte el asiento y el depósito de combustible (páginas 47, 49).
2. Desconecte la pipa de la bujía (1).
3. Limpie la suciedad que haya en torno a la base de la bujía.
4. Quite la bujía (2).



(1) pipa de la bujía

(2) bujía

5. Inspeccione los electrodos para localizar signos de desgaste o depósitos, la junta de estanqueidad (3) en busca de daños y el aislante para localizar grietas. Reemplace en caso de detectar daños.
6. Compruebe la separación de los electrodos de la bujía (4) empleando galga de espesores tipo cable. Si la separación está fuera del margen especificado, reemplace la bujía por otra nueva. La separación de los electrodos de la bujía recomendada es:
0,8 – 0,9 mm



(3) junta de estanqueidad

(4) separación de los electrodos de la bujía

7. Para obtener lecturas precisas de la bujía, acelere inmediatamente. Pulse el interruptor de parada

del motor que está en la  posición (Stop) y desacople el embrague apretando la maneta. Marche por inercia hasta detenerse y, después, quite e inspeccione la bujía. El aislante de porcelana alrededor del electrodo central debe aparecer de color marrón o gris medio.

Si utiliza una bujía nueva, conduzca de 10 a 15 minutos antes de tomar una lectura de la bujía; una bujía nueva no cambiará de color inicialmente.

Si los electrodos parecen quemados, o si el aislador está blanco o gris claro (pobre) o si los electrodos y el aislador están negros o sucios (rico), significa que hay problema en algún otro lugar (página 153).

Revise el sistema PGM-FI y la sincronización del encendido.

8. Una vez colocada la junta de estanqueidad, enrosque la bujía a mano para evitar dañar la rosca.
 9. Apriete la bujía.
 - Si la bujía usada está en buen estado: 1/12 de vuelta después de haberse asentado.
 - Si instala una bujía nueva, apriétela en dos pasos para evitar que se afloje:
 - a) Primero, apriete la bujía: 1/4 de vuelta después de haberse asentado.
 - b) Luego, afloje la bujía.
 - c) A continuación, apriete de nuevo la bujía: 1/12 de vuelta después de haberse asentado.
- Cuando use una llave dinamométrica, apriete la bujía al par especificado:
22 N·m (2,2 kgf·m)

AVISO

Una bujía incorrectamente apretada puede causar daños en el motor. Si la bujía está demasiado floja, puede dañarse el pistón. Si la bujía está demasiado apretada, puede dañarse la rosca.

10. Conecte la tapa de la bujía. Tenga cuidado para evitar que algún cable o hilo quede pellizcado.
11. Instale el depósito de combustible y el asiento (páginas 47 y 51).

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

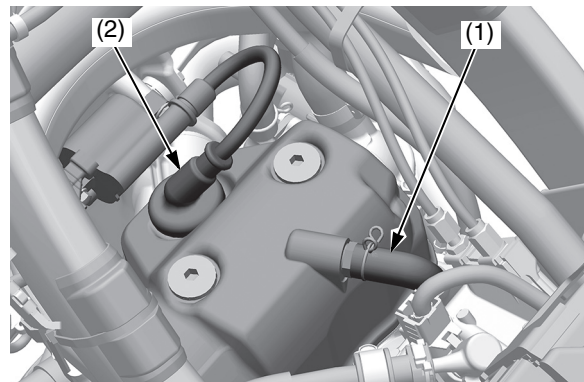
Una holgura de las válvulas excesiva causará ruidos y a la larga se averiará el motor. Una holgura pequeña o inexistente impedirá que la válvula se cierre y provoque daños en las válvulas y pérdida de potencia. Inspeccione la holgura de la válvula con el motor frío en los intervalos especificados en el calendario de mantenimiento (páginas 37, 38).

La comprobación o el ajuste de la holgura de las válvulas debe realizarse con el motor frío. La holgura de la válvula cambiará a medida que aumente la temperatura.

Desmontaje de la tapa de la culata

Antes de realizar la inspección, limpie el motor a fondo para evitar que entre suciedad en el motor.

1. Desmonte el asiento y el depósito de combustible (páginas 47, 49).
2. Desconecte el tubo del respiradero (1) y la pipa de la bujía (2).

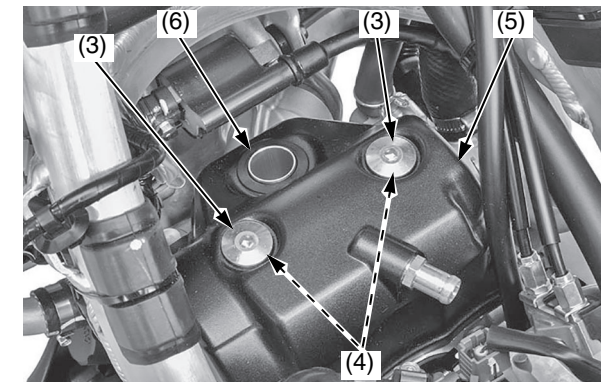


(1) respiradero

(2) pipa de la bujía

Holgura de las válvulas

3. Quite los tornillos huecos de la tapa de la culata (3), las juntas de goma (4), la tapa de la culata (5) y la empaquetadura del orificio de la bujía (6).

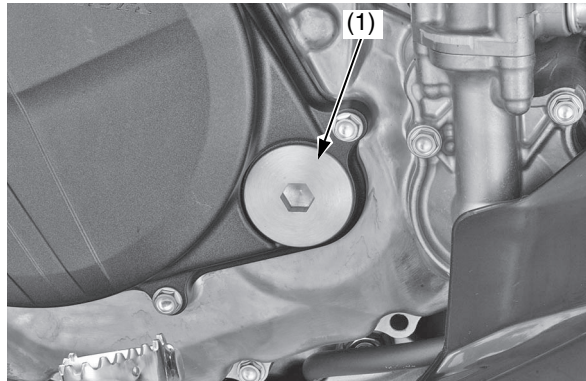


- (3) tornillos huecos de la tapa de la culata
(4) juntas de goma de la tapa de la culata
(5) tapa de la culata
(6) empaquetadura del orificio de la bujía

Holgura de las válvulas

Posición en PMS en la carrera de compresión

1. Desmonte el cubrecárter derecho (página 83).
2. Extraiga la tapa del orificio del cigüeñal (1).

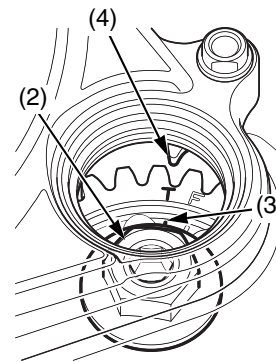


(1) tapa del orificio del cigüeñal

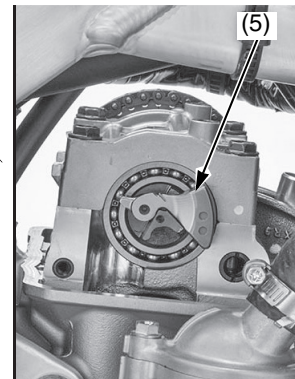
3. Quite la bujía (página 86).
4. Extraiga la tapa de la culata (página 87).

5. Gire el cigüeñal girando el tornillo del engranaje de la transmisión principal (2) hacia la derecha hasta que la marca "T" (3) del engranaje de la transmisión principal esté alineada con la marca de referencia (4) de la tapa del embrague. En esta posición, el pistón puede estar en la carrera de compresión o en la de escape en el PMS. Si el engranaje de la transmisión principal ha pasado la marca "T", gire el tornillo del engranaje de la transmisión principal nuevamente hacia la derecha y alinee la marca "T" con la marca de referencia. Asegúrese de que el peso del descompresor (5) está en posición superior.

lado del cigüeñal:

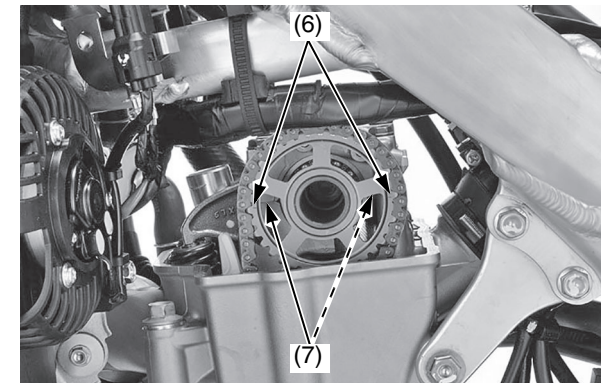


lado del árbol de levas:



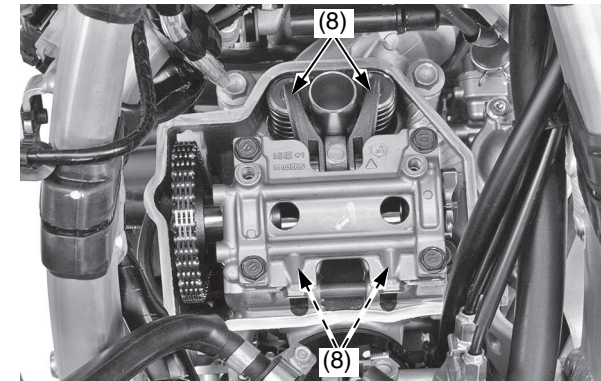
- (2) tornillo del engranaje de la transmisión principal
 (3) marca "T"
 (4) marca de referencia
 (5) peso del descompresor

6. Asegúrese de que las marcas de sincronización (6) de la corona del árbol de levas se alinean con la superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas (7) de la culata.



- (6) marcas de sincronización
 (7) superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas

7. La inspección debe realizarse cuando el pistón está en la parte superior de la carrera de compresión, cuando las válvulas de admisión y de escape están cerradas. Esta condición puede determinarse moviendo los balancines (8).



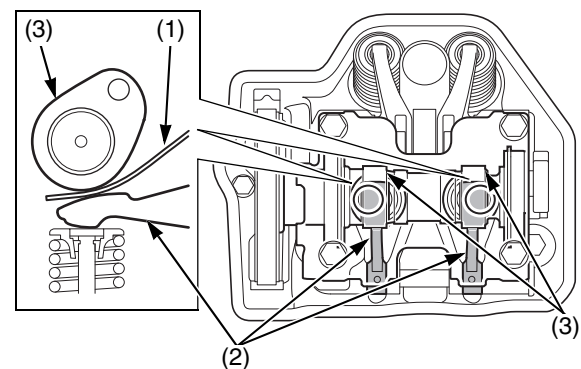
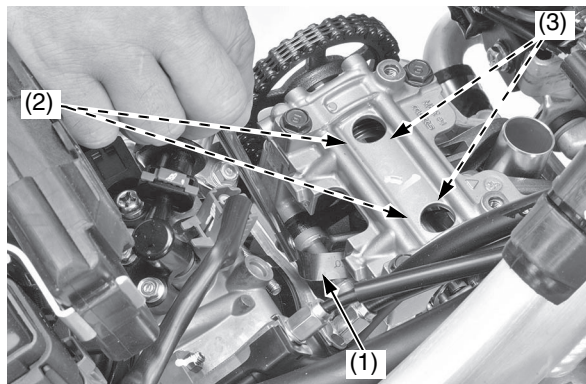
(8) balancines

Inspección de la holgura de las válvulas

1. Sitúe el pistón en el PMS de la carrera de compresión (página 88).
2. Mida la holgura de la válvula de admisión insertando una galga de espesores (1) entre los balancines de admisión (2) y los lóbulos de leva del árbol de levas (3).

AVISO

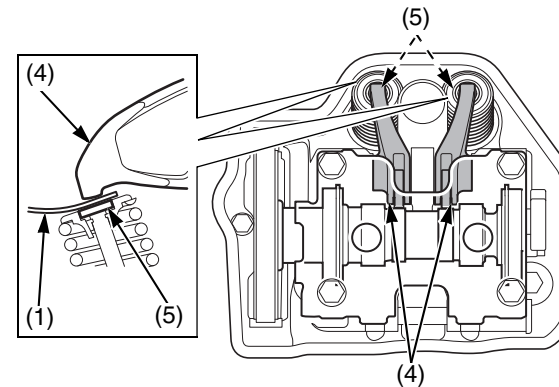
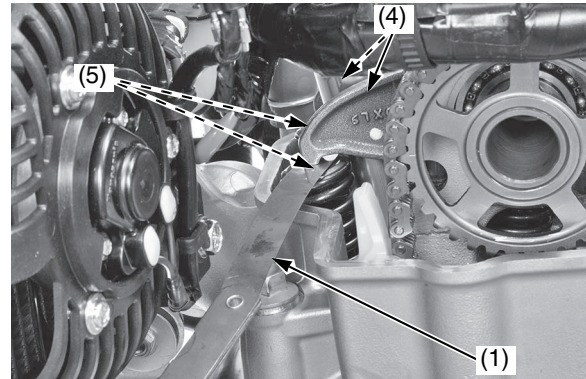
Tenga cuidado de no dañar los balancines de admisión.



- (1) galga de espesores (3) lóbulos de leva del árbol de levas
(2) balancines de admisión

Holgura de las válvulas:
Admisión: $0,11 \pm 0,03$ mm

3. Mida la holgura de la válvula de escape insertando una galga de espesores (1) entre los balancines de escape (4) y los suplementos (5).



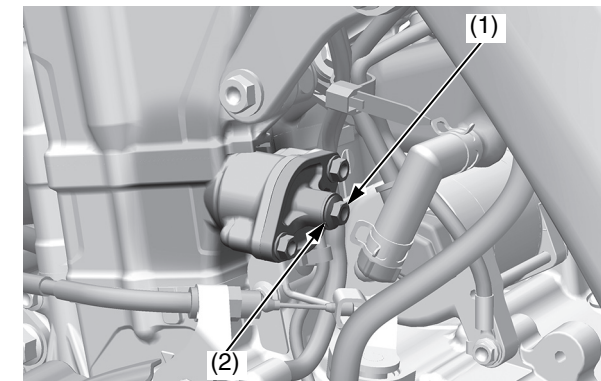
- (1) galga de espesores (5) suplementos de la válvula
(4) balancines de escape

Holgura de las válvulas:
Escape: $0,28 \pm 0,03$ mm

Si la holgura de la válvula de admisión y la holgura de la válvula de escape requieren ajuste, consulte el apartado Desmontaje del árbol de levas (esta página) y seleccione el suplemento correcto para cada válvula.

Desmontaje del árbol de levas

1. Anote las holguras de la válvula de admisión y de la válvula de escape (esta página). Asegúrese de que el pistón esté en el PMS de la carrera de compresión (página 88).
2. Extraiga el tornillo de la tapa del elevador del mando de ajuste de la cadena de distribución (1) y la arandela de sellado (2).



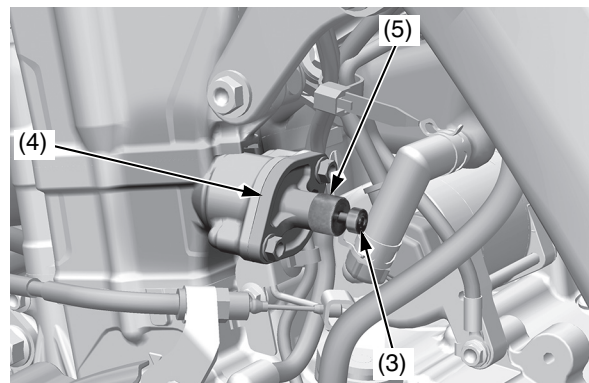
- (1) tornillo de la tapa del elevador del tensor de la cadena de distribución
(2) arandela de sellado

(cont.)

Holgura de las válvulas

3. Inserte el tope del mando de ajuste (3) en el elevador del mando de ajuste de la cadena de distribución (4).
Gire el tope del mando de ajuste hacia la derecha y bloquee el elevador del mando de ajuste de la cadena de distribución presionando la maneta (5) al elevador del mando de ajuste de la cadena de distribución.

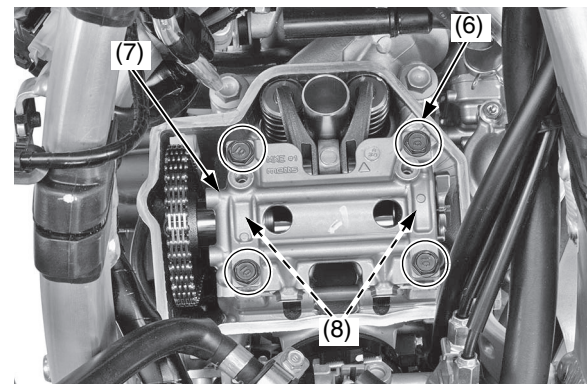
• Tope del mando de ajuste 070MG-0010100



(3) tope del tensor
(4) elevador del mando de ajuste de la cadena de distribución
(5) maneta

4. Compruebe el pistón en el PMS de la carrera de compresión (página 88).
Afloje los tornillos del soporte del árbol de levas (6) siguiendo un patrón cruzado en dos o tres etapas.
Quite los tornillos del soporte del árbol de levas, el soporte del árbol de levas (7) y los anillos de ajuste (8).

Al extraer el soporte del árbol de levas, los anillos de ajuste pueden estar trabados en el soporte del árbol de levas.



(6) tornillos del soporte del árbol de levas
(7) soporte del árbol de levas
(8) anillos de ajuste

AVISO

No permita que los anillos de ajuste caigan en el cárter.

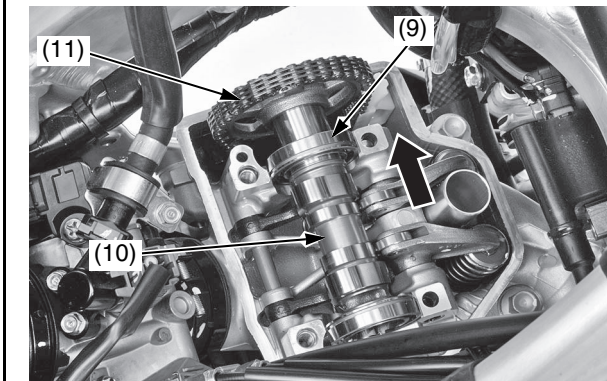
Si los anillos de ajuste permanecen en el soporte del árbol de levas, retire los anillos de ajuste con cuidado.

5. Deslice el cojinete del árbol de levas izquierdo (9) y desmonte la cadena de distribución (11) para quitar el árbol de levas (10).

Sujete la cadena de distribución con un alambre para evitar que caiga al cárter.

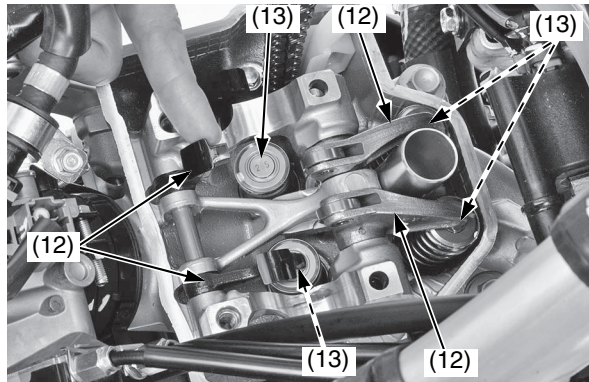
AVISO

No permita que la cadena caiga en el cárter.



(9) cojinete del árbol de levas izquierdo
(10) árbol de levas
(11) cadena de distribución

6. Levante los balancines (12) y retire los suplementos (13).



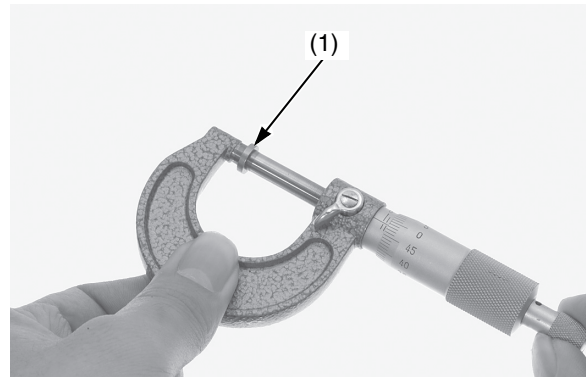
(12) balancines
(13) suplementos

AVISO

*Tenga cuidado de no dañar los balancines de admisión.
No deje que los suplementos caigan en el cárter.
No limpie los balancines de admisión con
limpiadores de venta en comercios habituales.*

Selección de suplementos

1. Mida el espesor del suplemento con un micrómetro y regístrelo.
Hay disponibles setenta y tres suplementos (1) diferentes con intervalos de grosor de 0,025 mm, a partir de 1,200 mm (el más fino) hasta 3,000 mm (el más grueso).



(1) suplemento

Holgura de las válvulas

2. Calcule el espesor los suplementos nuevos utilizando la siguiente ecuación.

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

A: Grosor de suplementos nuevos
B: Holgura de las válvulas registrada
C: Holgura de las válvulas especificada
D: Grosor de suplementos usados

- Asegúrese de que el grosor del suplemento es correcto midiendo el suplemento con un micrómetro.
- Rectifique el asiento de la válvula de escape si se ha acumulado carbonilla en una dimensión calculada de más de 3,000 mm.

AVISO

*No esmerile las válvulas de admisión. Son de titanio y tienen un recubrimiento de óxido fino.
El esmerilado dañará este revestimiento.*

Si una dimensión calculada no se corresponde a las especificaciones, acuda al concesionario para inspeccionar la motocicleta.

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

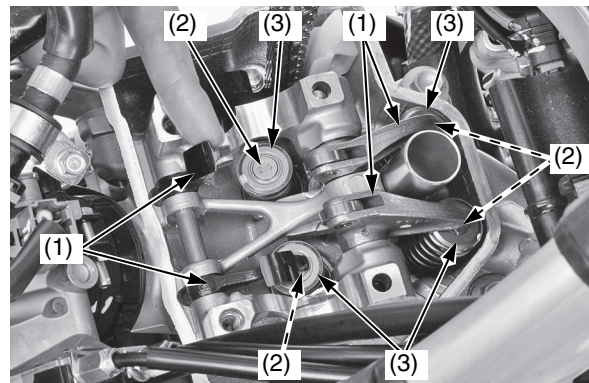
Holgura de las válvulas

Instalación del árbol de levas

1. Levante los balancines (1) e instale los suplementos nuevos (2) en los retenes de resorte de la válvula (3).

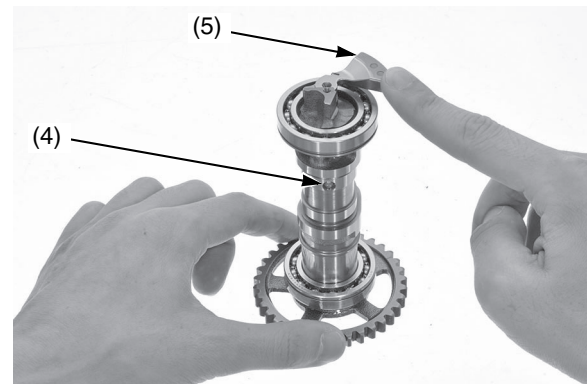
AVISO

No deje que los suplementos caigan en el cárter.



(1) balancines
(2) suplementos
(3) retenedores de resorte de válvula

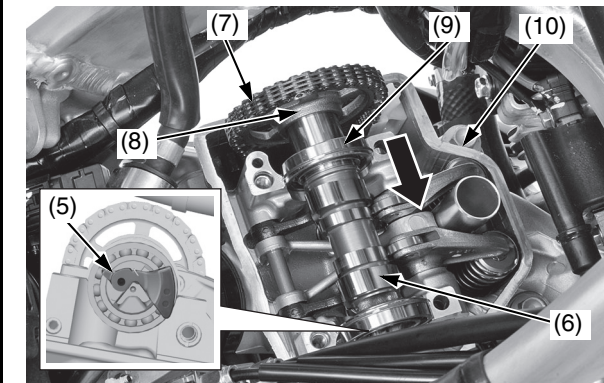
2. Compruebe el funcionamiento del émbolo (4). Para ello, gire el peso del descompresor (5) con el dedo; el émbolo se debe retraer y sobresalir suavemente.



(4) émbolo
(5) peso del descompresor

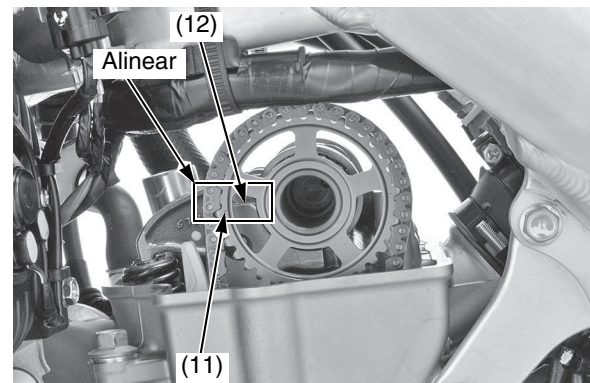
Si el funcionamiento no es uniforme, consulte el manual de taller oficial de Honda para conocer el desmontaje del descompresor o consulte a su concesionario.

3. Asegúrese de que el pistón esté en el PMS de la carrera de compresión (página 88).
4. Aplique aceite de disulfuro de molibdeno (una mezcla de 1/2 de aceite de motor y 1/2 de grasa de disulfuro de molibdeno que contiene más de un 3 % de aditivo de disulfuro) a las siguientes piezas.
 - lóbulos de leva del árbol de levas
 - superficie total del émbolo
5. Instale el árbol de levas (6) en la culata con el peso del descompresor (5) orientado hacia arriba como se ilustra a continuación.
6. Instale la cadena de distribución (7) sobre la corona del árbol de levas (8). Mientras sujeta el cojinete del árbol de levas izquierdo (9) completamente a la izquierda, instale el árbol de levas (6) en la culata (10) y deslice el cojinete del árbol de levas completamente a la derecha.



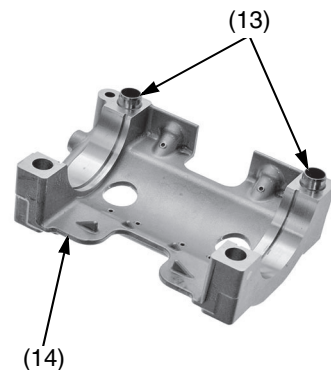
(5) peso del descompresor
(6) árbol de levas
(7) cadena de distribución
(8) corona del árbol de levas
(9) cojinete del árbol de levas izquierdo
(10) culata

7. Asegúrese de que la marca de sincronización (11) de la corona del árbol de levas se alinea con la superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas (12) de la culata.



(11) marca de sincronización
(12) superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas

8. Asegúrese de que los pasadores (13) están instalados en el soporte del árbol de levas (14).

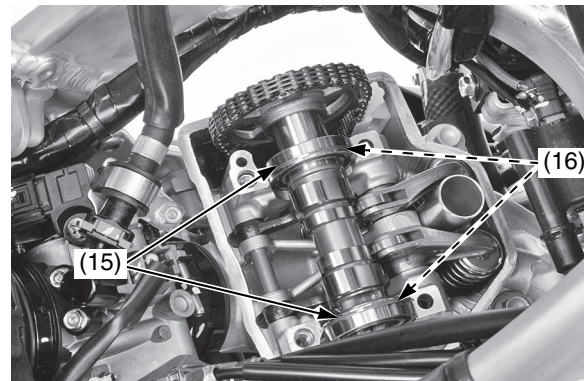


(13) pasadores (14) soporte del árbol de levas

9. Instale los anillos de ajuste (15) en las ranuras del cojinete del árbol de levas (16).

AVISO

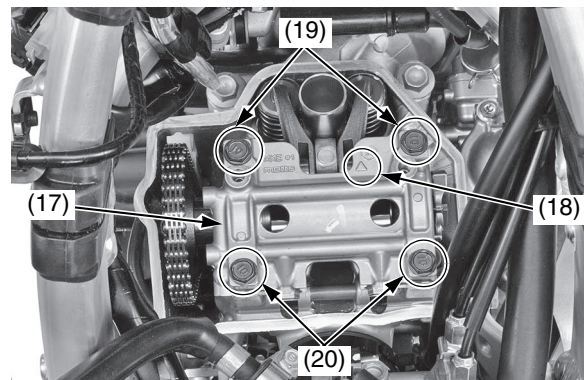
No permita que los anillos de ajuste caigan en el cárter.



(15) anillos de ajuste
(16) ranuras del cojinete del árbol de levas

10. Aplique aceite de motor a las roscas del tornillo del soporte del árbol de levas. Instale el soporte del árbol de levas (17) con la marca "Δ" (18) orientada hacia delante. Instale los tornillos del soporte del árbol de levas (19) (20) y apriételos al par especificado: 15 N·m (1,5 kgf·m)

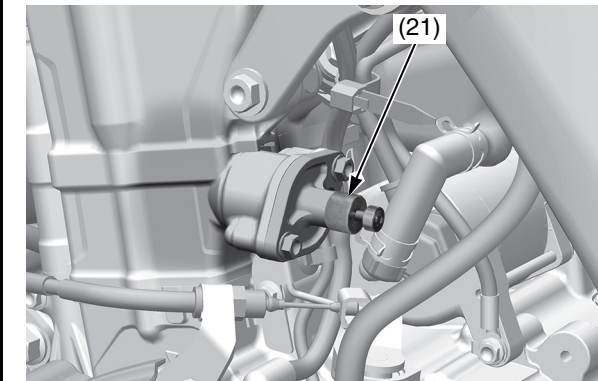
Apriete los tornillos del soporte del árbol de levas siguiendo un patrón cruzado en dos o tres etapas.



(17) soporte del árbol de levas (18) marca "Δ"
(19) tornillos del soporte del árbol de levas (largos)
(20) tornillos del soporte del árbol de levas (cortos)

11. Extraiga el tope del tensor (21) del elevador del tensor de la cadena de distribución.

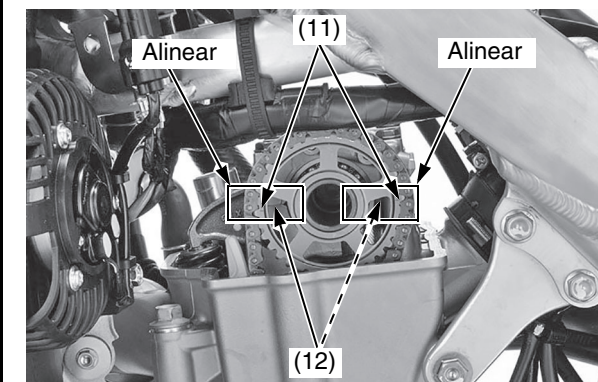
Holgura de las válvulas



(21) tope del tensor

12. Asegúrese de que el pistón esté en el PMS de la carrera de compresión (página 88). Asegúrese de que la marca de sincronización (11) de la corona del árbol de levas se alinea con la superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas (12) de la culata.

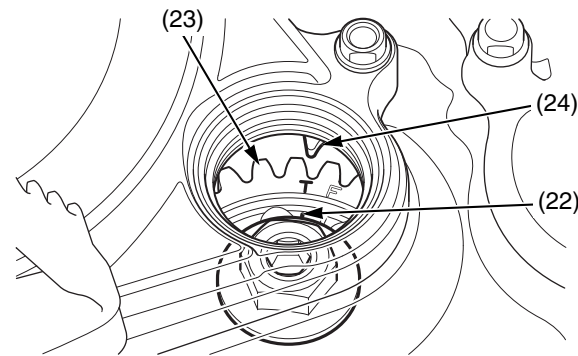
Si la marca de sincronización no se alinea con la superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas, inserte el tope del mando de ajuste en el elevador del mando de ajuste de la cadena de distribución (página 90) y, a continuación, extraiga la cadena de distribución y vuelva a alinear la marca de sincronización.



(11) marca de sincronización
(12) superficie de acoplamiento del soporte del árbol de levas
(cont.)

Holgura de las válvulas

13. Compruebe que la marca T (22) del engranaje de transmisión principal (23) se alinea con la marca de referencia (24) de la cubierta derecha del cárter.



(22) marca T
(23) engranaje de la transmisión principal
(24) marca de referencia

14. Gire el árbol de levas haciendo girar varias veces el cigüeñal hacia la derecha.

15. Inserte una galga de espesor (25) para medir las holguras de la válvula de admisión y escape.

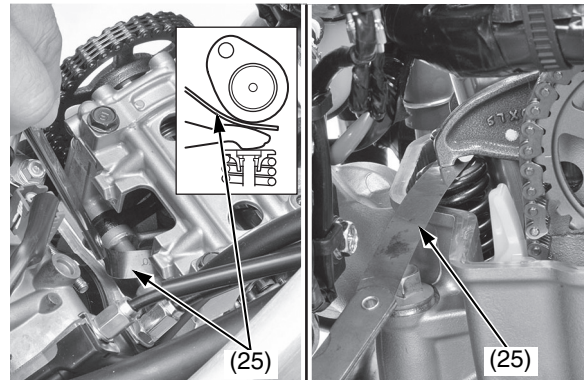
Holgura de las válvulas:

Admisión: $0,11 \pm 0,03$ mm

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

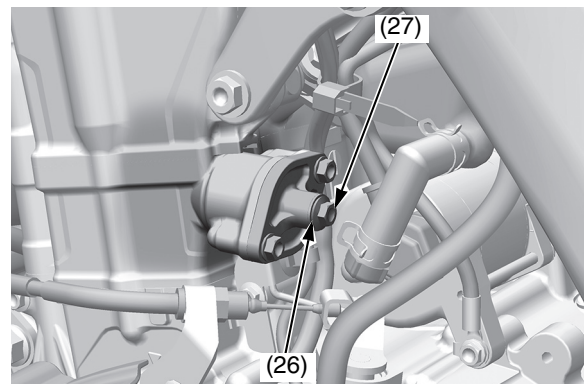
Lado de admisión:

Lado de escape:



(25) galga de espesor

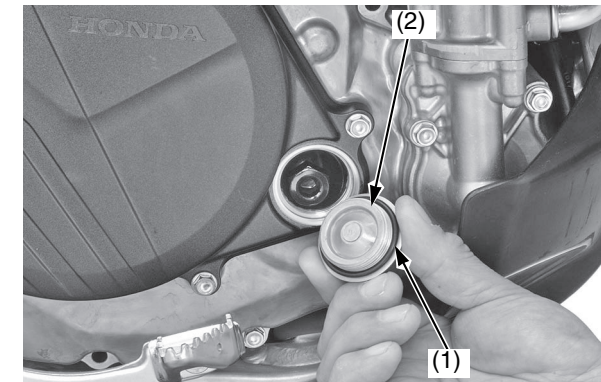
16. Instale una arandela de sellado nueva (26) y apriete el tornillo de la tapa del elevador del tensor de la cadena de distribución (27).



(26) arandela de sellado (nueva)
(27) tornillo de la tapa del elevador del tensor de la cadena de distribución

Instalación de la tapa del orificio del cigüeñal

1. Instale la bujía (página 86).
2. Recubra una nueva junta tórica (1) con aceite de motor e instálela en la tapa del orificio del cigüeñal (2).
Aplique grasa a las roscas de la tapa del orificio del cigüeñal. Coloque y apriete la tapa del orificio del cigüeñal al par de apriete especificado:
15 N·m (1,5 kgf·m)

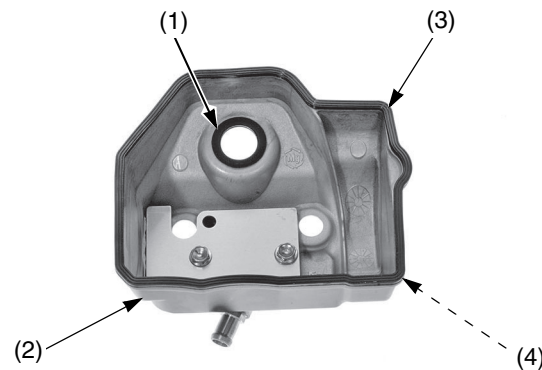


(1) junta tórica (nueva)
(2) tapa del orificio del cigüeñal

3. Monte el cubrecárter derecho (página 83).

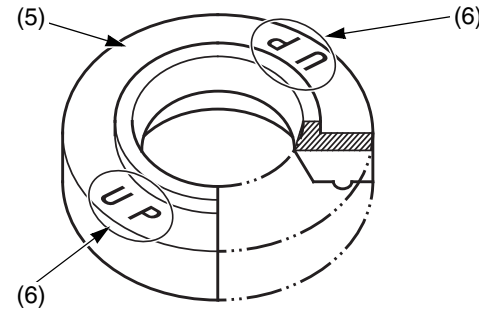
Montaje de la tapa de la culata

1. Compruebe que la empaquetadura del orificio de la bujía (1) está en buen estado y cámbiela si es necesario.
Aplique aceite de motor a la empaquetadura del orificio de la bujía e instálela en la tapa de la culata (2).
2. Compruebe que la empaquetadura de la tapa de la culata (3) está en buen estado y cámbiela si es necesario.
Limpie y aplique líquido sellador ([TB1207B] fabricado por ThreeBond o equivalente) en la ranura de la tapa de la culata (4) según se muestra e instale la empaquetadura de la tapa de la culata en la ranura de la tapa.



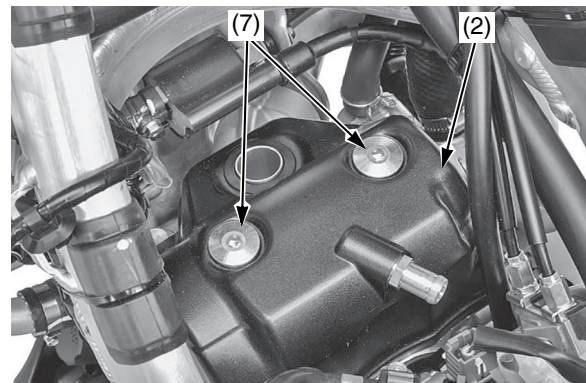
- (1) empaquetadura del orificio de la bujía
(2) tapa de la culata
(3) empaquetadura de la tapa de la culata
(4) ranura de la tapa de la culata

3. Compruebe que las juntas de goma (5) están en buen estado y cámbielas si es necesario. Instale las juntas de goma en la tapa de la culata con las marcas "UP" (arriba) (6) apuntando hacia arriba.



- (5) juntas de goma
(6) marcas "UP" (arriba)

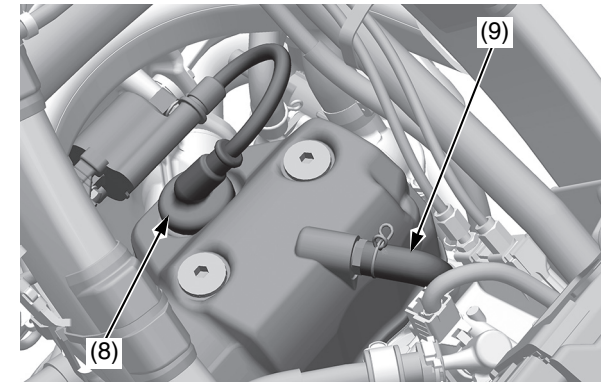
4. Instale la tapa de la culata (2) y apriete los tornillos (7) al par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)



- (2) tapa de la culata
(7) tornillos huecos de la tapa de la culata

Holgura de las válvulas

5. Conecte la pipa de la bujía (8) y el tubo del respiradero (9).



- (8) pipa de la bujía
(9) respiradero

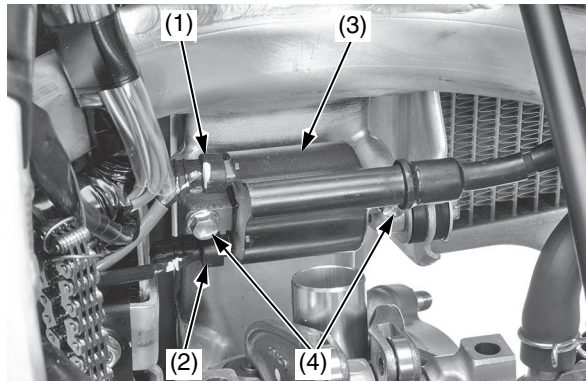
6. Instale el depósito de combustible y el asiento (páginas 47 y 51).

Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

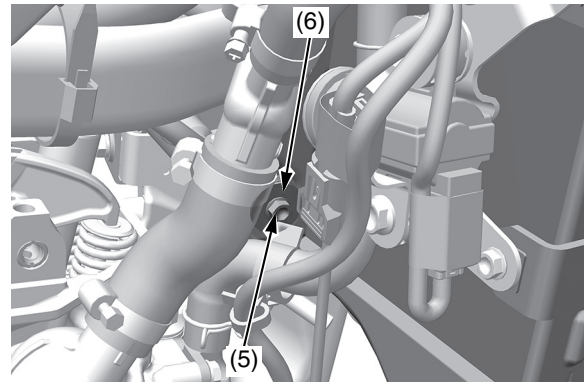
Desmontaje de la culata

1. Limpie el área encima del motor antes del desmontaje para evitar que caiga suciedad en el motor.
2. Vacíe el refrigerante del radiador una vez que se haya enfriado la motocicleta (página 159).
3. Desmonte el asiento y el depósito de combustible (páginas 47, 49).
4. Retire el silenciador (página 133).
5. Desmonte tubo de escape (página 134).
6. Extraiga el subchasis (página 53).
7. Quite la bujía (página 86).
8. Extraiga la tapa de la culata (página 87).
9. Sitúe el pistón en el PMS de la carrera de compresión (página 88).
10. Extraiga el soporte del árbol de levas, el árbol de levas, los suplementos (página 89).
11. Desconecte el conector (A) de la bobina de encendido (1) y el conector B (2). Extraiga la bobina de encendido (3) quitando los tornillos de la bobina de encendido (4).



- | | |
|--|---|
| (1) conector A de la bobina de encendido | (3) bobina de encendido |
| (2) conector B de la bobina de encendido | (4) tornillos de la bobina de encendido |

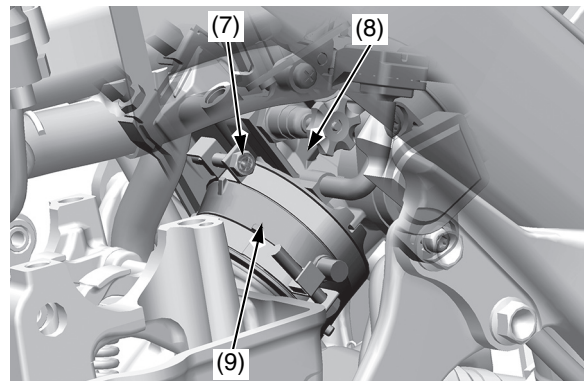
12. Extraiga el tornillo de montaje inferior del radiador derecho (5) y la arandela (6).



- (5) tornillo de montaje inferior del radiador derecho
(6) arandela

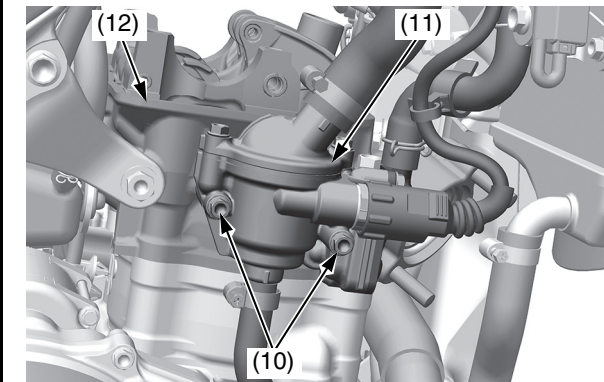
13. Afloje el tornillo de la brida del aislante (7) y tire del cuerpo del acelerador (8) hacia fuera desde el aislante (9).

No cuelgue el cuerpo del acelerador y sujételo con una correa adecuada.



- (7) tornillo de la brida del aislante
(8) cuerpo del acelerador
(9) aislante

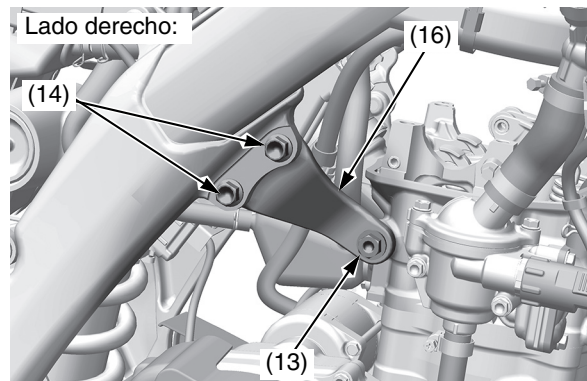
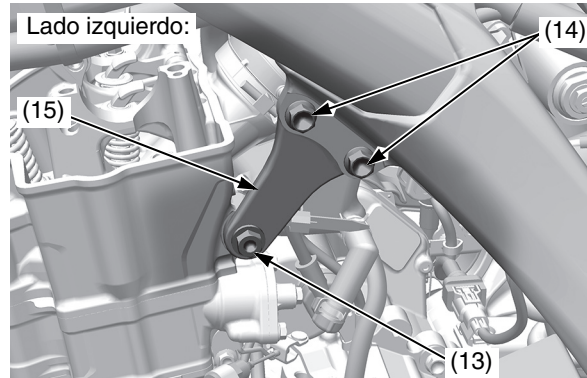
14. Extraiga los tornillos de montaje de la caja del termostato (10). Desmonte la caja del termostato (11) de la culata (12).



- (10) tornillos
(11) caja del termostato
(12) culata

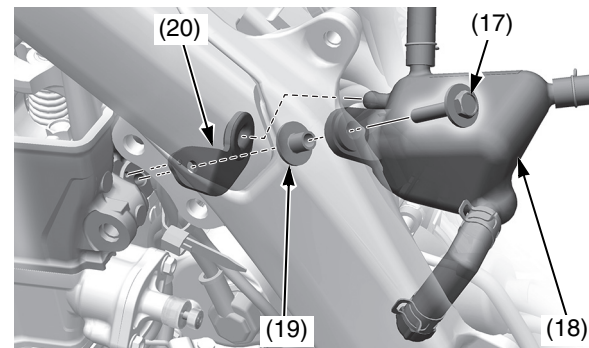
Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

15. Extraiga los tornillos del anclaje de la culata (13).
Extraiga los tornillos de las placas del anclaje de la culata (14), la placa izquierda del anclaje de la culata (15) y la placa derecha del anclaje de la culata (16).



- (13) tornillos del anclaje de la culata
(14) tornillos de las placas del anclaje de la culata
(15) placa izquierda del anclaje de la culata
(16) placa derecha del anclaje de la culata

16. Extraiga el tornillo de montaje del decantador de aceite (17), el decantador de aceite (18), el casquillo (19) y el soporte (20).



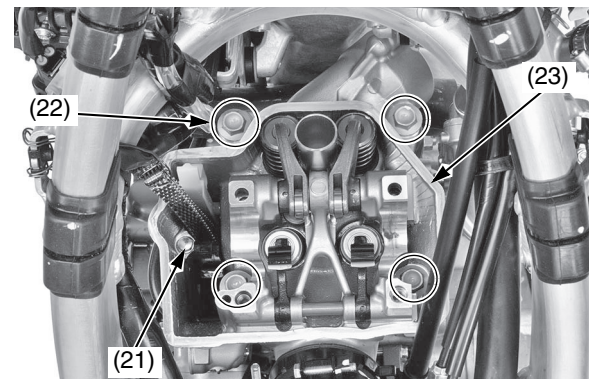
- (17) tornillo de montaje
(18) decantador de aceite
(19) casquillo
(20) soporte del decantador de aceite

17. Extraiga el tornillo del cilindro (21).
18. Quite los tornillos de la culata, las arandelas (22) y la culata (23).

Afloje los tornillos siguiendo un patrón cruzado en dos o tres etapas.

AVISO

No permita que las arandelas y la cadena de distribución caigan en el cárter.

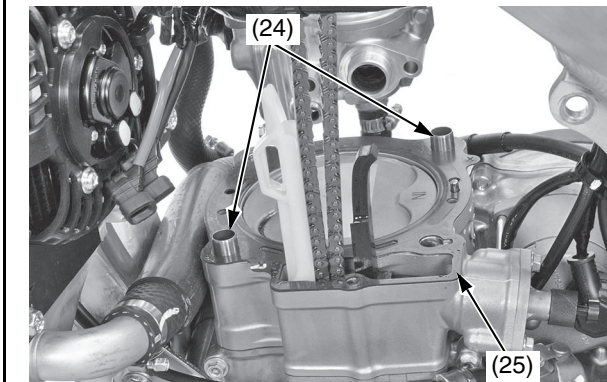


- (21) tornillo del cilindro
(22) tornillos y arandelas de la culata
(23) culata

19. Quite los pasadores (24) y la junta de la culata (25).

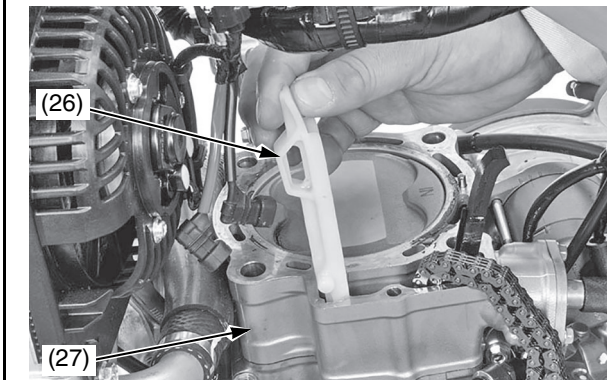
AVISO

No permita que los pasadores de espiga y la cadena de distribución caigan en el cárter.



- (24) pasadores
(25) junta de la culata

20. Quite la guía de la cadena de distribución (26) del cilindro (27).



- (26) guía de la cadena de distribución
(27) cilindro

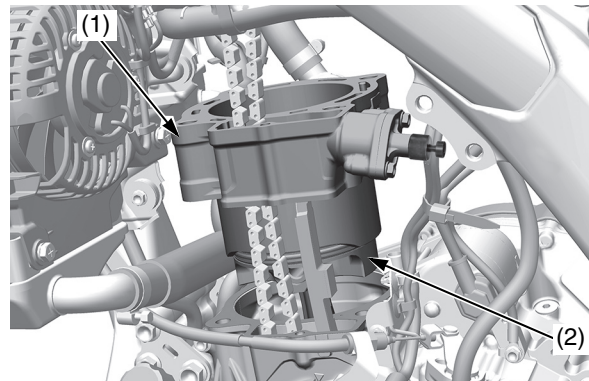
Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

Desmontaje del cilindro

1. Quite el cilindro (1) mientras sujeta el pistón (2).

AVISO

*No permita que la cadena caiga en el cárter.
No haga palanca ni golpee el cilindro.*

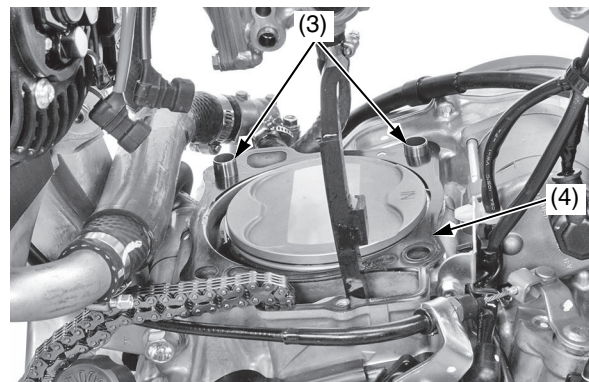


(1) cilindro (2) pistón

2. Extraiga los pasadores de espiga (3) y la junta del cilindro (4).

AVISO

*No permita que la cadena caiga en el cárter.
No permita que los pasadores de espiga caigan en el cárter.*



(3) pasadores (4) junta del cilindro

Desmontaje del pistón

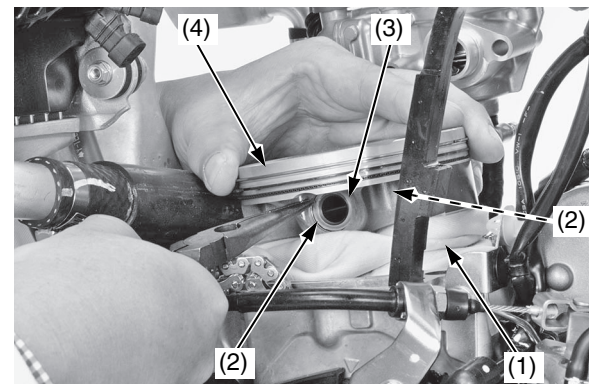
1. Coloque trapos de taller limpios (1) en el cárter para evitar que caigan los clips del bulón del pistón, u otras piezas, en el cárter.
2. Quite los clips del bulón del pistón (2) usando unos alicates de punta fina.
3. Presione el bulón del pistón (3) fuera del pistón (4) y extraiga el pistón.

En condiciones de carrera, es necesario reemplazar el pistón, los anillos y el bulón del pistón cada 8 carreras o aproximadamente cada 30 horas de circulación.

AVISO

Tenga cuidado de no dañar ni golpear el bulón del pistón.

No limpie el bulón del pistón con limpiadores de venta en comercios habituales.



(1) trapos de taller (2) clips del bulón del pistón (3) bulón del pistón (4) pistón

Desmontaje del anillo del pistón

Distribuya cada anillo de pistón (1) y extraiga levantándolo en un punto justo frente a la separación.

AVISO

No dañe el anillo del pistón distribuyendo los extremos demasiado.



(1) segmento de pistón

Inspección del pistón/bulón del pistón/ anillo del pistón

Recomendamos consultar el manual de taller oficial de Honda o a su concesionario para conocer las medidas correctas de límite de servicio.

Montaje del anillo del pistón

1. Elimine los depósitos de carbono de la cabeza del pistón y las ranuras del anillo del pistón.

AVISO

No dañe el pistón al eliminar los depósitos de carbono.

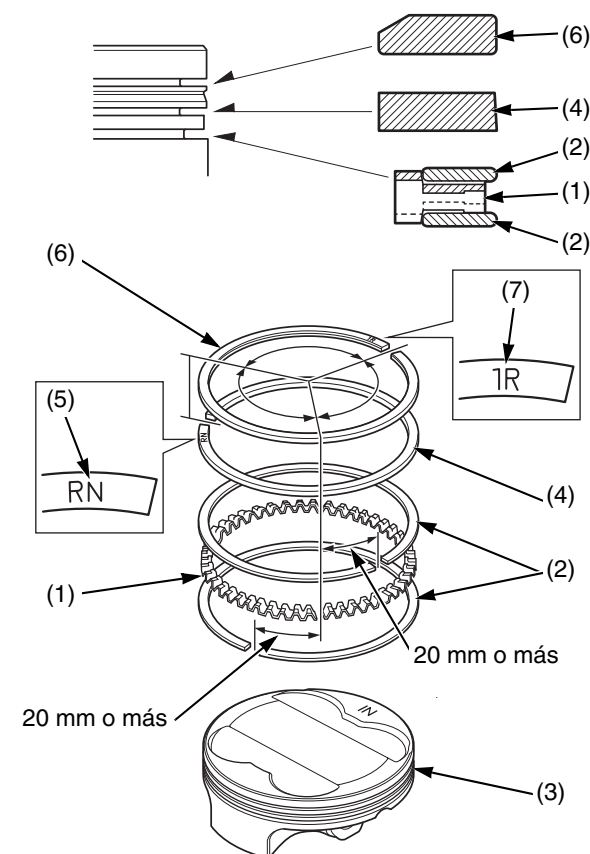
2. Aplique aceite de motor a toda la superficie de cada anillo del pistón.
3. Instale primero el separador (1), a continuación, instale los raíles laterales (2) en el pistón (3).
4. Instale el segundo anillo (4) en el pistón con la marca "RN" (5) hacia arriba.
5. Instale el anillo superior (6) para el pistón con la marca "1R" (7) hacia arriba.

AVISO

No dañe el anillo del pistón distribuyendo los extremos demasiado.

No dañe el pistón durante la instalación del anillo del pistón.

6. Después de instalar los anillos del pistón, deben girar libremente sin agarrotarse. Separe los huecos del extremo de los anillos 120 grados entre el raíl superior, el segundo anillo y el separador. Separe cada hueco del extremo de los anillos 20 mm o más entre el raíl lateral superior, el separador y el raíl lateral inferior, como se muestra.

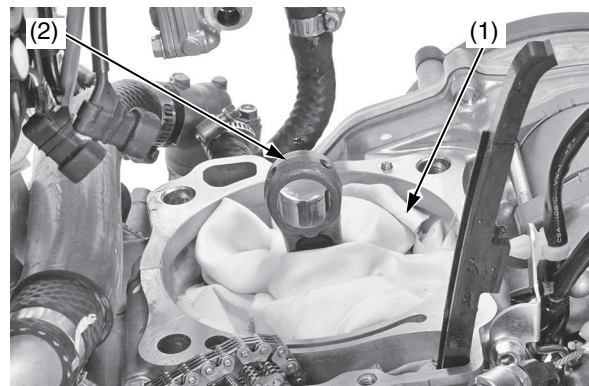


- | | |
|----------------------|---------------------|
| (1) separador | (5) marca "RN" |
| (2) raíles laterales | (6) anillo superior |
| (3) pistón | (7) marca "1R" |
| (4) segundo anillo | |

Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

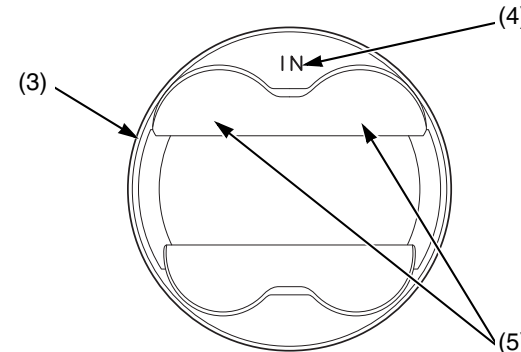
Montaje del pistón

1. Coloque trapos de taller limpios (1) sobre la abertura del cárter para evitar que caigan los clips del bulón del pistón en el cárter.
2. Aplique aceite de disulfuro de molibdeno (una mezcla de 1/2 de aceite de motor y 1/2 de grasa de disulfuro de molibdeno que contiene más de un 3 % de aditivo de disulfuro de molibdeno) a la superficie interior del extremo pequeño de la biela (2).



(1) trapos de taller
(2) extremo pequeño de biela

3. Instale el pistón (3) con la marca "IN" (4) o los rebajes grandes de la válvula (5) orientados hacia el lado de admisión del motor.



(3) pistón
(4) marca "IN"
(5) rebajes grandes de la válvula

4. Aplique aceite de disulfuro de molibdeno (una mezcla de 1/2 de aceite de motor y 1/2 de grasa de disulfuro de molibdeno que contiene más de un 3 % de aditivo de disulfuro de molibdeno) a la superficie exterior del bulón del pistón (6). Aplique aceite de motor a la superficie exterior del pistón y a la superficie interior del orificio del bulón del pistón. Instale el bulón del pistón y los nuevos clips del bulón del pistón (7).

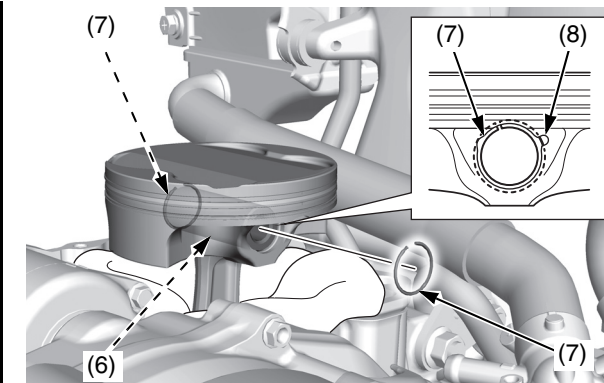
AVISO

Tenga cuidado de no dañar ni golpear el bulón del pistón.

Utilice clips del bulón nuevos. Nunca reutilice clips viejos.

No deje que los clips caigan en el cárter.

No alinee la separación del extremo del clip del bulón del pistón con el corte del pistón (8).

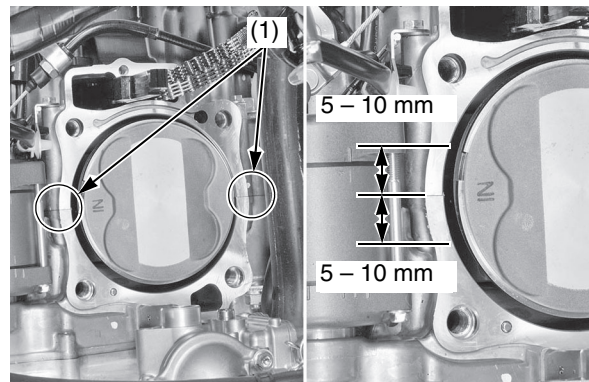


(6) bulón del pistón
(7) clips del bulón del pistón (nuevos)
(8) corte del pistón

Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

Instalación del cilindro

1. Limpie la superficie de acoplamiento del cilindro (1) del cárter, con cuidado para no dejar que caiga material en el cárter.
2. Quite los trapos de taller.
3. Aplique líquido sellador (TB1141G fabricado por ThreeBond o equivalente) a la superficie de acoplamiento del cilindro del cárter, tal y como se muestra.

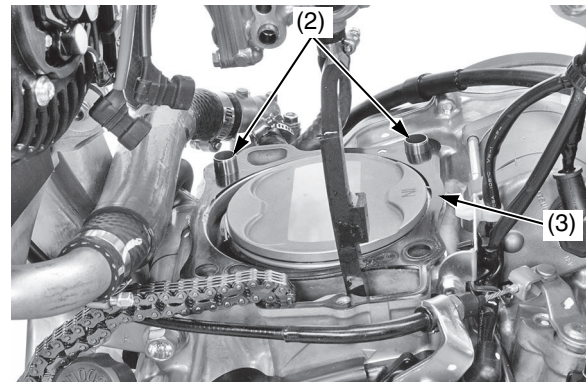


(1) superficie de acoplamiento del cárter

4. Monte los pasadores de espiga (2) y una nueva junta del cilindro (3).

AVISO

No permita que los pasadores de espiga caigan en el cárter.



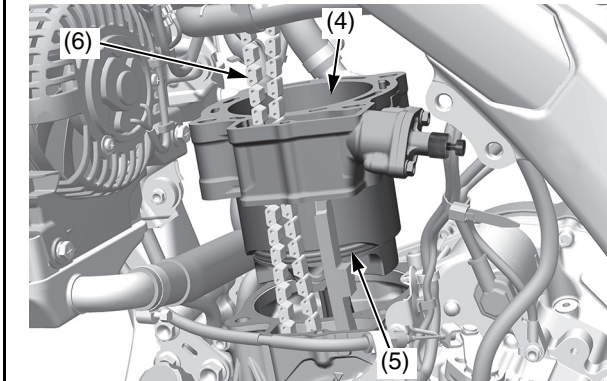
(2) pasadores de espiga (3) junta de cilindro (nueva)

5. Aplique aceite de motor al diámetro del cilindro (4), la superficie exterior del pistón y los anillos del pistón (5). Pase la cadena de distribución (6) a través del cilindro. Instale el cilindro sobre los anillos del pistón a mano mientras comprime los anillos del pistón.

AVISO

No dañe los anillos del pistón ni el diámetro del cilindro.

No permita que la cadena caiga en el cárter.

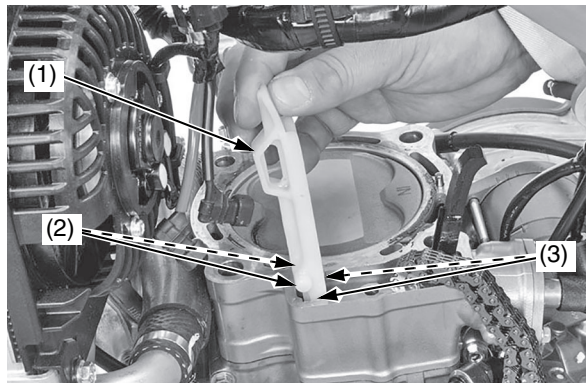


(4) diámetro del cilindro (5) segmentos (6) cadena de distribución

Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

Montaje de la culata

1. Limpie cualquier material de la culata.
2. Instale la guía de la cadena de distribución (1) y monte las lengüetas guía de la cadena de distribución (2) en los cortes del cilindro (3). Presione la guía hasta que toque fondo en la ranura guía del cárter.

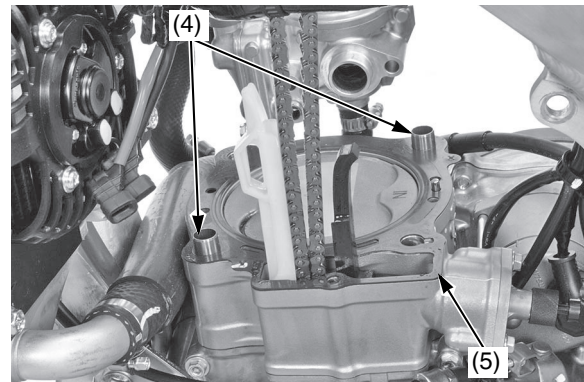


- (1) guía de la cadena de distribución
(2) lengüetas guía de la cadena de distribución
(3) cortes del cilindro

3. Monte los pasadores de espiga (4) y una nueva junta de la culata (5).

AVISO

No permita que los pasadores de espiga caigan en el cárter.



- (4) pasadores
(5) junta de la culata (nueva)

4. Pase la cadena de distribución a través de la culata e instale la culata (6).

AVISO

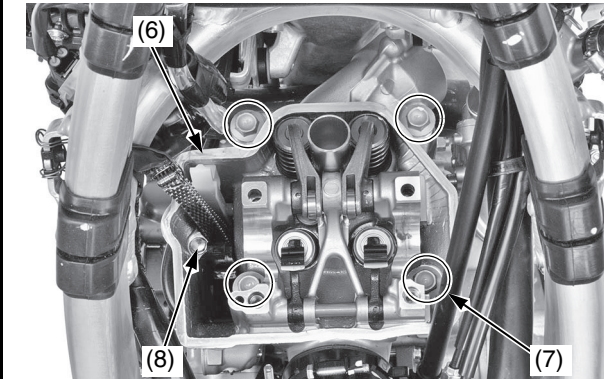
No dañe las superficies de acoplamiento al instalar la culata.

5. Aplique aceite de motor a todas las roscas del tornillo de la culata y la superficie de asentamiento. Instale las arandelas y los tornillos de la culata (7) y apriételos al par especificado en un patrón cruzado en dos o tres pasos: 50 N·m (5,1 kgf·m)

AVISO

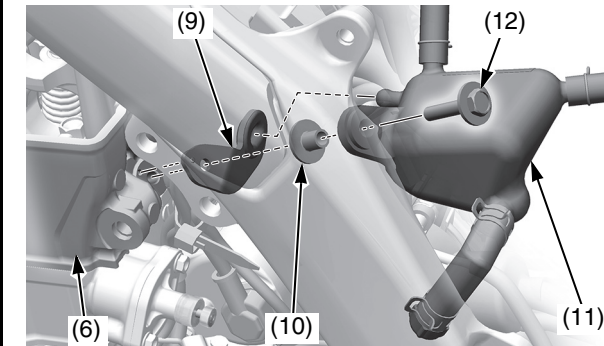
No deje que las arandelas caigan en el cárter.

6. Instale el tornillo del cilindro (8) y apriételo al par especificado: 10 N·m (1,0 kgf·m)



- (6) culata
(7) arandelas y tornillos de la culata
(8) tornillo del cilindro

7. Monte el soporte del decantador de aceite (9), el casquillo (10) y el decantador de aceite (11) en la culata (6), y, a continuación, apriete el tornillo de montaje (12).



- (6) culata
(9) soporte del decantador de aceite
(10) casquillo
(11) decantador de aceite
(12) tornillo de montaje

Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

8. Instale la placa izquierda del anclaje de la culata (13) y la placa derecha del anclaje de la culata (14); a continuación, instale sin apretar los tornillos de las placas del anclaje de la culata (15) y los tornillos del anclaje de la culata (16).

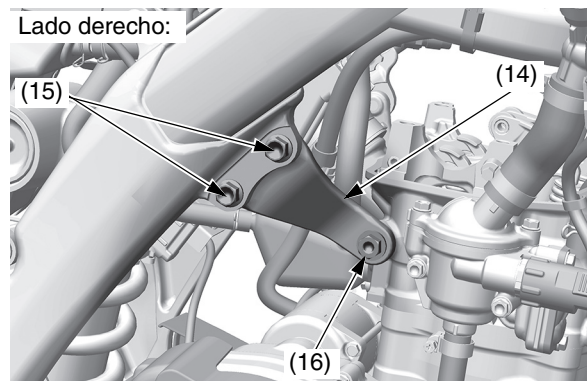
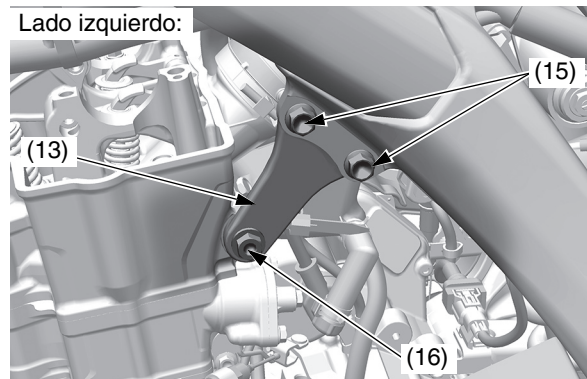
Apriete los tornillos del anclaje de la culata y los tornillos de las placas del anclaje de la culata al par especificado:

tornillos del anclaje de la culata:

54 N·m (5,5 kgf·m)

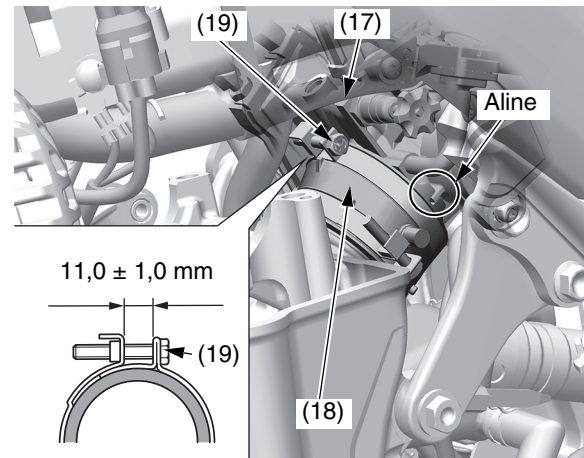
tornillos del anclaje de la culata:

32 N·m (3,3 kgf·m)



- (13) placa izquierda del anclaje de la culata
(14) placa derecha del anclaje de la culata
(15) tornillos de las placas del anclaje de la culata
(16) tornillos del anclaje de la culata

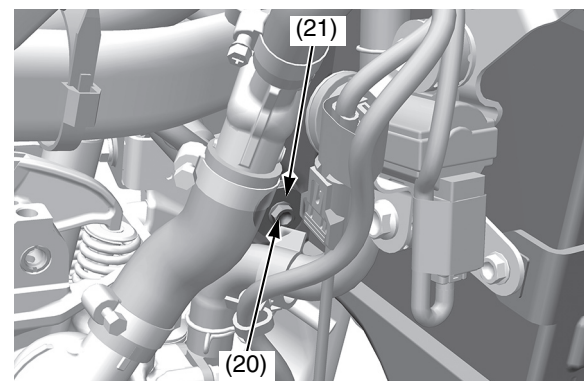
9. Instale el cuerpo del acelerador (17) en el aislante (18) alineando la lengüeta del cuerpo del acelerador con la ranura del aislante y apriete el tornillo de la brida del aislante (19) de manera que la distancia entre los extremos de la brida sea de $11,0 \pm 1,0$ mm.



- (17) cuerpo del acelerador
(18) aislante

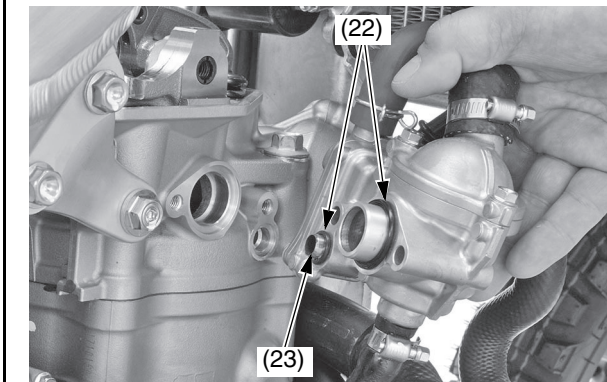
- (19) tornillo de la brida del aislante

10. Monte y apriete con firmeza el tornillo de montaje inferior del radiador derecho (20) y la arandela (21).



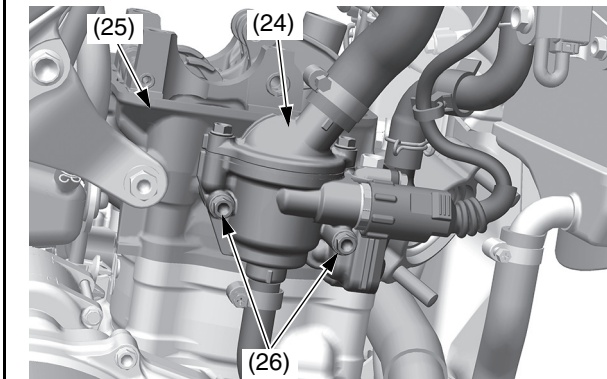
- (20) tornillo de montaje inferior del radiador derecho
(21) arandela

11. Coloque las nuevas juntas tóricas (22) en el pasador de la caja del termostato (23).



- (22) juntas tóricas (nuevas)
(23) pasadores

12. Monte la caja del termostato (24) en la culata (25); a continuación, instale y apriete los tornillos de montaje (26) al par especificado: 10 N·m (1,0 kgf·m)

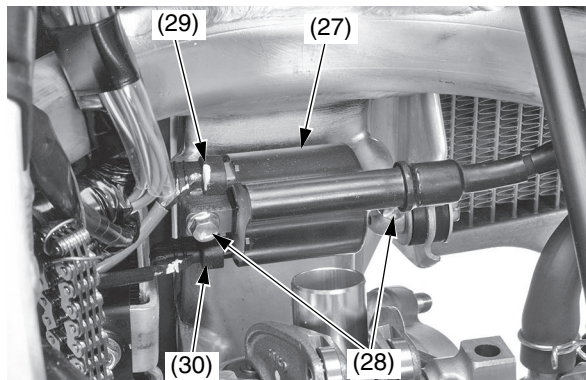


- (24) caja del termostato
(25) culata
(26) tornillos

(cont.)

Pistón/Anillos del pistón/Bulón del pistón

13. Instale la bobina de encendido (27) y apriete los tornillos de la bobina de encendido (28) al par especificado:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Conecte el conector A de la bobina de encendido (29) y el conector B (30).



(27) bobina de encendido
(28) tornillos de la bobina de encendido
(29) conector A de la bobina de encendido
(30) conector B de la bobina de encendido

14. Instale los suplementos, el árbol de levas y el soporte del árbol de levas (página 92).
15. Instale la tapa del orificio del cigüeñal (página 94).
16. Instale la tapa de la culata (página 95).
17. Instale la bujía (página 86).
18. Instale el tubo de escape (página 134).
19. Monte el subchasis (página 56) y el silenciador (página 133).
20. Instale el depósito de combustible y el asiento (páginas 47 y 51).
21. Llene y sangre el sistema de refrigeración (página 159).
Compruebe si hay alguno de los problemas siguientes:
- fugas de compresión
 - ruido anormal del motor
 - fugas de aire secundarias
 - fugas de gas de escape
 - fugas de refrigerante
 - fugas de aceite

Suspensión

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Los componentes de la suspensión sueltos, desgastados o dañados pueden afectar negativamente al manejo y la estabilidad de la motocicleta. Si algún componente de la suspensión parece estar desgastado o dañado, póngase en contacto con su concesionario para realizar una inspección más detallada. Su concesionario está cualificado para determinar si es necesario reemplazar piezas o realizar reparaciones.

Inspección de la suspensión delantera

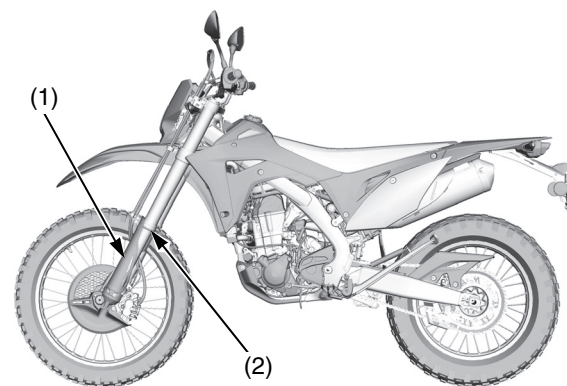
Solo para uso en campo traviesa

- Si su motocicleta es nueva, realice el rodaje durante aproximadamente 1 hora para asegurarse de que la suspensión ha funcionado (página 32).
- Después del rodaje, realice una prueba de conducción de su motocicleta con la suspensión delantera en el ajuste estándar antes de intentar realizar cualquier ajuste.
- Para un funcionamiento óptimo de la horquilla, recomendamos desmontar y limpiar la horquilla después de conducir su motocicleta durante 3 horas.
- Consulte la página 106 para ver el proceso de desmontaje de la suspensión delantera.
- Reemplace el aceite de la horquilla cada 8 carreras o cada 30 horas de circulación. Vea página 109 para realizar el ajuste de la capacidad de aceite después de haber cambiado el aceite de la horquilla.
- Cambie el aceite del amortiguador cada 8 competiciones o 30 horas de circulación. Consulte en página 115 cómo cambiar el aceite de la horquilla del amortiguador.
- Utilice aceite de horquilla Pro Honda HP, SS-19 o uno equivalente con aditivos especiales a fin de garantizar un máximo rendimiento de la suspensión delantera de su motocicleta. Inspeccione periódicamente y limpie todas las piezas de la suspensión delantera para garantizar un rendimiento superior.

Inspeccione los guardapolvos para localizar polvo, tierra y materias extrañas. Compruebe si el aceite está contaminado.

- Consulte *Directrices de ajuste de la suspensión (solo para uso en campo traviesa)* (página 150). Realice todos los ajustes de rebote y amortiguación en compresión en incrementos de un clic. (El ajuste de dos o más clics cada vez puede causar que omita el mejor ajuste). Realice una prueba de conducción después de cada ajuste.
- Si no está seguro de los ajustes, regrese a la posición estándar y empuje de nuevo.
- Si la horquilla está aún demasiado rígida/ blanda después de ajustar la amortiguación en compresión, determine qué parte del desplazamiento está aún demasiado rígido/ blando. Este es un paso importante que le ayudará a resolver problemas de suspensión.

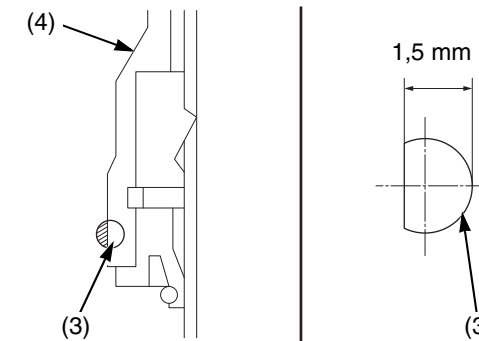
1. Asegúrese de que los protectores de la horquilla (1) y los guardapolvos (2) estén limpios y no estén llenos de barro y suciedad.
2. Compruebe si existen indicios de fugas de aceite. Las juntas de la horquilla dañadas o con fugas deben reemplazarse antes de conducir su motocicleta.



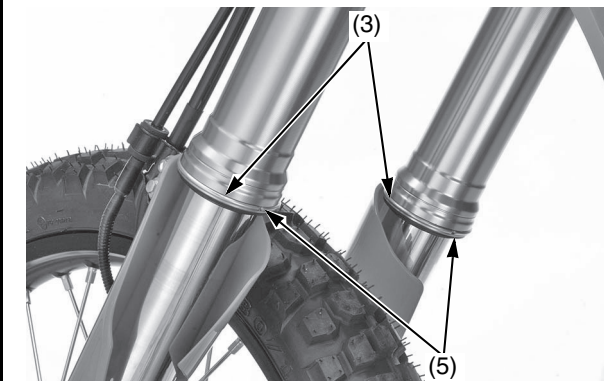
(1) protectores de horquilla

(2) guardapolvos

3. Inspeccione los casquillos de desgaste (3) para ver si presentan desgaste o daños. Reemplace el casquillo de desgaste si tiene un grosor de 1,5 mm o está a nivel con el tubo exterior (4). Extraiga la botella de la horquilla al reemplazar el casquillo de desgaste. Instale el casquillo de desgaste con su separación final (5) orientada hacia atrás.



(3) casquillos de desgaste (4) tubo exterior



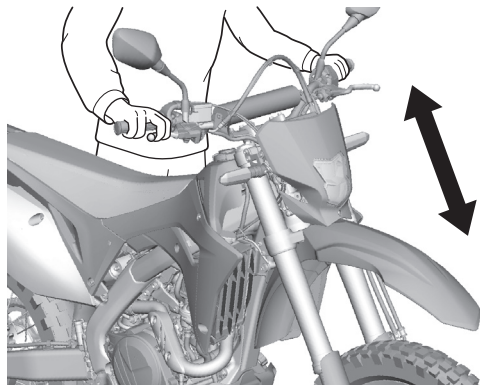
(3) casquillos de desgaste

(5) separaciones finales

(cont.)

Suspensión

4. Realice una revisión rápida del funcionamiento de la horquilla bloqueando para ello el freno delantero y presionando el manillar hacia abajo varias veces.



Desmontaje de la suspensión delantera

- Al extraer la rueda, tenga cuidado de no dañar el sensor de régimen de la rueda ni el aro fónico.
- Cuando desmonte la horquilla, gire los mandos de ajuste de la amortiguación en compresión (1) y extensión (2) hacia la izquierda a la posición más blanda para evitar que la aguja de ajuste pueda dañarse (no se olvide de registrar el número de vueltas desde la posición inicial).

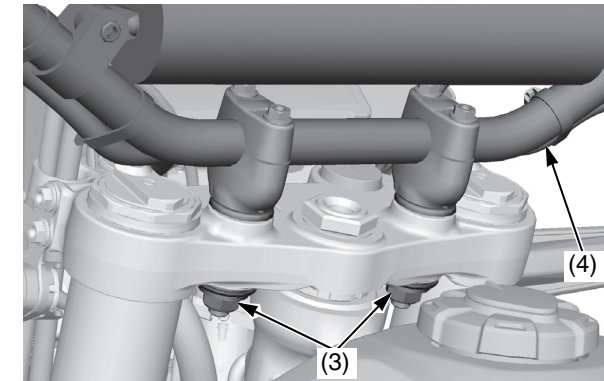


- (1) mando de ajuste de amortiguación en compresión
(2) mando de ajuste de amortiguación en extensión

1. Ponga la motocicleta en un soporte de trabajo opcional o equivalente con la rueda delantera levantada del suelo.
2. Retire las tuercas del soporte inferior del manillar, las arandelas, las monturas de goma (3) y el manillar (4).

AVISO

Mantenga la bomba de freno en posición vertical para evitar la entrada de aire en el sistema.



- (3) tuercas del soporte inferior del manillar, arandelas y monturas de goma
(4) manillar

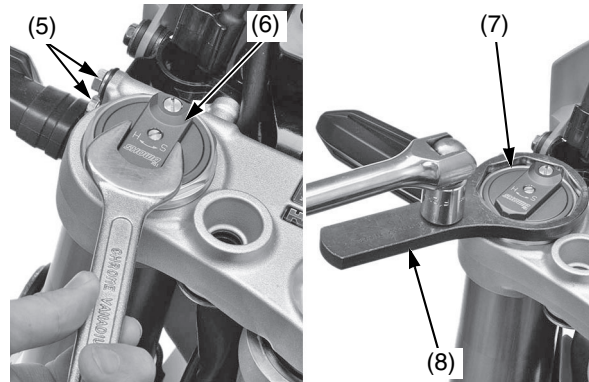
3. Afloje los tornillos de bloqueo superiores del puente de la horquilla (5).
4. Afloje los tornillos de la horquilla (6), pero no los quite todavía.

Suspensión

5. Afloje el conjunto del amortiguador de la horquilla (7) empleando la llave para contratuercas (8), pero no lo extraiga todavía.
- Llave para contratuercas 07WMA-KZ30100

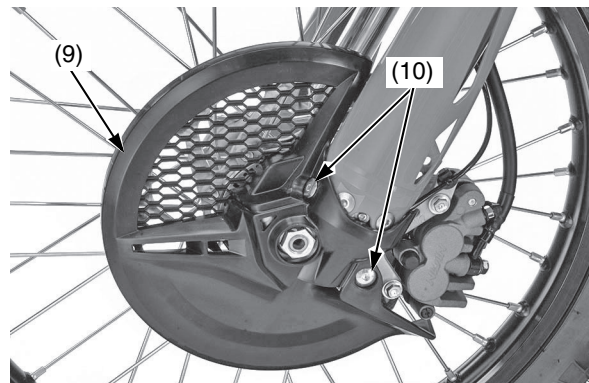
AVISO

No emplee una llave ajustable para aflojar el amortiguador de la horquilla, ya que podría dañarlo.



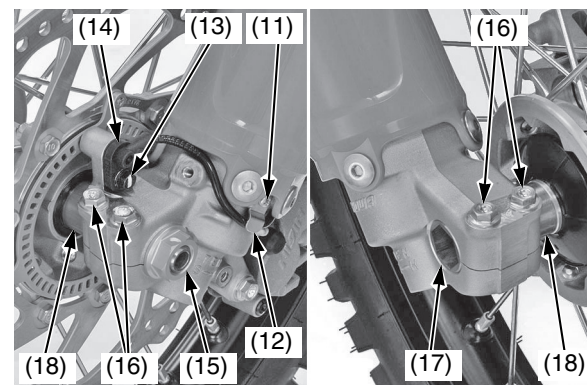
- (5) tornillos de bloqueo superiores del puente de la horquilla
(6) conjunto de tornillos de la horquilla
(7) conjunto del amortiguador de la horquilla
(8) llave para contratuercas

6. Extraiga la tapa del disco (9) quitando los tornillos huecos de la tapa del disco (10).



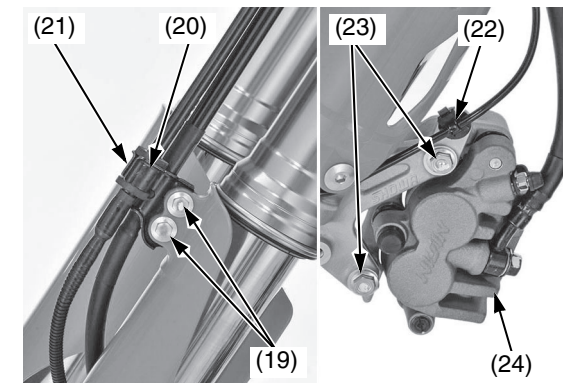
- (9) tapa de disco
(10) tornillos huecos de la tapa del disco

7. Extraiga el tornillo del plato guía del cable del sensor de régimen (11) y el plato guía (12). Extraiga el tornillo de montaje del sensor de régimen (13) y el sensor de régimen (14).
8. Retire la tuerca del eje delantero (15) y afloje los tornillos de bloqueo del eje (16) en ambas horquillas.
- Saque el eje delantero (17) del buje y desmonte la rueda delantera con los casquillos (18).



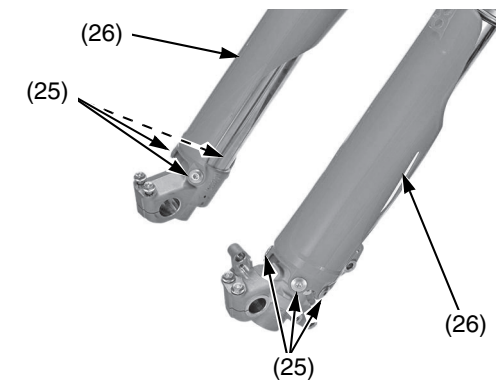
- (11) tornillo
(12) plato guía
(13) tornillo
(14) sensor de régimen
(15) tuerca del eje delantero
(16) tornillos de bloqueo del eje
(17) eje delantero
(18) casquillos

9. Extraiga los tornillos de la abrazadera del cable del sensor de régimen y del latiguillo de freno (19), el soporte A (20) y el soporte B (21).
10. Retire el clip del cable del sensor de régimen (22) del soporte de la pinza.
- Extraiga los tornillos de montaje de la pinza del freno delantero (23) y la pinza de freno (24).
- No apoye la pinza de freno en el latiguillo de freno.
 - No accione la maneta de freno después de desmontar la rueda delantera. De lo contrario, resultará más difícil acoplar el disco entre las pastillas de freno.



- (19) tornillos de la abrazadera del cable del sensor de régimen y del latiguillo de freno
(20) soporte A
(21) soporte B
(22) clip del cable
(23) tornillos de montaje de la pinza de freno delantera
(24) pinza de freno

11. Retire los tornillos huecos de los protectores de la horquilla (25) y desmonte los protectores de la horquilla (26).

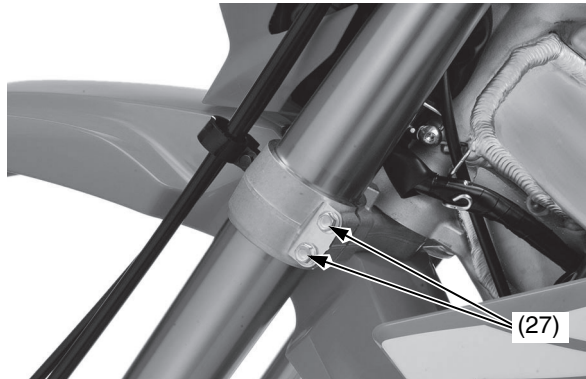


- (25) tornillos huecos del protector de la horquilla
(26) protectores de la horquilla

(cont.)

Suspensión

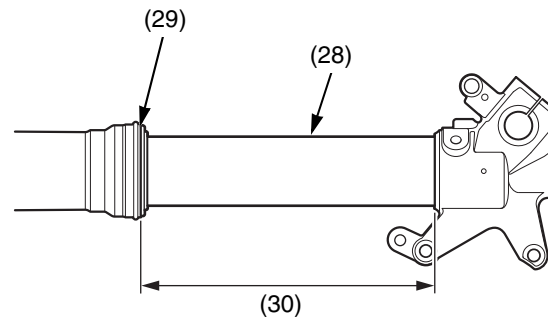
12. Afloje los tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla (27) y tire hacia abajo de las botellas para sacarlas.



(27) tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla

13. Limpie el conjunto de la horquilla, especialmente la superficie de deslizamiento (28) de la deslizadera y el guardapolvo de la horquilla (29).

14. Mida la longitud (30) entre el soporte del eje y el tubo exterior y anótela antes de desmontar la horquilla.



(28) superficie de deslizamiento
(29) guardapolvo de la horquilla
(30) longitud

Aceite de horquilla recomendado

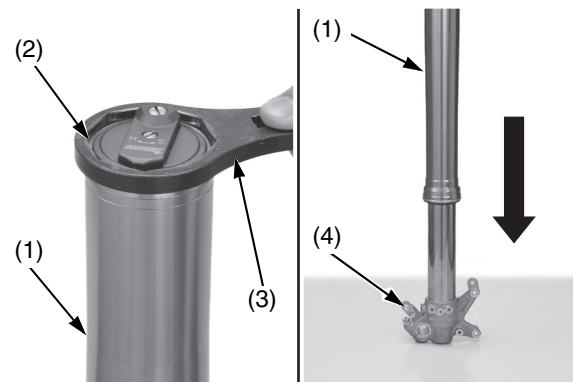
Aceite recomendado	Aceite de horquilla Pro Honda HP, SS-19
--------------------	---

Desmontaje del tubo exterior de la horquilla

Consulte *Desmontaje de la suspensión delantera* en la página 106.

1. Limpie el conjunto de la horquilla, especialmente la superficie de deslizamiento de la corredera y el guardapolvo de la horquilla.
2. Sostenga el tubo exterior (1) y, a continuación, extraiga el conjunto del amortiguador de la horquilla (2) del tubo exterior empleando la llave para contratuerca (3). Deslice despacio el tubo exterior hacia abajo sobre el extremo inferior (soporte del eje) (4).

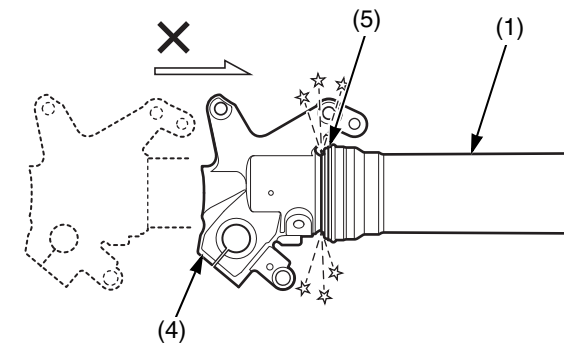
- Llave para contratuercas 07WMA-KZ30100



(1) tubo exterior
(2) conjunto del amortiguador de la horquilla
(3) llave para contratuerca
(4) soporte del eje

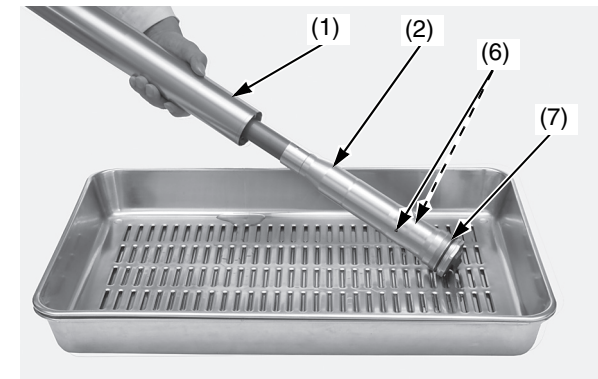
AVISO

El tubo exterior (1) puede caer en el soporte del eje (4) y dañar el guardapolvo de la horquilla (5). Para evitar daños, sujete el tubo exterior y la deslizadera cuando desmonte el amortiguador de la horquilla.



(1) tubo exterior
(4) soporte del eje
(5) guardapolvo de la horquilla

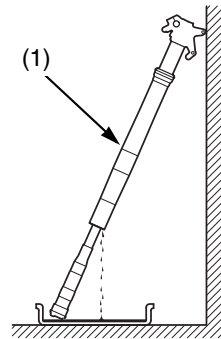
3. Drene el aceite de horquillas del tubo exterior (1) y los orificios de lubricación (6) del conjunto del amortiguador de la horquilla (2). Extraiga la junta tórica (7) del conjunto del amortiguador de la horquilla.



(1) tubo exterior
(2) conjunto del amortiguador de la horquilla
(6) orificios de lubricación
(7) junta tórica

Suspensión

4. Drene el aceite de horquilla girando el tubo exterior (1) al revés. (Quedarán unos 13,7 cm³ de aceite de horquilla en el tubo exterior cuando se deje boca abajo durante unos 20 minutos a 20 °C.)



(1) tubo exterior

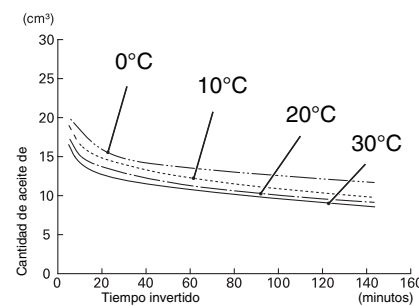
Introduzca el aceite drenado en un recipiente que sea adecuado y deséchelo conforme a la normativa correspondiente (página 160).

AVISO

La eliminación inadecuada del aceite drenado es perjudicial para el medio ambiente.

Cantidad de aceite de horquilla que queda en la horquilla (en el amortiguador y el muelle) unidad: cm³

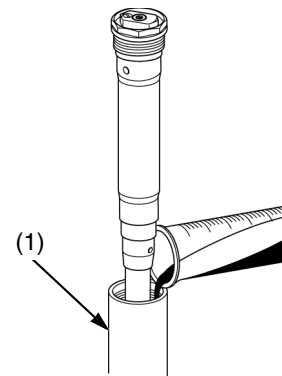
minutos °C	5	10	20	35	55	85	145
30	16,5	14,1	12,7	11,8	11	10,1	8,6
20	17,4	15	13,7	12,6	11,5	10,5	9,1
10	18,9	16,5	14,8	13,7	12,5	11,4	9,8
0	20	18,4	15,9	14,5	13,7	13	11,7



Llenada de aceite de la horquilla

1. Vierta el aceite de horquillas recomendado en el tubo exterior (1).

Asegúrese de que la capacidad de aceite sea la misma en ambas botellas de la horquilla.



(1) tubo exterior

Aceite recomendado:

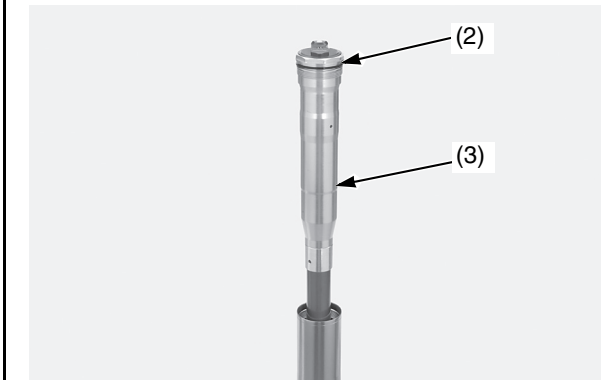
Aceite de horquilla Pro Honda HP, SS-19

Cantidad estándar recomendada:
355 cm³

Llene con el aceite que se obtiene restando el aceite que queda en la horquilla a la capacidad de aceite de la horquilla estándar recomendada.

Consulte *Ajustes de la suspensión delantera* en la página 144.

2. Aplique el aceite de horquillas recomendado a la junta tórica nueva (2). Instale la junta tórica en el conjunto del amortiguador de la horquilla (3).

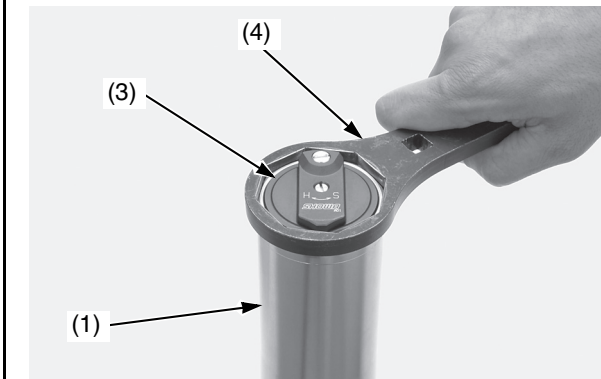


(2) junta tórica (nueva)

(3) conjunto del amortiguador de la horquilla

3. Tire hacia arriba del tubo exterior de la horquilla (1) lentamente y apriete temporalmente el conjunto del amortiguador de la horquilla (3) con la llave para contratuercas (4).

- Llave para contratuercas 07WMA-KZ30100



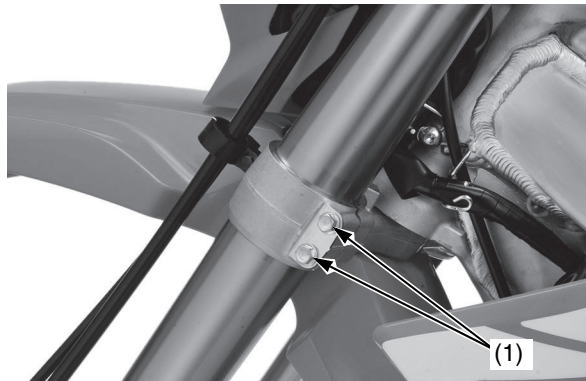
(1) tubo exterior
(3) conjunto del amortiguador de la horquilla

(4) llave para contratuercas

Suspensión

Instalación de la suspensión delantera

1. Inserte ambas botellas en las tijas de la horquilla.
Apriete los tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla (1) al par especificado:
20 N·m (2,0 kgf·m)



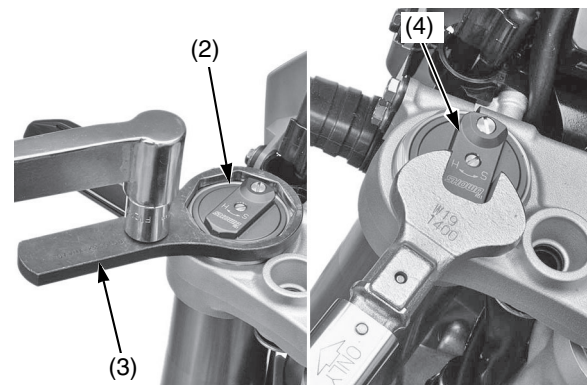
(1) tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla

2. Apriete el conjunto del amortiguador de la horquilla (2) al par especificado con la llave para contratuercas (3):
Real:
76 N·m (7,7 kgf·m)
Lectura de la escala de la llave dinamométrica:
69 N·m (7,0 kgf·m), empleando una llave dinamométrica del tipo de brazo de deflexión de 500 mm de longitud.
• Llave para contratuercas 07WMA-KZ30100

Al utilizar la llave para contratuercas, utilice una tipo dinamométrica con palanca flexible de 500 mm.

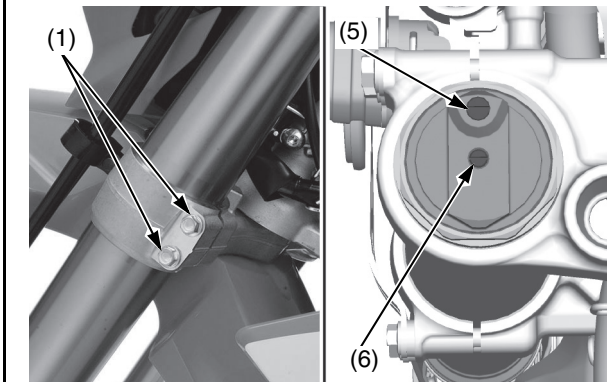
La llave para contratuercas incrementa el efecto de palanca de la llave dinamométrica, por lo que la indicación de la llave dinamométrica será inferior que el par que realmente se aplica al amortiguador de la horquilla.

3. Apriete el conjunto de tornillos de la horquilla (4) al par especificado:
30 N·m (3,1 kgf·m)



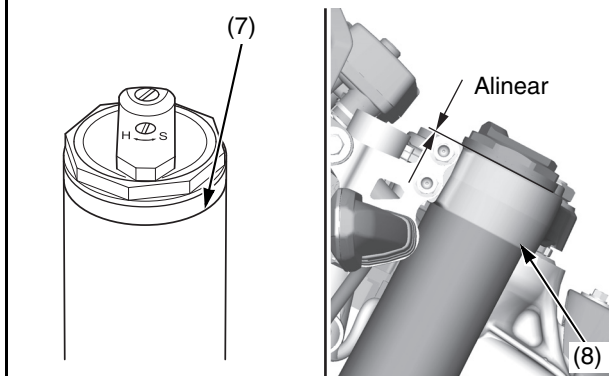
(2) conjunto del amortiguador de la horquilla
(3) llave para contratuercas
(4) conjunto de tornillos de la horquilla

4. Para facilitar la liberación de la presión del aire después de haber instalado las horquillas, afloje los tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla (1) y sitúe los tubos exteriores de modo que los tornillos de liberación de presión de aire de la horquilla (5) queden delante del mando de ajuste de la amortiguación en compresión (6).



(1) tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla
(5) tornillo de liberación de presión
(6) mando de ajuste de amortiguación en compresión

5. Alinee la ranura (7) del tubo exterior con la superficie superior del puente de la horquilla superior (8).



(7) ranura

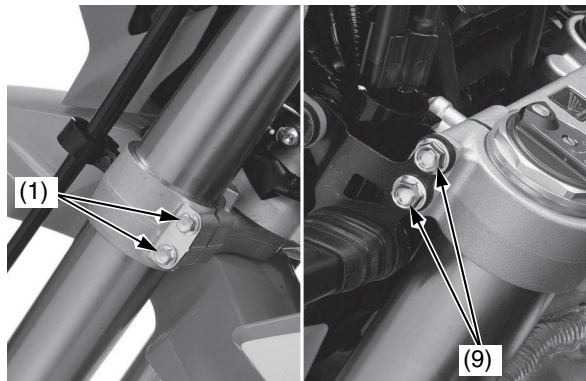
(8) puente de la horquilla superior

Suspensión

6. Apriete los tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla (1) al par especificado: 20 N·m (2,0 kgf·m)
7. Apriete los tornillos de bloqueo superiores del puente de la horquilla (9) al par especificado: 20 N·m (2,0 kgf·m)

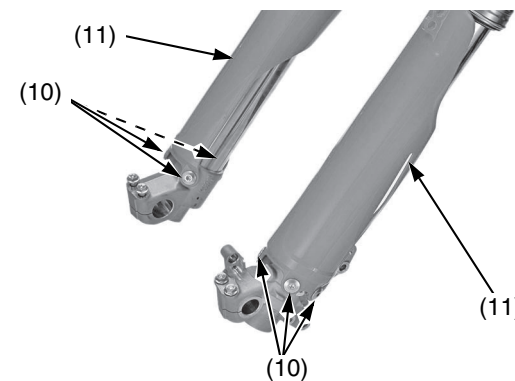
AVISO

Un apriete excesivo de los tornillos de bloqueo puede deformar los tubos exteriores. Los tubos exteriores deformados se deben sustituir.



- (1) tornillos de bloqueo inferiores del puente de la horquilla
(9) tornillos de bloqueo superiores del puente de la horquilla

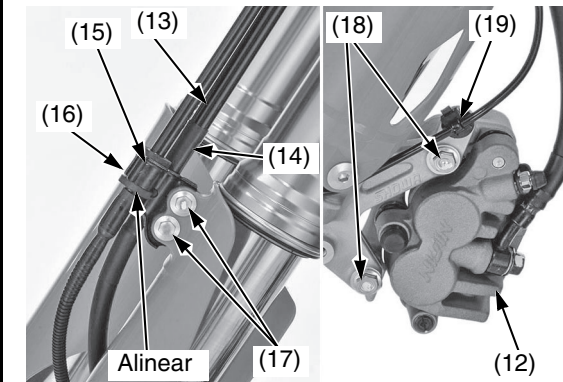
8. Limpie a fondo las roscas de los tornillos de cabeza hueca del protector de la horquilla (10) y el soporte del eje.
Aplique un agente de bloqueo a las roscas de los tornillos.
Instale los protectores de la horquilla (11) y sus tornillos huecos.
Apriete los tornillos huecos del protector de la horquilla al par especificado: 7 N·m (0,7 kgf·m)



- (10) tornillos huecos del protector de la horquilla
(11) protectores de horquilla

9. Alinee la pinza de freno (12) y el latiguillo de freno (13) con la botella de la horquilla izquierda, asegurándose de que el latiguillo de freno no se retuerza. Un latiguillo de freno incorrectamente dirigido se puede romper y provocar la pérdida de la capacidad de frenado.
10. Alinee la superficie inferior del protector del latiguillo de freno (14) con los extremos inferiores del soporte A (15) y el soporte B (16), y móntelos. Instálelos y apriételes en el protector izquierdo de la horquilla con los tornillos de la abrazadera del cable del sensor de régimen y del latiguillo de freno (17).

11. Limpie bien las roscas de los tornillos de montaje de la pinza del freno delantero (18) y la pinza del freno.
Aplique un agente de bloqueo a las roscas de los tornillos.
Instale la pinza de freno (12) en la deslizadera y apriete los tornillos de montaje de la pinza del freno delantero al par especificado: 30 N·m (3,1 kgf·m)
Coloque el clip del cable del sensor de régimen (19) en el soporte de la pinza.

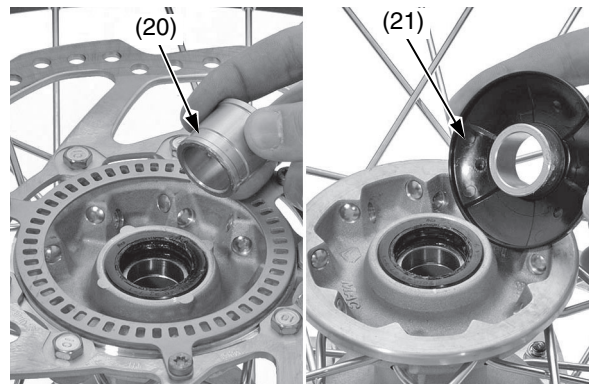


- (12) pinza de freno
(13) latiguillo de freno
(14) protector del latiguillo de freno
(15) soporte A
(16) soporte B
(17) tornillos de la abrazadera del latiguillo de freno/cable del sensor de régimen
(18) tornillos de montaje de la pinza del freno delantero
(19) clip del cable

(cont.)

Suspensión

12. Limpie las superficies donde el eje y las tijas hacen contacto.
 Aplique grasa a los labios de cada guardapolvo de la rueda delantera.
 Instale el casquillo del lado izquierdo (20) y el casquillo del lado derecho (21) en el cubo de la rueda.

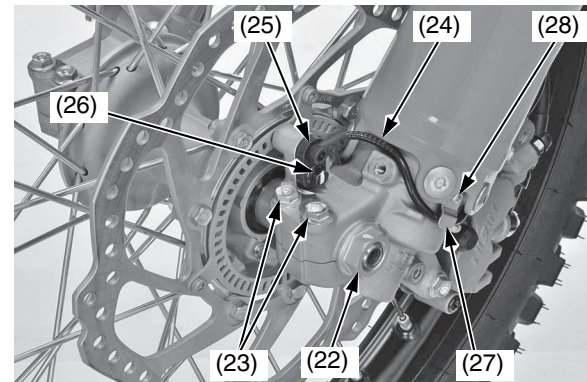


(20) casquillo del lado izquierdo

(21) casquillo de lado derecho

13. Instale la rueda delantera entre las botellas de la horquilla mientras inserta el disco entre las pastillas, teniendo cuidado de no dañar las pastillas.
 • Al instalar la rueda, tenga cuidado de no dañar el sensor de régimen de la rueda ni el aro fónico.
14. Inserte el semieje delantero a través de las horquillas y el cubo de la rueda desde el lado derecho. Asegúrese de que el semieje delantero esté firmemente asentado en la superficie interior de la tija de la botella izquierda de la horquilla. Apriete la tuerca del eje delantero (22) al par especificado:
88 N·m (9,0 kgf·m)
 Apriete los tornillos de bloqueo izquierdos del eje (23) al par especificado:
20 N·m (2,0 kgf·m)

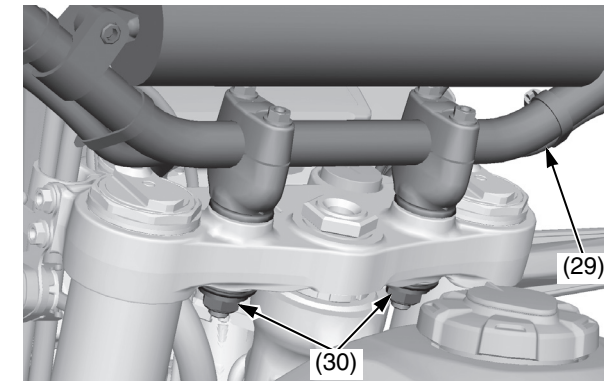
15. Dirija el cable del sensor de régimen (24) correctamente e instale el sensor de régimen (25) en el soporte de la horquilla izquierda. Instale y apriete el tornillo de montaje del sensor de régimen (26).
 Instale el plato guía del cable del sensor de régimen (27) y apriete el tornillo del plato guía (28).



(22) tuerca del eje delantero
 (23) tornillos de bloqueo del lado izquierdo del eje
 (24) cable de sensor de régimen
 (25) tornillo del sensor de régimen

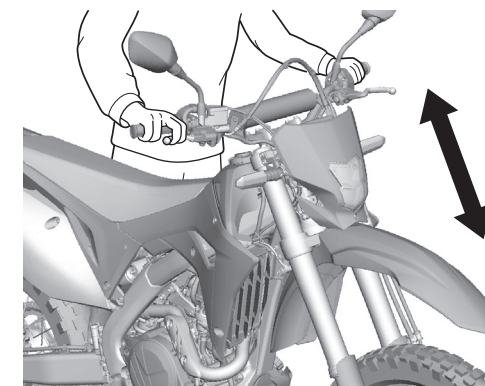
(26) tornillo
 (27) placa
 (28) tornillo

16. Instale el manillar (29), las monturas de goma, las arandelas y las tuercas del soporte inferior del manillar (30) y apriete las tuercas del soporte del manillar al par especificado:
44 N·m (4,5 kgf·m)



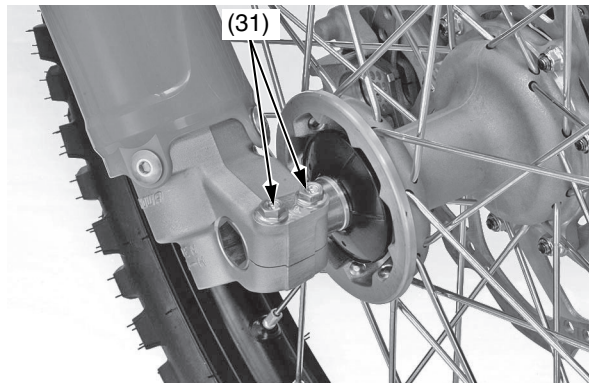
(29) manillar
 (30) monturas de goma, arandelas y tuercas del soporte inferior del manillar

17. Con el freno delantero aplicado, bombee la horquilla hacia arriba y hacia abajo varias veces para asentar el eje, y compruebe el funcionamiento del freno delantero.



Suspensión

18. Mientras mantiene las horquillas paralelas, apriete alternativamente los tornillos de bloqueo derechos del eje (31) al par especificado:
20 N·m (2,0 kgf·m)



(31) tornillos de bloqueo derechos del eje

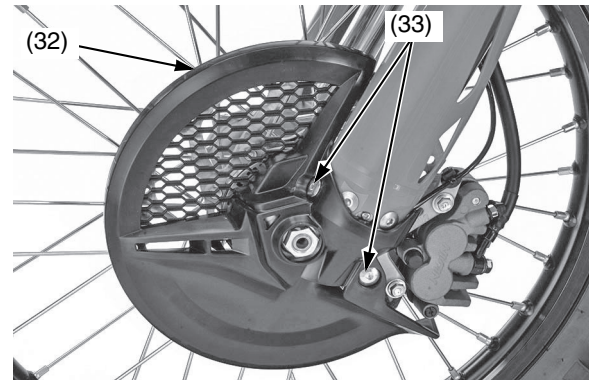
AVISO

Para evitar daños al apretar los tornillos de bloqueo del eje, asegúrese de que el eje está firmemente asentado en la superficie interior de la tija de la botella izquierda de la horquilla.

19. Instale la tapa del disco (32) y apriete los tornillos huecos (33) al par especificado:
13 N·m (1,3 kgf·m)

AVISO

No viaje con la tapa del disco desmontada. Al hacerlo, podría dañar el cable del sensor de régimen.

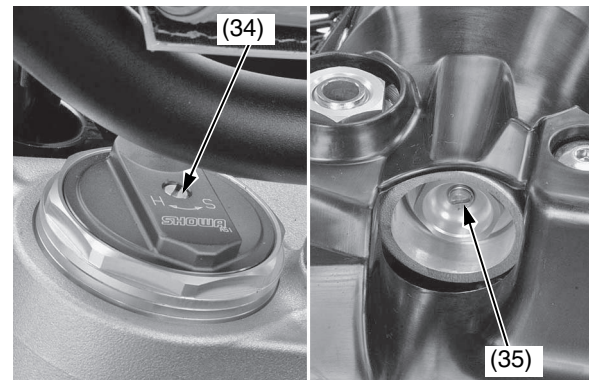


(32) tapa de disco

(33) tornillos huecos de la tapa del disco

20. Vuelva a girar los tornillos del mando de ajuste de la amortiguación en compresión (34) y de la amortiguación en extensión (35) hasta sus ajustes originales.

Consulte *Amortiguación de la suspensión delantera* en la página 145.



(34) mando de ajuste de amortiguación en compresión
(35) mando de ajuste de amortiguación en extensión

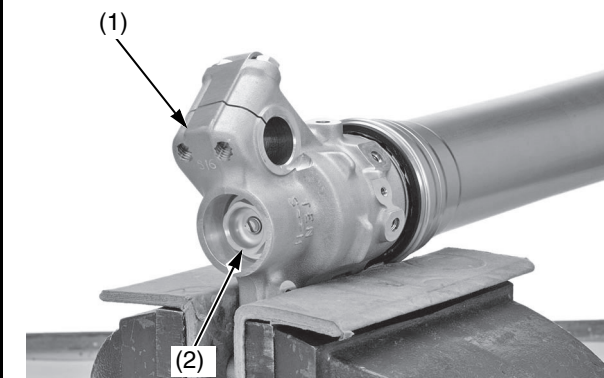
Desmontaje del amortiguador de la horquilla

1. Desmonte la suspensión delantera (página 106).
2. Desmonte el tubo exterior de la horquilla (página 108).
3. Coloque el extremo inferior (soporte del eje) (1) de la corredera en un tornillo de banco con un trozo de madera o mordazas blandas para evitar daños.

AVISO

Un apriete excesivo del tornillo de banco podría dañar el soporte del eje.

4. Afloje el tornillo central de la horquilla (2).



(1) soporte del eje

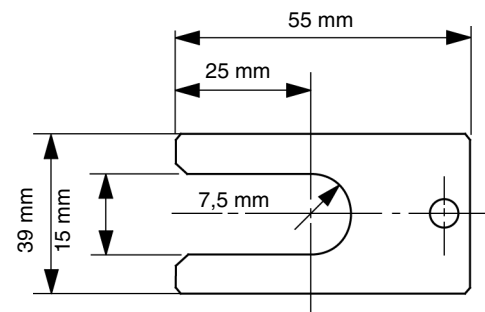
(2) tornillo central de la horquilla

5. Tire hacia arriba del tubo exterior de la horquilla lentamente y apriete provisionalmente el conjunto amortiguador de la horquilla (página 109). Empuje el tubo exterior hasta que la contratuerca del tornillo central de la horquilla (3) esté totalmente expuesta e instale la base del pistón (4) o la herramienta de tope de mecánico entre el soporte del eje (1) y la contratuerca del tornillo central de la horquilla.

• Base del pistón 07958-2500001
(cont.)

Suspensión

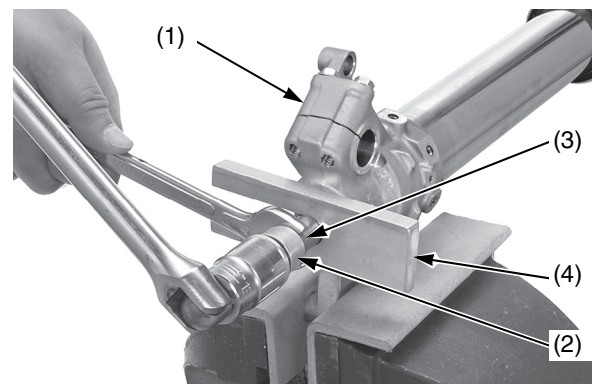
6. Prepare la herramienta de tope de mecánico con un trozo fino de acero (2,0 mm de espesor) como se muestra si no dispone de una herramienta especial.



7. Retenga la contratuerca del tornillo central de la horquilla (3) y extraiga el tornillo central de la horquilla (2) del amortiguador de la horquilla.

AVISO

No extraiga la contratuerca de la barra del pistón del amortiguador de la horquilla. Si se extrajera la contratuerca, la barra del pistón se caería al amortiguador de la horquilla y podría resultar imposible volver a montar el amortiguador de la horquilla.

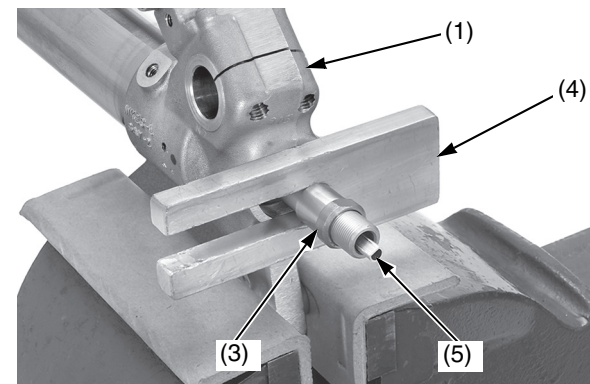


- (1) soporte del eje
(2) tornillo central de la horquilla
(3) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(4) base del pistón

8. Extraiga la varilla de empuje (5) del amortiguador de la horquilla.
9. Extraiga la base del pistón (4) o la herramienta de tope de mecánico entre el soporte del eje (1) y la contratuerca del tornillo central de la horquilla (3).

AVISO

Tenga cuidado para no dañar la contratuerca ni el orificio del tornillo central de la horquilla.

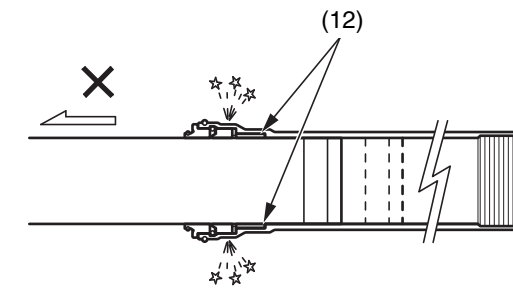


- (1) soporte del eje
(3) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(4) base del pistón
(5) varilla de empuje

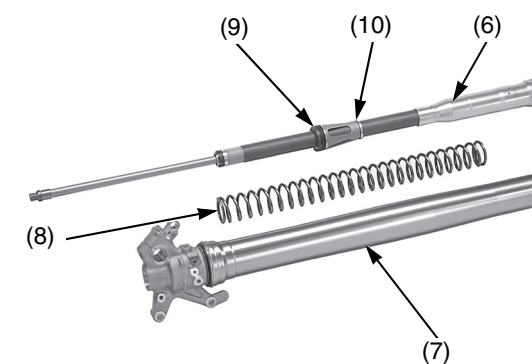
10. Extraiga el conjunto del amortiguador de la horquilla (6) del conjunto de la horquilla (7). Retire la horquilla del tornillo de banco. Extraiga el resorte de la horquilla (8), el casquillo de asiento del resorte (9) y el anillo de apoyo/tope de asiento (10) del conjunto de horquilla.

AVISO

No intente separar el conjunto de horquilla y dejar caer el soporte del eje fuera del tubo exterior, ya que podrían dañarse los casquillos guía (12). Para evitar daños, sujete el tubo exterior y la deslizadera.



(12) casquillo guía



- (6) conjunto del amortiguador de la horquilla
(7) conjunto de la horquilla
(8) resorte de la horquilla
(9) casquillo de asiento del resorte
(10) tope de asiento/anillo de apoyo

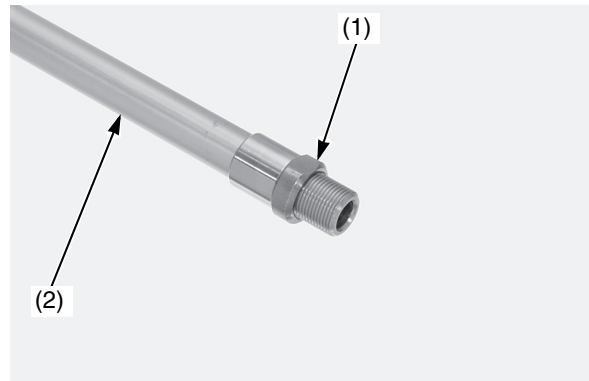
Suspensión

Cambio del aceite del amortiguador

1. Compruebe que la contratuerca del tornillo central de la horquilla (1) está bien instalada en la barra del pistón amortiguador de la horquilla (2).

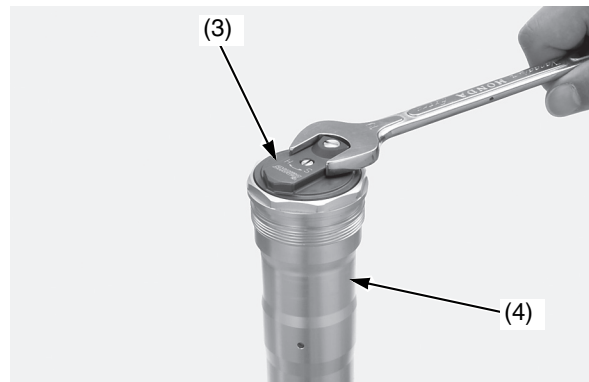
AVISO

Si se extrajera la contratuerca, la barra del pistón se caería al amortiguador de la horquilla y podría resultar imposible volver a montar el amortiguador de la horquilla.



(1) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla

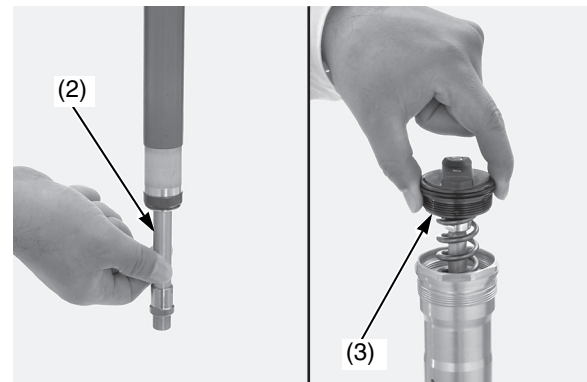
2. Afloje el conjunto de tornillos de la pinza (3) mientras sujeta el conjunto del amortiguador de la horquilla (4).



(3) conjunto de tornillos de la horquilla
(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

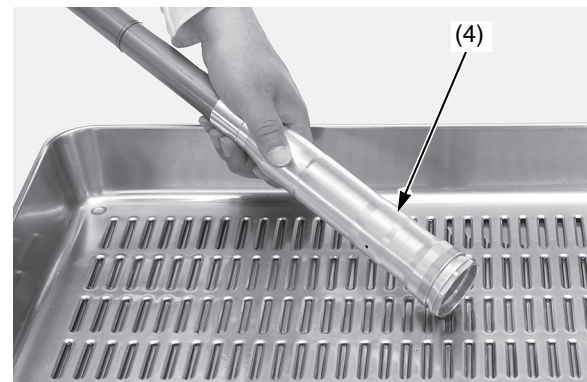
3. Extraiga el conjunto de tornillos de la horquilla (3) de las roscas del amortiguador de la horquilla y luego haga que sobresalga bombeando lentamente la barra del pistón amortiguador de la horquilla (2).
4. Extraiga el conjunto de tornillos de la horquilla (3).

Tenga cuidado para no dañar los casquillos de los tornillos de la horquilla. No desmonte el conjunto de tornillos de la horquilla. Reemplace el tornillo de la horquilla como un conjunto si está dañado.



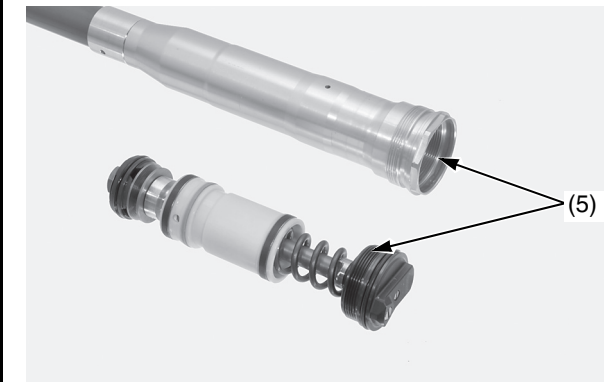
(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla
(3) conjunto de tornillos de la horquilla

5. Vacíe el aceite de la horquilla desde el conjunto del amortiguador de la horquilla (4) bombeando el vástago del amortiguador varias veces.



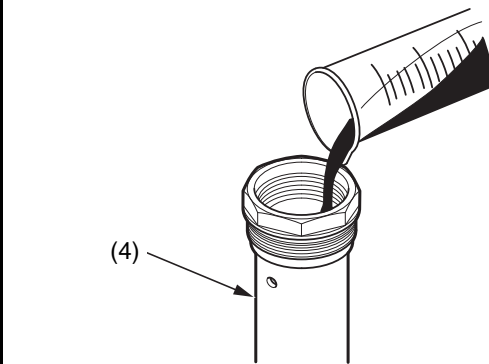
(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

6. Limpie el tornillo de la horquilla y las roscas del conjunto del amortiguador de la horquilla (5).



(5) tornillo de la horquilla y roscas del conjunto del amortiguador de la horquilla

7. Extienda la barra del pistón amortiguador de la horquilla a su longitud máxima. Vierta el aceite de horquillas recomendado en el conjunto del amortiguador de la horquilla (4).
Aceite recomendado:
Aceite de horquilla Pro Honda HP, SS-19
Cantidad recomendada:
248 cm³

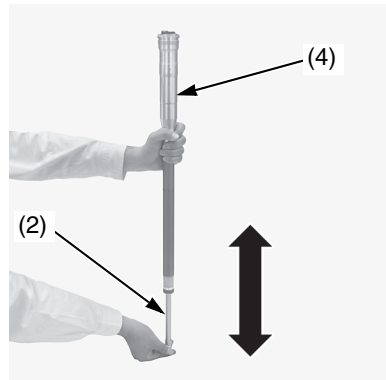


(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

(cont.)

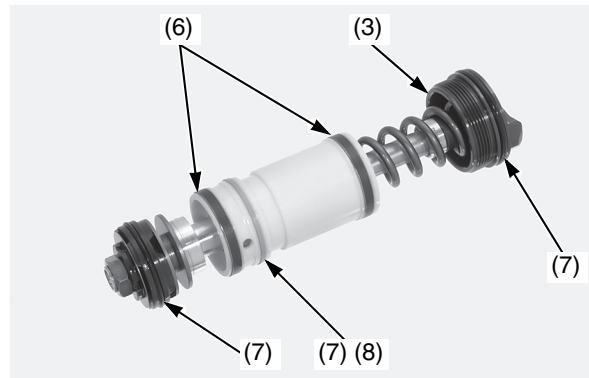
Suspensión

8. Bombee varias veces la barra del pistón amortiguador de la horquilla (2) lentamente para purgar el aire del conjunto del amortiguador de la horquilla (4).



(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla
(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

9. Aplique aceite de horquillas en los casquillos de los tornillos de la horquilla (6), las juntas tóricas nuevas (7) y el anillo del pistón nuevo (8) del conjunto de tornillos de la horquilla (3).

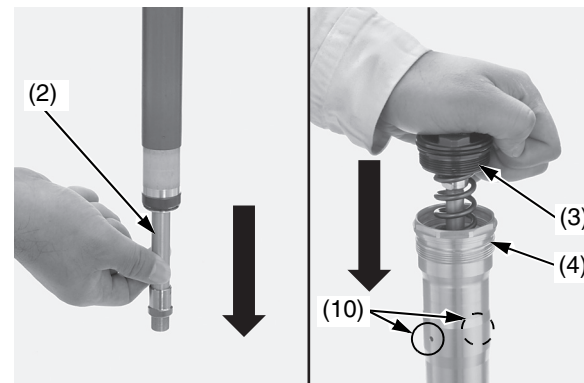


(3) conjunto de tornillos de la horquilla
(6) casquillos de tornillos de la horquilla
(7) juntas tóricas (nuevas)
(8) anillo de pistón (nuevo)

10. Cubra los orificios de lubricación (10) del conjunto del amortiguador de la horquilla con un trapo de taller y comprima hasta el final la barra del pistón (2).
Saque la barra del pistón 20 mm e instale el conjunto de tornillos de la horquilla (3) en el conjunto del amortiguador de la horquilla (4). Inserte el conjunto de tornillos de la horquilla lentamente mientras saca la barra del pistón.

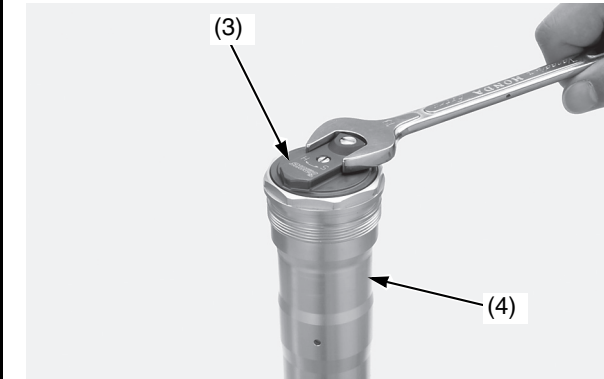
AVISO

Tenga cuidado para no dañar el anillo del pistón del tornillo de la horquilla.



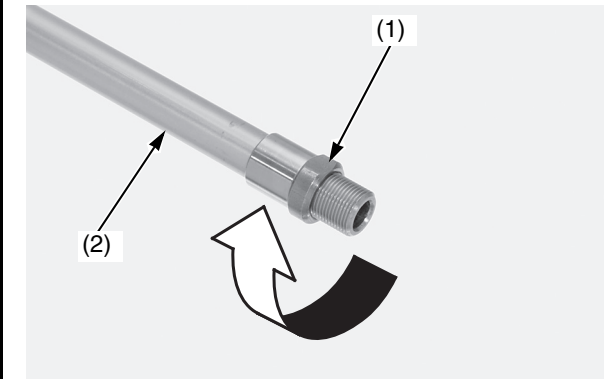
(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla
(3) conjunto de tornillos de la horquilla
(4) conjunto del amortiguador de la horquilla
(10) orificios de lubricación

11. Apriete temporalmente el conjunto de tornillos de la horquilla (3) en el conjunto del amortiguador e la horquilla (4).



(3) conjunto de tornillos de la horquilla
(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

12. Enrosque por completo la contratuerca del tornillo central de la horquilla (1) en la barra del pistón amortiguador de la horquilla (2).



(1) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla

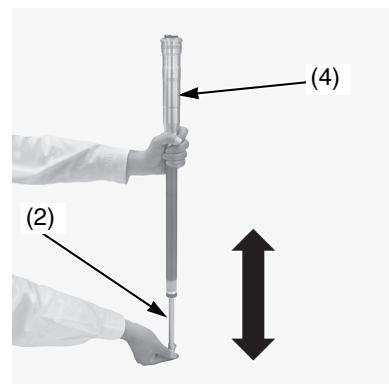
13. Compruebe si hay daños en la superficie de deslizamiento de la barra del pistón amortiguador de la horquilla y las roscas.

Suspensión

14. Sujete el conjunto del amortiguador de la horquilla (4) en vertical y recto, y bombee lentamente y varias veces la barra del pistón amortiguador de la horquilla (2) hasta que sobresalga 100 mm.

AVISO

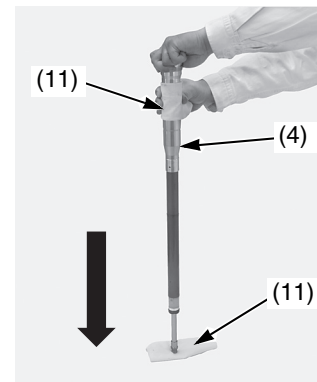
Tenga cuidado para no doblar ni dañar la barra del pistón amortiguador de la horquilla durante el desplazamiento de la barra del pistón.



(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla

(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

15. Cubra el extremo de la barra del pistón amortiguador de la horquilla con un trapo de taller (11) para evitar que pueda dañarse la horquilla.
Cubra los orificios de lubricación con un trapo de taller para evitar que salga salpicando el aceite de la horquilla.
Expulse el aceite sobrante del conjunto del amortiguador de la horquilla (4) bombeando la barra del pistón amortiguador de la horquilla hasta el final.

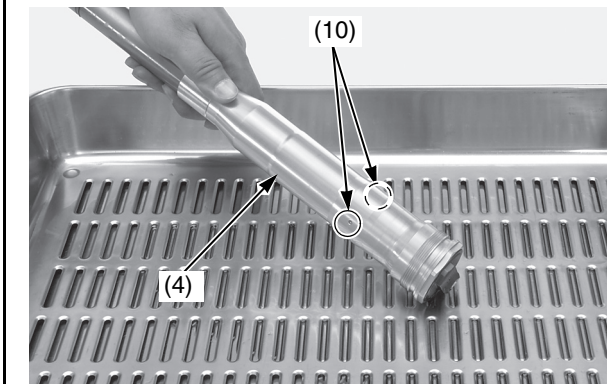


(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

(11) trapo de taller

16. Drene el aceite excesivo de horquilla por los orificios de lubricación (10) del conjunto del amortiguador de la horquilla (4).

Realizando este procedimiento, se drenarán unos 5 cm³ de aceite de la horquilla desde el amortiguador de la horquilla a través del orificio de lubricación y quedarán 243 cm³ de aceite de la horquilla en el conjunto del amortiguador de la horquilla.



(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

(10) orificios de lubricación

Introduzca el aceite drenado en un recipiente que sea adecuado y deséchelo conforme a la normativa correspondiente (página 160).

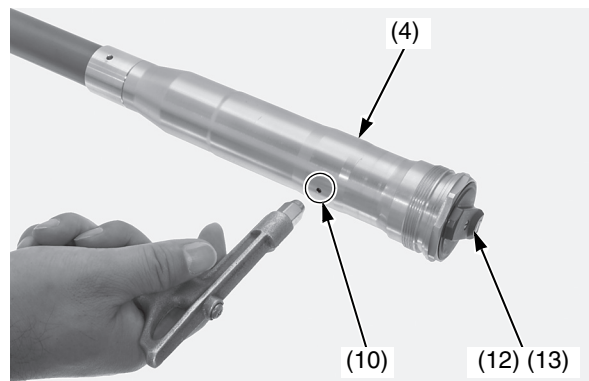
AVISO

La eliminación inadecuada de los líquidos drenados es perjudicial para el medioambiente.

(cont.)

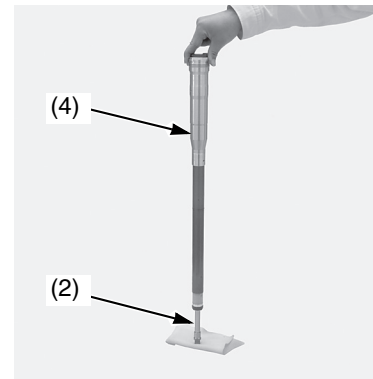
Suspensión

17. Con aire comprimido, expulse el aceite por el orificio de lubricación (10) del conjunto del amortiguador de la horquilla (4). Retire el aceite completamente del amortiguador de la horquilla.
18. Si no puede utilizar aire comprimido, quite los tornillos de liberación de presión de aire de la horquilla (12) del conjunto de tornillos de la horquilla. Sujete el amortiguador la horquilla boca abajo durante 20 minutos y drene el aceite de la horquilla. Aplique aceite de horquilla recomendado a una junta tórica (13) nueva y, a continuación, instale juntas tóricas nuevas en los tornillos de liberación de presión de aire (12). Apriete los tornillos de liberación de la presión de aire al par especificado:
1,3 N·m (0,1 kgf·m)



(4) conjunto del amortiguador de la horquilla
(10) orificio de lubricación
(12) tornillos de liberación de la presión de aire
(13) juntas tóricas (nuevas)

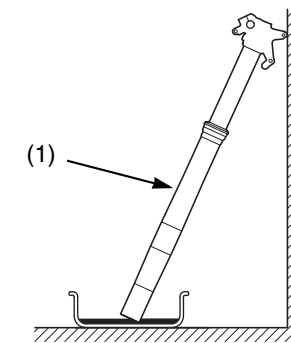
19. Inserte por completo la barra del pistón (2) empujando hacia abajo el conjunto del amortiguador de la horquilla (4). Compruebe que la barra del pistón se mueve con suavidad. Si la barra del pistón no se mueve con suavidad, compruebe si el pistón está dañado o doblado.



(2) barra del pistón del amortiguador de la horquilla
(4) conjunto del amortiguador de la horquilla

Instalación del amortiguador de la horquilla

1. Drene el aceite de horquillas del conjunto de la horquilla (1) poniéndolo boca abajo. (Quedarán unos 5,4 cm³ de aceite de la horquilla en el conjunto de horquilla cuando se deje boca abajo durante unos 20 minutos a 20 °C)



(1) conjunto de la horquilla

Para eliminar correctamente los líquidos drenados, consulte *Usted y el medioambiente* en la página 160.

AVISO

La eliminación inadecuada de los líquidos drenados es perjudicial para el medioambiente.

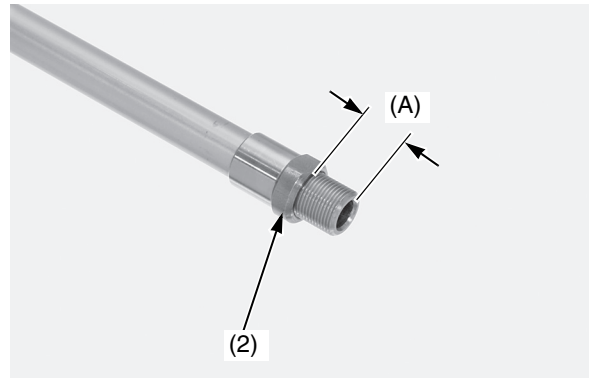
Cantidad de aceite de horquilla que queda en la horquilla (sin amortiguador ni muelle)

unidad: cm³

minutos °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

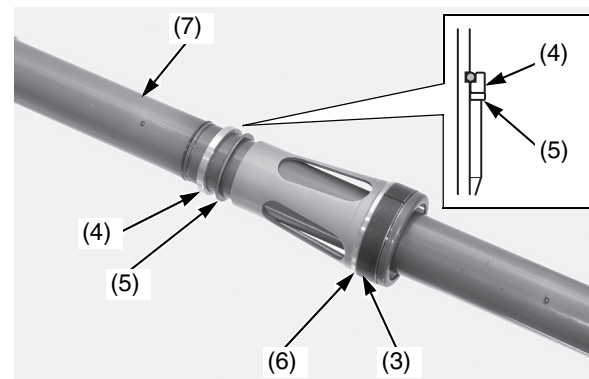
Suspensión

2. Apriete por completo la contratuerca del tornillo central de la horquilla (2) y mida la longitud de la rosca (A) como se muestra. Estándar: 9 – 11 mm
Limpie el aceite completamente del amortiguador de la horquilla.



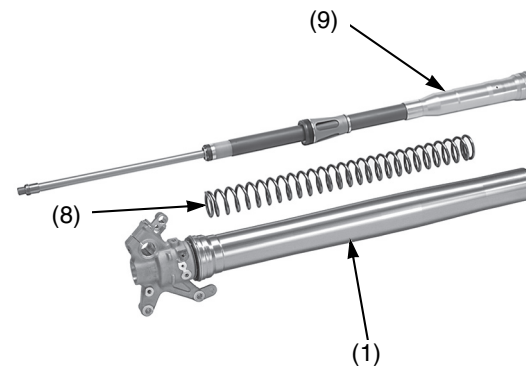
(2) contratuerca del tornillo central de la horquilla (A) longitud de rosca

3. Aplique aceite de horquilla recomendado al casquillo de la deslizadera (3). Instale el tope del asiento (4), el anillo de apoyo (5) y el casquillo de asiento del muelle (6) en el amortiguador de la horquilla (7). Asegúrese de que el lado negro del anillo de apoyo se asienta sobre el lado del tope de asiento.



(3) casquillo de la deslizadera (4) tope del asiento (5) anillo de apoyo (6) casquillo de asiento del muelle (7) amortiguador de la horquilla

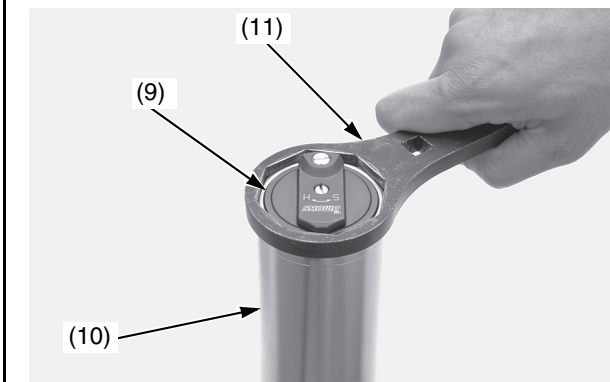
4. Con aire comprimido, expulse todo el aceite del muelle de la horquilla (8). Coloque el muelle de la horquilla en el conjunto del amortiguador de la horquilla (9). Instale el amortiguador de la horquilla/muelle en el conjunto de la horquilla (1).



(1) conjunto de la horquilla (8) resorte de la horquilla (9) conjunto del amortiguador de la horquilla

5. Apriete el conjunto del amortiguador de la horquilla (9) temporalmente en el tubo exterior (10) con la llave para contratuercas (11).

• Llave para contratuercas 07WMA-KZ30100



(9) conjunto del amortiguador de la horquilla (10) tubo exterior (11) llave para contratuerca

6. Coloque el extremo inferior (el soporte del eje) (12) de la deslizadera en un tornillo de banco con un bloque de madera o mordazas blandas para evitar daños.

AVISO

Un apriete excesivo del tornillo de banco podría dañar el soporte del eje.

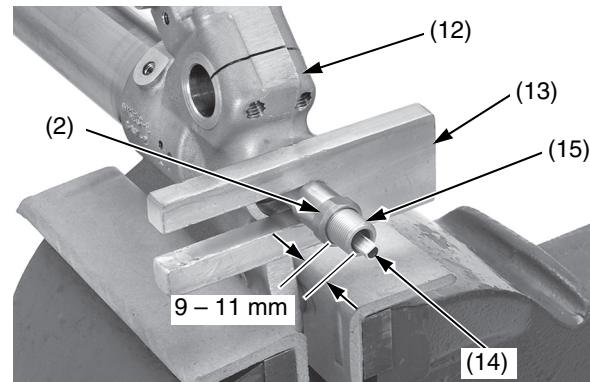
7. Empuje el tubo exterior hasta que la contratuerca del tornillo central de la horquilla (2) esté totalmente expuesta e instale la base del pistón (13) o la herramienta de tope de mecánico entre el soporte del eje (12) y la contratuerca del tornillo central de la horquilla. Mida de nuevo la longitud de la rosca. Estándar: 9 – 11 mm

• Base del pistón 07958-2500001

(cont.)

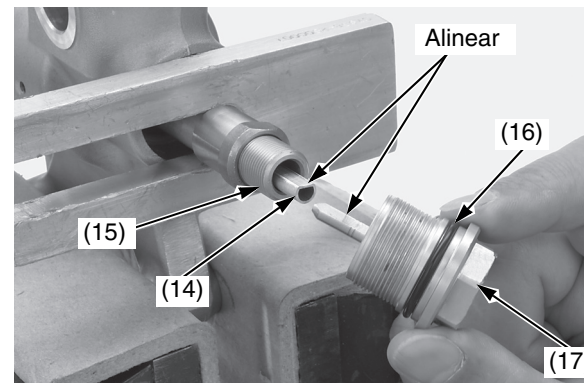
Suspensión

8. Instale la varilla de empuje (14) en la barra del pistón (15) hasta que haga tope.



(2) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(12) soporte del eje
(13) base del pistón
(14) varilla de empuje
(15) barra del pistón

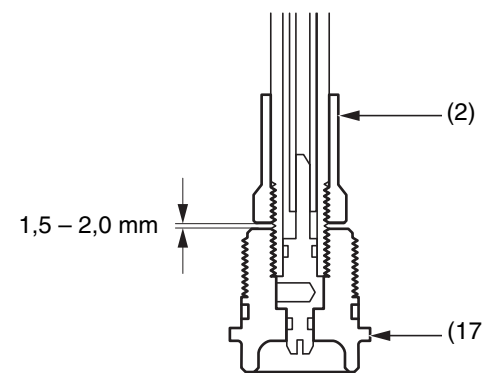
9. Aplique aceite de horquilla a una junta tórica nueva (16) e instálela en el tornillo central de la horquilla (17). Instale el tornillo central de la horquilla en la barra del pistón (15) del amortiguador de la horquilla alineando cada lado plano del tornillo central de la horquilla ajustando la barra del pistón y la varilla de empuje (14). Apriete por completo el tornillo central de la horquilla con la mano.



(14) varilla de empuje
(15) barra del pistón
(16) junta tórica (nueva)
(17) tornillo central de la horquilla

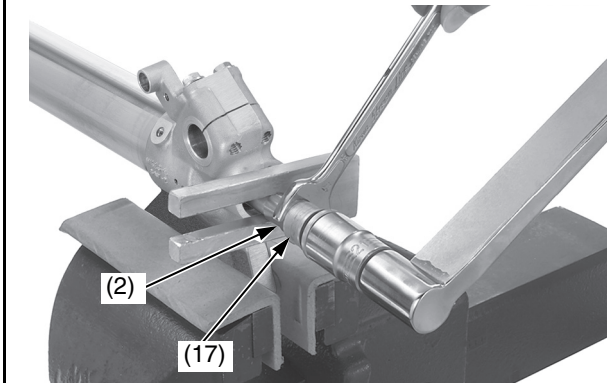
10. Mida la holgura entre la contratuerca del tornillo central de la horquilla (2) y el tornillo central de la horquilla (17).
Estándar: 1,5 – 2,0 mm

Si la holgura está fuera del valor especificado, compruebe la instalación de la contratuerca del tornillo central de la horquilla y del tornillo central de la horquilla.



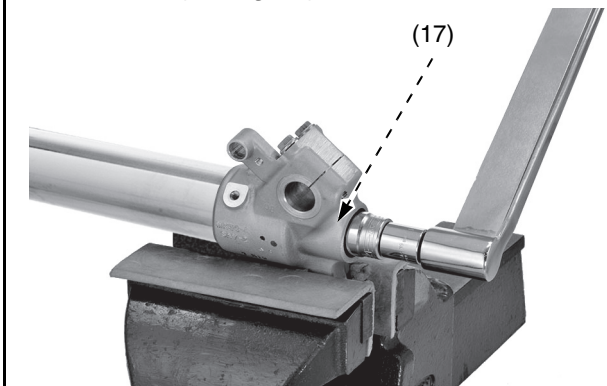
(2) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(17) tornillo central de la horquilla

11. Apriete bien la contratuerca del tornillo central de la horquilla (2) al tornillo central de la horquilla (17) con la mano. Apriete la contratuerca del tornillo central de la horquilla al par especificado: 28 N·m (2,9 kgf·m)



(2) contratuerca del tornillo central de la horquilla
(17) tornillo central de la horquilla

12. Aplique un agente de bloqueo a las roscas del tornillo central de la horquilla. Extraiga la base del pistón o la herramienta de tope de mecánico mientras empuja el amortiguador de la horquilla. Instale el tornillo central de la horquilla (17) en el soporte del eje y apriételo al par especificado: 69 N·m (7,0 kgf·m)

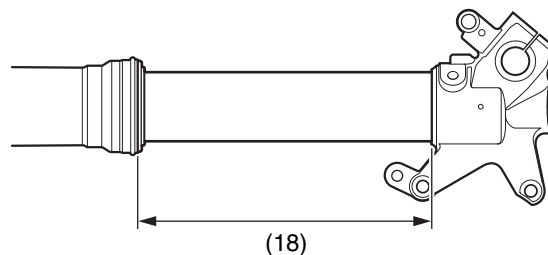


(17) tornillo central de la horquilla

Suspensión

13. Retire la horquilla del tornillo de banco.
14. Mida la longitud entre el soporte del eje y el tubo exterior.
Estándar: 312 ± 2 mm
15. Compare la longitud (18) en el montaje y en el desmontaje. La longitud deberá ser la misma.

Si la longitud durante el montaje es mayor que durante el desmontaje, compruebe la instalación del tornillo central de la horquilla y de la contratuerca del tornillo central de la horquilla.



(18) longitud

16. Rellene el aceite de horquilla (página 109).
17. Instale la suspensión delantera (página 110).

Inspección de la suspensión trasera

El basculante se controla mediante un amortiguador hidráulico con un depósito de aluminio para aceite y presión de gas nitrógeno. La presión de gas en el depósito se contiene dentro de una cámara de goma.

Solo para uso en campo traviesa

Los ajustes de la precarga del muelle de la suspensión trasera (solo para uso en campo traviesa), de la amortiguación y de la compresión deben realizarse de acuerdo con el peso del piloto y las condiciones del circuito (páginas 148, 152).

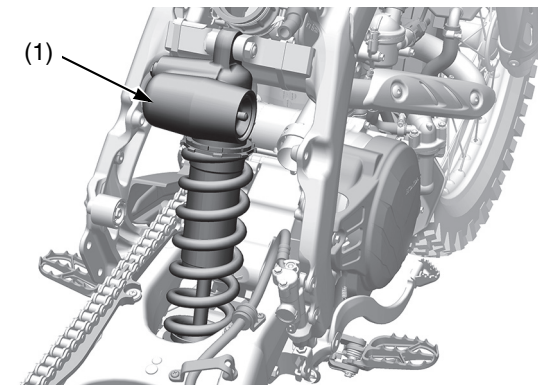
No intente desmontar, realizar el mantenimiento ni desechar el amortiguador; consulte a su concesionario. Las instrucciones incluidas en este manual del propietario se limitan solo a los ajustes del conjunto del amortiguador.

- Si su motocicleta es nueva, realice el rodaje en un periodo de aproximadamente 1 hora con los ajustes estándar de la suspensión antes de intentar ajustar la suspensión trasera.
- Consulte el apartado *Directrices para el ajuste de la suspensión* (página 152) para realizar todos los ajustes de la amortiguación en extensión y compresión en incrementos de un clic o de 1/12 de vuelta. (Si ajusta dos o más clics o vueltas de una vez, es muy posible que pase por alto el mejor ajuste). Realice una prueba de conducción después de cada ajuste.
- Si la suspensión trasera es demasiado dura/blanda, ajústela girando todos los mandos de ajuste de compresión y de expansión, de acuerdo con los procedimientos descritos en página 152. Después de haber ajustado los mandos de ajuste simultáneamente, la suspensión podrá reglarse con precisión girando uno de los mandos de ajuste de la amortiguación de compresión o y extensión en incrementos de un clic o de 1/12 de vuelta.
- Si no encuentra un ajuste aceptable, vuelva a la posición estándar y empiece de nuevo.

1. Haga rebotar la parte trasera de la motocicleta hacia arriba y abajo y compruebe el funcionamiento suave de la suspensión.



2. Retire el silenciador (página 133) y el subchasis (página 53).
3. Compruebe si hay algún muelle roto o comprimido.
4. Compruebe si el amortiguador trasero (1) tiene alguna biela doblada o fugas de aceite.



(1) amortiguador trasero

5. Empuje la rueda trasera lateralmente para comprobar si hay rodamientos del basculante desgastados o sueltos. No debe haber movimiento. Si lo hubiera, acuda al concesionario para la sustitución de los cojinetes.

Frenos

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

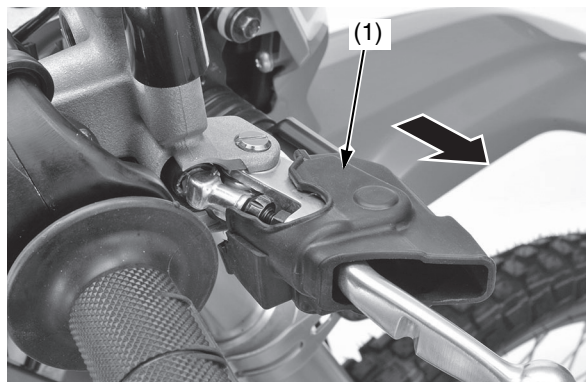
Los frenos delanteros y traseros son de disco hidráulicos. A medida que se desgastan las pastillas del freno, se reduce el nivel del líquido de los frenos. Una fuga en el sistema también causa la caída del nivel.

Inspeccione frecuentemente el sistema para garantizar la ausencia de fugas de fluido. Inspeccione periódicamente el nivel de líquido de frenos y las pastillas de freno para saber si existe desgaste.

Si la respuesta de frenado de la maneta de freno delantero o el pedal trasero parecen inusuales, revise las pastillas de freno. Si las pastillas de los frenos no están desgastadas más del límite recomendado (página 125), posiblemente haya aire en el sistema de los frenos. Consulte el manual de taller oficial de Honda o consulte a su concesionario para purgar el aire del sistema.

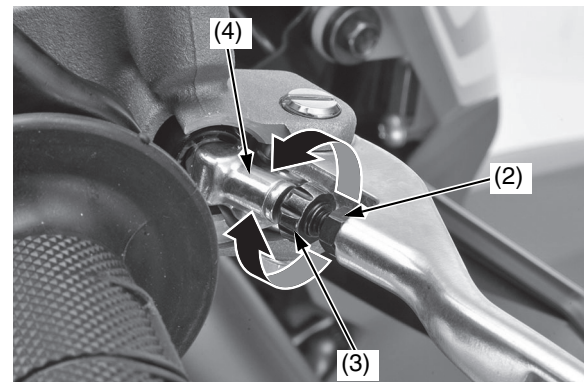
Ajuste de la maneta de freno delantero

1. Deslice la tapa de la maneta de freno delantero.



(1) tapa de la maneta de freno

2. Afloje la contratuerca (2).
3. Para colocar la maneta del freno delantero más lejos del puño, gire el mando de ajuste (3) hacia la derecha.
Para situar la maneta de freno delantero más cerca del puño, gire el mando de ajuste hacia la izquierda.
4. Mientras sujeta el mando de ajuste, apriete la contratuerca al par especificado:
4,9 N·m (0,5 kgf·m)
5. Aplique grasa de silicona a las áreas de contacto del mando de ajuste y el brazo de impacto (4).



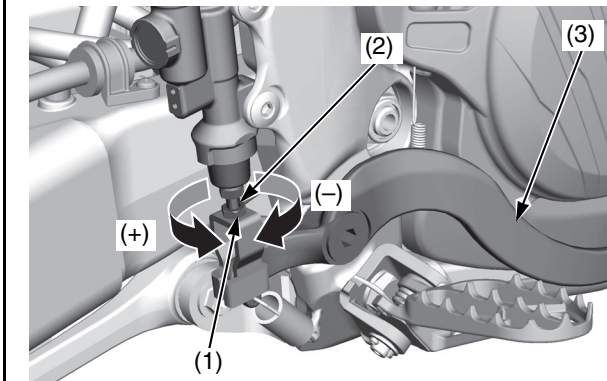
(2) contratuerca (4) brazo de impacto
(3) mando de ajuste

6. Instale la tapa de la maneta de freno delantero en orden inverso.

Altura del pedal del freno trasero

La altura del pedal del freno trasero debe estar aproximadamente nivelada con el estribo derecho.

1. Afloje la contratuerca (1) y gire la varilla de empuje (2) en el sentido (+) para levantar el pedal de freno trasero (3) o en el sentido (–) para bajarlo.
2. Apriete la contratuerca de la biela de empuje al par especificado, cuando se alcance la altura deseada del pedal.
5,9 N·m (0,6 kgf·m)

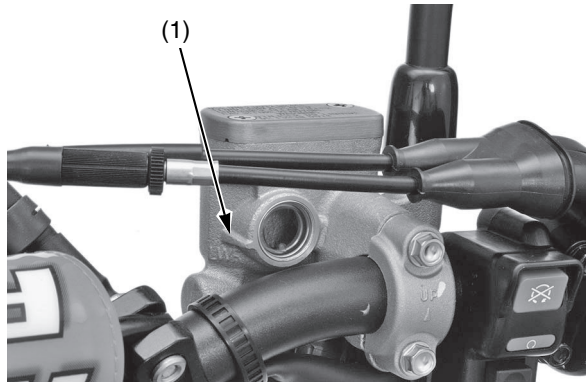


(1) contratuerca (+) subir la altura del pedal
(2) varilla de empuje (–) bajar la altura del pedal
(3) pedal del freno trasero

Frenos

Inspección del nivel del líquido

Comprobación del nivel del líquido de frenos delanteros



(1) marca LWR

Con la motocicleta en posición vertical, compruebe el nivel del líquido. Debe estar por encima de la marca LWR (1). Si el nivel está a la altura o por debajo de la marca LWR, compruebe el desgaste de las pastillas de freno (página 125). Si las pastillas del freno están desgastadas habrá que reemplazarlas. Si las pastillas no están gastadas, haga inspeccionar su sistema de freno para ver si tiene fugas.

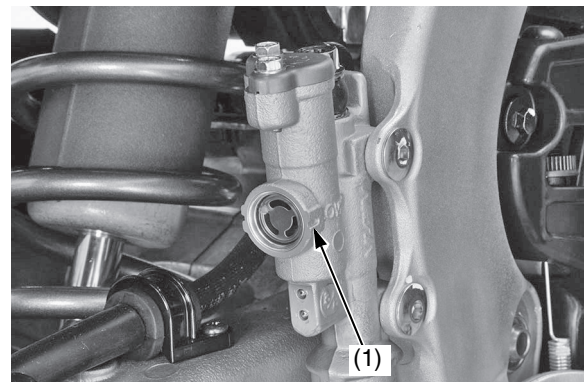
Si la distancia al tirar de la maneta de freno delantero parece excesiva, es probable que haya aire en el sistema de frenos y será necesario purgarlo. Consulte el manual de taller oficial de Honda o consulte a su concesionario para la purga de los frenos.

Honda recomienda usar líquido de frenos DOT 4 de un recipiente hermético o equivalente.

Otras comprobaciones:

Asegúrese de que no haya ninguna fuga de líquido. Compruebe los manguitos y accesorios por si tuviesen daños o grietas.

Comprobación del nivel del líquido de frenos traseros



(1) marca LOWER

Con la motocicleta en posición vertical, compruebe el nivel del líquido. Debe estar por encima de la marca LOWER (1). Si el nivel está a la altura o por debajo de la marca inferior LOWER, compruebe el desgaste de las pastillas de freno (página 125). Si las pastillas del freno están desgastadas habrá que reemplazarlas. Si las pastillas no están gastadas, haga inspeccionar su sistema de freno para ver si tiene fugas.

Si el recorrido del pedal de freno trasero parece excesivo, es probable que haya aire en el sistema de frenos y es necesario purgar. Consulte el manual de taller oficial de Honda o consulte a su concesionario para la purga de los frenos.

Honda recomienda usar líquido de frenos DOT 4 de un recipiente hermético o equivalente.

Otras comprobaciones:

Asegúrese de que no haya ninguna fuga de líquido. Compruebe los manguitos y accesorios por si tuviesen daños o grietas.

(cont.)

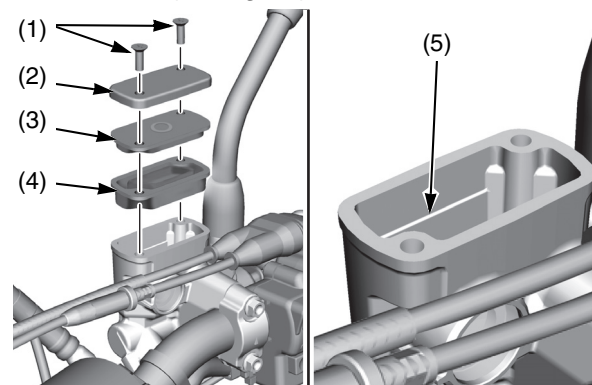
Frenos

Adición de líquido de frenos delanteros

AVISO

El líquido de frenos derramado dañará seriamente las superficies pintadas. Además, resulta perjudicial para algunas piezas de goma. Hay que tener cuidado al retirar la tapa del depósito; asegúrese primero de que el depósito esté horizontal.

- Utilice siempre líquido de frenos DOT 4 nuevo de un recipiente hermético al realizar el mantenimiento del sistema. No mezcle diferentes tipos de líquido, ya que podrían ser incompatibles.
 - El líquido de frenos recomendado es DOT 4 o equivalente.
1. Extraiga los tornillos de la tapa del depósito del freno delantero (1), la tapa del depósito (2), la placa de ajuste (3) y el diafragma (4).
 2. Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 hasta la marca de nivel superior (5). No rellene en exceso.
 3. Instale el diafragma y la tapa del depósito.
 4. Apriete los tornillos de la tapa del depósito del freno delantero al par de apriete especificado: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)



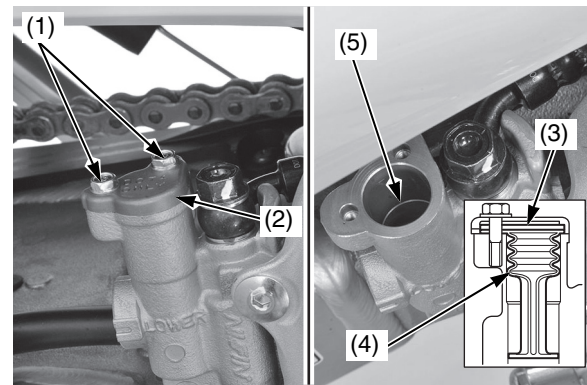
- (1) tornillos de la tapa del depósito del freno delantero
 (2) tapa del depósito
 (3) placa de ajuste
 (4) diafragma
 (5) marca de nivel superior

Adición de líquido de frenos traseros

AVISO

El líquido de frenos derramado dañará seriamente las superficies pintadas. Además, resulta perjudicial para algunas piezas de goma. Hay que tener cuidado al retirar la tapa del depósito; asegúrese primero de que el depósito esté horizontal.

- Utilice siempre líquido de frenos DOT 4 nuevo de un recipiente hermético al realizar el mantenimiento del sistema. No mezcle diferentes tipos de líquido, ya que podrían ser incompatibles.
 - El líquido de frenos recomendado es DOT 4 o equivalente.
1. Extraiga los tornillos de la tapa del depósito del freno trasero (1), la tapa del depósito (2), la placa de ajuste (3) y el diafragma (4).
 2. Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 hasta la marca de nivel superior (5). No rellene en exceso.



- (1) tornillos de la tapa del depósito del freno trasero
 (2) tapa del depósito
 (3) placa de ajuste
 (4) diafragma
 (5) marca de nivel superior

3. Coloque el diafragma, la placa de ajuste y la tapa del depósito.
4. Apriete los tornillos de la tapa del depósito del freno trasero al par de apriete especificado: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)

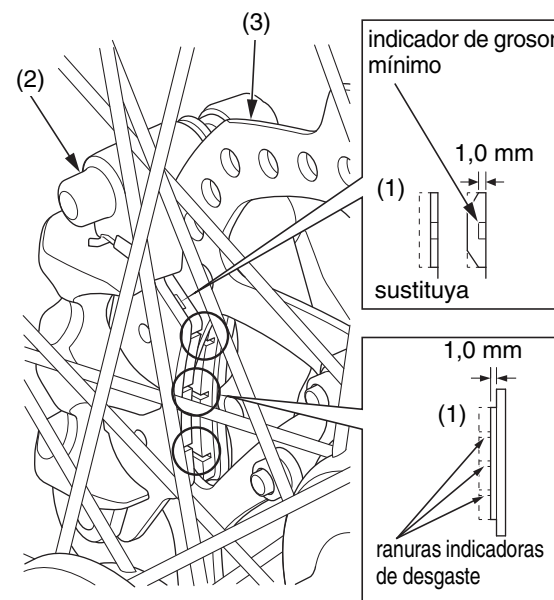
Frenos

Desgaste de la pastilla del freno

El desgaste de las pastillas de freno depende de la dureza de la utilización y de las condiciones de la pista. (Por lo general, las pastillas se desgastarán con mayor rapidez si se conduce por pistas mojadas y polvorientas.) Inspeccione las pastillas de los frenos en cada intervalo del mantenimiento normal (páginas 37, 38).

Pastillas de freno delantero

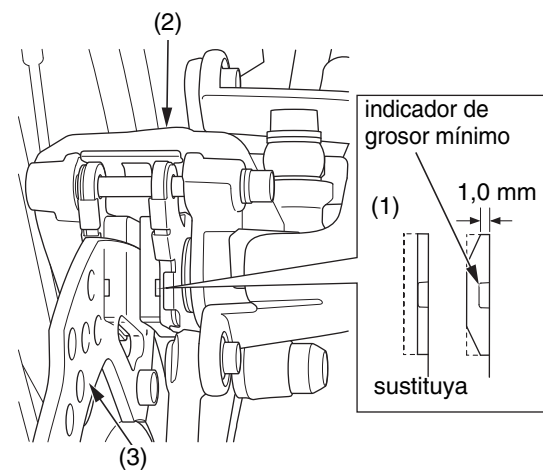
Inspeccione las pastillas de freno (1) a través de la rueda delantera para determinar el desgaste de las pastillas. Si alguna pastilla de freno presenta desgaste en cualquier lugar hasta un grosor de 1,0 mm, es necesario reemplazar ambas pastillas de freno.



(1) pastillas de freno (3) disco de freno
(2) pinza de freno delantero

Pastillas de freno trasero

Inspeccione las pastillas de freno (1) desde la parte trasera de la pinza de freno para determinar el desgaste de las pastillas. Si alguna pastilla de freno presenta desgaste en cualquier lugar hasta un grosor de 1,0 mm, es necesario reemplazar ambas pastillas de freno.



(1) pastillas de freno (3) disco de freno
(2) pinza de freno trasero

Otras inspecciones

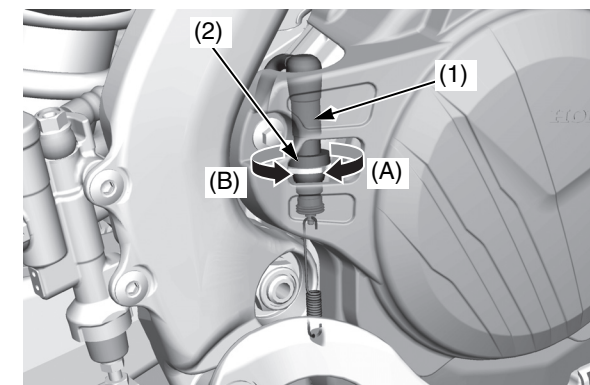
Compruebe que los conjuntos de la maneta de freno delantero y del pedal del freno trasero estén correctamente colocados (página 122) y que los tornillos de fijación estén bien apretados.

Asegúrese de que no haya ninguna fuga de líquido. Compruebe los manguitos y accesorios por si tuviesen daños o grietas.

Ajuste de la luz de freno

Compruebe el funcionamiento del interruptor de la luz del freno (1).

Sujete el interruptor de la luz del freno (2) y gire la tuerca de ajuste en la dirección A si el interruptor actúa demasiado tarde, o gírela en la dirección B si lo hace demasiado pronto.



(1) interruptor de la luz de freno
(2) tuerca de ajuste

Ruedas

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

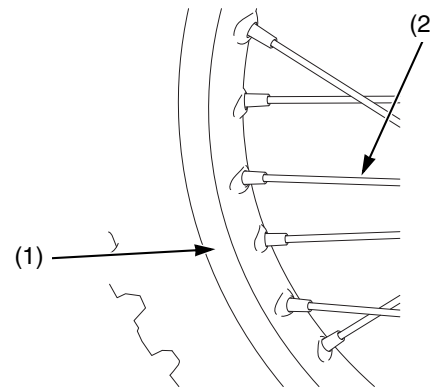
Para el funcionamiento seguro de la motocicleta es esencial mantener la circularidad de las ruedas y la tensión correcta de los radios. Durante los primeros usos, los radios se aflojarán más rápidamente debido al asentamiento inicial de las piezas. Unos radios excesivamente flojos pueden causar inestabilidad a alta velocidad y posiblemente la pérdida del control.

No es necesario extraer las ruedas para efectuar el servicio recomendado en el programa de mantenimiento (páginas 37, 38).

No obstante, se incluye la información acerca de extracción de la rueda para casos de emergencia (página 167).

Llantas y radios

1. Inspeccione las llantas (1) y los radios (2) de la rueda para ver si están dañados.
2. Apriete cualquier radio que esté flojo al par especificado:
Radios: 3,7 N·m (0,4 kgf·m)
3. Compruebe si la llanta está descentrada. Si el descentramiento es evidente, consulte el manual de taller oficial de Honda para ver las instrucciones de inspección.



- (1) llanta de la rueda
(2) radios

Compruebe también la posición de los vástagos de las válvulas.

Un vástago de válvula inclinado indica que el tubo se está deslizando dentro del neumático o que el neumático se desliza en la llanta.

Acuda a su concesionario.

Ejes y cojinetes de la rueda

Consulte un manual de taller oficial de Honda para obtener información sobre la inspección:

1. Compruebe si el semieje está descentrado.
2. Compruebe el estado de los cojinetes de la rueda.

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Para utilizar la motocicleta de forma segura, los neumáticos deberán ser del tipo y tamaño apropiados, estar en buenas condiciones y tener las bandas de rodadura adecuadas, así como estar inflados correctamente para la carga que se quiere transportar.

⚠ ADVERTENCIA

Si utiliza neumáticos excesivamente gastados o incorrectamente inflados, puede producirse un accidente en el que podría sufrir lesiones graves o incluso la muerte.

Siga todas las instrucciones de este manual del propietario relacionadas con el inflado y el mantenimiento de los neumáticos.

Las páginas siguientes le ofrecen información detallada sobre la forma y el momento adecuado de comprobar la presión del aire, la forma de inspeccionar el grado de desgaste y daños de los neumáticos, y nuestras recomendaciones para reparar y reemplazar los neumáticos.

Presión de aire

Unos neumáticos correctamente inflados proporcionan la mejor combinación de manejo, duración de la parte de rodadura y confort de marcha. Por lo general, unos neumáticos insuficientemente inflados se desgastan sin uniformidad, afectan adversamente a la conducción y son más sensibles a los fallos debidos al sobrecalentamiento.

Los neumáticos insuficientemente inflados también pueden causar daños en las ruedas sobre terreno duro. Los neumáticos excesivamente inflados hacen que la motocicleta sea dura, se dañan con mayor facilidad en terrenos en mal estado y se desgastan sin uniformidad.

Asegúrese de que las tapas del vástago de las válvulas estén bien apretadas. Si es necesario, instale tapas nuevas.

Use un calibrador preciso para medir la presión del aire en los neumáticos antes y después de cada conducción en campo traviesa cuando vuelva a conducir en asfalto. Si circula únicamente sobre asfalto, compruebe la presión al menos una vez al mes o siempre que parezca que los neumáticos están un poco deshinchados.

Compruebe siempre la presión de los neumáticos cuando estén fríos. Si comprueba la presión del aire cuando los neumáticos están "calientes", aunque solo haya conducido la motocicleta algunos kilómetros, las lecturas serán más altas. Si desinfla los neumáticos cuando están calientes para ajustar el inflado a la presión recomendada, los neumáticos estarán poco inflados. Las presiones de los neumáticos "fríos" correctas son:

Delantero	150 kPa (1.50 kgf/cm ²)
Trasero	150 kPa (1.50 kgf/cm ²)

Si decide ajustar las presiones de los neumáticos para una determinada situación de conducción, efectúe los cambios poco a poco.

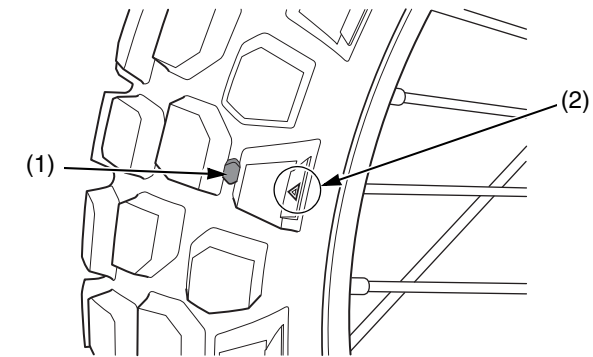
Inspección

Tómese el tiempo necesario para revisar los neumáticos y las ruedas antes de conducir.

- Inspeccione detenidamente si hay golpes o bultos en los laterales del neumático o en la banda de rodadura. Reemplace el neumático si tiene depresiones o bultos.
- Busque detenidamente indicios de cortes, rajaduras o grietas en los neumáticos. Sustituya el neumático si puede ver la carcasa.
- Compruebe si hay rocas u otros objetos incrustados en el neumático o la banda de rodadura. Retire cualquier objeto.
- Revise la posición de ambos vástagos de válvula. Un vástago de válvula inclinado indica que el tubo se está deslizando dentro del neumático o que el neumático se desliza en la llanta.

Neumáticos y cámaras

Desgaste del dibujo de los neumáticos



- (1) Indicador de desgaste
(2) marca de ubicación del indicador de desgaste

Además, si un bache u otro objeto duro golpea los neumáticos durante la circulación, pare en el arcén de la forma más rápida y segura que pueda e inspeccione cuidadosamente los neumáticos para ver si están dañados.

Para obtener el mejor rendimiento, deberá reemplazar el neumático antes de que la profundidad de la parte de rodadura llegue a los límites siguientes:

Delantero	3,0 mm
Trasero	3,0 mm

Si los indicadores de desgaste son visibles, sustituya el neumático inmediatamente, ya que ya no es seguro.

Sustitución de la cámara

Si se pincha o daña una cámara, deberá sustituirla lo antes posible. Una cámara reparada podría no ofrecer la misma fiabilidad que una nueva, y podría fallarle cuando esté conduciendo.

Use una cámara de repuesto equivalente a la original.

Neumáticos y cámaras

Cambio de neumáticos

Los neumáticos con los que salió de fábrica su motocicleta han sido diseñados según el rendimiento y capacidades de la motocicleta y le ofrecen la mejor combinación de manejo, frenado, durabilidad y comodidad.

Cuando se disponga a sustituirlos, use los neumáticos del equipo original o los neumáticos equivalentes del mismo tamaño, construcción, índice de velocidad y de carga que los originales.

⚠ ADVERTENCIA

La instalación de neumáticos no apropiados en su motocicleta puede afectar al manejo y la estabilidad. Esto puede causar accidentes, en los cuales puede sufrir lesiones graves o incluso la muerte.

Utilice siempre los neumáticos del tamaño y tipo recomendado en este manual del propietario.

Los neumáticos recomendados para su motocicleta son:

Delantero	80/100-21 M/C 51P	
	IRC	GP-21F
Trasero	120/80-18 M/C 62P	
	IRC	GP-22R
Tipo	capas sesgadas, con cámara	

Cuando sustituya un neumático, recuerde:

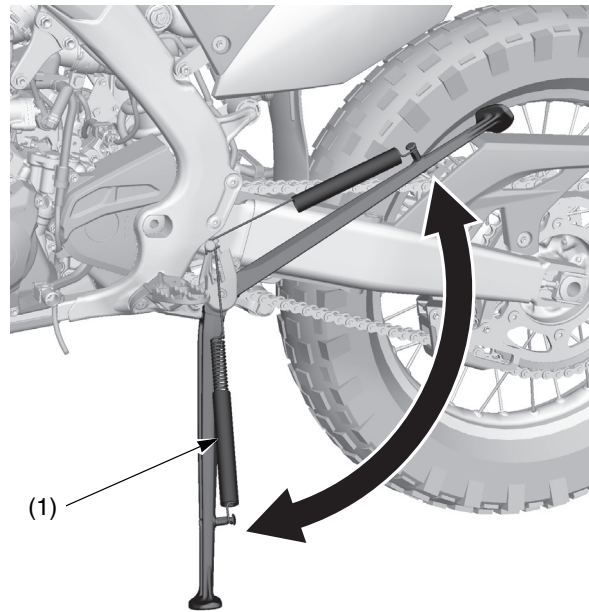
- Debe equilibrar la rueda después de colocar el neumático.
- En la medida de lo posible, solicite a su concesionario que cambie los neumáticos.

- Instale una cámara cuando se reponga el neumático. Es muy probable que la cámara anterior se haya estirado. Si se instala en un neumático nuevo, puede que no funcione bien.

Si los neumáticos se sustituyen en un centro especializado que no pertenezca a Honda, recomendamos que su concesionario de Honda revise los neumáticos sustituidos.

Caballote lateral

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.



(1) muelle del caballete lateral

- Compruebe que el caballete lateral funciona bien. Si el caballete lateral está duro o produce chirridos, limpie el área de pivote y lubrique el tornillo de pivote con grasa de molibdeno.
- Compruebe si hay posibles daños o falta de tensión del muelle.
- Compruebe el sistema de corte del encendido del soporte lateral:
 1. Siéntese en la motocicleta y deje la transmisión en punto muerto.
 2. Suba el caballete lateral.
 3. Arranque el motor.
 4. Empuje la maneta de embrague.
 5. Engrane una marcha de la transmisión.
 6. Baje por completo el caballete lateral.

El motor deberá pararse cuando baje el caballete lateral. Si el motor no se para, acuda a su concesionario para que lo revisen.

Cadena de transmisión

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Una cadena sinfin (articulación principal remachada) conecta el eje intermedio y el piñón de la rueda trasera. La cadena de la junta tórica usa anillos de goma entre las placas laterales de las articulaciones de rodillos y pasadores para sellar la grasa lubricante del fabricante y evitar la humedad y suciedad.

La vida de servicio de la cadena depende de la lubricación y ajuste adecuados. Un mantenimiento inadecuado puede causar desgaste prematuro o daños en la cadena de transmisión o en las ruedas dentadas.

Cuando se conduce la motocicleta por pistas muy polvorientas o embarradas, se requiere efectuar el mantenimiento con más frecuencia.

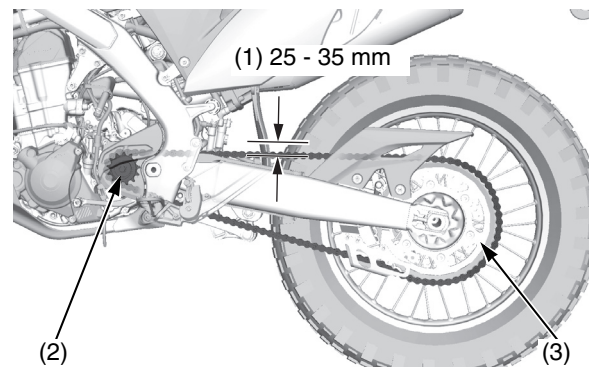
La cadena de transmisión deberá comprobarse, ajustarse y lubricarse como parte de la inspección previa a la conducción (página 25).

En casos de utilización muy dura, o cuando se conduce la motocicleta por lugares muy polvorientos o embarrados, se requiere efectuar el mantenimiento con más frecuencia.

Antes de efectuar el servicio de la cadena de transmisión, pare el motor, baje el caballete lateral y compruebe que la transmisión esté en punto muerto.

Inspección

1. Apague el motor, levante la rueda trasera del suelo colocando un soporte de trabajo opcional o un soporte equivalente debajo del motor y ponga la caja de cambios en punto muerto.
2. Revise la holgura de la cadena de transmisión (1) en la cadena de transmisión superior a medio camino entre el piñón (2) y la corona (3). La holgura de la cadena de transmisión debe permitir el siguiente movimiento vertical con la mano:
25 – 35 mm



(1) holgura de la cadena de transmisión
(2) piñón
(3) corona

3. Compruebe la tensión de la cadena de transmisión en varios puntos de la cadena. La tensión deberá permanecer constante. Si no es así, es posible que algunas articulaciones estén deformadas o agarrotadas. La lubricación de la cadena eliminará frecuentemente el agarrotamiento y la deformación.

AVISO

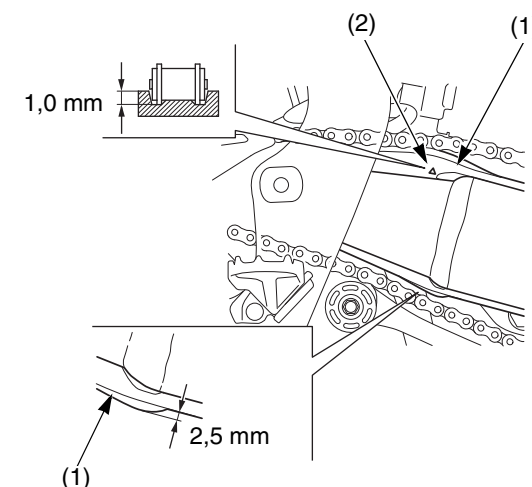
El exceso de holgura de la cadena puede hacer que esta dañe la carcasa del motor.

4. Inspeccione lo siguiente en la cadena de transmisión:
 - rodillos dañados
 - pasadores flojos
 - articulaciones secas u oxidadas
 - articulaciones deformadas o agarrotadas
 - desgaste excesivo
 - ajuste incorrecto
 - juntas tóricas dañadas o extraviadas

Reemplace la cadena de transmisión (página 132) si tiene rodillos dañados, pasadores flojos o deformaciones que no pueden enderezarse. Lubrique la cadena de transmisión (página 131) si aparece seca o muestra señales de oxidación. Lubrique las articulaciones deformadas o agarrotadas y trate de enderezarlas. Ajuste la holgura de la cadena si es necesario (página 131).

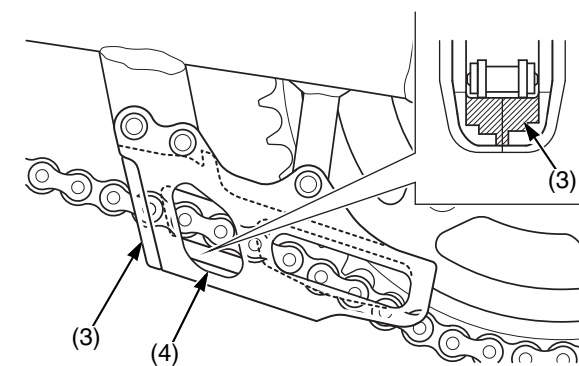
Deslizaderas de la cadena de transmisión

1. Compruebe la guía de la cadena (1) para ver si hay desgaste. Sustitúyala si se encuentra por debajo del límite de servicio.
LÍMITE DE SERVICIO:
lado superior: 1,0 mm
lado inferior: 2,5 mm



(1) guía de la cadena (2) indicador de desgaste

2. Compruebe la deslizadera de la guía de la cadena (3) para ver si hay desgaste. Reemplace la deslizadera de la guía si está desgastada en la parte inferior del límite de desgaste (4).



(3) deslizadera de la guía de la cadena (4) límite de desgaste

Cadena de transmisión

Rodillos de la cadena de transmisión

Inspeccione el rodillo de la cadena de transmisión superior (1) y el rodillo de la cadena de transmisión inferior (2) por si presentan desgaste o daños.

Mida el diámetro de los rodillos de la cadena de transmisión y reemplácelos si se encuentran por debajo del límite de servicio.

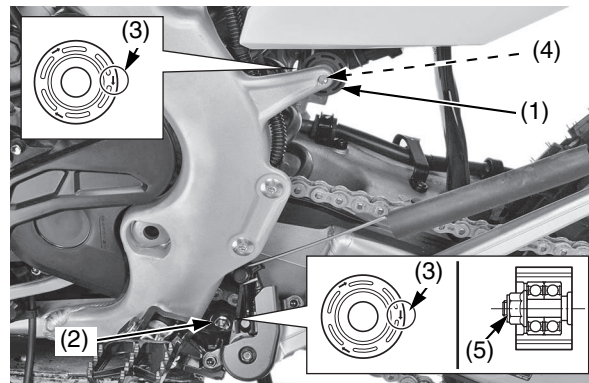
Límite de servicio:

Rodillo superior: 31 mm

Rodillo inferior: 31 mm

Reemplace el rodillo si es necesario, como se indica a continuación.

Instale el rodillo de la cadena de transmisión superior (verde) con la marca "→" (3) orientada hacia el soporte y el rodillo de la cadena de transmisión inferior (negro) con la marca "→" hacia el exterior. Instale un tornillo del rodillo de la cadena (4) y una tuerca (5) nuevos.



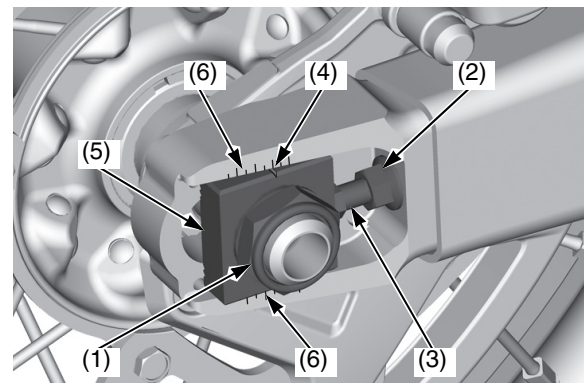
- (1) rodillo de la cadena de transmisión superior (verde)
- (2) rodillo de la cadena de transmisión inferior (negro)
- (3) marca "→"
- (4) tornillo del rodillo de la cadena de transmisión (nuevo)
- (5) tuerca del rodillo de la cadena de transmisión

Limpie las roscas del tornillo del rodillo de la cadena de transmisión y aplique un sellador a las roscas.

Apriete el tornillo del rodillo de la cadena de transmisión y la tuerca al par especificado:
12 N·m (1,2 kgf·m)

Ajuste

1. Afloje la tuerca del eje trasero (1).
2. Afloje las contratuercas (2) del mando de ajuste de la cadena y gire los tornillos de ajuste (3) hacia la izquierda para disminuir la holgura o hacia la derecha para aumentar la holgura. Alinee las marcas de referencia (4) de las placas del eje (5) con las mismas marcas de referencia (6) en ambos lados del basculante.



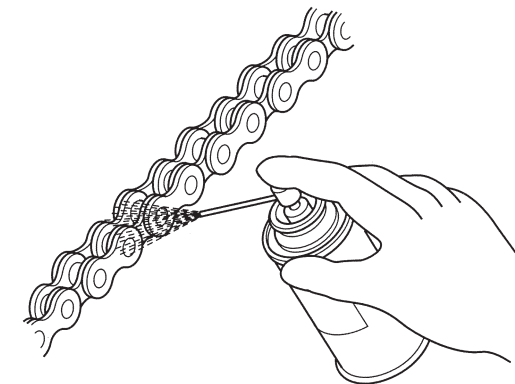
- (1) tuerca del eje trasero
- (2) contratuercas del mando de ajuste de la cadena
- (3) tornillos de ajuste
- (4) marcas de referencia
- (5) placas del eje
- (6) marcas de referencia

3. Apriete la tuerca del eje trasero al par de apriete especificado:
128 N·m (13,1 kgf·m)
4. Vuelva a revisar la holgura de la cadena y ajuste según sea necesario.
5. Gire el tornillo de ajuste hacia la izquierda hasta que toque las placas del eje ligeramente. Luego, apriete las contratuercas del mando de ajuste de la cadena al par especificado mientras sujeta los tornillos de ajuste con una llave.
27 N·m (2,8 kgf·m)

Lubricación

Lubrique la cadena de transmisión con lubricante para cadenas de transmisión específicamente diseñado para cadenas con juntas tóricas. Limpie el exceso de lubricante.

Los lubricantes de cadenas de venta en comercios especializados que no estén diseñados específicamente para cadenas de transmisión pueden contener disolventes que podrían dañar las juntas tóricas.



Cadena de transmisión

Extracción, limpieza y reemplazo

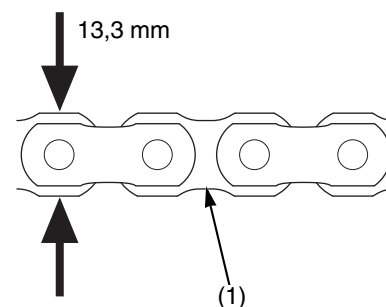
Para lograr la máxima vida útil, la cadena de transmisión se debe limpiar, lubricar y ajustar antes de cada salida. La motocicleta tiene una cadena del tipo sinfín (articulación principal remachada). El reemplazo o la extracción deberá realizarlo solo su concesionario.

Las juntas tóricas podrían dañarse con la limpieza con vapor, lavadores de alta presión, y ciertos disolventes.

1. Limpie las superficies laterales de la cadena con un paño seco. Utilice un disolvente con alto punto de inflamación como queroseno o limpiador de cadenas Honda, nunca gasolina. No cepille las juntas tóricas de goma. Si las cepilla, se dañarán. El empleo de disolventes también puede dañar las juntas tóricas.
2. Reemplace la cadena de transmisión si tiene rodillos dañados, articulaciones con acoplamiento flojo, juntas tóricas dañadas, y si parece que no puede repararse.
3. Mida la placa de la cadena de transmisión (1). Si la placa de la cadena de transmisión está desgastada en algún punto hasta un espesor de 13,3 mm, deberá reemplazar la cadena de transmisión.

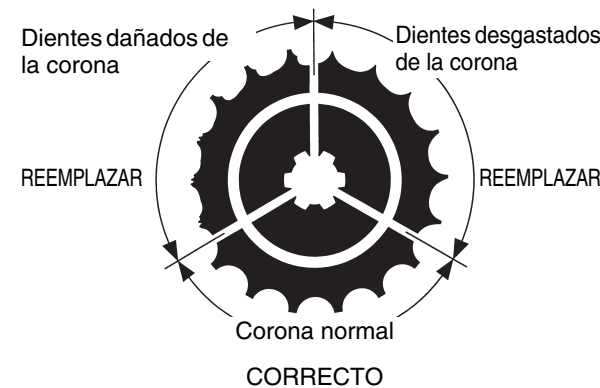
Cadena:

Tamaño/eslabón: RK520EXU/116LE



(1) placa de la cadena de transmisión (interior)

4. Inspeccione los dientes del piñón por si estuviesen desgastados o dañados. Recomendamos reemplazar el piñón cada vez que se instale una nueva cadena. Tanto la cadena como los piñones deben estar en buenas condiciones o la nueva cadena o piñones de reemplazo se desgastarán rápidamente. Un desgaste excesivo de los dientes del piñón presenta una apariencia de enganche y desgastada. Reemplace cualquier piñón que esté dañado o excesivamente desgastado.



AVISO

El empleo de una cadena nueva con ruedas dentadas desgastadas causará un rápido desgaste de la cadena.

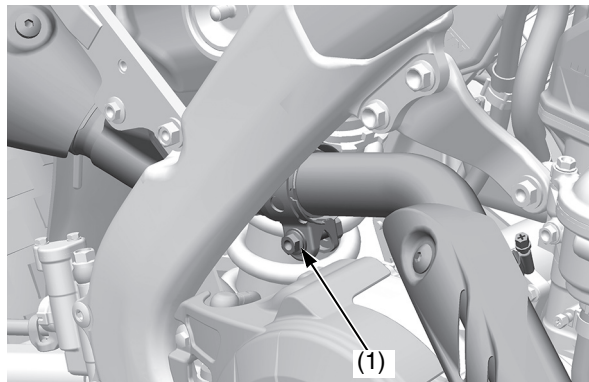
Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Inspección del tubo de escape/silenciador

Revise el apriete de los tornillos de montaje y los tornillos de unión del tubo de escape. Inspeccione el tubo de escape y el silenciador para localizar grietas o deformaciones. Un tubo de escape y un silenciador dañado pueden disminuir el rendimiento del motor.

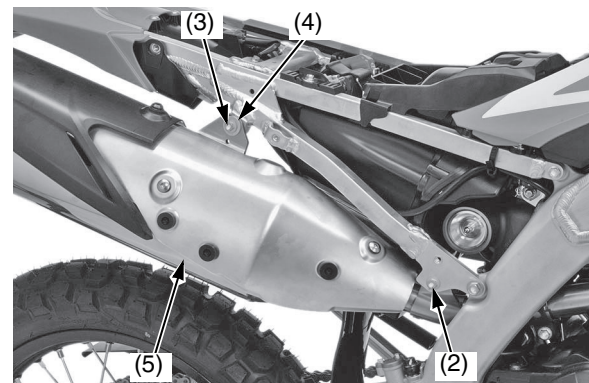
Extracción del silenciador

1. Extraiga el asiento (página 47).
2. Retire el carenado derecho (página 48).
3. Afloje el tornillo de fijación del silenciador (1).



(1) tornillo de fijación del silenciador

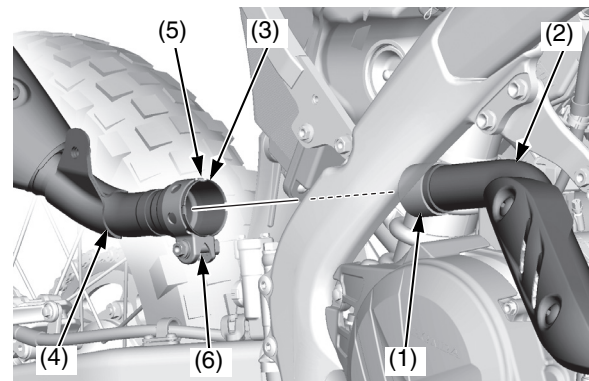
4. Quite el tornillo A de montaje del silenciador (2), el tornillo B (3), la arandela (4) y el silenciador (5).



(2) tornillo de montaje A del silenciador
(3) tornillo B de montaje B del silenciador
(4) arandela
(5) silenciador

Instalación del silenciador

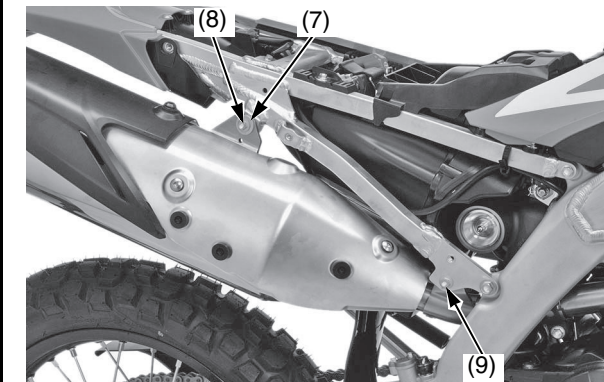
1. Extraiga la junta (1).
2. Instale una junta nueva en el tubo de escape (2).
3. Alinee el corte (3) del silenciador (4) con la lengüeta (5) de la abrazadera del silenciador (6).
4. Instale el silenciador.



(1) junta
(2) tubo de escape
(3) recorte
(4) silenciador
(5) lengüeta
(6) abrazadera del silenciador

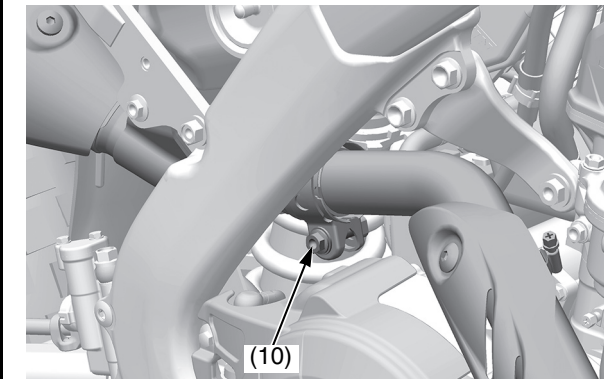
Tubo de escape/silenciador

5. Instale la arandela (7), el tornillo de montaje B (8) y el tornillo A (9) del silenciador.



(7) arandela
(8) tornillo de montaje B del silenciador
(9) tornillo de montaje A del silenciador

6. Apriete el tornillo de la abrazadera del silenciador izquierdo (10) al par especificado: 20 N·m (2,0 kgf·m)

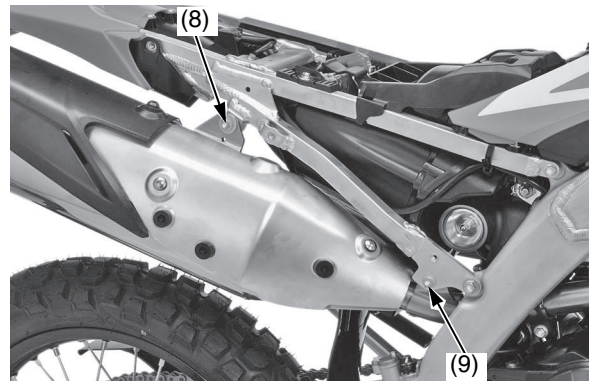


(10) tornillo de fijación del silenciador

(cont.)

Tubo de escape/silenciador

7. Apriete el tornillo de montaje B (8) y el tornillo A (9) del silenciador al par especificado:
26 N·m (2,7 kgf·m)

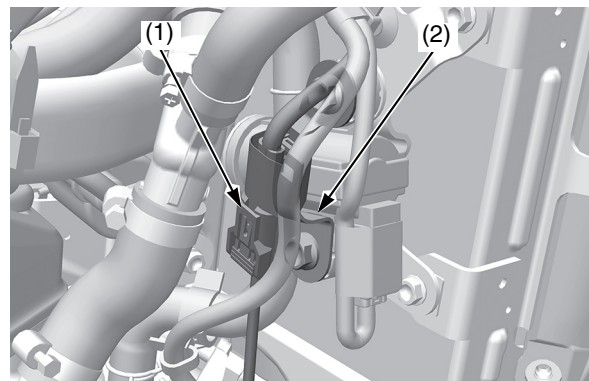


(8) tornillo de montaje B del silenciador
(9) tornillo de montaje A del silenciador

8. Instale la tapa lateral derecha (página 48).
9. Instale el asiento (página 47).

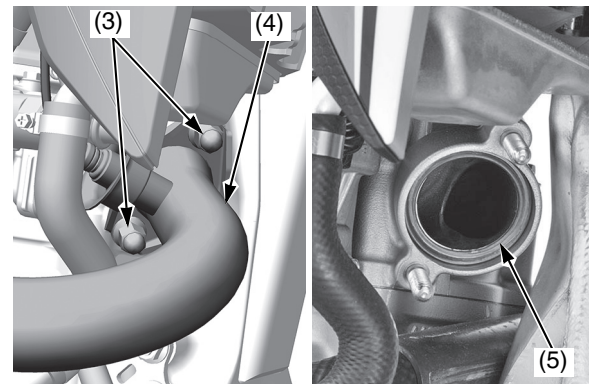
Desmontaje del tubo de escape

1. Retire el silenciador (página 133).
2. Retire el protector derecho (página 50).
3. Suelte el conector del sensor de O₂ (1) del soporte del conector (2) y desconecte el conector del sensor de O₂.



(1) conector del sensor de O₂ (2) soporte del conector

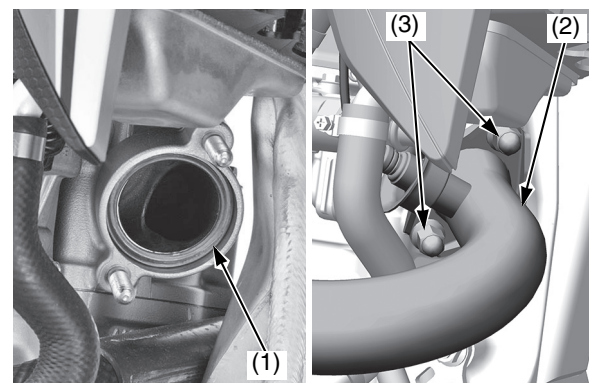
4. Extraiga las tuercas de la junta del tubo de escape (3), el tubo de escape (4) y la junta (5).



(3) tuercas de la junta del tubo de escape
(4) tubo de escape
(5) junta

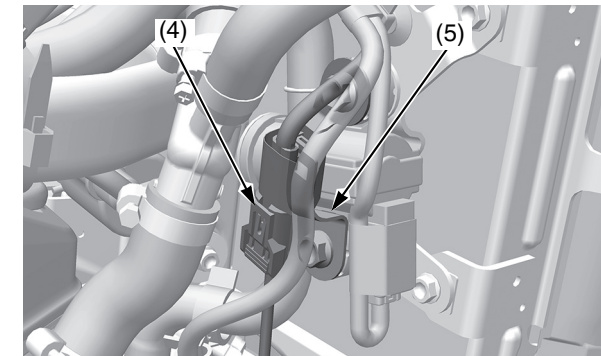
Montaje del tubo de escape

1. Instale una nueva junta del tubo de escape (1).
2. Instale el tubo de escape (2) y las tuercas de la junta del tubo de escape (3), pero no apriete las tuercas todavía.



(1) junta del tubo de escape (nueva)
(2) tubo de escape
(3) tuercas de la junta del tubo de escape

3. Instale el silenciador (página 133) pero todavía no apriete los tornillos.
4. Apriete las tuercas de la junta del tubo de escape al par especificado:
22 N·m (2,2 kgf·m)
5. Apriete el tornillos de la abrazadera del silenciador, los tornillos de montaje A y B del silenciador (página 133).
6. Conecte el conector del sensor de O₂ (4) e instale el conector del sensor de O₂ en el soporte del conector (5).



(4) conector del sensor de O₂
(5) soporte del conector

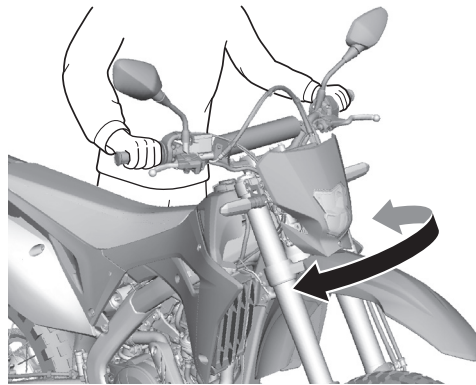
7. Instale el protector derecho (página 51).

Procedimientos de mantenimiento adicionales

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

Inspección del rodamiento de la pipa de dirección

1. Con su motocicleta sobre un caballete o un soporte equivalente opcional (rueda delantera elevada), gire el manillar a la derecha y a la izquierda para comprobar la aspereza de los rodamientos de la pipa de dirección.



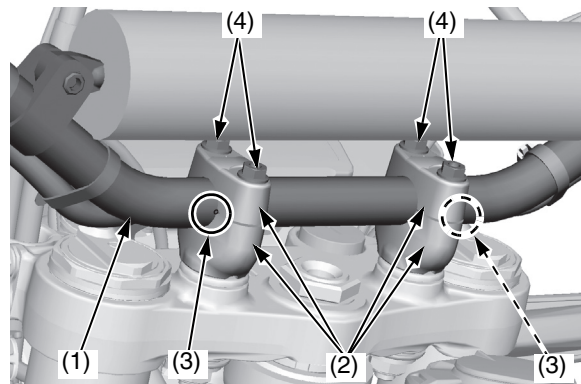
2. Colóquese delante de su motocicleta, sujete la horquilla (en el eje), mire la pipa de dirección y presione la horquilla hacia dentro y hacia fuera (hacia el motor) para ver si hay holgura en los rodamientos de la pipa de dirección.

Si se percibe alguna holgura o irregularidad, pero no ve ningún movimiento en la pipa de dirección, los casquillos de la horquilla podrían estar desgastados. Consulte el manual de taller oficial de Honda para conocer los procedimientos de sustitución o ajuste o consulte a su concesionario.



Inspección del manillar

1. Revise el manillar (1) para localizar deformación o grietas.
2. Compruebe que el manillar no se ha movido de su posición original en la que el extremo de los soportes del manillar (2) está alineado con la marca de pintura (3).
3. Revise el par de los tornillos del soporte superior del manillar (4):
22 N·m (2,2 kgf·m)
Apriete primero los tornillos delanteros.



- (1) manillar
(2) soportes del manillar
(3) marcas de pintura
(4) tornillos del soporte superior del manillar

Cables de control

Periódicamente, desconecte los cables del embrague en sus extremos superiores. Lubrique completamente los puntos de pivote del cable con un lubricante para cables disponible en comercios. Si el funcionamiento de la maneta de embrague y del acelerador no es suave, reemplace el cable. Asegúrese de que el acelerador regrese libremente desde la posición completamente abierto a totalmente cerrado automáticamente, en todas las posiciones de dirección.

Procedimientos de mantenimiento adicionales

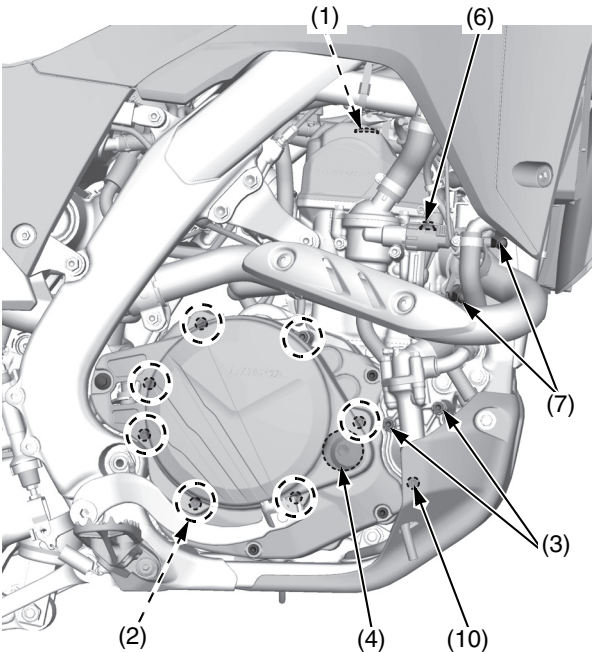
Tuercas, tornillos, fijadores

Compruebe y apriete las tuercas, los tornillos y las fijaciones antes de cada salida.

MOTOR

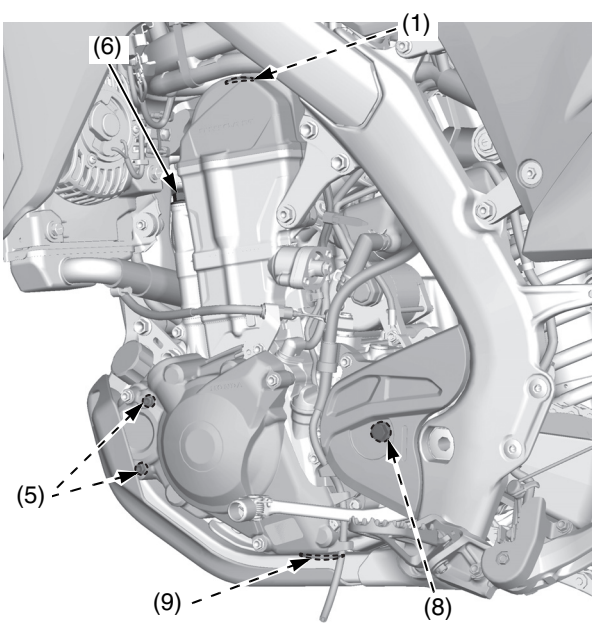
Elemento		Par	
		N·m	kgf·m
1	Tornillos huecos de la tapa de la culata	10	1,0
2	Tornillos de la tapa del embrague	10	1,0
3	Tornillos de la tapa de la bomba de agua	10	1,0
4	Tapón del orificio del cigüeñal	15	1,5
5	Tornillos de la tapa del filtro de aceite	10	1,0
6	Tornillos de la culata	50	5,1
7	Tuercas de la junta del tubo de escape	22	2,2
8	Tornillo del piñón	31	3,2
9	Tornillo de vaciado de aceite de motor	18	1,8
10	Tornillo de vaciado de refrigerante	10	1,0

LADO DERECHO



- (1) tornillos huecos de la tapa de la culata
- (2) tornillos de la tapa del embrague
- (3) tornillos de la tapa de la bomba de agua
- (4) tapa del orificio del cigüeñal
- (6) tornillos de la culata
- (7) tuercas de la junta del tubo de escape
- (10) tornillo de vaciado de refrigerante

LADO IZQUIERDO



- (1) tornillos huecos de la tapa de la culata
- (5) tornillos de la tapa del filtro de aceite
- (6) tornillos de la culata
- (8) tornillo del piñón
- (9) tornillo de vaciado de aceite del motor

Batería

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

La moto tiene una batería de ion litio (li-ion). Limpie los terminales de la batería si tienen suciedad o corrosión.

Este símbolo que hay en la batería significa que el producto no debe tratarse como un residuo doméstico.



AVISO

La eliminación inadecuada de la batería puede ser perjudicial para el medio ambiente y la salud pública.

Para su eliminación, respete siempre la normativa local.

Los accesorios eléctricos emplean corriente de la batería, incluso cuando el interruptor de encendido está en la posición **O** (Off). Un funcionamiento limitado también produce la descarga de la batería. Si tiene accesorios eléctricos en su motocicleta o no conduce con frecuencia, recomendamos que cargue la batería a menudo (consulte *Carga de la batería* en la página 138).

Si va a guardar su motocicleta, consulte el apartado Almacenamiento de la batería (esta página).

Si parece que la batería está debilitada y/o que tiene fugas de electrolito (que causan un arranque lento), consulte a su concesionario.

Si de la batería de ion litio sale un olor extraño, estacione la moto en el exterior, en un lugar seguro fuera y lejos de objetos inflamables y, a continuación, gire el interruptor de encendido hacia la posición **O** (Off).

La batería dispone de una vida útil limitada. Consulte con su concesionario el momento de sustituir la batería. Sustituya siempre la batería por otra batería de ion litio del mismo tipo.

La batería de ion de litio (li-ion) contiene un fusible.

Si el fusible se funde, es necesario sustituir la batería.

La tensión puede superar los 12 V, incluso con un fusible fundido cuando la batería está desmontada (página 175).

Almacenamiento de la batería

Antes de extraer la batería, asegúrese de leer toda la información que se da a continuación, así como la información de la etiqueta de la batería.

⚠ ADVERTENCIA

La batería contiene un disolvente orgánico inflamable como electrolito.

Si la batería se manipula de forma incorrecta, puede sufrir quemaduras o lesiones graves.

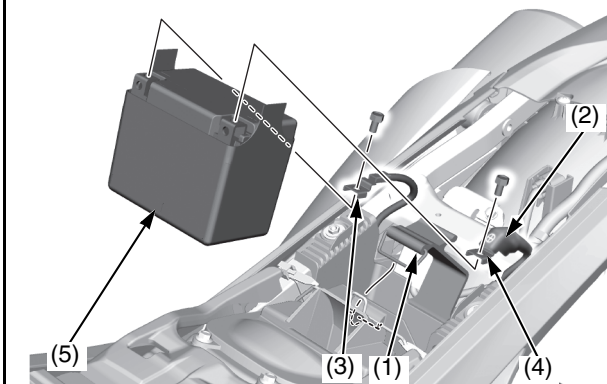
- Mantenga la batería alejada del calor, las chispas y las llamas.
- Mantenga la batería fuera del alcance de los niños.
- No desmonte ni modifique la batería ni los terminales.
- No cortocircuite la batería con herramientas de metal ni otros objetos de metal.
- No someta la batería a impactos.

Si no extrae la batería, le recomendamos que desconecte los cables de la batería (primero el cable negativo).

La batería está situada debajo del asiento.

Desmontaje

1. Extraiga el asiento (página 47).
2. Extraiga la banda de la batería (1).
3. Extraiga la cubierta del borne positivo (2).
4. Desconecte primero el borne negativo (–) (3), luego el borne positivo (+) (4) y extraiga la batería (5).



- (1) banda de la batería (4) borne positivo (+)
 (2) cubierta del borne positivo (5) batería
 (3) borne negativo (–)

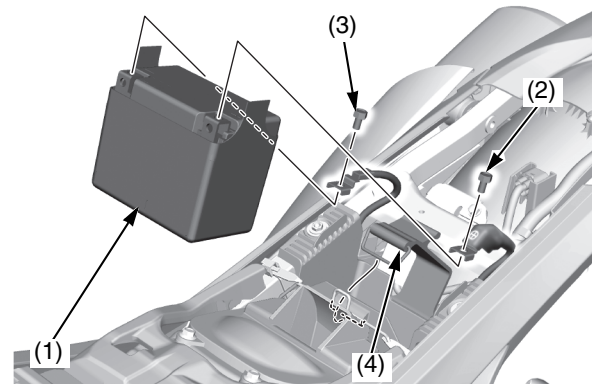
5. A menos que haya estado circulando con regularidad, cargue la batería (página 138).
6. Guarde la batería en un lugar de fácil acceso que no sea en el suelo, en un sitio protegido contra las temperaturas de bajo cero y contra la luz directa del sol.
7. Limpie la caja de la batería después de haber sacado la batería para su almacenaje. Seque la caja de la batería.
8. Efectúe la carga lenta de la batería (página 138) una vez cada 30 días.

(cont.)

Batería

Instalación

1. Vuelva a instalar la batería (1) en el orden inverso al de la extracción. Compruebe que el taco de goma de la batería esté bien colocado. Asegúrese de conectar primero el borne positivo (+), y luego el negativo (-).
2. Apriete el tornillo del borne positivo (+) (2) y el tornillo del borne negativo (-) (3) al par especificado:
2,0 N·m (0,2 kgf·m)
3. Instale la banda de la batería (4).



- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| (1) batería | (3) tornillo del borne negativo (-) |
| (2) tornillo del borne positivo (+) | (4) banda de la batería |

Carga de la batería

Asegúrese de leer la información incluida con el cargador de baterías y siga las instrucciones de la batería. La carga incorrecta puede causar daños en la batería.

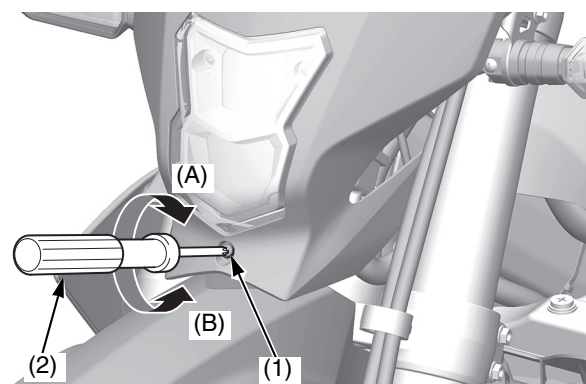
Recomendamos utilizar un cargador recomendado por el fabricante de la batería de ion de litio (li-ion) a la venta en su concesionario. Estos dispositivos pueden dejarse conectados durante periodos prolongados sin que la batería corra ningún peligro. Sin embargo, la batería de ion de litio (li-ion) puede degradarse si se almacena con un cargador conectado. No deje el cargador conectado durante más tiempo que el recomendado en las instrucciones del cargador.

Usar un cargador de batería no recomendado podría causar daños permanentes en la batería.

Reglaje de los faros

Ajuste vertical del reglaje del faro

Puede ajustar el reglaje vertical del faro para obtener la alineación apropiada. Gire el tornillo (1) según sea necesario con un destornillador Phillips (2). Tenga en cuenta las leyes y regulaciones locales.



- | | |
|-----------------------------|------------------|
| (1) tornillo | (A) hacia arriba |
| (2) destornillador Phillips | (B) hacia abajo |

Cuidado del exterior

Consulte *Precauciones de seguridad importantes* en la página 35.

La limpieza y el pulido frecuentes ayudarán a que su motocicleta parezca más nueva que nunca. La limpieza frecuente también le identifica como un propietario que estima su motocicleta. Una motocicleta limpia es también más fácil de inspeccionar y mantener.

Durante la limpieza, asegúrese de buscar indicios de daños, desgaste o fugas de aceite o combustible.

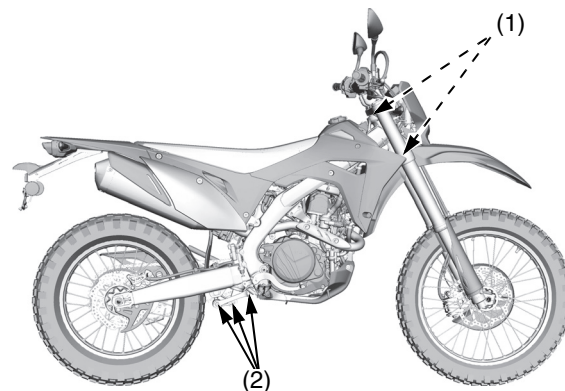
Recomendaciones generales

- Para limpiar su motocicleta, podrá utilizar:
 - agua
 - un detergente suave y neutro y agua
 - un atomizador y un limpiador/pulidor para frotar
 - un atomizador suave, un limpiador/desengrasador para limpiar y agua
- No utilice los productos que contengan detergentes agresivos o disolventes químicos que pueden dañar el metal, la pintura y el plástico de su motocicleta o decolorar el asiento y los adhesivos.
- Si la motocicleta todavía está caliente después de haberla usado recientemente, deje que el motor y el sistema de escape se enfrien.
- Estacione a la sombra. Lavar la motocicleta en el exterior con luz solar intensa podría decolorar el acabado, ya que las gotas de agua intensifican el efecto del brillo del sol. También es más fácil que se produzcan manchas, porque el agua de la superficie se seca antes de tener tiempo para frotarla.
- Limpie su motocicleta regularmente para proteger el acabado de las superficies.
- Le recomendamos emplear una manguera de jardín de baja presión para lavar su motocicleta. Los lavadores de alta presión (como los sistemas de lavado de automóviles que funcionan con monedas) pueden dañar ciertas partes de su motocicleta. La fuerza del agua bajo una presión extrema puede penetrar

en los guardapolvos de los puntos de pivote de la suspensión y los rodamientos de la pipa de dirección, introduciendo la suciedad en el interior y expulsando fuera la lubricación necesaria.

Si utiliza agua a alta presión para lavar, evite rociar las siguientes áreas:

bombas de freno
cadena de transmisión
circuito eléctrico
botón de parada del motor
salida del silenciador
rodamientos de la pipa de dirección
puntos de pivote de la suspensión
cuerpo del acelerador
bajo el depósito de combustible
bajo el asiento



(1) rodamientos de la pipa de dirección
(2) puntos de pivote de la suspensión

AVISO

El agua (o el aire) a alta presión puede dañar ciertas partes de su motocicleta.

Puede utilizar un limpiador de superficies/desengrasador para eliminar la tierra y suciedad de petróleo de las superficies de pintura, aleación, plástico y goma.

Humedezca primero con agua cualquier residuo denso. A continuación, rocíe sobre el limpiador de superficies/desengrasante y enjuague con una manguera de jardín de baja presión con el chorro al máximo. Las manchas rebeldes pueden requerir el uso de una esponja.

Lavado de la motocicleta con detergente suave

Espere a que se enfrien el motor, el silenciador, los frenos y las otras partes calientes antes del lavado.

1. Enjuague bien la motocicleta con una manguera de jardín de baja presión para eliminar la suciedad suelta.
2. Llene un cubo de agua fría. Mezcle un detergente suave y neutro, por ejemplo, líquido para lavar la vajilla o un producto especialmente fabricado para lavar motocicletas y automóviles.
3. Lave la motocicleta con una esponja o toalla suave. A medida que lo lave, mire si hay suciedad persistente. Si es necesario, emplee un detergente suave/desengrasador para sacar la suciedad persistente. La lente interior del faro puede empañarse temporalmente después del lavado o al conducir en condiciones de lluvia. Esto no afecta al funcionamiento del faro. No obstante, si observa una gran cantidad de agua o hielo acumulado dentro de las lentes, lleve el vehículo a un concesionario para que lo revisen.

AVISO

No utilice lana de acero para limpiar el chasis, ya que podría dañar o decolorar la superficie del chasis. El limpiador de manchas del silenciador (Scotch Brite Hand Pad 7447-granate) sirve para eliminar las manchas solamente del chasis de aluminio sin revestir.

Cuidado del exterior

4. Después del lavado, enjuague la motocicleta con gran cantidad de agua limpia para eliminar los residuos. Los residuos de detergentes pueden causar corrosión en las piezas de aleación.
5. Seque la motocicleta con una gamuza o una toalla suave.
Si deja agua en la superficie para que se seque con el aire, se producirán manchas de gotas de agua. Cuando lo seque, inspeccione si hay picadas o arañazos.
6. Lubrique la cadena de transmisión para evitar la oxidación.
7. Ponga en marcha el motor y déjelo al ralentí durante varios minutos. El calor del motor ayudará a secar las partes húmedas.
8. Como medida de precaución, conduzca a baja velocidad y aplique varias veces los frenos. De este modo, ayudará a que los frenos se sequen y recuperen su rendimiento de frenado normal.

Lubricación después de la limpieza

Hay determinados pasos que debe seguir justo después de lavar su motocicleta para ayudar a evitar la oxidación y la corrosión.

Una vez que la motocicleta está limpia y seca, debe proteger de la oxidación cualquier acero expuesto aplicando para ello una ligera capa de inhibidor de óxido. Lubrique la cadena de transmisión y el piñón después del desmontaje y limpieza a fondo en disolvente. Asegúrese de limpiar la cadena y que esté seca antes de aplicar lubricante para cadena.

Siga las recomendaciones proporcionadas en las páginas de este manual para lubricar componentes como los puntos de pivote de maneta de embrague y el freno, así como los pasadores de pivote del estribo.

Paneles

Siga estas indicaciones para evitar arañazos y manchas:

- Lave con cuidado utilizando una esponja suave y abundante agua.
- Para eliminar las manchas persistentes, utilice detergente diluido y enjuague con abundante agua.
- Evite que los instrumentos, los paneles o el faro entren en contacto con gasolina, líquido de frenos o detergente.

Mantenimiento del chasis de aluminio

El aluminio se corroe cuando entra en contacto con el polvo, el lodo y la sal de la carretera.

Para eliminar las manchas, utilice Scotch Brite Hand Pad 7447 (granate) o equivalente. Humedezca la almohadilla y pase por la superficie con movimientos en paralelo a la longitud del chasis.

Limpie el chasis con una esponja húmeda y detergente suave, a continuación, enjuague bien con agua limpia. Seque el chasis con un paño limpio suave con movimientos en paralelo a la longitud del chasis.

AVISO

No utilice lana de acero para limpiar el chasis, ya que podría dañar o decolorar la superficie del chasis.

Scotch Brite Hand Pad 7447-granate sirve para eliminar las manchas solamente del chasis de aluminio sin revestir.

Mantenimiento del depósito de combustible de titanio

El depósito de combustible está fabricado de titanio.

Para eliminar el barro o el polvo, utilice una esponja o un paño suave y un detergente para acero inoxidable y, a continuación, enjuague bien con agua limpia. Después del lavado, enjuague con abundante agua y seque con un paño limpio.

Mantenimiento del tubo de escape y silenciador

El tubo de escape y el silenciador son de acero inoxidable, pero pueden mancharse de barro o polvo.

Para quitar el barro o el polvo, utilice una esponja humedecida y luego enjuague bien con agua limpia. Seque con gamuzas o un paño suave.

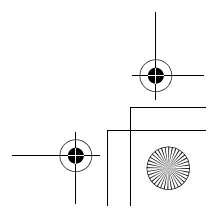
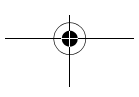
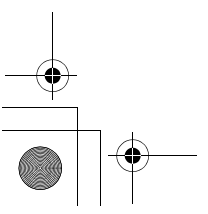
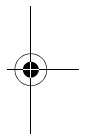
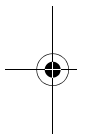
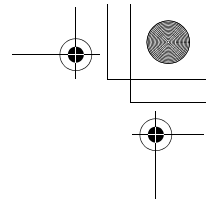
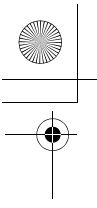
En caso necesario, quite las manchas ocasionadas por el calor empleando un pulimento fino de venta en los establecimientos del sector. A continuación, enjuague del mismo modo que para quitar el barro o el polvo.

Limpieza del asiento

Debido al diseño del revestimiento superior, la superficie del asiento tiende a acumular suciedad o polvo en su textura.

Utilizando agua en abundancia, limpie el asiento con una esponja y detergente poco concentrado.

Después de haberlo lavado, séquelo con un paño suave y limpio.



Ajustes

En esta sección se explica cómo reglar con precisión la motocicleta para que ofrezca el máximo rendimiento.

Solo para uso en campo travesía

Los ajustes iniciales de la suspensión se deben realizar tras un mínimo de 2 horas desde que se efectuara la primera tanda del rodaje.

Siga las instrucciones que se ofrecen en la sección de ajuste del SAG de la suspensión trasera del apartado *Ajustes de la suspensión trasera* para determinar si el peso combinado del piloto y de la máquina preparada (piloto completamente vestido para competición y niveles de refrigerante, aceite y combustible de la máquina preparados para competición).

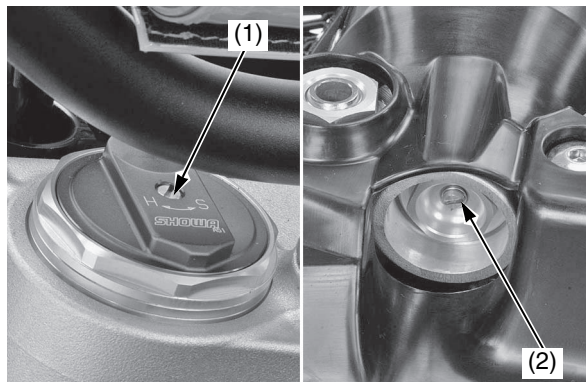
Ajustes de la suspensión delantera.....	144
Presión de aire de la suspensión delantera.....	144
Amortiguación de la suspensión delantera.....	145
Ajustes de la suspensión trasera.....	146
Precarga del muelle de la suspensión trasera (solo para uso en campo travesía).....	146
Amortiguación de la suspensión trasera	147
SAG con piloto de la suspensión trasera (solo para uso en campo travesía).....	148
Directrices de ajuste de la suspensión (solo para uso en campo travesía).....	150
Sugerencias de reglaje.....	153
Lectura de la bujía (solo para uso en campo travesía).....	153
Ajustes del chasis.....	154
Parte trasera (solo para uso en campo travesía).....	154
Altura/ángulo de la horquilla (solo para uso en campo travesía).....	154
Distancia entre ejes (solo para uso en campo travesía).....	154
Selección de los neumáticos para las condiciones del circuito (solo para uso en campo travesía).....	155
Ajustes de adaptación personal.....	156
Posición de los controles (solo para uso en campo travesía).....	156
Posición del manillar (solo para uso fuera de carretera)	156

Ajustes de la suspensión delantera

La suspensión delantera se puede ajustar al peso del piloto y las condiciones de conducción aplicando uno o varios de los métodos siguientes:

- **Amortiguación en compresión** — Girando el mando de ajuste de la amortiguación en compresión (1) se ajustará la rapidez con la que se comprime la horquilla.
- **Amortiguación en extensión** — Girando el mando de ajuste de amortiguador en extensión (2) se ajustará la rapidez con la que se extiende la horquilla.

La horquilla invertida de su motocicleta está provista de cartuchos amortiguadores sellados con dos cámaras (aire y aceite separadas) para evitar la aireación. El diseño también aísla el aceite de cada horquilla/amortiguador, que puede contener burbujas de aire y/o partículas metálicas, del cartucho sellado para proporcionar una amortiguación más consistente.



(1) mando de ajuste de amortiguación en compresión
(2) mando de ajuste de amortiguación en extensión

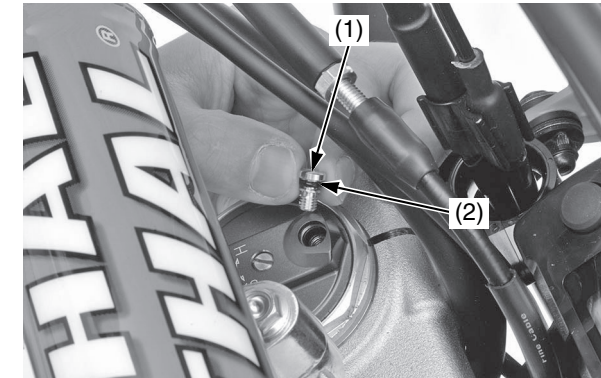
Presión de aire de la suspensión delantera

El aire es un gas inestable que acumula presión a medida que se procesa (como en el caso de una horquilla). La presión del aire actúa como muelle progresivo y afecta todo el margen del desplazamiento de la horquilla. Esto significa que la acción de la horquilla de la motocicleta se hará más dura durante una carrera. Por tal razón, deberá liberar la presión del aire acumulada en las botellas de la horquilla entre las carreras. Asegúrese de que la horquilla esté completamente extendida con el neumático delantero levantado del suelo cuando libere la presión.

La presión de aire estándar es de 0 kPa (0 kgf/cm²). Podrá descargar la presión de aire acumulada en las botellas de la horquilla empleando los tornillos de liberación de la presión. La rueda delantera deberá estar separada del suelo antes de liberar la presión. La presión del aire deberá ajustarse de acuerdo con la altitud y la temperatura exterior.

1. Coloque un soporte de trabajo opcional debajo del motor, de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo. No ajuste la presión del aire con la rueda delantera sobre el suelo porque obtendría indicaciones falsas de la presión.
2. Extraiga el tornillo de liberación de la presión (1).
3. Aplique aceite de horquilla recomendado a una junta tórica (2) nueva y, a continuación, instale juntas tóricas nuevas.

4. Instale y apriete el tornillo de liberación de la presión al par especificado:
1,3 N·m (0,1 kgf·m)



(1) tornillo de liberación de presión

(2) junta tórica (nueva)

Ajustes de la suspensión delantera

Amortiguación de la suspensión delantera

Ajuste de la amortiguación en compresión

Este ajuste afecta a la rapidez con la que se comprime la horquilla. El mando de ajuste de amortiguación en compresión de la horquilla tiene 16 posiciones o más. Al girar el tornillo del mando de ajuste de la amortiguación en compresión (1) una vuelta completa se cambian 4 posiciones del tensor. Para poner el mando de ajuste en la posición estándar, realice lo siguiente: Gire hacia la derecha (más duro) el mando de ajuste hasta que no pueda girar más (hasta que se asiente ligeramente). Gire el mando de ajuste hacia la izquierda (más blando) hasta que haga clic. Este clic representa la posición 1.

La posición estándar es 7 clics.

Asegúrese de que ambas botellas de horquilla estén ajustadas en la misma posición.

Ajuste de la amortiguación en extensión

El mando de ajuste de amortiguación en extensión de la horquilla tiene 16 posiciones o más. Al girar el tornillo del mando de ajuste de la amortiguación en extensión (2) una vuelta completa se cambian 4 posiciones del tensor. Para ajustar la amortiguación en extensión al ajuste estándar, realice lo siguiente:

Gire hacia la derecha (más duro) el mando de ajuste hasta que no pueda girar más (hasta que se asiente ligeramente). Gire el mando de ajuste hacia la izquierda (más blando) hasta que haga clic. Este clic representa la posición 1.

La posición estándar es 12 clics.

Asegúrese de que ambas botellas de horquilla estén ajustadas en la misma posición.

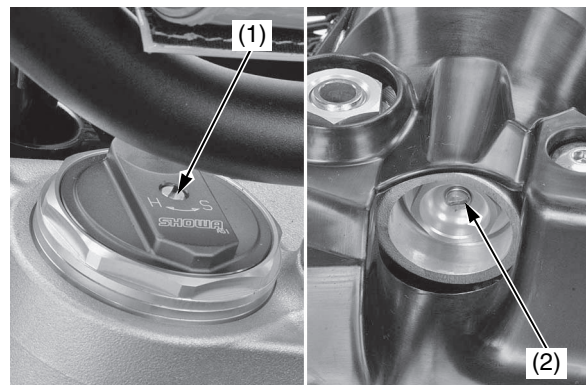
AVISO

Empiece siempre desde la posición más dura cuando ajuste la amortiguación.

No gire el tornillo del mando de ajuste más allá de las posiciones indicadas, ya que se podría dañar el mando.

Asegúrese de que los mandos de ajuste de compresión y extensión estén firmemente situados en una posición de detención y no entre dos posiciones.

La amortiguación en compresión y la de extensión pueden incrementarse girando el mando de ajuste hacia la derecha.



- (1) tornillo del mando de ajuste de la amortiguación en compresión
(2) tornillo del mando de ajuste de la amortiguación en extensión

Ajustes de la suspensión trasera

Solo para uso en campo traviesa

La suspensión trasera se puede ajustar al peso del piloto y las condiciones de conducción cambiando la amortiguación en extensión y en compresión.

Solo para uso en campo traviesa

La suspensión se puede ajustar al peso del piloto y las condiciones de conducción cambiando la precarga del muelle y la amortiguación en extensión y en compresión.

El conjunto de la suspensión trasera incluye una unidad de amortiguación que contiene gas nitrógeno a alta presión. No intente desmontar, realizar el mantenimiento ni desechar el amortiguador; consulte a su concesionario. Las instrucciones incluidas en este manual del propietario se limitan solo a los ajustes del conjunto del amortiguador.

La perforación o exposición a llamas también puede provocar una explosión y ocasionar lesiones graves.

El servicio o la eliminación deberán ser realizados únicamente por su concesionario o un mecánico cualificado que disponga de las herramientas y el equipo de seguridad adecuados así como el manual de taller oficial de Honda.

Solo para uso en campo traviesa

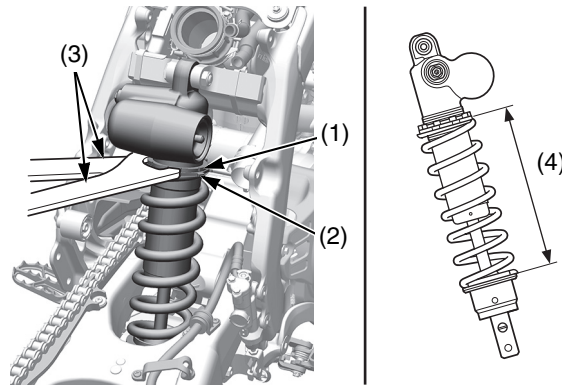
Si la motocicleta es nueva, aplique un tiempo de rodaje suficiente con aceleración parcial (aproximadamente 1 hora) para asegurarse de que la suspensión se haya asentado.

Precarga del muelle de la suspensión trasera (solo para uso en campo traviesa)

La precarga se debe ajustar cuando el motor esté frío, ya que es necesario desmontar el silenciador. Hay disponible una llave de pivotes opcional para girar la contratuerca del resorte del amortiguador y la tuerca de ajuste para ajustar la precarga del resorte.

1. Ponga la motocicleta en un soporte de trabajo opcional o equivalente con la rueda trasera levantada del suelo.
2. Extraiga el subchasis (página 53).
3. Compruebe que la precarga del muelle está ajustada a la longitud estándar. Realice los ajustes necesarios aflojando la contratuerca del resorte del amortiguador (1) y girando la tuerca de ajuste (2).

Cada vuelta completa de la tuerca de ajuste cambia la longitud del resorte en 1,5 mm. Después del ajuste, sujete la tuerca de ajuste y apriete la contratuerca del resorte del amortiguador al par especificado:
44 N·m (4,5 kgf·m)



(1) contratuerca del resorte del amortiguador
(2) tuerca de ajuste

(3) llaves de pivotes
(4) longitud del muelle

Consulte las páginas siguientes para el procedimiento de instalación de las piezas desmontadas:

- carcasa del filtro de aire y tubo de conexión del filtro de aire: página 58 (Montaje de la culata)
- subchasis: página 53

Deberán utilizarse llaves de pivotes para girar la contratuerca del resorte del amortiguador y la tuerca de ajuste. Consulte página 188 para las llaves de pivotes opcionales.

Longitud estándar de precarga del resorte
232,0 mm

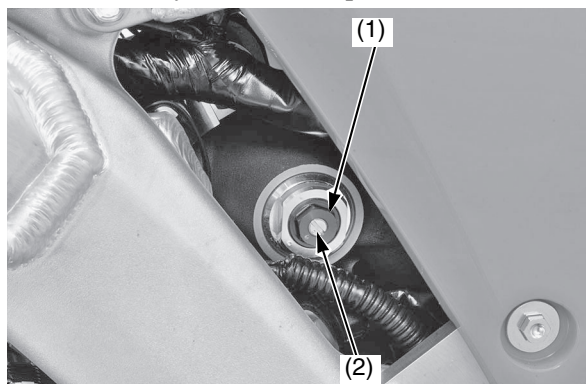
Amortiguación de la suspensión trasera

Amortiguación en compresión

La amortiguación en compresión se puede ajustar en dos etapas con mandos de ajuste independientes.

El mando de ajuste de amortiguador en compresión de alta velocidad (1) es eficaz cuando se desea un ajuste de la amortiguación para circular a altas velocidades. El mando de ajuste de amortiguador en compresión de baja velocidad (2) debe utilizarse cuando se desea un ajuste de la amortiguación para circular a velocidades relativamente bajas.

- Al ajustar los mandos de ajuste de la amortiguación en compresión, asegúrese de utilizar la herramienta de tamaño adecuado para evitar daños.
- La amortiguación en compresión de alta y baja velocidad se puede aumentar girando el correspondiente mando de ajuste hacia la derecha.
- Gradúe el mando de ajuste de amortiguador en compresión de alta velocidad en incrementos de 1/4 de vuelta.
- Asegúrese de que el mando de ajuste de amortiguador en compresión de alta velocidad esté firmemente situado en una posición de detención y no entre dos posiciones.



(1) mando de ajuste de amortiguador en compresión de alta velocidad
(2) mando de ajuste de amortiguador en compresión de baja velocidad

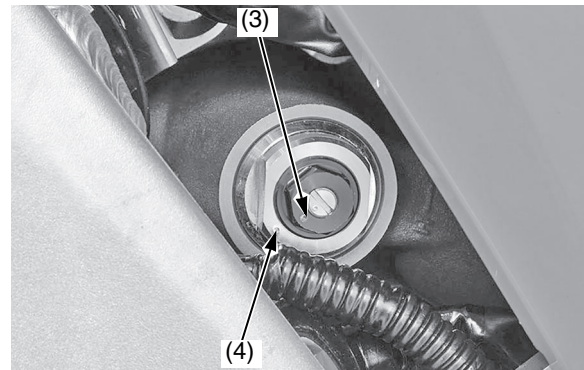
Amortiguación de alta velocidad:

La amortiguación de alta velocidad podrá ajustarse girando la parte hexagonal del mando de ajuste de la amortiguación en compresión.

El mando de ajuste de amortiguador en compresión de alta velocidad tiene 3 1/2 vueltas o más.

Para ajustar a la posición estándar:

1. Gire hacia la derecha (más duro) el mando de ajuste hasta que no pueda girar más (hasta que se asiente ligeramente).
2. Gire el mando de ajuste a la izquierda (más suave) 3 vueltas y un cuarto. Siga girando $\pm 1/4$, alinee la marca de punzón (3) del mando de ajuste y la marca de punzón (4) del cuerpo del mando de ajuste.



(3) marca de punzón del mando de ajuste de amortiguador en compresión de alta velocidad
(4) marca de punzón del cuerpo del mando de ajuste

Amortiguación de baja velocidad:

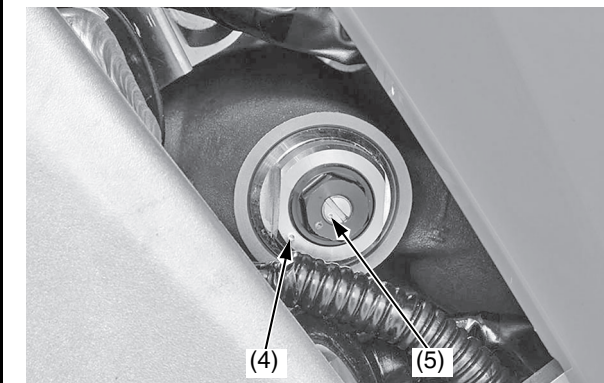
La amortiguación de baja velocidad podrá ajustarse girando el tornillo central del mando de ajuste de la amortiguación en compresión.

El mando de ajuste de la amortiguación en compresión de baja velocidad tiene 13 posiciones o más.

El giro del mando de ajuste una vuelta entera hacia la derecha hace avanzar el tensor 4 posiciones.

Para ajustar a la posición estándar:

1. Gire hacia la derecha (más duro) el mando de ajuste hasta que no pueda girar más (hasta que se asiente ligeramente). Gire el mando de ajuste hacia la izquierda (más blando) hasta que haga clic. Este clic representa la posición 1.
2. Seleccione la posición 11 del mando de ajuste y ajústelo hasta que la marca de punzón (5) del mando de ajuste y la marca de punzón (4) del cuerpo del mando de ajuste queden alineadas.



(4) marca de punzón del cuerpo del mando de ajuste
(5) marca de punzón del mando de ajuste de amortiguador en compresión de baja velocidad

(cont.)

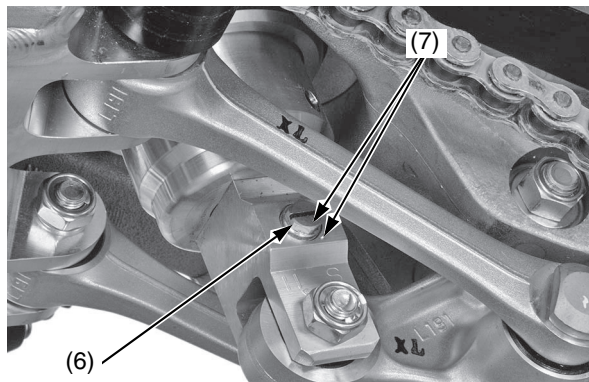
Ajustes de la suspensión trasera

Amortiguación en extensión

El mando de ajuste de la amortiguación en extensión (6) está situado en el extremo inferior del amortiguador trasero.

Tiene 17 posiciones o más. Al girar el giro del mando de ajuste una vuelta entera se cambia el tensor 8 posiciones.

- Al ajustar el mando de ajuste de la amortiguación en extensión, asegúrese de utilizar la herramienta de tamaño adecuado para evitar daños.
- La amortiguación en extensión se puede aumentar girando el mando de ajuste hacia la derecha.
- Asegúrese de que el mando de ajuste en extensión esté firmemente situado en una posición de detención y no entre dos posiciones.



(6) mando de ajuste de amortiguación en extensión (7) marcas de punzón

Para ajustar a la posición estándar:

1. Gire hacia la derecha (más duro) el mando de ajuste hasta que no pueda girar más (hasta que se asiente ligeramente). Gire el mando de ajuste hacia la izquierda (más blando) hasta que haga clic. Este clic representa la posición 1.
2. Seleccione la posición 7 - 10 del mando de ajuste y ajústelo hasta que las marcas de punzón (7) del mando de ajuste y del amortiguador trasero queden alineadas.

SAG con piloto de la suspensión trasera (solo para uso en campo traviesa)

El ajuste correcto del SAG con piloto (altura de conducción) es muy importante cuando la motocicleta se utilice en campo traviesa.

El SAG con piloto es el desplazamiento de la rueda trasera que utiliza la motocicleta cuando está parada, preparada para correr y con usted en el asiento. Como regla general, el SAG con piloto debe ser aproximadamente un tercio del desplazamiento máximo.

En la motocicleta, la altura de conducción se cambia ajustando la precarga del muelle de la suspensión trasera.

Ajuste de la precarga del muelle y del SAG con piloto

El siguiente procedimiento de ajuste establece el punto de partida correcto para cualquier reglaje de la suspensión: el ajuste de precarga apropiado del resorte de la suspensión trasera para sus necesidades específicas.

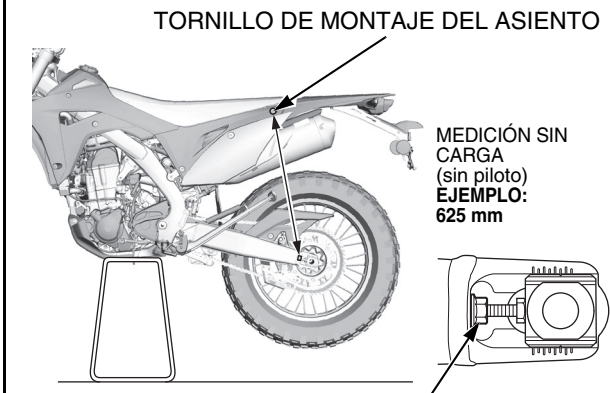
Su motocicleta deberá tener el peso de carreras normal, incluyendo el combustible, el aceite y el refrigerante. Deberá utilizar todas las prendas y equipos de protección normales. Necesitará dos ayudantes.

Para calcular el ajuste adecuado, es necesario medir entre dos puntos fijos — desde el centro del tornillo de montaje del asiento al centro de la contratuerca del mando de ajuste de la cadena, tal como se ilustra — para dos situaciones distintas:

sin carga: la motocicleta sobre un soporte de trabajo opcional con la suspensión trasera totalmente extendida y sin piloto.

cargada con piloto: la motocicleta en el suelo, con piloto.

1. Apoye la motocicleta en un soporte de trabajo opcional con la rueda trasera hacia el suelo.
2. Mida la dimensión *sin carga*.



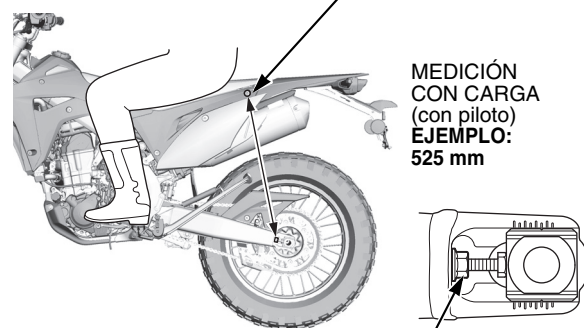
CONTRATUERCA DEL MANDO DE AJUSTE DE LA CADENA

3. Mida la dimensión *carga con piloto*.
Desmonte el soporte de trabajo. Con la asistencia de dos ayudantes, siéntese lo más adelante posible en el asiento de la motocicleta, vistiendo el equipo de conducción.
Solicite a un ayudante que mantenga la motocicleta perfectamente recta para que pueda poner los dos pies en los reposapiés. Bote un par de veces con su peso en el asiento para ayudar a que la suspensión venza cualquier situación y se asiente en un buen punto de referencia.

Ajustes de la suspensión trasera

Solicite al otro ayudante que mida la dimensión *cargada con piloto*.

TORNILLO DE MONTAJE DEL ASIENTO



CONTRATUERCA DEL MANDO DE AJUSTE DE LA CADENA

Ejemplo:

Sin carga = 625 mm

– Con carga = 525 mm

SAG con piloto = 100 mm

4. Calcule la dimensión *SAG con piloto*.
Para ello, reste la dimensión *cargada con piloto* (paso 3) de la dimensión *sin carga* (paso 2).
Flexión para carreras estándar: 105 mm

Ajuste la precarga del muelle según sea necesario para obtener los resultados deseados. La reducción de la dimensión de la flexión para carreras (ejemplo: 95 mm) mejora la capacidad para efectuar giros en terrenos con curvas cerradas a coste de la reducción de la estabilidad en línea recta.

El incremento de la dimensión de la flexión para carreras (ejemplo: 115 mm) puede mejorar la estabilidad sobre terrenos con menos giros, pero reducirá un poco el rendimiento en los giros y puede desequilibrar el balance entre la suspensión delantera y trasera, produciendo una marcha más dura. Esto sucederá si el ajuste cambia el desplazamiento efectivo de la rueda hacia el límite más progresivo de su rango.

Directrices de ajuste de la suspensión (solo para uso en campo traviesa)

Siga los procedimientos descritos a continuación para ajustar con precisión la motocicleta, empleando los métodos descritos en las páginas 144 – 149. Recuerde que deberá efectuar todos los ajustes en incrementos de un clic o de 1/12 de vuelta. Realice una prueba de conducción después de cada ajuste.

Ajuste de la suspensión delantera

Ajustes para el tipo de circuito

Circuito de superficie dura	Empiece por el ajuste estándar. Si la suspensión es demasiado dura/blanda, realice el ajuste de acuerdo con la tabla siguiente.
Circuito de arena	Ajuste a una posición más dura. Ejemplo: – Gire el mando de ajuste de amortiguación en compresión a una posición más dura.
Circuito embarrado	Ajuste a una posición más dura, ya que el barro acumulado aumenta el peso de la motocicleta. Ejemplo: – Gire el mando de ajuste de amortiguación en compresión a un ajuste más duro.

Ajustes para una amortiguación demasiado blanda/dura

	Síntoma	Acción
Suspensión blanda	Carrera inicial demasiado blanda: • La dirección va demasiado rápida. • La parte delantera se precipita al tomar curvas o al circular en línea recta.	– Pruebe ajustes de la amortiguación de compresión más duros en incrementos de un clic. – Pruebe una amortiguación en expansión más dura en incrementos de una posición.
	Carrera intermedia demasiado blanda: • La parte delantera se hunde al tomar curvas.	Si la suspensión no está dura en la carrera inicial: – Pruebe ajustes de la amortiguación de compresión más duros en incrementos de un clic. Si la carrera inicial se endurece debido al ajuste anterior: – Reduzca la amortiguación en expansión en incrementos de una posición. – Pruebe unos ajustes de amortiguación en compresión más blandos en incrementos de un clic.
	Carrera final demasiado blanda: • Se comprime al máximo al tocar el suelo. • Se comprime al máximo en baches grandes, especialmente en los baches de bajada de pendientes.	Si las carreras inicial e intermedia no son duras: – Pruebe ajustes de la amortiguación de compresión más duros en incrementos de un clic.
	Carrera completa demasiado blanda: • Vibra la parte delantera. • La horquilla se comprime al máximo sobre cualquier tipo de terreno.	– Pruebe ajustes de la amortiguación de compresión más duros en incrementos de un clic. – Incremente la amortiguación en extensión en incrementos de un clic.

Directrices de ajuste de la suspensión (solo para uso en campo traviesa)

	Síntoma	Acción
Suspensión dura	Carrera inicial demasiado dura: • Es dura en pequeños baches mientras se circula a plena aceleración en línea recta. • Dura en pequeños baches de curvas. • La parte delantera tiembla mientras se circula a plena aceleración en línea recta.	– Pruebe unos ajustes de amortiguación en compresión más blandos en incrementos de un clic. – Reduzca los ajustes de la amortiguación en expansión en incrementos de una posición. – Compruebe si hay suciedad en las juntas antipolvo. Compruebe si hay suciedad en el aceite de la horquilla. Si la parte delantera se hunde al tomar curvas después de haber realizado el ajuste anterior: Reduzca la amortiguación en expansión en incrementos de una posición.
	Carrera intermedia demasiado dura: • Dura en baches al tomar curvas. • La parte delantera tiembla al tomar curvas. • Suspensión dura en baches, especialmente en los baches de bajada de pendientes. • Mientras se frena, la parte delantera se hunde durante la carrera inicial y luego se nota dura.	Si la carrera inicial no es dura: – Pruebe ajustes de la amortiguación de compresión más duros en incrementos de un clic. (Esto producirá una acción de la horquilla más suave desde la carrera inicial a la intermedia). Si las carreras inicial e intermedia son duras: – Pruebe unos ajustes de amortiguación en compresión más blandos en incrementos de un clic. – Reduzca la amortiguación en expansión en incrementos de una posición.
	Carrera final demasiado dura: • No se comprime al máximo al tocar al suelo, pero se nota dura. • Es dura en baches grandes, especialmente en los baches de bajada de pendientes. • Dura en baches grandes al tomar curvas.	Si las carreras inicial e intermedia no son duras: – Pruebe ajustes de la amortiguación de compresión más duros en incrementos de un clic. (Esto producirá una acción de la horquilla más suave desde la carrera inicial a la intermedia). Si la carrera final sigue siendo dura después del ajuste indicado, o Si las carreras inicial e intermedia son duras: – Pruebe unos ajustes de amortiguación en compresión más blandos en incrementos de un clic. Si toda la carrera se nota dura después de haber realizado el ajuste anterior: – Pruebe ajustes de la amortiguación en compresión más blandos en incrementos de una posición hasta obtener la amortiguación en compresión deseada de la carrera inicial.
	Carrera completa demasiado dura: • Suspensión dura en cualquier tipo de terreno.	– Pruebe unos ajustes de amortiguación en compresión más blandos en incrementos de un clic. – Reduzca la amortiguación en expansión en incrementos de una posición.

Directrices de ajuste de la suspensión (solo para uso en campo traviesa)

Ajuste de la suspensión trasera

Ajustes para el tipo de circuito

Circuito de superficie dura	Empiece por los ajustes estándar. Si la suspensión es demasiado dura/blanda, realice el ajuste de acuerdo con la tabla siguiente.
Circuito de arena	Baje el extremo trasero (para mejorar la estabilidad de la rueda delantera) incrementando el SAG con piloto (reduzca la precarga del muelle). Ejemplo: – Regule el mando de ajuste de amortiguación en compresión y, especialmente, el mando de ajuste de la amortiguación en extensión, a un ajuste más duro. – Aumente el SAG con piloto (+5 a 10 mm).
Circuito embarrado	Ajuste a una posición más dura, ya que el barro acumulado aumenta el peso de la CRF. Ejemplo: – Ajuste los mandos de ajuste de amortiguación en compresión y extensión a unos ajustes más duros. – Reducción del SAG con piloto (–5 a –10 mm).

Síntomas y ajuste

- Empiece siempre por los ajustes estándar.
- Gire los mandos de ajuste de compresión y extensión para bajas velocidades en incrementos de un clic, y el mando de ajuste de compresión para altas velocidades en incrementos de 1/12 de vuelta cada vez. Si ajusta dos o más clics o vueltas de una vez, es muy posible que pase por alto el mejor ajuste. Realice una prueba de conducción después de cada ajuste.
- Si, después del ajuste, nota que la suspensión no es la normal, localice el síntoma correspondiente en la tabla y pruebe unos ajustes de amortiguación en compresión o en extensión más duros o más blandos hasta que se obtengan los ajustes correctos, tal como se ha descrito.

	Síntoma	Acción
Suspensión dura	La suspensión se nota dura en baches pequeños	1. Pruebe un ajuste de compresión de baja velocidad más blando. 2. Si todavía se nota dura, siga probando ajustes en compresión más blandos de baja y alta velocidad simultáneamente.
	La suspensión se nota dura en baches grandes	1. Pruebe un ajuste de compresión de alta velocidad más blando. 2. Si todavía se nota dura, siga probando ajustes en compresión más blandos de baja y alta velocidad simultáneamente.
	Carrera completa demasiado dura	1. Pruebe unos ajustes de compresión y extensión de alta y baja velocidad más blandos simultáneamente.
Suspensión blanda	Carrera completa demasiado blanda	1. Pruebe unos ajustes de compresión de alta y baja velocidad más duros simultáneamente.
	Contoneo en la parte trasera de la motocicleta	1. Pruebe unos ajustes de compresión y extensión de alta y baja velocidad más duros simultáneamente.
La suspensión se comprime al máximo	La suspensión se comprime al máximo al tocar tierra después de saltar	1. Pruebe un ajuste de compresión de alta velocidad más duro. 2. Si todavía se comprime al máximo, pruebe un ajuste de compresión de alta y baja velocidad.
	La suspensión se comprime al máximo después de tocar tierra	1. Pruebe un ajuste de compresión de baja velocidad más duro. 2. Si todavía se comprime al máximo, pruebe un ajuste de compresión de alta y baja velocidad.
	La suspensión se comprime al máximo después de baches continuos	1. Pruebe un ajuste de amortiguación en extensión más blando. 2. Si todavía se comprime al máximo, pruebe un ajuste de compresión de alta y baja velocidad, así como un ajuste de la amortiguación en extensión más blando.

Lectura de la bujía (solo para uso en campo traviesa)

Consulte *Bujía* en la página 86.

Se recomienda el procedimiento siguiente. Es posible que no obtenga una lectura exacta si apaga simplemente el motor y saca la bujía para su inspección.

Utilice una bujía nueva. Inspeccione la bujía antes de instalarla.

AVISO

La utilización de bujías con un rango térmico inadecuado o un alcance incorrecto puede causar daños en el motor.

Circule durante 10 – 15 minutos antes de tomar una lectura de la bujía. Una bujía nueva no cambiará inmediatamente de color.

Antes de desmontar la bujía, limpie bien la zona de la misma para evitar la entrada de suciedad en el cilindro.

Para obtener una lectura precisa de una bujía nueva:

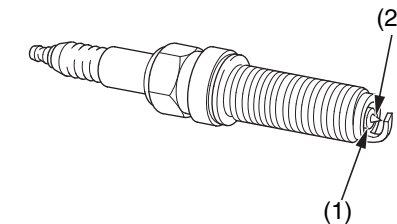
1. Acelere al máximo en una sección recta.
2. Pulse el interruptor de parada del motor que está en la posición  (Stop) y tire de la maneta del embrague.
3. Marche en punto muerto hasta parar por inercia.
4. Quite la bujía.
5. Inspeccione la bujía con una lupa. El aislador de porcelana (1) alrededor del electrodo central (2) debe aparecer limpio e incoloro, con un anillo gris en torno al electrodo central por donde sale de la porcelana.

Las franjas de color gris claro o blanco en el aislador de porcelana y en el electrodo central indican que la mezcla de aire-combustible es pobre. Unas franjas húmedas o de color negro carbonilla en la porcelana indican que la mezcla de aire-combustible es rica.

Sugerencias de reglaje

AVISO

Una bujía incorrectamente apretada puede causar daños en el motor. Si la bujía está demasiado floja, puede dañarse el pistón. Si la bujía está demasiado apretada, puede dañarse la rosca.



(1) aislador de porcelana (2) electrodo central

Directrices sobre el color de las bujías

Condición	Aspecto de la bujía	Mezcla
Normal	Marrón oscuro a color marrón claro con el electrodo seco	correcta
Sobrecalentamiento (pobre)	Color gris claro o blanco	pobre
Húmedo (rica)	Húmedo o color negro carbonilla	rica

Recuerde que, además de una mezcla de aire-combustible inadecuada:

- Una mezcla pobre puede deberse a fugas de aire en el conducto de admisión o el sistema de escape, el paso de una cantidad de aire excesiva debido a un filtro de aire incorrecto o el uso de un sistema de escape menos restrictivo del mercado de repuestos.
- El motivo de una mezcla rica puede ser un filtro de aire obstruido o sucio, el uso de un sistema de escape menos restrictivo del mercado de repuestos o una cantidad de aceite excesiva en el filtro de aire. Se producirá demasiado humo.

Ajustes del chasis

Las siguientes sugerencias pueden mejorar un problema específico. También pueden apreciarse pequeñas variaciones en el manejo global.

Parte trasera (solo para uso en campo traviesa)

Si tiene algún problema con la tracción de la rueda trasera, levante la parte trasera de la motocicleta aumentando la precarga del muelle de la suspensión trasera. En lugar de 100 mm de SAG, puede ajustar 90 mm para que la parte trasera de la motocicleta se asiente un poco más alta. Esto deberá proporcionar más tracción debido al cambio del basculante y la ubicación del centro de gravedad de la motocicleta.

Si tiene algún problema de vibración de la pipa de la dirección cuando aplica con fuerza el freno delantero o si la motocicleta quiere girar con demasiada rapidez, baje la parte trasera de la motocicleta reduciendo la precarga del muelle de la suspensión trasera. Esto incrementará el ángulo y el avance de la horquilla, y deberá mejorar la estabilidad en línea recta. El recorrido efectivo de la suspensión se transferirá hacia el extremo más firme de desplazamiento de la rueda.

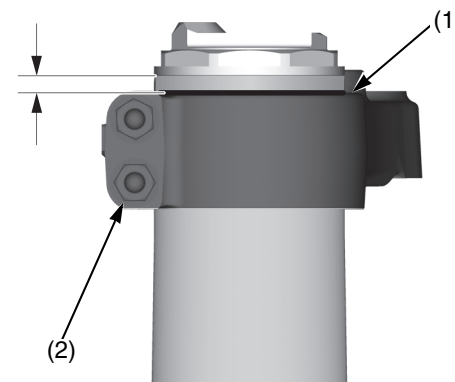
Mantenga el ajuste el SAG con piloto (página 148) en el rango de 95 – 115 mm.

Altura/ángulo de la horquilla (solo para uso en campo traviesa)

La posición de la horquilla en la tija no puede ajustarse.

Posición estándar

La ranura (1) del tubo exterior está alineada con la superficie superior del puente de la horquilla superior (2).



(1) ranura
(2) puente de la horquilla superior

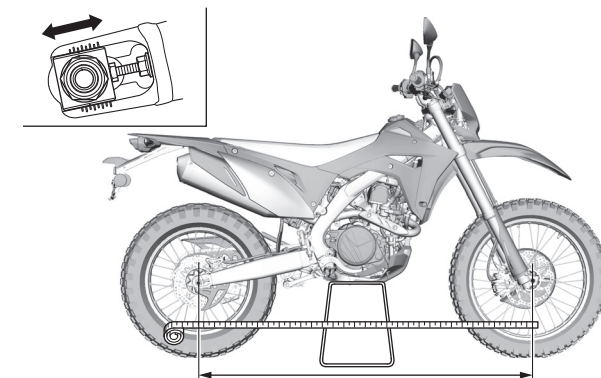
Distancia entre ejes (solo para uso en campo traviesa)

El ajuste de la distancia entre ejes de la motocicleta puede ofrecer cambios sutiles en el manejo global. Puede ajustar la distancia entre ejes añadiendo o quitando eslabones de la cadena de transmisión. Si cambia la distancia entre ejes, recuerde volver a comprobar el SAG con piloto y ajustarlo si es necesario.

En el pasado, la regla general era aumentar la distancia entre ejes para mejorar la estabilidad en línea recta y reducirla para mejorar la respuesta en las curvas. No obstante, le aconsejamos que no aumente la distancia entre ejes de la motocicleta a menos que compita en un circuito con secciones más rápidas de lo normal.

Como recomendación general, mantenga la distancia entre ejes lo más corta posible. Esto aproxima las ruedas, mejora la respuesta en las curvas, aumenta el peso (tracción) sobre la rueda trasera y lo disminuye sobre la rueda delantera.

Con la motocicleta, comprobará normalmente que el ajuste estándar o una distancia entre ejes más corta le ofrecerá más ventajas en general.



Selección de los neumáticos para las condiciones del circuito (solo para uso en campo traviesa)

La selección del patrón correcto de la banda de rodadura y del compuesto de goma del neumático puede afectar a su clasificación en campo traviesa. Los neumáticos de la motocicleta son el “término medio” para la variedad de condiciones de terreno que pueden encontrar la mayoría de los pilotos.

Los competidores experimentados utilizan frecuentemente neumáticos creados para condiciones de terreno específicas. Si cambia de neumáticos, mantenga los tamaños recomendados por el fabricante. Otros neumáticos podrían afectar el manejo o la aceleración.

Tenga en cuenta que el tamaño de los neumáticos (anchura y relación de aspecto) varía de un fabricante a otro e incluso entre neumáticos del mismo fabricante. Las variaciones en los neumáticos, especialmente el perfil del flanco, pueden cambiar la actitud y manejo de la motocicleta. Las variaciones en los neumáticos que elevan o bajan la parte trasera de la motocicleta tienen un efecto más significativo en el manejo que las variaciones en los neumáticos delanteros, que generalmente no cambian tanto. Normalmente, podrá ver o sentir el cambio del tamaño de los neumáticos.

Otra forma de comprobarlo es medir la circunferencia de rodadura de los neumáticos antiguos y nuevos. Un neumático con un perfil más alto tendrá una mayor circunferencia de rodadura.

Si cambia a unos neumáticos diseñados para terrenos especiales, recuerde que serán menos aceptables en otras circunstancias. Por ejemplo, un neumático agresivo para barro ofrecerá un agarre excelente en terrenos mojados y arcillosos, pero dejará mucho que desear en superficies duras.

Si elige un neumático con un compuesto adhesivo para mejorar la tracción, recuerde que puede transferir cargas adicionales a la transmisión debido al buen agarre, especialmente al conducir en situaciones que exigen normalmente un esfuerzo inusual de la transmisión.

Se puede obtener una información completa en los diversos representantes y concesionarios de fabricantes de neumáticos.

A continuación se ofrecen algunas recomendaciones generales para terrenos específicos:

Suelo duro y resbaladizo

Utilice neumáticos con muchos tacos relativamente cortos que estén juntos entre sí para obtener el mayor contacto posible con la superficie. El compuesto de caucho debe ser más blando para terreno duro con el fin de obtener más tracción, pero no tan blando que se aplasten los tacos con facilidad y afecten al agarre en línea recta.

Estos neumáticos tienden a desgastarse con más rapidez que los neumáticos estándar debido a la combinación de goma blanda y terreno duro.

Suelo embarrado

Utilice un patrón de banda de rodadura más abierto para evitar las obstrucciones.

Para estas condiciones, los tacos relativamente largos estarán fabricados probablemente de un compuesto de caucho más duro para reducir la tendencia a que se doblen hacia atrás durante la aceleración o que se desgasten rápidamente.

Suelo suelto y arenoso

Utilice un neumático que tenga una construcción similar a la necesaria para terrenos adherentes y embarrados, pero con algunos tacos más.

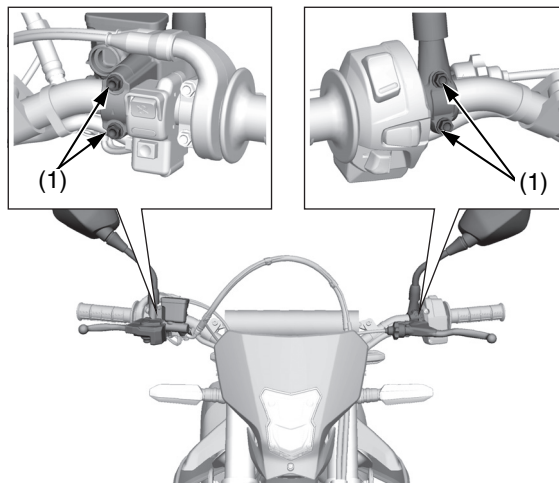
Ajustes de adaptación personal

Las siguientes sugerencias pueden ayudarle a conducir con mayor comodidad y ofrecerle mejor respuesta de los controles.

Posición de los controles (solo para uso en campo traviesa)

- Sitúe las manetas de modo que pueda utilizarlas con comodidad tanto sentado como de pie.
- Ajuste el par de apriete de los tornillos de montaje (1) de los conjuntos de maneta de embrague y freno delantero de modo que puedan girar en el manillar con un solo toque. Si un conjunto no gira, puede doblar o romper una maneta. Asegúrese de que los tornillos están suficientemente apretados para evitar desplazamientos durante el funcionamiento normal.

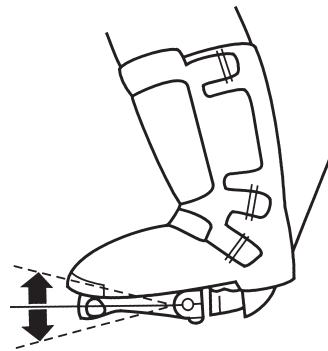
Aplique compuesto obturador de roscas Honda Thread Lock u otro equivalente a las roscas de estos tornillos antes del ajuste para mantener el par de apriete correcto.
Apriete primero los tornillos superiores.



(1) tornillos de montaje de la maneta

Como alternativa, considere envolver la parte del manillar debajo de los conjuntos de control con cinta de teflón. A continuación, apriete los conjuntos a su par normal. Al recibir un impacto, los conjuntos totalmente apretados deben girar en la cinta del teflón.

- Coloque la maneta de cambios y el pedal de freno trasero de modo que estén cerca de su bota para tener un acceso rápido, pero no tan cerca que se puedan accionar al sentarse o levantarse cómodamente en la CRF.



Posición del manillar (solo para uso fuera de carretera)

- Coloque el manillar de modo que pueda agarrarlo y accionar los controles cómodamente tanto sentado como levantado, y al circular en línea recta o tomar curvas. Apriete primero los tornillos del soporte superior del manillar.
- La posición del manillar se puede mover hacia atrás 6 mm (girando 180 grados los soportes inferiores del manillar). Consulte el manual de taller oficial de Honda para ver las instrucciones de instalación. Asegúrese de comprobar el trazado del cable de control y del mazo de cables después del ajuste.

Sugerencias

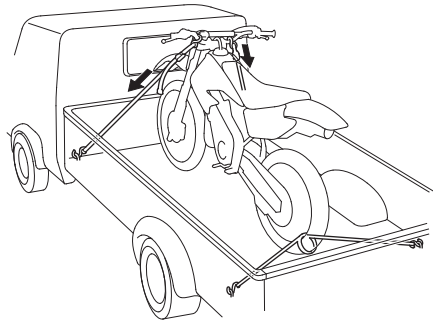
Aquí encontrará consejos útiles sobre cómo transportar y almacenar su motocicleta, así como tres diagramas de flujo de solución de problemas.

Transporte de la motocicleta	158
Almacenamiento de su Honda	159
Preparativos para el almacenamiento	159
Para volver a utilizar la motocicleta	159
Usted y el medioambiente.....	160
Solución de problemas.....	161

Transporte de la motocicleta

Si emplea un camión o un remolque para motocicletas para transportar su motocicleta, le recomendamos que siga estas indicaciones:

- Emplee una rampa de carga.
- Libere la presión de combustible (página 49) y vacíelo del depósito en un recipiente homologado para la gasolina.
- Fije la motocicleta en posición verticalmente recta, empleando eslingas específicas para el transporte de motocicletas. No utilice cuerdas normales, que pueden aflojarse y hacer que se caiga la motocicleta.



Para fijar la motocicleta, ate la rueda delantera a la parte frontal de la plataforma de carga del camión o riel del remolque.

Enganche los extremos inferiores de dos cuerdas a los ganchos de retención de la plataforma de carga del camión o del riel del remolque. Enganche los extremos superiores de las cuerdas al manillar (uno en el lado derecho, y el otro en el izquierdo), cerca de la horquilla.

Compruebe que las eslingas no estén en contacto con cables de control ni cables eléctricos.

Apriete ambas eslingas hasta que la suspensión delantera quede comprimida a la mitad de recorrido aproximadamente. No es necesario aplicar una presión excesiva porque podría dañar los sellos de la horquilla.

Emplee otra cuerda de retención para evitar que se mueva la parte trasera de la motocicleta.

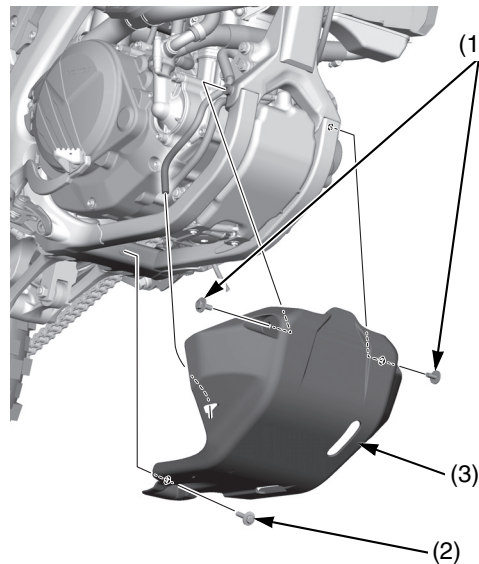
Le recomendamos que no transporte la motocicleta apoyada sobre su costado. Podría dañar la motocicleta, y las fugas de gasolina podrían presentar peligros.

Si no va a conducir durante un periodo de tiempo prolongado, por ejemplo, en invierno, inspeccione bien su motocicleta y solucione cualquier problema antes de guardarla. De este modo, no se olvidará de las reparaciones necesarias y le será más fácil volver a utilizar su motocicleta.

Para reducir o evitar el deterioro que puede producirse durante el almacenaje, siga también los procedimientos que se indican a continuación.

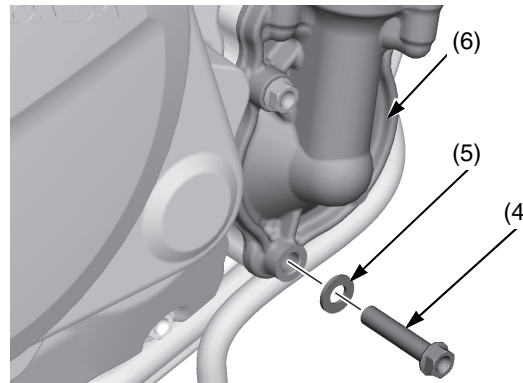
Preparativos para el almacenamiento

1. Limpie completamente todas las piezas de su motocicleta. Si la motocicleta ha estado expuesta a aire con salitre o agua salada, lávela con agua dulce y séquela.
2. Cambie el aceite y el filtro del motor (página 70).
3. Quite las arandelas/los tornillos A del protector del motor (1), la arandela/el tornillo B (2) y el protector del motor (3).



- (1) arandelas/tornillos A del protector del motor
(2) arandela/tornillos B del protector del motor
(3) protector del motor

4. Retire la tapa del radiador, el tornillo de vaciado de refrigerante (4) y la arandela de sellado (5) de la tapa de la bomba de agua (6) para drenar el refrigerante. Una vez drenado por completo el refrigerante, vuelva a instalar el tornillo de vaciado con una arandela de sellado nueva y la tapa del radiador. Apriete el tornillo de vaciado al par especificado: 10 N·m (1,0 kgf·m)



- (4) tornillo de vaciado de refrigerante
(5) arandela de sellado (nueva)
(6) tapa de la bomba de agua

5. Instale el protector del motor (3) y, a continuación, apriete las arandelas/tornillos A (1) del protector del motor y la arandela/tornillo B (2) al par especificado: 10 N·m (1,0 kgf·m)
6. Lubrique la cadena de transmisión.
7. Libere la presión de combustible (página 49) y vacíelo del depósito en un recipiente homologado para la gasolina.
8. Quite la batería. Guárdela en un lugar que no esté expuesto a temperaturas de congelación ni tampoco a los rayos directos del sol. Cargue la batería lentamente (página 138) una vez al mes.
9. Infle los neumáticos a las presiones recomendadas.
10. Ponga la motocicleta en un soporte de trabajo opcional o equivalente para levantar los dos neumáticos del suelo.

Almacenamiento de su Honda

11. Tapone la salida del silenciador con un trapo. A continuación, ate una bolsa de plástico sobre el extremo del silenciador para evitar la entrada de humedad.
12. Almacene la motocicleta en una zona sin calefacción, sin humedad y apartada de la luz del sol, con una mínima variación diaria de temperatura.
13. Cubra la motocicleta con un material poroso. No emplee plásticos ni materiales revestidos no transpirables similares que restringen el paso del aire, y hacen que se acumule el calor y la humedad.

Para volver a utilizar la motocicleta

1. Destape y limpie la motocicleta. Cambie el aceite de motor si han transcurrido más de 4 meses desde que lo guardó.
2. Destape el extremo del silenciador y retire el trapo de la salida del silenciador.
3. Rellene el depósito de combustible con el combustible recomendado (página 60).
4. Cargue la batería (página 138) según sea necesario. Instale la batería.
5. Vierta lentamente una mezcla recomendada de refrigerante limpio por el orificio de llenado del radiador hasta el cuello de llenado (página 72).
Capacidad:
1,24 ℓ después del desmontaje
1,14 ℓ después del drenaje

Retire el tapón del depósito de reserva del radiador y llene el depósito hasta la línea del nivel superior. Purgue el aire del sistema (página 72).
6. Aumente la presión de combustible (página 68).
7. Efectúe todas las comprobaciones de mantenimiento (página 23).

Usted y el medioambiente

Ser propietario de una motocicleta y conducirla puede ser muy placentero, pero debe contribuir a proteger la naturaleza. Cuando se muestra respeto por la tierra, la vida silvestre y las demás personas, también se ayuda a conservar el lugar de conducción off-road.

A continuación se ofrecen algunas sugerencias sobre cómo ser propietario de una motocicleta y respetuoso con el medioambiente.

- **Elija limpiadores adecuados.** Utilice detergentes biodegradables cuando lave la motocicleta. Evite los limpiadores de aerosol que contengan clorofluorocarbonos (CFC), que pueden causar daños en la capa de ozono de la atmósfera. No deseche los disolventes de limpieza en cualquier lugar; siga las directrices siguientes para su adecuada eliminación.
- **Recicle los residuos.** Es ilegal y desconsiderado tirar el aceite usado del motor a la basura, por un desagüe o en el suelo. El aceite, la gasolina, el refrigerante y los disolventes de limpieza usados contienen sustancias venenosas que pueden causar daños a los trabajadores del servicio de recogida de residuos urbanos y contaminar el agua potable, los lagos, los ríos y los océanos. Antes de cambiar el aceite, asegúrese de disponer de recipientes adecuados. Ponga el aceite y demás residuos tóxicos en recipientes sellados separados, y llévelos al centro de reciclaje. Llame a las oficinas de obras públicas o medioambiente de su localidad para informarse sobre la ubicación del centro de reciclaje más cercano e informarse sobre cómo desechar los residuos no reciclables.

AVISO

La eliminación inadecuada de los líquidos drenados es perjudicial para el medioambiente.

Solución de problemas

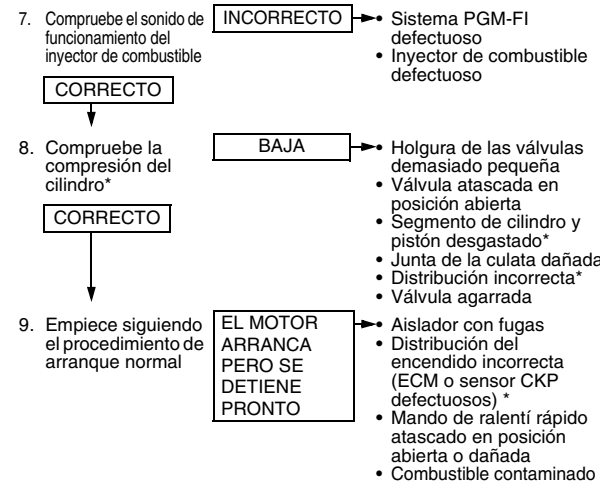
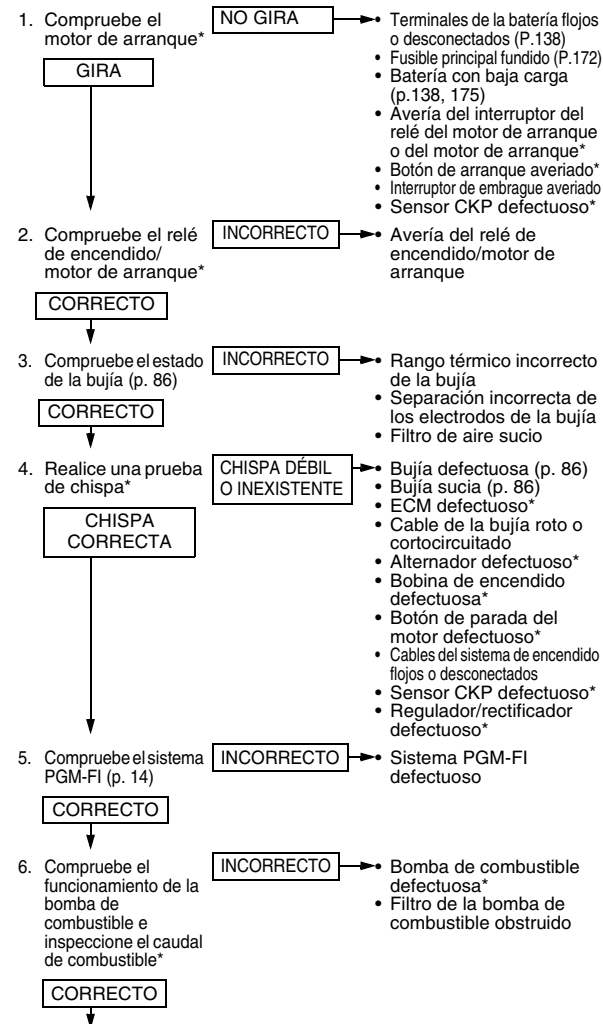
Los componentes cuyo mantenimiento se puede realizar utilizando el presente manual van seguidos de la referencia del número de página entre paréntesis. Los componentes que hacen necesario el uso de un manual de taller oficial de Honda van seguidos de un asterisco (*).

EL MOTOR NO ARRANCA O LE CUESTA ARRANCAR

Accione el botón de arranque con el puño del acelerador en posición de cierre completo (página 27).

COMPROBACIÓN

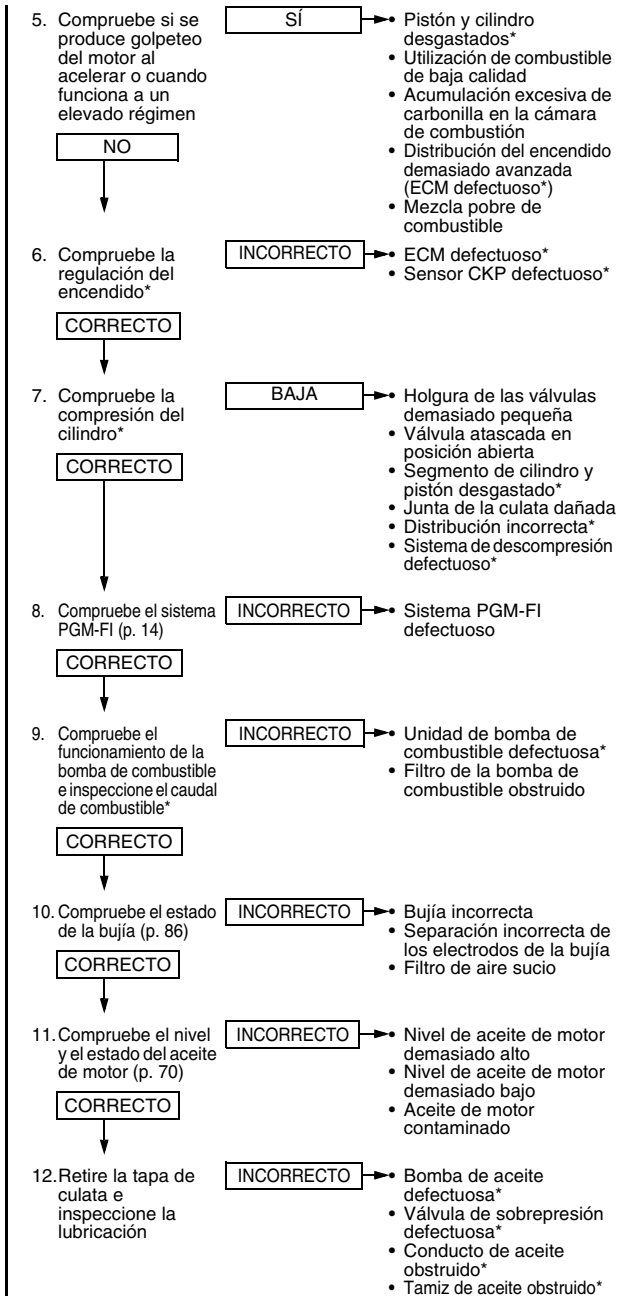
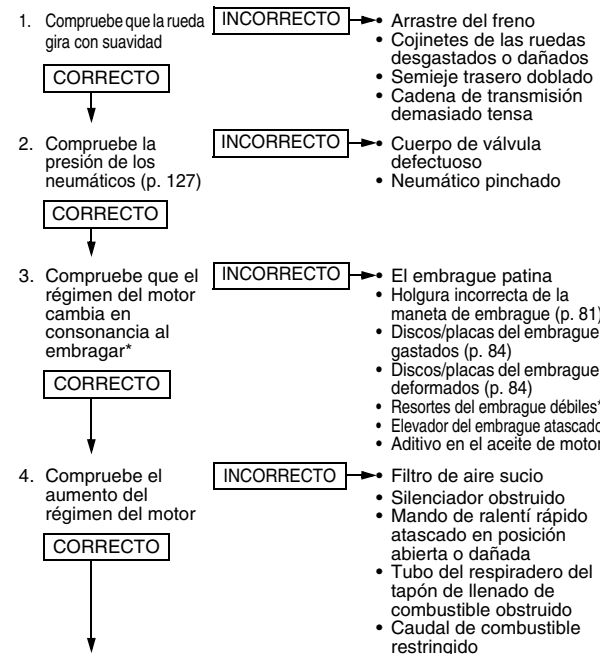
CAUSAS POSIBLES



FALTA DE POTENCIA EN EL MOTOR

COMPROBACIÓN

CAUSAS POSIBLES



(cont.)

Solución de problemas

RENDIMIENTO DEFICIENTE A BAJA VELOCIDAD Y RALENTÍ

COMPROBACIÓN

1. Compruebe el estado de la bujía (p. 86)

CORRECTO

2. Compruebe la regulación del encendido*

CORRECTO

3. Compruebe el sistema PGM-FI (p. 14)

CORRECTO

4. Compruebe el funcionamiento de la bomba de combustible e inspeccione el caudal de combustible*

CORRECTO

5. Compruebe si el aislador presenta fugas

CORRECTO

6. Compruebe la holgura de las válvulas (p. 87)

CORRECTO

7. Realice una prueba de chispa*

CAUSAS POSIBLES

INCORRECTO → Rango térmico incorrecto de la bujía
• Separación incorrecta de los electrodos de la bujía
• Frecuencia de mantenimiento insuficiente de la bujía

INCORRECTO → ECM defectuoso*
• Sensor CKP defectuoso*

INCORRECTO → Sistema PGM-FI defectuoso

INCORRECTO → Unidad de bomba de combustible defectuosa*
• Filtro de la bomba de combustible obstruido

INCORRECTO → Aislador flojo
• Aislador dañado

INCORRECTO → Holgura de las válvulas defectuosa
• Válvula defectuosa*
• Asiento de válvula defectuoso*
• Árbol de levas defectuoso*

CHISPA DÉBIL O INTERMITENTE → Bujía defectuosa, sucia de carbonilla o húmeda (p. 86)
• ECM defectuoso*
• Alternador defectuoso*
• Bobina de encendido defectuosa*
• Cable de la bujía roto o cortocircuitado
• Sensor CKP defectuoso*
• Cables del sistema de encendido flojos o desconectados
• Botón de parada del motor defectuoso*
• Regulador/rectificador defectuoso*

RENDIMIENTO DEFICIENTE A ALTA VELOCIDAD

COMPROBACIÓN

1. Compruebe la regulación del encendido*

INCORRECTO

→ ECM defectuoso*
• Sensor CKP defectuoso*

CORRECTO

2. Compruebe el filtro de aire (p. 75)

SUCIO

→ No se limpia con suficiente frecuencia

EL FILTRO DE AIRE NO ESTÁ SUCIO

3. Compruebe el sistema PGM-FI (p. 14)

INCORRECTO

→ Sistema PGM-FI defectuoso

CORRECTO

4. Compruebe el funcionamiento de la bomba de combustible e inspeccione el caudal de combustible*

INCORRECTO

→ Unidad de bomba de combustible defectuosa*
• Filtro de la bomba de combustible obstruido

CORRECTO

5. Compruebe la distribución

INCORRECTO

→ El árbol de levas no está instalado correctamente (p. 92)

CORRECTO

6. Compruebe la holgura de las válvulas (p. 87)

INCORRECTO

→ Holgura de las válvulas defectuosa
• Válvula defectuosa*
• Asiento de válvula defectuoso*
• Árbol de levas defectuoso*

CORRECTO

7. Compruebe los muelles de válvula*

DESGASTE

→ Resortes de válvula defectuosos*

CORRECTO

8. Realice una prueba de chispa*

CHISPA DÉBIL O INTERMITENTE

→ Bujía defectuosa, sucia de carbonilla o húmeda (p. 86)
• ECM defectuoso*
• Alternador defectuoso*
• Bobina de encendido defectuosa*
• Cable de la bujía roto o cortocircuitado
• Sensor CKP defectuoso*
• Cables del sistema de encendido flojos o desconectados
• Botón de parada del motor defectuoso*
• Regulador/rectificador defectuoso*

CHISPA CORRECTA

9. Desmante e inspeccione la altura del lóbulo de leva*

DESGASTADO

→ Árbol de levas defectuoso*

CORRECTO

MANEJO INSATISFACTORIO

La dirección está dura

- Tuerca de ajuste del vástago de la dirección demasiado apretada*
- Rodamientos de la pipa de dirección dañados

Una de las ruedas oscila

- Juego excesivo del cojinete de la rueda
- Llanta doblada
- Cubo de la rueda incorrectamente instalado
- Cojinetes del pivote del basculante excesivamente desgastados
- Chasis doblado

La motocicleta tira hacia un lado

- Las ruedas delantera y trasera no están alineadas
- Horquilla doblada
- Basculante doblado
- Semieje trasero doblado
- Chasis doblado

Preparación para situaciones inesperadas

Esta sección trata los problemas más comunes que podrían producirse con su motocicleta mientras conduce. Se le indica cómo evaluar cada problema y las acciones que puede realizar para intentar seguir pilotando. Si el problema no se puede resolver con seguridad, en esta sección también se incluyen instrucciones sobre cómo transportar la motocicleta de forma adecuada.

Para obtener información sobre el transporte de la motocicleta, consulte la página 158.

Directrices generales.....	164
Si el motor se para o no se pone en marcha.....	165
Si se pincha un neumático.....	167
¿Debería reparar o sustituir un neumático o la cámara?.....	167
Desmontaje/instalación de la rueda delantera de emergencia.....	167
Desmontaje/instalación de la rueda trasera de emergencia.....	169
Si se enciende el indicador de alta temperatura del refrigerante	170
Si tiene una bombilla fundida	171
Bombilla fundida	171
Si se ha quemado un fusible.....	172
Si tiene un accidente	173
Si ha perdido la llave.....	174
Si la batería tiene poca carga (o se ha descargado por completo).....	175

Preparación para situaciones inesperadas

Directrices generales

La conservación de su motocicleta con un buen mantenimiento es la mejor forma de reducir la posibilidad de encontrarse con problemas en la carretera.

Recuerde que deberá llevar consigo el manual del propietario, el juego de herramientas que se incluye con la motocicleta y otros artículos (como los accesorios para reparar neumáticos y herramientas adicionales) que pueden ayudarle a resolver un problema.

Si alguna vez tiene algún problema mientras conduce, siga las directrices siguientes:

- Ponga siempre en primer lugar la seguridad personal.
- Dedique el tiempo necesario para evaluar la situación y las opciones que tiene antes de decidirse.
- Si el problema es relativamente pequeño, y tiene las herramientas, los accesorios y los conocimientos necesarios para realizar una reparación provisional, no olvide efectuar la reparación permanente lo antes posible.
- No siga conduciendo si está lesionado o si la motocicleta no puede circular con seguridad.

A continuación encontrará recomendaciones adicionales para problemas específicos.

Si el motor se para o no se pone en marcha

La operación y el mantenimiento adecuados pueden evitar problemas de arranque y de rendimiento del motor. En muchos casos, la causa del problema reside en una pequeña operación que se ha pasado por alto.

Si tiene algún problema al arrancar el motor o nota un rendimiento insatisfactorio del mismo, la información siguiente puede serle de utilidad. Si no puede solucionar el problema, acuda a su concesionario.

Si la motocicleta no se pone en marcha, escuche el sonido al presionar el botón de arranque. Si no oye la rotación del motor de arranque, consulte el síntoma *El motor de arranque no funciona*. Si oye que el motor de arranque funciona correctamente, consulte el síntoma *El motor de arranque funciona, pero el motor no se pone en marcha*.

SÍNTOMA: El motor de arranque no funciona.	
CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
interruptor de encendido desactivado	Gire el interruptor de encendido a la posición  (On).
interruptor de parada del motor desactivado	Gire el interruptor de parada del motor a la posición  (Run).
la transmisión no está en punto muerto	Cambie a punto muerto.
caballete lateral bajado (cuando la transmisión no está en punto muerto)	Ponga la transmisión en punto muerto o levante el caballete lateral y apriete la maneta del embrague.
fusible quemado	Cámbielo por un fusible nuevo del mismo amperaje (página 172).
cable de la batería suelto	Apriete el cable de la batería.
batería con poca carga (o totalmente descargada)	Cargue la batería (página 137). Si la carga no resuelve el problema, acuda a su concesionario.
motor de arranque defectuoso	Si todas las causas posibles son negativas, es posible que el motor de arranque esté averiado. Acuda a su concesionario.

SÍNTOMA: El motor de arranque funciona, pero el motor no se pone en marcha.	
CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
no hay combustible	Llene el depósito de combustible.
motor ahogado	Consulte Motor ahogado (página 27).
tapa de bujía suelta o desconectada	Instale con seguridad la tapa de la bujía. Si el motor sigue sin ponerse en marcha, acuda a su concesionario.
cables de la batería sueltos	Apriete los tornillos de los terminales de la batería.
batería con baja carga	Cargue la batería (página 137). Si la carga no resuelve el problema, acuda a su concesionario.

SÍNTOMA: El motor arranca pero se cala al engranar la marcha.	
CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
caballete lateral bajado	Suba el caballete lateral. Arranque de nuevo.

Si el motor se para o no se pone en marcha

SÍNTOMA: El motor se pone en marcha, pero no funciona satisfactoriamente.	
CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
se nota brusco, demasiado rápido, se cala	Compruebe el ajuste del ralentí del motor (página 80). Si el problema continúa, acuda a su concesionario.
sobrecalentamiento	Compruebe el indicador de temperatura del refrigerante. Consulte Si se enciende el indicador de alta temperatura del refrigerante, página 170.
funciona de forma errática, fallos de encendido	Se puede dañar el catalizador. Acuda a su concesionario.
no responde con normalidad (mezcla rica de combustible)	Acuda a su concesionario.
escape con hollín (mezcla rica de combustible)	Acuda a su concesionario.
detona o produce golpeteo bajo carga	Si corresponde, cambie la gasolina por otra gasolina de un octanaje recomendado (página 60) o cambie de marca de gasolina. Si el problema continúa, acuda a su concesionario.
explosiones de encendido (retroencendido)	Se puede dañar el catalizador. Acuda a su concesionario.
pre-encendido (marcha después de haber desactivado el interruptor de encendido)	Se puede dañar el catalizador. Acuda a su concesionario.

Un neumático pinchado siempre es inoportuno, especialmente si no hay nadie cerca para ayudar. Si cree que está perdiendo aire o pasa por un bache u objeto duro, pare en un lado de la carretera de forma segura para que pueda inspeccionar los neumáticos y evaluar la situación. (Asegúrese de estacionar sobre una superficie firme, nivelada y de utilizar el caballete lateral para ayudarse). Debe examinar el dibujo y los perfiles del neumático para ver si tienen incrustados objetos extraños o están dañados.

Si un neumático presenta daños importantes o el cordón se ha soltado de la llanta, probablemente no pueda hacer mucho salvo transportar la motocicleta a su concesionario o a otro taller cualificado. Incluso con un simple pinchazo, esta puede ser la solución más segura y menos problemática. Para conocer las instrucciones de transporte consulte la página 158.

Honda no recomienda que se realice una reparación provisional en un neumático con cámara. Sin embargo, si decide realizar una reparación provisional para que pueda llegar a un taller, conduzca con precaución a velocidad reducida y sustituya el neumático y la cámara antes de volver a conducir.

⚠ ADVERTENCIA

Conducir la motocicleta con una reparación temporal del neumático o de la cámara puede resultar arriesgado. Si la reparación temporal falla, puede tener un accidente y resultar gravemente herido o incluso perder la vida.

Si debe conducir con una reparación temporal del neumático o de la cámara, hágalo despacio y con cuidado de no exceder de 50 km/h hasta que sustituya el neumático o la cámara.

Debido a la inseguridad asociada a cualquier reparación provisional, debe conducir lentamente (por debajo de 50 km/h) y con cuidado (preferiblemente sin carga) hasta que se sustituyan el neumático y la cámara. Pare con frecuencia y compruebe la presión de aire. Si el neumático pierde presión, puede que no sea seguro continuar conduciendo. El hecho de que el neumático se deshinche afectará al manejo de la motocicleta (especialmente con carga) y puede recalentarse y reventar.

¿Debería reparar o sustituir el neumático o la cámara?

Le recomendamos encarecidamente que sustituya, no repare, el neumático o la cámara que se ha pinchado o dañado, incluso si el neumático solo tiene un pinchazo de poca importancia. Para obtener una explicación de las reparaciones y sustituciones, consulte el texto que empieza en la página 127

Instalación/desmontaje de la rueda de emergencia delantera

Consulte las *Precauciones importantes de seguridad* en la página 35.

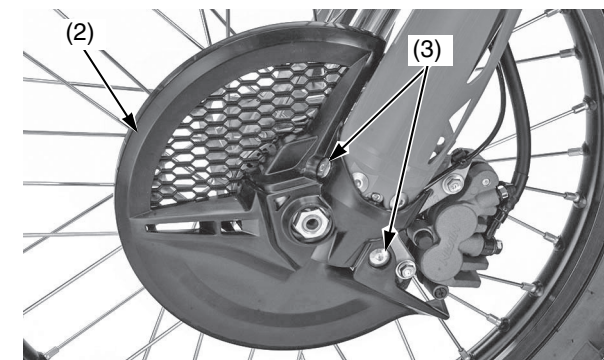
Recomendamos que el desmontaje de la rueda la realice únicamente el concesionario u otro mecánico cualificado. No intente desmontar usted la rueda. El desmontaje de la rueda requiere conocimientos mecánicos y herramientas profesionales.

Al desmontar e instalar la rueda, tenga cuidado de no dañar el sensor de régimen de la rueda ni el aro fónico (1).

Desmontaje

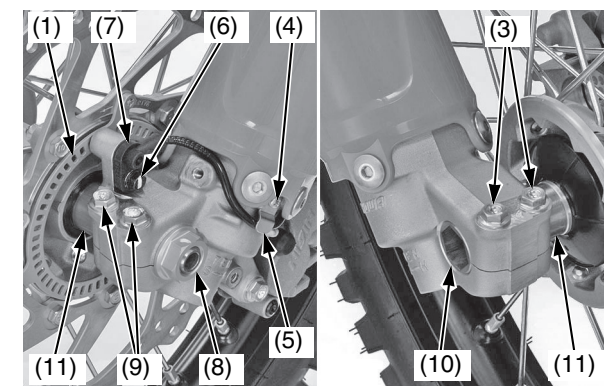
1. Ponga la motocicleta en un soporte de trabajo opcional o equivalente con la rueda delantera levantada del suelo.
2. Extraiga la tapa del disco (2) quitando los tornillos huecos de la tapa del disco (3).

Si se pincha un neumático



(2) tapa de disco (3) tornillos huecos de la tapa del disco

3. Extraiga el tornillo del plato guía del cable del sensor de régimen (4) y el plato guía (5). Extraiga el tornillo de montaje del sensor de régimen (6) y el sensor de régimen (7).
4. Retire la tuerca del eje delantero (8) y afloje los tornillos de bloqueo del eje (9) en ambas horquillas. Saque el eje delantero (10) del cubo de la rueda y desmonte la rueda delantera con los casquillos laterales (11).
 - Evite manchar con grasa, aceite o suciedad las superficies de los discos y de las pastillas.
 - No presione la maneta del freno cuando la rueda no esté colocada en la motocicleta.

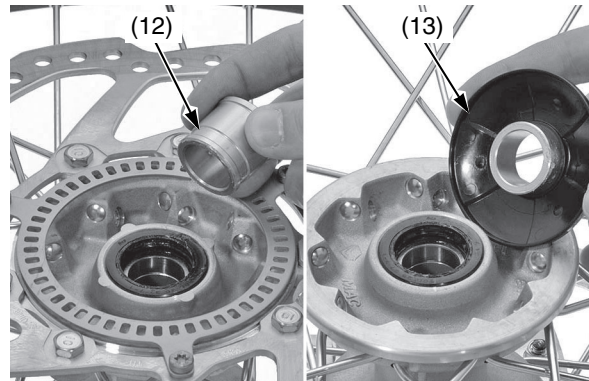


(1) aro fónico (8) tuerca del eje delantero
(4) tornillo (9) tornillos de bloqueo del eje
(5) placa (10) eje delantero
(6) Tornillo (11) casquillos laterales
(7) sensor de régimen

Si se pincha un neumático

Instalación

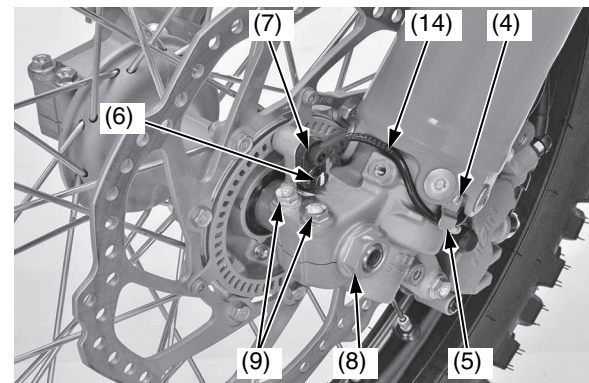
1. Limpie las superficies donde el eje y las tijas hacen contacto. Aplique grasa a los labios de cada guardapolvo de la rueda delantera. Instale el casquillo del lado izquierdo (12) y el casquillo del lado derecho (13) en el cubo de la rueda.



(12) casquillo del lado izquierdo

(13) casquillo de lado derecho

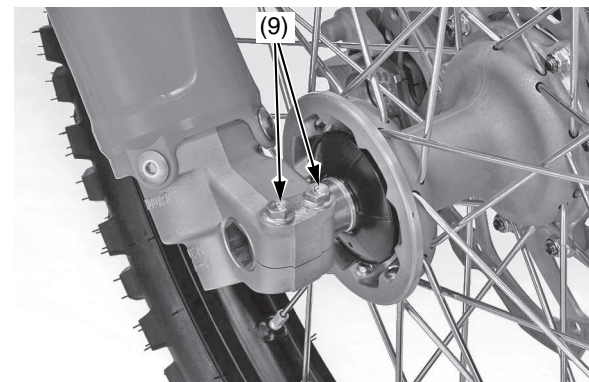
2. Instale la rueda delantera entre las botellas de la horquilla mientras inserta el disco entre las pastillas, teniendo cuidado de no dañar las pastillas.
3. Inserte el semieje delantero a través de las horquillas y el cubo de la rueda desde el lado derecho. Asegúrese de que el semieje delantero esté firmemente asentado en la superficie interior de la tija de la botella izquierda de la horquilla. Apriete la tuerca del eje delantero (8) al par especificado: **88 N·m (9,0 kgf·m)**. Apriete los tornillos de bloqueo izquierdos del eje (9) al par especificado: **20 N·m (2,0 kgf·m)**.
4. Dirija el cable del sensor de régimen (14) correctamente e instale el sensor de régimen (7) en el soporte de la horquilla izquierda. Instale y apriete el tornillo de montaje del sensor de régimen (6). Instale el plato guía del cable del sensor de régimen (5) y apriete el tornillo del plato guía (4).



(4) tornillo
(5) placa
(6) Tornillo
(7) sensor de régimen

(8) tuerca del eje delantero
(9) tornillos de bloqueo del eje
(14) cable de sensor de régimen

5. Mientras mantiene las horquillas paralelas, apriete alternativamente los tornillos de bloqueo derechos del eje (9) al par especificado: **20 N·m (2,0 kgf·m)**.



(9) tornillos de bloqueo del eje

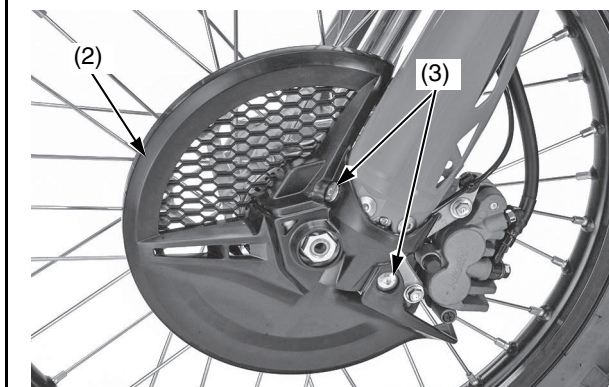
AVISO

Para evitar daños al apretar los tornillos de bloqueo del eje, asegúrese de que el eje está firmemente asentado en la superficie interior de la tija de la botella izquierda de la horquilla.

6. Accione el freno delantero y bombee varias veces la horquilla. Compruebe que la rueda gira libremente después de soltar el freno. Vuelva a comprobar la rueda si el freno roza o si la rueda no gira libremente.
7. Instale la tapa del disco (2) y apriete los tornillos huecos (3) al par especificado: **13 N·m (1,3 kgf·m)**.

AVISO

No viaje con la tapa del disco desmontada. Si lo hace podría dañar el cable del sensor de régimen.



(2) tapa de disco

(3) tornillos huecos de la tapa del disco

Si no ha utilizado una llave dinamométrica para realizar la instalación, póngase en contacto con su concesionario lo antes posible para verificar si el montaje es correcto. Un montaje incorrecto puede ocasionar pérdida de la capacidad de frenado.

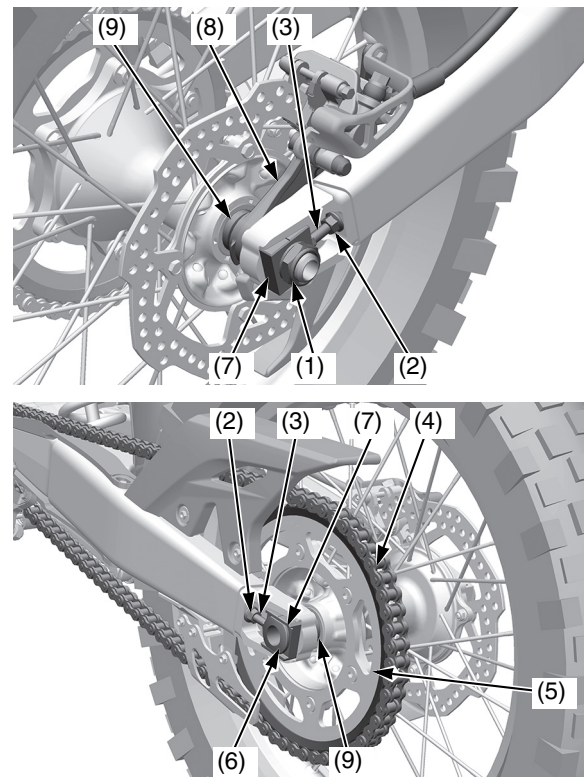
Instalación/desmontaje de la rueda de emergencia trasera

Consulte las *Precauciones importantes de seguridad* en la página 35.

Recomendamos que el desmontaje de la rueda la realice únicamente el concesionario u otro mecánico cualificado. No intente desmontar usted la rueda. El desmontaje de la rueda requiere conocimientos mecánicos y herramientas profesionales.

Desmontaje

1. Ponga la motocicleta en un soporte de trabajo opcional o equivalente con la rueda trasera levantada del suelo.
2. Afloje la tuerca del eje trasero (1) y las contratuercas (2), y gire los tornillos de ajuste (3) de forma que la rueda trasera pueda moverse totalmente hacia adelante para obtener la holgura máxima de la cadena de transmisión.
3. Retire la tuerca del eje trasero.
4. Extraiga la cadena de transmisión (4) del piñón conducido (5) empujando la rueda trasera hacia delante.
5. Extraiga el eje trasero (6) y las placas de ajuste (7).
6. Extraiga el soporte de la pinza de freno (8), la rueda trasera y los casquillos laterales (9).
 - Apoye el conjunto de la pinza de freno de forma que no cuelgue del manguito de freno. No retuerza el manguito.
 - Evite manchar con grasa, aceite o suciedad las superficies de los discos y de las pastillas.
 - No accione el pedal del freno mientras la rueda está desmontada.



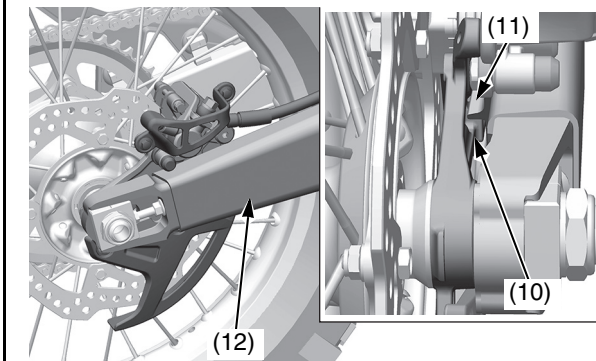
- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| (1) tuerca del eje trasero | (6) eje trasero |
| (2) contratuercas | (7) placas de ajuste |
| (3) tornillos de ajuste | (8) soporte de la pinza de freno |
| (4) cadena de transmisión | (9) casquillos laterales |
| (5) piñón conducido | |

Instalación

1. Instale los casquillos laterales y coloque la rueda y el soporte del freno trasero.
 - Al instalar la rueda, coloque con cuidado el disco de freno entre las pastillas para evitar dañar las pastillas.
 - Evite manchar con grasa, aceite o suciedad las superficies de los discos y de las pastillas. Cualquier resto de suciedad podrá ocasionar un funcionamiento defectuoso de los frenos o un rápido desgaste de las pastillas después de reinstalarlos.

Si se pincha un neumático

2. Asegúrese que la orejeta (10) del soporte de la pinza esté sobre la ranura (11) del basculante (12).
3. Inserte el eje trasero del lado izquierdo, a través del brazo oscilante izquierdo, el cubo de rueda y el soporte de la pinza.
4. Instale la cadena de transmisión empujando la rueda trasera hacia adelante.
5. Instale la tuerca del eje trasero y ajuste la holgura de la cadena. Consulte la sección dedicada al ajuste de la cadena de transmisión (página 136).
6. Apriete la tuerca del eje trasero al par de apriete especificado:
128 N·m (13,1 kgf·m)
 Si no se proporciona una holgura adecuada del soporte del freno de disco trasero, se pueden dañar los discos de freno y reducir la eficiencia de frenado.



- | | |
|--------------|----------------------|
| (10) orejeta | (12) brazo oscilante |
| (11) ranura | |

7. Una vez instalada la rueda, accione el freno varias veces y, a continuación, vuelva a comprobar la separación entre el soporte de la pinza y el disco. No utilice la motocicleta con una separación inadecuada.

Si no ha utilizado una llave dinamométrica para realizar la instalación, póngase en contacto con su concesionario lo antes posible para verificar si el montaje es correcto. Un montaje incorrecto puede ocasionar pérdida de la capacidad de frenado.

Si se enciende el indicador de alta temperatura del refrigerante

Habitualmente, la temperatura del refrigerante del sistema de refrigeración se elevará hasta un nivel entre frío y la ebullición. El agua caliente puede provocar un aumento de temperatura superior a lo normal. Por ello, se producirá una tensión temporal, como al subir una cuesta. Si está en un atasco con paradas y arranques, la temperatura podría elevarse, pero el ventilador del radiador está diseñado para evitar el sobrecalentamiento. Tenga en cuenta estas variaciones.

Si el indicador de alta temperatura del refrigerante (página 13) se enciende sin motivo aparente, pare a un lado de la carretera de forma segura. Si es posible, estacione a la sombra.

AVISO

La conducción continuada con un motor recalentado puede provocar daños graves al motor.

- Cuando sale vapor del motor, significa que hay una fuga de refrigerante. Pare el motor y espere a que desaparezca el vapor. Busque la fuga, pero no toque el motor ni el sistema del radiador. Primero, espere a que todo se enfríe.
- Si no se aprecia ningún problema obvio, deje en marcha el motor para que el ventilador y el sistema de recirculación de refrigerante sigan funcionando. Supervise el indicador de alta temperatura del refrigerante. Es posible que el indicador se apague después de una breve parada sin ninguna carga en el motor.
- Compruebe el ventilador del radiador. Si el ventilador no funciona, pare el motor. Abra la caja de fusibles (página 172) y compruebe el fusible del ventilador del radiador. Si el fusible está quemado, cámbielo por un fusible de repuesto adecuado (del mismo amperaje). Arranque el motor. Si el indicador de alta temperatura del refrigerante se enciende y permanece encendido, apague el motor.

Si el ventilador del radiador está funcionando, compruebe visualmente el nivel de refrigerante en el depósito de reserva. No es necesario tocar el sistema del radiador.

- Si el depósito de reserva está vacío o casi vacío, no siga conduciendo sin añadir refrigerante (página 72). Tras añadir refrigerante, ponga en marcha el motor y compruebe el indicador de alta temperatura del refrigerante.

Si el indicador no se apaga, no siga conduciendo. Será necesario reparar el motor. Lleve la motocicleta a su concesionario (página 158).

Si la temperatura vuelve a la normalidad, compruebe el nivel del refrigerante. Si ha bajado el nivel, añada más refrigerante.

Si puede seguir conduciendo, mire con frecuencia el indicador de alta temperatura del refrigerante.

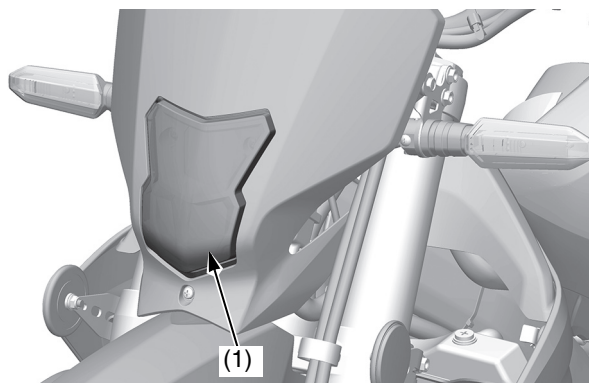
Si hay una fuga leve de refrigerante, puede conducir un tiempo más, sin perder de vista el indicador de alta temperatura del refrigerante. Esté preparado para parar y añada más refrigerante o agua. Si la fuga es grave, acuda con la motocicleta a su concesionario (página 158).

Bombilla fundida

Todas las bombillas de la motocicleta son LED. Si alguno de los LED no se enciende, haga que su concesionario lo revise.

Faro

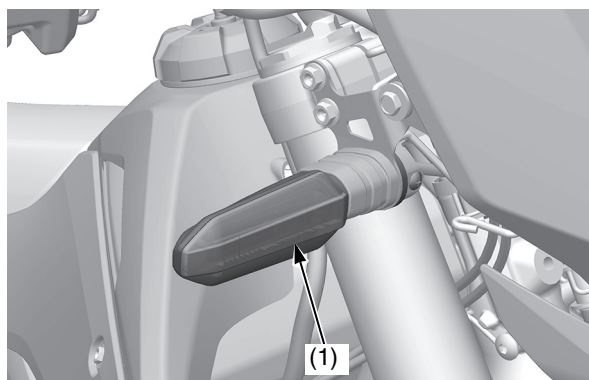
El faro (1) dispone de varios LED. Si alguno de los LED no se enciende, haga que su concesionario los revise.



(1) faro

Luz de posición

Las luces de posición (1) utilizan varios LED. Si alguno de los LED no se enciende, haga que su concesionario los revise.

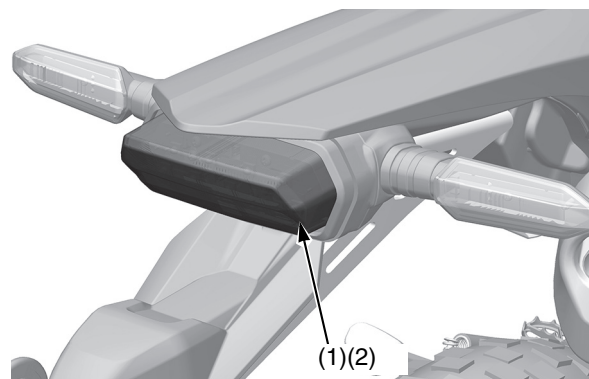


(1) luz de posición

Luz de freno/piloto trasero

La luz del freno (1) y del piloto trasero (2) utilizan varios LED.

Si alguno de los LED no se enciende, haga que su concesionario los revise.



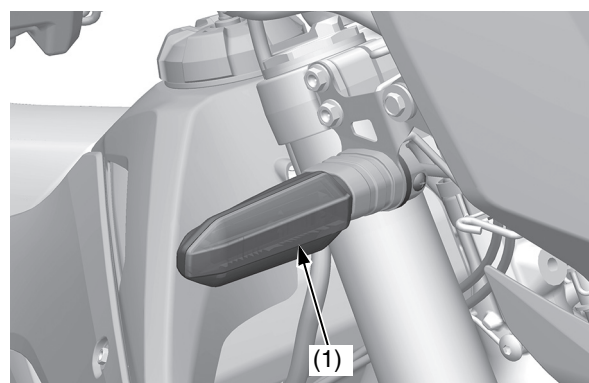
(1) luz del freno

(2) piloto trasero

Luz de los intermitentes delanteros/traseros

Los intermitentes delanteros (1) y traseros utilizan varios LED.

Si alguno de los LED no se enciende, haga que su concesionario los revise.

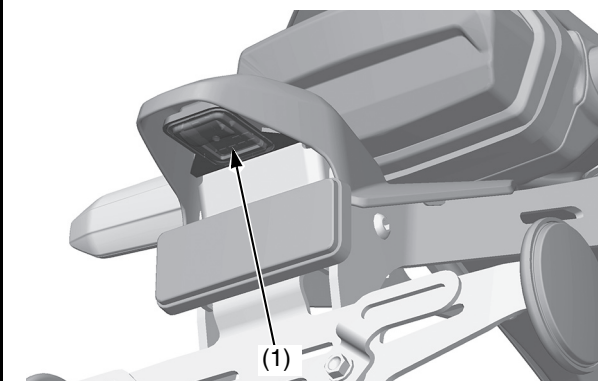


(1) luz de los intermitentes

Si tiene una bombilla fundida

Luz de la placa de matrícula

La luz de la placa de matrícula (1) utiliza un LED. Si alguno de los LED no se enciende, haga que su concesionario los revise.

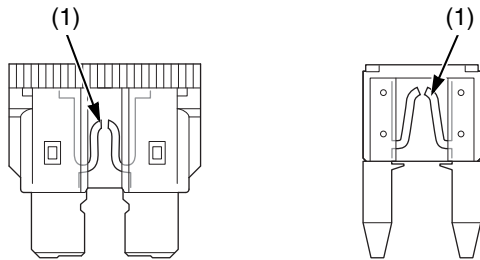


(1) luz de la placa de matrícula

Si se ha quemado un fusible

Todos los circuitos eléctricos de la motocicleta tienen un fusible para protegerlos contra daños causados por una circulación de corriente excesiva (cortocircuito o sobrecarga).

Si algún componente eléctrico de la motocicleta deja de funcionar, lo primero que deberá comprobar es si se ha fundido un fusible (1). Determine a partir de la tabla en la tapa de la caja de fusibles del circuito qué fusible o fusibles controlan ese componente. Compruebe el fusible antes de buscar otra causa posible del problema en otro lugar. Reemplace el fusible que se haya quemado y compruebe la operación del componente.



(1) fusible fundido

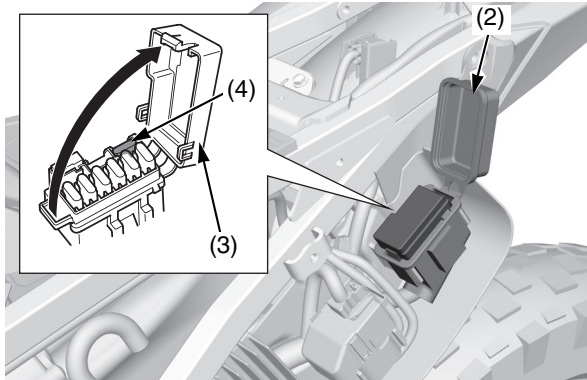
El fusible principal y los fusibles de los circuitos están situados detrás de la tapa del lado izquierdo.

Fusible(s) recomendado(s)

Fusible principal	20 A
Otrosfusibles	10 A

Acceso a los fusibles de los circuitos:

1. Para evitar cortocircuitos accidentales, gire el interruptor de encendido  (Off) antes de comprobar o colocar los fusibles.
2. Extraiga el asiento (página 47).
3. Retire la tapa lateral izquierda (página 48).
4. Abra la tapa de goma de la caja de fusibles (2) y la caja de fusibles (3).
5. Extraiga los fusibles uno a uno para comprobar si hay alguno fundido. Sustituya siempre un fusible fundido por uno de repuesto de las mismas características.



(2) tapa de goma de la caja de fusibles
(3) tapa de la caja de fusibles
(4) fusible de repuesto

6. Cierre la tapa de la caja de fusibles y la tapa de goma de la caja de fusibles.
7. Instale la tapa lateral izquierda (página 48).
8. Instale el asiento (página 47).

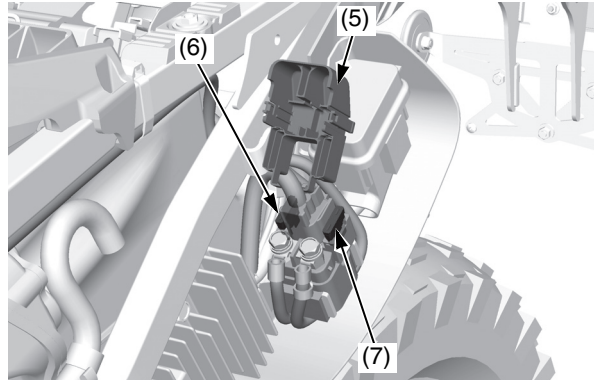
Si no dispone de un fusible de repuesto del amperaje correcto para el circuito, instale uno de menos amperaje.

AVISO

Si sustituye un fusible por otro de mayor amperaje, aumentarán las posibilidades de ocasionar daños en el sistema eléctrico.

Acceso a los fusibles principales:

1. Para evitar cortocircuitos accidentales, gire el interruptor de encendido a  (Off) antes de comprobar o reemplazar el fusible.
2. Extraiga el asiento (página 47).
3. Retire la tapa lateral izquierda (página 48).
4. Retire la tapa del interruptor magnético de arranque (5).
5. Extraiga el fusible principal (6) para comprobar si está fundido. Sustituya siempre un fusible fundido por uno de repuesto de las mismas características.



(5) tapa del interruptor magnético de arranque
(6) fusible principal
(7) fusible principal de repuesto

6. Cierre la tapa del interruptor magnético de arranque.
7. Instale la tapa lateral izquierda (página 48).
8. Instale el asiento (página 47).

Si no dispone de un fusible de repuesto del amperaje correcto para el circuito, instale uno de menos amperaje.

AVISO

Si sustituye un fusible por otro de mayor amperaje, aumentarán las posibilidades de ocasionar daños en el sistema eléctrico.

Si sustituye un fusible quemado por un fusible de repuesto de menor amperaje, reemplace el fusible con el del amperaje correcto lo antes posible. Recuerde también que deberá reemplazar el fusible de repuesto que haya instalado.

Si el fusible de repuesto del mismo amperaje se funde poco después, significa que su motocicleta posiblemente tenga un problema eléctrico serio. Deje el fusible fundido en este circuito y solicite a su concesionario que le inspeccione la motocicleta.

Si tiene un accidente

La seguridad personal es lo primero después de un accidente. Si usted o alguna otra persona han resultado heridos, juzgue con serenidad la gravedad de las heridas y decida si resulta seguro seguir conduciendo. En caso necesario, solicite ayuda de emergencia. Siga también las normas y leyes aplicables si alguna otra persona u otro vehículo se han visto involucrados en el accidente.

Si usted decide que puede circular con seguridad, evalúe primero el estado de su motocicleta. Si el motor todavía está en marcha, párelo y revíselo con cuidado; inspeccione si hay fugas de líquido, compruebe el apriete de las tuercas y los tornillos importantes, y compruebe partes como el manillar, los mandos, los frenos y las ruedas.

Si se han producido daños secundarios o si usted no está seguro de los posibles daños ocasionados, conduzca a poca velocidad y con cuidado. A veces los daños están ocultos o no se manifiestan inmediatamente, por lo que deberá solicitar a un concesionario oficial que le revise por completo la motocicleta tan pronto como sea posible. Tras una colisión grave, lleve el vehículo a su concesionario para que comprueben el chasis y la suspensión.

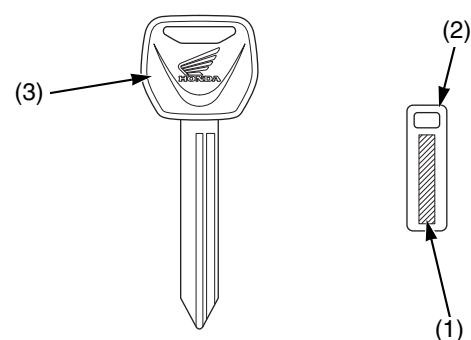
Si la motocicleta no puede circular, consulte Transporte de la motocicleta, página 158.

Si ha perdido la llave

Asegúrese de registrar el número (1) proporcionado con la placa con el número de llave (2) y anótelos en este manual. Guarde la llave de repuesto en un lugar seguro. Para realizar un duplicado, lleve la llave de recambio o el número de llave a su concesionario.

Si pierde todas las llaves de contacto y el número de llave, probablemente el concesionario deberá extraer el conjunto del interruptor de encendido para determinar el número de llave.

Un llavero metálico puede dañar el área circundante al interruptor de encendido.



(1) Número de llave (2) placa con el número de llave
(3) llave de contacto

Si la batería tiene poca carga (o se ha descargado por completo)

Si se produce sobretensión, sobrecorriente o cortocircuito, la batería podría fundirse.

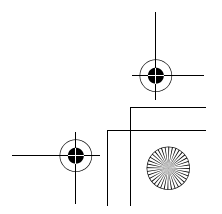
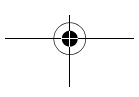
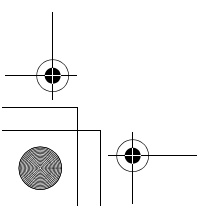
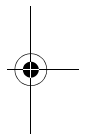
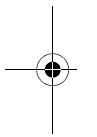
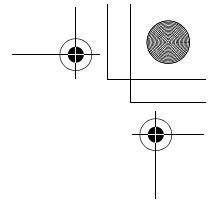
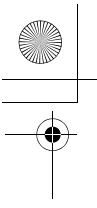
No realice un arranque con puente, ya que podría dañar el sistema eléctrico y la batería de la motocicleta.

No se recomienda el arranque por vaivén.

Compruebe la tensión de la batería utilizando un multímetro digital con el cable conectado.

Por debajo de 1 V: la batería ha fallado; sustitúyala.

Entre 1 V y 8 V: la batería puede haber fallado; cargue la batería y vuelva a comprobar. Si no puede cargar la batería o si le da la impresión que no puede cargarse, consulte a su concesionario.



Información técnica

Esta sección contiene dimensiones, capacidades y otros datos técnicos, además de información sobre los requisitos gubernamentales.

Identificación del vehículo.....	178
Números de serie	178
Especificaciones.....	179
Especificaciones de par	181
Tuercas, tornillos, fijadores	181
Gasolina con alcohol.....	184
Catalizador	185
Libro de registro en campo travesía.....	186
Lista de piezas opcionales.....	188
Piezas de repuesto y equipamiento	189
Piezas de repuesto	189
Herramientas generales.....	189
Herramientas especiales Honda	189
Productos químicos.....	189
Otros productos.....	189
Diagrama eléctrico	190

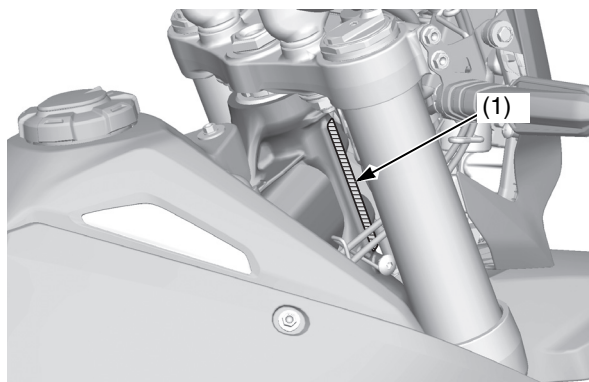
Identificación del vehículo

Números de serie

Los números de serie del bastidor y del motor identifican de forma exclusiva su motocicleta y son necesarios para registrarla. También puede necesitarlos para realizar pedidos de piezas de recambio.

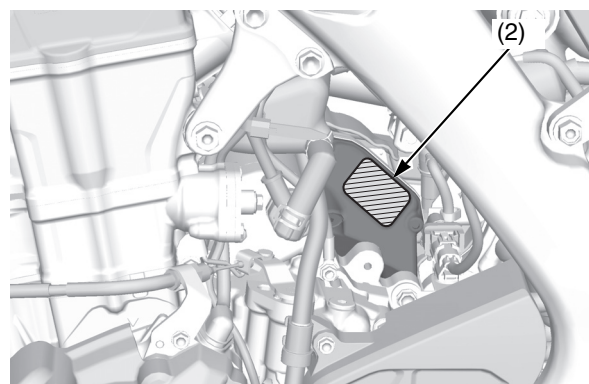
Debería anotar estos números y conservarlos en un lugar seguro.

El número del bastidor (1) está estampado en el lado derecho de la pipa de dirección.



(1) número del bastidor

El número del motor (2) está estampado en el cárter derecho.



(2) número de motor

Especificaciones

Elemento	Métrico
Dimensión	
Longitud total	2280 mm
Anchura total	825 mm
Altura total	1260 mm
Distancia entre ejes	1500 mm
Altura del asiento	940 mm
Altura de las estribas	400 mm
Distancia libre al suelo	315 mm
Chasis	
Tipo	Doble cuna
Suspensión delantera	Horquilla telescópica, desplazamiento 268 mm, carrera 305 mm
Suspensión trasera	Pro-link, desplazamiento desplazamiento 300 mm
Tamaño de neumático, delantero	80/100-21 M/C 51P IRC GP-21F
Tamaño de neumático, trasero	120/80-18 M/C 62P IRC GP-22R
Tipo de neumático	capas sesgadas, con cámara
Categoría de uso de neumáticos ^{*1}	Normal: no permitido
	Especial: no permitido
	Nieve ^{*2} : permitido (DP en la marca del perfil del neumático)
	Ciclomotor: no permitido
Presión del neumático delantero (en frío)	150 kPa (1,50 kgf/cm ²)
Presión del neumático trasero (en frío)	150 kPa (1,50 kgf/cm ²)
Profundidad del dibujo mínima delantera	3,0 mm
Profundidad del dibujo mínima trasera	3,0 mm
Freno delantero, área de barrido	Freno monodisco 361,0 cm ²
Freno trasero, área de barrido	Freno monodisco 390,3 cm ²

Combustible	gasolina sin plomo, número de octanos de investigación de 95 o superior
Combustible que contiene alcohol	ETHANOL hasta 10 % por volumen
Capacidad del depósito de combustible	7,6 ℓ
Ángulo de dirección	28°30'
Longitud de avance	122 mm
Capacidad de aceite de la horquilla (excepto amortiguador)	355 cm ³
Capacidad de aceite de la horquilla (amortiguador)	243 cm ³
Capacidades	
Capacidad de pasajeros	Conductor solamente
Capacidad de peso máximo	100 kg

*1: Categorizado por la regulación de UNECE n.º 75

*2: La nieve no se limita solo a dicho concepto, sino que incluye DP (polivalente), M+S, MS, M&S (barro y nieve)

Elemento	Métrico
Motor	
Tipo	Refrigeración líquida, 4 tiempos
Disposición de los cilindros	Solo 10° de inclinación con respecto a la vertical
Calibre y carrera	96,0 x 62,1 mm
Cilindrada	449 cm ³
Relación de compresión	12,0: 1
Holgura de las válvulas (en frío)	Admisión: 0,11 ± 0,03 mm Escape: 0,28 ± 0,03 mm
Capacidad de aceite de motor	1,10 ℓ
después del drenaje	
después del drenaje y cambio del filtro de aceite	1,15 ℓ
después del desmontaje	1,45 ℓ
Cuerpo del acelerador	
Número de identificación	GQ2HB
Régimen de ralentí	1800 ± 100 min ⁻¹ (rpm)
Sistema de refrigeración	
Capacidad de refrigeración	1,14 ℓ
después del drenaje	
después del desmontaje	1,24 ℓ

(cont.)

Especificaciones

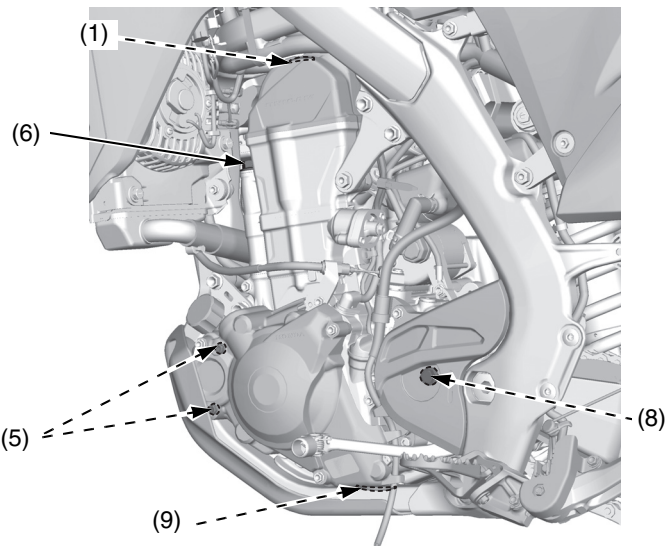
Elemento	Métrico
Tren de transmisión	
Tipo de embrague	Húmedo, tipo placas múltiples
Transmisión	6 velocidades, engrane constante
Reducción primaria	2,357
Relación de marchas I	2,357
Relación de marchas II	1,705
Relación de marchas III	1,300
Relación de marchas IV	1,090
Relación de marchas V	0,916
Relación de marchas IV	0,793
Reducción final	3,923
Patrón de cambio de marchas	Sistema de retorno accionado con el pie izquierdo 1-N-2-3-4-5-6
Sistema eléctrico	
Batería	HY93-C ion de litio (li-ion) 12 V-4.5 Ah (20HR)
Encendido	ECM
Sistema de arranque	Sistema eléctrico
Bujía	NGK
Estándar	SILMAR9A-9S
Para circular prolongadamente a altas velocidades	NGK SILMAR10A-9S
Separación de electrodos de la bujía	0,8 – 0,9 mm
Luces	
faro	LED
luz de freno/piloto trasero	LED
luz de los intermitentes	LED
luz de posición	LED
luz de la placa de matrícula	LED
Fusible	
Fusible principal	20 A
Otro fusible	10 A

Especificaciones de par

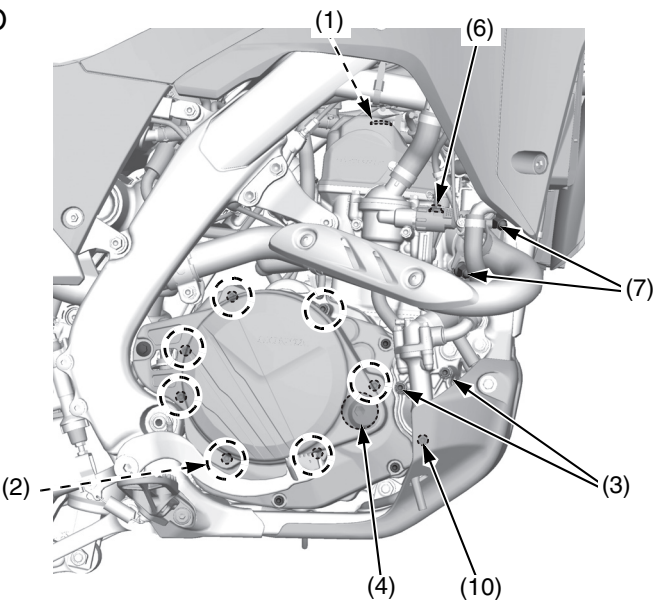
Tuercas, tornillos, fijadores

Compruebe y apriete las tuercas, los tornillos y las fijaciones antes de cada salida.

LADO IZQUIERDO



LADO DERECHO



MOTOR

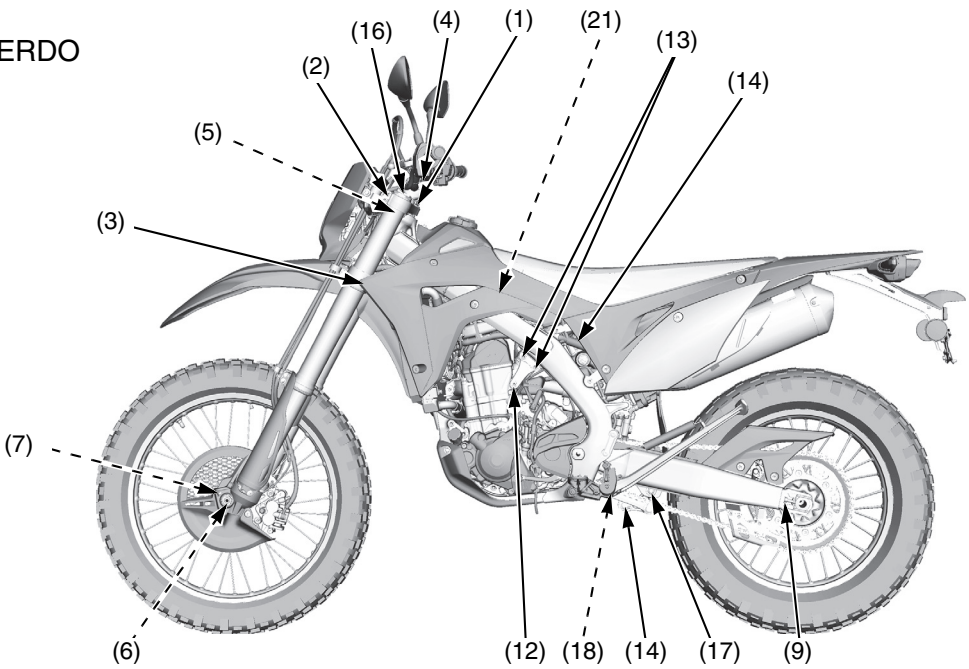
Elemento		Par		Notas
		N·m	kgf·m	
1	Tornillos huecos de la tapa de la culata	10	1.0	
2	Tornillos de la tapa del embrague	10	1.0	
3	Tornillos de la tapa de la bomba de agua	10	1.0	
4	Tapón del orificio del cigüeñal	15	1.5	NOTA 1
5	Tornillos de la tapa del filtro de aceite	10	1.0	
6	Tornillos de la culata	50	5,1	NOTA 2
7	Tuercas de la junta del tubo de escape	22	2,2	
8	Tornillo del piñón	31	3,2	
9	Tornillo de vaciado de aceite de motor	18	1,8	NOTA 2
10	Tornillo de vaciado de refrigerante	10	1.0	

NOTAS: 1. Aplique grasa a las roscas.
2. Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de contacto.

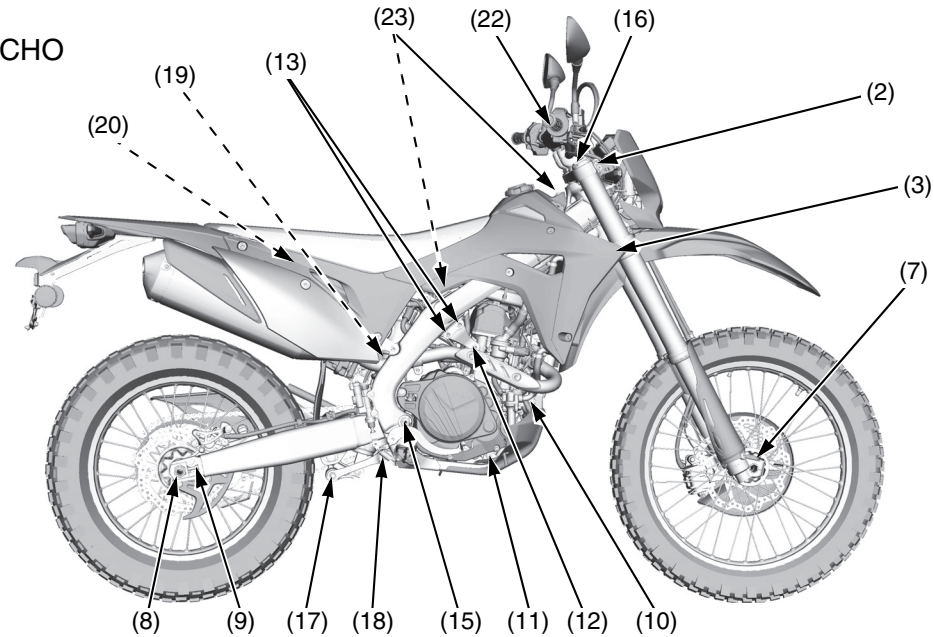
(cont.)

Especificaciones de par

LADO
IZQUIERDO



LADO
DERECHO



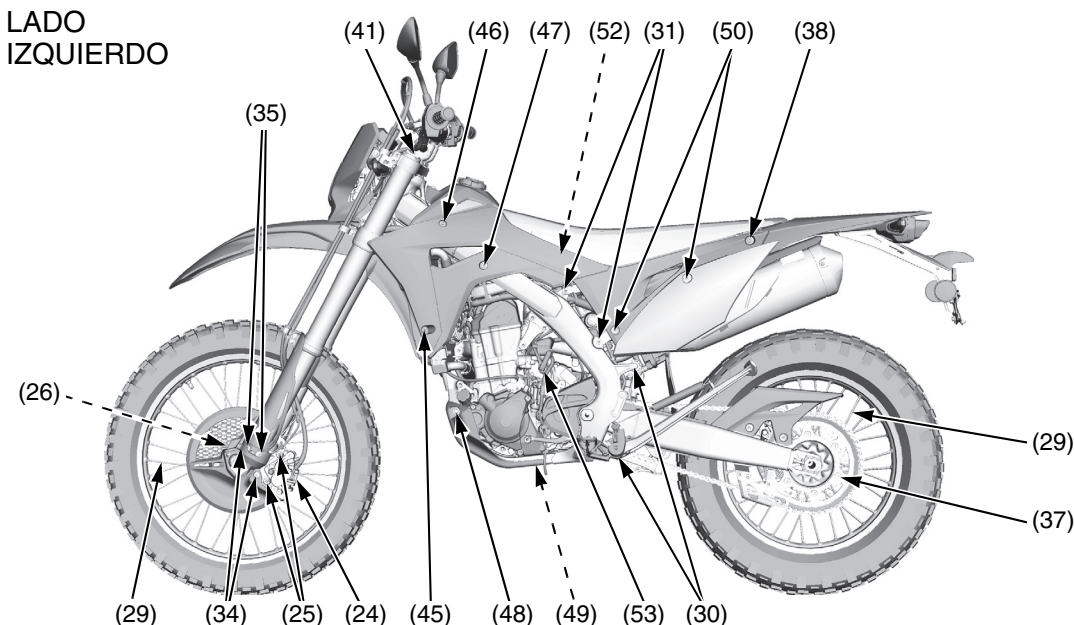
CHASIS

Elemento		Par		Notas
		N·m	kgf·m	
1	Tuerca del vástago de dirección	108	11,0	
2	Tornillos de bloqueo superiores del puente de la horquilla	20	2,0	
3	Tornillos de presión inferiores del puente de la horquilla	20	2,0	
4	Tornillos del soporte superior del manillar	22	2,2	
5	Tuercas del soporte inferior del manillar	44	4,5	NOTA 1
6	Tuerca del eje delantero	88	9,0	
7	Tornillos de bloqueo del eje	20	2,0	
8	Tuerca del eje trasero	128	13,1	NOTA 1
9	Contratuercas del mando de ajuste de la cadena	27	2,8	NOTA 2
10	Tuercas del anclaje delantero del motor	54	5,5	
	Tuercas de la placa de anclaje delantera del motor	26	2,7	
11	Tuerca del anclaje inferior del motor	54	5,5	
12	Tornillos del anclaje de la culata	54	5,5	
13	Tornillos de las placas del anclaje de la culata	32	3,3	
14	Suspensión trasera (superior)	44	4,5	NOTA 1
	(inferior)	44	4,5	NOTA 1
15	Tuerca del pivote del basculante	88	9,0	NOTA 1
16	Horquilla (conjunto del amortiguador de la horquilla)	76	7,7	
	(conjunto de tornillos de la horquilla)	30	3,1	
17	Tuercas del brazo del amortiguador trasero (lado del basculante)	52	5,3	NOTA 1, 5
	(lado de la bieleta del amortiguador)	52	5,3	NOTA 1, 5
18	Tornillos de la bieleta del amortiguador trasero	37	3,8	NOTA 1, 5
19	Contratuerca del resorte del amortiguador trasero	44	4,5	
20	Tornillos de los terminales de la batería	2,0	0,2	
21	Tuercas de montaje de la bomba de combustible/tuerca de sombrerete	11	1,1	
22	Tornillos del soporte del cilindro principal de la bomba de freno delantera	9,9	1,0	
23	Tornillos del depósito de combustible	10	1,0	

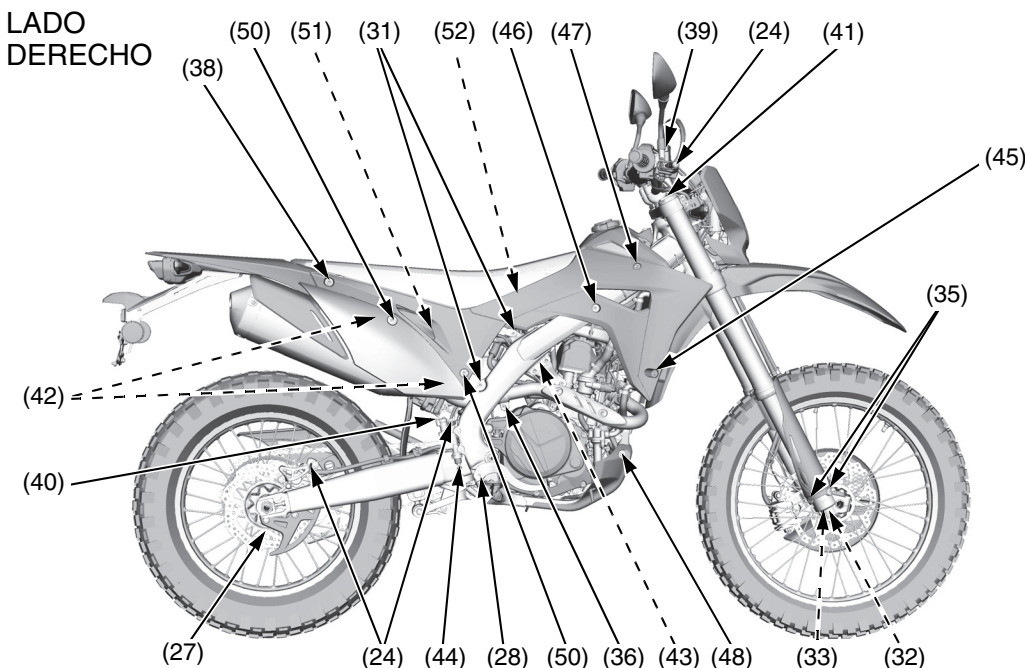
NOTAS: 1. Tuerca en U
2. Tuerca UBS
5. Aplique aceite de molibdeno a las roscas y la superficie de las bridas.

Especificaciones de par

LADO
IZQUIERDO



LADO
DERECHO



CHASIS

	Elemento	Par		Notas
		N·m	kgf·m	
24	Tornillos de aceite del latiguillo de freno	34	3,5	
25	Tornillos de montaje de la pinza del freno delantero	30	3,1	NOTA 4
26	Tuercas del disco del freno delantero	16	1,6	NOTA 1
27	Tuercas del disco del freno trasero	16	1,6	NOTA 1
28	Tornillo del pivote del pedal de freno	36	3,7	
29	Radios (delanteros)	3,7	0,4	
	(trasero)	3,7	0,4	
30	Rodillo de la cadena de transmisión (superior)	12	1,2	NOTA 4
	(inferior)	12	1,2	NOTA 1
31	Tornillos del subchasis (superiores)	32	3,3	
	(inferior)	49	5,0	
32	Tornillo central de la horquilla	69	7,0	
33	Contratuercas del tornillo central de la horquilla	28	2,9	
34	Tornillos de la tapa del disco	13	1,3	
35	Tornillos de cabeza hueca del protector de la horquilla	7,0	0,7	NOTA 4
36	Tornillo de la abrazadera del silenciador	20	2,0	
37	Tuercas del piñón accionado	32	3,3	NOTA 1
38	Tornillos de montaje del asiento	26	2,7	
39	Tornillos de la tapa del depósito del freno delantero	1,0	0,1	
40	Tornillos de la tapa del depósito del freno trasero	1,0	0,1	
41	Tornillo de liberación de presión de aire de la horquilla	1,3	0,1	
42	Tornillo de montaje del silenciador A	26	2,7	
	Tornillo de montaje del silenciador B	26	2,7	
43	Contratuercas del mando de ajuste del cable del acelerador	4,0	0,4	
44	Contratuercas de la varilla de empuje de la bomba de freno trasera	5,9	0,6	
45	Tornillos A del protector	10	1,0	
46	Tornillos B del protector	10	1,0	
47	Tornillos C del protector	5,2	0,5	
48	Arandelas/tornillos A de la cubierta protectora del motor	10	1,0	
49	Arandela/tornillo B del protector del motor	10	1,0	
50	Tornillos de la cubierta lateral	10	1,0	
51	Tornillo de fijación del filtro de aire	2,4	0,2	
52	Tornillos de montaje de la base de soporte del asiento	10	1,0	
53	Tornillo del terminal del motor de arranque	7	0,7	

NOTAS: 1. Tuerca en U

4. Tornillo Alock: sustitúyalo por otro nuevo.

Gasolina con alcohol

Si desea emplear un combustible con contenido de alcohol (gasohol), asegúrese de que su octanaje sea como mínimo el recomendado anteriormente.

Existen dos tipos de gasohol: uno contiene etanol y otro metanol. No emplee gasohol que contenga más del 10 % de etanol.

No emplee gasohol que contenga metanol (metilo o alcohol de madera), a menos que también contenga cosolventes e inhibidores contra la corrosión para metanol. No utilice nunca gasolina con más del 5 % de metanol, incluso cuando esta tenga disolventes e inhibidores contra la corrosión.

Los problemas de rendimiento del motor causados por la utilización de combustibles que contengan alcohol no están cubiertos por la garantía. Honda no puede aconsejar la utilización de combustibles con metanol porque no dispone de pruebas concretas que demuestren su idoneidad.

Antes de adquirir combustible de una gasolinera desconocida, compruebe si el combustible tiene alcohol. Si lo tuviese, asegúrese del tipo y porcentaje de alcohol utilizado.

Si notase algún síntoma de funcionamiento inapropiado cuando utiliza gasolina con alcohol o una que posiblemente contenga alcohol, cambie la gasolina por otra que no tenga alcohol a ciencia cierta.

Catalizador

Esta motocicleta está equipada con un catalizador de tres vías. El catalizador contiene metales preciosos que sirven como catalizadores en las reacciones químicas a altas temperaturas que convierten los hidrocarburos (HC), el monóxido de carbono (CO) y los óxidos de nitrógeno (NOx) de los gases de escape en compuestos seguros.

Un catalizador defectuoso emite una mayor contaminación y puede afectar negativamente al rendimiento del motor. La unidad de repuesto debe ser una pieza original de Honda o su equivalente.

Siga estos consejos para proteger el catalizador de su motocicleta.

- Utilice siempre gasolina sin plomo. La gasolina con plomo dañará el catalizador.
- Mantenga el motor en buen estado de funcionamiento. Si el motor no funciona como debiera podría producirse sobrecalentamiento del convertidor catalítico y causar daños en el convertidor o en la motocicleta.
- Si observa que el motor sufre fallos de encendido, petardea, se cala o no funciona correctamente, deténgase, apague el motor y haga que revisen la motocicleta.

Libro de registro en campo traviesa

Toda preparación seria para campo traviesa se basa en los conocimientos adquiridos y acumulados de carreras anteriores. La mejor forma de organizar esta información es anotarla en un libro de registro.

El libro de registro podrá incluir información como puedan ser los datos de los ajustes de la suspensión, multiplicación y de la selección de neumáticos. Esta detallada información, junto con sus comentarios, puede ser muy valiosa si vuelve a competir en el mismo circuito o en un terreno similar.

El libro de registro también le recordará las fechas en que se efectuó el mantenimiento y cuándo hay que volver a realizarlo. También le permitirá anotar las reparaciones y llevar un registro del tiempo de funcionamiento del motor y de los componentes de la suspensión.

Si decide vender su motocicleta, los datos precisos de mantenimiento anotados en el libro pueden ser un factor decisivo para un posible comprador.

Considere la utilización de bolígrafos o lapiceros de diferentes colores para anotar la información importante sobre temas específicos. Por ejemplo, podrá registrar los resultados de las competiciones en negro, los ajustes de la suspensión/chasis en azul y las selecciones de la multiplicación en verde. Los códigos de color le ayudarán a identificar la información que busca de un vistazo.

Registro de reglajes y ajustes

Anote los reglajes y ajustes que mejor funcionaron en un lugar determinado. Esta información incluye:

- condiciones básicas del circuito, altitud y temperatura
- ajustes de la suspensión
- ajustes del chasis probados y seleccionados
- multiplicación
- selección de neumáticos
- presión de aire

Anotaciones en campo traviesa

- sus clasificaciones
- ideas para mejorar el rendimiento la próxima vez: el suyo propio y el de la motocicleta
- notas estratégicas

Registros de mantenimiento

- mantenimiento a intervalos periódicos
- reparaciones
- tiempo de funcionamiento del motor
- tiempo de funcionamiento de los componentes de la suspensión

Registro del tiempo de uso

En este manual, los intervalos de mantenimiento corresponden a un determinado número de carreras o un determinado número de horas de circulación.

Dado que no todas las carreras son iguales, la forma más eficaz de programar el mantenimiento es por horas de funcionamiento de la motocicleta.

Una “estimación aproximada” oficial del tiempo de uso es suficiente. Puede optar por registrar su tiempo del mismo modo que los pilotos de avión (pero sin la ayuda de un cuentahoras eléctrico). Todo el tiempo de funcionamiento se desglosa en horas y décimas de hora (cada 6 minutos representa una décima de hora).

Registros de competiciones

La información que merece la pena anotar para esta sección del libro de registro incluye:

- Su puesto en cada carrera y su posición en la clasificación final.
- Ideas de lo que podría hacer para mejorar su rendimiento la próxima vez.
- Notas sobre lo observado en la elección de las posiciones de salida o en tramos del recorrido que puedan resultarle útiles para competiciones futuras.
- Cualquier punto del recorrido en el que eligió el camino equivocado y le adelantaron con demasiada facilidad.
- Notas sobre la estrategia utilizada por sus pilotos rivales o pilotos de otras competiciones que merezca la pena recordar.

Registros de mantenimiento

La información sobre el mantenimiento periódico anotada en el libro de registro debe incluir:

- Fechas y resultados de las inspecciones del cilindro, pistón y segmentos
- Frecuencia de eliminación de los depósitos de carbonilla para un aceite dado
- Fecha del último mantenimiento realizado en la articulación del amortiguador y el cojinete del pivote del basculante
- Cambios de aceite de motor y la suspensión
- Reemplazos de cadena, piñón, rodillo de la cadena y corredera
- Cambios de refrigerante y sustitución de los componentes relacionados
- Sustitución de la bujía, pastillas de freno y cable de control

Además, deberá anotar cualquier irregularidad observada en relación con el desgaste de los componentes con el fin de vigilar estos puntos en el futuro.

Información técnica 187

(Haga varias fotocopias de esta página para su uso futuro)

Lista de piezas opcionales

Puede pedir estas herramientas a su concesionario autorizado.

HERRAMIENTAS	Notas
Llave de pivotes A 	Para ajustar la precarga del resorte. (Se necesitan dos llaves)
Soporte de trabajo 	Para mantenimiento
Manómetro de aire	Para comprobar la presión de aire de los neumáticos

Piezas de repuesto y equipamiento

Hay numerosas piezas de repuesto que puede llevar al circuito para estar seguro de poder competir durante todo el día. Además de las tuercas y tornillos normales, considere también lo siguiente:

Piezas de repuesto

bujías
filtro de aire (limpio y lubricado, en una bolsa de plástico sellada)
cadena y eslabones maestros
deslizadera de la guía de cadena
guía de la cadena
rodillos de la cadena
tubos interiores (delantero y trasero)
guardabarros
estriberas
manguera de combustible
filtro de la bomba de combustible
placa de matrícula y tapas laterales
manillar
puños
manetas (freno y embrague)
montura de la maneta de embrague en el manillar
cable del embrague
conjunto del acelerador
cable del acelerador
pedal de cambio
pedal de freno
radios (delanteros y traseros, cada lado)
piñones (mayores y menores que el tamaño estándar)
un surtido de tuercas, pernos, arandelas, tornillos y pasadores de aletas

Repuestos adicionales

bomba de combustible
bomba de freno delantera
conjunto de freno trasero
ruedas y neumáticos (delantero y trasero, montados)
discos y placas de embrague
aceite de motor
asiento
componentes del encendido
manguitos del radiador
protectores del radiador (izquierdo y derecho)
latiguillos de freno (delantero y trasero)

Herramientas generales

vasos (cuadradillo 3/8")
destornilladores: cabeza plana y Philips n.º 1, 2, 3
llave inglesa grande
llaves planas y de tubo
llaves hexagonales (Allen)
llave de radios
llave dinamométrica (escala métrica, tipo trinquete)
alicates: estándar, de punta fina, juego
Channellock
martillo, cabeza de plástico
jeringa con tope ajustable
medidor de la presión de aire
hierros para los neumáticos
bomba de neumáticos o depósito de aire
juego de galgas
pinza Vernier (métrico)
equipo de prueba de presión/vacío

Herramientas especiales Honda

Cualquier herramienta especial para su motocicleta comprada en su concesionario.

- Tope del mando de ajuste 070MG-0010100
- Llave para contratueras 07WMA-KZ30100
- Llave de radios 07JMA-MR60100
- Llave de radios 070MA-KZ30100
- Base del pistón 07958-2500001
- Soporte de la varilla de la horquilla 07AMB-KZ3A100

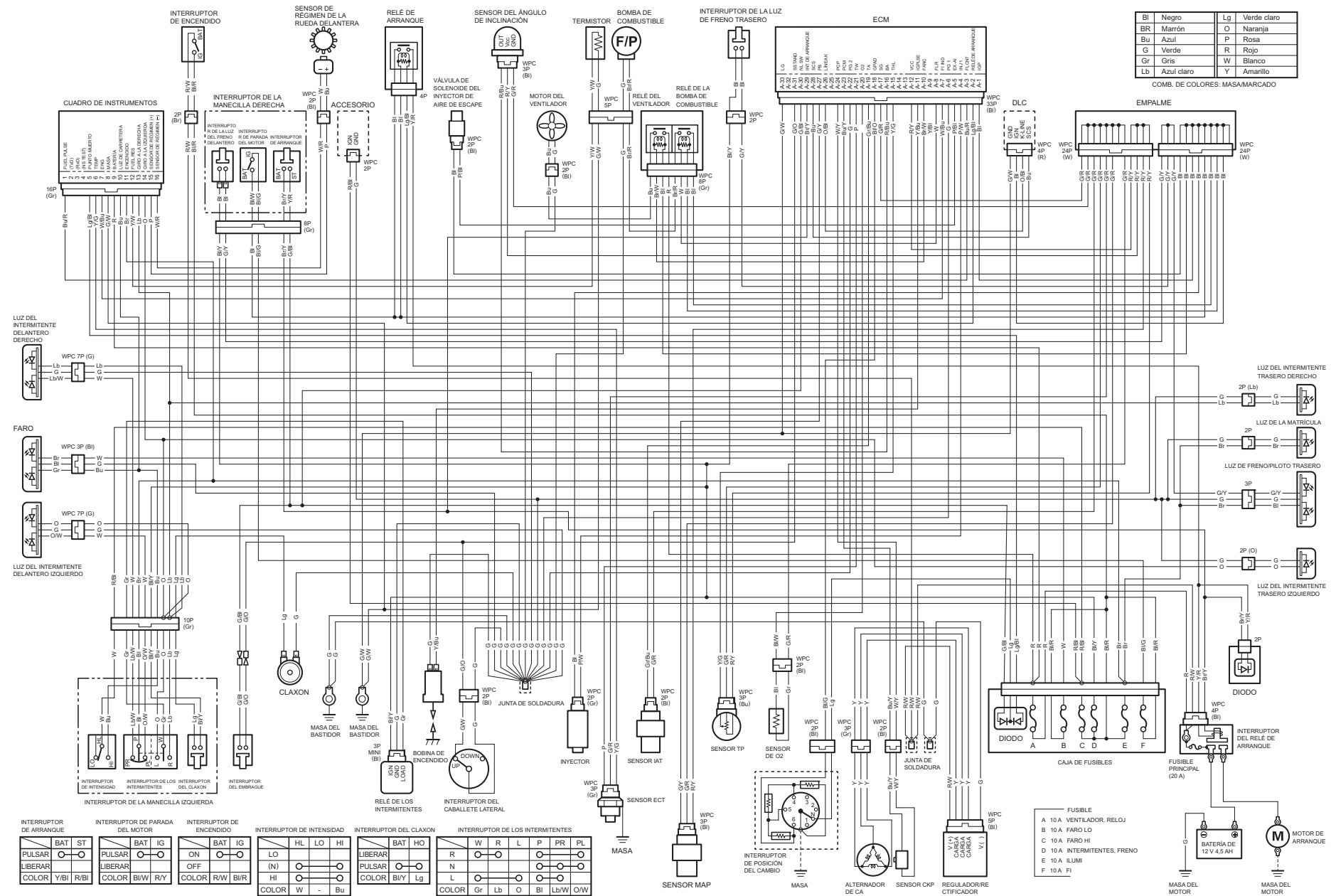
Productos químicos

Honda "4-STROKE MOTORCYCLE OIL" (aceite de 4 tiempos para motocicletas) o equivalente (Aceite de motor)
Aceite para engranajes SAE 80 o 90
Aceite de horquilla Pro Honda HP, SS-19
líquido de frenos DOT 4
Lubricante para cadenas de transmisión.
Aceite Honda Foam Air Filter Oil
Grasa Honda Dielectric Grease
Hand Grip Cement
Honda Thread Lock
Grasa de bisulfuro de molibdeno (que contenga más de un 3 % de aditivo de bisulfuro de molibdeno)
Honda White Lithium Grease
Grasa multiusos
Aceite antioxidante
Lubricante de cables
Anticongelante de etilenglicol de alta calidad con inhibidores de corrosión
Grasa multiusos a base de urea diseñada para mejorar el rendimiento a altas temperaturas y altas presiones (ejemplo: EXCELITE EP2 fabricado por KYODO YUSHI, Japón, o equivalente)

Otros productos

alicates para cables de seguridad
cable de seguridad
cable de mecánico
cinta adhesiva
bridas para cables de plástico
abrazaderas de manguera
luz colgante
cinta aislante
Scotch-Brite Hand Pad #7447 (granate)
cinta de Teflón

Diagrama eléctrico



Índice alfabético

Simbología

¿debería reparar o sustituir el neumático o la cámara? 167

A

accesorios 3
aceite,
 horquilla 108
 motor 69
acelerador,
 holgura 78
 inspección 79
ajuste de intensidad de retroiluminación 17
ajuste de la maneta de freno delantero 122
ajuste de la suspensión,
 directrices 150
 trasera 146
ajuste de suspensión,
 delantera 144
ajustes de adaptación personal 156
ajustes de amortiguación,
 delantera 144, 145
 trasera 147
ajustes de la suspensión delantera 144
ajustes de la suspensión trasera 146
ajustes del chasis 154
ajustes,
 adaptación personal 156
 chasis 154
 control de holgura 78, 81, 122
 para competiciones 143
 selección de neumáticos, condiciones
 de circuito 155
 suspensión, delantera 144
 suspensión, trasera 146
almacenaje 159
antes de circular 21

arranque,
 motor 27
 solución de problemas 161
asiento 47

B

batería 137
botón de arranque 19
bujía 86
bujía,
 lectura 153, 154
 mantenimiento 86

C

caballete lateral 129
cadena de transmisión 130
calendario, mantenimiento 36
cambio de la unidad de kilometraje por
combustible 18
cambio de la unidad de velocidad
y kilometraje 18
cambio de marcha 29
capacidad, combustible 60
carga 24
catalizador 185
cámaras, reemplazo 127
circular,
 antes de 21
combustible 60
combustible,
 capacidad del depósito 60
 inspección de la tubería 61
 repostaje 60
 sistema 60
 sustitución de la tubería 61
conducción,
 equipo 2
 funcionamiento básico 25
 información de seguridad importante 2

precauciones de seguridad importantes 2
configuración del reloj digital 17
consejos sobre la carga 24
controles 11
cuentakilómetros parcial 16
cuentakilómetros total 16
cuidado del exterior 140
cuidado, exterior 140

D

detonaciones, motor 60
diagrama eléctrico 190
diagrama, conexiones 190
directrices para el rodaje 32
directrices,
 ajuste de la suspensión 150

E

equipo de protección 2, 22
equipo, protección 2
especificaciones 179
especificaciones de par,
 chasis 182, 183
 motor 181
etiquetas, seguridad 5

F

filtro de aire 75
filtro,
 aceite 70
 aire 75
 bomba de combustible 63
filtro, aire 75
formación del conductor 22
frenos,
 altura del pedal 122
 desgaste de pastillas 125

Índice alfabético

maneta, ajuste delantero	122
nivel de líquido	123
funcionamiento básico	25

G

gasohol	184
gasolina	60
gasolina con alcohol	184
golpeteo de encendido	60

H

herramientas	39, 189
holgura de las válvulas	87
horquilla,	
inspección de la suspensión delantera	105
recomendación de aceite	108

I

identificación, vehículo	178
indicadores y visualizadores	13
inspección del manillar	135
inspección del sistema de dirección	135
inspección previa a la conducción	23
inspección, antes de la circulación	23
instrucciones de funcionamiento	25
instrumentos	11
interruptor de control de la luz	
de adelantamiento	19
de encendido	19
de intensidad de la luz del faro	19
de los intermitentes	19
de parada del motor	19

L

lavado de la motocicleta	140
libro de registro en campo traviesa	186

limpieza, cuidado del exterior	140
límites de carga	24

M

mantenimiento después de la competición	45
mantenimiento entre carreras	
y entrenamientos	44
mantenimiento,	
antes y después de las competiciones	44
calendario	36
después de la competición	45
general para competiciones	40
importancia	34
seguridad	35
situación de los componentes	46
medidor de kilometraje por combustible	16
medioambiente, protección	160
modificaciones	3
motor ahogado, arranque	28
motor,	
aceite	69
ahogado	28
detonaciones	60
falta de potencia	161
no arranca	161
número	178
parada	28
régimen de ralentí	80

N

n.º de identificación del vehículo	178
neumáticos,	
desinflados	127
para condiciones del circuito	155
presión de aire	127
selección	128
números de serie	178

O

opcional,	
lista de piezas	188

P

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	37
pantalla multifunción	14
parada del motor	28
pastillas, freno	125
peligro por inhalación de monóxido	
de carbono	26
perilla de ralentí, rápido	27
piezas de repuesto	189
piezas, opcionales	188
precarga de muelle, suspensión trasera	146
precarga, suspensión trasera	146
preparación para situaciones inesperadas	164
presión de aire,	
neumáticos	127
suspensión delantera	144

R

refrigerante	72
reglaje de los faros	139
régimen de ralentí, motor	80
ruedas	126

S

seguridad en campo traviesa	4
seguridad,	
breve información sobre	5
etiquetas	5
información importante	2
mantenimiento	35
precauciones de conducción	26
precauciones importantes	2

Índice alfabético

separación de electrodos, bujía.....	86
si el motor se para o no se pone en marcha ...	165
si ha perdido la llave.....	174
si se enciende el indicador de alta	
temperatura del refrigerante	170
si se pincha un neumático.....	167
si tiene un accidente	173
si tiene una bombilla fundida	171
sistema de corte del encendido	28
sistema de embrague, ajuste	81
sistema del cilindro.....	98
situación de los componentes de operación	12
solución de problemas	161
subchasis.....	53
sugerencias de reglaje.....	153
sugerencias para evitar robos	31
suspensión,	
delantera	105
trasera	121

T

tapa lateral	48
transporte	158

V

velocímetro	16
-------------------	----

