



CRF250R/RX



INSTRUKCJA OBSŁUGI I PODSTAW SERWISOWANIA

HONDA
CRF250R/RX

INSTRUKCJA OBSŁUGI I PODSTAW SERWISOWANIA

PL

WAŻNE UWAGI

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

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

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

TYLKO KIEROWCA, BEZ PASAŻERÓW.

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

DOKŁADNIE ZAPOZNAĆ SIĘ Z NINIEJSZĄ INSTRUKCJĄ.

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

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

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

© Honda Motor Co., Ltd., 2019

Honda CRF250R/CRF250RX
INSTRUKCJA OBSŁUGI I PODSTAW SERWISOWANIA



Wstęp

Gratulujemy zakupu motocykla motokrosowego Honda CRF (CRF250R)/terenowego (CRF250RX) firmy Honda.

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

Honda CRF to motocykl wyścigowy o wysokich osiągnięciach, w którym wykorzystano najnowsze technologie z dziedziny sportów motokrosowych (CRF250R)/wyścigów terenowych (CRF250RX) i który jest przeznaczony do zorganizowanych wyścigów na zamkniętych torach, w których biorą udział wyłącznie doświadczeni motocykliści.

Należy pamiętać, że motokros (CRF250R)/wyścigi terenowe (CRF250RX) jest fizycznie wymagającym sportem, do którego uprawiania nie wystarczy tylko dobry motocykl. Aby osiągać dobre wyniki, kierowca musi dbać o doskonałe przygotowanie fizyczne i poziom umiejętności. Aby osiągnąć jak najlepsze rezultaty, należy intensywnie pracować nad swoją formą fizyczną i często trenować.

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

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

W tej instrukcji znajdują się informacje poprzedzone symbolem **ZUWAŻYĆ**. Informacje te mają na celu pomóc użytkownikowi uniknąć uszkodzenia pojazdu Honda lub własności osób trzecich, bądź zanieczyszczenia środowiska.

Jeżeli użytkownik nie posiada odpowiednich kwalifikacji mechanicznych oraz odpowiednich narzędzi, powinien zlecać wykonanie procedur obsługowych i regulacyjnych, opisanych w niniejszym podręczniku, specjalistom z ASO Honda.

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

Przyjemnej jazdy!

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

(CRF250R)

ED	Sprzedaż bezpośrednia na terenie Europy
U	Australia, Nowa Zelandia

(CRF250RX)

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

- Przedstawione ilustracje i zdjęcia dotyczą modelu CRF250R ED.
- Wygląd rzeczywistego pojazdu może odbiegać od przedstawionego w niniejszej instrukcji.

SKRÓT

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

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

Uwagi dotyczące bezpieczeństwa

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

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

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

Słowa te oznaczają:

 **NIEBEZPIECZEŃSTWO**

Nieprzestrzeganie zaleceń grozi śmiercią lub poważnymi obrażeniami ciała.

 **OSTRZEŻENIE**

Nieprzestrzeganie zaleceń może grozić śmiercią lub poważnymi obrażeniami ciała.

 **PRZESTROGA**

Nieprzestrzeganie zaleceń może grozić odniesieniem obrażeń.

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

Spis treści

BEZPIECZNA JAZDA MOTOCYKLEM	1
Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa	2
Ważne środki ostrożności	2
Akcesoria i modyfikacje	3
Akcesoria i modyfikacje	3
Naklejki (typ ED)	4
Bezpieczeństwo – naklejki (typ U)	9

WSKAŹNIKI I ELEMENTY

STERUJĄCE	11
Rozmieszczenie podzespołów obsługowych	12
MIL (lampa wskaźnika usterki)	13
Schematy migania lampki MIL	13
Aktualny kod usterki DTC/ zamrożony kod usterki DTC	13
Kontrola obwodów	14
Indeks kodów usterek DTC	15
Wskaźnik trybu silnika i asystenta startu	16
Wskaźnik trybu silnika	16
asystenta startu	16

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY	17
Czy jesteś gotowy/a do jazdy?	18
Czy motocykl CRF jest gotowy do jazdy?	19
Sprawdzenie poziomu przed rozpoczęciem jazdy	19

PODSTAWOWA INSTRUKCJA

OBSŁUGI	21
Podstawowa instrukcja obsługi	22
Środki ostrożności podczas jazdy	22
Boczna stopka (CRF250RX)	22
Uruchamianie i zatrzymywanie silnika	23
Dźwignia zimnego rozruchu	23
Przygotowanie	23
Procedura rozruchu	23
Wyłączanie silnika	24
Parkowanie (CRF250RX)	25
Zalecenia dotyczące okresu docierania	26

OBSŁUGA SERWISOWA POJAZDU

HONDA	27
Przed rozpoczęciem prac serwisowych pojazdu Honda	27
Znaczenie przeglądów	28

Bezpieczeństwo związane z przeglądem	29
Ważne środki ostrożności	29
Przegląd Okresowy	30
Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów	32
Obsługa techniczna przed i po zawodach	36
Obsługa techniczna między przejazdami (CRF250R)/wyscigami (CRF250RX) i treningami	36
Obsługa techniczna po zawodach	37

Przygotowanie do obsługi

Rozmieszczenie podzespołów do obsługi	38
Siedzenie	39
Zbiornik paliwa (CRF250R)	40
Zbiornik paliwa (CRF250RX)	43
Rama pomocnicza	46

Procedury serwisowe

Płyn i filtry

Układ paliwowy (CRF250R)	50
Paliwo	50
Procedura tankowania	50
Kontrola przewodu paliwa	50
Odprowadzanie ciśnienia paliwa	51
Wymiana przewodu paliwowego	51
Filtr pompy paliwa Wymiana	54
Zwiększanie ciśnienia paliwa	59

Układ paliwowy (CRF250RX)	60
Paliwo	60
Procedura tankowania	60
Kontrola przewodu paliwa	60
Odprowadzanie ciśnienia paliwa	61
Wymiana przewodu paliwowego	61
Filtr pompy paliwa Wymiana	64
Zwiększanie ciśnienia paliwa	69

Olej silnikowy	70
Zalecenia dotyczące oleju	70
Sprawdzanie i uzupełnianie oleju	71
Wymiana oleju silnikowego i filtra oleju	71

Płyn chłodzący	74
Zalecenia dotyczące płynu chłodzącego	74
Sprawdzanie poziomu i uzupełnianie płynu chłodzącego	74
Kontrola układu chłodzenia	75
Wymiana płynu chłodzącego	76
Filtr powietrza	77

Czyszczenie	77
Odpowietrzenie skrzyni korbowej	79
Odpowietrzanie	79

Silnik

Przepustnica	80
Luz przepustnicy	80
Przegląd przepustnicy	81
Smarowanie linki przepustnicy	81
Prędkość obrotowa biegu jałowego	82
Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego	82
Układ sprzęgła	83
Luz dźwigni sprzęgła	83
Inne kontrole	84
Działanie sprzęgła	84
Smarowanie linki sprzęgła	84
Wymontowywanie tarcz/płytek sprzęgła	85
Kontrola tarcz/płytek/sprężyny sprzęgła	86
Montaż tarcz/płytek sprzęgła	86
Świeca zapłonowa	88
Zalecenia dotyczące świec zapłonowych	88
Kontrola i wymiana świecy zapłonowej	88
Luzy zaworowe	89
Zdejmowanie pokrywy głowicy	89
Ustawienie w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania	90
Sprawdzenie luzu zaworowego	90
Wymontowywanie wałka rozrządu	91
Dobór podkładek regulacyjnych	93
Montaż wałka rozrządu	94
Montaż zatyczki otworu dostępu do wału korbowego/zatyczki otworu do regulacji układu rozrządu	98
Montaż pokrywy głowicy	98
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy	100
Demontaż głowicy	100
Wymontowywanie cylindra	102
Wymontowanie tłoka	103
Wymontowanie pierścienia tłokowego	103
Kontrola tłoka/sworznia tłokowego/pierścienia tłokowego	103
Montaż pierścienia tłokowego	104
Montaż tłoka	104
Montaż cylindra	105
Montaż głowicy	106

Podwozie			
Zawieszenie	109	Montaż rury wydechowej	141
Kontrola przedniego zawieszenia	109	Dodatkowe procedury przeglądowe	142
Wymontowywanie przedniego zawieszenia	110	Kontrola łożyska główki ramy	142
Zalecany olej amortyzatorowy	112	Kontrola kierownicy	142
Wymontowywanie rury zewnętrznej widelca	112	Linki sterujące	142
Uzupełnianie oleju w widelcu	113	Nakrętki, śruby, mocowania	143
Montaż przedniego zawieszenia	114	Instalacja elektryczna	
Demontaż amortyzatora widelca	117	Akumulator	144
Wymiana oleju amortyzatora	119	Przechowywanie akumulatora	144
Montaż amortyzatora widelca	122	Ładowanie akumulatora	145
Tylne zawieszenie	125	Dbalność o wygląd	146
Hamulce	126	Zalecenia ogólne	146
Regulacja dźwigni przedniego hamulca	126	Mycie motocykla przy użyciu łagodnego detergentu	146
Wysokość pedału tylnego hamulca	126	Smarowanie po czyszczeniu	147
Kontrola poziomu płynu	127	Konserwacja aluminiowej ramy	147
Zużycie klocków hamulcowych	129	Konserwacja tytanowego zbiornika paliwa (CRF250R)	147
Inne kontrole	129	Konserwacja rury wydechowej i tłumika	147
Koła	130	Czyszczenie siedzenia	147
Obrożce i szprychy kół	130	REGULACJE PRZED WYŚCIGIEM	149
Ośie i łożyska kół	130	Przycisk wyboru trybu pracy silnika	150
Opony i łożyska	131	Aktualny tryb	150
Cisnienie powietrza	131	Wybór trybu	150
Kontrola	131	Asystent startu HRC	151
Wymiana łożyska	131	Regulacja przedniego zawieszenia	153
Wymiana opon	132	Cisnienie powietrza w przednim zawieszeniu	153
Boczna stopka (CRF250RX)	133	Tłumienie przedniego zawieszenia	154
Łańcuch napędowy	134	Sprężyny widelca	154
Kontrola	134	Regulacja poziomu oleju w widelcu	155
Ślizgacze łańcucha napędowego	134	Regulacje tylnego zawieszenia	157
Rolki łańcucha napędowego	135	Napięcie wstępne tylnego zawieszenia	157
Regulacja	135	Tłumienie tylnego zawieszenia	158
Smarowanie	135	Zwis tylnego zawieszenia	159
Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF250R)	136	Regulacja zawieszenia pod kątem warunków na torze	162
Więcej informacji na temat łańcucha napędowego (CRF250R)	137	Wytczne dotyczące regulacji zawieszenia	163
Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF250RX)	137	Wskazówki dotyczące tuningu	166
Rura wydechowa/tłumik	138	Badanie świecy zapłonowej	166
Kontrola rury wydechowej/tłumika	138	Regulacje podwozia	167
Wymontowywanie tłumika	138	Tył	167
Montaż tłumika	139	Wysokość/kąt widelca	167
Wymontowywanie rury wydechowej	141	Rozstaw osi	167
		Przełożenia	168
		Dobór opon do warunków na torze	169
		Regulacje preferencyjne	170
		Położenia elementów sterujących	170
		Położenie, szerokość i kształt kierownicy	170
		WSKAZÓWKI	173
		Transport motocykla	174
		Przechowywanie pojazdu Honda	175
		Przygotowanie do przechowywania	175
		Czynności po przestoju	175
		Troska o środowisko naturalne	176
		Rozwiązywanie problemów	177
		PRZEWIDYWANIE ZDARZEŃ LOSOWYCH	179
		Przepalony bezpiecznik	180
		W przypadku niskiego poziomu naładowania (lub całkowitego rozładowania) akumulatora	181
		INFORMACJE TECHNICZNE	183
		Identyfikacja pojazdu	184
		Numer seryjny	184
		Dane techniczne	185
		Momenty dokręcania	187
		Nakrętki, śruby, mocowania	187
		Paliwo zawierające alkohol	190
		Dziennik wyścigów	191
		Lista opcjonalnych części	193
		Części zamienne i osprzęt	194
		Części zamienne	194
		Ogólne narzędzia	194
		Narzędzia specjalne firmy Honda	194
		Produkty chemiczne	194
		Inne produkty	194
		Schemat elektryczny	195
		INDEKS	196
		PRODUCENT, UPOWAŻNIONY PRZEDSTAWICIEL I IMPORTER NA RYNEK UE	199

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

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa ...	2
Ważne środki ostrożności	2
Akcesoria i modyfikacje	3
Naklejki (typ ED).....	4
Bezpieczeństwo – naklejki (typ U)	9

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa

Ważne środki ostrożności

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

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

Nie wolno przewozić pasażerów.

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

Noś odzież ochronną.

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

Poświęć trochę czasu na poznanie swojego pojazdu CRF.

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

Poznaj swoje ograniczenia i naucz się je szanować.

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

Nie prowadzić po spożyciu alkoholu.

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

Utrzymywać pojazd we właściwym stanie technicznym.

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

Akumulator litowo-jonowy.

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

Akcesoria i modyfikacje

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



OSTRZEŻENIE

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

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

Naklejki (typ ED)

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

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

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

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



NAKLEJKA PRZY KORKU CHŁODNICY

ZAGROŻENIE

NIE OTWIERAĆ, GDY SILNIK JEST GORĄCY.

Rozgrzany płyn chłodzący może spowodować oparzenia.

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



NAKLEJKA – TYLNY AMORTYZATOR

GAZOWY

Nie wolno podgrzewać.



NAKLEJKA ŁAŃCUCHA NAPĘDOWEGO

Należy pamiętać o regulacji i smarowaniu łańcucha.

Luz 35 – 45 mm



NAKLEJKA – UWAGA

WAŻNE INFORMACJE

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

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

(ciąg dalszy)

Naklejki (typ ED)



NAKLEJKA – NIEBEZPIECZEŃSTWO ZWIĄZANE Z AKUMULATOREM

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



Tej naklejki może nie być, w zależności od daty produkcji.

NAKLEJKA DOTYCZĄCA PALIWA

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

Naklejki (typ ED)

NAKLEJKA – TYLNY
AMORTYZATOR



NAKLEJKA DOTYCZĄCA
AKUMULATORA

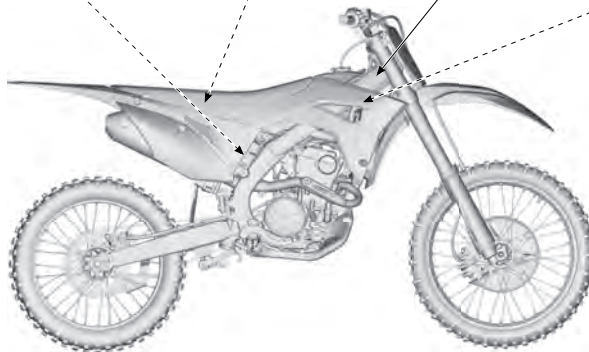


NAKLEJKA DOTYCZĄCA PALIWA

Tej naklejki może nie być, w zależności od daty produkcji.



NAKLEJKA PRZY KORKU
CHŁODNICY



(ciąg dalszy)

Naklejki (typ ED)

NAKLEJKA – UWAGA

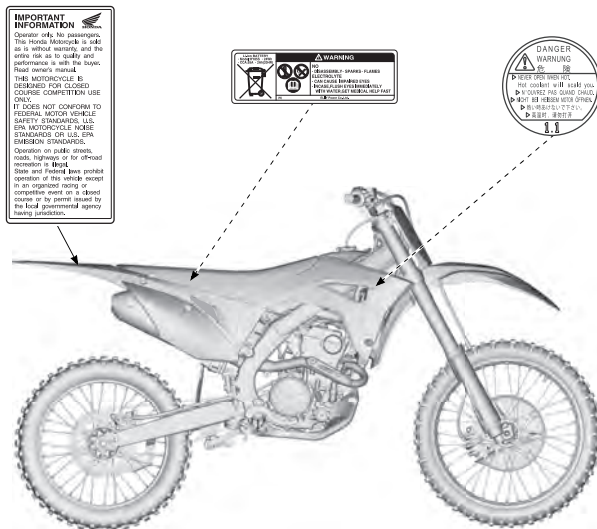


NAKLEJKA ŁAŃCUCHA
NAPEŁDOWEGO



Należy ostrożnie przeczytać niniejsze naklejki i nie wolno ich zdejmować.

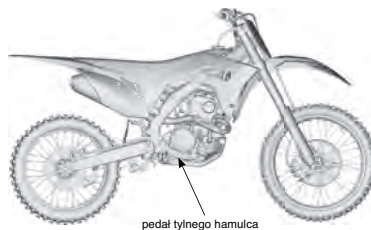
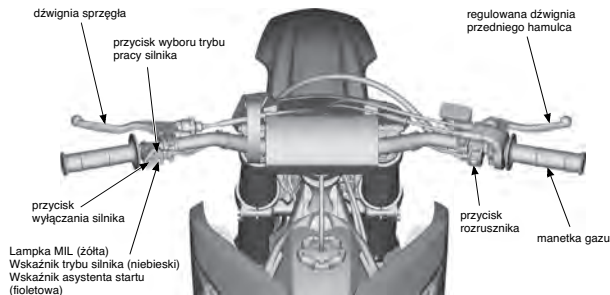
Jeżeli naklejka odklei się lub stanie się nieczytelna, należy w celu jej wymiany skontaktować się z ASO Honda.



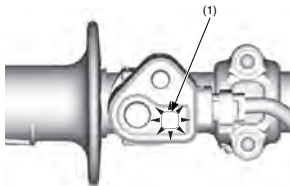
Należy uważnie przeczytać niniejszy rozdział przed rozpoczęciem jazdy. Zawiera on informacje na temat umiejscowienia podstawowych elementów sterujących w motocyklu CRF.

Rozmieszczenie podzespołów obsługowych ...	12
MIL (lampa wskaźnika usterki)	13
Schematy migania lampki MIL	13
Aktualny kod usterki DTC/zamrożony kod usterki DTC.....	13
Kontrola obwodów.....	14
Indeks kodów usterek DTC	15
Wskaźnik trybu pracy silnika i asystenta startu	16
Wskaźnik trybu silnika	16
Wskaźnik asystenta startu	16

Rozmieszczenie podzespołów obsługowych



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



(1) lampa MIL (żółta)

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

Lampa MIL miga, gdy w układzie PGM-FI występuje nieprawidłowość. Jeżeli lampa MIL zapali się w innym przypadku, należy zmniejszyć prędkość i po zatrzymaniu motocykla zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, który można nabyć w ASO Honda.

Jeżeli lampa MIL nie zapala się podczas uruchamiania silnika, należy zlecić sprawdzenie układu w ASO Honda.

Schematy migania lampki MIL

Lampa MIL będzie migać, sygnalizując odpowiedni kod błędu, jeżeli moduł ECM wykryje aktywny problem w pracy silnika przy prędkości obrotowej silnika mniejszej niż 4000 min^{-1} (obr./min).

Lampa MIL będzie świecić nieprzerwanie również przy prędkości obrotowej silnika większej niż 4000 min^{-1} (obr./min).

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

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

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

Aktualny kod usterki DTC/zamrożony kod usterki DTC

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

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

MIL (lampa wskaźnika usterki)

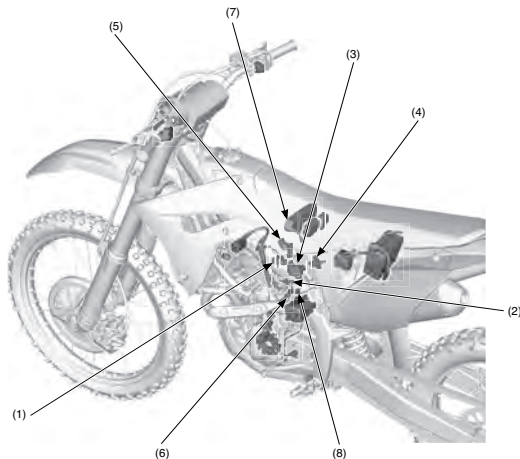
Kontrola obwodów

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

Awarie układu PGM-FI są często związane z nieprawidłowym podłączeniem lub zaśniedziałymi stykami. Sprawdzić poniższe połączenia.

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

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



Indeks kodów usterek DTC

Patrz *Schematy migania lampki MIL* na stronie 13.

Lampka MIL miga	Błąd funkcji	Symptom/funkcja awaryjna
1	Awaria obwodu czujnika MAP	Słabe osiągi (możliwość jazdy)
2	Problem z działaniem czujnika MAP	Słabe osiągi (możliwość jazdy)
7	Awaria obwodu czujnika ECT	Trudności z rozruchem silnika w niskiej temperaturze
8	Awaria obwodu czujnika TP	Słabe tempo zwiększania prędkości obrotowej silnika
9	Awaria obwodu czujnika IAT	Silnik działa prawidłowo
12	Awaria obwodu wtryskiwacza	• Silnik się nie uruchamia • Wyłączenie wtryskiwacza, pompy paliwa i zapłonu
41	Awaria obwodu czujnika GP	Silnik działa prawidłowo

Czynność należy zlecić ASO Honda, chyba że użytkownik posiada odpowiednie narzędzia i umiejętności techniczne.

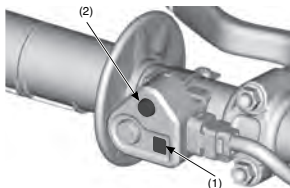
Nie da się sprawdzić kodu wskazywanego przez 12 mignięć lampki MIL, ponieważ w takim przypadku nie ma możliwości włączenia silnika.

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

Wskaźnik trybu silnika i asystenta startu

Wskaźnik trybu silnika

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



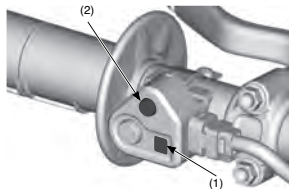
(1) wskaźnik trybu silnika (niebieski)
(2) przycisk wyboru trybu pracy silnika

Wskaźnik trybu silnika pokazuje wybrany tryb pracy w przypadku użycia przycisku wyboru trybu pracy silnika (strona 150).

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

Wskaźnik asystenta startu

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



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

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

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

Aby uzyskać informacje na temat zawieszenia i innych regulacji, zapoznać się z stroną 149.

Czy jesteś gotowy/a do jazdy?	18
Czy motocykl CRF jest gotowy do jazdy?	19
Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy	19

Czy jesteś gotowy/a do jazdy?

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

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

Aby uzyskać informacje na temat zawieszenia i innych regulacji, zapoznać się z stroną 149.

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

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

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

OSTRZEŻENIE

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

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

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

OSTRZEŻENIE

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

Przed każdą jazdą należy wykonać kontrolę i naprawić usterki.

Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy

Przed każdą jazdą sprawdzić następujące elementy:

- Poziom oleju silnikowego 71
- Stan przewodów paliwowych 50, 60
- Poziom płynu chłodzącego 74
- Stan elastycznych przewodów układu chłodzenia 75
- Wartość cieplną świecy zapłonowej, rozległość osadów węgla i ewentualne poluzowanie zacisku przewodu świecy zapłonowej 88
- Stan i poziom zabrudzenia filtra powietrza 77
- Luz dźwigni sprzęgła 83
- Czystość spustu odpowietrzenia 79
- Stan łożyska główki ramy i powiązanych części 142
- Działanie manetki gazu 80
- Opony pod kątem ewentualnych uszkodzeń i ciśnienie w oponach 131
- Poluzowanie szprych 130
- Blokady na obręczach pod kątem poluzowania 130
- Przednie i tylne zawieszenie pod kątem prawidłowości działania 109, 125
- Przedni i tylny hamulec, kontrola działania 126
- Łańcuch napędowy pod kątem prawidłowego naprężenia i smarowania 134, 135
- Ślizgacze i rolki łańcucha napędowego pod kątem zużycia i uszkodzeń 134, 135
- Rurę wydechową i tłumik pod kątem poluzowania 138
- Wszystkie możliwe części pod kątem poluzowania (takie jak śruby głowicy, śruby/nakrętki mocujące silnika, nakrętki osi, śruby/nakrętki wspornika kierownicy, śruby zaciskowe półki widelca, nakrętki blokujące regulatora łańcucha napędowego, śruby/nakrętkę rolki łańcucha napędowego, złącza wiązek przewodów) 187–189
- Działanie lampki MIL 13

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

Środki ostrożności podczas jazdy	22
Boczna stopka (CRF250RX)	22
Uruchamianie i zatrzymywanie silnika	23
Dźwignia zimnego rozruchu	23
Przygotowanie.....	23
Procedura rozruchu	23
Wyłączanie silnika	24
Parkowanie (CRF250RX)	25
Zalecenia dotyczące okresu docierania.....	26

Podstawowa instrukcja obsługi

Środki ostrożności podczas jazdy

Przed pierwszą jazdą Hondą CRF należy zapoznać się z częścią *Ważne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa* zaczynając się na stronie 2 oraz z poprzednim rozdziałem, zatytułowanym *Przed rozpoczęciem jazdy*.

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

OSTRZEŻENIE

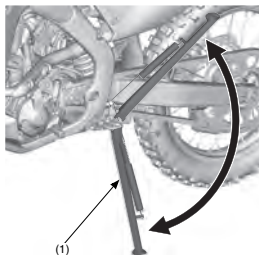
Pracujący silnik w zamkniętych lub częściowo zamkniętych pomieszczeniach powoduje gwałtowne nagromadzenie trującego tlenku węgla.

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

Pojazd można uruchamiać wyłącznie w dobrze wentylowanych miejscach na zewnątrz.

Boczna stopka (CRF250RX)

Boczna stopka (1) służy do podparcia Hondy CRF podczas parkowania (strona 25). W celu użycia opuścić stopkę boczną. Powoli przechylić motocykl CRF, dopóki nie oprze się na bocznej stopce. Skręcić kierownicę całkowicie w lewo. Przed rozpoczęciem jazdy należy podnieść stopkę boczną.



(1) stopka boczna

Zawsze przestrzegać opisanej poniżej metody prawidłowego rozruchu.

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

Dźwignia zimnego rozruchu

Dźwignia zimnego rozruchu ma dwie funkcje:

- Wyciągnięcie dźwigni zimnego rozruchu ułatwia pierwszy rozruch podczas uruchamiania w niskiej temperaturze.
- Wciśnięta dźwignia spełnia rolę śruby regulacyjnej prędkości obrotowej biegu jałowego. Patrz *Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego* na stronie 82.

Przygotowanie

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

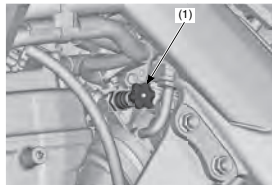
Procedura rozruchu

Zawsze przestrzegać opisanej poniżej metody prawidłowego rozruchu.

Sprawdzić poziom oleju silnikowego i płynu chłodzącego przed uruchomieniem silnika (strony 71, 74).

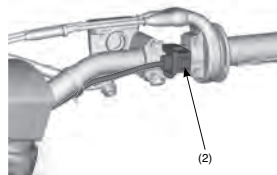
Rozruch zimnego silnika

1. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Jeśli temperatura otoczenia wynosi 10°C lub jest mniejsza, maksymalnie wyciągnąć pokrętko wysokiej prędkości obrotowej biegu jałowego (1).



(1) dźwignia zimnego rozruchu

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



(2) przycisk rozrusznika

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

Uruchamianie i zatrzymywanie silnika

Rozruch rozgrzanego silnika

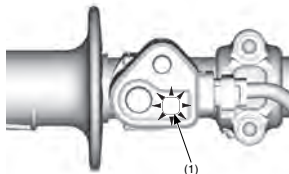
1. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Pociągnąć dźwignię sprzęgła do końca, a następnie nacisnąć przycisk uruchamiania silnika. (Nie otwierać manetki gazu).

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

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

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

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

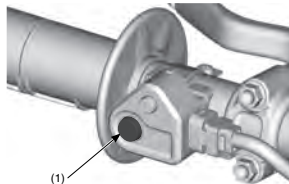


(1) lampka MIL (żółta)/wskaźnik trybu silnika (niebieski)

Wyłączanie silnika

Normalne wyłączanie silnika

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



(1) przycisk wyłączania silnika

Awaryjne wyłączanie silnika

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

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

Zalecenia dotyczące okresu docierania

Zapewnić niezawodność i wydajność Hondy CRF, zwracając szczególną uwagę na sposób jego użytkowania przez pierwszy dzień lub pierwsze 25 km.

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

Tę samą procedurę należy wykonać za każdym razem, gdy:

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

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

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

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

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

Przed rozpoczęciem prac serwisowych pojazdu

Honda	
Znaczenie przeglądów	28
Bezpieczeństwo związane z przeglądem	29
Ważne środki ostrożności	29
Przegląd Okresowy	30
Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów	32
Obsługa techniczna przed i po zawodach	36
Obsługa techniczna między przejazdami (CRF250R)/wyścigami (CRF250RX) i treningami	36
Obsługa techniczna po zawodach	37

Przygotowanie do obsługi

Rozmieszczenie podzespołów do obsługi	38
Siedzenie	39
Zbiornik paliwa (CRF250R)	40
Zbiornik paliwa (CRF250RX)	43
Rama pomocnicza	46

Procedury serwisowe

Płyny i filtry	
Układ paliwowy (CRF250R)	50
Układ paliwowy (CRF250RX)	60
Olej silnikowy	70
Płyn chłodzący	74
Filtr powietrza	77
Odpowietrzenie skrzyni korbowej	79

Silnik

Przepustnica	80
Prędkość obrotowa biegu jałowego	82
Układ sprzęgła	83
Świeca zapłonowa	88
Luzy zaworowe	89
Tłok/pierścienie tłokowe/swożenie tłokowy ...	100

Podwozie

Zawieszenie	109
Kontrola przedniego zawieszenia	109
Wymontowywanie przedniego zawieszenia	110
Zalecany olej amortyzatorowy	112
Wymontowywanie rury zewnętrznej widelca	112
Uzupełnianie oleju w widelcu	113
Montaż przedniego zawieszenia	114
Demontaż amortyzatora widelca	117
Wymiana oleju amortyzatora	119
Montaż amortyzatora widelca	122
Tylnie zawieszenie	125
Hamulce	126
Koła	130
Opony i dętki	131
Boczna stopka (CRF250RX)	133
Łańcuch napędowy	134
Rura wydechowa/tłumik	138
Dodatkowe procedury przeglądowe	142

Instalacja elektryczna

Akumulator	144
Dbałość o wygląd	146

Znaczenie przeglądów

Utrzymanie Hondy CRF w dobrym stanie ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia jej bezpieczeństwa. To również dobry sposób zapewnienia wysokich osiągnięć podczas każdego przejazdu (CRF250R)/wyścigu (CRF250RX). Staranne wykonywanie kontroli przed jazdą oraz dobra obsługa są szczególnie ważne ze względu przeznaczenie pojazdu CRF do jazdy w terenie.

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

OSTRZEŻENIE

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

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

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

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

OSTRZEŻENIE

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

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

Ważne środki ostrożności

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

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

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

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

- Przed przystąpieniem do pracy należy przeczytać instrukcje i upewnić się, że dysponuje się odpowiednimi narzędziami i umiejętnościami do ich przeprowadzenia.
- Aby nie dopuścić do przewrócenia się motocykla, należy go zaparkować na twardym, płaskim podłożu, korzystając ze stopki bocznej (CRF250RX), opcjonalnej podstawki roboczej lub obsługowej.
- Aby zmniejszyć ryzyko pożaru lub wybuchu, należy zachować ostrożność podczas pracy z benzyną. Do czyszczenia części należy używać niepalnego (o wysokim punkcie zapłonu) rozpuszczalnika, takiego jak nafta oczyszczona, ale nie benzyna. Nie zbliżać zapalonych papierosów, iskiei i otwartego ognia do części mających kontakt z paliwem.

Przegląd Okresowy

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

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

Harmonogram przeglądów zawiera również czynności, które są bardziej obszerne i mogą wymagać specjalnego szkolenia, narzędzi i wyposażenia. Z tego względu zalecamy, aby zlecić wykonanie tych zadań ASO Honda, chyba że użytkownik przeszedł zaawansowane szkolenie mechaniczne i posiada wymagane narzędzia. Procedury w ramach czynności przeglądowych w harmonogramie są wyszczególnione w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda, który można nabyć w ASO Honda.

Okresy między przeglądami w harmonogramie przeglądów są wyrażone w ilości przejazdów (CRF250R)/wyścigów (CRF250RX) i godzin jazdy. Aby uniknąć przeoczenia wymaganego przeglądu należy opracować wygodny sposób rejestrowania liczby przejazdów (CRF250R)/wyścigów (CRF250RX) i/lub godzin jazdy.

Jeśli użytkownik nie czuje się na siłach wykonać określonej procedury lub potrzebuje pomocy, należy pamiętać, że pracownicy ASO Honda bardzo dobrze znają motocykl CRF i dś odpowiednio przygotowani do jego obsługi technicznej i napraw. Jeśli użytkownik chce sam wykonać obsługę serwisową, powinien używać tylko oryginalnych części Honda lub ich odpowiedników w celu naprawy lub wymiany, aby zapewnić najwyższą jakość i niezawodność.

Zalecane jest przeprowadzenie kontroli przed jazdą (strona 19) przy okazji każdego zaplanowanego okresu przeglądownego.

Podsumowanie uwag i procedur harmonogramu przeglądów:

Uwagi:

1. (CRF250R)
Wyczyścić po każdym wyścigu w przypadku dużego zapylenia.
(CRF250RX)
Wyczyścić po każdym przejeździe w przypadku dużego zapylenia.
2. Wymieniać co 2 lata. Wymiana wymaga odpowiednich umiejętności.
3. Wymienić po pierwszej jeździe docierającej.
4. Sprawdzić po pierwszej jeździe docierającej.
5. W przypadku wymiany tarcz i płytek sprzęgła należy również wymienić olej silnikowy.
6. Wymieniać co roku.

Procedury konserwacji:

I : sprawdzić i oczyścić, wyregulować,
nasmarować lub w razie potrzeby wymienić
C: wyczyścić
R: wymienić
A: wyregulować
L: nasmarować

Wykonać *Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy* (strona 19) przy okazji każdego zaplanowanego przeglądu okresowego.

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

ELEMENTY	CZĘSTOTLIWOŚĆ	UWAGA	CRF250R	Po każdym wyścigu lub około 2,5 godz.	Co 3 wyścigi lub około 7,5 godz.	Co 6 wyścigów lub około 15,0 godz.	Co 9 wyścigów lub około 22,5 godz.	Co 12 wyścigów lub około 30,0 godz.	Strona odn.
			CRF250RX	Po każdym wyścigu lub około 3,5 godz.	Co 2 wyścigi lub około 7,5 godz.	Co 4 wyścigi lub około 15,0 godz.	Co 6 wyścigów lub około 22,5 godz.	Co 8 wyścigów lub około 30,0 godz.	
PRZEWÓD PALIWOVY		(UWAGA 6)		I				R	50, 60
FILTR W POMPIE PALIWA		(UWAGA 6)						R	54 – 58, 64 – 68
DZIAŁANIE PRZEPUSTNICZY				I					81
FILTR POWIETRZA		(UWAGA 1)		C					77
ODPOWIETRZNIK SKRZYNI KORBOWEJ				I					79
SWIECA ZAPŁONOWA				I					88
LUZ ZAWOROWY/UKŁAD DEKOMPRESATORA		(UWAGA 4)				I			89 – 99
OLEJ SILNIKOWY		(UWAGA 3) (UWAGA 5)		I		R			70
FILTR OLEJU SILNIKOWEGO		(UWAGA 3)				R			71
PREDKOŚĆ OBROTOWA BIEGU JAŁOWEGO				I					82
TŁOKI I PIERŚCIEŃ TŁOKOWE						R			100
SWORZEN TŁOKOWY						R			103
PLYN CHŁODZĄCY		(UWAGA 2)		I					74
UKŁAD CHŁODZENIA									75
ŁAŃCUCH NAPEĐOWY				I, L	R				134
ŚLIZGACZ ŁAŃCUCHA NAPEĐOWEGO				I					134
ROLKA ŁAŃCUCHA NAPEĐOWEGO				I					135
ZĘBATKA ŁAŃCUCHOWA				I					136, 137
NAPEĐZANE KOŁO ZĘBATE				I					136, 137
PLYN HAMULCOWY		(UWAGA 2)		I					127
ZUŻYCIE KŁOCKÓW HAMULCOWYCH				I					129
UKŁAD HAMULCOWY				I					126
UKŁAD SPRZĘGLA		(UWAGA 5)		I					84
LINKI STERUJĄCE				I, L					142
RURA WYDECHOWA/TŁUMIK				I					138
ZAWIESZENIE				I					109, 125
WAHACZ/ŁĄCZNIK AMORTYZATORA					L				35, 125
OLEJ WIDELCA		(UWAGA 3)					R		112, 113, 119 – 122, 155, 156
NAKRĘTKI, ŚRUBY, MOCOWANIA				I					143, 187 – 189
KOŁA OPONY				I					130 – 132
ŁOŻYSKA GŁÓWKI RAMY							I		142
BOCZNA STOPKA		(UWAGA 7)		I					133

ZALECAMY KONSERWACJĘ TYCH ELEMENTÓW NA PODSTAWIE INFORMACJI ZAWARTYCH W OFICJALNEJ INSTRUKCJI SERWISOWEJ FIRMY HONDA.

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

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

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

3. Wymienić po pierwszej jeździe docierającej.

4. Sprawdzić po pierwszej jeździe docierającej.

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

6. Wymienić co roku.

7. Tylko model RX.

Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów

Obsługę techniczną należy przeprowadzać na twardym, płaskim podłożu, korzystając ze stopki bocznej (CRF250RX), z opcjonalnej podstawki roboczej lub odpowiedniego wspornika.

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

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

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

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

Wszystkie elementy kontroli poprzedzającej jazdę

Patrz. *Sprawdzenie pojazdu przed rozpoczęciem jazdy* na stronie 19.

Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów

Świeca zapłonowa

Niektóre świece bezpomnikowe mogą powodować problemy z zapłonem. Należy zapoznać się z zaleceniami w pozostałych częściach tego podręcznika, aby uzyskać informacje na temat odpowiednich rodzajów świec i mieć pewność, że nadają się one do charakteru eksploatacji. Wymieniać okresowo zgodnie z zaleceniami w Harmonogramie przeglądów (strona 31).

Nasadka świecy zapłonowej

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



Filtr powietrza

Należy regularnie czyścić i smarować olejem filtr powietrza, ponieważ ilość powietrza, która przez niego przechodzi, ma bardzo duży wpływ na osiągi maszyny. Pogorszenie stanu filtra powietrza i wynikające z niego wnikanie brudu do układu może doprowadzić do spadku wydajności i trwałości silnika. Należy sprawdzać dokładnie filtr powietrza przy okazji każdego przeglądu pod kątem drobnych pęknięć lub rozwarstwienia połączeń. Należy przechowywać zapasowy filtr powietrza pokryty olejem i gotowy do montażu w szczelnie zaklejonej torebce z tworzywa sztucznego. Jazda w warunkach dużego zapylenia może wymagać serwisowania filtra powietrza lub wymienienia go pomiędzy przejazdami (CRF250R)/wyscigami (CRF250RX). Należy uważać, aby nie pokryć filtra powietrza zbyt dużą ilością oleju. Mimo że dokładne pokrycie filtra powietrza olejem jest ważne, zastosowanie zbyt dużej ilości oleju spowoduje zbyt intensywną pracę silnika, zauważalną zwłaszcza na biegu jałowym i przy niskich obrotach min^{-1} (obr./min). Należy postępować zgodnie z instrukcjami obsługi technicznej w rozdziale zatytułowanym Obsługa techniczna. Należy stosować olej do filtrów powietrza Honda Foam lub odpowiednik. Proszę pamiętać o nasmarowaniu kołnierza filtra powietrza w miejscu styku z obudową filtra powietrza. Bardzo przydatny w tym przypadku jest biały smar litowy firmy Honda lub odpowiednik, ponieważ umożliwia zidentyfikowanie brudu, który przenika przez ten obszar uszczelnienia (strona 77). Należy stosować oryginalne filtry powietrza firmy Honda lub odpowiedniki przeznaczone do danego modelu pojazdu. Stosowanie nieprawidłowego filtra powietrza firmy Honda lub zamiennika o zbyt niskiej jakości może doprowadzić do przedwczesnego zużycia silnika lub problemów z osiąganiami.

Podnóżki

Zużyty podnóżek można naprawić, szlifując rowki między zębami piłnikiem trójkątnym.

Należy pamiętać, że zbyt mocne naostrzenie podnóżków może doprowadzić do szybszego zużycia podeszwy buta. Należy ostrzyć wyłącznie końcówki zębów. Głębsze szlifowanie rowków osłabi konstrukcję podnóżków. Należy się upewnić, że podnóżki swobodnie się obracają i że zawleczy mocujące sworznice obrotowe są w dobrym stanie.

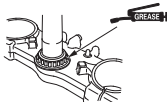


(ciąg dalszy)

Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów

Łożyska główek ramy

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



Uszczelki

Należy zawsze używać nowych uszczelek podczas montażu podspodszów.

Głowica/cylinder

Nałożyć małą ilość smaru na kołki ustalające głowicy i cylindra, aby nie dopuścić do korozji na skutek różnych potencjałów stykających się materiałów metalowych. Granice tolerancji są dość mocno zawężone, a więc ważne jest, aby kołki były absolutnie czyste (strony 100, 102).

Przewód paliwowy

Patrz Kontrola przewodu paliwa na stronach 50 i 60. Sprawdzić, czy przewód paliwowy nie jest zużyty, uszkodzony lub niesczelny. Wymienić przewód paliwowy co roku.

Olaj w widelcu/wydażność

Regularnie wymontowywać, czyścić i sprawdzać widelec oraz wymieniać w nim olej. Zanieczyszczenia wywołane przez drobne cząsteczki metalu powstałe na skutek normalnej pracy widelca oraz na skutek standardowego rozkładu oleju powodują obniżenie osiągniętych zawieszania. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym Honda.

Należy stosować wyłącznie olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00.

Olaj w widelcu zawiera specjalne dodatki, które zapewniają maksymalne osiągi przedniego zawieszania pojazdu CRF.

Śruby i nakrętki mocujące silnika

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

Sprzyny

Należy często sprawdzać napięcie sprężyn pomiędzy kilkoma pierwszymi jazdami. W miarę wzajemnego dopasowywania sprężyn, nakrętek sprężyn i punktów stykowych w obręczy może wystąpić konieczność ponownego napięcia sprężyn. Gdy minie ten pierwszy okres wzajemnego dopasowywania, sprzyny powinny trwale utrzymywać napięcie. Tym nie mniej należy się upewnić, że program obsługi technicznej podczas przejazdów (CRF250R)/wysięgów (CRF250RX) obejmuje regularne kontrole napięcia sprężyn i ogólnego stanu koła (strona 130).

Nakrętki, śruby, itp.

Nałożenie kleju do gwintów na najważniejsze połączenia mocujące zapewnia dodatkową gwarancję i pewność. Odkręcić nakrętki, oczyścić gwinty śrub i nakrętek, zastosować klej do gwintów Honda Thread Lock lub odpowiednik i dokręcić wymaganym momentem.

Rama

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

Akumulator

Przycisk włączający wykorzystuje prąd z akumulatora. Ograniczone użytkowanie również przyczynia się do rozładowania akumulatora. W przypadku niezbyt częstej jazdy zalecamy częste ładowanie akumulatora (patrz Ładowanie akumulatora na stronie 145).

Jeśli pojazd CRF nie będzie używany przez co najmniej 2 tygodnie, zaleca się wymontowanie akumulatora, lub przynajmniej odłączenie przewodów akumulatora (najpierw przewód ujemny).

Złącza elektryczne

Oczyścić złącza elektryczne i owinać je taśmą elektryczną, aby zmniejszyć możliwość niepożądanych rozłączeń, zwarcia na skutek wilgoci lub korozji.

Ogólna obsługa techniczna podczas zawodów

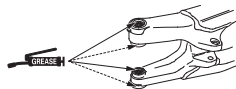
Smarowanie łącznika zawieszania

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



Smarowanie przegubu wahacza

Wyczyścić, sprawdzić i nasmarować przeguby wahacza i łącznika zawieszania smarem z dwusiarczku molibdenu (zawierającym więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) po każdych 7,5 godzinach jazdy, aby zachować prawidłowe osiągi zawieszania i zminimalizować zużycie podzespołów. Upewnić się, że wszystkie uszczelki przeciwpylowe są w dobrym stanie.



Wahacz

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

Bezpiecznik

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

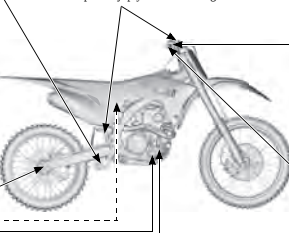
Olaj silnikowy i filtr oleju

Należy często spuszczać i wymieniać olej silnikowy, aby zapewnić długi okres eksploatacji tłoka, cylindra, wału korbowego, skrzyni biegów i sprzęgła. Aby zapewnić najdłuższy okres eksploatacji, należy również często wymieniać filtr oleju silnikowego. Często wymiany zapewnią również stałość osiągów w zakresie mocy, czasu reakcji, prędkości zmiany przełożeń i pracy sprzęgła (strona 71).

Wymiana płynu hamulcowego

Patrz *Zużycie klocków hamulcowych* na stronie 129. Kontrola zacisku hamulcowego: Sprawdzić, czy przednie i tylne zaciski hamulcowe poruszają się swobodnie na sworzniu zacisku i sworzniach wspornika zacisku. Sprawdzić okresowo grubość klocków i wymienić je w przypadku osiągnięcia minimalnej grubości. Jeżeli hamulce tracą swoją skuteczność w przypadku rozgrzania, należy sprawdzić, czy nie uległy zeszpleniu lub uszkodzeniu i w razie potrzeby wymienić je. Wymiana płynu hamulcowego: Należy zapoznać się z oficjalną instrukcją serwisową firmy Honda, aby uzyskać informacje na temat wymiany płynu hamulcowego.

Wymieniać płyn w układzie hamulcowym co 2 lata. Wymieniać płyn częściej w przypadku bardziej intensywniej eksploatacji. Gwałtowne hamowanie rozgrzewa płyn hamulcowy i może prowadzić do jego przyspieszonego zużycia. Każdy rodzaj jazdy, który wymaga częstego korzystania z hamulców, taki jak jazda w gęstym lesie, może skrócić okres eksploatacji płynu hamulcowego.



Otwór odpowietrzający

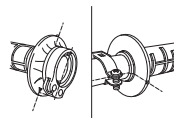
Po każdym przejeździe (CRF250R)/wysięgu (CRF250RX) należy sprawdzić otwór odpowietrzający pod obudową pompy płynu chłodzącego pod kątem szczelności. W razie potrzeby usunąć wszelkie zanieczyszczenia lub piasek. Sprawdzić, czy otwór odpowietrzający pompy płynu chłodzącego nie nosi śladów nieszczelności uszczelki. Jeżeli przez otwór odpowietrzający wycieka płyn chłodzący, należy wymienić uszczelkę mechaniczną. Jeśli nastąpi wyciek oleju przez otwór odpowietrzający, wymienić uszczelkę olejową. Upewnić się, że podczas pracy silnika nie występuje ciągły wyciek płynu chłodzącego z otworu odpowietrzającego. Niebawia ilość płynu chłodzącego wypływająca z otworu odpowietrzającego jest zjawiskiem normalnym. Aby uzyskać informacje na temat wymiany uszczelki mechanicznej lub uszczelki olejowej, należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub skonsultować się z ASO Honda. Obie uszczelki powinny być wymieniane jednocześnie.

Manetki

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

Manetka gazu/manetka kierownicy

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



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



Element sterujący przepustnicą

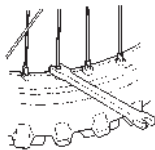
Wymontować element sterujący przepustnicą co kilka jazd, dokładnie oczyścić wnętrze rury przepustnicy i kierownicy. Dokładnie obejrzeć linkę pod kątem zagięć lub innych uszkodzeń, które mogą w jakikolwiek sposób ograniczać sterowanie przepustnicą. Skręcić kierownicę od ogranicznika do ogranicznika, aby upewnić się, że linka nie koliduje z żadnymi elementami. Upewnić się, przepustnica jest w pełni sprawna po zakończeniu czynności serwisowych i przeglądowych.

Obsługa techniczna przed i po zawodach

Obsługa techniczna między przejazdami (CRF250R)/wyścigami (CRF250RX) i treningami

Po zakończeniu treningu lub pomiędzy przejazdami (CRF250R)/wyścigami (CRF250RX) możliwe jest przeprowadzenie dodatkowych kontroli i regulacji.

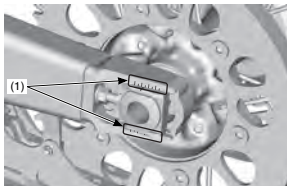
- Wyczyścić brud nagromadzony pod błotnikami i na kołach, elementach zawieszenia, manetkach, elementach sterujących i podnóżkach. Dobrym rozwiązaniem jest sztywna, nylonowa szczotka.
- Sprawdzić ciśnienie w oponach.
- Sprawdzić napięcie szprych i upewnić się, że blokady na obręczach zapewniają bezpieczne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



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

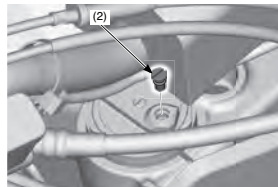
Nie wykonywać czynności obsługi technicznej przy włączonym silniku. Może to doprowadzić do obrażeń palców lub dłoni.

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



(1) znaczniki regulatora łańcucha

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



(2) śruba odpowietrznika

Obsługa techniczna po zawodach

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

Smarowanie po przejeździe (CRF250R)/wyścigu (CRF250RX)

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

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

Wymontować łańcuch napędowy, wyczyścić i nasmarować go (strony 135 – 137). Przed ponownym nasmarowaniem upewnić się, że łańcuch został wytarty do czysta i jest suchy.



Rutynowe czyszczenie

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

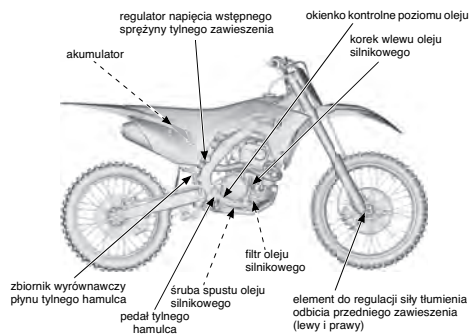
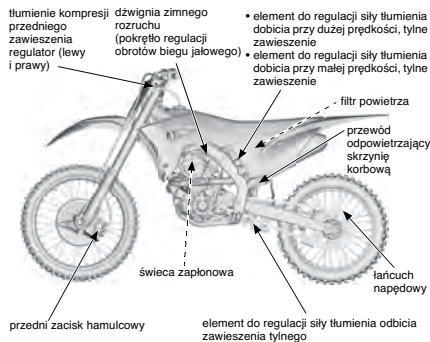
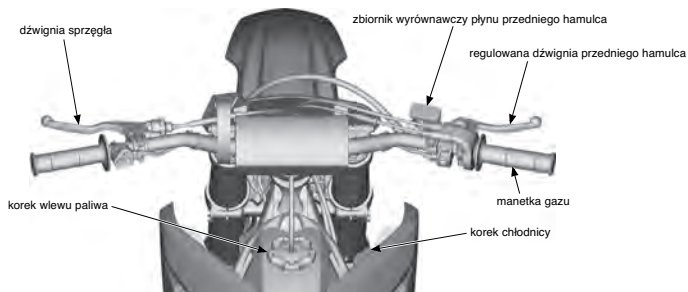
Należy zachować ostrożność, aby uniknąć zakleszczenia palców między łańcuchem i kołem zębatym.

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

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

W przypadku decyzji o umyciu Hondy CRF lub użycia środków czyszczących należy się zapoznać z *Dbalość o wygląd* (strona 146).

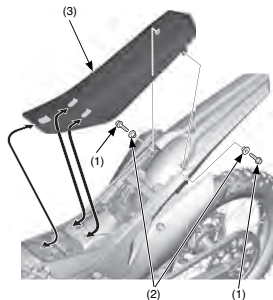
Rozmieszczenie podzespołów do obsługi



Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Demontaż

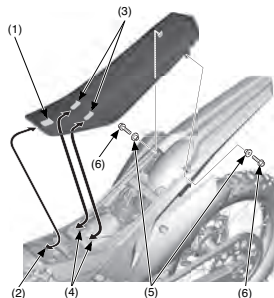
1. Wykręcić śruby mocujące siedzenie (1) i wymontować tuleje (2).
2. Wymontować fotel (3), przesuwając go do tyłu.



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

Montaż

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



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

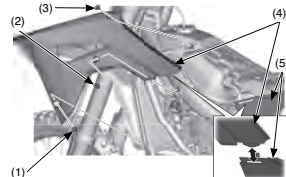
Zbiornik paliwa (CRF250R)

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Demontaż

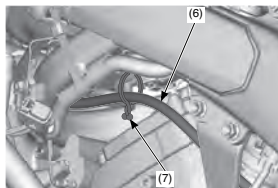
1. Wymontować siedzenie (strona 39).
2. Wykręcić śrubę (1) osłony A, śrubę (2) osłony B i śrubę (3) osłony C.
3. Przesunąć osłonę (4) do góry, aby oddzielić ją od pokrywy układu oczyszczania powietrza (5), a następnie wymontować osłonę.

Prawą i lewą osłonę można zdjąć w ten sam sposób.



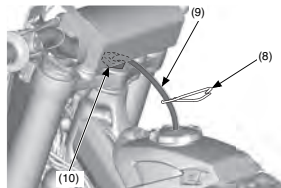
- (1) śruba osłony A
(2) śruba osłony B
(3) śruba osłony C
(4) osłona
(5) pokrywa układu oczyszczania powietrza

4. Odłączyć przewód przelewowy (6) od zacisku (7).



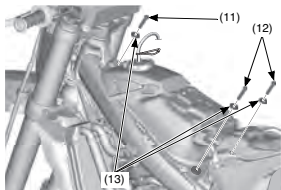
- (6) przewód przelewowy (7) zacisk

5. Założyć zacisk przewodu (8) na przewód odpowietrzający (9) i bezpiecznie go zamocować.
6. Wyciągnąć przewód odpowietrzający z nakrętki osi kierownicy (10).



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

7. Wykręcić śrubę (11) zbiornika A, śruby (12) B i wymontować podkładki (13).



- (11) śruba A zbiornika paliwa
(12) śruby B zbiornika paliwa
(13) podkładki

8. Podnieść zbiornik paliwa (14) z ramy i powiesić go z lewej strony ramy. Sprawdzić, czy linka ograniczająca zbiornika paliwa (15) nie jest zużyta, załamana lub nie ma innych uszkodzeń.

Nie zawieszaj zbiornika paliwa na przewodzie zasilającym paliwa (16).

ZAUWAŻYĆ

Zbiornik paliwa jest wykonany z materiału tytanowego. Ze względu na fakt, że zbiornik paliwa nie jest lakierowany, może ulegać odbarwieniu od błota i rdzy.

Aby usunąć błoto lub rdzę, należy użyć gąbki lub miękkiej szmaty oraz środka do czyszczenia sprzętu gospodarstwa domowego wykonanego ze stali nierdzewnej, a następnie spłukać dużą ilością czystej wody.

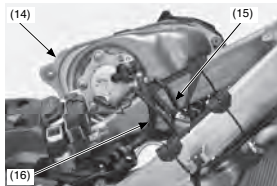
Po umyciu spłukać całość dużą ilością wody i wyczyścić czystą ścierką.

⚠ OSTRZEŻENIE

Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym.

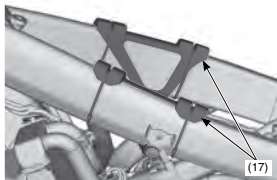
Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

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



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

9. Sprawdzić, czy nie występuje kolizja między ramą a zbiornikiem oraz sprawdzić gumy amortyzatora (17) po obu stronach pod kątem stwardnienia i pęknięć.



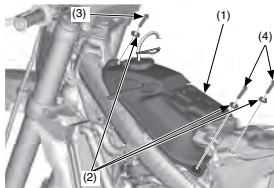
(17) gumy amortyzatora

ZAUWAŻYĆ

Nie jeździć pojazdem CRF ze zdjętymi gumami amortyzatora.
Może to spowodować pęknięcie zbiornika paliwa.

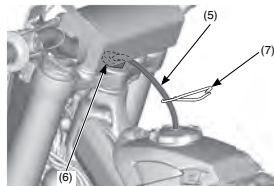
Montaż

1. Zamontować zbiornik paliwa (1) na ramie.
2. Założyć podkładki (2), wkręcić śrubę A (3) i śruby B (4) zbiornika paliwa, a następnie dokręcić śrubę A i śruby B zbiornika paliwa wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)



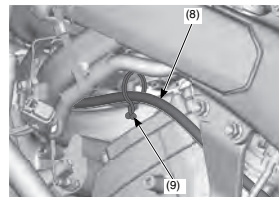
- (1) zbiornik paliwa (3) śruba A zbiornika paliwa
(2) podkładki (4) śruby B zbiornika paliwa

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



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

5. Podłączyć przewód przelewowy (8) do zacisku (9).



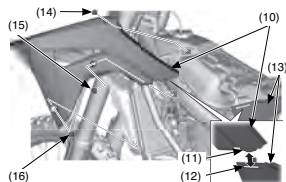
- (8) przewód przelewowy
(9) zacisk

(ciąg dalszy)

Zbiornik paliwa (CRF250R)

6. Przesunąć osłonę (10) w dół, aby zakładka osłony (11) i otwór (12) pokrywy układu oczyszczania powietrza (13) znalazły się w jednej linii.
7. Wkręcić śrubę (14) C, śrubę (15) B i śrubę (16) A osłony.
Dokręcić śruby A i B osłony odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Dokręć śrubę C osłony odpowiednim momentem:
5,2 N·m (0,5 kgf·m)

Prawą i lewą osłonę można zamontować w ten sam sposób.



- | | |
|---|---------------------|
| (10) osłona | (14) śruba osłony C |
| (11) zakładka osłony | (15) śruba osłony B |
| (12) otwór | (16) śruba osłony A |
| (13) pokrywa układu
oczyszczania powietrza | |

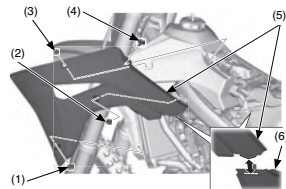
8. Zamontować siedzenie (strona 39).

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Demontaż

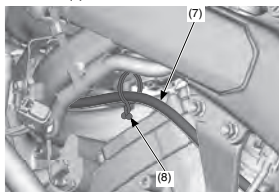
1. Wymontować siedzenie (strona 39).
2. Wykręcić śrubę (1) osłony A, śrubę (2) osłony B, śrubę (3) osłony C i śrubę (4) osłony D.
3. Przesunąć osłonę (5) do góry, aby oddzielić ją od pokrywy układu oczyszczania powietrza (6), a następnie wymontować osłonę.

Prawą i lewą osłonę można zdjąć w ten sam sposób.



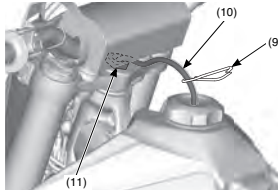
- (1) śruba osłony A (4) śruba osłony D
(2) śruba osłony B (5) osłona
(3) śruba osłony C (6) pokrywa układu
oczyszczania powietrza

4. Odłączyć przewód przelewowy (7) od zacisku (8).



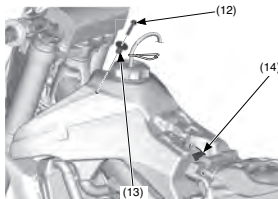
- (7) przewód przelewowy (8) zacisk

5. Założyć zacisk przewodu (9) na przewód odpowietrzający (10) i bezpiecznie go zamocować.
6. Wyciągnąć przewód odpowietrzający z nakrętki osi kierownicy (11).



- (9) zacisk przewodu (11) nakrętka osi
(10) przewód odpowietrzający kierownicy

7. Wykręcić śrubę (12) zbiornika paliwa i wymontować pierścień (13).
8. Odczepić opaskę zbiornika paliwa (14).



- (12) śruba zbiornika paliwa (14) opaska zbiornika
(13) pierścień paliwa

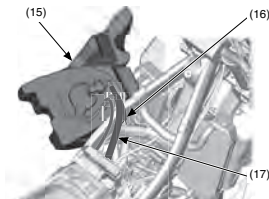
9. Podnieść zbiornik paliwa (15) z ramy i powiesić go z lewej strony ramy. Sprawdzić, czy linka ograniczająca zbiornik paliwa (16) nie jest zużyta, załamana lub nie ma innych uszkodzeń.

Nie zawieszaj zbiornika paliwa na przewodzie zasilającym paliwa (17).

⚠ OSTRZEŻENIE

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

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

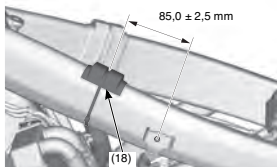


- (15) zbiornik paliwa
(16) linka ogranicznika zbiornika paliwa
(17) przewód doprowadzający paliwo

(ciąg dalszy)

Zbiornik paliwa (CRF250RX)

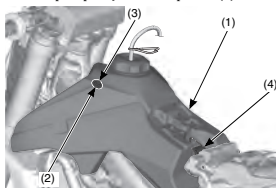
10. Sprawdzić, czy nie występuje kolizja między ramą a zbiornikiem oraz w razie potrzeby wyregulować gumy amortyzatora (18) po obu stronach.



(18) gumy amortyzatora

Montaż

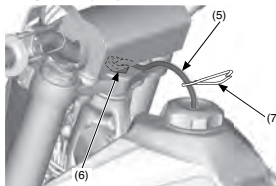
1. Zamontować zbiornik paliwa (1) na ramie.
2. Zamontować i dokręcić pierścień (2) i śrubę (3) zbiornika paliwa wymagany momentem: 10 N·m (1,0 kgf·m)
3. Zaczepić opaskę zbiornika paliwa (4).



(1) zbiornik paliwa
(2) pierścień

(3) śruba zbiornika paliwa
(4) opaska zbiornika paliwa

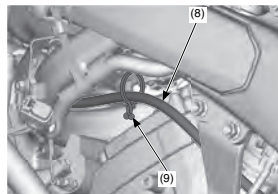
4. Umieścić przewód odpowietrzający (5) w nakrętce osi kierownicy (6).
5. Zdjąć zacisk przewodu (7) z przewodu odpowietrzającego.



(5) przewód odpowietrzający
(6) nakrętka osi kierownicy

(7) zacisk przewodu

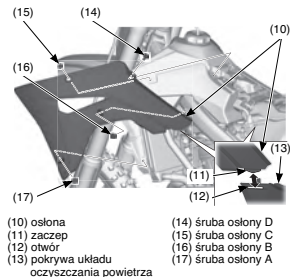
6. Podłączyć przewód przelewowy (8) do zacisku (9).



(8) przewód przelewowy
(9) zacisk

7. Przesunąć osłonę (10) w dół, aby zakładka osłony (11) i otwór (12) pokrywy układu oczyszczania powietrza (13) znalazły się w jednej linii.
8. Wkręcić śrubę (14) osłony D, śrubę (15) osłony C, śrubę (16) osłony B i śrubę (17) osłony A.
Dokręcić śruby A i B osłony odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Dokręcić śrubę C i D osłony odpowiednim momentem:
5,2 N·m (0,5 kgf·m)

Prawą i lewą osłonę można zamontować w ten sam sposób.



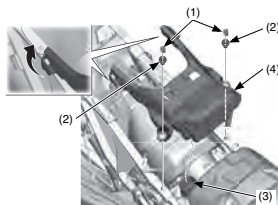
9. Zamontować siedzenie (strona 39).

Rama pomocnicza

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

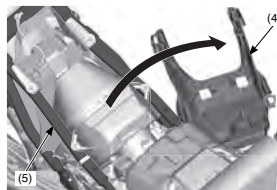
Demontaż

1. Wymontować siedzenie (strona 39).
2. Wymontować prawą i lewą osłonę (strony 40, 43).
3. Wymontować prawy i lewy tłumik (strona 138).
4. Wykręcić śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia (1) i wymontować tuleje (2).
5. Odłączyć złącze przekaźnika rozrusznika/zapłonu (3) i wymontować podstawę wspornika siedzenia (4).



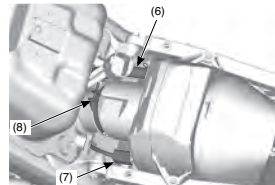
- (1) śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia
(2) tuleje
(3) złącze przekaźnika rozrusznika/zapłonu
(4) podstawa wspornika siedzenia

6. Podnieść podstawę wspornika siedzenia (4) i zawiesić ją z lewej strony ramy pomocniczej (5).



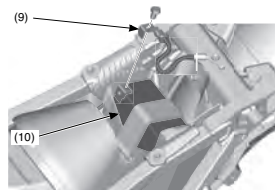
- (4) podstawa wspornika siedzenia
(5) rama pomocnicza

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



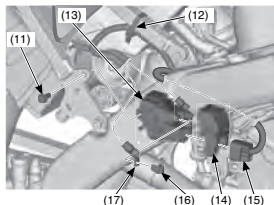
- (6) przewód odpowietrzający
(7) złącze czujnika IAT
(8) śruba zacisku rury łączącej filtra powietrza

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



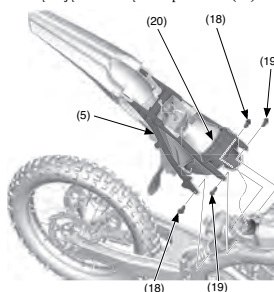
- (9) zacisk ujemny (-)
(10) akumulator

10. Wykręcić śrubę ustalającą przełącznik włącznika rozrusznika (11) i zdjąć plastikowy ściąg przewodów (12).
Wyciągnąć przełącznik włącznika rozrusznika (13).
Wymontować pokrywę przełącznika przelącznika rozrusznika (14), a następnie odłączyć złącze przełącznika włącznika rozrusznika (15).
Wykręcić śrubę zacisku rozrusznika (16) i odłączyć zacisk rozrusznika (17) od przełącznika włącznika rozrusznika.



- (11) śruba ustalająca przełącznika włącznika rozrusznika
(12) plastikowy ściąg przewodów
(13) przełącznik włącznika rozrusznika
(14) pokrywa przełącznika włącznika rozrusznika
(15) złącze przełącznika włącznika rozrusznika
(16) śruba zacisku rozrusznika
(17) zacisk rozrusznika

11. Wykręcić dolne śruby (18) i górne śruby (19) ramy pomocniczej.
Wymontować ramę pomocniczą (5), odłączając obudowę filtra powietrza (20).



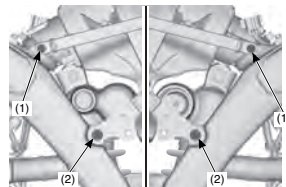
- (5) rama pomocnicza
(18) dolne śruby ramy pomocniczej
(19) górne śruby ramy pomocniczej
(20) obudowa filtra powietrza

Montaż

- Luźno założyć górne i dolne końce ramy pomocniczej na głównej ramie i luźno włożyć wszystkie śruby ramy pomocniczej.
- Najpierw dokręcić górne śruby (1) ramy pomocniczej, a następnie dokręcić dolne śruby (2) wymaganym momentem:
górne śruby ramy pomocniczej:
32 N·m (3,3 kgf·m)
dolne śruby ramy pomocniczej:
49 N·m (5,0 kgf·m)

Lewa strona:

Prawa strona:

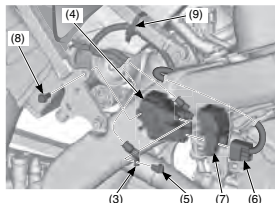


- (1) górne śruby ramy pomocniczej
(2) dolne śruby ramy pomocniczej

(ciąg dalszy)

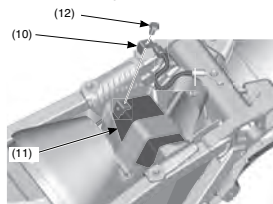
Rama pomocnicza

3. Podłączyć zacisk rozrusznika (3) do przełącznika włącznika rozrusznika (4). Założyć i dokręcić śrubę zacisku rozrusznika (5) wymagany momentem: 7,0 N·m (0,7 kgf·m)
Podłączyć złącze przełącznika włącznika rozrusznika (6), a następnie zamontować pokrywę przełącznika włącznika rozrusznika (7).
Zamontować przełącznik włącznika rozrusznika.
Założyć i dokręcić śrubę ustalającą przełącznika włącznika rozrusznika (8) wymagany momentem: 10 N·m (1,0 kgf·m)
Zamocować plastikowy ściąg przewodów (9).



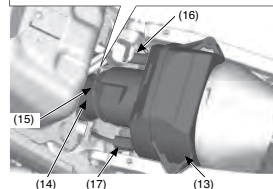
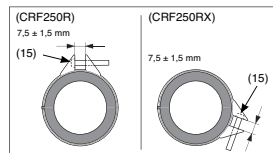
- (3) zacisk rozrusznika
(4) przełącznik włącznika rozrusznika
(5) śruba zacisku rozrusznika
(6) złącze przełącznika włącznika rozrusznika
(7) pokrywa przełącznika włącznika rozrusznika
(8) śruba ustalająca przełącznika włącznika rozrusznika
(9) plastikowy ściąg przewodów

4. Podłączyć ujemny (-) zacisk (10) do akumulatora (11). Dokręcić śrubę ujemnego (-) zacisku (12) wymagany momentem: 2,0 N·m (0,2 kgf·m)



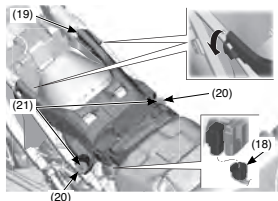
- (10) zacisk ujemny (-)
(11) akumulator
(12) śruba zacisku ujemnego (-)

5. Podłączyć obudowę filtra powietrza (13) do rury łączącej filtra powietrza (14) i dokręcić śrubę zacisku rury łączącej filtra powietrza (15) w taki sposób, aby odległość między końcówkami zacisku wynosiła $7,5 \pm 1,5$ mm.
6. Podłączyć przewód odpowietrzający (16) i złącze czujnika IAT (17).



- (13) obudowa filtra powietrza
(14) rura łącząca filtra powietrza
(15) śruba zacisku rury łączącej filtra powietrza
(16) przewód odpowietrzający
(17) złącze czujnika IAT

7. Podłączyć złącze przełącznika rozrusznika/zapłonu (18) i zamontować podstawę wspornika siedzenia (19).
8. Zamontować i dokręcić tuleje (20) i śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia (21) wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)



- (18) złącze przełącznika rozrusznika/zapłonu
(19) podstawa wspornika siedzenia
(20) tuleje
(21) śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia

9. Zamontować lewy i prawy tłumik (strona 139).

10. Zamontować prawą i lewą osłonę (strony 41, 44).
11. Zamontować siedzenie (strona 39).

Układ paliwowy (CRF250R)

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Paliwo

Typ	Benzyna bezołowiowa
Liczba oktanowa	95 (lub większa)

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

Silnik jest przystosowany do użytkowania każdej benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej (R + M)/2 wynoszącej 91 lub więcej oraz liczbie oktanowej RON wynoszącej 95 lub więcej. Na dystrybutorach paliw na stacjach zwykle oznaczona jest liczba oktanowa. Informacje dotyczące stosowania *Paliwo zawierające alkohol*, patrz strona 190.

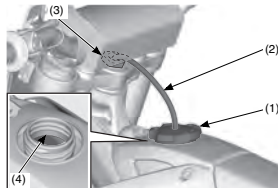
Używanie paliwa o niższej liczbie oktanowej może być przyczyną uporczywego „stukania” lub „spalania stukowego” (głośny hałas), które przy dużym nasileniu może doprowadzić do uszkodzenia silnika. (Lekkie stukanie podczas pracy pod dużym obciążeniem, takim jak podjeżdżanie pod wzniesienie, nie jest powodem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

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

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

Procedura tankowania

1. Aby otworzyć korek wlewu paliwa (1), wyciągnąć przewód odpowietrzający (2) z nakrętki osi kierownicy (3). Przekręcić korek wlewu paliwa w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i zdjąć go.



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

2. Dołączyć paliwa tak, aby jego poziom sięgał do dolnej krawędzi szyki wlewu (4). Pojemność zbiornika paliwa: 6,3 l

- Należy uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa podczas tankowania.
- Unikać przepelniania zbiornika. W szyjce wlewu nie powinno znajdować się paliwo.

⚠ OSTRZEŻENIE

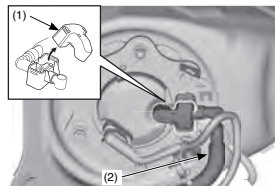
Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

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

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

Kontrola przewodu paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 40).
2. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1).
3. Sprawdzić przewód paliwowy (2) pod kątem pęknięć, zużycia, uszkodzeń lub nieszczelności. W razie potrzeby wymienić przewód paliwa.



- (1) pokrywa szybkozłącza paliwa
(2) przewód paliwowy
4. Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa.
 5. Zamontować zbiornik paliwa (strona 41).

Odprowadzanie ciśnienia paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 40).
2. Odłączyć złącze pompy paliwa (1).



(1) złącze pompy paliwa

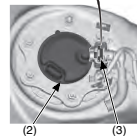
3. Ponownie ustawić zbiornik paliwa i uruchomić silnik oraz pozostawić go na obrotach jałowych aż do utknięcia.

Wymiana przewodu paliwowego

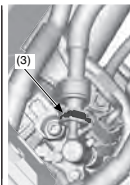
Odłączanie

1. Uwolnić ciśnienie paliwa (ta strona).
2. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 40).
3. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1) z pompy paliwowej (2).
4. Sprawdzić szybkozłącze paliwa (3) pod kątem zanieczyszczenia i w razie potrzeby wyczyścić.

Strona pompy paliwowej:

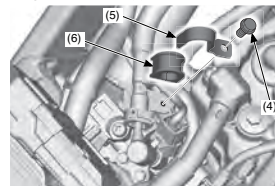


- (1) pokrywa szybkozłącza paliwa
(2) pompa paliwowa
(3) szybkozłącze paliwa



Strona wtryskiwacza:

5. Wykręcić śrubę (4), wymontować zacisk (5) i gumę nastawczą (6).



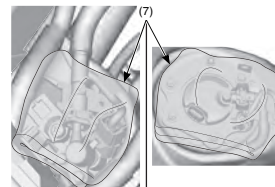
- (4) śruba
(5) zacisk

(6) guma nastawcza

6. Umieścić ręczniki warsztatowe (7) na każdym szybkozłączu paliwa.

Strona wtryskiwacza:

Strona pompy paliwowej:



(7) ręczniki warsztatowe

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF250R)

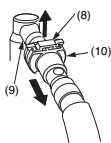
- Odblokować przesuwny element mocujący (8) szybkozłącza, wyciągając go całkowicie do góry. Zwolnić szybkozłącze paliwa ze złącza paliwowego (9), przytrzymując obudowę złącza (10).
- Za pomocą ręcznika warsztatowego zebrać resztę paliwa z przewodu zasilającego paliwa.
- Uważać, aby nie uszkodzić przewodu ani żadnego innego elementu.
- Nie używać narzędzi.
- Dostanie się brudu do obudowy złącza może doprowadzić do zacięcia przesuwne go elementu mocującego.

⚠ OSTRZEŻENIE

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

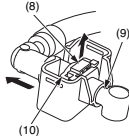
- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

Strona wtryskiwacza:

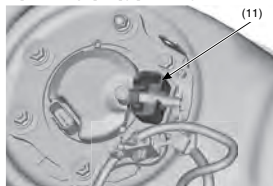


(8) przesuwny element mocujący
(9) złącze paliwowe
(10) obudowa złącza

Strona pompy paliwowej:

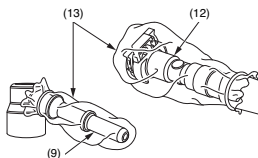


- Zdjąć gumową pokrywę (11) ze złącza paliwowego pompy paliwowej.



(11) gumowa pokrywa

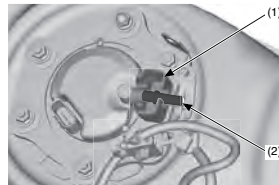
- Aby uniknąć uszkodzenia i zabezpieczyć przed obcymi materiałami, przykryć odłączone złącze (12) i złącze paliwowe (9) torebkami z tworzywa sztucznego (13).



(9) złącze paliwowe
(12) odłączone złącze
(13) torebki z tworzywa sztucznego

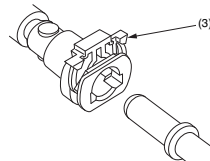
Connection

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



(1) gumowa pokrywa
(2) złącze paliwowe

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

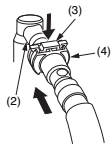


(3) przesuwny element mocujący

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

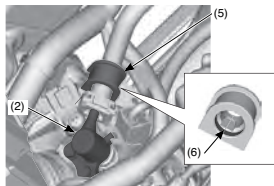
Jeśli jest to trudne do podłączenia, należy umieścić niewielką ilość oleju silnikowego na końcu przewodu.

Strona wtryskiwacza:



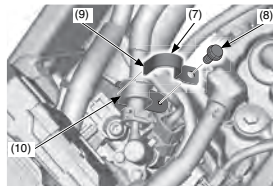
- (2) złącze paliwowe
- (3) przesuwany element mocujący
- (4) obudowa złącza

- Upewnić się, że połączenie jest pewne oraz że przesuwany element mocujący jest bezpiecznie zablokowany w miejscu; sprawdzić wzrokowo i pociągając obudowę złącza.
- Zamocować gumę nastawczą (5) w kierunku wgłębienia (6) gumy nastawczej do złącza paliwowego (2).



- (2) złącze paliwowe
- (5) guma nastawcza
- (6) wgłębienie

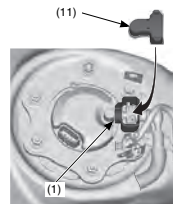
- Założyć zacisk (7) i wkręcić śrubę (8), ustawiając w jednej linii wypust zacisku (9) z rowkiem (10) wspornika. Dokręcić pewnie śrubę.



- (7) zacisk
- (8) śruba
- (9) wypust zacisku
- (10) rowek

- Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa (11).

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



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

- Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 59).
- Zamontować zbiornik paliwa (strona 41).

Układ paliwowy (CRF250R)

Filtr pompy paliwa Wymiana

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

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

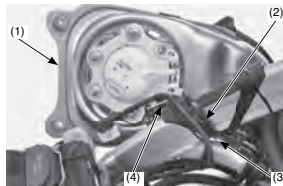
OSTRZEŻENIE

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

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

Wymontowywanie

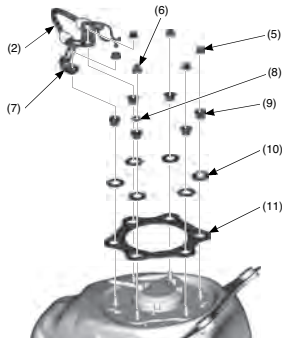
1. Uwolnić ciśnienie paliwa (strona 51).
2. Odłączyć przewód paliwowy od pompy paliwa (strona 51).
3. Wymontować zbiornik paliwa (1), zwalniając linkę ogranicznika (2) z zaczepu (3) ramy.
4. Pociągnąć opaskę wiązki przewodów (4), naciskając jednocześnie oba boki mocowania i odłączyć.



(1) zbiornik paliwa
(2) linka ogranicznika

(3) zaczep ramy
(4) opaska wiązki przewodów

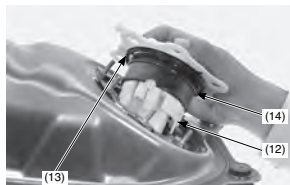
5. Odkręcić nakrętki mocujące pompy paliwa (5), nakrętkę kołpakową mocującą zbiornik paliwa (6), wymontować przewodnicę linki ogranicznika (7), linkę ogranicznika (2), podkładkę (8), tuleję (9), stożkowe podkładki sprężyste (10) i płytkę pompy paliwa (11), utrzymując jednocześnie zbiornik paliwa.



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

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

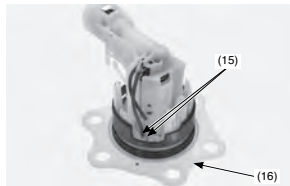
Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



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

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

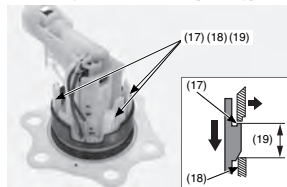
Należy uważać, aby nie uszkodzić przewodów przy odłączaniu zacisków przewodu pompy paliwa.



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

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

Uważać, aby nie uszkodzić zaczepów i wypustów.

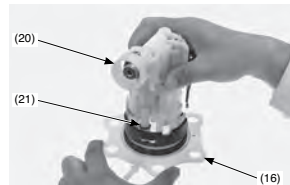


(17) haki
(18) zaczepy

(19) rowki

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

Niezwłocznie wytrzeć rozlane paliwo.



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

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

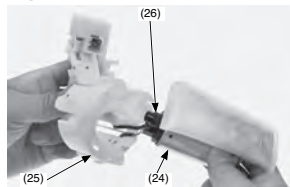


(22) ogranicznik pompy paliwa
(23) gumowy element tłumiący

(ciąg dalszy)

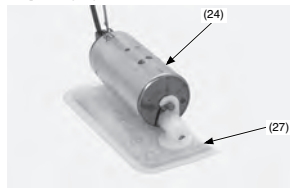
Układ paliwowy (CRF250R)

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



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

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

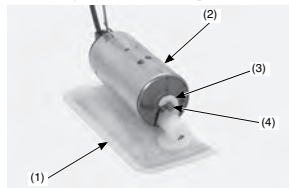


(24) zespół pompy paliwa
(27) filtr pompy paliwa

Montaż

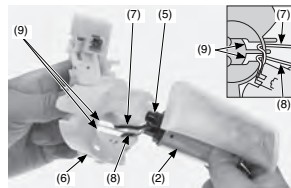
- Zamontować filtr pompy paliwa (1) na zespół pompy paliwa (2), ustawiając zaczep (3) idealnie w jednej linii z wypustem złącza (4).

Uważać, aby nie uszkodzić zaczepu.



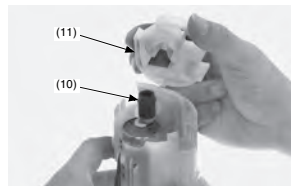
(1) filtr pompy paliwa (3) zaczep
(2) zespół pompy paliwa (4) wypust zaczepu

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



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

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

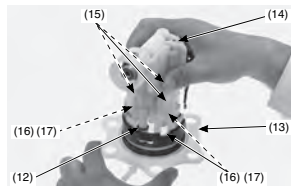


(10) gumowy element tłumiący (nowy)
(11) ogranicznik pompy paliwa

Układ paliwowy (CRF250R)

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

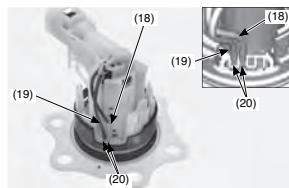
Należy sprawdzić, czy zaczepy są całkowicie osadzone.



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

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

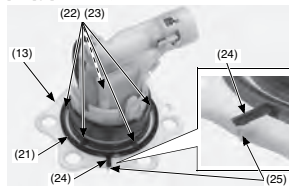
Uważać, aby nie uszkodzić przewodów.



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

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

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



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

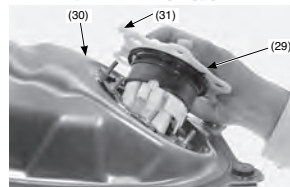
- Należy niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (26). Zamontować nowy O-ring między tuleją A (27) a tuleją B (28) zespołu pompy paliwowej (29).



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

- Zamontować zespół pompy paliwa (29) w zbiorniku paliwa (30) wraz z łącznikiem przewodu (31) tak, aby był skierowany do przodu.

Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



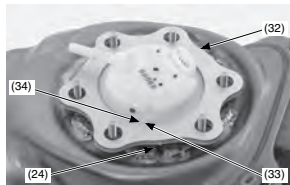
- (29) zespół pompy paliwa
- (30) zbiornik paliwa
- (31) łącznik przewodu

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF250R)

11. Zamontować płytkę pompy paliwa (32), ustawiając w jednej linii odpowiadający jej rowek (33) z końcówką zespołu pompy paliwa (34).

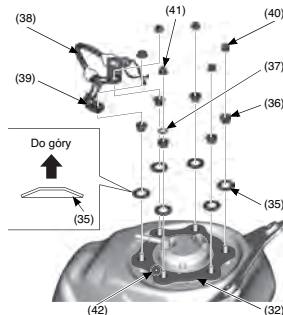
Sprawdzić, czy końcówka uszczelki przeciwpylowej (24) znajduje się we wskazanym położeniu, jak przedstawiono.



(24) końcówka uszczelki przeciwpylowej
(32) płytka pompy paliwa
(33) rowek
(34) końcówka zespołu pompy paliwa

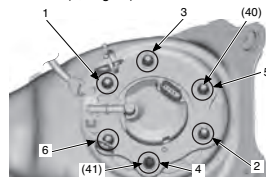
12. Zamontować stożkowe podkładki sprężyste (35), tuleje (36), podkładkę (37), linkę ogranicznika (38), prowadnicę ogranicznika linki (39), nakrętki mocujące pompy paliwa (40) i nakrętkę kółkową (41) na płytce pompy paliwa (42).

Upewnić się, że wypukłe powierzchnie stożkowych podkładek sprężystych są skierowane do góry.
Sprawdzić, czy nakrętka kółkowa znajduje się w położeniu wskazanym przez znacznik (42) na płytce pompy paliwa (32).

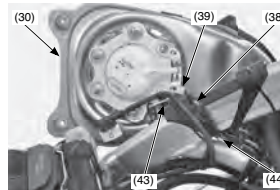


(32) płytka pompy paliwa
(35) stożkowe podkładki sprężyste
(36) tuleje
(37) podkładka
(38) linka ogranicznika
(39) prowadnica linki ogranicznika
(40) nakrętki mocujące pompy paliwa
(41) nakrętka kółkowa mocująca pompę paliwa
(42) znacznik

13. Dokręcić nakrętki mocujące pompę paliwa (40) i nakrętkę kółkową (41) wymagającym momentem we wskazanej kolejności, jak przedstawiono:
11 N·m (1,1 kgf·m)



- (40) nakrętki mocujące pompę paliwa
(41) nakrętka kółkowa mocująca pompę paliwa
14. Zamontować zacisk wiązki przewodów (43) do prowadnicy linki ogranicznika (39).
15. Zamontować linkę ogranicznika (38) do zaczepu ramy (44), podtrzymując zbiornik paliwa (30).



(30) zbiornik paliwa
(38) linka ogranicznika
(39) prowadnica linki ogranicznika
(43) opaska wiązki przewodów
(44) zaczep ramy

16. Podłączyć przewód paliwowy (strona 52).
17. Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 59).
18. Zamontować zbiornik paliwa (strona 41).

Zwiększanie ciśnienia paliwa

Upewnić się, że w zbiorniku pozostało przynajmniej 1,0 l paliwa i w razie potrzeby dolać paliwa przed zwiększeniem ciśnienia paliwa.

Z zamkniętą manetką gazu.

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

Silnik zostanie uruchomiony poprzez zwiększenie ciśnienia paliwa.

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

Układ paliwowy (CRF250RX)

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Paliwo

Typ	Benzyna bezołowiowa
Liczba oktanowa	95 (lub większa)

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

Silnik jest przystosowany do użytkowania każdej benzyny bezołowiowej o liczbie oktanowej $(R + M)/2$ wynoszącej 91 lub więcej oraz liczbie oktanowej RON wynoszącej 95 lub więcej. Na dystrybutorach paliw na stacjach zwykle oznaczona jest liczba oktanowa. Aby uzyskać informacje dotyczące używania *Paliwo zawierające alkohol*, patrz strona 190.

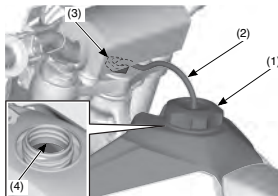
Używanie paliwa o niższej liczbie oktanowej może być przyczyną uporczywego „stukania” lub „spalania stukowego” (głośny hałas), które przy dużym nasileniu może doprowadzić do uszkodzenia silnika. (Lekkie stukanie podczas pracy pod dużym obciążeniem, takim jak podjeżdżanie pod wzniesienie, nie jest powodem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

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

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

Procedura tankowania

1. Aby otworzyć korek wlewu paliwa (1), wyciągnąć przewód odpowietrzający (2) z nakrętki osi kierownicy (3). Przekręcić korek wlewu paliwa w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i zdjąć go.



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

2. Dolać paliwa tak, aby jego poziom sięgał do dolnej krawędzi szyjki wlewu (4). Pojemność zbiornika paliwa: 8,5 l

- Należy uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa podczas tankowania.
- Unikać przepelniania zbiornika. W szyjce wlewu nie powinno znajdować się paliwo.

⚠ OSTRZEŻENIE

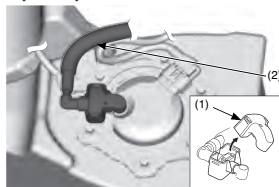
Benzyna jest środkiem wybuchowym i łatwopalnym. Nieostrożne obchodzenie się z paliwem może spowodować poważne poparzenia i obrażenia innego typu.

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

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

Kontrola przewodu paliwa

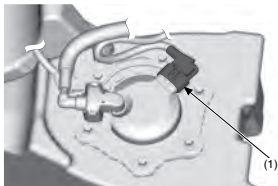
1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 43).
2. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1).
3. Sprawdzić przewód paliwowy (2) pod kątem pęknięć, zużycia, uszkodzeń lub nieszczelności. W razie potrzeby wymienić przewód paliwa.



- (1) pokrywa szybkozłącza paliwa
(2) przewód paliwowy
4. Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa.
 5. Zamontować zbiornik paliwa (strona 44).

Odprowadzanie ciśnienia paliwa

1. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 43).
2. Odłączyć złącze pompy paliwa (1).



(1) złącze pompy paliwa

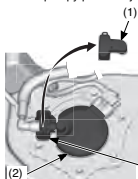
3. Ponownie ustawić zbiornik paliwa i uruchomić silnik oraz pozostawić go na obrotach jałowych aż do utknięcia.

Wymiana przewodu paliwowego

Odłączanie

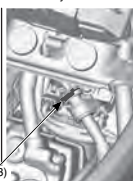
1. Uwolnić ciśnienie paliwa (ta strona).
2. Zawiesić zbiornik paliwa z lewej strony ramy (strona 43).
3. Wymontować pokrywę szybkozłącza paliwa (1) z pompy paliwowej (2).
4. Sprawdzić szybkozłącze paliwa (3) pod kątem zanieczyszczenia i w razie potrzeby wyczyścić.

Strona pompy paliwowej:

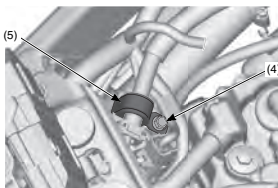


- (1) pokrywa szybkozłącza paliwa
(2) pompa paliwowa
(3) szybkozłącze paliwa

Strona wtryskiwacza:



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

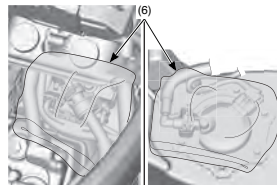


- (4) śruba (5) zacisk i guma nastawcza

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

Strona wtryskiwacza:

Strona pompy paliwowej:



(6) ręcznik warsztatowy

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF250RX)

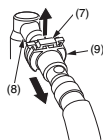
- Odblokować przesuwny element mocujący (7) szybkozłącza, wyciągając go całkowicie do góry. Zwolnić szybkozłącze paliwa ze złącza paliwowego (8), przytrzymując obudowę złącza (9).
- Za pomocą ręcznika warsztatowego zebrać resztę paliwa z przewodu zasilającego paliwa.
- Uważać, aby nie uszkodzić przewodu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

⚠ OSTRZEŻENIE

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

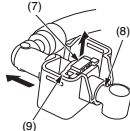
- Wyłączyć silnik i nie zbliżać się do pojazdu z otwartym ogniem ani z przedmiotami iskrzącymi lub gorącymi.
- Uzupełniać paliwo tylko na wolnym powietrzu.
- Rozlane paliwo natychmiast wytrzeć.

Strona wtryskiwacza:

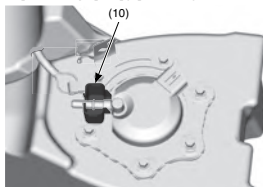


(7) przesuwny element mocujący
(8) złącze paliwowe
(9) obudowa złącza

Strona pompy paliwowej:

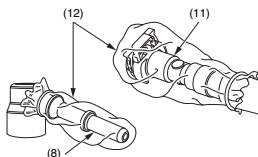


- Zdjąć gumową pokrywę (10) ze złącza paliwowego pompy paliwowej.



(10) gumowa pokrywka

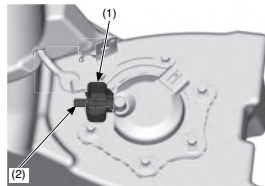
- Aby uniknąć uszkodzenia i zabezpieczyć przed obcymi materiałami, przykryć odłączone złącze (11) i złącze paliwowe (8) torebkami z tworzywa sztucznego (12).



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

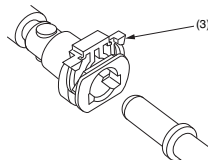
Connection

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



(1) gumowa pokrywka
(2) złącze paliwowe

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

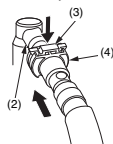


(3) przesuwny element mocujący

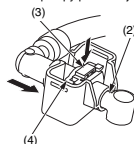
- Podłączyć szybkozłączkę do złącza paliwowego (2) aż do usłyszenia dźwięku „kliknięcia”, podtrzymując jednocześnie obudowę złącza (4). Zablokować przesuwany element ustalający (3), popychając go aż do usłyszenia dźwięku „kliknięcia”.

Jeśli jest to trudne do podłączenia, należy umieścić niewielką ilość oleju silnikowego na końcu przewodu.

Strona wtryskiwacza:



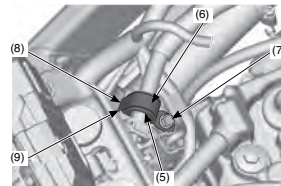
Strona pompy paliwowej:



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

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

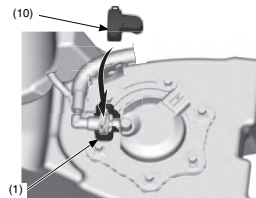
- Zamontować gumę nastawczą (5), zacisk (6) i wkręcić śrubę (7), ustawiając wypust zacisku (8) w jednej linii z rowkiem (9) wspornika. Dokręcić pewnie śrubę.



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

- Zamontować pokrywę szybkozłącza paliwa (10).

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



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

- Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 69).

Układ paliwowy (CRF250RX)

Filtr pompy paliwa Wymiana

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

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

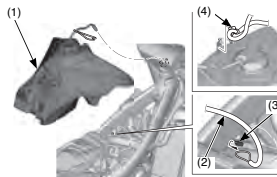
OSTRZEŻENIE

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

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

Demontaż

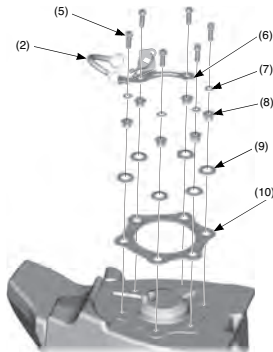
1. Uwolnić ciśnienie paliwa (strona 61).
2. Odłączyć przewód paliwowy od pompy paliwa (strona 61).
3. Wymontować zbiornik paliwa (1), zwalniając linkę ogranicznika (2) z zaczepu (3) ramy.
4. Pociągnąć opaskę wiązki przewodów (4), naciskając jednocześnie oba boki mocowania i odłączyć.



(1) zbiornik paliwa
(2) linka ogranicznika

(3) zaczep ramy
(4) opaska wiązki przewodów

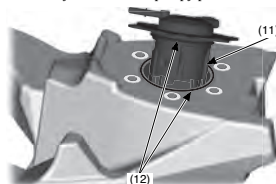
5. Wykręcić śruby mocujące pompy paliwa (5), wymontować tuleję linki ogranicznika (6), linkę ogranicznika (2), podkładki (7), pierścienie (8), stożkowe podkładki sprężyste (9) i płytkę pompy paliwa (10), utrzymując jednocześnie zbiornik paliwa.



(2) linka ogranicznika
(5) śruby mocujące pompy paliwa
(6) prowadnica linki ogranicznika
(7) podkładki
(8) tuleje
(9) stożkowe podkładki sprężyste
(10) płytka pompy paliwa

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

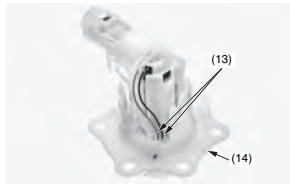
Uwaga, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



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

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

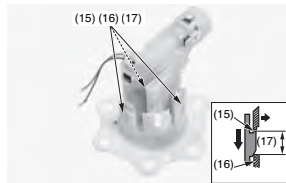
Należy uważać, aby nie uszkodzić przewodów przy odłączaniu zacisków przewodu pompy paliwa.



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

- Sprawdzić, czy zaczepy (15) wspornika pompy paliwowej i wypusty (16) na podstawie pompy paliwa nie są uszkodzone lub przebarwione. Jeśli zaczepy i wypusty są uszkodzone lub przebarwione, wymienić cały zespół pompy paliwa.
- Zwolnić zaczepy wspornika pompy paliwa z rowków (17) w wypustach podstawy pompy paliwa, dociskając jednocześnie wspornik do podstawy i delikatnie rozsuwając wypusty podstawy.

Uwaga, aby nie uszkodzić zaczepów i wypustów.

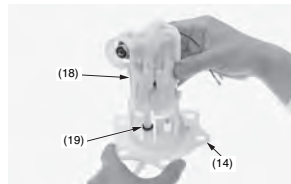


(15) haki
(16) zaczepy

(17) rowki

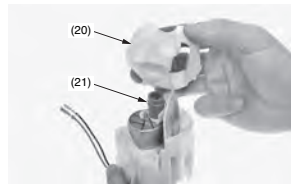
- Wymontować zespół wspornika pompy paliwowej (18) z podstawy pompy paliwowej (14) i zdjąć O-ring (19).

Niezwłocznie wytrzeć rozlane paliwo.



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

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

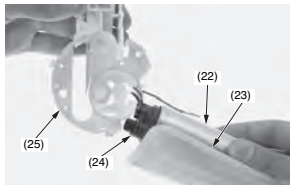


(20) ogranicznik pompy paliwa
(21) gumowy element tłumiący

(ciąg dalszy)

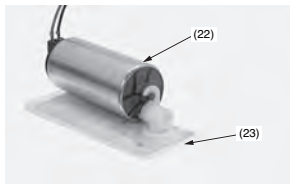
Układ paliwowy (CRF250RX)

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



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

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

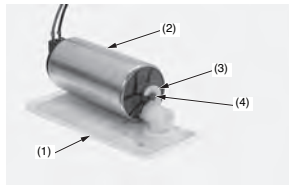


(22) zespół pompy paliwa
(23) filtr pompy paliwa

Montaż

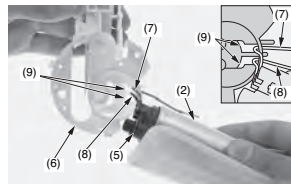
1. Zamontować filtr pompy paliwa (1) na zespole pompy paliwa (2), ustawiając zaczepek (3) idealnie w jednej linii z wypustem złącza (4).

Uważać, aby nie uszkodzić zaczepeku.



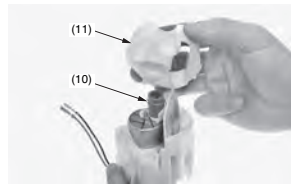
(1) filtr pompy paliwa (3) zaczepek
(2) zespół pompy paliwa (4) wypust zaczepeku

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



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

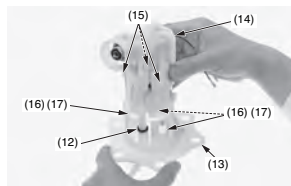
4. Zamontować nowy gumowy element tłumiący (10) na filtrze pompy paliwa, jak przedstawiono. Zamontować ogranicznik pompy paliwa (11).



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

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

Należy sprawdzić, czy zaczepy są całkowicie osadzone.

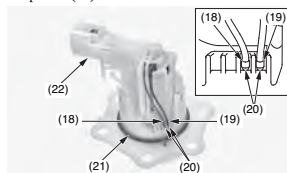


- | | |
|------------------------------------|--------------|
| (12) O-ring (nowy) | (15) haki |
| (13) podstawa pompy paliwa | (16) rowki |
| (14) zespół wspornika pompy paliwa | (17) zaczepy |

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

Uważać, aby nie uszkodzić przewodów.

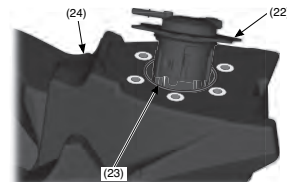
8. Nalożyć nie więcej niż 0,5 g oleju silnikowego na nowy O-ring (21). Zamontować nowy O-ring na zespole pompy paliwa (22).



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

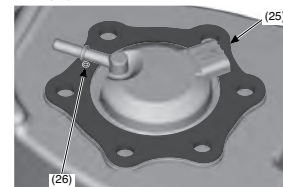
9. Nalożyć niewielką ilość oleju silnikowego na nowy O-ring (23). Zamontować nowy pierścień O-ring w rowku zbiornika paliwa.
10. Zamontować zespół pompy paliwa (22) w zbiorniku paliwa (24) wraz z łącznikiem przewodu tak, aby był skierowany do przodu.

Uważać, aby nie uszkodzić pompy paliwa.



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

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



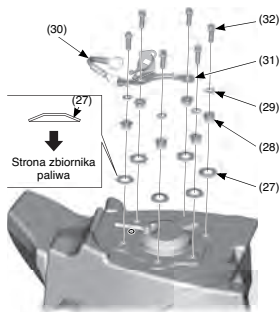
- | |
|--------------------------|
| (25) płytkę pompy paliwa |
| (26) znacznik |

(ciąg dalszy)

Układ paliwowy (CRF250RX)

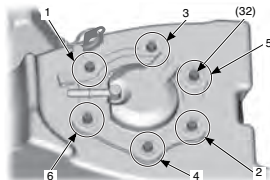
12. Zamontować stożkowe podkładki sprężyste (27), pierścienie (28), podkładki (29), linkę ogranicznika (30), prowadnicę linki ogranicznika (31) i wkręcić śruby mocujące pompy paliwa (32).

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



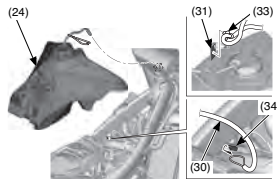
- (27) stożkowe podkładki sprężyste
(28) tuleje
(29) podkładki
(30) linka ogranicznika
(31) prowadnica linki ogranicznika
(32) śruby mocujące pompy paliwa

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



(32) śruby mocujące pompy paliwa

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



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

- (33) zacisk opaski
(34) zaczep ramy

16. Podłączyć przewód paliwowy (strona 62).
17. Zwiększyć ciśnienie paliwa (strona 69).

Zwiększanie ciśnienia paliwa

Upewnić się, że w zbiorniku pozostało przynajmniej 1,0 l paliwa i w razie potrzeby dolać paliwa przed zwiększeniem ciśnienia paliwa.

Z zamkniętą manetką gazu.

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

Silnik zostanie uruchomiony poprzez zwiększenie ciśnienia paliwa.

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

Olej silnikowy

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

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

Zalecenia dotyczące oleju

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

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

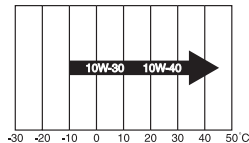


NIEZALECANE



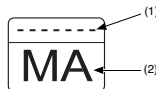
ZAŁECANE

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



Norma JASO T 903

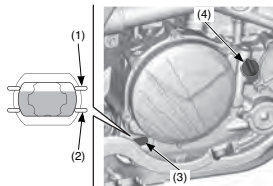
Norma JASO T 903 jest wskaźnikiem pomocnym w wyborze olejów silnikowych przeznaczonych dla 4-suwowych silników motocyklowych. Wyróżnia się dwie klasy: MA i MB. Zgodność oleju z normą jest oznaczona na pojemniku z olejem. Na przykład poniższa naklejka oznacza klasę MA.



- (1) kod oleju
(2) klasa oleju

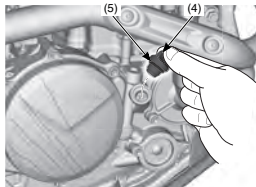
Sprawdzanie i uzupełnianie oleju

1. Pozostawić silnik pracujący na biegu jałowym przez 3 minuty, następnie wyłączyć go.
2. Odczekać 3 minuty po wyłączeniu silnika, aby olej został prawidłowo rozprowadzony w silniku.
3. Unieruchomić motocykl CRF w pozycji pionowej na płaskim podłożu.
4. Sprawdzić, czy poziom oleju znajduje się między znakiem maksymalnego (1) i minimalnego (2) poziomu w okienku kontrolnym poziomu oleju (3).
 - Jeżeli poziom oleju znajduje się na lub w okolicy znaku maksymalnego poziomu, nie trzeba dolewać oleju.
 - Jeżeli poziom oleju znajduje się na lub w okolicy znaku minimalnego poziomu, zdjąć korek wlewu oleju (4) i dolać zalecanego oleju, aż jego poziom sięgnie znaku maksymalnego poziomu. (Nie dolewać zbyt dużej ilości oleju).



- (1) oznaczenie maksymalnego poziomu
(2) oznaczenie minimalnego poziomu
(3) okienko kontrolne
(4) korek wlewu oleju silnikowego

5. Sprawdzić, czy O-ring (5) jest w dobrym stanie, wymienić go w razie potrzeby.
6. Zamocować korek wlewu oleju silnikowego (4).

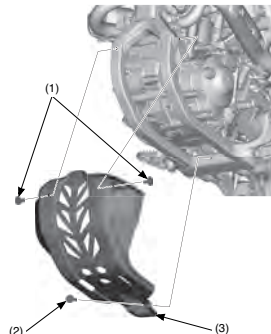


- (4) korek wlewu oleju silnikowego
(5) pierścień O-ring

7. Sprawdzić, czy nie ma wycieku oleju.

Wymiana oleju silnikowego i filtra oleju

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



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

2. Pozostawić silnik pracujący na biegu jałowym przez 3 minuty, następnie wyłączyć go.
3. Unieruchomić motocykl CRF w pozycji pionowej na płaskim podłożu.

(ciąg dalszy)

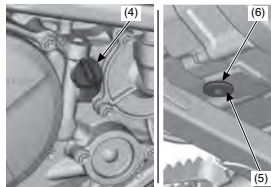
Olej silnikowy

4. Zdjąć korek wlewu oleju silnikowego (4) z prawej strony obudowy skrzyni korbowej.
5. Umieścić naczynie pod silnikiem, aby zebrać spuszcany olej. Następnie odkręcić śrubę spustową oleju silnikowego (5) i podkładkę uszczelniającą (6).
6. Po wciśnięciu przycisku wyłączenia silnika pociągnąć dźwignię sprzęgła do końca i wcisnąć przycisk uruchamiania silnika, aby całkowicie spuścić olej silnikowy.
7. Po spuszczeniu oleju posmarować olejem silnikowym gwint śruby spustowej, powierzchnię stykową i nową podkładkę uszczelniającą, a następnie dokręcić śrubę spustową z podkładką uszczelniającą wymagany momentem:
16 N·m (1,6 kgf·m)

Wlać spuszczonego oleju do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 176).

ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.



- (4) korek wlewu oleju silnikowego
(5) korek spustu oleju silnikowego
(6) podkładka uszczelniająca (nowa)

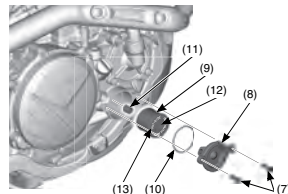
8. (CRF250R)
Zaleca się wymianę oleju silnikowego i filtra co 6 wyścigów lub mniej więcej co 15,0 godzin.
Jednak w przypadku wymiany tylko oleju przed upływem zalecanego okresu, zapoznać się z stroną 31.
(CRF250RX)
Zaleca się wymianę oleju silnikowego i filtra co 4 wyścigów lub mniej więcej co 15,0 godzin.
Jednak w przypadku wymiany tylko oleju przed upływem zalecanego okresu, zapoznać się z stroną 31.
9. Wykręcić śruby pokrywy filtra (7) i pokrywę filtra oleju (8).
10. Wymontować filtr oleju (9) i O-ring (10) z pokrywy filtra oleju.
11. Wymontować sprężynę (11).

ZAUWAŻYĆ

Użycie niewłaściwego filtra oleju może spowodować wycieki lub uszkodzenie silnika.

12. Nałożyć smar na końcówkę sprężyny po stronie filtra, a następnie zamontować sprężynę w nowym filtrze oleju.

13. Umieścić sprężynę na skrzyni korbowej silnika i zamontować nowy filtr oleju wraz z gumową uszczelką (12) skierowaną na zewnątrz, z dala od silnika. Na korpusie filtra w pobliżu uszczelki powinno być widoczne oznaczenie „OUT-SIDE” (13).
Należy użyć oryginalnego filtra oleju firmy Honda lub jego odpowiednika przeznaczonego dla danego modelu pojazdu.



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

ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowe zamocowanie filtra oleju może spowodować poważne uszkodzenie silnika.

14. Posmarować olejem silnikowym nowy pierścień O-ring i zamontować go w pokrywie filtra oleju.
15. Zamontować pokrywę filtra oleju uważając, aby nie uszkodzić nowego O-ringa, a następnie ręcznie dokręcić śruby pokrywy filtra oleju wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
16. Zamontować osłonę silnika, a następnie dokręcić śruby A/ podkładki i dokręcić śrubę B / podkładkę osłony silnika odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
17. Napęlnić skrzynię korbowa zalecany olejem.
Pojemność:
1,12 l po spuszczeniu i wymianie filtra
1,08 l po spuszczeniu
18. Zamocować korek wlewu oleju silnikowego.
19. Sprawdzić olej silnikowy, wykonując kroki podane w *Sprawdzanie i uzupełnianie oleju* (strona 71).

Wlać spuszczonego oleju do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 176).

ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

Płyn chłodzący

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

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

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

Zalecenia dotyczące płynu chłodzącego

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

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

ZAUWAŻYĆ

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

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

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

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

Gdy panują ujemne temperatury, należy często sprawdzać układ chłodzenia.

Sprawdzanie poziomu i uzupełnianie płynu chłodzącego

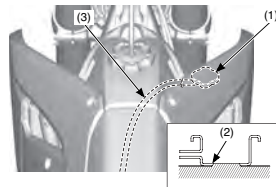
Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

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

OSTRZEŻENIE

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

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



(1) korek chłodnicy
(2) szyjka wlewu chłodnicy

(3) przewód przelewowy

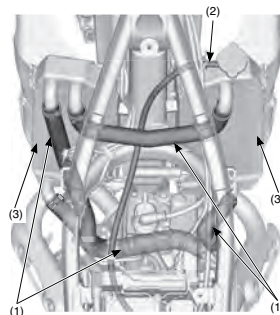
3. Jeśli poziom płynu chłodzącego jest niski, wlać płynu chłodzącego do szyjki wlewu paliwa.
Sprawdzać poziom płynu chłodzącego przed każdym wyścigiem.
Utrata 20–60 cm³ płynu chłodzącego przez przewód przelewowy (3) jest zjawiskiem normalnym. Jeśli wyciek płynu chłodzącego jest większy niż ta wartość, sprawdzić układ chłodzenia.
Pojemność:
1,09 l po wymontowaniu
0,94 l po spuszczeniu
4. Prawidłowo zamocować korek chłodnicy.

ZAUWAŻYĆ

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

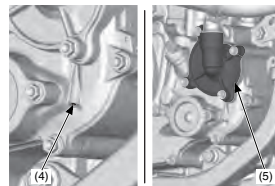
Kontrola układu chłodzenia

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



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

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

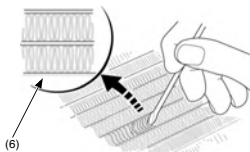


(4) otwór odpowietrzający
(5) obudowa pompy wody

(ciąg dalszy)

Płyn chłodzący

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



(6) żebra

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

Wymiana płynu chłodzącego

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

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

⚠ OSTRZEŻENIE

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

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

Aby prawidłowo zutylizować spuszczonego płynu chłodzącego, zapoznać się z *Troską o środowisko naturalne* na stronie 176.

ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

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

Zanieczyszczony filtr powietrza obniża moc silnika.

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

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

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

ZAUWAŻYĆ

Użycie niewłaściwego filtra powietrza może spowodować przedwczesne zużycie silnika.

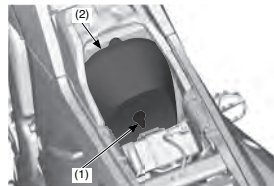
Właściwa konserwacja filtra powietrza pomaga uniknąć przedwczesnego zużycia lub uszkodzenia silnika, kosztownych napraw, utraty mocy, nieprawidłowego zużycia paliwa i zanieczyszczenia świecy zapłonowej.

ZAUWAŻYĆ

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

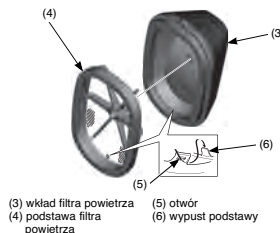
Czyszczenie

1. Wymontować siedzenie (strona 39).
2. Wykręcić śrubę ustalającą filtra powietrza (1) i wymontować układ oczyszczania zasysanego powietrza (2).



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

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

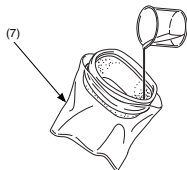


- (3) wkład filtra powietrza (5) otwór
(4) podstawa filtra (6) wypust podstawy
powietrza

(ciąg dalszy)

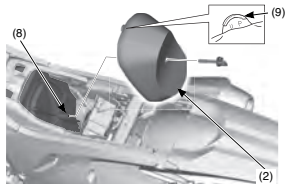
Filtr powietrza

4. Umyć filtr powietrza czystym, niepalnym środkiem czyszczącym. Następnie umyć ciepłą wodą z mydłem, dobrze spłukać i poczekać aż dokładnie wyschnie. Wkład filtra powietrza składa się z dwóch nierozłącznych części: wewnętrznej i zewnętrznej.
5. Wyczyścić wnętrze obudowy filtra powietrza.
6. Począkać aż filtr powietrza całkowicie wyschnie. Po wyschnięciu pokryć wnętrze wkładu 44 cm³ czystego oleju do filtrów powietrza Honda Foam lub odpowiednika. Umieścić wkład w plastikowej torbie (7) i równomiernie rozprowadzić olej dłonią.



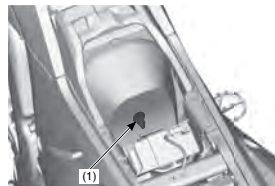
(7) plastikowa torba

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



(2) układ oczyszczania zasysanego powietrza
(8) wspornik obudowy układu oczyszczania powietrza
(9) wypust znacznika „UP” (DO GÓRY)

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



(1) śruba ustalająca filtra powietrza

ZAUWAŻYĆ

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

12. Zamontować siedzenie (strona 39).

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

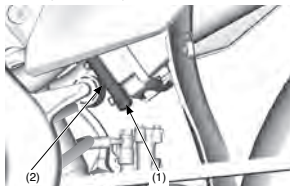
Należy zwiększyć częstotliwość przeglądów, jeżeli motocykl CRF jest eksploatowany w deszczu lub gdy często wykorzystuje się pełną jego moc.

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

Wyciek z rurki odpływowej może spowodować zanieczyszczenie filtra powietrza olejem silnikowym i pogorszenie osiągnięć silnika.

Odpowietrzenie

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



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

Przepustnica

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

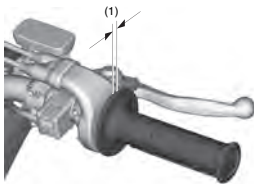
Luz przepustnicy

Kontrola

Sprawdzić luz (1).

Luz: 2–6 mm

W razie potrzeby wyregulować w dopuszczalnym zakresie.

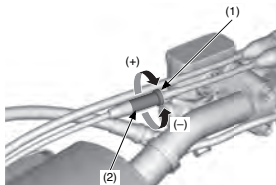


(1) luz

Górna regulacja

Do regulacji w niewielkim zakresie służy górny element regulacyjny.

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



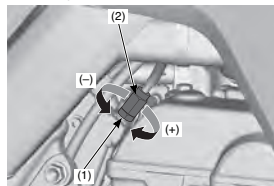
(1) nakrętka blokująca (+) zwiększanie luzu
(2) element regulacyjny (–) zmniejszanie luzu

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

Dolna regulacja

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

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



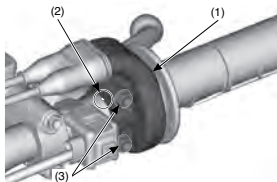
(1) nakrętka blokująca (+) zwiększanie luzu
(2) element regulacyjny (–) zmniejszanie luzu

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

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

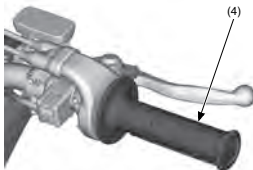
Przegląd przepustnicy

1. Sprawdzić, czy zespół przepustnicy jest prawidłowo ustawiony (końcówka obudowy przepustnicy (1) znajduje się w jednej linii z namalowanym znacznikiem (2) na kierownicy) oraz czy śruby obudowy (3) są dobrze dokręcone.



- (1) obudowa przepustnicy (3) śruby obudowy
(2) namalowany znacznik

2. Sprawdzić płynność obracania przepustnicy (4) od położenia całkowitego zamknięcia do położenia całkowitego otwarcia, we wszystkich położeniach. W przypadku problemów skontaktować się z ASO Honda.



(4) przepustnica

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

Smarowanie linki przepustnicy

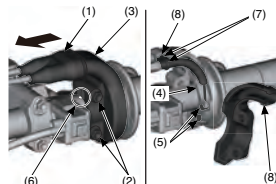
Sprawdzić, czy przepustnica płynnie się obraca. W razie potrzeby nałożyć smar uniwersalny na powierzchnię ślizgową końcówek linki przepustnicy.

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

5. Zamontować korpus przepustnicy w obudowie przepustnicy. Sprawdzić, czy zespół przepustnicy jest prawidłowo ustawiony (końcówka obudowy przepustnicy znajduje się w jednej linii z namalowanym znacznikiem (6) na kierownicy) i dokręcić śruby obudowy przepustnicy wymagany momentem: 10 N·m (1,0 kgf·m)

ZAUWAŻYĆ

Wyrównać wypusty (7) prowadnicy przewodu z rowkami (8) obudowy przepustnicy.



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

6. Zamontować osłonę przeciwpylową w odwrotnej kolejności.

Jeżeli przepustnica nie pracuje płynnie, wymienić linkę przepustnicy.

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

Prędkość obrotowa biegu jałowego

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

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

Silnik musi osiągnąć normalną temperaturę pracy, aby możliwe było precyzyjne wyregulowanie prędkości obrotowej biegu jałowego.

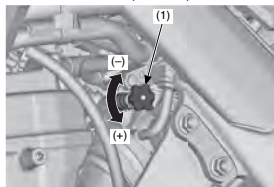
W przypadku naciśnięcia dźwigni zimnego rozruchu odgrywa rolę śruby regulacyjnej.

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

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

Regulacja prędkości obrotowej biegu jałowego

1. Jeżeli silnik jest zimny, uruchomić go i odczekać 3 minuty, aż się rozgrzeje. Następnie wyłączyć silnik.
2. Podłączyć obrotomierz do silnika.
3. Ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym. Uruchomić silnik.
4. Wyregulować obroty biegu jałowego za pomocą dźwigni zimnego rozruchu (1).
Prędkość obrotowa biegu jałowego:
 $2000 \pm 100 \text{ min}^{-1}$ (obr./min)



(1) dźwignia zimnego rozruchu

(+) zwiększanie

(-) zmniejszanie

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

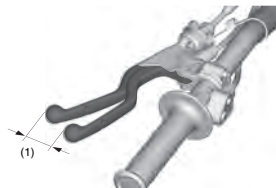
Luz dźwigni sprzęgła

Kontrola

Sprawdzić luz (1).

Luz: 10–20 mm

W razie potrzeby wyregulować w dopuszczalnym zakresie.



(1) luz

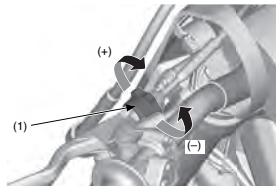
Niewłaściwy luz może powodować przedwczesne zużycie sprzęgła.

Należy odpowiednio ustawić luz dźwigni sprzęgła po odłączeniu linki sprzęgła.

Regulacja końcówki linki

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

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



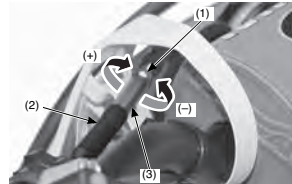
(1) element regulacyjny końcówki linki sprzęgła
(+) zwiększanie luzu
(–) zmniejszanie luzu

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

Zintegrowany element regulacyjny linki

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

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



(1) nakrętka blokująca (+) zwiększanie luzu
(2) gumowa osłona (–) zmniejszanie luzu
(3) zintegrowany element regulacyjny linki

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

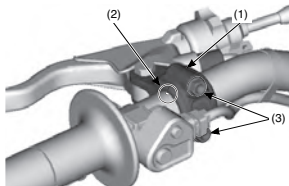
Jeśli nie można uzyskać prawidłowej regulacji lub sprzęgło nie działa prawidłowo, być może doszło do zagięcia lub zużycia linki albo do zużycia tarczy sprzęgła.

Sprawdzić tarcze i płytki sprzęgła (strona 86).

Układ sprzęgła

Inne kontrole

- Sprawdzić, czy dźwignia sprzęgła jest prawidłowo ustawiona (koniec uchwyty (1) znajduje się w jednej linii z namalowanym oznaczeniem (2) na kierownicy) i czy śruby zabezpieczające (3) są mocno dokręcone.



(1) uchwyt
(2) namalowany znacznik
(3) śruby

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

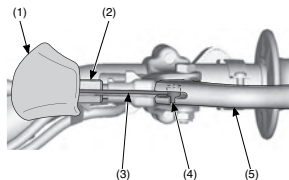
Działanie sprzęgła

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

Smarowanie linki sprzęgła

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

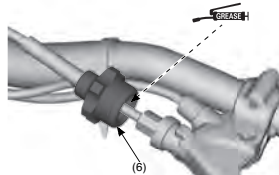
1. Zwolnić osłonę przeciwpylową (1).
2. Obrócić element regulacyjny (2) i wyjąć linkę sprzęgła (3).
3. Odłączyć końcówkę linki sprzęgła (4) od dźwigni sprzęgła (5).
4. Dokładnie nasmarować końcówkę linki sprzęgła (4) smarem uniwersalnym.



(1) osłona przeciwpylowa (4) końcówka linki sprzęgła
(2) element regulacyjny (5) dźwignia sprzęgła
(3) linka sprzęgła

5. Podłączyć linkę sprzęgła do dźwigni.
6. Zamontować linkę sprzęgła i obrócić element regulacyjny.

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



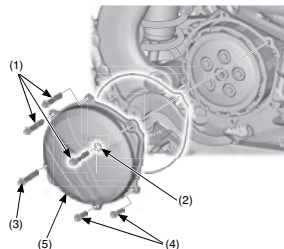
(6) element regulacyjny końcówki linki sprzęgła

9. Ponownie sprawdzić luz dźwigni sprzęgła i w razie potrzeby wyregulować (strona 83).

Jeśli dźwignia sprzęgła nie działa płynnie, wymienić linkę sprzęgła.

Wymontowywanie tarcz/plytek sprzęgła

1. Spuścić olej silnikowy (strona 71).
2. Wykręcić śruby A (1) osłony sprzęgła, wymontować podkładkę (2), wykręcić śruby B (3) osłony sprzęgła, śruby C (4) osłony sprzęgła oraz osłonę sprzęgła (5).

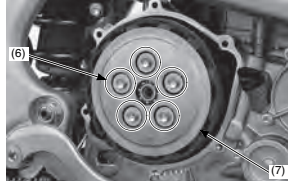


- (1) śruby A osłony sprzęgła
(2) podkładka
(3) śruba B osłony sprzęgła
(4) śruby C osłony sprzęgła
(5) osłona sprzęgła

3. Wykręcić pięć śrub sprężyn sprzęgła i wymontować sprężyny (6).

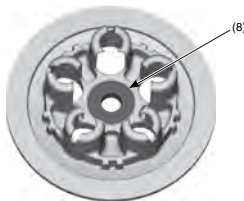
Połuźować krzyżowo śruby, rozkładając czynność na dwa lub trzy etapy.

4. Wymontować tarczę dociskową sprzęgła (7).



- (6) śruby sprężynowe sprzęgła i sprężyny
(7) tarcza dociskowa sprzęgła

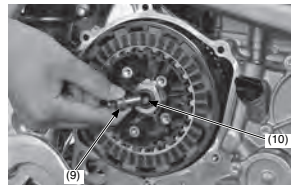
5. Sprawdzić palcem działanie łożyska (8). Łożysko powinno obracać się równomiernie i cicho.



- (8) łożysko

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

6. Wymontować najpierw popychacz sprzęgła (9), następnie wymontować trzpień popychacza (10).



- (9) popychacz sprzęgła (10) trzpień popychacza sprzęgła

7. Wymontować osiem tarcz sprzęgła, siedem płytek sprzęgła, sprężynę zapobiegającą drganiom i gniazdo sprężyny (11).

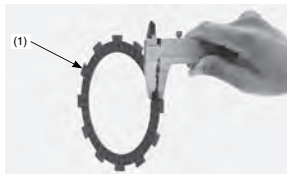


- (11) tarcze sprzęgła, płytki sprzęgła, sprężyna zapobiegająca drganiom i gniazdo sprężyny

Układ sprzęgła

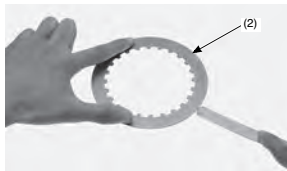
Kontrola tarcz/platek/sprężyny sprzęgła

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



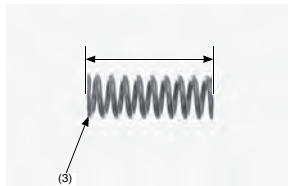
(1) tarcza sprzęgła

- Sprawdzić płytki sprzęgła (2) pod kątem nadmiernego odkształcenia lub odbarwienia. Sprawdzić odkształcenie powierzchni płytki za pomocą szczerlinomierza. Graniczny wymiar serwisowy: 0,10 mm. Wymieniać tarcze sprzęgła i płytki sprzęgła jako jeden zestaw.



(2) płytka sprzęgła

- Sprawdzić, czy sprężyny sprzęgła (3) nie są zużyte lub uszkodzone. Zmierzyć długość każdej sprężyny w stanie nieściśniętym. Graniczny wymiar serwisowy: 55,32 mm. Wymieniać sprężyny sprzęgła jako jeden zestaw.

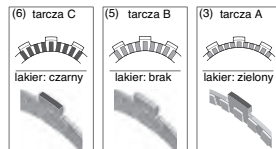
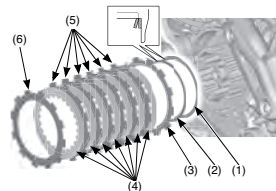


(3) sprężyna sprzęgła

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

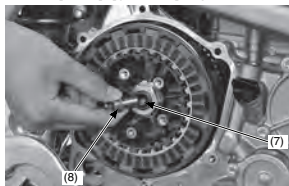
Montaż tarcz/płytek sprzęgła

- Zamontować gniazdo sprężyny (1) i sprężynę zapobiegającą drganiom (2) w środku sprzęgła, jak pokazano.
- Nasmarować tarcze sprzęgła olejem silnikowym. Zamontować tarcze sprzęgła A (tarcza o większej średnicy wewnętrznej i pomalowana na zielono do powierzchni wypukłej tarczy sprzęgła) (3) na zewnątrz sprzęgła. Ułożyć naprzemiennie w stos siedem płytek sprzęgła (4), sześć tarcz sprzęgła B (5), jak pokazano. Zamontować tarczę sprzęgła C (6) (pomalowaną na czarno na wypukłej powierzchni tarczy sprzęgła).



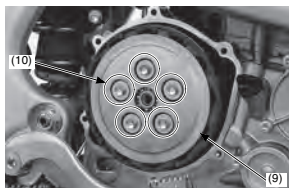
- (1) gniazdo sprężyny
(2) sprężyna zapobiegająca drganiom
(3) tarcza sprzęgła A
(4) płytki sprzęgła
(5) tarcze sprzęgła B
(6) tarcza sprzęgła C

3. Umieścić trzpień popychacza sprzęgła (7) na głównym wale.
4. Posmarować olejem silnikowym popychacz sprzęgła (8), zamontować popychacz sprzęgła na trzpieniu popychacza sprzęgła.



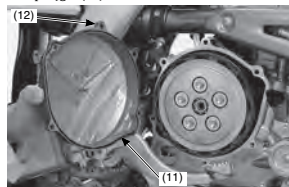
(7) trzpień popychacza sprzęgła (8) popychacz sprzęgła

5. Zamontować tarczę dociskową sprzęgła (9).
6. Zamontować pięć sprężyn sprzęgła i wkręcić śruby (10).
7. Dokręcić śruby krzyżowo, dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy, dokręcając wymagany momentem: 12 N·m



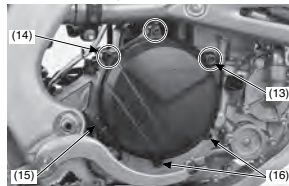
(9) tarcza dociskowa sprzęgła
(10) sprężyny sprzęgła i śruby

8. Posmarować olejem silnikowym nowy O-ring (11) i zamontować go w rowku osłony sprzęgła (12).



(11) O-ring (nowy)
(12) osłona sprzęgła

9. Zamocować osłonę, montując nową podkładkę (13) i dokręcając krzyżowo trzy śruby A osłony sprzęgła (14), jedną śrubę B osłony sprzęgła (15) i dwie śruby C osłony sprzęgła (16), dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy, wymagany momentem: 10 N·m (1,0 kgf·m)



(13) podkładka (nowa)
(14) śruby A osłony sprzęgła
(15) śruba B osłony sprzęgła
(16) śruby C osłony sprzęgła

10. Napęlnić skrzynię korbową zalecanym olejem silnikowym. (strona 71).

Świeca zapłonowa

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Zalecenia dotyczące świec zapłonowych

Zalecana standardowa świeca zapłonowa jest odpowiednia dla większości zastosowań wystęgowych.

Standardowa	R0451B-9 (NGK)
-------------	----------------

Należy używać wyłącznie zalecanych świec zapłonowych o odpowiedniej temperaturze roboczej.

ZAUWAŻYĆ

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

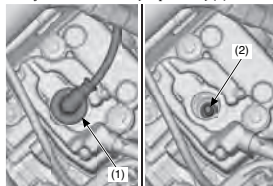
W tym motocyklu zastosowano świecę zapłonową z irydową końcówką w centralnej elektrodzie i platynową końcówką w elektrodzie bocznej.

Podczas serwisowania świecy zapłonowej należy przestrzegać następujących zaleceń.

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

Kontrola i wymiana świecy zapłonowej

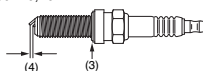
1. Wymontować siedzenie i zawiesić zbiornik paliwa po lewej stronie ramy (strony 39, 40, 43).
2. Odłączyć nasadkę świecy zapłonowej (1).
3. Usunąć wszelkie zanieczyszczenia z okolicy podstawki świecy zapłonowej.
4. Wymontować świecę zapłonową (2).



(1) nasadka świecy zapłonowej

(2) świeca zapłonowa

5. Sprawdzić elektrody pod kątem zużycia lub osadów brudu, uszczelkę (3) pod kątem zużycia oraz izolator pod kątem pęknięć. Wymienić w przypadku stwierdzenia któreś z tych wad.
6. Sprawdzić wielkość przerwy iskrowej świecy (4) za pomocą szczelinomierza drutowego. Jeżeli wielkość przerwy iskrowej przekracza zakres specyfikacji, wymienić świecę na nową. Zalecana wielkość przerwy iskrowej świecy wynosi:
0,60 – 0,70 mm



(3) uszczelka

(4) przerwa iskrowa świecy zapłonowej

7. Aby dokładnie zbadać świecę zapłonową, przyspieszyć do prędkości przejazdowej na prostej drodze.

Nacisnąć i przytrzymać przycisk wyłączania silnika i odłączyć sprzęgło, pociągając dźwignię.

Pozwolić motocyklowi toczyć się aż do zatrzymania, a następnie wymontować i sprawdzić świecę zapłonową. Porcelanowy izolator wokół centralnej elektrody powinien mieć kolor beżowy lub średnio szary.

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

Jeżeli elektrody sprawiają wrażenie przypalonych lub jeżeli izolator jest biały lub jasno szary (błąd) lub jeżeli elektrody i izolator są czarne lub zabrudzone (intensywnie), problem ma inną przyczynę (strona 166).

Przywrócić układ PGM-FI i kąt wyprzedzenia zapłonu.

8. Po założeniu uszczelki wkręcić świecę ręcznie, zwracając uwagę na prawidłowe osadzenie w gwincie.

9. Dokręcić świecę.

- Jeśli używana jest stara świeca: 1/8 obrotu po ukończeniu ręcznego dokręcania.
- W przypadku montażu nowej świecy należy dokręcać ją dwustopniowo, aby zapobiec odkręceniu się świecy:
 - a) Pierwsze dokręcenie: 1/2 obrotu po ukończeniu ręcznego dokręcania.
 - b) Poluzuj świecę.
 - c) Następnie ponownie dokręć świecę: 1/8 obrotu po ukończeniu ręcznego dokręcania.

ZAUWAŻYĆ

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

10. Podłączyć nasadkę świecy zapłonowej. Zwróć uwagę, aby nie ścisnąć żadnego przewodu.
11. Zamontować zbiornik paliwa i siedzenie (strony 39, 41, 44).

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

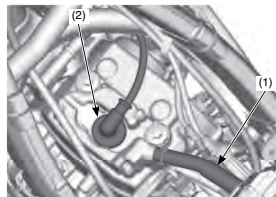
Zbyt duży luz zaworowy powoduje hałas i może prowadzić do uszkodzenia silnika. Brak luzu lub niewystarczający luz spowoduje niezamykanie zaworu i doprowadzi do jego uszkodzenia i spadku mocy. Luz zaworowy należy sprawdzać, gdy silnik jest zimny zgodnie z harmonogramem przeglądów (strona 31).

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

Zdejmowanie pokrywy głowicy

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

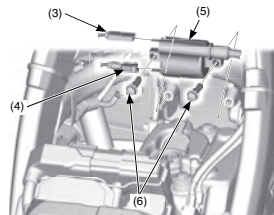
1. Wymontować siedzenie i zawiesić zbiornik paliwa po lewej stronie ramy (strony 39, 40, 43).
2. Odłączyć przewód odpowietrzający (1) i nasadkę świecy zapłonowej (2).



(1) przewód odpowietrzający

(2) nasadka świecy zapłonowej

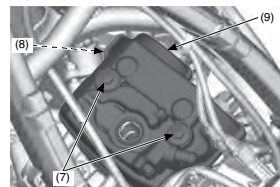
3. Odłączyć złącze A (3) i złącze B (4) cewki zapłonowej. Wymontować cewkę zapłonową (5), odkręcając śruby cewki zapłonowej (6).



(3) złącze A cewki zapłonowej (5) cewka zapłonowa

(4) złącze B cewki zapłonowej (6) śruby cewki zapłonowej

4. Wykręcić śruby imbusowe pokrywy głowicy, wymontować gumowe uszczelki (7), opakowanie pokrywy głowicy (8) i pokrywę głowicy (9).



(7) śruby imbusowe pokrywy głowicy, gumowe uszczelki

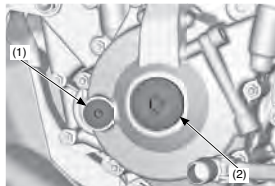
(8) opakowanie pokrywy głowicy

(9) pokrywka głowicy

Luzy zaworowe

Ustawienie w górnym martwym punkcie (GMP) swu sprężania

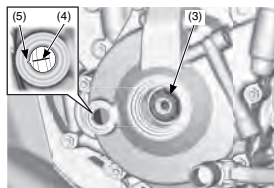
1. Wymontować zatyczkę otworu do regulacji układu rozrządu (1) i zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego (2).



- (1) zatyczka otworu do regulacji układu rozrządu
(2) zatyczka otworu dostępu do wału korbowego

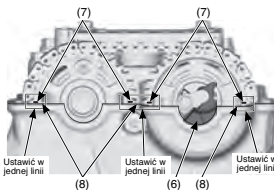
2. Zdemonstrować świecę (strona 88).
3. Demontaż pokrywy głowicy (strona 89).
4. Obrócić wał korbowy, obracając koło zamachowe (3) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby znacznik (4) na kole zamachowym wskazywał znacznik (5) na lewej pokrywie skrzyni korbowej. W tym położeniu tłok może znajdować się w górnym martwym punkcie (GMP) swu sprężania lub w górnym martwym punkcie (GMP) swu wydechu.

Jeżeli wał korbowy minął znacznik, ponownie obrócić koło zamachowe w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara tak, aby dopasować znacznik do znacznika odniesienia.



- (3) koło zamachowe
(4) znacznik odniesienia
(5) znacznik

5. Upewnić się, że przeciwcieżar dekompresora (6) znajduje się w dolnym położeniu. Sprawdzić, czy oznaczenia rozrządu (7) na każdym kole zębatym wałka rozrządu są ustawione w jednej linii z powierzchnią styku głowicy (8).



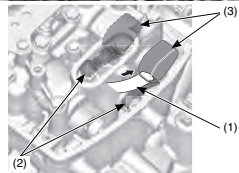
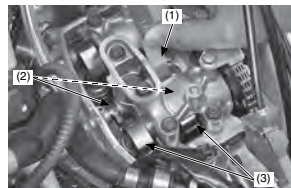
- (6) przeciwcieżar dekompresora
(7) znaczniki rozrządu
(8) powierzchnia styku głowicy

Sprawdzenie luzu zaworowego

1. Ustawić tłok w górnym martwym punkcie (GMP) swu sprężania (ta strona).
2. Zmierzyć luzy zaworowe każdego zaworu ssącego, wsuwając szczelniomierz (1) między powierzchnię ślizgową dźwignien zaworowych zaworów ssących (2) a krzywki wałka rozrządu (3).

ZAUWAŻYĆ

Uważać, aby nie uszkodzić dźwigniek zaworowych zaworów ssących.



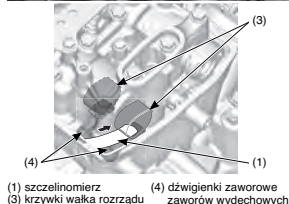
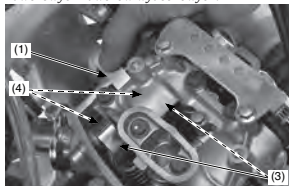
- (1) szczelniomierz
(2) dźwignie zaworowe zaworów ssących
(3) krzywki wałka rozrządu

Luzy zaworowe:
SSANIE: $0,09 \pm 0,03$ mm

3. Zmierzyć luzy zaworowe każdego zaworu wydechowego, wsuwając szczelinomierz (1) między powierzchnię ślizgową dźwigienek zaworowych i krzywki wałków wydechowych (4) a krzywki wałka rozrządu (3).

ZAUWAŻYĆ

Uważać, aby nie uszkodzić dźwigienek zaworowych i krzywek wałków wydechowych.



(1) szczelinomierz (4) dźwigienki zaworowe
(3) krzywki wałka rozrządu (4) dźwigienki zaworowe wydechowych

Luzy zaworowe:
WYDECH: $0,19 \pm 0,03$ mm

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

Wymontowywanie wałka rozrządu

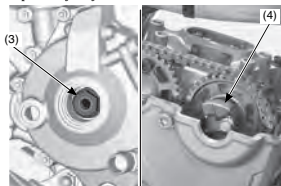
1. Wykręcić śruby prowadnicy łańcucha rozrządu (1) i wymontować prowadnicę łańcucha rozrządu (2).

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia śrub mocujących do skrzyni korbowej.



- (1) śruby prowadnicy łańcucha rozrządu (2) prowadnica łańcucha rozrządu
2. Obrócić wał korbowy, obracając koło zamachowe (3) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara aż do momentu, gdy przeciwcieżar dekompresora (4) będzie skierowany ku górze w sposób pokazany na poniższym rysunku.



(3) koło zamachowe (4) przeciwcieżar dekompresora

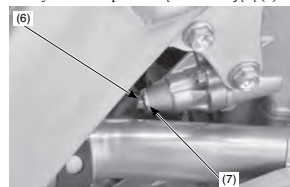
3. Wymontować śrubę koła zębatego wałka rozrządu (5) na wałku rozrządu zaworów ssących.

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia śruby mocującej koło zębate wałka rozrządu do skrzyni korbowej.



- (5) śruba mocująca koło zębate wałka rozrządu
4. Obrócić wałek rozrządu, obracając koło zamachowe i upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 90).
5. Wykręcić śrubę pokrywki podnośnika napinacza łańcucha rozrządu (6) i wymontować podkładkę uszczelniającą (7).

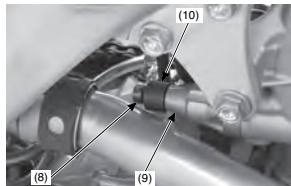


(6) śruba pokrywki podnośnika napinacza łańcucha rozrządu (7) podkładka uszczelniająca

(ciąg dalszy)

Luzy zaworowe

6. Włożyć blokadę napinacza (8) w podnośnik napinacza łańcucha rozrządu (9). Obrócić blokadę napinacza w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i zablokować podnośnik napinacza łańcucha rozrządu, dociskając uchwyt (10) do podnośnika napinacza łańcucha rozrządu.
- Klucz blokujący napinacz 070MG-0010100

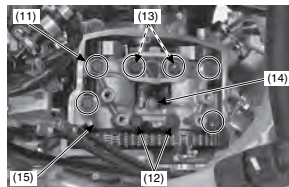


(8) blokada napinacza
(9) podnośnik napinacza łańcucha rozrządu
(10) uchwyt

7. Poluzować krzyżowo śruby A wspornika wałka rozrządu (11) i śruby B (12), dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy. Wykręcić śruby A, śruby B wspornika wałka rozrządu, wymontować podkładki (13), wykręcić śrubę ograniczającą wałka dźwigniek zaworowych (14) i wymontować wspornik wałka rozrządu (15).

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia śrub wspornika wałka rozrządu, podkładek i śrub ograniczających wałka dźwigniek zaworowych do skrzyni korbowej.



(11) śruby A wspornika wałka rozrządu
(12) śruby B wspornika wałka rozrządu
(13) podkładki
(14) śruba ograniczająca wałka dźwigniek zaworowych
(15) wspornik wałka rozrządu

8. Wymontować śrubę koła zębatego wałka rozrządu (5) na wałku rozrządu zaworów ssących.

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia śruby mocującej koło zębate wałka rozrządu do skrzyni korbowej.

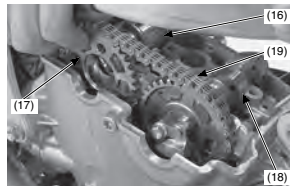


- (5) śruba mocująca koło zębate wałka rozrządu
9. Wymontować wałek rozrządu zaworów ssących (16) z koła zębatego wałka rozrządu zaworów ssących (17). Wymontować koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących i wałek rozrządu zaworów ssących (18), wymontowując łańcuch rozrządu (19).

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

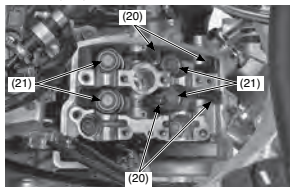
ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu i koła zębatego wałka rozrządu zaworów ssących do skrzyni korbowej.



(16) wałek rozrządu zaworów ssących
(17) koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących
(18) wałek rozrządu zaworów wydechowych
(19) łańcuch rozrządu

10. Podnieść dźwigienki zaworowe (20) i zdjąć podkładki regulacyjne (21).
Zapisać położenie każdej podkładki ustalającej.



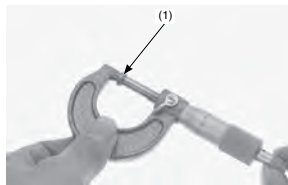
(20) dźwigienki zaworowe
(21) podkładki regulacyjne

ZAUWAŻYĆ

*Uważać, aby nie uszkodzić dźwigienek zaworowych.
Nie czyścić dźwigienek zaworowych za pomocą ogólnie dostępnego środka do czyszczenia.*

Dobór podkładek regulacyjnych

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



(1) podkładka regulacyjna

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

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

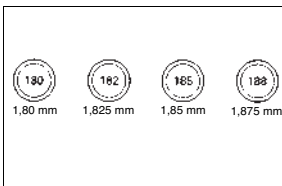
- A: Grubość nowej podkładki regulacyjnej
B: Zapisany luz zaworowy
C: Wymagany luz zaworowy
D: Grubość starej podkładki regulacyjnej

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

ZAUWAŻYĆ

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

Jeżeli wymagany rozmiar podkładek regulacyjnych nie mieści się w wymaganych zakresie, należy zlecić przegląd motocyklu w ASO Honda.



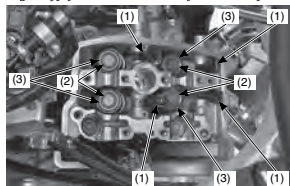
Luzy zaworowe

Montaż wałka rozrządu

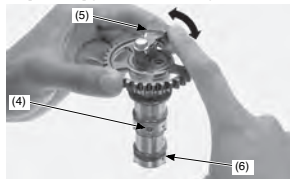
1. Podnieść dźwigniki zaworowe (1) i zamontować nowo dobrane podkładki regulacyjne (2) w gniazdach sprężyn zaworowych (3).

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia podkładek regulacyjnych zaworów do skrzyni korbowej.



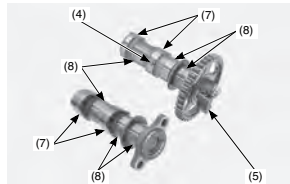
- (1) dźwigniki zaworowe (3) gniazda sprężyn zaworowych
(2) podkładki regulacyjne zaworów
2. Sprawdzić działanie tłoczka (4), poruszając palcem przeciwcieżar dekompresora (5) wałka rozrządu zaworów wydechowych (6). Tłoczek powinien płynnie wsuwać się i wysuwać.



- (4) tłoczek (6) wałek rozrządu zaworów wydechowych
(5) przeciwcieżar dekompresora

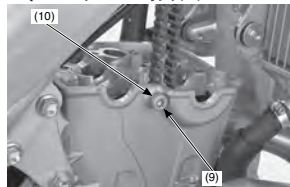
Jeśli działanie nie jest płynne, zapoznać się z częścią dotyczącą demontażu dekompresora w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda lub skontaktować się z ASO Honda.

3. Upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 90).
4. Nałożyć olej zawierający dwusiarczek molibdenu (mieszkankę 1/2 oleju silnikowego i 1/2 smaru zawierającego więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) na następujące elementy:
 - krzywki wałka rozrządu (7)
 - powierzchnie czopów (8)
 - przeciwcieżar dekompresora (5)
 - tłoczek (4)



- (4) tłoczek
(5) przeciwcieżar dekompresora
(7) krzywki wałka rozrządu
(8) powierzchnie czopów

5. Wykręcić śrubę uszczelniającą (9) i zdjąć podkładkę uszczelniającą (10).

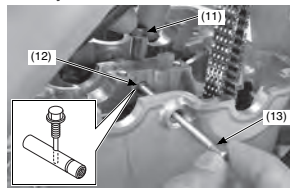


- (9) śruba uszczelniająca
(10) podkładka uszczelniająca

6. Wkręcić śrubę blokady wałka dźwigniek zaworowych (11), zwracając uwagę na ustawienie w jednej linii wycięcia na wale dźwigniek zaworowych (12) z śrubą blokady wałka dźwigniek zaworowych, obracając odpowiednią śrubę 4 mm (13).

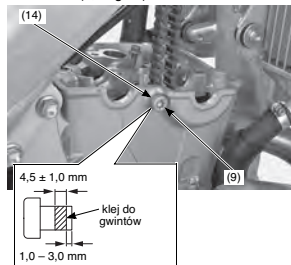
ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia śruby blokady wałka dźwigniek zaworowych do skrzyni korbowej.



- (11) śruba ograniczająca wałka dźwigniek zaworowych
(12) wałek dźwigniek zaworowych
(13) śruba 4 mm

7. Oczyszczyć gwinty śruby uszczelniającej (9).
Nałożyć klej do gwintów na gwinty śrub.
Zamontować nową podkładkę uszczelniającą (14) i dokręcić śrubę uszczelniającą wymagany momentem:
18 N·m (1,8 kgf·m)



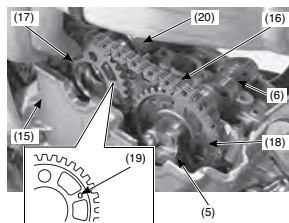
- (9) śruba uszczelniająca
(14) podkładka uszczelniająca (nowa)

8. Zamontować wałek rozrządu zaworów wydechowych (6) na głowicy (15) tak, aby przeciwcieżar dekompresora (5) był skierowany w dół, jak przedstawiono na ilustracji poniżej.
9. Zamontować łańcuch rozrządu (16) na koła zębate wałków rozrządu zaworów ssących (17) i wydechowych (18) tak, aby znacznik „O” (19) koła zębatego wałka rozrządu zaworów ssących był skierowany na zewnątrz, jak przedstawiono.

ZAUWAŻYĆ

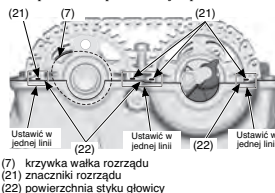
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu i koła zębatego wałka rozrządu zaworów ssących do skrzyni korbowej.

10. Włożyć wałek rozrządu zaworów ssących (20) koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących (17).



- (5) przeciwcieżar dekompresora
(6) wałek rozrządu zaworów wydechowych
(15) głowica
(16) łańcuch rozrządu
(17) koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących
(18) koło zębate wałka rozrządu zaworów wydechowych
(19) znacznik „O”
(20) wałek rozrządu zaworów ssących

11. Upewnić się, że znaki synchronizacyjne rozrządu (21) na kołach zębatach wałka rozrządu pokrywają się z powierzchnią przylegania głowicy (22).
Upewnić się, że krzywka wałka rozrządu zaworów ssących (7) znajduje się w odpowiednim położeniu, jak przedstawiono.

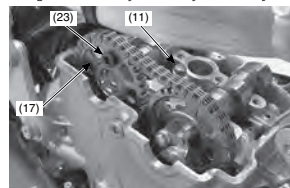


- (7) krzywka wałka rozrządu
(21) znaczniki rozrządu
(22) powierzchnia styku głowicy

12. Dokładnie wyczyścić gwinty śruby koła zębatego wałka rozrządu (23) i koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących (17).
Włożyć i tymczasowo dokręcić śrubę koła zębatego wałka rozrządu.
13. Wykręcić śrubę blokady wałka dźwignienek zaworowych (11).

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia śruby koła zębatego wałka rozrządu i śruby blokady wałka dźwignienek zaworowych do skrzyni korbowej.

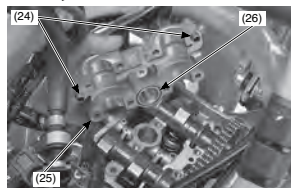


- (11) śruba ograniczająca wałek dźwignienek zaworowych
(17) koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących
(23) śruba mocująca koło zębate wałka rozrządu

(ciąg dalszy)

Luzy zaworowe

14. Upewnić się, że kołki ustalające (24) są zamontowane we wsporniku wałka rozrządu (25).
Posmarować nowy O-ring (26) olejem silnikowym i założyć go na wspornik wałka rozrządu.

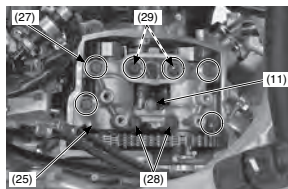


(24) kołki ustalające
(25) wspornik wałka rozrządu
(26) O-ring (nowy)

15. Nałożyć olej silnikowy na gwinty śrub A (27) i śrub B (28) wspornika wałka rozrządu i na powierzchnie osadzania śrub.
Zamontować wspornik wałka rozrządu (25).
Zamontować nowe podkładki (29), wkręcić śruby A i śruby B wspornika wałka rozrządu i dokręcić śruby A i śruby B wspornika wałka rozrządu wymagany momentem:
13 N·m (1,3 kgf·m)
Włożyć i dokręcić śrubę blokady wałka dźwigniek zaworowych (11) wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)

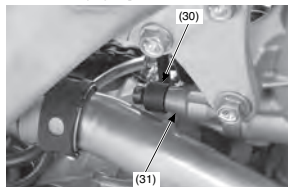
ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia śrub A i śrub B, podkładek i śrub blokady wałka dźwigniek zaworowych do skrzyni korbowej.



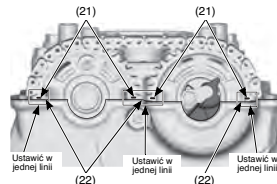
(11) śruba ograniczająca wałka dźwigniek zaworowych
(25) wspornik wałka rozrządu
(27) śruby A wspornika wałka rozrządu
(28) śruby B wspornika wałka rozrządu
(29) podkładki (nowe)

16. Wymontować blokadę napinacza (30) z podnośnika napinacza łańcucha rozrządu (31).
• Klucz blokujący napinacz 070MG-0010100



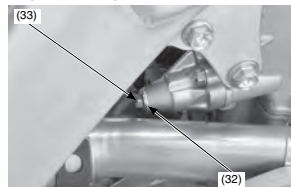
(30) blokada napinacza
(31) podnośnik napinacza łańcucha rozrządu

17. Upewnić się, że tłok znajduje się w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 90).
Sprawdzić, czy znaki synchronizacyjne rozrządu (21) na kołach zębatych wałka rozrządu pokrywają się z powierzchnią przylegania głowicy (22).



(21) znaczniki rozrządu
(22) powierzchnia styku głowicy

18. Zamontować nową podkładkę uszczelniającą (32) i mocno dokręcić śrubę pokrywy podnośnika napinacza łańcucha rozrządu (33).

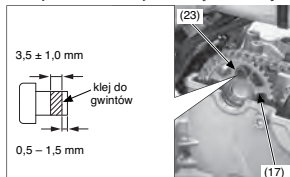


(32) podkładka uszczelniająca (nowa)
(33) śruba pokrywy podnośnika napinacza łańcucha rozrządu

19. Wykręcić śrubę koła zębatego wałka rozrządu (23).
Nalożyć klej do gwintów na gwinty śrub.
Wkręcić śrubę koła zębatego wałka rozrządu w koło zębate wałka rozrządu (17), dokręcić ją wymagany momentem:
20 N·m (2,0 kgf·m)

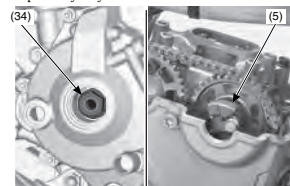
ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia śruby mocującej koło zębate wałka rozrządu do skrzyni korbowej.



(17) koło zębate wałka rozrządu (23) śruba mocująca koło zębate wałka rozrządu

20. Obrócić wał korbowy, obracając koło zamachowe (34) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara aż do momentu, gdy przeciwny dekompresor (5) będzie skierowany ku górze w sposób pokazany na poniższym rysunku.



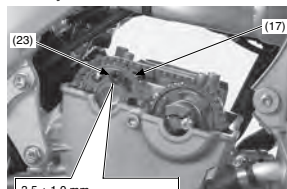
(5) przeciwny dekompresor

(34) koło zamachowe

21. Dokładnie wyczyścić gwinty śruby koła zębatego wałka rozrządu (23) i koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących (17).
Nalożyć klej do gwintów na gwinty śrub.
Włożyć i wkręcić śrubę koła zębatego wałka rozrządu i dokręcić wymagany momentem:
20 N·m (2,0 kgf·m)

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia śruby mocującej koło zębate wałka rozrządu do skrzyni korbowej.

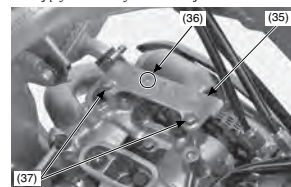


(17) koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących
(23) śruba mocująca koło zębate wałka rozrządu

22. Zamontować prowadnicę łańcucha rozrządu (35) tak, aby znacznik „←” (36) był skierowany do przodu.
Włożyć i dokręcić śruby prowadnicy łańcucha rozrządu (37) wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do spadnięcia śrub mocujących do skrzyni korbowej.



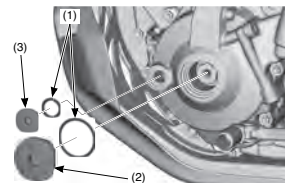
(35) prowadnica łańcucha rozrządu (36) „Oznaczenie ←”

23. Obrócić wałek rozrządu, obracając koło zamachowe kilka razy w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
24. Zmierzyć luzy zaworów ssących i wydechowych (strona 90).

Luzy zaworowe

Montaż zatyczki otworu dostępu do wału korbowego/zatyczki otworu do regulacji układu rozrządu

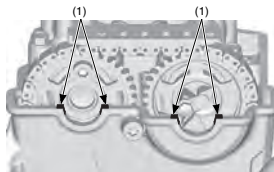
1. Posmarować nowe O-ringi (1) olejem silnikowym i założyć je na zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego (2) i zatyczkę otworu do regulacji układu rozrządu (3). Nałożyć warstwę smaru na gwinty zatyczki otworu dostępu do wału korbowego i zatyczki otworu do regulacji układu rozrządu. Włożyć i dokręcić zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego wymaganym momentem: 15 N·m (1,5 kgf·m)
Włożyć i dokręcić zatyczkę otworu do regulacji układu rozrządu wymaganym momentem: 6,0 N·m (0,6 kgf·m)



- (1) O-ringi (nowe)
(2) zatyczka otworu dostępu do wału korbowego
(3) zatyczka otworu do regulacji układu rozrządu

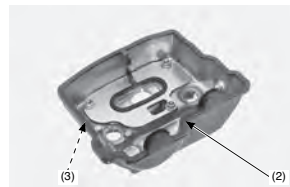
Montaż pokrywy głowicy

1. Nałożyć płynny uszczelniacz (TB5211B) wyprodukowany przez ThreeBond lub odpowiednik na półokrągłe wycięcia głowicy (1), jak przedstawiono, po wcześniejszym wyczyszczeniu tego obszaru.



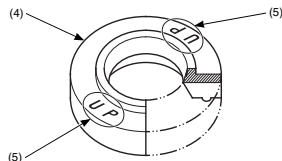
- (1) półokrągłe wycięcia głowicy

2. Założyć uszczelnienie pokrywy głowicy silnika na rowek pokrywy głowicy silnika (3).



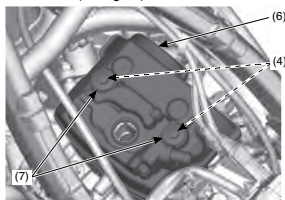
- (2) opakowanie pokrywy głowicy
(3) rowek pokrywy głowicy

3. Sprawdzić, czy uszczelki gumowe (4) są w dobrym stanie, wymienić je w razie potrzeby. Zamontować gumowe uszczelki na pokrywę głowicy tak, aby znaczniki „UP” (GÓRA) (5) były skierowane do góry.



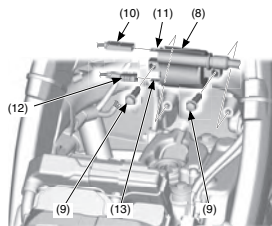
(4) gumowe uszczelki
(5) znaczniki „UP” (GÓRA)

4. Zamontować pokrywę głowicy (6) i dokręcić śruby imbusowe pokryw głowicy (7) wraz z gumowymi uszczelkami (4) wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)



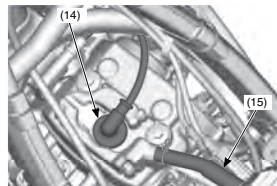
(4) gumowe uszczelki
(6) pokrywa głowicy
(7) śruby imbusowe pokryw głowicy

5. Zamontować cewkę zapłonową (8) i dokręcić śruby cewki zapłonowej (9) wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Podłączyć złącze A cewki zapłonowej (10) do zacisku niebieskiego (11).
Podłączyć złącze B cewki zapłonowej (12) do zacisku czarnego (13).



(8) cewka zapłonowa
(9) śruby cewki zapłonowej
(10) złącze A cewki zapłonowej
(11) zacisk niebieski
(12) złącze B cewki zapłonowej
(13) zacisk czarny

6. Zamontować świecę zapłonową (strona 88).
7. Podłączyć nasadkę świecy zapłonowej (14) i przewód odpowietrzający (15).



(14) nasadka świecy zapłonowej
(15) przewód odpowietrzający

8. Zamontować zbiornik paliwa i siedzenie (strony 39, 41, 44).

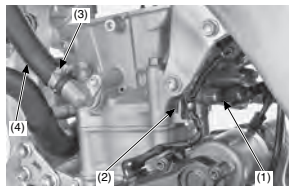
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Demontaż głowicy

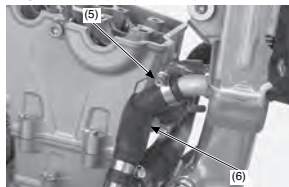
1. Oczyszczyć obszar nad silnikiem przed przystąpieniem do demontażu, aby zapobiec przedostaniu się zanieczyszczeń do silnika.
2. Spuścić płyn chłodzący po schłodzeniu motocykla (strona 175).
3. Wymontować siedzenie i podwiesić zbiornik paliwa (strony 39, 40, 43).
4. Wymontować lewy i prawy tłumik (strona 138).
5. Wymontować lewą i prawą rurę wydechową (strona 141).
6. Wymontować ramę pomocniczą (strona 46).
7. Zdemontować świecę (strona 88).
8. Demontaż pokrywy głowicy (strona 89).
9. Ustawić tłok w górnym martwym punkcie (GMP) suwu sprężania (strona 90).
10. Wymontować prowadnicę łańcucha rozrządu, wspornik wałka rozrządu, koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących, wałki rozrządu i podkładki regulacyjne (strona 91).
11. Odłączyć złącze czujnika ECT (1).
12. Pociągnąć opaskę wiązki przewodów (2), naciskając jednocześnie oba boki mocowania i odłączyć.

13. Poluzować śrubę zacisku lewego przewodu elastycznego chłodnicy (3) i odłączyć lewy przewód elastyczny chłodnicy (4).



- (1) złącze czujnika ECT
(2) opaska wiązki przewodów
(3) śruba zacisku lewego przewodu elastycznego chłodnicy
(4) lewy przewód elastyczny chłodnicy

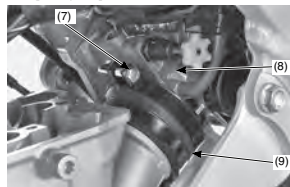
14. Poluzować śrubę zacisku prawego przewodu elastycznego chłodnicy (5) i odłączyć prawy przewód elastyczny chłodnicy (6).



- (5) śruba zacisku prawego przewodu elastycznego chłodnicy
(6) prawy przewód elastyczny chłodnicy

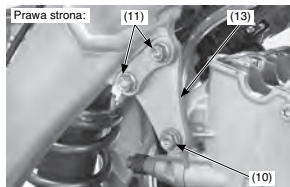
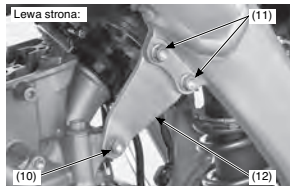
15. Poluzować śrubę opaski izolatora (7) i zdjąć obudowę przepustnicy (8) z izolatora (9).

Nie należy wieszać obudowy przepustnicy. Podeprzeć ją odpowiednią taśmą.



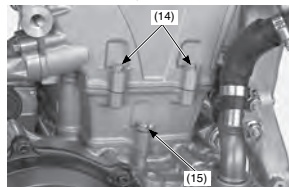
- (7) śruba opaski izolatora
(8) obudowa przepustnicy
(9) izolator

16. Wykręcić śruby wieszaka głowicy (10).
Wykręcić śruby płytki wieszaka głowicy (11),
wymontować lewą płytkę wieszaka głowicy (12)
i prawą płytkę wieszaka głowicy (13).



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

17. Wykręcić śruby A głowicy (14).
18. Poluzować śrubę cylindra (15).



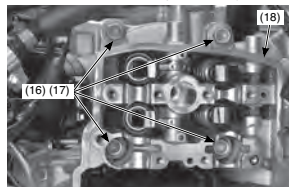
- (14) śruby A głowicy
(15) śruba cylindra

19. Wykręcić śruby B głowicy (16), wymontować
podkładki (17) i głowicę (18).

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

ZAUWAŻYĆ

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



- (16) śruby B głowicy
(17) podkładki
(18) głowica

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

ZAUWAŻYĆ

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

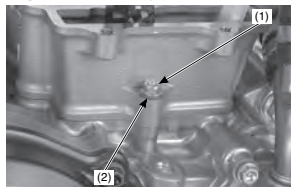


- (19) kołki ustalające
(20) uszczelka głowicy

Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

Wymontowywanie cylindra

1. Odkręcić śrubę cylindra (1) i wymontować podkładkę uszczelniającą (2).

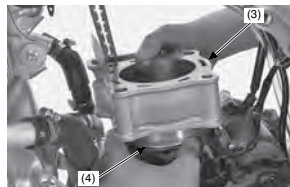


(1) śruba cylindra
(2) podkładka uszczelniająca

2. Wymontować cylinder (3), podtrzymując tłok (4)

ZAUWAŻYĆ

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

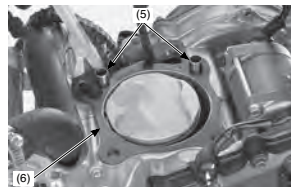


(3) cylinder
(4) tłok

3. Wymontować kołki ustalające (5) i uszczelkę cylindra (6).

ZAUWAŻYĆ

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



(5) kołki ustalające
(6) uszczelka cylindra

Wymontowanie tłoka

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

(CRF250R)

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

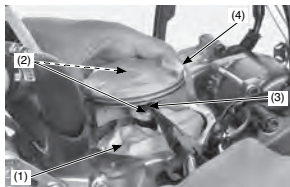
(CRF250RX)

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

ZAUWAŻYĆ

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

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



(1) ręcznik warsztatowy

(2) zaciski sworznia
tłokowego

(3) sworzeń tłokowy

(4) tłok

Wymontowanie pierścienia tłokowego

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

ZAUWAŻYĆ

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



(1) pierścień tłokowy

Kontrola tłoka/sworznia tłokowego/ pierścienia tłokowego

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

Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

Montaż pierścienia tłokowego

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

ZAUWAŻYĆ

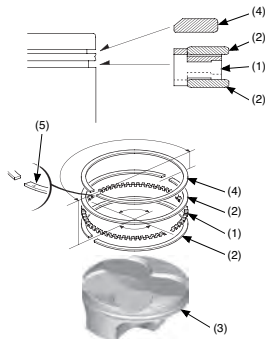
Nie uszkodzić tłoka podczas usuwania osadu węglowego.

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

ZAUWAŻYĆ

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

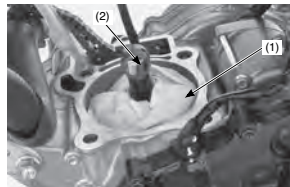
5. Po zamontowaniu pierścieni tłokowych powinny się one obracać swobodnie, bez tarcia.
Rozsunąć szczeliny zamków pierścieni o 180 stopni, pomiędzy górnym pierścieniem a górną szyną boczną.
Rozsunąć szczeliny zamków pierścieni o 90 stopni, pomiędzy górną szyną boczną, elementem dystansowym a dolną szyną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



- (1) sprężyna dystansowa (4) pierścień kompresyjny
(2) pierścień olejowy (5) znacznik „T”
(3) tłok

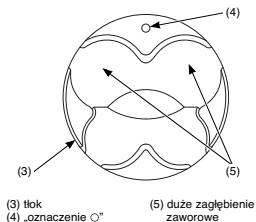
Montaż tłoka

1. Umieścić czysty ręcznik warsztatowy (1) na otworze skrzyni korbowej, aby uniemożliwić wpadnięcie zacisków sworznia tłokowego do skrzyni korbowej.
2. Nałożyć olej zawierający dwusiarczek molibdenu (mieszanek 1/2 oleju silnikowego i 1/2 smaru zawierający dwusiarczek molibdenu, zawierającego więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu) na wewnętrzną powierzchnię głowki korbowodu (2).



- (1) ręcznik warsztatowy
(2) głowka korbowodu

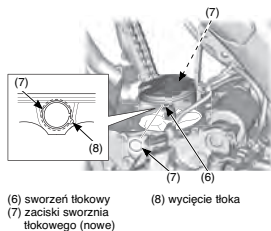
- Zamontować tłok (3) tak, aby oznaczenie „o” (4) i/lub duże zagłębienie zaworowe (5) były skierowane w stronę strony ssania silnika.



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

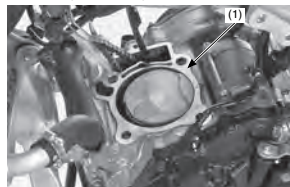
ZAUWAŻYĆ

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



Montaż cylindra

- Oczyszczyć powierzchnie przylegania (1) skrzyni korbowej, uważając aby nie dopuścić do wnikięcia jakichkolwiek materiałów do skrzyni korbowej.



- Wyjąć ręczniki warsztatowe.
- Zamontować kołki ustalające (2) i nową uszczelkę głowicy (3).

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia kołków ustalających do skrzyni korbowej.



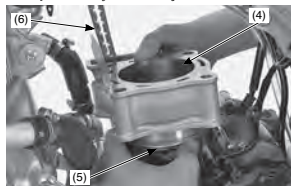
(ciąg dalszy)

Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

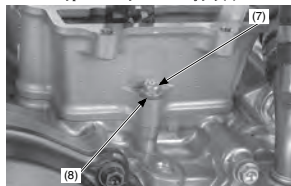
4. Wprowadzić olej silnikowy do otworu cylindra (4), nałożyć olej na zewnętrzną powierzchnię tłoka i pierścienie tłokowe (5). Poprowadzić łańcuch rozrządu (6) przez cylinder. Zamontować ręką cylinder na pierścieniach tłokowych, ściskając jednocześnie pierścienie tłokowe.

ZAUWAŻYĆ

Należy uważać, aby nie uszkodzić pierścieni tłokowych i otworu cylindra.
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.



- (4) otwór cylindra
(5) zewnętrzna powierzchnia tłoka i pierścienie tłokowe
(6) łańcuch rozrządu
5. Tymczasowo dokręcić śrubę cylindra (7) wraz z nową podkładką uszczelniającą (8).



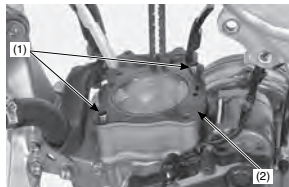
- (7) śruba cylindra (8) podkładka uszczelniająca (nowa)

Montaż głowicy

1. Usunąć cały materiał uszczelniający głowicy.
2. Zamontować kołki ustalające (1) i nową uszczelkę głowicy (2).

ZAUWAŻYĆ

Nie wolno dopuścić do wpadnięcia kołków ustalających do skrzyni korbowej.



- (1) kołki ustalające
(2) uszczelka głowicy (nowa)

3. Poprowadzić łańcuch rozrządu (3) przez głowicę i zamontować głowicę (4).

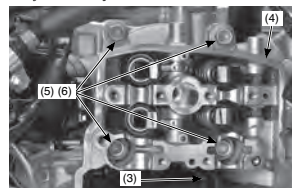
ZAUWAŻYĆ

Podczas montażu uważać, aby nie uszkodzić powierzchni przylegania głowicy.
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia łańcucha rozrządu do skrzyni korbowej.

4. Posmarować wszystkie gwinty śrub B głowicy i powierzchnię przylegania olejem silnikowym.
Zamontować podkładki (5) i śruby B głowicy (6) oraz dokręcić je krzyżowo wymagany momentem, dzieląc czynność na dwa lub trzy etapy:
48 N·m (4,9 kgf·m)

ZAUWAŻYĆ

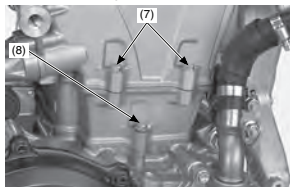
Nie wolno dopuścić do wpadnięcia podkładek do skrzyni korbowej.



- (3) łańcuch rozrządu
(4) głowica
(5) podkładki
(6) śruby B głowicy

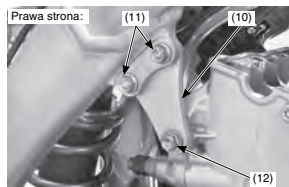
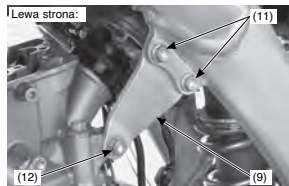
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

5. Wkręcić śruby A głowicy (7) i dokręcić je odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
6. Dokręć śrubę cylindra (8) odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)



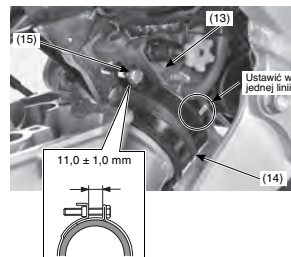
(7) śruby A głowicy
(8) śruba cylindra

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



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

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

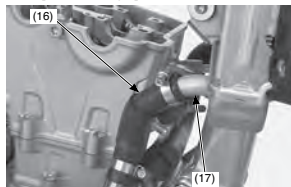


(13) obudowa przepustnicy (15) śruba opaski izolatora
(14) izolator

(ciąg dalszy)

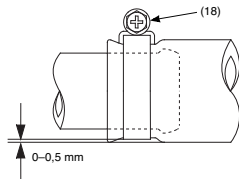
Tłok/pierścienie tłokowe/sworzeń tłokowy

9. Podłączyć prawy przewód elastyczny chłodnicy (16) do prawego złącza elastycznego przewodu chłodnicy (17) w przedstawiony sposób.



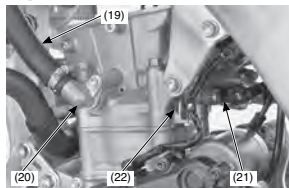
(16) prawy przewód elastyczny chłodnicy
(17) prawe złącze elastycznego przewodu chłodnicy

10. Dokręcić śrubę zacisku przewodu chłodnicy (18) w sposób pokazany na poniższym rysunku.



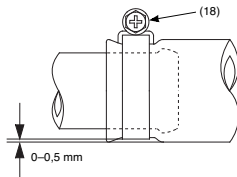
(18) śruba zacisku przewodu elastycznego chłodnicy

11. Podłączyć lewy przewód elastyczny chłodnicy (19) do lewego złącza elastycznego przewodu chłodnicy (20) głowicy w przedstawiony sposób.
12. Podłączyć złącze czujnika ECT (21).
13. Zamontować zacisk opaski wiązki przewodów (22).



(19) lewy przewód elastyczny chłodnicy
(20) złącze lewego przewodu elastycznego cieczy chłodzącej
(21) złącze czujnika ECT
(22) opaska wiązki przewodów

14. Dokręcić śrubę zacisku przewodu chłodnicy (18) w sposób pokazany na poniższym rysunku.



(18) śruba zacisku przewodu elastycznego chłodnicy

15. Zamontować podkładki regulacyjne zaworów, koło zębate wałka rozrządu zaworów ssących, wałki rozrządu, wspornik wałka rozrządu i prowadnicę łańcucha rozrządu (strona 94).
16. Zamocować zatyczkę otworu dostępu do wału korbowego i zatyczkę otworu do regulacji układu rozrządu (strona 98).
17. Zamontować pokrywę głowicy (strona 98).
18. Zamontować świecę zapłonową (strona 88).
19. Zamontować lewą i prawą rurę wydechową (strona 141).
20. Zamontować ramę pomocniczą (strona 47) oraz lewy i prawy tłumik (strona 139).
21. Zamontować zbiornik paliwa i siedzenie (strony 39, 41, 44).
22. Napęlić i odpowietrzyć układ chłodzenia (strona 175).
Sprawdzić następujące elementy:
– wycieki w fazie sprężania
– nienormalny hałas silnika
– wycieki z układu powietrza wtórnego
– wycieki spalin
– wycieki płynu chłodzącego
– wycieki oleju

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29. Poluzowane, zużyte lub uszkodzone podzespoły zawieszenia mogą mieć negatywny wpływ na własności jezdne i stabilność Hondy CRF. Jeśli jakiegokolwiek elementy zawieszenia są zużyte lub uszkodzone, skontaktować się z ASO Honda w celu przeprowadzenia dalszej kontroli. Specjaliści ASO Honda posiadają odpowiednie kwalifikacje potrzebne do określania, czy konieczna jest naprawa lub wymiana części.

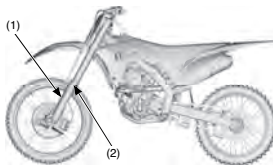
Kontrola przedniego zawieszenia

- Kiedy Honda CRF jest nowa, należy ją docierać przez około 1 godzinę przy standardowych ustawieniach, aby zapewnić prawidłowe dotarcie elementów zawieszenia (strona 26).
- Po zakończeniu okresu docierania należy przetestować przednie zawieszenie Hondy CRF ze standardowymi ustawieniami przed wprowadzeniem nowych ustawień.
- W celu zapewnienia optymalnej wydajności widelca zaleca się, aby wymontować i wyczyścić widelec po przejeździe 3 godzin Hondą CRF. Informacje na temat demontażu przedniego zawieszenia znajdują się na stronie 110.
- (CRF250R) Wymieniać olej w widelcu i olej amortyzatora co 9 wyścigów lub co 22,5 godziny pracy. Informacje na temat dostosowania objętości oleju po wymianie oleju amortyzatorowego znajdują się na stronach 113, 119.
- (CRF250RX) Wymieniać olej w widelcu i olej amortyzatora co 6 wyścigów lub co 22,5 godziny pracy. Informacje na temat dostosowania objętości oleju po wymianie oleju amortyzatorowego znajdują się na stronach 113, 119.
- Należy stosować wyłącznie olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00. Olej do widelca zawiera specjalne dodatki, które zapewniają maksymalne osiągi przedniego zawieszenia pojazdu CRF.

Okresowo sprawdzać i czyścić wszystkie elementy przedniego zawieszenia w celu zapewnienia najwyższych osiągnięć. Sprawdzić uszczelnienia przeciwpływu pod kątem obecności pyłu, zanieczyszczeń i obcych materiałów. Sprawdzić olej pod kątem zanieczyszczenia.

- Zapoznać się z *Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia* (strona 163). Wykonać wszystkie regulacje dobicia i odbicia, zmieniając nastawy co jeden stopień. (Regulacja co dwa lub trzy stopnie za jednym razem może doprowadzić do pominięcia optymalnego ustawienia). Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.
- W przypadku niejasności dotyczących ustawień należy wrócić do położenia standardowego i zacząć od początku.
- Jeżeli widelec nadal jest zbyt sztywny/miękki po wyregulowaniu tłumienia dobicia, określić zakres zbyt dużego/malego skoku, wymagającego dalszej poprawy. Jest to istotny krok, który pomoże rozwiązać problemy z zawieszeniem.

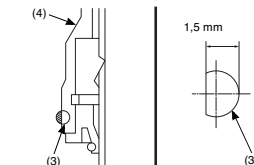
- Należy upewnić się, że osłony widelca (1) i uszczelki przeciwpływu (2) są czyste i nie są pokryte błotem lub brudem.
- Sprawdzić, czy nie występują ślady wycieku oleju. Uszkodzone lub nieszczelne uszczelki widelca należy wymienić przed rozpoczęciem jazdy Hondą CRF.



(1) osłona widelca

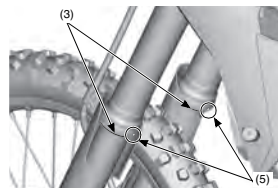
(2) osłona przeciwpływu

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



(3) pierścienie cieme

(4) rura zewnętrzna



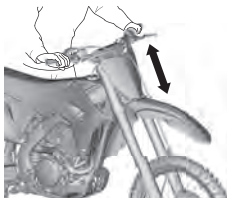
(3) pierścienie cieme

(5) szczelina w zamku pierścienia

(ciąg dalszy)

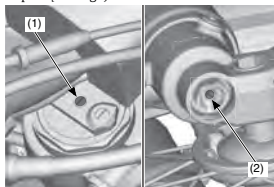
Zawieszenie

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



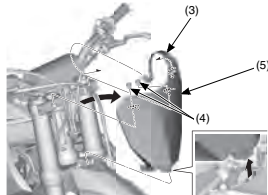
Wymontowywanie przedniego zawieszenia

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



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

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

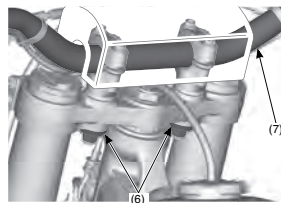


- (3) mocowanie tablicy rejestracyjnej
(4) śruby tablicy rejestracyjnej
(5) tablica rejestracyjna

- Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podpórze roboczej lub odpowiednim wsporniku tak, aby przednie koło nie dotykało podłoża.
- Odkręcić nakrętki dolnego wspornika kierownicy, wymontować podkładki, gumy mocujące (6) i kierownicę (7).

ZAUWAŻYĆ

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



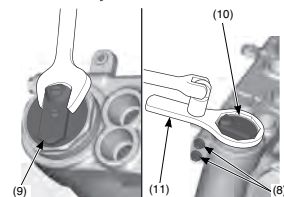
- (6) nakrętka dolnego wspornika kierownicy, podkładki i gumy mocujące
(7) kierownica

4. Poluzować śruby zaciskowe górnej półki widelca (8).
 5. Poluzować zespół śruby widelca (9), ale nie jeszcze nie wykręcać.
 6. Poluzować zespół śruby amortyzatora (10) za pomocą klucza kontrującego (11), ale nie jeszcze nie wykręcać.
- Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100

Procedura wygląda tak samo w przypadku prawej i lewej łagi widelca.

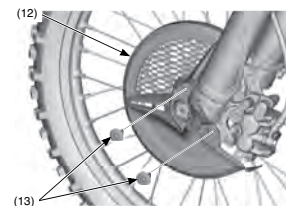
ZAUWAŻYĆ

Nie wolno używać regulowanego klucza do odkręcania amortyzatora widelca: może on uszkodzić amortyzator widelca.



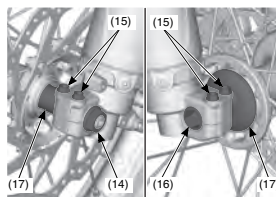
- (8) górne śruby zaciskowe półki widelca
(9) zespół śruby widelca
(10) zespół amortyzatora widelca
(11) klucz kontrujący

7. Wymontować osłonę tarczy (12), odkręcając śruby imbusowe osłony tarczy (13).



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

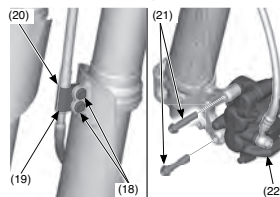
8. Odkręcić nakrętkę przedniej osi (14) i poluzować śruby zaciskowe osi (15) na obu widelcach.
Wyciągnąć wałek przedniej osi (16) z piasty koła i wymontować przednie koło wraz z kołnierzami (17).



(14) nakrętka przedniej osi (15) śruby zaciskowe osi (16) wałek przedniej osi (17) tuleje

9. Wykręcić śruby zacisku przewodu hamulcowego (18), wymontować wspornik A (19) i wspornik B (20).
10. Wykręcić śruby mocujące zacisk przedniego hamulca (21) i zacisk hamulcowy (22).

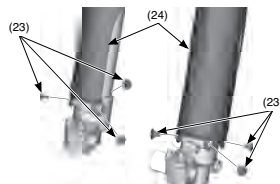
- Nie zawieszać zacisku hamulcowego na przewodzie hamulcowym.
- Po zdemontowaniu przedniego koła nie należy uruchamiać dźwigni hamulca. Takie postępowanie może spowodować trudności przy montażu tarcz hamulcowych między klockami hamulcowymi.



(18) śruby zacisku elastycznych przewodów hamulcowych

- (19) wspornik A
(20) wspornik B
(21) śruby mocujące zacisk hamulca przedniego
(22) zacisk hamulca

11. Wykręcić śruby imbusowe osłony widelca (23) i wymontować osłonę widelca (24).

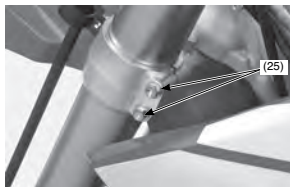


(23) śruby imbusowe osłony widelca
(24) osłony widelca

(ciąg dalszy)

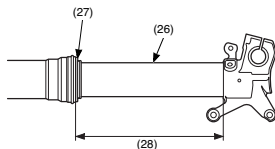
Zawieszenie

12. Poluzować śruby zaciskowe dolnej półki widelca (25), a następnie pociągnąć obie łagi widelca w dół i wyciągnąć je.



(25) śruby zaciskowe dolnej półki widelca

13. Wyczyścić zespół widelca, zwłaszcza powierzchnię ślizgową (26) suwaka i uszczelkę przeciwpływową widelca (27).
14. Zmierzyć długość (28) między mocowaniem osi a rurą zewnętrzną i zapisać ją przed przystąpieniem do wymontowania widelca.



(26) powierzchnia ślizgowa (28) długość
(27) uszczelka przeciwpływowa
widelca

Zalecany olej amortyzatorowy

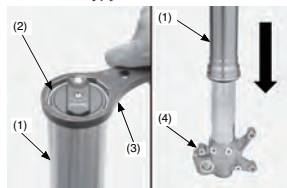
sugerowany olej	Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00
-----------------	------------------------------------

Wymontowywanie rury zewnętrznej widelca

Patrz Wymontowywanie przedniego zawieszenia na stronie 110.

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

• Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100

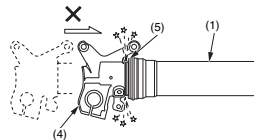


(1) rura zewnętrzna
(2) zespół amortyzatora
widelca

(3) klucz kontrujący
(4) mocowanie osi

ZAUWAŻYĆ

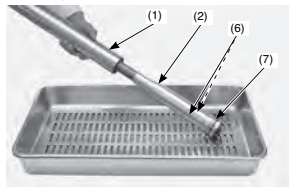
Rura zewnętrzna (1) może spaść na mocowanie osi (4) i uszkodzić uszczelkę przeciwpływową widelca (5). Aby uniknąć uszkodzenia, przytrzymać rurę zewnętrzną i suwak podczas wymontowywania amortyzatora widelca.



(1) rura zewnętrzna
(4) mocowanie osi

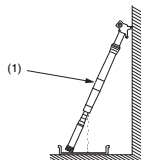
(5) uszczelka
przeciwpływa widelca

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



(1) rura zewnętrzna (6) otwory olejowe
(2) zespół amortyzatora widelca (7) pierścieni O-ring

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



(1) rura zewnętrzna
Wlać spuszczonego oleju do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 176).

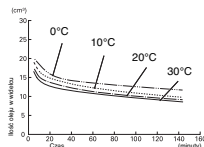
ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa użycia spuszczanego oleju jest szkodliwa dla środowiska.

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

jedn.: cm³

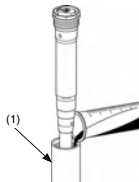
minuta °C	5	10	20	35	55	85	145
30	16,5	14,1	12,7	11,8	11	10,1	8,6
20	17,4	15	13,7	12,6	11,5	10,5	9,1
10	18,9	16,5	14,8	13,7	12,5	11,4	9,8
0	20	18,4	15,9	14,5	13,7	13	11,7



Uzupełnianie oleju w widelcu

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

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



(1) rura zewnętrzna

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

Zalecana standardowa ilość:

(CRF250R)

343 cm³

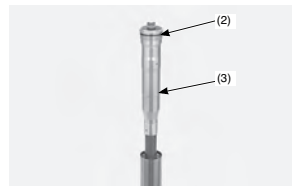
(CRF250RX)

356 cm³

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

Patrz Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu na stronie 153.

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



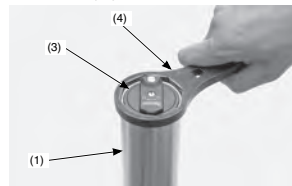
(2) O-ring (nowy)

(3) zespół amortyzatora widelca

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

• Klucz kontrujący

07WMA-KZ30100



(1) rura zewnętrzna

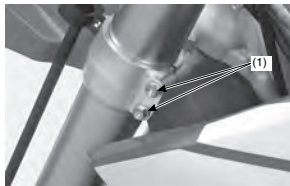
(3) zespół amortyzatora widelca

(4) klucz kontrujący

Zawieszenie

Montaż przedniego zawieszenia

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



(1) śruby zaciskowe dolnej półki widelca

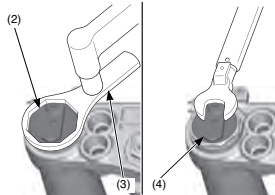
2. Dokręcić zespół amortyzatora widelca (2) odpowiednim momentem za pomocą klucza kontrującego (3):
Wartość rzeczywista:
76 N·m (7,7 kgf·m)
Odczyt skali klucza dynamometrycznego:
69 N·m (7,0 kgf·m), za pomocą klucza dynamometrycznego wychylnego o długości 500 mm.

• Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100

W przypadku używania klucza kontrującego zastosować klucz dynamometryczny wychylny o długości 500 mm.

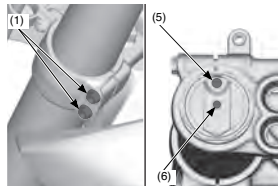
Klucz kontrujący zwiększa dźwignię klucza dynamometrycznego, dlatego wartość odczytana z klucza dynamometrycznego będzie mniejsza niż wartość momentu rzeczywiście przykładanego do zespołu amortyzatora widelca.

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



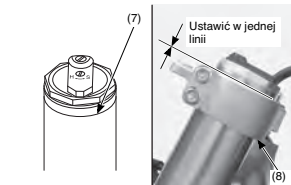
(2) zespół amortyzatora widelca
(3) klucz kontrujący
(4) zespół śruby widelca

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



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

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



(7) rowek

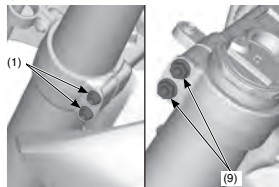
(8) górna półka widelca

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

Procedura wygląda tak samo w przypadku prawej i lewej łagi widelca.

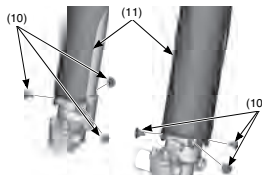
ZAUWAŻYĆ

Zbyt mocne dokręcenie śrub zaciskowych może doprowadzić do odkształcenia rur zewnętrznych. Zniekształcone rury zewnętrzne muszą zostać wymienione.



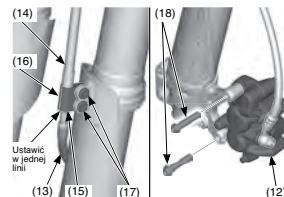
(1) śruby zaciskowe dolnej półki widelca
(9) górne śruby zaciskowe półki widelca

8. Dokładnie wyczyścić gwinty śrub imbusowych osłony widelca (10) oraz mocowanie osi.
Nalożyć klej do gwintów na gwinty śrub. Zamontować osłony widelca (11), dokręcić śruby imbusowe osłon widelca.
Dokręcić śruby imbusowe osłon widelca wymagany momentem: 7,0 N·m (0,7 kgf·m)



(10) śruby imbusowe osłony widelca
(11) osłony widelca

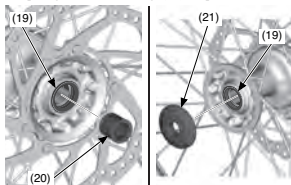
9. Ustawić w jednej linii zacisk hamulca (12) i przewód hamulcowy (13) z lewą łagą widelca, upewniając się, że nie doszło do skrócenia przewodu hamulcowego. Niewłaściwe poprowadzenie przewodu hamulcowego może doprowadzić do jego rozerwania i utraty możliwości hamowania.
10. Ustawić w jednej linii dolną powierzchnię osłony przewodu hamulcowego (14), wspornik A (15) i wspornik B (16) oraz zamontować je. Zamontować i dokręcić je do lewej osłony widelca za pomocą śrub zacisku przewodu hamulcowego (17).
11. Dokładnie oczyścić gwinty śrub mocujących zacisk hamulcowy przedniego hamulca (18) oraz zacisk hamulcowy. Nalożyć klej do gwintów na gwinty śrub. Zamontować zacisk hamulca (12) na suwaku i dokręcić śruby mocujące zacisk przedniego hamulca wymagany momentem: 30 N·m (3,1 kgf·m)



(12) zacisk hamulca
(13) przewód hamulcowy
(14) osłona przewodu hamulcowego
(15) wspornik A
(16) wspornik B
(17) śruby zacisku elastycznych przewodów hamulcowych
(18) śruby mocujące zacisk hamulca przedniego
(ciąg dalszy)

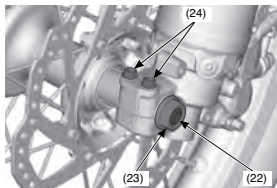
Zawieszenie

12. Oczyszczyć powierzchnie, na których oś i zaciski osi stykają się ze sobą.
 Nałożyć smar na każdą wargę uszczelki przeciwpływowej (19) przedniego koła.
 Zamontować lewy kołnierz boczny (20) i prawy kołnierz boczny (21) na piastę koła.



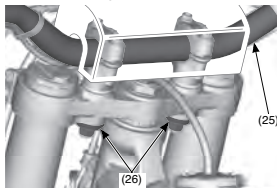
(19) wargę uszczelki przeciwpływowej
 (20) lewy kołnierz boczny
 (21) prawy kołnierz boczny

13. Zamontować przednie koło między lagami widelca, wsuwając jednocześnie tarcze między klocki i uważając, aby nie uszkodzić klocków.
 14. Włożyć wałek przedniej osi przez widelec (22) i piastę koła z prawej strony. Upewnić się, że wałek przedniej osi jest mocno osadzony na wewnętrznej powierzchni zacisku lewej łagi widelca. Dokręć nakrętkę przedniej osi (23) zalecanym momentem:
 88 N·m (9,0 kgf·m)
 Dokręć śruby zaciskowe lewej osi (24) odpowiednim momentem:
 20 N·m (2,0 kgf·m)



(22) wałek przedniej osi
 (23) nakrętka przedniej osi
 (24) śruby zaciskowe lewej osi

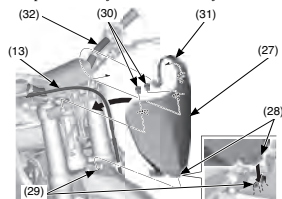
15. Zamontować kierownicę (25), gumy mocujące, podkładki i przykręcić nakrętki dolnego wspornika kierownicy (26) oraz dokręcić nakrętki dolnego wspornika kierownicy wymagany momentem:
 44 N·m (4,5 kgf·m)



(25) kierownica
 (26) gumy mocujące, podkładki i nakrętki dolnego wspornika kierownicy

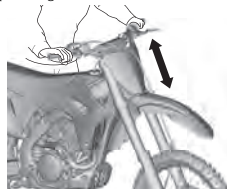
16. Zamontować tablicę na numer startowy (27), ustawiając jej wypust (28) w jednej linii ze szczeliną (29) na przednim błotniku.

Wkręcić śruby tablicy na numer startowy (30), następnie dokręcić śruby tablicy na numer startowy wymagany momentem:
 10 N·m (1,0 kgf·m)
 Poprowadzić wypust tablicy na numer startowy (31) wokół kierownicy (32), jak przedstawiono. Sprawdzić, czy przewód hamulcowy (13) jest prawidłowo poprowadzony z przodu tablicy na numer startowy.

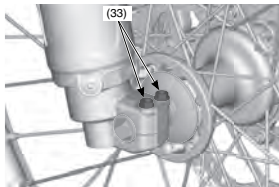


(13) przewód hamulcowy
 (27) tablica rejestracyjna
 (28) zaczep
 (29) szczelina
 (30) śruby tablicy rejestracyjnej
 (31) mocowanie tablicy rejestracyjnej
 (32) kierownica

17. Przy włączonym przednim hamulcu kilka razy nacisnąć widelec w dół i w górę, aby osadzić oś i sprawdzić poprawność działania przedniego hamulca.



18. Utrzymując widelec równolegle naprzemiennie dokręcić śruby zaciskowe prawej osi (33) wymaganym momentem: 20 N·m (2,0 kgf·m)

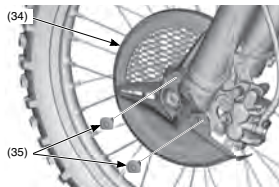


(33) śruby zaciskowe prawej osi

ZAUWAŻYĆ

Aby uniknąć uszkodzenia podczas dokręcania śrub zaciskowych osi, upewnić się, że oś została mocno osadzona na wewnętrznej powierzchni zacisku lewej łagi widelca.

19. Zamontować osłonę tarczy (34) i dokręcić śruby imbusowe osłony tarczy (35) wymaganym momentem: 13 N·m (1,3 kgf·m)



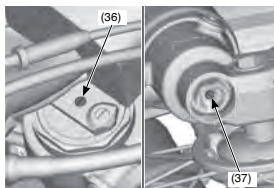
(34) osłona tarczy

(35) śruby imbusowe osłony tarczy

20. Przywrócić oryginalne ustawienia śruby regulacji tłumienia dobiecia (36) i tłumienia obicia (37).

Procedura wygląda tak samo w przypadku prawej i lewej łagi widelca.

Patrz *Tłumienie przedniego zawieszenia* na stronie 154.



(36) element do regulacji siły tłumienia dobiecia

(37) element do regulacji siły tłumienia odbicia

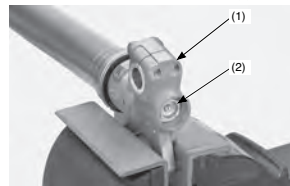
Demontaż amortyzatora widelca

1. Wymontować przednie zawieszenie (strona 110).
2. Zdemontować rurę zewnętrzną widelca (strona 112).
3. Ustawić dolny koniec (mocowanie osi) (1) suwaka w imadle zabezpieczonym kawałkiem drewna lub miękkimi okładzinami szczęk, aby uniknąć uszkodzenia.

ZAUWAŻYĆ

Zbyt mocne dokręcenie w imadle może spowodować uszkodzenie mocowania osi.

4. Poluzować śrubę centralną widelca (2).



(1) mocowanie osi

(2) śruba centralna widelca

5. Powoli podnieść do góry rurę zewnętrzną widelca i tymczasowo dokręcić zespół amortyzatora widelca (strona 113). Naciśnąć rurę zewnętrzną aż do pełnego odslonienia nakrętki blokującej śruby centralnej widelca (3) i zamontować podstawę tłoka (4) lub mechaniczny przyrząd ograniczający pomiędzy mocowanie osi (1) a nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca.

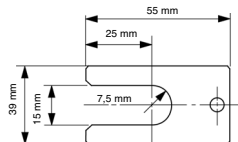
• Podstawa tłoka

07958-2500001

(ciąg dalszy)

Zawieszenie

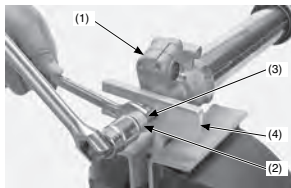
6. Wykonać mechaniczny przyrząd ograniczający z cienkiej blachy stalowej (o grubości 2,0 mm) w przedstawiony sposób, jeśli nie jest dostępne specjalistyczne narzędzie.



7. Przytrzymać nakrętkę blokującą śrubę centralną widelca (3) i wykręcić śrubę centralną widelca (2) z amortyzatora widelca.

ZAUWAŻYĆ

Nie odkręcać nakrętki blokującej śrubę centralną widelca z tłoczyska amortyzatora widelca. W przypadku odkręcenia nakrętki blokującej tłoczysko wpadnie do amortyzatora widelca, a ponowne złożenie całości może okazać się niemożliwe.

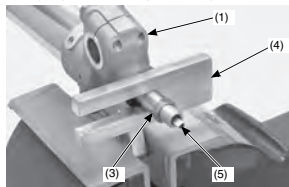


- (1) mocowanie osi (3) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(2) śruba centralna widelca (4) podstawa tłoka

8. Wymontować popychacz (5) z amortyzatora widelca.
9. Wymontować podstawę tłoka (4) lub mechaniczny przyrząd ograniczający pomiędzy mocowania osi (1) a nakrętki blokującej śrubę centralną widelca (3), popychając rurę zewnętrzną łągi widelca.

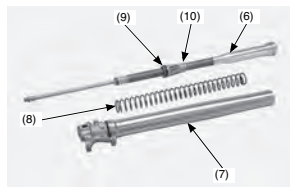
ZAUWAŻYĆ

Należy uważać, aby nie uszkodzić nakrętki blokującej i otworu śruby centralnej widelca.



- (1) mocowanie osi (4) podstawa tłoka
(3) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca (5) popychacz

10. Wymontować zespół amortyzatora widelca (6) z zespołu widelca (7). Wyjąć widelec z imadła. Wymontować sprężynę widelca (8), kołnierz gniazda sprężyny (9) i pierścień ustalający/ogranicznik gniazda (10) z zespołu widelca.

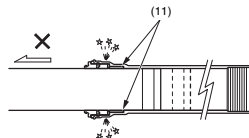


- (6) zespół amortyzatora widelca
(7) zespół widelca
(8) sprężyna widelca
(9) kołnierz gniazda sprężyny
(10) pierścień ustalający/ogranicznik gniazda

ZAUWAŻYĆ

Nie próbować oddzielić zespołu widelca ani wyciągać mocowania osi z rury zewnętrznej, bo może to prowadzić do uszkodzenia tulei prowadzących (11).

Aby uniknąć uszkodzenia, przytrzymać rurę zewnętrzną i suwak.



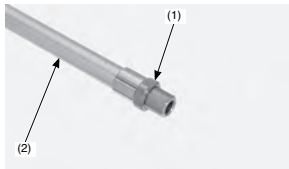
- (11) tuleja prowadząca

Wymiana oleju amortyzatora

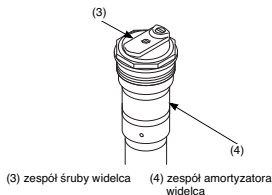
1. Sprawdzić, czy nakrętka blokująca śruby centralnej widelca (1) jest odpowiednio przykręcona do tłocznika amortyzatora widelca (2).

ZAUWAŻYĆ

W przypadku odkręcenia nakrętki blokującej tłocznik wypadnie do amortyzatora widelca, a ponowne złożenie amortyzatora widelca może okazać się niemożliwe.

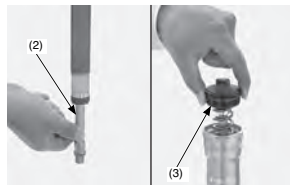


- (1) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
- (2) tłocznik amortyzatora widelca
2. Połuzować zespół śruby widelca (3), przytrzymując zespół amortyzatora widelca (4).



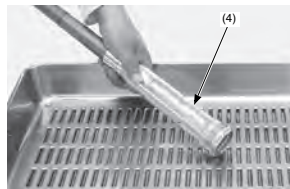
3. Wykręcić zespół śruby widelca (3) z gwintów amortyzatora widelca, a następnie wypchnąć go, delikatnie naciskając tłocznik amortyzatora widelca (2).
4. Wykręcić zespół śruby widelca (3).

Uważać, aby nie uszkodzić tulei śruby widelca. Nie wolno demontować zespołu śruby widelca. W przypadku uszkodzenia należy wymienić cały zespół śruby.



(2) tłocznik amortyzatora widelca (3) zespół śruby widelca

5. Spuścić olej z zespołu amortyzatora widelca (4), naciskając kilkakrotnie tłocznik amortyzatora.



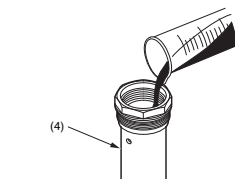
(4) zespół amortyzatora widelca

6. Wyczyścić gwinty śruby widelca i zespołu amortyzatora widelca (5).



(5) gwinty śruby widelca i zespołu amortyzatora widelca

7. Wysunąć tłocznik amortyzatora widelca na maksymalną długość. Wlać zalecany olej do zespołu amortyzatora widelca (4).
Zalecany olej:
Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00
Zalecana ilość:
248 cm³

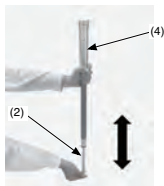


(4) zespół amortyzatora widelca

(ciąg dalszy)

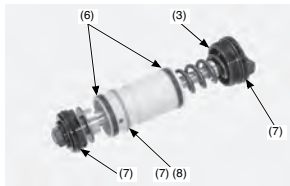
Zawieszenie

8. Kilka razy powoli nacisnąć tłoczysko amortyzatora widelca (2), aby odpowietrzyć zespół amortyzatora widelca (4).



(2) tłoczysko amortyzatora widelca
(4) zespół amortyzatora widelca

9. Posmarować olejem tuleje śruby widelca (6), nowe pierścienie O-ring (7) i nowy pierścień tłokowy (8) w zespole śruby widelca (3).



(3) zespół śruby widelca (7) O-ringi (nowe)
(6) tuleje śruby widelca (8) pierścień tłokowy (nowy)

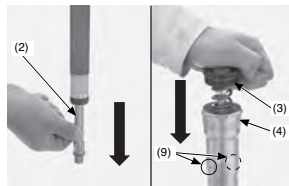
10. Przykryć otwory olejowe (9) zespołu amortyzatora widelca ręcznikiem warsztatowym i wcisnąć maksymalnie tłoczysko (2).

Wyciągnąć tłoczysko o 20 mm i wkręcić zespół śruby widelca (3) w zespół amortyzatora widelca (4).

Powoli wcisnąć zespół śruby widelca, wyciągając jednocześnie tłoczysko.

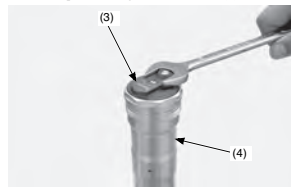
ZAUWAŻYĆ

Uważać, aby nie uszkodzić pierścienia tłokowego widelca.



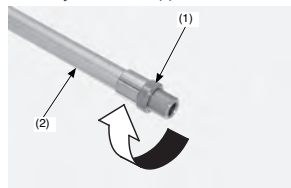
(2) tłoczysko amortyzatora widelca (4) zespół amortyzatora widelca
(3) zespół śruby widelca (9) otwory olejowe

11. Tymczasowo dokręcić zespół śruby widelca (3) do zespołu amortyzatora widelca (4).



(3) zespół śruby widelca (4) zespół amortyzatora widelca

12. Całkowicie przykręcić nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca (1) do tłoczyska amortyzatora widelca (2).



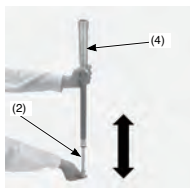
(1) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(2) tłoczysko amortyzatora widelca

13. Sprawdzić, czy powierzchnia ślizgowa tłoczyska amortyzatora widelca i gwinty nie są uszkodzone.

14. Unieruchomić zespół amortyzatora widelca (4) w pozycji pionowej i kilka razy powoli nacisnąć tłoczysko amortyzatora widelca (2), wciskając je o 100 mm.

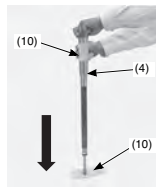
ZAUWAŻYĆ

Uważać, aby nie zagiąć ani nie uszkodzić tłoczyska amortyzatora widelca podczas wciskania tłoczyska.



(2) tłoczysko amortyzatora widelca (4) zespół amortyzatora widelca

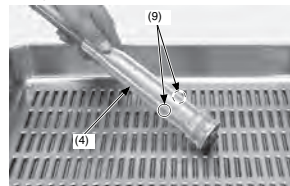
15. Zasłonić końcówki tłoczyska amortyzatora widelca ręcznikami warsztatowymi (10), aby zapobiec uszkodzeniu widelca. Zakryć otwory olejowe ręcznikiem warsztatowym, aby nie dopuścić do wydychania oleju z widelca. Wydmuchać nadmiar oleju z zespołu amortyzatora widelca (4), wciskając tłoczysko amortyzatora widelca do końca.



(4) zespół amortyzatora widelca (10) ręczniki warsztatowe

16. Spuścić nadmiar oleju przez otwory olejowe (9) zespołu amortyzatora widelca (4).

Dzięki przeprowadzeniu powyższej procedury około 5 cm³ oleju widelca zostanie spuszczone z amortyzatora widelca przez otwór olejowy, dzięki czemu 243 cm³ oleju widelca pozostanie w zespole amortyzatora widelca.



(4) zespół amortyzatora widelca (9) otwory olejowe

Wlać spuszczonej olej do odpowiedniego pojemnika i zutylizować go w sposób zgodny z przepisami (strona 176).

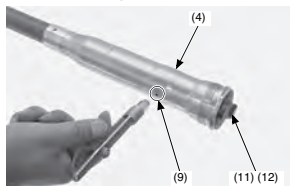
ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonej płyny jest szkodliwa dla środowiska.

(ciąg dalszy)

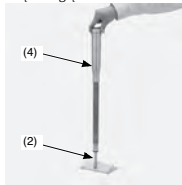
Zawieszenie

17. Wydmuchać pozostały olej przez otwór olejowy (9) zespołu amortyzatora widelca (4) za pomocą sprężonego powietrza. Wytrzeć cały olej z amortyzatora widelca. Jeśli nie można użyć sprężonego powietrza, wykręcić śruby odpowietrzenia z widelca (11) z zespołu śruby widelca. Unieruchomić amortyzator widelca w położeniu odwróconym na 20 minut i spuścić olej z widelca.
18. Posmarować nowy O-ring (12) zalecanym olejem widelca, a następnie zamontować nowe pierścienie O-ring na śruby odprowadzające ciśnienie powietrza (11). Dokręcić śruby odpowietrzenia wymagany momentem: 1,3 N·m (0,1 kgf·m)



- (4) zespół amortyzatora widelca
(9) otwór olejowy
(11) śruby odprowadzające ciśnienie powietrza
(12) O-ringi (nowe)

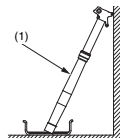
19. Wcisnąć do końca tłoczysko (2), naciskając zespół amortyzatora widelca (4). Sprawdzić, czy tłoczysko płynnie pracuje. Jeśli tłoczysko nie pracuje płynnie, sprawdzić je pod kątem zgięć lub uszkodzenia.



- (2) tłoczysko amortyzatora widelca
(4) zespół amortyzatora widelca

Montaż amortyzatora widelca

1. Obrócić zespół widelca (1), ustawiając go do góry nogami. (Okolo 5,4 cm³ oleju amortyzatorowego pozostanie w rurze zewnętrznej/suwaku w przypadku ich odwrócenia na około 20 minut w temperaturze 20°C.)



- (1) zespół widelca

Aby prawidłowo zutylizować spuszczonego płyn, zapoznać się z Troska o środowisko naturalne na stronie 176.

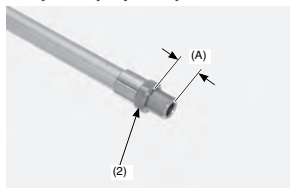
ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynów jest szkodliwa dla środowiska.

Ilość oleju w lewej części widelca (w amortyzatorze i sprężynie) jedn.: cm³

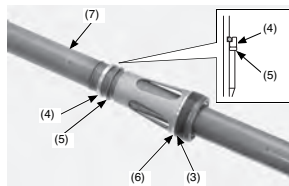
temperatura °C \	5	10	20	35	55	85	145
30	6,5	5,7	5,2	4,5	4,1	3,7	3,3
20	6,7	6,2	5,4	4,7	4,4	3,8	3,5
10	7,3	6,4	5,6	5	4,6	4,2	3,8
0	8,6	8,2	7,9	7,6	7,3	6,8	6

2. Dokręcić do końca nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca (2) i zmierzyć długość gwintu (A) w przedstawiony sposób.
Standardowa: 11 – 12 mm
Wytrzeć cały olej z amortyzatora widelca.



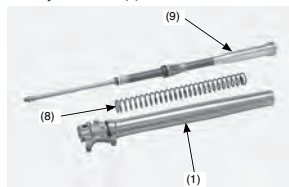
(2) nakrętka blokująca śruby (A) długość gwintu centralnej widelca

3. Posmarować tuleję ślizgową (3) zalecanym olejem widelca. Zamontować ogranicznik (4), pierścień oporowy (5) i kołnierz gniazda sprężyny (6) na amortyzatorze widelca (7). Upewnić się, że czarna strona pierścienia oporowego jest osadzona po stronie ogranicznika gniazda.



(3) tuleja ślizgowa (4) ogranicznik gniazda (5) pierścień oporowy (6) kołnierz gniazda sprężyny (7) amortyzator widelca

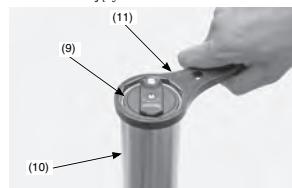
4. Wydmuchać cały olej ze sprężyny widelca (8). Założyć sprężynę widelca na zespole amortyzatora widelca (9). Zamontować zespół sprężyny/widelca na zespole widelca (1).



(1) zespół widelca (8) sprężyna widelca (9) zespół amortyzatora widelca

5. Tymczasowo dokręcić zespół amortyzatora widelca (9) do rury zewnętrznej (10) za pomocą klucza kontrującego (11).

• Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100



(9) zespół amortyzatora widelca (11) klucz kontrujący (10) rura zewnętrzna

6. Ustawić dolny koniec (mocowanie osi) (12) suwaka w imadle zabezpieczonym kawałkiem drewna lub miękkimi okładzinami szczęk, aby uniknąć uszkodzenia.

ZAUWAŻYĆ

Zbyt mocne dokręcenie w imadle może spowodować uszkodzenie mocowania osi.

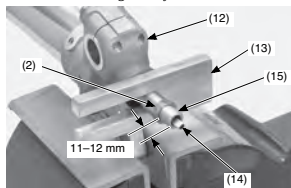
7. Nacisnąć rurę zewnętrzną aż do pełnego odsłonięcia nakrętki blokującej śruby centralnej widelca (2) i zamontować podstawę tłoka (13) lub mechaniczny przyrząd ograniczający pomiędzy mocowanie osi (12) a nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca. Ponownie zmierzyć długość gwintu.

Standardowa: 11 – 12 mm
• Podstawa tłoka 07958-2500001

(ciąg dalszy)

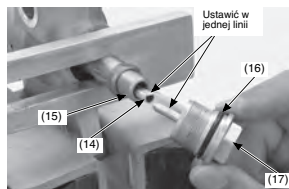
Zawieszenie

8. Zamontować popychacz (14) w tłoczysku (15) aż do całkowitego zatrzymania.



(2) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(12) mocowanie osi
(13) podstawa tłoka
(14) popychacz
(15) tłoczysko

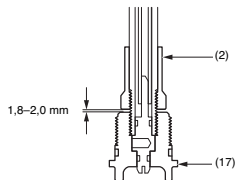
9. Posmarować olejem widelca nowy O-ring (16) i zamontować go na śrubie centralnej widelca (17). Wkręcić centralną śrubę widelca w tłoczysko amortyzatora widelca (15), wyrównując wszystkie płaskie powierzchnie centralnej śruby widelca, tłoczyska regulującego i popychacza (14). Dokręcić ręcznie centralną śrubę widelca do końca.



(14) popychacz
(15) tłoczysko
(16) O-ring (nowy)
(17) śruba centralna widelca

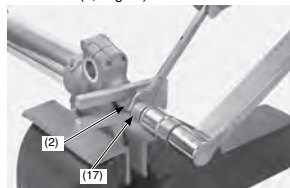
10. Zmierzyć prześwit między nakrętką blokującą śruby centralnej widelca (2) a śrubą centralną widelca (17). Standardowa: 1,8 – 2,0 mm

Jeżeli wartość prześwitu nie mieści się w wymaganym przedziale, sprawdzić poprawność zamontowania nakrętki blokującej śruby centralnej widelca i śruby centralnej widelca.



(2) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(17) śruba centralna widelca

11. Dokręcić mocno ręcznie nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca (2) na śrubie centralnej widelca (17). Przykręcić nakrętkę blokującą śruby centralnej widelca wymagany moment: 28 N·m (2,9 kgf·m)



(2) nakrętka blokująca śruby centralnej widelca
(17) śruba centralna widelca

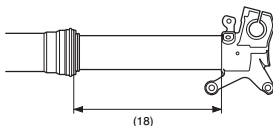
12. Nałożyć klej do gwintów na gwint śruby centralnej widelca. Wymontować podstawę tłoka lub mechaniczny przyrząd ograniczający, naciskając amortyzator widelca. Wkręcić śrubę centralną widelca (17) w mocowanie osi i dokręcić ją wymagany moment: 69 N·m (7,0 kgf·m)



(17) śruba centralna widelca

13. Wyjąć widelec z imadła.
14. Zmierzyć długość między mocowaniem osi a rurą zewnętrzną.
Standardowa: 311 ± 2 mm
15. Porównać długość (18) przy montażu i demontażu. Długości powinny być takie same.

Jeżeli długość podczas montażu jest większa niż podczas demontażu, sprawdzić poprawność zamontowania śruby centralnej widelca i nakrętki blokującej śruby centralnej widelca.



(18) długość

16. Uzupełnianie oleju widelca (strona 113).
17. Montaż przedniego zawieszenia (strona 114).

Tylne zawieszenie

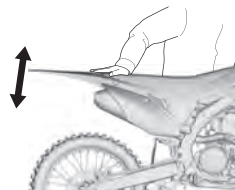
Ruch wahacza jest regulowany przez jeden hydrauliczny amortyzator z aluminiowym zbiornikiem na olej i sprężony azot. Ciśnienie gazu w zbiorniku jest utrzymywane w gumowej dętki. Napięcie wstępne sprężyny tylnego zawieszenia i tłumienie (dobicia i odbicia) należy dopasować do masy motocyklisty i warunków na torze (strony 159, 162, 165).

Nie demontować, serwisować ani utylizować amortyzatora, należy skontaktować się z ASO Honda.

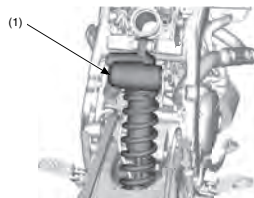
Wskazówki zamieszczone w niniejszej instrukcji obsługi są ograniczone do regulacji samego zespołu amortyzatora.

- Kiedy Honda CRF jest nowa, należy ją docierać przez około 1 godzinę przy standardowych ustawieniach zawieszenia przed podjęciem próby regulacji tylnego zawieszenia.
- Zapoznać się z *Wytycznymi dotyczącymi regulacji zawieszenia* (strona 165), aby przeprowadzić wszystkie regulacje tłumienia odbicia i dobicia co jeden stopień lub co 1/12 obrotu. (Regulacja co dwa lub trzy stopnie lub o pełen obrót za jednym razem może doprowadzić do pominięcia optymalnego ustawienia). Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.
- Jeżeli tylne zawieszenie jest zbyt miękkie/twarde, należy je wyregulować, obracając wszystkie regulatory tłumienia dobicia i odbicia zgodnie z procedurą opisaną w stronie 165. Po jednoczesnym wyregulowaniu wszystkich regulatorów zawieszenie można dostosować, obracając jeden z regulatorów tłumienia dobicia i odbicia co jeden stopień lub co 1/12 obrotu.
- W przypadku problemów z osiągnięciem żądanej nastawy wrócić do standardowego położenia i rozpocząć od nowa.

1. Bujnąć tył motocykla w górę i w dół i sprawdzić, czy zawieszenie działa płynnie.



2. Wymontować prawy i lewy tłumik (strona 138) i ramę pomocniczą (strona 46).
3. Sprawdzić, czy sprężyna nie pękła lub nie zapadła się.
4. Sprawdzić tylny amortyzator (1) pod kątem wygięcia tłoczyska lub wycieków oleju.



(1) tylny amortyzator

5. Pchnąć tylne koło w bok, aby sprawdzić, czy łożyska wahacza nie są zużyte lub poluzowane. Nie powinny wykazywać luzu. W razie wystąpienia luzu wymienić łożyska w ASO Honda.

Hamulce

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

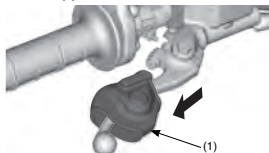
Przedni i tylny hamulec to hydrauliczny hamulec tarczowy. Wraz ze zużyciem klocków hamulcowych spada poziom płynu hamulcowego. Spadek poziomu może również powodować nieszczelność w układzie.

Należy często sprawdzać układ w celu upewnienia się, że nie ma wycieków. Okresowo sprawdzać poziom płynu hamulcowego i zużycie klocków hamulcowych.

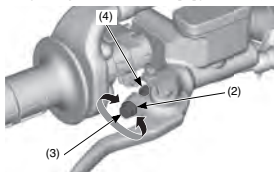
Jeśli reakcja układu hamulcowego na użycie dźwigni przedniego hamulca lub pedału tylnego hamulca wydaje się nietypowa, sprawdzić klocki hamulcowe. Jeżeli klocki hamulcowe nie są zużyte powyżej zalecanej wartości granicznej (strona 129), oznacza to prawdopodobnie zapowietrzenie układu hamulcowego. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub udać się do ASO Honda, aby odpowietrzyć układ.

Regulacja dźwigni przedniego hamulca

1. Przesunąć osłonę dźwigni przedniego hamulca (1).



- (1) osłona dźwigni hamulca
2. Poluzować nakrętkę blokującą (2).
3. Aby odsunąć dźwignię przedniego hamulca do manetki, obrócić regulator (3) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Aby przybliżyć dźwignię przedniego hamulca do manetki, obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
4. Przytrzymując regulator, dokręcić nakrętkę blokującą wymagany momentem: 5,9 N·m (0,6 kgf·m)
5. Nałożyć smar silikonowy na powierzchnie styku regulatora i ramienia popychacza (4).

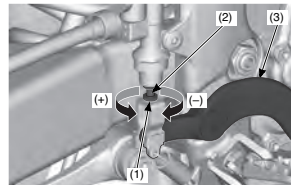


- (2) nakrętka blokująca
 - (3) element regulacyjny
 - (4) ramię popychacza
6. Zamontować osłonę dźwigni przedniego hamulca w odwrotnej kolejności.

Wysokość pedału tylnego hamulca

Wysokość pedału tylnego hamulca powinna być w przybliżeniu taka sama, jak wysokość prawego podnóżka.

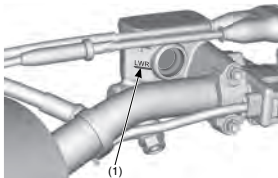
1. Poluzować nakrętkę blokującą (1) i obrócić popychacz (2) w kierunku (+), aby podnieść pedał tylnego hamulca (3) lub w kierunku (-), aby obniżyć go.
2. Dokręcić nakrętkę blokującą popychacza wymagany momentem na wymaganej wysokości pedału. 5,9 N·m (0,6 kgf·m)



- (1) nakrętka blokująca
 - (2) popychacz
 - (3) pedał tylnego hamulca
- (+) podniesienie wysokości pedału
(-) obniżenie wysokości pedału

Kontrola poziomu płynu

Kontrola płynu hamulcowego przedniego hamulca



(1) oznaczenie LWR (DOLNY)

Po ustawieniu motocykla w pozycji pionowej sprawdzić poziom płynu.

Poziom powinien znajdować powyżej oznaczenia poziomu LWR (DOLNY) (1). Jeśli poziom oleju znajduje się na oznaczeniu poziomu LWR (DOLNY) lub poniżej niego, sprawdzić czy klocki hamulcowe nie są zużyte (strona 129).

Zużyte klocki hamulcowe należy wymienić. Jeżeli klocki hamulcowe nie są zużyte, sprawdzić układ pod kątem wycieków.

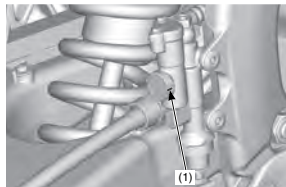
Jeżeli zakres pociągania dźwigni przedniego hamulca wydaje się zbyt duży, w układzie hamulcowym jest prawdopodobnie powietrze, które należy odprowadzić. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub udać się do ASO Honda, aby odpowietrzyć układ hamulcowy.

Firma Honda zaleca stosowanie płynu hamulcowego DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika lub odpowiednika.

Inne kontrole:

Sprawdź, czy nie występują wycieki płynu. Sprawdzić pod kątem zużycia lub pęknięcia przewodów i złączek.

Kontrola poziomu płynu hamulcowego tylnego hamulca



(1) oznaczenie LOWER (DOLNY)

Po ustawieniu motocykla w pozycji pionowej sprawdzić poziom płynu.

Poziom powinien znajdować powyżej oznaczenia poziomu LOWER (DOLNY) (1). Jeśli poziom oleju znajduje się na oznaczeniu poziomu LOWER (DOLNY) lub poniżej niego, sprawdzić czy klocki hamulcowe nie są zużyte (strona 129).

Zużyte klocki hamulcowe należy wymienić. Jeżeli klocki hamulcowe nie są zużyte, sprawdzić układ pod kątem wycieków.

Jeżeli skok pedału tylnego hamulca wydaje się zbyt duży, w układzie hamulcowym jest prawdopodobnie powietrze, które należy odprowadzić. Zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda lub udać się do ASO Honda, aby odpowietrzyć układ hamulcowy.

Firma Honda zaleca stosowanie płynu hamulcowego DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika lub odpowiednika.

Inne kontrole:

Sprawdź, czy nie występują wycieki płynu. Sprawdzić pod kątem zużycia lub pęknięcia przewodów i złączek.

Hamulce

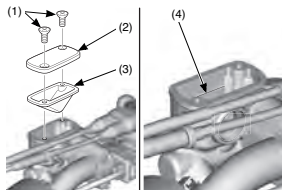
Dolewanie płynu hamulcowego do układu przedniego hamulca

ZAUWAŻYĆ

Rozlany płyn hamulcowy powoduje poważne uszkodzenie lakierowanych powierzchni. Może być również szkodliwy dla niektórych elementów gumowych. Należy zachować ostrożność przy okazji każdego odkręcania korka zbiornika; należy najpierw upewnić się, że zbiornik jest ustawiony poziomo.

- W przypadku serwisowania układu należy zawsze stosować nowy płyn hamulcowy DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika. Nie mieszać różnych typów płynu, ponieważ mogą one nie być kompatybilne.
- Zalecany płyn hamulcowy to płyn DOT 4 lub odpowiednik.

1. Wykręcić śruby korka zbiornika płynu hamulcowego przedniego hamulca (1), zdjąć korek zbiornika (2) i wymontować membranę (3).
2. Napełnić zbiornik płynem hamulcowym DOT 4 do oznaczenia górnego poziomu (4). Nie wlewać zbyt dużej ilości płynu.
3. Zamontować membranę i korek zbiornika.
4. Dokręcić śruby korka zbiornika przedniego hamulca wymagającym momentem: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)



- (1) śruby korka zbiornika przedniego hamulca
(2) korek zbiornika
(3) membrana
(4) oznaczenie maksymalnego poziomu

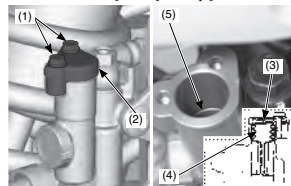
Dolewanie płynu hamulcowego do układu tylnego hamulca

ZAUWAŻYĆ

Rozlany płyn hamulcowy powoduje poważne uszkodzenie lakierowanych powierzchni. Może być również szkodliwy dla niektórych elementów gumowych. Należy zachować ostrożność przy okazji każdego odkręcania korka zbiornika; należy najpierw upewnić się, że zbiornik jest ustawiony poziomo.

- W przypadku serwisowania układu należy zawsze stosować nowy płyn hamulcowy DOT 4 ze szczelnie zamkniętego pojemnika. Nie mieszać różnych typów płynu, ponieważ mogą one nie być kompatybilne.
 - Zalecany płyn hamulcowy to płyn DOT 4 lub odpowiednik.
1. Wykręcić śruby korka zbiornika płynu hamulcowego tylnego hamulca (1), zdjąć korek zbiornika (2), wymontować płytkę nastawczą (3) i membranę (4).

2. Napełnić zbiornik płynem hamulcowym DOT 4 do oznaczenia górnego poziomu (5). Nie wlewać zbyt dużej ilości płynu.



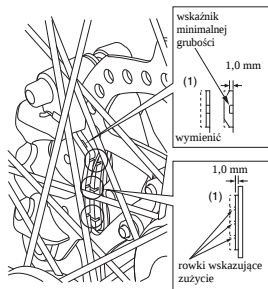
- (1) śruby korka zbiornika tylnego hamulca
(2) korek zbiornika
(3) płyta nastawcza
(4) membrana
(5) oznaczenie maksymalnego poziomu

3. Zamontować membranę, płytkę nastawczą i korek zbiornika.
4. Dokręcić śruby korka zbiornika tylnego hamulca wymagającym momentem: 1,0 N·m (0,1 kgf·m)

Zużycie klocków hamulcowych

Zużycie klocków hamulcowych zależy od intensywności użytkowania i warunków jazdy. (Ogólnie należy przyjąć, że klocki zużywają się szybciej w przypadku jazdy po mokrym lub brudnym torze). Należy sprawdzać klocki hamulcowe przy okazji każdego przeglądu (strona 31).

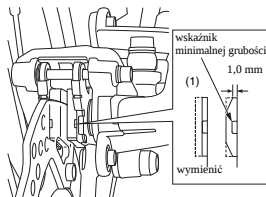
Klocki hamulcowe przedniego hamulca
Sprawdzić klocki hamulcowe (1) przez przednie koło, aby określić zużycie klocków hamulcowych. Jeżeli któryś klocek jest zużyty w dowolnym miejscu do grubości 1,0 mm, należy wymienić oba klocki.



(1) klocki hamulcowe

Klocki tylnego hamulca

Sprawdzić klocki hamulcowe (1) od tyłu zacisku, aby ustalić stopień zużycia klocków hamulcowych. Jeżeli któryś klocek jest zużyty w dowolnym miejscu do grubości 1,0 mm, należy wymienić oba klocki.



(1) klocki hamulcowe

Inne kontrole

Sprawdzić, czy zespoły dźwigni przedniego hamulca i pedału tylnego hamulca są poprawnie ustawione (strona 126) i czy śruby mocujące są dobrze dokręcone.

Sprawdź, czy nie występują wycieki płynu. Sprawdź pod kątem zużycia lub pęknięcia przewodów i złączek.

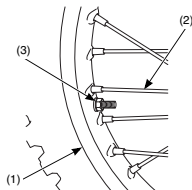
Koła

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Zapewnienie prawidłowego (okrągłego) kształtu kół oraz utrzymanie prawidłowego naprężenia szprych mają kluczowe znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji motocykla. Podczas pierwszych kilku jazd szprychy będą się gwałtownie luzowały z powodu początkowego osiadania części. Zbyt duży luz szprychy może spowodować niestabilność przy wysokich prędkościach i ewentualną utratę kontroli nad motocyklem. Ważne, aby blokady na obręczach były mocno zamontowane i nie dopuszczały do poślizgu opon.

Obręcze i szprychy kół

1. Sprawdzić obręcz (1) i szprychy (2) pod kątem uszkodzeń.
2. Dokręcić wszystkie poluzowane szprychy i blokady na obręczach (3) odpowiednim momentem:
Szprychy: 3,7 N·m (0,4 kgf·m)
Blokady na obręczy: 12 N·m
3. Sprawdzić bicie obręczy koła. Jeśli bicie jest wyraźne, zapoznać się z informacjami zawartymi w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda, dotyczącymi instrukcji kontrolnych.



(1) obręcz koła
(2) szprychy

(3) blokada na obręczy

Osie i łożyska kół

Zapoznać się z informacjami zawartymi w oficjalnym podręczniku warsztatowym firmy Honda, dotyczącymi instrukcji kontrolnych:

1. Sprawdzić bicie wałka osi.
2. Sprawdzić stan łożysk kół.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29. Aby bezpiecznie korzystać z Hondy CRF, należy stosować opony odpowiedniego typu (terenowe) i rozmiaru, które muszą być w dobrym stanie, mieć odpowiedni bieżnik i być odpowiednio napompowane.

OSTRZEŻENIE

Używanie nadmiernie zużytych lub niewłaściwie napompowanych opon grozi wypadkiem, a w konsekwencji poważnymi obrażeniami ciała lub śmiercią.

Należy przestrzegać wszystkich zaleceń zamieszczonych w tej instrukcji obsługi, które dotyczą pompowania i konserwacji opon.

Na kolejnych stronach podano szczegółowe informacje na temat sposobu i terminów sprawdzania ciśnienia powietrza, sprawdzania opon pod kątem zużycia i uszkodzeń, oraz zalecenia dotyczące naprawy i wymiany opon.

Ciśnienie powietrza

Prawidłowo napompowane opony zapewniają optymalne właściwości jezdne pojazdu oraz optymalny okres eksploatacji bieżnika i komfort jazdy. Ogólnie rzecz biorąc, zbyt słabo napompowane opony ulegają nierównomiernemu zużyciu, niekorzystnie wpływają na właściwości jezdne i są bardziej podatne na uszkodzenia spowodowane przegrzaniem. Niedopompowane opony mogą spowodować uszkodzenie koła na twardym podłożu. Zbyt wysokie ciśnienie powietrza w oponach powoduje pogorszenie komfortu jazdy motocyklem CRF, większą podatność na uszkodzenia przez podłoże oraz nierównomierne zużycie.

Upewnić się, że nasadki zaworów powietrza są pewnie zamontowane. W razie potrzeby zamontować nowe nasadki.

Ciśnienie należy sprawdzać tylko, gdy opony są „zimne”. Jeśli ciśnienie powietrza jest sprawdzane wtedy, gdy opony są „cieple”, nawet jeśli motocykl CRF przejechał tylko kilka kilometrów, uzyskane wyniki są zawyżone. W przypadku spuszczenia powietrza z ciepłych opon w celu dostosowania ciśnienia do wartości zalecanej dla zimnych opon, opony będą niedopompowane. Prawidłowe wartości ciśnienia w „zimnych” oponach:

Przód	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)
Tył	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)

Jeśli ciśnienie w oponach jest dostosowywane do specyficznych wymogów jazdy w terenie, zmiany należy wprowadzać stopniowo.

Kontrola

Poświęć odpowiednio dużo czasu na sprawdzenie opon i kół przed jazdą.

- Dokładnie sprawdzić, czy na bocznej powierzchni opony i bieżniku nie występują guzy ani wybrzuszenia. Wymienić wszystkie opony, na których są widoczne guzy i wybrzuszenia.
- Dokładnie sprawdzić, czy na oponach nie ma przecięć, szczelin lub pęknięć. Wymienić oponę, jeśli jest widoczna osnowa lub opasanie.
- Sprawdzić, czy w oponie lub w bieżniku nie znajdują się kamienie lub inne obiekty. Wyjąć wszystkie obiekty.
- Sprawdzić położenie obu zaworów powietrza. Pochylony trzonek zaworu sygnalizuje przesunięcie dętki w oponie lub przesunięcie opony na obręcz.

Wymiana dętki

Jeśli dętka jest przebita lub uszkodzona, należy ją jak najszybciej wymienić. Naprawiana dętka może nie być tak samo wytrzymała jak nowa i może ulec uszkodzeniu podczas jazdy.

W przypadku wymiany należy zastosować dętkę o porównywalnej jakości do oryginalnej.

Opony i dętki

Wymiana opon

Opony dostarczone fabrycznie z Hondą CRF zapewniają dobre właściwości jezdne, hamowanie, wytrzymałość i komfort jazdy w szerokim zakresie warunków jazdy.



OSTRZEŻENIE

Zamontowanie niewłaściwych opon w motocyklu może negatywnie wpłynąć na jego właściwości jezdne i stabilność. Może to doprowadzić do wypadku i spowodować poważne obrażenia lub śmierć.

Należy zawsze stosować opony o parametrach zgodnych z informacjami podanymi w tej instrukcji obsługi.

(CRF250R)

Przód	80/100-21 51M	
	DUNLOP	MX3SF
Tył	100/90-19 57M	
	DUNLOP	MX3S
Typ	diagonalne, z dętką	

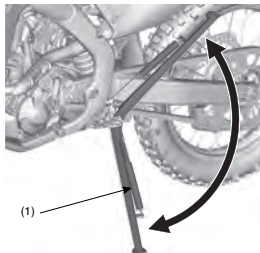
(CRF250RX)

Przód	90/90-21 54M	
	DUNLOP	AT81F
Tył	110/100-18 64M	
	DUNLOP	AT81
Typ	diagonalne, z dętką	

- W przypadku wymiany należy zastosować oponę o porównywalnej jakości do oryginalnej.
- W przypadku każdej wymiany opony należy również wymienić dętkę. Używana dętka jest prawdopodobnie odkształcona i może ulec uszkodzeniu po zamontowaniu w nowej oponie.

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

1. Sprawdzić, czy sprężyna bocznej stopki (1) nie jest uszkodzona lub nie utraciła sprężystości.
2. Sprawdzić, czy zespół bocznej stopki swobodnie się porusza.



(1) sprężyna stopki bocznej

Jeżeli stopka boczna jest sztywna lub skrzypi, oczyścić obszar sworznia i nasmarować śrubę sworznia smarem molibdenowym.

Łańcuch napędowy

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

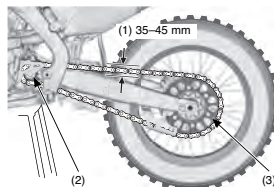
Żywotność łańcucha zależy od prawidłowego smarowania i regulacji. Nieprawidłowa obsługa techniczna może spowodować przedwczesne zużycie lub uszkodzenie łańcucha napędowego lub kół zębatych.

W przypadku eksploatacji motocykla na niezwykle zapyłonych lub błotnistych torach konieczne będzie zwiększenie częstotliwości obsługi technicznej.

Przed przystąpieniem do serwisowania łańcucha napędowego wyłączyć silnik i sprawdzić, czy skrzynia biegów jest ustawiona w położeniu neutralnym.

Kontrola

1. Wyłączyć silnik, podnieść tylne koło nad podłoże, ustawiając pod silnikiem opcjonalną podstawkę roboczą lub odpowiedni wspornik i ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym.
2. Sprawdzić luz łańcucha napędowego (1) w środku górnej części łańcucha, pomiędzy zębatką łańcuchową (2) a napędzanym kołem zębatym (3). Luz łańcucha napędowego powinien umożliwić następujące przemieszczenie pionowe łańcucha ręką: 35–45 mm



(1) luz łańcucha napędowego (2) zębata łańcuchowa (3) napędzane koło zębate

3. Sprawdzić luz łańcucha napędowego w kilku miejscach na jego długości. Luz powinien być taki sam. Jeżeli tak nie jest, być może niektóre ogniwa są ściśnięte lub zagięte. Smarowanie łańcucha często eliminuje problem ściskania i zaginania ogniw.

ZAUWAŻYĆ

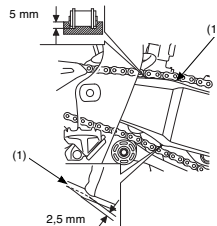
Zbyt duży luz łańcucha może w niektórych przypadkach doprowadzić do uszkodzenia silnika.

4. Sprawdzić łańcuch napędowy pod kątem:
 - uszkodzenia rolek
 - poluzowania sworzni
 - suchych lub zardzewiałych ogniw
 - ściśniętych lub załamanych ogniw
 - nadmiernego zużycia

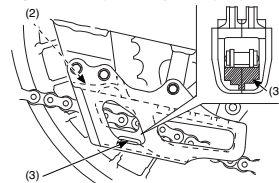
Wymienić łańcuch napędowy (strony 136, 137), jeżeli doszło do uszkodzenia rolek, poluzowania sworzni lub zakleszczenia ogniw, którego nie da się naprawić. Nasmarować łańcuch napędowy (strona 135), jeżeli wydaje się suchy lub nosi ślady korozji. Nasmarować wszystkie zagięte lub ściśnięte ogniwa i swobodnie nimi poruszać. W razie potrzeby wyregulować luz (strona 135).

Ślizgacze łańcucha napędowego

1. Sprawdzić, czy ślizg łańcucha (1) nie jest zużyty. Wymienić go w przypadku przekroczenia granicznego wymiaru serwisowego.
GRANICZNY WYMIAR SERWISOWY:
górna część: 5 mm
dolna część: 2,5 mm



- (1) ślizg łańcucha
2. Sprawdzić, czy ślizg prowadnicy łańcucha (2) nie jest zużyty. Wymienić ślizg prowadnicy, jeżeli jest zużyty do poziomu dolnej wartości granicznej zużycia (3).



(2) ślizg prowadnicy łańcucha (3) wartość graniczna zużycia

Rolki łańcucha napędowego

Sprawdzić górną rolkę łańcucha napędowego (1) i dolną rolkę łańcucha napędowego (2) pod kątem zucia lub uszkodzenia.

Zmierzyć średnice rolek łańcucha napędowego i wymienić je, jeżeli jest mniejsza od granicznego wymiaru serwisowego.

Graniczny wymiar serwisowy:

Górna rolka: 31 mm

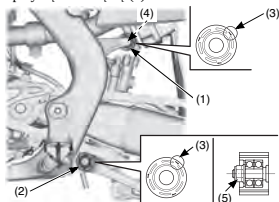
Dolna rolka: 31 mm

W razie potrzeby wymienić rolkę w poniżej opisany sposób.

Zamontować górną rolkę łańcucha napędowego (kolor zielony) tak, aby oznaczenie „→” (3) było skierowane w stronę wspornika oraz dolną rolkę łańcucha napędowego (kolor czarny) tak, aby oznaczenie „→” było skierowane na zewnątrz. Dokładnie oczyścić gwinty śruby rolki łańcucha napędowego (4).

Nałożyć klej do gwintów na gwint śruby rolki łańcucha napędowego.

Wkręcić śrubę rolki łańcucha napędowego i przykręcić nakrętkę (5).



(1) górna rolka łańcucha napędowego (kolor zielony)
(2) dolna rolka łańcucha napędowego (kolor czarny)

(3) oznaczenia „→”

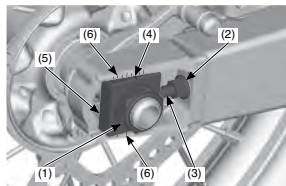
(4) śruba rolki łańcucha napędowego

(5) nakrętka rolki łańcucha napędowego

Dokręcić śrubę i nakrętkę rolki łańcucha napędowego wymagany moment: 12 N·m

Regulacja

1. Poluzować nakrętkę tylnej osi (1).
2. Poluzować nakrętki blokujące regulatora łańcucha (2) i przekręcić śruby regulacyjne (3) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć luz lub w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć luz.
- Ustawić w jednej linii oznaczenia (4) płytek osi (5) z takimi samymi oznaczeniami (6) po obu stronach wahacza.



(1) nakrętka tylnej osi

(2) nakrętka blokująca

regulatora łańcucha

(3) śruba regulacyjna

(4) znacznik

(5) płytka osi

(6) oznaczenia odniesienia

3. Dokręcić nakrętkę tylnej osi zalecanym momentem:
128 N·m (13,1 kgf·m)
4. Ponownie sprawdzić luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.
5. Przekręcić śruby regulacyjne w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż delikatnie zetkną się z płytkami osi. Następnie dokręcić nakrętki blokujące regulatora łańcucha wymagany moment, unieruchamiając kluczem śruby regulacyjne:
27 N·m (2,8 kgf·m)

Smarowanie

(CRF250R)

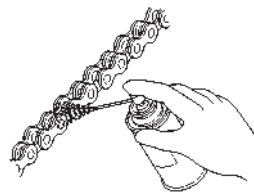
Zamiast oleju silnikowego lepiej jest używać dostępnych w handlu smarów do łańcuchów napędowych, które można nabyć w sklepach z częściami do motocykli. Preferowanym środkiem jest smar do łańcuchów napędowych lub odpowiednik.

Należy nałożyć smar na każde ogniwo tak, aby wniknął on w przestrzeń pomiędzy przylegającymi powierzchniami płytek ogniw i rolek.

(CRF250RX)

Nasmarować łańcuch napędowy smarem przeznaczonym do łańcuchów O-ring. Wytrzeć nadmiar smaru do łańcuchów.

Uniwersalne smary do łańcuchów, które nie są dedykowane do smarowania łańcuchów napędowych motocykli, mogą zawierać rozpuszczalniki, które mogą uszkadzać pierścienie O-ring.



Łańcuch napędowy

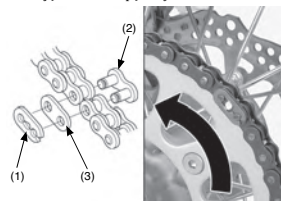
Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF250R)

W celu zapewnienia maksymalnej trwałości łańcucha napędowego należy czyścić, smarować i regulować przed każdym występiem.

1. Wymontować spinkę mocującą ogniwa łączącego (1) za pomocą szpikię.

Nie zginać ani nie skręcać spinki.

2. Wymontować ogniwo łączące (2) i płytkę ogniwa (3). Zdjąć łańcuch napędowy.



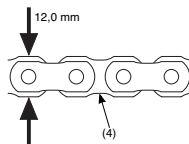
- (1) spinka mocująca ogniwa łączącego
(2) ogniwo łączące
(3) płytkę ogniwa

3. Oczyszczyć łańcuch napędowy rozpuszczalnikiem o wysokiej temperaturze zapłonu i poczekać aż wyschnie.
4. Sprawdzić, czy łańcuch napędowy nie jest zużyty lub uszkodzony. Wymienić łańcuch napędowy, jeżeli jego rolki są uszkodzone, ogniwa łączące są poluzowane lub z innych względów nie ma możliwości jego serwisowania.

5. Zmierzyć płytkę łańcucha napędowego (4). Jeśli płytkę łańcucha napędowego w którymkolwiek miejscu zużyje się do grubości 12,0 mm, należy wymienić łańcuch.

Łańcuch napędowy:

Rozmiar/ogniwo: D.I.D 520DMS/114RB



- (4) płytkę łańcucha napędowego (wewnętrzna)

6. Sprawdzić, czy zęby koła zębatego nie są zużyte lub uszkodzone. Zalecamy wymianę koła zębatego za każdym razem, gdy montowany jest nowy łańcuch. Łańcuch i koła zębate muszą być w dobrym stanie, ponieważ w przeciwnym razie nowo założony łańcuch lub koło(-a) zębate ulegnie(-ą) szybkiemu zużyciu. Nadmierne zużyte zęby koła zębatego mają haczykowaty kształt i wyglądają na zużyte. Wymienić koło zębate, jeżeli jest uszkodzone lub nadmiernie zużyte.



ZAUWAŻYĆ

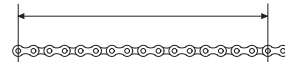
Użycie nowego łańcucha ze zużytymi kołami zębatymi prowadzi do szybkiego zużycia łańcucha.

7. Zamontować łańcuch.
8. Zmierzyć część łańcucha napędowego, aby ustalić, czy łańcuch jest zużyty w zakresie przekraczającym graniczny wymiar serwisowy. Włączyć bieg, a następnie obrócić koło tylne do przodu, aż naprężą się dolna część łańcucha. Utrzymując łańcuch w naprężeniu i po wyprostowaniu wszystkich zagiętych ogniw, zmierz rozpiętość 17 sworzni, mierząc od środka pierwszego sworznia do środka ostatniego sworznia.

Jeżeli zmierzona wartość przekracza graniczny wymiar serwisowy, należy wymienić łańcuch. Po zmierzeniu łańcucha ponownie ustawić skrzynię biegów w położeniu neutralnym przed przystąpieniem do kontroli i czynności przeglądowych.

Graniczny wymiar serwisowy: 257,0 mm

ZMIERZYĆ ROZPIĘTOŚĆ 17 SWORZNI (16 ODSTĘPÓW)



9. Nasmarować łańcuch napędowy (strona 135).
10. Założyć łańcuch na koła zębate i połączyć końcówki łańcucha z ogniwem łączącym. Dla ułatwienia montażu podczas wkładania ogniwa łączącego przyłożyć końcówki łańcucha do sąsiadujących ze sobą zębów koła zębatego. Założyć płytkę ogniwa, a następnie zacisk mocujący ogniwa łączącego w taki sposób, aby zamknięta końcówka zacisku była skierowana w zgodzie z obrotami koła podczas jazdy do przodu.
11. Ponownie sprawdzić luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

Więcej informacji na temat łańcucha napędowego (CRF250R)

- Ogniwo łączące jest najważniejszym elementem zapewniającym bezpieczeństwo łańcucha napędowego. Ogniwa łączące są elementami wielokrotnego użytku, o ile są w idealnym stanie. Zalecamy zamontowanie nowej spinki mocującej ogniwa łączącego w przypadku ponownego montażu łańcucha napędowego.
- Dla niektórych osób łatwiejszym sposobem zamontowania nowego łańcucha jest połączenie go ze starym łańcuchem za pomocą ogniwa łączącego i przeciągnięcie starego łańcucha w celu założenia nowego łańcucha na koła zębate.

Wymontowywanie, czyszczenie i wymiana (CRF250RX)

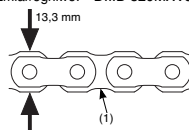
W celu zapewnienia maksymalnej trwałości łańcuch napędowy należy czyścić, smarować i regulować przed każdym wyscigiem. Motocykl CRF wyposażono łańcuch bezobsługowy (nitowane ogniwo łączące). Demontaż lub wymiana łańcucha powinna być przeprowadzona wyłącznie w ASO Honda.

Pierścienie O-ring mogą ulec uszkodzeniu podczas czyszczenia parowego, czyszczenia myjką wysokociśnieniową oraz pod wpływem niektórych rozpuszczalników.

- Oczyszczyć boczne powierzchnie łańcucha za pomocą suchej szmatki. Należy stosować rozpuszczalnik o wysokim punkcie zapłonu, na przykład naftę oczyszczoną lub środek do czyszczenia łańcuchów Honda, ale nie benzynę. Nie szcztokować gumowych pierścieni O-ring. Szcztokowanie spowoduje ich uszkodzenie. Zastosowanie rozpuszczalników może również doprowadzić do uszkodzenia pierścieni O-ring.
- Wymienić łańcuch napędowy, jeżeli jego rolki są uszkodzone, ogniwa łączące są poluzowane, doszło do uszkodzenia pierścieni O-ring lub z innych względów nie ma możliwości jego serwisowania.
- Zmierzyć płytkę łańcucha napędowego (1). Jeżeli płytkę łańcucha napędowego w którymkolwiek miejscu zużyje się do grubości 13,3 mm, należy wymienić łańcuch.

Łańcuch napędowy:

Rozmiar/ogniwo: D.I.D 520MXV5/114ZB



(1) płytkę łańcucha napędowego (wewnętrzna)

- Sprawdzić, czy zęby koła zębatego nie są zużyte lub uszkodzone. Zalecamy wymianę koła zębatego za każdym razem, gdy montowany jest nowy łańcuch. Łańcuch i koła zębate muszą być w dobrym stanie, ponieważ w przeciwnym razie nowo założony łańcuch lub koło(-a) zębate ulegnie(-ą) szybkiemu zużyciu. Nadmierne zużyte zęby koła zębatego mają haczykowaty kształt i wyglądają na zużyte. Wymienić koło zębate, jeżeli jest uszkodzone lub nadmiernie zużyte.



ZAUWAŻYĆ

Użycie nowego łańcucha ze zużytymi kołami zębatymi prowadzi do szybkiego zużycia łańcucha.

- Nasmarować łańcuch napędowy (strona 135).
- Ponownie sprawdzić luz łańcucha i w razie potrzeby wyregulować.

Rura wydechowa/tłumik

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

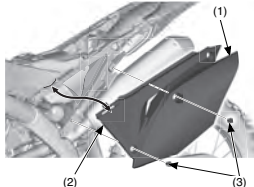
Kontrola rury wydechowej/tłumika

Sprawdzić, czy śruby mocujące i nakrętki kolektora wydechowego są mocno dokręcone. Sprawdzić, czy rury wydechowe i tłumiki nie są popękane i odkształcone. Uszkodzone rury wydechowe i tłumiki mogą doprowadzić do zmniejszenia mocy silnika.

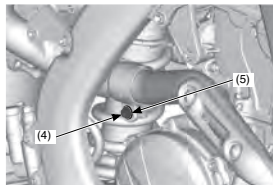
Wymontowywanie tłumika

1. Wymontować siedzenie (strona 39).
2. Zdjąć osłonę boczną (1) i pokrywę układu oczyszczania powietrza (2), odkręcając śruby pokryw układu oczyszczania powietrza/osłony bocznej (3).

Procedura jest taka sama dla prawej i lewej strony.

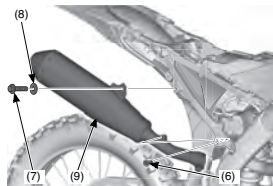


- (1) osłona boczna
(2) pokrywa układu oczyszczania powietrza
(3) śruby pokryw układu oczyszczania powietrza/osłony bocznej
3. Poluzować śrubę zacisku prawego tłumika (4) i podkładkę (5).



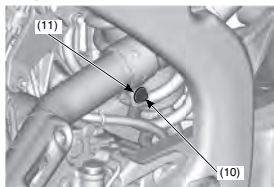
- (4) śruba zacisku prawego tłumika (5) podkładka

4. Wykręcić śrubę A mocującą prawego tłumika (6), śrubę B (7), zdjąć podkładkę (8) i wymontować prawy tłumik (9).



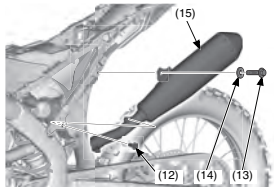
- (6) śruba A mocująca prawy tłumik
(7) śruba B mocująca prawy tłumik
(8) podkładka
(9) prawy tłumik

5. Poluzować śrubę zacisku lewego tłumika (10) i podkładkę (11).



(10) śruba zacisku lewego
tłumika (11) podkładka

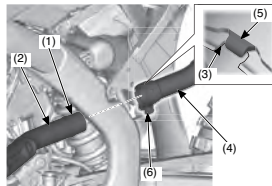
6. Wykręcić śrubę A mocującą lewego tłumika (12), śrubę B (13), zdjąć podkładkę (14) i wymontować lewy tłumik (15).



(12) śruba A mocująca lewy tłumik
(13) śruba B mocująca lewy tłumik
(14) podkładka
(15) lewy tłumik

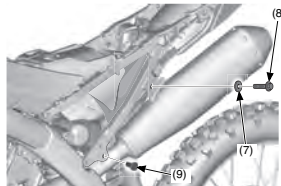
Montaż tłumika

1. Wymontować uszczelkę (1).
2. Założyć nową uszczelkę na rurę wydechową (2).
3. Ustawić w jednej linii wycięcie (3) lewego tłumika (4) z wypustem (5) zacisku lewego tłumika (6).
4. Zamontować lewy tłumik.



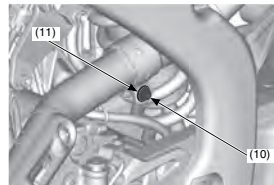
(1) uszczelka (2) rura wydechowa
(3) wycięcie (4) lewy tłumik
(5) zaczep (6) zacisk lewego tłumika

5. Założyć podkładkę (7), wkręcić śrubę B mocującą lewego tłumika (8) i śrubę A (9).



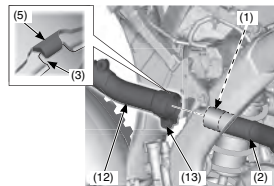
(7) podkładka
(8) śruba B mocująca lewy tłumik
(9) śruba A mocująca lewy tłumik

6. Dokręcić śrubę zacisku lewego tłumika (10) i podkładkę (11) wymagany moment: 20 N·m (2,0 kgf·m)



(10) śruba zacisku lewego
tłumika (11) podkładka

7. Wymontować uszczelkę (1).
8. Założyć nową uszczelkę na rurę wydechową (2).
9. Ustawić w jednej linii wycięcie (3) prawego tłumika (12) z wypustem (5) zacisku prawego tłumika (13).
10. Zamontować prawy tłumik (12).

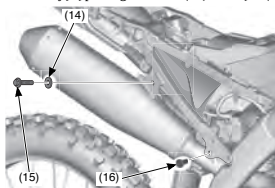


(1) uszczelka (2) rura wydechowa
(3) wycięcie (5) zaczep (12) prawy tłumik
(13) zacisk prawego tłumika

(ciąg dalszy)

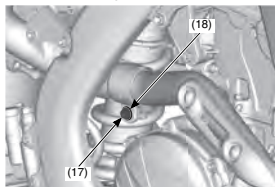
Rura wydechowa/tłumik

11. Założyć podkładkę (14), wkręcić śrubę B mocującą prawego tłumika (15) i śrubę A (16).



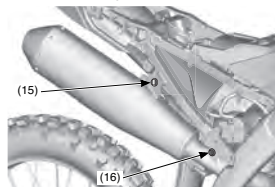
(14) podkładka
(15) śruba B mocująca prawy tłumik
(16) śruba A mocująca prawy tłumik

12. Dokręcić śrubę zacisku prawego tłumika (17) i podkładkę (18) wymagany momentem: 20 N·m (2,0 kgf·m)



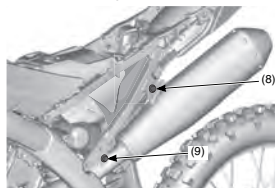
(17) śruba zacisku prawego tłumika
(18) podkładka

13. Dokręcić śrubę B mocującą prawego tłumika (15) i śrubę A (16) wymagany momentem: 26 N·m (2,7 kgf·m)



(15) śruba B mocująca prawy tłumik
(16) śruba A mocująca prawy tłumik

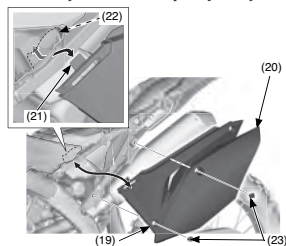
14. Dokręcić śrubę B mocującą lewego tłumika (8) i śrubę A mocującą lewego tłumika (9) wymagany momentem: 26 N·m (2,7 kgf·m)



(8) śruba B mocująca lewy tłumik
(9) śruba A mocująca lewy tłumik

15. Zamontować pokrywę układu oczyszczania powietrza (19) i osłonę boczną (20), wsuwając wypust pokrywki układu oczyszczania powietrza (21) w otwór w podstawie wspornika siedzenia (22), a następnie dokręcić śruby osłony bocznej/pokrywki układu oczyszczania powietrza (23) wymagany momentem: 10 N·m (1,0 kgf·m)

Procedura jest taka sama dla prawej i lewej strony



(19) pokrywa układu oczyszczania powietrza
(20) osłona boczna
(21) wypust pokrywki obudowy filtra powietrza
(22) otwór w podstawie wspornika siedzenia
(23) śruby

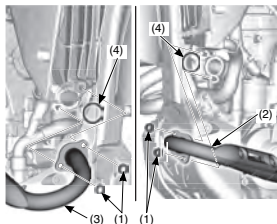
16. Zamontować siedzenie (strona 39).

Wymontowywanie rury wydechowej

1. Wymontować prawy i lewy tłumik (strona 138).
2. Odkręcić nakrętki kolektora wydechowego (1), wymontować lewą rurę wydechową (2), prawą rurę wydechową (3) i uszczelki rur wydechowych (4).

Prawa strona

Lewa strona



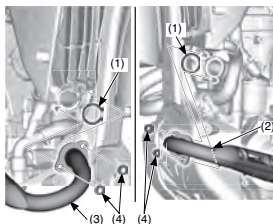
- (1) nakrętki kolektora wydechowego
- (2) lewa rura wydechowa
- (3) prawa rura wydechowa
- (4) uszczelki rur wydechowych

Montaż rury wydechowej

1. Zamontować nowe uszczelki rur wydechowych (1).
2. Zamontować lewą rurę wydechową (2), prawą rurę wydechową (3) i przykręcić nakrętki kolektora wydechowego (4), ale jeszcze nie dokręcać nakrętek.

Prawa strona

Lewa strona



- (1) uszczelki rur wydechowych (nowe)
- (2) lewa rura wydechowa
- (3) prawa rura wydechowa
- (4) nakrętki kolektora wydechowego

3. Zamontować lewy i prawy tłumik (strona 139), ale nie dokręcać jeszcze śrub.
4. Dokręcić nakrętki kolektora wydechowego wymagany momentem:
21 N·m (2,1 kgf·m)
5. Dokręcić śrubę zacisku lewego tłumika, śrubę A i śrubę B mocującą lewego tłumika (strona 139).
6. Dokręcić śrubę zacisku prawego tłumika, śrubę A i śrubę B mocującą prawego tłumika (strona 140).

Dodatkowe procedury przeglądowe

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Kontrola łożyska główki ramy

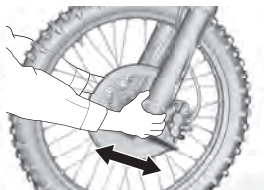
1. Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podstawie roboczej lub odpowiednim wsporniku (przednie koło ponad podłożem), obrócić kierownicę w prawo i lewo, aby sprawdzić, czy łożyska główki ramy nie stawiają oporu.



2. Stanąć z przodu Hondy CRF, chwycić widelec (na wysokości osi), spojrzeć na główkę ramy i pchnąć widelec do siebie i na zewnątrz (w kierunku silnika), aby sprawdzić, czy w łożyskach główki ramy nie ma luzu.

Stwierdzenie oporów ruchu lub luzu przy jednoczesnym braku ruchu główki ramy może oznaczać zużycie tulei widelca.

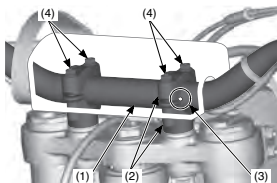
Należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, aby uzyskać informacje w sprawie procedur wymiany lub regulacji bądź skontaktować się z ASO Honda.



Kontrola kierownicy

1. Sprawdzić, czy kierownica (1) nie jest skrzywiona lub pęknięta.
2. Sprawdzić, czy kierownica nie została przesunięta z pierwotnego położenia, w którym końcówka prawych wsporników kierownicy (2) jest ustawiona w jednej linii z namalowanym znakiem (3).
3. Sprawdzić moment dokręcenia śrub górnego wspornika kierownicy (4): 22 N·m (2,2 kgf·m)

Najpierw dokręcić przednie śruby.



- (1) kierownica
(2) prawe wsporniki kierownicy
(3) namalowany znacznik
(4) śruby górnego wspornika kierownicy

Linki sterujące

Okresowo odłączać górne końce linek przepustnicy i sprzęgła. Dokładnie nasmarować punkty obrotu linek za pomocą powszechnie dostępnego smaru do linek. Jeśli dźwignia sprzęgła i sterowanie przepustnicą nie działają płynnie, wymienić linkę.

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

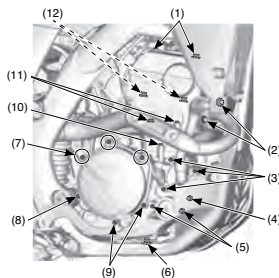
Nakrętki, śruby, mocowania

Sprawdzić i dokręcić nakrętki, śruby i elementy mocujące przed każdą jazdą wyścigową.

SILNIK

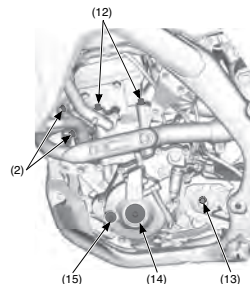
	Element	Moment dokręcania	
		N·m	kgf·m
1	Śruby imbusowe pokrywy głowicy	10	1,0
2	Nakrętki kolektora wydechowego	21	2,1
3	Śruby obudowy pompy płynu chłodzącego	10	1,0
4	Śruba spustowa płynu chłodzącego	10	1,0
5	Śruby pokrywy filtra oleju	10	1,0
6	Śruba spustowa oleju silnikowego	16	1,6
7	Śruby A osłony sprzęgła	10	1,0
8	Śruba B osłony sprzęgła	10	1,0
9	Śruby C osłony sprzęgła	10	1,0
10	Śruba cylindra	10	1,0
11	Śruby A głowicy	10	1,0
12	Śruby B głowicy	48	4,9
13	Śruba zębátky łańcuchowej	31	3,2
14	Zatyczka otworu dostępu do wału korbowego	15	1,5
15	Zatyczka otworu do regulacji układu rozrządu	6,0	0,6

PRAWA STRONA



- (1) śruby imbusowe pokrywy głowicy
- (2) nakrętki kolektora wydechowego
- (3) śruby obudowy pompy płynu chłodzącego
- (4) śruba spustowa płynu chłodzącego
- (5) śruby pokrywy filtra oleju
- (6) korek spustu oleju silnikowego
- (7) śruby A osłony sprzęgła
- (8) śruba B osłony sprzęgła
- (9) śruby C osłony sprzęgła
- (10) śruba cylindra
- (11) śruby A głowicy
- (12) śruby B głowicy

LEWA STRONA



- (13) śruba zębátky łańcuchowej
- (14) zatyczka otworu dostępu do wału korbowego
- (15) zatyczka otworu do regulacji układu rozrządu

Akumulator

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Ta Honda CRF jest wyposażona w akumulator litowo-jonowy.

Jeżeli zaciski akumulatora ulegną zabrudzeniu lub korozji, należy je oczyścić.

Ten symbol na akumulatorze oznacza, że nie można wyrzucić go do przydomowego kosza.



ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowe usunięcie akumulatora może mieć szkodliwy wpływ na środowisko naturalne i zdrowie ludzi.

Należy zawsze przestrzegać lokalnych przepisów dotyczących utylizacji akumulatorów.

Przycisk u ruchamiania jest zasilany prądem z akumulatora.

Ograniczone użytkowanie również przyczynia się do rozładowania akumulatora. W przypadku niezbyt częstej jazdy zalecamy częste ładowanie akumulatora (patrz *Ładowanie akumulatora* na stronie 145).

Jeśli motocykl CRF ma być przechowywany, zapoznać się z rozdziałem *Przechowywanie akumulatora* (ta strona).

Jeżeli akumulator wydaje się słaby i/lub wycieka z niego elektrolit (powodując powolny rozruch), należy skontaktować się z ASO Honda.

W przypadku wycieku nietypowego zapachu z akumulatora litowo-jonowego należy zaparkować pojazd CRF w bezpiecznym, niezamkniętym miejscu, z dala od łatwopalnych przedmiotów, a następnie nacisnąć i przytrzymać przycisk wyłączania silnika aż do całkowitego zatrzymania silnika.

Trwałość akumulatora jest ograniczona. W ASO Honda można sprawdzić, czy akumulator wymaga wymiany. Akumulator należy zawsze wymieniać na litowo-jonowy akumulator tego samego typu.

Akumulatory litowo-jonowe zawierają

wewnętrzny bezpiecznik.

Jeśli bezpiecznik przepali się, konieczna jest wymiana akumulatora.

Gdy akumulator nie jest zamontowany, zmierzzone napięcie może wynosić 12 V nawet w przypadku przepalonego bezpiecznika (strona 181).

Przechowywanie akumulatora

Przed wyjęciem akumulatora należy przeczytać wszystkie poniższe informacje, jak również informacje znajdujące się na etykiecie akumulatora.



OSTRZEŻENIE

Akumulator zawiera łatwopalny rozpuszczalnik organiczny, stanowiący elektrolit.

Nieprawidłowe obchodzenie się z akumulatorem grozi poparzeniem lub poważnymi obrażeniami ciała.

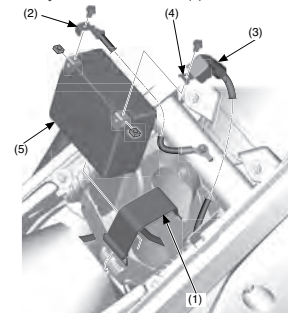
- Przechowywać akumulator z dala od źródeł ciepła, iskiei i otwartego ognia.
- Chronić akumulator przed dziećmi.
- Nie demontować i nie modyfikować akumulatora ani zacisków akumulatora.
- Nie dopuścić do zwarcia akumulatora z metalowymi narzędziami lub innymi metalowymi przedmiotami.
- Chronić akumulator przed uderzeniami.

Jeśli akumulator nie zostanie wymontowywany, zaleca się jego odłączenie (najpierw przewód ujemny).

Akumulator znajduje się pod siedzeniem.

Wymontowywanie

1. Wymontować siedzenie (strona 39).
2. Zdjąć opaskę akumulatora (1).
3. Odłączyć ujemny (-) zacisk (2).
4. Odsłonić osłonę dodatniego zacisku (3).
5. Wymontować dodatni (+) zacisk (4) i wymontować akumulator (5).

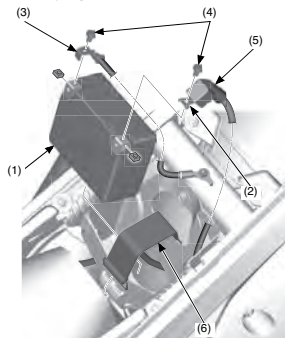


- (1) opaska akumulatora
(2) zacisk ujemny (-)
(3) osłona dodatniego zacisku
(4) dodatni (+) zacisk
(5) akumulator

6. Jeżeli użytkownik nie jeździ regularnie, naładować akumulator (strona 145).
7. Akumulator należy przechowywać w łatwo dostępnym miejscu nad podłogą, gdzie nie będzie narażony na ujemne temperatury i bezpośrednie działanie światła słonecznego.
8. Oczyścić komorę po wyjęciu akumulatora w celu przechowywania. Osuszyć komorę akumulatora.
9. Wolno ładować akumulator (strona 145) co 30 dni.

Montaż

1. Zamontować akumulator (1), wykonując czynności w kolejności odwrotnej do procedury wymontowania. Pamiętać, aby najpierw podłączyć zacisk dodatni (+) (2) akumulatora, a następnie zacisk ujemny (-) (3).
2. Dokręcić śruby dodatniego (+) i ujemnego (-) zacisku (4) wymaganym momentem: 2,0 N·m (0,2 kgf·m)
3. Zamontować osłonę dodatniego zacisku (5).
4. Założyć opaskę akumulatora (6).



- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| (1) akumulator | (4) śruby zacisków |
| (2) dodatni (+) zacisk | (5) osłona dodatniego zacisku |
| (3) zacisk ujemny (-) | (6) opaska akumulatora |

Ladowanie akumulatora

Należy zapoznać się z informacjami dostarczonymi wraz z prostownikiem i postępować zgodnie z instrukcjami na akumulatorze. Niewłaściwe ładowanie może spowodować uszkodzenie akumulatora.

Radzimy stosowanie zalecanego przez producenta akumulatora litowo-jonowego prostownika, który można kupić w ASO Honda. Urządzenia te mogą pozostawać podłączone przez dłuższy czas bez ryzyka uszkodzenia akumulatora. Jednak przechowywanie akumulatora litowo-jonowego z podłączonym prostownikiem może doprowadzić do pogorszenia jego pojemności. Nie należy celowo pozostawiać podłączonego prostownika na czas dłuższy niż zalecany w instrukcji obsługi prostownika.

Korzystanie z posiadanego prostownika do akumulatorów kwasowo-ołowiowych lub niezalecanego prostownika może doprowadzić do uszkodzenia obwodów elektrycznych w akumulatorze litowo-jonowym.

Dbalność o wygląd

Patrz *Ważne środki ostrożności* na stronie 29.

Częste czyszczenie i polerowanie zapewni estetyczny wygląd pojazdu Honda przez dłuższy czas. Częste czyszczenie wyróżnia właściciela, który dba o swój motocykl. Czysty motocykl CRF jest także łatwiejszy do kontroli i obsługi technicznej.

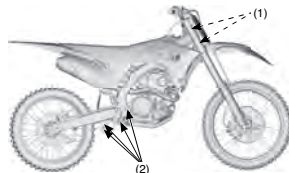
Podczas czyszczenia należy zwrócić uwagę na uszkodzenia, zużycie i wycieki benzyny lub oleju.

Zalecenia ogólne

- Do czyszczenia Hondy CRF można używać:
 - Wody
 - Łagodnego, neutralnego detergentu i wody
 - Łagodnego środka do czyszczenia/polerowania w aerozolu
 - Łagodnego środka do czyszczenia/odtłuszczenia w aerozolu
- Należy unikać produktów zawierających agresywne detergenty lub rozpuszczalniki chemiczne, które mogłyby doprowadzić do uszkodzenia metalu, lakieru i elementów plastikowych motocykla CRF lub odbarwienia siedzenia i naklejek.
- Jeśli motocykl CRF jest jeszcze gorący po ostatnim użytkowaniu, należy poczekać na ostygnięcie silnika i układu wydechowego.
- Do mycia motocykla CRF zaleca się używanie niskociśnieniowego węża ogrodowego. Myjki wysokociśnieniowe (np. samoobsługowe myjki samochodowe) mogą spowodować uszkodzenie niektórych części motocykla CRF. Woda pod bardzo wysokim ciśnieniem może przebić uszczelnienia przeciwpływowe połączeń obrotowych zawieszenia oraz łożyska główki ramy, wciskając brud do wnętrza i wypylukując niezbędny smar.

W przypadku stosowania myjek wysokociśnieniowych należy unikać kierowania strumienia wody na następujące obszary:

- pompa hamulcowa
- łańcuch napędowy
- obwód elektryczny
- przycisk wyłączania silnika
- przycisk rozrusznika
- wylot tłumika
- łożyska główki ramy (1)
- punkty obrotowe zawieszenia (2)
- obudowa przepustnicy
- obszar pod zbiornikiem paliwa
- obszar pod siedzeniem



(1) łożyska główki ramy
(2) punkty obrotowe zawieszenia

ZAUWAŻYĆ

Woda (lub powietrze) pod wysokim ciśnieniem może spowodować uszkodzenie niektórych części motocykla CRF.

Do usunięcia brudu i szlamu powstałego z benzyny z powierzchni lakierowanych, stopowych, plastikowych i gumowych można użyć uniwersalnego środka czyszczącego/odtłuszcającego. Wszystkie ciężkie zabrudzenia należy najpierw zmyć wodą. Następnie spryskać uniwersalnym środkiem czyszczącym/odtłuszcającym i spłukać wodą z węża ogrodowego pod maksymalnym ciśnieniem dostępnym w sieci wodociągowej. Uporczywy osad może wymagać wytarcia gąbką.

Mycie motocykla przy użyciu łagodnego detergentu

Przed myciem należy poczekać na ostygnięcie silnika, tłumika, hamulców i innych gorących części.

1. Spłukać dokładnie motocykl CRF za pomocą niskociśnieniowego węża ogrodowego w celu usunięcia luźnych cząstek brudu.
 2. Napęlić wiadro chłodną wodą. Zmieszać łagodny, neutralny detergent, taki jak płyn do mycia naczyń lub produkt przeznaczony specjalnie do mycia motocykli lub samochodów.
 3. Umyć motocykl CRF przy użyciu gąbki lub miękkiej szmatki.
- Podczas mycia zwracać uwagę na mocne zabrudzenia. W razie potrzeby usunąć zanieczyszczenia za pomocą łagodnego środka czyszczącego/odtłuszcającego.

ZAUWAŻYĆ

Do czyszczenia ramy nie należy używać węża stalowej, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia lub przebarwienia powierzchni ramy. Środek Scotch Brite Hand Pad #7447-rdzawoczerwony służy wyłącznie do usuwania rdzy z niepowlekanych ram aluminiowych.

4. Po myciu należy dokładnie przepłukać motocykl CRF dużą ilością czystej wody, aby usunąć ewentualne pozostałości. Resztki środka czyszczącego mogą spowodować korozję.
5. Wysuszyć motocykl CRF za pomocą irchy lub miękkiej szmatki.
6. Pozostawienie wody do wyschnięcia na powietrzu może spowodować zmatowienie i plamy. Podczas suszenia zwrócić uwagę na odpryski i zarysowania.
7. Nasmarować łańcuch napędowy, aby zapobiec powstaniu rdzy.
8. Następnie uruchomić silnik i pozostawić na obrotach jałowych przez kilka minut. Ciepło generowane przez silnik pomoże w osuszeniu zawilgoconych miejsc.
9. Ze względów bezpieczeństwa jechać motocyklem z małą prędkością i włączyć kilka razy hamulce. Pomoże to osuszyć hamulce i przywrócić normalne hamowanie.

Smarowanie po czyszczeniu

Aby zapobiec powstawaniu rdzy i korozji, bezpośrednio po umyciu Hondy CRF należy wykonać określone czynności.

Gdy Honda CRF jest już czysta i sucha, należy zabezpieczyć przed korozją niezabezpieczone elementy ze stali, nakładając cienką warstwę inhibitora rdzy. Nasmarować łańcuch napędowy i zębatkę łańcuchową po wcześniejszym wymontowaniu i dokładnym oczyszczeniu rozpuszczalnikiem. Przed ponownym nasmarowaniem upewnić się, że łańcuch został wycarty do czysta i jest suchy.

Należy postępować według wskazówek zawartych na stronach niniejszego podręcznika, dotyczących smarowania elementów, takich jak przeguby dzwigni hamulca i sprzęgła i sworznie przegubu podnożków.

Konserwacja aluminiowej ramy

Aluminiem koroduje w zetknięciu z pyłem, błotem i solą.

Aby usunąć plamy, należy zastosować środek Scotch Brite Hand Pad #7447 – rdzawoczerwony lub jego odpowiednik. Zwilżyć szmatkę i wypolerować powierzchnię, wykonując ruchy równoległe wzdłuż ramy.

Wyczyścić ramę mokrą gąbką i łagodnym środkiem myjącym, następnie spłukać dużą ilością czystej wody. Osuszyć ramę miękką, czystą szmatką, wykonując ruchy równoległe wzdłuż ramy.

ZAUWAŻYĆ

Do czyszczenia ramy nie należy używać wełny stalowej, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia lub przebarwienia powierzchni ramy. Środek Scotch Brite Hand Pad #7447- rdzawoczerwony służy wyłącznie do usuwania plam z niepowlekanych ram aluminiowych.

Konserwacja tytanowego zbiornika paliwa (CRF250R)

Zbiornik paliwa jest wykonany z materiału tytanowego.

Aby usunąć błoto lub rdzę, należy użyć gąbki lub miękkiej szmaty oraz środka do czyszczenia sprzętu gospodarstwa domowego wykonanego ze stali nierdzewnej, a następnie spłukać dużą ilością czystej wody. Po umyciu spłukać całość dużą ilością wody i wyczyścić czystą ściereczką.

Konserwacja rury wydechowej i tłumika

Rura wydechowa i tłumik wykonane są ze stali nierdzewnej, lecz mogą zostać zanieczyszczone osadami błota i kurzu.

Aby usunąć błoto i pył, należy użyć wilgotnej gąbki i kuchennego płynu do czyszczenia, po czym dokładnie spłukać czystą wodą. Osuszyć za pomocą irchy lub miękkiej szmatki.

Jeżeli to konieczne, usunąć plamy powstałe na skutek działania wysokiej temperatury za pomocą ogólnie dostępnego środka o drobnej konsystencji. Następnie spłukać w taki sam sposób, jak podczas usuwania błota i pyłu.

Czyszczenie siedzenia

Ze względu na strukturę górnej powłoki powierzchnia siedzenia ma tendencję do zatrzymywania brudu lub pyłu.

Wyczyścić siedzenie gąbką i łagodnym środkiem czyszczącym, używając dużej ilości wody.

Po umyciu osuszyć za pomocą czystej, miękkiej tkaniny.

Niniejszy rozdział przedstawia sposoby precyzyjnego ustawienia Hondy CRF w celu osiągnięcia najlepszych wyników podczas zawodów.

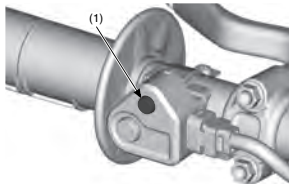
Początkowe regulacje zawieszenia należy przeprowadzać po przynajmniej 2 godzinach wstępnego docierania na małych obrotach.

Dostępne są opcjonalne przednie i tylne sprężyny, które umożliwiają dopasowanie Hondy CRF do wagi i stylu jazdy kierowcy oraz do warunków na torze.

Postępować zgodnie ze wskazówkami zawartymi w rozdziale dotyczącym ustawiania zwisu tylnego zawieszenia, zatytułowanym *Regulacje tylnego zawieszenia*, aby określić, czy suma wagi kierowcy i ciężaru uresorowanego maszyny (kierowca w kompletnej odzieży wyścigowej, maszyna napelniona płynem chłodzącym, olejem i paliwem oraz gotowa do wyścigu) wymaga dodatkowej twardszej lub bardziej miękkiej tylnej sprężyny. Zamiast zastosowania jednej z opcjonalnych tylnych sprężyn możliwe jest zamontowanie opcjonalnych sprężyn widelca tego samego typu.

Przycisk wyboru trybu pracy silnika	150
Aktualny tryb	150
Wybór trybu	150
Asystent startu HRC	151
Regulacja przedniego zawieszenia	153
Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu	153
Tłumienie przedniego zawieszenia	154
Sprężyny widelca	154
Regulacja poziomu oleju w widelcu	155, 156
Regulacje tylnego zawieszenia	157
Napięcie wstępne tylnego zawieszenia	157
Tłumienie tylnego zawieszenia	158
Zwis tylnego zawieszenia	159
Regulacje zawieszenia w zależności od warunków na torze	162
Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia	163
Wskazówki dotyczące tuningu	166
Badanie świecy zapłonowej	166
Regulacje podwozia	167
Tył	167
Wysokość/kąt widelca	167
Rozstaw osi	167
Przełożenia	168
Dobór opon do warunków na torze	169
Regulacje preferencyjne	170
Polożenia elementów sterujących	170
Polożenie, szerokość i kształt kierownicy	170, 171

Przycisk wyboru trybu pracy silnika



(1) przycisk wyboru trybu pracy silnika

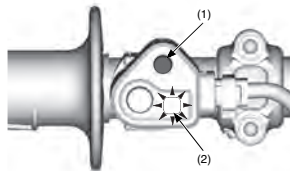
Możliwa jest zmiana charakterystyki mocy silnika zależnie od warunków na torze za pomocą przycisku wyboru trybu pracy silnika (1).

- Tryb 1 układu PGM-FI: standardowe ustawienie
- Tryb 2 układu PGM-FI: łagodne ustawienie (zmniejszenie reakcji na otwarcie przepustnicy w porównaniu z ustawieniem standardowym)
- Tryb 3 układu PGM-FI: agresywne ustawienie (zwiększenie reakcji na otwarcie manetki gazu w porównaniu z ustawieniem standardowym)

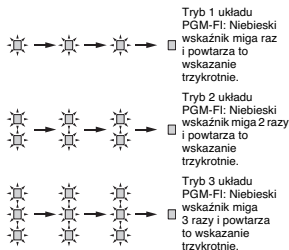
Opcjonalny przyrząd do konfiguracji układu PGM-FI umożliwia zmianę wyprzedzenia zapłonu i dawki wtrysku paliwa oraz zapisywanie danych konfiguracyjnych dla trybu 2 lub 3 układu PGM-FI (strona 194).

Aktualny tryb

Uruchomić silnik i nacisnąć przycisk wyboru trybu pracy silnika (1) przed ruszeniem motocyklem CRF. Wskaźnik trybu silnika (2) pod przyciskiem wyboru trybu pracy silnika wskazuje wybrany tryb, migając na niebiesko odpowiednią liczbę razy i powtarzając to wskazanie trzykrotnie.



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

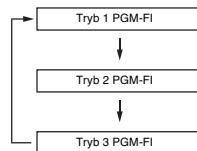


Wybór trybu

1. Uruchomić silnik.
2. Po zatrzymaniu Hondy CRF i z zamkniętą manetką gazu wcisnąć i przytrzymać przycisk wyboru trybu pracy silnika na 1 sekundę lub dłużej.

Upewnić się, że dźwignia zimnego rozruchu jest wciśnięta w położenie (strona 23). Jeżeli dźwignia zimnego rozruchu będzie wyciągnięta, tryb pracy silnika nie zmieni się.

3. Zwolnić przycisk wyboru trybu pracy silnika. Wskaźnik trybu silnika sygnalizuje wybrany tryb liczbą mignięć niebieskiego wskaźnika.
4. Powtórzyć kroki 2 – 3 aż do wskazaniażądanego trybu.

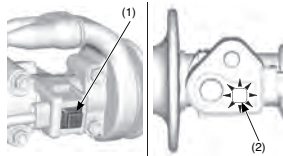


Asystent startu HRC zmniejsza poślizg kół i pomaga efektywnie ruszać poprzez tymczasowe zmniejszenie ograniczenia obrotów przy rozruchu.

Poziom obrotów systemu można dostosować do własnych umiejętności i warunków na torze.

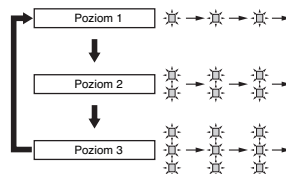
Zmienianie poziomu

1. Uruchomić silnik i odczekać dłużej niż 2 sekundy.
2. Całkowicie zamknąć manetkę gazu, a następnie nacisnąć i przytrzymać przycisk uruchamiania (1), pociągając dźwignię sprzęgła, aż wskaźnik asystenta startu (2) zacznie migać (kolor fioletowy).
 - System przechodzi w tryb gotowości, a wskaźnik asystenta startu wskazuje aktualnie wybrany poziom za pomocą migania (kolor fioletowy).
 - W trybie gotowości asystent zmniejsza limit obrotów.
 - Nadmierne obrócenie manetki gazu może spowodować wyłączenie asystenta.
 - Jeżeli prędkość obrotowa biegu jałowego jest niska, system może nie przejść w tryb gotowości. Ustawić standardową min. prędkość obrotową biegu jałowego, patrz strona 82.
 - Aby wyłączyć system, szybko wcisnąć przycisk uruchamiania. Wskaźnik asystenta startu przestanie migać.



(1) przycisk rozrusznika
(2) wskaźnik asystenta startu (fioletowy)

3. Nacisnąć i przytrzymać przycisk uruchamiania. Poziom zmienia się przy każdym naciśnięciu i przytrzymaniu.
 - Zachowany zostaje ostatnio wybrany poziom.
 - Ustawienie fabryczne wynosi 2.



Level (Mirk. Poz.)	Ustawianie limitu obrotów w trakcie rozruchu	Liczba mignięć wskaźnika asystenta startu
1	Wysokie	1
2	Średnia	2
3	Niskie	3

4. Aby kontynuować korzystanie z systemu, patrz krok 2 w części *Korzystanie z systemu* (strona 152).
Aby wyłączyć system, szybko wcisnąć przycisk uruchamiania. Wskaźnik asystenta startu przestanie migać, a system zostanie wyłączony.

Asystent startu HRC

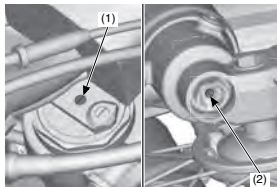
Korzystanie z systemu

1. Wykonać kroki 1 i 2 z części *Zmianianie poziomu*.
2. Włączyć 1. lub 2. bieg.
3. W trakcie rozruchu otworzyć manetkę gazu do połowy lub więcej. System działa.
Zmniejszony limit obrotów jest kontrolowany i w ciągu kilku sekund będzie stopniowo powracać do poziomu normalnego.
Po przywróceniu normalnego limitu obrotów asystent jest wyłączany.
 - Wskaźnik asystenta startu włącza się (kolor fioletowy), gdy system działa.
 - W przypadku otwarcia manetki gazu do połowy lub więcej przed rozruchem asystent zostanie zatrzymany przed rozruchem i nie będzie żadnego efektu.
 - Jeśli manetka gazu zostanie natychmiast zamknięta, system może nie zadziałać.
 - Działający asystent startu jest wyłączany po spełnieniu następującego warunku:
 - Włączony jest 3. bieg.
 - Manetka gazu jest całkowicie zamknięta.
4. Sprawdzić, czy wskaźnik asystenta startu jest wyłączony. Jeśli nie jest wyłączony, system nie jest wyłączony. Szybko wcisnąć przycisk uruchamiania, aby wyłączyć system.

Przednie zawieszenie można dostosować do warunków jazdy i wagi kierowcy za pomocą jednej lub kilku z poniższych metod:

- **Ilość oleju** – Wpływ zwiększenia lub zmniejszenia ilości oleju w widelcu jest odczuwalny jedynie na ostatnich 100 mm skoku widelca.
- **Tłumienie kompresji** – Obrócenie elementu do regulacji siły tłumienia dociskania (1) reguluje szybkość, z jaką widelec ulega ściśnięciu.
- **Tłumienie odbicia** – Obrócenie regulatora tłumienia odbicia (2) reguluje szybkość, z jaką widelec ulega rozprężeniu.
- **Sprężyny widelca** – Opcjonalne sprężyny dostępne są w wariantach bardziej miękkich i twardszych niż sprężyny standardowe (strona 193).

Odwrócony widelec Hondy CRF zawiera hermetyczne wkłady amortyzatora z dwiema komorami (oddzielnie powietrze i olej), które zapobiegają zapowietrzaniu. Konstrukcja oddziela również w każdym widelcu/amortyzatorze olej, w którym mogą znajdować się pęcherzyki powietrza i/lub drobiny metalu, od hermetycznego wkładu, aby zapewnić bardziej równomierne tłumienie.



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

Ciśnienie powietrza w przednim zawieszeniu

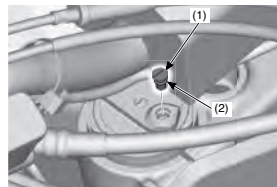
Powietrze jest niestabilnym gazem, którego ciśnienie wzrasta w trakcie pracy (na przykład w widelcu). Ciśnienie powietrza działa jak progresywna sprężyna i wpływa na skok widelca na całej jego długości. Oznacza to, że widelec Hondy CRF w trakcie przejazdu (CRF250R)/wyścigu (CRF250RX) będzie coraz twardszy. Z tego względu pomiędzy przejazdami (CRF250R)/wyścigami (CRF250RX) należy zmniejszać ciśnienie w lagach widelca. Podczas zmniejszania ciśnienia upewnić się, że widelec jest w pełni wysunięty, a przednia opona nie styka się z podłożem.

Standardowe ciśnienie powietrza wynosi 0 kPa (0 kgf/cm²). Istnieje możliwość zmniejszenia ciśnienia powietrza w lagach widelca za pomocą śrub odprowadzających ciśnienie. Przednie koło powinno być uniesione nad podłoże przed przystąpieniem do zmniejszania ciśnienia. Ciśnienie powietrza należy dostosować do wysokości nad poziomem morza i temperatury zewnętrznej.

1. Umieścić opcjonalną podpórkę warsztatową pod silnikiem w taki sposób, aby przednie koło znajdowało się ponad podłożem. Nie regulować ciśnienia powietrza, gdy przednie koło dotyka podłoża, ponieważ znieszałaby to odczyt ciśnienia.

2. Wykręcić śrubę odprowadzającą ciśnienie powietrza (1).
3. Posmarować nowy O-ring (2) olejem amortyzatorowym i zamontować nowy O-ring.
4. Włożyć i dokręcić śrubę odprowadzającą ciśnienie powietrza wymagany momentem: 1,3 N·m (0,1 kgf·m)

Procedura wygląda tak samo w przypadku prawej i lewej lągi widelca.



(1) śruba odprowadzająca ciśnienie (2) O-ring (nowy)

Regulacja przedniego zawieszenia

Thumienie przedniego zawieszenia

Regulacja tłumienia kompresji

Regulacja ta wpływa na szybkość kompresji widelca. Element do regulacji siły tłumienia dociskania posiada 16 stopni regulacji lub więcej. Obrócenie śruby elementu do regulacji siły tłumienia dociskania (1) o jeden pełen obrót powoduje zmianę nastawy o 4 stopnie. Aby ustawić regulator w standardowym położeniu, wykonać następujące czynności:

Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), tak aby nie mógł się obracać (delikatnie osiądzieć). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.

(CRF250R)

Stopień 9 jest położeniem standardowym.

(CRF250RX)

Stopień 12 jest położeniem standardowym.

Upewnić się, że obie łagi widelca są ustawione w takim samym położeniu.

Regulacja tłumienia odbicia

Regulator tłumienia odbicia posiada 16 stopni regulacji lub więcej. Obrócenie śruby regulatora tłumienia odbicia (2) o jeden pełen obrót w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara powoduje zmianę nastawy o 4 stopnie. Aby ustawić regulator tłumienia odbicia w standardowym położeniu, wykonać następujące czynności:

Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), tak aby nie mógł się obracać (delikatnie osiądzieć). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.

(CRF250R)

Stopień 11 jest położeniem standardowym.

(CRF250RX)

Stopień 15 jest położeniem standardowym.

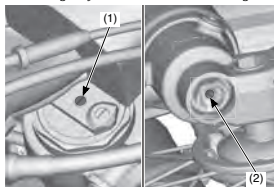
Upewnić się, że obie łagi widelca są ustawione w takim samym położeniu.

ZAUWAŻYĆ

Podczas regulacji tłumienia należy zawsze zaczynać od ustawienia maksymalnej twardości. Nie obracać śruby regulatora dalej niż podane położenia, w przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia regulatora.

Należy się upewnić, że elementy regulacji tłumienia dociskania i odbicia są pewnie osadzone w zapadkach, a nie pomiędzy zapadkami.

Ustawienie tłumienia dociskania i odbicia można zwiększyć, obracając element regulacyjny w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.



(1) śruba do regulacji siły tłumienia dociskania

(2) śruba elementu do regulacji siły tłumienia odbicia

Sprężyny widelca

Sprężyny widelca Hondy CRF są dobrane dla kierowców o wadze od 77 kg do 91 kg (bez stroju wyścigowego). Tak więc, jeśli waga kierowcy jest większa, należy zwiększyć ilość oleju lub zamontować twardszą sprężynę. Nie wolno używać mniejszej ilości oleju niż minimalny poziom określony dla każdej sprężyny, w przeciwnym razie kontrola tłumienia odbicia w okolicach pełnego wysunięcia będzie mniejsza. Jeżeli widelec jest zbyt twardy podczas pokonywania dużych wzniesień, obrócić śrubę regulatora tłumienia w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara o 1 położenie i zmniejszać stopniowo ilość oleju po 5 cm³ w obu łagach widelca aż do uzyskaniażądanego ustawienia.

Nie należy jednak zmniejszać ilości oleju poniżej minimalnej zalecanej ilości.

Minimalna ilość oleju (CRF250R):

Standardowa sprężyna: 311 cm³

Miękka sprężyna: 309 cm³

Twarda sprężyna: 306 cm³

Minimalna ilość oleju (CRF250RX):

Standardowa sprężyna: 306 cm³

Miękka sprężyna: 311 cm³

Twarda sprężyna: 308 cm³

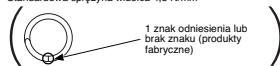
W przypadku regulacji ilości oleju należy pamiętać, że podczas jazdy ciśnienie powietrza w widelcu zwiększa się; dlatego im większa jest ilość oleju, tym większe jest ciśnienie powietrza w widelcu.

Regulacja poziomu oleju w widelcu

1. Wymontować przednie zawieszenie (strona 110).
2. Zdemontować rurę zewnętrzną widelca (strona 112).
3. Zdemontować amortyzator widelca (strona 117).

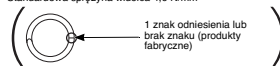
Objętość oleju w widelcu:
(CRF250R)

Standardowa sprężyna widelca 4,8 N/mm



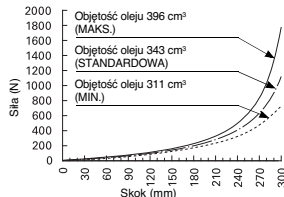
(CRF250RX)

Standardowa sprężyna widelca 4,6 N/mm

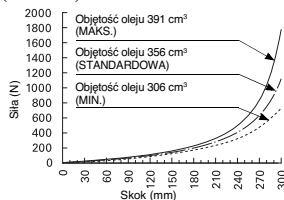


Standardowa objętość oleju	CRF250R	343 cm ³	
	CRF250RX	356 cm ³	
Maksymalna objętość oleju	CRF250R	396 cm ³	Nieznacznie większa twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF250RX	391 cm ³	
Minimalna objętość oleju	CRF250R	311 cm ³	Nieznacznie mniejsza twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF250RX	306 cm ³	

Przykład: Charakterystyka przedniego widelca w przypadku standardowej sprężyny (CRF250R)

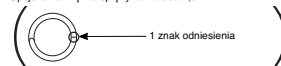


(CRF250RX)



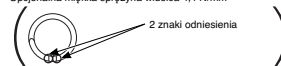
(CRF250R)

Opcjonalna miękka sprężyna widelca 4,6 N/mm



(CRF250RX)

Opcjonalna miękka sprężyna widelca 4,4 N/mm



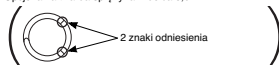
Standardowa objętość oleju	CRF250R	341 cm ³	
	CRF250RX	361 cm ³	
Maksymalna objętość oleju	CRF250R	394 cm ³	Nieznacznie większa twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF250RX	396 cm ³	
Minimalna objętość oleju	CRF250R	309 cm ³	Nieznacznie mniejsza twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF250RX	311 cm ³	

(ciąg dalszy)

Regulacja przedniego zawieszenia

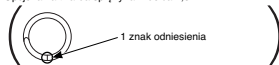
(CRF250R)

Opcjonalna twarda sprężyna widelca 5,0 N/mm



(CRF250RX)

Opcjonalna twarda sprężyna widelca 4,8 N/mm



Standardowa objętość oleju	CRF250R	338 cm ³	
	CRF250RX	358 cm ³	
Maksymalna objętość oleju	CRF250R	391 cm ³	Nieznacznie większa twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF250RX	393 cm ³	
Minimalna objętość oleju	CRF250R	306 cm ³	Nieznacznie mniejsza twardość w miarę zbliżania się do maksymalnego dobiecia.
	CRF250RX	308 cm ³	

4. Zamontować widelec amortyzatora (strona 122).
5. Uzupełnianie oleju widelca (strona 113).
6. Montaż przedniego zawieszenia (strona 114).

Tyłne zawieszenie można dostosować do wagi kierowcy i warunków na torze, zmieniając napięcie wstępne sprężyny i tłumienie odbicia i dobicia.

W skład zespołu tylnego zawieszenia wchodzi amortyzator wypełniony azotem sprężonym pod wysokim ciśnieniem. Nie demontować, serwisować ani utylizować amortyzatora, należy skontaktować się z ASO Honda. Wskazówki zamieszczone w niniejszej instrukcji obsługi są ograniczone do regulacji samego zespołu amortyzatora.

Przebiecie lub kontakt z płomieniem może doprowadzić do wybuchu i poważnych obrażeń ciała.

Czynności serwisowe i utylizację należy zlecić ASO Honda lub wykwalifikowanemu mechanikowi, posiadającemu odpowiednie narzędzia, środki ochrony osobistej i oficjalny podręcznik warsztatowy firmy Honda.

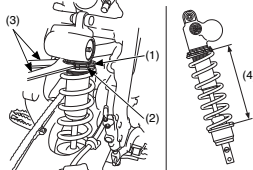
Gdy Honda CRF jest nowa, należy poświęcić wystarczająco dużo czasu (około 1 godziny) na docieranie przy ograniczonym otwarciu manetki gazu, aby elementy zawieszenia odpowiednio osiadły.

Napięcie wstępne tylnego zawieszenia

Napięcie wstępne należy regulować, gdy silnik jest zimny, ponieważ konieczny jest demontaż tłumika.

Dostępny jest opcjonalny klucz hakowy do przekręcania nakrętki blokującej sprężyny tylnego amortyzatora i nakrętki regulacyjnej napięcia wstępnego sprężyny.

1. Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podpórcie roboczej lub odpowiednim wsporniku tak, aby tylne koło nie dotykało podłoża.
2. Wymontować ramę pomocniczą (strona 46).
3. Sprawdzić, czy napięcie wstępne sprężyny jest wyregulowane na standardową długość. Wprowadzić wymagane ustawienia, luzując nakrętkę blokującą sprężyny tylnego amortyzatora (1) i obracając nakrętkę regulacyjną (2). Każdy pełny obrót nakrętki regulacyjnej zmienia długość sprężyny o 1,5 mm. Po wyregulowaniu unieruchomić nakrętkę regulacyjną i dokręcić nakrętkę blokującą sprężyny tylnego amortyzatora wymagany momentem:
44 N·m (4,5 kgf·m)



(1) nakrętka blokująca sprężyny tylnego amortyzatora
(2) nakrętka regulacyjna

(3) klucze hakowe
(4) długość sprężyny

Zapoznać się z informacjami na kolejnych stronach na temat procedury montażu wymontowanych części:

- rama pomocnicza: strona 47

Zwiększanie napięcia wstępnego sprężyny

Poluzować nakrętkę blokującą sprężyny tylnego amortyzatora opcjonalnymi kluczami hakowymi (3) i przekręcić nakrętkę regulacyjną, aby zmniejszyć długość sprężyny (4). Nie skracać poniżej:

(CRF250R)

Standardowa sprężyna (52 N/mm):

227,0 mm

Opcjonalna miękka sprężyna (50 N/mm):

228,0 mm

Opcjonalna twarda sprężyna (54 N/mm):

230,5 mm

(CRF250RX)

Standardowa sprężyna (50 N/mm):

228,0 mm

Opcjonalna miękka sprężyna (48 N/mm):

228,0 mm

Opcjonalna twarda sprężyna (52 N/mm):

227,0 mm

(ciąg dalszy)

Regulacje tylnego zawieszenia

Zmniejszanie napięcia wstępnego sprężyny

Poluzować nakrętkę blokującą sprężyny amortyzatora opcjonalnymi kluczami hakowymi (3) i przekręcić nakrętkę regulacyjną, aby zwiększyć długość sprężyny (4). Nie wydłużać powyżej: 239,0 mm

Każdy obrót nakrętki regulacyjnej powoduje zmianę długości sprężyny i napięcia wstępnego. Jeden obrót odpowiada: długość sprężyny/wartość napięcia wstępnego sprężyny:

(CRF250R)

Standardowa: 1,5 mm/78 N

(CRF250RX)

Standardowa: 1,5 mm/75 N

Do obracania nakrętki blokującej sprężyny amortyzatora i nakrętki regulacyjnej należy używać klucza hakowego. Patrz strona 193, aby dowiedzieć się więcej na temat opcjonalnych kluczy hakowych.

Długość wstępnie napiętej sprężyny (standardowa sprężyna)

(CRF250R)

Standardowa:	237,0 mm
Maks. :	239,0 mm
Min. :	227,0 mm

(CRF250RX)

Standardowa:	233,5 mm
Maks. :	239,0 mm
Min. :	228,0 mm

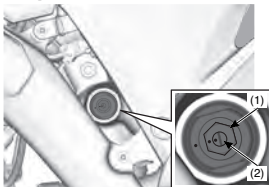
Tłumienie tylnego zawieszenia

Tłumienie dociskania

Tłumienie dociskania można wyregulować dwuetapowo za pomocą oddzielnych regulatorów.

Element do regulacji siły tłumienia dociskania przy dużej prędkości (1) jest skuteczny w przypadku regulacji nastawionej na dużą prędkość. Element do regulacji siły tłumienia dociskania (2) należy stosować w przypadku regulacji tłumienia przy relatywnie małej prędkości.

- Podczas ustawiania elementów do regulacji siły tłumienia dociskania upewnić się, że używane narzędzie ma odpowiedni rozmiar, aby uniknąć uszkodzeń.
- Ustawienie tłumienia dociskania przy dużej prędkości i przy małej prędkości można zwiększyć, obracając odpowiedni regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- Regulacja tłumienia dociskania przy dużej prędkości odbywa się w skokach co 1/12 obrotu.
- Należy się upewnić, że element do regulacji siły tłumienia dociskania przy małej prędkości jest pewnie osadzony w zapadce, a nie pomiędzy zapadkami.



(1) element do regulacji siły tłumienia dociskania przy dużej prędkości

(2) element do regulacji siły tłumienia dociskania przy małej prędkości

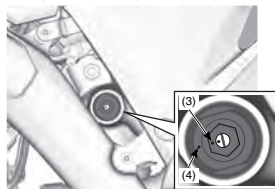
Tłumienie przy dużej prędkości:

Tłumienie przy dużej prędkości można regulować, obracając sześciokątną część elementu do regulacji siły tłumienia dociskania.

Zakres regulacji tłumienia dociskania przy dużej prędkości wynosi 3 i 1/2 obrotu lub więcej.

Abby przywrócić położenie standardowe:

1. Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), tak aby nie mógł się obracać (delikatnie osiadzie).
2. Obrócić regulator w lewo (bardziej miękkie ustawienie) o 2 7/12 – 3 1/12 obrotu (CRF450R)/2 11/12 – 3 5/12 obrotu (CRF250RX) i wyregulować w taki sposób, aby wybite oznaczenie (3) na regulatorze i wybite oznaczenie (4) na korpusie regulatora znalazły się w jednej linii.



(3) wybite oznaczenie elementu do regulacji siły tłumienia dociskania

(4) wybite oznaczenie korpusu regulatora

Tłumienie przy małej prędkości:

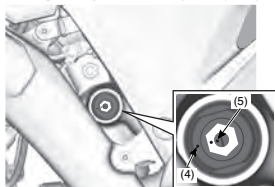
Tłumienie przy małej prędkości można regulować, obracając centralną śrubę elementu do regulacji siły tłumienia dociskania.

Element do regulacji siły tłumienia dociskania przy małej prędkości posiada 13 stopni regulacji lub więcej.

Obrócenie regulatora o jeden pełen obrót w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara powoduje zmianę nastawy o 4 stopnie.

Aby przywrócić położenie standardowe:

1. Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), aż nie będzie mógł się obracać (delikatnie osiędzie). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.
2. Ustawić regulator w położeniu 11 kliknięć (CRF250R)/8 kliknięć (CRF250RX) i wyregulować go, aby wybite oznaczenie (5) na regulatorze i wybite oznaczenie (4) na korpusie regulatora znalazły się w jednej linii.



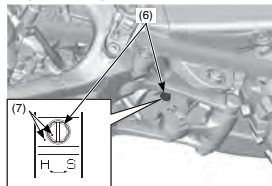
(4) wybite oznaczenie korpusu regulatora
(5) wybite oznaczenie elementu do regulacji siły tłumienia dociskania przy małej prędkości

Tłumienie odbicia

Regulator tłumienia odbicia (6) znajduje się przy dolnej końcówce amortyzatora tylnego.

Posiada 17 pozycji lub więcej. Obrócenie regulatora o jeden pełen obrót powoduje zmianę nastawy o 6 stopni.

- Podczas ustawiania regulatora tłumienia odbicia upewnić się, że używane narzędzie ma odpowiedni rozmiar, aby uniknąć uszkodzeń.
- Ustawienie tłumienia odbicia można zwiększyć, obracając regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- Należy się upewnić, że regulator tłumienia odbicia jest pewnie osadzony w zapadce a nie pomiędzy zapadkami.



(6) element do regulacji siły tłumienia odbicia (7) wybite oznaczenia

Aby przywrócić położenie standardowe:

1. Obrócić regulator w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (bardziej twarde ustawienie), aż nie będzie mógł się obracać (delikatnie osiędzie). Obrócić regulator w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (bardziej miękkie ustawienie), aż do usłyszenia kliknięcia. To kliknięcie oznacza położenie 1.
2. Ustawić regulator w położeniu od 5 do 8 kliknięć (CRF250R)/od 7 do 10 kliknięć (CRF250RX) i wyregulować go tak, aby wybite oznaczenia (7) na regulatorze i tylnym amortyzatorze były ustawione w jednej linii.

Zwis tylnego zawieszenia

Ustawianie właściwego zwisu (wysokości jazdy) ma bardzo duże znaczenie podczas jazdy wyścigowej.

Zwis wyścigowy oznacza wielkość skoku tylnego koła, którą Honda CRF wykorzystuje podczas postoju, w gotowości do jazdy, z kierowcą na siedzeniu. Jako generalną zasadę należy przyjąć, że wymiar zwisu wyścigowego powinien wynosić około jednej trzeciej maksymalnego skoku.

W przypadku Hondy CRF wysokość jazdy zmienia się poprzez regulowanie napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia.

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny i zwisu wyścigowego

Poniższa procedura regulacji wyznacza właściwy punkt początkowy każdej regulacji zawieszenia – prawidłowej regulacji wstępnego napięcia sprężyny tylnego zawieszenia, odpowiadającej potrzebom użytkownika.

Honda CRF powinna mieć normalną masę wyścigową, z uwzględnieniem paliwa, oleju i płynu chłodzącego. Należy zawsze nosić wszystkie normalne elementy odzieży ochronnej. Wykonanie czynności wymaga pomocy dwóch osób.

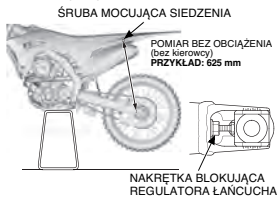
Do obliczenia prawidłowej regulacji konieczne jest zmierzenie odległości między dwoma stałymi punktami – od środka śruby mocującej do środka nakrętki blokującej regulatora łańcucha, jak przedstawiono na ilustracji – w dwóch różnych przypadkach:

(ciąg dalszy)

Regulacje tylnego zawieszenia

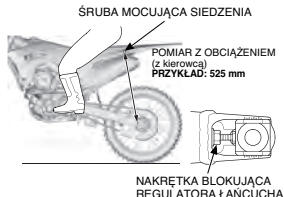
bez obciążenia: motocykl ustawiony na opcjonalnej podpórce warsztatowej z całkowicie wysuniętym tylnym zawieszeniem, bez kierowcy.
z obciążeniem: motocykl na podłożu, z kierowcą.

1. Oprzeć Hondę CRF na opcjonalnej podpórce roboczej tak, aby tylne koło nie dotykało podłoża.
2. Zmierzyć wymiar *bez obciążenia*.



3. Zmierzyć wymiar *z obciążeniem*. Wymontować podpórke warsztatową. Korzystając z pomocy dwóch pomocników, usiąść, wysuwając się maksymalnie do przodu na siedzeniu Hondy CRF, z założoną całą odzieżą ochronną. Poprosić jednego z pomocników o ustawienie Hondy CRF idealnie w pozycji pionowej, aby możliwe było oparcie obu stóp na podnóżkach. Kilka razy zabijać masą całego ciała na motocyklu, aby zawieszenie pokonało wszelkie ewentualne przeszkody i osiadło w prawidłowym ustawieniu odniesienia.

Poprosić drugiego pomocnika o zmierzenie wymiaru *z obciążeniem*.



Przykład:

Bez obciążenia	= 625 mm
- Z obciążeniem	= 525 mm
Zwis wyścigowy	= 100 mm

4. Obliczyć wymiar *zwisu wyścigowego*. Aby to zrobić, należy odjąć wymiar *z obciążeniem z kierowcą* (etap 3) od wymiaru *bez obciążenia* (etap 2).
Standardowy zwis wyścigowy: 105 mm

Wyregulować napięcie wstępne sprężyny, aby uzyskać żądane właściwości jezdne. Zmniejszenie wymiaru zwisu wyścigowego (przykład: 95 mm) powoduje poprawę możliwości nawracania w trudnym terenie kosztem nieznacznie zmniejszonej stabilności podczas jazdy na wprost.

Zwiększenie wymiaru zwisu wyścigowego (przykład: 115 mm) może poprawić stabilność podczas szybszych przejazdów o mniejszej ilości skrętów, jednak spowoduje nieznaczne ograniczenie możliwości skręcania i może zaburzyć równowagę między przednim i tylnym zawieszeniem, utrudniając jazdę. Może do tego dojść, jeżeli regulacja spowoduje przesunięcie nastawy skutecznego skoku koła w kierunku bardziej progresywnego ustawienia w tym zakresie.

Charakterystyki sztywności sprężyn

W przypadku mniejszej lub większej od wartości przeciętnej wagi kierowcy i braku możliwości ustawienia właściwej wysokości jazdy bez zmiany prawidłowego napięcia wstępnego sprężyny, należy rozważyć zastosowanie niestandardowej sprężyny tylnego amortyzatora.

Sprężyna, która jest zbyt miękka dla wagi kierowcy, wymaga nadmiernego zwiększenia napięcia wstępnego sprężyny w celu uzyskania właściwego zwisu wyścigowego i w rezultacie powoduje podniesienie tyłu motocykla. Może to powodować zbyt mocne wybijanie tylnego koła do góry i wyrzucanie tyłu podczas odbicia. Tył motocykla może być wyrzucany na skutek lekkiego hamowania lub zarzucany na boki podczas pokonywania muld i prostokątnych przeszkód w terenie. Do wyrzucenia może dojść nawet podczas rozmontowywania Hondy CRF.

Ze względu na doskonałe właściwości absorpcyjne gumy odbojnika amortyzatora, użytkownikowi może być trudno stwierdzić, że zawieszenie Hondy CRF znacznie osiadać. Niektóre osoby mogą stwierdzić, że tłumienie lub współczynnik tłumienia są zbyt duże. W rzeczywistości problemem jest najprawdopodobniej niewystarczające napięcie wstępne sprężyny lub zastosowanie zbyt miękkiej sprężyny. W obu przypadkach wykorzystanie pełnego skoku jest niemożliwe.

Należy pamiętać, że prawidłowo wyregulowane zawieszenie może nieznacznie osiadać co kilka minut podczas jazdy z pełną prędkością. Wyregulowanie zawieszenia w taki sposób, aby uniknąć okazjonalnego osiadania, może być nieopłacalne przy uwzględnieniu ogólnej charakterystyki pracy zawieszenia.

Zbyt twarda sprężyna w stosunku do wagi kierowcy ograniczy przyczepność tylnego koła podczas przyspieszania i spowoduje, że nierówności terenu będą bardziej oddziaływały na kierowcę.

Regulacja zawieszenia pod kątem warunków na torze

Miękkie podłoże

W przypadku jazdy po miękkim podłożu, piasku, a zwłaszcza błocie, należy rozważyć zwiększenie tłumienia dociskania z przodu i z tyłu.

Piasek często wymaga nieco większego tłumienia odbicia w celu zminimalizowania zarzucania tyłu motocykla. Mimo że muldy piaskowe są zwykle większe, odległość między nimi jest większa, co zapewnia amortyzatorowi więcej czasu na powrót do położenia wyjściowego.

Podczas jazdy na torach piaskowych pożądane jest nieco bardziej sztywne ustawienie przedniego zawieszenia, które utrzymuje przód motocykla w górze i poprawia stabilność podczas jazdy na wprost.

W terenie błotnistym przydatne mogą być opcjonalne, bardziej twarde sprężyny z przodu i z tyłu, zwłaszcza jeżeli waga kierowcy jest większa niż przeciętna. W przypadku przyklejenia dużej ilości błota do motocykla może dojść do sytuacji, gdy ustawienia zawieszenia będą niewystarczające dla masy Hondy CRF. To dodatkowe obciążenie może spowodować zbyt mocne ściśnięcie zawieszenia i wpłynąć negatywnie na właściwości jezdne.

Twarde podłoże

W przypadku szybkich torów i twardej nawierzchni, na których nie występują duże wzniesienia, prawdopodobnie można zastosować normalne ustawienia, przy czym warto ustawić bardziej miękkie tłumienie dociskania i odbicia. W przypadku ustawienia bardziej miękkiego tłumienia odbicia koło będzie zdecydowanie bardziej przylegało do twardego podłoża i niewielkich wybojów oraz będzie zapewniało lepszą przyczepność.

W przypadku ustawienia dużego tłumienia odbicia koło powraca do położenia wyjściowego bardzo wolno i zbyt wolno odzyskuje styczność z podłożem po pokonaniu każdego wyboju. Powoduje to utratę przyczepności i wydłużenie czasu przejazdu okrążenia.

Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia

Postępować zgodnie z opisanymi poniżej procedurami, aby precyzyjnie wyregulować Hondę CRF, korzystając z metod opisanych na stronach 153–162. Należy pamiętać, aby wykonywać wszystkie czynności regulacyjne, zmieniając nastawy o jedno położenie lub 1/12 obrotu za jednym razem. Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.

Regulacja przedniego zawieszenia
Regulacje pod kątem rodzaju toru

Tor o twardej nawierzchni	Zacząć od ustawienia standardowego. Jeśli zawieszenie jest zbyt twarde/miękkie, wyregulować w sposób przedstawiony w poniższej tabeli.
Tor piaskowy	Zmienić nastawę na bardziej twardą. Przykład: – Obrócić element do regulacji siły tłumienia dociskania w położenie bardziej twarde. – Zamontować opcjonalną, bardziej twardą sprężynę. (Za pierwszym razem wyregulować tłumienie dociskania na bardziej miękkie oraz tłumienie odbicia na bardziej twarde).
Tor błotnisty	Wyregulować na bardziej twarde ustawienie ze względu na fakt, że masa Hondy CRF może ulec zwiększeniu na skutek przyklejającego się błota. Przykład: – Obrócić element do regulacji siły tłumienia dociskania w ustawienie bardziej twarde. – Zamontować opcjonalną, bardziej twardą sprężynę.

Regulacje zbyt miękkiego/twardego tłumienia

	Objawy	Działanie
Miękkie zawieszenie	Początkowy skok zbyt miękki: • Układ kierowniczy działa zbyt szybko. • Przód motocykla pływa podczas skręcania lub podczas jazdy na wprost.	– Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Przetestować bardziej twarde ustawienie tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem.
	Środkowy skok zbyt miękki: • Zapadanie się przodu motocykla podczas skręcania.	Jeżeli zawieszenie nie jest twarde w fazie początkowego skoku: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli początkowy skok staje się twardy z powodu powyższej regulacji: – Zmniejszyć tłumienie odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli to nie rozwiązuje problemu, zamontować opcjonalną, twardą sprężynę.
	Końcowy skok zbyt miękki: • Motocykl siada przy lądowaniu. • Motocykl siada na dużych wybojach, zwłaszcza podczas zjazdów.	Jeżeli początkowy i środkowy skok nie jest twardy: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeżeli początkowy i środkowy skok jest twardy: – Zamontować opcjonalną twardą sprężynę. Jeśli początkowy skok jest twardy po zamontowaniu opcjonalnej twardej sprężyny: – Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli początkowy skok jest nadal miękki po zamontowaniu opcjonalnej twardej sprężyny: – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli końcowy skok jest nadal miękki po zamontowaniu opcjonalnej twardej sprężyny: – Stopniowo zwiększyć objętość oleju w widelcu, dolewając za każdym razem po 5 cm ³ .
	Cały skok jest zbyt miękki: • Przód motocykla trzęsie się. • Widelec osiada w każdym rodzaju terenu.	Zamontować opcjonalną twardą sprężynę. – Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. – Zwiększyć regulację tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem.

(ciąg dalszy)

Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia

	Objawy	Działanie
Twarde zawieszenie	Początkowy skok zbyt twardy: - Sztywny na małych wybojach podczas jazdy na wprost z w pełni otwartą manetką gazu. - Sztywny na małych wybojach na zakrętach. - Przód motocykla pływa podczas jazdy na wprost z całkowicie otwartą manetką gazu.	- Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. - Zmniejszyć regulację tłumienia odbicia, zmieniając nastawy o jedno położenie za jednym razem. - Sprawdzić, czy uszczelki przeciwpylowe nie są zabrudzone. Sprawdzić, czy olej w widelcu nie jest zanieczyszczony. Jeśli przód motocykla osiada podczas pokonywania zakrętów po wykonaniu powyższej regulacji: Zmniejszyć regulację tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli to nie rozwiązuje problemu, zamontować opcjonalną, twardą sprężynę. Jeśli twarda sprężyna sprawi, że zawieszenie stanie się zbyt sztywne w całym zakresie skoku: przetestować bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem aż do uzyskania pożądanego tłumienia dociskania dla początkowego skoku.
	Środkowy skok zbyt twardy: - Duża twardość na wzniesieniach podczas wchodzenia w zakręty. - Przód motocykla pływa podczas skręcania. - Duża twardość zawieszenia podczas pokonywania wybojów, zwłaszcza podczas zjazdów. - Podczas hamowania przednie koło zapada się podczas początkowego skoku, a następnie jego zawieszenie jest twarde w odczuciu.	Jeżeli początkowy skok nie jest twardy: - Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. (Powinno to zapewnić płynność działania widelca w zakresie od początkowego do środkowego skoku). Jeżeli początkowy i środkowy skok jest twardy: - Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. - Zmniejszyć regulację tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem.
	Końcowy skok zbyt twardy: - Motocykl nie siada przy lądowaniu, ale zawieszenie jest twarde w odczuciu. - Zawieszenie jest twarde na dużych wybojach, zwłaszcza podczas zjazdów. - Duża twardość na bardzo dużych wybojach podczas pokonywania zakrętów.	Jeżeli początkowy i środkowy skok nie jest twardy: - Przetestować bardziej twarde ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. (Powinno to zapewnić płynność działania widelca w zakresie od początkowego do środkowego skoku). Jeżeli końcowy skok jest nadal twardy po wykonaniu powyższej regulacji lub Jeżeli początkowy i środkowy skok stanie się twardy: - Zamontować opcjonalną miękką sprężynę. Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. Jeśli cały skok jest twardy w odczuciu po wykonaniu powyższej regulacji: - Przetestować bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem aż do uzyskania pożądanego tłumienia dociskania dla początkowego skoku. - Obniżyć ilość oleju o 5 cm³.
	Cały skok zbyt twardy: Twarde zawieszenie na każdym rodzaju terenu.	- Przetestować bardziej miękkie ustawienie regulacji tłumienia dociskania, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. - Zmniejszyć regulację tłumienia odbicia, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem. - Obniżyć ilość oleju o 5 cm³.

Wytyczne dotyczące regulacji zawieszenia

Regulacje tylnego zawieszenia
Regulacje pod kątem rodzaju toru

Tor o twardej nawierzchni	Zacząć od ustawień standardowych. Jeśli zawieszenie jest zbyt twarde/miękkie, wyregulować w sposób przedstawiony w poniższej tabeli.
Tor piaszkowy	Opuścić tył motocykla (aby poprawić stabilność przedniego koła), zwiększając zwis wyścigowy (zmniejszenie napięcia wstępnego sprężyny). Przykład: – Obrócić element do regulacji siły tłumienia dociskania, a zwłaszcza regulatory tłumienia odbicia do położenia bardziej twardego. – Zwiększyć zwis wyścigowy (+5 do 10 mm).
Tor błotnisty	Wyregulować na bardziej twarde ustawienie ze względu na fakt, że masa Hondy CRF może ulec zwiększeniu na skutek przyklejającego się błota. Przykład: – Wyregulować siłę tłumienia dociskania i odbicia – ustawienie bardziej twarde. – Zamontować opcjonalną twardą sprężynę. – Zmniejszyć zwis wyścigowy (-5 do -10 mm).

Objawy i regulacja

- Zawsze zaczynać od ustawień standardowych.
- Ustawiać regulatory tłumienia dociskania i odbicia przy małej prędkości, zmieniając nastawę o jedno położenie za jednym razem oraz element do regulacji siły tłumienia dociskania przy dużej prędkości, obracając o 1/12 obrotu za jednym razem. Regulacja co dwa lub trzy stopnie lub o pełen obrót za jednym razem może doprowadzić do pominięcia optymalnego ustawienia. Przeprowadzić jazdę próbną po każdej regulacji.
- Jeżeli po zakończeniu regulacji zawieszenie jest twarde, należy znaleźć symptom odpowiadający temu problemowi w tabeli i przetestować bardziej twarde lub miękkie regulacje tłumienia dociskania i/lub odbicia aż do uzyskania prawidłowych ustawień, zgodnie z opisem.

	Objawy	Działanie
Twarde zawieszenie	Zawieszenie jest twarde na małych wybojach	1. Przetestować bardziej miękką regulację tłumienia dociskania przy małej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal jest twarde w odczuciu, należy równocześnie nadal testować bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania przy małej i przy dużej prędkości.
	Zawieszenie jest twarde na dużych wybojach	1. Przetestować bardziej miękką regulację tłumienia dociskania przy dużej prędkości. 2. Jeżeli zawieszenie nadal jest twarde w odczuciu, należy równocześnie nadal testować bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania przy małej i przy dużej prędkości.
	Cały skok zbyt twardy	1. Przetestować jednocześnie bardziej miękkie regulacje tłumienia dociskania przy dużej i małej prędkości i regulacje tłumienia odbicia. 2. Jeśli zawieszenie nadal jest twarde, wymienić sprężynę na bardziej miękką (opcjonalną) i zacząć od standardowych ustawień dla bardziej miękkiej sprężyny.
Miękkie zawieszenie	Cały skok jest zbyt miękki	1. Przetestować jednocześnie regulacje tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości. 2. Jeśli zawieszenie nadal jest miękkie, wymienić sprężynę na bardziej twardą (opcjonalną) i zacząć od standardowych ustawień dla bardziej twardej sprężyny.
	Kołysanie tyłu motocykla	1. Przetestować jednocześnie bardziej twarde regulacje tłumienia dociskania przy dużej i małej prędkości i ustawienie tłumienia odbicia na bardziej twarde.
Zawieszenie osiada	Osiadanie zawieszenia przy lądowaniu po wykonaniu skoku	1. Przetestować bardziej twardą regulację tłumienia dociskania przy dużej prędkości. 2. Jeśli zawieszenie nadal osiada, przetestować regulacje tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości oraz w razie potrzeby wymienić sprężynę na twardą (opcjonalną).
	Osiadanie zawieszenia przy lądowaniu	1. Przetestować bardziej twardą regulację tłumienia dociskania przy małej prędkości. 2. Jeśli zawieszenie nadal osiada, przetestować regulacje tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości oraz w razie potrzeby wymienić sprężynę na twardą (opcjonalną).
	Osiadanie zawieszenia na zakończeniu serii wybojów	1. Przetestować bardziej miękką regulację tłumienia odbicia. 2. Jeśli zawieszenie nadal osiada, przetestować regulacje tłumienia dociskania przy dużej i przy małej prędkości, bardziej miękką regulację tłumienia odbicia oraz w razie potrzeby wymienić sprężynę na twardą (opcjonalną).

Wskazówki dotyczące tuningu

Opcjonalny przyrząd do konfiguracji układu PGM-FI umożliwia zmianę wyprzedzenia zapłonu i dawki wtrysku paliwa (strona 194). Należy pamiętać o pilnowaniu ustawień układu PGM-FI poprzez kontrolowanie świecy zapłonowej.

Badanie świecy zapłonowej

Patrz *Świeca zapłonowa* na stronie 88.

Zaleca się zastosowanie następującej procedury. Uzyskanie dokładnego wyniku badanie może nie być możliwe, jeżeli po prostu wyłączy się silnik i wyciągnie świecę w celu sprawdzenia.

Zastosować nową świecę zapłonową. Sprawdzić świecę przed jej zamontowaniem.

ZAUWAŻYĆ

Używanie świec zapłonowych o nieodpowiedniej temperaturze roboczej lub nieprawidłowym zasięgu może spowodować uszkodzenie silnika.

Jeździć przez 10 – 15 minut przed zbadaniem świecy. Nowa świeca nie zmienia od razu koloru.

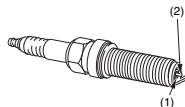
Przed wymontowaniem świecy zapłonowej należy dokładnie oczyścić przyległy obszar, aby uniknąć przedostania się zanieczyszczeń do cylindra.

Aby uzyskać dokładny wynik badania nowej świecy:

1. Zwiększyć prędkość obrotową silnika przy pełnym otwarciu manetki gazu i jechać po linii prostej.
2. Nacisnąć i przytrzymać przycisk wyłączania silnika i pociągnąć dźwignię sprzęgła.
3. Poczekać aż motocykl sam się zatrzyma.
4. Zdemontować świecę.
5. Za pomocą szkła powiększającego sprawdzić świecę zapłonową. Porcelanowy izolator (1) wokół centralnej elektrody (2) powinien być czysty i bezbarwny, za wyjątkiem szarego pierścienia wokół centralnej elektrody w miejscu, w którym wylania się ona z porcelany. Jasnoszare lub białe smugi na porcelanowym izolatorze i centralnej elektrodzie oznaczają ubogą mieszankę paliwowo-powietrzną. Mokre lub czarne smugi i ślady okopconia na porcelanie oznaczają bogatą mieszankę paliwowo-powietrzną.

ZAUWAŻYĆ

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



(1) porcelanowy izolator (2) elektroda środkowa

Wskazówki dotyczące koloru świecy zapłonowej

Stan	Wygląd świecy zapłonowej	Mieszanka paliwowa
Normalne	Kolor od ciemnego brązu do beżu, sucha elektroda	prawidłowo
Przegrzanie (uboga mieszanka)	Kolor jasnoszary lub biały	uboga
Wilgotna (bogata)	Mokra lub okopcona	bogata

Należy pamiętać, że oprócz niewłaściwej mieszanki paliwowo-powietrznej:

- Słabe spalanie może być spowodowane przez wycieki powietrza z kanału wlotowego lub układu wydechowego, doprowadzanie zbyt dużej ilości powietrza z powodu niewłaściwego filtra powietrza lub zastosowanie mniej restrykcyjnego układu wydechowego pochodzącego od innego producenta.
- Występowanie bogatej mieszanki może być spowodowane przez niedrożność lub zabrudzenie filtra powietrza, zastosowanie bardziej restrykcyjnego układu wydechowego pochodzącego od innego producenta lub zbyt dużej ilości oleju w filtrze powietrza. Dojdzie do bardziej intensywnego wydzielania dymu.

Poniższe wskazówki mogą pomóc w rozwiązaniu określonych problemów. Możliwe jest również odczucie nieznacznych zmian w ogólnym kierowaniu motocyklem.

Tył

W przypadku problemów w przyczepności tylnego koła należy podnieść tył Hondy CRF poprzez zwiększenie napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia. Zamiast ustawiania zwisu na 105 mm, można go ustawić na 95 mm, aby tył motocykla był nieznacznie uniesiony. Powinno to spowodować zwiększenie przyczepności ze względu na zmianę wahacza i umiejscowienia środka ciężkości Hondy CRF.

Jeśli występuje drżenie główki ramy podczas intensywnego korzystania z przedniego hamulca lub jeśli Honda CRF składa się zbyt szybko do zakrętu, należy obniżyć tył motocykla poprzez zmniejszenie napięcia wstępnego sprężyny tylnego zawieszenia. Spowoduje to zwiększenie nachylenia i wyprzedzenia widelca oraz powinno poprawić stabilność podczas jazdy na wprost. Rzeczywisty skok zawieszenia zostanie przesunięty w kierunku twardego końca skoku koła.

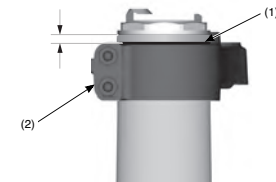
Utrzymać regulację zwisu wyścigowego (strona 159) w zakresie 95 – 115 mm.

Wysokość/kąt widelca

Położenie widelca w zacisku nie podlega regulacji.

Standardowe położenie

Rowek (1) w rurze zewnętrznej jest ustawiony w jednej linii z górną powierzchnią górnej półki widelca (2).



(1) rowek
(2) górna półka widelca

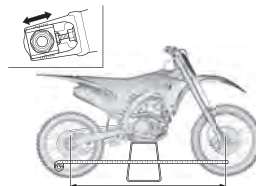
Rozstaw osi

Regulacja rozstawu osi Hondy CRF może wprowadzić również nieznaczne zmiany w ogólnym kierowaniu motocyklem. Rozstaw osi można wyregulować poprzez dodanie lub usunięcie ogniw łańcucha napędowego. W przypadku zmiany rozstawu osi należy ponownie sprawdzić zwis wyścigowy i w razie potrzeby wyregulować go.

W przeszłości ogólnie przyjętą zasadą było wydłużanie rozstawu osi w celu zwiększenia stabilności podczas jazdy na wprost albo skręcanie w celu ułatwienia pokonywania zakrętów. Niemniej jednak sugerujemy, aby nie wydłużać rozstawu osi Hondy CRF, chyba że na potrzeby udziału w wyścigu, w którym jest więcej szybkich odcinków niż zwykle.

Co do zasady należy przyjąć, że rozstaw osi powinien być możliwie jak najkrótszy. W takim przypadku koła znajdują się bliżej siebie, co poprawia zachowanie motocykla podczas skręcania, zwiększa nacisk (przyczepność) na tylne koło i odciąża przednie koło.

Właściciel Hondy CRF prawdopodobnie z czasem przekona się, że standardowe ustawienie lub skrócenie rozstawu osi zapewnia największą korzyści w ogólnym rozrachunku.



Przełożenia

Istnieje możliwość „wyregulowania” mocy standardowego silnika, aby odpowiadał warunkom na torze, poprzez zmianę przełożeń. Umożliwia to wykorzystanie różnych przedziałów zakresu mocy silnika przy określonym ustawieniu manetki gazu. Nowe przełozenia mogą zapewnić kierowcy zmianę, której potrzebował, a która nie wymaga wprowadzania dalszych modyfikacji.

Wykorzystywany przedział zakresu mocy silnika można wyregulować poprzez zmianę przełozenia przekładni głównej, używając napędzanych kół zębatych o innych rozmiarach. Zmiana przełozenia umożliwia bardziej precyzyjne dopasowanie motocykla do rodzaju terenu i przyczepności. Zwykle wystarczy zmiana liczby zębów napędzanego koła łańcuchowego o jeden.

Dostępne są różne mniejsze przełozenia przekładni głównej z opcjonalnym napędzanym kołem zębatym.

Podobnie jak w przypadku opcjonalnych sprężyn, to koło zębate znajduje się na liście części opcjonalnych niniejszego podręcznika (strona 193).

Jeżeli użytkownik nie posiada wymaganej wiedzy mechanicznej, narzędzi i oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda, wymianę koła zębatego należy zlecić ASO Honda.

Zmniejszanie przełozenia (więcej zębów napędzanego koła łańcuchowego):

- zmniejsza maksymalną prędkość dla każdego przełozenia
- zwiększa częstotliwość zmian biegów (węższe zakresy przełożeń)
- zwiększa prędkość obrotową silnika przy danym ustawieniu manetki gazu lub prędkość jazdy (co może prowadzić do przekazywania większej mocy na podłoże o dobrej przyczepności)

Jednak:

- odstępy między przełozeniami mogą być zbyt małe
- prędkość obrotowa silnika⁻¹ (obr./min) może być zbyt duża

Niektóre torry zrasza się dużą ilością wody przed pierwszym przejazdem (CRF250R)/wyścigiem (CRF250RX), a następnie mniejszą ilością lub wcale. W wyniku tego powierzchnia toru jest śliska podczas kilku pierwszych przejazdów (CRF250R)/wyścigów (CRF250RX), a następnie zmienia się z dobrej na doskonałą, a później na dobrą, by wreszcie na koniec dnia osiągnąć typowo rajdową, gładką, twardą konsystencję. Najlepiej gdyby przełozenia były dopasowane do wszystkich tych warunkowań.

- Wilgotne lub luźne, piaszczyste podłoże: należy stosować wyższe przełozenie (mniej zębów), aby utrzymać niższą prędkość obrotową silnika min⁻¹ (obr./min) i uniknąć niepożądanego poślizgu kół. Podczas pokonywania niektórych zakrętów silnik może stracić moc, przez co kierowca będzie musiał użyć sprzęgła do skompensowania spadku mocy; zmiana biegu na niższy może spowodować zbyt duży spadek prędkości.
- Średni tor: należy stosować standardowe koła zębate.
- Twardy (ale nie śliski) tor: należy wykorzystać mniejsze przełozenie (więcej zębów), aby utrzymać wysoką prędkość obrotową silnika min⁻¹ (obr./min), gdy silnik wytwarza najwięcej mocy. Może to wymagać dodatkowej zmiany biegu na wyższy na niektórych odcinkach lub być może wystarczyć wydłużenie czasu jazdy na maksymalnych obrotach.

W przypadku wąskich torów należy rozważyć mniejsze przełozenie, aby uniknąć częstego używania sprzęgła w celu kompensacji spadków mocy silnika. Bardzo szybkie używanie sprzęgła lub pociąganie dźwigni sprzęgła w celu zwiększenia obrotów⁻¹ (obr./min) silnika może ostatecznie doprowadzić do uszkodzenia układu sprzęgła.

Zmiana przełożeń może pomóc podczas jazdy w piasku, kiedy ważne jest odciążenie przodu motocykla, aby swobodnie przejeżdżać przez piaszczyste muldy. Ogólnie rzecz biorąc, przy wyższych przełozeniach łatwiej utrzymać doskonałą równowagę (maksymalną przyczepność tylnego koła i odciążony przód motocykla), ponieważ na każdym biegu dłużej pozostaje się w przedziale wysokiej mocy.

Wyższe przełozenia umożliwiają bardziej wydajne kierowanie pojazdem za pomocą manetki gazu i pozycji ciała.

W przypadku jazdy po torze, na którego odcinkach raczej przyspiesza się do maksymalnych obrotów zamiast zmieniać przełozenie na większe, większe przełozenia mogą być przydatnym rozwiązaniem.

Czasami trzeba poświęcić dobre osiągi na jednym polu na rzecz podwyższenia ogólnych osiągnięć. Celem kierowcy jest jak najszybsze pokonanie okrężnia, nawet jeżeli na niektórych odcinkach będzie mu się wydawać, że przełozenia nie są do końca prawidłowo dobrane.

W przypadku podjęcia decyzji o zmianie przełożeń należy poprosić drugą osobę o zmierzenie czasów stoperem (przed i po wprowadzeniu zmiany), aby uzyskać dokładną ocenę zmiany. Nie wolno opierać się na odczuciach subiektywnych. Wyeliminowanie poślizgu kół za pomocą zmiany przełożeń może wywołać w kierowcy poczucie, że jedzie wolniej, choć w rzeczywistości skróci czas przejazdu dzięki zapewnieniu lepszej przyczepności kół.

Niniejsze zalecenia dotyczące przełożeń należy ocenić, biorąc pod uwagę umiejętności, styl jazdy i warunki na torze.

Wybór właściwego bieżnika i składu gumy może mieć wpływ na miejsce zajęte w zawodach. Opony w Hondzie CRF stanowią dobre, uśrednione rozwiązanie dla szerokiej gamy warunków podłoża, z którymi może się zetknąć zdecydowana większość kierowców.

Doświadczeni kierowcy wyścigowi często zmieniają opony na takie, które są dostosowane do konkretnych warunków terenowych. Jeżeli kierowca decyduje się na taką zmianę, powinien trzymać się zalecanych fabrycznie rozmiarów. Inne opony mogą mieć wpływ na własności jezdne lub przyspieszenie motocykla.

Należy pamiętać, że rozmiary opon (szerokość i stosunek wysokość/szerokość) różnią się w zależności od producenta, a nawet w zależności od modelu tego samego producenta. Zmiany opon, szczególnie w zakresie profilu powierzchni bocznej mogą zmienić właściwości i własności jezdne Hondy CRF. Zmiany opon, które powodują podniesienie lub opuszczenie tyłu Hondy CRF mają bardziej istotny wpływ na kierowanie motocyklem niż zmiany przednich opon, które generalnie nie różnią się zbyt od siebie. Często można zobaczyć lub poczuć zmianę opony. Innym sposobem jest zmierzenie obwodu tocznego starej i nowej opony. Wyższy profil zapewnia większy obwód toczny.

W przypadku zmiany opon na opony przeznaczone specjalnie do konkretnych warunków terenowych należy pamiętać, że będą one mniej przydatne w innych warunkach. Na przykład opona przeznaczona do agresywnej jazdy w błocie zapewni doskonałą przyczepność w mokrym, piaszczysto-łostym terenie, jednak jej przyczepność będzie dużo gorsza na twardej nawierzchni.

W przypadku wybrania opon z kleistej mieszanki gumowej w celu podwyższenia przyczepności należy pamiętać, że może to powodować zwiększenie obciążenia skrzyni biegów ze względu na zwiększoną przyczepność, zwłaszcza podczas jazdy w sytuacjach, które zwykle stwarzają nietypowe wyzwania dla skrzyni biegów.

Kompletne informacje dla klienta można uzyskać od przedstawicieli i dealerów producenta opon.

Poniżej przedstawiono kilka ogólnych zaleceń dotyczących danego typu podłoża:

Twarda, śliska gleba

Używać opon z relatywnie krótkimi, umieszczonymi blisko siebie bolcami, aby uzyskać największą możliwą powierzchnię styku z nawierzchnią. Guma musi być przy tym bardziej miękka w przypadku twardej gleby, aby zapewnić przyleganie, a jednocześnie nie może być zbyt miękka, ponieważ w takim przypadku bolce będą ślizgały się po nawierzchni, pogarszając stabilność jazdy na wprost.

Opony te mają tendencję do szybszego zużywania się niż standardowe opony na skutek kontaktu miękkiej gumy z twardym podłożem.

Blotnista gleba

Używać opon o bardziej otwartym wzorze bieżnika, aby nie dopuścić do jego zapchania. W takich warunkach relatywnie długie bolce będą prawdopodobnie wykonane z twardszej gumy, aby ograniczyć ich wyginanie pod wpływem przyspieszenia oraz aby spowolnić ich zużycie.

Łuzna, piaszczysta gleba

Należy stosować opony, które mają podobną budowę do opon przeznaczonych do jazdy po lepkiej glebie i błocie, ale z nieco większą liczbą bolców.

Regulacje preferencyjne

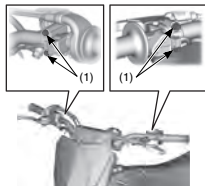
Poniższe wskazówki mogą spowodować, że jazda będzie bardziej komfortowa, a pojazd będzie bardziej reagował na polecenia z układów sterowania.

Położenia elementów sterujących

- Ustawić dźwignie sterujące tak, aby były wygodne w użyciu w pozycji siedzącej i stojącej.
- Wyregulować moment dokręcania śruby mocującej (1) zespołów dźwigni sprzęgła i przedniego hamulca, aby mogły się obracać na kierownicy podczas opadania. Jeśli zespół nie zacznie się obracać, może się wygiąć lub może dojść do uszkodzenia dźwigni sterującej. Upewnij się, że śruby są dokręcone odpowiednim momentem, wystarczająco aby nie dopuścić do poślizgu podczas normalnej pracy.

Należy klej do gwintów firmy Honda lub odpowiednik na gwinty tych śrub przed wyregulowaniem, aby zapewnić osiągnięcie prawidłowego momentu.

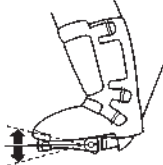
Najpierw dokręć górne śruby.



(1) śruby mocujące dźwignie sterujących

Alternatywnie można rozważyć owinięcie strefy kierownicy pod zespołami sterującymi taśmą teflonową. Następnie dokręć zespoły wymagającym momentem. W przypadku uderzenia w pełni dokręcone zespoły powinny się obracać na taśmie teflonowej.

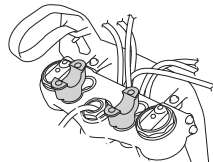
- Ustawić dźwignię zmiany biegów i pedal tylnego hamulca tak, by były zbliżone do buta kierowcy, aby zapewnić szybki dostęp podczas jazdy, ale nie na tyle blisko, by któreś z nich było wciskane podczas wygodnego siedzenia lub stania na Hondzie CRF.



Położenie, szerokość i kształt kierownicy

- Ustawić kierownicę tak, aby wygodnie trzymało się kierownicę oraz elementy sterujące, zarówno w pozycji siedzącej, jak i na stojąco, podczas jazdy na wprost i podczas skręcania.

Standardowe położenie kierownicy



- Kierownicę można przesunąć do tyłu o 10 mm, obracając dolne wsporniki kierownicy o 180 stopni.
- Kierownicę można przesunąć do przodu o 26 mm poprzez zmianę pozycji, w której kierownicy śruby dolnego wspornika kierownicy są wkładane w przednie otwory półki widelca.

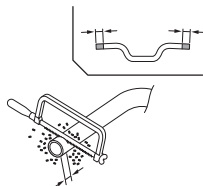
Tabela położeń

Położenie kierownicy	Położenie dolnych wsporników kierownicy	Dolne wsporniki kierownicy
Do przodu o 26 mm	Otwory z przodu półki widelca	Brak zmian
Do przodu o 16 mm	Otwory z przodu półki widelca	Obracanie o 180 stopni
Standardowa	Otwory z tyłu półki widelca	Brak zmian
Do tyłu o 10 mm	Otwory z tyłu półki widelca	Obracanie o 180 stopni

Należy zapoznać się z oficjalnym podręcznikiem warsztatowym firmy Honda, aby uzyskać informacje na temat montażu.

Należy sprawdzić ułożenie linki sterującej i wiązki przewodów po zakończeniu regulacji.

- Szerokość kierownicy można zmniejszyć za pomocą piły w taki sposób, aby lepiej odpowiadała szerokości ramion i stylowi jazdy kierowcy. Należy to dokładnie przemyśleć i odcinać jednorazowo bardzo małe fragmenty, równomiernie z obu stron. Z oczywistych względów dużo łatwiej zwęzić kierownicę, niż dodać materiał.



- Należy szlifować krawędzie, aby usunąć zadziory i inne nieregularne lub ostre fragmenty, powstałe po odpilwaniu kawałka kierownicy.
- Kierownica o zmienionym kształcie, dzięki innemu podniesieniu lub nachyleniu do tyłu, może zapewnić dodatkowe możliwości regulacji pozycji podczas jazdy oraz może lepiej pasować do wymiarów ciała kierowcy lub jego stylu jazdy. Wszystkie wymiary ergonomiczne maszyny zostały określone w taki sposób, aby odpowiadały jak największej liczbie kierowców, z uwzględnieniem średniego wzrostu kierowcy.

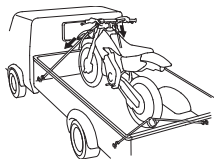
Poniżej przedstawiono pomocne porady dotyczące transportu i przechowywania Hondy CRF, a także trzy schematy przepływów informacji dotyczące usuwania usterek.

Transport motocykla	174
Przechowywanie pojazdu Honda	175
Przygotowanie do przechowywania	175
Czynności po przestoju	175
Troska o środowisko naturalne	176
Rozwiązywanie problemów	177

Transport motocykla

W przypadku użycia samochodu ciężarowego lub przyczepy do przetransportowania motocykla Honda zalecamy przestrzeganie poniższych zaleceń:

- Skorzystać z pochylni.
- Zlikwidować ciśnienie w układzie zasilania paliwem (51, 61) i spuścić paliwo ze zbiornika do odpowiedniego pojemnika na benzynę.
- Zabezpieczyć motocykl w pozycji pionowej za pomocą odpowiednich pasów mocujących. Należy unikać używania liny, która może się obłuzować i doprowadzić do przewrócenia motocykla.



Aby zabezpieczyć Hondę CRF, należy przywiązać przednie koło do przedniej części łoża samochodu ciężarowego lub szyny mocującej w przyczepie. Zamocować dolne końcówki dwóch pasów do mocowania do haków mocujących łoża samochodu ciężarowego lub szyny mocującej w przyczepie. Zamocować górne końcówki pasów mocujących na kierownicy (jedną z prawej strony, drugą z lewej strony) w pobliżu widelca.

Sprawdzić, czy pasy mocujące nie dotykają linii sterujących ani przewodów elektrycznych.

Zamocować oba pasy na tyle mocno, aby przednie zawieszenie było do połowy ściśnięte. Zbyt duże ściśnięcie zawieszenia nie jest potrzebne, a może doprowadzić do uszkodzenia uszczelki widelca.

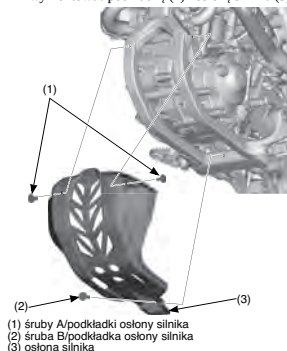
Należy użyć pasa mocującego do unieruchomienia tyłu motocykla.

Zalecamy, aby nie transportować Hondy CRF na boku. Może to spowodować uszkodzenie motocykla i wyciek benzyny, dodatkowo zwiększający zagrożenie.

Jeśli motocykl CRF nie będzie używany przez dłuższy czas, np. w okresie zimowym, należy go dokładnie sprawdzić i usunąć ewentualne usterki przed okresem przechowywania. Dzięki temu wymagane naprawy nie zostaną zapomniane i łatwiej będzie ponownie uruchomić motocykl CRF. Aby ograniczyć pogorszenie stanu, do którego może dojść podczas przechowywania, lub nie dopuścić do takiego pogorszenia, należy również przestrzegać poniższych procedur.

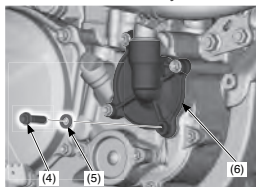
Przygotowanie do przechowywania

1. Dokładnie oczyścić wszystkie części motocykla CRF. Jeśli Honda CRF była narazona na oddziaływanie powietrza morskiego lub słonej wody, należy ją spłukać słodką wodą i wytrzeć do sucha.
2. Wymienić olej silnikowy i filtr (strona 71).
3. Wymontować śruby A/wymontować podkładki (1) osłony silnika, wykręcić śrubę B/wymontować podkładkę (2) i osłonę silnika (3).



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

4. Odkręcić korek chłodnicy, wykręcić śrubę spustową płynu chłodzącego (4) i wyjąć podkładkę uszczelniającą (5) z obudowy pompy płynu chłodzącego (6), aby spuścić płyn chłodzący.
Po całkowitym opróżnieniu obwodu płynu chłodzącego należy dokręcić śrubę spustową wraz z nową podkładką uszczelniającą. Dokręcić śrubę spustową odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
Zamocować korek chłodnicy.



- (4) śruba spustowa płynu chłodzącego
(5) podkładka uszczelniająca (nowa)
(6) obudowa pompy wody
5. Zamontować osłonę silnika (3), a następnie dokręcić śruby A/podkładki (1) i dokręcić śrubę B/podkładkę (2) osłony silnika odpowiednim momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
 6. Nasmarować łańcuch napędowy.
 7. Zlikwidować ciśnienie w układzie zasilania paliwem (51, 61) i spuścić paliwo ze zbiornika do odpowiedniego pojemnika na benzynę.
 8. Wymontuj akumulator.
Przechowywać motocykl w pomieszczeniach chroniących przed wpływem ujemnych temperatur i z dala od bezpośredniego światła słonecznego. Wolno ładować akumulator (strona 145) raz w miesiącu.
 9. Napompować opony do zalecanych wartości ciśnienia.

10. Ustawić Hondę CRF na opcjonalnej podpórze roboczej lub odpowiednim wsporniku tak, aby oba koła nie dotykały podłoża.
11. Wepchnąć szmaty w wyloty tłumików.
Następnie zabezpieczyć końcówki tłumików plastikowymi woreczkami, aby nie dopuścić do wnikięcia wilgoci.
12. Przechowywać motocykl CRF w nieogrzewanym miejscu wolnym od wilgoci, z dala od bezpośredniego nasłonecznienia, z minimalną dobową różnicą temperatur.
13. Osłonić motocykl CRF przy użyciu porowatego materiału. Należy unikać tworzyw sztucznych lub podobnych materiałów powlekanych ograniczających przepływ powietrza i umożliwiających gromadzenie się ciepła i wilgoci.

Czynności po przestoju

1. Odsłonić i wyczyścić motocykl CRF.
Wymienić olej silnikowy, jeśli upłynęło więcej niż 4 miesiące od momentu rozpoczęcia przechowywania.
2. Odsłonić końcówki tłumików i wyjąć szmaty z wylotów tłumików.
3. Napełnić zbiornik zalecanym paliwem (strony 50, 60).
4. Naładować akumulator (strona 145), jeśli jest to wymagane. Zamontować akumulator.
5. Powoli wlać świeżą mieszankę zalecanego płynu chłodzącego aż do poziomu szyjki wlewu (strona 74).
Pojemność:
1,09 ł po wymontowaniu
0,94 ł po spuszczeniu
Przechylić Hondę CRF kilka razy w prawo i w lewo, aby odpowiedzieć układ chłodzenia. Jeśli poziom płynu chłodzącego obniży się, należy uzupełnić płyn chłodzący i powtórzyć powyższą procedurę.
Prawidłowo zamocować korek chłodnicy.
6. Zwiększyć ciśnienie paliwa (strony 59, 69).
7. Wykonać wszystkie czynności kontrolne (strona 19).

Troska o środowisko naturalne

Posiadanie motocykla i jazda nim mogą sprawiać przyjemność, ale należy pamiętać o ochronie środowiska. Okazując szacunek przyrodzie i innym ludziom, przyczyniasz się do rozwoju sportu, jakim jest jazda terenowa.

Poniżej podano wskazówki dotyczące ekologicznej eksploatacji motocykla.

- **Wybierz odpowiednie środki czyszczące.** Do mycia motocykla CRF należy używać detergentów ulegających biodegradacji. Unikać środków czyszczących w aerozolu zawierających freon (CFC), które niszczą ochronną warstwę ozonu w atmosferze. Nie wylewać rozpuszczalników; patrz poniższe wskazówki dotyczące prawidłowej utylizacji.
- **Recykling odpadów.** Wyrzucanie zużytego oleju silnikowego do śmieci, spuszczenie do studzienki kanalizacyjnej lub wylanie w terenie jest nielegalne i bezmyślne. Zużyty olej, benzyna oraz rozpuszczalniki zawierają substancje trujące, które mogą zaszkodzić osobom pracującym przy wywozie śmieci, a także zanieczyścić wodę pitną, jeziora, rzeki i oceany. Przed wymianą oleju należy upewnić się, że przygotowane są odpowiednie pojemniki. Olej oraz inne toksyczne odpady powinny być umieszczone w szczelnych pojemnikach i dostarczone do zakładu przetwarzającego tego typu substancje. Informacje o najbliższym zakładzie przetwarzającym odpady oraz instrukcje, jak postępować z substancjami niepoddającymi się recyklingowi można uzyskać w lokalnych urzędach publicznych lub urzędach zajmujących się problemami ochrony środowiska.

ZAUWAŻYĆ

Nieprawidłowa utylizacja spuszczonego płynu jest szkodliwa dla środowiska.

Elementy, które podlegają przeglądowi zgodnie z informacjami zawartymi w niniejszym Podręczniku, mają przypisany numer strony, podany w nawiasie. Elementy, których przegląd wymaga wykorzystania oficjalnego podręcznika warsztatowego firmy Honda, są zaznaczone gwiazdką (*).

SILNIK NIE URUCHAMIA SIĘ LUB WYSTĘPUJĄ PROBLEMY Z URUCHOMIENIEM

Naciśnąć przycisk uruchamiania silnika, utrzymując manetkę gazu w położeniu całkowitego zamknięcia (strona 23).

SPRAWDZIĆ

1. Sprawdzić rozrusznik*

NIE OBRAÇA SIĘ

OBRAÇA SIĘ

MOŻLIWE PRZYCZYNY

- Łuźne lub rozłączone zaciski akumulatora (str. 144)
- Przeciążony główny bezpiecznik (str. 180)
- Rozładowany akumulator (str. 145, 181)
- Uszkodzony przycisk uruchamiania silnika*
- Uszkodzony czujnik położenia sprzęgła
- Uszkodzony czujnik CKP*
- Uszkodzony rejestrator*
- Uszkodzona dioda*
- Uszkodzony przełącznik głowicy*
- Uszkodzony przełącznik rozrusznika*
- Uszkodzony przełącznik włącznika rozrusznika*
- Uszkodzony moduł ECM*

2. Sprawdzić stan świecy zapłonowej (str. 88)

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Nieprawidłowy zakres temperatur świecy zapłonowej
- Nieprawidłowa przerwa iskrowa świecy zapłonowej
- Zabrudzony wkład filtra powietrza

3. Spróbować przeprowadzić test iskry*

SLABA ISKRA LUB BRAK ISKRY

PRAWIDŁOWA ISKRA

- Uszkodzona świeca zapłonowa (str. 88)
- Świeca zapłonowa zabrudzona osadami (str. 88)
- Uszkodzony moduł ECM*
- Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej
- Uszkodzony alternator*
- Uszkodzona cewka zapłonowa*
- Uszkodzony wyłącznik silnika*
- Połączane lub rozłączone przewody układu zapłonowego
- Uszkodzony czujnik CKP*
- Uszkodzony regulator/prostownik*

4. Sprawdzić układ PGM-FI (str. 13)

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzony układ PGM-FI (str. 15)

5. Sprawdzić działanie pompy paliwowej i przepływ paliwa*

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzona pompa paliwowa*
- Nieodrzynny filtr pompy paliwa (str. 54, 64)

6. Sprawdzić odgłos pracy wysysającego paliwa

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzony układ PGM-FI (str. 15)
- Uszkodzony wtryskiwacz paliwa

7. Przeprowadzić test stopnia sprężania cylindra*

NISKI

PRAWIDŁOWO

- Zbyt mały luz zaworowy
- Zawór zablokowany w położeniu otwarcia
- Zużyty zawór i pierścień tłokowy*
- Uszkodzona uszczelka głowicy
- Nieprawidłowy czas otwierania/zamykania zaworów
- Zablokowany zawór

8. Zacząć od przeprowadzenia normalnej procedury rozruchowej

SILNIK WŁĄCZA SIĘ, ALE WŚRODCE PRZESTAJE DZIAŁAĆ

- Nieuszczelnienie izolatora
- Nieprawidłowy kąt wyprzedzenia zapłonu (uszkodzony moduł ECM lub czujnik CKP)*
- Odwignię zimnego rozruchu zablokowane w położeniu otwarcia lub uszkodzone
- Zanieczyszczone paliwo

BRAK MOCY SILNIKA

SPRAWDZIĆ

1. Sprawdzić, czy koło płynie się obraca

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

MOŻLIWE PRZYCZYNY

- Niecałkowite zwalnianie hamulca
- Zużyte lub uszkodzone łożyska koła
- Wygięty wałek osi
- Zbyt mocno napięty łańcuch napędowy

2. Sprawdzić ciśnienie w oponach (str. 131)

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzony wentyl
- Przebita opona

3. Sprawdzić zmianę prędkości obrotowej silnika przy włączeniu sprzęgła*

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Poślizg sprzęgła
- Nieprawidłowo wyregulowany luz drzwigni sprzęgła (str. 83)
- Zużyte tarcze/płytki sprzęgła (str. 86)
- Zwężone tarcze/płytki sprzęgła (str. 86)
- Słabe sprężyny sprzęgła*
- Blokujący się mechanizm wyłączający sprzęgła
- Dodatek w oleju silnikowym

4. Sprawdzić wzrost prędkości obrotowej silnika

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Zabrudzony wkład filtra powietrza
- Niedrożne tłumiki
- Odwignię zimnego rozruchu zablokowane w położeniu otwarcia lub uszkodzone
- Zakłany przewód odpowietrzający korka wlewu paliwa
- Ograniczony przepływ paliwa

5. Sprawdzić, czy silnik skłuka podczas przyspieszania lub rozpędzania silnik do wysokich obrotów

TAK

NIE

- Zużyty tłok i cylinder*
- Korzystanie z paliwa niskiej jakości
- Nadmierna ilość nagaru w komorze spalania
- Zbyt wczesny zapłon (usługa modułu ECM)*
- Uboğa mieszanka paliwowa

6. Sprawdzić wyprzedzenie zapłonu*

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzony moduł ECM*
- Uszkodzony czujnik CKP*

7. Przeprowadzić test stopnia sprężania

NISKI

PRAWIDŁOWO

- Zbyt mały luz zaworowy
- Zawór zablokowany w położeniu otwarcia
- Zużyty zawór i pierścień tłokowy*
- Uszkodzona uszczelka głowicy
- Nieprawidłowy czas otwierania/zamykania zaworów*
- Uszkodzony układ dekompresora*

8. Sprawdzić układ PGM-FI (str. 13)

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzony układ PGM-FI (str. 15)

9. Sprawdzić działanie pompy paliwowej i przepływ paliwa*

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzony zespół pompy paliwa*
- Nieodrzynny filtr pompy paliwa (str. 54, 64)

10. Sprawdzić stan świecy zapłonowej (str. 88)

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Nieprawidłowa świeca zapłonowa
- Nieprawidłowa przerwa iskrowa świecy zapłonowej
- Zabrudzony wkład filtra powietrza

11. Sprawdzić poziom i stan oleju silnikowego (str. 71)

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Zbyt wysoki poziom oleju silnikowego
- Zbyt niski poziom oleju silnikowego
- Zanieczyszczenie oleju silnikowego

12. Wykonać polowy test nadmiernej sprężyny i sprawdzić smarowanie

NIEPRAWIDŁOWO

PRAWIDŁOWO

- Uszkodzona pompa oleju*
- Uszkodzony zawór nadmiernej sprężyny
- Nieodrzynny kanał olejowy*
- Nieodrzynny filtr stałocię oleju silnikowego*

(ciąg dalszy)

Rozwiązywanie problemów

SŁABE OSIĄGI PRZY NISKIEJ PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ I PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ BIEGU JAŁOWEGO

SPRAWDZIĆ

1. Sprawdzić stan świecy zapłonowej (str. 88)
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Nieprawidłowy zakres temperatur świecy zapłonowej
 - PRAWIDŁOWO** → Nieprawidłowa przerwa iskrowa świecy zapłonowej
 - Zbyt rzadkie przeglądy świecy
2. Sprawdzić wyprzedzenie zapłonu*
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Uszkodzony moduł ECM*
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzony czujnik CKP*
3. Sprawdzić układ PGM-FI (str. 13)
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Uszkodzony układ PGM-FI (str. 15)
 - PRAWIDŁOWO**
4. Sprawdzić działanie pompy paliwowej i przepływ paliwa*
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Uszkodzony zespół pompy paliwa*
 - PRAWIDŁOWO** → Niedrożny filtr pompy paliwa (str. 54, 64)
5. Sprawdzić szczelność izolatora
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Poluzowany izolator
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzony izolator
6. Sprawdzić luz zaworowy (str. 89)
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Nieprawidłowy luz zaworowy
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzony zawór*
 - Uszkodzone gniazdo zaworowe*
 - Uszkodzony(-e) wałek(-i) rozrządu*
 - Uszkodzona(-e) dźwignia(-i) zaworowa(-e)*
7. Spróbować przeprowadzić test iskry*
 - SŁABA LUB PRZERYWANA ISKRA ŚWIECY** → Uszkodzona, pokryta nagarem lub zanieczyszczona świeca zapłonowa (str. 88)
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej
 - Uszkodzony moduł ECM*
 - Uszkodzony alternator*
 - Uszkodzona cewka zapłonowa*
 - Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej
 - Uszkodzony czujnik CKP*
 - Poluzowane lub rozłączone przewody układu zapłonowego
 - Uszkodzony wyłącznik silnika*
 - Uszkodzony regulator/przrostownik*
 - Uszkodzony akumulator

SŁABA MOC PRZY DUŻEJ PRĘDKOŚCI

SPRAWDZIĆ

1. Sprawdzić wyprzedzenie zapłonu*
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Uszkodzony moduł ECM*
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzony czujnik CKP*
2. Sprawdzić filtr powietrza (str. 77)
 - BRUDNY** → Zbyt rzadkie czyszczenie
 - FILTR POWIETRZA NIE JEST BRUDNY**
3. Sprawdzić układ PGM-FI (str. 13)
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Uszkodzony układ PGM-FI (str. 15)
 - PRAWIDŁOWO**
4. Sprawdzić działanie pompy paliwowej i przepływ paliwa*
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Uszkodzony zespół pompy paliwa*
 - PRAWIDŁOWO** → Niedrożny filtr pompy paliwa (str. 54, 64)
5. Sprawdzić czas otwierania/zamykania zaworów
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Nieprawidłowo zamontowany wałek rozrządu (str. 94)
 - PRAWIDŁOWO**
6. Sprawdzić luz zaworowy (str. 89)
 - NIEPRAWIDŁOWO** → Nieprawidłowy luz zaworowy
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzony zawór*
 - Uszkodzone gniazdo zaworowe*
 - Uszkodzony wałek rozrządu*
 - Uszkodzona(-e) dźwignia(-i) zaworowa(-e)*
7. Sprawdzić sprężyny zaworów
 - ZUŻYTE** → Uszkodzone sprężyny zaworów*
 - PRAWIDŁOWO**
8. Spróbować przeprowadzić test iskry*
 - SŁABA LUB PRZERYWANA ISKRA ŚWIECY** → Uszkodzona, pokryta nagarem lub zanieczyszczona świeca zapłonowa (str. 88)
 - PRAWIDŁOWO** → Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej
 - Uszkodzony moduł ECM*
 - Uszkodzony alternator*
 - Uszkodzona cewka zapłonowa*
 - Uszkodzenie lub zwarcie przewodu świecy zapłonowej
 - Uszkodzony czujnik CKP*
 - Poluzowane lub rozłączone przewody układu zapłonowego
 - Uszkodzony wyłącznik silnika*
 - Uszkodzony regulator/przrostownik*
9. Wymontować i sprawdzić wysokość luzu wałka rozrządu*
 - ZUŻYTE** → Uszkodzony wałek rozrządu*

UTRUDNIŁE PROWADZENIE MOTOCYKLA

Kierowanie motocyklem jest utrudnione

- Zbyt mocne dokręcenie nakrętki regulacyjnej osi kierownicy*
- Uszkodzone łożyska główki ramy

Drganie jednego z kół

- Nadmierny luz łożyska koła
- Wygięta obręcz
- Nieprawidłowo zamontowana piasta koła
- Nadmierne zużycie łożysk przegubu wahacza
- Wygięta rama

Motocykl ściga na bok

- Brak zbieżności przedniego i tylnego koła
- Wygięty widelec
- Wygięty wahacz
- Wygięty wałek osi
- Wygięta rama

Ten rozdział zawiera praktyczne porady, które pomagają w rozwiązywaniu problemów.

Przepalony bezpiecznik..... 180
W przypadku niskiego poziomu naładowania (lub całkowitego rozładowania) akumulatora 181

Przepalony bezpiecznik

Wszystkie obwody elektryczne w motocyklu CRF są wyposażone w bezpieczniki w celu zabezpieczenia ich przed uszkodzeniem spowodowanym przez zbyt duże natężenie prądu (zwarcie lub przeciążenie).

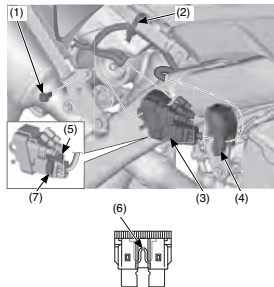
Jeśli jakiś układ elektryczny w motocyklu CRF przestanie działać, należy przede wszystkim sprawdzić, czy bezpiecznik nie jest przepalony. Sprawdzić wszystkie bezpieczniki przed przystąpieniem do poszukiwania innej możliwej przyczyny problemu. Wymienić przepalony bezpiecznik i sprawdzić działanie podzespołu.

- Główny bezpiecznik (i zapasowy) znajduje się na przełączniku włącznika rozrusznika pod prawą pokrywą.

Zalecany główny bezpiecznik: 10 A

1. Aby zapobiec przypadkowemu zwarciu, wyłączyć silnik.
2. Wymontować siedzenie (strona 39).
3. Wymontować prawą pokrywę i prawą pokrywę obudowy filtra powietrza (strona 138).

4. Wykręcić śrubę ustalającą przełącznika włącznika rozrusznika (1) i zdjąć plastikowy ściąg przewodów (2).
5. Wyciągnąć przełącznik włącznika rozrusznika (3).
6. Wymontować pokrywę przełącznika włącznika rozrusznika (4).
7. Wyciągnąć główny bezpiecznik (5). Jeśli jest przepalony (6), zainstalować zapasowy bezpiecznik główny (7).



- (1) śruba ustalająca przełącznika włącznika rozrusznika
(2) ściąg przewodów
(3) przełącznik włącznika rozrusznika
(4) pokrywa przełącznika włącznika rozrusznika
(5) bezpiecznik główny
(6) przepalony bezpiecznik
(7) zapasowy bezpiecznik główny

8. Zamontować pokrywę przełącznika włącznika rozrusznika (4).
9. Zamontować przełącznik włącznika rozrusznika (3).
Założyć i dokręcić śrubę ustalającą przełącznika włącznika rozrusznika (1) wymagany momentem:
10 N·m (1,0 kgf·m)
10. Zamocować plastikowy ściąg przewodów (2).

Jeśli nie jest dostępny bezpiecznik zapasowy o odpowiednich parametrach znamionowych dla obwodu, zamontować bezpiecznik o niższej wartości znamionowej.

ZAUWAŻYĆ

Wymiana bezpiecznika na inny o wyższej wartości znamionowej znacznie zwiększa prawdopodobieństwo poważnego uszkodzenia obwodu elektrycznego.

W przypadku wymiany przepalonego bezpiecznika na bezpiecznik zapasowy o niższej wartości znamionowej, należy zastąpić go bezpiecznikiem o prawidłowej wartości znamionowej tak szybko, jak jest to możliwe. Pamiętać również, aby uzupełnić użyty bezpiecznik zapasowy.

Jeśli bezpiecznik zapasowy o takiej samej wartości znamionowej przepalił się w bardzo krótkim czasie, prawdopodobnie doszło do poważnej usterki elektrycznej motocykla CRF. Pozostawić przepalony bezpiecznik w tym obwodzie i zlecić kontrolę motocykla CRF w ASO Honda.

11. Zamontować prawą pokrywę, prawą pokrywę obudowy filtra powietrza i wkręcić śruby (strona 140).
12. Zamontować siedzenie (strona 39).

W przypadku niskiego poziomu naładowania (lub całkowitego rozładowania) akumulatora

W przypadku wystąpienia zbyt wysokiego napięcia, zbyt wysokiego natężenia lub zwarcia może dojść do przepalenia bezpiecznika akumulatora.

Nie wolno uruchamiać silnika z wykorzystaniem akumulatora innego pojazdu, ponieważ może to doprowadzić do uszkodzenia układu elektrycznego i akumulatora Hondy CRF.

Nie zaleca się uruchamiania silnika przez pchanie motocykla.

Sprawdzić napięcie akumulatora za pomocą multimetru cyfrowego przy podłączonym przewodzie.

Poniżej 1 V: Akumulator jest uszkodzony; wymienić akumulator.

Między 1 V i 8 V: Akumulator może być uszkodzony; naładować akumulator, a następnie sprawdzić ponownie. Jeśli nie można naładować akumulatora lub nie utrzymuje się on w stanie naładowania, należy skontaktować się z ASO Honda.

Ta część zawiera wymiary, pojemności i inne dane techniczne.

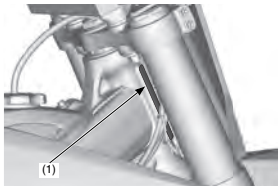
Identyfikacja pojazdu	184
Numery seryjne	184
Dane techniczne	185
Momenty dokręcania	187
Nakrętki, śruby, mocowania	187
Paliwo zawierające alkohol	190
Dziennik wyścigów	191
Lista opcjonalnych części	193
Części zamienne i osprzęt	194
Części zamienne	194
Ogólne narzędzia	194
Narzędzia specjalne firmy Honda	194
Produkty chemiczne	194
Inne produkty	194
Schemat elektryczny	195

Identyfikacja pojazdu

Numer seryjne

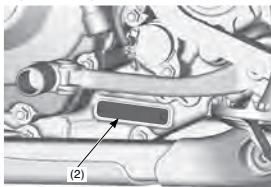
Numer VIN pojazdu i numer seryjny silnika są wymagane do zarejestrowania Hondy CRF. Mogą być one potrzebne również podczas zamawiania części zamiennych.

Numer VIN (numer identyfikacyjny pojazdu) (1) jest wybity z prawej strony główki ramy.



(1) VIN

Numer silnika (2) jest wybity po lewej stronie skrzyni korbowej.



(2) numer silnika

Dane techniczne

Element	Jednostki metryczne
Wymiar	
Długość całkowita	CRF250R: 2181 mm CRF250RX: 2185 mm
Szerokość całkowita	827 mm
Wysokość całkowita	CRF250R: 1260 mm CRF250RX: 1262 mm
Rozstaw osi	1486 mm
Wysokość siedzenia	CRF250R: 957 mm CRF250RX: 961 mm
Wysokość podnóżka	CRF250R: 416 mm CRF250RX: 419 mm
Prześwit	CRF250R: 327 mm CRF250RX: 329 mm
Rama	
Typ	Rama dwubelkowa
Przednie zawieszenie	Widelec teleskopowy, zasięg wysuwu 268 mm skok 305 mm
Tyłne zawieszenie	Pro-link, zasięg wysuwu 317 mm
Rozmiar opony, przód	CRF250R: 80/100-21 51M CRF250RX: 90/90-21 54M
	DUNLOP CRF250R: MX3SF CRF250RX: AT81F
Rozmiar opony, tył	CRF250R: 100/90-19 57M CRF250RX: 110/100-18 64M
	DUNLOP CRF250R: MX3S CRF250RX: AT81
Rodzaj opon	diagonalne, z dętką
Ciśnienie w oponach, przód (na zimno)	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)
Ciśnienie w oponach, tył (na zimno)	100 kPa (1,0 kgf/cm ²)
Przedni hamulec, powierzchnia cierna tarczy hamulcowej	Hamulec jednotarczowy 361,0 cm ²

Tyłny hamulec, powierzchnia cierna tarczy hamulcowej	Hamulec jednotarczowy 390,3 cm ²
Paliwo	benzyna bezołowiowa, liczba oktanowa 95 lub wyższa
Paliwo zawierające alkohol	ETANOL – maksymalnie 10% objętości. METANOL – maksymalnie 5% objętości.
Pojemność zbiornika paliwa	CRF250R: 6,3 ł CRF250RX: 8,5 ł
Kąt pochylenia głowki ramy	CRF250R: 27°29' CRF250RX: 27°18'
Długość śladu	CRF250R: 116 mm CRF250RX: 115 mm
Objętość oleju w widelcu (bez amortyzatora)	CRF250R: 343 cm ³ CRF250RX: 356 cm ³
Objętość oleju w widelcu (amortyzator)	243 cm ³

Element	Jednostki metryczne
Silnik	
Typ	Chłodzony cieczą, 4-suwowy
Układ cylindrów	Pojedynczy, odchylony o 9° od pionu
Średnica cylindra i skok tłoka	79,000 x 50,887 mm
Pojemność	249,43 cm ³
Stopień sprężania	13,9: 1
Łuzy zaworowe (na zimno)	Ssanie: 0,09 ± 0,03 mm Wydech: 0,19 ± 0,03 mm
Ilość oleju silnikowego po spuszczeniu i wymianie filtra oleju po remontowaniu	1,06 ł
	1,12 ł
	1,35 ł
Obudowa przepustnicy	
Numer identyfikacyjny	GQA7A
Obroty biegu jałowego	2000 ± 100 min ⁻¹ (obr./min)

(ciąg dalszy)

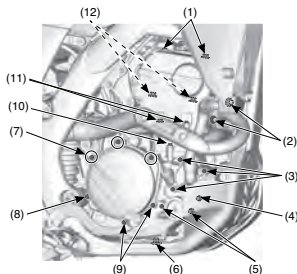
Dane techniczne

Element	Jednostki metryczne
Układ chłodzenia	
Objętość układu chłodzenia	
po spuszczeniu	0,94 l
po rozmontowaniu	1,09 l
Układ przeniesienia napędu	
Typ sprzęgła	Mokre, wielopłytkowe
Skrzynia biegów	5-biegowa, z kołami o stałym zazębieniu
Redukcja podstawowa	3,473
Przełożenie biegu I	2,230
Przełożenie biegu II	1,750
Przełożenie biegu III	1,470
Przełożenie biegu IV	1,227
Przełożenie biegu V	1,043
Redukcja końcowa	3,692
Schemat zmiany biegów	Układ powrotny obsługiwany lewą stopą 1-N-2-3-4-5
Instalacja elektryczna	
Akumulator	HY85S litowo-jonowy 12 V-2,0 Ah (20 HR)
Zapłon	ECM
Układ rozruchu	Elektryczny
Świece zapłonowe Standardowa	NGK R0451B-9
Przerwa iskrowa świecy zapłonowej	0,60–0,70 mm
Bezpiecznik	
Bezpiecznik główny	10 A

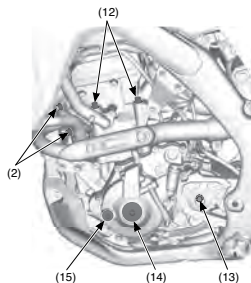
Nakrętki, śruby, mocowania

Sprawdzić i dokręcić nakrętki, śruby i elementy mocujące przed każdą jazdą wyścigową.

PRAWA STRONA



LEWA STRONA



SILNIK

	Element	Moment dokręcania		Uwagi
		N·m	kgf·m	
1	Śruby imbusowe pokrywki głowicy	10	1,0	
2	Nakrętki kolektora wydechowego	21	2,1	
3	Śruby obudowy pompy płynu chłodzącego	10	1,0	
4	Śruba spustowa płynu chłodzącego	10	1,0	
5	Śruby pokrywki filtra oleju	10	1,0	
6	Śruba spustowa oleju silnikowego	16	1,6	UWAGA 1
7	Śruby A osłony sprzęgła	10	1,0	
8	Śruba B osłony sprzęgła	10	1,0	
9	Śruby C osłony sprzęgła	10	1,0	
10	Śruba cylindra	10	1,0	
11	Śruby A głowicy	10	1,0	
12	Śruby B głowicy	48	4,9	UWAGA 1
13	Śruba zębatego łańcuchowego	31	3,2	
14	Zatyczka otworu dostępu do wału korbowego	15	1,5	UWAGA 2
15	Zatyczka otworu do regulacji układu rozrządu	6,0	0,6	UWAGA 2

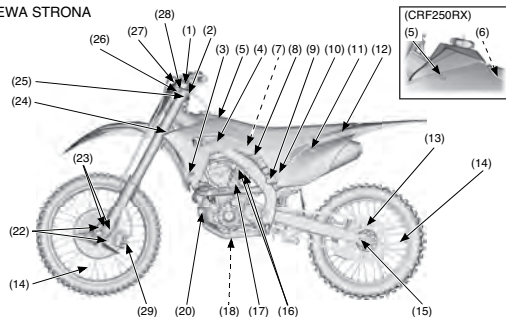
UWAGI: 1. Posmarować gwinty olejem silnikowym.

2. Nałożyć smar na gwinty.

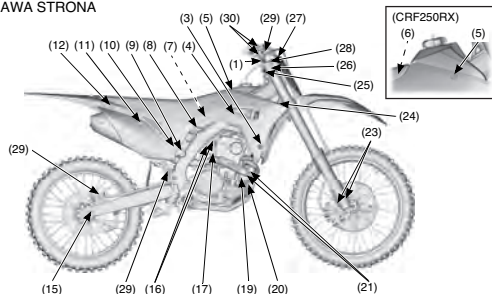
(ciąg dalszy)

Momenty dokręcania

LEWA STRONA



PRAWA STRONA



RAMA

Element	Moment dokręcania		Uwagi
	N-m	kgf-m	
1 Śruby górnego wspornika kierownicy	22	2,2	
2 Nakrętka osi kierownicy	108	11,0	
3 Śruby A owiewki	10	1,0	
4 Śruby B owiewki	10	1,0	
5 Śruby C owiewki	5,2	0,5	
6 Śruby D owiewki (CRF250RX)	5,2	0,5	
7 Śruby mocujące podstawę wspornika siedzenia	10	1,0	
8 Śruby (górne) ramy pomocniczej	32	3,3	
9 Śruby (dolne) ramy pomocniczej	49	5,0	
10 Śruby pokrywy układu oczyszczania powietrza	10	1,0	
11 Śruby osłony bocznej	10	1,0	
12 Śruby mocujące siedzenia	26	2,7	
13 Nakrętki napędzanego koła zębatego	32	3,3	UWAGA 1
14 Szprychy (przód)	3,7	0,4	
(tył)	3,7	0,4	
15 Nakrętki kontrujące regulacji łańcucha napędowego	27	2,8	UWAGA 2
16 Śruby płytki wieszaka głowicy	32	3,3	
17 Śruby wieszaka głowicy	54	5,5	
18 Śruba B/podkładka osłony silnika	10	1,0	
19 Nakrętka przedniego uchwytu silnika	54	5,5	
20 Śruba A/podkładki osłony silnika	10	1,0	
21 Nakrętki płytki przedniego uchwytu silnika	26	2,7	
22 Śruby imbusowe osłony tarczy	13	1,3	
23 Śruby imbusowe osłony łańcucha	7,0	0,7	UWAGA 3
24 Dolne śruby zaciskowe półki widelca	20	2,0	
25 Górne śruby zaciskowe półki widelca	22	2,2	
26 Nakrętki dolnego wspornika kierownicy	44	4,5	UWAGA 1
27 Śruby tablicy rejestracyjnej	10	1,0	
28 Śruba odpowietrzenia widelca	1,3	0,1	
29 Śruby olejowe przewodu hamulcowego	34	3,5	
30 Śruby wspornika pompy hamulcowej układu hamulcowego przedniego koła	10	1,0	

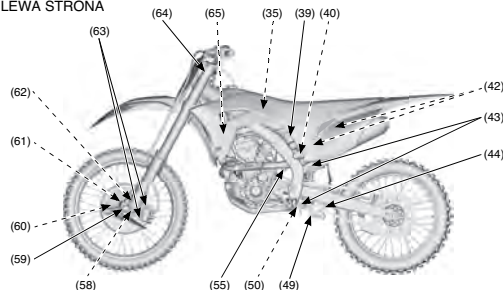
UWAGI: 1. Nakrętka U

2. Nakrętka UBS

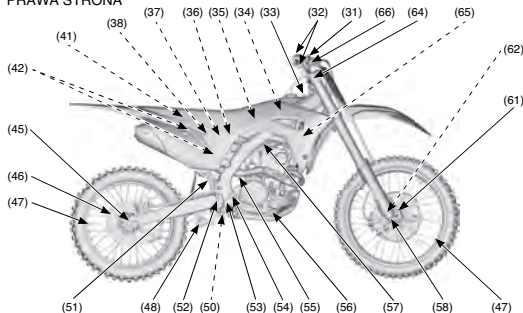
3. Nałożyć klej do gwintów na gwinty.

Momenty dokręcania

LEWA STRONA



PRAWA STRONA



RAMA

Element	Moment dokręcania		Uwagi
	N·m	kgf·m	
31 Śruby kolpakowe zbiornika przedniego hamulca	1,0	0,1	
32 Śruby obudowy przepustnicy	10	1,0	
33 Śruba A zbiornika paliwa	10	1,0	
34 Nakrętka mocująca/nakrętka kolpakowa pompy paliwa (CRF250R)	11	1,1	
Śruba mocująca pompę paliwa (CRF250RX)	11	1,1	
35 Śruba B zbiornika paliwa (CRF250R)	10	1,0	
36 Śruba zacisku silnika rozrusznika	7,0	0,7	
37 Śruba ustalająca przekładnik włącznika rozrusznika	10	1,0	
38 Śruba ustalająca filtra powietrza	2,4	0,2	
39 Nakrętka tylnego zawieszenia (górną)	44	4,5	UWAGA 1
40 Nakrętka blokująca sprężyny tylnego amortyzatora	44	4,5	
41 Śruba zacisku akumulatora	2,0	0,2	
42 Śruba A mocujące lewy/prawy tłumik	26	2,7	
Śruba B mocujące lewy/prawy tłumik	26	2,7	
43 Śruba rolki łańcucha napędowego (górną)	12	1,2	UWAGA 3
Nakrętka rolki łańcucha napędowego (dolną)	12	1,2	UWAGA 1
44 Nakrętka ramienia tylnego amortyzatora (strona wahacza)	52	5,3	UWAGA 1, 4
45 Nakrętka tylniej osi	128	13	UWAGA 1
46 Nakrętka tarczy tylnego hamulca	16	1,6	UWAGA 1
47 Blokadę na obręczach	12	1,2	
48 Nakrętka ramienia tylnego amortyzatora (strona łącznika amortyzatora)	52	5,3	UWAGA 1, 4
49 Nakrętka tylnego zawieszenia (dolną)	44	4,5	UWAGA 1
50 Nakrętka łącznika tylnego amortyzatora	37	3,8	UWAGA 1, 4
51 Śruba kolpakowe zbiornika tylnego hamulca	1,0	0,1	
52 Nakrętka blokująca popychacza pompy hamulcowej tylnego hamulca	5,9	0,6	
53 Oś gwintowana pedału hamulca	36	3,7	UWAGA 3
54 Nakrętka przegubu wahacza	88	9,0	UWAGA 1
55 Śruba zacisku lewego/prawego tłumika	20	2,0	
56 Nakrętka dolnego uchwyty silnika	54	5,5	
57 Nakrętka blokująca regulatora linki przepustnicy	4,0	0,4	
58 Śruba centralne widelca	69	7,0	
59 Nakrętka przedniej osi	88	9,0	
60 Nakrętka tarczy przedniego hamulca	16	1,6	UWAGA 1
61 Śruba ściskające przednią oś	20	2,0	
62 Nakrętka blokująca centralnych śrub widelca	28	2,9	
63 Śruba mocujące zacisk hamulca przedniego	30	3,1	UWAGA 3
64 Widelec (zespół amortyzatora widelca)	76	7,7	
(zespół śrub widelca)	30	3,1	
65 Śruba cewki zapłonowej	10	1,0	
66 Nakrętka blokująca regulatora dźwigni przedniego hamulca	5,9	0,6	

UWAGI: 1. Nakrętka U

3. Nałożyć klej do gwintów na gwinty.

4. Nałożyć olej moliobdenowy na gwinty i powierzchnię kołnierza.

Paliwo zawierające alkohol

Jeśli postanowisz używać benzyny zawierającej alkohol (gazoholu), należy się upewnić że liczba oktanowa jest co najmniej tak wysoka, jak zalecana powyżej.

Istnieją dwa typy gazoholu: Jeden zawiera etanol, a drugi zawiera metanol. Nie wolno używać gazoholu o zawartości powyżej 10% etanolu. Nie wolno używać gazoholu zawierającego metanol (alkohol metylowy lub drzewny), chyba że zawiera również współrozpuszczalniki oraz inhibitory korozji dla metanolu. Nie wolno używać benzyny zawierającej więcej niż 5% metanolu, nawet jeśli zawiera ona współrozpuszczalniki i inhibitory korozji.

Problemy z osiągnięciem wyników z używania paliw zawierających alkohol nie są objęte gwarancją. Firma Honda nie zaleca używania paliw zawierających metanol, ponieważ badania ich przydatności nie zostały jeszcze zakończone.

Przed zakupem paliwa na nieznaną stację należy dowiedzieć się, czy zawiera ono alkohol. Jeśli tak, należy sprawdzić rodzaj i procentową zawartość alkoholu.

W przypadku wystąpienia niepożądanych objawów podczas używania benzyny, która zawiera lub może zawierać alkohol, należy zmienić paliwo na niezawierające alkoholu.

Wszelkie próby poważnego udziału w wyścigach w znacznym stopniu zależą od wiedzy zdobytej podczas wcześniejszych wyścigów. Najlepszym sposobem usystematyzowania różnych informacji jest zarejestrowanie ich w dzienniku.

Dziennik może zawierać takie informacje, jak regulacje zawieszania, tryb pracy silnika, ustawienia przelożeń i wybór opon. Te szczegółowe informacje wraz z komentarzami użytkownika mogą okazać się bardzo pomocne w przypadku wyścigów na tym samym torze lub w podobnym terenie.

Dziennik może również zawierać informacje na temat daty wykonania przeglądu oraz daty kolejnych czynności konserwacyjnych. Dziennik umożliwi również zarejestrowanie wszelkich napraw i monitorowanie czasu pracy podzespołów silnika i zawieszania.

Jeżeli użytkownik zdecyduje się na sprzedaż Hondy CRF, dokładna dokumentacja czynności konserwacyjnych w dzienniku może mieć kluczowe znaczenie dla podjęcia decyzji przez potencjalnego kupującego.

Należy rozważyć stosowanie różnych kolorów długopisów lub ołówków do rejestrowania ważnych informacji na określone tematy. Na przykład wyniki zapisać kolorem czarnym, ustawienia zawieszania/podwozia niebieskim, a wybór przelożeń na zielono. Kody kolorystyczne pomogą w identyfikacji najważniejszych informacji.

Zapisy dotyczące tuningu i regulacji

Warto zapisywać ustawienia i regulacje, które najlepiej sprawdziły się na danym torze. Należą do nich:

- tryb układu PGM-FI
- asystent startu HRC
- podstawowe warunki na trasie, wysokość nad poziomem morza i temperatura
- ustawienia zawieszania
- przetestowane i wybrane regulacje podwozia
- przelożenia
- wybór opon
- ciśnienie powietrza

Rejestry zawodów

- miejsce użytkownika w klasyfikacji
- przemyślenia dotyczące osiągnięcia lepszych wyników w następnych zawodach: zarówno kierowcy, jak i motocykla CRF
- uwagi dotyczące strategii

Rejestry czynności obsługowych

- czynności obsługowe w regularnych odstępach czasu
- naprawy
- czas pracy silnika
- czas pracy podzespołów zawieszania

Rejestrowanie czasu

Niniejsza instrukcja zawiera listę częstotliwości przeglądów w zależności od ilości przejazdów (CRF250R)/wyścigów (CRF250RX) lub w zależności od godzin pracy.

Ze względu na fakt, że każdy przejazd (CRF250R)/wyścig (CRF250RX) różni się od innych, najwydajniejszym sposobem zaplanowania prac obsługowych jest uzależnienie ich od liczby godzin pracy motocykla CRF.

Oficjalne „przybliżone oszacowanie” jest w zupełności wystarczające na potrzeby odmierzenia czasu. Czas można rejestrować w taki sam sposób, jak robią to operatorzy samolotów (jednak bez możliwości skorzystania z elektrycznego licznika).

Cały czas pracy dzieli się na godziny i dziesiąte części godzin (każde 6 minut stanowi jedną dziesiątą godziny).

Rejestry wyścigów

Informacje warte zarejestrowania w tej części dziennika mogą być następujące:

- Miejsce użytkownika w klasyfikacji po każdym przejeździe (CRF250R)/wyścigu (CRF250RX) i pozycja końcowa.
- Przemyślenia na temat tego, co można poprawić następnym razem.
- Uwagi na temat wyboru pozycji startowej lub fragmentów tras przejazdowych w ciągu dnia, które mogą być przydatne w przyszłości.
- Wszystkie miejsca podczas przejazdu, w których wybrano zły tor lub które pokonano zbyt łatwo.
- Warte zapamiętania uwagi na temat strategii stosowanej przez rywali podczas innych wyścigów.

Rejestry czynności obsługowych

Czynności w ramach regularnej obsługi technicznej, które należy zarejestrować w dzienniku, mogą obejmować:

- terminy i wyniki kontroli cylindra, tłoka i pierścienia.
- schematy częstotliwości wymaganej dekarbonizacji w przypadku stosowania określonego oleju.
- termin ostatniego przeglądu obsługowego łącznika amortyzatora i łożyska przegubu amortyzatora.
- wymiany oleju silnikowego i oleju zawieszania.
- wymiany łańcucha, zębчатки, rolki i ślizgu łańcucha.
- wymiany płynu chłodzącego i związanych z nim podzespołów.
- wymiany świece zapłonowych, klocków hamulcowych i linki sterującej.

Ponadto należy zarejestrować wszelkie stwierdzone nieprawidłowości w zużyciu się podzespołów, aby pamiętać o konieczności zwrócenia szczególnej uwagi na te obszary w przyszłości.

Dziennik wyścigów

[illegible]

(Wykonać kilka fotokopii tej strony w celu wykorzystania w przyszłości)

Lista opcjonalnych części

Te części i narzędzia można zamówić u autoryzowanego dealera.

RAMA	Uwagi
Tylnie koło zębate	< >: Ogniwia łańcucha napędowego 48 zębów, aluminiowe <114>
Standardowa	
Opcjonalnie	49 zębów, aluminiowe
Łańcuch napędowy rozmiar/ogniwo	CRF250R: D.I.D 520 DMS/120RB CRF250RX: D.I.D 520 MXV5/120ZB
Klocki tylnego hamulca	
Standardowa	Właściwości skupiające się na sile hamowania i odporności na zużycie
Opcjonalnie	Właściwości, które podkreślają możliwość kontroli
Pokrywa i śruby tylnej tarczy hamulcowej	Wydłużenie żywotności klocków hamulcowych w błotnistych warunkach

NARZĘDZIA	Uwagi
Klucz hakowy A	Do wyregulowania wstępnego naprężenia sprężyny. (wymagane są dwa klucze)
Podstawa robocza	Do czynności obsługowych
Manometr powietrza	Do sprawdzania ciśnienia w oponach

RAMA	Uwagi
Sprężyna widelca	
Standardowa	CRF250R: 4,8 N/mm  1 znak odniesienia lub brak znaków (produkty z ustawieniami fabrycznymi) CRF250RX: 4,6 N/mm  1 znak odniesienia lub brak znaków (produkty z ustawieniami fabrycznymi)
Opcjonalnie	
Miękka	CRF250R: 4,6 N/mm  1 znak odniesienia CRF250RX: 4,4 N/mm  2 znaki odniesienia
Twarda	CRF250R: 5,0 N/mm  2 znaki odniesienia CRF250RX: 4,8 N/mm  1 znak odniesienia

RAMA	Uwagi
Sprężyna amortyzatora	
Standardowa	CRF250R: 52 N/mm CRF250RX: 50 N/mm  CRF250R: Namalowany czerwony znacznik lub brak znacznika (produkty fabryczne) CRF250RX: Namalowany jasnozielony znacznik lub brak znacznika (produkty fabryczne)
Opcjonalnie	
Bardziej miękka	CRF250R: 50 N/mm CRF250RX: 48 N/mm  CRF250R: Jasnozielony znacznik CRF250RX: Brązowy znacznik
Szybsza	CRF250R: 54 N/mm CRF250RX: 52 N/mm  CRF250R: Biała farba CRF250RX: Czerwona farba

Sprężyna standardowego widelca i sprężyna zamontowana na amortyzatorze w motocyklu opuszczającym fabrykę nie są oznaczone. Przed przystąpieniem do wymiany sprężyn należy koniecznie oznaczyć je, aby dało się je odróżnić od innych opcjonalnych sprężyn.

Części zamienne i osprzęt

Dostępne są liczne części zamienne, które można zabrać na wyścig, aby zapewnić sobie nieprzerwaną jazdę przez cały dzień. Oprócz zwykłych nakrętek i śrub, należy rozważyć przygotowanie zapasu następujących części:

Części zamienne

świece zapłonowe
filtr powietrza (czysty i pokryty olejem, szczególnie zamknięty w plastikowej torbie)
łańcuch i ogniwa łączące
ślizg przewodnicy łańcucha
ślizg łańcucha
rolki łańcucha
dętki (przednie i tylne)
błotniki
podnóżki
filtr pompy paliwa
tablica rejestracyjna i osłony boczne
kierownica
manetki
dźwignie (hamulca i sprzęgła)
dźwignia sprzęgła, mocowanie kierownicy
linka sprzęgła
zespół przepustnicy
linka przepustnicy
dźwignia zmiany biegów
pedał hamulca
szprychy (przednie i tylne, po obu stronach)
kola zębate (większe niż standardowe)
odpowiednio dobrane nakrętki, śruby, podkładki, wkręty, zawlecзки

Dodatkowe części zamienne

pompa paliwa
pompa hamulcowa przedniego hamulca
zespół tylnego hamulca
kola i opony (przód i tył, zamontowane)
tarcze i płytki sprzęgła
olej silnikowy
siedzenie
podzespoły zapłonu
przewody elastyczne chłodnicy
owiewki chłodnicy (lewa i prawa)
przewody elastyczne hamulca (przód i tył)

Ogólne narzędzia

nasadki (zabierak 3/8 cala)
śrubokręty: płaski i krzyżowy nr 1, 2, 3
klucz nastawny, duży
klucze: płaski i nasadowy
klucze: imbusowe
klucz, do szprych
klucz dynamometryczny (skala metryczna, typu grzechotkowego)
szczypce: standardowe, szpiczaste, zestaw kanałowy
młotek, z plastikową główką
strzykawka z regulowanym ogranicznikiem manometru
łyżki do opon
pompa do opon lub zbiornik powietrza
zestaw szczeliniomierzy
suwmiarka z noniusem (metryczna)
zestaw do testowania ciśnienia/podciśnienia

Narzędzia specjalne firmy Honda

Wszelkie narzędzia specjalne do Hondy CRF kupowane w ASO Honda.

- Klucz blokujący napinacz 070MG-0010100
- Klucz kontrujący 07WMA-KZ30100
- Klucz do szprych 07JMA-MR60100
- Klucz do szprych 07OMA-KZ30100
- Podstawa tłoka 07958-2500001
- Uchwyt trzpienia amortyzatora 07AMB-KZ3A100

Istnieje możliwość kupienia narzędzi do ustawiania PGM-FI [1] i [2] w Honda ASO.

- [1] Zespół modułu szeregowego USB 38880-N1C-770
- [2] Płyta CD-ROM z aplikacją z danymi do ustawiania narzędzi 38772-NX7-040

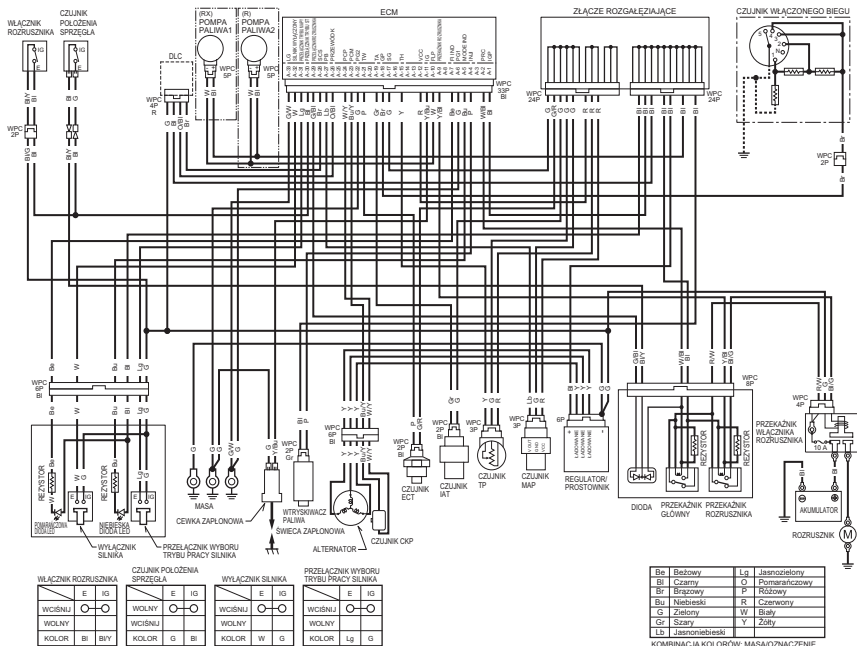
Produkty chemiczne

Olej do motocykli 4-suwowych „4-STROKE MOTORCYCLE OIL” firmy Honda lub odpowiednik (olej silnikowy)
Olej Pro Honda HP Fork Oil, A15-00
Płyn hamulcowy DOT 4
Smar łańcucha napędowego
Środek do czyszczenia łańcuchów Honda
Olej do piankowych filtrów powietrza Honda
Smar dielektryczny firmy Honda
Klej do uchwytów manetek
Klej do gwintów firmy Honda
Smar zawierający dwusiarczek molibdenu (zawierający więcej niż 3% dodatku dwusiarczku molibdenu)
Biały smar litowy firmy Honda
Smar uniwersalny
Olej antykorozyjny
Smar do linek
Smar uniwersalny na bazie karbamiidu przeznaczony do wysokich temperatur i wysokiego ciśnienia (przykład: EXCELITE EP2 wyprodukowany przez KYODO YUSHI, Japonia)
Wysokiej jakości płyn chłodzący na bazie glikolu etylenowego zawierający inhibitory korozji

Inne produkty

szczypce do zarabiania przewodów
przewód bezpieczeństwa
przewód mechaniczny
taśma izolacyjna
plastikowe opaski zaciskowe
obejmy do elastycznych przewodów
podręczna latarka
taśma elektroizolacyjna
Taśma Scotch-Brite Hand Pad #7447 – rdzawoczerwona
taśma teflonowa

Schemat elektryczny



Indeks

A

akcesoria	3
akumulator	144
asystent startu	16, 151
asystent startu HRC	151

B

benzyna	50, 60
bezpieczeństwo,	
bezpieczeństwo, uwagi	5
jazda, środki ostrożności	22
konserwacja	29
naklejki (typ U)	9
ważne informacje	2
ważne środki ostrożności	2
bieg jałowy, silnik	82
boczna stopka (CRF250RX)	133

C

ciśnienie powietrza,	
opony	131
zawieszenie, przednie	153
cylinder	102
części zamienne	194
części, opcjonalne	193
czyszczenie, dbałość o wygląd	146

D

dane techniczne	185
dbałość o wygląd	146
dbałość, wygląd	146
dętki, wymiana	131
dobór opon, warunki na torze	169
dziennik wyścigów	191
dziennik, wyścigi	191
dźwignia zimnego rozruchu	23, 82

E

elementy sterujące	11
--------------------------	----

F

filtr powietrza	77
filtr,	
olej	71
pompa paliwa	54, 64
powietrze	77
filtr, powietrze	77

G

gazohol	190
---------------	-----

H

hamulce,	
dźwignia, regulacja przodu	126
poziom płynu	127
wysokość pedału	126
zużycie klocków	129
harmonogram, przegląd	30

I

identyfikacja, pojazd	184
instrukcja obsługi	21

J

jazda,	
odzież	2
podstawowa obsługa	21
przed	17
środki ostrożności	2
ważne informacje dotyczące	
bezpieczeństwa	2

K

klocki, hamulec	129
koła	130
konserwacja,	
bezpieczeństwo	29
harmonogram	30
obsługa techniczna między przejazdami/	
wyścigami i treningami	36
po zawodach	37
przed i po zawodach	36
rozmiszczenie podzespołów	38
zawody	32
znaczenie	28
kontrola kierownicy	142
kontrola osi kierownicy	142

L

luzy zaworowe	89
---------------------	----

Ł

łańcuch napędowy	134
łańcuch, napęd	134

M

manetka gazu,	
luz	80
przegląd	81
smarowanie	81
modyfikacje	3
momenty dokręcania	
rama	188, 189
silnik	187
mycie motocykla	146

N

naklejki (typ ED)	4
naklejki, bezpieczeństwo (wersja U)	9
napięcie wstępne sprężyny, tylne zawieszenie	157
napięcie wstępne, sprężyna tylnego zawieszenia	157
narzędzia	194
numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	184
numery seryjne	184

O

obsługa techniczna między przejazdami/wyścigami i treningami	36
obsługa techniczna po zawodach	37
odzież ochronna	2
odzież, ochronna	2
olej, silnik	70
widelec	112
opcjonalne, koła zębate	168
lista części	193
opony, brak powietrza	131
ciśnienie powietrza	131
wyбір	132

P

paliwo	50, 60
paliwo zawierające alkohol	190
paliwo, filtr pompy	54, 64
kontrola przewodu	50, 60
pojemność zbiornika	50, 60
tankowanie	50, 60
układ	50, 60

wymiana przewodu	51, 61
plyn chłodzący	74
podstawowa obsługa	21
pojemność, paliwo	50, 60
przechowywanie	175
przed rozpoczęciem jazdy	17
przełożenia	168
przerwa, świeca zapłonowa	88

R

rama pomocnicza	46
regulacja dźwigni przedniego hamulca	126
regulacja tłumienia, przód	153
tył	157
regulacja zawieszenia, do warunków na torze	162
przód	153
tył	157
wytyczne	163
regulacje podwozia	167
regulacje preferencyjne	170
regulacje przedniego zawieszenia	153
regulacje tylnego zawieszenia	157
regulacje, dobór opon, warunki na torze	169
luz przepustnic	80, 83
obroty biegu jałowego	82
podwozie	167
przed wyścigiem	149
przełożenia	168
sprawność fizyczna	170
zawieszenie, przednie	153
zawieszenie, tylne	157
zawieszenie, warunki na torze	162
rozміщення підзаспоїв обслуговування	12

S

schemat elektryczny	195
siedzenie	39
silnik, brak mocy	177
nie uruchamia się	177
numer	184
obroty biegu jałowego	82
olej	70
przycisk wyboru trybu	150
przycisk wyłączenia	24
silnik, wskaźnik trybu	16
stukanie	50, 60
uruchamianie	23
wyłączenie	24
spalanie stukowe	50, 60
sprawdzanie przed rozpoczęciem jazdy	19
sprawdzanie, przed rozpoczęciem jazdy	19
sterowanie	11
stukanie, silnik	50, 60

Ś

środowisko, ochrona	176
świeca zapłonowa, badanie	166
konserwacja	88
świeca, zapłonowa	88

T

tłok, pierścienie tłokowe, sworzeń tłokowy	100
transport	174

(ciąg dalszy)

Indeks

U

układ sprzęgła, regulacja	83
uruchamianie,	
silnik	23
usuwanie usterek	177
usuwanie usterek	177

W

widelec,	
kontrola przedniego zawieszenia	109
regulacje przedniego zawieszenia	153
zalecenia dotyczące oleju	112
wskazówki dotyczące tuningu	166
wskaźnik,	
asystent startu	16, 151
indeks kodów usterek DTC	15
kontrola obwodów	14
lampa MIL miga	13
tryb	150
wskaźnik trybu pracy silnika	16, 150
wyłączanie silnika	24
wytyczne,	
regulacja zawieszenia	163

Z

zalecenia dotyczące okresu docierania	26
zawieszenie,	
przód	109
tył	125

Producent, upoważniony przedstawiciel i importer na rynek UE

Producent	Autoryzowany przedstawiciel i importer na rynek UE
Honda Motor Co., Ltd. 2-1-1 Minami-Aoyama, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN	Honda Motor Europe Ltd. -Aalst Office Wijngaardveld 1 (Noord V) 9300 Aalst – Belgia

