

2013

MANUAL DO PROPRIETÁRIO E DE COMPETIÇÃO

CRF150R/RB



 **HONDA**

HONDA

CRF150R • CRF150RB

MANUAL DO PROPRIETÁRIO E DE COMPETIÇÃO

AVISOS IMPORTANTES

SOMENTE PARA USO EM COMPETIÇÕES

Esta motocicleta foi projetada, fabricada e vendida somente para uso em competições de pista fechada. Ela não atende às normas e regulamentações vigentes de controle de emissões. Seu uso em ruas, estradas, rodovias públicas ou para recreação off-road é ilegal.

As leis estaduais e federais proíbem o uso deste veículo, exceto em eventos de competições e corridas organizados em pistas fechadas, ou por permissão emitida pela jurisdição do governo local. Este veículo é vendido “como está”, sem qualquer garantia.

PARA PILOTOS EXPERIENTES, SEM PASSAGEIROS

Esta motocicleta foi projetada como veículo apenas para uso do operador e por pilotos experientes. O limite de carga e a configuração do assento não permitem transportar um passageiro com segurança.

Este manual deve ser considerado parte permanente da motocicleta e deve continuar com a mesma quando esta for revendida.

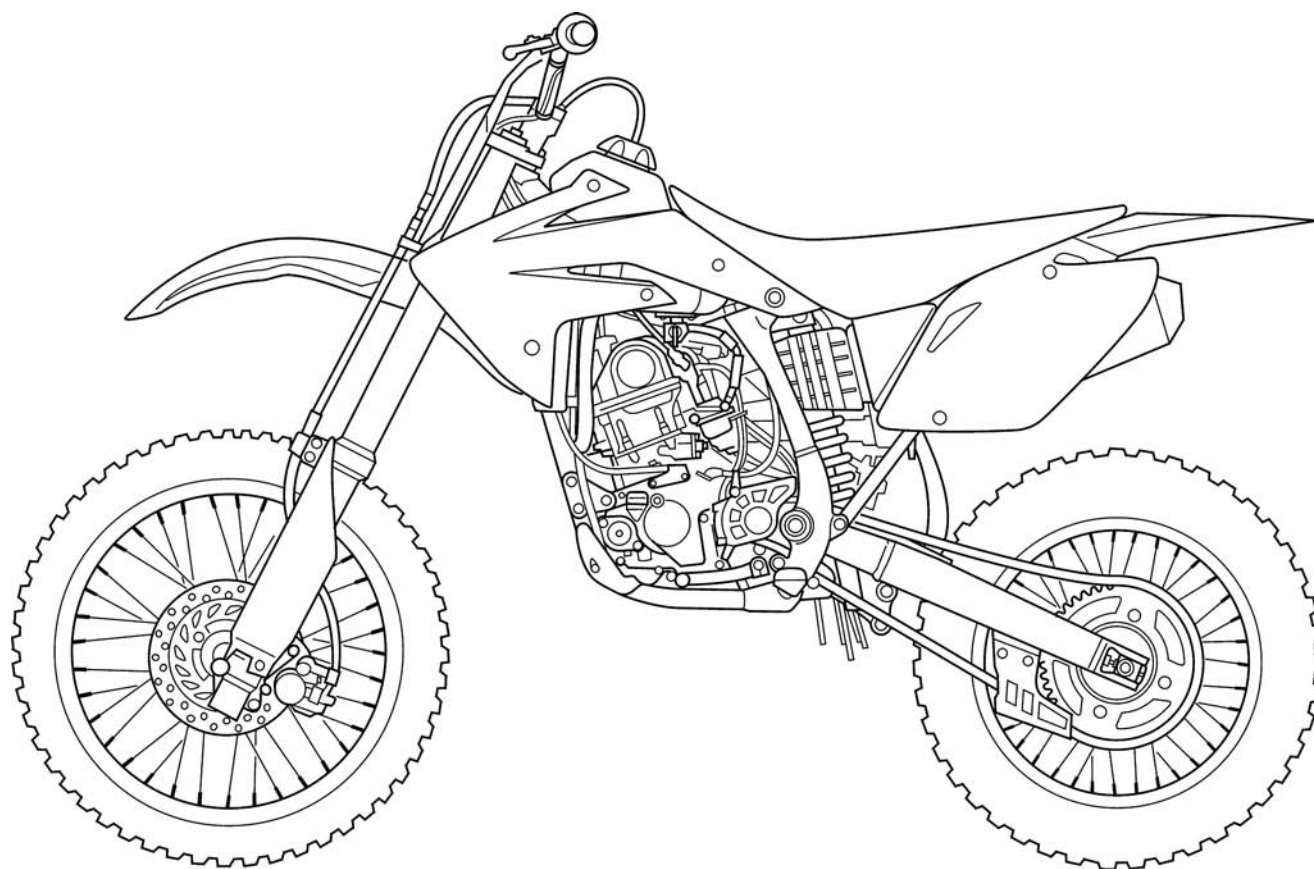
Todas as informações, ilustrações e especificações incluídas nesta publicação são baseadas nas informações mais recentes disponíveis sobre o produto no momento de autorização da impressão. A Moto Honda da Amazônia Ltda. se reserva o direito de efetuar alterações a qualquer momento e sem aviso prévio, sem que por isso incorra em obrigações de qualquer espécie. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida sem autorização por escrito.

A motocicleta mostrada neste manual do proprietário pode ser diferente do seu veículo real.

©Moto Honda da Amazônia Ltda., 2012

HONDA CRF150R • CRF150RB

MANUAL DO PROPRIETÁRIO E DE COMPETIÇÃO



Parabéns pela escolha de uma Honda como sua motocicleta de motocross.

Ao ser proprietário de uma Honda, você passa a pertencer a uma família mundial de clientes satisfeitos, que apreciam a reputação da Honda em produzir equipamentos de alta qualidade por todo o mundo.

A CRF é uma motocicleta de competição de alto desempenho que utiliza a mais recente tecnologia para o motocross. Esta motocicleta se destina somente à utilização em competições por pilotos experientes.

Este novo modelo motocross foi projetado para a máxima competitividade. No entanto, o motocross é um esporte que exige excelente preparo físico, mais do que apenas uma boa motocicleta. Para um bom desempenho, você deve estar em excelente condição física e ser um piloto habilidoso. Para os melhores resultados possíveis, trabalhe diligentemente para obter um bom condicionamento físico e pratique o motocross frequentemente.

Antes de utilizar a motocicleta, familiarize-se com sua Honda e seu funcionamento. Para proteger seu investimento, recomendamos que sua Honda esteja sempre em perfeitas condições de uso. Manutenções preventivas são sempre recomendadas. No entanto, observe também as instruções referentes ao período de amaciamento e execute todas as manutenções periódicas e outras inspeções detalhadas neste manual.

Você deve ler também o manual do proprietário antes de utilizar a motocicleta. Ele possui instruções, informações de segurança e dicas de grande importância.

Para facilitar seu uso, este manual contém uma tabela de índice, uma lista detalhada de tópicos no início de cada capítulo e um índice geral no final desta publicação.

Durante a leitura deste manual, você encontrará informações precedidas pela indicação “ATENÇÃO”. Essas informações possuem o intuito de ajudá-lo a evitar danos à sua motocicleta, a outras propriedades e ao meio ambiente.

A não ser que você seja um mecânico qualificado e possua as ferramentas adequadas, recomendamos que encaminhe sua motocicleta a uma concessionária Honda para a execução das manutenções e ajustes apresentados neste manual.

Em caso de dúvida, ou se precisar de algum tipo de manutenção ou reparo especial, lembre-se de que sua concessionária Honda conhece sua motocicleta melhor do que ninguém, e dedica-se completamente a manter sua satisfação.

Aproveite.

A sua segurança e a segurança alheia são muito importantes. E operar uma motocicleta de forma segura é uma grande responsabilidade.

Para ajudá-lo a tomar decisões coerentes relativas à segurança, este manual apresenta uma seção dedicada à Segurança da Motocicleta, bem como diversas mensagens de segurança ao longo do manual.

As Mensagens de Segurança são precedidas por um símbolo de alerta  e uma destas três palavras em destaque: **NOTA**, **ATENÇÃO** ou **CUIDADO**.

Leia atentamente as informações precedidas pelas seguintes palavras:

NOTA

Fornece informações úteis.

ATENÇÃO

Indica a possibilidade de dano à motocicleta se as instruções não forem seguidas.

CUIDADO

Indica, além da possibilidade de dano à motocicleta, risco ao piloto, se as instruções não forem seguidas.

Obviamente não é prático nem possível adverti-lo sobre todos os perigos associados ao funcionamento ou manutenção de uma motocicleta. Você deve usar o bom-senso.

SEGURANÇA DA MOTOCICLETA..... 1

Informações Importantes sobre Segurança	2
Precauções Importantes sobre Segurança	2
Mensagem Importante Sobre Segurança aos Familiares	2
Acessórios e Modificações.....	3
Etiquetas de Segurança	4

CONTROLES 5

Localização dos Controles	6
---------------------------------	---

ANTES DE PILOTAR..... 7

Você está Pronto para Pilotar?	8
Sua Motocicleta está Pronta para Uso?	9
Inspeção Antes do Uso.....	9

**INSTRUÇÕES BÁSICAS DE
FUNCIONAMENTO 11**

Precauções para Pilotagem Segura	12
Partida e Desligamento do Motor	13
Preparação.....	13
Procedimento de Partida	13
Motor Afogado.....	13
Como Desligar o Motor	14
Engate de Marchas	15
Diretrizes de Amaciamento.....	16

MANUTENÇÃO DA SUA HONDA..... 17

<i>Antes da Manutenção da Sua Honda</i>	
A Importância da Manutenção	18
Segurança na Manutenção	19
Precauções Importantes de Segurança	19
Tabela de Manutenção	20
Manutenção Geral para Competição.....	22
Manutenção Antes e Após as Competições	26
Manutenção entre Baterias e Práticas	26
Manutenção Após a Competição	26

Preparação para os Serviços

Localização dos Componentes de Manutenção ...	28
Assento	29
Tanque de Combustível.....	30
Chassi Secundário.....	32

*Procedimentos de Serviço*Fluidos e Filtros

Sistema de Alimentação.....	34
Óleo do Motor.....	36
Óleo da Transmissão	39
Líquido de Arrefecimento	41
Filtro de Ar.....	43
Respiro da Carcaça do Motor	45

Motor

Acelerador.....	46
Rotação de Marcha Lenta	48
Sistema de Embreagem.....	49
Alavanca de Partida a Quente	51
Vela de Ignição.....	52
Folga das Válvulas.....	53
Pistão/Anéis do Pistão/Pino do Pistão	62

Chassi

Suspensão.....	70
Freios.....	75
Rodas.....	79
Pneus e Câmaras	80
Corrente de Transmissão.....	82
Tubo de Escapamento/Silencioso	85
Procedimentos Adicionais de Manutenção	88

Cuidados com a Aparência.....	90
-------------------------------	----

AJUSTES PARA COMPETIÇÃO 93

Ajustes da Suspensão Dianteira.....	94
Ajustes da Suspensão Traseira.....	102
Ajustes da Suspensão Relativos a Condições Específicas da Pista	106
Diretrizes para Ajuste da Suspensão	107
Ajustes do Carburador e Dicas de Regulagem.....	110
Ajustes do Chassi.....	123
Seleção da Relação de Transmissão.....	124
Seleção dos Pneus para as Condições da Pista	125
Ajustes para Adaptação Pessoal	126

DICAS 127

Transportando Sua Motocicleta	128
Armazenando Sua Motocicleta	129
Você e o Meio Ambiente.....	130
Diagnose de Defeitos	131

INFORMAÇÕES TÉCNICAS 133

Identificação do Veículo.....	134
Especificações	135
Especificações de Torque	137
Registro de Competição	141
Lista de Peças Opcionais	143
Peças e Equipamentos de Reserva	145
Diagrama Elétrico	146

Este capítulo apresenta algumas das mais importantes informações e recomendações para auxiliá-lo a utilizar seguramente sua Honda. Leia cuidadosamente estas páginas. Ele inclui também informações sobre a localização das etiquetas de segurança em sua Honda.

Informações Importantes de Segurança	2
Precauções Importantes de Segurança	2
Mensagem Importante de Segurança aos Familiares	2
Acessórios e Modificações.....	3
Etiquetas de Segurança	4

Precauções Importantes de Segurança

Sua Honda pode oferecer vários anos de prazer se você for responsável em relação à sua própria segurança e entender os desafios que você poderá encontrar durante as competições.

Como condutor experiente, você deve saber tudo o que pode ser feito em benefício de sua segurança durante as competições.

Apresentamos a seguir algumas das precauções que consideramos de maior importância:

Nunca Leve Passageiros

Sua Honda foi projetada somente para o piloto. Carregar passageiros poderá provocar um acidente, causando ferimentos a você e a outras pessoas.

Utilize Sempre Equipamentos de Proteção

Sempre que utilizar sua motocicleta, seja em competições ou mesmo durante treinos para melhorar suas habilidades, utilize um capacete aprovado, óculos protetores e equipamento de proteção adequado.

Familiarize-se com Sua Honda

Como cada motocicleta é única, dedique-se a familiarizar-se completamente sobre o funcionamento e respostas ao seu comando antes de utilizar esta motocicleta em competições.

Aprenda e Respeite seus Próprios Limites

Nunca utilize a motocicleta além de suas próprias habilidades ou mais rápido do que as condições permitem. Lembre-se de que bebidas alcoólicas, drogas, cansaço e fadiga podem prejudicar suas habilidades e comprometer sua utilização.

Não Ingrida Bebidas Alcoólicas

Bebidas alcoólicas e direção não se misturam. Mesmo somente um copo de bebida alcoólica pode prejudicar suas habilidades em reagir à mudança de condições, além de aumentar seu tempo de resposta proporcionalmente à quantidade de bebida ingerida. Portanto, não beba e dirija, e não permita também que seus amigos bebam e pilotem.

Mantenha Sua Honda em Condições Seguras

Manter sua Honda em condições adequadas é de vital importância para sua segurança. Um parafuso solto, por exemplo, pode acarretar alguma quebra e causar sérios ferimentos.

Mensagem Importante Sobre Segurança aos Familiares

A segurança de crianças é de grande importância para a Honda. Esta é a razão de solicitarmos a leitura desta mensagem antes de permitir que menores de idade utilizem a motocicleta. Competições podem ser divertidas. No entanto, um julgamento errado pode resultar em sérios ferimentos, e a Honda não gostaria que isto ocorresse. Como familiar, você deve contribuir para evitar acidentes, tomando decisões corretas sobre quando e como um menor de idade utilizará a motocicleta.

- Lembre-se, esta motocicleta foi projetada para pilotos jovens experientes para ser utilizada somente em competições. Ela foi desenvolvida para somente uma pessoa, e sua capacidade máxima de carga é de 68 kg. O peso do piloto não deve exceder este limite.
- O jovem piloto deve possuir estatura suficiente para manter a motocicleta em pé, sentado sobre ela e apoiando-se com os dois pés no chão. Ele ou ela deve possuir força suficiente para levantar a motocicleta caso esteja caída para um dos lados.
- O familiar e o jovem piloto devem estar completamente familiarizados com a motocicleta, seus controles e funcionamento. Ambos devem possuir pleno entendimento deste manual antes de utilizar a motocicleta.
- Para maior segurança das crianças, certifique-se de realizar inspeções antes dos treinos e competições, além de evidenciar ao jovem piloto a importância de inspecionar completamente todos os itens antes de utilizar a motocicleta.

Acessórios e Modificações

Instalar acessórios que não sejam fabricados pela Honda, remover equipamentos originais ou modificar sua motocicleta de qualquer maneira que altere seu projeto ou funcionamento poderá comprometer seriamente sua dirigibilidade, estabilidade e capacidade de frenagem, tornando-a insegura para o piloto.

CUIDADO

Acessórios ou modificações inadequadas podem resultar em acidentes, provocando sérios ferimentos ou até a morte.

Siga todas as instruções do manual do proprietário a respeito de modificações e acessórios.

Leia cuidadosamente estas etiquetas e não as remova.

Caso alguma das etiquetas venha a sair ou tornar-se de difícil leitura, contate uma concessionária Honda para sua substituição.

INFORMAÇÕES IMPORTANTES

Somente operador. Sem passageiros.
Este modelo Honda é vendido sem garantias, e todo o risco, assim como a qualidade e o desempenho, é de responsabilidade do comprador.

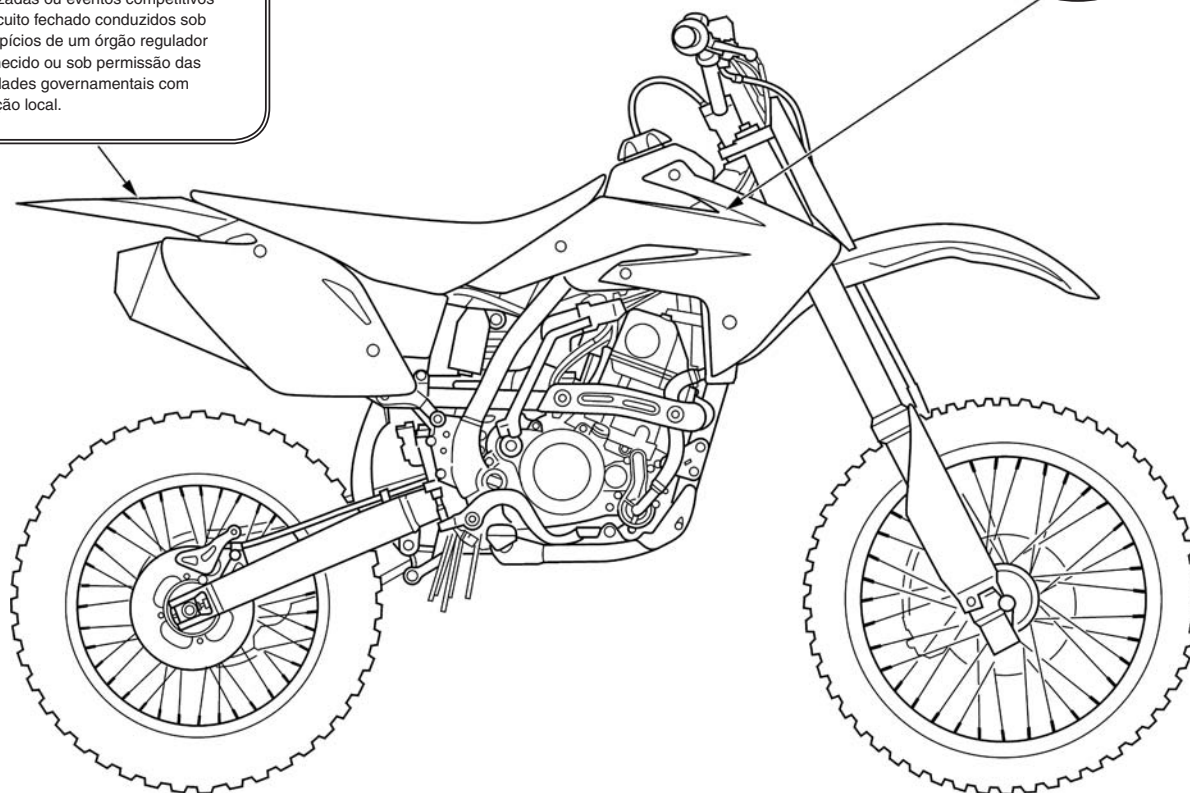
LEIA O MANUAL DO PROPRIETÁRIO.

ESTA MOTOCICLETA FOI PROJETADA E CONSTRUÍDA PARA USO SOMENTE EM COMPETIÇÕES EM PISTAS FECHADAS E NÃO ESTÁ EM CONFORMIDADE COM AS NORMAS DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO. SUA UTILIZAÇÃO EM RUAS, RODOVIAS OU AUTO-ESTRADAS PÚBLICAS É ILEGAL.

As leis estaduais proíbem a utilização desta motocicleta exceto em corridas organizadas ou eventos competitivos em circuito fechado conduzidos sob os auspícios de um órgão regulador reconhecido ou sob permissão das autoridades governamentais com jurisdição local.

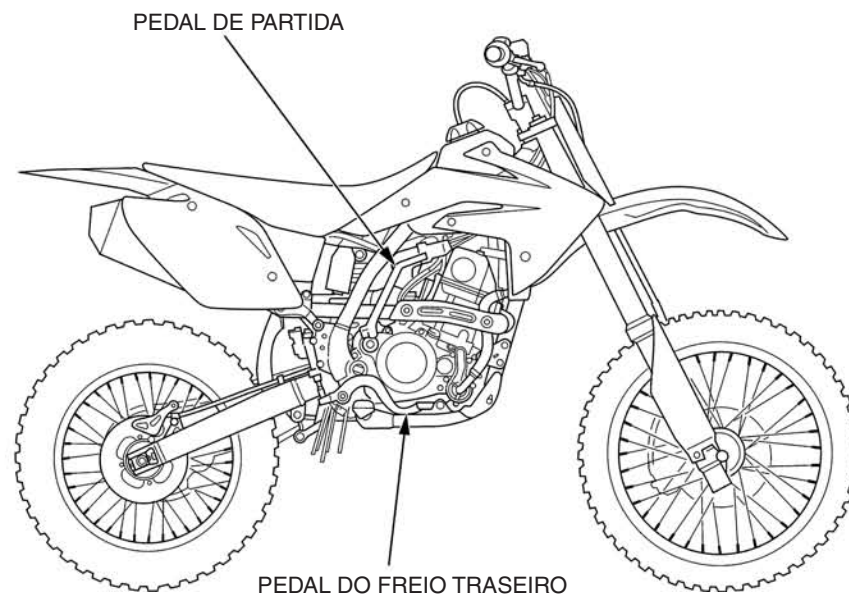
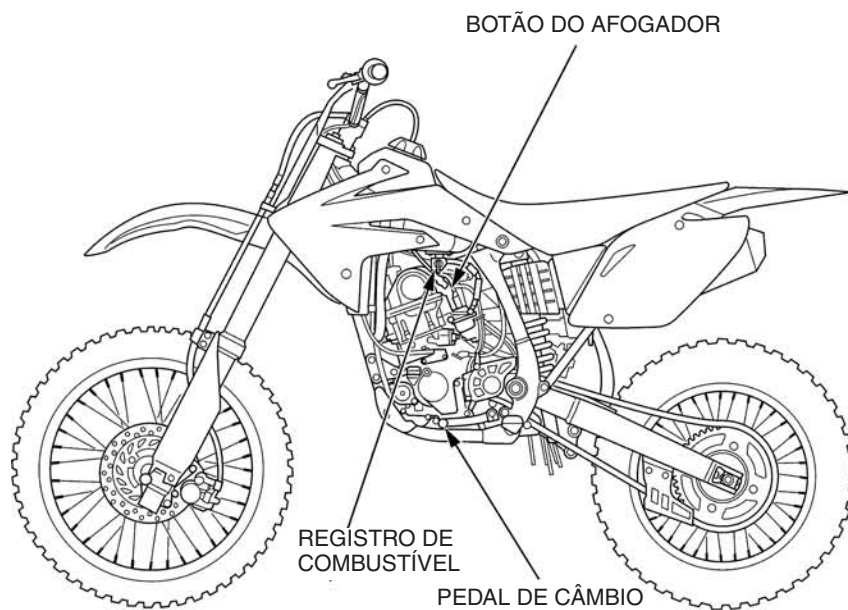
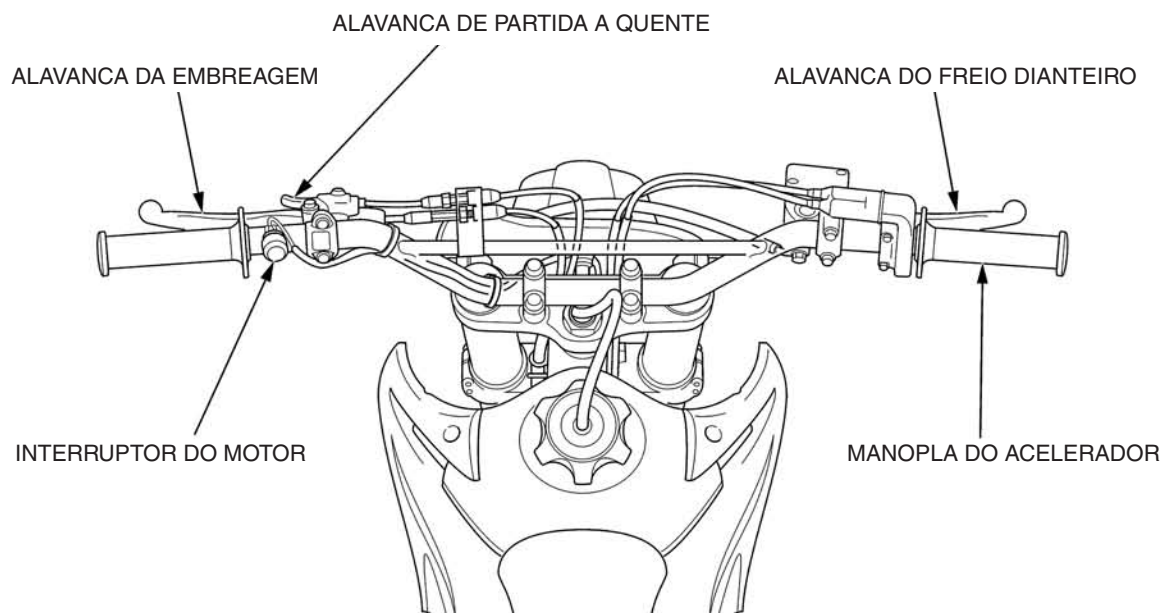
PERIGO

NUNCA ABRA
SE ESTIVER
QUENTE.



Leia cuidadosamente este capítulo antes de pilotar.
Ele apresenta a localização dos controles básicos de sua Honda.

Localização dos Controles6



Antes de utilizar a motocicleta, certifique-se de que tanto você como a motocicleta estejam realmente prontos. Com o intuito de auxiliá-lo a preparar-se, este capítulo apresenta como melhorar sua aptidão e quais os itens a serem inspecionados em sua Honda.

Para informações sobre suspensão, carburador e outros ajustes, consulte a página 93.

Você Está Pronto para Pilotar?	8
Sua Motocicleta está Pronta para Uso?	9
Inspeção Antes do Uso	9

Antes de utilizar sua Honda pela primeira vez, recomendamos ler o manual do proprietário e entender perfeitamente as mensagens de segurança e como operar os controles.

Antes de cada utilização, é importante certificar-se de que você e sua Honda estejam realmente prontos.

Para informações sobre suspensão, carburador e outros ajustes, consulte a página 93.

Ao preparar-se para competições ou somente para praticar com a motocicleta, certifique-se de que você esteja:

- Em boas condições físicas e mentais;
- Livre do efeito de álcool e drogas;
- Usando capacete aprovado, óculos de proteção e outros equipamentos de segurança.

Apesar de não ser possível obter proteção completa, utilizar os equipamentos de segurança adequados pode reduzir consideravelmente os riscos de sofrer ferimentos graves.

CUIDADO

Não usar o capacete aumenta a chance de sofrer sérios ferimentos, podendo causar até a morte em caso de colisão.

Certifique-se de sempre usar capacete, óculos de proteção e outros equipamentos de segurança.

Competições podem exigir muito de sua motocicleta. Dessa forma, é importante inspecionar sua Honda e corrigir qualquer defeito antes de utilizá-la. Inspeção os itens apresentados a seguir.

CUIDADO

Manutenções inadequadas ou falhas na correção de defeitos da motocicleta podem provocar colisões, causando sérios ferimentos ou podendo levar até a morte.

Sempre execute uma inspeção inicial e corrija todos os defeitos antes de utilizar a motocicleta.

Inspeção Antes do Uso

Inspeção os seguintes itens antes de utilizar a motocicleta:

• Nível de óleo do motor	37
• Nível de óleo da transmissão	40
• Condições da linha de combustível	34
• Nível de líquido de arrefecimento	41
• Condições das mangueiras e do sistema de arrefecimento	42
• Vela de ignição quanto a grau térmico correto ou presença de fuligem, e cabo da vela de ignição quanto a encaixe inadequado	52
• Filtro de ar quanto a condição e contaminação	43
• Ajuste e folga da alavanca da embreagem	49
• Folga da alavanca de partida a quente	51
• Dreno do respiro quanto a limpeza	45
• Condições dos rolamentos da coluna de direção e componentes relacionados	88
• Funcionamento do acelerador do carburador	46
• Pneus quanto a danos ou pressão inadequada	80
• Raios quanto a afrouxamento	79
• Travas dos aros quanto a afrouxamentos	79
• Suspensões dianteira e traseira quanto a funcionamento adequado	70, 71
• Freios dianteiro e traseiro quanto ao funcionamento adequado	75
• Corrente de transmissão quanto a funcionamento correto e lubrificação adequada	82
• Deslizadores e roletes da corrente de transmissão quanto a desgaste ou danos ..	82, 83
• Inspeção do tubo de escapamento/silencioso	85

- Cada componente quanto a aperto correto (como porcas do cabeçote, parafusos/porcas de fixação do motor, porcas do eixo, parafusos do suporte do guidão, parafusos de fixação da mesa do garfo, ajustador e guia da corrente de transmissão, conectores da fiação, parafuso de fixação do pedal de partida 89, 137–139

Este capítulo apresenta informações básicas sobre como dar partida e desligar o motor de sua motocicleta, bem como diretrizes sobre o amaciamento.

Precauções para Pilotagem Segura	12
Partida e Desligamento do Motor	13
Preparação.....	13
Procedimento de Partida	13
Motor Afogado.....	13
Como Desligar o Motor	14
Engate de Marchas.....	15
Diretrizes de Amaciamento.....	16

Precauções para Pilotagem Segura

Antes de utilizar sua Honda pela primeira vez, consulte “Precauções Importantes sobre Segurança”, localizado na página 2, e o capítulo anterior, intitulado “Antes de Pilotar”.

Para sua segurança, evite dar partida ou operar o motor em lugares fechados, como garagens. Os gases de escapamento de sua Honda contêm monóxido de carbono venenoso, podendo rapidamente envenenar o ambiente fechado e causar perda de consciência ou até a morte.

Sempre siga o procedimento de partida adequado, descrito a seguir.

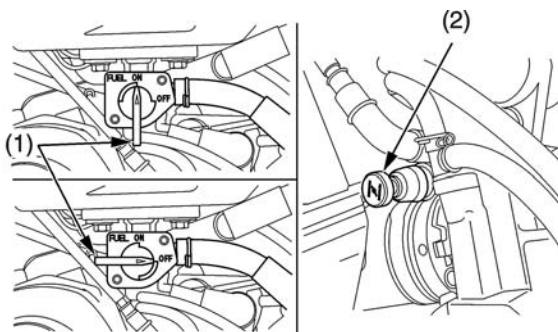
Pode-se dar partida em sua motocicleta mantendo-se a motocicleta em marcha, acionando a alavanca da embreagem antes do pedal de partida.

Preparação

Certifique-se de que a transmissão esteja em ponto morto.

Procedimento de Partida

Sempre siga o procedimento de partida adequado, descrito a seguir.



- (1) REGISTRO DE COMBUSTÍVEL
(2) BOTÃO DO AFOGADOR

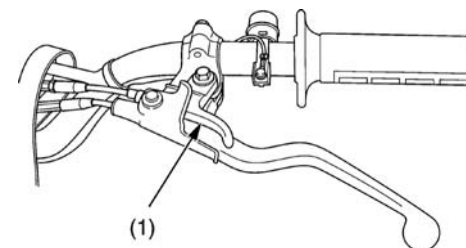
Inspeção os níveis de óleo do motor, da transmissão e do líquido de arrefecimento antes de dar partida no motor (página 37, 40, 41). Abrir e fechar o acelerador repetidamente ou manter o motor em marcha lenta acelerada por mais de 5 minutos na temperatura normal pode causar descoloração do tubo de escapamento.

Partida com o Motor Frio:

1. Gire o registro (1) de combustível para a posição “ON”.
2. Coloque a transmissão em ponto morto.
3. Se a temperatura ambiente for igual ou inferior a 35°C, puxe completamente o botão (2) do afogador.
4. Se a temperatura for inferior a 0°C, abra o acelerador duas ou três vezes. (O motor necessita de uma mistura mais rica para dar partida em baixas temperaturas. Quando o acelerador estiver aberto, a bomba de aceleração fornecerá uma quantidade adicional de combustível ao cilindro, facilitando assim a partida em baixas temperaturas.)
5. Com o acelerador fechado, acione o pedal de partida, a partir de sua posição superior para a posição inferior, através de um movimento rápido e contínuo. (Não abra o acelerador. Como o carburador é equipado com uma bomba de aceleração, será admitida uma quantidade excessiva de combustível no motor, provocando fuligem na vela de ignição caso o acelerador seja aberto e fechado repetidamente. Além disso, o excesso de combustível dificulta o procedimento de partida do motor.)
6. Pressione completamente o botão do afogador após aproximadamente um minuto da partida do motor. Se a marcha lenta ainda estiver irregular, abra levemente o acelerador.

Partida com o Motor Quente:

1. Gire o registro de combustível para a posição “ON”.
2. Coloque a transmissão em ponto morto.
3. Puxe a alavanca (1) de partida a quente e acione o pedal de partida. (Não abra o acelerador).
4. No instante em que o motor der partida, solte a alavanca de partida a quente.



(1) ALAVANCA DE PARTIDA A QUENTE

Partida do motor após o motor morrer durante a pilotagem ou após uma queda:

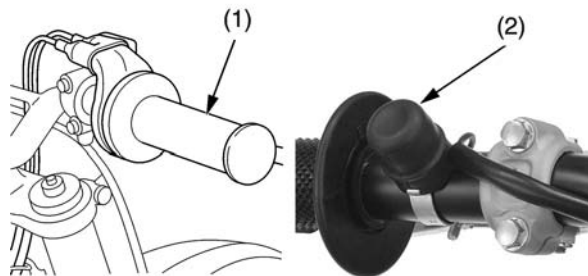
1. Coloque a transmissão em ponto morto.
2. Puxe a alavanca de partida a quente e acione o pedal de partida. (Não abra o acelerador.)
3. No instante em que o motor der partida, solte a alavanca de partida a quente.

Motor Afogado

Se o motor não ligar após diversas tentativas, provavelmente estará afogado devido a excesso de combustível. Para solucionar o problema de afofamento:

1. Coloque a transmissão em ponto morto.
2. Mantendo o acelerador completamente aberto, repita lentamente o procedimento de partida aproximadamente dez vezes para eliminar o excesso de combustível do motor.
3. Puxe a alavanca de partida a quente e acione o pedal de partida. (Não abra o acelerador.)
4. No instante em que o motor der partida, solte a alavanca de partida a quente.

Como Desligar o Motor



- (1) ACELERADOR
(2) INTERRUPTOR DO MOTOR

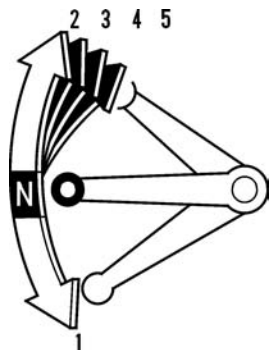
Desligamento normal do motor

1. Coloque a transmissão em ponto morto.
2. Gire o registro de combustível para a posição “OFF”.
3. Abra levemente o acelerador (1) duas ou três vezes e feche-o em seguida.
4. Pressione o interruptor (2) do motor e mantenha-o pressionado até que o motor desligue completamente.

Caso o registro de combustível não seja fechado, o carburador poderá afogar, dificultando a próxima partida do motor.

Desligamento em situações emergenciais

Para desligar o motor em situações de emergência, pressione o interruptor do motor e mantenha-o pressionado.



1. Após o aquecimento do motor, a motocicleta estará pronta para ser utilizada.
2. Enquanto o motor estiver em marcha lenta, acione a alavanca da embreagem e pressione o pedal de câmbio para engatar a 1ª marcha.
3. Solte lentamente a alavanca da embreagem e aumente gradativa e simultaneamente as rotações do motor, abrindo lentamente o acelerador. Para obter uma saída suave, coordene simultaneamente o acionamento da alavanca da embreagem e do acelerador.

ATENÇÃO

Quando iniciar o movimento a partir de um cavalete de partida, tenha cuidado para não abrir excessivamente o acelerador, pois a motocicleta poderá “empinar”.

4. Quando a motocicleta atingir uma velocidade moderada, feche o acelerador, acione a embreagem e engate a 2ª marcha, acionando o pedal de câmbio para cima.
5. Esta sequência deve ser repetida progressivamente para engatar a 3ª, 4ª e 5ª marchas. Acione o pedal de câmbio para cima para engatar uma marcha superior, e pressione o pedal de câmbio para engatar uma marcha inferior. Cada toque no pedal de câmbio engata a próxima marcha em sequência. O pedal de câmbio retorna automaticamente à posição horizontal quando liberado.

ATENÇÃO

- Mudanças de marcha inadequadas podem danificar o motor, a transmissão e o sistema de transmissão de potência.
- Engatar uma marcha inferior poderá ajudar a reduzir a velocidade de sua motocicleta, especialmente em descidas. Entretanto, engatar uma marcha inferior quando o motor estiver em altas rotações poderá danificá-lo.
- Para evitar danos à transmissão, não pilote a motocicleta com a transmissão desengatada nem permita que a motocicleta seja rebocada por longas distâncias com o motor desligado.

O cuidado adicional na pilotagem durante os primeiros 25 km ou o primeiro dia de utilização é de grande importância para assegurar confiabilidade e desempenho futuro de sua Honda. Durante esse período, evite partidas com o acelerador totalmente aberto e acelerações rápidas.

Esse mesmo procedimento deve ser observado cada vez que se efetuar a:

- Substituição do pistão;
- Substituição dos anéis do pistão;
- Substituição do cilindro;
- Substituição da árvore de manivelas ou de seus rolamentos.

Manter sua Honda em condições perfeitas de funcionamento é absolutamente essencial para sua segurança. É também uma maneira inteligente de proteger seu investimento, garantindo desempenho máximo, evitando quebras e permitindo maior diversão.

Para ajudá-lo a manter sua Honda em boa forma, este capítulo inclui uma tabela de manutenção para os reparos necessários e um guia de instruções passo-a-passo para tarefas específicas de manutenção. Você também encontrará precauções de segurança importantes, informações sobre fluidos e dicas para manter sua Honda em perfeitas condições.

Esta motocicleta está equipada com um sistema ICM (Módulo de Controle de Ignição); portanto, são desnecessários ajustes em seu ponto de ignição. Caso deseje verificar o ponto de ignição, consulte uma concessionária Honda.

Um kit de ferramentas opcional pode estar disponível. Verifique com sua concessionária Honda.

Antes da Manutenção da Sua Honda

A Importância da Manutenção	18
Segurança na Manutenção	19
Precauções Importantes de Segurança	19
Tabela de Manutenção	20
Manutenção Geral para Competição	22
Manutenção Antes e Após as Competições	26
Manutenção Entre Baterias e Práticas	26
Manutenção Após a Competição	26

Preparação para os Serviços

Localização dos Componentes de Manutenção ...	28
Assento.....	29
Tanque de Combustível.....	30
Chassi Secundário	32

Procedimentos de Serviço

Fluidos e Filtros

Sistema de Alimentação	34
Óleo do Motor.....	36
Óleo da Transmissão	39
Líquido de Arrefecimento	41
Filtro de Ar.....	43
Respiro da Carcaça do Motor	45

Motor

Acelerador.....	46
Rotação de Marcha lenta.....	48
Sistema de Embreagem.....	49
Alavanca de Partida a Quente	51
Vela de Ignição.....	52
Folga das Válvulas.....	53
Pistão/Anéis do Pistão/Pino do Pistão	62

Chassi

Suspensão.....	70
Inspeção da Suspensão Dianteira.....	70
Inspeção da Suspensão Traseira.....	71
Óleo Recomendado para Suspensão	72
Troca do Óleo	72
Freios.....	75
Rodas.....	79
Pneus e Câmaras	80
Corrente de Transmissão.....	82
Tubo de Escapamento/Silencioso	85
Procedimentos Adicionais de Manutenção	88
Cuidados com a Aparência.....	90

Manter sua Honda em condições perfeitas de funcionamento é absolutamente essencial para sua segurança. É também uma maneira inteligente de garantir máximo desempenho durante cada bateria. As inspeções antes da utilização e a manutenção adequada são especialmente importantes, pois sua Honda foi desenvolvida para ser utilizada em competições off-road.

Lembre-se, a manutenção adequada é de sua responsabilidade. Certifique-se de inspecionar sua Honda antes de cada utilização e siga a Tabela de Manutenção deste capítulo.

CUIDADO

Manutenções inadequadas ou falhas na correção de defeitos antes da utilização podem resultar em acidentes, provocando sérios ferimentos ou até a morte.

Siga sempre as recomendações de manutenção e inspeção, e a tabela de manutenção deste manual do proprietário.

Este capítulo inclui instruções referentes a execução de algumas manutenções de grande importância. Serão indicadas também algumas das mais importantes precauções de segurança. Entretanto, é impossível alertar sobre todos os riscos associados à realização de manutenção. Você deve utilizar seu próprio bom-senso.

CUIDADO

Não cumprir adequadamente as precauções e instruções de manutenção pode resultar em sérios ferimentos ou até a morte.

Siga sempre os procedimentos e precauções deste manual do proprietário.

Precauções Importantes de Segurança

- Certifique-se de que o motor esteja desligado antes de iniciar qualquer manutenção ou reparo. Este procedimento eliminará vários riscos potenciais:

Envenenamento por monóxido de carbono do escapamento. Certifique-se de que o local possua ventilação adequada sempre que o motor for ligado.

Queimaduras por componentes quentes da motocicleta. Deixe o motor e o sistema de escapamento esfriarem antes de tocá-los.

Ferimentos por peças móveis. Não dê partida no motor a menos que seja instruído a fazê-lo.

- Leia as instruções antes de iniciar e certifique-se de que você possui as ferramentas e habilidades necessárias.
- Para evitar quedas da motocicleta, estacione-a em piso firme, sobre uma superfície plana, utilizando opcionalmente um cavalete opcional ou cavalete de manutenção para apoiar adequadamente a motocicleta.
- Para reduzir a possibilidade de incêndio ou explosões, tenha muito cuidado ao executar reparos próximo à gasolina. Utilize somente solvente não inflamável (alto ponto de inflamação), como querosene – e não gasolina – para a limpeza de componentes. Mantenha cigarros, faíscas e chamas afastados de todos os componentes relacionados ao sistema de alimentação.

Para manter a segurança e confiabilidade de sua Honda, são necessários reparos e inspeções regulares, conforme indicados na Tabela de Manutenção a seguir.

A Tabela de Manutenção lista os itens que podem ser executados com conhecimentos mecânicos básicos e ferramentas manuais. Os procedimentos para a execução desses itens são fornecidos neste manual.

A Tabela de Manutenção também inclui itens que envolvem procedimentos mais complexos e podem requerer treinamento especial, ferramentas e equipamentos específicos. Dessa forma, recomendamos que você deixe a cargo de sua concessionária Honda a execução destes reparos, a menos que possua conhecimentos mecânicos avançados e as ferramentas necessárias.

Os intervalos de manutenção, indicados na Tabela de Manutenção, são expressos em função de competições e horas de utilização. Para evitar negligências em relação às manutenções necessárias, recomendamos que você desenvolva uma maneira eficaz de registrar o número de competições e/ou horas de utilização.

Se você não se sente a vontade para realizar as tarefas ou necessitar de suporte, lembre-se de que sua concessionária Honda conhece sua motocicleta melhor do que ninguém, e está completamente equipada para realizar qualquer tipo de manutenção ou reparo. Caso você opte por realizar sua própria manutenção, utilize somente Peças Genuínas Honda ou seus equivalentes, a fim de garantir a melhor qualidade e confiabilidade à sua motocicleta.

Execute a inspeção inicial antes da utilização (página 9) em cada período de manutenção apontado.

Resumo das observações e procedimentos da tabela de manutenção:

NOTAS:

1. Limpe após cada bateria em condições de poeira.
2. Substitua a cada 2 anos. A substituição requer conhecimentos mecânicos.
3. Substitua após o primeiro amaciamento.
4. Inspeção após o primeiro amaciamento.
5. Substitua o óleo da transmissão caso os discos e separadores da embreagem sejam substituídos.

Procedimentos de Manutenção:

I: Inspeção e limpe, ajuste, lubrifique ou substitua, se necessário.

C: Limpe.

A: Ajuste.

L: Lubrifique.

R: Substitua.

Efetue a Inspeção Antes do Uso a cada intervalo especificado de manutenção periódica.

I: Inspecione e limpe, ajuste, lubrifique ou substitua, se necessário. C: Limpe. A: Ajuste, L: Lubrifique, R: Substitua.

ITENS	FREQUÊNCIA	NOTA	A cada corrida ou aprox. 2,5 horas	A cada 3 corridas ou aprox. 7,5 horas	A cada 6 corridas ou aprox. 15 horas	A cada 9 corridas ou aprox. 22,5 horas	A cada 12 corridas ou aprox. 30 horas	Consulte a página
Funcionamento do Acelerador			I					46
Partida a Quente			I					51
Filtro de Ar	(NOTA 1)	C						43
Respiro da Carcaça do Motor			I					45
Vela de Ignição			I					52
Folga das Válvulas/Sistema Descompressor	(NOTA 4)				I			53
Óleo do Motor	(NOTA 3)				R			36
Filtro de Óleo do Motor	(NOTA 3)				R			37
Rotação de Marcha lenta do Motor			I					48
Pistão e Anéis do Pistão					R			62
Pino do Pistão					R			64
Óleo da Transmissão	(NOTA 5)	I			R			39
Líquido de Arrefecimento do Radiador	(NOTA 2)	I						41
Sistema de Arrefecimento		I						41
Corrente de Transmissão		I, L		R				82
Deslizador da Corrente de Transmissão		I						82
Rolete da Corrente de Transmissão		I						83
Pinhão de Transmissão		I						84
Coroa de Transmissão		I						84
Fluido de Freio	(NOTA 2)	I						76
Desgaste das Pastilhas do Freio		I						78
Sistema de Freio		I						75
Sistema de Embreagem	(NOTA 5)	I						49
Cabos de Controle		I, L						88
Tubo de Escapamento/Silencioso		I						85
Suspensão		I						70, 71
Braço Oscilante/Articulação do Amortecedor				L				25, 71
Óleo do Garfo da Suspensão	(NOTA 3)			R				72
Porcas, Parafusos e Fixadores		I						89, 137-139
Rodas/Pneus		I						79, 80, 81
Rolamentos da Coluna de Direção							I	88

Esta tabela é baseada em motocicletas submetidas a condições médias de pilotagem. As motocicletas utilizadas em condições rigorosas ou incomuns deverão ter seus períodos de manutenção abreviados.

NOTAS:

1. Limpe após cada bateria em condições de poeira.
2. Substitua a cada 2 anos. A substituição requer conhecimentos mecânicos.
3. Substitua após o primeiro amaciamento.
4. Inspecione após o primeiro amaciamento.
5. Substitua o óleo da transmissão caso os discos e separadores da embreagem sejam substituídos.

Execute as manutenções, estacionando a motocicleta em piso firme, sobre uma superfície plana, e utilizando o cavalete opcional ou suporte equivalente.

Ao apertar os parafusos e porcas, inicie pelos de maior diâmetro ou pelos fixadores internos. Em seguida, aperte-os em ordem cruzada em seus valores de torque especificados.

Utilize Peças Genuínas Honda ou seus equivalentes ao executar reparos em sua motocicleta.

Durante a desmontagem, limpe os componentes utilizando solvente de limpeza não inflamável (alto ponto de inflamação), tal como querosene. Lubrifique as superfícies deslizantes, os anéis de vedação e os retentores antes da montagem. Aplique graxa nos componentes, revestindo-os ou preenchendo-os quando especificado.

Após a desmontagem do motor, instale sempre novas juntas, anéis de vedação, cupilhas, presilhas de pino do pistão, anéis elásticos, etc., durante a montagem. Após a montagem, inspecione todos os componentes quanto a instalação e funcionamento adequados.

Itens para Inspeção Antes do Uso

Consulte “Inspeção Antes do Uso” na página 9.

Vela de Ignição

Algumas velas de ignição não resistivas podem causar falhas de ignição. Consulte as recomendações deste manual quanto ao tipo específico de vela para certificar-se de utilizar a medida e o grau térmico corretos. Substitua a vela de ignição periodicamente, conforme especificado na Tabela de Manutenção (página 21).

Óleo e Filtro de Óleo do Motor

Drene e troque o óleo do motor frequentemente para assegurar máxima vida útil do pistão, cilindro e árvore de manivelas. Pelo mesmo motivo, substitua também o filtro de óleo. As trocas frequentes também irão assegurar um desempenho consistente em termos de potência e resposta do motor (página 37).

Óleo da Transmissão

Drene e troque o óleo da transmissão frequentemente para assegurar máxima vida útil da transmissão e embreagem. As trocas frequentes também irão assegurar um desempenho consistente em termos de funcionamento do câmbio e embreagem (página 40).

Filtro de Ar

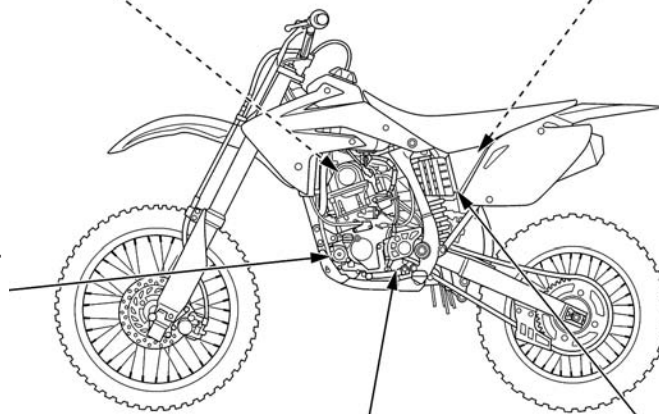
Limpe e aplique óleo no filtro de ar regularmente, pois o volume de ar que passa através dele afeta profundamente o desempenho do motor. Tanto o desempenho do motor quanto sua durabilidade a longo prazo podem ser prejudicados por um filtro de ar deteriorado que permita a passagem de sujeira. Sempre inspecione cuidadosamente o filtro de ar. Procure por indícios de pequenos cortes ou separação das emendas. Mantenha um filtro de ar de reserva em um saco plástico selado, lubrificado e pronto para ser instalado.

A pilotagem em condições severas de poeira pode exigir a manutenção ou substituição do filtro de ar por outro preparado previamente entre as baterias. Tenha cuidado para não aplicar uma quantidade excessiva de óleo no filtro de ar. É muito importante que o filtro esteja completamente lubrificado, no entanto, o excesso de óleo provoca uma condição de funcionamento com mistura rica, que provavelmente será mais facilmente percebida fora da marcha lenta e em baixas rotações. Siga as instruções de serviços apresentadas na seção de Manutenção. Use óleo para filtro de ar de espuma Pro Honda Foam Filter Oil ou equivalente. Certifique-se de aplicar graxa na área de contato entre o flange do filtro e a carcaça do filtro de ar. A graxa branca à base de lítio Pro Honda White Lithium Grease ou equivalente é adequada para essa finalidade, pois indicará claramente toda sujeira que penetre na área de vedação (página 43). Utilize o filtro de ar Honda genuíno ou outro equivalente especificado para seu modelo.

A utilização de um filtro de ar Honda incorreto ou de qualidade não equivalente pode causar desgaste prematuro do motor ou problemas de desempenho.

Vedação da Carcaça do Filtro de Ar

Caso haja alguma dúvida quanto à integridade da vedação, remova e vede novamente a coifa da carcaça do filtro de ar na área de contato com a carcaça, utilizando o adesivo Pro Honda Handgrip Cement ou equivalente. Inspeção regularmente o filtro de ar e o duto de admissão de ar quanto a indícios de deterioração ou penetração de sujeira.

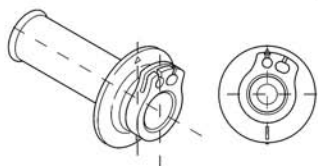


Manoplas

Sempre utilize adesivo Pro Honda Handgrip Cement ou equivalente ao substituir as manoplas. Consulte uma concessionária Honda para instruções relacionadas à sua instalação.

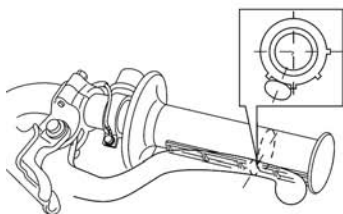
Manopla do Acelerador

Alinhe a marca “Δ” da manopla do acelerador com o orifício da guia do cabo do acelerador.



Manopla Esquerda do Guidão

Alinhe a superfície superior ondulada da manopla com a alavanca da embreagem, como mostra a ilustração.



Para segurança adicional, pode-se optar por prender as manoplas ao guidão utilizando um arame de segurança para reduzir a possibilidade de afrouxamento. Posicione as pontas torcidas do arame afastadas das palmas das mãos e certifique-se de que elas penetrem na borracha da manopla de modo a não engancharem em suas luvas.



Controle do Acelerador

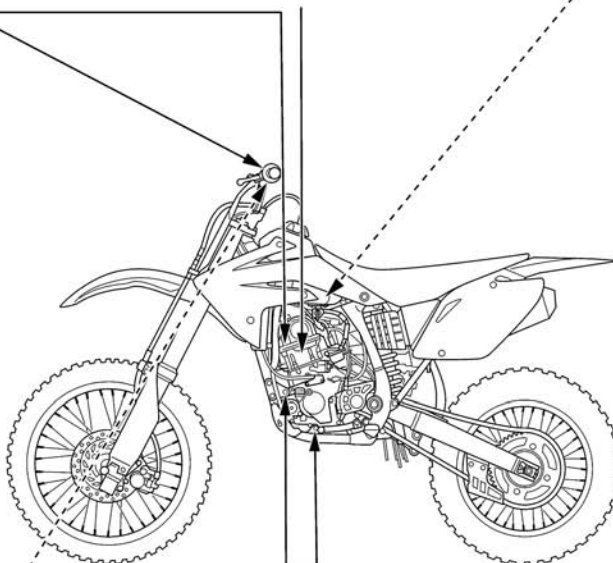
Remova o controle do acelerador após algumas competições, limpe completamente o interior do alojamento do acelerador e do guidão, e aplique uma leve camada de óleo. Inspeccione cuidadosamente o cabo quanto a dobras ou outros danos que possam de algum modo restringir o controle do acelerador. Movimente o guidão de batente a batente para assegurar que não haja interferência dos cabos. Certifique-se de que o acelerador funcione perfeitamente após a inspeção e manutenção.

Juntas

Sempre utilize novas juntas durante a instalação de componentes.

Cilindro

Aplique uma pequena quantidade de graxa nos pinos-guias de fixação do cilindro para evitar corrosão entre metais dissimilares. As tolerâncias são muito restritas, portanto, é importante manter esses pinos-guias absolutamente limpos (página 66).



Filtro de Combustível

Drene periodicamente o combustível do tanque, remova e limpe o registro/filtro de combustível. Substitua o anel de vedação do registro de combustível caso apresente algum sinal de dano ou deterioração (página 35).

Contaminação do Combustível

Consulte o item “Sistema de Alimentação” em seu Manual do Proprietário, na página 34.

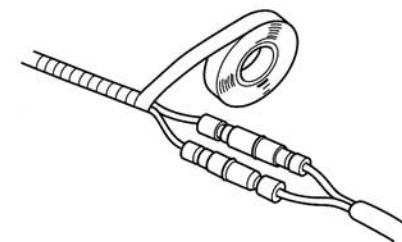
Inspeccione as linhas de combustível quanto a deterioração, danos ou vazamento. Substitua-as se necessário. Drene periodicamente o combustível do tanque, e remova e limpe o registro e o filtro de combustível. Substitua o anel de vedação do registro de combustível caso haja sinais de danos ou deterioração (página 35).

Solte o parafuso de drenagem e examine o fluxo de combustível da cuba da boia. Caso seja observada qualquer anomalia no combustível, tal como presença de água ou sujeira, remova a cuba da boia e inspeccione seu interior (página 114).

Para máxima eficiência, drene e substitua o combustível que permanecer no tanque por mais de um mês.

Conectores Elétricos

Limpe os conectores elétricos e proteja-os com fita isolante para reduzir a possibilidade de desconexão indesejada, curto-circuito ou corrosão por água. A graxa Pro Honda Dielectric Grease pode oferecer proteção adicional para todas as conexões elétricas.

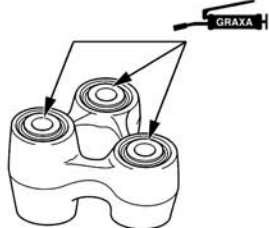


Parafusos e Porcas de Fixação do Motor

Certifique-se de que as porcas e parafusos de fixação do motor estejam apertados em seu valor de torque correto. Para maior segurança, remova as porcas, limpe suas roscas e aplique Pro Honda Hondalock ou equivalente antes de apertá-las.

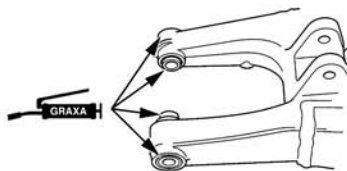
Lubrificação da Articulação da Suspensão

Desmonte, limpe, inspecione e lubrifique todos os rolamentos das articulações da suspensão a cada 7,5 horas de utilização a fim de assegurar o correto desempenho da suspensão e minimizar o desgaste de seus componentes.



Lubrificação da Articulação do Braço Oscilante

Limpe, inspecione e lubrifique as articulações da suspensão e do braço oscilante com graxa. Certifique-se de que todos os retentores de pó estejam em boas condições.



Braço Oscilante

Não tente soldar nem reparar de qualquer maneira um braço oscilante danificado, pois a soldagem irá enfraquecê-lo.

Pedais de Apoio

Dentes dos pedais de apoio desgastados podem ser reparados limando-se as ranhuras entre os dentes, utilizando-se uma lima de perfil triangular. Evite deixar os dentes muito pontiagudos, pois isso reduzirá a vida útil da sola das botas. Afie somente as pontas dos dentes. Não aprofunde as ranhuras para não enfraquecer os pedais de apoio. Certifique-se de que as articulações dos pedais de apoio se movimentem livremente e que as cupilhas de retenção dos pinos de articulação estejam em boas condições.



Substituição do Fluido de Freio

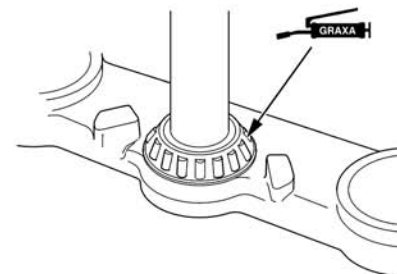
Consulte o item “Desgaste das Pastilhas de Freio” em seu Manual do Proprietário, na página 78.

Inspeção do Cáliper do Freio: Certifique-se de que tanto o cálculo dianteiro quanto o traseiro movimentam-se livremente sobre os pinos dos seus suportes. Verifique periodicamente a espessura das pastilhas de freio e substitua-as quando atingirem a espessura mínima. Se os freios falharem quando estiverem quentes, inspecione as pastilhas quanto a vitrificação ou danos e substitua-as se necessário.

Substituição do Fluido de Freio: Substitua o fluido hidráulico do sistema de freio a cada 2 anos. Substitua o fluido com mais frequência caso os freios estejam sujeitos a condições severas de uso. Frenagens fortes aquecem o fluido de freio, deteriorando-o mais rapidamente do que o esperado. Qualquer tipo de utilização que necessite de uso mais intenso dos freios, como em locais com mato fechado, podem encurtar a vida útil do fluido de freio.

Rolamentos da Coluna de Direção

Limpe, inspecione e lubrifique com graxa periodicamente os rolamentos da coluna de direção, especialmente quando pilotar frequentemente em pistas molhadas, com muita lama ou poeira. Utilize graxa para uso geral à base de ureia contendo agente para pressão extrema (por exemplo: Shell Gadus S2 V220AC ou equivalente).



Óleo do Garfo/Desempenho

Desmonte, limpe e inspecione o garfo da suspensão e substitua o óleo regularmente. A contaminação por pequenas partículas metálicas, produzida pela ação normal do garfo, além do envelhecimento normal do fluido, prejudicam o funcionamento da suspensão. Utilize somente HP Fork Oil, SS-19 ou equivalente, contendo aditivos especiais, para assegurar o desempenho ideal da suspensão dianteira de sua Honda.

Chassi

Sua Honda é uma máquina de alto desempenho. Portanto, o chassi deve fazer parte de seu programa geral de manutenção para competição. Inspeção periódica e cuidadosamente o chassi para detectar trincas ou outros danos. Isso é muito importante em competições.

Raios

Inspeione frequentemente a tensão dos raios entre as primeiras corridas. Da mesma forma que os raios, as porcas dos raios e os pontos de contato com aro se assentam, fazendo-se necessário apertar os raios novamente. Após o período inicial de assentamento, os raios deverão manter sua tensão. Ainda assim, certifique-se de que seu programa de manutenção para competição inclua a verificação periódica da tensão dos raios e da condição geral das rodas (página 79).

Porcas, Parafusos, Etc.

A aplicação de trava química nos fixadores essenciais proporciona segurança adicional. Remova as porcas, limpe as roscas dos parafusos e porcas, aplique trava química Pro Honda Hondalock ou equivalente e aperte-os em seus valores de torque especificados.

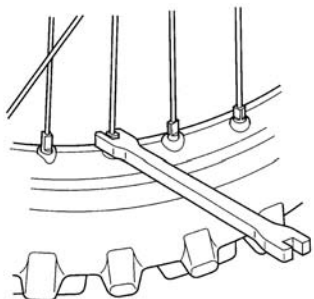
Orifício de Sangria

Após cada corrida, verifique o orifício de sangria localizado logo abaixo da tampa da bomba d'água. Remova toda sujeira ou areia acumulada, se necessário. Verifique se há vazamento nos retentores. Uma pequena quantidade de líquido de arrefecimento através do orifício de sangria é normal. Se vazar água pelo orifício de sangria, substitua o retentor mecânico. Se houver vazamento de óleo, o retentor de óleo estará danificado. Procure uma concessionária Honda para substituir os retentores de óleo e mecânico. Ambos devem ser substituídos ao mesmo tempo.

Manutenção entre Baterias e Práticas

Após as práticas ou entre baterias, você deverá efetuar algumas inspeções e ajustes adicionais.

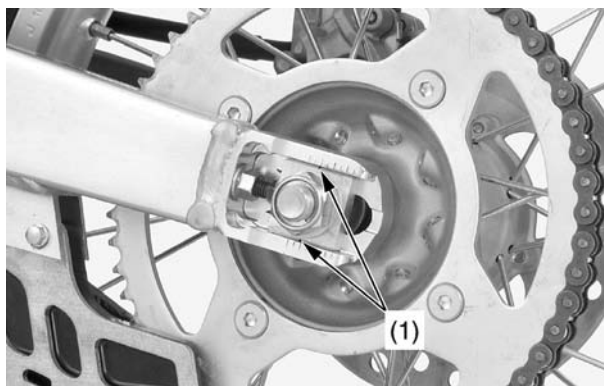
- Limpe o acúmulo de sujeira sob os para-lamas e das rodas, componentes da suspensão, manoplas, controles e pedais de apoio. Utilize uma escova de limpeza de náilon com cerdas duras.
- Verifique a pressão dos pneus.
- Verifique a tensão dos raios e o aperto das travas do aro.



- Verifique o aperto das porcas e parafusos da coroa e pinhão de transmissão.
- Limpe as laterais da corrente de transmissão com uma escova de limpeza de náilon com cerdas duras. Lubrifique e ajuste se necessário.

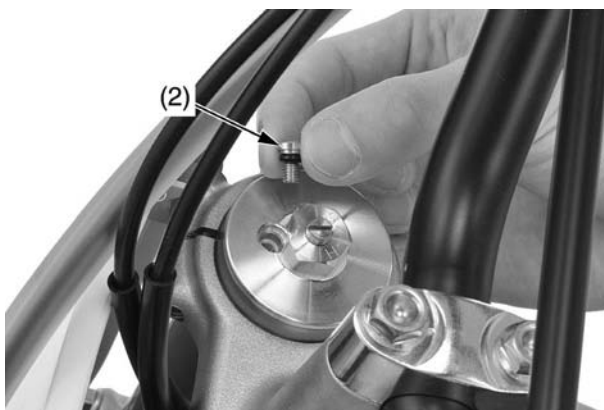
Não efetue a manutenção com o motor em funcionamento. Caso contrário, poderão ocorrer ferimentos aos seus dedos e mãos.

- Após o ajuste, certifique-se de que as marcas (1) de referência dos ajustadores da corrente estejam nas mesmas posições em ambos os lados, assegurando o correto alinhamento da roda traseira e máximo desempenho do disco de freio traseiro. A manutenção do alinhamento correto da roda traseira também aumentará a vida útil das pastilhas de freio, diminuindo seu desgaste.



(1) MARCAS DE REFERÊNCIA DO AJUSTADOR DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO

- Levante a roda dianteira do solo e utilize os dois parafusos (2) de alívio de pressão para aliviar a pressão do ar armazenado nos cilindros internos do garfo (a pressão no interior dos cilindros deve ser igual à atmosférica (0 kPa (0 kgf/cm², 0 psi))). Essa pressão é causada pela ação normal do garfo durante a pilotagem. (Se utilizar a motocicleta em locais de grande altitude, lembre-se de que a pressão do garfo de 0 ao nível do mar aumentará conforme a altitude aumentar).



(2) PARAFUSO DE ALÍVIO DE PRESSÃO DO GARFO

Manutenção Após a Competição

Para manter o desempenho de sua Honda a longo prazo, é importante possuir um programa de manutenção consistente. Após o término de uma competição é um bom momento para iniciar seu próximo ciclo de manutenção.

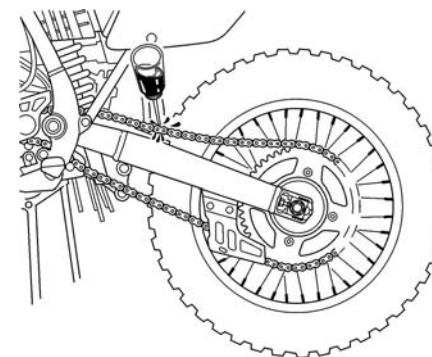
Lubrificação Após a Corrida

Aplique uma fina camada de óleo anticorrosivo na coroa de transmissão e em todos os locais do chassi ou do motor em que a tinta tenha sido removida e o metal exposto possa começar a oxidar.

Aplique uma camada mais espessa de óleo anticorrosivo caso a competição tenha ocorrido sob condições particularmente úmidas ou com muita lama. Tenha cuidado para não atingir as pastilhas e discos de freio com óleo.

Tenha cuidado para não prender seus dedos entre a corrente e a coroa de transmissão.

Remova a corrente de transmissão, limpe-a e lubrifique-a (páginas 83, 84). Certifique-se de que a corrente esteja limpa e seca antes de lubrificá-la.



Limpeza de Rotina

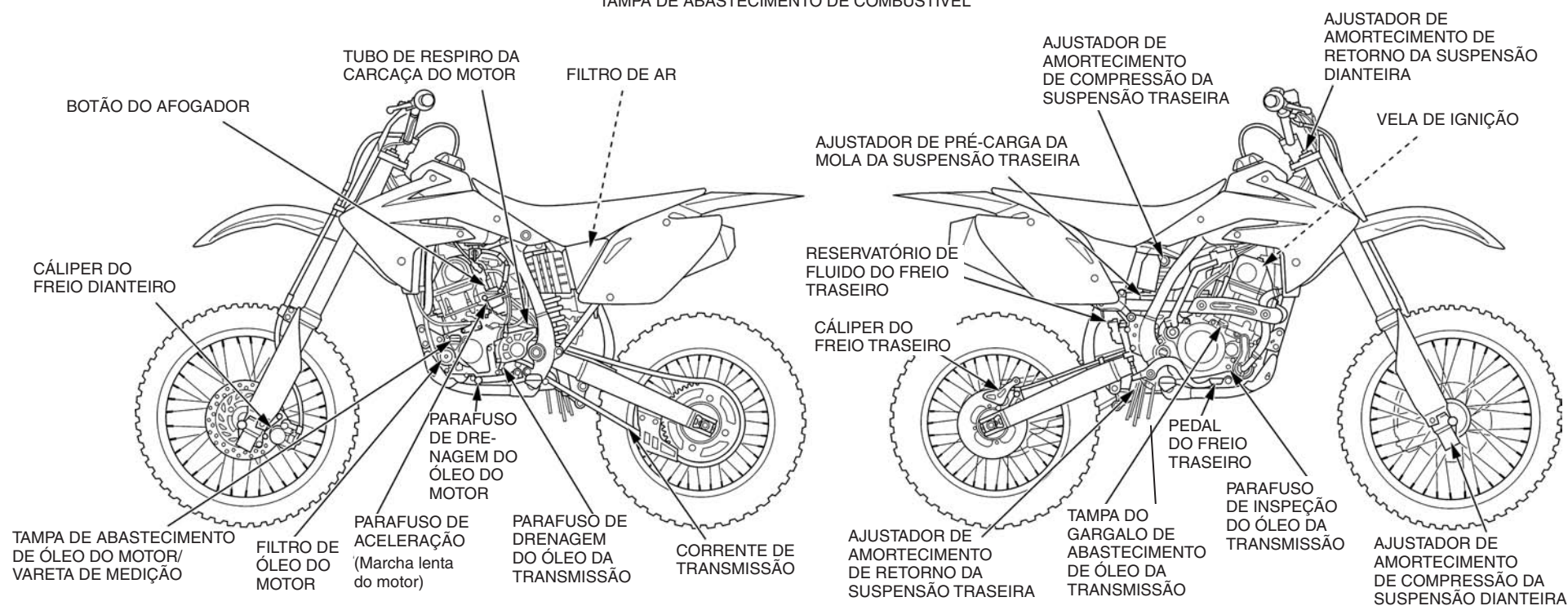
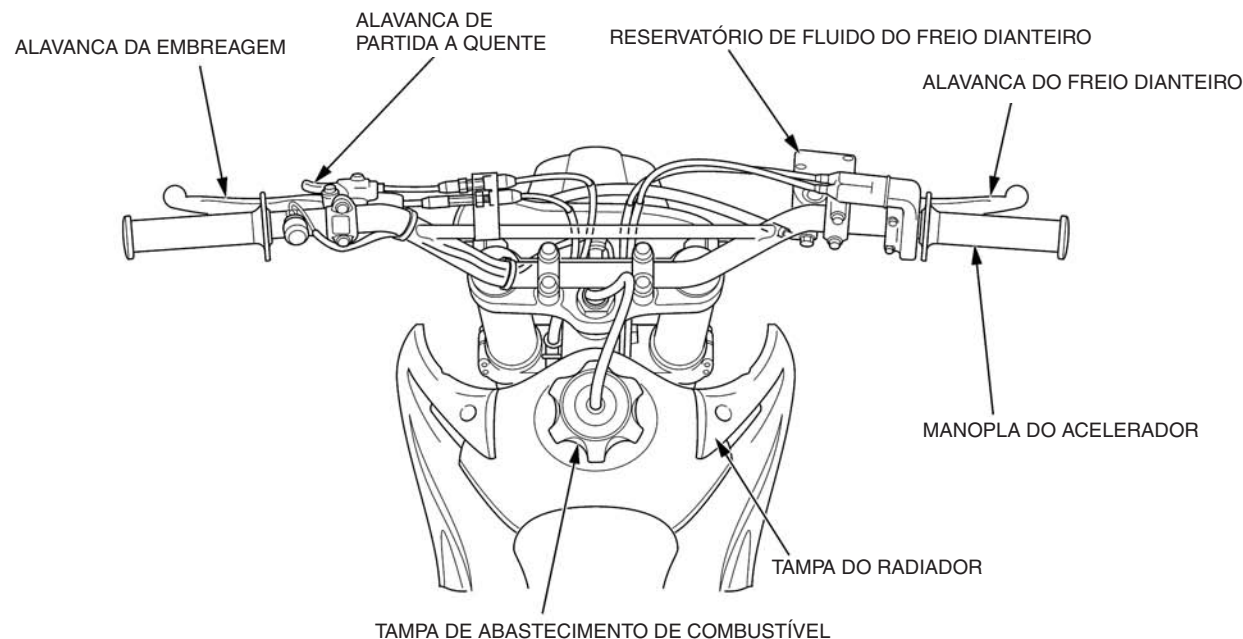
Caso sua motocicleta não esteja excessivamente suja, será melhor limpá-la manualmente com auxílio de uma escova de cerdas duras de náilon e alguns panos limpos.

Tenha cuidado para não prender seus dedos entre a corrente e a coroa de transmissão.

Há diversas escovas de limpeza de custo razoável, disponíveis em bazares, drogarias, mercearias e lojas de ferragens, extremamente úteis para remover a sujeira das reentrâncias de sua motocicleta. Evite utilizar escovas abrasivas e duras nos componentes plásticos e de borracha.

Caso sua motocicleta tenha sido exposta à maresia ou água salgada, enxágue-a o mais rápido possível após a competição, seque-a e aplique spray lubrificante em todos os seus componentes metálicos.

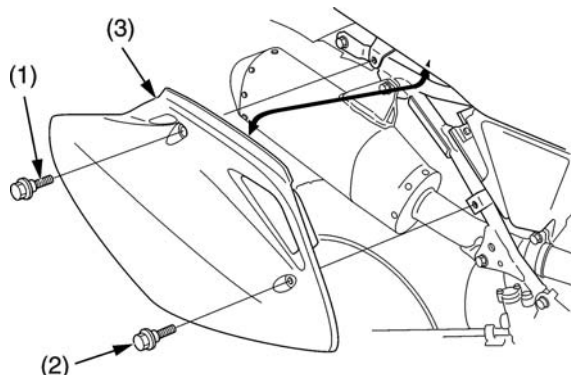
Caso opte por lavar sua Honda ou utilizar produtos de limpeza, consulte o item “Aparência” (página 90).



Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

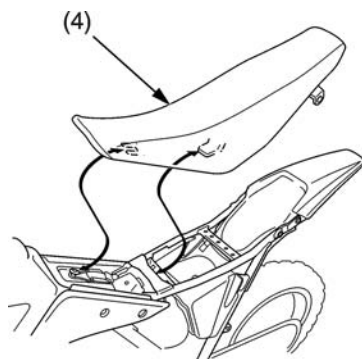
Remoção

1. Remova os parafusos (1) de fixação do assento, os parafusos (2) das tampas laterais e as tampas (3) laterais.



- (1) PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO ASSENTO
- (2) PARAFUSO DA TAMPA LATERAL
- (3) TAMPA LATERAL

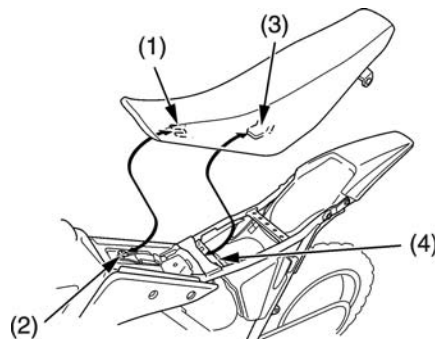
2. Remova o assento (4), deslizando-o para trás.



- (4) ASSENTO

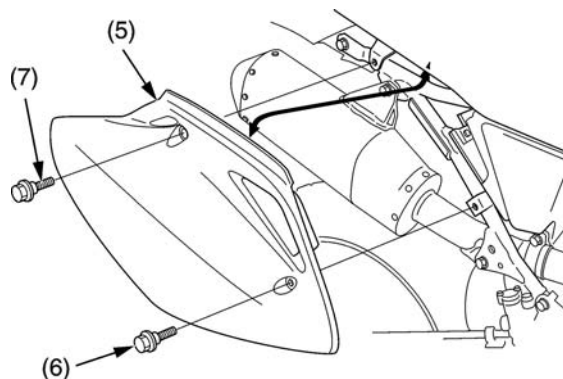
Instalação

1. Instale o assento, alinhando a lingueta (1) dianteira com o suporte (2) do assento e a lingueta (3) traseira com a lingueta (4) do chassi.



- (1) LINGUETA DIANTEIRA
- (2) SUPORTE DO ASSENTO
- (3) LINGUETA TRASEIRA
- (4) LINGUETA DO CHASSI

2. Instale as tampas (5) laterais e aperte seus parafusos (6).
3. Instale e aperte os parafusos (7) de fixação do assento no torque especificado.
26 N.m (2,7 kgf.m)

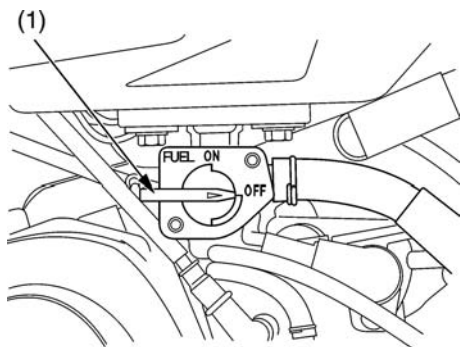


- (5) TAMPA LATERAL
- (6) PARAFUSO DA TAMPA LATERAL
- (7) PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO ASSENTO

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

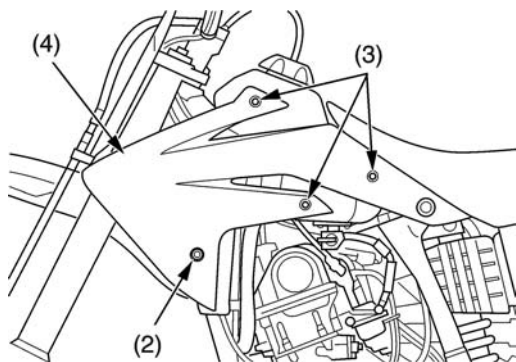
Remoção

1. Gire o registro (1) de combustível para a posição “OFF”.



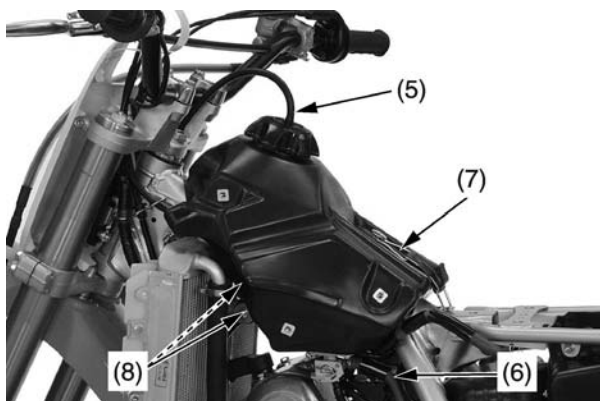
(1) REGISTRO DE COMBUSTÍVEL

2. Remova os parafusos/espaçadores (2) A dos protetores.
3. Remova os parafusos (3) B dos protetores e os protetores (4).



- (2) PARAFUSO/ESPAÇADOR A DO PROTETOR
(3) PARAFUSOS B DO PROTETOR
(4) PROTETOR

4. Remova o assento (página 29).
5. Puxe o tubo (5) de respiro para fora da porca da coluna de direção.
6. Desconecte a linha (6) de combustível.
7. Solte a cinta (7) do tanque de combustível.
8. Remova os parafusos/arruelas (8) do tanque de combustível.
9. Remova o tanque de combustível.



- (5) TUBO DE RESPIRO
(6) LINHA DE COMBUSTÍVEL
(7) CINTA DO TANQUE DE COMBUSTÍVEL
(8) PARAFUSOS/ARRUELAS DO TANQUE DE COMBUSTÍVEL

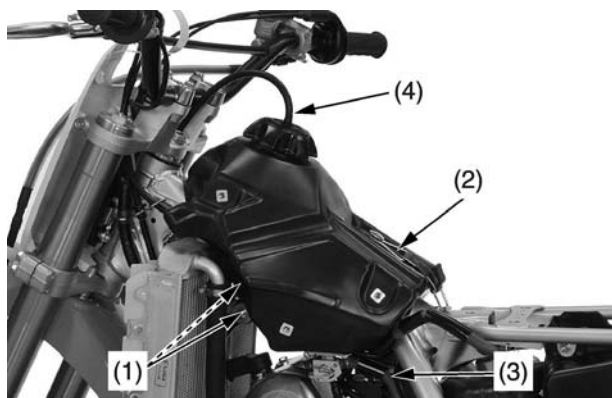
⚠ CUIDADO

A gasolina é altamente inflamável e explosiva. Você pode sofrer sérias queimaduras ou ferimentos ao manusear o combustível.

- Desligue o motor e mantenha fontes de calor, faíscas e chamas afastados.
- Manuseie o combustível somente em locais abertos.
- Seque os respingos imediatamente.

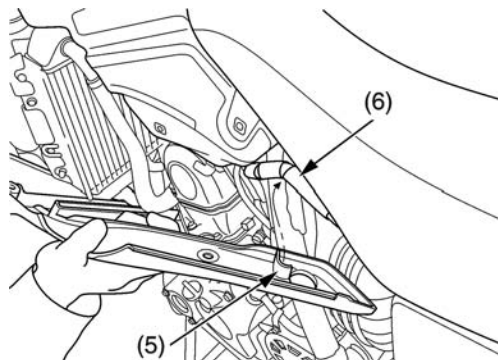
Instalação

1. Instale o tanque de combustível no chassi.
2. Instale os parafusos/arruelas (1) do tanque de combustível e aperte-os em seguida.
3. Prenda a cinta (2) do tanque de combustível.
4. Conecte a linha (3) de combustível.
5. Instale o tubo (4) de respiro na porca da coluna de direção.



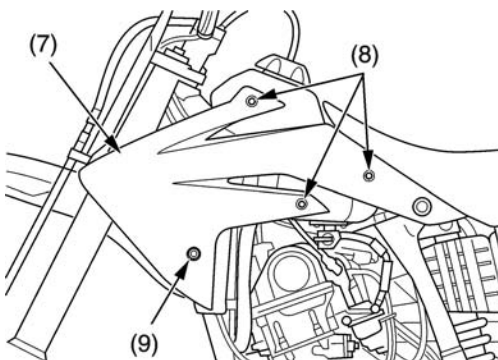
- (1) PARAFUSOS/ARRUELAS DO TANQUE DE COMBUSTÍVEL
- (2) CINTA DO TANQUE DE COMBUSTÍVEL
- (3) LINHA DE COMBUSTÍVEL
- (4) TUBO DE RESPIRO

6. Instale o assento (página 29).
7. Instale a lingueta (5) do protetor esquerdo sob o tubo (6) de respiro da carcaça do motor.



- (5) LINGUETA DO PROTETOR ESQUERDO
- (6) TUBO DE RESPIRO DA CARÇA DO MOTOR

8. Instale os protetores (7) e os parafusos (8) B dos protetores.
9. Instale e aperte os parafusos/espaçadores (9) A dos protetores.
10. Aperte os parafusos B dos protetores.



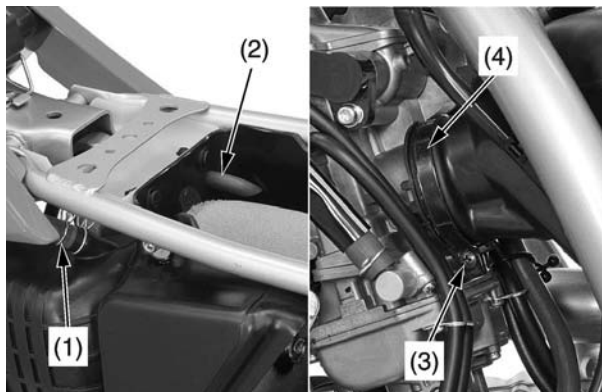
- (7) PROTETOR
- (8) PARAFUSOS B DO PROTETOR
- (9) PARAFUSO/ESPAÇADOR A DO PROTETOR

Consulte “*Precauções Importantes de Segurança*” na página 19.

Remoção

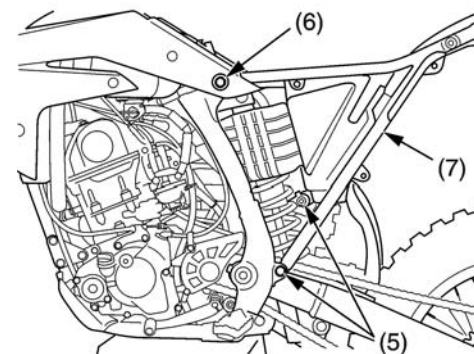
1. Remova o silencioso (página 85).
2. Remova o assento (página 29).

3. Desconecte o tubo (1) de respiro da carcaça do motor.
4. Puxe o tubo (2) de respiro da transmissão para fora da carcaça do filtro de ar.
5. Solte o parafuso (3) da braçadeira (4) do tubo de conexão do filtro de ar.



- (1) TUBO DE RESPIRO DA CARÇAÇA DO MOTOR
- (2) TUBO DE RESPIRO DA TRANSMISSÃO
- (3) PARAFUSO
- (4) BRAÇADEIRA DO TUBO DE CONEXÃO DO FILTRO DE AR

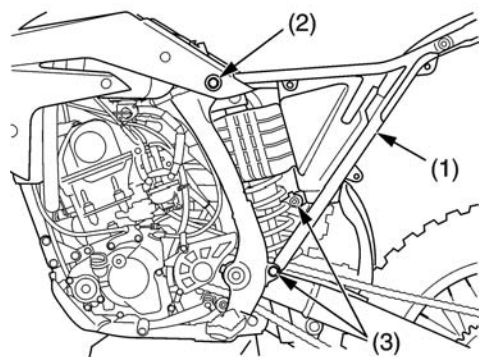
6. Remova os parafusos (5) de fixação inferior e o parafuso (6) de fixação superior do chassi secundário. Em seguida, remova o chassi (7) secundário, puxando-o em linha reta para trás.



- (5) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO INFERIOR DO CHASSI SECUNDÁRIO
- (6) PARAFUSO DE FIXAÇÃO SUPERIOR DO CHASSI SECUNDÁRIO
- (7) CHASSI SECUNDÁRIO

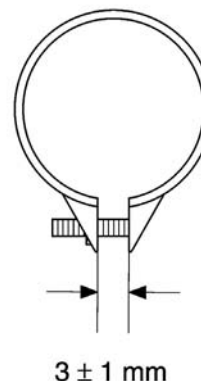
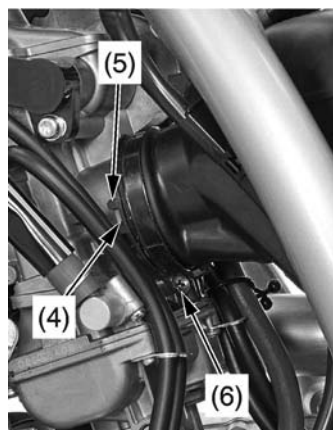
Instalação

1. Instale as extremidades superior e inferior do chassi (1) secundário no chassi principal, enquanto conecta o tubo de conexão do filtro de ar ao carburador.
Tenha cuidado para não entortar o chassi secundário.
Instale o parafuso (2) de fixação superior e os parafusos (3) de fixação inferior do chassi secundário.
Aperte os parafusos de fixação superior e inferior do chassi secundário no torque especificado.
30 N.m (3,1 kgf.m)



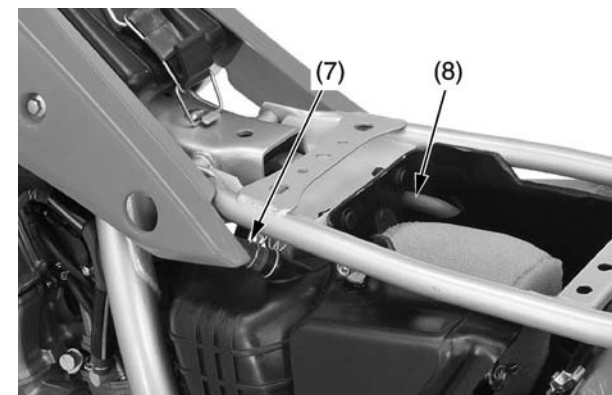
- (1) CHASSI SECUNDÁRIO
- (2) PARAFUSO DE FIXAÇÃO SUPERIOR DO CHASSI SECUNDÁRIO
- (3) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO INFERIOR DO CHASSI SECUNDÁRIO

2. Certifique-se de que a lingueta (4) do carburador esteja alinhada com a ranhura (5) do tubo de conexão do filtro de ar.
3. Aperte o parafuso (6) da braçadeira do tubo de conexão, de forma que a folga entre as linguetas da braçadeira seja de 3 ± 1 mm.



- (4) LINGUETA DO CARBURADOR
- (5) RANHURA DO TUBO DE CONEXÃO DO FILTRO DE AR
- (6) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO TUBO DE CONEXÃO

4. Conecte o tubo (7) de respiro de carcaça do motor.
5. Passe o tubo (8) de respiro da transmissão pela carcaça do filtro de ar.



- (7) TUBO DE RESPIRO DA CARÇA DO MOTOR
- (8) TUBO DE RESPIRO DA TRANSMISSÃO

6. Instale o assento (página 29).
7. Instale o silencioso (página 86).

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Recomendações de Combustível

Tipo	Sem chumbo
Octanagem	91 ou superior

Recomendamos utilizar combustível sem chumbo em sua Honda, pois ele produz uma menor quantidade de resíduos e aumenta a vida útil dos componentes do sistema de escapamento. Se estiver pilotando em um país onde seja comercializada gasolina com chumbo, tenha cuidado e utilize somente gasolina sem chumbo.

Este motor foi projetado para utilizar qualquer tipo de gasolina sem chumbo que possua um número médio de octanas igual ou superior a 91.

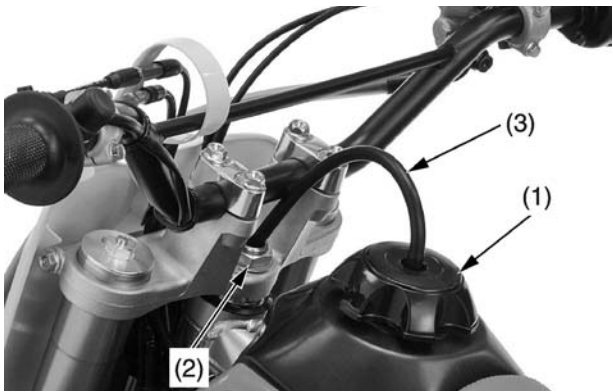
Utilizar gasolina com um baixo número de octanas pode causar “pré-detonação” ou “batida de pino” (um ruído estridente de batidas) que, dependendo das circunstâncias, pode danificar o motor (no entanto, a ocorrência de pré-detonação quando o motor estiver sob condições severas de carga, como em subidas íngremes, não é motivo de preocupação).

Caso ocorra pré-detonação em condições normais de uso, experimente utilizar gasolina de marca diferente. Se ainda assim a ocorrência de pré-detonação persistir, consulte uma concessionária Honda.

Nunca utilize gasolina adulterada ou velha. Evite contaminações de sujeira, poeira ou água no tanque de combustível.

Procedimento de Reabastecimento

Capacidade do Tanque de Combustível: 4,3 litros



- (1) TAMPA DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL
- (2) TUBO DE RESPIRO
- (3) PORCA DA COLUNA DE DIREÇÃO

1. Para abrir a tampa (1) de abastecimento de combustível, puxe o tubo (2) de respiro para fora da porca (3) da coluna de direção. Em seguida, gire a tampa de abastecimento no sentido anti-horário para removê-la.
2. Adicione combustível até que o nível atinja a base do gargalo de abastecimento. Evite abastecer o tanque de combustível em excesso. Não deve haver combustível no gargalo de abastecimento.
3. Feche a tampa de abastecimento de combustível e insira o tubo de respiro na porca da coluna de direção.

⚠ CUIDADO

A gasolina é altamente inflamável e explosiva. Você pode sofrer sérias queimaduras ou ferimentos ao manusear o combustível.

- Desligue o motor e mantenha fontes de calor, faíscas e chamas afastados.
- Manuseie o combustível somente em locais abertos.
- Seque os respingos imediatamente.

Linha de Combustível



(1) LINHA DE COMBUSTÍVEL

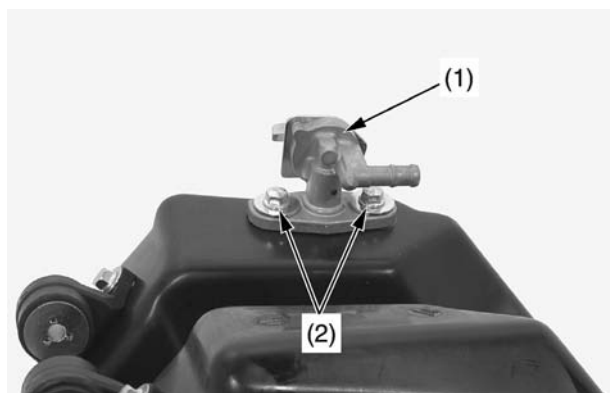
1. Inspecione quanto a vazamentos.
2. Inspecione a linha (1) de combustível quanto a rachaduras, deterioração, danos ou vazamentos. Substitua a linha de combustível, se necessário.

Filtro de Combustível

O filtro de combustível está instalado no lado inferior esquerdo do tanque de combustível. O acúmulo de sujeira no filtro de combustível restringirá o fluxo de combustível para o carburador. Portanto, o filtro de combustível deve ser limpo frequentemente.

Para limpar o filtro de combustível:

1. Drene o combustível do tanque, utilizando um recipiente aprovado para gasolina.
2. Remova o tanque de combustível (página 30).
3. Remova o registro (1) de combustível do tanque de combustível, removendo os parafusos/espaçadores (2).

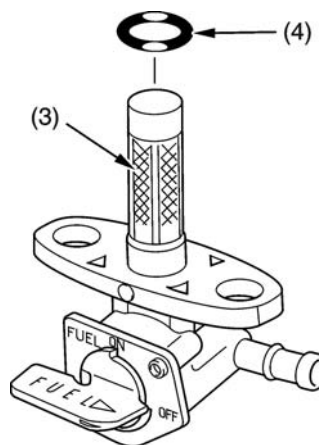


- (1) REGISTRO DE COMBUSTÍVEL
(2) PARAFUSOS/ESPAÇADORES

4. Lave o filtro (3) de combustível, utilizando solvente de limpeza com alto ponto de inflamação.
5. Certifique-se de que o anel (4) de vedação esteja em boas condições e instale-o no registro de combustível.
6. Instale o registro de combustível no tanque, apertando os parafusos/espçadores no torque especificado.
10 N.m (1,0 kgf.m)

7. Instale o tanque de combustível (página 31) e abasteça-o.

Gire o registro de combustível para a posição "ON" e inspecione quanto a vazamentos.



- (3) FILTRO DE COMBUSTÍVEL
(4) ANEL DE VEDAÇÃO

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Utilizar somente o óleo recomendado, além de inspecionar o nível, adicionar e trocar regularmente o óleo, ajudará a aumentar a vida útil do motor. Mesmo os melhores lubrificantes se deterioram com o passar do tempo. Trocar regularmente o óleo contribui para remover os depósitos e partículas de sujeira no motor. No entanto, operar o motor com óleo velho ou sujo poderá danificá-lo. Utilizar o motor com uma quantidade insuficiente de óleo poderá causar sérios danos.

Óleo Recomendado

**ÓLEO RECOMENDADO PARA O MOTOR:
SAE 10W-30 SJ ou superior (ver nota)**

NOTA

A Honda recomenda a utilização do lubrificante:

ÓLEO GENUÍNO HONDA

SAE 10W-30 SJ JASO MA

O uso de aditivos é desnecessário e apenas aumentará os custos operacionais.

- O óleo é o elemento que mais afeta o desempenho e a vida útil do motor.
- Óleos não detergentes, vegetais ou lubrificantes específicos para competição não são recomendados.
- A utilização pelo proprietário/usuário de outros óleos 4T e, portanto, fora das especificações técnicas do fabricante, poderá danificar o motor de sua motocicleta, em virtude de carbonização.

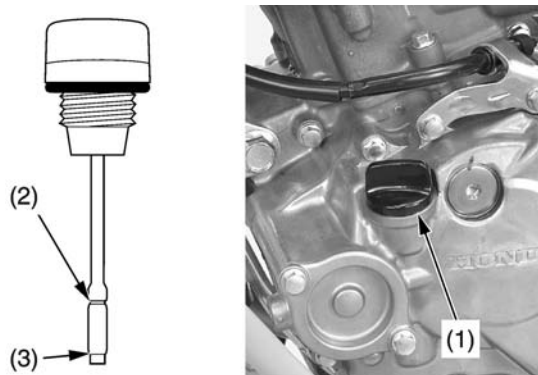
ATENÇÃO

- *A Honda não se responsabiliza por danos causados pelo uso de óleos com especificações diferentes das recomendadas.*
- *Nunca use óleos reciclados, pois suas características, como viscosidade, lubrificação, etc., não são mantidas conforme especificações originais.*

NOTA

Se for difícil encontrar o óleo especificado, entre em contato com uma concessionária Honda, que sempre estará preparada para servi-lo.

Inspeção e Abastecimento de Óleo



- (1) TAMPA DE ABASTECIMENTO DE ÓLEO/VARETA DE MEDIÇÃO
- (2) MARCA DE NÍVEL SUPERIOR
- (3) MARCA DE NÍVEL INFERIOR

1. Mantenha o motor ligado em marcha lenta por três minutos e desligue-o em seguida.
2. Aguarde três minutos após o desligamento do motor para permitir que o óleo se distribua corretamente pelo motor.
3. Apoie a motocicleta em posição vertical, sobre uma superfície plana.
4. Remova a tampa (1) de abastecimento de óleo/vareta de medição, limpe-a e insira-a novamente no motor, mas não a aperte ainda. Remova novamente a tampa de abastecimento de óleo/vareta de medição.

5. Verifique se o nível de óleo encontra-se entre as marcas (2) (3).
 - Caso o nível de óleo esteja próximo ou acima da marca de nível superior, não será necessário adicionar óleo.
 - Caso o nível de óleo esteja próximo ou abaixo da marca de nível inferior, adicione o óleo recomendado até atingir a marca de nível superior. Não adicione óleo em excesso. Reinstale a tampa de abastecimento de óleo/vareta de medição. Repita as etapas de 1 a 5.
6. Reinstale a tampa de abastecimento de óleo/vareta de medição.
7. Inspeção quanto a vazamentos de óleo.

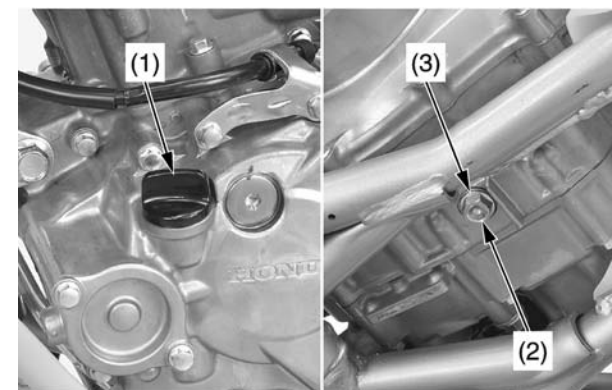
Troca de Óleo do Motor e Filtro de Óleo

1. Mantenha o motor ligado em marcha lenta por 3 minutos e desligue-o em seguida.
2. Apoie a motocicleta em posição vertical, sobre uma superfície plana.
3. Remova a tampa (1) de abastecimento de óleo/vareta de medição da tampa esquerda da carcaça do motor.
4. Coloque um recipiente limpo sob o motor para coletar o óleo. Em seguida, remova o parafuso (2) de drenagem de óleo do motor e a arruela (3) de vedação.
5. Após a drenagem do óleo, aplique óleo para motor na rosca do parafuso de drenagem e instale-o com uma nova arruela de vedação. Em seguida, aperte o parafuso de drenagem no torque especificado.
Torque: 22 N.m (2,2 kgf.m)

Armazene o óleo drenado em um recipiente adequado e descarte-o de maneira aprovada (página 130).

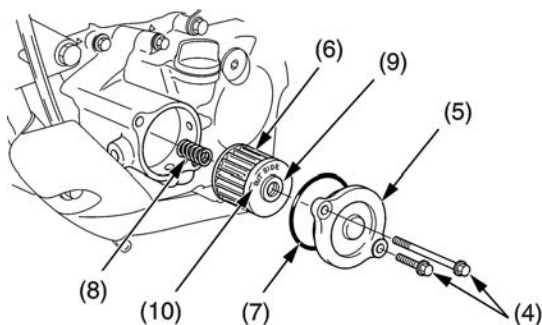
ATENÇÃO

O descarte inadequado do óleo drenado é prejudicial ao meio ambiente.



- (1) TAMPA DE ABASTECIMENTO DE ÓLEO/VARETA DE MEDIÇÃO
- (2) PARAFUSO DE DRENAGEM DO ÓLEO DO MOTOR
- (3) ARRUELA DE VEDAÇÃO

6. Recomendamos substituir o óleo do motor e o filtro de óleo a cada 6 competições ou a cada 15 horas de funcionamento. No entanto, caso substitua somente o óleo antes do término do intervalo recomendado, consulte a página 21.
7. Remova os parafusos (4) e a tampa (5) do filtro de óleo.
8. Remova o filtro (6) de óleo e o anel de vedação (7) da tampa.



- (4) PARAFUSOS DA TAMPA DO FILTRO DE ÓLEO
- (5) TAMPA DO FILTRO DE ÓLEO
- (6) FILTRO DE ÓLEO
- (7) ANEL DE VEDAÇÃO DA TAMPA DO FILTRO DE ÓLEO
- (8) MOLA
- (9) VEDAÇÃO DE BORRACHA
- (10) MARCA "OUT-SIDE"

ATENÇÃO

Utilizar um filtro de óleo inadequado pode resultar em vazamentos ou desgaste prematuro do motor.

9. Aplique graxa no lado do filtro em que se encontra a extremidade da mola. Em seguida, instale a mola (8) em um novo filtro de óleo.
10. Posicione a mola na carcaça do motor e instale o novo filtro de óleo, mantendo a vedação (9) de borracha voltada para fora, no lado oposto ao do motor. A marca (10) "OUT-SIDE" deve permanecer visível no corpo do filtro de óleo, próxima à vedação.
Utilize um filtro de óleo genuíno Honda ou outro de igual qualidade e específico para este modelo.

ATENÇÃO

Se o filtro de óleo não for instalado corretamente, poderão ocorrer sérios danos ao motor.

11. Aplique óleo para motor em um anel de vedação novo e instale-o na tampa do filtro de óleo.
12. Instale a tampa do filtro de óleo, tendo cuidado para não danificar o anel de vedação. Em seguida, aperte os parafusos da tampa do filtro de óleo no torque especificado.
10 N.m (1,0 kgf.m)
13. Abasteça a carcaça do motor utilizando o óleo recomendado.
Capacidade: 0,59 litro
após a drenagem e troca do filtro de óleo
0,56 litro após a drenagem
14. Instale a tampa de abastecimento de óleo/vareta de medição.

15. Inspeção o nível de óleo do motor, seguindo as etapas descritas em "Inspeção e Abastecimento de Óleo" (página 37).

Armazene o óleo drenado em um recipiente adequado e descarte-o de maneira aprovada (página 130).

ATENÇÃO

O descarte inadequado do óleo drenado é prejudicial ao meio ambiente.

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

O uso do óleo adequado e a inspeção, adição e troca periódicas ajudarão a aumentar a vida útil da transmissão e da embreagem. Mesmo os melhores óleos envelhecem. A troca de óleo ajuda a eliminar a sujeira e os depósitos. Operar o motor com óleo velho ou sujo pode danificá-lo. O funcionamento do motor com óleo insuficiente pode causar sérios danos ao motor e à transmissão.

Óleo Recomendado

ÓLEO RECOMENDADO PARA A TRANSMISSÃO:
SAE 10W-30 SJ ou superior (ver nota)

NOTA

A Honda recomenda a utilização do lubrificante:

ÓLEO GENUÍNO HONDA
SAE 10W-30 SJ JASO MA

O uso de aditivos é desnecessário e apenas aumentará os custos operacionais.

- O óleo é o elemento que mais afeta o desempenho e a vida útil do motor e da transmissão.
- Óleos não detergentes, vegetais ou lubrificantes específicos para competição não são recomendados.
- A utilização pelo proprietário/usuário de outros óleos 4T e, portanto, fora das especificações técnicas do fabricante, poderá danificar o motor de sua motocicleta, em virtude de carbonização.

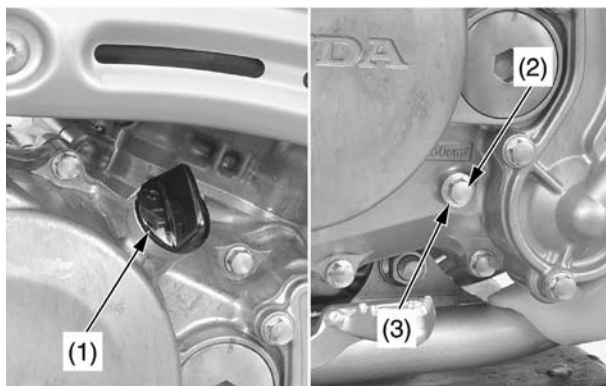
ATENÇÃO

- *A Honda não se responsabiliza por danos causados pelo uso de óleos com especificações diferentes das recomendadas.*
- *Nunca use óleos reciclados, pois suas características, como viscosidade, lubrificação, etc., não são mantidas conforme especificações originais.*

NOTA

Se for difícil encontrar o óleo especificado, entre em contato com uma concessionária Honda, que sempre estará preparada para servi-lo.

Inspeção e Abastecimento de Óleo



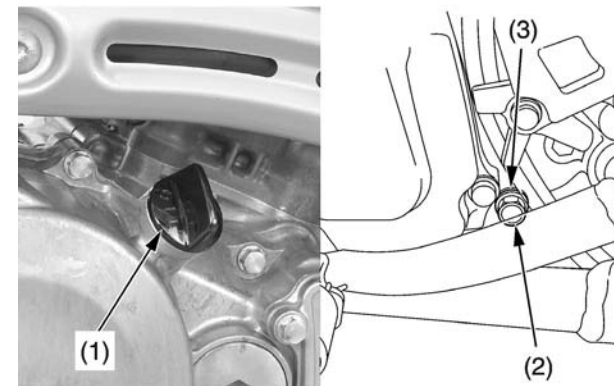
- (1) TAMPA DE ABASTECIMENTO DE ÓLEO DA TRANSMISSÃO
- (2) PARAFUSO DE INSPEÇÃO DO ÓLEO
- (3) ARRUELA DE VEDAÇÃO

1. Mantenha o motor ligado em marcha lenta por três minutos e desligue-o em seguida.
2. Aguarde três minutos após o desligamento do motor para permitir que o óleo se distribua corretamente pela transmissão e embreagem.
3. Apoie a motocicleta em posição vertical, sobre uma superfície plana.
4. Remova a tampa (1) de abastecimento de óleo da transmissão, o parafuso (2) de inspeção do óleo e a arruela (3) de vedação da tampa direita da carcaça do motor. Deve haver um pequeno fluxo de óleo através do orifício do parafuso de inspeção. Deixe o excesso de óleo escorrer pelo orifício.
Caso não haja fluxo de óleo pelo orifício do parafuso, adicione lentamente o óleo para transmissão pelo orifício de abastecimento, até que o óleo comece a sair pelo orifício. Instale o parafuso de inspeção do óleo com uma nova arruela de vedação e a tampa de abastecimento. Repita os procedimentos 1 a 4.

5. Após inspecionar ou completar o nível de óleo, aperte o parafuso de inspeção do óleo no torque especificado.
10 N.m (1,0 kgf.m)
6. Instale seguramente a tampa de abastecimento de óleo da transmissão.

Troca do Óleo da Transmissão

1. Mantenha o motor ligado em marcha lenta por três minutos e desligue-o em seguida.
2. Apoie a motocicleta em posição vertical, sobre uma superfície plana.
3. Remova a tampa (1) de abastecimento de óleo da transmissão da tampa direita da carcaça do motor.
4. Coloque um recipiente limpo sob o motor para coletar o óleo. Em seguida, remova o parafuso (2) de drenagem do óleo da transmissão e a arruela (3) de vedação.
5. Após a drenagem do óleo, aplique óleo para motor na rosca do parafuso de drenagem e instale-o com uma nova arruela de vedação. Em seguida, aperte o parafuso de drenagem no torque especificado.
Torque: 22 N.m (2,2 kgf.m)
6. Abasteça a transmissão utilizando o óleo recomendado.
Capacidade: 0,57 litro após a drenagem
7. Inspeção o nível de óleo da transmissão, seguindo as etapas descritas em “Inspeção e Abastecimento de Óleo”.



- (1) TAMPA DE ABASTECIMENTO DE ÓLEO DA TRANSMISSÃO
- (2) PARAFUSO DE DRENAGEM DO ÓLEO DA TRANSMISSÃO
- (3) ARRUELA DE VEDAÇÃO

Armazene o óleo drenado em um recipiente adequado e descarte-o de maneira aprovada (página 130).

ATENÇÃO

O descarte inadequado do óleo drenado é prejudicial ao meio ambiente.

O sistema de arrefecimento a líquido de sua Honda dissipa o aquecimento do motor através de uma galeria de água que circula o cabeçote e o cilindro.

A manutenção do líquido de arrefecimento permitirá que o sistema de arrefecimento funcione adequadamente, evitando congelamento, superaquecimento e corrosão.

Líquido de Arrefecimento Recomendado

Utilize somente aditivo para líquido de arrefecimento de alta qualidade à base de etilenoglicol, contendo inibidores de corrosão especificamente recomendados para uso em motores de alumínio. Verifique o rótulo da embalagem do aditivo.

Utilize somente água destilada para compor o líquido de arrefecimento. Utilizar água com alto teor de minerais ou sais prejudicará o motor.

ATENÇÃO

Utilizar líquidos de arrefecimento com inibidores de corrosão à base de silicato pode causar desgaste prematuro do retentor de água ou obstruir as passagens de água do radiador. Utilizar água da torneira pode danificar o motor.

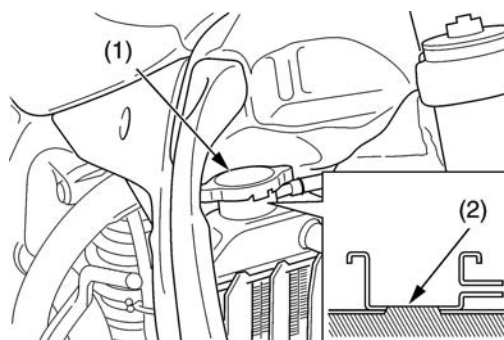
A motocicleta sai de fábrica com uma mistura de 50/50 de aditivo e água. Essa mistura é recomendada para a maioria das temperaturas de funcionamento e proporciona boa proteção anticorrosiva.

Diminuir a concentração de aditivo para menos de 40% não proporcionará a proteção adequada contra corrosão. Aumentar a concentração de aditivo não é recomendado, pois diminuirá o desempenho do sistema de arrefecimento e somente é recomendável caso seja necessária proteção adicional contra congelamento.

Inspeção e Adição de Líquido de Arrefecimento

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

1. Com o motor frio, remova a tampa (1) do radiador e inspecione o nível de líquido de arrefecimento. O nível de líquido de arrefecimento estará correto quando estiver nivelado com a base do gargalo (2) de abastecimento do radiador.



- (1) TAMPA DO RADIADOR
(2) GARGALO DE ABASTECIMENTO DO RADIADOR

⚠ CUIDADO

Remover a tampa do radiador enquanto o motor estiver quente poderá fazer com que o líquido de arrefecimento seja expelido sob pressão, causando sérios ferimentos.

Sempre espere o radiador e o motor esfriarem antes de remover a tampa do radiador.

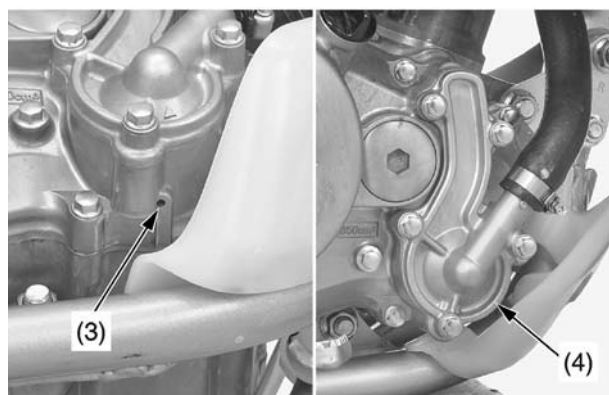
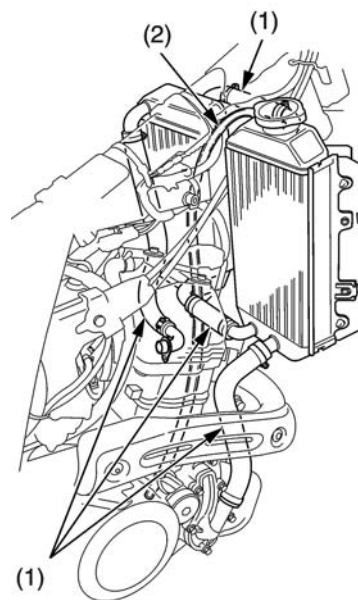
2. Adicione o líquido de arrefecimento recomendado, se necessário. Inspeção o sistema de arrefecimento sempre antes de sair com a motocicleta. É normal uma perda de 20 a 60 cm³ de líquido de arrefecimento através do tubo do ladrão. No entanto, caso a perda de líquido de arrefecimento seja superior, inspecione o sistema de arrefecimento.
Capacidade: 0,76 litro (após a desmontagem)
3. Instale seguramente a tampa do radiador.

ATENÇÃO

Caso a tampa do radiador não seja instalada adequadamente, ocorrerá perda excessiva de líquido de arrefecimento, o que pode causar superaquecimento e danos ao motor.

Inspecção do Sistema de Arrefecimento

1. Verifique o sistema de arrefecimento quanto a vazamentos.
2. Verifique as mangueiras (1) de líquido de arrefecimento quanto a rachaduras e deterioração. Verifique o aperto das braçadeiras.
3. Verifique se o radiador encontra-se adequadamente fixado.
4. Certifique-se de que a mangueira (2) do ladrão esteja conectada e desobstruída.
5. Verifique as aletas do radiador quanto a obstrução.
6. Inspeção o orifício (3) de sangria, localizado abaixo da tampa (4) da bomba d' água, quanto a vazamentos. Inspeção quanto a sinais de vazamentos nos retentores. É normal observar um pequeno gotejamento no orifício de sangria. Procure sua concessionária Honda para substituir o retentor de água e retentor de óleo. Ambos devem ser substituídos simultaneamente.



- (1) MANGUEIRAS DE LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO
(2) MANGUEIRA DO LADRÃO
(3) ORIFÍCIO DE SANGRIA
(4) TAMPA DA BOMBA D' ÁGUA

Substituição do Líquido de Arrefecimento

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

O líquido de arrefecimento deve ser substituído em uma concessionária Honda, a não ser que você possua as ferramentas adequadas e informações de manutenção, além de larga experiência em mecânica.

⚠ CUIDADO

- Remover a tampa do radiador enquanto o motor estiver quente poderá fazer com que o líquido de arrefecimento seja expelido sob pressão, causando sérios ferimentos.
- Sempre espere o radiador e o motor esfriarem antes de remover a tampa do radiador.

Para descartar adequadamente o líquido de arrefecimento drenado, consulte “Você e o Meio Ambiente” na página 130.

ATENÇÃO

O descarte inadequado do líquido de arrefecimento drenado é prejudicial ao meio ambiente.

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

O filtro de ar é composto por um componente interno e um externo inseparáveis, feitos em poliuretano.

Um filtro de ar sujo reduz a potência do motor. A manutenção correta do filtro de ar é de grande importância para veículos off-road, pois um filtro de ar sujo, encharcado, desgastado ou defeituoso permitirá a entrada de poeira, sujeira, lama ou outras impurezas no motor.

Execute a manutenção do filtro de ar com mais frequência caso utilize a motocicleta em lugares excessivamente úmidos ou poeirentos. Sua concessionária Honda poderá ajudá-lo a determinar o intervalo de manutenção correto do filtro de ar para suas condições de utilização.

O filtro de ar desta motocicleta possui características de desempenho específicas. Portanto, utilize somente o filtro de ar genuíno Honda específico para este modelo, ou um filtro de ar de qualidade equivalente.

ATENÇÃO

Utilizar um filtro de ar inadequado pode resultar em danos prematuros ao motor.

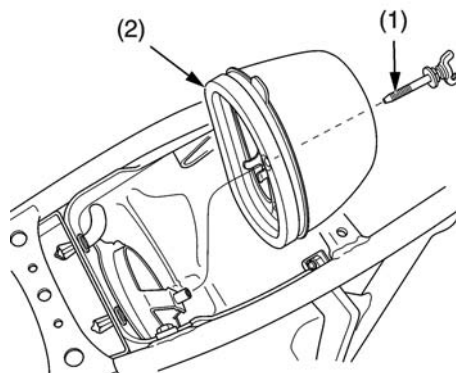
A manutenção correta do filtro de ar pode evitar desgaste ou danos prematuros ao motor, manutenções caras, falta de potência no motor, alto consumo de combustível e presença de fuligem na vela de ignição.

ATENÇÃO

A manutenção inadequada ou a falta de manutenção do filtro de ar pode resultar em baixo desempenho e desgaste prematuro do motor.

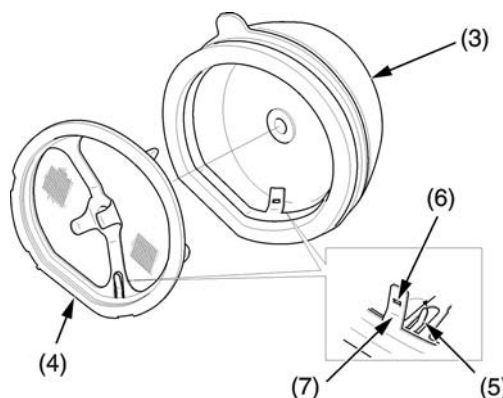
Limpeza

1. Remova o assento (página 29).
2. Remova o parafuso (1) de retenção do filtro de ar e o conjunto (2) do filtro de ar.



- (1) PARAFUSO DE RETENÇÃO DO FILTRO DE AR
(2) CONJUNTO DO FILTRO DE AR

3. Remova o elemento (3) do filtro de ar do suporte (4) do filtro.



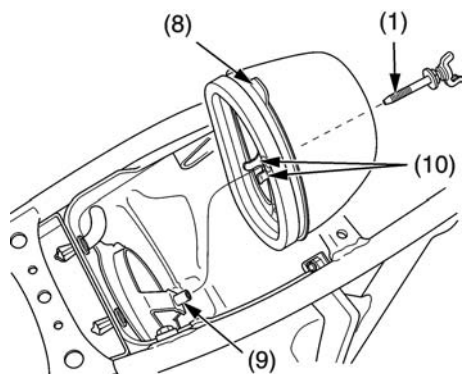
- (3) ELEMENTO DO FILTRO DE AR
(4) SUPORTE DO FILTRO DE AR
(5) LINGUETA DO SUPORTE
(6) ORIFÍCIO
(7) LINGUETA DO FILTRO DE AR

4. Lave o elemento do filtro de ar com solvente de limpeza não inflamável. Em seguida, lave-o com água quente e sabão, enxágue bem e deixe-o secar completamente. O elemento do filtro de ar é composto de duas peças: a interna e a externa, que são inseparáveis.
5. Limpe o interior da carcaça do filtro de ar.
6. Deixe o filtro de ar secar completamente. Após a secagem, embeba-o com 50cm³ de óleo limpo Pro Honda Foam Filter Oil ou óleo para filtro de ar equivalente. Aplique óleo para filtro de ar em toda a superfície do filtro, interna e externa. Coloque o elemento em um saco plástico e espalhe o óleo uniformemente com a mão.



7. Aplique de 2,6 a 3 g de graxa Pro Honda White Lithium Grease ou equivalente na região de contato entre a carcaça e o elemento do filtro de ar.
8. Monte o elemento e o suporte do filtro de ar. Instale a lingueta (5) do suporte no orifício (6) da lingueta (7) do filtro de ar.

9. Instale o conjunto do filtro de ar na carcaça do filtro de ar.
 - Instale o conjunto do filtro de ar mantendo a lingueta (8) do elemento voltada para cima.
 - Posicione a guia (9) do suporte do elemento do filtro de ar entre as linguetas (10) do suporte do filtro de ar.
10. Instale e aperte o parafuso (1) de retenção do filtro de ar.



- (1) PARAFUSO DE RETENÇÃO DO FILTRO DE AR
(8) LINGUETA DO ELEMENTO DO FILTRO DE AR
(9) GUIA DO SUPORTE DO ELEMENTO DO FILTRO DE AR
(10) LINGUETAS DO SUPORTE DO FILTRO DE AR

ATENÇÃO

A instalação inadequada do conjunto do filtro de ar permitirá a entrada de sujeira e poeira no motor, causando desgaste prematuro dos anéis do pistão e cilindro.

11. Instale o assento (página 29).

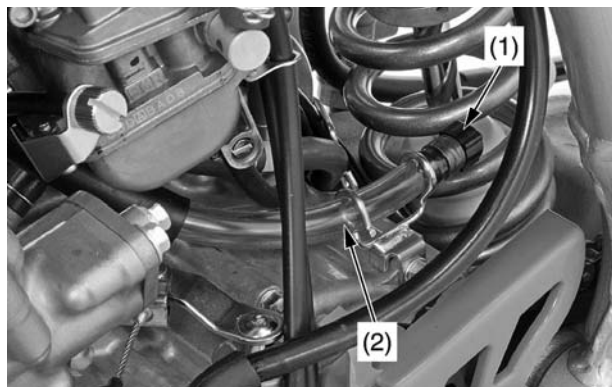
Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Efetue a manutenção com mais frequência quando utilizar a motocicleta sob chuva ou com aceleração máxima.

Efetue a manutenção do respiro caso haja resíduos na seção transparente do tubo de drenagem.

Drenagem

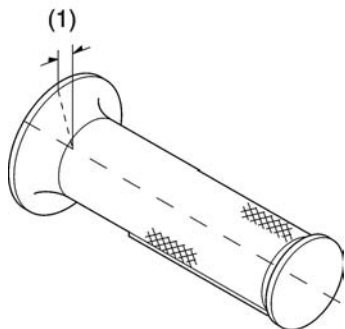
1. Remova o bujão (1) do tubo (2) de respiro da carcaça do motor e drene os resíduos em um recipiente adequado.
2. Instale o bujão do tubo de respiro da carcaça do motor.



- (1) BUJÃO DO TUBO DE RESPIRO DA CARCAÇA DO MOTOR
(2) TUBO

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Folga do Acelerador



(1) FOLGA

Inspeção

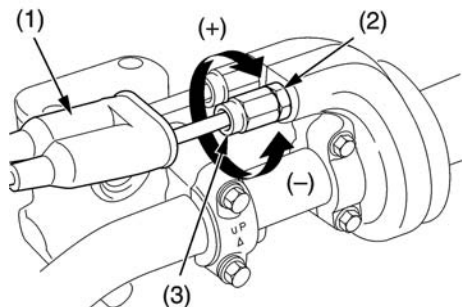
Verifique a folga (1) do acelerador.

Folga: 3 – 5 mm

Ajuste a folga no valor especificado, se necessário.

Ajuste superior

Ajustes menores geralmente são feitos através do ajustador superior.



(1) PROTETOR DE PÓ
(2) CONTRAPORCA
(3) AJUSTADOR
(+) AUMENTA A FOLGA
(-) DIMINUI A FOLGA

1. Puxe o protetor (1) de pó para trás.
2. Solte a contraporca (2).
3. Gire o ajustador (3). Girá-lo no sentido (–) diminuirá a folga; girá-lo no sentido (+) aumentará a folga.
4. Aperte a contraporca no torque especificado.
Torque: 4,0 N.m (0,4 kgf.m)

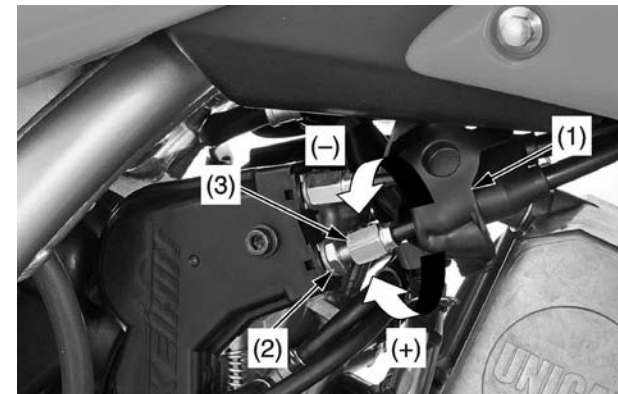
Instale novamente o protetor de pó em sua posição original.

5. Após o ajuste, inspecione o acelerador quanto a suavidade de funcionamento, desde a posição completamente fechado até a posição completamente aberto, em todas as posições do guidão.
Caso o ajustador esteja rosqueado próximo de seu limite ou se a folga correta não puder ser obtida, gire o ajustador completamente para dentro e então o gire uma volta para fora.
Aperte a contraporca no torque especificado.
Torque: 4,0 N.m (0,4 kgf.m)

Instale o protetor de pó e execute o ajuste através do ajustador inferior.

Ajuste inferior

O ajustador inferior é geralmente utilizado para ajustes maiores, como por exemplo, após a substituição dos cabos do acelerador ou remoção do carburador. Também deve ser utilizado quando a folga correta não puder ser obtida através do ajustador superior.



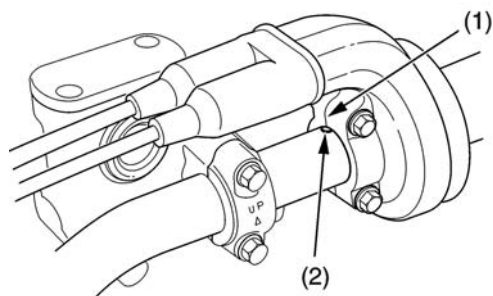
(1) PROTETOR DE PÓ
(2) CONTRAPORCA
(3) AJUSTADOR
(+) AUMENTA A FOLGA
(-) DIMINUI A FOLGA

1. Puxe o protetor (1) de pó para trás.
2. Solte a contraporca (2).
3. Gire o ajustador (3) no sentido (–) para diminuir a folga; gire-o no sentido (+) para aumentá-la.
4. Aperte a contraporca no torque especificado.
4 N.m (0,4 kgf.m)
5. Acione a manopla do acelerador para certificar-se de que o acelerador funcione suavemente e retorne completamente à posição original.
6. Instale o protetor de pó.

Caso a folga correta da manopla não possa ser obtida, entre em contato com a sua concessionária Honda.

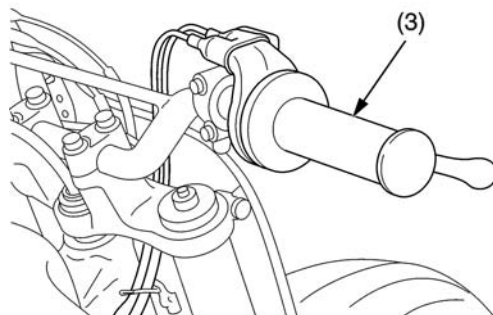
Inspeção do Acelerador

1. Verifique se o conjunto do acelerador encontra-se adequadamente posicionado (a extremidade do alojamento (1) do acelerador deve estar alinhada com a marca (2) de punção no guidão) e se os parafusos de fixação estão apertados.



- (1) ALOJAMENTO DO ACELERADOR
(2) MARCA DE PUNÇÃO

2. Inspeccione o acelerador (3) quanto a suavidade de funcionamento, desde a posição completamente fechado até a posição completamente aberto, em todas as posições do guidão. Se qualquer anormalidade for detectada, consulte sua concessionária Honda.



- (3) MANOPLA DO ACELERADOR

3. Verifique as condições dos cabos do acelerador, desde a manopla do acelerador até o carburador. Substitua os cabos do acelerador caso estejam desgastados ou torcidos.
4. Verifique os cabos quanto à tensão ou esforços em todas as posições do guidão.
5. Lubrifique os cabos utilizando um lubrificante para cabos disponível comercialmente para evitar o aparecimento prematuro de ferrugem e corrosão.

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Lembre-se, o ajuste da marcha lenta não é a solução para todos os defeitos relacionados ao sistema de alimentação do motor. O ajuste da marcha lenta não compensará as falhas de outros componentes.

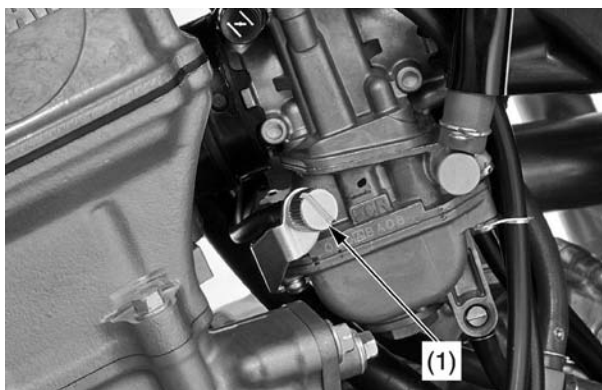
O motor deve estar na temperatura normal de funcionamento para um ajuste preciso da marcha lenta.

A melhor maneira de garantir um funcionamento adequado do sistema de alimentação é encaminhar sua motocicleta a uma concessionária Honda para executar as manutenções regulares, incluindo o ajuste do carburador.

Ajuste da Marcha Lenta

1. Se o motor estiver frio, dê partida e mantenha-o aquecendo por 3 minutos. Desligue-o em seguida.
2. Conecte um tacômetro ao motor.
3. Coloque a transmissão em ponto morto e dê partida no motor.
4. Mantenha a motocicleta na posição vertical.
5. Ajuste a marcha lenta do motor através do parafuso (1) de aceleração.

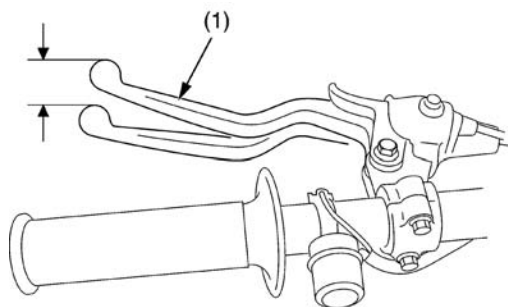
Marcha lenta: 2.100 ± 100 rpm



(1) PARAFUSO DE ACELERAÇÃO

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Folga da Alavanca da Embreagem



(1) ALAVANCA DA EMBREAGEM

Inspecção

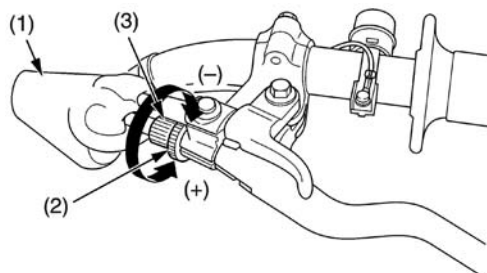
Inspecione a folga da alavanca da embreagem.
Folga: 10 – 20 mm

Ajuste a folga no valor especificado, se necessário.
Ajustes inadequados de folga podem provocar desgaste prematuro da embreagem.

Certifique-se de ajustar a folga da alavanca da embreagem sempre que o cabo da embreagem for desconectado.

Ajuste da Extremidade do Cabo

Ajustes menores são geralmente feitos através do ajustador da extremidade do cabo.



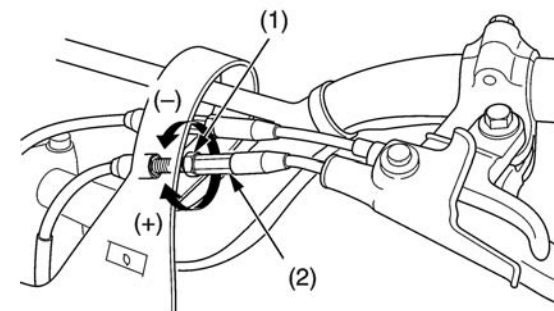
- (1) PROTETOR DE PÓ
- (2) CONTRAPORCA
- (3) AJUSTADOR DA EXTREMIDADE DO CABO
- (+) AUMENTA A FOLGA
- (-) DIMINUI A FOLGA

1. Puxe o protetor (1) de pó para trás.
2. Solte a contraporca (2) e gire o ajustador (3) da extremidade do cabo no sentido (-) para diminuir a folga e no sentido (+) para aumentá-la.
3. Após o ajuste, aperte a contraporca e instale o protetor de pó.
4. Inspecione novamente a folga.

Caso o ajustador esteja rosqueado próximo de seu limite ou se a folga correta não puder ser obtida, gire o ajustador completamente na direção (+) e faça o ajuste com o ajustador integral do cabo.

Ajustador Integral do Cabo

O ajustador integral do cabo deve ser utilizado caso o ajustador da extremidade esteja rosqueado próximo de seu limite ou se a folga correta não puder ser obtida.



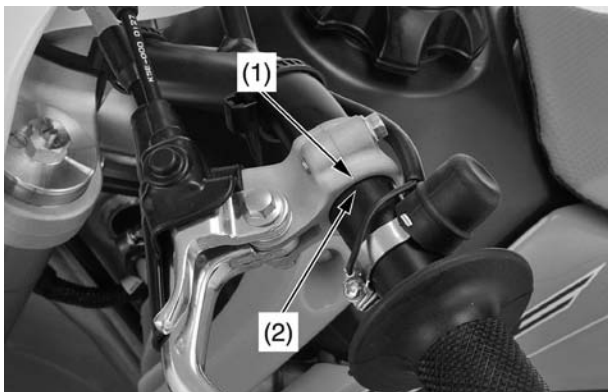
- (1) CONTRAPORCA
- (2) AJUSTADOR INTEGRAL DO CABO
- (+) AUMENTA A FOLGA
- (-) DIMINUI A FOLGA

1. Gire o ajustador da extremidade do cabo no sentido (+) até que o ajustador se assente levemente. Em seguida, gire-o uma volta para fora.
2. Solte a contraporca (1).
3. Gire o ajustador (2) integral do cabo para obter a folga especificada.
4. Aperte a contraporca e inspecione a folga.
5. Dê partida no motor, acione a alavanca da embreagem e engate uma marcha. Certifique-se de que o motor não morra e a motocicleta não se movimente para frente. Solte gradativamente a alavanca da embreagem e abra o acelerador. A motocicleta deve rámovimentar-se suavemente e acelerar gradualmente.

Caso o ajuste correto não possa ser obtido ou se a embreagem não funcionar adequadamente, o cabo poderá estar desgastado ou torcido. Além disso, os discos da embreagem poderão estar desgastados. Procure sua concessionária Honda.

Outras Inspeções e Lubrificação

- Inspeccione se o conjunto da alavanca da embreagem encontra-se adequadamente posicionado (a extremidade do suporte (1) deve estar alinhada com a marca (2) de punção do guidão), e se os parafusos de fixação estão apertados.



- (1) EXTREMIDADE DO SUPORTE
(2) MARCA DE PUNÇÃO

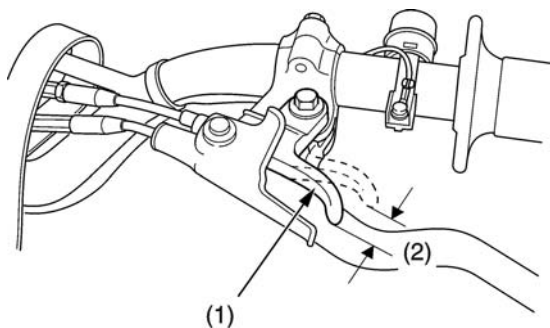
- Inspeccione o cabo da embreagem quanto a torções ou sinais de desgaste. Substitua-o se necessário.
- Lubrifique o cabo da embreagem utilizando um lubrificante para cabos disponível comercialmente para evitar desgaste prematuro e corrosão.

Funcionamento da Embreagem

1. Inspeccione a alavanca da embreagem quanto a suavidade de funcionamento. Lubrifique sua articulação ou o cabo da embreagem, se necessário.
2. Inspeccione o cabo da embreagem quanto a deterioração, torções ou danos.

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Folga da Alavanca de Partida a Quente



- (1) ALAVANCA DE PARTIDA A QUENTE
- (2) FOLGA DA ALAVANCA DE PARTIDA A QUENTE

Inspeção

Inspeccione a folga (2) da alavanca de partida a quente (1).

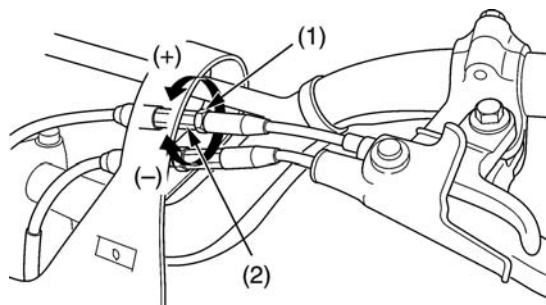
Folga: 2 – 3 mm

Ajuste a folga no valor especificado, se necessário.

Ajuste

Os ajustes podem ser executados através do ajustador do cabo.

Solte a contraporca (1) e gire o ajustador (2). Girar o ajustador no sentido horário (+) aumenta a folga da alavanca, e girá-lo no sentido anti-horário (–) diminui a folga. Após o ajuste, aperte a contraporca.



- (1) CONTRAPORCA
- (2) AJUSTADOR
- (+) AUMENTA A FOLGA
- (–) DIMINUI A FOLGA

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Vela de Ignição Recomendada

As velas de ignição recomendadas abaixo atendem a maioria das condições de competição.

Padrão	CR8EH-9 (NGK)
	U24FER9 (DENSO)
Opcional	CR9EH-9 (NGK)
	U27FER9 (DENSO)

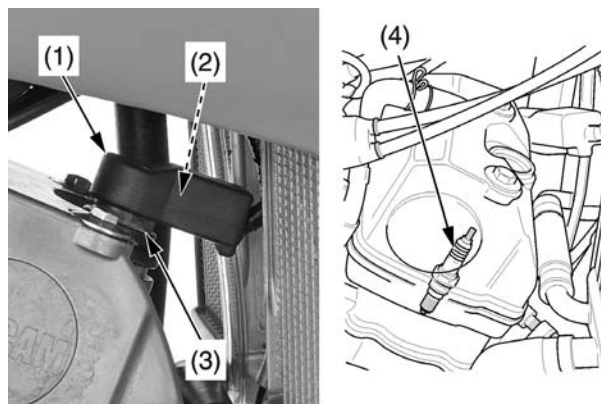
Utilize somente os tipos recomendados de vela de ignição com grau térmico correto.

ATENÇÃO

Utilizar uma vela de ignição com grau térmico incorreto pode causar danos ao motor. Utilizar velas de ignição não resistivas pode causar falhas de ignição.

Inspeção e Substituição das Velas de Ignição

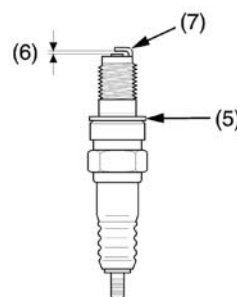
1. Puxe o protetor (1) de pó para trás.
2. Desacople o conector (2) da bobina de ignição direta.
3. Desacople a bobina (3) de ignição direta.
4. Limpe os resíduos de sujeira ao redor da base da vela de ignição.
5. Remova a vela (4) de ignição.



- (1) PROTETOR DE PÓ
- (2) CONECTOR DA BOBINA DE IGNIÇÃO DIRETA
- (3) BOBINA DE IGNIÇÃO DIRETA
- (4) VELA DE IGNIÇÃO
6. Inspeção os eletrodos quanto a desgaste ou depósitos de carvão; inspeção a arruela (5) de vedação quanto a danos e o isolador da vela quanto a trincas. Substitua a vela de ignição caso qualquer anormalidade seja detectada.
7. Inspeção a folga (6) entre os eletrodos da vela de ignição, utilizando um calibre de lâminas, e ajuste cuidadosamente a folga, dobrando o eletrodo (7) lateral.

A folga entre os eletrodos da vela de ignição deve ser de:

Folga: 0,8 – 0,9 mm.



- (5) ARRUELA DE VEDAÇÃO
- (6) FOLGA ENTRE OS ELETRODOS
- (7) ELETRODO LATERAL

8. Para obter uma leitura precisa da vela de ignição, percorra um trajeto em linha reta e em alta velocidade, pressione o interruptor do motor e desengate a transmissão, acionando a alavanca da embreagem. Pare a motocicleta e remova e inspecione a vela de ignição. O isolador de porcelana, ao redor do eletrodo central, deverá apresentar um tom bege ou cinza médio.

Caso esteja utilizando uma vela de ignição nova, pilote a motocicleta por, pelo menos, 10 minutos antes de fazer sua leitura; uma vela de ignição nova não indicará a coloração inicialmente.

Caso os eletrodos pareçam queimados, o isolador apresente cor branca ou levemente acinzentada (mistura pobre) ou os eletrodos e isolador estejam apertados ou apresentem fuligem (mistura rica), é sinal da existência de algum defeito em outro lugar (página 122). Inspeção o carburador e os sistemas de alimentação e de ignição.

9. Instale uma arruela de vedação nova e rosqueie manualmente a vela de ignição para evitar danos à rosca.
10. Aperte a vela de ignição.
 - Se a vela antiga estiver em boas condições: 1/8 de volta após o assentamento da vela.
 - Caso esteja instalando uma vela de ignição nova, aperte-a duas vezes para evitar que se solte:
 - a) Primeiro, aperte a vela de ignição. NGK: 1/2 volta após seu assentamento DENSO: 1 volta após seu assentamento
 - b) Em seguida, solte a vela de ignição.
 - c) Aperte novamente a vela de ignição. 1/8 de volta após seu assentamento.

ATENÇÃO

Apertar inadequadamente a vela de ignição pode danificar o motor. Se a vela estiver muito solta, o pistão poderá ser danificado. Se a vela estiver muito apertada, poderão ocorrer danos à rosca.

11. Acople a bobina de ignição direta. Tenha cuidado para não prender os cabos ou fiações.
12. Acople o conector da bobina de ignição direta.
13. Instale o protetor de pó.

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

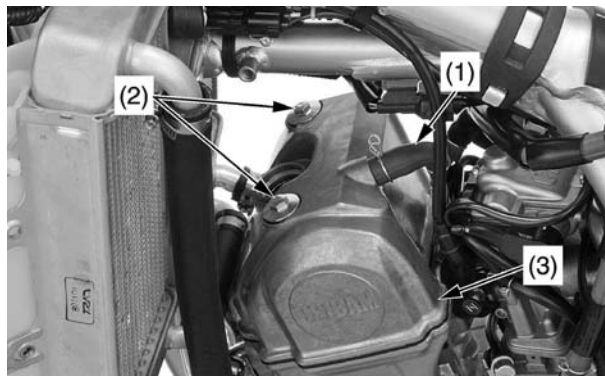
Folgas excessivas de válvulas podem gerar ruídos e eventualmente danificar o motor. Folgas muito pequenas impedirão o fechamento da válvula, provocando danos às válvulas e perda de potência. Inspeção a folga das válvulas com o motor frio e seguindo os intervalos especificados na Tabela de Manutenção (página 21).

A inspeção ou ajuste da válvula deve se realizado com o motor frio. A folga da válvula varia conforme a temperatura do motor aumenta.

Remoção da Tampa do Cabeçote

Antes de realizar esta inspeção, limpe completamente o motor para evitar penetração de sujeira em seu interior.

1. Remova o assento e o tanque de combustível (páginas 29, 30).
2. Remova a vela de ignição (página 52).
3. Desconecte o tubo (1) de respiro.
4. Remova os parafusos (2) da tampa do cabeçote e a tampa (3) do cabeçote.



- (1) TUBO DE RESPIRO
- (2) PARAFUSOS DA TAMPA DO CABEÇOTE
- (3) TAMPA DO CABEÇOTE

5. Remova a junta do orifício da vela de ignição.

Posicionamento no Ponto Morto Superior na Fase de Compressão

1. Remova a tampa (1) do orifício da árvore de manivelas.

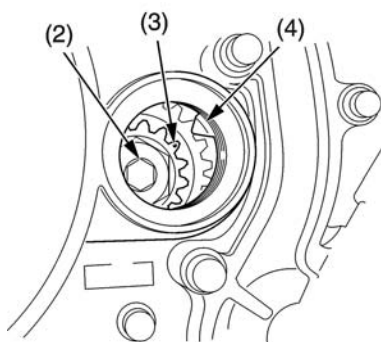


- (1) TAMPA DO ORIFÍCIO DA ÁRVORE DE MANIVELAS

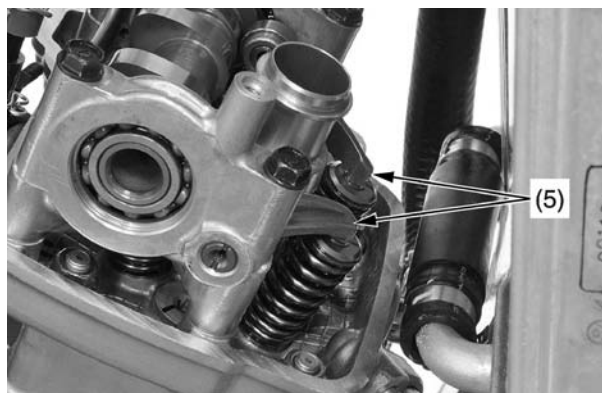
2. Remova a vela de ignição (página 52).

3. Gire a árvore de manivelas, girando o parafuso (2) da engrenagem motora primária (árvore de manivelas) no sentido horário, até que a marca (3) de punção da engrenagem motora primária fique alinhada com a marca (4) de referência da tampa direita da carcaça do motor. Nesta posição, o pistão tanto poderá encontrar-se na fase de compressão como na fase de escapamento. Se a árvore de manivelas ultrapassar a marca de punção, gire novamente o parafuso da engrenagem motora primária e alinhe a marca de punção com a marca de referência.

A inspeção deve ser efetuada quando o pistão estiver na posição de ponto morto superior, na fase de compressão, onde tanto a válvula de admissão como a de escapamento estão fechadas. Esta condição pode ser determinada movimentando-se os balancins (5) de escapamento. Se os balancins estiverem soltos, é sinal de que as válvulas estão fechadas e o pistão encontra-se na fase de compressão. Se os balancins não estiverem soltos e as válvulas estiverem abertas, gire o parafuso da engrenagem motora primária uma volta completa (360°) e alinhe novamente a marca de punção com a marca de referência.



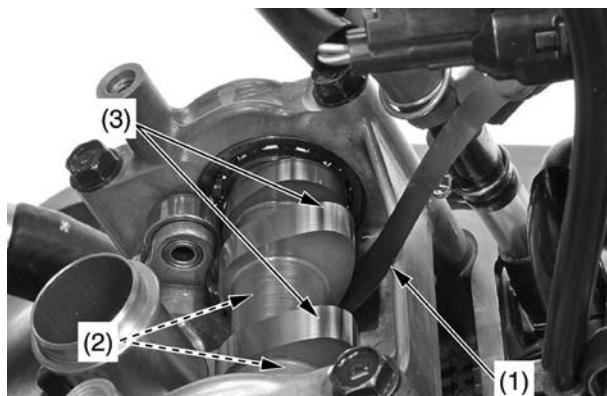
- (2) PARAFUSO DA ENGRENAGEM MOTORA PRIMÁRIA
- (3) MARCA DE PUNÇÃO
- (4) MARCA DE REFERÊNCIA



(5) BALANCINS DE ESCAPAMENTO

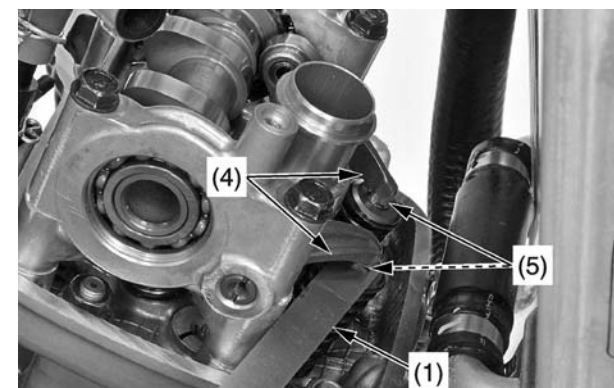
Inspeção da Folga da Válvula

1. Meça a folga da válvula de admissão inserindo um calibre (1) de lâminas entre os tuchos (2) das válvulas e os ressalto (3) de admissão da árvore de comando.



- (1) CALIBRE DE LÂMINAS
- (2) TUCHOS DAS VÁLVULAS
- (3) RESSALTOS DE ADMISSÃO DA ÁRVORE DE COMANDO

2. Meça a folga da válvula de escapamento inserindo um calibre (1) de lâminas entre os balancins (4) de escapamento e os calços (5) da válvula de escapamento.



- (1) CALIBRE DE LÂMINAS
- (4) BALANCINS DE ESCAPAMENTO
- (5) CALÇOS DA VÁLVULA DE ESCAPAMENTO

Folga das Válvulas

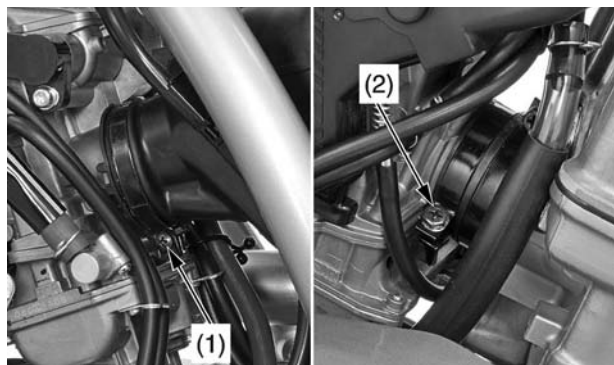
ADM: $0,16 \pm 0,03$ mm

ESC: $0,26 \pm 0,03$ mm

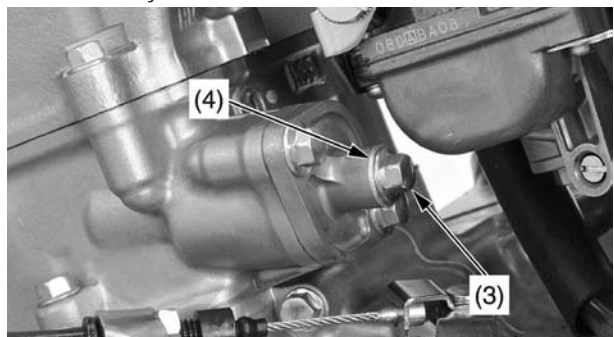
Se a folga das válvulas de admissão e de escapamento necessitarem de ajuste, consulte “Remoção do Conjunto do Suporte da Árvore de Comando (página 55) e selecione o calço correto para cada válvula.

Remoção do Conjunto do Suporte da Árvore de Comando

1. Anote a folga das válvulas de admissão e escapamento. Certifique-se de que o pistão esteja no PMS (ponto morto superior) na fase de compressão (página 53).
2. Solte o parafuso (1) da braçadeira do tubo de conexão e o parafuso (2) da braçadeira do isolante. Em seguida, gire o carburador para obter acesso ao acionador do tensor da corrente de comando.



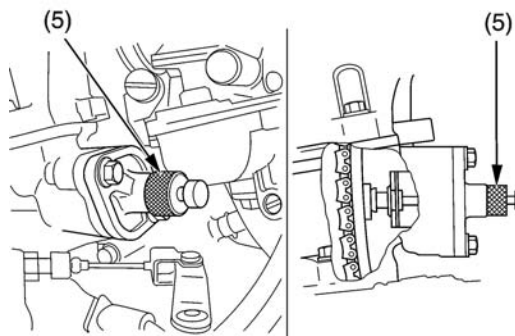
- (1) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO TUBO DE CONEXÃO
- (2) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO ISOLANTE
3. Remova o parafuso (3) da tampa do acionador do tensor da corrente de comando e a arruela (4) de vedação.



- (3) PARAFUSO DA TAMPA DO ACIONADOR DO TENSOR DA CORRENTE DE COMANDO
- (4) ARRUELA DE VEDAÇÃO

Utilize o limitador do tensor.

- Limitador do tensor 070MG-0010100
4. Gire o eixo do tensor com o limitador (5) do tensor no sentido horário até que parem, a fim de retrain completamente o tensor. Em seguida, insira completamente o limitador do tensor para mantê-lo na posição completamente retraído.

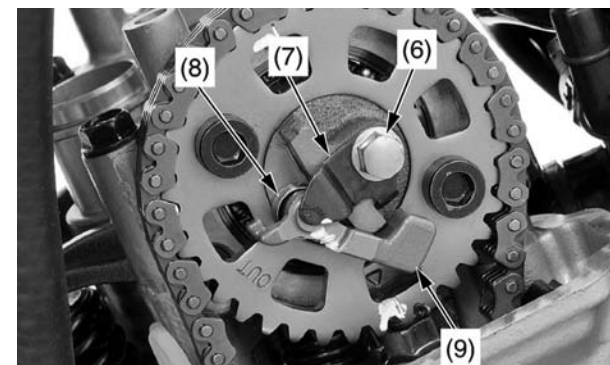


- (5) LIMITADOR DO TENSOR

5. Remova o parafuso (6), a placa (7) limitadora, a mola (8) de retorno e o contrapeso (9) descompressor.

ATENÇÃO

Não permita que o parafuso, placa limitadora, mola de retorno e contrapeso descompressor caiam no interior da carcaça do motor.

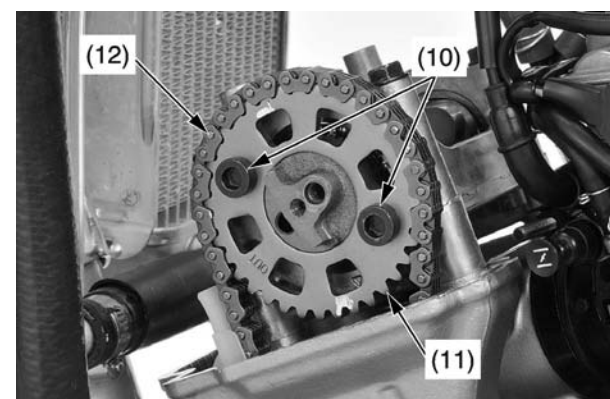


- (6) PARAFUSO
- (7) PLACA LIMITADORA
- (8) MOLA DE RETORNO
- (9) CONTRAPESO DESCOMPRESSOR

6. Remova os parafusos (10) Allen e a engrenagem (11) de comando. Em seguida, prenda a corrente (12) de comando com um pedaço de arame para evitar que caia no interior da carcaça do motor.

ATENÇÃO

Não permita que os parafusos, a engrenagem e a corrente de comando caiam no interior da carcaça do motor.



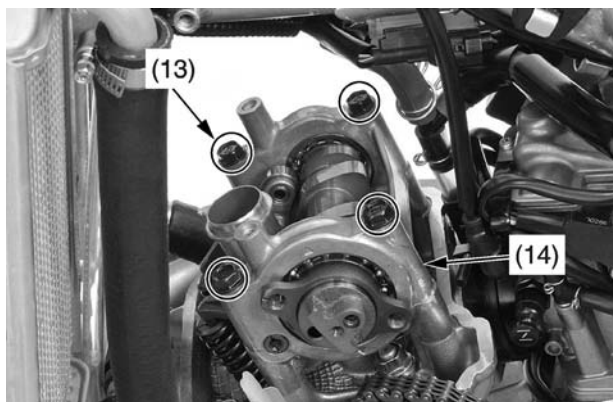
- (10) PARAFUSOS ALLEN
- (11) ENGRENAGEM DE COMANDO
- (12) CORRENTE DE COMANDO

7. Certifique-se de que o pistão esteja no PMS (ponto morto superior) na fase de compressão. Solte os parafusos (13) do conjunto do suporte da árvore de comando, em ordem cruzada e em duas ou três etapas. Remova os parafusos e o conjunto (14) do suporte da árvore de comando.

- Ao remover o conjunto do suporte da árvore de comando, os tuchos e calços das válvulas poderão ficar presos em seu interior.
- Mantenha os tuchos e calços da válvula de admissão separados, de forma que possam ser facilmente identificados e instalados em suas posições originais.

ATENÇÃO

Não permita que os tuchos e calços das válvulas caiam no interior da carcaça do motor.

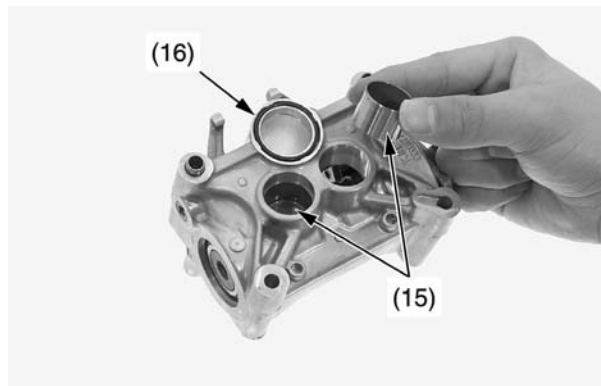


(13) PARAFUSOS DO CONJUNTO DO SUPORTE DA ÁRVORE DE COMANDO

(14) CONJUNTO DO SUPORTE DA ÁRVORE DE COMANDO

8. Remova os tuchos (15) das válvulas.

9. Remova o anel (16) de vedação.



(15) TUCHOS DAS VÁLVULAS

(16) ANEL DE VEDAÇÃO

10. Remova os calços (17).

Mantenha os calços separados de forma que possam ser facilmente identificados e instalados em suas posições originais.

ATENÇÃO

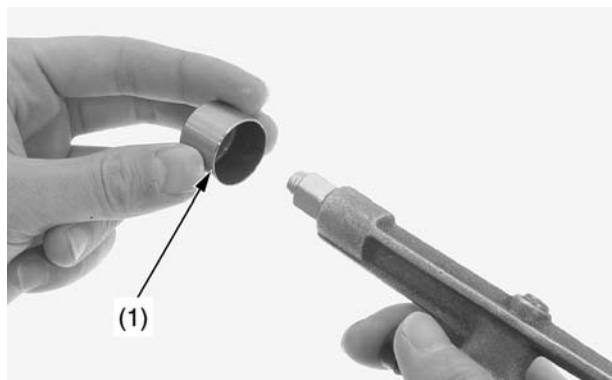
Não permita que os calços caiam no interior da carcaça do motor.



(17) CALÇOS

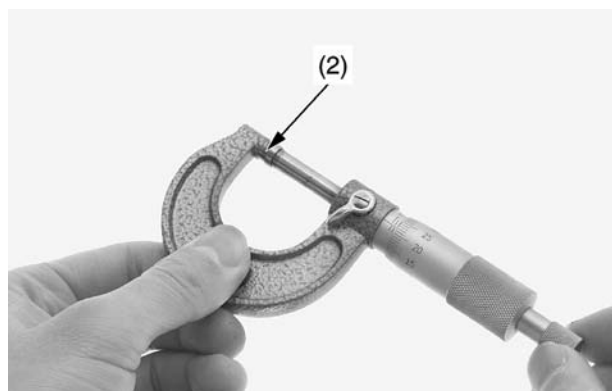
Seleção do Calço

1. Limpe a região de contato do calço da válvula no tucho (1) da válvula, utilizando ar comprimido.



(1) TUCHO DA VÁLVULA

2. Meça e anote a espessura do calço, utilizando um micrômetro. Estão disponíveis sessenta e nove calços (2) com espessuras diferentes, desde o mais fino (1,200 mm) até o mais grosso (2,900 mm), em incrementos de 0,025 mm.



(2) CALÇO

3. Calcule a espessura do novo calço, utilizando a equação a seguir.

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

A: Espessura do novo calço

B: Folga anotada da válvula

C: Folga especificada da válvula

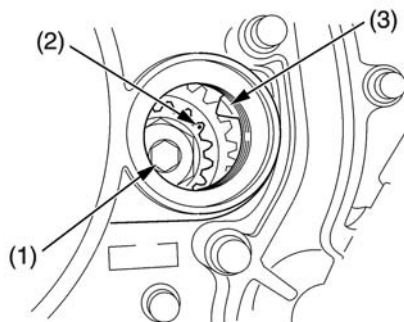
D: Espessura do calço antigo

- Certifique-se da espessura do calço, medindo-o com um micrômetro.
- Retifique a sede da válvula de admissão caso os depósitos de carvão resultem em uma medida calculada superior a 2,450 mm. Retifique a sede da válvula de escapamento caso os depósitos de carvão resultem em uma medida calculada superior a 2,900 mm.

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

Instalação do Conjunto do Suporte da Árvore de Comando

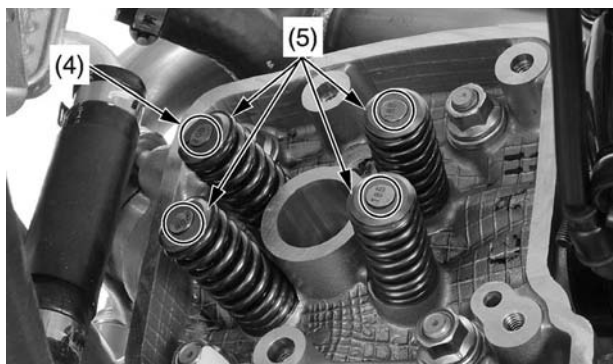
1. Enquanto mantém a corrente de comando fixa, gire o parafuso (1) da engrenagem motora primária (árvore de manivelas) no sentido horário e alinhe a marca (2) de punção com a marca (3) de referência.



- (1) PARAFUSO DA ENGENRAGEM MOTORA PRIMÁRIA
- (2) MARCA DE PUNÇÃO
- (3) MARCA DE REFERÊNCIA
2. Instale os novos calços (4) selecionados nos retentores (5) das molas das válvulas.

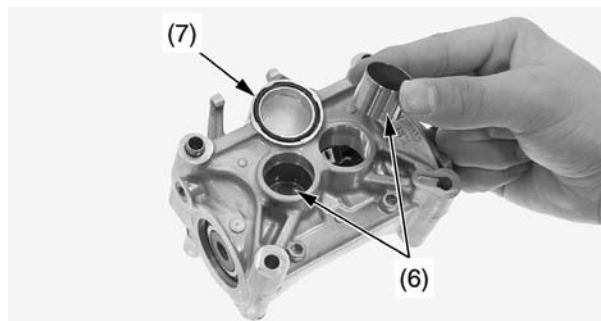
ATENÇÃO

Não permita que os calços caiam no interior da carcaça do motor.



- (4) CALÇOS
- (5) RETENTORES DAS MOLAS DAS VÁLVULAS

3. Aplique óleo à base de bissulfeto de molibdênio (mistura de 50% de óleo para motor e 50% de graxa de bissulfeto de molibdênio, contendo mais de 3% de aditivo de bissulfeto de molibdênio) na superfície externa de cada tucho (6) de válvula.
4. Instale os tuchos das válvulas em suas posições originais do conjunto do suporte da árvore de comando.
5. Aplique óleo em um novo anel (7) de vedação e instale-o em seguida.

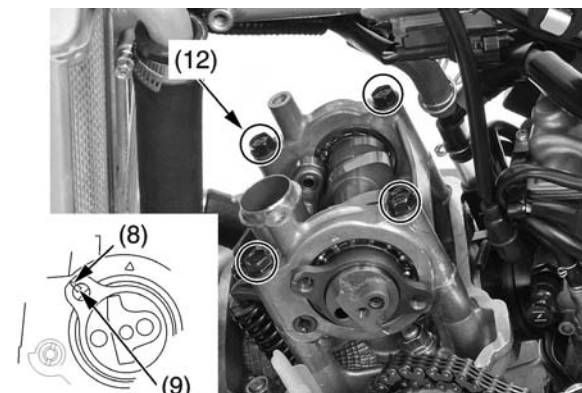


- (6) TUCHOS DAS VÁLVULAS
- (7) ANEL DE VEDAÇÃO

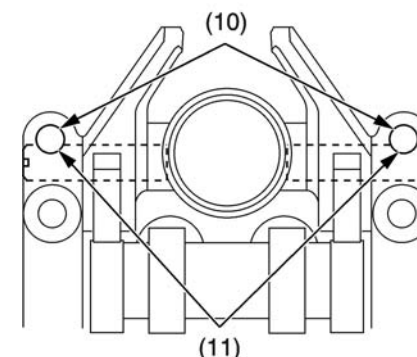
6. Aplique óleo à base de bissulfeto de molibdênio (mistura de 50% de óleo para motor e 50% de graxa de bissulfeto de molibdênio, contendo mais de 3% de aditivo de bissulfeto de molibdênio) na superfície de cada ressalto da árvore de comando. Instale o conjunto do suporte da árvore de comando no cabeçote, alinhando a linha (8) de referência no flange da árvore de comando com a marca (9) de referência no suporte da árvore de comando, como indicado acima. Aplique óleo nas roscas e superfície de assentamento dos parafusos do suporte da árvore de comando. Alinhe os orifícios (10) dos parafusos do conjunto do suporte da árvore de comando com os recortes (11) do eixo dos balancins. Aperte os parafusos (12) do conjunto do suporte da árvore de comando em ordem cruzada e em duas ou três etapas, no torque especificado. Torque: 13 N.m (1,3 kgf.m)

ATENÇÃO

Não permita que os parafusos e os tuchos das válvulas caiam no interior da carcaça do motor.



- (8) LINHA DE REFERÊNCIA
- (9) MARCA DE REFERÊNCIA
- (12) PARAFUSOS DO CONJUNTO DO SUPORTE DA ÁRVORE DE COMANDO



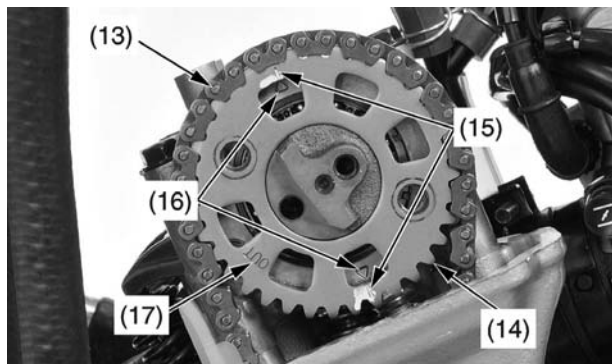
- (10) ORIFÍCIOS DOS PARAFUSOS DO CONJUNTO DO SUPORTE DA ÁRVORE DE COMANDO
- (11) RECORTES DO EIXO DOS BALANCINS

7. Instale a corrente (13) de comando na engrenagem (14) de comando, enquanto alinha as marcas (15) de sincronização na engrenagem de comando com as marcas “Δ” (16) no suporte da árvore. Em seguida, instale a engrenagem na árvore de comando.

Instale a engrenagem de comando com a marca “OUT” (17) voltada para fora.

ATENÇÃO

Não permita que a engrenagem e a corrente de comando caiam no interior da carcaça do motor.

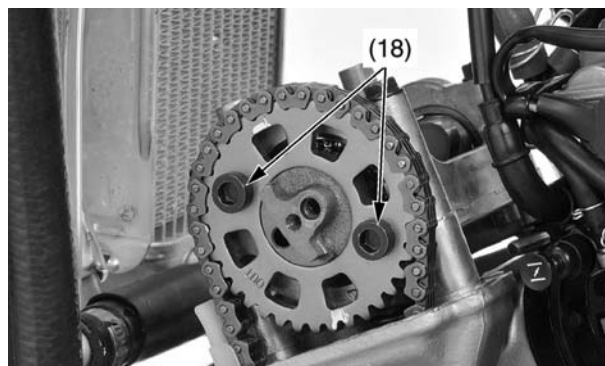


- (13) CORRENTE DE COMANDO
- (14) ENGRENAGEM DE COMANDO
- (15) MARCAS DE SINCRONIZAÇÃO
- (16) MARCAS “Δ”
- (17) MARCA “OUT”

8. Limpe e aplique trava química nas roscas dos parafusos da engrenagem de comando.
9. Aperte os parafusos (18) da engrenagem de comando alternadamente no torque especificado.
Torque: 20 N.m (2,0 kgf.m)

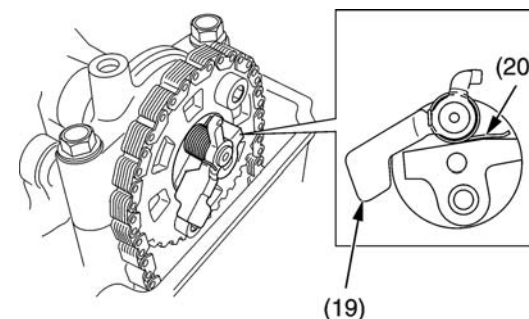
ATENÇÃO

Não permita que os parafusos caiam no interior da carcaça do motor.



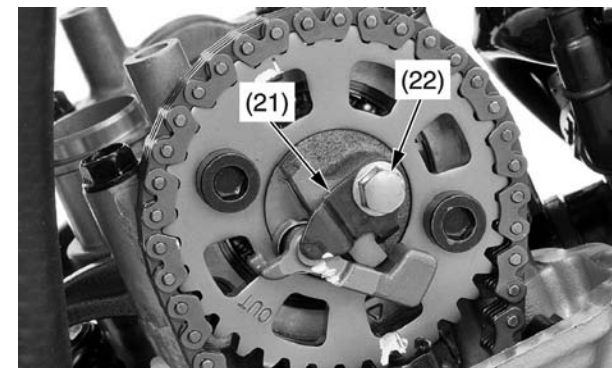
(18) PARAFUSOS DA ENGRENAGEM DE COMANDO

10. Instale o contrapeso (19) descompressor e a mola (20) de retorno, como ilustrado a seguir.



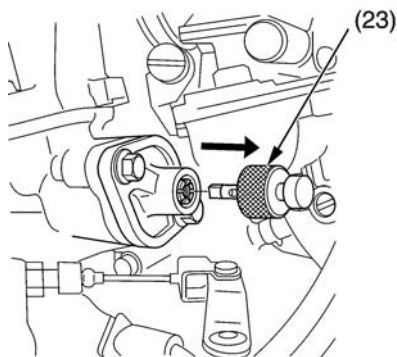
- (19) CONTRAPESO DESCOMPRESSOR
- (20) MOLA DE RETORNO

11. Limpe e aplique trava química na rosca do parafuso (região de cobertura: $6,5 \pm 1$ mm a partir da extremidade).
12. Instale a placa (21) limitadora e aperte o parafuso (22) no torque especificado.
Torque: 10 N.m (1,0 kgf.m)



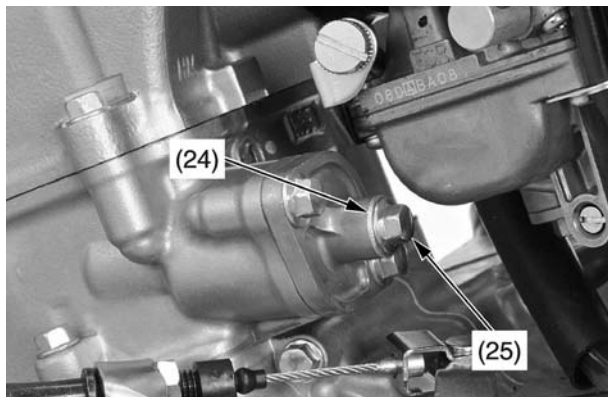
- (21) PLACA LIMITADORA
- (22) PARAFUSO

13. Remova o limitador (23) do tensor do acionador do tensor da corrente de comando.



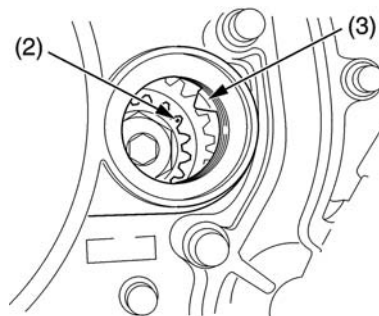
(23) LIMITADOR DO TENSOR

14. Instale uma nova arruela (24) de vedação e aperte o parafuso (25) da tampa do acionador do tensor da corrente de comando.



(24) ARRUELA DE VEDAÇÃO
(25) PARAFUSO DA TAMPA DO ACIONADOR DO TENSOR DA CORRENTE DE COMANDO

15. Gire o parafuso da engrenagem motora primária (árvore de manivelas) duas voltas no sentido horário e alinhe a marca (2) de punção com a marca (3) de referência.



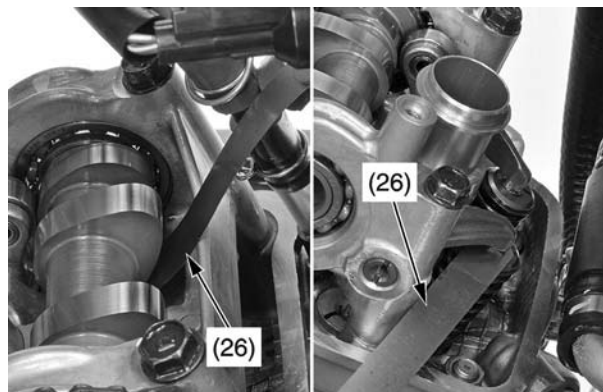
(2) MARCA DE PUNÇÃO
(3) MARCA DE REFERÊNCIA

16. Meça a folga das válvulas de admissão e escapamento, inserindo um calibre (26) de lâminas.

Folga das Válvulas

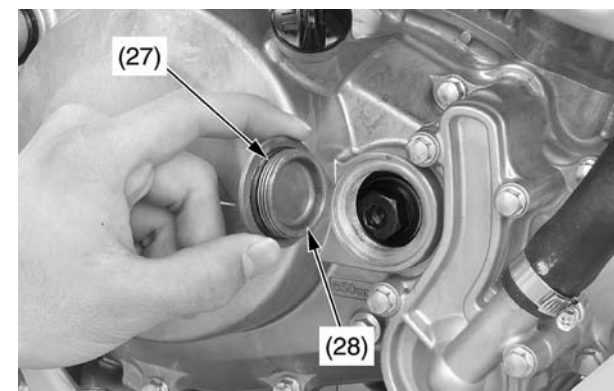
ADM: $0,16 \pm 0,03$ mm

ESC: $0,26 \pm 0,03$ mm



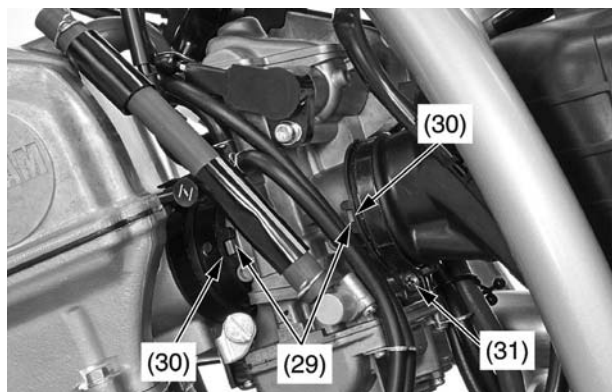
(26) CALIBRE DE LÂMINAS

17. Lubrifique um novo anel (27) de vedação com óleo e instale-o na tampa (28) do orifício da árvore de manivelas. Aplique graxa na rosca da tampa do orifício da árvore de manivelas. Instale e aperte a tampa do orifício da árvore de manivelas no torque especificado.
Torque: 15 N.m (1,5 kgf.m)

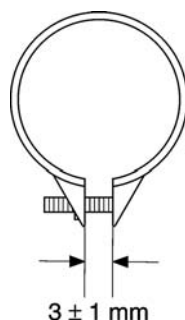


(27) ANEL DE VEDAÇÃO
(28) TAMPA DO ORIFÍCIO DA ÁRVORE DE MANIVELAS

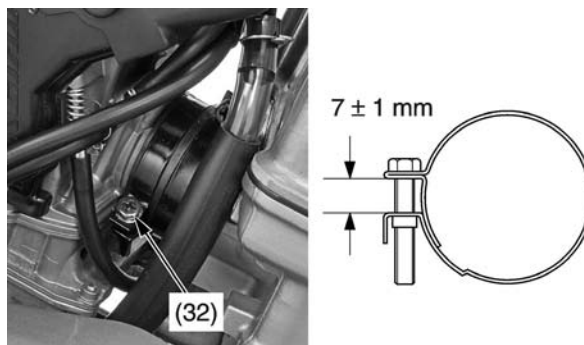
18. Gire o carburador e alinhe suas linguetas (29) com as ranhuras (30) do isolante e do tubo de conexão.
19. Aperte o parafuso (31) da braçadeira do tubo de conexão, de forma que a folga entre as linguetas da braçadeira seja de 3 ± 1 mm.



- (29) LINGUETAS
(30) RANHURAS
(31) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO TUBO DE CONEXÃO



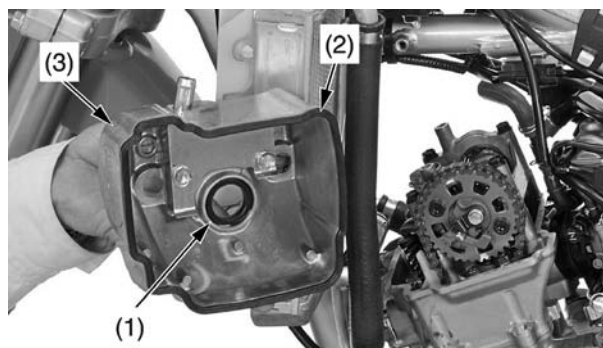
20. Aperte o parafuso (32) da braçadeira do isolante, de forma que a folga entre as linguetas da braçadeira seja de 7 ± 1 mm.



(32) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO ISOLANTE

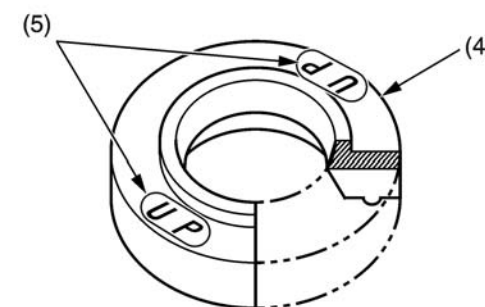
Instalação da Tampa do Cabeçote

1. Inspeção se a junta (1) do orifício da vela encontra-se em boas condições e substitua-a, se necessário. Aplique óleo na junta do orifício da vela de ignição e instale-a na tampa do cabeçote.
2. Inspeção a junta (2) da tampa do cabeçote quanto a danos ou deterioração e substitua-a, se necessário. Instale a junta na ranhura da tampa (3) do cabeçote.



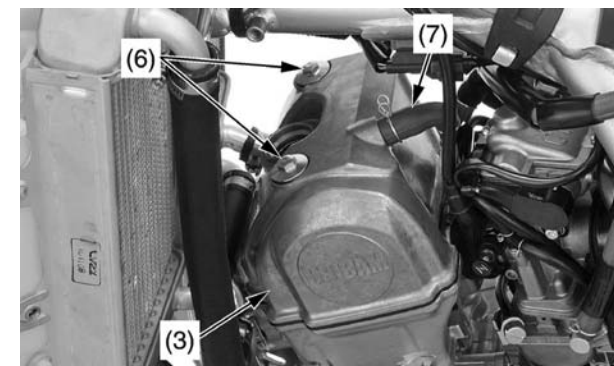
- (1) JUNTA DO ORIFÍCIO DA VELA DE IGNIÇÃO
(2) JUNTA DA TAMPA DO CABEÇOTE
(3) TAMPA DO CABEÇOTE

3. Inspeção se o retentor (4) de borracha encontra-se em boas condições e substitua-o, se necessário. Instale os retentores de borracha na tampa do cabeçote, mantendo suas marca "UP" (5) voltadas para cima.



- (4) RETENTOR DE BORRACHA
(5) MARCAS "UP"

4. Instale a tampa (3) do cabeçote e aperte seus parafusos (6) no torque especificado.
Torque: 10 N.m (1,0 kgf.m)
5. Conecte o tubo (7) de respiro.

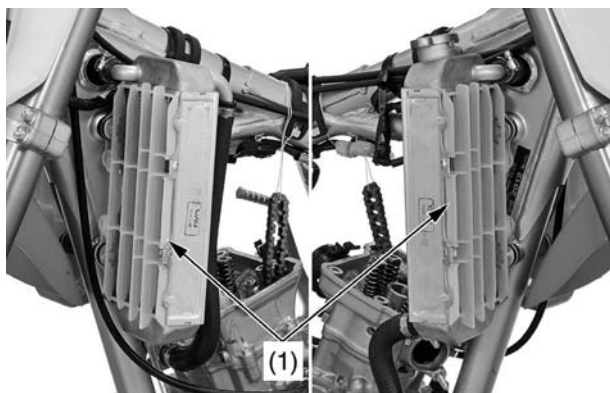


- (3) TAMPA DO CABEÇOTE
(6) PARAFUSOS DA TAMPA DO CABEÇOTE
(7) TUBO DE RESPIRO

6. Instale a vela de ignição e a bobina de ignição direta (página 52).
7. Instale o tanque de combustível e o assento (páginas 31, 29).

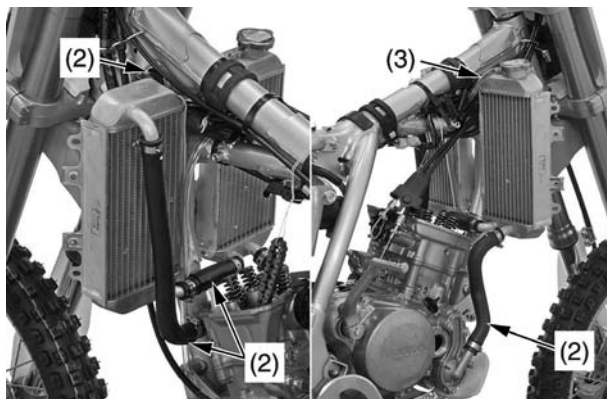
Remoção do Cabeçote

1. Limpe a região ao redor do motor antes de remover a tampa do cabeçote, para evitar que a sujeira caia em seu interior.
2. Drene o líquido de arrefecimento do radiador após a motocicleta esfriar (página 42).
3. Remova o assento e o tanque de combustível (páginas 29, 30).
4. Remova o carburador (página 112).
5. Remova o tubo de escapamento (página 87).
6. Remova a vela de ignição (página 52).
7. Remova a tampa do cabeçote (página 53).
8. Remova o conjunto do suporte da árvore de comando (página 55).
9. Remova as grades dos radiadores (1).



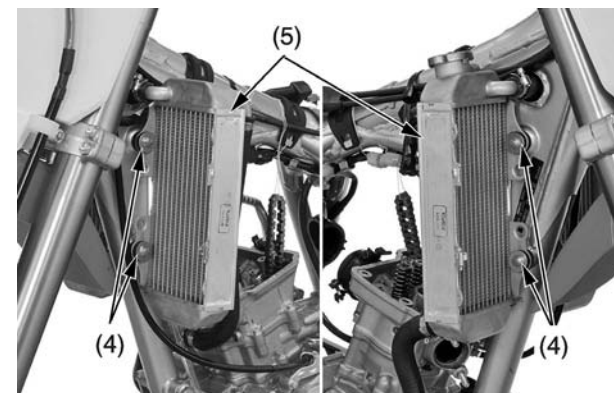
(1) GRADES DOS RADIADORES

10. Solte os parafusos das braçadeiras das mangueiras de líquido de arrefecimento e desconecte as mangueiras (2).
11. Desconecte a mangueira (3) do ladrão do radiador.
 - Observe a posição de instalação da braçadeira da mangueira.
 - Tenha cuidado para não danificar o núcleo do radiador.



(2) MANGUEIRAS DE LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO
(3) MANGUEIRA DO LADRÃO DO RADIADOR

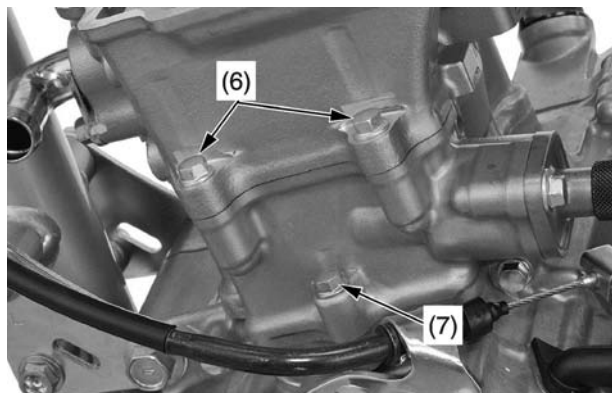
12. Remova os parafusos de fixação/arruelas (4) dos radiadores e os radiadores (5).



(4) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO/ARRUELAS DOS RADIADORES
(5) RADIADORES

13. Remova os parafusos (6) do cabeçote.

14. Solte o parafuso (7) do cilindro.



(6) PARAFUSOS DO CABEÇOTE

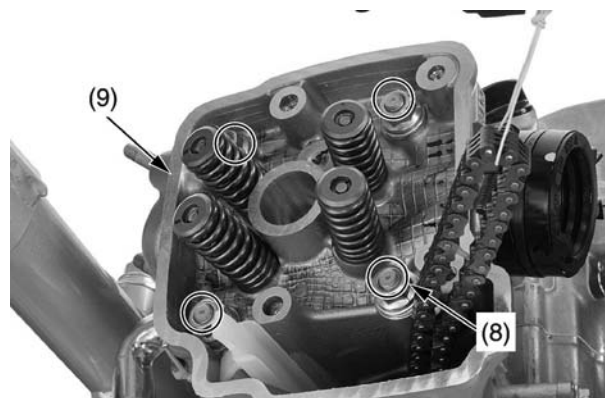
(7) PARAFUSO DO CILINDRO

15. Remova as porcas/arruelas (8) do cabeçote e o cabeçote (9).

Solte as porcas em ordem cruzada e em duas ou três etapas.

ATENÇÃO

Não permita que as porcas, arruelas e corrente de comando caiam no interior da carcaça do motor.



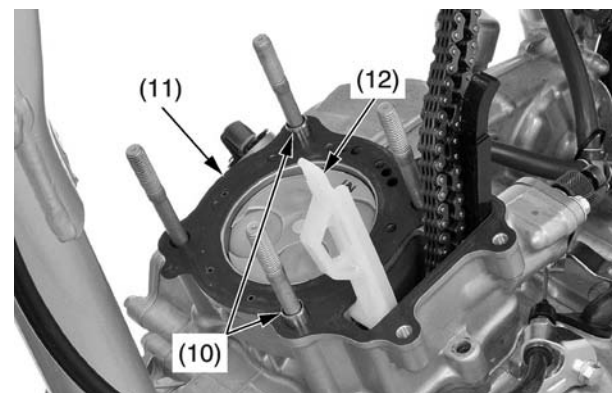
(8) PORCAS/ARRUELAS DO CABEÇOTE

(9) CABEÇOTE

16. Remova os pinos-guia (10), a junta (11) do cabeçote e a guia (12) da corrente de comando.

ATENÇÃO

Não permita que os pinos-guia e corrente de comando caiam no interior da carcaça do motor.



(10) PINOS-GUIA

(11) JUNTA DO CABEÇOTE

(12) GUIA DA CORRENTE DE COMANDO

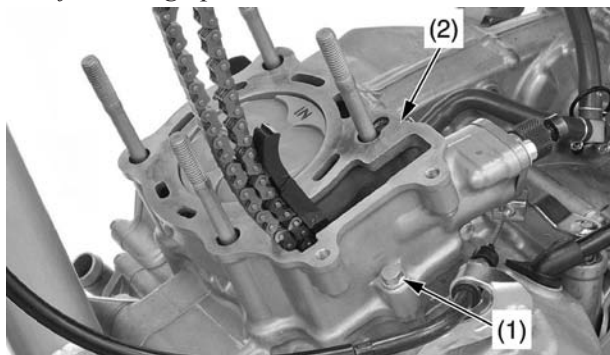
Remoção do Cilindro

1. Remova o parafuso (1) do cilindro e o cilindro (2).

ATENÇÃO

Não permita que a corrente de comando caia no interior da carcaça do motor.

Não force ou golpeie o cilindro.

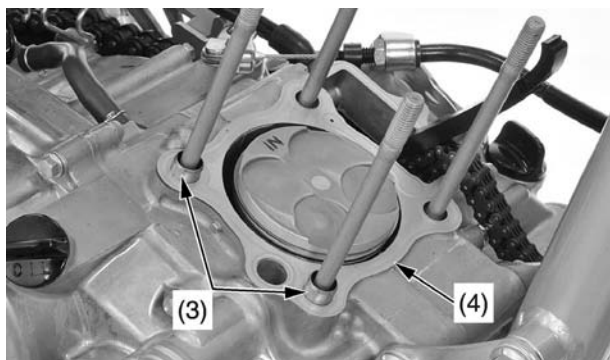


- (1) PARAFUSO DO CILINDRO
(2) CILINDRO

2. Remova os pinos-guia (3) e a junta (4) do cilindro.

ATENÇÃO

Não permita que os pinos-guia caiam no interior da carcaça do motor.

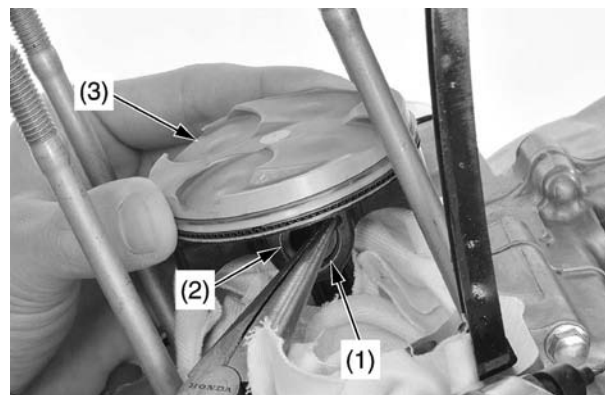


- (3) PINOS-GUIA
(4) JUNTA DO CILINDRO

Remoção do Pistão

1. Coloque uma toalha sobre a carcaça do motor para evitar que as presilhas do pino do pistão ou outros componentes caiam em seu interior.
2. Remova as presilhas (1) do pino do pistão, utilizando um alicate de bico.
3. Remova o pino (2) do pistão (3). Em seguida, remova o pistão.

Sob condições de competição, o pistão deve ser substituído a cada 15 horas de funcionamento. Substitua o pino do pistão também a cada 15 horas de funcionamento.



- (1) PRESILHA DO PINO DO PISTÃO
(2) PINO DO PISTÃO
(3) PISTÃO

Remoção dos Anéis do Pistão

Separe as extremidades de cada anel (1) do pistão e remova-os de suas canaletas, levantando-os pelo lado oposto da folga.

Sob condições de competição, os anéis do pistão devem ser substituídos a cada 15 horas de funcionamento.

ATENÇÃO

Tenha cuidado para não danificar os anéis do pistão separando excessivamente suas extremidades.



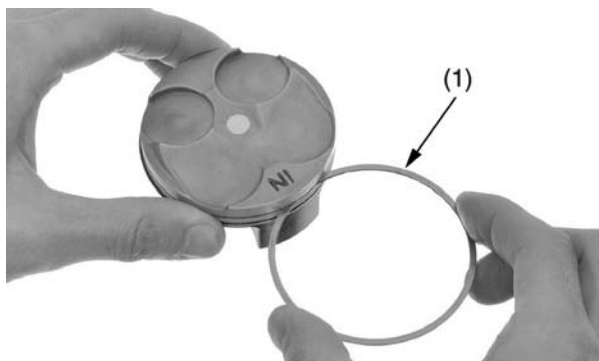
- (1) ANEL DO PISTÃO

Inspeção do Pistão/Pino do Pistão/Anéis do Pistão

Recomendamos consultar sua concessionária Honda para medições corretas dos valores de limite de uso.

Instalação dos Anéis do Pistão

1. Remova os depósitos de carvão da cabeça do pistão e das canaletas do anel do pistão, utilizando um anel (1) usado.



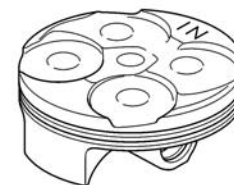
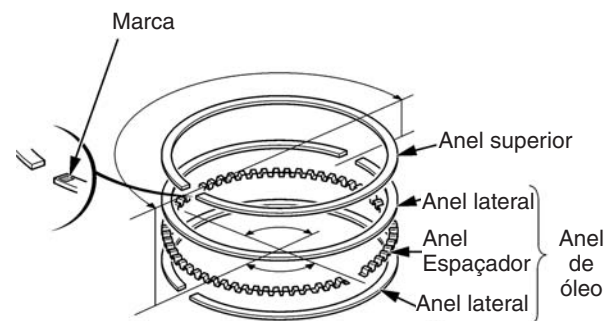
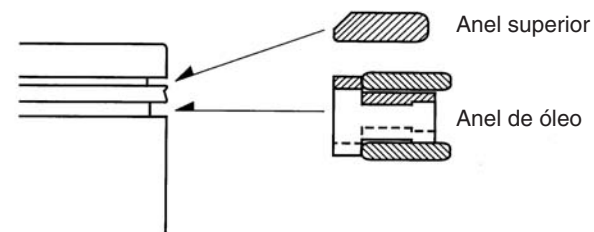
(1) ANEL USADO

2. Aplique óleo para motor nos anéis do pistão e instale-os em seguida.

ATENÇÃO

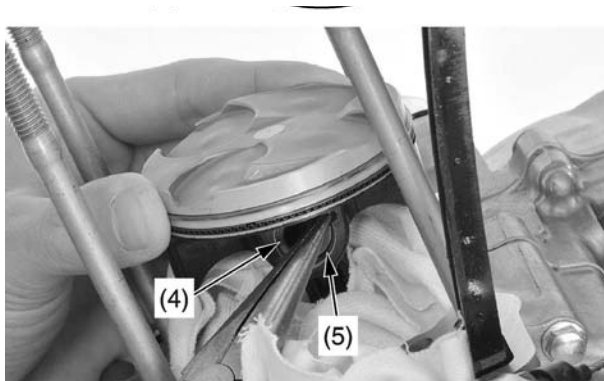
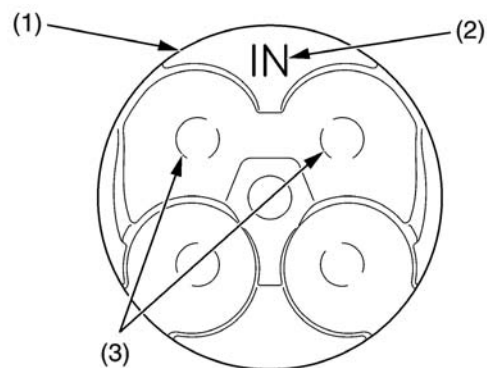
Tenha cuidado para não danificar os anéis do pistão separando excessivamente suas extremidades. Tenha cuidado para não danificar o pistão durante a instalação de seus anéis.

- Ao instalar o anel de óleo, instale primeiro o anel espaçador. Em seguida, instale os anéis laterais.
 - Instale o anel superior no pistão mantendo seu lado marcado voltado para cima.
3. Após a instalação dos anéis, eles deverão girar livremente em suas canaletas, sem nenhum tipo de obstrução.
Posicione as folgas entre as extremidades do anel superior e do anel lateral superior a 180° uma da outra.
Posicione as folgas entre as extremidades do anel lateral superior, do anel espaçador e do anel lateral inferior a 90° umas das outras.



Instalação do Pistão

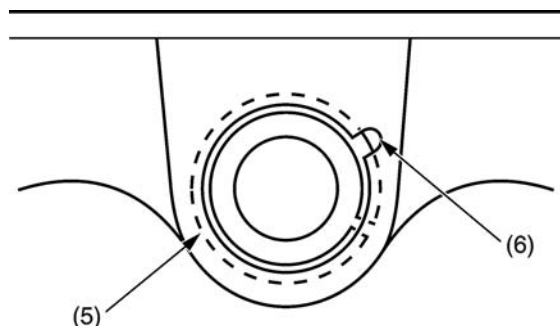
1. Coloque uma toalha limpa sobre a abertura da carcaça do motor para evitar que as presilhas do pino do pistão caiam em seu interior.
2. Aplique óleo à base de bissulfeto de molibdênio (mistura de 50% de óleo para motor e 50% de graxa de bissulfeto de molibdênio, contendo mais de 3% de aditivo de bissulfeto de molibdênio) na superfície interna da extremidade menor da biela.
3. Instale o pistão (1), mantendo sua marca (2) “IN” e/ou o rebaixo (3) maior da válvula voltado para o lado de admissão do motor.
4. Aplique óleo para motor no pino (4) do pistão e na superfície interna da cavidade do pino do pistão. Instale o pino do pistão com novas presilhas (5).



- (1) PISTÃO
- (2) MARCA “IN”
- (3) REBAIXO MAIOR
- (4) PINO DO PISTÃO
- (5) PRESILHA DO PINO DO PISTÃO

ATENÇÃO

Utilize sempre novas presilhas do pino do pistão. Nunca reutilize as presilhas usadas. Não permita que as presilhas do pino do pistão caiam no interior da carcaça do motor. Não alinhe a folga entre as extremidades da presilha do pino do pistão com o recorte (6) do pistão.



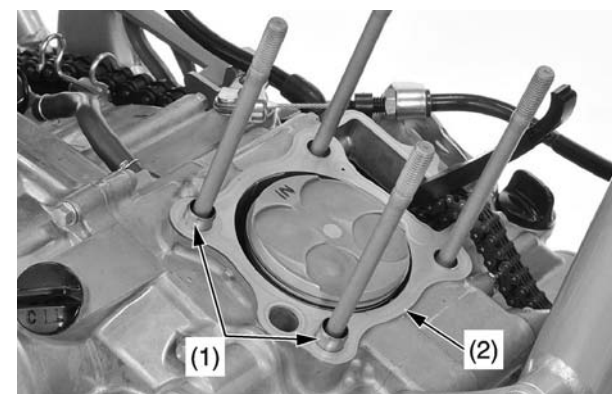
- (5) PRESILHA DO PINO DO PISTÃO
- (6) RECORTE DO PISTÃO

Instalação do Cilindro

1. Remova quaisquer resíduos de junta da superfície da carcaça do motor, tendo cuidado para que os resíduos não caiam no interior da carcaça do motor. Tenha cuidado para não desgastar o metal da superfície da junta.
2. Remova a toalha. Não permita que os resíduos de junta caiam no interior da carcaça do motor.
3. Instale os pinos-guia (1) e uma nova junta (2) do cilindro.

ATENÇÃO

Não permita que os pinos-guia caiam no interior da carcaça do motor.



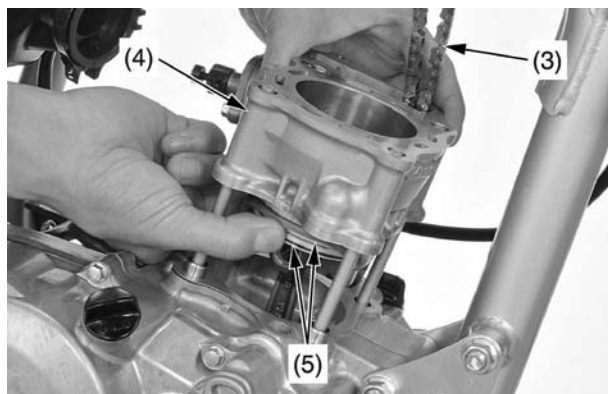
- (1) PINOS-GUIA
- (2) JUNTA DO CILINDRO

4. Remova quaisquer resíduos de junta do cilindro.

5. Aplique óleo para motor na parede do cilindro, superfície externa do pistão e anéis do pistão. Passe a corrente (3) de comando através do cilindro (4). Instale o cilindro sobre os anéis do pistão, enquanto comprime manualmente os anéis (5).

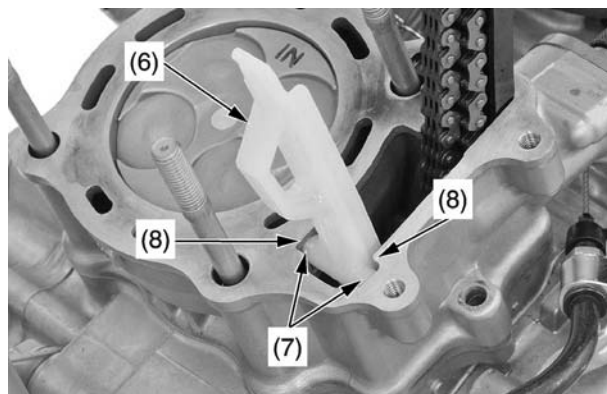
ATENÇÃO

Tenha cuidado para não danificar os anéis do pistão e a parede do cilindro.



- (3) CORRENTE DE COMANDO
- (4) CILINDRO
- (5) ANÉIS DO PISTÃO

6. Instale a guia (6) da corrente de comando e encaixe as linguetas (7) da guia nos recortes (8) do cilindro. Pressione a guia até que sua base encoste no orifício da guia da carcaça do motor.



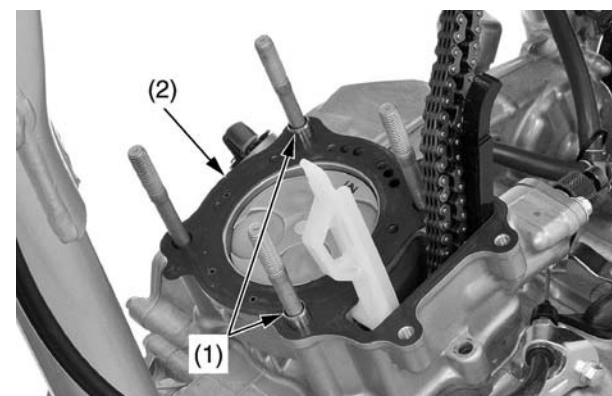
- (6) GUIA DA CORRENTE DE
- (7) LINGUETAS DA GUIA DA CORRENTE DE COMANDO
- (8) RECORTES DO CILINDRO

Instalação do Cabeçote

1. Instale os pinos-guia (1) e uma nova junta (2) do cabeçote.

ATENÇÃO

Não permita que os pinos-guia caiam no interior da carcaça do motor.



- (1) PINOS-GUIA
- (2) JUNTA DO CABEÇOTE

(cont.)

2. Passe a corrente de comando através do cabeçote.
Instale o cabeçote (3).

ATENÇÃO

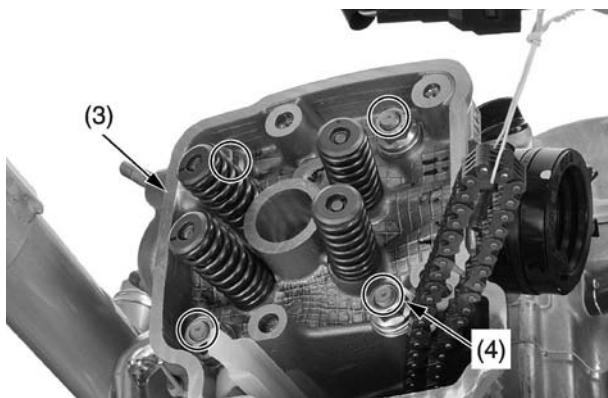
Tenha cuidado para não danificar as superfícies de contato ao instalar o cabeçote.

3. Aplique óleo para motor na rosca e superfície de assentamento das porcas do cabeçote. Instale as arruelas e porcas (4) do cabeçote. Aperte as porcas do cabeçote em ordem cruzada, em duas ou três etapas, no torque especificado.

Torque: 29 N.m (3,0 kgf.m)

ATENÇÃO

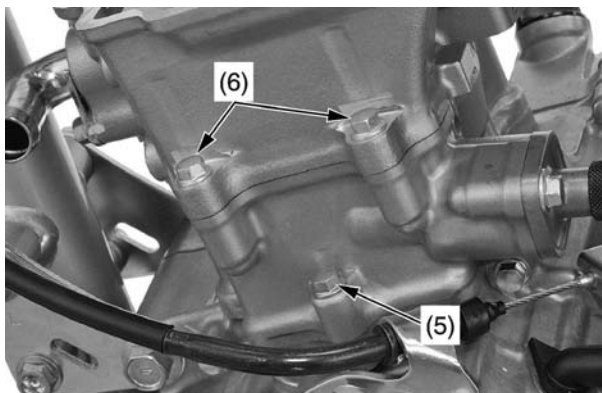
Não permita que as arruelas e porcas caiam no interior da carcaça do motor.



- (3) CABEÇOTE
(4) PORCAS/ARRUELAS DO CABEÇOTE

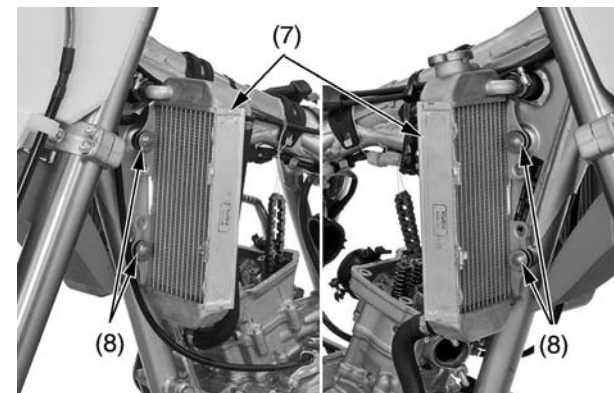
4. Instale o parafuso (5) do cilindro e os parafusos (6) do cabeçote, e aperte-os no torque especificado.

Torque: 10 N.m (1,0 kgf.m)



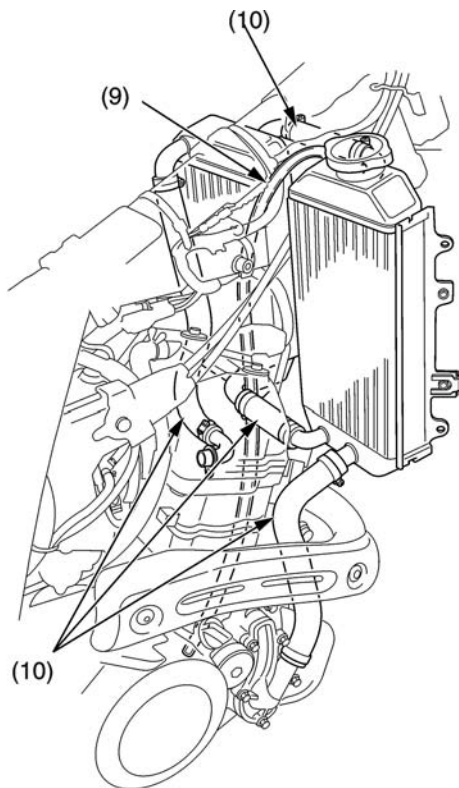
- (5) PARAFUSO DO CILINDRO
(6) PARAFUSOS DO CABEÇOTE

5. Instale os radiadores (7) e aperte seus parafusos (8) de fixação/arruelas.



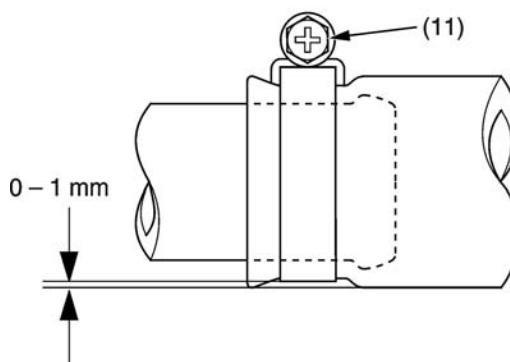
- (7) RADIADORES
(8) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO/ARRUELAS DOS RADIADORES

6. Conecte a mangueira (9) do ladrão do radiador.
7. Conecte as mangueiras (10) de líquido de arrefecimento.



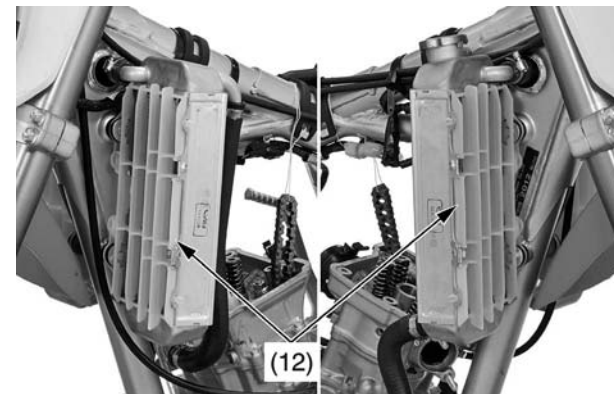
(9) MANGUEIRA DO LADRÃO DO RADIADOR
(10) MANGUEIRAS DE LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO

8. Aperte os parafusos (11) das braçadeiras das mangueiras, como indicado a seguir.
 - Passe corretamente as mangueiras.
 - Tenha cuidado para não danificar o núcleo do radiador.



(11) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DA MANGUEIRA

9. Instale as grades (12) dos radiadores.



(12) GRADES DOS RADIADORES

10. Instale o conjunto do suporte da árvore de comando (página 58).
11. Instale a tampa do cabeçote (página 61).
12. Instale a vela de ignição e a bobina de ignição direta (página 52).
13. Instale o tubo de escapamento (página 87).
14. Instale o carburador (página 116).
15. Instale o tanque de combustível (página 31) e o assento (página 29).
16. Abasteça o sistema de arrefecimento utilizando o aditivo recomendado (página 41).

Inspecione quanto a:

- Perda de compressão
- Ruído anormal no motor
- Entrada falsa de ar secundário
- Vazamento de líquido de arrefecimento

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

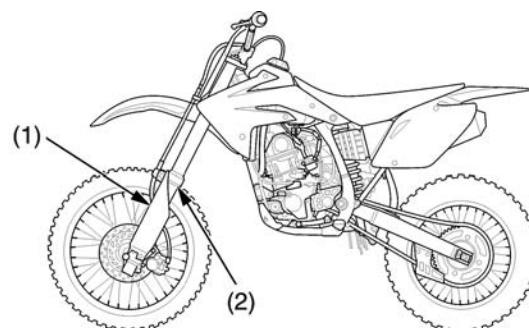
Componentes da suspensão soltos, desgastados ou danificados podem afetar, de diversas maneiras, a dirigibilidade e estabilidade de sua Honda. Se algum componente da suspensão parecer desgastado ou danificado, consulte sua concessionária Honda para efetuar uma inspeção. Sua concessionária está qualificada para determinar a necessidade de substituição de peças ou reparos.

Inspeção da Suspensão Dianteira

- Efetue o amaciamento da suspensão de sua nova Honda por aproximadamente uma hora, de modo a assegurar o assentamento dos componentes (página 16).
- Após o amaciamento, execute um teste de pilotagem, utilizando o ajuste-padrão para a suspensão dianteira, antes de experimentar novos ajustes.
- Para o desempenho ideal dos garfos, é recomendável desmontá-los e limpá-los após pilotar sua Honda por três horas. Consulte a página 94 para informações sobre a desmontagem do garfo.
- Substitua o óleo da suspensão a cada três corridas ou 7,5 horas de utilização. Consulte as páginas 73 e 74 para informações relativas ao ajuste do nível de óleo após sua troca.
- Utilize HP Fork Oil SS-19 ou equivalente que contenha aditivos especiais para assegurar o máximo desempenho da suspensão dianteira de sua Honda.
- Inspeção e limpe periodicamente todos os componentes da suspensão dianteira para assegurar máximo desempenho. Verifique os retentores de pó quanto a poeira, sujeira e materiais estranhos. Verifique o óleo quanto à contaminação.

- Consulte “Diretrizes para Ajuste da Suspensão” (página 107). Execute todos os ajustes de amortecimento de retorno e compressão em incrementos de 1/4 de volta, pois a alteração simultânea de 1/2 volta ou mais poderá impedir que se alcance o ajuste ideal. Efetue um teste de pilotagem após cada ajuste.
- Caso tenha dúvidas sobre os ajustes efetuados, retorne à posição-padrão e efetue o procedimento novamente.
- Caso o garfo ainda esteja muito rígido/flexível após o ajuste de compressão, determine qual parte do curso da suspensão permanece insatisfatório. Essa etapa é de grande importância para solucionar problemas relativos à suspensão.

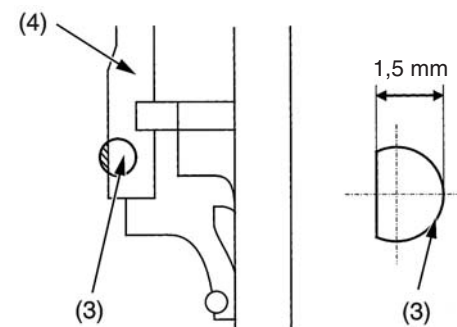
1. Certifique-se de que os protetores (1) do garfo e retentores (2) de pó estejam limpos, isentos de lama e poeira acumulada.
2. Verifique quanto a indícios de vazamento de óleo. Substitua os retentores de óleo do garfo danificados antes de utilizar sua Honda.



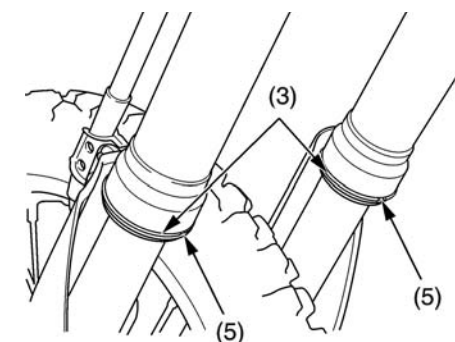
- (1) PROTETOR DO GARFO
(2) RETENTOR DE PÓ

3. Inspeção os anéis (3) de desgaste quanto a desgaste ou danos. Substitua o anel de desgaste caso se estenda 1,5 mm ou esteja nivelado com o cilindro (4) externo. Remova o garfo ao substituir o anel de desgaste (página 94).

Instale o anel de desgaste mantendo a folga (5) entre suas extremidades voltada para trás.

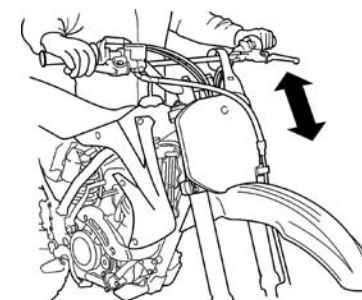


- (3) ANEL DE DESGASTE
(4) CILINDRO EXTERNO



- (3) ANÉIS DE DESGASTE
(5) FOLGA ENTRE AS EXTREMIDADES

4. Execute uma verificação rápida do funcionamento do garfo, acionando o freio dianteiro e forçando o guidão para baixo diversas vezes.



Inspeção da Suspensão Traseira

O braço oscilante é controlado por um amortecedor hidráulico, equipado com um reservatório de alumínio tanto para o óleo como para o gás nitrogênio sob pressão. O gás pressurizado é contido no interior do reservatório por uma cápsula de borracha.

Os ajustes de pré-carga da mola do amortecedor e de amortecimento de compressão e retorno devem ser realizados de acordo com o peso do piloto e as condições da pista (páginas 104, 106 e 107).

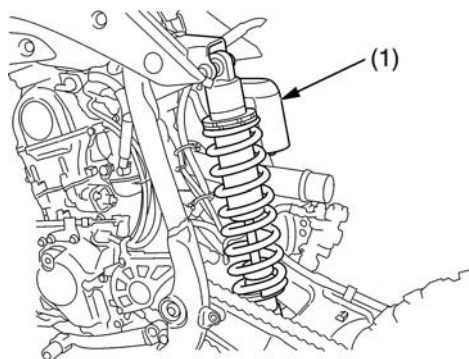
Não tente desmontar, reparar ou descartar o amortecedor; consulte sua concessionária Honda. As instruções contidas neste manual referem-se somente ao ajuste da suspensão.

- Efetue o amaciamento da suspensão de sua nova Honda por aproximadamente uma hora, utilizando os ajustes-padrão da suspensão, antes de alterar o ajuste dos componentes da suspensão traseira.
- Consulte “Diretrizes para Ajuste da Suspensão” (página 107). Execute todos os ajustes de amortecimento de retorno e compressão em incrementos de 1/4 de volta, pois a alteração simultânea de 1/2 volta ou mais poderá impedir que se alcance o ajuste ideal. Efetue um teste de pilotagem após cada ajuste.
- Caso a suspensão traseira ainda esteja muito rígida/flexível, ajuste-a girando ambos os ajustadores de amortecimento de compressão e retorno em incrementos de 1/4 de volta, até obter o ajuste praticamente “ideal”. Girar somente um dos ajustadores pode causar um equilíbrio entre os ajustadores. Após regulá-los simultaneamente, a suspensão poderá receber um ajuste fino girando-se o ajustador de amortecimento de compressão ou de retorno individualmente, em incrementos de 1/4 de volta.
- Caso tenha dúvidas sobre os ajustes efetuados, retorne à posição-padrão e inicie o procedimento novamente.

1. Force a traseira da motocicleta para cima e para baixo e inspecione a suspensão quanto a suavidade de funcionamento.



2. Remova o chassi secundário (página 32).
3. Inspeção a mola traseira quanto a quebra ou enfraquecimento.
4. Inspeção o amortecedor (1) traseiro quanto a empenamento da haste ou vazamento de óleo.



(1) AMORTECEDOR TRASEIRO

5. Force a roda traseira lateralmente e verifique quanto a rolamentos do braço oscilante desgastados ou soltos. Não deve haver folgas. Caso haja, substitua os rolamentos numa concessionária Honda.

Óleo Recomendado para Suspensão

Óleo recomendado	HP Fork Oil, SS-19
------------------	--------------------

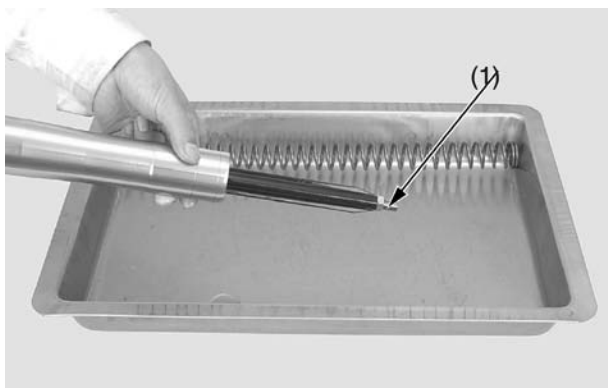
Troca do Óleo

1. Remova o parafuso superior e as molas do garfo, conforme descrito em “Nível de Óleo da Suspensão Dianteira” (página 94).
2. Remova o óleo do garfo bombeando o cilindro externo e a haste (1) do pistão de oito a dez vezes, mantendo a extremidade da haste voltada para baixo, como mostra a ilustração.

Armazene o óleo drenado em um recipiente adequado e descarte-o de maneira aprovada (página 130).

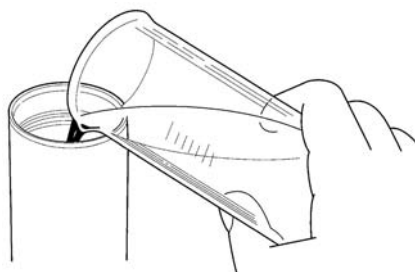
ATENÇÃO

O descarte inadequado do fluido drenado é prejudicial ao meio ambiente.

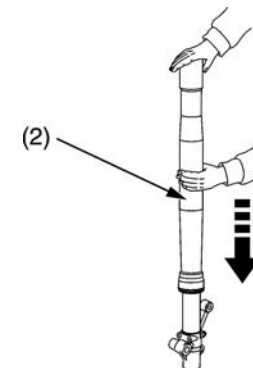


(1) HASTE DO PISTÃO

3. Abasteça os cilindros externo e interno com a metade da quantidade de óleo recomendada.

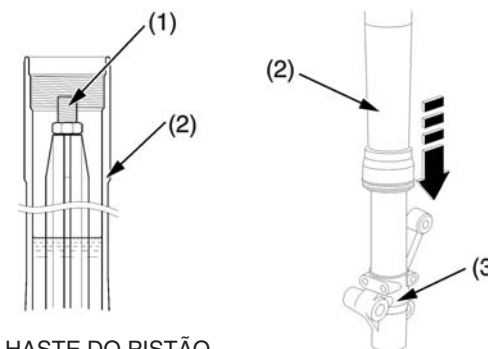


4. Levante o cilindro externo (2) e cubra sua extremidade superior com a mão. Comprima completamente o cilindro externo e remova sua mão. Utilize a outra mão para prender o cilindro externo. Repita este procedimento três vezes.



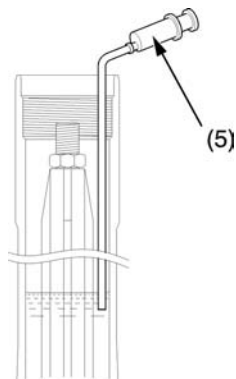
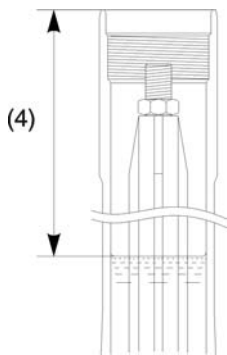
(2) CILINDRO EXTERNO

5. Abasteça a haste do amortecedor com a quantidade restante do óleo até que um pequeno fluxo saia pela parte superior da haste. Bombeie lentamente a haste do amortecedor de oito a dez vezes em 25 cm. Deslize o cilindro externo lentamente para baixo até atingir a extremidade inferior do cilindro (3) interno. Espere cerca de 5 minutos.



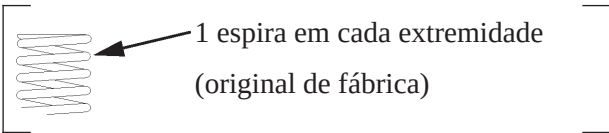
(1) HASTE DO PISTÃO
(2) CILINDRO EXTERNO
(3) EXTREMIDADE INFERIOR DO CILINDRO INTERNO

6. Mantenha o cilindro externo voltado para cima e meça o nível (4) de óleo a partir da extremidade superior do cilindro.
- (4) NÍVEL DE ÓLEO
7. Ajuste o nível de óleo, adicionando-o ou removendo-o com uma seringa (5) disponível no mercado.



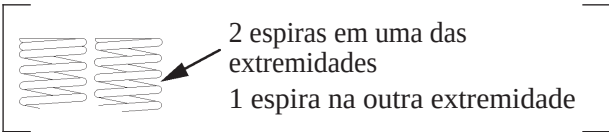
Nível de Óleo do Garfo (CRF150R)

Mola do garfo (padrão): 3,33 N/mm



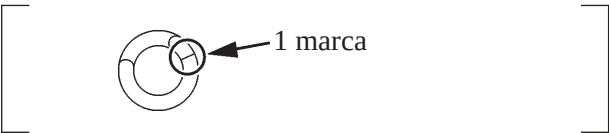
Nível-padrão de óleo (capacidade)	124,0 mm (356,0 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	122,8 mm (357,0 cm³)	Ligeiramente mais rígida à medida que se aproxima da compressão máxima
Nível mínimo de óleo (capacidade)	188,7 mm (303,7 cm³)	Ligeiramente mais macia à medida que se aproxima da compressão máxima

Mola do garfo (opcional mais flexível): 3,14 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	127,55 mm (353,2 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	127,5 mm (353,2 cm³)	Ligeiramente mais rígida à medida que se aproxima da compressão máxima
Nível mínimo de óleo (capacidade)	193,4 mm (299,9 cm³)	Ligeiramente mais macia à medida que se aproxima da compressão máxima

Mola do garfo (opcional mais rígida): 3,53 N/mm

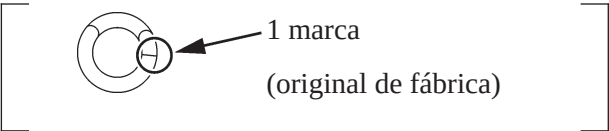


Nível-padrão de óleo (capacidade)	128,1 mm (352,7 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	128,1 mm (352,7 cm³)	Ligeiramente mais rígida à medida que se aproxima da compressão máxima
Nível mínimo de óleo (capacidade)	194,1 mm (299,4 cm³)	Ligeiramente mais macia à medida que se aproxima da compressão máxima

(cont.)

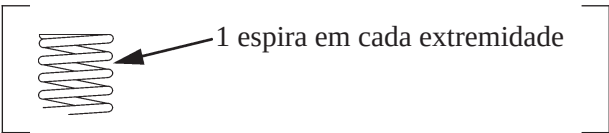
Nível de Óleo do Garfo (CRF150RB)

Mola do garfo da suspensão (padrão): 3,53 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	141,0 mm (342,0 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	131,0 mm (350,1 cm³)	Ligeiramente mais rígida à medida que se aproxima da compressão máxima
Nível mínimo de óleo (capacidade)	193,7 mm (299,4 cm³)	Ligeiramente mais macia à medida que se aproxima da compressão máxima

Mola do garfo (opcional mais flexível): 3,33 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	135,7 mm (346,3 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	125,7 mm (354,4 cm³)	Ligeiramente mais rígida à medida que se aproxima da compressão máxima
Nível mínimo de óleo (capacidade)	188,4 mm (303,7 cm³)	Ligeiramente mais macia à medida que se aproxima da compressão máxima

Mola do garfo (opcional mais rígida): 3,73 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	137,9 mm (344,5 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	127,9 mm (352,6 cm³)	Ligeiramente mais rígida à medida que se aproxima da compressão máxima
Nível mínimo de óleo (capacidade)	190,6 mm (301,9 cm³)	Ligeiramente mais macia à medida que se aproxima da compressão máxima

Certifique-se de inspecionar o nível de óleo. Uma pequena quantidade de óleo permanecerá no cilindro externo durante a drenagem, fazendo com que o nível suba um pouco. Certifique-se de que o nível de óleo seja o mesmo em ambos os garfos. Caso uma seringa não esteja disponível, primeiro ajuste o nível de óleo um pouco abaixo do recomendado. Em seguida, adicione pequenas quantidades de óleo até atingir o nível correto, medindo-o cada vez que o óleo é adicionado.

8. Instale a mola e o parafuso superior do garfo.

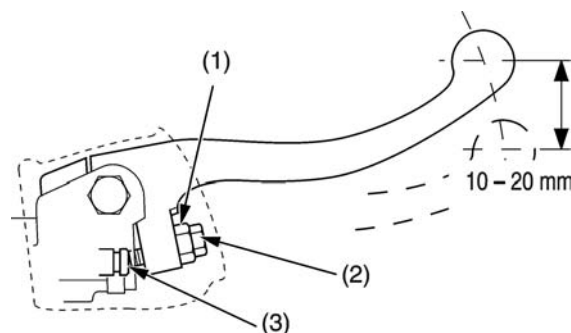
Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Ambos os freios dianteiro e traseiro são compostos por um sistema hidráulico a disco. À medida que as pastilhas se desgastam, o nível de fluido diminui proporcionalmente. Vazamentos no sistema também causarão a diminuição no nível de fluido.

Inspecione frequentemente o sistema para certificar-se de que não haja vazamentos de fluido. Inspecione periodicamente o nível de fluido e as pastilhas de freio quanto a desgaste.

Se a folga da alavanca do freio dianteiro ou do pedal do freio traseiro não estiver de acordo com os valores especificados, inspecione as pastilhas quanto a desgaste. Se o desgaste das pastilhas não tiver ultrapassado o limite de uso (página 78), é provável que exista ar no sistema de freio. Procure uma concessionária Honda para executar a sangria do ar do sistema de freio.

Ajuste da Alavanca do Freio Dianteiro



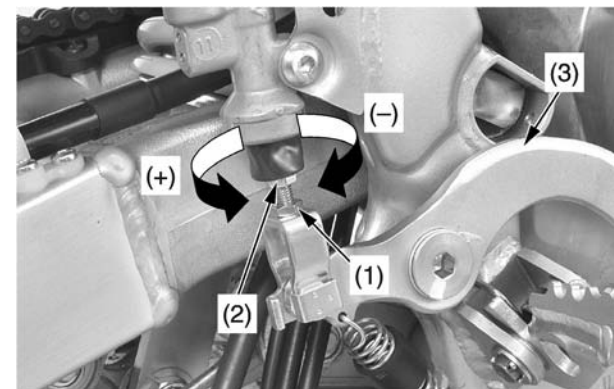
- (1) CONTRAPORCA
- (2) AJUSTADOR
- (3) PISTÃO

1. Solte a contraporca (1).
2. Para afastar a alavanca do freio em relação à manopla, gire o ajustador (2) no sentido horário. Para aproximar a alavanca do freio em relação à manopla, gire o ajustador no sentido anti-horário.
3. Aperte a contraporca no torque especificado enquanto mantém o ajustador fixo.
Torque: 5,9 N.m (0,6 kgf.m)
4. Acione o freio, solte-o e em seguida gire a roda para verificar se ela gira livremente. Repita este procedimento diversas vezes.
5. Inspecione a folga da alavanca, acionando lentamente o freio dianteiro até que comece a ser aplicado.
Folga: 10 – 20 mm
6. Aplique graxa à base de silicone nas superfícies de contato do ajustador e do pistão (3).

Altura do Pedal do Freio Traseiro

A altura do pedal do freio deve ser aproximadamente a mesma do pedal de apoio direito.

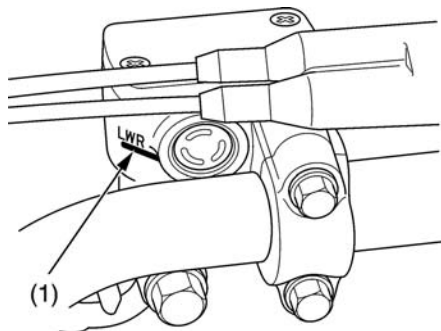
1. Solte a contraporca (1) e gire o parafuso (2) de ajuste no sentido (+) para aumentar a altura do pedal (3) do freio, ou no sentido (–) para diminuí-la.
2. Aperte a contraporca no torque especificado quando atingir a altura desejada do pedal.
Torque: 5,9 N.m (0,6 kgf.m)



- (1) CONTRAPORCA
- (2) PARAFUSO DE AJUSTE
- (3) PEDAL DO FREIO TRASEIRO
- (+) AUMENTA A ALTURA DO PEDAL
- (–) DIMINUI A ALTURA DO PEDAL

Inspecção do Nível de Fluido

Inspecção do Nível de Fluido do Freio Dianteiro



(1) MARCA LWR (INFERIOR)

Inspecione o nível de fluido do freio mantendo a motocicleta na posição vertical.

O nível de fluido deve estar acima da marca (1) “LWR”. Caso o nível esteja baixo, inspecione as pastilhas de freio quanto a desgaste (página 78). Pastilhas de freio desgastadas devem ser substituídas. Caso as pastilhas não estejam desgastadas, inspecione o sistema de freio quanto a vazamentos.

Se a folga da alavanca do freio exceder 20 mm, é provável que exista ar no sistema de freio, que deverá ser sangrado. Procure uma concessionária Honda para executar a sangria de ar do sistema de freio.

Inspecção do Nível de Fluido do Freio Traseiro



(1) MARCA “LOWER” (INFERIOR)

Inspecione o nível de fluido do freio mantendo a motocicleta na posição vertical.

O nível de fluido deve estar acima da marca (1) “LOWER”. Caso o nível esteja baixo, inspecione as pastilhas de freio quanto a desgaste (página 78). Pastilhas de freio desgastadas devem ser substituídas. Caso as pastilhas não estejam desgastadas, inspecione o sistema de freio quanto a vazamentos.

Se a folga do pedal do freio exceder 30 mm, é provável que exista ar no sistema de freio, que deverá ser sangrado. Procure uma concessionária Honda para executar a sangria de ar do sistema de freio.

Outras Inspecções

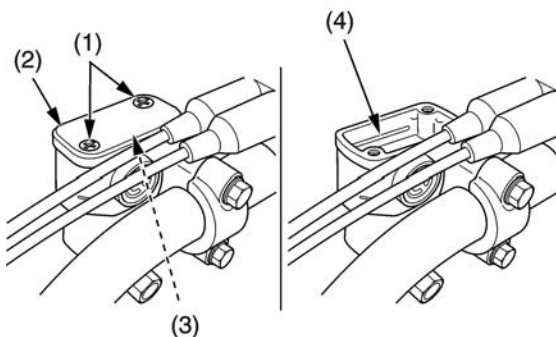
Certifique-se de que não haja vazamentos de fluido. Inspecione quanto a deterioração ou rachaduras nas mangueiras e conexões.

Adição de Fluido do Freio Dianteiro

ATENÇÃO

Os respingos de fluido danificam severamente a lente dos instrumentos e superfícies pintadas. Ele também são prejudiciais para alguns componentes de borracha. Tenha cuidado sempre que remover a tampa do reservatório; certifique-se primeiro de que o reservatório esteja na horizontal.

- Durante a manutenção do sistema de freio, sempre utilize fluido de freio DOT 4 de um recipiente lacrado. Não misture tipos diferentes de fluido, pois eles podem não ser compatíveis.
- Recomendamos o uso do fluido de freio Pro Honda DOT 4 ou equivalente.



- (1) PARAFUSOS DA TAMPA DO RESERVATÓRIO DO FREIO DIANTEIRO
 (2) TAMPA DO RESERVATÓRIO
 (3) DIAFRAGMA
 (4) MARCA DE NÍVEL SUPERIOR

1. Remova os parafusos (1) da tampa do reservatório do freio dianteiro, a tampa (2) do reservatório e o diafragma (3).
2. Abasteça o reservatório, utilizando fluido de freio DOT 4, até atingir a marca (4) de nível superior. Não ultrapasse esta marca ao abastecer o reservatório.

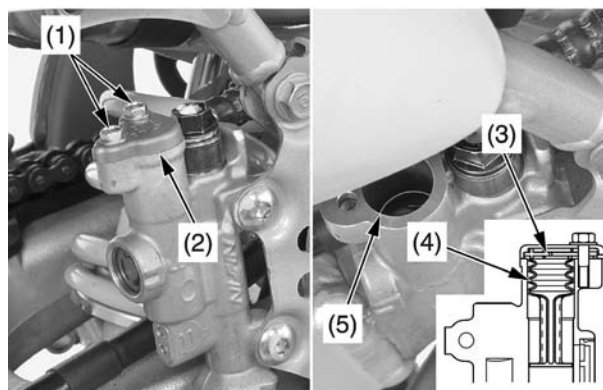
3. Instale o diafragma e a tampa do reservatório.
4. Aperte os parafusos da tampa do reservatório do freio dianteiro no torque especificado.
Torque: 1,5 N.m (0,2 kgf.m)

Adição de Fluido do Freio Traseiro

ATENÇÃO

Os respingos de fluido danificam severamente a lente dos instrumentos e superfícies pintadas. Eles também são prejudiciais para alguns componentes de borracha. Tenha cuidado sempre que remover a tampa do reservatório; certifique-se primeiro de que o reservatório esteja na horizontal.

- Durante a manutenção do sistema de freio, sempre utilize fluido de freio DOT 4 de um recipiente lacrado. Não misture tipos diferentes de fluido, pois eles podem não ser compatíveis.
- Recomendamos utilizar o fluido de freio Pro Honda DOT 4 ou equivalente.



- (1) PARAFUSOS DA TAMPA DO RESERVATÓRIO DO FREIO TRASEIRO
 (2) TAMPA DO RESERVATÓRIO
 (3) PLACA DE FIXAÇÃO
 (4) DIAFRAGMA
 (5) MARCA DE NÍVEL SUPERIOR.

1. Remova os parafusos (1) da tampa do reservatório do freio traseiro, a tampa (2) do reservatório, a placa (3) de fixação e o diafragma (4).
2. Abasteça o reservatório utilizando fluido de freio DOT 4, até atingir a marca (5) de nível superior. Não ultrapasse esta marca ao abastecer o reservatório.
3. Instale o diafragma conforme mostrado.
4. Instale a placa de fixação e a tampa do reservatório.
5. Aperte os parafusos da tampa do reservatório do freio traseiro no torque especificado.
Torque: 1,5 N.m (0,2 kgf.m)

Outras Inspeções

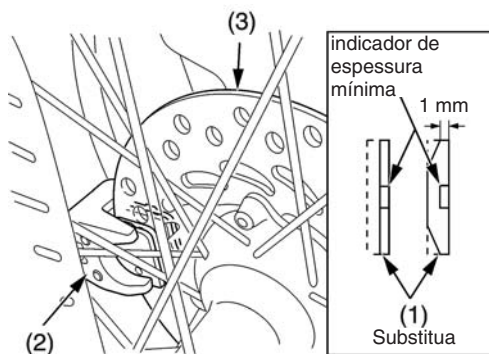
Certifique-se de que não haja vazamentos de fluido. Inspecione quanto a deterioração ou rachaduras nas mangueiras e conexões.

Desgaste das Pastilhas de Freio

O desgaste das pastilhas de freio varia em função da intensidade de uso e condições das pistas (Geralmente, as pastilhas desgastam-se mais rapidamente em pistas molhadas e sujas). Inspeção as pastilhas a cada intervalo regular de manutenção (página 21).

Pastilhas de Freio Dianteiras

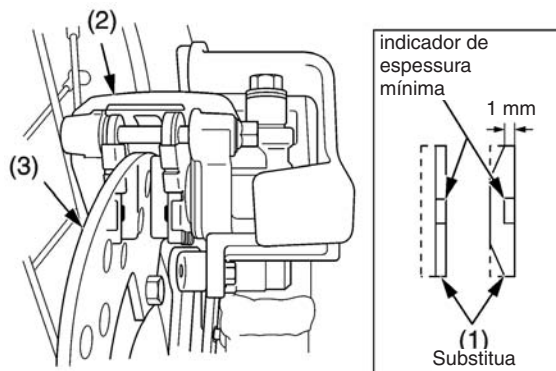
Inspeção as pastilhas (1) de freio da roda dianteira para determinar seu desgaste. Se a espessura de alguma pastilha, em qualquer ponto, for inferior a 1 mm, substitua ambas as pastilhas de freio.



- (1) PASTILHAS DE FREIO
- (2) CÁLIPER DO FREIO DIANTEIRO
- (3) DISCO DE FREIO

Pastilhas de Freio Traseiras

Inspeção as pastilhas (1) de freio da roda traseira pelo lado traseiro do caliper para determinar seu desgaste. Se a espessura de alguma pastilha, em qualquer ponto, for inferior a 1 mm, substitua ambas as pastilhas de freio.



- (1) PASTILHAS DE FREIO
- (2) CÁLIPER DO FREIO TRASEIRO
- (3) DISCO DE FREIO

Outras Inspeções

Inspeção se os conjuntos da alavanca e do pedal do freio encontram-se adequadamente posicionados e se seus parafusos de fixação estão apertados.

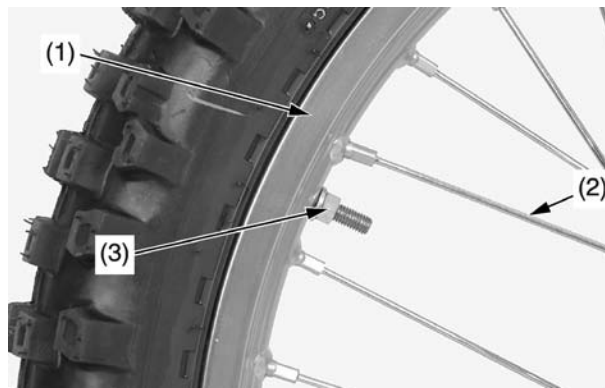
Certifique-se de que não haja vazamentos de fluido. Inspeção quanto a deterioração ou rachaduras nas mangueiras e conexões.

Consulte “*Precauções Importantes de Segurança*” na página 19.

A manutenção do aperto dos raios e o alinhamento da roda é de extrema importância para o funcionamento seguro da motocicleta. Durante as primeiras utilizações, os raios se soltarão mais rapidamente devido ao assentamento inicial dos componentes. Raios excessivamente soltos podem causar instabilidade em alta velocidade, resultando em possível perda de controle. É também de grande importância verificar se as travas dos aros estão apertadas para evitar deslizamento dos pneus.

Para executar as manutenções recomendadas na Tabela de Manutenção (página 21), não é necessário remover a roda. No entanto, são apresentadas informações sobre a remoção da roda para situações emergenciais.

Aros e Raios das Rodas



- (1) ARO DA RODA
- (2) RAIO
- (3) TRAVA DO ARO

1. Inspeção os aros (1) e raios (2) das rodas quanto a danos.
2. Aperte os raios soltos e as travas (3) dos aros no torque especificado.
Raios: 3,7 N.m (0,4 kgf.m)
Travas dos aros: 12,4 N.m (1,3 kgf.m)
3. Inspeção o aro da roda quanto a excentricidade. Caso seja observada, procure uma concessionária Honda para efetuar uma inspeção.

Eixos e Rolamentos das Rodas

Procure uma concessionária Honda para informações relativas à inspeção.

1. Inspeção os eixos quanto a empenamento.
2. Verifique as condições dos rolamentos das rodas.

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Para o funcionamento seguro de sua Honda, os pneus devem ser do tipo (off-road) e medida adequados, estar em boas condições (profundidade dos sulcos da banda de rodagem) e na pressão correta.

⚠ CUIDADO

Utilizar pneus excessivamente gastos ou com pressão incorreta pode resultar num acidente, provocando sérios ferimentos ou até a morte.

Siga todas as instruções do Manual do Proprietário relacionadas à pressão e manutenção dos pneus.

As páginas seguintes apresentam informações detalhas sobre como e quando inspecionar a pressão dos pneus, como verificar se o pneu está desgastado ou danificado, e as recomendações para o reparo e substituição dos pneus.

Pressão dos Pneus

Pneus corretamente inflados garantem a melhor combinação de estabilidade, vida útil e conforto durante a pilotagem. No entanto, pneus inflados com pressão inferior à recomendada apresentam desgaste irregular, efeitos adversos sobre a manuseio e maior probabilidade de falhas por superaquecimento. Eles também podem provocar danos às rodas em terrenos duros. Já pneus inflados com pressão superior à recomendada tornam a pilotagem menos confortável, são mais suscetíveis à danos em terrenos com obstáculos e desgastam-se de maneira irregular.

Certifique-se de que as tampas das válvulas estejam firmes. Se necessário, instale tampas novas.

Inspeção a pressão dos pneus somente quando estiverem “frios”. Se a verificação da pressão dos pneus for executada quando estiverem “quentes” – mesmo que sua motocicleta tenha sido utilizada somente por alguns quilômetros – as leituras de pressão serão superiores à realmente aplicada aos pneus. Esvaziar os pneus “quentes” até atingir a pressão recomendada fará com que a pressão fique baixa.

Os valores corretos de pressão para os pneus “frios” são:

Dianteiro	100 kPa (1,0 kgf/cm ² , 15 psi)
Traseiro	100 kPa (1,0 kgf/cm ² , 15 psi)

Se decidir ajustar a pressão dos pneus para uma condição particular de pilotagem, ajuste a pressão pouco a pouco.

Inspeção

Inspeção as rodas e a pressão dos pneus antes de utilizar a motocicleta.

- Inspeção cuidadosamente os pneus quanto a saliências ou bolhas nas laterais do pneu ou na banda de rodagem. Substitua-os se qualquer saliência for detectada.
- Verifique cuidadosamente os pneus quanto a cortes, fendas ou trincas. Substitua-os caso sua lona ou cordões estejam visíveis.
- Inspeção quanto a presença de pedras ou outros objetos presos à banda de rodagem. Remova qualquer tipo de objeto.
- Inspeção a posição de ambas as válvulas. Uma válvulas inclinada indica que a câmara está deslizando no interior do pneu ou o pneu está deslizando no aro.

Substituição das Câmaras

Se a câmara estiver furada ou danificada, substitua-a assim que possível. Câmaras reparadas não apresentam a mesma confiabilidade de uma nova, podendo falhar durante a utilização da motocicleta.

Utilize uma câmara de reposição equivalente à original.

Substituição do Pneu

Os pneus equipados em sua Honda foram desenvolvidos para proporcionar uma boa combinação entre manuseio, frenagem, durabilidade e conforto sob diversas condições de pilotagem.

CUIDADO

Instalar pneus inadequados em sua motocicleta pode afetar o manuseio e a estabilidade, podendo resultar num acidente e provocando ferimentos graves ou até mesmo fatais.

Sempre utilize pneus do tipo e medida recomendados neste Manual do Proprietário.

- Utilize pneus de reposição equivalentes aos originais.
- Substitua a câmara sempre que substituir o pneu. Câmaras usadas provavelmente não possuirão a mesma elasticidade, podendo causar falhas em pneus novos.

CRF150R

Dianteiro	70/100-17 40M		
	AC	DUNLOP	MX71E
	CM	BRIDGESTONE	M23
Traseiro	90/100-14 49M		
	AC	DUNLOP	MX71
	CM	BRIDGESTONE	M22
Tipo	Com câmara		

CRF150RB

Dianteiro	70/100-19 42M		
	AC	DUNLOP	MX71E
	CM	BRIDGESTONE	M61
Traseiro	90/100-16 52M		
	AC	DUNLOP	MX71
	CM	BRIDGESTONE	M58
Tipo	Com câmara		

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

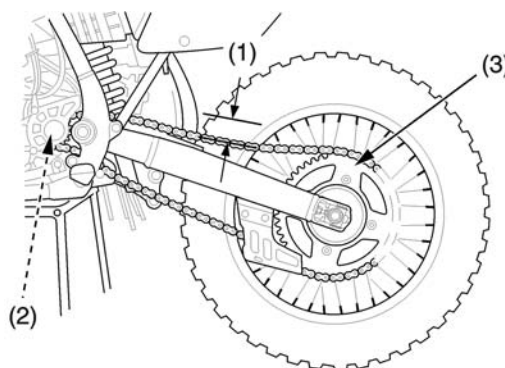
A vida útil da corrente de transmissão depende de sua lubrificação e ajuste corretos. A falta de manutenção pode provocar desgaste prematuro ou danos à corrente, pinhão e coroa de transmissão.

Será necessária uma manutenção mais frequente caso a motocicleta seja utilizada em circuitos muito molhados ou enlameados.

Antes de executar a manutenção da corrente de transmissão, desligue o motor, levante a roda traseira do solo, usando o cavalete opcional ou suporte equivalente sob o motor, e verifique se a transmissão está em ponto morto.

Inspecção

1. Desligue o motor, levante a roda traseira do solo, usando o cavalete opcional ou suporte equivalente sob o motor, e verifique se a transmissão está em ponto morto.
2. Inspecione se a folga (1) da corrente de transmissão, na seção intermediária superior entre o pinhão (2) e a coroa (3) de transmissão. A folga deve permitir que a corrente seja movimentada no sentido vertical, manualmente, não ultrapassando o limite a seguir.
Folga da corrente de transmissão: 35 – 45 mm



- (1) FOLGA DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO
(2) PINHÃO DE TRANSMISSÃO
(3) COROA DE TRANSMISSÃO

3. Inspecione a folga da corrente de transmissão em vários pontos. A folga deve permanecer constante em todos os pontos. Caso não permaneça constante, é provável que algum elo esteja engripado ou travado. Geralmente, a lubrificação da corrente elimina este tipo de problema.

ATENÇÃO

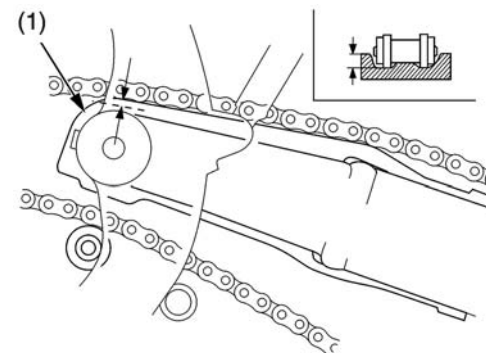
Uma folga excessiva da corrente de transmissão pode fazer com que ela danifique a carcaça do motor.

4. Inspecione a corrente de transmissão quanto a:
 - Roletes danificados
 - Pinos soltos
 - Elos secos ou oxidados
 - Elos engripados ou travados
 - Desgaste excessivo

Substitua a corrente de transmissão (página 84) caso possua roletes danificados, ou pinos soltos ou engripados que não possam ser corrigidos. Lubrifique a corrente de transmissão (página 83) caso esteja seca ou apresente algum sinal de oxidação. Lubrifique os elos travados ou engripados até se soltarem. Ajuste a folga da corrente, se necessário (página 83).

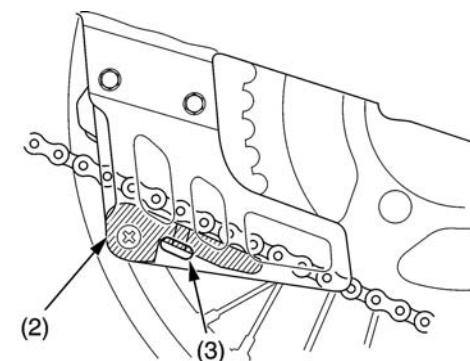
Deslizadores da Corrente de Transmissão

1. Inspecione o deslizador (1) da corrente de transmissão quanto a desgaste. Se o desgaste for equivalente ou ultrapassar 5 mm, substitua o deslizador por um novo.



- (1) DESLIZADOR DA CORRENTE

2. Inspecione o deslizador (2) da guia da corrente de transmissão quanto a desgaste. Substitua-o caso a corrente esteja visível através da janela (3) de inspeção de desgaste.



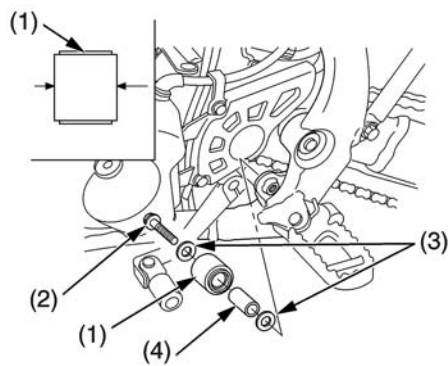
- (2) DESLIZADOR DA GUIA DA CORRENTE
(3) JANELA DE INSPEÇÃO DE DESGASTE

Roletes da Corrente de Transmissão

1. Inspeção o rolete (1) da corrente de transmissão quanto a desgaste ou danos.
2. Meça o diâmetro externo do rolete e substitua-o caso seja inferior ao valor de limite de uso.
Limite de uso: 18 mm

Substitua o rolete, se necessário, conforme descrito a seguir.

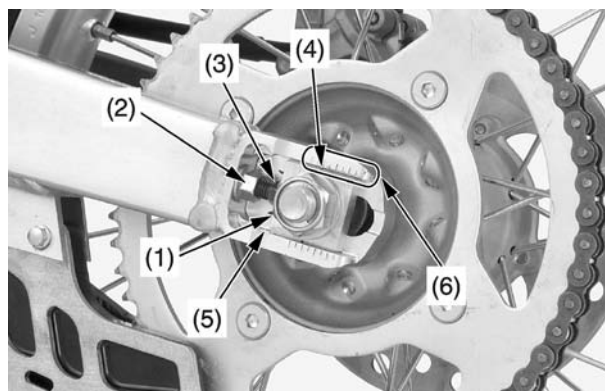
Remova o parafuso (2), as arruelas (3), o espaçador (4) e o rolete da corrente de transmissão. Instale um novo rolete, o espaçador e as arruelas. Em seguida, instale e aperte o parafuso.



- (1) ROLETE DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO
- (2) PARAFUSO
- (3) ARRUELAS
- (4) ESPAÇADOR

Ajuste

1. Solte a porca (1) do eixo traseiro.
2. Solte ambas as contraporcas (2) dos ajustadores da corrente de transmissão e gire os parafusos (3) de ajuste no sentido anti-horário para diminuir a folga, ou no sentido horário para aumentá-la. Alinhe as marcas (4) de referência das placas (5) do eixo com as mesmas marcas (6) de referência em ambos os lados do braço oscilante.



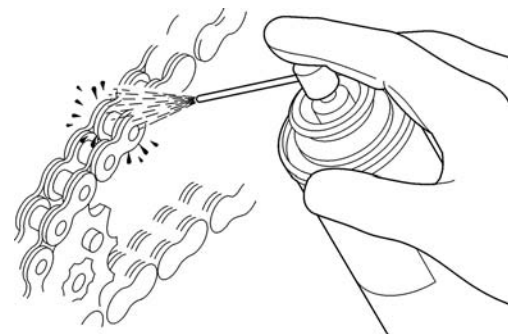
- (1) PORCA DO EIXO TRASEIRO
- (2) CONTRAPORCA DO AJUSTADOR DA CORRENTE
- (3) PARAFUSO DE AJUSTE
- (4) MARCA DE REFERÊNCIA
- (5) PLACA DO EIXO
- (6) MARCA DE REFERÊNCIA

3. Aperte a porca do eixo traseiro no torque especificado.
Torque: 88 N.m (9,0 kgf.m)
4. Inspeção novamente a folga da corrente de transmissão e ajuste-a, se necessário.
5. Gire os parafusos de ajuste no sentido anti-horário até encostarem levemente nas placas do eixo. Em seguida, aperte a contraporca do ajustador da corrente de transmissão no torque especificado, enquanto mantém os parafusos de ajuste fixos com uma chave.
Torque: 27 N.m (2,8 kgf.m)

Lubrificação

Utilize lubrificantes para corrente de transmissão, disponíveis comercialmente nas mais comuns lojas de motocicleta, para lubrificar a corrente, ao invés de óleo para motor. Recomendamos utilizar o lubrificante Pro Honda HP Chain Lube ou equivalente.

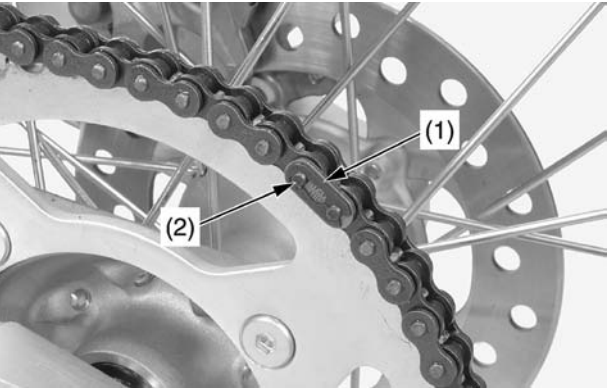
Aplique lubrificante em cada ponto de conexão da corrente de transmissão, de forma que penetre nos espaços entre as superfícies adjacentes das placas e roletes dos elos da corrente.



Remoção, Limpeza e Substituição

Para máxima vida útil, a corrente de transmissão deverá ser limpa, lubrificada e ajustada antes de cada utilização da motocicleta.

- 1. Remova a presilha (1) de retenção do elo mestre, utilizando um alicate. Não entorte ou torça a presilha. Em seguida, remova o elo (2) mestre e a corrente de transmissão.



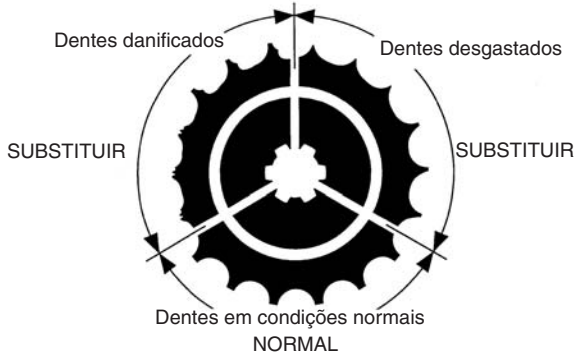
- (1) PRESILHA DE RETENÇÃO DO ELO MESTRE
- (2) ELO MESTRE

- 2. Limpe a corrente de transmissão, utilizando solvente de limpeza com alto ponto de inflamação, e deixe-a secar.
- 3. Inspeção a corrente de transmissão quanto a possíveis desgastes ou danos. Substitua a corrente caso possua roletes danificados, elos soltos ou outros danos que não possam ser reparados.

Corrente de substituição:

CRF150R	DID420DS3/120
CRF150RB	DID420DS3/126

- 4. Inspeção os dentes do pinhão e da coroa de transmissão quanto a desgaste ou danos. Recomenda-se substituir o pinhão e a coroa sempre que uma nova corrente for instalada. Tanto a corrente como o pinhão/corua de transmissão devem estar em boas condições, ou o novo componente se desgastará rapidamente. Dentes desgastados ou danificados possuem uma aparência peculiar. Substitua o pinhão ou coroa se estiverem danificados ou excessivamente desgastados.



ATENÇÃO

Utilizar uma corrente de transmissão nova com um pinhão ou coroa desgastados provocará desgaste prematuro da corrente.

- 5. Meça uma seção da corrente de transmissão para determinar se está desgastada além do valor de limite de uso. Coloque a transmissão em marcha e gire a roda traseira para frente, até que a seção inferior da corrente permaneça esticada. Mantendo a corrente de transmissão esticada e todas as conexões em linha reta, meça a distância entre 21 pinos, do centro de um pino a outro. Se o valor medido exceder o limite de uso, substitua a corrente por uma nova. Após a medição, coloque a transmissão novamente em ponto morto antes de continuar a inspeção ou manutenção.

Limite de uso: 259,0 mm



- 6. Lubrifique a corrente de transmissão (página 83).
- 7. Passe a corrente de transmissão sobre o pinhão e a coroa, e conecte as extremidades com o elo mestre. Para facilitar a instalação, segure as extremidades da corrente sobre os dentes adjacentes da coroa, enquanto insere o elo mestre. Instale a presilha de retenção do elo mestre, de forma que a extremidade fechada da presilha permaneça virada no sentido de rotação da roda.
- 8. Inspeção novamente a folga da corrente de transmissão e ajuste-a, se necessário.

Um Pouco Mais Sobre a Corrente de Transmissão

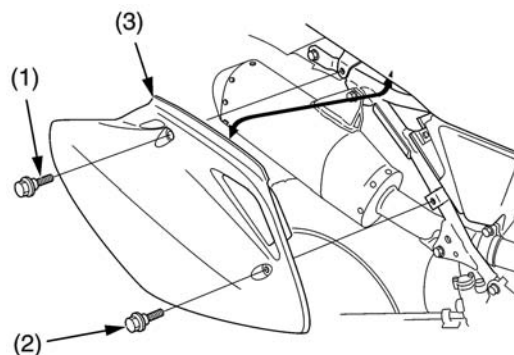
- O elo mestre é o elemento mais crítico em relação à segurança da corrente de transmissão. Ele pode ser reutilizado, caso esteja em perfeitas condições. Entretanto, recomendamos instalar uma nova presilha de retenção do elo-mestre sempre que a corrente de transmissão for desmontada.
- Para facilitar a instalação da nova corrente, você poderá conectá-la à corrente usada, através do elo mestre, e puxar a corrente usada de forma que a nova se posicione adequadamente sobre o pinhão e a coroa.

Inspeção do Tubo de Escapamento/ Silencioso

Inspecione os parafusos de fixação e as porcas de união quanto a aperto adequado.
Inspecione o tubo de escapamento e o silencioso quanto a trincas ou deformações.
Um tubo de escapamento ou silencioso danificado pode reduzir o desempenho do motor.

Remoção do Silencioso

1. Remova o parafuso (1) de fixação do assento, o parafuso (2) da tampa lateral e a tampa (3) lateral direita.



- (1) PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO ASSENTO
- (2) PARAFUSO DA TAMPA LATERAL
- (3) TAMPA LATERAL DIREITA

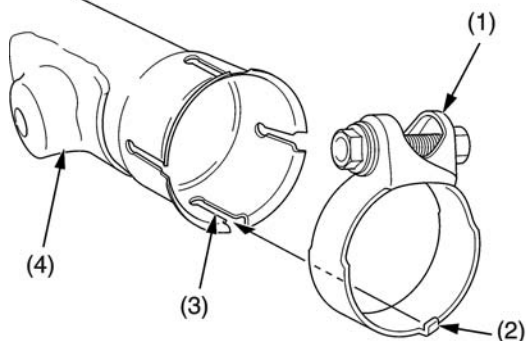
2. Solte o parafuso (4) da braçadeira do silencioso.
3. Remova o silencioso (5), retirando os parafusos (6) de fixação do silencioso e a arruela (7).



- (4) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO SILENCIOSO
- (5) SILENCIOSO
- (6) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DO SILENCIOSO
- (7) ARRUELA

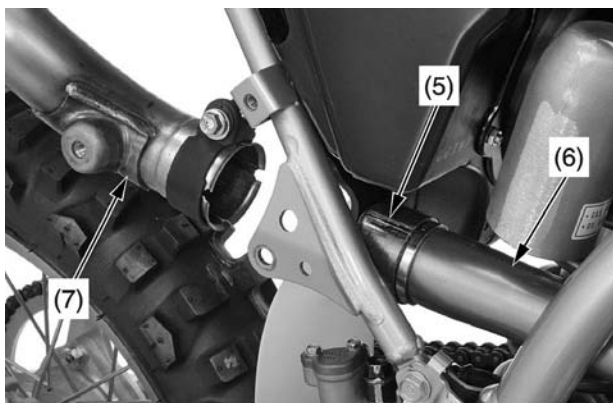
Instalação do Silencioso

1. Remova a junta usada.
2. Instale a braçadeira (1) do silencioso alinhando a lingueta (2) da braçadeira com o recorte (3) de cada silencioso (4).



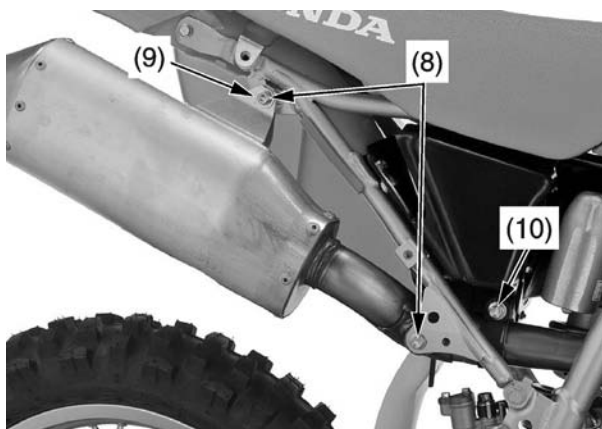
- (1) BRAÇADEIRA DO SILENCIOSO
(2) LINGUETA
(3) RECORTE
(4) SILENCIOSO

3. Instale uma nova junta (5) no tubo (6) de escape.
4. Instale o silencioso (7) no tubo de escape.



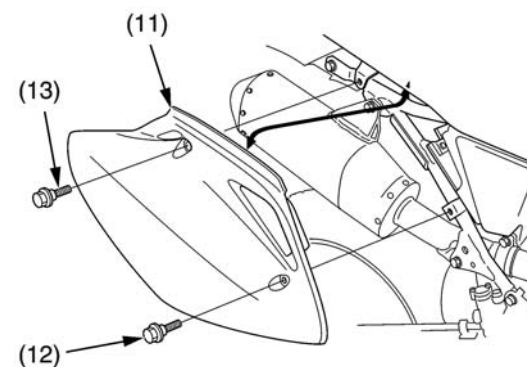
- (5) JUNTA (NOVA)
(6) TUBO DE ESCAPAMENTO
(7) SILENCIOSO

5. Instale os parafusos (8) de fixação do silencioso e a arruela (9).
6. Aperte o parafuso (10) da braçadeira do silencioso no torque especificado.
Torque: 21 N.m (2,1 kgf.m)
7. Aperte os parafusos (8) de fixação do silencioso no torque especificado.
Torque: 32 N.m (3,3 kgf.m)



- (8) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DO SILENCIOSO
(9) ARRUELA
(10) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO SILENCIOSO

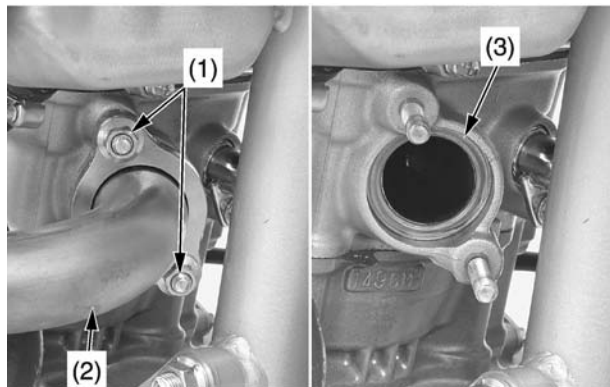
8. Instale a tampa (11) lateral direita e seu parafuso (12).
9. Instale o parafuso (13) de fixação do assento e aperte-o no torque especificado.
Torque: 26 N.m (2,7 kgf.m)



- (11) TAMPA LATERAL DIREITA
(12) PARAFUSO DA TAMPA LATERAL
(13) PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO ASSENTO

Remoção do Tubo de Escapamento

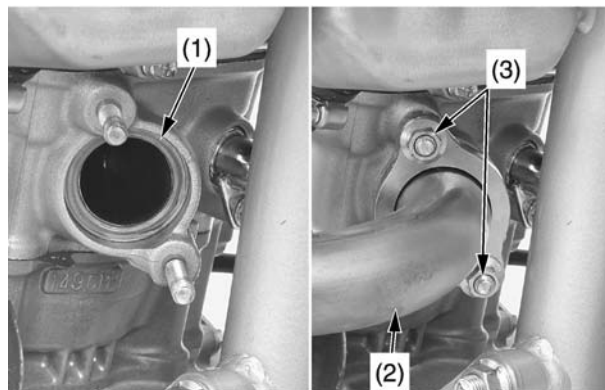
1. Remova o silencioso (página 85).
2. Remova as porcas (1) de união do tubo de escapamento, o tubo (2) de escapamento e a junta (3) usada.



- (1) PORCAS DE UNIÃO DO TUBO DE ESCAPAMENTO
 (2) TUBO DE ESCAPAMENTO
 (3) JUNTA (USADA)

Instalação do Tubo de Escapamento

1. Instale a nova junta (1) do tubo de escapamento, conforme mostrado.
2. Instale o tubo (2) de escapamento e as porcas (3) de união.



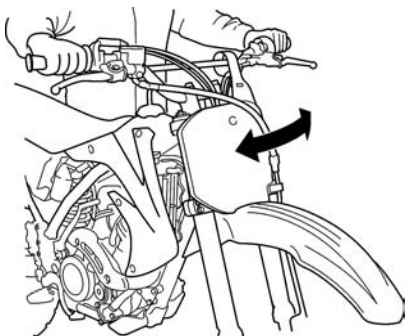
- (1) JUNTA DO TUBO DE ESCAPAMENTO (NOVA)
 (2) TUBO DE ESCAPAMENTO
 (3) PORCAS DE UNIÃO DO TUBO DE ESCAPAMENTO

3. Instale o silencioso (página 86), sem, no entanto, apertar seus parafusos.
4. Aperte as porcas de união do tubo de escapamento no torque especificado.
 Torque: 11 N.m (1,1 kgf.m)
5. Aperte o parafuso da braçadeira do silencioso e os parafusos de fixação do silencioso (página 86).
6. A instalação pode ser executada na ordem inversa da remoção.

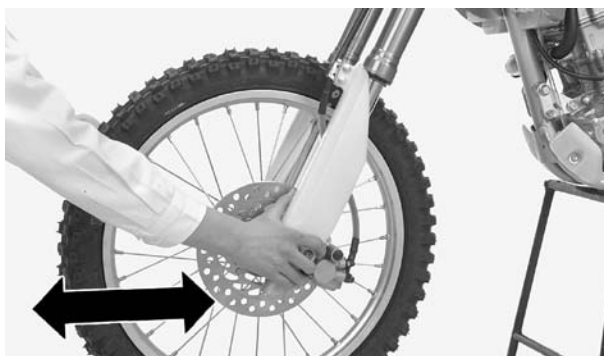
Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Inspeção dos Rolamentos da Coluna de Direção

1. Mantendo sua Honda apoiada sobre o cavalete opcional ou uma caixa (roda dianteira fora do solo), gire o guidão para os lados direito e esquerdo, de batente a batente, e inspecione quanto a aspereza nos rolamentos da coluna de direção.



2. Fique de frente para a motocicleta; segure o garfo (pelo eixo), mantenha-o em linha reta e puxe-o para frente e para trás a fim de verificar a existência de folga nos rolamentos da coluna de direção. Se qualquer aspereza ou folga for observada, sem no entanto movimentar a coluna de direção, é provável que as buchas do garfo estejam desgastadas. Consulte sua concessionária Honda para os procedimentos de substituição ou ajuste.

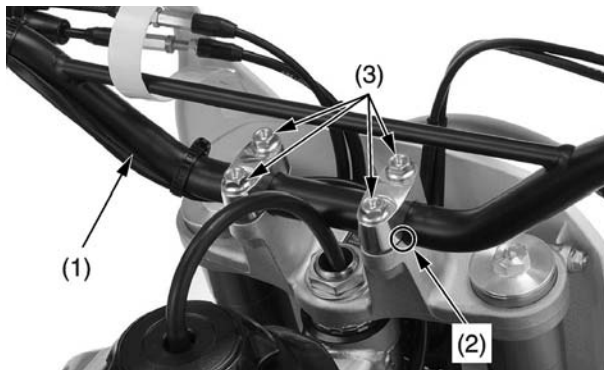


Inspeção do Guidão

1. Inspeção o guidão (1) quanto a empenamento ou trincas.
2. Verifique se guidão não saiu de sua posição original (através da verificação da marca (2) de punção).
3. Inspeção se os parafusos (3) dos suportes superiores do guidão estão apertados no torque especificado.

Torque: 22 N.m (2,2 kgf.m)

Aperte primeiro os parafusos dianteiros.



- (1) GUIDÃO
- (2) MARCA DE PUNÇÃO
- (3) PARAFUSOS DOS SUPORTES SUPERIORES DO GUIDÃO

Cabos de Controle

Desconecte periodicamente as extremidades superiores dos cabos do acelerador, da embreagem e de partida a quente. Lubrifique completamente seus pontos de articulação, utilizando um lubrificante para cabos disponível comercialmente. Caso o funcionamento da alavanca da embreagem, da alavanca de partida a quente e do acelerador ainda não seja suave, substitua o respectivo cabo. Certifique-se de que o acelerador retorne livremente da posição completamente aberto até a posição completamente fechado, em todas as posições da direção.

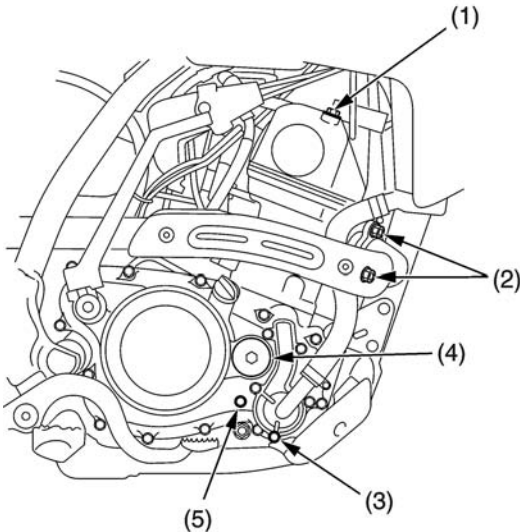
Porcas, Parafusos, Fixadores

Verifique o aperto das porcas, parafusos e fixadores antes de utilizar a motocicleta.

MOTOR

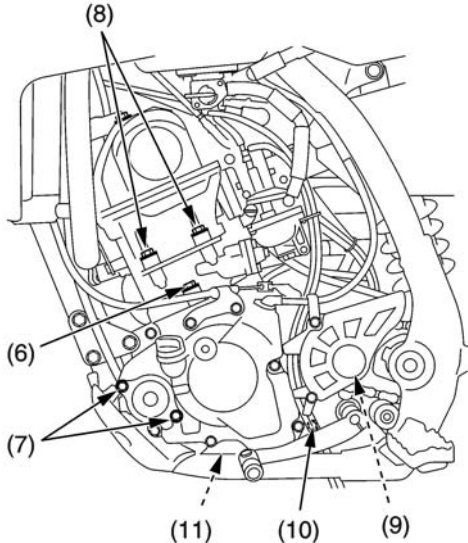
Item		Torque	
		N.m	kgf.m
1	Parafusos da tampa do cabeçote	10	1,0
2	Porcas de união do tubo de escapamento	11	1,1
3	Parafuso de drenagem do líquido de arrefecimento do motor	10	1,0
4	Tampa do orifício da árvore de manivelas	15	1,5
5	Parafuso de inspeção do óleo da transmissão	10	1,0
6	Parafuso do cilindro	10	1,0
7	Parafusos da tampa do filtro de óleo	10	1,0
8	Parafusos do cabeçote	10	1,0
9	Parafuso do pinhão de transmissão	13	1,3
10	Parafuso de drenagem do óleo da transmissão	22	2,2
11	Parafuso de drenagem do óleo do motor	22	2,2

LADO DIREITO



- (1) PARAFUSO DA TAMPA DO CABEÇOTE
- (2) PORCAS DE UNIÃO DO TUBO DE ESCAPAMENTO
- (3) PARAFUSO DE DRENAGEM DO LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO DO MOTOR
- (4) TAMPA DO ORIFÍCIO DA ÁRVORE DE MANIVELAS
- (5) PARAFUSO DE INSPEÇÃO DO ÓLEO DA TRANSMISSÃO

LADO ESQUERDO



- (6) PARAFUSO DO CILINDRO
- (7) PARAFUSOS DA TAMPA DO FILTRO DE ÓLEO
- (8) PARAFUSOS DO CABEÇOTE
- (9) PARAFUSO DO PINHÃO DE TRANSMISSÃO
- (10) PARAFUSO DE DRENAGEM DO ÓLEO DA TRANSMISSÃO
- (11) PARAFUSO DE DRENAGEM DO ÓLEO DO MOTOR

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

Limpar e polir sua Honda periodicamente fará com que sua motocicleta pareça nova por mais tempo. A limpeza periódica também o identificará como um proprietário que valoriza sua motocicleta. A inspeção e a manutenção de uma Honda limpa também é mais fácil.

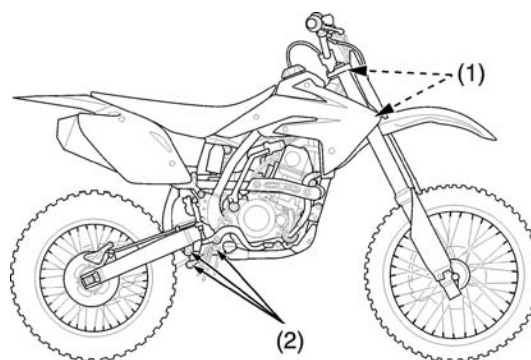
Durante a limpeza, certifique-se de observar se há danos, desgaste ou vazamentos de gasolina, fluido de freio ou óleo.

Recomendações Gerais

- Para limpar sua Honda, você poderá usar:
 - água
 - detergente neutro e suave e água
 - spray suave e produto de limpeza/polimento para limpeza
 - spray suave e produto de limpeza/desengraxante e água para enxágue
- Evite utilizar produtos que contenham detergentes fortes ou solventes químicos, capazes de danificar os componentes metálicos, a pintura, os componentes plásticos ou ainda descolorir o assento e os adesivos de sua Honda.
- Caso sua Honda ainda esteja quente devido a utilização recente, espere o motor e o escapamento esfriarem antes de limpá-la.
- Recomendamos utilizar uma mangueira de jardim para lavar sua Honda. Lavadores de alta pressão (geralmente utilizados para lavar automóveis) podem danificar certos componentes de sua Honda. A força da água, sob alta pressão, pode fazê-la penetrar pelos retentores de pó dos pontos de articulação da suspensão e rolamentos da coluna de direção – carregando sujeira para o interior e removendo a lubrificação.

Se utilizar lavadores de alta pressão, evite aplicar água nas seguintes regiões:

- Cubos das rodas
- Saída do silencioso
- Sob o assento
- Interruptor do motor
- Cilindros mestres do freio
- Sob o tanque de combustível
- Corrente de transmissão
- Carburador
- Rolamentos da coluna de direção
- Pontos de articulação da suspensão



- (1) ROLAMENTOS DA COLUNA DE DIREÇÃO
(2) PONTOS DE ARTICULAÇÃO DA SUSPENSÃO

ATENÇÃO

Utilizar água (ou ar) sob alta pressão pode danificar alguns componentes de sua Honda.

É possível utilizar o Pro Honda Hondabrite, um limpador/desengraxante de uso geral, a fim de remover a sujeira e fuligem pintura, de componentes de liga-leve e superfícies de borracha. Umedeça as regiões de muita sujeira com água. Em seguida, aplique o limpador/desengraxante de uso geral e enxágue com uma mangueira de jardim e água com pressão máxima. Se ainda houver resíduos, remova-os esfregando com uma esponja.

Lavando Sua Motocicleta com Detergente Suave

1. Enxágue completamente sua Honda com água fria para remover a sujeira superficial.
2. Encha um balde com água fria e misture com detergente suave e neutro, como, por exemplo, detergente para louças ou outro produto específico para lavagem de motocicletas e automóveis.
3. Lave sua Honda utilizando uma esponja macia ou toalha macia. Durante a lavagem, observe quanto a presença de fuligem. Se necessário, utilize um detergente/desengraxante suave para remover a fuligem.

ATENÇÃO

Não utilize lã de aço para limpar o chassi, pois poderá danificar ou descolorir sua superfície. O removedor de manchas do silencioso (esponja Scotch Brite nº 7447 – cor castanha) somente deve ser utilizado para remover manchas da seção não revestida do chassi de alumínio.

4. Após a limpeza, enxágue completamente sua Honda com bastante água limpa para remover quaisquer resíduos.
5. Seque a motocicleta com um pano seco ou uma toalha macia.
6. Lubrifique a corrente de transmissão para evitar o aparecimento de ferrugem.
7. Acione o motor e deixe-o funcionar por vários minutos. O calor do motor ajudará a secar as regiões úmidas.
8. Por precaução, pilote a motocicleta em baixa velocidade, acionando diversas vezes o freio. Isso facilitará a secagem dos componentes do sistema de freio e restabelecerá a capacidade normal de frenagem.

Controle de Condensação

Pode ocorrer condensação em algumas áreas confinadas da transmissão, sendo também esta mais uma razão para trocar frequentemente o óleo do motor e da transmissão.

Lubrificação Após a Limpeza

Há também algumas medidas a serem tomadas logo após a lavagem de sua Honda, a fim de impedir o aparecimento de ferrugem e corrosão.

Assim que sua Honda estiver limpa e seca, aplique uma camada fina de óleo anticorrosivo sobre todas as superfícies de metal expostas para evitar o aparecimento de ferrugem. Lubrifique também a corrente e o pinhão de transmissão após removê-los, limpá-los com solvente e secá-los completamente. Certifique-se de que a corrente esteja limpa e seca antes de aplicar o lubrificante para correntes.

Siga as instruções fornecidas neste manual quanto aos itens a serem lubrificados, tais como os pontos de articulação das alavancas de freio e embreagem e pinos de articulação dos pedais de apoio.

Manutenção do Tubo de Escapamento e Silencioso

O tubo de escapamento e o silencioso são fabricados em aço inoxidável, mas podem manchar devido a lama ou poeira.

Para remover a lama e poeira, utilize uma esponja umedecida com saponáceo de cozinha líquido e enxágue-os com grandes quantidades de água limpa. Em seguida, seque-os com um pano seco ou toalha macia. Se necessário, remova as manchas de calor utilizando um composto de textura fina, disponível comercialmente, e enxágue da mesma forma que a apresentada para remoção de lama e poeira.

Este capítulo apresenta os ajustes finos de sua Honda, a fim de obter o máximo desempenho em competições.

Os ajustes iniciais da suspensão devem ser executados após um período mínimo de 2 horas de amaciamento.

Opcionalmente, estão disponíveis molas da suspensão dianteira e traseira mais flexíveis ou mais rígidas, a fim de ajustar especificamente sua motocicleta em função de seu peso, condições da pista e estilo de pilotagem.

Siga as instruções fornecidas em “Ajuste de Altura de Pilotagem”, na seção “Ajustes da Suspensão Traseira”, para determinar a necessidade de substituição da mola traseira por uma mais flexível ou rígida. Considere a motocicleta em situação de carga (peso do condutor completamente vestido para competição e da motocicleta, incluindo líquido de arrefecimento, óleo e combustível). Para a instalação de uma mola traseira opcional, deve-se considerar também a instalação de uma mola do garfo com coeficiente similar.

Ajustes da Suspensão Dianteira	94
Pressão de Ar da Suspensão Dianteira	94
Nível de Óleo da Suspensão Dianteira	94
Amortecimento da Suspensão Dianteira	100
Molas do Garfo	101
Ajustes da Suspensão Traseira	102
Pré-carga da Mola da Suspensão Traseira	102
Amortecimento da Suspensão Traseira	103
Altura de Pilotagem da Suspensão Traseira	104
Ajustes da Suspensão Relativos a Condições	
Específicas da Pista	106
Diretrizes para Ajuste da Suspensão	107
Ajustes do Carburador e Dicas de Regulagem ..	110
Componentes do Carburador	110
Funcionamento do Circuito do Carburador	112
Remoção do Carburador	112
Desmontagem/Montagem do Carburador	114
Recomendações para Ajuste-padrão	117
Ajustes para Altitude e Temperatura	117
Ajustes para Silencioso Opcional	118
Condições de Ajustes Especiais	119
Inspeções Pré-ajuste	119
Ajustes Menores do Carburador	120
Leitura da Vela de Ignição	122
Ajustes do Chassi	123
Extremidade Traseira	123
Ângulo/Altura do Garfo	123
Distância entre Eixos	123
Seleção da Relação de Transmissão	124
Seleção dos Pneus de acordo com as	
Condições da Pista	125
Ajustes para Adaptação Pessoal	126
Posicionamento dos Controles	126
Posicionamento, Largura, e	
Formato do Guidão	126

Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

A suspensão dianteira pode ser ajustada em função do peso do condutor e condições da pista, através de um ou mais métodos.

- **Volume de óleo** – Os efeitos de um nível mais alto ou mais baixo de óleo somente podem ser observados nos últimos 100 mm do curso do garfo.
- **Amortecimento de compressão** – O ajustador de amortecimento de compressão regula a velocidade de compressão do garfo.
- **Amortecimento de retorno** – O ajustador de amortecimento de retorno regula a rapidez com que o garfo se distende.
- **Molas do garfo** – Estão disponíveis molas opcionais mais flexível ou rígidas que as originais (página 144).

Pressão de Ar da Suspensão Dianteira

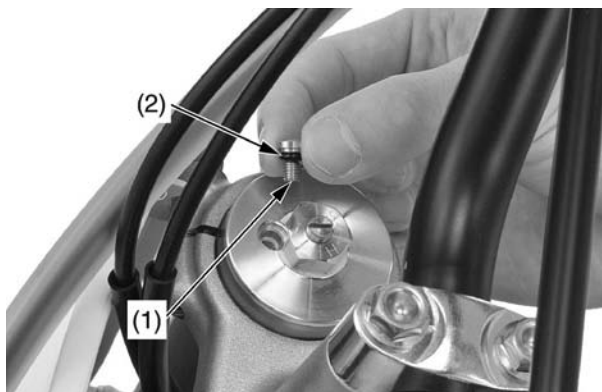
O ar é um gás instável que acumula pressão à medida que trabalha (como é o caso do garfo). A pressão do ar funciona como uma mola progressiva, afetando o curso total do garfo. Isso significa que a ação do garfo se tornará mais rígida durante a competição. Por esse motivo, alivie a pressão de ar do garfo entre as baterias. Ao realizar este ajuste, certifique-se de que a roda dianteira não toque o solo e o garfo esteja completamente estendido.

A pressão-padrão de ar é de 0 kPa (0 kgf/cm², 0 psi). É possível aliviar a pressão através dos parafusos de alívio de pressão do ar, Levante a roda dianteira do solo antes de realizar este procedimento.

A pressão do ar deve ser ajustada de acordo com a altitude e temperatura ambiente.

1. Coloque o cavalete opcional sob o motor, de forma que a roda dianteira não toque o solo. Não ajuste a pressão enquanto a roda dianteira tocar o solo, pois as leituras serão incorretas.
2. Remova o parafuso (1) de alívio de pressão do ar do garfo.
3. Inspeccione se o anel (2) de vedação está em boas condições.
4. Instale e aperte o parafuso de alívio de pressão do ar no torque especificado.

Torque: 1,3 N.m (0,1 kgf.m)



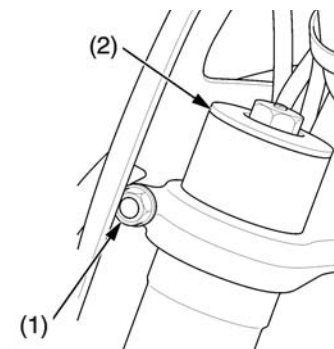
- (1) PARAFUSO DE ALÍVIO DE PRESSÃO DO AR DO GARFO
(2) ANEL DE VEDAÇÃO

Nível de Óleo da Suspensão Dianteira

- Se sua Honda for nova, certifique-se de amaciar a suspensão dianteira por, pelo menos, 1 hora, com o acelerador parcialmente aberto.
 - Para melhorar o desempenho e aumentar sua vida útil, o garfo deverá ser desmontado e completamente limpo após as 3 primeiras horas de funcionamento. Procure sua concessionária Honda para executar esta manutenção.
1. Coloque sua Honda sobre o cavalete opcional ou suporte equivalente, levantando a roda dianteira do solo.
 2. Solte os parafusos (1) de fixação da mesa superior do garfo (antes do soltar o parafuso superior do garfo para evitar danos).
 3. Solte os parafusos (2) superiores do garfo, mas não os remova ainda.

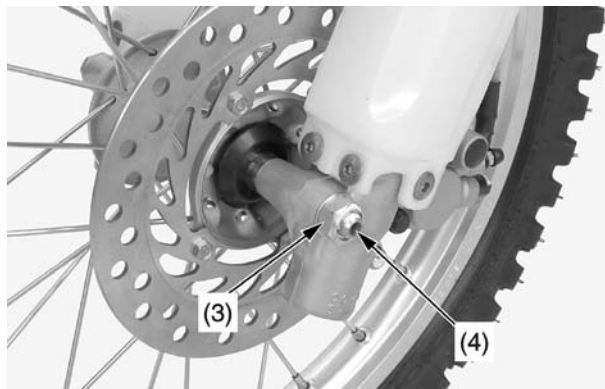
ATENÇÃO

Utilizar uma chave ajustável para soltar os parafusos superiores do garfo poderá danificá-los.



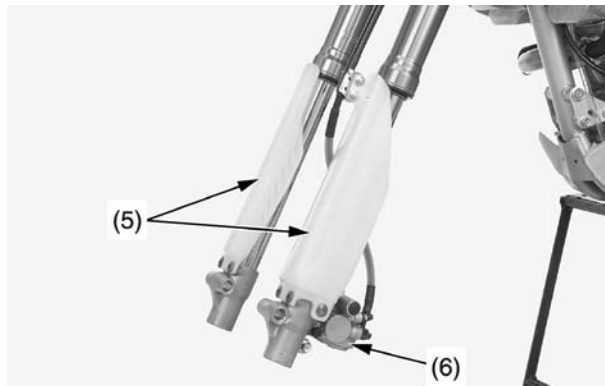
- (1) PARAFUSO DE FIXAÇÃO DA MESA SUPERIOR DO GARFO
(2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO

4. Remova a porca (3) do eixo dianteiro.
5. Puxe o eixo (4) dianteiro para fora do cubo da roda e remova a roda dianteira.



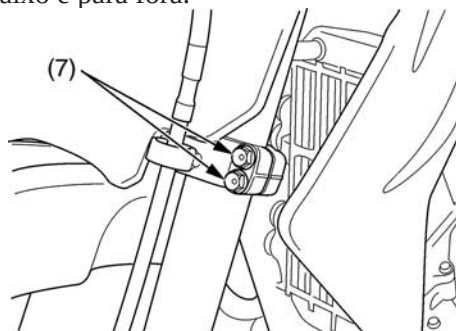
- (3) PORCA DO EIXO DIANTEIRO
(4) EIXO DIANTEIRO

6. Remova os protetores (5) dos garfos e o câliper (6) do freio.
 - Não pendure o câliper do freio pela mangueira.
 - Não acione a alavanca do freio após a remoção da roda, pois isso dificultará o encaixe do disco de freio entre as pastilhas.



- (5) PROTETORES DOS GARFOS DA SUSPENSÃO
(6) CÁLIPER DO FREIO

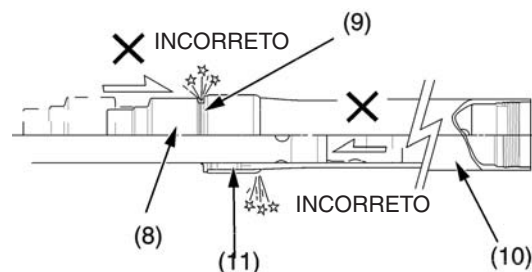
7. Solte os parafusos (7) de fixação da mesa inferior do garfo e então puxe os garfos para baixo e para fora.



- (7) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DA MESA INFERIOR DO GARFO
8. Limpe o conjunto dos garfos, especialmente a superfície deslizante do cilindro (8) interno e o retentor (9) de pó.

ATENÇÃO

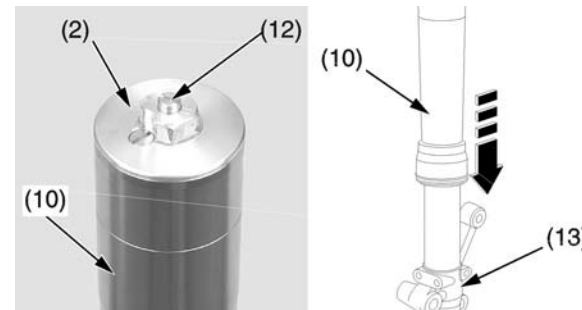
O cilindro (10) externo pode se soltar do cilindro interno e danificar o retentor de pó e a bucha (11) de guia após a remoção do parafuso superior. Para evitar danos, segure os cilindros interno e externo durante a remoção do parafuso superior.



- (8) CILINDRO INTERNO
(9) RETENTOR DE PÓ
(10) CILINDRO EXTERNO
(11) BUCHA DE GUIA

9. Anote a posição do ajustador de amortecimento de retorno e gire o parafuso (12) de ajuste totalmente no sentido anti-horário.

10. Fixe o cilindro (10) externo e remova o parafuso (2) superior do garfo. Em seguida, movimente cuidadosamente o cilindro externo para baixo até atingir a extremidade inferior do cilindro (13) interno.

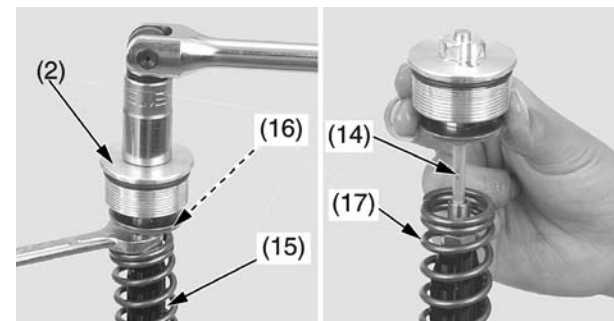


- (2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO
(10) CILINDRO EXTERNO
(12) PARAFUSO DE AJUSTE
(13) CILINDRO INTERNO, EXTREMIDADE INFERIOR

ATENÇÃO

Ao remover o parafuso superior do garfo, tenha cuidado para não danificar a haste (14) da agulha do ajustador e a agulha do ajustador na extremidade da haste.

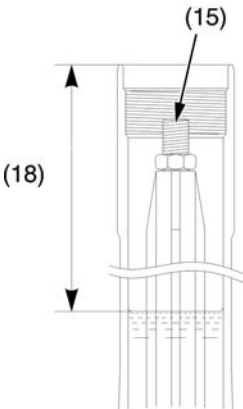
11. Fixe a contraporca (16) e remova o parafuso (2) superior do garfo da haste (15) do pistão.
12. Remova a mola (17) do garfo.



- (2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO
(14) HASTE DA AGULHA DO AJUSTADOR
(15) HASTE DO PISTÃO
(16) CONTRAPORCA
(17) MOLA DO GARFO

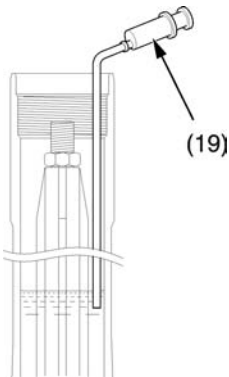
(cont.)

13. Abasteça a haste (15) do pistão, utilizando o óleo recomendado para suspensão, até que haja um pequeno fluxo de óleo pelo topo da haste. Aguarde aproximadamente um minuto.
14. Mantendo o garfo da suspensão voltado para cima, meça o nível (18) de óleo entre o topo do cilindro externo e o óleo da suspensão.



(15) HASTE DO PISTÃO
(18) NÍVEL DE ÓLEO

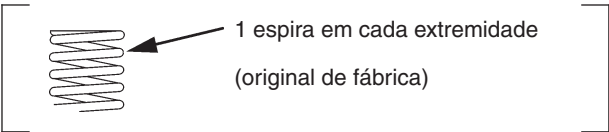
15. Ajuste o nível de óleo da suspensão, adicionando ou removendo o óleo através de uma seringa (19) disponível comercialmente.



(19) SERINGA

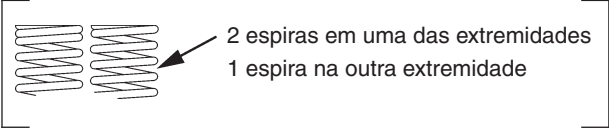
Nível de Óleo da Suspensão (CRF150R)

Mola do garfo (padrão): 3,33 N/mm



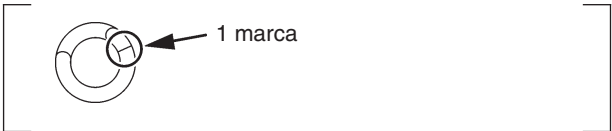
Nível-padrão de óleo (capacidade)	124,0 mm (356,0 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	122,8 mm (357,0 cm³)	Ligeiramente mais rígida próximo à compressão total
Nível mínimo de óleo (capacidade)	188,7 mm (303,7 cm³)	Ligeiramente mais flexível próximo à compressão total

Mola do garfo (opcional mais flexível): 3,14 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	127,5 mm (353,2 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	127,5 mm (353,2 cm³)	Ligeiramente mais rígida próximo à compressão total
Nível mínimo de óleo (capacidade)	193,4 mm (299,9 cm³)	Ligeiramente mais flexível próximo à compressão total

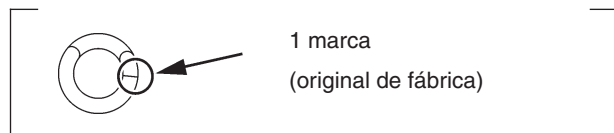
Mola do garfo da suspensão (Opcional mais rígida): 3,53 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	128,1 mm (352,7 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	128,1 mm (352,7 cm³)	Ligeiramente mais rígida próximo à compressão total
Nível mínimo de óleo (capacidade)	194,1 mm (299,4 cm³)	Ligeiramente mais flexível próximo à compressão total

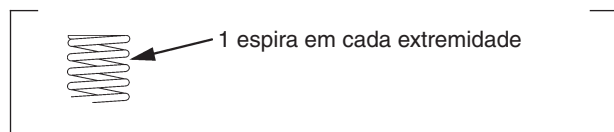
Nível de Óleo do Garfo (CRF150RB)

Mola do garfo (padrão): 3,53 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	141,0 mm (342,0 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	131,0 mm (350,1 cm³)	Ligeiramente mais rígida próximo à compressão total
Nível mínimo de óleo (capacidade)	193,7 mm (299,4 cm³)	Ligeiramente mais flexível próximo à compressão total

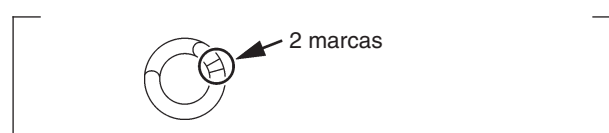
Mola do garfo (opcional mais flexível): 3,33 N/mm



Nível-padrão de óleo (capacidade)	135,7 mm (346,3 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	125,7 mm (354,4 cm³)	Ligeiramente mais rígida próximo à compressão total
Nível mínimo de óleo (capacidade)	188,4 mm (303,7 cm³)	Ligeiramente mais flexível próximo à compressão total

Mola do garfo da suspensão:

Opcional mais rígida: 3,73 N/mm

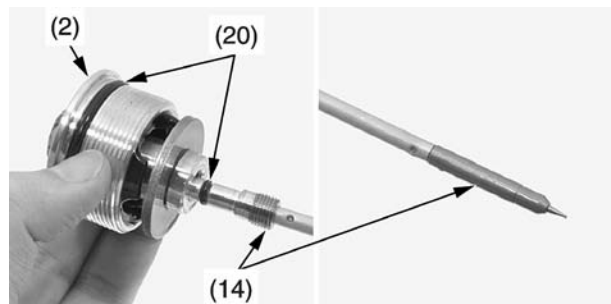


Nível-padrão de óleo (capacidade)	137,9 mm (344,5 cm³)	
Nível máximo de óleo (capacidade)	127,9 mm (352,6 cm³)	Ligeiramente mais rígida próximo à compressão total
Nível mínimo de óleo (capacidade)	190,6 mm (301,9 cm³)	Ligeiramente mais flexível próximo à compressão total

- Certifique-se de que o nível de óleo seja o mesmo em ambos os garfos.
- Utilize sempre uma seringa disponível comercialmente para ajustar o nível de óleo. Do contrário, poderá ocorrer entrada de ar no garfo.
- Caso uma seringa não esteja disponível, ajuste primeiramente o nível de óleo um pouco abaixo do recomendado. Em seguida, adicione pequenas quantidades de óleo até obter o nível correto, medindo o nível cada vez que o óleo é adicionado.

16. Inspeção ambas as extremidades da mola do garfo. Caso alguma irregularidade ou rebarba seja detectada na extremidade da mola, corrija-a utilizando uma lima ou esmeril.

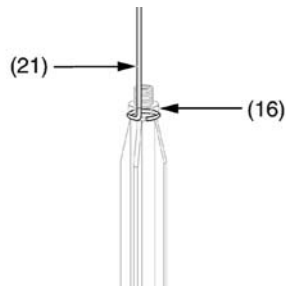
17. Limpe completamente a mola e seu assento, utilizando solvente com alto ponto de inflamação para remover as partículas de metal e poeira.
18. Seque a mola e seu assento, utilizando ar comprimido ao invés de uma toalha. Utilizar uma toalha permitirá que fiapos fiquem grudados às molas, causando funcionamento inconsistente da mola.
19. Gire a haste (14) da agulha do ajustador no sentido anti-horário e remova-a do parafuso (2) superior do garfo. Verifique a haste da agulha quanto a empenamento ou danos. Inspeção se os anéis (20) de vedação e a haste da agulha do parafuso superior do garfo encontram-se em boas condições. Aplique o óleo recomendado para suspensão nos anéis de vedação.



- (2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO
(14) HASTE DA AGULHA DO AJUSTADOR
(20) ANÉIS DE VEDAÇÃO

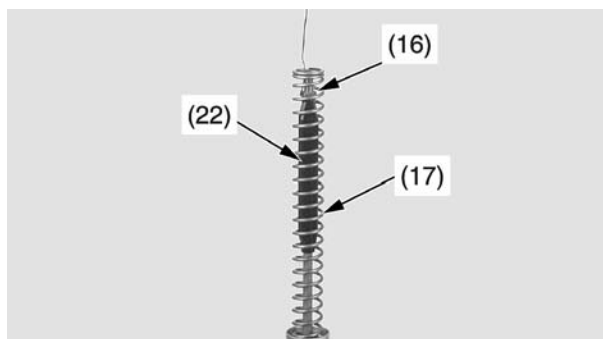
20. Solte levemente a contraporca (16).

21. Prenda um pedaço de arame (21) recozido com 60 cm de comprimento na rosca da contraporca. Enrole seguramente o arame em volta da rosca.



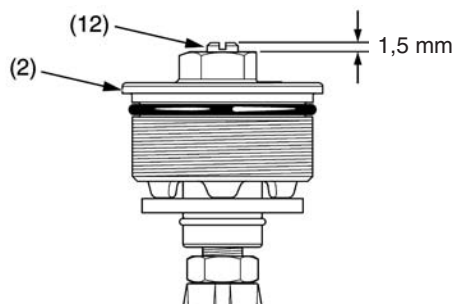
- (16) CONTRAPORCA
(21) ARAME

22. Instale a mola (17) do garfo, como descrito a seguir:
 - Mantendo a mola do garfo na vertical com o lado marcado para cima, passe o arame através da mola.
 - Incline a mola e deslize-a lentamente para baixo através do garfo, sacudindo-a cuidadosamente.
23. Segure a guia (22) da mola com o dedo através das duas espiras adjacentes próximas da válvula de retenção de óleo. Remova o arame e aperte manualmente a contraporca (16) na guia (22) da mola.



- (16) CONTRAPORCA
(17) MOLA DO GARFO
(22) GUIA DA MOLA

24. Posicione o parafuso (12) de ajuste a 1,5 mm do topo do parafuso (2) superior e então instale o parafuso superior na haste do pistão.

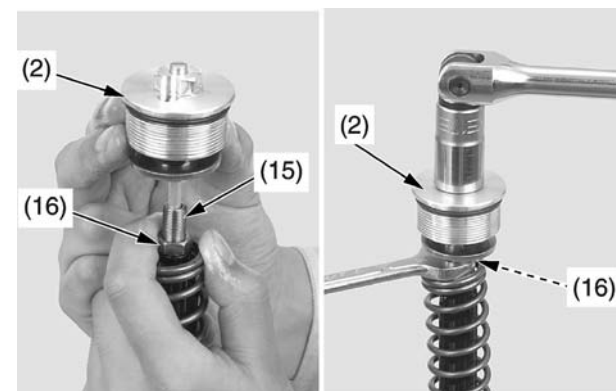


- (2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO
(12) PARAFUSO DE AJUSTE

ATENÇÃO

Ao instalar o parafuso superior do garfo, tenha cuidado para não danificar a haste da agulha, agulha ou extremidade da haste.

25. Rosqueie o parafuso (2) superior do garfo na haste (15) do pistão levemente com a mão até que fique assentado. Aperte a contraporca (16) no parafuso superior no torque especificado.
Torque: 19,7 N.m (2,0 kgf.m)



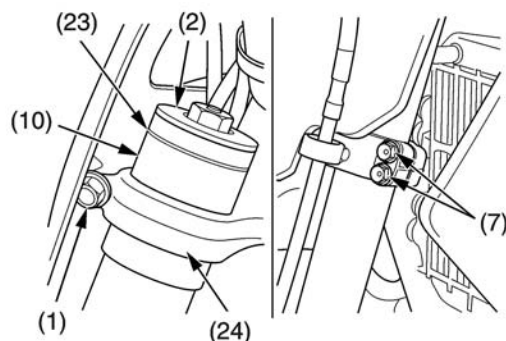
- (2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO
(15) HASTE DO PISTÃO
(16) CONTRAPORCA

26. Rosqueie temporariamente o parafuso superior do garfo no cilindro externo.
27. Insira os garfos nas mesas.

28. Alinhe a ranhura (23) do cilindro (10) externo com a superfície superior da mesa (24) superior do garfo.
29. Aperte temporariamente os parafusos (7) de fixação da mesa inferior. Em seguida, aperte o parafuso (2) superior do garfo no torque especificado.
Torque: 34 N.m (3,5 kgf.m)
30. Para facilitar o alívio da pressão de ar após a instalação dos garfos, solte os parafusos de fixação da mesa inferior e posicione os cilindros externos de forma que os parafusos de alívio de pressão do ar fiquem na frente dos ajustadores de amortecimento de retorno.
31. Aperte os parafusos de fixação da mesa inferior do garfo no torque especificado.
Torque: 22 N.m (2,2 kgf.m)
32. Aperte os parafusos (1) de fixação da mesa superior do garfo no torque especificado.
Torque: 22 N.m (2,2 kgf.m)

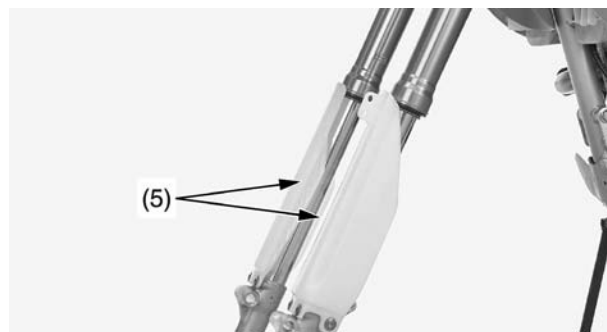
ATENÇÃO

Apertar excessivamente os parafusos de fixação pode deformar os cilindros externos. Se forem deformados, os cilindros deverão ser substituídos.



- (1) PARAFUSO DE FIXAÇÃO DA MESA SUPERIOR
- (2) PARAFUSO SUPERIOR DO GARFO
- (7) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DA MESA INFERIOR
- (10) CILINDRO EXTERNO
- (23) RANHURA
- (24) MESA SUPERIOR

33. Limpe completamente as rosas dos parafusos dos protetores do garfo e dos suportes do eixo.
34. Aplique trava química nas rosas dos parafusos.
35. Instale os protetores (5) dos garfos e aperte seus parafusos no torque especificado.
Torque: 7,0 N.m (0,7 kgf.m)



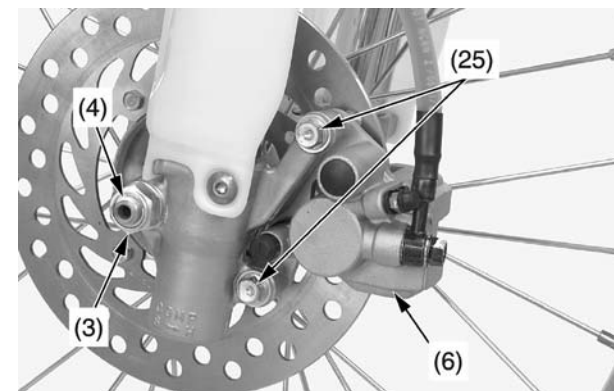
(5) PROTETORES DOS GARFOS

36. Limpe as superfícies de contato entre os suportes do eixo e o eixo dianteiro.
37. Instale os espaçadores laterais esquerdo e direito no cubo da roda.
38. Insira o eixo (4) dianteiro no cubo da roda, pelo lado direito. Certifique-se de que o eixo esteja firmemente assentado na superfície interna do suporte esquerdo do garfo.
39. Instale a porca (3) do eixo dianteiro.

40. Alinhe o câliper (6) do freio com o garfo esquerdo. Certifique-se de que a mangueira do freio não esteja torcida. Uma mangueira instalada inadequadamente poderá romper-se, causando diminuição na capacidade de frenagem.
41. Limpe completamente as rosas dos parafusos (25) de fixação do câliper e o câliper do freio dianteiro.
42. Aplique trava química nas rosas dos parafusos.
43. Instale o câliper do freio no cilindro interno e aperte os parafusos de fixação do câliper no torque especificado.
Torque: 30 N.m (3,1 kgf.m)

ATENÇÃO

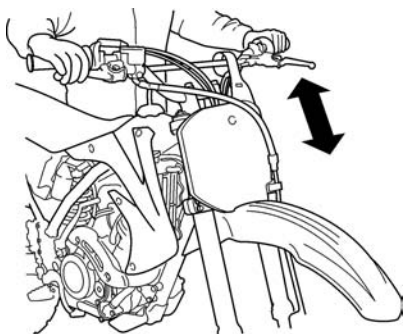
Encaixe o câliper sobre o disco de freio, tendo cuidado para não danificar as pastilhas.



- (3) PORCA DO EIXO DIANTEIRO
- (4) EIXO DIANTEIRO
- (6) CÁLIPER DO FREIO
- (25) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DO CÁLIPER DO FREIO

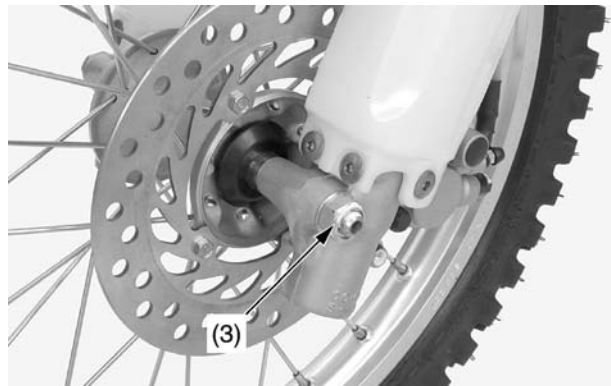
(cont.)

44. Mantendo o freio dianteiro acionado, bombeie diversas vezes o garfo da suspensão para cima e para baixo, a fim de assentar o eixo e verificar o funcionamento do freio.



45. Aperte a porca (3) do eixo dianteiro no torque especificado.

Torque: 69 N.m (7,0 kgf.m)



(3) PORCA DO EIXO DIAANTEIRO

46. Posicione os parafusos de ajuste do amortecimento de retorno em suas posições originais.

Amortecimento da Suspensão Dianteira

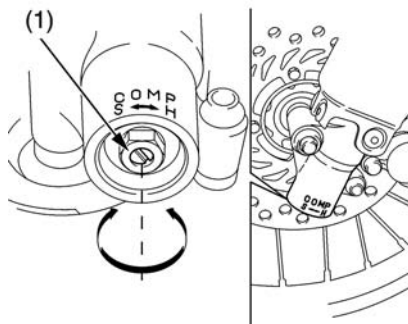
Amortecimento de Compressão

O amortecimento de compressão regula a velocidade na qual o garfo irá comprimir-se.

O ajustador de amortecimento de compressão pode ser girado em 6 1/4 voltas ou menos.

Para ajustá-lo, sempre inicie pela posição de maior rigidez.

Para selecionar a posição-padrão:



(1) AJUSTADOR DE AMORTECIMENTO DE COMPRESSÃO

1. Gire totalmente o ajustador (1) de amortecimento de compressão no sentido horário (até ficar levemente assentado). Desta forma, obterá a posição de maior rigidez.
2. Gire o ajustador 1 1/2 volta no sentido anti-horário. Esta é a posição-padrão.
3. Certifique-se de que ambos os garfos estejam ajustados na mesma posição.

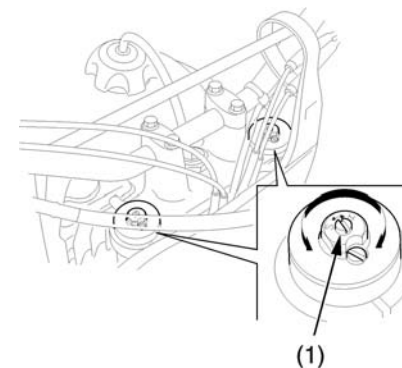
Amortecimento de Retorno

O amortecimento de retorno regula a velocidade na qual o garfo da suspensão se distende.

O ajustador de amortecimento pode ser ajustado em 3 voltas ou menos.

Para ajustá-lo, sempre inicie pela posição de maior rigidez.

Para selecionar a posição-padrão:



(1) AJUSTADOR DE AMORTECIMENTO DE RETORNO

1. Gire totalmente o ajustador (1) de amortecimento de retorno no sentido horário (até que fique levemente assentado). Desta forma, obterá a posição de maior rigidez.
2. Gire o ajustador 1 1/4 de volta no sentido anti-horário. Esta é a posição-padrão.
3. Certifique-se de que ambos os garfos estejam ajustados na mesma posição.

Molas do Garfo

Se o garfo da suspensão estiver muito rígido em grandes saltos, gire o ajustador de amortecimento 1/4 de volta no sentido anti-horário e diminua o nível de óleo em incrementos de 5 mm, em ambos os lados, até obter o desempenho desejado. Entretanto, não ultrapasse o nível mínimo de óleo.

Nível mínimo de óleo (CRF150R)

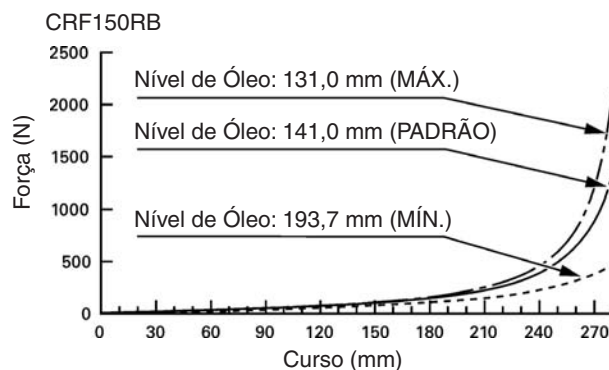
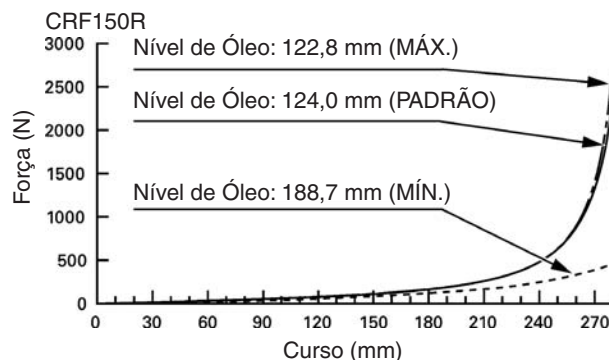
Mola-padrão: 188,7 mm
Mola mais flexível: 193,4 mm
Mola mais rígida: 194,1 mm

Nível mínimo de óleo (CRF150RB)

Mola-padrão: 193,7 mm
Mola mais flexível: 188,4 mm
Mola mais rígida: 190,6 mm

Ao ajustar os níveis de óleo, tenha sempre em mente que a pressão de ar do garfo aumentará durante a pilotagem; portanto, quanto maior o nível de óleo, maior será a pressão de ar do garfo.

Características de Curso da Suspensão



Consulte “Precauções Importantes de Segurança” na página 19.

A suspensão traseira pode ser ajustada em função do peso do condutor e condições da pista, através da pré-carga da mola e do ajuste do amortecimento de retorno e de compressão.

O amortecedor traseiro possui uma unidade de amortecimento abastecida com gás nitrogênio sob alta pressão. Não tente desmontar, reparar ou descartar o amortecedor; consulte sua concessionária Honda. As instruções contidas neste manual aplicam-se somente ao ajuste do amortecedor.

Perfurar ou expor o amortecedor a chamas também poderá resultar em uma explosão, causando sérios ferimentos. A manutenção ou descarte do amortecedor somente deve ser executado por uma concessionária Honda ou por um mecânico devidamente qualificado, equipado com as ferramentas e equipamentos de segurança adequados.

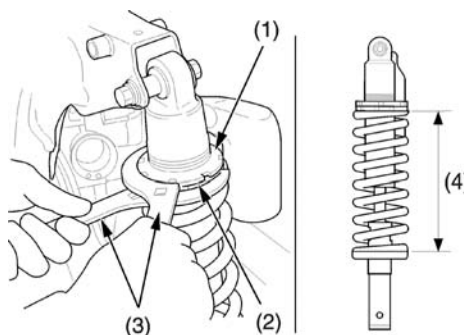
Se sua Honda for nova, certifique-se de que a suspensão traseira tenha sido exigida por, pelo menos, 1 hora, com o acelerador parcialmente aberto.

Pré-carga da Mola da Suspensão Traseira

Encontra-se disponível opcionalmente uma chave para contraporca, utilizada para apertar a contraporca e a porca de ajuste durante a regulagem da pré-carga da mola.

1. Apoie o cavalete opcional sob o motor e levante a roda traseira do solo.
2. Remova o chassi secundário (página 32).
3. Verifique se a pré-carga da mola está ajustada no comprimento-padrão. Ajuste-a, se necessário, soltando a contraporca (1) e girando a porca (2) de ajuste.
Cada volta completa da porca de ajuste altera o comprimento da mola em 1,5 mm.
4. Após o ajuste, fixe a porca de ajuste e aperte a contraporca no torque especificado.

Torque: 44 N.m (4,5 kgf.m)



- (1) CONTRAPORCA
- (2) PORCA DE AJUSTE
- (3) CHAVES PARA CONTRAPORCA
- (4) COMPRIMENTO DA MOLA

Para aumentar a pré-carga da mola:

Solte a contraporca, utilizando as chaves (3) para contraporca opcionais, e gire a porca de ajuste para diminuir o comprimento (4) da mola. Não ultrapasse os seguintes limites de comprimento:

CRF150R: 222 mm
CRF150RB: 226 mm

Para diminuir a pré-carga da mola:

Solte a contraporca, utilizando as chaves (3) para contraporca opcionais, e gire a porca de ajuste para aumentar o comprimento (4) da mola. Não ultrapasse os seguintes limites de comprimento:

CRF150R: 235,5 mm
CRF150RB: 235,0 mm

Cada volta do ajustador altera tanto o comprimento como a pré-carga da mola. Uma volta completa equivale a: comprimento/pré-carga da mola:

CRF150R: 1,5 mm/7,5 kgf
CRF150RB: 1,5 mm/7,8 kgf

Para apertar ou soltar a contraporca e a porca de ajuste, deve-se utilizar as chaves para contraporca

CRF150R

Comprimento de pré-carga da mola (mola-padrão)

Padrão: 234,5 mm

Mínimo: 222 mm

Comprimento de pré-carga da mola (mola opcional)

Mínimo (mola mais flexível, 47,0 N/mm):
223 mm

Mínimo (mola mais rígida, 51,0 N/mm):
226 mm

CRF150RB

Comprimento de pré-carga da mola (mola-padrão)

Padrão: 234,0 mm

Mínimo: 226 mm

Comprimento de pré-carga da mola (mola opcional)

Mínimo (mola mais flexível, 49,0 N/mm):
222 mm

Mínimo (mola mais rígida, 53,0 N/mm):
221 mm

Amortecimento da Suspensão Traseira

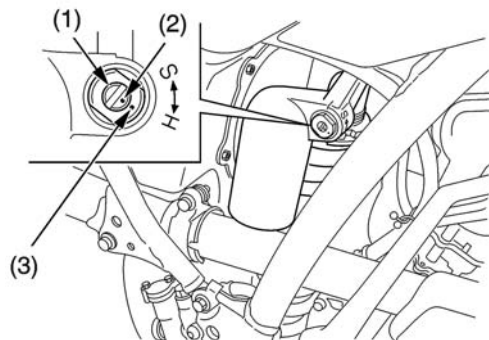
Amortecimento de Compressão

O amortecimento de compressão da suspensão traseira pode ser executado através do ajustador localizado no reservatório do amortecedor traseiro.

O ajustador de amortecimento de compressão pode ser girado em 3 voltas ou menos.

Para aumentar a compressão, gire o ajustador no sentido horário.

Para diminuir a compressão, gire o ajustador no sentido anti-horário.



- (1) AJUSTADOR DE AMORTECIMENTO DE COMPRESSÃO
- (2) MARCA DE PUNÇÃO
- (3) MARCA DE REFERÊNCIA

Para ajustar a compressão na posição-padrão:

1. Gire o ajustador (1) de amortecimento de compressão totalmente no sentido horário (até que fique levemente assentado). Esta é a posição de maior rigidez.
2. Gire o ajustador no sentido anti-horário aproximadamente 1 – 1 1/4 volta. Certifique-se de que a marca (2) de punção do ajustador fique alinhada com a marca (3) de referência do amortecedor.

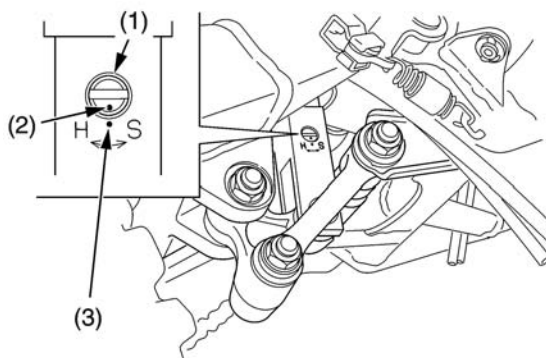
Amortecimento de Retorno

O ajustador (1) de amortecimento de retorno está localizado na extremidade inferior do amortecedor traseiro.

O ajustador de amortecimento de retorno pode ser girado em 3 voltas ou menos.

Para aumentar o amortecimento, gire o parafuso de ajuste no sentido horário.

Para diminuir o amortecimento, gire o parafuso de ajuste no sentido anti-horário.



- (1) AJUSTADOR DE AMORTECIMENTO DE RETORNO
- (2) MARCA DE PUNÇÃO
- (3) MARCA DE REFERÊNCIA

Para ajustar o amortecimento na posição-padrão:

1. Gire o ajustador no sentido horário até o final de seu curso (levemente assentado). Esta é a posição de maior rigidez.
2. Gire o ajustador no sentido anti-horário em 3/8 – 5/8 de volta e certifique-se de que a marca (2) de punção do ajustador fique alinhada com a marca (3) de referência do amortecedor.

Ajuste de Altura de Pilotagem da Suspensão Traseira

O ajuste da altura de pilotagem é de grande importância para a utilização em competições. A altura de pilotagem refere-se à altura do curso da roda traseira de sua Honda, em posição de vertical, com o piloto sentado sobre o assento. Como regra geral, a altura de pilotagem deve ser aproximadamente 1/3 do curso máximo.

Em sua Honda, a altura de pilotagem pode ser alterada através do ajuste da pré-carga da mola da suspensão traseira.

Ajustes de Pré-carga da Mola e Altura de Pilotagem

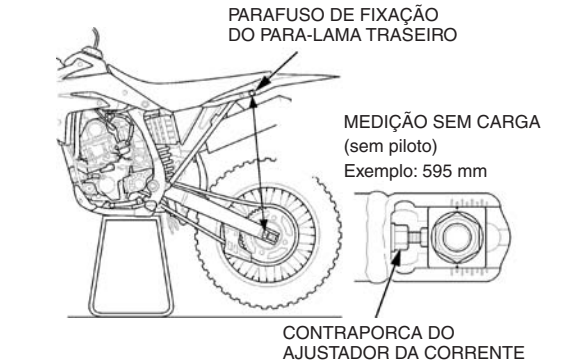
O procedimento de ajuste a seguir estabelece o ponto de partida correto para qualquer regulagem da suspensão – o ajuste adequado da pré-carga da mola da suspensão traseira de acordo com suas necessidades.

Sua Honda deve apresentar o peso normal de competição, incluindo combustível e óleo da transmissão. Você deve vestir todo o seu aparato normal de proteção. Além disso, serão necessários dois ajudantes para auxiliá-lo durante este procedimento.

Para calcular a posição de ajuste adequado, é necessário fazer a medição entre dois pontos fixos – do centro do parafuso de fixação do para-lama traseiro ao centro da contraporca do ajustador da corrente de transmissão, como ilustrado a seguir – em três diferentes situações.

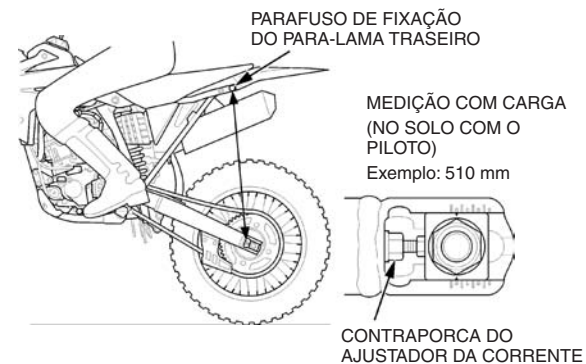
Sem carga: a motocicleta deve estar sobre o cavalete opcional, sem o piloto e com a suspensão traseira completamente estendida.
Com carga incluindo o piloto: a motocicleta deve estar em posição vertical, sobre o solo, com o piloto sobre ela.
Com carga sem o piloto: a motocicleta deve estar em posição vertical, sobre o solo, mas sem o piloto.

1. Apoie a motocicleta sobre o cavalete opcional, mantendo a roda traseira fora do solo.
2. Efetue a medição com a motocicleta *sem carga*.



3. Efetue a medição *com carga incluindo o piloto*. Remova o cavalete e, com o auxílio de dois ajudantes, sente-se em sua motocicleta o mais à frente possível, vestindo todos os equipamentos de segurança utilizados em competição. Peça que um de seus ajudantes auxilie-o a manter a motocicleta perfeitamente na vertical, de forma que você possa apoiar os dois pés nos pedais de apoio. Balance seu peso sobre o assento algumas vezes para ajudar a suspensão a eliminar qualquer resistência devida ao atrito estático e se assentar para obter um bom ponto de referência.

Peça que o outro ajudante faça a medição da altura *com carga incluindo o piloto*.



Exemplo:	
Sem carga	= 595 mm
– Com carga	= 510 mm
Altura de pilotagem	= 85 mm

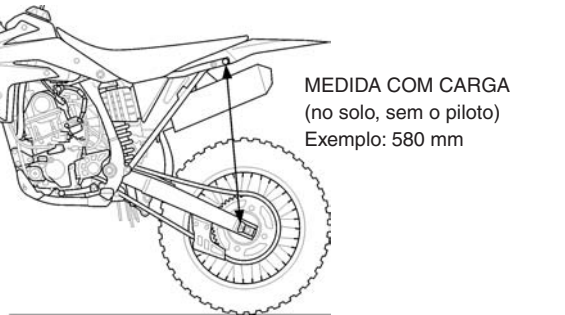
4. Calcule a altura de pilotagem. Para executar este cálculo, subtraia o valor da medição *com carga incluindo o piloto* (etapa 3) do valor da medição *sem carga* (etapa 2).

Altura de pilotagem padrão: 85 mm

Se necessário, ajuste a pré-carga da mola para obter os resultados de manuseio desejados. Diminuir a altura de pilotagem (exemplo: 90 mm) melhora a capacidade de fazer curvas em pistas sinuosas, porém sacrifica ligeiramente a estabilidade em linha reta.

Aumentar a altura de pilotagem (exemplo: 100 mm) pode melhorar a estabilidade em pistas rápidas, com poucas curvas, porém reduz um pouco o desempenho nas curvas e pode afetar o equilíbrio entre as suspensões dianteira e traseira, resultando numa pilotagem menos confortável. Isso acontecerá se o ajuste deslocar o curso efetivo da roda na direção da extremidade mais avançada de sua extensão.

5. Efetue a medição *com carga sem o piloto*. Efetue este procedimento com a motocicleta ajustada na altura-padrão de pilotagem.



Exemplo:	
Sem carga	= 595 mm
– Com carga	= 580 mm
Altura de pilotagem (sem piloto)	= 15 mm

6. Calcule a altura livre de pilotagem.

Nesta etapa, subtraia o valor da medição *com carga sem o piloto* (etapa 5) do valor da medição *sem carga* (etapa 2).

A altura livre de pilotagem indica a distância que sua suspensão traseira deve se deslocar somente devido ao próprio peso da motocicleta. Com a pré-carga da mola ajustada para obter a altura de pilotagem adequada, a suspensão traseira deverá se deslocar cerca de 10 a 25 mm.

Se a traseira de sua Honda se deslocar menos de 10 mm com o peso da própria motocicleta, é provável que a mola utilizada seja muito rígida para seu peso. A mola não comprime suficientemente, mesmo que a altura de pilotagem esteja ajustada corretamente. Em consequência, a suspensão traseira não se estenderá ao longo de todo o seu curso.

Coeficiente da Mola

Se você for mais leve ou mais pesado que um piloto mediano e não conseguir ajustar a altura de pilotagem adequada, sem alterar a pré-carga correta da mola, considere uma mola de amortecedor opcional.

Caso a mola seja muito flexível para o seu peso, será necessário colocar uma pré-carga excessiva sobre a mola para obter a altura de pilotagem correta. Como resultado, a traseira da motocicleta será levantada. Isso poderá fazer com que a roda traseira desça excessivamente enquanto estiver no ar, atingindo o batente superior ao atingir o solo. A extremidade traseira da motocicleta poderá saltar, mesmo em frenagens leves, ou se deslocar lateralmente sobre terrenos com obstáculos a noventa graus.

Devido à grande capacidade de absorção do batente de borracha do amortecedor, a maioria dos pilotos tem dificuldade em perceber quando a suspensão de sua Honda atinge o fim de curso. Muitos pilotos pensam que o amortecimento ou talvez a proporção de alavancagem esteja muito rígida. Na verdade, eles estão correndo com pouca pré-carga ou com uma mola muito flexível. Em ambas as situações, o curso total da suspensão não é utilizado.

Lembre-se de que uma suspensão devidamente ajustada pode atingir levemente o fim de curso algumas vezes em velocidade máxima. Ajuste a suspensão para evitar que essa situação ocasional traga mais prejuízos do que benefícios em termos de desempenho geral da suspensão.

Uma mola muito rígida para o seu peso não permitirá que o pneu traseiro da motocicleta tenha tração sob aceleração e transferirá a maior parte dos impactos para o piloto.

Solo Macio

Em solo macio, pistas de areia ou com muita lama, é desejável uma maior força de amortecimento de compressão na dianteira e traseira.

As pistas de areia geralmente requerem uma força de amortecimento de retorno um pouco maior para evitar que a extremidade traseira salte tanto. Embora os obstáculos na areia geralmente sejam maiores, a distância entre eles também é maior, de modo que o amortecedor tem mais tempo para se recuperar.

Pode ser desejável um pouco mais de rigidez na suspensão dianteira, em pistas de areia, para ajudar a manter a extremidade dianteira elevada e melhorar a estabilidade em linha reta.

Em pistas com muita lama, é desejável utilizar molas opcionais mais rígidas na dianteira e traseira, especialmente se você for um pouco mais pesado que um piloto mediano. As molas de sua Honda serão insuficientes devido ao acúmulo de lama. Com o peso adicional, a suspensão será excessivamente comprimida a maior parte do tempo e a motocicleta não apresentará boa tração.

Solo Firme

Em pistas rápidas, com solo firme e sem grandes saltos, provavelmente poderão ser utilizadas as molas normais com ajustes mais suaves de compressão e retorno. Caso utilize um amortecimento de retorno mais suave, a roda acompanhará melhor as irregularidades e pequenos obstáculos do solo, com melhor tração. Com um grande amortecimento de retorno, a roda retornará muito lentamente e não entrará em contato com o solo com rapidez suficiente após cada obstáculo. O resultado será a perda de tração e voltas mais lentas.

Siga os procedimentos descritos a seguir para ajustar precisamente sua Honda, utilizando os métodos apresentados nas páginas 94 a 103. Lembre-se de efetuar todos os ajustes em incrementos de 1/4 de volta. Efetue um teste de pilotagem após cada ajuste.

Ajuste da suspensão dianteira

Ajustes de acordo com o tipo de pista

Pista com solo firme	Inicie com o ajuste-padrão. Caso a suspensão esteja excessivamente rígida/flexível, ajuste de acordo com a tabela abaixo.
Pista de areia	Ajuste para uma posição mais rígida. Exemplo: – Gire o ajustador de amortecimento de compressão para uma posição mais rígida. – Instale a mola opcional mais rígida. (Ajuste o amortecimento de compressão em uma posição mais flexível e o amortecimento de retorno em uma posição mais rígida.)
Pista de lama	Ajuste para uma posição mais rígida, porque o acúmulo de lama aumenta o peso de sua Honda. Exemplo: – Gire o ajustador de compressão para uma posição mais rígida. – Instale a mola opcional mais rígida.

Ajustes para amortecimento excessivamente flexível/rígido

	Sintoma	Ação
Suspensão macia	Curso inicial muito flexível: • Resposta excessivamente rápida da direção • A extremidade dianteira levanta ao efetuar curvas ou em linha reta.	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. – Experimente ajustes de amortecimento de retorno mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta.
	Curso intermediário muito flexível: • A extremidade dianteira mergulha ao efetuar curvas.	Caso a suspensão não esteja rígida no curso inicial: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. Caso o curso inicial se torne rígido por causa dos ajustes acima: – Reduza o amortecimento de retorno em incrementos de 1/4 de volta. – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta. – Se isso não solucionar o problema, instale a mola opcional mais rígida.
	Curso final muito flexível: • A suspensão atinge o fim de curso quando a motocicleta chega ao solo. • A suspensão atinge o fim de curso em grandes obstáculos, especialmente obstáculos em declives.	Caso os cursos inicial e intermediário não estejam rígidos: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. Caso os cursos inicial e intermediário estejam rígidos: – Instale uma mola opcional mais rígida. Se o curso inicial estiver rígido após instalar a mola opcional mais rígida: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta. Se o curso inicial ainda estiver flexível após instalar a mola opcional mais rígida: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. Se o curso final ainda estiver flexível após instalar a mola opcional mais rígida: – Aumente o nível de óleo do garfo em incrementos de 5 cm ³ .
	Curso total da suspensão muito flexível: • A extremidade dianteira trepida. • O garfo atinge o fim de curso em qualquer tipo de terreno.	– Instale a mola opcional mais rígida. – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. – Aumente o amortecimento de retorno em incrementos de 1/4 de volta.

	Sintoma	Ação
Suspensão rígida	Curso inicial muito rígido: • Rigidez sobre pequenos obstáculos ao pilotar com aceleração total em linha reta. • Rigidez sobre obstáculos em curvas fechadas. • A extremidade dianteira oscila ao pilotar com aceleração total em linha reta.	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta. – Reduza o amortecimento de retorno em incrementos de 1/4 de volta. – Verifique quanto à presença de poeira nos retentores de pó. Verifique o óleo do garfo quanto à contaminação. Caso a extremidade dianteira mergulhe ao efetuar curvas, após o ajuste acima: reduza o amortecimento de retorno em incrementos de 1/4 de volta. Se isso não solucionar o problema, instale a mola opcional mais rígida. Se a mola mais rígida tornar a suspensão muito dura sobre toda a extensão do curso: experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta, até que o amortecimento de compressão desejado para o curso inicial seja obtido.
	Curso intermediário muito rígido: • Rigidez sobre obstáculos ao efetuar curvas. • A extremidade dianteira oscila ao efetuar curvas. • Rigidez da suspensão sobre obstáculos, especialmente obstáculos em declives. • Durante a frenagem, a extremidade dianteira mergulha durante o curso inicial e, em seguida, apresenta-se rígida.	Caso o curso inicial não esteja rígido: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta (Isso deverá produzir uma ação mais flexível do garfo do curso inicial até o curso intermediário.) Caso os cursos inicial e intermediário estejam rígidos: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta. – Reduza o amortecimento de retorno em incrementos de 1/4 de volta.
	Curso final muito rígido: • A suspensão não chega ao fim de curso quando a motocicleta atinge o solo, mas apresenta-se rígida. • Rigidez sobre obstáculos grandes, especialmente obstáculos em declives. • Rigidez sobre obstáculos grandes, especialmente ao efetuar curvas.	Caso os cursos inicial e intermediário não estejam rígidos: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. Isso deve produzir uma ação flexível do garfo desde o curso inicial até o intermediário. Caso o curso final ainda esteja rígido após os ajustes acima, ou Caso os cursos inicial e intermediário se tornem rígidos: – Instale a mola opcional mais flexível. – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta. Caso o curso total se apresente rígido após o ajuste acima: – Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta, até obter o ajuste desejado para o curso inicial. – Diminua o nível de óleo em 5 cm³.
	Curso total da suspensão muito rígido: • Suspensão rígida sobre qualquer tipo de terreno	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão mais flexíveis em incrementos de 1/4 de volta. – Reduza o amortecimento de retorno em incrementos de 1/4 de volta. – Diminua o nível de óleo em 5 cm³.

Ajuste da suspensão traseira
Ajustes de acordo com o tipo de pista

Pista com solo firme	Inicie com o ajuste-padrão. Caso a suspensão esteja excessivamente rígida/macia, ajuste de acordo com a tabela abaixo.
Pista de areia	Abaixe a extremidade traseira (para melhorar a estabilidade da roda dianteira), aumentando a altura de pilotagem (race sag) (reduza a pré-carga da mola). Exemplo: – Gire o ajustador de amortecimento compressão e, especialmente, o ajustador de amortecimento retorno para uma posição mais rígida. – Aumente a altura de pilotagem padrão (+5 a +10 mm).
Pista com lama	Ajuste para uma posição mais rígida, porque o acúmulo de lama aumenta o peso de sua Honda. Exemplo: – Gire os ajustadores de amortecimento de compressão e de retorno para posições mais rígidas. – Instale a mola opcional mais rígida. – Reduza a altura de pilotagem padrão (–5 a –10 mm).

Ajustes para Suspensão Excessivamente Macia/Rígida

	Sintoma	Ação corretiva
Suspensão rígida	O curso total apresenta-se muito rígido.	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão e de retorno mais macios em incrementos de 1/4 de volta. – Instale uma mola opcional mais flexível.
Suspensão macia	A suspensão atinge o final de seu curso ou a traseira trepida	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão e de retorno mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta. – Instale uma mola opcional mais rígida.

Ajustes para Suspensão Excessivamente Macia/Rígida

Sintoma	Ação corretiva
A extremidade traseira salta em obstáculos profundos em pistas de areia.	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão e de retorno mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta até a extremidade traseira não saltar mais e/ou a suspensão tornar-se rígida. – Em seguida, experimente ajustes de amortecimento de compressão mais macios em incrementos de 1/4 de volta.
A suspensão atinge o final de seu curso e a extremidade traseira salta em grandes obstáculos sobre terrenos duros.	– Experimente ajustes de amortecimento de compressão e de retorno mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta.
A traseira perde tração em acelerações após as curvas.	– Experimente ajustes de amortecimento de retorno mais macios em incrementos de 1/4 de volta. (Não gire o ajustador mais de 3 voltas). – Se 1/2 volta ou 3/4 de volta não produzir o resultado satisfatório, experimente ajustes de compressão mais macios em incrementos de 1/4 de volta. – Após testar os ajustes acima, verifique se a suspensão atinge o final de seu curso após saltar. Se atingir, experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta.
A traseira oscila lateralmente e a suspensão apresenta-se muito rígida em obstáculos contínuos.	– Experimente ajustes de amortecimento de retorno mais macios em incrementos de 1/4 de volta. – Após testar o ajuste acima, verifique se a suspensão atinge o final de seu curso após saltar. Se atingir, experimente ajustes de amortecimento de compressão mais rígidos em incrementos de 1/4 de volta.

O carburador utilizado em sua Honda deve funcionar perfeitamente com os ajustes-padrão recomendados, em condições médias de carga, clima e pressão. Entretanto, para obter um ajuste fino do motor, alcançando melhores níveis de potência e desempenho, pode-se ajustar o carburador para situações específicas.

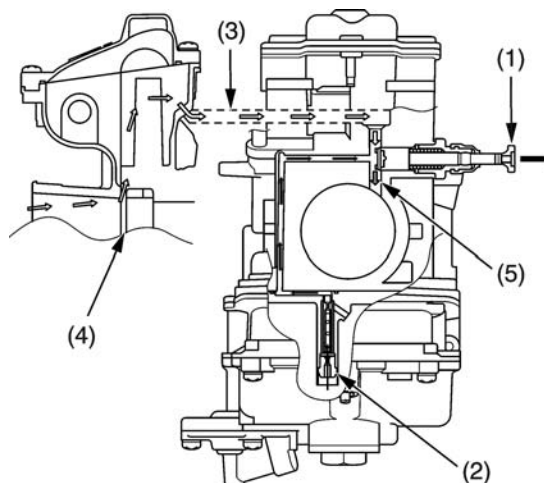
Encontram-se disponíveis giclês principais, giclês de marcha lenta, giclês de combustível e diafragmas da bomba de aceleração opcionais para sua Honda. Consulte sua concessionária Honda.

Qualquer modificação no motor ou na carcaça do filtro de ar, ou o uso de um sistema de escapamento não original poderá requerer alterações nos giclês.

Componentes do Carburador

Circuito de Partida a Frio

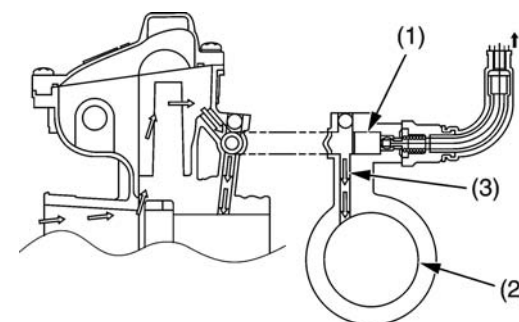
O cilindro deve receber uma mistura muito rica durante a partida a frio do motor. Ao puxar o botão (1) do afogador, o combustível é dosado pelo giclê (2) de partida e é misturado ao ar da passagem (3) de ar (localizada acima da válvula (4) de aceleração) para fornecer uma mistura rica durante a partida. A mistura é descarregada através do orifício (5) no cilindro.



- (1) BOTÃO DO AFOGADOR
- (2) GICLÊ DE PARTIDA
- (3) PASSAGEM DE AR
- (4) VÁLVULA DE ACELERAÇÃO
- (5) ORIFÍCIO

Circuito de Partida a Quente

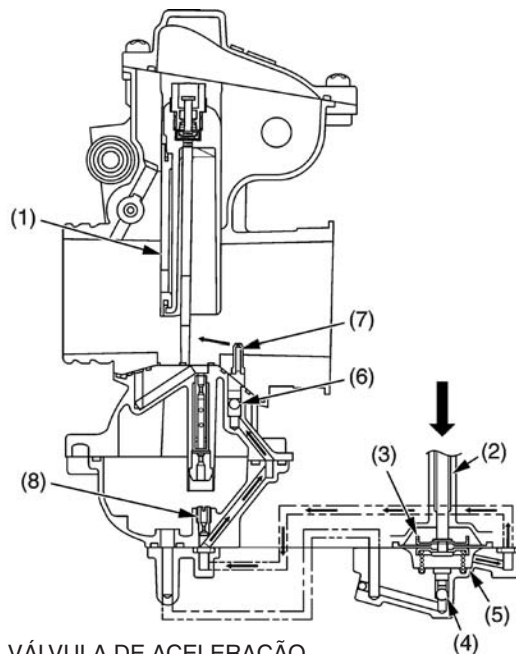
Quando o motor estiver quente, o cilindro deverá receber uma mistura pobre durante a partida. Quando a alavanca de partida a quente estiver acionada, a válvula (1) de partida a quente se abrirá, permitindo que o ar seja fornecido à cavidade (2) principal, através da passagem (3) de ar de partida a quente. Dessa forma, adiciona-se uma quantidade adicional de ar à mistura, através do circuito de marcha lenta, resultando em uma mistura pobre.



- (1) VÁLVULA DE PARTIDA A QUENTE
- (2) CAVIDADE PRINCIPAL
- (3) PASSAGEM DE AR DE PARTIDA A QUENTE

Circuito da Bomba de Aceleração

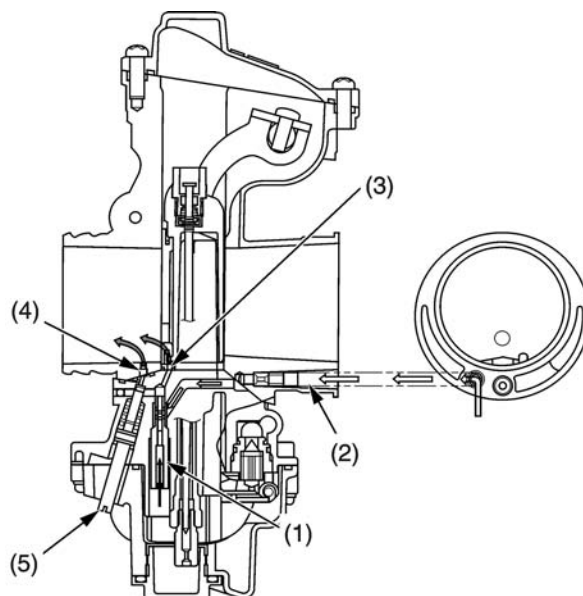
O circuito da bomba de aceleração atua quando o acelerador é aberto. À medida que a válvula (1) de aceleração se abre, a haste da bomba (2) pressiona o diafragma (3). Nesse momento, a válvula de retenção de entrada (4) é fechada, resultando em aumento abrupto da pressão na câmara (5) da bomba. A válvula de retenção (6) de saída então se abre, fornecendo combustível para a cavidade principal através do pulverizador (7). O funcionamento do giclê de combustível (8) está relacionado ao intervalo de tempo antes do início do fluxo do combustível após a abertura do acelerador e à quantidade de combustível.



- (1) VÁLVULA DE ACELERAÇÃO
- (2) HASTE DA BOMBA
- (3) DIAFRAGMA
- (4) VÁLVULA DE RETENÇÃO DE ENTRADA
- (5) CÂMARA DA BOMBA
- (6) VÁLVULA DE RETENÇÃO DE SAÍDA
- (7) PULVERIZADOR
- (8) GICLÊ DE COMBUSTÍVEL

Circuito de Marcha lenta

O combustível é dosado por meio do giclê (1) de marcha lenta e misturado ao ar proveniente da passagem (2) de ar. A mistura entra no venturi, através da derivação (3) e da saída (4) de mistura, dosada previamente pelo parafuso (5) de mistura.



- (1) GICLÊ DE MARCHA LENTA
- (2) PASSAGEM DE AR
- (3) DERIVAÇÃO
- (4) SAÍDA DE MISTURA
- (5) PARAFUSO DE MISTURA

Circuito Principal

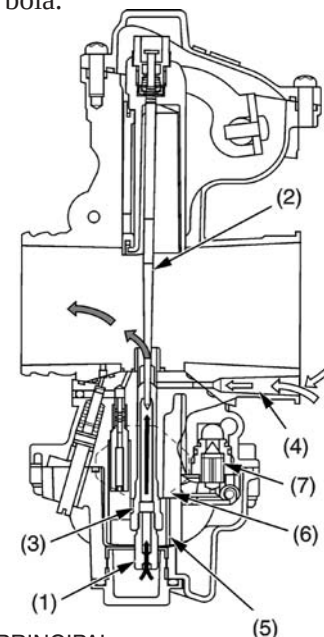
O combustível é dosado pelo giclê (1) principal, pela agulha (2) e pelo giclê (3) de agulha. Em seguida, ele é misturado ao ar proveniente do giclê (4) de ar e entra no venturi através do giclê de agulha.

Placa Defletora

A placa (5) defletora evita a formação de espuma ou nível anormal de combustível ao redor do giclê principal.

Cuba da Boia

A boia (6) e a válvula (7) da boia atuam para manter o nível constante de combustível no interior da cuba da boia.

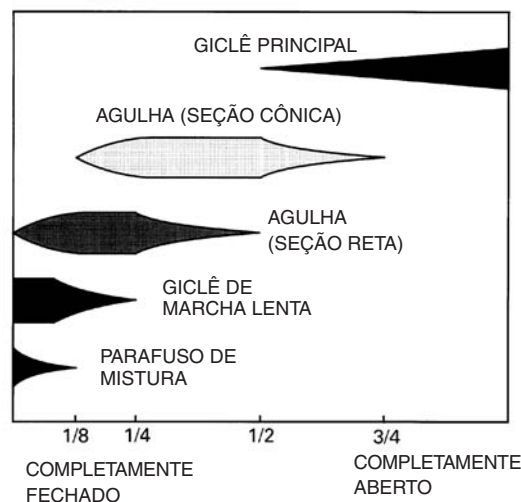


- (1) GICLÊ PRINCIPAL
- (2) AGULHA
- (3) GICLÊ DE AGULHA
- (4) GICLÊ DE AR
- (5) PLACA DEFLETORA
- (6) BOIA
- (7) VÁLVULA DA BOIA

Funcionamento do Circuito do Carburador

O carburador possui diversos circuitos principais, cada um responsável por fornecer a mistura de ar/combustível a partir da abertura da válvula de aceleração.

A atuação destes circuitos é sobreposta de acordo com gráfico a seguir.



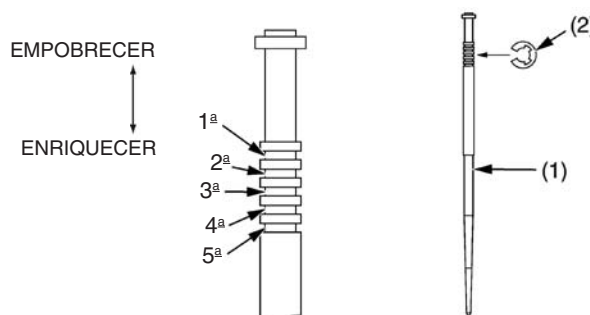
Giclê Principal

O giclê principal afeta a proporção da mistura de ar/combustível a partir da metade da abertura do acelerador até sua abertura completa. A medida desse giclê deve ser reduzida durante a utilização em grandes altitudes.

As medidas dos giclês do carburador Honda são numeradas em incrementos de 2 ou 3. Portanto, ao alterar a medida do giclê principal, aumente-a ou diminua-a gradativamente até obter o resultado desejado. Como as medidas dos giclês Honda não corresponderem às medidas de giclês de outros fabricantes de carburador, utilize somente giclês originais Honda.

Agulha

A agulha controla a relação da mistura de ar/combustível a partir da posição completamente fechado até 3/4 de abertura do acelerador. A seção (1) reta afeta a resposta do acelerador em aberturas menores. Alterando-se a posição da presilha (2) da agulha, mudando-a de ranhura, pode-se melhorar as respostas em médias-baixas e médias rotações.



- (1) SEÇÃO RETA
- (2) PRESILHA

Giclê de Marcha lenta e Parafuso de Mistura

O giclê de marcha lenta e o parafuso de mistura afetam a proporção da mistura de ar/combustível a partir da posição completamente fechado até 1/4 de abertura do acelerador. Ajuste o parafuso de mistura para obter o melhor desempenho durante as acelerações.

- Se o motor afogar (mistura rica) ao sair de uma curva, gire o parafuso de mistura no sentido horário para empobrecer a mistura.
- Se o motor falhar (mistura pobre) ao sair de uma curva, gire o parafuso de mistura no sentido anti-horário para enriquecer a mistura.

A faixa de ajuste mínima e máxima do parafuso de mistura varia de 1 1/2 a 2 1/4 voltas a partir da posição levemente assentado. Caso exceda a faixa máxima de 2 1/4 voltas, será necessário utilizar o próximo giclê de marcha lenta maior. Caso exceda a faixa mínima de 1 1/2 volta, será necessário utilizar o próximo giclê de marcha lenta menor.

Giclê de Combustível

Quanto menor a medida, menor o diâmetro da cavidade do giclê. Esse giclê tem por finalidade controlar a quantidade de combustível que retorna à cuba da boia sob pressão e, portanto, a quantidade de fluxo é aumentada ou diminuída. Utilizando-se um giclê pequeno, a pressão será elevada rapidamente, reduzindo o tempo de início do fluxo de combustível.

Remoção do Carburador

- Remova o assento e o tanque de combustível (página 29, 30).
- Drene o combustível remanescente na cuba da boia, soltando o parafuso (1) de drenagem.

⚠ CUIDADO

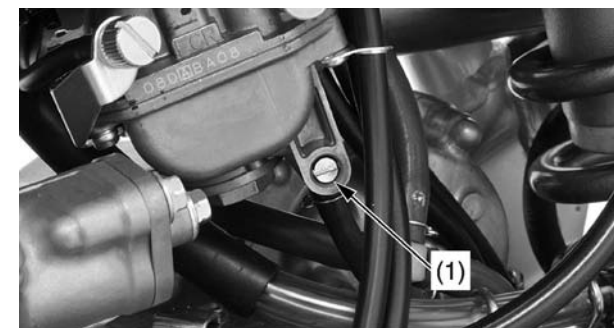
A gasolina é altamente inflamável e explosiva. Você pode sofrer sérias queimaduras ou ferimentos ao manusear o combustível.

- Desligue o motor e mantenha o calor, faíscas e chamas afastados.
- Manuseie o combustível somente em locais abertos.
- Seque os respingos imediatamente.

- Drene o carburador utilizando um recipiente aprovado para gasolina e descarte o combustível de maneira aprovada (página 130).

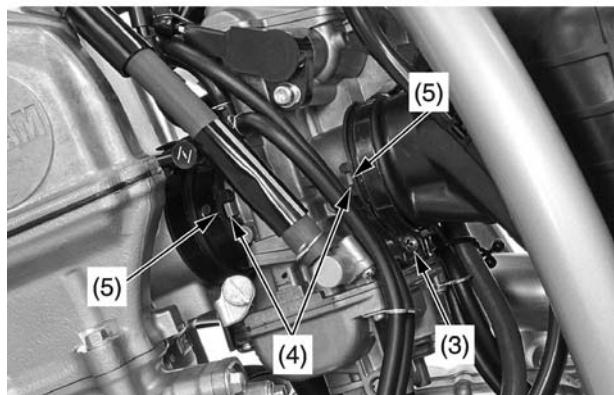
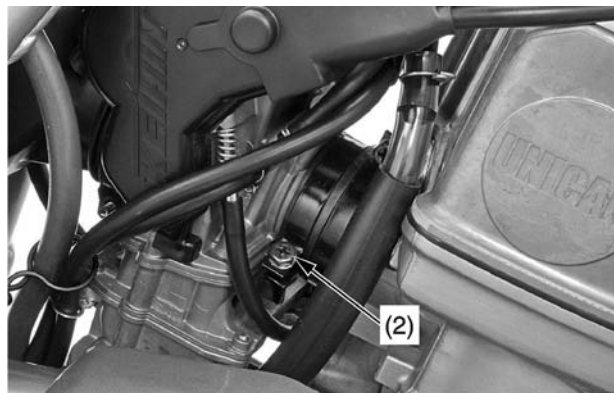
ATENÇÃO

O descarte inadequado dos fluidos drenados é prejudicial ao meio ambiente.



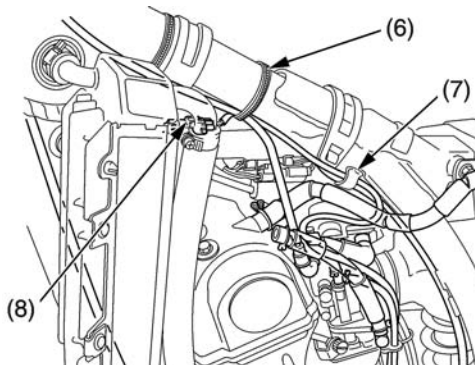
(1) PARAFUSO DE DRENAGEM

4. Aperte o parafuso de drenagem.
5. Solte o parafuso (2) da braçadeira do isolante e o parafuso (3) da braçadeira do tubo de conexão.
6. Ao instalar o carburador, alinhe suas linguetas (4) com o isolante e ranhuras (5) do tubo de conexão.



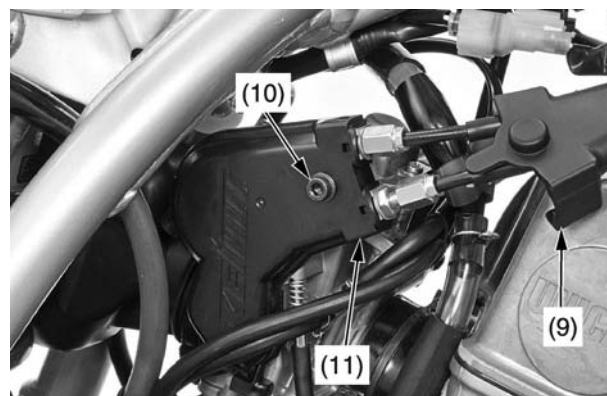
- (2) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO ISOLANTE
- (3) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO TUBO DE CONEXÃO
- (4) LINGUETAS
- (5) RANHURAS

7. Solte a fiação do sensor do acelerador das presilhas (6) (7).
8. Desacople o conector (8) do sensor de posição do acelerador.



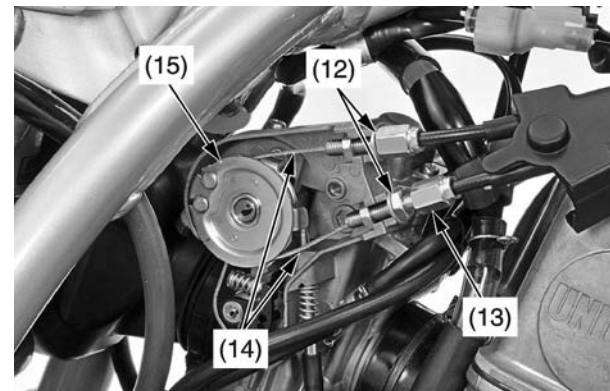
- (6) PRESILHA
- (7) PRESILHA
- (8) CONECTOR DO SENSOR DE POSIÇÃO DO ACELERADOR

9. Puxe o protetor (9) de pó para trás.
10. Remova o parafuso (10) da tampa do tambor do acelerador e a tampa (11) do tambor do acelerador.



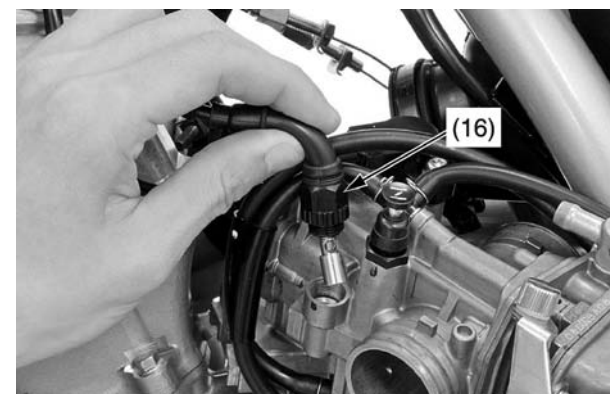
- (9) PROTETOR DE PÓ
- (10) PARAFUSO DA TAMPA DO TAMBOR DO ACELERADOR
- (11) TAMPA DO TAMBOR DO ACELERADOR

11. Solte as contraporcas (12) e o ajustador (13). Em seguida, desconecte os cabos (14) do acelerador do tambor (15) do acelerador.



- (12) CONTRAPORCAS
- (13) AJUSTADOR
- (14) CABOS DO ACELERADOR
- (15) TAMBOR DO ACELERADOR

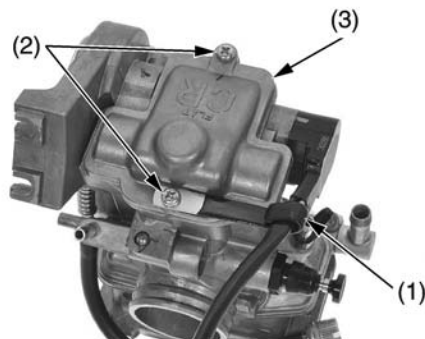
12. Remova o suporte (16) do cabo de partida a quente.



- (16) SUPORTE DO CABO DE PARTIDA A QUENTE

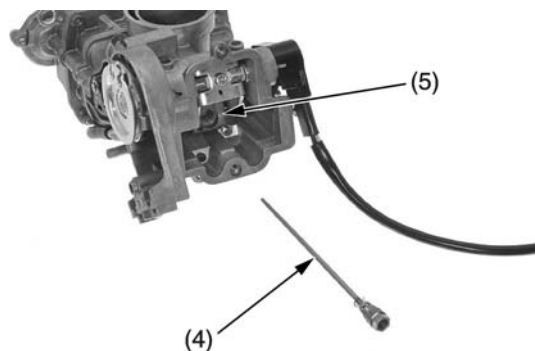
Desmontagem/Montagem do Carburador

1. Puxe a presilha (1) do cabo e remova os parafusos (2) da tampa do carburador. Em seguida, remova a tampa (3) do carburador.



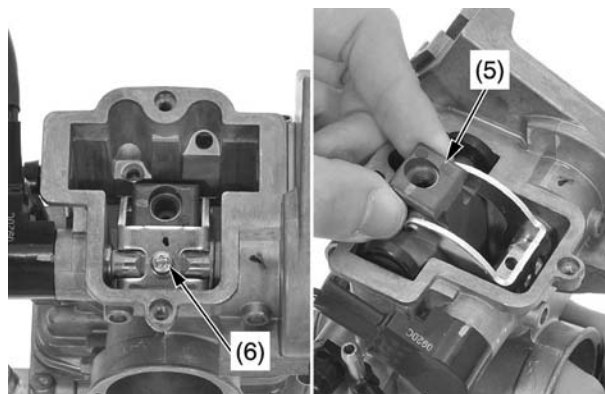
- (1) PRESILHA DO CABO
- (2) PARAFUSOS DA TAMPA DO CARBURADOR
- (3) TAMPA DO CARBURADOR

2. Remova o conjunto (4) da agulha/pulverizador da válvula (5) de aceleração.



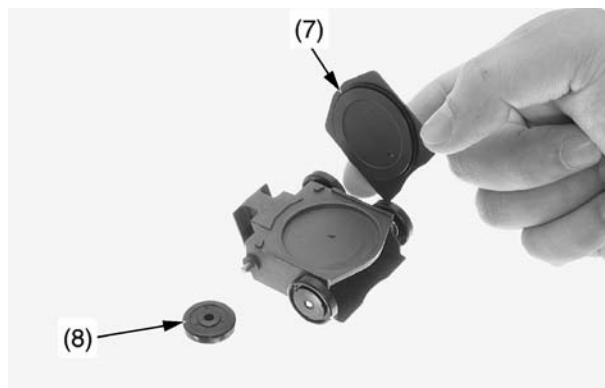
- (4) CONJUNTO DA AGULHA/PULVERIZADOR
- (5) VÁLVULA DE ACELERAÇÃO

3. Remova o parafuso (6) Torx do braço de conexão. Ao instalar o parafuso Torx do braço de conexão, aplique trava química em sua rosca.
4. Remova a válvula (5) de aceleração.



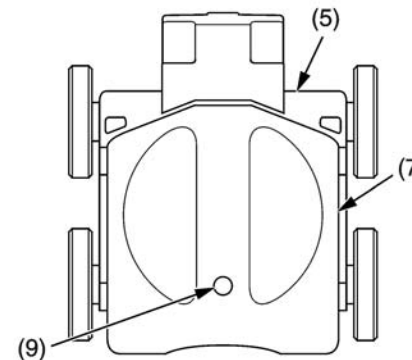
- (5) VÁLVULA DE ACELERAÇÃO
- (6) PARAFUSO TORX DO BRAÇO DE CONEXÃO

5. Remova a válvula (7) da boia e o rolete (8) da válvula de aceleração.



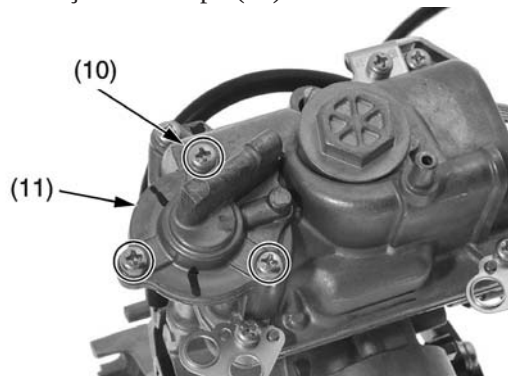
- (7) VÁLVULA DA BOIA
- (8) ROLETE

Ao instalar a válvula (7) da boia na válvula (5) de aceleração, certifique-se de que o lado plano da válvula esteja voltado para fora e que o orifício (9) esteja voltado para baixo.



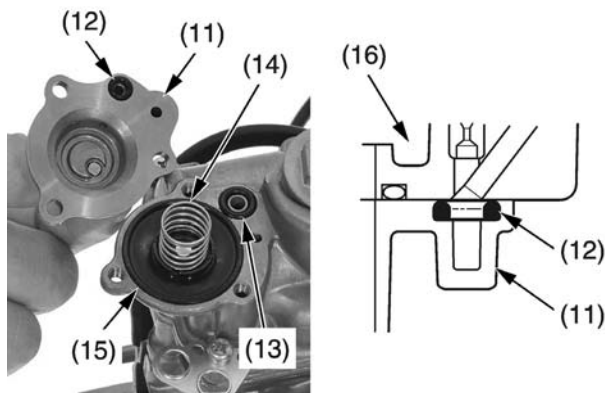
- (5) VÁLVULA DE ACELERAÇÃO
- (7) VÁLVULA DA BOIA
- (9) ORIFÍCIO

6. Remova os parafusos (10) da tampa da bomba de aceleração e a tampa (11) da bomba.



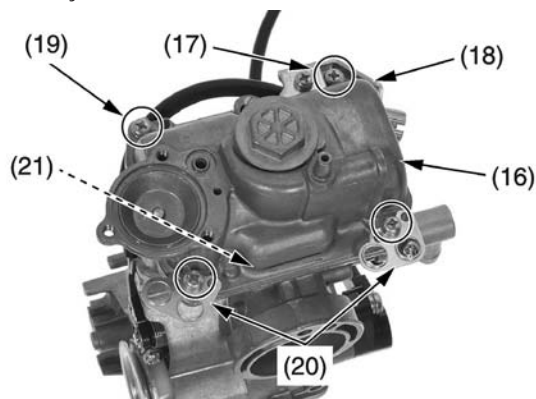
(10) PARAFUSOS DA TAMPA DA BOMBA DE ACELERAÇÃO
(11) TAMPA DA BOMBA DE ACELERAÇÃO

7. Remova o anel-U (12), o anel (13) de vedação, a mola (14) e o diafragma (15).
Limpe o diafragma.
Ao instalar o anel-U na tampa (11) da bomba de aceleração, certifique-se de que o lado plano do anel esteja voltado para a tampa da bomba, o lado oposto ao da cuba (16) da boia.



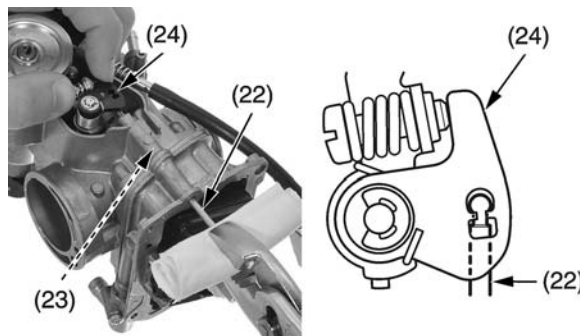
(11) TAMPA DA BOMBA DE ACELERAÇÃO
(12) ANEL-U
(13) ANEL DE VEDAÇÃO
(14) MOLA
(15) DIAFRAGMA
(16) CUBA DA BOIA

8. Remova o parafuso (17) do suporte, o suporte (18) do parafuso de aceleração, os parafusos (19) da cuba da boia, as guias (20) da mangueira, a cuba (16) da boia e o anel (21) de vedação.



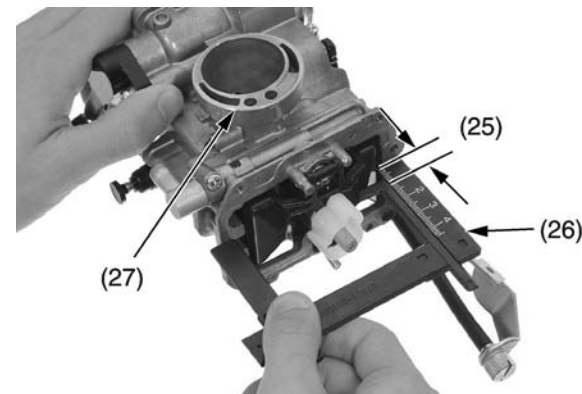
(16) CUBA DA BOIA
(17) PARAFUSO DO SUPORTE
(18) SUPORTE DO PARAFUSO DE ACELERAÇÃO
(19) PARAFUSOS DA CUBA DA BOIA
(20) GUIAS DA MANGUEIRA
(21) ANEL DE VEDAÇÃO

9. Remova a haste (22) da bomba.
Limpe a haste da bomba e a passagem (23) da haste.
Instale a haste da bomba empurrando-a na alavanca (24) de conexão, até encaixá-la.



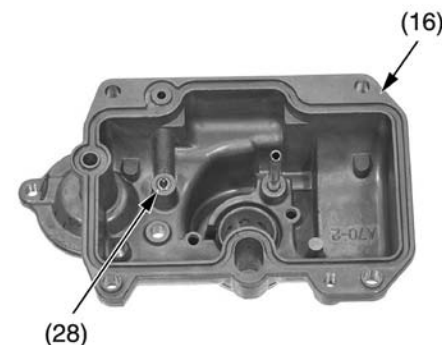
(22) HASTE DA BOMBA
(23) PASSAGEM DA HASTE
(24) ALAVANCA DE CONEXÃO

10. Meça o nível (25) da boia, utilizando o medidor (26) de nível de boia, enquanto a lingueta da boia somente encostar na válvula da boia, e a admissão (27) do carburador estiver voltada para cima. O nível da boia deve ser de 7,0 mm.
Se o nível da boia estiver diferente do valor especificado, ajuste-o dobrando cuidadosamente a lingueta da boia.



(25) NÍVEL DA BOIA
(26) MEDIDOR DE NÍVEL DA BOIA
(27) ADMISSÃO DO CARBURADOR

11. Remova o giclê (28) de combustível da cuba (16) da boia. Limpe o giclê de combustível.



(16) CUBA DA BOIA
(28) GICLÊ DE COMBUSTÍVEL

Monte o carburador seguindo os procedimentos inversos de desmontagem.

Instale o carburador seguindo os procedimentos inversos de remoção.

Aperte os seguintes componentes no torque especificado.

Parafusos da cuba da boia:

2,1 N.m (0,2 kgf.m)

Bujão da cuba da boia:

4,9 N.m (0,5 kgf.m)

Parafusos da tampa da bomba de aceleração:

2,1 N.m (0,2 kgf.m)

Parafusos da tampa do carburador:

2,1 N.m (0,2 kgf.m)

Conjunto da agulha/pulverizador:

2,1 N.m (0,2 kgf.m)

Parafuso Torx do braço de conexão:

2,1 N.m (0,2 kgf.m)

Parafuso da tampa do tambor de aceleração:

3,4 N.m (0,3 kgf.m)

Porca do cabo de partida a quente:

2,1 N.m (0,2 kgf.m)

Contraporca do cabo do acelerador:

4,0 N.m (0,4 kgf.m)

Giclê de combustível:

0,3 N.m (0,03 kgf.m)

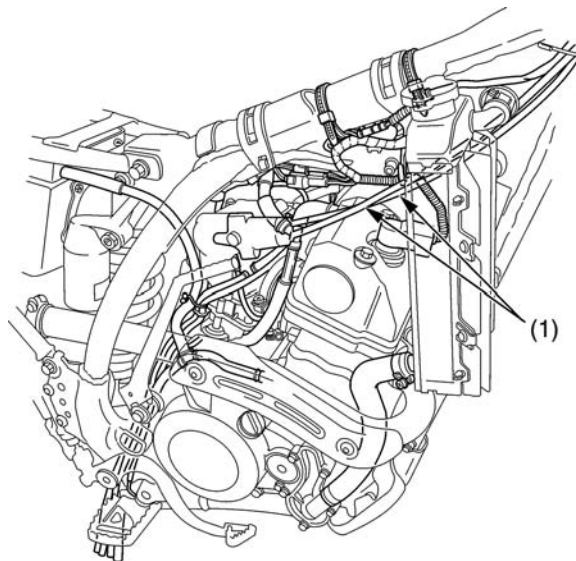
Giclê principal:

1,5 N.m (0,2 kgf.m)

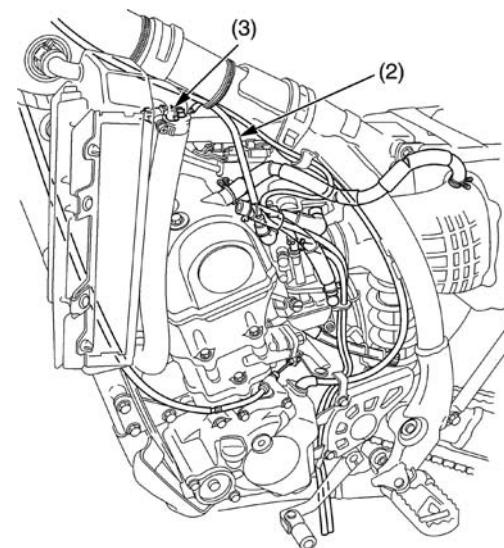
Giclê de marcha lenta:

1,5 N.m (0,2 kgf.m)

- Passe corretamente os cabos (1) do acelerador, o cabo (2) de partida a quente e a fiação do sensor de posição do acelerador.
- Após a instalação do carburador, ajuste as folgas livres da manopla do acelerador e da alavanca de partida a quente.
- Após a instalação do carburador, inspecione o conector (3) do sensor de posição do acelerador quanto a posicionamento correto.
- Após a instalação do carburador, verifique se as mangueiras (4) de respiro e a mangueira (5) do ladrão estão dobradas, prensadas ou instaladas incorretamente.
- Inspeção se o anel-U e o anel de vedação encontram-se em boas condições. Substitua-os, se necessário.

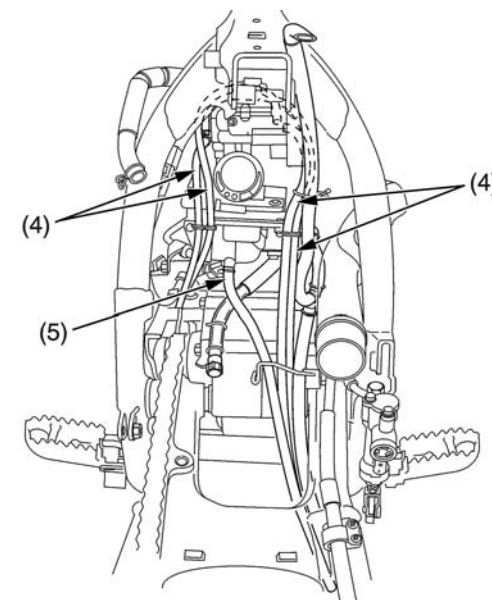


(1) CABOS DO ACELERADOR



(2) CABO DE PARTIDA A QUENTE

(3) CONECTOR DO SENSOR DE POSIÇÃO DO ACELERADOR



(4) MANGUEIRAS DE RESPIRO

(5) MANGUEIRA DO LADRÃO

Recomendações para Ajuste-padrão

Para que as seguintes recomendações sejam precisas, deve-se utilizar os ajustes-padrão como base de referência. Além disso, não efetue nenhuma alteração nos ajustes até determinar quais alterações são realmente necessárias.

Ajuste	Ajuste-padrão
Abertura do parafuso de mistura	2 1/8 voltas para fora
Giclê de marcha lenta	#38
Agulha	NMQT
Posição da presilha da agulha	3ª ranhura
Giclê principal	#140
Nível da boia	7,0 mm
Número de identificação	FCR08D

Ajustes para Altitudes e Temperatura

Toda a recomendação de giclagem baseia-se no ajuste-padrão, tendo como referência um motor sem nenhum tipo de modificação. As seguintes situações podem afetar a mistura de combustível.

Condição	A mistura será	Ajuste para	Componente afetado
Baixas temperaturas	Empobrecida	Mais rica	Giclê principal (estágio da agulha)
Altas temperaturas	Enriquecida	Mais pobre	
Ar seco	Empobrecida	Mais rica	
Muita umidade	Enriquecida	Mais pobre	
Altitude elevada	Enriquecida	Mais pobre	

Todos os ajustes são baseados na:

- Giclagem-padrão
- Motor sem modificação

Temperatura Altitude	Cent.	-30° ~ -17°	-18° ~ -6°	-7° ~ 5°	4° ~ 16°	15° ~ 27°	26° ~ 38°	37° ~ 49°
3.050 m ~ 2.300 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 138	2 1/8 38 3º NMQT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138	1 5/8 38 2º NMQT 135	1 5/8 38 2º NMQT 135
2.299 m ~ 1.500 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 138	2 1/8 38 3º NMQT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138	1 5/8 38 2º NMQT 135
1.499 m ~ 750 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/8 38 3º NMQT 142	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 138	2 1/8 38 3º NMQT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138
749 m ~ 300 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/8 38 3º NMQT 142	2 1/8 38 3º NMQT 142	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 138	2 1/8 38 3º NMQT 138	1 7/8 38 3º NMRT 138
299 m ~ 0 m Nível do mar	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 3/8 38 4º NMRT 142	2 1/8 38 3º NMQT 142	2 1/8 38 3º NMQT 142	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 140	2 1/8 38 3º NMQT 138	2 1/8 38 3º NMQT 138

Legendas:

- PS : Abertura inicial do parafuso de mistura (a partir da posição de completamente assentado)
 SJ : Giclê de marcha lenta
 JN CLIP : Posição da presilha da agulha
 JN : Agulha
 MJ : Giclê principal

Ajustes para Silencioso Opcional

Alterar os ajustes do carburador, se necessário.

Ajuste	Ajustes
Abertura do parafuso de mistura	1 3/4 volta para fora
Giclê de marcha lenta	#38
Agulha	NMQT
Posição da presilha da agulha	3ª ranhura
Giclê principal	#132

Todos os ajustes são baseados na:

- Giclagem-padrão
- Motor sem modificação

Temperatura Altitude	Cent.	-30° ~ -17°	-18° ~ -6°	-7° ~ 5°	4° ~ 16°	15° ~ 27°	26° ~ 38°	37° ~ 49°
3.050 m ~ 2.300 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130	1 1/4 38 2º NMQT 128	1 1/4 38 2º NMQT 128
2.299 m ~ 1.500 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130	1 1/4 38 2º NMQT 128
1.499 m ~ 750 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	1 3/4 38 3º NMQT 135	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130
749 m ~ 300 m	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	1 3/4 38 3º NMQT 135	1 3/4 38 3º NMQT 135	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 132	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 3/4 38 3º NMQT 130	1 1/2 38 3º NMRT 130
299 m ~ 0 m Nível do mar	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 38 4º NMRT 135	1 3/4 38 3º NMQT 135	1 3/4 38 3º NMQT 135	1 3/4 38 3º NMQT 132	AJUSTE 1 3/4 38 3º NMQT 132	PADRÃO 1 3/4 38 3º NMQT 130	1 3/4 38 3º NMQT 130

Legendas:

PS : Abertura inicial do parafuso de mistura (a partir da posição de completamente assentado)

SJ : Giclê de marcha lenta

JN CLIP : Posição da presilha da agulha

JN : Agulha

MJ : Giclê principal

Condições de Ajustes Especiais

Existem algumas condições atmosféricas ou situações que podem requerer alguns ajustes adicionais.

Geralmente, não é necessário aumentar ou diminuir a medida de um giclê para obter um ajuste fino de sua Honda. Se, para ajustar corretamente sua Honda, for necessário utilizar giclês muito maiores ou menores, inspecione quanto a vazamentos de ar, restrições ou obstruções no sistema de escapamento ou alimentação ou a presença de sujeira no filtro de ar.

Condição	Ajuste do Giclê Principal
Longas retas	Próximo giclê maior
Trechos de subidas	
Pistas de areia	
Pistas de lama	
Muita umidade	Próximo giclê menor
Chuva	
Temperaturas superiores a 45°C	

Após realizar os ajustes de altitude e temperatura do carburador, não será necessário executar nenhum grande ajuste, exceto se as condições da competição mudarem drasticamente. Entretanto, existem algumas condições atmosféricas ou situações de competição que podem necessitar alguns ajustes adicionais, como descrito a seguir.

Sempre execute o ajuste do giclê principal antes do ajuste da agulha para evitar danos ao motor. Selecione sempre o próximo giclê maior caso haja alguma dúvida. Dessa forma, haverá uma margem de segurança, evitando possíveis danos ao motor.

- Giclê principal
- Selecione o próximo giclê maior quando: a pista possuir retas extensas, trechos de subida íngremes ou grande porcentagem de areia ou lama.
 - Selecione o próximo giclê menor quando: estiver chovendo, houver muita umidade ou a temperatura for superior a 45°C.

Após utilizar a tabela de ajuste e executar os ajustes especiais, provavelmente não será necessário substituir o giclê por um maior ou menor para obter um ajuste fino de sua Honda.

Caso seja necessário selecionar um giclê maior, inspecione quanto a desgaste nos retentores da árvore de manivelas, vazamentos de ar, obstrução ou restrição nos sistemas de escapamento e alimentação, e sujeira no filtro de ar.

Inspecões Pré-ajuste

Antes de efetuar os ajustes do carburador, execute as seguintes inspeções:

- Filtro de ar
- Vazamento de ar
- Nível da boia
- Obstrução dos giclês do carburador
- Fuligem na vela de ignição (grau térmico incorreto ou outras causas)
- Combustível envelhecido
- Modificações (como, por exemplo, sistema de escapamento, orifícios na carcaça do filtro de ar, etc.)
- Ponto de ignição
- Compressão

Execute o ajuste do carburador para condições específicas após a inspeção de todos os itens acima. As respostas do motor e a aparência da queima da vela de ignição são um bom indicativo das condições do motor.

Consulte a página 143 para os componentes opcionais do carburador.

Sempre execute o ajuste do giclê principal antes do ajuste da agulha para evitar danos ao motor. Selecione sempre o próximo giclê maior caso haja alguma dúvida sobre a situação de utilização. Dessa forma, haverá uma margem de segurança, evitando possíveis danos ao motor.

Ajustes Menores do Carburador

Os ajustes-padrão do carburador são ideais para as seguintes condições de utilização: altitude ao nível do mar e temperatura ambiente de 20°C.

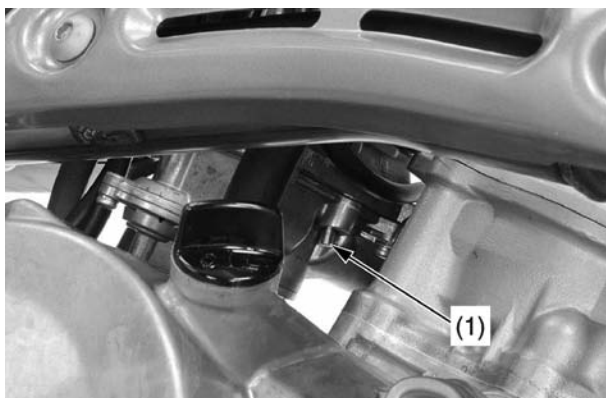
Caso utilize a motocicleta em condições diferentes, pode ser necessário ajustar o carburador, utilizando as informações de ajuste das páginas 117 a 119.

Certifique-se de ter ajustado corretamente o carburador antes de prosseguir.

Ajustes Menores

1. Regule o carburador utilizando as informações de ajuste das páginas 117 a 119.
2. Quando o motor estiver aquecido o suficiente para funcionar sem o afogador, retorne o afogador para a posição OFF.
3. Ajuste o parafuso (1) de mistura para obter o melhor desempenho durante as acelerações.
 - Se o motor afogar (mistura rica) ao sair de uma curva, gire o parafuso de mistura no sentido horário para empobrecer a mistura.
 - Se o motor falhar (mistura pobre) ao sair de uma curva, gire o parafuso de mistura no sentido anti-horário para enriquecer a mistura.

A faixa de ajuste mínima e máxima do parafuso de mistura varia de 1 1/2 a 2 1/4 voltas a partir da posição levemente assentado. Caso exceda a faixa máxima de 2 1/4 voltas, será necessário utilizar o próximo giclê de marcha lenta maior. Caso exceda a faixa mínima de 1 1/2 volta, será necessário utilizar o próximo giclê de marcha lenta menor.



(1) PARAFUSO DE MISTURA

Procedimento de Ajuste

1. Gire o parafuso de mistura até que se assente levemente, anotando o número de voltas. Gire o parafuso no sentido contrário o mesmo número de voltas.
2. Aqueça o motor.
3. Ajuste a marcha lenta do motor (página 48).
4. Dê duas ou três voltas no circuito, utilizando o ajuste-padrão ou giclês (página 117) e vela de ignição corrigidos. Observe a aceleração e outras condições do motor em relação à abertura do acelerador. Verifique as condições de funcionamento do carburador, removendo a vela de ignição e observando as condições de queima de seu eletrodo (página 122). Pode ser necessário dar mais de duas ou três voltas para obter-se uma leitura precisa das condições de queima caso a vela de ignição seja nova.
5. Ajuste o carburador ou selecione os giclês adequados, considerando sempre as condições do motor e fatores como temperatura e altitude (página 117).
6. Ajuste o parafuso de mistura, se necessário.

⚠ CUIDADO

A gasolina é altamente inflamável e explosiva. Você pode sofrer sérias queimaduras ou ferimentos ao manusear o combustível.

- Desligue o motor e mantenha fontes de calor, faíscas e chamas afastados.
- Manuseie o combustível somente em locais abertos.
- Seque os respingos imediatamente.

Caso tenha concluído ser necessário substituir os giclês principal e de marcha lenta, será necessário rotacionar o carburador e remover o bujão da cuba da boia.

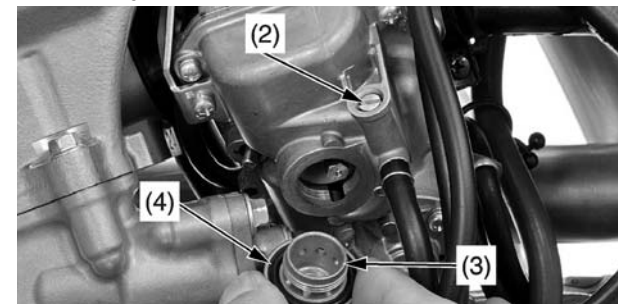
7. Gire o registro de combustível para a posição "OFF".
8. Drene o combustível remanescente na cuba da boia, soltando o parafuso (2) de drenagem. Aperte-o após o término da drenagem do combustível.

Drene o carburador, utilizando um recipiente aprovado para gasolina, e descarte o combustível de maneira aprovada (página 130).

ATENÇÃO

O descarte inadequado de fluidos é prejudicial ao meio ambiente.

9. Solte os parafusos da braçadeira do tubo de conexão e da braçadeira do isolante. Em seguida, gire o carburador.
10. Remova o bujão (3) da cuba da boia. Inspeccione se o anel (4) de vedação do bujão está em boas condições. Substitua-o, se necessário.



(2) PARAFUSO DE DRENAGEM

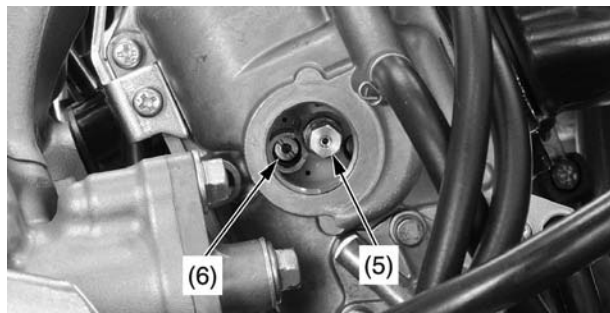
(3) BUJÃO DA CUBA DA BOIA

(4) ANEL DE VEDAÇÃO DO BUJÃO DA CUBA DA BOIA

11. Substitua o giclê (5) principal e o giclê (6) de marcha lenta, conforme necessário, e aperte-os no torque especificado.

Giclê principal1,5 N.m (0,2 kgf.m)

Giclê de marcha lenta1,5 N.m (0,2 kgf.m)



(5) GICLÊ PRINCIPAL

(6) GICLÊ DE MARCHA LENTA

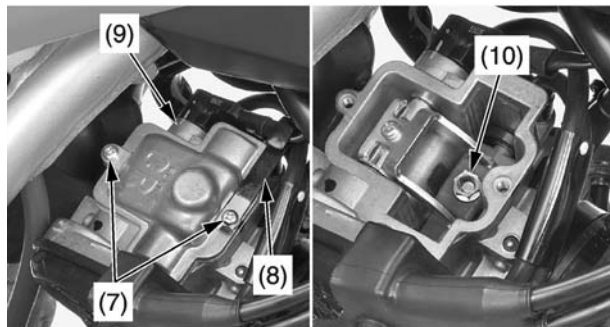
12. Instale novamente o bujão da cuba da boia e aperte-o no torque especificado.

Torque: 4,9 N.m (0,5 kgf.m)

Caso seja necessário alterar a posição da agulha ou de sua presilha, será necessário remover a tampa do carburador.

13. Gire o carburador para o lado direito e remova os parafusos (7) de sua tampa, a presilha (8) do cabo e a tampa (9) do carburador.

14. Remova o conjunto (10) da agulha/pulverizador.



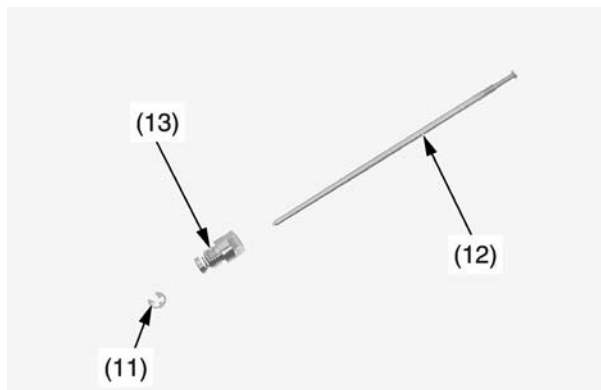
(7) PARAFUSOS DA TAMPA DO CARBURADOR

(8) PRESILHA DO CABO

(9) TAMPA DO CARBURADOR

(10) CONJUNTO DA AGULHA/PULVERIZADOR

15. Remova a presilha (11) e a agulha (12) do pulverizador (13).



(11) PRESILHA

(12) AGULHA

(13) PULVERIZADOR

16. Altere a posição da presilha ou da agulha, conforme necessário.

17. Reinstale o conjunto da agulha/pulverizador e aperte-o no torque especificado.

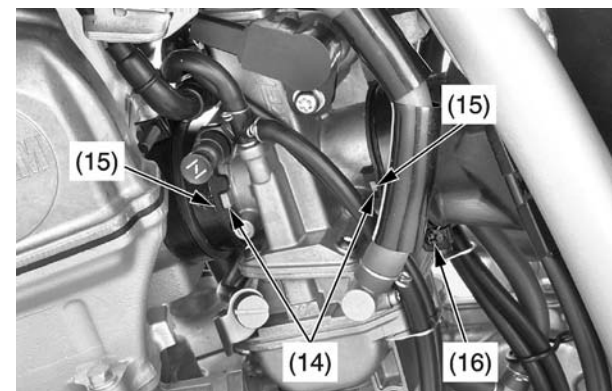
Torque: 2,1 N.m (0,2 kgf.m)

18. Reinstale a tampa do carburador, a presilha do cabo e os parafusos da tampa. Em seguida, aperte os parafusos da tampa do carburador no torque especificado.

Torque: 2,1 N.m (0,2 kgf.m)

19. Gire o carburador e alinhe suas linguetas (14) com as ranhuras (15) do isolante e do tubo de conexão.

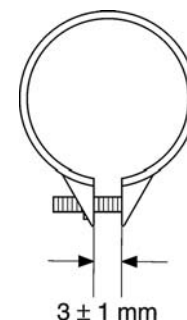
20. Aperte o parafuso (16) da braçadeira do tubo de conexão de maneira que a folga entre as extremidades da braçadeira seja de 3 ± 1 mm.



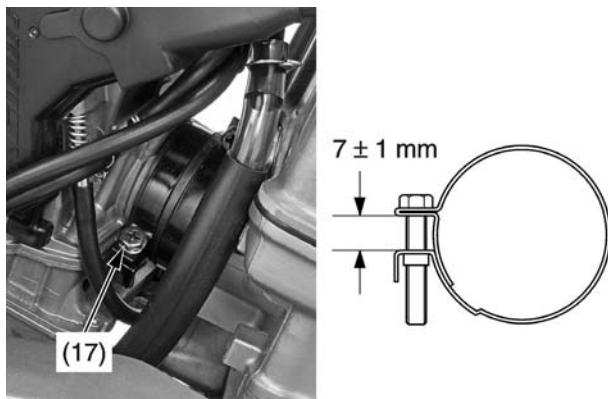
(14) LINGUETAS

(15) RANHURAS

(16) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO TUBO DE CONEXÃO



21. Aperte o parafuso (17) da braçadeira do isolante de maneira que a folga entre as extremidades da braçadeira seja de 7 ± 1 mm.



(17) PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO ISOLANTE

22. Dê partida no motor.
Se a marcha lenta estiver muito alta, muito baixa ou se o motor não funcionar em marcha lenta, execute o ajuste da marcha lenta (página 48).
23. Repita as etapas 4 a 22 até obter o desempenho máximo do motor e a leitura correta da vela de ignição. É sempre melhor utilizar uma mistura um pouco mais rica do que mais pobre. Recomendamos também anotar o ajuste final da motocicleta, bem como as condições das pistas, os tempos das voltas e as condições climáticas e barométricas para referência futura.

Leitura da Vela de Ignição

Consulte “Vela de Ignição” na página 52.

Verifique as alterações de giclagem fazendo a leitura da vela de ignição. Siga o procedimento recomendado a seguir. Caso o motor seja simplesmente desligado e a vela de ignição removida, você poderá obter uma leitura imprecisa das condições de queima.

Utilize uma vela de ignição nova. Inspeção a vela antes de instalá-la.

ATENÇÃO

Utilizar velas de ignição de grau térmico incorreto pode danificar o motor.

Antes de remover a vela de ignição, limpe completamente a região ao redor da vela para evitar que sujeira ou outros materiais entrem no cilindro.

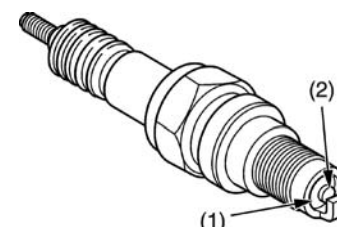
Utilize a motocicleta por 10 a 15 minutos antes de efetuar a leitura da vela de ignição, pois uma vela nova não apresentará a coloração imediatamente.

Para obter uma leitura precisa da vela de ignição:

1. Acelere até a rotação máxima em uma reta.
2. Pressione o interruptor do motor e acione a alavanca da embreagem a fim de desengatá-la.
3. Pare a motocicleta.
4. Remova a vela de ignição.
5. Utilize uma lupa para inspecionar a vela de ignição. O isolante (1) de porcelana, ao redor do eletrodo (2) central, deverá estar limpo, apresentando apenas um anel acinzentado ao redor do eletrodo central, onde encerra a porcelana. Partículas metálicas indicam mistura pobre, pois essas partículas estão sendo removidas do pistão. Faixas escuras na porcelana, cobertas com fuligem, indicam mistura rica.

ATENÇÃO

Uma vela de ignição mal apertada pode danificar o motor. Se a vela de ignição estiver excessivamente solta, o pistão poderá ser danificado. Caso a vela esteja muito apertada, sua rosca poderá ser danificada.



- (1) ISOLANTE DE PORCELANA
(2) ELETRODO CENTRAL

Coloração da Vela de Ignição

Condição	Aparência da vela de ignição	Mistura
Normal	Eletrodo seco e coloração variando entre marrom escuro e marrom claro	Correta
Superaquecimento (mistura pobre)	Eletrodo cinza claro ou esbranquiçado	Pobre
Úmida (mistura rica)	Eletrodo úmido ou muito escurecido	Rica

Além disso, lembre-se de que, além de giclagem incorreta:

- Uma mistura pobre pode ser causada por vazamentos no duto de admissão ou sistema de escapamento, utilização de filtro de ar inadequado, provocando excesso de passagem de ar, uso de um sistema de escapamento não original menos restritivo, ou existência de algum furo (feito propositamente ou não) na carcaça do filtro de ar.
- Uma mistura rica pode ser causada pela utilização de um filtro de ar sujo ou obstruído, uso de um sistema de escapamento não original menos restritivo, detentor de fagulhas obstruído, ou quantidade excessiva de óleo no filtro de ar. O motor produzirá fumaça excessiva pelo escapamento.

As seguintes sugestões podem melhorar alguns pontos específicos. Também poderá se observar uma melhora sutil em relação ao manuseio.

Extremidade Traseira

Caso tenha problemas com a tração da roda traseira, pode-se levantar um pouco a extremidade traseira de sua Honda, aumentando a pré-carga da mola. Ao invés de utilizar a motocicleta com uma altura de pilotagem de 85 mm, você poderá correr com altura de pilotagem de 80 ou 75 mm, de modo que a traseira da motocicleta se assente um pouco mais alta. Isso proporcionará melhor tração devido à inclinação do braço oscilante e da localização do centro de gravidade da motocicleta.

Se houver problemas de trepidação na coluna de direção quando o freio dianteiro for acionado com força ou se a motocicleta tiver tendência de efetuar curvas muito rapidamente, reduza a pré-carga da mola para abaixar a traseira da motocicleta. Dessa forma, a inclinação do garfo e o trail serão maiores, aumentando a estabilidade em linha reta. O curso efetivo da suspensão será transferido para a extremidade mais firme do curso da roda traseira.

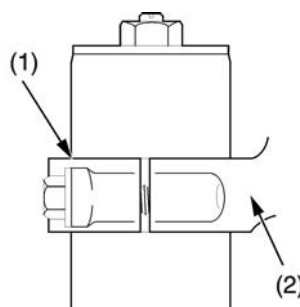
Mantenha sempre o ajuste da altura de pilotagem (página 104) entre 85 e 105 mm.

Ângulo/Altura do Garfo

A posição dos cilindros do garfo da suspensão nas mesas não é ajustável. Alinhe a ranhura do cilindro externo com a superfície do topo da mesa superior.

Posição-padrão

Alinhe a ranhura (1) do cilindro externo com a superfície do topo da mesa (2) superior do garfo.



- (1) RANHURA
- (2) MESA SUPERIOR DO GARFO

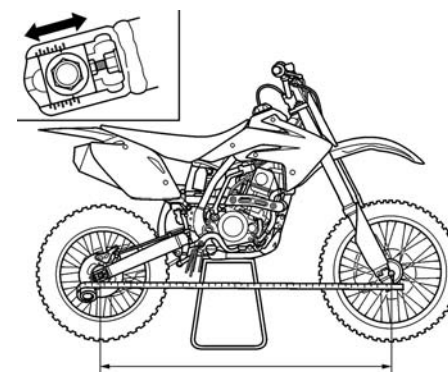
Distância Entre Eixos

Ajustar a distância entre eixos de sua Honda pode resultar em melhoras sutis no manuseio. É possível alterar a distância entre eixos adicionando ou removendo elos da corrente de transmissão. Caso altere a distância entre eixos, certifique-se de inspecionar novamente a altura de pilotagem e ajustá-la, se necessário.

Antigamente, como regra geral, quanto maior a distância entre eixos, maior a estabilidade em linha reta. E quanto menor a distância entre eixos, melhor o desempenho nas curvas. Entretanto, recomendamos não aumentar a distância entre eixos de sua Honda, exceto se utilizá-la em uma pista que possua mais trechos em linha reta que o normal.

Como recomendação geral, mantenha a distância entre eixos o mais curta possível. Dessa forma, as rodas permanecerão mais próximas, aumentando a resposta nas curvas, transferindo mais peso para a roda traseira e, conseqüentemente, aumentando a tração, e diminuindo o peso na roda dianteira.

Para sua Honda, você provavelmente perceberá que, utilizando o ajuste-padrão ou uma distância entre eixos menor, serão obtidos mais benefícios como um todo.



É possível “ajustar” a potência distribuída pelo motor em função do tipo de pista através da alteração da relação de transmissão. Isso permitirá utilizar uma faixa de potência diferente do motor numa determinada rotação. Novas relações de transmissão podem oferecer o resultado desejado, sem a necessidade de outras modificações.

A faixa de potência do motor pode ser ajustada através da alteração da relação final de transmissão, utilizando-se uma coroa de transmissão de tamanho diferente. Através da alteração da relação de transmissão, você poderá adequar-se melhor ao tipo de terreno e tração disponível. Geralmente, a alteração de um dente na coroa de transmissão é suficiente.

É possível selecionar uma relação de transmissão mais alta ou mais baixa, utilizando-se três tipos opcionais de coroas de alumínio. Para pistas de areia ou lama, a coroa de transmissão padrão, fabricada em aço, apresenta maior durabilidade. Da mesma forma que as molas, as coroas opcionais estão apresentadas na lista de peças opcionais deste manual.

A menos que você possua habilidade mecânica suficiente e as ferramentas adequadas, a alteração da coroa de transmissão deve ser efetuada somente por uma concessionária Honda.

Relações Mais Altas (Coroa com menor número de dentes)

- Aumentam a velocidade máxima em cada marcha (contanto que o motor consiga tracionar a relação mais alta).
- Reduzem a frequência de troca de marchas (relações de transmissões mais longas).
- Reduzem as rotações do motor para uma determinada velocidade ou rotação (pode melhorar a tração traseira em terrenos escorregadios ou arenosos)

Entretanto:

- O motor pode não tracionar a relação mais alta.
- As marchas podem ficar muito longas.
- As rotações do motor podem diminuir excessivamente.

Relações Mais Curtas (Coroa com mais dentes)

- Reduzem a velocidade máxima de cada marcha.
- Aumentam a frequência de troca de marchas (relações de transmissão mais curtas).
- Aumentam as rotações do motor para uma determinada velocidade ou rotação (possibilitam transferir mais potência para as superfícies com boa tração).

Entretanto:

- As marchas podem ficar muito curtas.
- As rotações do motor podem aumentar excessivamente.

Algumas pistas podem estar encharcadas antes da primeira competição e, posteriormente, umedecidas ou completamente secas ao longo do dia. Isso fará com que a pista esteja escorregadia durante as primeiras corridas, apresente tração de boa a excelente e novamente boa, durante parte do dia, e apresente consistência firme e escorregadia ao final do dia. O ideal é que a relação de transmissão seja ajustada de modo a atender a todas essas condições.

- Condições molhadas e escorregadias ou com areia: utilize uma coroa com menos dentes do que a original, para manter as rotações do motor baixas e evitar que a roda patine de modo indesejado. O motor poderá apresentar perda de potência repentina em algumas curvas, de modo que será necessário utilizar a embreagem para compensar o efeito. Nessa condição, a redução de marcha poderia causar uma alteração muito drástica na velocidade.
- Condições médias: utilize a coroa original.
- Condições de pista firmes (não escorregadias): utilize uma coroa com mais dentes do que a original para manter as rotações do motor na faixa de maior produção de potência. Isso pode exigir mudanças para marchas mais altas em determinados trechos ou, talvez, será necessário manter o motor em altas rotações por um pouco mais de tempo.

Em circuitos de menor velocidade, considere utilizar uma relação de transmissão mais baixa, evitando assim, o uso frequente da embreagem. Acionar a embreagem repetidamente durante uma curva para aumentar as rotações do motor pode, eventualmente, danificar o sistema de embreagem.

Outro exemplo de benefício da mudança da relação de transmissão ocorre na pilotagem em pistas de areia, onde é desejável manter a extremidade dianteira leve, de modo que a roda dianteira flutue do pico de uma elevação à outra. De modo geral, com relações de transmissão mais altas, é mais fácil manter a atitude perfeita de tração máxima na roda traseira e extremidade dianteira leve, pois o motor permanecerá por mais tempo na faixa de potência máxima de cada marcha. As relações mais altas permitem melhor esterçamento com o controle do acelerador e uso da técnica “body English” (jogar o corpo junto com a motocicleta).

Caso haja trechos da pista em que seja necessário acelerar temporariamente o motor acima do limite (ao invés de perder tempo com uma mudança para marcha mais alta), talvez uma relação de transmissão mais alta possa ajudar.

Em alguns casos, é necessário sacrificar um pouco do desempenho em determinado trecho da pista para melhorar o tempo geral. O objetivo principal é diminuir ao máximo o tempo da volta, mesmo que a relação de transmissão não pareça correta em certos trechos da pista.

Sempre que alterar a relação de transmissão, peça para alguém cronometrar suas voltas (antes e depois) para obter uma avaliação correta das alterações. A percepção do piloto pode não ser confiável, já que a eliminação da patinagem da roda pode dar a impressão de que se está indo mais lentamente quando, na verdade, o tempo da volta diminuiu graças à soma dos pequenos ganhos de velocidade em cada trecho da pista.

Estas recomendações devem levar em consideração sua habilidade, seu estilo de pilotagem e características da pista.

A escolha do padrão da banda de rodagem e do composto de borracha corretos pode fazer a diferença entre terminar a corrida em primeiro lugar ou em qualquer outro lugar do pelotão. Os pneus de sua Honda apresentam uma configuração “média ideal” para as diversas condições de solo que a maioria dos pilotos provavelmente encontrará.

Pilotos experientes normalmente optam por substituir os pneus por outros desenvolvidos especificamente para as condições do terreno. Caso você opte por substituí-los, escolha-os sempre por outros da mesma medida que os originais. Pneus de outras medidas podem afetar tanto a estabilidade quanto a aceleração.

Tenha em mente que a medida dos pneus (largura e aro) pode variar bastante de um fabricante para outro, ou até mesmo entre pneus produzidos pelo mesmo fabricante. Variações nos pneus, especialmente na altura de seu perfil, podem alterar consideravelmente o comportamento e estabilidade de sua Honda. Variações de medidas capazes de aumentar ou diminuir a altura da traseira da motocicleta afetam mais significativamente a estabilidade do que as alterações de medidas do pneu dianteiro. Normalmente, você poderá ver ou sentir a alteração na medida do pneu. Uma outra forma de verificação trata-se da medição da circunferência de rolagem, tanto do pneu antigo como do novo. Um pneu com perfil mais alto apresentará uma circunferência de rolagem maior.

Lembre-se de que, caso você opte por pneus desenvolvidos especificamente para um determinado tipo de terreno, estes serão de difícil aceitabilidade em outras circunstâncias. Por exemplo, um pneu desenvolvido para terrenos lamacentos proporcionará excelente aderência em terrenos úmidos ou barrentos. No entanto, a aderência será reduzida em superfícies mais duras.

Caso opte por pneus de composto mais macio, a fim de aumentar a aderência, lembre-se de que poderá haver transferência de carga para o sistema de transmissão.

Detalhes mais completos podem ser obtidos junto aos representantes e revendas dos diversos fabricantes de pneus.

Terreno Firme e Liso

Utilize pneus com maior número de gomos, relativamente curtos e mais próximos uns dos outros, a fim de aumentar a área de contato com a superfície. O composto de borracha deve ser mais macio para proporcionar maior tração, mas não tão macio a ponto de permitir que os gomos se dobrem, impedindo-os de manter sua trajetória. Esses pneus tendem a se desgastar mais rapidamente do que os pneus-padrão devido à combinação de borracha macia e solo duro.

Solo Lamacento

Utilize um padrão de banda de rodagem mais aberto para evitar o acúmulo de barro. O composto de borracha para essas condições deve ser mais duro para evitar que os gomos, relativamente longos, dobrem-se sob aceleração ou se desgastem rapidamente.

Solo Arenoso ou Pouco Firme

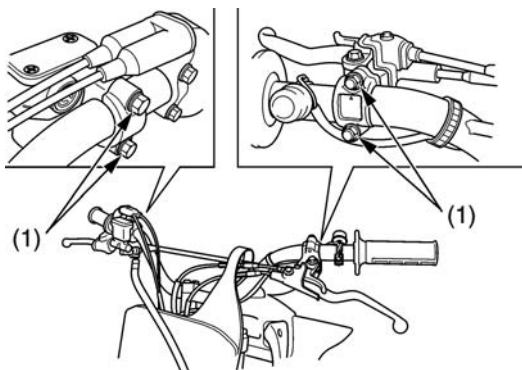
Utilize um pneu de construção similar ao utilizado em solo aderente ou lamacento, mas com um número maior de gomos.

As sugestões abaixo podem tornar a pilotagem mais confortável e melhorar as respostas aos seus comandos.

Posicionamento dos Controles

- Posicione as alavancas de controle de forma que possa acioná-las confortavelmente quando estiver sentado ou apoiado em pé na motocicleta.
- Ajuste o torque de aperto dos parafusos de fixação dos conjuntos das alavancas da embreagem e freio, de forma que possam girar no guidão em caso de queda. Se o conjunto não girar, a alavanca de controle poderá entortar ou quebrar. Certifique-se de que os parafusos estejam seguramente apertados, a fim de evitar deslizamento durante o acionamento normal.

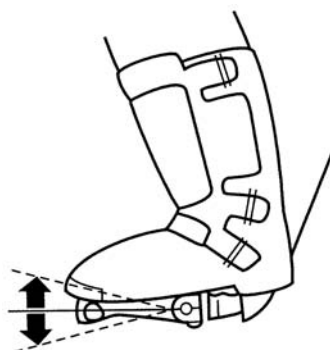
Aplique Pro Honda Hondalock ou equivalente nas roscas dos parafusos antes do ajuste, para ajudar a mantê-los apertados em seus torques especificados. Aperte primeiro os parafusos superiores.



(1) PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DAS ALAVANCAS DE CONTROLE

Como opção, considere cobrir com fita teflon a região do guidão onde os conjuntos de controle são fixados. Em seguida, aperte os conjuntos nos valores de torque especificados. Dessa forma, em caso de queda, os conjuntos irão girar sobre a fita de teflon.

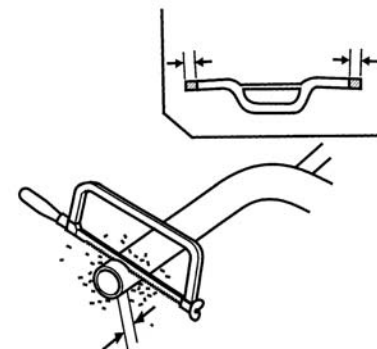
- Posicione o pedal de câmbio e o pedal do freio de forma que permaneçam próximos de suas botas, facilitando seu manuseio, mas não tão próximos de modo a acioná-los inadvertidamente enquanto você estiver sentado ou confortavelmente em pé.



Posicionamento, Largura e Formato do Guidão

- Posicione o guidão de forma que o acionamento das manoplas e alavancas de controle seja feito confortavelmente, tanto quando você estiver sentado na motocicleta como quando estiver em pé, em trechos retos ou nas curvas. Aperte primeiro os parafusos dianteiros.
- Certifique-se de que os cabos de controle e fiação estejam adequadamente passados após os ajustes.

- A largura do guidão pode ser reduzida, utilizando-se uma serra, a fim de ajustá-lo de acordo com a largura de seus ombros e preferência de pilotagem. Tenha certeza antes de cortar o guidão. Reduza-o progressivamente, em pequenos segmentos e igualmente em ambos os lados. É obviamente mais fácil estreitar o guidão do que aumentá-lo.



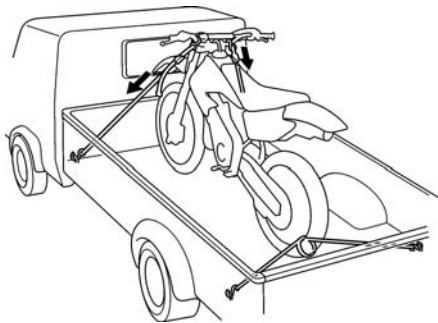
- Lime as extremidades do guidão após serrá-las, a fim de remover qualquer tipo de rebarba, irregularidade ou rugosidade.
- Utilizar um guidão de formato diferente, variando-se sua altura ou inclinação, pode aumentar o conforto da posição de pilotagem, ajustando-se melhor às medidas de seu corpo e estilo de pilotagem. Cada medida ergonômica da motocicleta foi desenvolvida para atender o maior número de pilotos simultaneamente, e são baseadas em pilotos de estatura média.

Apresentamos algumas dicas importantes sobre como transportar e armazenar sua motocicleta, bem como uma tabela de diagnose de defeitos.

Transportando Sua Motocicleta	128
Armazenando Sua Motocicleta	129
Preparação para Armazenamento.....	129
Remoção do Armazenamento	129
Você e o Meio Ambiente	130
Diagnose de Defeitos	131

Se você utilizar uma caminhonete ou trailer para transportar sua motocicleta, recomendamos observar as seguintes instruções:

- Utilize uma rampa de carga.
- Certifique-se de que o registro de combustível esteja posicionado em “OFF”.
- Fixe a motocicleta na posição vertical, utilizando cintas de fixação de carga. Evite usar cordas, pois elas podem afrouxar e permitir que a motocicleta caia.



Para prender sua Honda, encoste a roda dianteira na parte dianteira da caçamba da caminhonete ou da grade do trailer. Prenda as pontas de duas cintas de fixação nos ganchos da caminhonete ou trailer. Em seguida, prenda as outras pontas das cintas no guidão (uma do lado direito e outra do esquerdo), próximas ao garfo da suspensão.

Verifique se as cintas não encostam nos cabos de controle ou fiações.

Aperte as cintas de fixação até que a suspensão dianteira permaneça comprimida aproximadamente pela metade. Tenha cuidado para não forçar excessivamente a suspensão dianteira e danificar os retentores do garfo.

Utilize outra cinta de fixação para evitar que a traseira da motocicleta se movimente.

Recomendamos não transportar sua Honda deitada, pois isso poderá danificá-la. Além disso, a gasolina do tanque poderia vazar, podendo causando sérios acidentes.

Caso não utilize sua motocicleta por um período prolongado, como no inverno, inspecione completamente sua motocicleta e corrija todos os problemas antes de armazená-la. Dessa forma, elimina-se o risco de voltar utilizar a motocicleta com defeitos.

Para reduzir ou evitar deteriorações causadas pelo armazenamento, siga atentamente os seguintes procedimentos.

Preparação para Armazenamento

1. Limpe completamente todos os componentes de sua Honda. Caso sua motocicleta tenha sido exposta à maresia ou água salgada, lave-a com água fresca e seque-a completamente.
2. Efetue a troca do óleo e filtro de óleo do motor (página 37).
3. Efetue a troca do óleo da transmissão (página 40).
4. Drene o tanque de combustível e o carburador, utilizando um recipiente apropriado para gasolina. Gire o registro de combustível para a posição “OFF” e remova o parafuso de drenagem do carburador. Utilize um recipiente apropriado. Instale novamente e aperte o parafuso de drenagem.

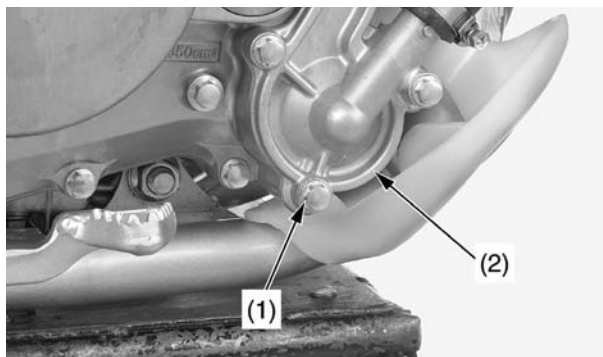
⚠ CUIDADO

A gasolina é altamente inflamável e explosiva. Você pode sofrer sérias queimaduras ou ferimentos ao manusear o combustível.

- **Desligue o motor e mantenha fontes de calor, faíscas e chamas afastados.**
- **Manuseie o combustível somente em locais abertos.**
- **Seque os respingos imediatamente.**

5. Remova a tampa do radiador e o parafuso de drenagem/arruela de vedação (1), localizado na bomba (2) d'água, para drenar o líquido de arrefecimento. Após a drenagem completa do líquido de arrefecimento, certifique-se de que a arruela de vedação do parafuso de drenagem esteja em boas condições e reinstale-a com o parafuso de drenagem e a tampa do radiador. Aperte o parafuso de drenagem no torque especificado.

Torque: 10 N.m (1,0 kgf.m)



- (1) PARAFUSO DE DRENAGEM/ARRUELA DE VEDAÇÃO
(2) BOMBA D'ÁGUA

6. Lubrifique a corrente de transmissão.
7. Infle os pneus na pressão recomendada.
8. Coloque sua Honda sobre o cavalete opcional ou suporte equivalente, de modo a levantar os dois pneus do solo.
9. Cubra a saída do silencioso com um pano. Em seguida, amarre um saco plástico sobre a extremidade do silencioso para evitar a entrada de umidade.
10. Armazene sua Honda em local fresco, livre de umidade e protegido da luz do sol, e onde a temperatura varie o menos possível durante o dia.

11. Cubra sua Honda com um material poroso. Evite utilizar plásticos ou materiais semelhantes, que não permitam a circulação de ar. Esses materiais, além de elevar a temperatura da motocicleta, permitirão o acúmulo de umidade.

Remoção do Armazenamento

1. Remova a capa de sua Honda e limpe-a completamente. Caso a motocicleta tenha sido armazenada por mais de 4 meses, troque o óleo do motor e da transmissão.
2. Remova o saco plástico da extremidade do silencioso e retire o pano de sua saída.
3. Abasteça o tanque de combustível utilizando o combustível recomendado (página 34).
4. Abasteça lentamente o sistema de arrefecimento, utilizando o líquido de arrefecimento recomendado (página 41), através do orifício de abastecimento do radiador, até atingir o gargalo de abastecimento. Capacidade: 0,76 litro após a desmontagem

Incline levemente sua Honda para a direita e esquerda várias vezes, a fim de liberar o ar armazenado no sistema de arrefecimento. Se o nível de líquido de arrefecimento abaixar, adicione novamente o líquido de arrefecimento recomendado e repita o procedimento acima. Instale seguramente a tampa do radiador.

5. Efetue todas as verificações de manutenção (página 9).

Possuir e pilotar uma Honda pode ser muito divertido. Entretanto, você deve fazer a sua parte em relação ao meio ambiente. À medida que você respeita o planeta, a vida selvagem e as outras pessoas, você preserva também o motocross.

A seguir, apresentamos algumas observações sobre como ser um proprietário responsável com o meio ambiente.

- **Utilize detergente não agressivos**

Utilize detergentes biodegradáveis ao lavar sua Honda. Evite utilizar spray em aerosol que possuam CFC (clorofluorcarboneto), prejudiciais ao meio ambiente e a camada de ozônio. Não descarte os solventes na natureza. Siga as instruções adequadas de descarte.

- **Recicle as sobras**

É ilegal e imprudente descartar o óleo usado no lixo, despejá-lo em água corrente ou derramá-lo no solo. O óleo usado, a gasolina e outros solventes de limpeza possuem componentes químicos venenosos, que podem causar ferimentos em lixeiros e contaminando a água de nossos lagos, rios e oceanos.

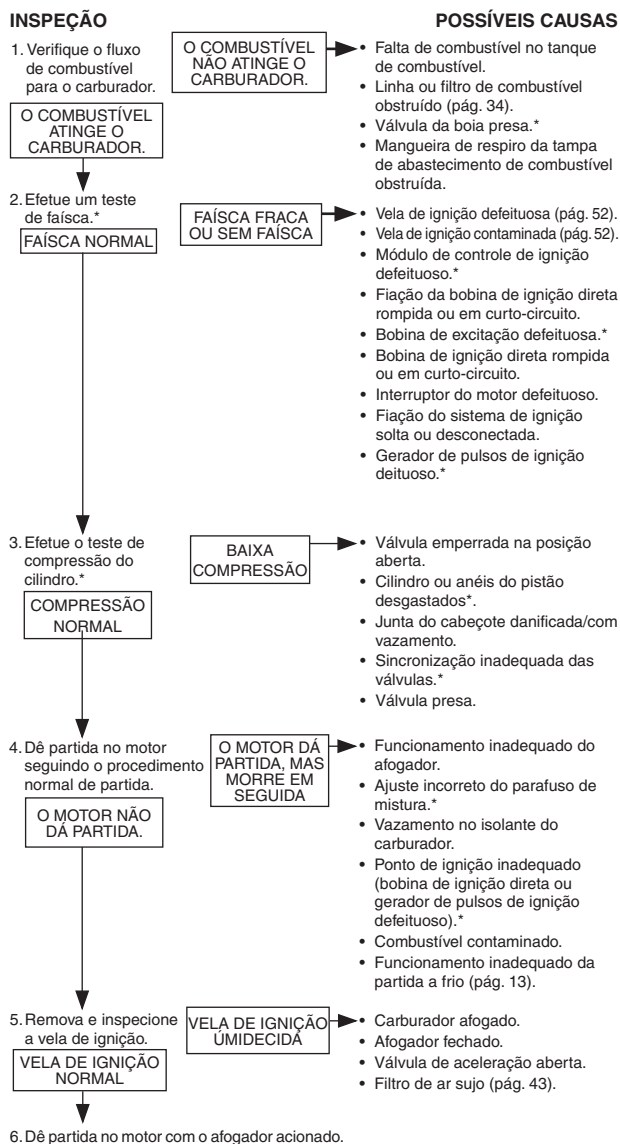
Antes de efetuar a troca de óleo, certifique-se de que você tenha os recipientes adequados. Coloque o óleo e outros resíduos tóxicos em recipientes separados e encaminhe-os a um centro de reciclagem. Entre em contato com os centros de reciclagem locais e informe-se a respeito do descarte resíduos não recicláveis.

ATENÇÃO

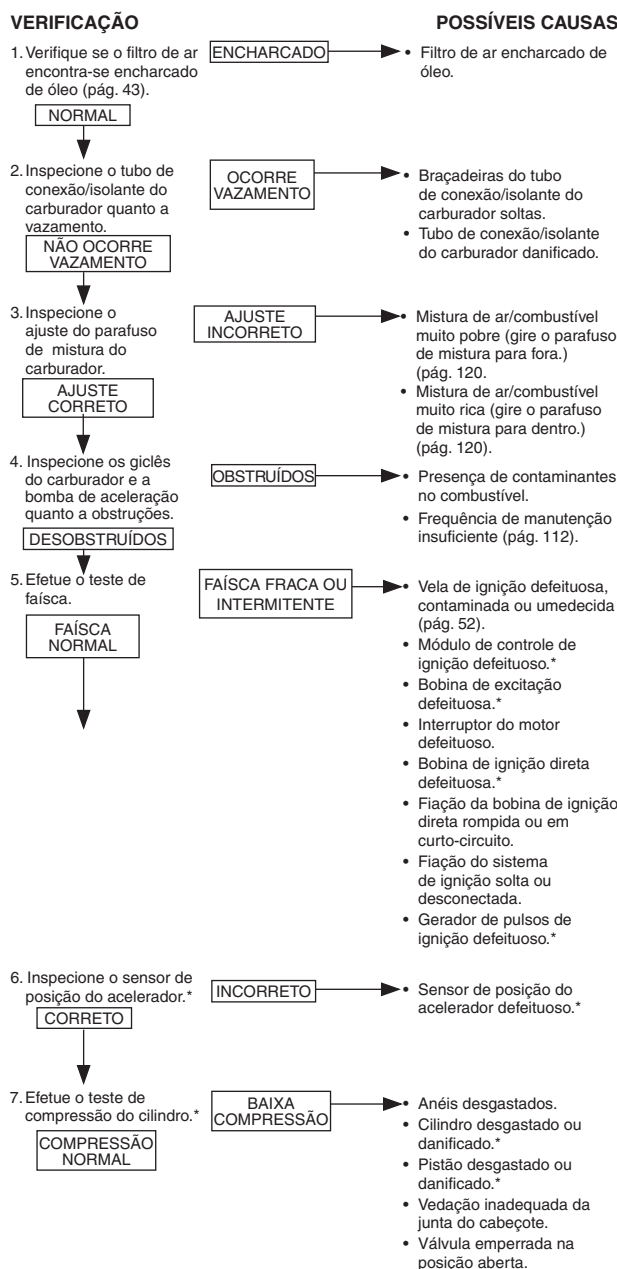
O descarte inadequado de fluidos é prejudicial ao meio ambiente.

Os itens passíveis de manutenção utilizando-se este manual como referência possuem o número da página entre parênteses. Os itens que devem ser efetuados por sua concessionária Honda são seguidos por um asterisco (*).

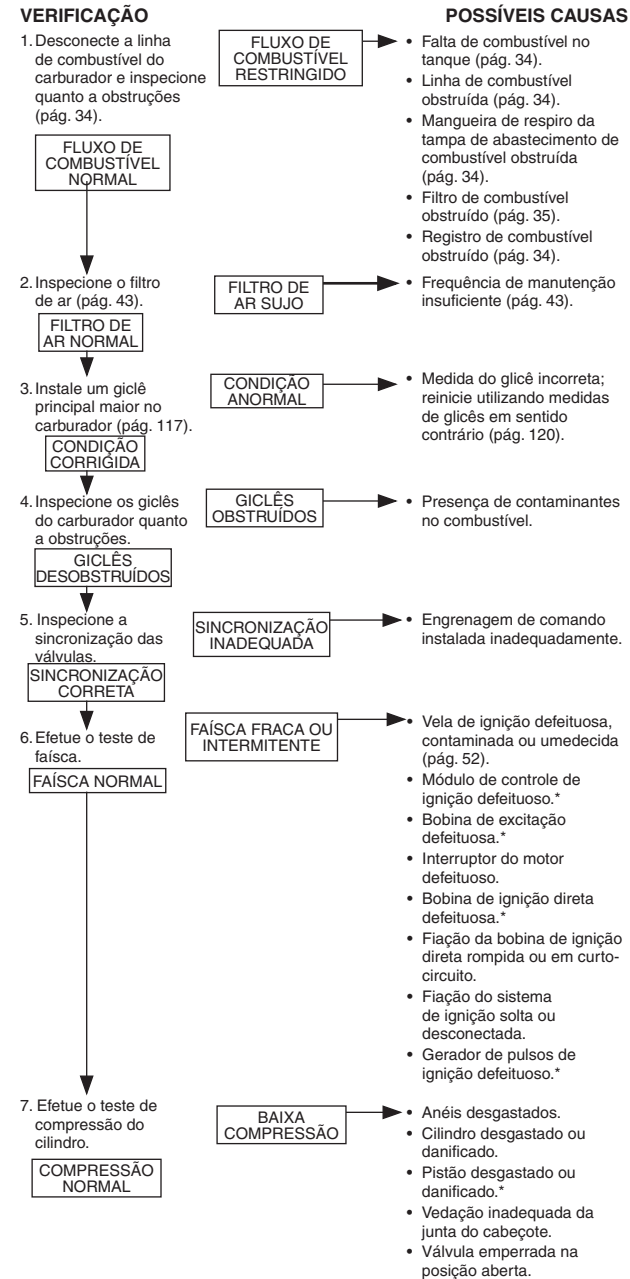
O MOTOR NÃO DÁ PARTIDA OU A PARTIDA É DIFÍCIL SEGUIDOS POR UM ASTERISCO (*).



DESEMPENHO INADEQUADO EM BAIXAS ROTAÇÕES E MARCHA LENTA IRREGULAR



DESEMPENHO INADEQUADO EM ALTAS ROTAÇÕES



Este capítulo apresenta as dimensões, capacidades e outros dados técnicos de sua Honda.

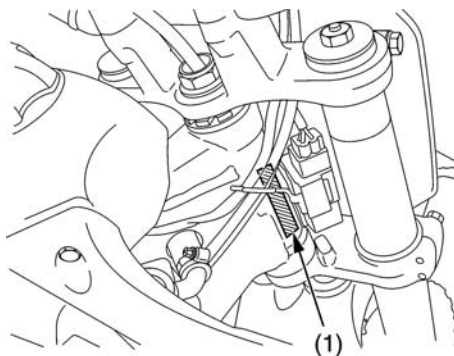
Identificação do Veículo	134
Especificações	135
Especificações de Torque	137
Registro de Competições	141
Lista de Peças Opcionais	143
Peças e Equipamentos de Reserva	145
Diagrama Elétrico	146

Números de Série

O número de identificação do veículo (VIN) e o número de série do motor são necessários para registrar sua Honda. Eles também podem ser necessários durante solicitação de peças de reposição para sua motocicleta.

O número de identificação do veículo (VIN) (1) encontra-se gravado no lado direito da coluna de direção.

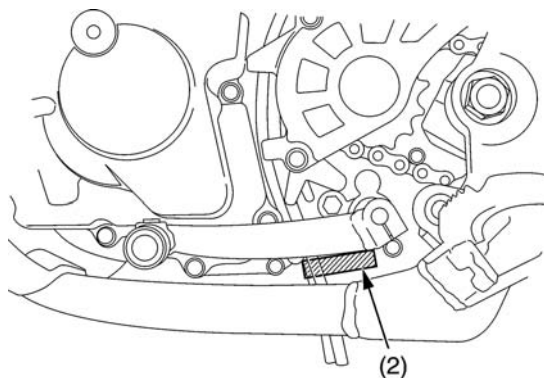
LADO DIREITO



(1) NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO (VIN)

O número de série do motor (2) encontra-se gravado no lado esquerdo da carcaça do motor.

LADO ESQUERDO



(2) NÚMERO DE SÉRIE DO MOTOR

CRF150R

Item	Dimensões		
Dimensões			
Comprimento total	1.832 mm		
Largura total	770 mm		
Altura total	1.133 mm		
Distância entre eixos	1.260 mm		
Altura do assento	832 mm		
Altura do pedal de apoio	379 mm		
Distância mínima do solo	301 mm		
Chassi			
Tipo	Berço Semiduplo		
Suspensão dianteira	Garfo telescópico Curso: 241 mm Curso de amortecimento: 275 mm		
Suspensão traseira	Pro-link, Curso 272 mm		
Pneu dianteiro	AC	70/100-17 40M	
		DUNLOP	MX71F
	CM	70/100-17 40M	
		BRIDGESTONE	M23
Pneu traseiro	AC	90/100-14 49M	
		DUNLOP	MX71
	CM	90/100-14 49M	
		BRIDGESTONE	M22
Tipo de pneu	Com câmara		
Pressão do pneu, dianteiro (frio)	100 kPa (1,0 kgf/cm², 15 psi)		
Pressão do pneu, traseiro (frio)	100 kPa (1,0 kgf/cm², 15 psi)		
Freio dianteiro, área de acionamento	Hidráulico, disco simples 358,1 cm²		
Freio traseiro, área de acionamento	Hidráulico, disco simples 300,7 cm²		
Combustível recomendado	Gasolina automotiva sem chumbo, com octanagem 91 ou superior		
Capacidade de combustível	4,3 litros		
Cáster	27° 2'		
Trail	78 mm		
Capacidade de óleo do garfo	356 cm³		

Item	Dimensões
Motor	
Tipo	Arrefecido a líquido, 4 tempos
Disposição do cilindro	Monocilíndrico inclinado 19° em relação à vertical
Diâmetro e curso	66,0 x 43,7 mm
Cilindrada	149,7 cm ³
Razão de compressão	11,7 : 1
Folga das válvulas	ADM: 0,16 ± 0,03 mm
	ESC: 0,26 ± 0,03 mm
Capacidade de óleo do motor na drenagem	0,56 litro
na drenagem e troca do filtro de óleo	0,59 litro
na desmontagem	0,70 litro
Capacidade de óleo da transmissão na drenagem	0,57 litro
na desmontagem	0,65 litro
Carburador	
Tipo	Válvula de pistão
Número de identificação	FCR08D
Giclê principal (padrão)	#140
Agulha (padrão)	NMQT
Posição da presilha da agulha (padrão)	3ª ranhura
Giclê de marcha lenta	#38
Abertura do parafuso de mistura	2 - 1/8 voltas para fora
Nível da boia	7,0 mm
Marcha lenta	2.100 ± 100 rpm
Sistema de Arrefecimento	
Capacidade do líquido de arrefecimento	
Após a desmontagem	0,76 litro

Item	Dimensões
Transmissão	
Tipo de embreagem	Multidisco em banho de óleo
Transmissão	5 marchas, constantemente engrenadas
Redução primária	4,117
Relação da 1ª marcha	2,214
Relação da 2ª marcha	1,647
Relação da 3ª marcha	1,318
Relação da 4ª marcha	1,105
Relação da 5ª marcha	0,956
Redução final	3,333
Sistema de mudança de marchas	Sistema de retorno de marcha operado pelo pé esquerdo 1-N-2-3-4-5
Sistema Elétrico	
Ignição	ICM
Sistema de partida	Pedal de partida
Vela de ignição	
Padrão	NGK CR8EH-9 Denso U24FER9
Opcional	NGK CR9EH-9 Denso U27FER9
Folga entre os eletrodos da vela de ignição	0,8 – 0,9 mm

CRF150RB

Item	Dimensões		
Dimensões			
Comprimento total	1.900 mm		
Largura total	770 mm		
Altura total	1.171 mm		
Distância entre eixos	1.285 mm		
Altura do assento	866 mm		
Altura do pedal de apoio	413 mm		
Distância mínima do solo	336 mm		
Chassi			
Tipo	Berço Semiduplo		
Suspensão dianteira	Garfo telescópico Curso: 241 mm Curso de amortecimento: 275 mm		
Suspensão traseira	Pro-link, Curso 282 mm		
Pneu dianteiro	AC	70/100–19	42M
		DUNLOP	MX71F
	CM	70/100–19	42M
		BRIDGESTONE	M61
Pneu traseiro	AC	90/100–16	52M
		DUNLOP	MX71F
	CM	90/100–16	52M
		BRIDGESTONE	M58
Tipo de pneu	Com câmara		
Pressão do pneu, dianteiro (frio)	100 kPa (1,0 kgf/cm², 15 psi)		
Pressão do pneu, traseiro (frio)	100 kPa (1,0 kgf/cm², 15 psi)		
Freio dianteiro, área de acionamento	Hidráulico, disco simples 358,1 cm²		
Freio traseiro, área de acionamento	Hidráulico, disco simples 300,7 cm²		
Combustível recomendado	Gasolina automotiva sem chumbo, com octanagem 91 ou superior		
Capacidade de combustível	4,3 litros		
Cáster	27° 48'		
Trail	96 mm		
Capacidade de óleo do garfo	342 cm³		

Item	Dimensões
Motor	
Tipo	Arrefecido a líquido, 4 tempos
Disposição do cilindro	Monocilíndrico inclinado 19° em relação à vertical
Diâmetro e curso	66,0 x 43,7 mm
Cilindrada	149,7 cm ³
Razão de compressão	11,7 : 1
Folga das válvulas	ADM: 0,16 ± 0,03 mm
	ESC: 0,26 ± 0,03 mm
Capacidade de óleo do motor na drenagem	0,56 litro
na drenagem e troca do filtro de óleo	0,59 litro
na desmontagem	0,70 litro
Capacidade de óleo da transmissão na drenagem	0,57 litro
na desmontagem	0,65 litro
Carburador	
Tipo	Válvula de pistão
Número de identificação	FCR08D
Giclê principal (padrão)	#140
Agulha do giclê (padrão)	NMQT
Posição da presilha da agulha (padrão)	3ª ranhura
Giclê de marcha lenta	#38
Abertura do parafuso de mistura	2 - 1/8 voltas para fora
Nível da boia	7,0 mm
Marcha lenta	2.100 ± 100 rpm
Sistema de Arrefecimento	
Capacidade do líquido de arrefecimento Após a desmontagem	0,76 litro

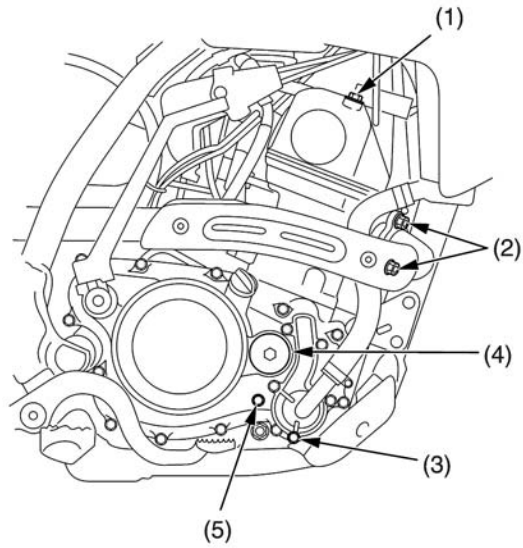
Item	Dimensões
Transmissão	
Tipo de embreagem	Multidisco em banho de óleo
Transmissão	5 marchas, constantemente engrenadas
Redução primária	4,117
Relação da 1ª marcha	2,214
Relação da 2ª marcha	1,647
Relação da 3ª marcha	1,318
Relação da 4ª marcha	1,105
Relação da 5ª marcha	0,956
Redução final	3,733
Sistema de mudança de marchas	Sistema de retorno de marcha operado pelo pé esquerdo 1-N-2-3-4-5
Sistema Elétrico	
Ignição	ICM
Sistema de partida	Pedal de partida
Vela de ignição	
Padrão	NGK CR8EH-9 Denso U24FER9
Opcional	NGK CR9EH-9 Denso U27FER9
Folga entre os eletrodos da vela de ignição	0,8 – 0,9 mm

Porcas, Parafusos e Fixadores

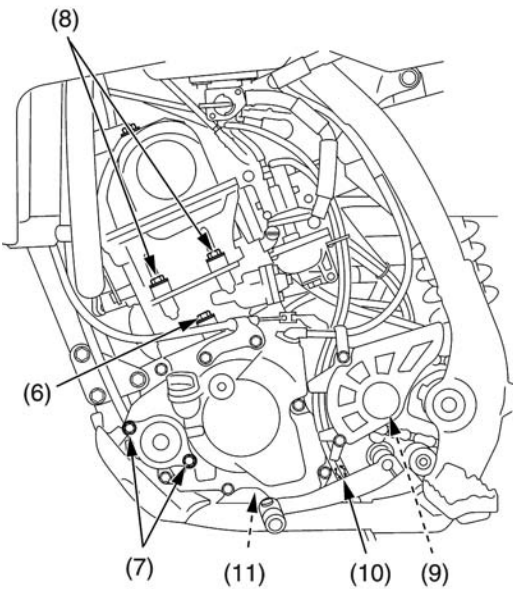
Verifique e aperte as porcas, parafusos e fixadores antes de utilizar a motocicleta.

Motor

LADO DIREITO



LADO ESQUERDO

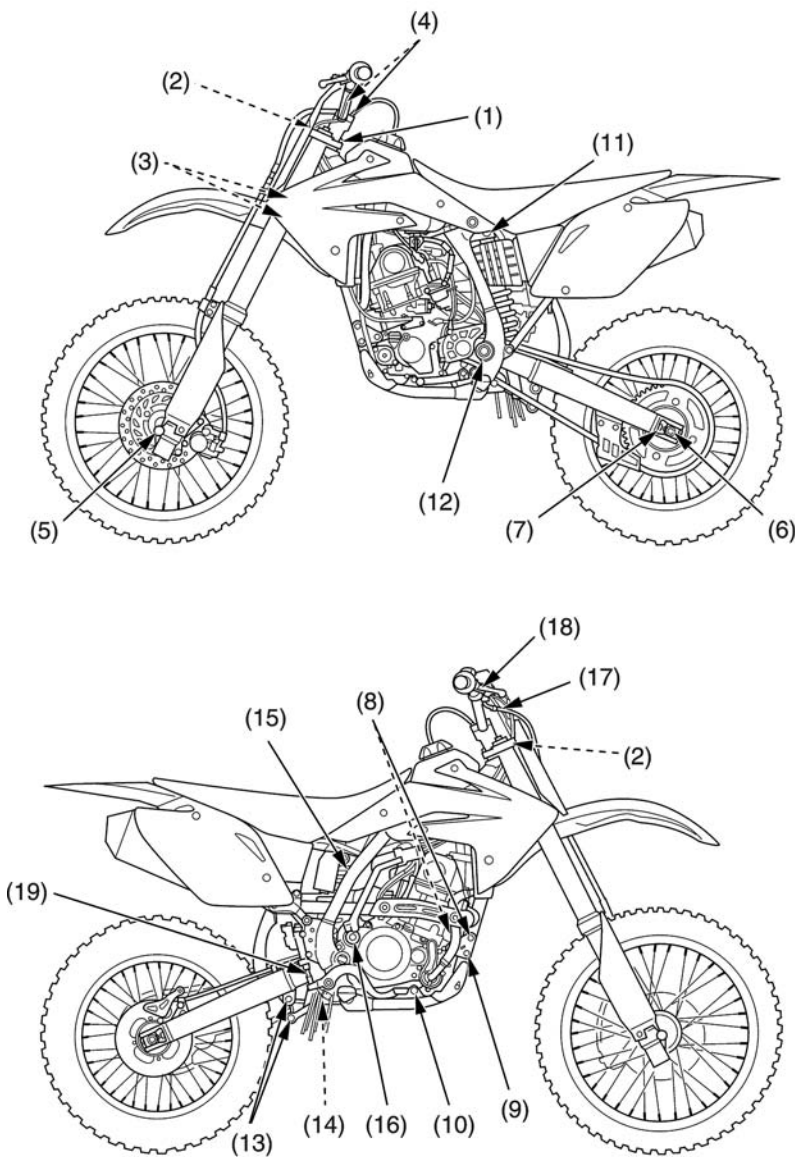


MOTOR

Item		Torque		Nota
		N.m	kgf.m	
1	Parafusos da tampa do cabeçote	10	1,0	
2	Porcas de união do tubo de escapamento	11	1,1	
3	Parafuso de drenagem do líquido de arrefecimento	10	1,0	
4	Tampa do orifício da árvore de manivelas	15	1,5	Nota 5
5	Parafuso de inspeção do óleo da transmissão	10	1,0	
6	Parafuso do cilindro	10	1,0	
7	Parafusos da tampa do filtro de óleo	10	1,0	
8	Parafusos do cabeçote	10	1,0	
9	Parafuso do pinhão de transmissão	13	1,3	
10	Parafuso de drenagem do óleo da transmissão	22	2,2	Nota 3
11	Parafuso de drenagem do óleo do motor	22	2,2	Nota 3

- NOTA:**
- 1. Porca-U.
 - 2. Porca UBS.
 - 3. Aplique óleo na rosca e superfície de assentamento.
 - 4. Parafuso ALOCK.
 - 5. Aplique graxa na rosca.
 - 6. Aplique trava química na rosca.

Chassi



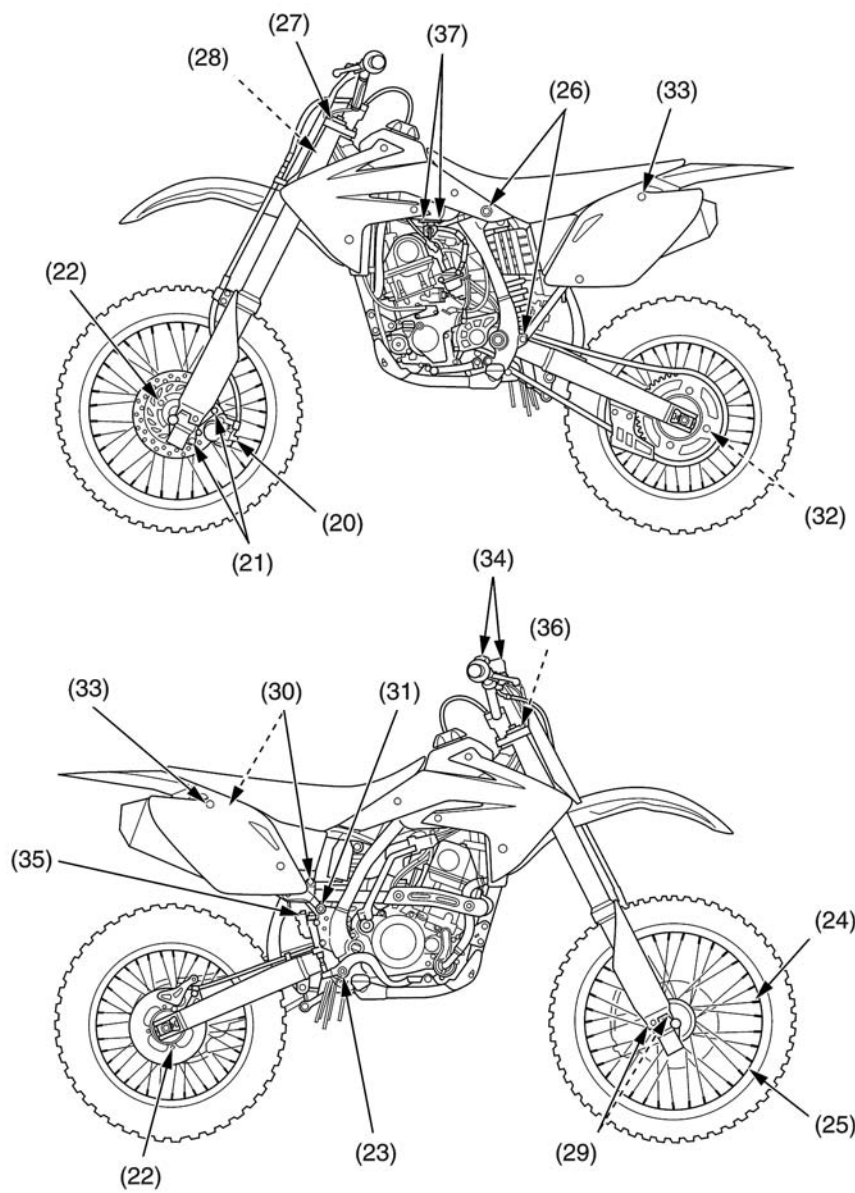
CHASSI

	Item	Torque		Nota
		N.m	kgf.m	
1	Porca da coluna de direção	128	13,1	
2	Parafusos de fixação da mesa superior do garfo	22	2,2	
3	Parafusos de fixação da mesa inferior do garfo	22	2,2	
4	Parafusos dos suportes superiores do guidão	22	2,2	
5	Porca do eixo dianteiro	69	7,0	Nota 1
6	Porca do eixo traseiro	88	9,0	Nota 1
7	Contraporcas dos ajustadores da corrente de transmissão	27	2,8	Nota 2
8	Porcas do suporte de fixação dianteiro do motor (10 mm)	64	6,5	
9	Porca do suporte de fixação dianteiro do motor (8 mm)	34	3,5	
10	Porca de fixação central do motor	64	6,5	
11	Amortecedor	44	4,5	Nota 1
12	Porca da articulação do braço oscilante	83	8,5	
13	Porcas do braço do amortecedor traseiro (lado do braço oscilante)	44	4,5	Nota 1
	(lado da haste do amortecedor)	44	4,5	Nota 1
14	Porcas de articulação do amortecedor traseiro (lado do chassi)	44	4,5	Nota 1
15	Contraporca da mola do amortecedor	44	4,5	
16	Parafuso do braço do pedal de partida	38	3,9	
17	Contraporca do ajustador do cabo do acelerador	4,0	0,4	
18	Contraporca do ajustador da alavanca do freio	5,9	0,6	
19	Contraporca do ajustador do pedal do freio	5,9	0,6	

NOTAS:

- 1. Porca-U.
- 2. Porca UBS.
- 3. Aplique óleo na rosca e superfície de assentamento.
- 4. Parafuso ALOCK.
- 5. Aplique graxa na rosca.
- 6. Aplique trava química na rosca.

Chassi



CHASSI

Item		Torque		Nota
		N.m	kgf.m	
20	Parafusos da mangueira do freio	34	3,5	
21	Parafusos de fixação do calíper do freio	30	3,1	Nota 4
22	Parafusos do disco de freio	20	2,0	Nota 4
23	Parafuso da articulação do pedal do freio	32	3,3	
24	Raios	3,7	0,4	
25	Travas do aro	12,4	1,3	
26	Parafuso de fixação superior/inferior do chassi secundário	30	3,1	
27	Parafuso superior do garfo	34	3,5	
28	Contraporca do parafuso superior do garfo	19,7	2,0	
29	Parafusos dos protetores do garfo da suspensão	7	0,7	Nota 4
30	Parafusos de fixação do silencioso	32	3,3	
31	Parafuso da braçadeira do silencioso	21	2,1	
32	Porcas da coroa de transmissão	32	3,3	Nota 1
33	Parafusos de fixação do assento	26	2,7	
34	Parafusos da tampa do reservatório do freio dianteiro	1,5	0,2	
35	Parafusos da tampa do reservatório do freio traseiro	1,5	0,2	
36	Parafuso de alívio de pressão do garfo	1,3	0,1	
37	Parafusos do registro de combustível	10	1,0	

- NOTAS:**
- 1. Porca-U.
 - 2. Porca UBS.
 - 3. Aplique óleo na rosca e superfície de assentamento.
 - 4. Parafuso ALOCK.
 - 5. Aplique graxa na rosca.
 - 6. Aplique trava química na rosca.

Todo esforço sério de competição baseia-se no conhecimento obtido e compilado nos eventos de competições anteriores. A melhor maneira de organizar as diversas informações e observações é através de um Registro de Competições.

O Registro de Competições pode conter diversas informações, como ajustes de suspensão, ajustes do carburador, relação de transmissão utilizada e pneu escolhido para determinada prova. Essas informações detalhadas, somadas aos seus comentários, serão de grande valor quando voltar a competir nessa mesma pista ou em pistas semelhantes.

O registro pode lembrá-lo também sobre os serviços de manutenção efetuados e quando eles serão novamente necessários. Seu Registro de Competições poderá conter informações sobre todas as manutenções efetuadas, além de possibilitar o controle do tempo de utilização do motor e dos componentes da suspensão.

Caso decida vender sua Honda, o registro preciso das manutenções em seu Registro de Competições poderá ser um fator decisivo no ato da venda.

Considere utilizar canetas ou lápis de diferentes cores para anotar informações importantes sobre assuntos específicos. Por exemplo, você pode anotar resultados em preto, alterações de giclagem em vermelho, ajustes de suspensão/chassi em azul e seleção de relações de transmissão em verde. Utilizar códigos coloridos ajudará a identificar as informações desejadas mais rapidamente.

Registro de Ajustes e Regulagens

Registre os ajustes e regulagens que funcionaram melhor em locais específicos. Esses itens podem incluir:

- Condições básicas da pista, altitude do evento e temperatura ambiente
- Ajustes do carburador
- Ajustes da suspensão
- Ajustes do chassi testados e selecionados
- Relação de transmissão
- Seleção dos pneus
- Pressão de ar dos pneus

Registros de Corridas

- Suas colocações.
- Lembretes sobre o que fazer para melhorar seu desempenho da próxima vez; tanto a seu respeito como a respeito de sua motocicleta.
- Observações relativas à estratégia adotada.

Registros de Manutenção

- Intervalo regular de manutenção
- Reparos realizados
- Tempo de utilização do motor
- Tempo de utilização dos componentes da suspensão

Controle de Horas

Este manual relaciona os intervalos de manutenção para todas as corridas e horas de utilização da motocicleta. Visto que as corridas não são iguais, a maneira mais eficaz de programar a manutenção é através do número de horas de utilização de sua Honda. Uma estimativa aproximada será suficiente para nosso propósito de controle de horas. Você pode optar por registrar seu tempo da mesma maneira que os aviadores fazem (mas sem o recurso de um horímetro elétrico). Todo o tempo de utilização é registrado em horas e décimos de hora (cada seis minutos representam um décimo de hora).

Registros de Corridas

Informações importantes para esta seção de seu registro devem incluir:

- Sua colocação em cada bateria e colocação final.
- Lembretes sobre o que fazer para melhorar seu desempenho da próxima vez.
- Anotações sobre padrões observados na escolha das posições no gate de partida ou trechos da pista com o passar do dia podem auxiliar em eventos futuros.
- Todos os locais da pista onde você optou pela trilha errada e foi ultrapassado com muita facilidade.
- Anotações sobre a estratégia utilizada por seus adversários ou por pilotos em outro evento, dignos de registro.

Registros de Manutenção

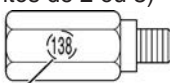
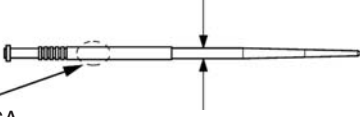
Os itens de manutenção regular desejáveis de se anotar no registro devem incluir:

- Datas e resultados das análises do cilindro, pistão e anéis.
- Padrões para a frequência de necessidade de descarbonização baseados na utilização de um óleo específico.
- Última manutenção efetuada nas articulações e rolamentos da suspensão e do braço oscilante.
- Trocas de óleo do motor, transmissão, garfo dianteiro e amortecedor traseiro.
- Substituição da corrente, da coroa de transmissão, guia e deslizador da corrente de transmissão.
- Substituição do líquido de arrefecimento e componentes relacionados.
- Substituição da vela de ignição, pastilhas de freio e cabos de controle.

Além disso, você deve anotar todas as irregularidades observadas no desgaste dos componentes, de modo a lembrar de acompanhar atentamente essas áreas no futuro.

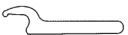
[illegible]

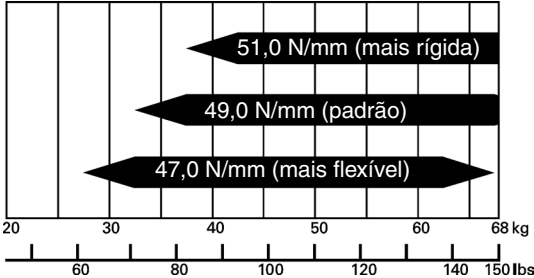
Estes componentes e ferramentas podem ser solicitados em sua concessionária Honda.

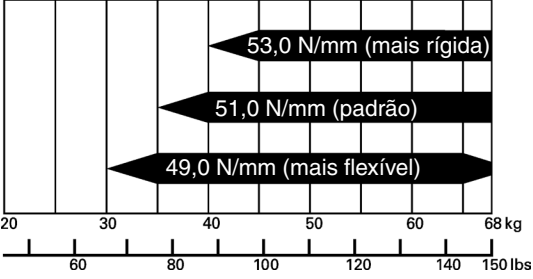
Carburador	Observações	
Giclê principal (padrão #140)	#128 – 148 (incrementos de 2 ou 3)  MEDIDA	
Giclê de marcha lenta (padrão: #38)	#35 – 42 (incrementos de 2 ou 3)	
Agulha Agulha-padrão: NMQT Diâmetro-padrão: Ø 2,775 mm  MARCA		
Característica de fluxo (de 1/16 a 1/4 de abertura do acelerador)	Número da agulha (padrão)	Número da agulha (meia posição mais pobre da presilha que o padrão entre 1/8 e 3/4 de abertura do acelerador)
Mais rica ↑ Padrão ↓ Mais pobre	NMQR Ø2,755 mm	NMRR Ø2,755 mm
	NMQS Ø2,765 mm	NMRS Ø2,765 mm
	Agulha- padrão NMQT Ø2,775 mm	NMRT Ø2,775 mm
	NMQU Ø2,785 mm	NMRU Ø2,785 mm
	NMQV Ø2,795 mm	NMRV Ø2,795 mm

Carburador	Observações
Fluxo de combustível Diminui	Número do giclê de combustível
↑	#75
↓	#70
	#65 (padrão)
	#60
Aumenta	#55

Chassi	Observação	
Coroa de transmissão	CRF150R	<>: Elos da corrente de transmissão
		49D, Alumínio <120>
		50D, Aço <120> (padrão)
		50D, Alumínio <120>
	CRF150RB	51D, Alumínio <120>
		<>: Elos da corrente de transmissão
		55D, Alumínio <126>
		56D, Aço <126> (padrão)
Corrente de transmissão	Padrão	DID420DS3 120 elos (CRF150R) 126 elos (CRF150RB)
		Opcional
	Opcional	DID420DS3: 130 elos

Ferramentas	Observação
Cavelete 	Para manutenção
Chave A para contraporca 	Para ajustar a pré-carga da mola
Chave B para contraporca 	Para apertar a contraporca da mola do amortecedor

Chassi	Observação
Molas do amortecedor	CRF150R Mais Flexível 47,0 N/mm  Marca vermelha 49,0 N/mm  Marca branca 51,0 N/mm  Sem marca Mais rígida
Peso do piloto  A capacidade máxima de carga da motocicleta é de 68 kg. O peso do piloto não deve ultrapassar este limite.	

Chassi	Observação
Molas do amortecedor	CRF150RB Mais flexível 49,0 N/mm  Marca branca 51,0 N/mm  Sem marca 53,0 N/mm  Marca preta Mais rígida
Peso do piloto  A capacidade máxima de carga da motocicleta é de 68 kg. O peso do piloto não deve ultrapassar este limite.	

Chassi	Observação
Molas do garfo	CRF150R Mais Flexível 3,14 N/mm  2 espiras em uma extremidade e 1 espira na outra Padrão 3,33 N/mm  1 espira em cada extremidade Mais rígida 3,53 N/mm  1 marca
	CRF150RB Mais Flexível 3,33 N/mm  1 espira em cada extremidade Padrão 3,53 N/mm  1 marca Mais rígida 3,73 N/mm  2 marcas

Há diversas peças de reposição que você pode levar para a pista a fim de assegurar um dia completo de pilotagem. Além das tradicionais porcas e parafusos, considere o seguinte:

Peças de Reposição Básicas

Velas de ignição
Filtro de ar (limpo e oleado, selado em um saco plástico)
Giclês/agulhas opcionais do carburador
Corrente de transmissão e elos mestres
Deslizador da guia da corrente de transmissão
Guia da corrente de transmissão
Roletes da corrente de transmissão
Câmaras de ar (dianteira e traseira)
Para-lamas
Pedais de apoio
Placa de numeração e tampas laterais
Guidão
Manoplas
Alavancas (freio, embreagem e partida a quente)
Suporte da alavanca da embreagem
Cabo de embreagem
Cabo de partida a quente
Conjunto do acelerador
Cabo do acelerador
Pedal de câmbio
Pedal do freio
Raios (roda dianteira e traseira, cada lado)
Coroas (maior e menor que o padrão para alterações da relação de transmissão e danos por colisão)
Porcas, parafusos, arruelas, cupilhas sortidas

Peças de Reserva Adicionais

Cilindro mestre do freio dianteiro
Conjunto do freio traseiro
Rodas e pneus (dianteira e traseira, montadas)
Discos e separadores da embreagem
Óleo do motor e da transmissão
Assento
Componentes do sistema de ignição
Mangueiras do radiador
Protetores do radiador (esquerdo e direito)
Mangueiras dos freios dianteiro e traseiro

Ferramentas Gerais

Chaves-soquete (3/8 de polegada)
Chaves de fenda e Philips nº 1, 2 e 3
Chave ajustável, grande
Chaves – tipo fixa e estrela
Chaves sextavadas (Allen)
Chave de raios
Torquímetro (escala métrica, tipo de estalo)
Alicates – tipo universal, de ponta fina e bomba d'água
Martelo plástico
Seringa com limitador ajustável
Calibrador de pressão para pneus
Alavancas de pneu
Bomba de pneu ou tanque de ar
Conjunto do calibre de lâminas
Paquímetro (métrico)

Ferramentas Especiais Honda

Todas as ferramentas especiais desenvolvidas para sua Honda, adquiridas em sua concessionária Honda.

- Chave para raios 07701-0020300
- Limitador do tensor 070MG-0010100

Produtos Químicos

SAE 10W-30 (Óleo de motor e transmissão)
Óleo de transmissão SAE 80 ou 90
Mobil DOT 4
Lubrificante para Correntes Pro Honda HP ou equivalente
Óleo para filtro de espuma Pro Honda ou equivalente
Pro Honda Hondabrite ou equivalente
Graxa Dielétrica Pro Honda ou equivalente
Cimento Adesivo Pro Honda ou equivalente
Pro Honda Hondalock ou equivalente
Graxa à base de bissulfeto de molibdênio (contendo mais de 3% de aditivo à base de bissulfeto de molibdênio)
Graxa à Base de Lítio Branco Pro Honda ou equivalente
Graxa de uso geral
Óleo anticorrosivo
Lubrificante para cabos
Líquido de Arrefecimento Honda (líquido de cor azul marinho)
Graxa multiuso à base de ureia formulada para alta temperatura e alta pressão (exemplo: Shell Gadus S2 V220AC ou equivalente)

Outros Produtos

Alicate para arame de segurança
Arame de segurança
Arame recozido
Fita adesiva para dutos
Cintas plásticas
Braçadeiras para mangueiras
Lanterna
Fita isolante
Esponja Scotch-Brite #7447 (cor castanha)
Fita de teflon

