

HONDA

CRF150R/RB

KULLANIM KILAVUZU

ÖNEMLİ DUYURU

BU MOTOSİKLET SADECE YARIŞMALARDA KULLANILMAK AMACIYLA TASARLANMIŞ VE ÜRETİLMİŞTİR VE HER HANGİ BİR GARANTİSİ OLMASIZIN "OLDUĞU GİBİ" SATILMAKTADIR. KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR YÖNETMELİĞİNİN GÜVENLİK STANDARTLARINA UYMAMAKTADIR VE KAMUYA AÇIK SOKAKLARDA, YOLLARDA VEYA OTOYOLLARDA SÜRÜLMESİ YASALARA AYKIRIDIR.

YASALAR, BU MOTOSİKLETİN TANINAN ONAYLANMIŞ BİR KURULUŞUN HİMAYESİNDE KAPALI BİR PİSTTE GERÇEKLEŞTİRİLEN ORGANİZE YARIŞ VEYA MÜSABAKALAR VEYA YARGILAMA YETKİSİ BULUNAN BİR YEREL YÖNETİM BİRİMİ TARAFINDAN VERİLEN İZİN DIŞINDA KULLANILMASINI YASAKLAMAKTADIR.

ÖNCE MOTOSİKLETİ KULLANMANIN YASAL OLDUĞUNU BELİRLEYİN.

MOTOSİKLETE SADECE SÜRÜCÜ BİNEBİLİR, YOLCU BİNMESİ YASAKTIR.

Bu motosiklet sadece sürücü olmasına göre tasarlanmış ve üretilmiştir.
Motosikletin istiap haddi ve oturma yeri yapısı bir yolcunun emniyetle taşınmasına izin vermemektedir.

BU KILAVUZU DİKKATLE OKUYUN.

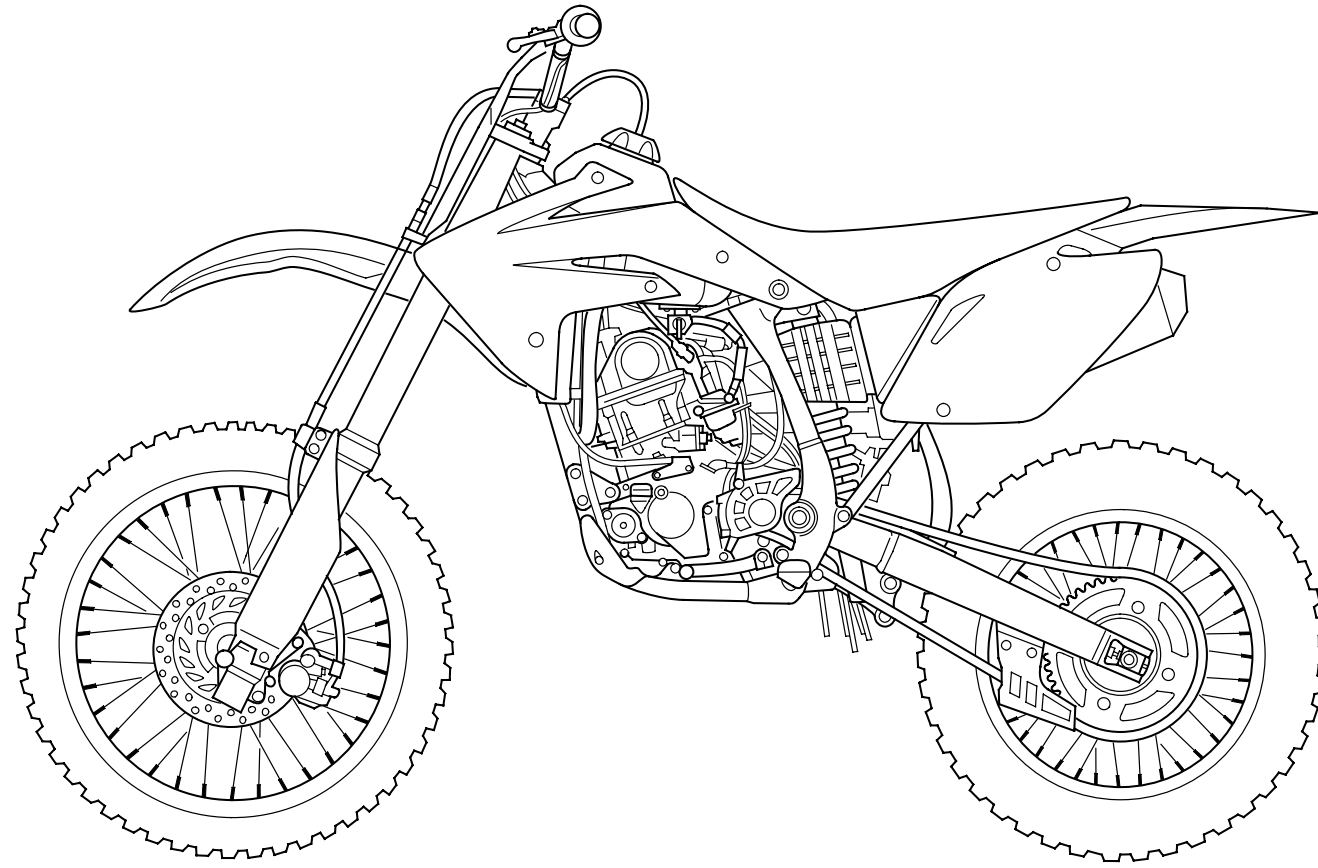
Bu kitabın hazırlanmasında kullanılan bilgiler için, basıma onay verildiği anda mevcut olan en son imalat bilgileri esas alınmıştır.

Honda Motor Co., Ltd. hiçbir ihbarda bulunmadan veya hiçbir yükümlülük altına girmeden herhangi bir zamanda bu kılavuzda değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

Bu kılavuzda yer alan hiçbir bölüm yazılı izin olmadan basılamaz veya çoğaltılamaz.

© Honda Motor Co., Ltd. 2006

HONDA CRF150R/RB
KULLANIM KILAVUZU



Giriş

Honda CRF motokros motosikleti seçtiğiniz için tebrik ederiz.

Bir Honda'ya sahip olduğunuzda, dünya genelindeki memnun müşteriler – Honda'nın her ürününde kaliteyi ön planda tutan ününü takdir eden insanlar - ailesinin bir parçası oluyorsunuz.

CRF motosikletiniz en son Motokros teknolojisini kullanan ve sadece deneyimli sürücüler tarafından onaylanmış, güzergahı belirlenmiş aktivitelerde yarışmak için tasarlanmış olan yüksek performanslı bir yarış motosikletidir.

Motokrosun sadece normal olan bir motosikletten daha fazlasına gerektiren kas gücüne dayalı bir spor olduğunu unutmayın. Daha iyisini yapmak için, fizik kondisyonunuz mükemmel durumda olmalı ve yetenekli bir sürücü olmalısınız. En iyi sonuçları elde etmek için, fizik kondisyonunuz üzerinde özenle çalışınız ve sık olarak pratik yapın.

Sürüşten önce, CRF'nize ve nasıl çalıştığına aşina olmak için kendinize zaman tanıyın. Yatırımınızı korumak amacıyla, CRF'nizi iyi bakılmış durumda muhafaza etmek için sizi sorumluluk almaya çağırıyoruz. Programlanmış servis, tabi ki, bir gerekliliktir. Fakat alıştırma ana hatlarını takip etmek ve sürüş öncesi ve bu kılavuzda açıklanan diğer periyodik tüm kontrolleri gerçekleştirmek önemlidir.

Sürüşten önce ayrıca kullanım kılavuzunu da okumalısınız. Kılavuz, talimatları, emniyet bilgilerini ve yardımcı tavsiyeleri içermektedir. Kullanımı kolaylaştırmak için, kılavuz içindekiler kısmı, her bir bölümün başında konuların detaylı bir listesini ve kitapçığın arkasında bir dizin kısmını içermektedir.

Kullanım kılavuzunu okuduğunuzda **DİKKAT** sembolüyle belirtilmiş bilgileri bulacaksınız. Bu bilgiler Honda'nıza, sahip olduğunuz diğer şeylere veya çevrenize zarar vermenizi önlemek amacıyla verilmiştir.

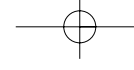
Mekanik bilgisine ve uygun aletlere sahip olmadığınız sürece, bu kılavuzda açıklanan servis ve ayarlama prosedürleri için Honda servisine gitmelisiniz.

Eğer herhangi bir sorunuz olursa veya eğer özel servise veya tamir işlemlerine ihtiyaç duyarsanız, unutmayın ki Honda servisi CRF'nizi en iyi şekilde bilir ve kendini tamamen sizin memnun olmanıza odaklamıştır.

İyi günlerde kullanın!

- Bu kullanım kılavuzunda geçen aşağıdaki kodlar ülkeyi belirtir.

ED	Avrupa direkt satışları
U	Avustralya
CM	Kanada



Güvenlik Bilgisi

Sizin ve başkalarının güvenliği çok önemlidir. Güvenli bir şekilde motosikletinizi kullanmak önemli bir sorumluluktur.

Bu kitapta ve etiketlerde güvenlikle ilgili çalıştırma bilgisini ve diğer bilgileri sağladık. Bu bilgiler sizi, sizin veya başkalarının yaralanmasını önleyecek potansiyel kazalar konusunda uyarır.

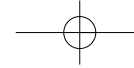
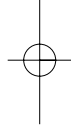
Aşağıdaki kelimelerin ardından gelen ifadelere ▲ özel önem gösterin:

▲ TEHLİKE Talimatlara uyulmadığı takdirde şiddetli YARALANMA veya ÖLÜM olacağını belirtir.

▲ UYARI Talimatlara uyulmadığı takdirde şiddetli YARALANMA veya ÖLÜMÜN kuvvetle muhtemel olduğunu belirtir.

▲ DİKKAT Talimatlara uyulmadığı takdirde şiddetli YARALANMA veya aracın hasar görmesinin muhtemel olduğunu belirtir.

Tabii ki, motosikleti kullanırken veya bakımını yaparken oluşacak tüm tehlikeler ile ilgili sizi uyarmamız mümkün olmaz. Kendi kararınıza güvenmelisiniz.

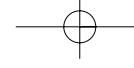


İçindekiler

MOTOSİKLET GÜVENLİĞİ.....	1
Önemli Güvenlik Bilgisi	2
Önemli Güvenlik Hatırlatmaları	2
Ailelere Önemli Mesaj	2
Aksesuarlar ve Modifikasyonlar	3
Güvenlik Etiketleri.....	4
 ÇALIŞMA KONTROLLERİ	5
Çalıştırma Kontrol Yerleri	6
 SÜRÜŞTEN ÖNCE	7
Sürüşe Hazır mısınız?	8
Motosikletiniz Sürüşe Hazır mı?	9
Sürüşten Önce Yapılan Kontroller	9
 TEMEL KULLANIM TALİMATLARI	11
Güvenli Sürüş Talimatları	12
Motoru Çalıştırma ve Durdurma	13
Hazırlık	13
Çalıştırma İşlemi	13
Boğulmuş Motor	13
Durdurulması	14
Vites Değiştirme.....	15
Rodaj Dönemi	16
 MOTOSİKLETİN BAKIMI	17
<i>Honda'nıza Bakım Yapmadan Önce</i>	
Bakımın Önemi	18
Bakım Güvenliği	19
Önemli Güvenlik Hatırlatmaları	19
Bakım Programı	20
Genel Yarış Bakımı	22
Yarış Öncesi & Sonrası Bakım	26
Yarış/Prova ile Yarış Bakımı Programı	26
Yarış Sonrası Bakım	26
 <i>Bakım Hazırlıkları</i>	
Bakım Parça Yerleri	28
Selenin Sökülmesi	29
Yakıt Deposunun Sökülmesi	30
Alt Şasinin Sökülmesi	32

<i>Bakım İşlemleri</i>	
<u>Sıvılar ve Filtreler</u>	
Yakıt Sistemi	34
Motor Yağı	36
Şanzıman Yağı	39
Soğutma Suyu	41
Hava Filtresi	43
Motor Gövdesi Havalandırması	45
 <u>Motor</u>	
Gaz Kolu	46
Motor Rölanti Devri	48
Debriyaj Sistemi	49
Sıcak Çalıştırma Kolu	51
Buji	52
Subap Boşluğu	53
Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi	62
 <u>Şasi</u>	
Süspansiyon	70
Frenler	75
Tekerlekler	79
Lastikler / Şambreller	80
Tahrik Zinciri	82
Egzoz Borusu ve Susturucu	85
İlave Bakım Prosedürleri	88
Dış Bakım	90
 YARIŞ AYARLARI	93
Ön Süspansiyon Ayarları	94
Arka Süspansiyon Ayarları	102
Özel Pist Şartlarına Göre Süspansiyon Ayarları	106
Süspansiyon Ayarının Anahatları	107
Karbüratör Ayarları ve İpuçları	110
Şasi Ayarları	122
Vites Değiştirme	123
Pist Koşullarına Göre Lastik Seçimi	124
Kişisel Ayarlar	125

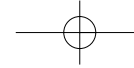
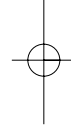
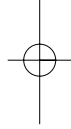
İPUÇLARI	127
Motosikletin Taşınması	128
Motosikletin Saklanması	129
Siz ve Çevre	130
Arıza Bulma	131
 TEKNİK ÖZELLİKLER	133
Araç Kimlik Numarası	134
Özellikler	135
Tork Değerleri	137
Alkol İçeren Benzin	140
Yarış Kayıt Sayfası	141
Opsiyonel Parça Listesi	143
Yedek Parçalar ve Donanım	145
Kablo Şeması	146
 İÇİNDEKİLER	148
 DİZİN	149



Motosiklet Güvenliği

Bu bölümde CRF'nizi güvenli bir şekilde kullanmanıza yardımcı olacak bir çok önemli bilgi ve tavsiyeler verilmektedir. Lütfen bu sayfaları okuyun. Ayrıca bu bölümde CRF'de bulunan güvenlik etiketlerinin yerleri de verilmektedir.

Önemli Güvenlik Bilgisi	2
Önemli Güvenlik Hatırlatmaları	2
Ailelere Önemli Mesaj	2
Aksesuarlar ve Modifikasyonlar	3
Güvenlik Etiketleri	4



Önemli Güvenlik Bilgileri

Önemli Güvenlik Hatırlatmaları

Kendi güvenliğiniz için sorumluluk alıp, yolda karşılaşılabileceğiniz zorlukların farkına varırsanız CRF'niz size yıllarca hizmet ve zevk verir.

Deneyimli bir sürücü olarak sürüş sırasında kendinizi korumak için alabileceğiniz birçok önlem vardır. Aşağıdakiler bizim en önemlileri olduklarını düşündüğümüz tavsiyelerdir.

Asla Yolcu Taşımayın

CRF'niz sadece sürücü için tasarlanmıştır. Yolcu taşımak sizin veya diğer kişilerin ciddi şekilde yaralanabileceği veya ölebileceği bir kazaya sebep olabilir.

Koruyucu Giysiler Giyin

Yeteneklerinizi geliştirirken ya da yarışırken her zaman onaylı bir motosiklet kaskı, göz koruması, bot, uzun pantolon ve koruyucu giysiler giymenizi şiddetle tavsiye ederiz.

CRF'nizi Tanıyın

Motosikletinizin nasıl çalıştığı ve verdiğiniz komutlara nasıl cevap verdiğini yarıştan önce mutlaka motosikletinizi tanıyarak öğrenin.

Sınırlarınız Dahilinde Motosiklet Kullanın

Kişisel yeteneklerinizi aşacak şekilde motosiklet kullanmayın veya durumların izin verdiğinden daha hızlı gitmeyin. Alkol, uyuşturucu kullanımının, yorgunluk ve yola dikkatini vermeme gibi durumların doğru kararlar alma ve güvenli bir şekilde sürme yeteneğinizi önemli ölçüde azalttığını unutmayınız.

Alkollü Araç Kullanmayın

Alkol ve araç kullanımı birbiri ile uyuşmaz. Tek bir kadeh bile değişen koşullara cevap verme yeteneğinizi kısıtlar ve her kadehte tepki verme süreniz daha da artar. Bu yüzden alkol aldıktan sonra araç kullanmayın ve arkadaşlarınızın da alkol aldıktan sonra araç kullanmasına izin vermeyin.

Motosikletinizi Emniyetli bir Konumda Tutun

CFR'nize bakım yapmak emniyetiniz için önemlidir. Gevşek bir cıvata ciddi şekilde yaralanabileceğiniz bir kazaya sebep olabilir.

Ebeveynlere Önemli Mesaj

Çocuğunuzun güvenliği Honda için çok önemlidir. Bu sebeptendir ki herhangi bir gencin bu motosiklete binmesine izin vermeden önce bu mesajı okumanızı öneririz. Yarışmalarda sürüş yapmak keyifli olabilir. Fakat kötü kararlar yaralanmayla sonuçlanabilir ve biz bunu olmasını istemeyiz. Ebeveyn olarak, bu motosiklete ne zaman ve nasıl bineceğine ilişkin doğru kararlar vererek kazaların önlenmesine yardımcı olabilirsiniz.

- Unutmayın, bu CRF deneyimli genç sürücüler tarafından yarışlarda kullanılmak üzere tasarlanmıştır. CRF aracınız sadece sürücü modelidir. Maksimum yük kapasitesi 68 kg (150 lbs)'dır. Sürücünün ağırlığı bu limiti aşmamalıdır.
- Sürücü iki ayağı yana açık şekilde yere basıyorken motosikleti dik tutabilecek büyüklükte olmalıdır. Sürücü ayrıca motor yana devrildiğinde onu kaldırabilecek yeterli kuvvete de sahip olmalıdır.
- Ebeveynler ve genç sürücü motosiklete, motosiklet kontrollerine ve kontrol fonksiyonlarına tam anlamıyla aşina olmalıdırlar. Sürüş başlamadan önce hem ebeveynler hem de genç sürücü bu kılavuzda yer alan her şeyi tamamen anlamalıdırlar.
- Çocuğunuzun emniyeti için, ön pratik ve yarış öncesi kontrolleri yaptığınızdan ve motosiklete binmeden önce tüm parçaları dikkatlice kontrol etmenin önemini genç sürücüye iyice açıkladığınızdan emin olun.

Aksesuarlar ve Modifikasyonlar

Aksesuarlar ve Modifikasyonlar

Honda olmayan aksesuarlar kullanmak, orijinal donanımların sökülmesi veya tasarıma aykırı olacak şekilde herhangi bir modifikasyon motosikletinizin yol tutuşunu, dengesini ve fren yapmasını ciddi şekilde etkileyerek motosikletinizin sürüşünü emniyetsiz hale getirebilir.

⚠ UYARI

Uygun olmayan aksesuarlar veya modifikasyonlar sizin ciddi şekilde yaralanabileceğiniz veya ölebileceğiniz bir kazaya sebep olabilir.

Bu kullanım kılavuzunda yer alan aksesuarlar ve modifikasyonlar konusundaki tüm talimatlara uyunuz.

Güvenlik Etiketleri

Bu etiketleri dikkatle okuyun ve sökmeyin.

Etiketler okunmaz hale geldiğinde değiştirilmeleri için Honda yetkili servisine başvurun.

(CM tipi)

IMPORTANT INFORMATION

Operator only. No passengers. This Honda Motorcycle is sold as is without warranty, and the entire risk as to quality and performance is with the buyer. Read owner's manual.

This vehicle is designed, manufactured and sold for competition use only. It does not conform to Federal Motor Vehicle Safety Standards or U.S. EPA Noise and Emissions Standards. Operation on public streets, roads, highways or for off-road recreation is illegal.

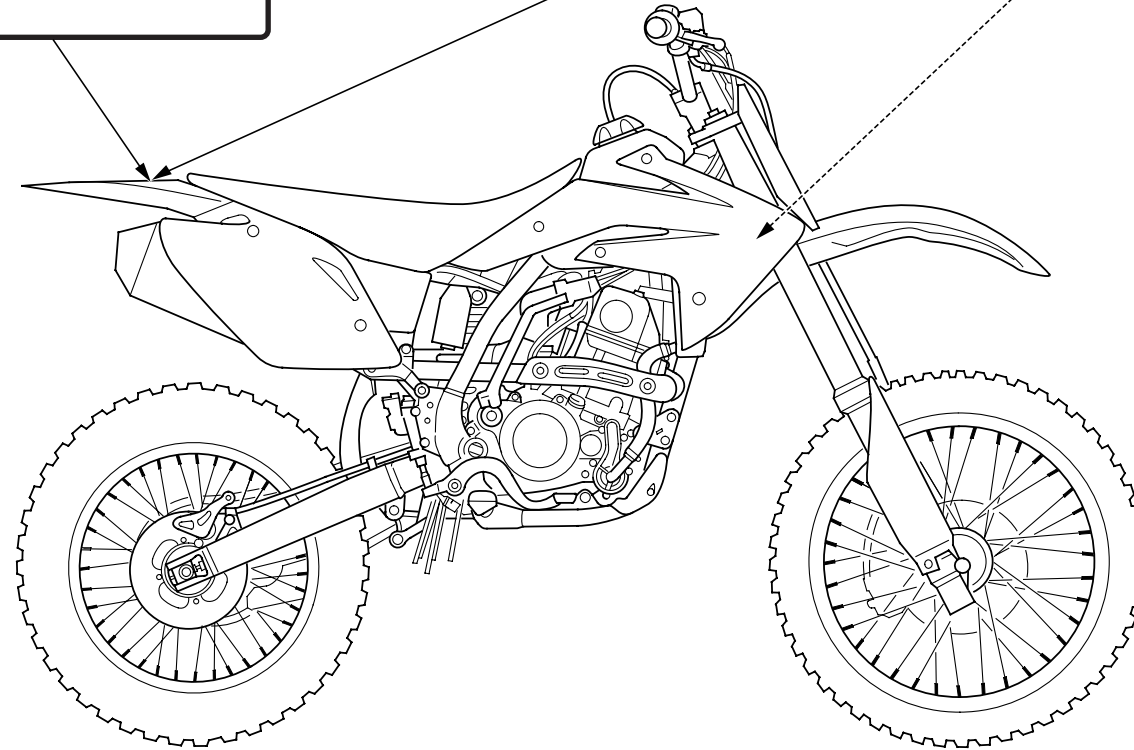
State and Federal laws prohibit operation of this vehicle except in an organized racing or competitive event on a closed course. Or by permit issued by the local governmental agency having jurisdiction.

(ED, U tipi)

IMPORTANT INFORMATION

OPERATOR ONLY. NO PASSENGERS. THIS HONDA MOTORCYCLE IS SOLD AS IS WITHOUT WARRANTY, AND THE ENTIRE RISK AS TO QUALITY AND PERFORMANCE IS WITH THE BUYER. READ OWNER'S MANUAL.

THIS VEHICLE IS DESIGNED AND MANUFACTURED FOR COMPETITION USE ONLY. IT DOES NOT CONFORM TO FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS AND OPERATION ON PUBLIC STREETS, ROADS, OR HIGHWAYS IS ILLEGAL. STATE LAWS PROHIBIT OPERATION OF THIS VEHICLE EXCEPT IN AN ORGANIZED RACING OR COMPETITIVE EVENT UPON A CLOSED COURSE WHICH IS CONDUCTED UNDER THE AUSPICES OF A RECOGNIZED SANCTIONING BODY OR BY PERMIT ISSUED BY THE LOCAL GOVERNMENTAL AUTHORITY HAVING JURISDICTION. FIRST DETERMINE THAT OPERATION IS LEGAL.

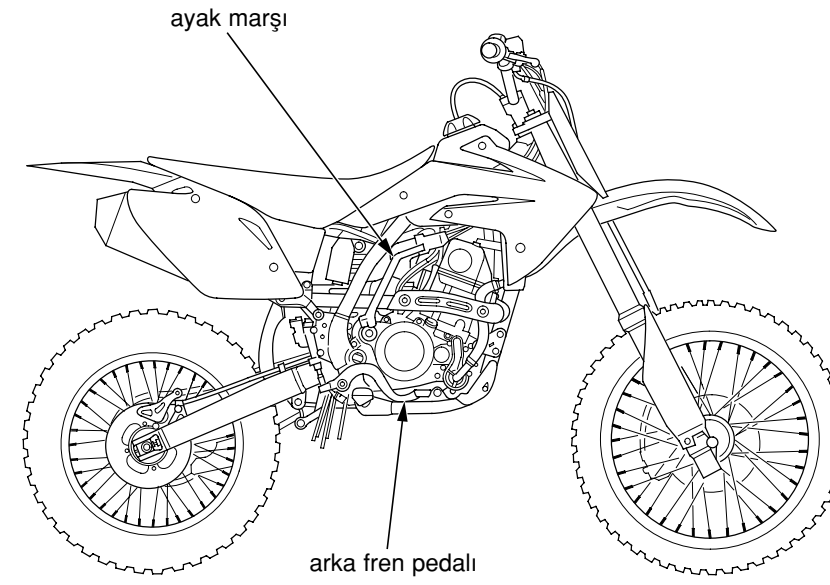
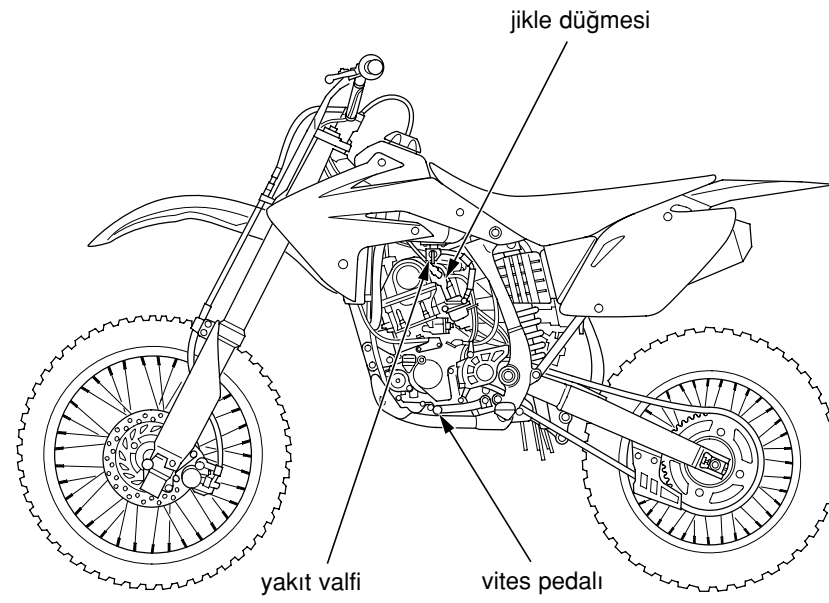
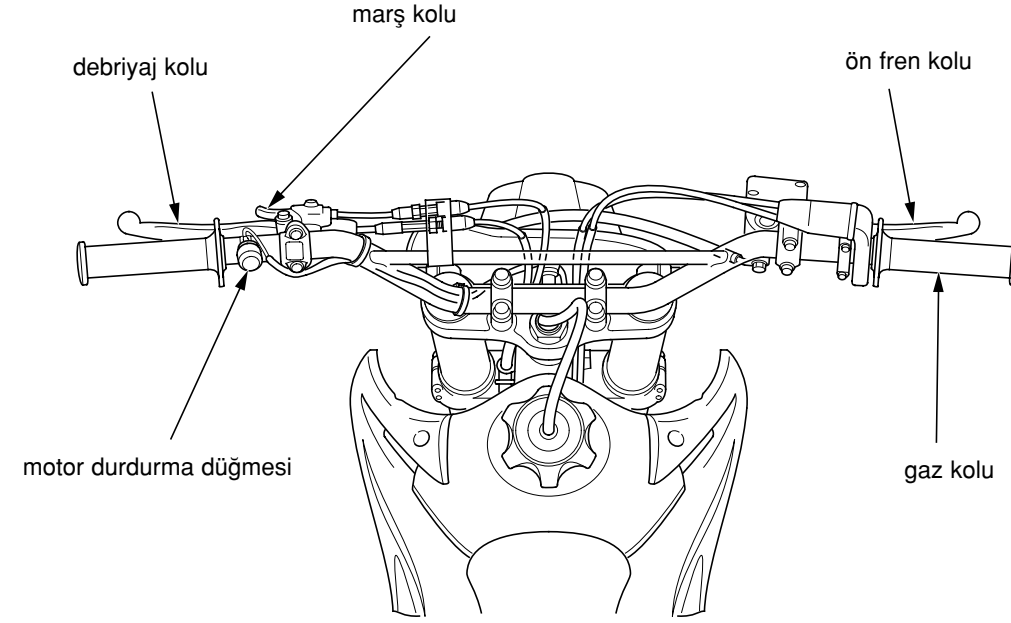


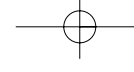
Çalıştırma Kontrolleri

Sürüşten önce bu bölümü dikkatlice okuyun.
Bu bölümde CRF'nizdeki temel kontrol yerleri anlatılmaktadır.

Çalıştırma Parçaları Yerleri6

Çalıştırma Kontrol Yerleri

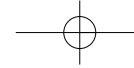
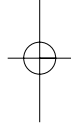




Sürüşten Önce

Her sürüş öncesi kendinizin ve Honda'nızın sürüşe hazır olduğundan emin olmalısınız. Bu bölümde sürüşe hazırlanırken yapmanız gerekenler ve CRF'de kontrol etmeniz gerekenler anlatılmaktadır. Süspansiyon, karbüratör ve diğer ayarlarla ilgili bilgi için sayfa 93'e bakın.

Sürüşe Hazır mısınız?	8
Motosikletiniz Sürüşe Hazır mı?	9
Sürüşten Önce Yapılacak Kontroller	9



Sürüşe Hazır mısınız?

CRF'yi ilk kez kullanmadan önce kullanım kılavuzunu okumanızı şiddetle tavsiye ederiz, güvenlikle ilgili verilmiş bilgileri anladığınızdan ve kumandaların kullanımını bildiğinizden emin olunuz.

Her sürüş öncesi kendinizin ve Honda'nızın sürüşe hazır olduğundan emin olmalısınız.

Süspansiyon, karbüratör ve diğer ayarlarla ilgili bilgi için sayfa 93'e bakın.

Yarışa hazırlanırken her zaman aşağıda verilen durumlara uygun olduğunuzdan emin olun:

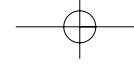
- Fiziksel ve psikolojik olarak iyi durumda olmak
- Alkol ve uyuşturucu kullanmamış olmak
- Onaylı bir kask, göz koruması takmak ve koruyucu giysiler giymek

Tam koruma mümkün olmasa da uygun giysileri giymek motosiklet kullanırken yaralanma riskini azaltır.

⚠ UYARI

Kaskın takılmaması bir çarpışma sırasında ciddi yaralanma veya ölüm riskini artırır.

Sürüş sırasında her zaman kask, göz koruyucu ve diğer koruyucu giysileri giyin.



Motosikletiniz Sürüşe Hazır mı?

Motosiklet yarışları zordur dolayısıyla CRF'nizi kontrol etmek ve her sürüş öncesi varsa problemlerin giderilmesi çok önemlidir. Aşağıdaki maddeleri kontrol edin (sayfa numaraları sağdadır).

⚠ UYARI

Bu motosikletin bakımını gerektiği şekilde yapmamak veya sürmeden önce bir sorunu gidermemek ciddi şekilde yaralanabileceğiniz veya ölebileceğiniz bir kazaya sebep olabilir.

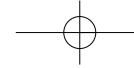
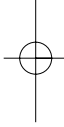
Motosikletinizi hergün kullanmadan önce kontrol edin ve varsa sorunları giderin.

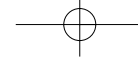
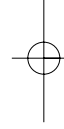
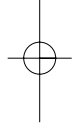
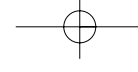
Sürüşten Önce Yapılacak Kontroller

Her sürüş öncesi aşağıdakileri kontrol edin:

- Yağ seviyesi37
- Şanzıman yağ seviyesi40
- Soğutma suyu seviyesi41
- Soğutma sistemi ve hortumların durumu42
- Bujilerin doğru ısı aralığında olup olmadığı, karbon atıklar ve yüksek gerilim kordon terminalinin gevşek olup olmadığı52
- Hava filtresinin durumu ve kirli olup olmadığı43
- Debriyaj kolu ayarı ve boşluk ayarı49
- Sıcak çalıştırma kolunun çalışması ve boşluk ayarı51
- Havalandırmanın temizliği45
- Gidon kafası rulmanı ve ilgili parçaların durumu88
- Karbüratör gaz keleşinin çalışması47
- Lastiklerde hasar veya yanlış şişirme basıncı olup olmadığı80
- Jant tellerinin gevşek olup olmadığı79
- Jant kilitlerinin gevşek olup olmadığı79
- Ön ve arka süspansiyonun doğru çalışıp çalışmadığı70, 71
- Ön ve arka frenlerin çalışmasının kontrolü75
- Tahrik zincirinde aşınma veya hasar ve yeterli yağlama olup olmadığı82
- Tahrik zinciri kılavuzu, kılıfları ve kılavuz masuralarında hasar veya aşınma olup olmadığı82, 83
- Egzoz borusu ve susturucu kontrolü sökölmesi ve takılması85-87

- Olası her parçada gevşeklik (silindir kapağı somunları, karbüratör izolatör cıvataları, motor tespit cıvataları, aks somunları, tahrik zinciri ayar kılavuzu, tahrik zinciri kılavuzu, gidon keleşçesi cıvataları, ayak marşı tespit cıvatası, kablo demeti soketleri)137, 139





Temel Çalıştırma Talimatları

Bu bölümde rodaj dönemi ve motoru çalışma ve durdurmayla ilgili temel bilgiler anlatılmaktadır.

Güvenli Sürüş Talimatları	12
Motoru Çalıştırma ve Durdurma	13
Hazırlık	13
Çalıştırma	13
Boğulmuş Motor.....	13
Motorun Durdurulması	14
Vites Değiştirme	15
Rodaj Dönemi	16

Temel Çalıştırma Talimatları

Güvenli Sürüş Talimatları

CRF'yi ilk kez kullanmadan önce sayfa 2'de başlayan *Önemli Güvenlik Talimatlarını* ve *Sürüşten Önce* bölümünü okuyun.

Emniyetiniz için, garaj gibi kapalı bir alanda motosikletinizi çalıştırmayın.
Motosikletinizin egzozu zehirli karbonmonoksit gazı içermektedir ve kapalı alanlarda hızla birikebilir ve ölüme yol açabilir.

Motoru Çalıştırma ve Durdurma

Uygun çalıştırma işlemleri için her zaman aşağıda belirtilenleri yapın.

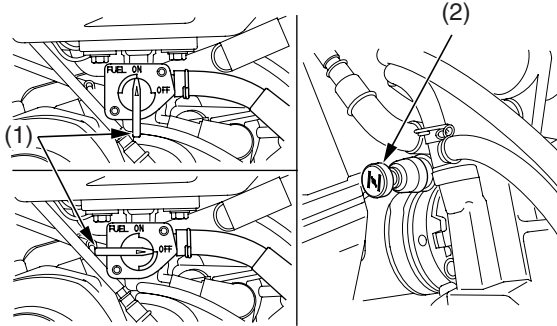
Bu motosiklet ayak marşıyla şanzıman vitesine takılıyken debriyajı ayırmak suretiyle çalıştırılabilir.

Hazırlık

Vitesin boşa olduğundan emin olun.
Yakıt valfini ON konumuna getirin.

Çalıştırma İşlemi

Uygun çalıştırma işlemleri için her zaman aşağıda belirtilenleri yapın.



(1) yakıt valfi

(2) jikle düğmesi

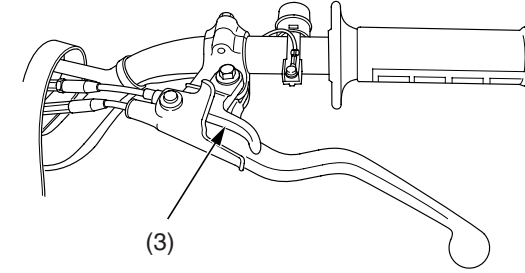
Motor yağı, şanzıman yağı ve soğutma suyu seviyelerini motoru çalıştırmaya başlamadan önce kontrol edin (sayfa 37, 40, 41).

Soğuk Motorun Çalıştırılması

1. Yakıt valfini (1) ON konumuna getirin.
2. Vitesi boşa alın.
3. Hava sıcaklığı 35°C ve altındaysa jikle düğmesini (2) tamamen açık konuma getirinceye kadar sonuna kadar çekin.
4. Eğer sıcaklık 0 °C'nin altındaysa gazı iki veya üç kez açın.
(Soğuk havada motor çalışmaya başlamak için daha zengin karışıma ihtiyaç duyar. Gaz bu şekilde açıldığı zaman kapış pompası silindire fazladan benzin göndererek soğuk havada motorun çalışmaya başlatılmasını kolaylaştırır.)
5. Gaz kapalıyken marş pedalının üst seviyesinden başlayıp alt seviyeye kadar hızlı, sürekli bir şekilde ayağınızla vurun. (Gazı açmayın. Karbüratörde kapış pompası olduğu için fazla yakıt motora gider ve gaz üst üste açılıp kapatılırsa buji tıkanır. Motordaki fazla yakıt ayak marşının çalışmasını zorlaştırabilir.)
6. Motor çalışmaya başlatıldıktan yaklaşık bir dakika sonra jikle düğmesini sonuna kadar iterek tamamen kapatın.
Eğer rölanti kararsızsa hafif gaz verin.

Sıcak Motorun Çalıştırılması

1. Yakıt valfini ON konumuna getirin.
2. Vitesi boşa alın.
3. Sıcak motoru çalıştırma kolunu (3) çekin ve ayak marşına basın. (Gazı açmayın.)
4. Motor çalışmaya başlatılır başlatılmaz sıcak motoru çalıştırma kolunu bırakın.



(3) sıcak çalıştırma kolu

Sürüş sırasında bayılma sonrası veya düştükten sonra motoru çalışmaya başlatmak:

1. Vitesi boşa alın.
2. Sıcak motoru çalıştırma kolunu çekin ve ayak marşına basın. (Gazı açmayın.)
3. Motor çalışmaya başlatılır başlatılmaz sıcak motoru çalıştırma kolunu bırakın.

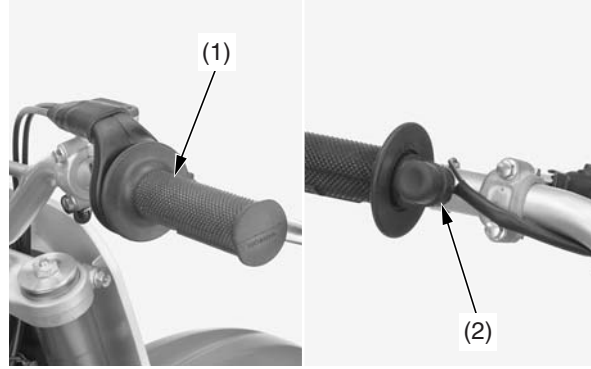
Boğulmuş Motor

Birkaç girişimden sonra eğer motor çalışmazsa fazla yakıt yüzünden boğulmuş olabilir. Boğulmuş motoru temizlemek için:

1. Vitesi boşa alın.
2. Gazı sonuna kadar açın, benzin fazlasını motordan atmak için ayak marşı çalışmasını çok yavaş olarak 10 kez tekrarlayın.
3. Gaz kapalıyken sıcak motoru çalıştırma kolunu çekin ve ayak marşına basın (gazı açmayın).
4. Motor çalışmaya başlatılır başlatılmaz sıcak motoru çalıştırma kolunu bırakın.

Motoru Çalıştırma ve Durdurma

Motorun Durdurulması



(1) gaz kolu

(2) motor durdurma düğmesi

Motorun Durdurulması

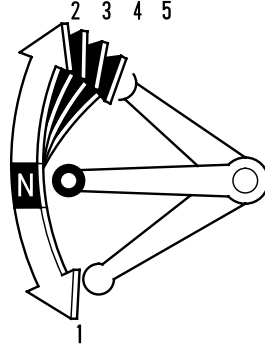
1. Vitesi boşa alın.
2. Yakıt valfini OFF konumuna getirin.
3. Gazı (1) 2-3 kez hafifçe açın daha sonra kapatın.
4. Motor tamamen duruncaya kadar motor durdurma düğmesine (2) basın ve basılı tutun.

Yakıt valfini kapatmamak karbüratörün taşırmasına yol açabilir.

Motorun Acil Durumda Durdurulması

Acil bir durumda motoru durdurmak için motor durdurma düğmesine basın.

Vites Değiştirmek



1. Motor ısındıktan sonra sürüşe başlayabilirsiniz.
2. Motor rölantideyken, debriyaj kolunu çekin ve vites pedalına basarak 1. (düşük) vites alın.
3. Debriyaj kolunu yavaşça bırakırken gazı kademeli olarak açın. Gaz ve debriyaj koordinasyonunun uyumlu olması yumuşak bir kalkış sağlar.

DİKKAT

Motor devri çok yüksekse veya debriyaj kolunu çok hızlı bir şekilde bırakırsanız motosikletiniz “şaha” kalkabilir.

4. Orta seviyede bir devire ulaştığınız zaman gazı kapatın, debriyaj kolunu sıkın ve vitesi 2. vites alın.
5. Bu işlem,. 3., 4., 5. vitelere sırasıyla takmak için tekrarlanır. Daha büyük vitelere geçirmek için vites pedalını kaldırın, düşürmek pedala basın. Vites pedalı otomatik olarak düz konuma geri döner.

DİKKAT

Yanlış vites değiştirme motora, şanzımana ve aktarma organlarına hasar verebilir.

DİKKAT

Vites küçültmek özellikle yokuş aşağı giderken CRF’nizi yavaşlatmanıza yardım eder. Fakat yine de motor devri çok yüksekken vites küçültmek motorun hasar görmesine sebep olabilir.

DİKKAT

Şanzımanın hasar görmesini önlemek için motor kapalıyken motosikleti uzun süreyle boş vitede sürmeyin ve çekirmeyin.

Rodaj Dönemi

İlk 25 kilometrede daha fazla özen göstererek motosikletinizin gelecekteki güvenilirliğini ve performansını garanti altına almış olursunuz. Bu süre içinde, tam gaz çalışmalardan ve ani hızlanmalardan kaçınınız.

Aynı prosedür aşağıdaki işlemler gerçekleştirildiğinde de uygulanmalıdır:

- Piston değiştirildiğinde
- Piston segmanları değiştirildiğinde
- Silindir değiştirildiğinde
- Krank mili veya krank rulmanları değiştirildiğinde

Motosikletin Bakımı

CFR'nize bakım yapmak emniyetiniz için çok önemlidir. Bakımı iyi yapılmış bir motosiklet güvenli, ekonomik ve sorunsuz bir sürüş için çok önemlidir.

Motosikletinizin bakımını doğru şekilde yapmanıza yardımcı olmak için sonraki sayfalar düzenli aralıklarla yapılan bakım için bir Bakım Programı içerir. Ayrıca önmeli güvenlik talimatları, yağ bilgileri ve Honda'nızın iyi görünmesini sağlayacak ipuçlarını bulacaksınız.

Motosikletinizde ICM (Ateşleme Kontrol Modülü) sistemi bulunduğundan rutin ateşleme zamanlama ayarı gerekli değildir. Ateşleme zamanlamasını kontrol etmek istiyorsanız Honda Tamir Kitabına bakın.

Opsiyonel bir alet çantası elde edilebilir. Honda servisi yedek parça departmanı ile görüşün.

Honda'nıza Bakım Yapmadan Önce

Bakımın Önemi	18
Bakım Güvenliği	19
Önemli Güvenlik Hatırlatmaları.....	19
Bakım Programı	20
Genel Yarış Bakımı	22
Yarış Öncesi & Sonrası Bakım	26
Yarış/Prova ile Yarış Bakımı Programı.....	26
Yarış Sonrası Bakım	26

Bakım Hazırlıkları

Bakım Parça Yerleri.....	28
Selenin Sökülmesi	29
Yakıt Deposunun Sökülmesi	30
Alt Şasinin Sökülmesi	32

Bakım İşlemleri

Sıvılar ve Filtreler

Yakıt Sistemi	34
Motor Yağı.....	36
Şanzıman Yağı	39
Soğutma Suyu	41
Hava Filtresi.....	43
Motor Gövdesi Havalandırması.....	45

Motor

Gaz	46
Motor Rölanti Devri.....	48
Debriyaj Sistemi.....	49
Sıcak Çalıştırma Kolu	51
Buji.....	52
Subap Boşluğu	53
Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi	62

Şasi

Süspansiyon	70
Ön Süspansiyon Kontrolü	70
Arka Süspansiyon Kontrolü	71
Çatal Yağı Değişimi	72
Frenler	75
Tekerlekler	79
Lastikler / Şambrel.....	80
Tahrik Zinciri	82
Egzoz Borusu ve Susturucu	85
İlave Bakım Prosedürleri	88

Dış Bakım	90
-----------------	----

Bakımın Önemi

CFR'nize bakım yapmak emniyetiniz için çok önemlidir. Ayrıca her yarışta maksimum performans elde etmek için en iyi yoldur. CRF, arazi yarışlarında kullanılmak için tasarlandığından sürüş öncesi kontrollerin dikkatle yapılması ve iyi bir bakım, özellikle çok önemlidir. Doğru bakım yapılmasının sizin sorumluluğunuzda olduğunu unutmayın. Emniyetli bir sürüş için sürüşten önce motosikletinizi kontrol etmeniz ve bu bölümdeki tüm bakımları yapmanız önemlidir.

⚠ UYARI

Bu motosikletin bakımını gerektiği şekilde yapmamak veya sürmeden önce bir sorunu gidermemek ciddi şekilde yaralanabileceğiniz veya ölebileceğiniz bir kazaya sebep olabilir.

Bu kullanım kılavuzunda yer alan kontrol ve bakım önerilerine ve programına her zaman uyun.

Bakım Güvenliği

Bu bölüm bazı önemli bakım görevleri konusunda talimatlar içermektedir.

Aşağıda en önemli güvenlik önlemlerinden bazılarına yer verilmiştir. Ancak bakım yapıldığı sırada oluşabilecek her türlü tehlikeye karşı sizi uyaramıyoruz. Burada yer alan bakımı yapıp yapmama konusunda ancak siz karar verebilirsiniz.

⚠ UYARI

Talimatlara ve önlemlere düzgün bir şekilde uyulmaması, ciddi yaralanmalara veya ölüme sebep olabilir.

Bu kullanım kılavuzunda yer alan prosedür ve önlemlere her zaman uyunuz.

Önemli Güvenlik Hatırlatmaları

- Herhangi bir bakım veya tamir yapmadan önce motorun çalışmadığından emin olun. Bu bir çok potansiyel tehlikenin önlenmesine yardımcı olacaktır.

Egzozdan dolayı karbon monoksit zehirlenmesi.

Motoru her çalıştırdığınızda yeterli havalandırma olduğundan emin olun.

Sıcak parçaların neden olduğu yanıklar.

Dokunmadan önce motor ve egzoz sisteminin soğumuş olduğundan emin olun.

Hareket eden aksamlardan ötürü yaralanmalar.

Çalıştırma talimatı olmadıkça motoru çalıştırmayın.

- Başlamadan önce talimatları okuyun ve gerekli alet ve bilginizin olduğundan emin olun.
- Düşmesine engel olmak için motosikletinizi opsiyonel bir atölye sehpası veya bakım sehpasını kullanarak sağlam, düz bir zemine park edin.
- Yangın çıkma veya patlama olması ihtimalini azaltmak için benzin çevresinde çalışırken dikkatli olun. Parçaları temizlemek için yanıcı olmayan (yüksek parlama noktalı) kerosen gibi - benzin değil- solvent kullanın. Sigara, kıvılcım ve alevi aküden ve benzinle ilgili olan parçalardan uzak tutun.

BAKIM PROGRAMI

Motosikletinizi güvenli ve verimli kullanmak için sonraki sayfalar düzenli aralıklarla yapılan bakım için bir Bakım Programı içerir.

Temel mekanik becerileriniz (bilginiz) varsa bu görevlerden bazılarını verilen aletlerle yapabilirsiniz. Bu maddelerle ilgili işlemler bu kılavuzda verilmiştir.

Daha zor olan ve özel alet gerektiren diğer bakımlarda bakım programında bulunur. Gerekli mekanik "bilgi" ve ekipmanlarınız yoksa yetkili Honda Servisinize bu bakım ve tamir işlemleri için başvurabilirsiniz. Bu maddelerle ilgili işlemler satın alınabilen tamir kitabında verilmiştir.

Bakım programındaki servis aralıkları yarışa ve sürüş saatine göre ayarlanmıştır. Yapılması gereken bakımın atlanmaması için yarış sayısını ve/veya sürüş saatinizi mutlaka kaydedin.

Motosikletinizi en iyi tanıyanın Honda servisiniz olduğunu ve motosikletinizin bakımı sağlamak ve onu tamir etmek için tam techizatlı olduğunu unutmayın. En iyi kalite ve güvenilirliği sağlamak için bakım ve değiştirmede sadece orijinal Honda parçalarını veya benzerlerini kullanın.

Programlanmış bakım dönemlerinde Sürüş Öncesi Kontrolü (sayfa 9) yapın.

Bakım Programı İşlemleri Özeti

Notlar:

1. Tozlu sürüş şartlarında her yarıştan sonra temizleyin.
2. 2 yılda bir değiştirin. Değiştirme mekanik beceri ister.
3. İlk rodaj sürüşünden sonra değiştirin.
4. İlk rodaj sürüşünden sonra kontrol edin.

Bakım İşlemleri

I: kontrol et ve temizle, yağla veya gerekli ise değiştir

C: temizle

L: yağla

R: değiştir

BAKIM PROGRAMI

Programlanmış bakım dönemlerinde Sürüş Öncesi Kontrolü yapın.

I: kontrol et ve temizle, yağla veya gerekli ise değiştir C: temizle L: yağla A:Ayarla R: değiştir.

PARÇA \ SIKLIK	NOT	Her yarışta veya 2.5 saatte bir	Her 3 yarışta veya 7.5 saatte bir	Her 6 yarışta veya 15.0 saatte bir	Her 9 yarışta veya 22.5 saatte bir	Bakılacak Sayfa
GAZ KOLUNUN ÇALIŞMASI		I				46
SICAK ÇALIŞTIRMA SİSTEMİ		I				51
HAVA FİLTRESİ	(NOT 1)	C				43
MOTOR GÖVDESİ HAVALANDIRMASI		I				45
BUJİ		I				52
SOĞUTMA SUYU	(NOT 2)	I				41
SUBAP BOŞLUĞU/KOMPRESYON BASINCINI GİDERME SİSTEMİ	(NOT 4)			I		54
MOTOR YAĞI	(NOT 3)			R		36
MOTOR YAĞI FİLTRESİ	(NOT 3)			R		37
RÖLANTİ DEVRİ		I				48
PISTON VE SEGMANLAR				R		64
PISTON PİMİ				R		64
ŞANZİMAN YAĞI	(NOT 5)	I		R		40
SOĞUTMA SİSTEMİ		I				42
TAHRİK ZİNCİRİ		I,L	R			82
TAHRİK ZİNCİRİ KAYDIRICI		I				82
TAHRİK ZİNCİRİ MASURASI		I				83
TAHRİK ZİNCİR DİŞLİSİ		I				84
TAHRİK EDİLEN ZİNCİR DİŞLİSİ		I				84
FREN HİDROLİĞİ	(NOT 2)	I				76
FREN BALATASININ AŞINMASI		I				78
FREN SİSTEMİ		I				75
DEBRİYAJ SİSTEMİ	(NOT 5)	I				49
KONTROL KABLOLARI		I,L				88
EGZÖZ BORUSU VE SUSTURUCU		I				85
SÜSPANSİYON		I				70
SALINCAK KOLU/AMORTİSÖR MAFSALI			L			25, 71
ÇATAL YAĞI	(NOT 3)		R			72
SOMUNLAR, CIVATALAR, BAĞ. ELEM.		I				89, 137-139
LASTİKLER / TEKERLEKLER		I				79, 80
GİDON KAFASI RULMANLARI					I	88

Bu periyodik bakım programında ortalama sürüş şartları baz alınmıştır. Şiddetli kullanıma maruz motosiklet daha sık servis işlemlerine ihtiyaç duyar.

- NOT
1. Tozlu sürüş şartlarında her yarıştan sonra temizleyin.
 2. 2 yılda bir değiştirin. Değiştirme mekanik beceri ister.
 3. İlk rodaj sürüşünden sonra değiştirin.
 4. İlk rodaj sürüşünden sonra kontrol edin.
 5. Debriyaj diskleri ve plakaları değiştirildiğinde şanzıman yağını değiştirin.

Genel Yarış Bakımı

Bakım işlemlerini sağlam, düz zeminde opsiyonel çalışma sehpasını veya benzeri sehpayı kullanarak yapın.

Cıvataları, somunları veya vidaları sıkarken daha büyük çaplı veya içerideki sıkıştırma elemanlarıyla başlayın, ve onları çapraz karşılıklı olarak teknik verilerde belirtilen tork değerine sıkın.

CRF'nize bakım işlemleri uygularken orijinal Honda parçaları veya eşdeğerlerini kullanın.

Parçaları temizlemek için yanıcı olmayan (yüksek parlama noktalı) (kerosen gibi) temizleme solventi kullanın. Toplamadan önce kayar yüzey, O-ring ve keçeler varsa onları yağlayın. Teknik verilerde belirtilen yerlerde gres kaplayın veya yedin.

Toplama işlemlerini yaparken daima yeni contalar, O-ringler, kopilyalar, piston pimi segmanları, emniyet segmanları, vb. kullanın. Topladıktan sonra tüm parçaların doğru monte edilip edilmediklerini ve doğru çalışıp çalışmadıklarını kontrol edin.

Sürtüşten Önce Yapılacak Kontroller

Sürtüş öncesi kontrollere bakın (sayfa 9).

Genel Yarış Bakımı

Bujiler

Bazı dirençsiz bujiler ateşleme sorunlarına yol açabilirler. Doğru kapasite ve sıcaklık derecesinde bujiyi kullandığınızdan emin olmak üzere özel versiyonlar için bu kılavuzun değişik bölümlerinde verilen tavsiyeleri inceleyin. Periyodik bakım programında (sayfa 21’de) belirtilen periyodik değiştirmeleri yerine getirin.

Motor yağı ve filtresi

Piston, silindir ve krank milinden en uzun faydalı ömrü sağlamak üzere aynı zamanda bunlardan en uzun faydalı ömrü sağlamak üzere motor yağını da değiştirin. Sık değiştirmeler ayrıca güç ve cevap süresi performansında kararlılığı da sağlar (sayfa 37).

Şanzıman yağı

Şanzıman ve debriyajdan en uzun faydalı ömrü sağlamak üzere şanzıman yağını sık sık boşaltın ve değiştirin. Sık değiştirmeler ayrıca hem vites değiştirme ve hem de debriyajın çalışması performansında kararlılığı da sağlar (sayfa 40).

Hava filtresi

Hava filtrenizi düzenli olarak temizleyin ve yağlayın çünkü hava filtresinden geçebilecek hava debisi çekiş üzerinde büyük etkiye sahiptir. Hem motorun performansı hem de uzun vadeli dayanıklılık bozulmuş ve pisliklerin geçmesine izin veren bir hava filtresi yüzünden olumsuz etkilenebilir. Hava filtresinde küçük yırtıklar veya ek yerlerinin ayrılması nedeniyle her servise girdiğinde hava filtresini yakından kontrol edin. Yedek bir hava filtresini yağlanmış ve takmaya hazır olarak hava girmeyen bir poşette saklayın. Tozlu yerlerde motosikleti sürmek, yarışlar arasında hava filtresine servis yapılmasına veya önceden servisi yapılmış bir hava filtresiyle değiştirmeyi gerekli kılabilir. Hava filtresini aşırı yağlamamaya dikkat edin. Hava filtresini tamamen yağlamak önemli olmakla birlikte aşırı yağlamak, muhtemelen rölantide ve düşük devirlerde çalışmada daha belirgin olan motorun zengin karışımla çalışmasına yol açar. Bakım bölümündeki servis işlemleri talimatları uygulayın. Hava filtresi flanşının hava filtresi muhafazasına temas ettiği bölgeyi mutlaka gresleyin. Bunun için beyaz lityum esaslı gres pratiktir çünkü bu sızdırmazlık bölgesine nüfuz eden pislik varsa net olarak gözükür (sayfa 43).

Sizin motosiklet versiyonunuz için teknik verilerde belirtilen orijinal Honda hava filtresi veya eşdeğerini kullanın. Yanlış Honda hava filtresini veya eşdeğer kalitede olmayan Honda marka dışında bir hava filtresini kullanmak motorun zamanından önce aşınmasına veya performans sorunlarına yol açabilir.

Hava filtresi muhafazasının sızdırmazlığı

Hava filtresi muhafazasına bağlanan hava filtresi muhafazası körüğünü çıkartın ve contanın bütünlüğü konusunda şüphe varsa “Hand Grip Cement” veya eşdeğeriyle sızdırmazlık sağlayın. Hava filtresinde ve hava emiş kanalında bozulma veya pislik girmesi belirtileri olup olmadığını anlamak için bunları düzenli olarak kontrol edin.

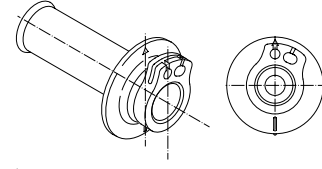
Genel Yarış Bakımı

Kollar

Kolları değiştirirken daima “Hand Grip Cement” kullanın. Takılmasıyla ilgili Tamir Kitabına bakın.

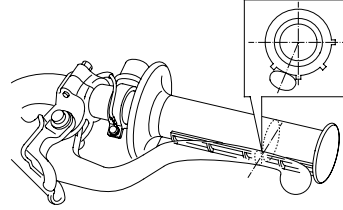
Gaz kolu

Sağ gidon kolundaki "Δ" işaretini gaz teli kılavuzundaki dalikle karşılaştırın.

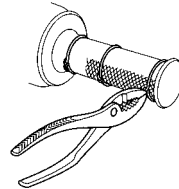


Sol gidon kolu:

Sol gidon kolu şekilde gösterildiği gibi koldaki ızgara paterniyle debriyaj kolunu hizalayın.



Daha fazla güvenlik için gevşeme ihtimallerini önlemek için kolları telle gidona ve gaza bağlamayı seçebilirsiniz. Tellerin burulmuş uçlarını avuç içlerinden uzağa çekin ve tel uçları eldiveninize takılmayacak şekilde mutlaka kol lastiğinin içine doğru bükün.



Gaz kolu

Her birkaç sürüşten sonra gaz kolunu çıkartın, gaz muhafazasının ve gidonun içini tamamen temizleyin ve ince bir kat gres sürün. Gaz telinde gaz kumandasını engelleyebilecek katlanma veya başka hasar olup olmadığını dikkatle kontrol edin. Telin dolanmadığından emin olmak için gidon kolunun sağa ve sola azami dönme açıları arasında oynatın. Servis ve kontrol işlemlerini yaptıktan sonra gaz kolunun çalışmasının kusursuz olmasını sağlayın.

Contalar

Parçaları toplarken daima yeni contalar kullanın.

Silindirin çıkartılması

Değişik metallerin birbirine temasından dolayı oksitlenmeyi önlemek için silindir tespit saplamalarına az gres sürün. Toleranslar oldukça dardır; o yüzden bu saplamaları kesinlikle temiz tutmak önemlidir (sayfa 64).

Yakıt filtresi

Benzini periyodik olarak depodan boşaltın, yakıt valfi/filtresini çıkartın ve temizleyin. Hasar veya bozulma alametleri varsa benzin valfi O-ringini değiştirin (sayfa 35).

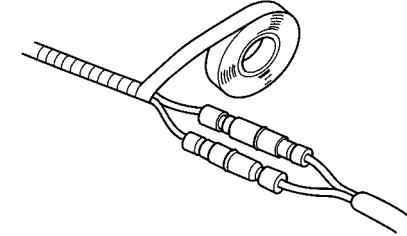
Yakıt kirlenmesi

Kullanım kılavuzundaki sayfa 34’de *Yakıt Sistemi* bölümüne bakın.

Periyodik olarak depodan yakıtı boşaltın yakıt valfini ve yakıt filtresini sökün ve temizleyin. Yakıt valfi O-ringini hasar veya bozulma varsa değiştirin (sayfa 35). Karbüratör tahliye vidasını gevşetin ve akan yakıtı kontrol edin. Yakıtta su veya pislik görürseniz şamandıra bölümünü söküp ve içtekileri kontrol edin (sayfa 116). Maksimum verim almak için yakıt deposunda bir aydan fazla kalan yakıtı boşaltın ve değiştirin.

Elektrik konnektörleri

Elektrik konnektörlerini temizleyip istenmeyen bağlantı kesintilerini, korozyonu ve su sızıntılarını önlemek için elektrik bandı ile sarın. “Honda Dielectric Grease” diğer elektrik bağlantılarında kullanarak ilave bir pas koruması sağlayabilirsiniz.



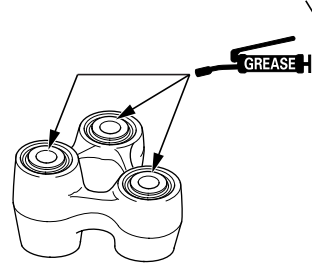
Motor tespit cıvataları

Motor tespit cıvatalarının teknik verilerde belirtilen doğru tork değerine sıkılmalarını sağlayın. Kafanızın daha huzurlu olması için somunları çıkartın ve somunları torklamadan önce dişleri temizleyin.

Genel Yarış Bakımı

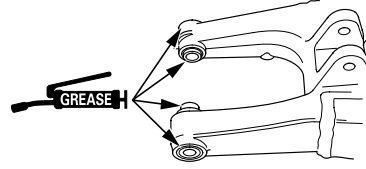
Süspansiyon mafsalının yağlanması:

Süspansiyondan doğru performansı elde etmeyi ve parçaların aşınmasını en aza indirmeyi sağlamak için her 7.5 saatlik sürüşten sonra tüm pim rulmanlarını dağıtın, temizleyin, kontrol edin ve yağlayın.



Salıncak Pivotunun Yağlanması

Süspansiyon mafsalı pivotlarına bakım yaparken temizleyin, kontrol edin ve yağlayın. Bütün süspansiyon pivotu keçelerini iyi durumda olduğundan emin olun.

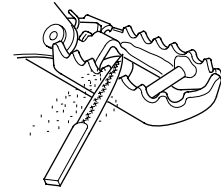


Salıncak kolu

Hasarlı bir salıncak koluna kaynak yapmaya veya başka türlü tamir etmeye kalkmayın. Kaynak yapmak salıncak kolunu zayıflatır.

Ayak platformu

Aşınmış ayak platformu dişleri dişlerin arasındaki oyukları bir üçgen ege ile eğelemek suretiyle tamir edilebilir. Dişleri çok sivri olacak şekilde eğelemenin çizmenizin tabanının ömrünü azaltacağını bilin. Sadece dişlerin tepelerini sivirtin. Oyukları daha derine eğelemek ayak platformlarını zayıflatır. Ayak platformlarının pimleri etrafında serbestçe dönmelerini ve pim kopilyalarının iyi durumda olmalarını sağlayın.



Fren Hidroliğinin Değiştirilmesi

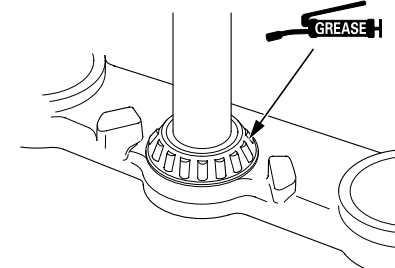
Kullanım kılavuzundaki sayfa 78'de bulunan Fren Balatası Aşınması bölümüne bakın.

Fren Kaliper Kontrolü: Ön ve arka fren kaliperlerinin kaliper pimi ve kaliper braketini pimlerinde rahat hareket ettiğinden emin olun. Balata kalınlığını periyodik olarak kontrol edin ve kalınlık sınırı ulaştığında balataları değiştirin. Balatalar sıcakken rengi soluyorsa, balataları hasara ve macuna karşı kontrol edin gerekirse değiştirin.

Fren Hidroliğinin Değiştirilmesi: Her 2 yılda bir fren sisteminin hidroliğini değiştirin. Frenler zor koşullarda kullanılıyorsa hidroliği daha sık değiştirin. Fazla frenleme sıcaklığı fren hidroliğini ısıtır ve erken bozulmasına yol açar. Motosiklet, sık sık fren yapmak gereken dar ormanlık yollar gibi yollarda kullanıldığında fren hidroliğinin servis ömrü azalır.

Gidon kafası rulmanları

Gidon kafası rulmanlarını periyodik olarak ve özellikle de motosiklet sıklıkla ıslak, çamurlu veya aşırı tozlu pistlerde sürülüyorsa temizleyin, kontrol edin ve yeniden gresleyin. Üre bazlı yüksek sıcaklık ve yüksek basınç performansı için tasarlanmış çok amaçlı gres kullanın (örnek: KYODO YUSHI Japonya tarafından üretilen EXELITE EP2 , veya Shell Stamina EP2 veya eşdeğeri).



Çatal yağı/performansı: Çatalı periyodik olarak dağıtın, temizleyin ve kontrol edin ve yağı düzenli olarak değiştirin. çatalın normal çalışmasından dolayı oluşan minik metal parçacıkları yüzünden kirlenme ve bunun yanı sıra yağın normal olarak evsafını kaybetmesi, süspansiyonun performansını bozar. Honda Tamir Kitabına bakın. Sadece Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL 5W veya CRF ön süspansiyonu için maksimum performans sağlayacak özel katkılı eşdeğeri bir yağ kullanın.

Şasi: CR'niz yüksek performanslı bir motosiklet olduğu için şasi, toplam müsabaka bakım programının parçası olarak gözden kaçırılmamalıdır. Şaside olası çatlaklar veya başka hasar olup olmadığını periyodik olarak kontrol edin. İyi bir yarış duygusu verir.

Jant telleri: İlk birkaç sürüşün aralarında jant tellerinin gerginliğini sıklıkla kontrol edin. Jant telleri, jant teli rekorları ve jant temas noktaları oturma yaptıkça jant tellerini yeniden sıkılmalarına ihtiyaç olabilir. Bu ilk oturma dönemi biter bitmez jant telleri gerginliklerini muhafaza etmelidir. Yine de yarış bakımı programınıza mutlaka jant teli gerginliğinin ve tekerleklerin genel durumunun düzenli olarak kontrol edilmesini dahil edin (sayfa 79).

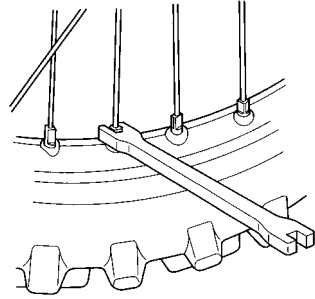
Somunlar, cıvatalar, vb.: Önemli sıkıştırma elemanlarına bir diş yapıştırıcı maddesinin sürülmesi ek garanti ve emniyet sağlar. Somunları çıkartın, hem somunların hem de cıvataların dişlerini temizleyin, "Honda Thread Lock" yapıştırıcı sürün ve teknik verilerde belirtilen tork değerine sıkın.

Yarış Öncesi ve Sonrası Bakım

Yarış/Prova ile Yarış Bakımı Programı

Yarış öncesi ve yarışlar arasında ek kontroller ve ayarlar yapabilirsiniz.

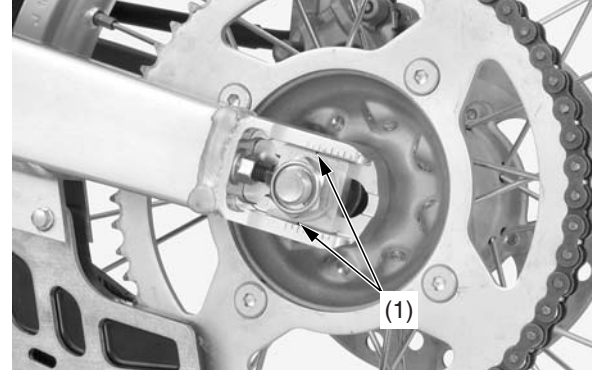
- Çamurlukların altına ve tekerleklerle, fara, süspansiyona, kollara, kumandalara ve ayak platformuna yapışan pislikleri temizleyin. Sert, naylon parça temizleme fırçası iyi iş yapar.
- Lastik hava basıncını kontrol edin.
- Jant teli gerginliğini ve jant kilidi somununun yerinden hareket edip etmediğini kontrol edin.



- Zincir dişlisi civatalarının ve somunlarının sıkılığını kontrol edin.
- Zinciri sert, naylon bir parça temizleme fırçasıyla temizleyin. Gerekli şekilde yağlayın ve ayarlayın.

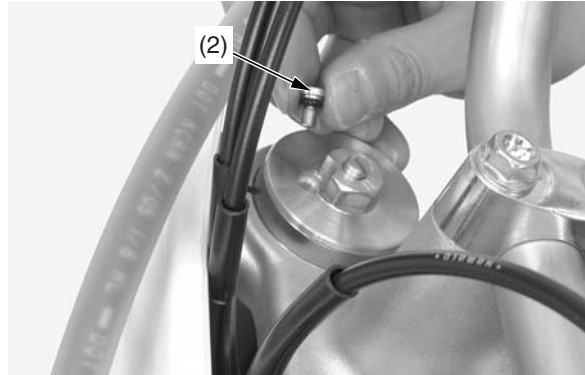
Motor çalışmaktayken bakım işlemleri yapmayın. Parmaklarınız veya elleriniz yaralanabilir.

- Ayarladıktan sonra zincir ayar kılavuzu işaret çizgilerinin (1) her iki tarafta aynı konumda olduklarını kontrol edin. Arka tekerleğin doğru ayarlanmış olduğundan emin olmak ve arka disk freninden en iyi performansı elde etmek için bu önemlidir. Balata aşınma süresini uzatmak için tekerlek ayarını doğru yapmak gereklidir.



(1) zincir ayar kılavuzu işaret çizgileri

- Sürüş sırasında normal çatal hareketinin yol açtığı çatal millerinde (normal hava basıncının yukarısında: 0 kPa) oluşan basıncı basınç giderme vidalarını (2) kullanarak giderin. Bu işlemi gerçekleştirmek için ön tekerleğin yerden havaya kaldırılması gerekir. Bu basınç sürüş sırasındaki normal çatal hareketinden kaynaklanır. (Yüksek rakımda motosikletinizi kullanıyorsanız çatal basıncının deniz seviyesinde 0 olduğunu ve rakım yükseldikçe yükseleceğini unutmayın).



(2) basınç giderme vidaları

Yarış Sonrası Bakım

CRF'nizin uzun vadeli performansı için yarış motosikletinizin her zaman bakımının doğru yapılması önemlidir. Yarış sonrası, rutin bakım işlemlerinize başlamanız için iyi bir noktadır.

Yarış Sonrası Yağlama

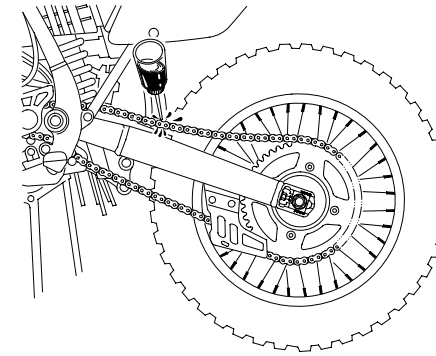
Tahrik zincirine, tahrik zincir dişlisine ve boyanın kalkmış ve metalin paslanmaya başlayabileceği şaside ve motorda çelik kısımlar varsa buralara ince bir kat pas önleyici yağ sürün.

Bu metalin paslanmasını önleyecektir.

Eğer yarış özellikle ıslak veya çamurlu zeminde geçmişse bu pas önleyici yağı daha kalın sürün. Fren balatalarına veya fren disklerine yağ sıçratmaya dikkat edin.

Parmaklarınızı zincir ile zincir dişlisi arasına kaptırmamaya dikkat edin.

Tahrik zincirini sökün, temizleyin ve yağlayın (sayfa 83, 84). Zinciri yağlamadan önce zincirin temiz ve kuru olduğundan emin olun.



Yarış Öncesi ve Sonrası Bakım

Rutin Temizlik

Eğer motosiklet sadece az bir miktar kirlenmişse en iyisi onu bir sert kıllı naylon fırça ve temiz bezlerle elle temizlemektir.

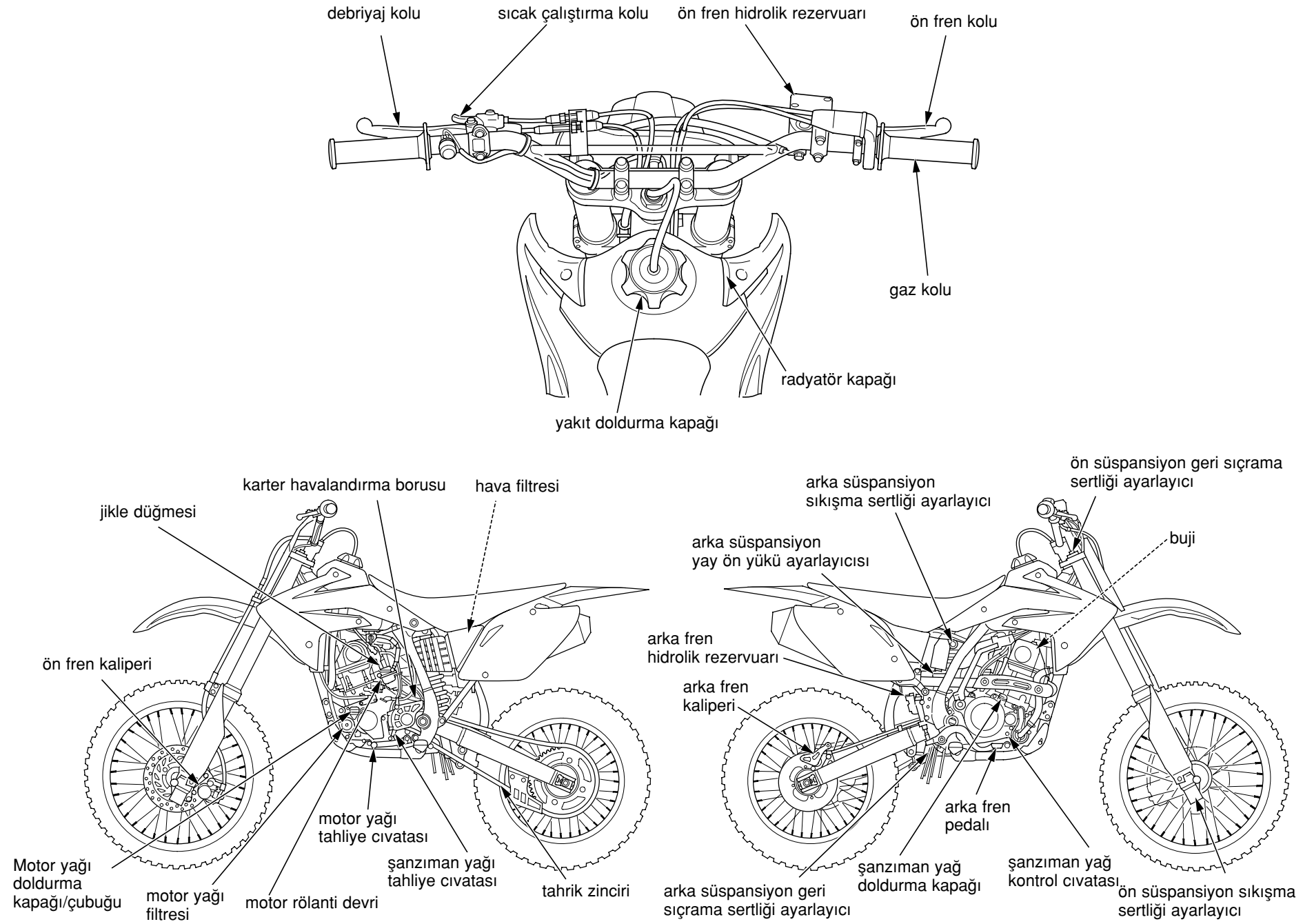
Parmaklarınızı zincir ile zincir dişlisi arasına kaptırmamaya dikkat edin.

Motosikletinizin bir çok zor ulaşılan yerinden pisliği gidermekte oldukça yararlı olan makul fiyatlı bir çok temizleme fırçası çeşidi market, eczane, bakkal ve nalburlardan temin edilebilir. Plastik veya lastik parçaları, aşındırıcı sert fırçalarla temizlemeyin.

CRF'ye deniz suyu ya da tuzlu su bulaştığında en kısa zamanda durulayın ve kurulayın ardından bütün metal parçalara yağ sürün.

CRF'nizi yıkamak veya temizleyici kullanmaya karar vererseniz Dış Bakım Bölümüne (sayfa 90) bakın.

Bakım Parça Yerleri

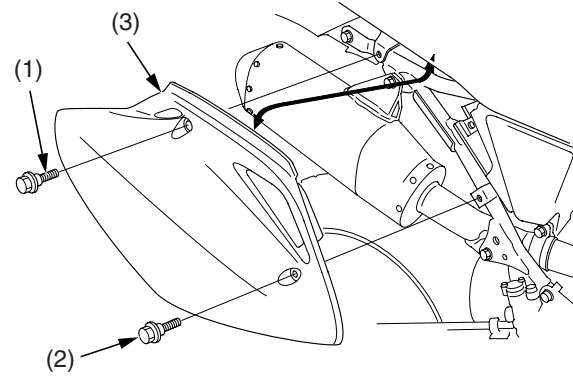


Selenin Sökülmesi

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

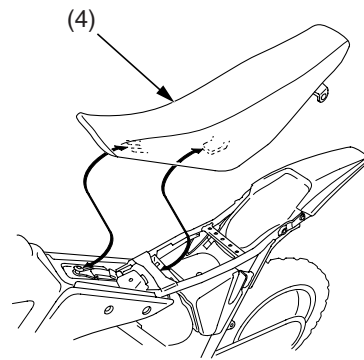
Sökülmesi:

1. Sele bağlantı cıvatalarını (1) çıkartın, yan kapak cıvatalarını (2) ve yan kapakları (3) çıkartın



- (1) sele bağlantı cıvataları (2) yan kapak cıvatası (3) yan kapak

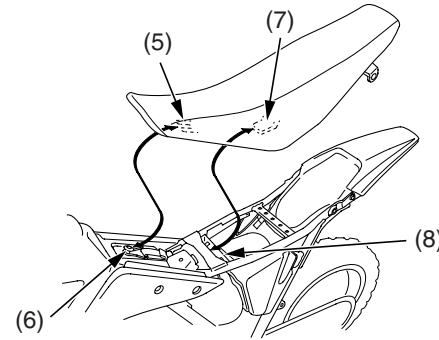
2. Seleyi (4) geriye doğru kaydırarak sökün.



- (4) sele

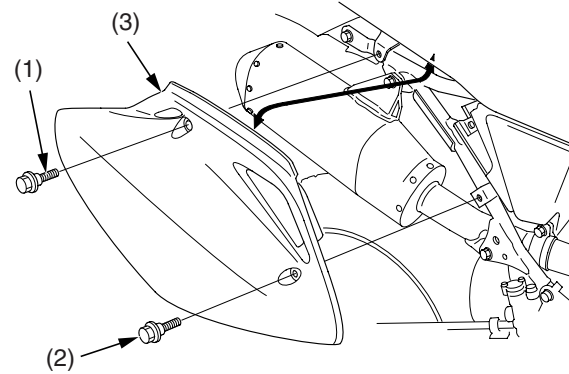
Takılması:

1. Sele ön çatal dişini (5) sele braketine (6) hizalayarak ve sele arka çatal dişini (7) ise şasiye hizalayarak (8) seleyi takın.



- (1) ön çatal dişi
(2) sele braket
(3) arka çatal dişi
(4) turnak

2. Yan kapakları (3) takın ve yan kapak cıvatalarını (2) sıkın.
3. Sele bağlantı cıvatalarını belirtilen torkla sıkın:
26 N·m (2,7 kgf·m, 19 lbf·ft)



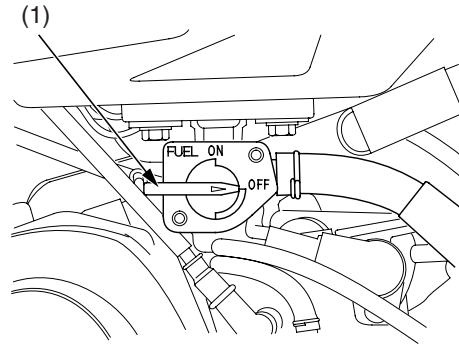
- (1) sele bağlantı cıvatası (2) yan kapak
(3) yan kapak cıvatası

Yakıt Deposunun Sökülmesi

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

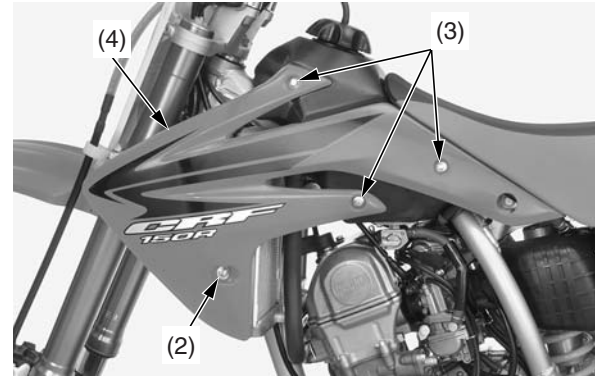
Sökülmesi

1. Yakıt valfini (1) OFF konumuna getirin.



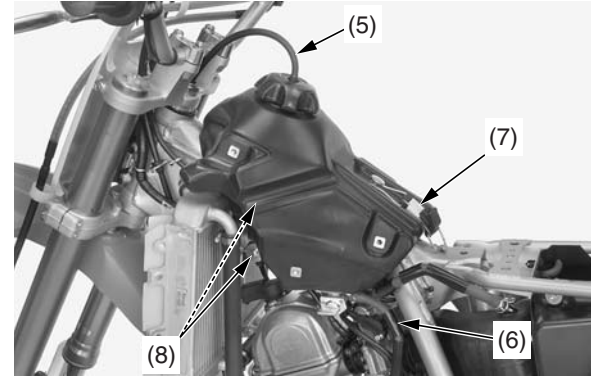
(1) yakıt valfi

2. Davlumbaz A cıvatarını/burçları sökün.
3. Davlumbaz B cıvatarını (3) ve davlumbazları (4) sökün.



(2) davlumbaz A cıvatası/burcu
(3) davlumbaz B cıvataları
(4) davlumbaz

4. Seleyi sökün (sayfa 29).
5. Havalandırma hortumunu (5) gidon gövde somunundan çekin.
6. Yakıt hortumunun (6) bağlantısını kesin.
7. Yakıt deposu kuşağını (7) kancasından ayırın.
8. Yakıt deposu cıvatarını/pulları (8) sökün.
9. Yakıt deposunu sökün.



(5) havalandırma hortumu
(6) yakıt hortumu
(7) yakıt depo kuşağı
(8) yakıt deposu cıvataları/pulları

⚠ UYARI

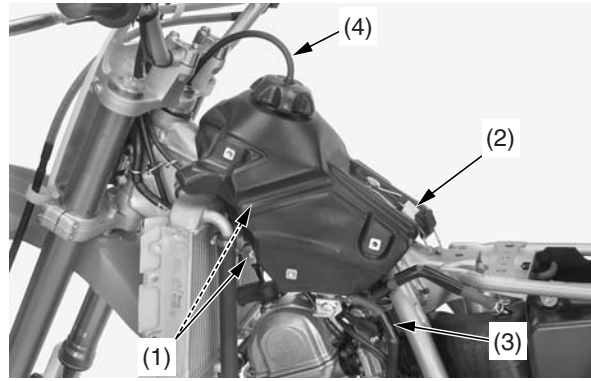
Benzin son derece yanıcı ve patlayıcıdır. Benzin alırken yanabilir veya ciddi şekilde yaralanabilirsiniz.

- Motoru durdurun, sigara, ateş ya da kıvılcımla yaklaşmayın.
- İşlemi iyi havalandırılmış bir yerde yapın.
- Dökülmüş benzini hemen silin.

Yakıt Deposunun Sökülmesi

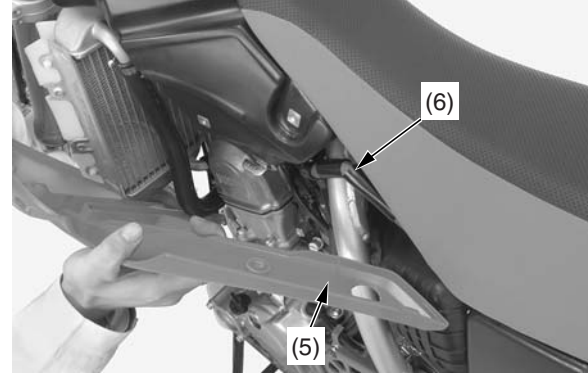
Takılması

1. Yakıt deposunu şasiye takın.
2. Yakıt deposu cıvatalarını/pullarını (1) takın ve sıkın.
3. Yakıt deposu kuşağını (2) kancasına takın.
4. Yakıt hortumunu (3) bağlayın.
5. Havalandırma hortumunu (4) gidon gövde somununa sokun.



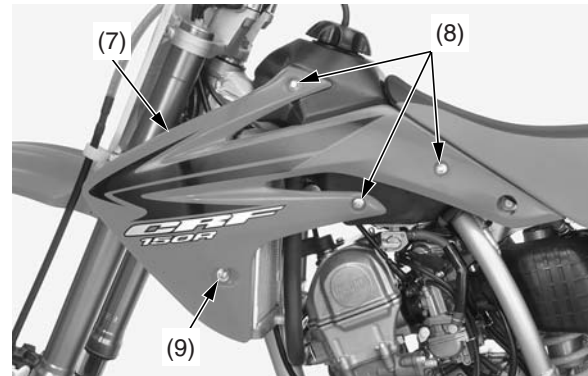
- (1) yakıt deposu cıvataları/pulları
(2) yakıt depo kuşağı
(3) yakıt hortumu
(4) havalandırma hortumu

6. Seleyi takın (sayfa 29).
7. Karter havalandırma hortumunun (6) altındaki sol davlumbaz tırnağını (5) takın.



- (5) sol davlumbaz tırnağı
(6) karter havalandırma hortumu

8. Davlumbazları (7) ve davlumbaz B cıvatalarını (8) takın.
9. Davlumbaz A cıvatalarını/pullarını takın ve sıkın.
10. Davlumbaz B cıvatalarını sıkın.



- (7) davlumbaz
(8) davlumbaz B cıvataları
(9) davlumbaz A cıvatası/burcu

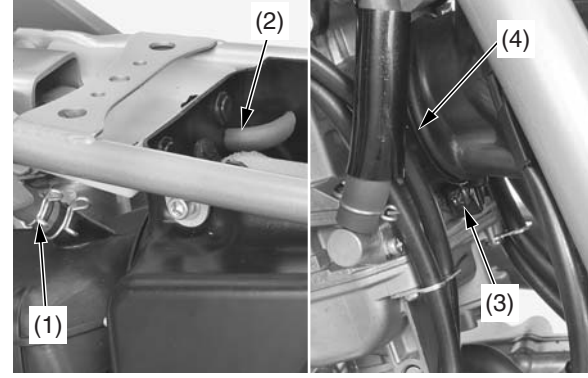
Alt Şasinin Sökülmesi

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Sökülmesi

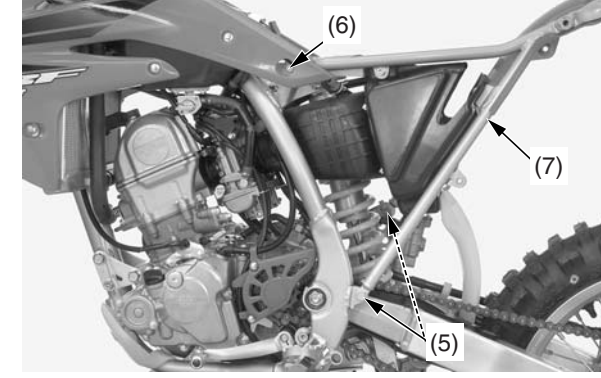
1. Susturucuyu çıkartın (sayfa 85).
2. Seleyi sökün (sayfa 29).

3. Gövde havalandırma hortumunu (1) ayırın.
4. Şanzıman havalandırma hortumunu (2) hava filtresi muhafazasından çekin.
5. Hava filtresi bağlantı boru kelepçesinde (4) bulunan vidayı (3) gevşetin.



- (1) karter havalandırma hortumu
- (2) şanzıman havalandırma hortumu
- (3) vida
- (4) hava filtresi bağlantı boru kelepçesi

6. Alt şasi alt bağlantı cıvatarını (5) ve üst bağlantı cıvatasını (6) sökün. Alt şasiyi (7) geriye doğru çekerek çıkartın.

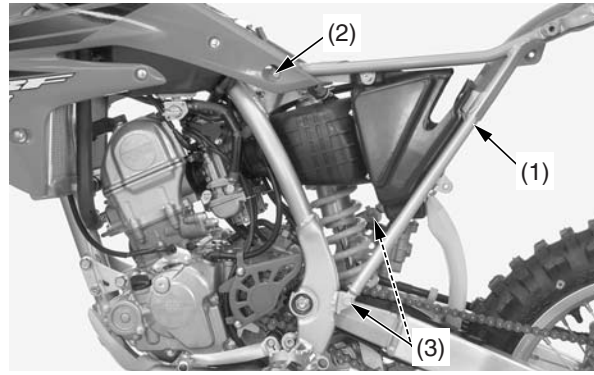


- (5) alt bağlantı cıvataları
- (6) üst bağlantı cıvatası
- (7) alt şasi

Alt Şasinin Sökülmesi

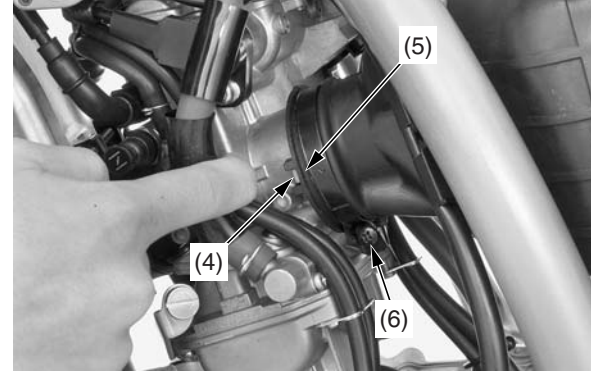
Takılması:

1. Hava filtresi bağlantı borusunu karbüratöre tutturarak alt şasinin (1) üst ve alt kenarlarını ana şasiye gevşekçe takın.
Alt şasiyi eğmemeye özen gösterin.
Alt şasi alt bağlantı cıvatarını (3) ve üst bağlantı cıvatasını (2) takın.
Üst bağlantı cıvatasını ve alt bağlantı cıvatarını belirtilen torkla sıkın.
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)



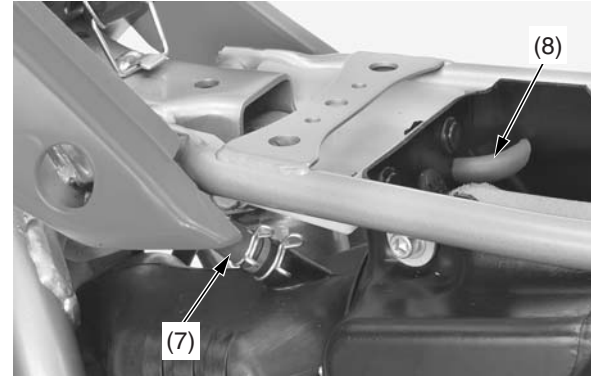
- (1) alt şasi
(2) üst bağlantı cıvatası
(3) alt bağlantı cıvataları

2. Karbüratör dilinin (4) hava filtresi bağlantı borusu yuvasıyla (5) hizalandığından emin olun.
3. Bağlantı borusunun kelepçe vidasını (6) sıkın.



- (4) tırnak
(5) oyuk
(6) vida

4. Gövde havalandırma hortumunu (7) takın.
5. Şanzıman havalandırma hortumunu (8) hava filtresi muhafazasına yerleştirin.



- (7) gövde havalandırma hortumu
(8) havalandırma hortumu

Yakıt Sistemi

Sayfa 19'daki Güvenlik Önlemleri'ne bakın.

Yakıt Tavsiyesi

Tip	Kurşunsuz
Oktan Numarası	95 veya daha yüksek

Motorda daha az tortu yapması ve egzoz sistemi parçalarının ömrünü uzatması nedeniyle kurşunsuz benzin kullanmanızı tavsiye ediyoruz.

Motorunuz (R+M)/2 pompa oktan numarası 91 veya 95 oktan ya da daha yüksek oktan numaralı kurşunsuz benzin kullanacak şekilde tasarlanmıştır. Benzin istasyonlarında yakıt pompaları normalde pompa oktan numarasını gösterir. Daha fazla bilgi için sayfa 140'da *Alkol İçeren Yakıt* bölümüne bakın.

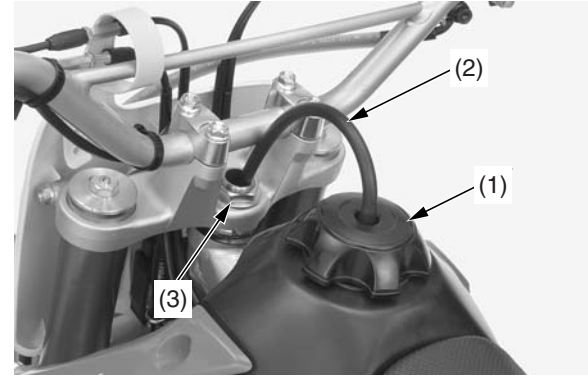
Daha düşük oktanlı benzin kullanmak motora hasar verebilecek "tekleme" veya "vuruntu"ya (yüksek seste) sebep olur. (Yokuş tırmanma gibi ağır yük koşullarında hafif tıklama sesi normaldir.)

Eğer buji kirlenmesi ve vuruntu sesi normal bir yükte ve normal bir hızda oluyorsa benzinin markasını değiştirin. Eğer hala devam ediyorsa yetkili Honda servisine başvurun.

Eski veya kirli benzin asla kullanmayın. Yakıt deposuna kir, toz veya suyun girmesine izin vermeyin.

Yakıt Alma

Yakıt Deposu Kapasitesi: 4.3 litre



- (1) Yakıt doldurma kapağı (2) havalandırma hortumu (3) gidon gövde somunu

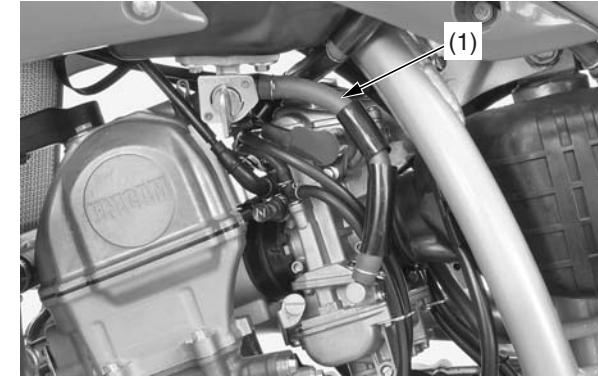
1. Yakıt doldurma kapağını (1) açmak için havalandırma hortumunu (2) gidon gövde somunundan (3) dışarı çekin. Yakıt doldurma kapağını saatin aksi yönünde çevirin ve çıkartın.
2. Yakıt doldurma boğazının alt kenarına ulaşınca kadar yakıt ilave edin. Depoyu fazla doldurmayın.
Yakıt deposu boğazında yakıt olmamalıdır.
3. Yakıt doldurma kapağını kapatın ve havalandırma hortumunu gidon gövde somununa sokun.

⚠ UYARI

Benzin son derece yanıcı ve patlayıcıdır. Benzin alırken yanabilir veya ciddi şekilde yaralanabilirsiniz.

- Motoru durdurun, sigara, ateş ya da kıvılcımla yaklaşmayın.
- İşlemi iyi havalandırılmış bir yerde yapın.
- Dökülmüş benzini hemen silin.

Yakıt Valfi ve Hortumu



(1) yakıt hortumu

1. Kaçaklara karşı kontrol edin.
2. Yakıt hortumunda (1) deformasyon, hasar ya da kaçak olup olmadığını kontrol edin. Gerekirse yakıt hortumunu değiştirin.

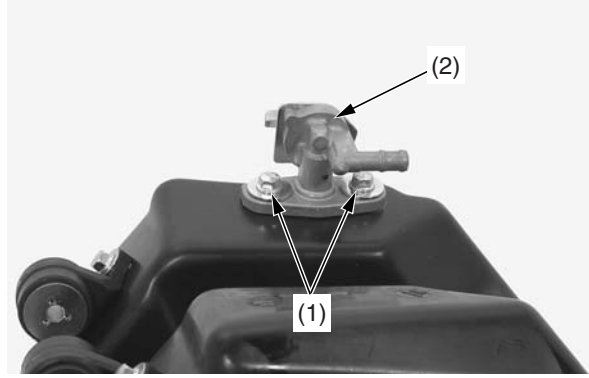
Yakıt Sistemi

Yakıt Filtresi

Yakıt filtresi yakıt deposunun altında bulunur. Filtrede biriken kir yakıtın karbüratöre akışını engeller.

Yakıt filtresine bakım yapmak için:

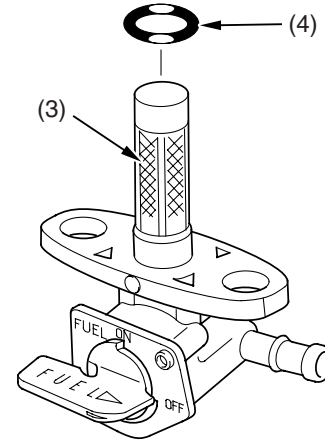
1. Yakıt deposundaki yakıtı uygun bir benzin kabına boşaltın.
2. Yakıt deposunu sökün (sayfa 30).
3. Cıvatalar/burçlar (2) sökerek yakıt deposundan yakıt valfini (2) sökün.



(1) cıvatalar/burçlar

(2) yakıt valfi

4. Yüksek parlama noktalı bir solventle yakıt filtresini (3) yıkayın.
5. O-ring'in (4) iyi durumda olduğunu kontrol edin ve yakıt valfine takın.
6. Yakıt valfini depoya cıvataları/burçları belirtilen torkla sıkarak takın:
10 N•m
7. Yakıt deposunu takın (sayfa 31) ve yakıt doldurun.
Yakıt valfini ON konumuna alın, yakıt kaçaıklarını kontrol edin.



(3) yakıt filtresi

(4) O-ring

Motor Yağı

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Doğru yağın kullanılması ve düzenli olarak yağı kontrol etmek, eklemek ve değiştirmek motorun ömrünü uzatmaya yardımcı olur. En iyi yağ bile bozulabilir. Yağı değiştirmek kirleri ve atıkları gidermeye yardımcı olur. Motorunuzu eski veya kirli bir yağ ile çalıştırmak motora zarar verecektir. Eksik yağ ile motorun çalıştırılması motorda ciddi hasara sebep olabilir.

Yağ Tavsiyesi

API sınıfı	SG ya da daha yüksek API servis etiketinde enerji tasarruflu yazan yağlar hariç
viskozite (ağırlık)	SAE 10W-30
JASO T 903 standardı	MA
tavsiye edilen yağ	Honda "4-STROKE MOTOR-CYCLE OIL" ya da eşdeğeri.

- Motosikletinizin yağ katkı maddelerine ihtiyacı yoktur. Tavsiye edilen yağı kullanın.
- Kutusunda enerji tasarruflu yazan API SH ya da daha yüksek 4 zamanlı motor yağlarını kullanmayın. Yağlamayı olumsuz şekilde etkileyebilir.

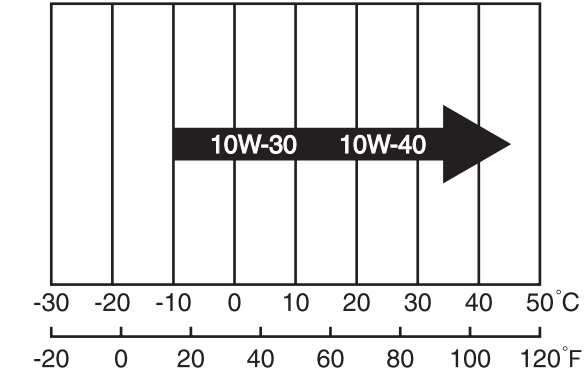


TAVSİYE EDİLMEZ



UYGUN

Aracı kullandığınız bölgedeki ortalama sıcaklık belirtilen aralıkta ise, tabloda gösterilen diğer viskoziteler kullanılabilir.



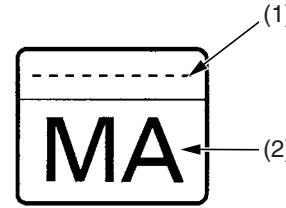
Motor Yağı

JASO T 903 standardı

JASO T 903 standardı 4 zamanlı motosiklet motorları için motor yağı seçme indeksidir.

İki sınıf vardır: MA ve MB.

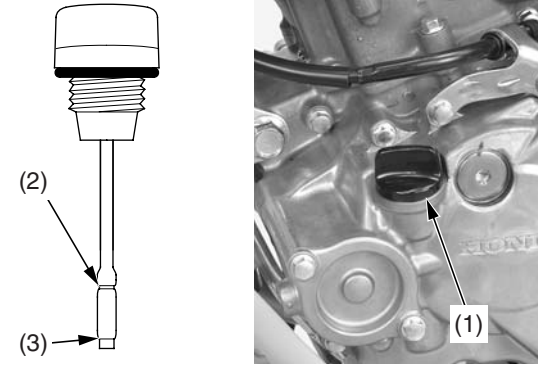
Yağın standarta uygun olup olmadığını yağ kutusundaki etiketten anlayabilirsiniz. Örneğin, aşağıdaki etiket MA sınıfını gösterir.



PRODUCT MEETING JASO T 903
COMPANY GUARANTEEING THIS MA PERFORMANCE:

- (1) yağ satış kod numarası
(2) yağ sınıfı

Motor Yağının Kontrol Edilmesi ve İlâve Edilmesi

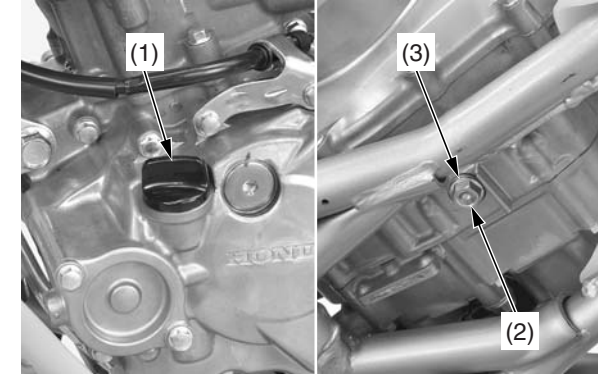


- (1) motor yağı doldurma kapağı
(2) üst seviye (H) işareti
(3) alt seviye (L) işareti

1. Motoru üç dakika kadar rölantide çalıştırın, daha sonra motoru durdurun.
2. Motoru kapattıktan sonra yağın motorun içinde düzgün bir şekilde yayılmasına imkân tanımak üzere üç dakika bekleyin.
3. CRF'nizi düz bir zeminde dik konumda desteğe alın.
4. Motor yağ doldurma kapağını/çubuğunu çıkartın, temizleyin, vidalamadan tekrar sokun. Tekrar çıkartın.
5. Yağ seviyesinin, seviye kontrol camı üzerindeki üst (2) ve alt (3) seviye işaretlerinin arasında olup olmadığını kontrol edin.
 - Yağ, üst seviye işaretinde veya yakınındaysa yağ eklemeyin.
 - Yağ, alt seviye işaretinde veya altındaysa üst seviye işaretine gelene kadar tavsiye edilen yağdan ekleyin. (Gereğinden fazla doldurmayın.) Doldurma kapağını yeniden takın. 1 ila 5. adımları tekrar edin.
6. Doldurma kapağını/çubuğunu yeniden takın.
7. Yağ kaçağı olup olmadığını kontrol edin.

Motor Yağının Ve Filtresinin Değiştirilmesi

1. Motoru üç dakika kadar rölantide çalıştırın, daha sonra motoru durdurun.
2. CRF'nizi düz bir zeminde dik konumda desteğe alın.
3. Yağ doldurma kapağını/çubuğunu (1) sol karter kapağından çıkartın.
4. Yağın dolması için motorun altına bir yağ boşaltma kovası yerleştirin. Daha sonra motor yağı tahliye cıvatasını (2) ve sızdırmazlık pulunu (3) çıkartın.
5. Yağ boşaltıldıktan sonra yağ tahliye cıvata dişlerine motor yağı sürün.
6. Tahliye cıvatasını yeni bir sızdırmazlık puluyla birlikte takın ve belirtilen torkla sıkın:
22 N·m (2.2 kgf·m, 16 lbf·ft)



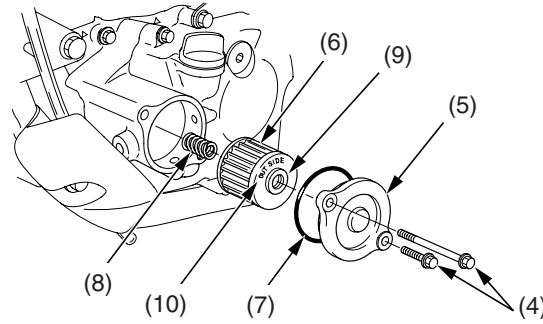
- (1) motor yağı doldurma kapağı
(2) motor yağı tahliye cıvatası
(3) sızdırmazlık pulu

7. Motor yağını ve filtresini her 6 yarıştan sonra veya 15 saatlik sürüşten sonra değiştirin. Bununla beraber tavsiye edilen aralıktan önce yağı değiştirmek isterseniz sayfa 21'e bakın.

(devam ediyor)

Motor Yağı

8. Yağ filtresi kapak cıvatalarını (4) ve yağ filtresi kapağını (5) çıkartın.
9. Yağ filtresini (6) yağ filtresi kapağından çıkartın.
10. O-ringin (7) iyi durumda olduğunu kontrol edin gerekirse değiştirin.



- (4) yağ filtresi kapak cıvataları
 (5) yağ filtresi kapağı
 (6) yağ filtresi
 (7) yağ filtresi kapağı O-ringi
 (8) yay
 (9) kauçuk conta
 (10) "OUT-SIDE" işareti

11. Yayın filtre tarafına gres sürün ve yayı (8) yeni yağ filtresine takın.
12. Yayı motor karterine doğru konumlandırın ve yeni bir yağ filtresini kauçuk contası (9) motorun uzağında dışarı bakacak şekilde takın. Filtre gövdesinde contanın yakınında "OUT-SIDE" (10) yazısını görmelisiniz. Sadece motosikletinizin modeline uygun olarak, orijinal Honda yağ filtresi veya eşdeğer kalitede filtre kullanın.

DİKKAT

Eğer yağ filtresi düzgün takılmazsa motorda ciddi hasarlara yol açar.

13. Yeni bir O-ringe temiz yağ sürün ve yağ filtresi kapağına takın.
14. Yağ filtresi kapağını O-ringe zarar vermeden takın, daha sonra yağ filtresi kapak cıvatalarını belirtilen torkla sıkın:
 12 N·m (1.2 kgf·m, 9 lbf·ft)
15. Karteri tavsiye edilen yağ ile doldurun
 Kapasite: 0.59 litre(0.62 US qt, 0.52 Imp qt)
 Yağ ve filtre değişiminde
 0.56 litre (0.59 US qt, 0.49 Imp qt)
 Yağ değişiminde
16. Yağ doldurma kapağını/çubuğunu yeniden takın.
17. *Motor yağının kontrol edilmesi ve ilâve edilmesi* bölümündeki (sayfa 37) adımları uygulayarak motor yağını kontrol edin.

Şanzıman Yağı

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Doğru yağın kullanılması ve düzenli olarak yağ kontrol etmek, eklemek ve değiştirmek şanzımanın ve debriyajın ömrünü uzatmaya yardımcı olur. En iyi yağ bile bozulabilir. Yağı değiştirmek kirleri ve atıkları gidermeye yardımcı olur. Motorunuzu eski veya kirli bir yağ ile çalıştırmak motora zarar verecektir.

Eksik yağ ile motorun çalıştırılması motorda ve şanzımanda ciddi hasara sebep olabilir.

Yağ Tavsiyesi

API sınıfı (sadece 4 zamanlı motor yağı)	SG ya da daha yüksek API servis etiketinde enerji tasarruflu yazan yağlar hariç
viskozite (ağırlık)	SAE 10W-30
JASO T903 standardı	MA
diğer	molibdenum katkıları gibi sürtünme modifikasyonu olmadan
tavsiye edilen yağ	Honda "4-STROKE MOTOR-CYCLE OIL" ya da eşdeğeri.

- Motosikletinizin yağ katkı maddelerine ihtiyacı yoktur. Tavsiye edilen yağı kullanın.
- Grafitli ya da molibdenum katkıları yağı kullanmayın. Debriyajın çalışmasını olumsuz yönde etkileyebilir.
- Kutusunda enerji tasarruflu yazan API SH ya da daha yüksek 4 zamanlı motor yağlarını kullanmayın. Yağlamayı ve debriyaj performansını olumsuz etkileyebilir.

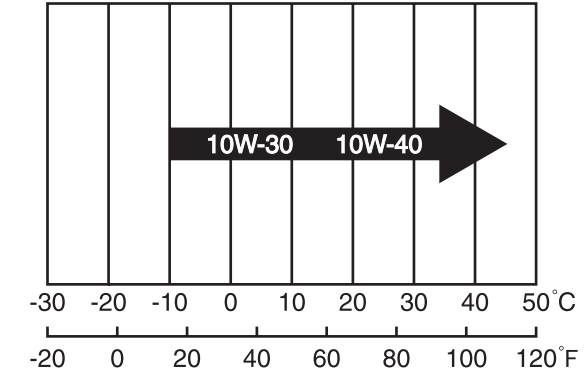


TAVSİYE EDİLMEZ



UYGUN

Aracı kullandığınız bölgedeki ortalama sıcaklık belirtilen aralıkta ise, tabloda gösterilen diğer viskoziteler kullanılabilir.



(devam ediyor)

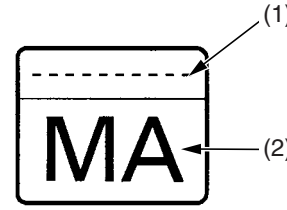
Şanzıman Yağı

JASO T 903 standardı

JASO T 903 standardı 4 zamanlı motosiklet motorları için motor yağı seçme indeksidir.

İki sınıf vardır: MA ve MB.

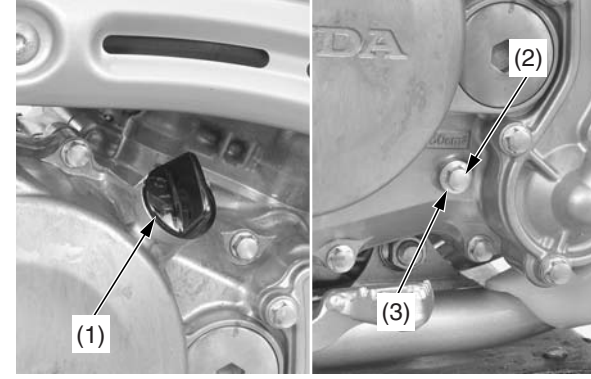
Yağın standarta uygun olup olmadığını yağ kutusundaki etiketten anlayabilirsiniz. Örneğin, aşağıdaki etiket MA sınıfını gösterir.



PRODUCT MEETING JASO T 903
COMPANY GUARANTEEING THIS MA PERFORMANCE:

- (1) yağ satış kod numarası
(2) yağ sınıfı

Motor Yağının Kontrol Edilmesi ve İlâve Edilmesi

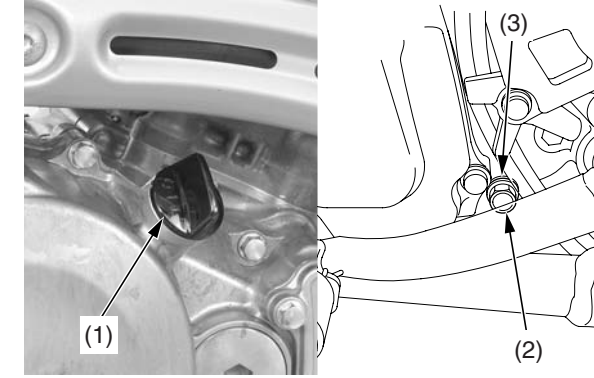


- (1) şanzıman yağı doldurma kapağı
(3) sızdırmazlık pulu
(2) yağ kontrol civatası

1. Motoru üç dakika kadar rölantide çalıştırın, daha sonra motoru durdurun.
2. Motoru kapattıktan sonra yağın şanzımanın ve debriyajın içinde düzgün bir şekilde yayılmasına imkân tanımak üzere üç dakika bekleyin.
3. CRF'nizi düz bir zeminde dik konumda desteğe alın.
4. Sağ karter kapağından şanzıman yağ doldurma kapağını (1), yağ kontrol civatasını (2) ve sızdırmazlık pulunu (3) sökün. Kontrol civatası deliğinden az bir miktar yağ dışarı akabilir. Eğer fazla miktarda yağ varsa yağın akışı duruncaya kadar kontrol civatası deliğinden dışarı akmasını bekleyin. Eğer yağ seviyesi kontrol civatası deliğinden daha aşağıda ise yağ kontrol civatası deliğinden dışarı akmaya başlayıncaya kadar yağ doldurma deliğinden yavaş yavaş yağ ilâve edin. Yağ kontrol civatasını yeni bir sızdırmazlık puluyla sıkın ve şanzıman yağ doldurma kapağını takın. 1 ila 4. adımları tekrar edin.
5. Kontrol ettikten sonra veya yağ ekledikten sonra yağ kontrol civatasını belirtilen torkla sıkın. 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
6. Şanzıman yağ doldurma kapağını sıkıca kapatın.

Şanzıman Yağının Değiştirilmesi

1. Motoru üç dakika kadar rölantide çalıştırın, daha sonra motoru durdurun.
2. CRF'nizi düz bir zeminde dik konumda desteğe alın.
3. Yağ doldurma kapağını (1) sağ karter kapağından çıkartın.
4. Yağın dolması için motorun altına bir yağ boşaltma kovası yerleştirin. Daha sonra şanzıman yağı tahliye civatasını (2) ve sızdırmazlık pulunu (3) çıkartın.
5. Yağ boşaldıktan sonra şanzıman yağı tahliye civatası dişlerine motor yağı sürün
6. Civatayı yeni bir sızdırmazlık puluyla birlikte takın ve belirtilen torka sıkın: 22 N·m (2.2 kgf·m, 16 lbf·ft)
7. Kartere tavsiye edilen yağı koyun. Kapasite: 0.57 litre yağ değişiminde.
8. *Şanzıman yağının kontrol edilmesi ve ilâve edilmesi bölümündeki* (bu sayfa) adımları uygulayarak şanzıman yağı seviyesini kontrol edin.



- (1) şanzıman yağı doldurma kapağı
(2) şanzıman yağı tahliye civatası
(3) sızdırmazlık pulu

Soğutma Suyu

CRF'nizdeki soğutma sistemi, silindir ve silindir kapağı çevresindeki soğutma suyu ceketinde dolaşarak motor sıcaklığını giderir.

Soğutma sistemine bakım yapmak sistemin doğru çalışmasını sağlar ve donmayı, harareti ve paslanmayı önler.

Soğutma Suyu Tavsiyeleri

İyi kalite ve içinde paslanmaya karşı koruyucu ihtiva eden ve özellikle alüminyum motorlar için tavsiye edilen glikoz antifriz kullanılmalıdır. Antifriz kabının etiketine bakın.

Soğutma suyu solüsyonu olarak sadece distile su kullanın. Yüksek mineralli sular içinde tuz ihtiva edebilir ve bu da alüminyum motora zarar verebilir.

UYARI

Soğutma suyunu silikat inhibitörler ile beraber kullanmak su contalarının erken aşınmasına veya radyatör geçişlerinin tıkanmasına yol açar. Musluk suyu kullanmak motora hasar verebilir.

Fabrika çıkışında motosikletiniz 50/50 karışım oranında saf su ve antifriz ihtiva eder. Bu karışım çeşitli çalışma sıcaklıklarında tavsiye edilir ve çürümeye karşı çok etkilidir.

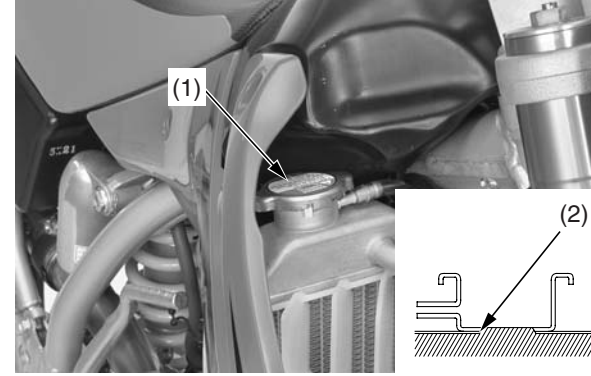
(%40 antifriz) oranından daha düşük bir karışım çürümeye karşı iyi bir koruyucu görevi yapmayacaktır.

Karışım içinde antifriz oranı yükseltmek soğutma sisteminin performansını azaltır. Antifriz miktarını donmaya karşı ek bir koruma sağlamak için maksimum %60'a kadar artırabilirsiniz. Dondurucu soğuklarda soğutma sistemini sık sık kontrol edin.

Soğutma Suyunun Kontrol Edilmesi ve İlâve Edilmesi

Sayfa 19'daki Güvenlik Önlemleri'ne bakın.

1. Motor soğukken radyatör kapağını (1) açın ve soğutma suyu seviyesini kontrol edin. Soğutma suyu seviyesi radyatör doldurma boğazının (2) alt kenarında olmalıdır.



- (1) radyatör kapağı
(2) doldurma boğazı

⚠ UYARI

Motor sıcakken radyatör kapağının açılması, soğutma suyunun fışkırmasına ve ciddi şekilde yanmanıza sebep olur.

Radyatör kapağını açmadan önce mutlaka motorun ve radyatörün soğumasını bekleyin.

2. Su seviyesi düşükse soğutma suyu ilavesi yapın. Her sürüş öncesi soğutma suyu seviyesini kontrol edin. Sifon hortumundan 20 – 60 cm³ (0.7 – 2.0 US oz, 0.7 – 2.1 Imp oz) miktarındaki bir eksilme normaldir. Soğutma suyu kaybı bu miktardan fazlaysa soğutma sistemini kontrol edin. Kapasite: 0.76 litre (1.80 US qt, 0.67 Imp qt) dağıtmada

3. Radyatör kapağını sıkıca takın.

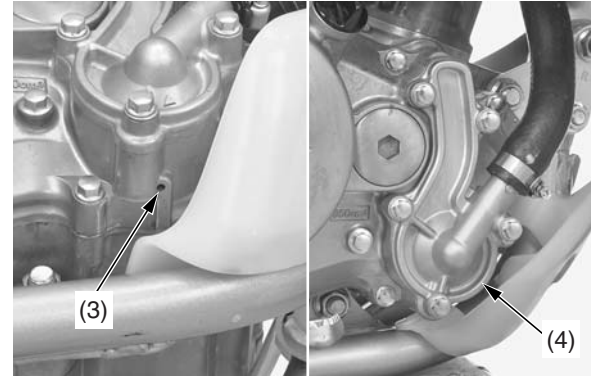
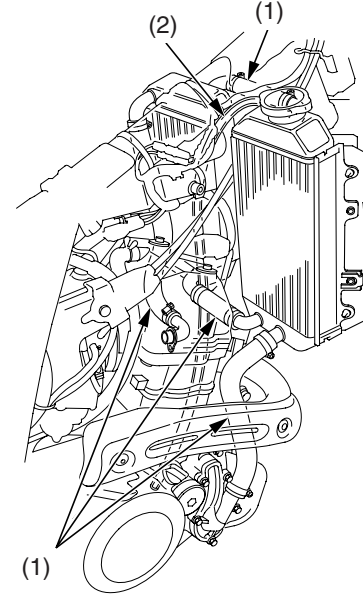
UYARI

Radyatör kapağı düzgün takılmadığında soğutma suyunun eksilmesine ve dolayısıyla hararete ve motorda hasara yol açabilir.

Soğutma Suyu

Soğutma Sisteminin Kontrol Edilmesi

1. Soğutma sisteminde kaçak olup olmadığını kontrol edin (Kaçaklar için Tamir Kitabında arıza bulma işlemine bakın).
2. Su hortumlarında (1) çatlak, bozulma ve hortum kelepçelerinde gevşeklik olup olmadığını kontrol edin.
3. Radyatör takozunda gevşeklik olup olmadığını kontrol edin.
4. Sifon hortumunun (2) bağlı olmasını ve tıkalı olmamasını sağlayın.
5. Radyatör kanatçıklarında tıkanma olup olmadığını kontrol edin.
6. Devridaim pompasının (4) altındaki devridaim pompası kontrol deliğinde (3) kaçak olup olmadığını kontrol edin. Deliğin mutlaka açık kalmasını sağlayın. Eğer su kontrol deliğinden kaçırıyorsa su keçesi hasar görmüş demektir. Eğer yağ kontrol deliğinden kaçırıyorsa şanzıman yağ keçesi hasar görmüş demektir. Su keçesini veya şanzıman yağ keçesini değiştirmek için Honda Tamir Kitabına veya Honda yetkili servisine başvurun. Her iki keçe aynı anda değiştirilmelidir.



- (1) su hortumları
(2) sifon hortumu
(3) kontrol deliği
(4) devridaim pompası

Soğutma Suyunun Değiştirilmesi

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Uygun aletlere ve servis bilgisine sahip değilseniz soğutma suyu Honda servisi tarafından değiştirilmelidir.
Honda Tamir Kitabına bakın.

⚠ UYARI

Motor sıcakken radyatör kapağının açılması, soğutma suyunun fışkırmasına ve ciddi şekilde yanmanıza sebep olur.

Radyatör kapağını açmadan önce mutlaka motorun ve radyatörün soğumasını bekleyin.

Tahliye edilen soğutma suyunu atmak için sayfa 130'daki *Siz ve Çevreniz* bölümüne bakın.

UYARI

Tahliye edilen sıvıların yanlış şekilde atılması çevreye zarar verir.

Hava Filtresi

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Hava filtresi birbirlerinden ayrılamayan poliüretan iç ve dış parçalardan meydana gelmektedir. Kirli bir hava filtresi motorun gücünü azaltır.

Arazi araçlarında hava filtresinin bakımı çok önemlidir. Kirli, nemli, aşınmış veya hasarlı hava filtresi kirin, tozun, çamurun ve diğer pisliklerin motorun içine girmesine sebep olur.

Motosikletiniz çok ıslak ve tozlu bölgelerde kullanılıyorsa hava filtresine daha sık servis yaptırın. Sürüş koşullarınıza bağlı olarak Honda yetkili servisi size doğru bakım aralıkları konusunda yardımcı olacaktır.

CRF'nizin hava filtresinin çok özel performans gereklilikleri vardır. Sadece motosikletinizin modele uygun olarak, orijinal Honda hava filtresi veya eşdeğer kalitede filtre kullanın.

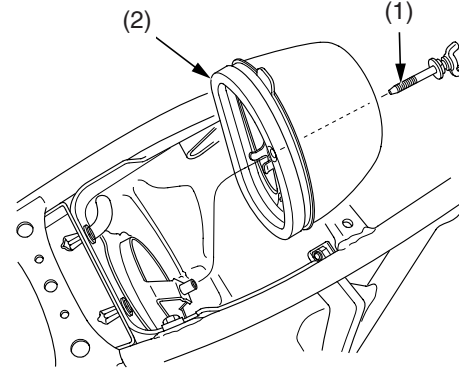
Hava filtresine doğru bakım yapmak, motorun vak-tinden önce aşınmasını veya hasar görmesini önler, yüksek onarım maliyetini, motorda güç kaybını ve bujinin kirlenmesini engeller ve yakıt ekonomisini artırır.

UYARI

Hava filtresine bakım yapılmaması zayıf performans ve motorun erken aşınmasına sebep olur.

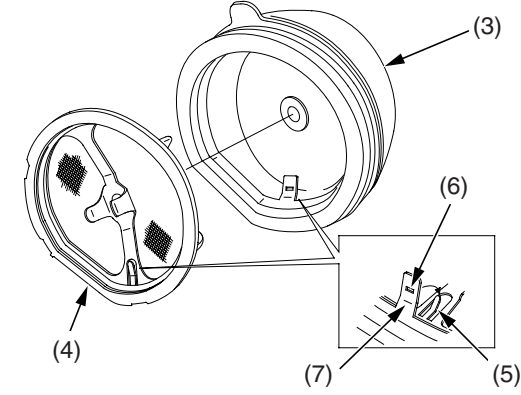
Temizlenmesi

1. Seleyi sökün (sayfa 29).
2. Hava filtresi tespit civatasını (1) sökün ve hava filtresi grubunu (2) çıkartın.



(1) hava filtresi tespit civatası
(2) hava filtresi grubu

3. Hava filtresini (3) hava filtresi tutucusundan (4) çıkartın.



(3) hava filtresi grubu
(4) hava filtresi tutucusu
(5) tutucu tırnağı
(6) delik
(7) hava filtresi tırnağı

4. Hava filtresini temiz, parlayıcı olmayan bir temizleme solventinde temizleyin. Daha sonra sıcak, sabunlu suda yıkayın, iyice durulayın ve tamamen kurumasını bekleyin. Hava filtresi birbirlerinden ayrılamayan iç ve dış parçalardan meydana gelmektedir.
5. Hava filtresi muhafazası ve kapağının içini temizleyin.
6. Kuruduktan sonra hava filtresini "Honda Foam Filter Oil" veya eşdeğeri bir hava filtresi yağına batırın. Hava filtresinin iç ve dış tüm yüzeyine yağı sürün, hava filtresini yağla doyurmak için iki elinizle filtreyi yağla ovalayın. Yağın fazlasını sıkın.
7. Hava filtresi ve hava filtresi tutucusu arasındaki sızdırmazlık bölgesine kalın bir kat Honda beyaz lityum gresi veya eşdeğerini sürün.
8. Hava filtresini ve tutucusunu toplayın. Tutucunun tırnağını (5) hava filtresi tırnağının (7) deliğine (6) geçirin.

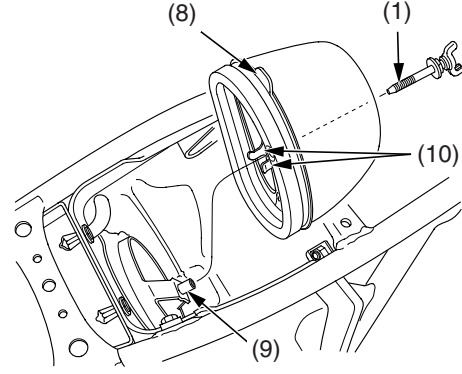
(devam ediyor)

Hava Filtresi

9. Hava filtresi grubunu hava filtresi muhafazasına takın.

- Hava filtresi grubunu filtre tırnağı (8) yukarı bakacak şekilde takın.
- Hava filtresi tabla çıkıntısını (9) hava filtresi tutucusu tırnakları (10) arasına yerleştirin.

10. Hava filtresi tespit civatasını (1) takın ve sıkın.



- (1) hava filtresi tespit civatası
(8) hava filtresi tırnağı
(9) hava filtresi tabla çıkıntısı
(10) hava filtresi tutucu tırnakları

UYARI

Hava filtresi grubu doğru takılmazsa pislik ve toz motora girerek segmanların ve silindirin hızla aşınmasına yol açabilir.

11. Seleyi takın (sayfa 29).

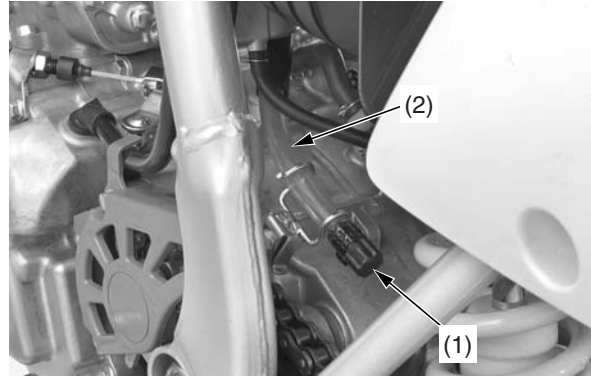
Motor Gövdesi Havalandırması

Sayfa 19'daki *Güvenlik  nlemleri*'ne bakın.

Motosiklet genelde tam gaz veya yağmurda sürülüyorsa daha sık servis yaptırın.
Tüpteki saydam kısımda tortu seviyesi görülebiliyorsa, daha sık servise sokun.

Tahliye Edilmesi

1. Havalandırma hortum tapasını (1) hortumdan (2)  ıkartın ve içinde biriken artıkları boşaltın.
2. Tahliye hortum tapasını tekrar takın.

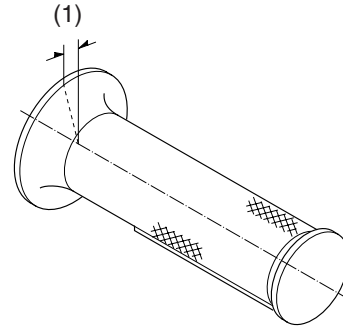


- (1) gövde havalandırma hortum tapası
(2) hortum

Gaz Kolu

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Gaz Kolu Boşluğu



(1) boşluk

Kontrolü

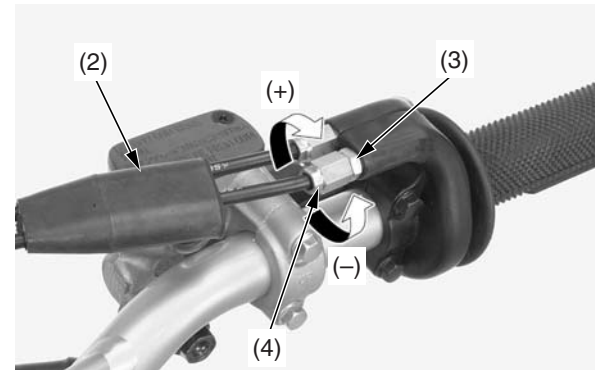
Gaz kolu boşluğunu (1) kontrol edin.

Boşluk: 3 – 5 mm (0.1 – 0.2 in)

Gerekirse, boşluğu ayarlayın.

Üst Ayar

Küçük ayarlar üst ayarlayıcı ile yapılır.



(2) toz kapağı
(3) kontra somun
(4) ayarlayıcı

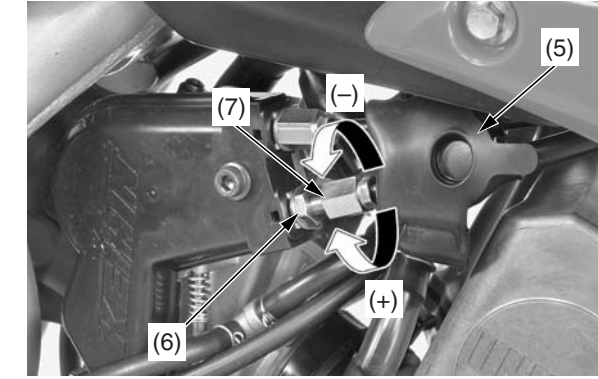
(+) artar
(-) azalır

1. Toz kapağını (2) geriye çekin.
2. Üst kontra somunu (3) gevşetin.
3. Üst ayarlayıcıyı (4) çevirin.
Ayarlayıcıyı (-) yönüne çevirdiğinizde boşluk azalır, (+) yönüne çevirdiğinizde boşluk artar.
4. Kontra somunu belirtilen torkla sıkın.
Toz kapağını normal konumuna getirin.
4 N·m (0.4 kgf·m, 3.0 lbf·ft)
5. Gaz kolunun tam kapalı pozisyondan tam açık pozisyona kadar sarsıntısız dönüp dönmediğini kontrol edin.

Ayarlayıcı sonuna kadar açılmışsa ve doğru değer elde edilemiyorsa, ayarlayıcıyı tamamen içeri ve dışarı bir tam tur döndürün. Kontra somunu sıkın, toz kapağını takın ve ayarı alt ayarlayıcıyla yapın.

Alt Ayarlayıcı

Alt ayarlayıcı gaz kablolarının değiştirilmesi veya karbüratörün sökülmesi gibi durumların sonrasında büyük ayarlar yapmak için kullanılır. Aynı zamanda üst ayarlayıcıyla doğru bir ayar yapamadıysanız da kullanılır.



(5) toz kapağı
(6) kontra somun
(7) ayarlayıcı

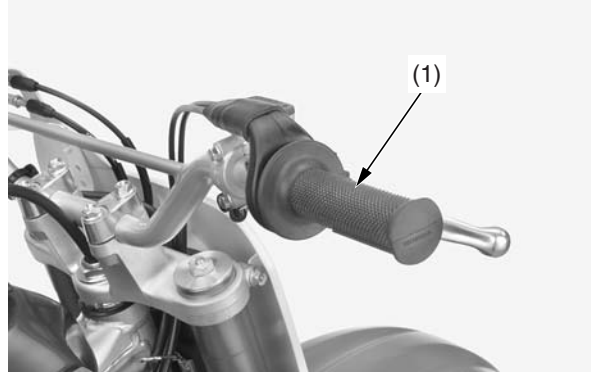
(+) artar
(-) azalır

1. Toz kapağını (5) geriye çekin.
2. Kontra somunu (6) gevşetin.
3. Ayarlayıcıyı (-) yönüne çevirdiğinizde boşluk azalır, (+) yönüne çevirdiğinizde boşluk artar.
4. Kontra somunu belirtilen torkla sıkın.
4 N·m (0.4 kgf·m, 3.0 lbf·ft)
5. Gaz kolunun sarsıntısız olarak çalıştığından ve gidonun her konumunda geriye gelebildiğinden emin olmak için gaz kolunu çalıştırın.
6. Toz kapağını takın

Boşluğu belirtilen aralıkta ayarlayamıyorsanız
Honda yetkili servisine başvurun.

Gaz Kolu

Gaz Kolunun Kontrolü



(1) gaz kolu

1. Gaz kolu grubunu ve cıvataları kontrol edin.
2. Gaz kolunun (1) tam kapalı pozisyondan tam açık pozisyona kadar sarsıntısız dönüp dönmediğini kontrol edin. Problem varsa Honda yetkili servisine başvurun.
3. Gaz tellerinin durumunu gaz kolundan karbüratöre kadar kontrol edin.
Eğer teller katlanmış, sürtünerek zedelenmiş veya yanlış döşenmişse tellerin değiştirilmesi veya yeniden döşenmesi gerekir.
4. Gidonun tam sol ve tam sağ pozisyonlarında tellerde gerginlik veya gerilim olup olmadığını kontrol edin.
5. Pas ve korozyonu önlemek için piyasada satılan bir kablo yağıyla kabloları yağlayın.

Motor Rölanti Devri

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

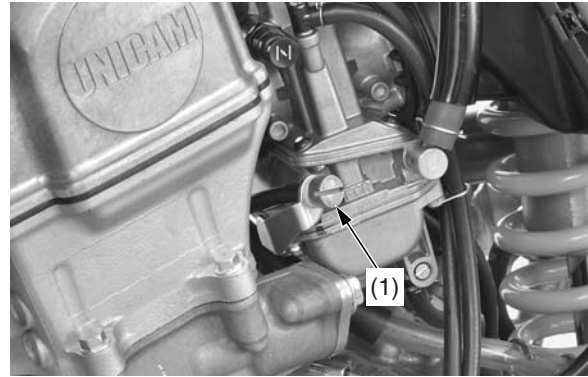
Karbüratör ayarını periyodik olarak yapmak için Honda servisine başvurun.

Şunu unutmayın, yakıt sistemindeki her problemi gidermek için rölanti devrini ayarlamak bir çare olamaz. Rölantiyi ayarlamak başka bir yerdeki arızayı gideremez.

Doğru bir rölanti devri ayarlaması için motor normal çalışma sıcaklığında olmalıdır.

Rölanti Devri Ayarı

1. Motor soğuksa, 3 dakika rölantide çalıştırın. Sonra durdurun.
2. Motora bir takometre bağlayın.
3. Vitesi boşa alın. Motoru çalıştırın.
4. Motosikleti dik konumda tutun.
5. Rölanti devrini gaz kolu durdurma vidasından (1) ayarlayın.
Rölanti devri 2.100 ± 100 dev/dak

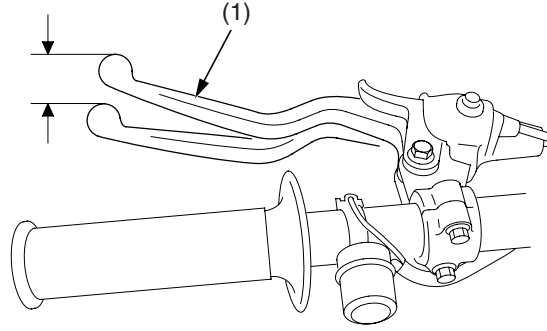


(1) gaz kolu durdurma vidası

Debriyaj Sistemi

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Debriyaj Kolu Boşluğu



(1) debriyaj kolu

Kontrolü

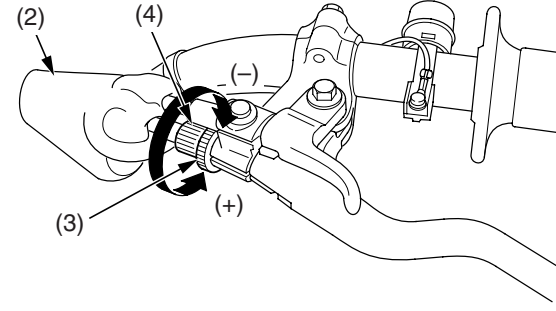
Boşluğu kontrol edin.

Boşluk: 10 – 20 mm (0,4 – 20,32 mm)

Gerekirse, boşluğu ayarlayın. Yanlış boşluk ayarı debriyajın erken aşınmasına sebep olabilir.

Kablo Ucu Ayarı

Küçük ayarlar debriyaj kablo ucu ayarlayıcısı ile yapılır.

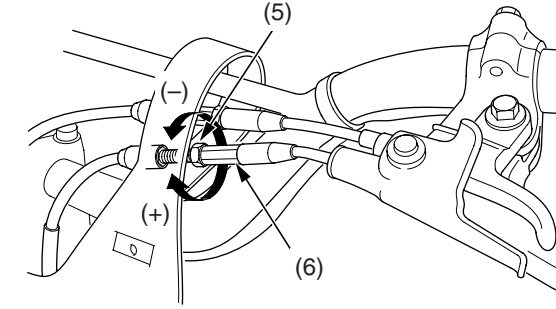


- (2) toz kapağı (+) artar
(3) kontra somun (-) azalır
(4) kablo ucu ayarlayıcı

1. Toz kapağını (2) geriye çekin.
2. Kontra somunu (3) gevşetin ve kablo ucu ayarlayıcısını (4) döndürün. Ayarlayıcıyı (-) yönüne çevirdiğinizde boşluk azalır, (+) yönüne çevirdiğinizde boşluk artar.
3. Ayar işleminden sonra, kontra somununu sıkın ve toz kapağını takın.
4. Boşluğu tekrar kontrol edin.

İntegral Kablo Ayarı

İntegral kablo ayarlayıcısı kablo ucu ayarlayıcısıyla ayar yapılamıyor ya da sınırı geçiyorsa kullanılmalıdır.



- (5) kontra somun (+) artar
(6) integral kablo ayarlayıcı (-) azalır

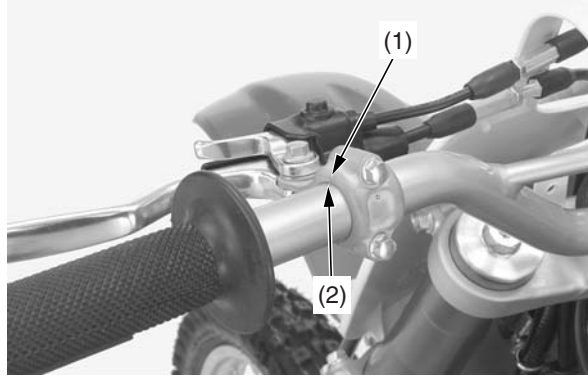
1. Kablo ucu ayarlayıcısını (+) yönünde hafifçe yerine oturana kadar çevirin ve sonra dışa doğru 1 tur çevirin.
2. Kontra somunu (5) gevşetin.
3. Doğru ayarı elde edene kadar integral kablo ayarlayıcısını (6) çevirin.
4. Kontra somunu sıkın. Ayarı kontrol edin.
5. Motoru çalıştırın ve debriyaj kolunu sıkın ve vites takın. Motorun silkelediğini ve motosikletin titremediğini kontrol edin. Debriyaj kolunu yavaşça bırakın ve gazı açın. Motosiklet sarsıntısız bir şekilde hareket etmeli ve yavaş yavaş hızlanmalıdır.

Doğru ayarı elde edemiyor ya da debriyaj düzgün çalışmıyorsa kablo aşınmış ya da bükülmüş olabilir veya debriyaj diskleri aşınmış olabilir. Honda Tamir Kitabına veya Honda yetkili servisine başvurun.

Debriyaj Sistemi

Diğer Kontroller ve Yağlama

- Debriyaj kolu grubunun doğru şekilde olduğunu (tutucunun ucunun (1) gidondaki zimba işaretle (2) hizalandığını kontrol ederek) kontrol edin ve cıvataları sıkın.



(1) tutucu ucu

(2) zimba işareti

- Debriyaj kablosunu bükülme veya aşınmaya karşı kontrol edin. Gerekirse değiştirin.
- Pas ve aşınmayı önlemek için piyasada satılan bir kablo yağıyla debriyaj kablosunu yağlayın.

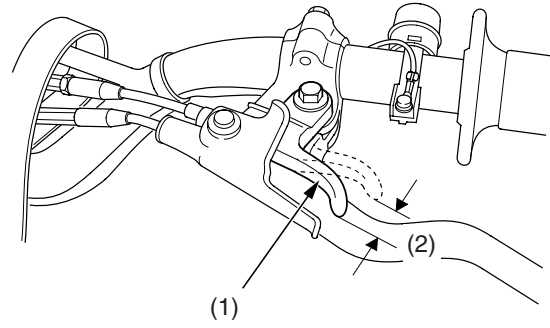
Debriyajın Çalışması

1. Düzgün debriyaj çalışması bakımından kontrol edin. Gerekirse, debriyaj kolu pivotunu veya debriyaj kablosunu yağlayın.
2. Debriyaj kablosunda bozulma, katlanma veya hasar olup olmadığını kontrol edin.

Sıcak Çalıştırma Kolu

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Sıcak Çalıştırma Kolu Boşluğu



- (1) sıcak çalıştırma kolu
(2) sıcak çalıştırma kolu boşluğu

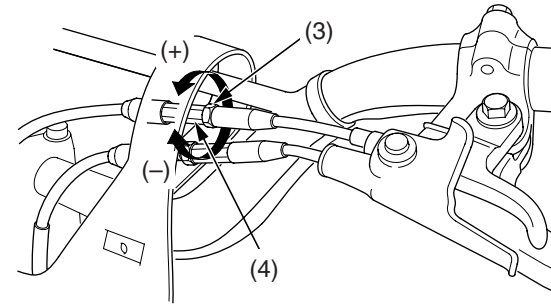
Kontrolü

Boşluğu kontrol edin.
2 – 3 mm (0.08 – 0.12 in)
Gerekirse, boşluğu ayarlayın.

Ayarlama

Ayarlar kablo ucu ayarlayıcısı ile yapılır.

Kontra somunu (3) gevşetin ve ayarlayıcıyı (4) döndürün. Ayarlayıcıyı (+) yönüne çevirdiğinizde boşluk artar, (-) yönüne çevirdiğinizde boşluk azalır. Ayar işleminden sonra kontra somunu sıkın.



- (3) kontra somun
(4) ayarlayıcı
- (+) artar
(-) azalır

Buji

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Buji Tavsiyesi

Tavsiye edilen standart buji çoğu yarış koşulu için tatmin edicidir

Standart	CR8EH9 (NGK)
	U24FER9 (DENSO)

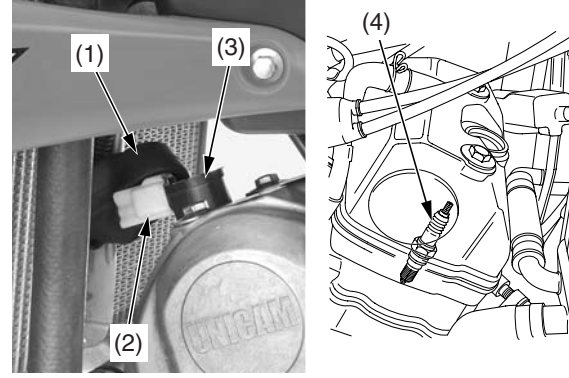
Mutlaka doğru sıcaklık derecesinde ve tavsiye edilen buji kullanın.

UYARI

Yanlış kapasite veya sıcaklık derecesindeki bir bujiyi kullanmak motorun hasar görmesine yol açabilir.

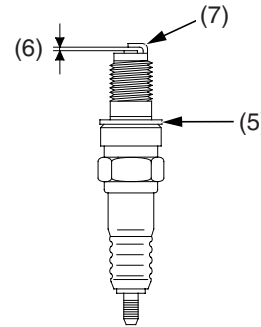
Buji Kontrolü ve Değiştirilmesi

1. Toz kapağını (1) geriye çekin.
2. Doğrudan ateşleme bobini konektörünü (2) ayırın.
3. Doğrudan ateşleme bobinini (3) ayırın.
4. Bujilerin oturduğu kısımlardaki pislikleri temizleyin.
5. Bujiyi (4) sökün.



- (1) toz kapağı (3) doğrudan ateşleme bobini
(2) doğrudan ateşleme bobini konektörü (4) buji

6. Tırnakta aşınma veya birikinti, conta (5) hasar ve porselende çatlak olup olmadığını kontrol edin. Eğer bunların olduğunu fark ederseniz bujiyi değiştirin.
7. Filer çakısı kullanarak buji tırnak aralığını (6) kontrol edin ve yan elektrodu eğerek dikkatlice ayarlayın.
Tavsiye edilen buji tırnak aralığı:
0.8 – 0.9 mm (0.031 – 0.889 mm)



- (5) conta
(6) buji tırnak aralığı
(7) yan elektrot

8. Doğru buji değerleri elde etmek üzere motosikleti virajsız bir yolda hızlandırın. Motor durdurma düğmesine basın ve kolu sıkarak debriyayı ayırın. Viteye takmadan durun, daha sonra bujiyi çıkartın ve kontrol edin. Orta tırnağın etrafındaki porselen izolatör sarımsı kahverengi ile orta gri arasında görünmelidir.

Eğer yeni bir buji kullanıyorsanız bujinin rengine bakmadan önce en az on dakika motosikleti sürün; sıfır bir buji ilk başta renk vermez.

Eğer tırnaklar yanmış gibi görünüyorsa veya porselen beyaz ya da açık gri (fakir karışım) veya tırnaklar ve porselen siyah veya kirlenmiş (zengin karışım) gözüküyorsa başka bir yerde sorun var demektir (sayfa 121). Karbüratörü, benzin sistemini ve avansı kontrol edin.

9. Üzerinde pul olan bujilerin dış kaplaması için bujiyi elle sıkarak boşluğunu alın.
10. Bujiyi sıkın:

- Eski buji iyi durumdaysa:
Yuvaya tam oturduktan sonra sadece 1/8 tur.
- Yeni buji takıyorsanız gevşememesi için iki defa sıkın.
a) İlk olarak, bujiyi sıkın:
NGK: Buji yuvasına tam oturduktan sonra sadece yarım tur.
DENSO: buji yuvasına tam oturduktan sonra sadece 1 tur.
b) Daha sonra bujiyi gevşetin.
c) Sonra, bujiyi tekrar sıkın.
Yuvaya tam oturduktan sonra sadece 1/8 tur.

UYARI

Yeterince sıkılmayan buji motorun hasar görmesine sebep olabilir. Buji gevşekse, piston hasar görebilir. Buji çok sıkıysa, dişler hasar görebilir.

11. Doğrudan ateşleme bobinini bağlayın. Kablo ve tellerin kırılmasını önlemek için dikkat edin.
12. Doğrudan ateşleme bobini konektörünü bağlayın.
13. Toz kapağını takın.

Subap Boşluğu

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

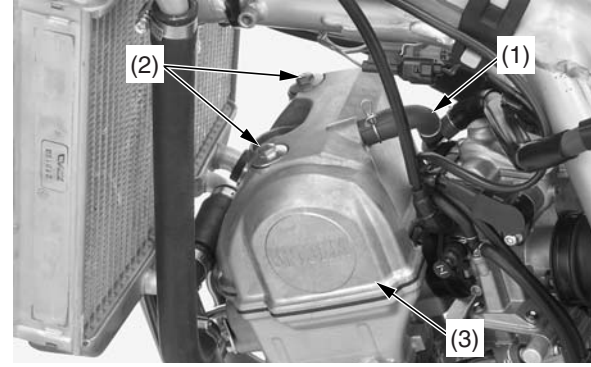
Aşırı subap boşluğu gürültüye ve muhtemel motor hasarına sebep olur. Az veya hiç boşluk olmaması subabın kapanmasını önler ve subap hasarına aynı zamanda güç kaybına sebep olur. Subap boşluğunu bakım programında belirtilen bakım aralıklarında ve motor soğukken kontrol edin.

Subap boşluğunun kontrolü veya ayarı motor soğukken yapılmalıdır. Subap boşluğu motor sıcaklığı arttıkça değişecektir.

Külbütörün Sökülmesi

Kontrol etmeden önce pisliğin motora girmesini önlemek için motoru baştan aşağı temizleyin.

1. Seleyi ve yakıt deposunu sökün (sayfa 29).
2. Bujiyi sökün (sayfa 52).
3. Havalandırma hortumunu sökün (1).
4. Külbütör cıvatalarını (2) ve külbütörü (3) sökün.



- (1) havalandırma hortumu
(2) külbütör cıvataları
(3) külbütör

5. Buji delik salmastrasını sökün.

Sıkıştırma Zamanında Üst Ölü Noktaya Konumlandırma

1. Krank mili deliği kapağını (1) sökün.

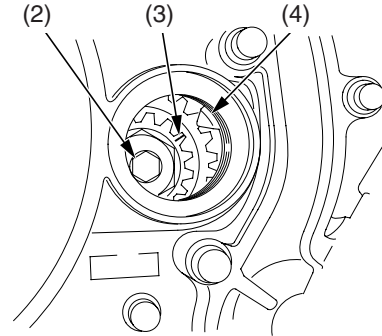


- (1) krank mili deliği kapağı

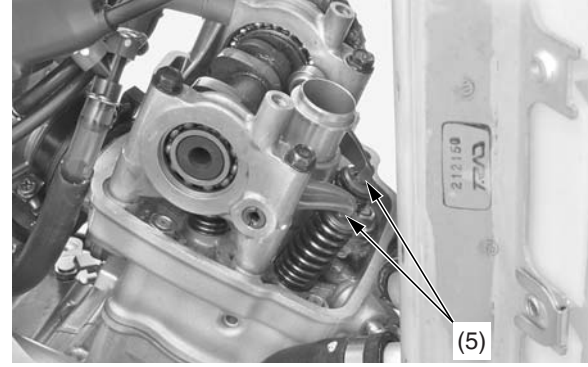
(devam ediyor)

Subap Boşluğu

3. Krank milini, saat yönünde birinci tahrik dişlisi civatası (2), zımba işareti (3) sağ karter kapağındaki indeks işaretiyle işaretiyle (4) hizalanana kadar çevirin. Bu konumda piston sıkıştırma ya da egzoz zamanında olabilir. Krank mili zımba işaretini geçerse, birinci tahrik dişlisi civatasını tekrar saat yönünde çevirin ve zımba işaretini indeks işaretiyle hizalayın. Kontrol, emme ve egzoz subapları kapalı ve piston sıkıştırma zamanının üstündeyken yapılmalıdır. Bu durum egzoz külbütörünü (5) hareket ettirerek belirlenebilir. Serbestse, bu subapların kapalı ve pistonun sıkıştırma zamanında olduğunu gösterir. Sıkıysa ve subaplar açıksa, birinci tahrik dişlisini 360° çevirin ve zımba işaretini indeks işaretiyle tekrar hizalayın.



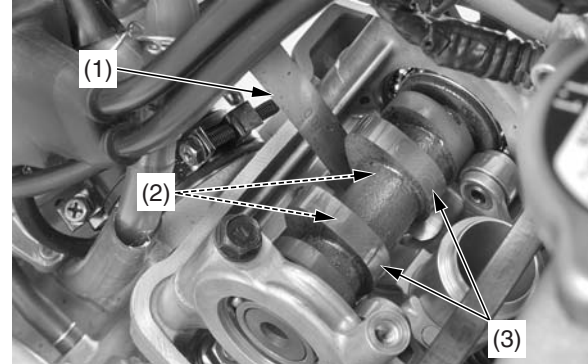
(2) birinci tahrik dişlisi civatası (4) indeks işareti
(3) zımba işareti



(5) egzoz külbütörü

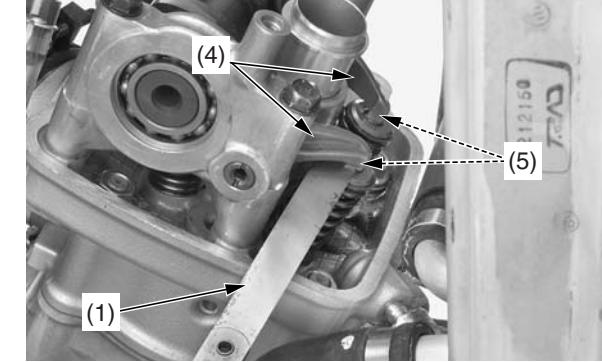
Subap Boşluğu Kontrolü

1. Bir filer çakısını subap itecekleri (2) ile kam lobu (3) arasına yerleştirerek emme subap boşluğunu ölçün.



(1) filer çakısı
(2) subap itecekleri
(3) emme kam lobları

2. Bir filer çakısını egzoz külbütörü (4) ile şimler (5) arasına yerleştirerek egzoz subap boşluğunu ölçün.



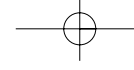
(1) filer çakısı
(4) egzoz külbütörü
(5) egzoz subabı şimleri

Subap Boşlukları:

EMME: 0.16 ± 0.03 mm (0.006 ± 0.001 in)

EGZOZ: 0.26 ± 0.03 mm (0.010 ± 0.001 in)

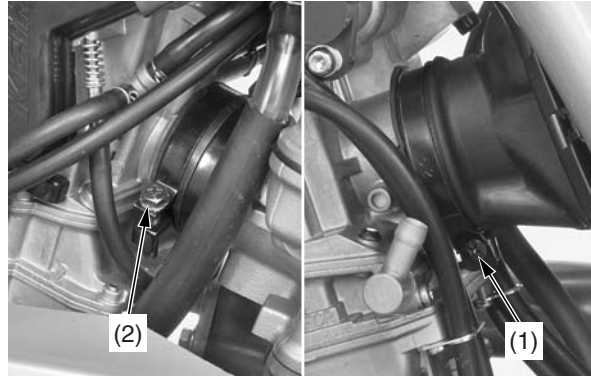
Emme ve egzoz subap boşluğunu ayarlamak gerekiyorsa *Eksantrik Mili Tutucu Grubunun Sökülmesi* (sayfa 55) bölümüne bakın ve her subap için doğru şimi seçin.



Subap Boşluğu

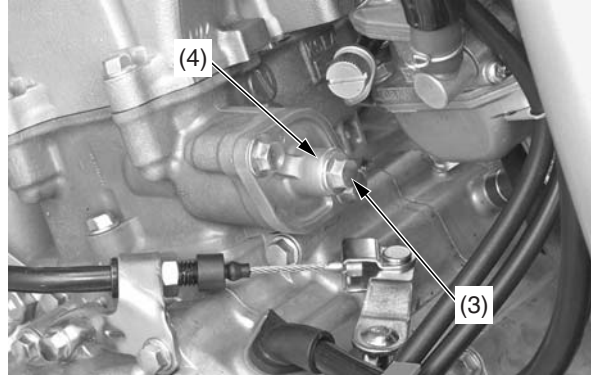
Eksantrik Milinin Sökülmesi

- Emme ve egzoz subap boşluklarını kaydedin.
- Bağlantı borusu kelepçe vidasını (1) ve izolatör bant vidasını (2) gevşetin ve karbüratörü eksantrik zincir gergisi iteğine ulaşmak için çevirin.



(1) bağlantı hortumu kelepçe vidası
(2) izolatör bantı vidası

- Eksantrik zinciri gergi iteği kapak cıvatasını (3) ve rondelasını (4) sökün.

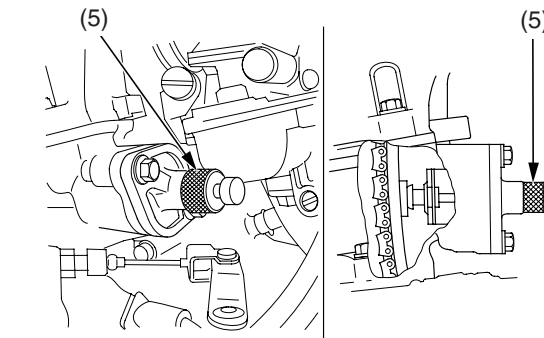


(3) eksantrik zinciri gergi iteği kapak cıvatası
(4) rondela

Gergi stoper aletini kullanın.

- Gergi stoperi 070MG-0010100

- Gerginin tamamen toplanması için gergi milini saat yönünde durana kadar stoper aletiyle (5) çevirin. Stoperi tam katlanır konumda tutabilmek için gergi stoperini tam olarak sokun.

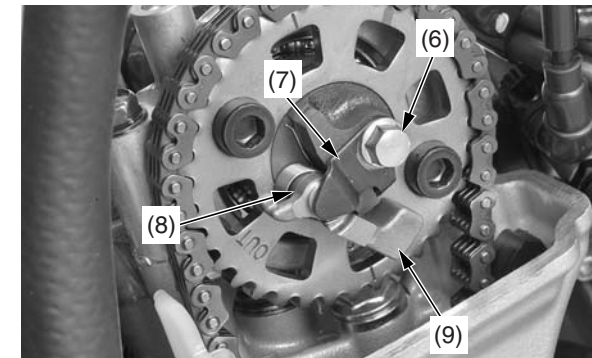


(5) gergi stoperi

- Cıvayı (6), stoper plakasını (7), geri dönüş yayını (8) ve dekompresör ağırlığını (9) sökün.

UYARI

Cıvatanın, stoper plakasının, geri dönüş yayının ve dekompresör ağırlığının kartere düşmesine izin vermeyin.

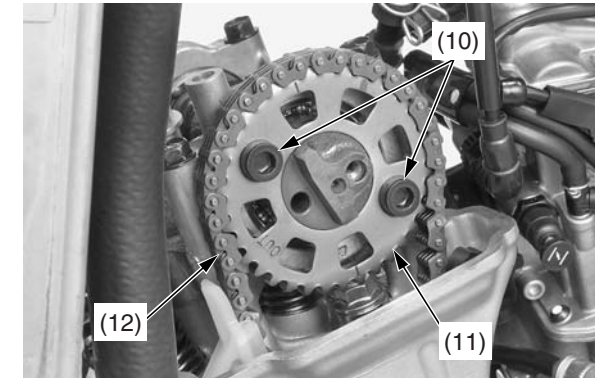


(6) cıvata (8) geri dönüş yayı
(7) stoper plakası (9) dekompresör ağırlığı

- Soket cıvatalarını (10) ve eksantrik zincir dişlisi (11) sökün ve kartere düşmesini önlemek için zincire (12) bir parça tel bağlayın.

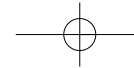
UYARI

Kartere cıvataların, zincir dişlisinin ve zincirin (12) düşmemesi için dikkat edin



(10) soket cıvatalar (12) eksantrik zinciri
(11) eksantrik zincir dişlisi

(devam ediyor)



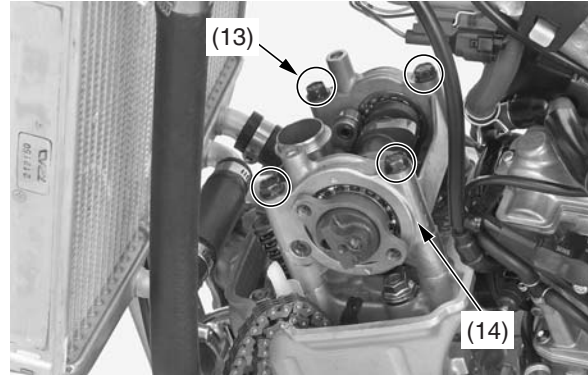
Subap Boşluğu

7. Pistonun sıkıştırma zamanında TDC'de (Üst Ölü Nokta) olması gerekir. Eksantrik mili tutucusu cıvatarını (13) çapraz sırayla iki veya üç adımda gevşetin.
Eksantrik mili tutucu grubu cıvatarını ve eksantrik mili tutucusu grubunu (14) sökün.

- Eksantrik mili tutucu grubunu çıkardığınızda, subap itecekleri ve şimler eksantrik mili tutucu grubuna yapışabilir.
- Eski yerlerine doğru takılabilmelerini sağlamak üzere emme, egzoz, sağ veya sol şeklinde tüm subap itecekleri ve şimleri işaretleyin.

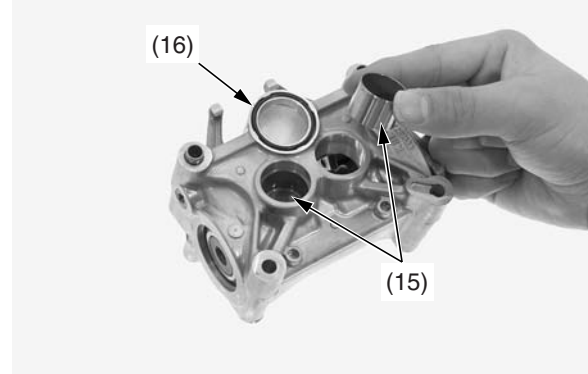
UYARI

Subap iteceklerinin ve şimlerin kartere düşmesini engelleyin.



(13) eksantrik mili tutucu grubu cıvataları
(14) eksantrik mili tutucu grubu

8. Subap iteceklerini sökün (15).
9. O-ring'i (16) sökün.



(15) subap itecekleri

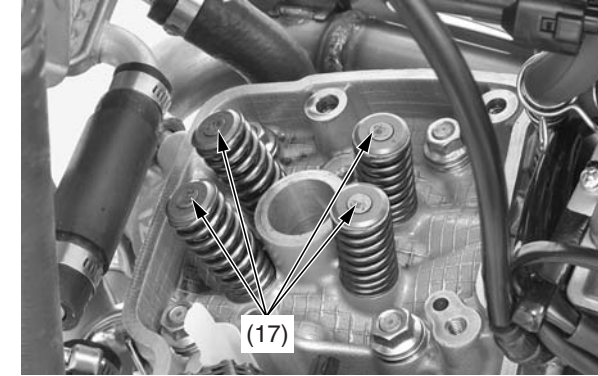
(16) O-ring

10. Şimleri (17) sökün.

Eski yerlerine doğru takılabilmelerini sağlamak üzere emme, egzoz, sağ veya sol şeklinde tüm şimleri işaretleyin.

UYARI

Şimlerin kartere düşmesini engelleyin.

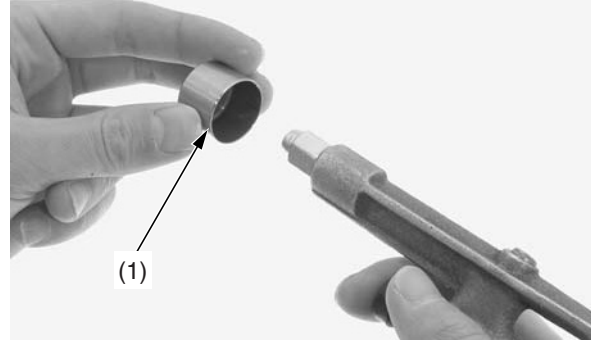


(17) şim

Subap Boşluğu

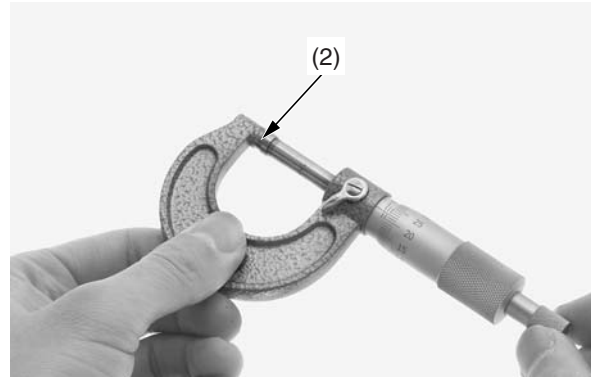
Şim Seçimi

1. Supap iteceğinde (1) şimin temas ettiği yerleri basınçlı hava ile temizleyin.



(1) subap iteceği

2. Şim kalınlığını ölçün ve kaydedin. 1.200 mm kalınlıktan 2.900 mm kalınlığa kadar 0,0025 mm'lik artışlara sahip 66 adet farklı kalınlıkta şim mevcuttur.



(2) şim

3. Yeni şim kalınlığını aşağıdaki denklemi kullanarak hesaplayın.

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

A: Yeni şim kalınlığı
B: Kaydedilen subap boşluğu
C: Belirlenen subap boşluğu
D: Eski şim kalınlığı

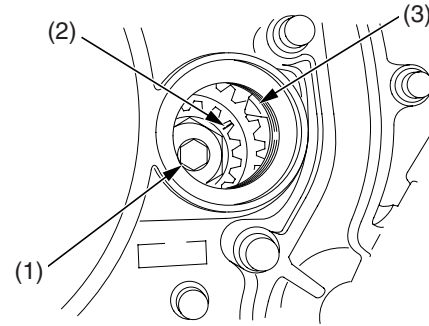
- Şimi bir mikrometre ile ölçerek şim kalınlığının doğruluğundan emin olun. Karbon kalıntısı, hesaplanan boyutun 2.450 mm'den fazla olmasına neden oluyorsa emme subap yatağını taşıyın.
- Karbon kalıntısı, hesaplanan boyutun 2.900 mm'den fazla olmasına neden oluyorsa egzoz subap yatağını taşıyın.

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

Subap Boşluğu

Eksantrik Milinin Takılması

1. Eksantrik zincirini tutarak, saat yönünde birinci tahrik dişlisi cıvatasını (1) (krank mili), indeks hattını (2) indeks işaretiyle (3) hizalanana kadar çevirin.

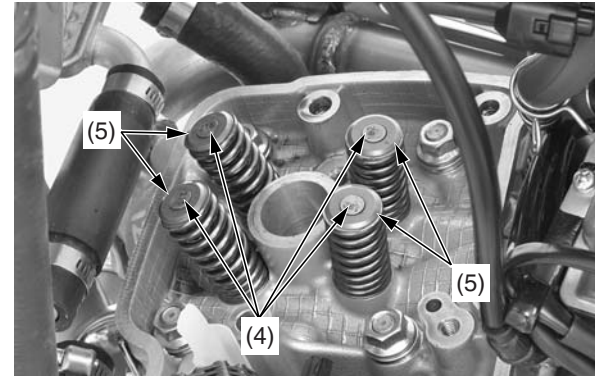


- (1) birinci tahrik dişlisi cıvatası
(2) indeks hattı
(3) indeks işareti

2. Yeni şimleri (4) supap yayı tutucusuna (5) takın.

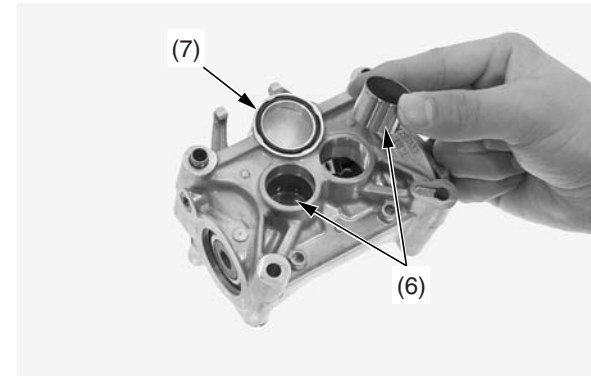
UYARI

Şimlerin kartere düşmesini engelleyin.



- (4) şim (5) subap yayı tutucusu

3. Subap iteceği (6) dış yüzeyine molibdenli disülfid yağ (%3'den fazla molibden disülfid katkı içeren 1/2 motor yağı ve 1/2 molibden disülfid gres karışımı) sürün.
4. Subap iteceklerini eksantrik mili tutucu grubundaki orijinal konumuna takın.
5. Yeni O-ringe (7) yağ sürün ve takın.

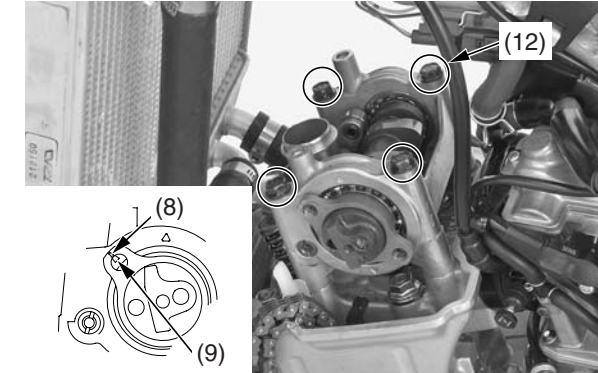


- (6) subap itecekleri (7) O-ring

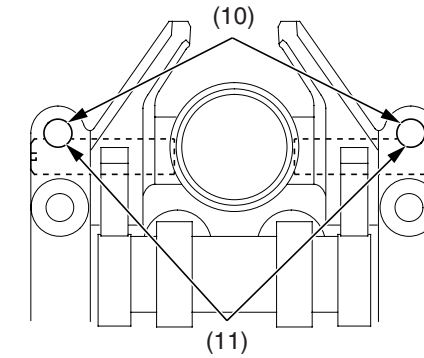
6. Kam loblarının yüzeylerine molibdenli disülfid yağ (%3'den fazla molibden disülfid katkı içeren 1/2 motor yağı ve 1/2 molibden disülfid gres karışımı) sürün. Eksantrik mili tutucu grubunu eksantrik mili flanşındaki indeks hattını (8) eksantrik mili tutucusundaki indeks işaretiyle (9) hizalayarak silindir kapağına takın. Eksantrik mili tutucu grubu cıvatasının dişlerine ve yatak yüzeyine yağ uygulayın. Eksantrik mili tutucu grubu cıvata deliklerini (10) külbütör mili kesikleri (11) hizalayın. Eksantrik mili tutucusu cıvatalarını (12) çapraz sırayla iki veya üç adımda belirtilen torkla sıkın. 13 N·m (1.3 kgf·m, 10 lbf·ft)

UYARI

Cıvataların ve subap iteceklerinin kartere düşmesini engelleyin.



- (8) indeks hattı
(9) indeks işareti
(12) eksantrik mili tutucu grubu cıvataları



- (10) eksantrik mili tutucu grubu cıvata delikleri
(11) külbütör mili kesikleri

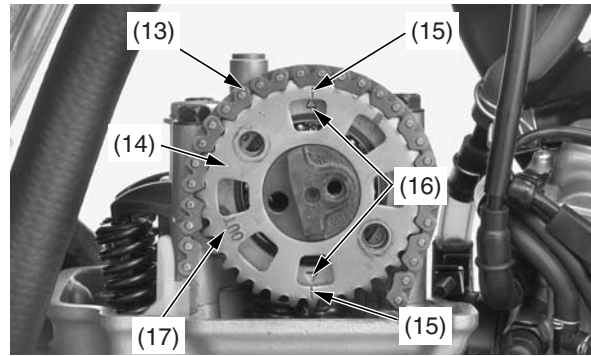
Subap Boşluğu

7. Kam zincir dişlisindeki sente işaretini (15) eksantrik mili tutucusundaki “△” işaretiyle (16) hizalayarak kam zincirini (13) kam zincir dişlisinin (14) üzerine takın, ardından kam zincir dişlisini eksantrik miline takın.

Kam zincir dişlisini “OUT” işareti (17) dışarı baka-
cak şekilde takın.

UYARI

*Kartere, zincir dişlisinin ve kam zincirinin
düşmemesi için dikkat edin*

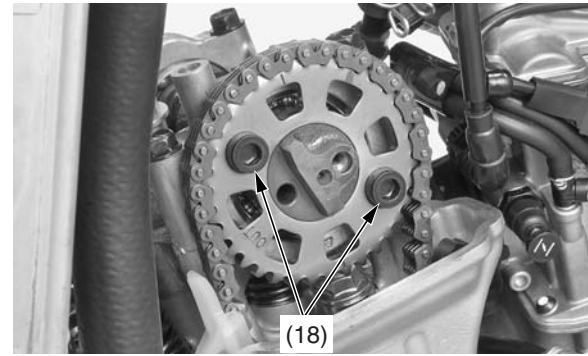


(13) eksantrik zinciri
(14) kam zincir dişlisi
(15) sente işareti
(16) “△” işareti
(17) “OUT” işareti

8. Kam zincir dişlisi cıvata dişlerini temizleyip yapıştırma maddesi uygulayın.
9. Kam zincir dişlisi cıvatalarını (18) sırayla belirtilen torkla sıkın.
20 N·m (2,0 kgf·m, 15 lbf·ft)

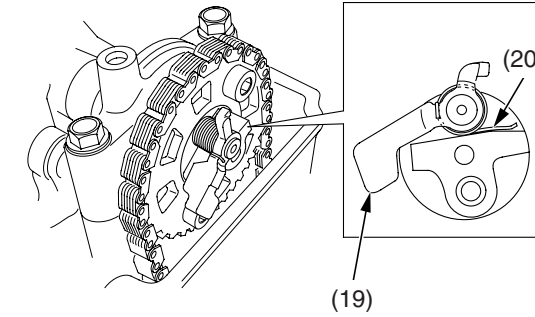
UYARI

Cıvataların kartere düşmesini engelleyin.



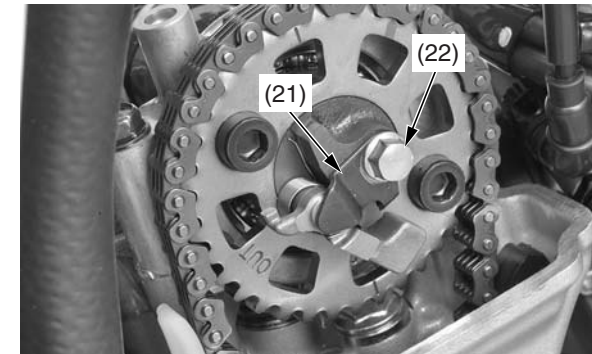
(18) eksantrik zincir dişlisi cıvataları

10. Dekompresör ağırlığını (19) ve geri döndürme yayını (20) aşağıda gösterildiği şekilde takın.



(19) dekompresör ağırlığı
(20) geri dönüş yayı

11. Cıvata dişlerini temizleyip yapıştırma maddesi uygulayın (uygulama genişliği: 6.5 ± 1 mm (0.26 ± 0.04 in) uç kısımdan).
12. Stoper plakasını (21) takın ve cıvatayı (22) belirtilen torkla sıkın.
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

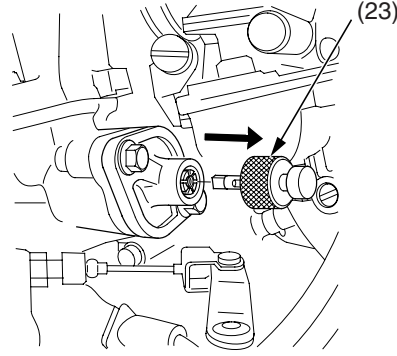


(21) stoper plakası (22) cıvata

(devam ediyor)

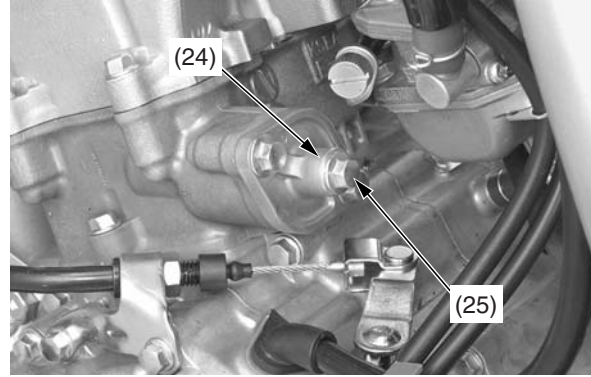
Subap Boşluğu

13. Gergi stoperini (23) kam zinciri gergi iteceğinden çıkarın.



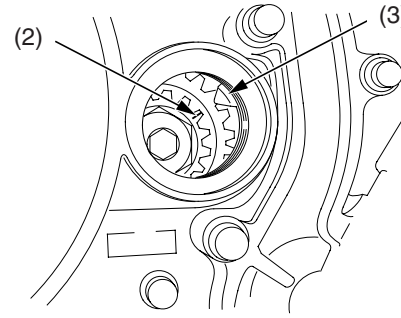
(23) gergi stoperi

14. Yeni rondela (24) takın ve eksantrik zinciri gergi iteceği kapak cıvatasını sıkın (25).



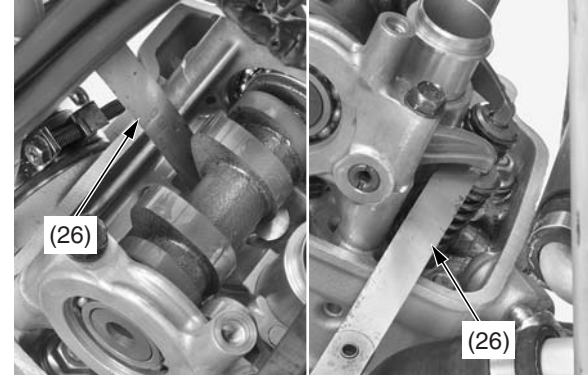
(24) rondela
(25) kam zinciri gergi iteceği kapak cıvatası

15. Birinci tahrik dişlisi cıvatasını (krank mili) saat yönünde iki tur çevirin ve indeks hattını (2) indeks işaretiyle (3) hizalayın.



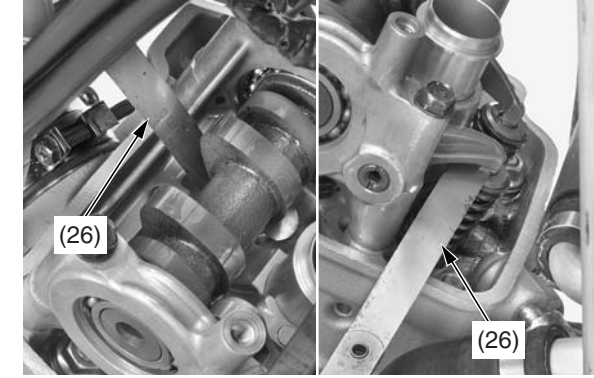
(2) indeks hattı
(3) indeks işareti

16. Emme ve egzoz subap açıklıklarını ölçün.
Subap Boşluğu
EMME: $0,16 \pm 0,03$ mm ($0,006 \pm 0,001$ in)
EGZOZ: $0,26 \pm 0,03$ mm ($0,010 \pm 0,001$ in)

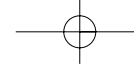


(26) filer çakısı

17. Yeni O-ring'i (27) motor yağı ile kaplayarak krank mili deliği kapağına (28) takın. Krank mili deliği kapağı dışlarına gres uygulayın. Krank mili deliği kapağını takın ve belirtilen torkla sıkın.
15 N·m (1,5 kgf·m, 11 lbf·ft)

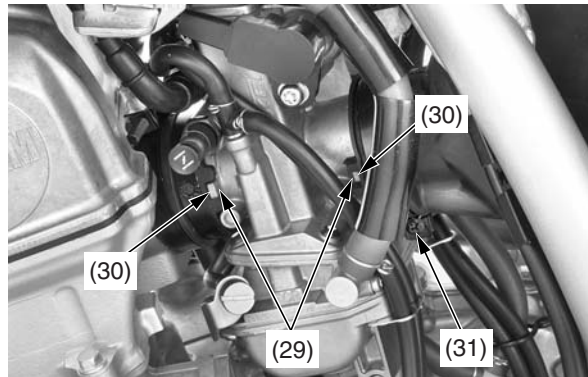


(27) O-ring
(28) krank mili deliği kapağı



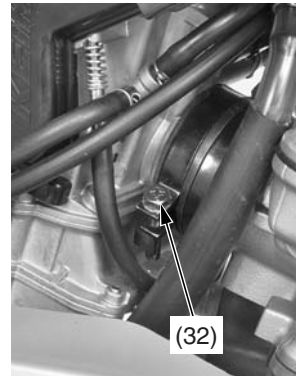
Subap Boşluğu

18. Karbüratörü döndürün ve karbüratör üzerindeki dilleri (29) izolatör ve bağlantı borusundaki yarıklarla (30) hizalayın.
19. Bağlantı borusu kelepçe vidasını (31) sıkın.

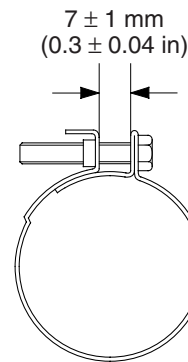


(29) diller (31) bağlantı borusu kelepçe vidası
(30) yarıklar

20. İzolatör bandı vidasını sıkın (32) böylelikle izolatör bandı mesafesi 7 ± 1 mm (0.3 ± 0.04 in) olur.

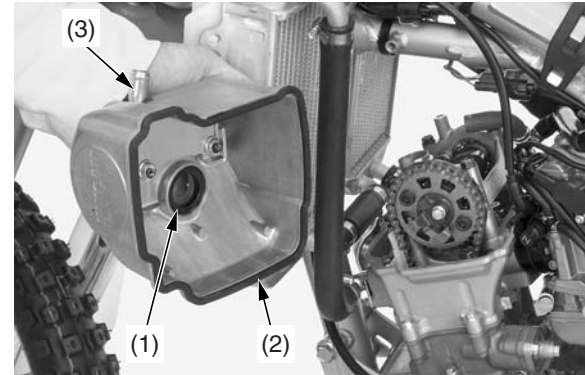


(32) izolatör bandı vidası



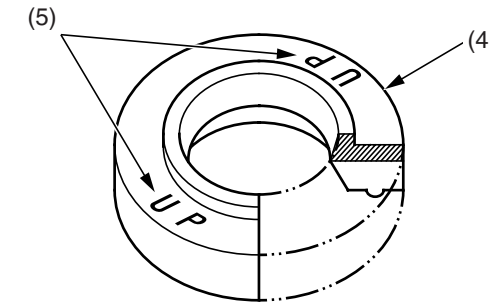
Külbütörün Takılması

1. Buji deliği salmastrasının (1) iyi durumda olup olmadığını kontrol edin, gerekirse değiştirin. Buji deliği contasına yağ sürün. Buji deliği contasını külbütör kapağına takın.
2. Külbütör kapağı contasında (2) hasar veya bozulma olup olmadığını kontrol edin, gerekliyse değiştirin. Külbütör kapağı contasını külbütör kapağındaki (3) kanala takın.

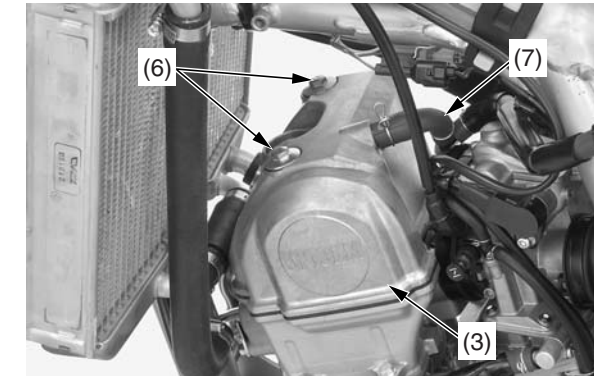


(1) buji deliği salmastrası
(2) külbütör kapağı salmastrası
(3) külbütör kapağı

3. Kauçuk contaların (4) iyi durumda olduğunu kontrol edin, gerekirse değiştirin. Kauçuk contaları “UP” işaretleri (5) yukarı bakacak şekilde külbütör kapağına takın.



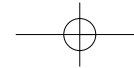
- (4) kauçuk conta (5) “UP” işareti
4. Külbütör kapağını (3) takın ve külbütör kapağı cıvatalarını (6) takın ve belirtilen torkla sıkın. 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
5. Havalandırma borusunu (7) takın.



(3) külbütör kapağı
(6) külbütör kapağı cıvataları
(7) havalandırma hortumu

6. Bujiyi takın (sayfa 52).
7. Yakıt deposunu ve seleyi takın (sayfa 31).

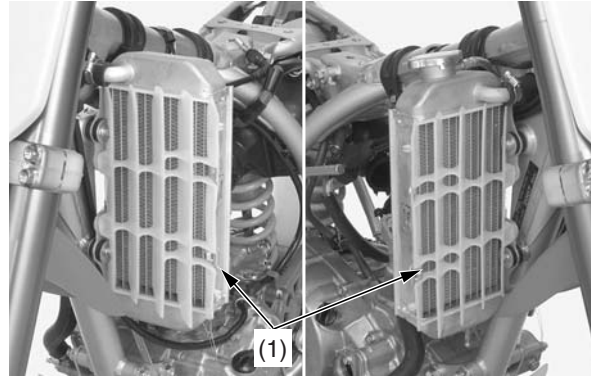
(devam ediyor)



Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

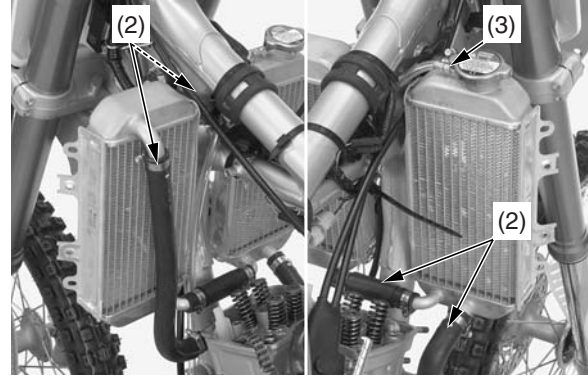
Silindir Kapağının Sökülmesi

1. Sökmeden önce motor içerisine kirin girmesini önlemek için motorun üstündeki bölgeyi temizleyin.
2. Motor soğukken radyatör suyunu boşaltın (sayfa 42).
3. Seleyi ve yakıt deposunu sökün (sayfa 30).
4. Karbüratörü çıkartın (sayfa 112).
5. Egzoz borusunu sökün (sayfa 87).
6. Bujiyi sökün (sayfa 52).
7. Külbütör kapağını sökün (sayfa 53).
8. Eksantrik mili tutucu grubunu sökün (sayfa 55).
9. Radyatör ızgaralarını (1) çıkarın.



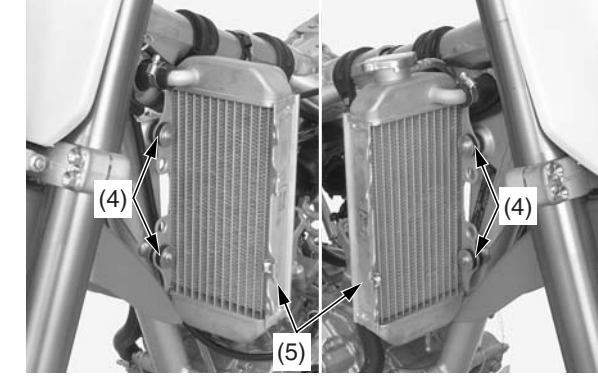
(1) radyatör ızgaraları

10. Su hortumu kelepçe vidalarını gevşetin ve su hortumlarını (2) ayırın.
11. Radyatör taşma hortumunu (3) ayırın.
 - Hortum kelepçesinin yönünü not edin.
 - Radyatör peteğine zarar vermemeye dikkat edin.



(2) su hortumları
(3) radyatör taşma hortumu

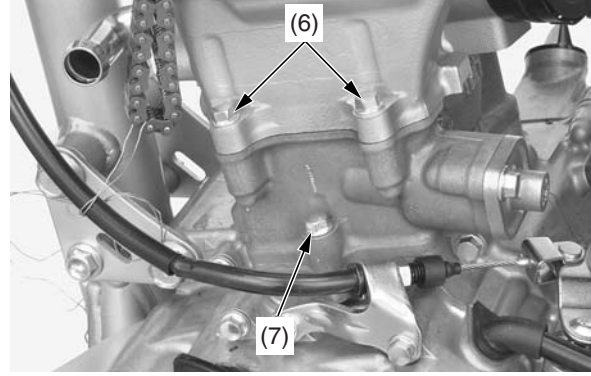
12. Radyatör bağlantı cıvatalarını/pullarını (4) ve radyatörleri (5) sökün.



(4) radyatör bağlantı cıvataları/pulları
(5) radyatörler

Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

13. Silindir kapağı cıvatalarını sökün (sayfa 6).
14. Silindir cıvatasını (7) gevşetin.



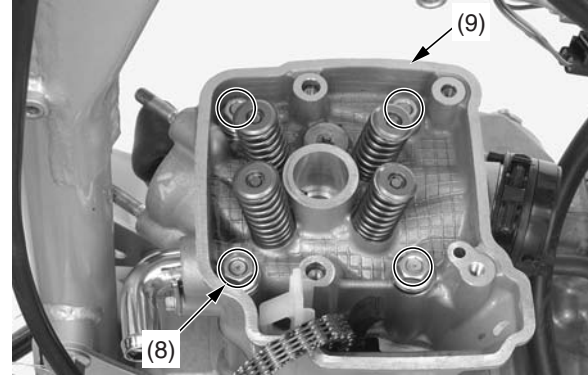
(6) silindir kapağı cıvataları
(7) silindir cıvatası

15. Silindir kapağı somunlarını/pullarını (8) ve silindir kapağını (9) sökün.

Somunları çapraz sırayla iki veya üç adımda gevşetin.

UYARI

Kartere somunların, pulların ve zincirin düşmemesi için dikkat edin.

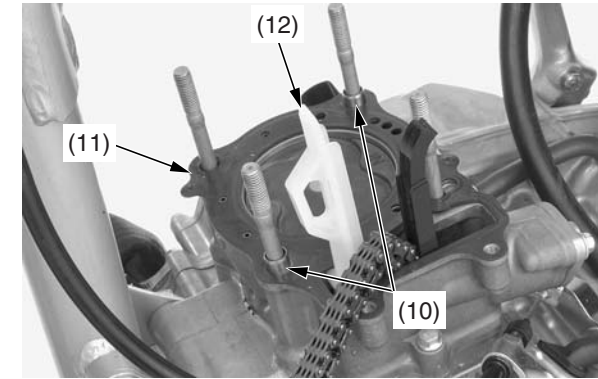


(8) silindir kapağı somunları/pulları
(9) silindir kapağı

16. Pim saplamalarını (10), silindir kapağı contasını (11) ve eksantrik zincir kılavuzunu (12) sökün.

UYARI

Kartere pim saplamalarının ve zincirin düşmemesi için dikkat edin.



(10) pim saplamaları
(12) eksantrik zinciri kılavuzu
(11) silindir kapağı contası

(devam ediyor)

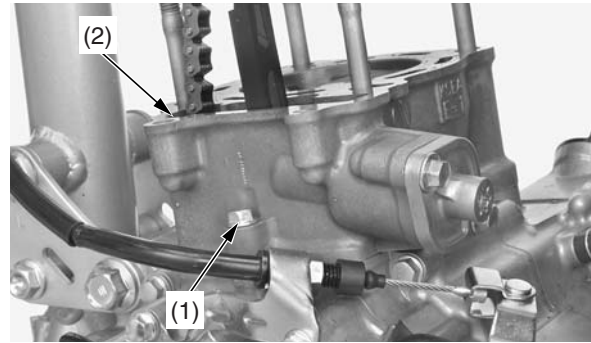
Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

Silindirin Sökülmesi

1. Silindir cıvatasını (1) ve silindiri (2) sökün.

UYARI

*Zincirin kartere düşmesini engelleyin.
Silindiri kazımayın ya da kanırtmayın.*

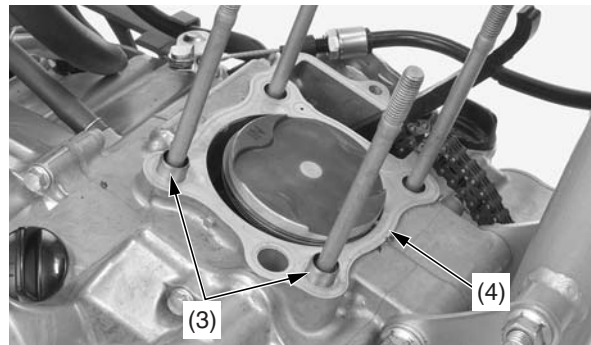


(1) silindir cıvatası (2) silindir

2. Merkezleme pimlerini (3) ve silindir contasını (4) sökün.

UYARI

Pim saplamalarının kartere düşmesini engelleyin.

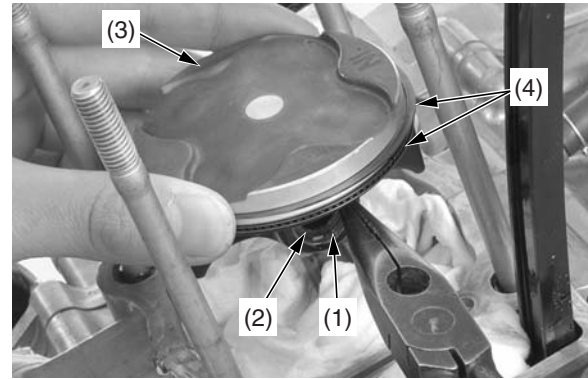


(3) pim saplamaları (4) silindir contası

Pistonun Sökülmesi

1. Kartere temiz bir atölye havlusu koyarak piston pim klipslerinin ya da başka parçaların kartere düşmesini engelleyin.
2. Bir çift karga burun penseyle piston pim klipsini (1) sökün.
3. Pistonun (3) dışından piston pimine (2) bastırın ve pistonu çıkartın.

Yarış yapılan durumlarda piston ve segmanlar her 15 saatlik sürüşten sonra değiştirilmelidir. Piston pimini her 15,0 saatlik sürüşten sonra değiştirin.



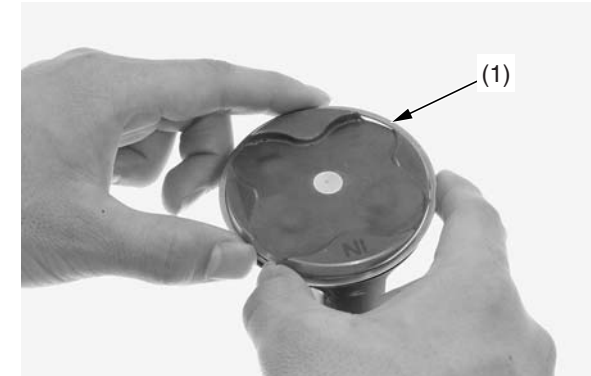
(1) piston pim klipsi
(3) piston
(2) piston pimi
(4) piston segmanları

Piston Segmanının Sökülmesi

Tüm segmanları (1) ağızlarından açın ve segman ağzının karşısındaki noktadan kaldırarak çıkartın.

UYARI

Segman ağızlarını fazla açarak piston segmanına hasar vermeyin.



(1) piston segmanı

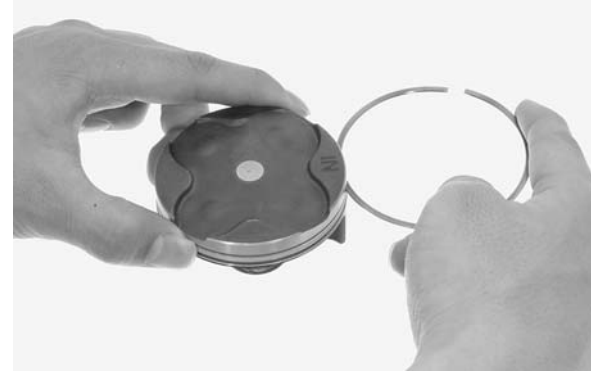
Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

Piston/Piston Pimi/Piston Segmanları Kontrol

Doğru Servis Sınırları ölçümleri için Tamir Kitabına ya da yetkili servise başvurmanızı tavsiye ederiz.

Piston Segmanının Takılması

1. Çıkartılan segmanla birlikte piston başında ve piston segman kanallarında bulunan karbon birikintilerini çıkartın.



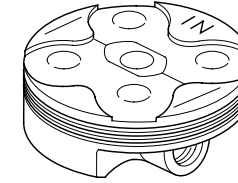
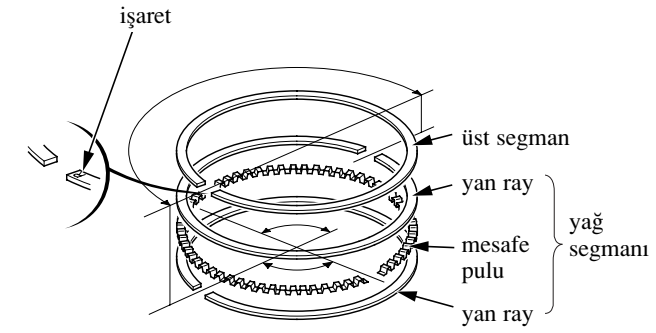
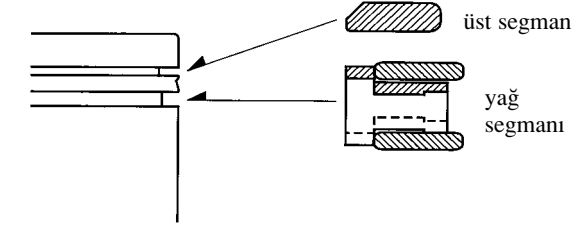
2. Piston segmanlarına motor yağı sürün ve takın.

UYARI

Segman ağızlarını fazla açarak piston segmanına hasar vermeyin.

Piston segmanını takarken pistona zarar vermeyin.

- Yağ segmanını takarken önce ara parçayı sonra yan rayları takın.
 - Üst segmanı işaretli tarafı yukarı bakacak şekilde pistona takın.
3. Segmanlar takıldıktan sonra yapışma olmadan serbestçe dönebilmelidir.
Segman ağızlarını üst segman ve üst yan ray arasında 180 derece ayrı olarak yerleştirin.
Üst yan ray, mesafe pulu ve alt yan ray arasında segman ağızlarını 90 derece ayrı olarak yerleştirin.



Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

Piston Segmanının Takılması

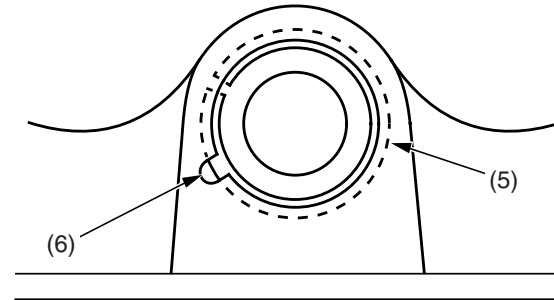
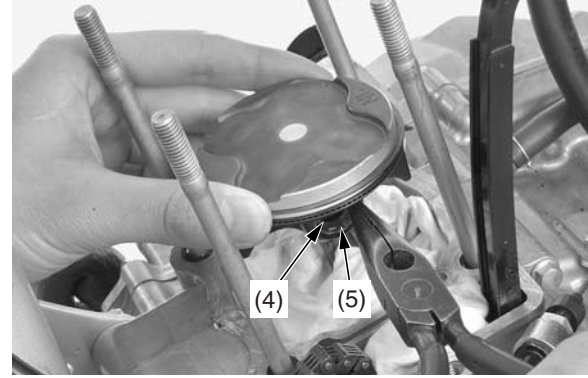
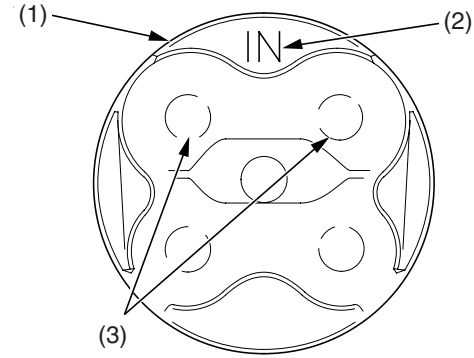
1. Piston pimi klipslerinin kartere düşmesini önlemek için karterin üzerine temiz bir atölye bezi yerleştirin.
2. Biyel kolu küçük ucu iç yüzeyine molibdenli disülfid yağ (%3'den fazla molibden disülfid katkı içeren 1/2 motor yağı ve 1/2 molibden disülfid gres karışımı) sürün.
3. Pistonu (1) "IN" işareti (2) ve/veya geniş subap girintileri (3) motorun emme tarafına bakacak şekilde takın.
4. Piston pimine (4) ve piston pim deliğinin iç yüzeyine motor yağı sürün.
Piston pimini ve yeni piston pim klipsini (5) takın.

UYARI

Yeni pim klipsleri kullanın. Asla eski pim klipslerini kullanmayın.

Piston pimi klipsinin kartere düşmesine izin vermeyin.

Piston pimi klips uç boşluğunu piston oyucu (6) ile hizalamayın.



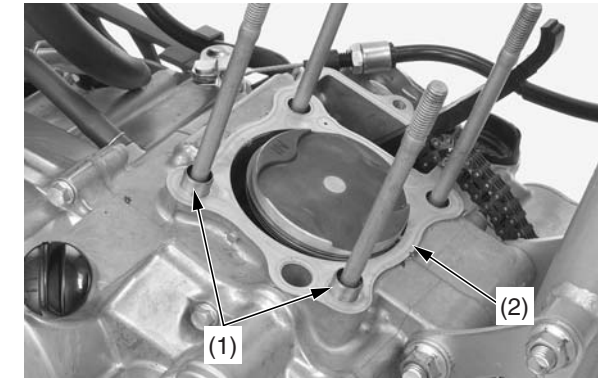
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| (1) piston | (4) piston pimi |
| (2) "IN" işareti | (5) piston pim klipsi |
| (3) geniş subap girintileri | (6) kesik işareti |

Silindirin Takılması

1. Motorun içerisinde toz ve kirin girmesini önlemek için karter açıklığına temiz bir atölye havlusu yerleştirin.
2. Karterin conta yüzeyinde bulunan conta kalıntılarını temizleyin.
3. Atölye bezlerini kaldırın. Conta kalıntılarının kartere düşmesini engelleyin.
4. Merkezleme pimlerini (1) ve yeni silindir contasını (2) takın.

UYARI

Pim saplamalarının kartere düşmesini engelleyin.



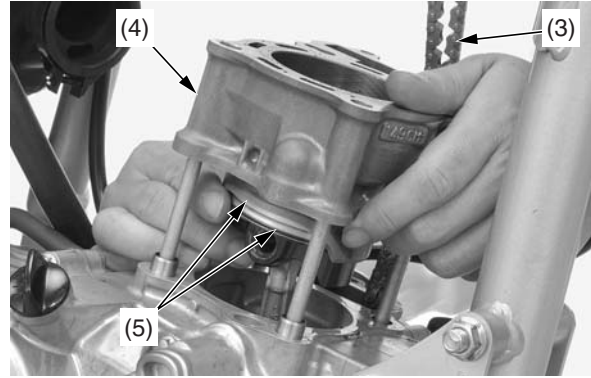
- (1) pim saplamaları
(2) silindir contası
5. Silindirden her türlü conta maddesini silin.

Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

6. Silindir duvarına, piston dış yüzeyine ve piston segmanlarına motor yağı sürün.
Kam zincirini (3) silindirden (5) geçirin.
Piston segmanlarını (5) elinizle sıkarken silindiri piston segmanları üzerine takın.

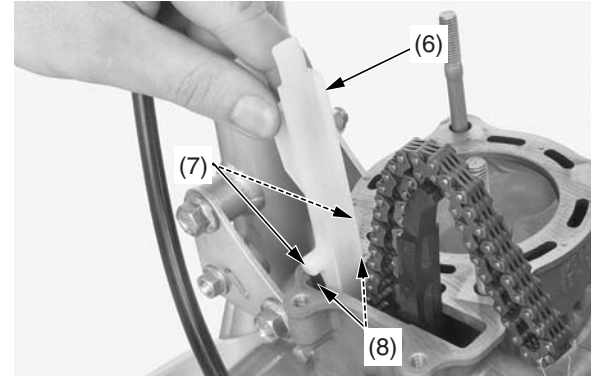
UYARI

Piston segmanlarına ve silindir duvarına zarar vermeyin.



(3) eksantrik zinciri (5) piston segmanları
(4) silindir

7. Kam zinciri kılavuzunu (6) takın ve kam zinciri kılavuzu tırnaklarını (7) silindir kesiklerine (8) yerleştirin.
Kılavuzu karter kılavuz deliğine yaslanıncaya kadar itin.



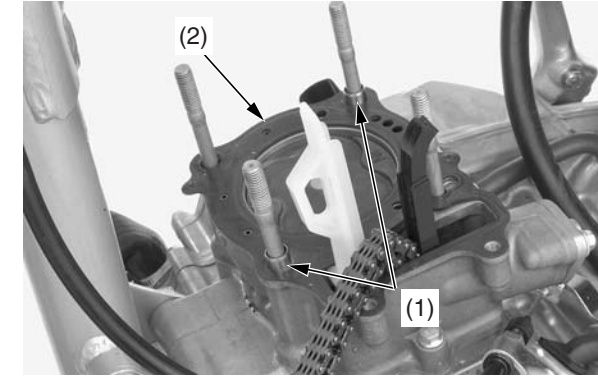
(6) eksantrik zinciri kılavuzu
(7) eksantrik zinciri kılavuz tırnakları
(8) silindir kesik işareti

Silindirin Kapağının Takılması

1. Yeni silindir kapağı contası (2) ve pim saplamalarını (1) takın.

UYARI

Pim saplamalarının kartere düşmesini engelleyin.



(1) pim saplamaları
(2) silindir kapağı contası

(devam ediyor)

Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi

2. Eksantrik zincirini silindir kapağından (3) geçirin.
Silindir kapağını takın.

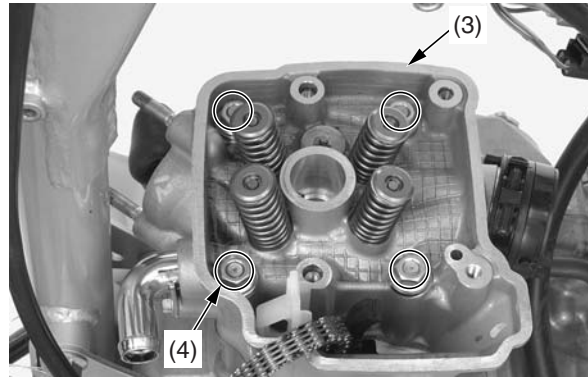
UYARI

Silindir kapağını takarken eşleşme yüzeylerine zarar vermemeye özen gösterin.

3. Silindir kapağı somunu yivlerine motor yağı uygulayın.
Pulları ve silindir kapağı somunlarını takın (4).
Silindir kapağı somunlarını çapraz sırayla iki veya üç adımda belirtilen tork değerine:
31 N·m (3,2 kgf·m, 23 lbf·ft)

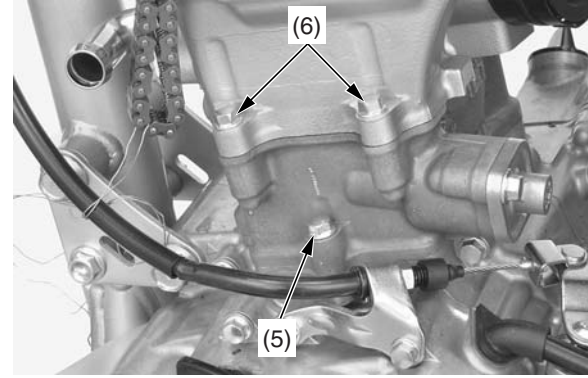
UYARI

Somunların ve pulların kartere düşmesini engelleyin.



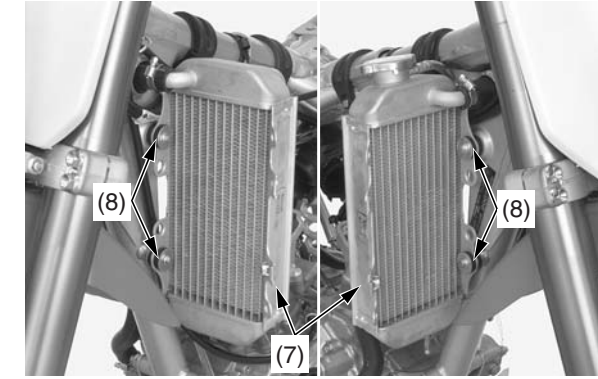
- (3) silindir kapağı
(4) silindir kapağı somunları/pulları

4. Silindir cıvatasını (5) ve silindir kapağı cıvatalarını (6) takın ve belirtilen torkla sıkın.
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



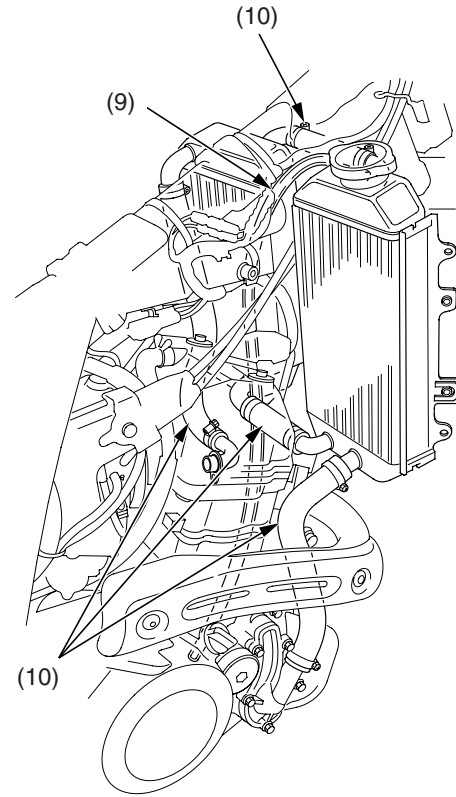
- (5) silindir cıvatası
(6) silindir kapağı cıvataları

5. Radyatörleri (7) takın ve radyatör bağlantı cıvatalarını/pullarını (8) sıkın.
6. Radyatör taşma hortumunu (9) bağlayın.
7. Su hortumlarını (10) bağlayın.



- (7) radyatörler
(8) radyatör bağlantı cıvataları/pulları

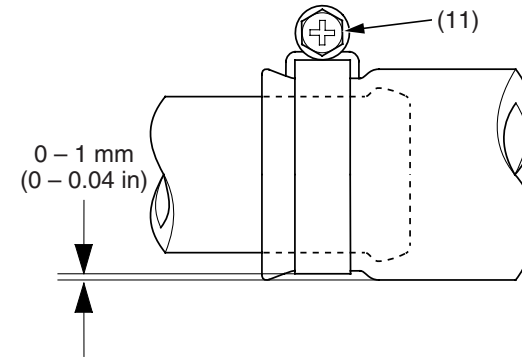
Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi



(9) radyatör taşma hortumu
(10) su hortumları

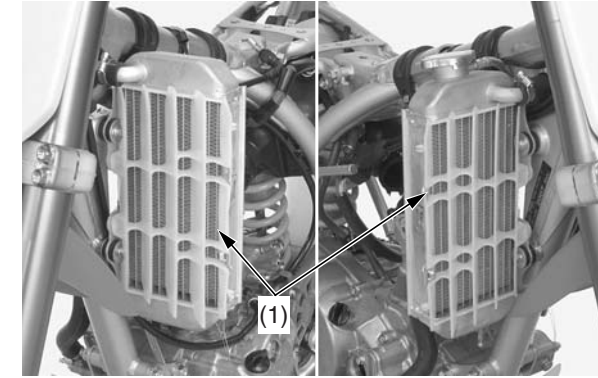
8. Hortumu kelepçe vidalarını (11) gösterildiği gibi sıkın.

- Hortumları doğru şekilde yerleştirin.
- Radyatör peteğine zarar vermemeye dikkat edin.



(11) hortum kelepçe vidası

9. Radyatör ızgaralarını (1) takın.



(1) radyatör ızgaraları

10. Eksantrik mili tutucu grubunu takın (sayfa 58).
11. Külbütör kapağını takın (sayfa 61).
12. Bujiyi takın (sayfa 52).
13. Egzoz borusunu takın (sayfa 87).
14. Karbüratörü takın (sayfa 116).
15. Yakıt deposunu (sayfa 31) ve seleyi takın (sayfa 29).
16. Taze, tavsiye edilen soğutma suyu karışımı doldurun (sayfa 41).

Aşağıdakileri kontrol edin:

- sıkıştırma sızıntıları
- anormal motor gürültüsü
- ikinci hava kaçağı
- soğutma suyu sızıntısı

Süspansiyon

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

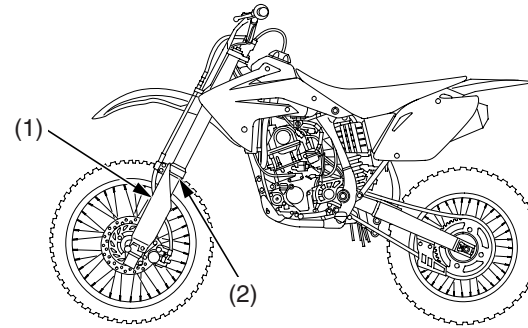
Gevşek, aşınmış veya hasarlı süspansiyon parçaları motosikletin yol tutuşunu ve dengesini olumsuz yönde etkiler. Eğer aşınmış veya hasarlı gibi görünen süspansiyon parçaları varsa daha ileri kontrol için yetkili Honda bayinize başvurun. Yetkili Honda servisi yeni parçaların veya tamiratın gerekli olup olmadığını belirlemek hususunda yetkindir.

Ön Süspansiyonun Kontrolü

- CRF'niz yeniyen süspansiyonun yerine oturmasını sağlamak için yaklaşık bir saat süreyle rodaj yapın (sayfa 16).
- Rodajdan sonra her hangi bir ayar yapmaya kalkışmadan CRF'nizle ön süspansiyon standart ayardayken test sürüşü yapın.
- Çataldan optimum performansı almak için CRF'nize üç saat bindikten sonra çatalı dağıtıp temizlemenizi öneririz.
- Çatalın dağıtılması için sayfa 94'e bakın.
- Her üç yarıştan veya 7.5 saatlik çalışmadan sonra çatal yağını değiştirin. Çatal yağının değiştirilmesi/ayarlanması için sayfa 73, 74'e bakın.
- Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL 5W veya CRF ön süspansiyonu için maksimum performans sağlayacak özel katkılı eşdeğeri bir yağ kullanın.
- Tüm ön süspansiyon parçalarından en üst düzeyde performans sağlamak için bunları periyodik olarak kontrol edin ve temizleyin.
- Toz keçelerinde toz, pislik ve yabancı madde olup olmadığını kontrol edin. Yağda kirlenme olup olmadığını kontrol edin.

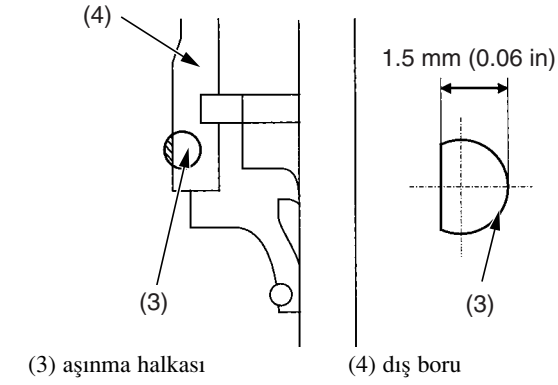
- *Süspansiyonun ayarlanması* konusunda bilgi almak için sayfa 107'ye başvurun. Tüm sıkışma ve geri sıçrama sönümleme ayarlarını bir tık sesi aralıklarla yapın. (Bir seferde iki veya daha fazla tık sesine göre ayarlamak en iyi ayarı atlamanıza yol açabilir.) Her bir ayardan sonra test sürüşü yapın.
- Ayar değerleri hakkında kafanız karışırsa standart konuma geri dönün ve baştan yeniden başlayın.
- Eğer çatal, sönümleme ayarlarından sonra halâ çok sert/yumuşak ise çatal hareketinin hangi kısmının halâ çok sert/yumuşak olduğunu tespit edin. Bu, süspansiyonun sorunlarını çözmenize yardımcı olan önemli bir adımdır.

1. Çatal koruyucuları (1) ve toz keçeleri (2) mutlaka temiz olmalı ve çamur veya pislikle dolu olmamalıdır.
2. Yağ kaçağı olup olmadığını kontrol edin. Hasarlı veya kaçırın çatal keçeleri CRF'nize binmeden önce değiştirilmelidir.

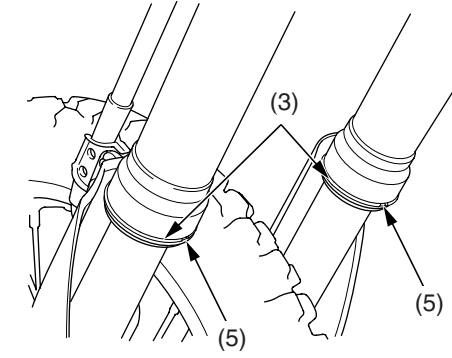


(1) çatal koruyucu (2) toz keçesi

3. Aşınma deliğini (3) aşınma ya da hasar bakımından kontrol edin. Aşınma halkası 1.5 mm olmuş yada dış boruyla (4) aynı hizaya gelmişse değiştirin. Aşınmış halkaları değiştirirken, çatal ayağını sökün (sayfa 95). Aşınma halkasını ağzı (5) arkaya bakacak şekilde takın.



(3) aşınma halkası (4) dış boru



(3) aşınma halkaları (5) ağız

4. Ön freni kilitleyip gidona birkaç kez aşağıya bastırarak çatalın çalışmasını pratik olarak kontrol edin.



Süspansiyon

Arka Süspansiyonun Kontrolü

Salıncak kolu yağ ve azot gazı basıncı için bir alüminyum haznesi olan bir hidrolik amortisör tarafından kumanda edilir. Haznedeki gaz basıncı kauçuk bir kese içinde yer almaktadır.

Amortisörün yay ön yüklemesi ve (sıkışma ve geri sıçrama) sönümleme ayarları sürücünün kilosuna ve pist şartlarına göre ayarlanmalıdır (sayfa 106).

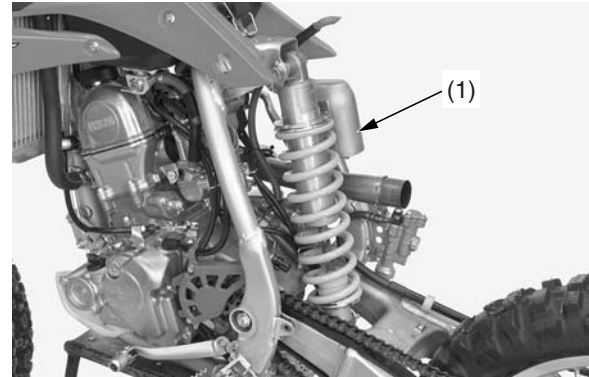
Amortisörü sökmeye, bakım yapmaya ya da atmaya kalkışmayın, yetkili Honda servisine başvurun. Bu kullanım kılavuzundaki talimatlar süspansiyon grubunun ayarlanmasıyla sınırlı tutulmuştur.

- CRF'niz yeniye arka süspansiyonu ayarlamaya kalkışmadan önce motosikleti yaklaşık bir saat süreyle standart süspansiyon ayarlarıyla rodaj yapın.
- Tüm sıkışma ve geri sıçrama sönümleme ayarlarını sayfa 103'e anlatılan belirtilen eğimde yapın. (Bir seferde iki veya daha fazla eğimi ayarlamak en iyi ayarı kaçırmamanıza yol açabilir.) Her bir ayardan sonra test sürüşü yapın.
- Eğer arka süspansiyon çok sert/yumuşak ise hem sıkışma hem de geri sıçrama sönümleme ayar kılavuzlarını sayfa 103'e anlatılan prosedürlere göre çevirmek suretiyle ayarlayın. Ayar kılavuzlarını aynı anda ayarladıktan sonra sıkışma veya geri sıçrama sönümleme ayar kılavuzunu tek ya da yarım eğimlik artışlarla çevirmek suretiyle süspansiyona ince ayar yapılabilir.
- Eğer kabul edilebilir bir ayarı bulmakta sorunuz varsa standart konuma geri dönün ve baştan başlayın.

1. Motosikletin arkasını yukarı aşağı sallayın ve süspansiyonun sarsıntısız çalışıp çalışmadığını kontrol edin.



2. Alt şasiyi çıkartın (sayfa 32).
3. Kırık veya çökmüş bir yay olup olmadığını kontrol edin.
4. Amortisörde (1) eğilmiş mil veya yağ kaçağı olup olmadığını kontrol edin.



(1) arka amortisör

5. Salıncak kolu rulmanlarında aşınma veya gevşeklik olup olmadığını kontrol etmek üzere salıncak kolunun arkasını yanlara itin. Hiç hareket olmamalıdır. Hareket varsa rulmanları Honda servisinde değiştirin.

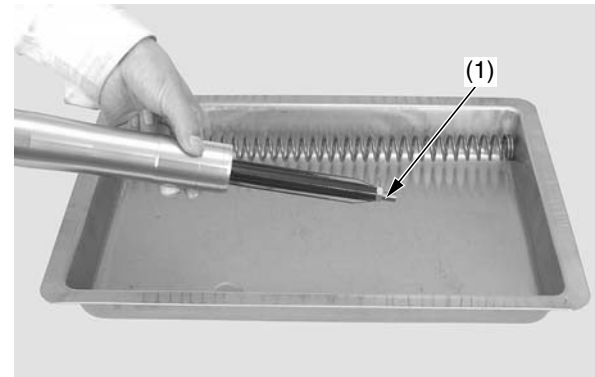
Süspansiyon

Tavsiye edilen çatal yağı

viskozite (ağırlık)	5 W
tavsiye edilen yağ	Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL veya eşdeğeri

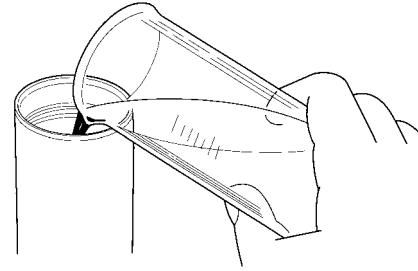
Çatal Yağı Değişimi

1. Çatal kepini ve çatal yayını Ön Süspansiyon Yağ Seviyesinde (sayfa 94) bahsedildiği gibi çıkarın.
2. Çatal yağını çatal borusunu ve piston çubuğunu (1) sekiz – on 10 kez çubuk ucunu gösterildiği gibi pompalayarak doldurun.

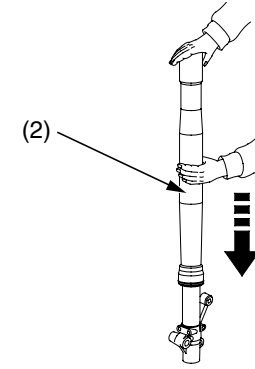


(1) piston çubuğu

3. Çatal kayar parçası ve çatal borusuna tavsiye edilen çatal yağının yarısı kadar koyun.

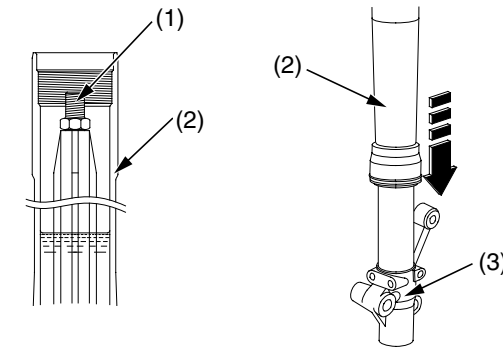


4. Çatal borusunu (2) kaldırıp borunun üst kısmını elinizle kapatın. Çatal borusunu tamamen sıkın ve sonra elinizi serbest bırakın. Diğer elinizle çatal borusunu sabitleyin. Bu işlemi üç kez tekrar edin.



(2) çatal borusu

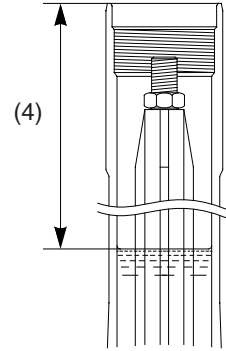
5. Kalan çatal yağını piston çubuğuna az bir kısmı çubuğun üstünden taşana kadar doldurun. Piston çubuğunu yavaş yavaş sekiz-on kez 25 cm'lik stroklarla pompalayın. Çatal borusunu kayar borunun alt ucu (3) üzerine dikkatli bir şekilde kaydırın. 5 dakika kadar bekleyin.



(1) piston çubuğu (2) çatal borusu (3) kayar parçanın arka ucu

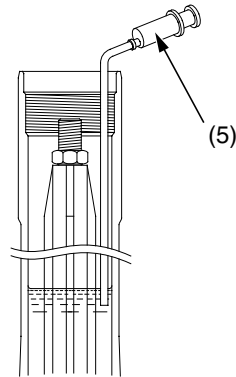
Süspansiyon

6. Çatal borusunu dik tutun, borunun üst kısmından yağ seviyesini (4) ölçün.



(4) yağ seviyesi

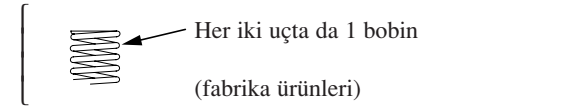
7. Yağ seviyesini bir şırınga (5) ile yağ ekleyerek veya çekerek ayarlayın.



(5) şırınga

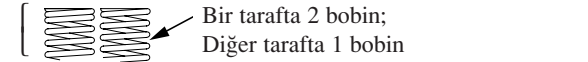
Çatal Yağı Seviyesi (CRF150R)

Standart (0,34 kgf/mm) Çatal Yay



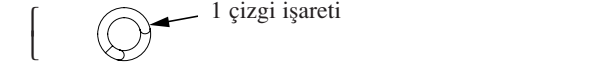
Standart yağ seviyesi [kapasite]	123.0 mm 4.84 in [357.0 cm ³ (12.07 US oz, 12.57 Imp oz)]	
Maksimum yağ seviyesi [kapasite]	123.0 mm 4.84 in [357.0 cm ³ (12.07 US oz, 12.57 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi [kapasite]	189.0 mm 7.44 in [303.7 cm ³ (10.27 US oz, 10.69 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Yumuşak (0,32 kgf/mm) Çatal Yay



Standart yağ seviyesi [kapasite]	127.7 mm 5.03 in [353.2 cm ³ (11.95 US oz, 12.43 Imp oz)]	
Maksimum yağ seviyesi [kapasite]	127.7 mm 5.03 in [353.2 cm ³ 11.95 US oz, 12.43 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi [kapasite]	193.7 mm 7.63 in [299.9 cm ³ (10.14 US oz, 10.56 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Sert (0,36 kgf/mm) Çatal Yay



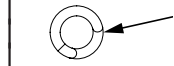
Standart yağ seviyesi [kapasite]	128.3 mm 5.05 in [352.7 cm ³ (11.93 US oz, 12.42 Imp oz)]	
Maksimum yağ seviyesi [kapasite]	128.3 mm 5.05 in [352.7 cm ³ (11.93 US oz, 12.42 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi [kapasite]	194.3 mm 7.65 in [299.4 cm ³ (10.13 US oz, 10.54 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

(devam ediyor)

Süspansiyon

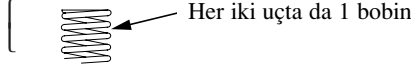
Çatal Yağı Seviyesi (CRF150RB)

Standart (0,36 kgf/mm) Çatal Yayı



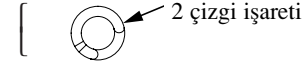
Standart yağ seviyesi [kapasite]	141.0 mm 5.55 in [342.0 cm³ (11.57 US oz, 12.04 Imp oz)]	
Maksimum yağ seviyesi [kapasite]	131.0 mm 5.16 in [350.1 cm³ (11.84 US oz, 12.32 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi [kapasite]	193.7 mm 7.63 in [299.4 cm³ (10.13 US oz, 10.54 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Yumuşak (0,34 kgf/mm) Çatal Yayı



Standart yağ seviyesi [kapasite]	135.7 mm 5.34 in [346.3 cm³ (11.71 US oz, 12.19 Imp oz)]	
Maksimum yağ seviyesi [kapasite]	125.7 mm 4.95 in [354.4 cm³ (11.99 US oz, 12.47 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi [kapasite]	188.4 mm 7.42 in [303.7 cm³ (10.27 US oz, 10.69 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Sert (0,38 kgf/mm) Çatal Yayı



Standart yağ seviyesi [kapasite]	137.9 mm 5.43 in [344.5 cm³ (11.65 US oz, 12.13 Imp oz)]	
Maksimum yağ seviyesi [kapasite]	127.9 mm 5.04 in [352.6 cm³ (11.92 US oz, 12.41 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi [kapasite]	190.6 mm 7.50 in [301.9 cm³ (10.21 US oz, 10.63 Imp oz)]	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Yağ seviyesini kontrol ettiğinizden emin olun. Yağ boşaltıldığında çatal borusunda bir miktar yağ kalmış olabilir ve bu yağ seviyenin biraz artmasına sebep olabilir.

Yağ seviyesinin her iki bacakta da aynı olduğundan emin olun.

Şırınga yoksa ilk önce yağ seviyesini normalden biraz aşağı çekin, sonra doğru seviyeye gelene kadar azar azar yağ ekleyin, her yağ eklenişinde seviyeyi ölçün.

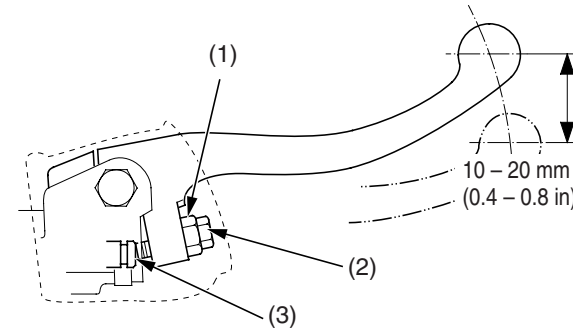
8. Çatal yayını ve yay yatağını takın.

Frenler

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Bu motosiklette ön ve arka frenler hidrolik disk fren ile donatılmıştır. Fren balataları aşındıkça, fren hidroliğinin seviyesi azalır. Sistemdeki kaçak, hidrolik seviyesinin düşmesine sebep olur. Fren sistemi herhangi bir sızdırmaya karşı sık sık incelenmelidir. Fren hidrolik seviyesini ve balata aşınmasını periyodik olarak inceleyin. Sürüş sırasında ön fren kolu veya arka pedal boşluğunun normal aralığında olmadığını düşünüyorsanız balataları kontrol edin. Balatalarda tavsiye edilen seviyeden daha fazla bir aşınma seviyesi görülüyorsa (sayfa 78) muhtemelen fren sisteminde hava vardır ve bu havanın alınması gerekir. Sistemin havasının alınması için Honda Tamir Kitabına veya Honda servisine başvurun.

Ön Fren Kolu Ayarı



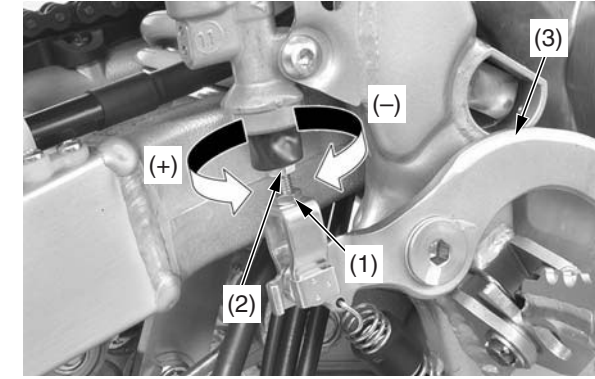
- (1) kontra somun (3) piston
(2) ayarlayıcı

1. Kontra somunu (1) gevşetin.
2. Ön fren kolunu gidondan uzakta ayar yapmak için ayarlayıcıyı (2) saat yönünde çevirin. Ön fren kolunu gidona yakınlaştırmak için ayarlayıcıyı saatin aksi yönünde döndürün.
3. Ayarlayıcı tutarken, kontra somunu belirtilen torkla sıkın:
5.9 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lbf·ft)
4. Frene birkaç kez basın ve pedalı bıraktıktan sonra tekerleklerin serbestçe dönüp dönmediğini kontrol edin. Bu işlemi birkaç kez tekrar edin.
5. Ön fren kolunu yavaşça çekerek frenin tutmaya başlayana kadar olan boşluğu kontrol edin. Boşluk: 10 – 20 mm (0.4 – 0.8 in)
6. Ayarlayıcının pistonun (3) temas yüzeylerinde silikon gres sürün.

Arka Fren Pedalı Yüksekliği

Arka fren pedalı yüksekliği sağ ayak platformuyla aynı seviyede olmalıdır.

1. Ayar kontra somununu (1) gevşetin ve ayar cıvatasını (2) arka fren pedalını kaldırmak için (+) yönde veya alçaltmak için (-) yönde çevirin.
2. İstenilen pedal yüksekliğine ulaşıldığında ayar kontra somununu belirtilen torkla sıkın.
17.2 N·m (1.8 kgf·m, 13 lbf·ft)

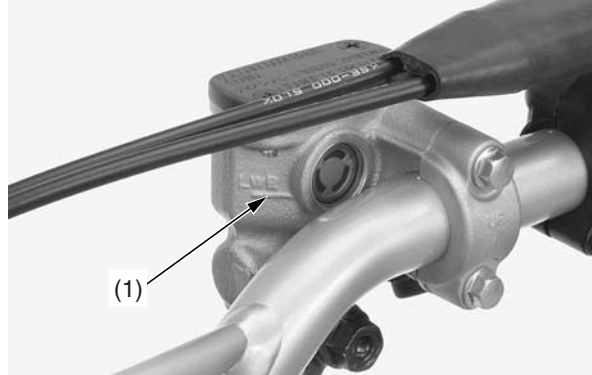


- (1) kontra somun (+) pedal yüksekliği artar
(2) ayar cıvatası (-) pedal yüksekliği azalır
(3) arka fren pedalı

Frenler

Hidrolik Seviyesi Kontrolü

Ön Fren Hidroliği Seviye Kontrolü



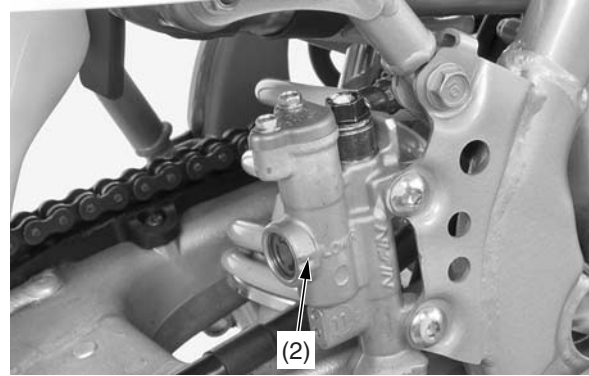
(1) LWR (ALT) işareti

Motosiklet dik konumda iken fren hidroliği seviyesini kontrol edin. Fren hidroliğinin LWR (ALT) seviye işaretinin üzerinde olup olmadığını kontrol edin. Fren hidrolik seviyesi LWR (ALT) seviyesi işaretine geldiğinde fren balataları aşınma için kontrol edilmelidir (sayfa 78).

Aşınmış balatalar değiştirilmelidir. Balatalar aşınmamış ise fren sisteminde sızıntı kontrolü yapılmalıdır.

Ön fren kolu boşluğu 20 mm'yi geçiyorsa muhtemelen fren sisteminde hava vardır ve bu havanın alınması gerekir. Frenin havasının alınması için Honda Tamir Kitabına veya Honda servisine başvurun.

Arka Fren Hidroliği Seviye Kontrolü



(2) ALT (LOWER) işareti

Motosiklet dik konumda iken fren hidroliği seviyesini kontrol edin.

ALT (LOWER) işaretinin (2) üstünde olmalıdır. Eğer seviye ALT (LOWER) işaretinde veya altındaysa, fren balatalarında aşınma olup olmadığını kontrol edin (sayfa 78).

Aşınmış fren balataları değiştirilmelidir. Balatalar aşınmamış ise fren sisteminde sızıntı kontrolü yapılmalıdır.

Arka fren pedalı boşluğu 30 mm'yi geçiyorsa muhtemelen fren sisteminde hava vardır ve bu havanın alınması gerekir. Frenin havasının alınması için Honda Tamir Kitabına veya Honda servisine başvurun.

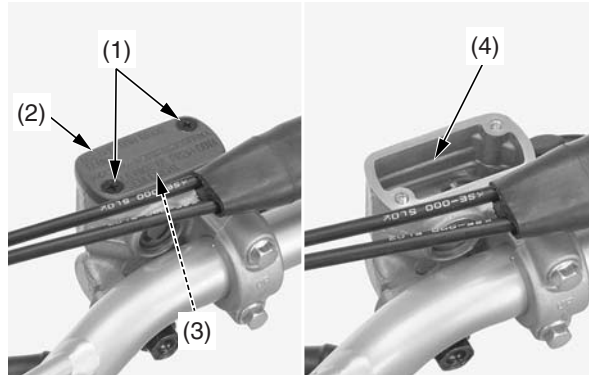
Frenler

Ön Fren Hidroliğinin Eklenmesi

UYARI

Sıçrayan fren hidroliği cihaz lenslerine ve boyalı yüzeylere zarar verebilir. Aynı zamanda lastik parçalar için de zararlıdır. Hidrolik kabını çıkarırken dikkatli olun; kabın önce yatay konumda olduğundan emin olun.

- Sisteme servis yaparken daima kapağı kapalı bir kaptaki temiz DOT 4 hidroliği kullanın. Farklı tipteki hidrolikleri birbiriyle karıştırmayın, uyumlu olmayabilirler.
- Tavsiye edilen fren hidroliği DOT 4 veya eşdeğeridir.



- (1) vidalar (3) diyafram
(2) rezervuar kapağı (4) üst seviye işareti

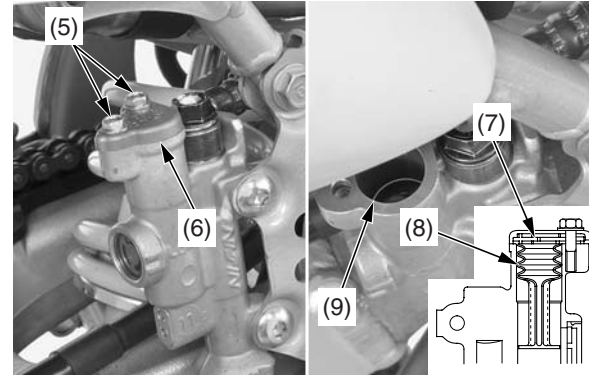
1. Vidaları (1), rezervuar kapağını (2) ve diyaframı (3) sökün.
2. Hidrolik rezervuarını üst seviyeye (4) kadar DOT 4 fren hidroliği ile doldurun. Gereğinden fazla doldurmayın.
3. Diyaframı ve hidrolik rezervuar kapağını takın.
4. Vidaları belirtilen torkla sıkın.
1.5 N·m (0.2 kgf·m, 1.1 lbf·ft)

Arka Fren Hidroliğinin Eklenmesi

UYARI

Sıçrayan fren hidroliği cihaz lenslerine ve boyalı yüzeylere zarar verebilir. Aynı zamanda lastik parçalar için de zararlıdır. Hidrolik rezervuarını çıkarırken dikkatli olun; rezervuarın önce yatay konumda olduğundan emin olun.

- Sisteme servis yaparken daima kapağı kapalı bir kaptaki temiz DOT 4 hidroliği kullanın. Farklı tipteki hidrolikleri birbiriyle karıştırmayın, uyumlu olmayabilirler.
- Tavsiye edilen fren hidroliği DOT 4 veya eşdeğeridir.



- (5) cıvatalar (8) diyafram
(6) rezervuar kapağı (9) üst seviye işareti
(7) ayar plakası

1. Cıvataları (5), rezervuar kapağını (6), ayar plakası (7) ve diyaframı (8) sökün.
2. Hidrolik rezervuarını üst seviyeye (9) kadar DOT 4 fren hidroliği ile doldurun. Gereğinden fazla doldurmayın.
3. Diyafram gösterildiği gibi ayarlanır.
4. Diyaframı, ayar plakasını ve rezervuar kapağını tekrar takın.

5. Cıvataları belirtilen torkla sıkın.
1.5 N·m (0.2 kgf·m, 1.1 lbf·ft)

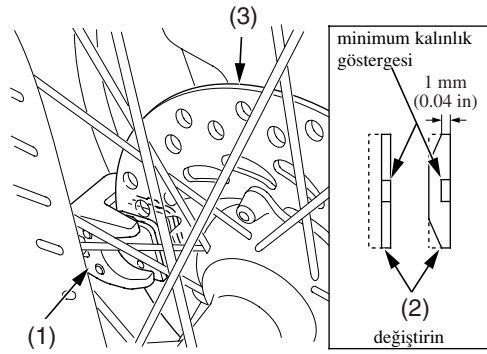
Frenler

Fren Balatasının Aşınması

Fren balatası aşınması pist koşullarına ve kullanıma bağlıdır. (Genellikle balatalar ıslak ve tozlu yollarda normalden daha çabuk aşınır.) Periyodik bakımlarda balataların aşınma durumunu kontrol edin (sayfa 21).

Ön Fren Balataları

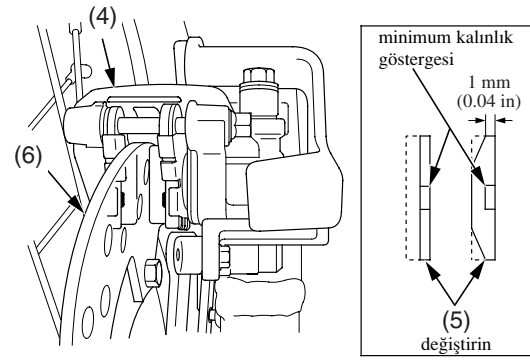
Fren balatası aşınmasını tespit etmek için ön tekerleği (2) kontrol edin. Balatalardan bir tanesi herhangi bir yerinde 1 mm kalınlığa kadar aşınmışsa balataların ikisi de değiştirilmelidir.



(1) ön fren kaliperi (3) fren disk
(2) fren balataları

Arka Fren Balataları

Kaliperin arka tarafından bakarak balata aşınması olup olmadığını tespit etmek için balataları (5) gözle kontrol edin. Balatalardan bir tanesi herhangi bir yerinde 1 mm kalınlığa kadar aşınmışsa balataların ikisi de değiştirilmelidir.



(4) arka fren kaliperi (6) fren disk
(5) fren balataları

Diğer Kontroller

Fren kolu ve fren pedalı grubunun düzgün konumda olduğunu ve cıvatarın güvenli bir şekilde sıkıldığını kontrol edin.

Herhangi bir sızdırma olmadığından emin olun. Bağlantı yerlerinde kırılma veya bozulma olup olmadığını kontrol edin.

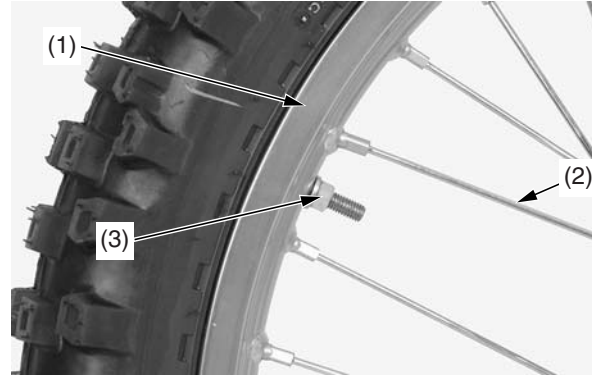
Tekerlekler

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Jant tellerinin gerginliği ve tekerleğin bakımı motosikletin güvenli kullanımı için çok önemlidir. İlk birkaç sürüşte teller parçaların oturması yüzünden daha çabuk gevşerler. Aşırı gevşek teller yüksek hızlarda motosikletin kontrolünü kaybetmenize sebep olabilir. Lastiğin kaymasını önlemek için jant kilitlerinin emniyetli olması çok önemlidir.

Bakım Programında (sayfa 21) belirtilen servisin uygulanması için tekerleklerin sökülmesi gereklidir. Ancak, tekerleğin sökme bilgisi acil durumlar için verilmiştir.

Jantlar ve Jant Telleri



- (1) jant
(2) jant teli
(3) jant kilidi

1. Jantlarda (1) ve jant tellerinde (2) hasar olup olmadığını kontrol edin

2. Gevşek jant teli veya jant kilidi (3) varsa belirtilen torkla sıkın.
Ön Jant teli :
3.7 N·m (0.4 kgf·m, 2.7 lbf·ft)
Jant Kilidi: 12.4 N·m (1.3 kgf·m, 9 lbf·ft)
3. Jant salgısını kontrol edin. Eğer salgı fark edilebilirse Honda Tamir Kitabına bakın.

Akslar ve Tekerlek Rulmanları

Kontrol bilgisi için Honda Tamir Kitabına bakın.

1. Aksta salgı olup olmadığını kontrol edin.
2. Tekerlek rulmanlarının durumunu kontrol edin.

Lastikler ve Şambreller

Sayfa 19'daki Güvenlik Önlemleri'ne bakın.

Motosikletinizi güvenli bir şekilde çalıştırmak için lastikleriniz uygun tip (arazi) ve ebatta, dişleri iyi durumda, taşıdığınız yük doğrultusunda doğru şekilde şişirilmiş olmalıdır.

⚠ UYARI

Fazlasıyla aşınmış veya uygunsuz şekilde şişirilmiş olan lastiklerin kullanılması sizin de ciddi şekilde yaralanabileceğiniz veya ölebileceğiniz bir kazaya yol açabilir.

Bu kullanım kılavuzunda yer alan lastiklerin şişirilmesi ve bakımı konusundaki tüm talimatlara uyunuz.

İlerideki sayfalar hava basıncı kontrolünü nasıl ve ne zaman yapmanız, lastiklerinizi bir hasara karşı ne şekilde kontrol etmeniz ve lastiklerinizin bir tamire ihtiyacı olduğunda veya değiştirilmesi gerektiğinde ne yapmanız gerektiği konusunda size daha ayrıntılı bilgi verecektir.

Hava Basıncı

Lastiklerinizi uygun şekilde şişirilmiş olarak tutmak en iyi yol tutuşu, diş ömrü ve sürüş konforu kombinasyonu sağlar. Genelde olması gerekenden az şişirilmiş lastikler düzgün olmayan şekilde aşınır ve fazla ısınmadan dolayı görevlerini yerine getiremezler.

Az şişirilmiş lastikler sert yüzeylerde tekerlek hasarına sebep olur. Olması gerekenden fazla şişirilmiş lastikler ise motosikletinizin sürüşünü daha da sertleştirir, yoldaki tehlikelerden hasara uğrama riskleri daha yüksektir ve anormal bir şekilde aşınırlar.

Subap kapaklarının yerinde olduğundan emin olun. Gerekirse yeni kapak takın.

Her zaman hava basıncını lastikler “soğukken” kontrol edin. Lastikler “sıcakken” – diğer bir deyişle, motosiklet birkaç km yol yapmış olsa dahi – elde edilen değer lastikler “soğuk” olduğunda elde edilen değerden daha yüksek olacaktır. Tavsiye edilen soğuk lastik basınçları ile uyumlu olması için lastiklerden hava sızdırmayın, bunu yaparsanız lastikler olması gerekenden az şişirilmiş olacaktır.

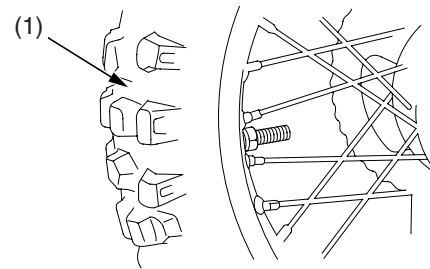
Tavsiye edilen “soğuk” lastik basınçları şu şekildedir:

Ön	100 kPa (1.0 kgf/cm², 15 psi)
Arka	100 kPa (1.0 kgf/cm², 15 psi)

Lastik basınçlarını özel sürüş koşullarına göre bir miktar değiştirebilirsiniz.

Kontrolü

Sürüşten önce lastikleri ve tekerlekleri kontrol edin.



(1) lastik diş derinliği

- Lastiğin yan tarafında veya dişlerde girinti veya çıkıntı olup olmadığı. Girinti veya çıkıntı mevcutsa lastiği değiştirin.
- Lastikte kesikler, yırtıklar veya çatlaklar olup olmadığı. Kumaşı veya telleri görebiliyorsanız lastiği değiştirin.
- Lastiğe veya dişlere gömülmüş taş veya başka bir madde olup olmadığını kontrol edin. Her türlü maddeyi uzaklaştırın.
- Aşınma derinliğini (1) kontrol edin. Aşınma 3 mm'yi geçmeden önce veya çekişte bir azalma olduğunu hissettiğinizde lastiği değiştirin.
- Her iki subap kapağını kontrol edin. Kalkmış subap, şambrelın lastikten kaydığını ya da lastiğin janttan kaydığını gösterir.

Şambrelın Değiştirilmesi

Bir lastik patladığında veya hasar gördüğünde lastiği tamir etmek yerine değiştirmelisiniz. Tamir edilmiş bir şambrel yeni şambrel gibi emniyetli olmaz ve sürüş sırasında sorun çıkarabilir.

Orjinal eşdeğer bir şambrelle değiştirin.

Lastikler ve Şambreller

Lastiğin değiştirilmesi

Motosikletinizle birlikte gelen lastikler motosikletinizin performans kapasiteleriyle uyumlu olması ve en iyi sürüş, fren, dayanıklılık ve konfor kombinasyonunu sağlaması için tasarlanmışlardır.



UYARI

Motosikletinize uygun olmayan lastiklerin takılması tutuşu ve dengeyi etkileyebilir. Uygun olmayan aksesuarlar veya modifikasyonlar sizin ciddi şekilde yaralanabileceğiniz veya ölebileceğiniz bir kazaya sebep olabilir.

Her zaman bu kullanım kılavuzunda tavsiye edilen lastik tipi ve ebatını kullanın.

CRF150R:

Ön	ED, CM	70/100-17 40M	
		BRIDGESTONE	M23
U		70/100-17 40M	
		IRC	M6B
Arka	ED, CM	90/100-14 49M	
		BRIDGESTONE	M22
U		90/100-14 49M	
		IRC	M5C
Tip	bias-atkılı, şambrel		

CRF150RB:

Ön	70/100–19 42M	
	BRIDGESTONE	M61
Arka	90/100–16 52M	
	BRIDGESTONE	M58
Tip	bias-atkılı, şambrel	

- Orjinal eşdeğer bir lastikle değiştirin.
- Lastiği değiştirdiğinizde her zaman şambrel de değiştirin.
Eski şambrel yeni lastiğe takıldığında gevşeyebilir ve problem olabilir.

Tahrik Zinciri

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

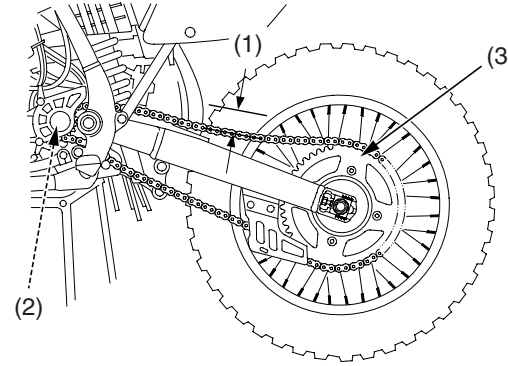
Düzenli olarak temizlemek, yağlamak ve doğru ayarlamak tahrik zincirinin faydalı ömrünü uzatmaya yardım eder. Yetersiz bakım, zamanından önce aşınmaya veya tahrik zinciri ile zincir dişlilerinin hasarlanmasına sebep olur.

Motosikletin zor şartlar altında veya son derece tozlu ve çamurlu yerlerde kullanılması durumunda daha sık bakım yapmak gerekecektir.

Tahrik zincirine bakım yapmadan önce motoru kapatın ve vitesi boşa alın.

Tahrik Zinciri Kontrolü

1. Motoru kapatın, opsiyonel çalışma sehpasını veya eşdeğer sehpayı motorun altına yerleştirerek arka tekerleği yerden kaldırın ve vitesi boşa alın.
2. Tahrik zincirindeki dişliler (2) (3) arasındaki gevşemeyi (1) kontrol edin. Tahrik zinciri boşluğu, elle 35 – 45 mm hareket ettirilebilecek şekilde ayarlanmalıdır.



- (1) tahrik zinciri gevşekliği (3) tahrik edilen zincir dişlisi
(2) tahrik zincir dişlisi

3. Tahrik zinciri boşluğunu değişik noktalarda kontrol edin. Tahrik zinciri boşluğu aynı kalmalıdır. Eğer boşluk sadece ve bazı yerlerde ise, bazı baklalar bükülmüş ve sıkışmış olabilir. Bu durum sık sık yağlama ile önlenabilir.

UYARI

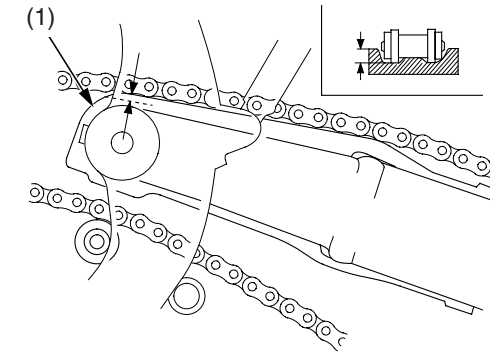
Zincir boşluğunun fazla olması tahrik zincirinin yerinden fırlayıp motor muhafazalarına hasar vermesine yol açabilir.

4. Tahrik zincirini aşağıdakilere karşı kontrol edin.
 - Hasarlı baklalar
 - Gevşek pimler
 - Kuru veya paslanmış baklalar
 - Bükülmüş veya sıkışmış baklalar
 - Aşırı derecede yıpranma

Baklalar hasar görmüş, pimleri gevşemiş veya eksik O-ringleri olan tahrik zinciri (sayfa 84) değiştirilmelidir. Kurumuş ya da paslanmış bir zincir (sayfa 83) ilave yağlamaya ihtiyaç gösterir. Bükülmüş veya sıkışmış baklalar iyice yağlanmalı ve serbestçe çalışmaları sağlanmalıdır. Tahrik zinciri gevşekliğini ayarlayın.

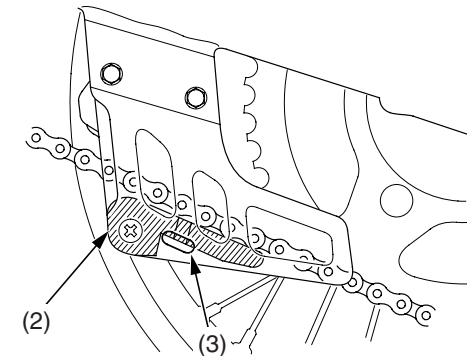
Tahrik Zinciri Kaydırıcı

1. Zincir kaydırıcısında (1) aşınma olup olmadığını kontrol edin. Eğer aşınma 5 mm (0.2 in.) veya daha fazlaysa değiştirin.



- (1) zincir kaydırıcısı

2. Zincir kılavuzu kaydırıcısında (2) aşınma olup olmadığını kontrol edin. Eğer aşınma kontrol penceresinden bakıldığında görünüyorsa zincir kılavuzu kaydırıcısını değiştirin



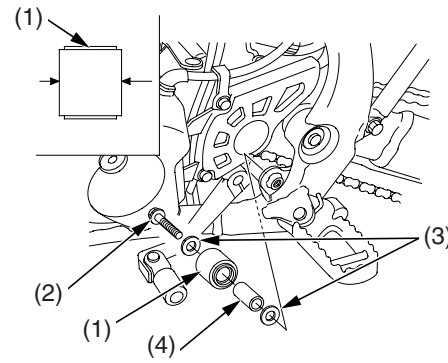
- (2) zincir kılavuzu kaydırıcısı
(3) aşınma kontrol penceresi

Tahrik Zinciri

Tahrik Zinciri Masuraları

1. Tahrik zinciri masurasında (1) aşınma ya da hasar olup olmadığını kontrol edin.
2. Tahrik zinciri masurasının dış çapını ölçün ve eğer servis sınırının altında ise değiştirin.
Servis Sınırı: 18 mm (0.7 in)

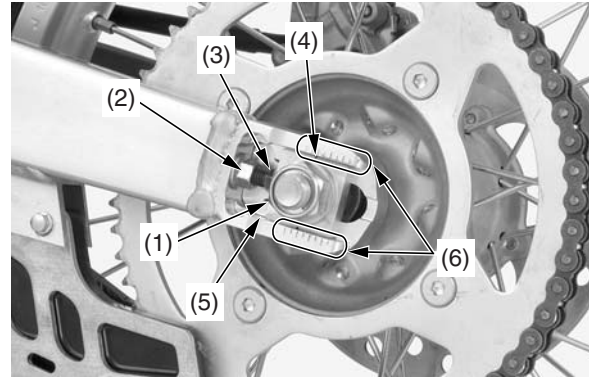
Gerekirse masuraları aşağıdaki gibi değiştirin. Cıvayı (2), pulları (3), manşon (4) ve tahrik zinciri masurası. Yeni bir tahrik zinciri masurası, manşon, pul takın ve cıvayı sıkın.



- (1) tahrik zinciri masurası
(2) cıvata
(3) pullar
(4) manşon

Ayarlama

1. Arka aks somununu (1) gevşetin.
2. Kontra somunları (2) gevşetin ve zinciri sıkmak için ayar cıvatalarını (3) saatin ters istikametinde veya daha gevşek bırakmak için saat istikametinde çevirin.
Aks plakası (5) indeks işaretlerinin (4) her iki gergi kolu üzerindeki ayar ölçeği (6) ile aynı hizada olmasına dikkat edin.



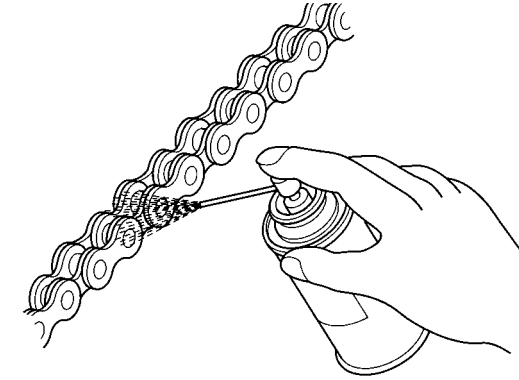
- (1) arka aks somunu
(2) kontra somun
(3) ayar cıvatası
(4) indeks işareti
(5) ayar plakası
(6) ayar ölçeği

3. Arka aks somununu belirtilen torkla sıkın.
88 N·m (9.0 kgf·m, 65 lbf·ft)
4. Zincir boşluğunu kontrol edin ve gerekirse ayarlayın.
5. Ayar vidasını saatin ters istikametinde aks plakasına temas edene kadar çevirerek hafifçe gevşetin. Daha sonra somun anahtarı ile ayar cıvatalarını tutarak kontra somunlarını belirtilen torkla sıkın.
27 N·m (2.8 kgf·m, 20 lbf·ft)

Yağlama

Piyasada bulunan tahrik zinciri yağları motosiklet dükkanlarından satın alınabilir ve motor yağına tercihen kullanılabilir. “Chain Lube” veya eşdeğeri, veya SAE 80 veya 90 dişli yağı tavsiye edilir.

Her zincir bağlantısını baklalar ve masuraların her yüzeyi tamamen kaplanacak şekilde yağa batırın.

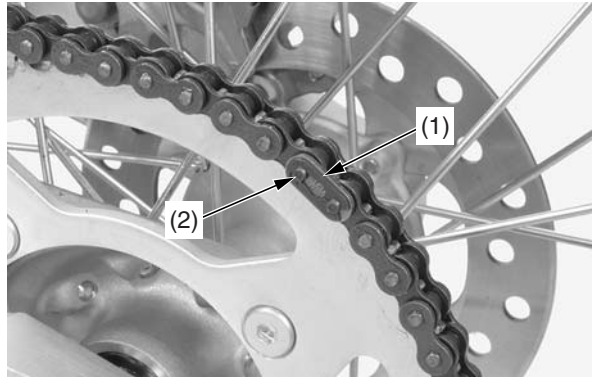


Tahrik Zinciri

Sökülmesi, Temizlenmesi ve Değiştirilmesi

Maksimum servis ömrü için her sürüşten önce tahrik zinciri temizlenmeli, yağlanmalı ve ayarlanmalıdır.

1. Ana bakla tespit klipsini (1) penseyle sökün. Klipsi eğip bükmeyin. Ana baklayı (2) çıkartın. Tahrik zincirini çıkarın.



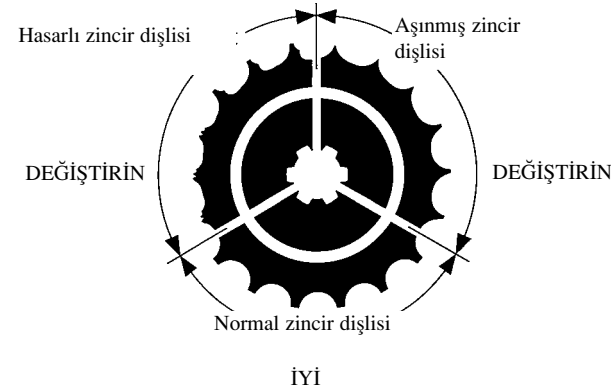
(1) tespit klipsi (2) ana bakla

2. Tahrik zincirini yüksek parlama noktalı solventle temizleyin ve kurumasını bekleyin.
3. Tahrik zincirini olası bir hasar ya da aşınmaya karşı kontrol edin. Hasarlı silindirlere, gevşek bağlantılara sahip olan zincirleri değiştirin. Aksi takdirde bu parçalara servis yapılamaz.

Değişimde kullanılacak zincir

	Boyut/Bakla
CRF150R	DID420 DS3/120
CRF150RB	DID420 DS3/126

4. Zincir dişlisini aşınma ya da hasar bakımından kontrol edin. Yeni zincir takıldığında zincir dişlisinin de değiştirilmesini tavsiye ediyoruz. Zincir ve dişlilerin iyi durumda olması gerekir; aksi takdirde yeni yedek parçalar çok hızlı bir şekilde aşınır. Aşırı derecede aşınmış zincir dişlisinin aşınmış kancalı görünümü olur. Aşırı derecede aşınmış ya da hasarlı zincir dişlisini değiştirin.

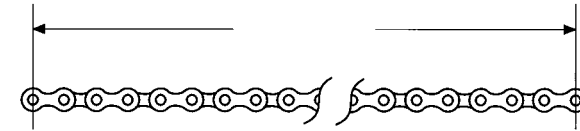


UYARI

Yeni zinciri aşınmış zincir dişlileriyle kullanmak zincirin çabuk aşınmasına sebep olur.

5. Tahrik zincirini zincirin servis sınırında aşınmış olup olmadığını anlamak için ölçün. Vites alını, ve arka tekerleği zincirin alt kısmı gergin olacak şekilde ileri doğru çevirin. Zinciri gergin tutarak ve bükülmüş bağlantıları düz hale getirerek 21 pim arasını pim merkezinden diğer pim merkezine ölçün. Eğer ölçüm servis sınırını aşıyorsa, zinciri değiştirin. Zincir ölçüldükten sonra vitesi tekrar boşa alın.

Servis Sınırı: 259.0 mm (10.20 in)



21 PİMİ ÖLÇÜN (20 ADIM)

6. Tahrik zincirini yağlayın. (sayfa 83)
7. Zinciri zincir dişlilere takın ve zincirin uçlarını ana baklayla birleştirin. Toplama işleminin kolay olması için, ana baklayı takarken zincir uçlarını bitişik arka zincir dişlisi dişlerine doğru tutun. Ana bağlantı tutucu klipsini, klipsin kapalı ucu ön tekerlek yönü doğrultusunda bakacak şekilde takın.
8. Zincir boşluğunu kontrol edin ve gerekirse ayarlayın.

Tahrik Zinciriyle İlgili Ek Bilgi

- Tahrik zincirinin emniyeti için en önemli parça ana baklaktır. Ana baklalar iyi durumda oldukları sürece tekrar kullanılabilir. Tahrik zincirini toplarken yeni bir ana bakla tespit klipsi takmanızı tavsiye ederiz.
- Yeni bir zinciri bir ana baklayla eski zincire bağlayıp yeni zinciri zincir dişliye yerleştirmek üzere eski zinciri çekmek sizin için daha kolay olabilir.

Egzoz Borusu Ve Susturucu

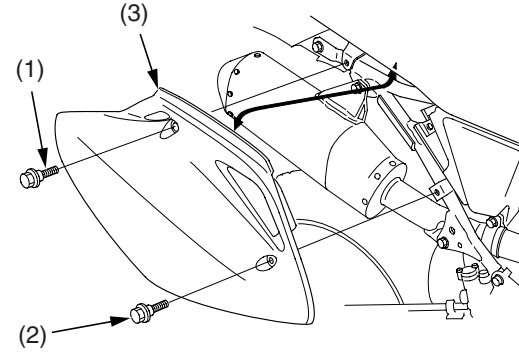
Egzoz Borusu Ve Susturucu

1. Flanş cıvatarını ve egzoz borusu mafsallının sıkı olup olmadığını kontrol edin.
2. Egzoz borusunda, egzoz bağlantı borusu ve susturucuda çatlaklar ve bozulma oluşup oluşmadığını kontrol edin.

Hasarlı bir egzoz borusu, egzoz bağlantı borusu ve susturucu motorun performansını düşürebilir.

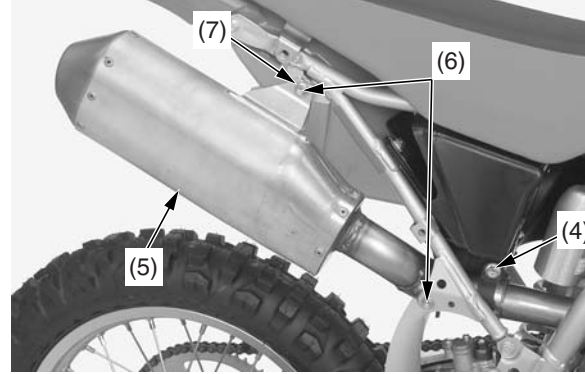
Susturucunun Sökülmesi

1. Sele bağlantı cıvatasını (1), yan kapak cıvatasını (2) ve sağ yan kapağı (3) sökün.



- (1) sele bağlantı cıvatası (3) yan kapak
(2) yan kapak cıvatası

2. Susturucu kelepçe cıvatasını (4) gevşetin.
3. Susturucu A cıvatasını (5), susturucu B cıvatasını/pulları (6) ve susturucuyu (7) sökün.

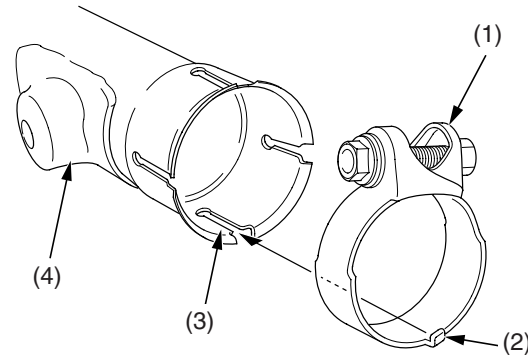


- (4) susturucu kelepçe cıvatası
(5) susturucu
(6) susturucu bağlantı cıvatası
(7) pul

Egzoz Borusu/Susturucu

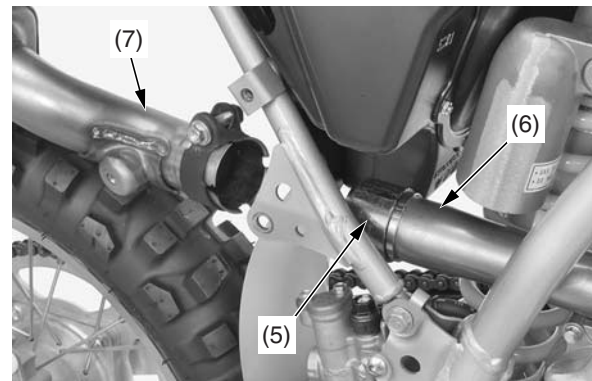
Susturucunun Takılması

1. Eski contayı çıkarın.
2. Her bir susturucunun (4) kesik işaretiyle (3) susturucu kelepçesi tırnağını (2) hizalayarak susturucu kelepçesini (1) takın.



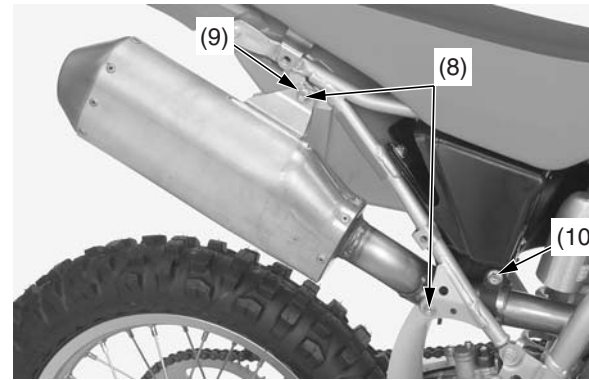
- (1) susturucu kelepçesi
(2) tırnak
(3) kesik işareti
(4) susturucu

3. Egzoz borusuna (6) yeni bir conta (5) takın.
4. Susturucuyu (7) egzoz borusuna takın.



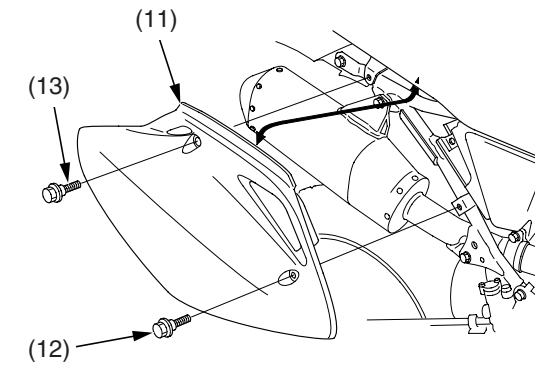
- (5) conta
(6) egzoz borusu
(7) susturucu

5. Susturucu bağlantı civatarını (8) ve pulu (9) takın.
6. Susturucu kelepçe civatasını (10) belirtilen torkla sıkın:
21 N·m (2,1 kgf-m, 15 lbf-ft)
7. Susturucu bağlantı civatasını (8) belirtilen torkla sıkın:
32 N·m (3,3 kgf-m, 24 lbf-ft)



- (8) susturucu bağlantı civatası
(9) pul
(10) susturucu kelepçe civatası

8. Yan kapağı (11) ve yan kapak civatasını (12) takın.
9. Sele bağlantı civatarını (13) takın ve belirtilen torkla sıkın:
26 N·m (2,7 kgf-m, 19 lbf-ft)

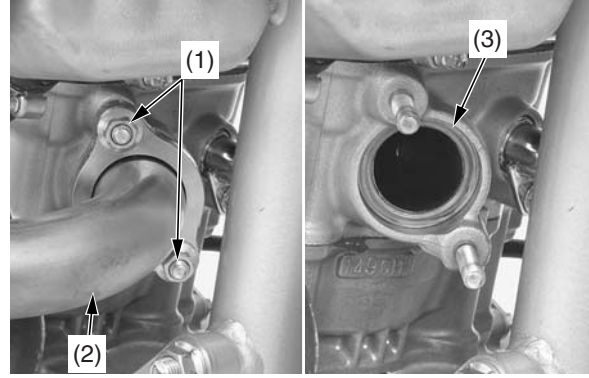


- (11) yan kapak
(12) yan kapak civatası
(13) sele bağlantı civatası

Egzoz Borusu/Susturucu

Egzoz Borusunun Sökülmesi

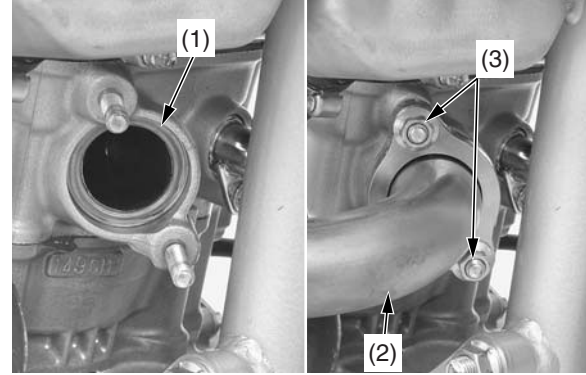
1. Susturucuyu çıkartın (sayfa 85).
2. Egzoz borusu bağlantı somunlarını (1), egzoz borusunu (2) ve eski contayı (3) çıkarın.



- (1) egzoz borusu bağlantı somunları
(2) egzoz borusu
(3) conta (eski)

Egzoz Borusunun Takılması

1. Yeni egzoz borusu contasını (1) gösterildiği gibi takın.
2. Egzoz borusunu (2) ve egzoz borusu bağlantı somunlarını (3) takın.



- (1) egzoz borusu contası (yeni)
(2) egzoz borusu
(3) egzoz borusu bağlantı somunları

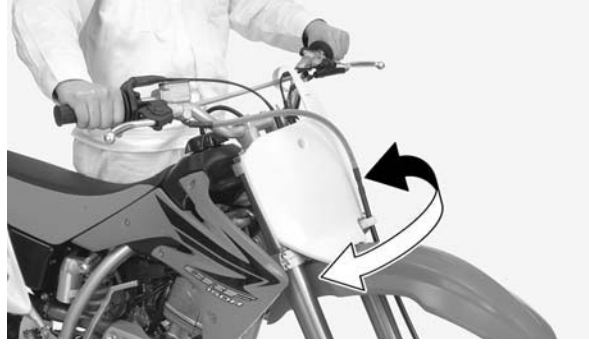
3. Susturucuyu takın (sayfa 86) fakat cıvataları henüz sıkmayın.
4. Egzoz borusu bağlantı somunlarını belirtilen tork değerinde sıkın:
11 N·m (1,1 kgf·m, 8 lbf·ft)
5. Susturucu kelepçesi cıvatasını ve susturucu bağlantı cıvatalarını sıkın (sayfa 86).
6. Takma işlemi sökme işleminin ters sırası takip edilerek yapılabilir.

İlave Bakım Prosedürleri

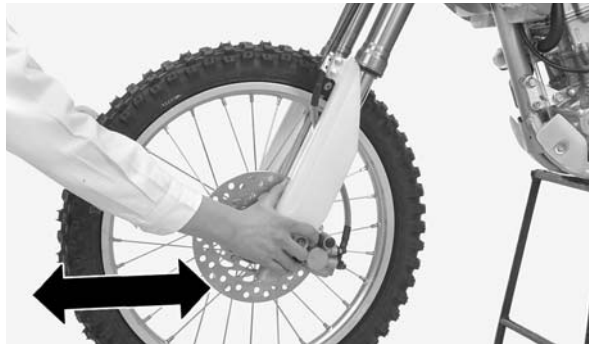
Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Gidon Kapağı Rulman Kontrolü

1. CRF motosikletiniz bir kutu veya çalışma sehpaı üzerindeyken (ön tekerlek havadayken), gidon kafası rulmanlarında pürüz olup olmadığını kontrol etmek için gidon kolunu sağa ve sola çevirin.

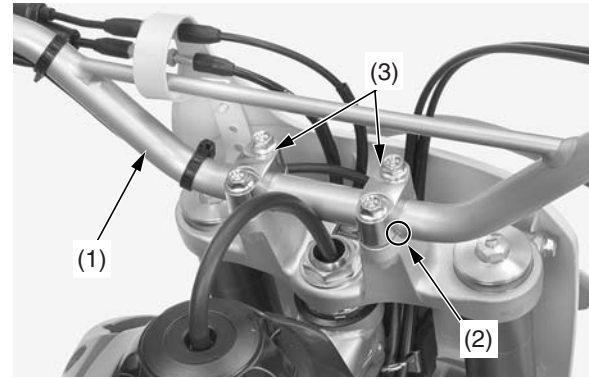


2. CRF motosikletinizin önünde durun, çatalı alın (aksta), gidon kafasına bakın ve gidon kafası rulmanlarında boşluk olup olmadığını anlamak için çatalı içeri ve dışa doğru (motora doğru) itin. Herhangi bir pürüz veya boşluk hissederseniz çatal burçları aşınmış olabilir. Değiştirme veya ayarlama prosedürleri için Honda Tamir Kitabına bakın veya Honda yetkili servisine başvurun.



Gidon Kolu Kontrolü

1. Gidon kolunda (1) bükülme veya çatlak olup olmadığını kontrol edin.
2. Gidon kolunun doğru konumundan oynayıp oynamadığını kontrol edin (boya işaretini (2) kontrol ederek)
3. Üst tutucu (3) cıvatalarının torkunu kontrol edin: 22 N·m (2.2 kgf·m, 16 lbf·ft)
Öncelikle ön cıvataları sıkın.



(1) gidon kolu
(2) boya işareti

(3) gidon kolu üst cıvataları

Kontrol Kabloları

Periyodik olarak gaz kolunu, debriyajı ve sıcak çalıştırma kablolarını üst uçlarından ayırın. Kablo pivot noktalarını piyasada satılan bir kablo yağıyla iyice yağlayın. Eğer debriyaj kolu, sıcak çalıştırma kolu ve gaz kolu düzgün çalışmıyorsa, kabloyu değiştirin. Gaz kolunun, tüm gidon konumlarında otomatik olarak tam açık ve tam kapalı konum arasında rahatça hareket ettiğinden emin olun.

İlave Bakım Prosedürleri

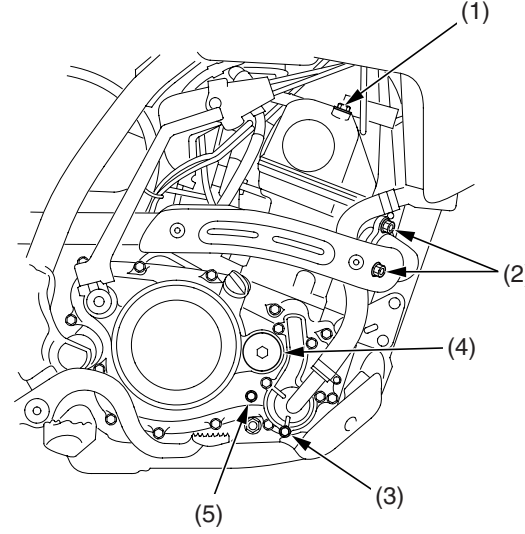
Somun, Cıvatalar, Bağlantı Elemanları

Motosikletinizi kullanmadan önce somunları, cıvataları ve bağlantı elemanlarını kontrol edin ve sıkın.

MOTOR

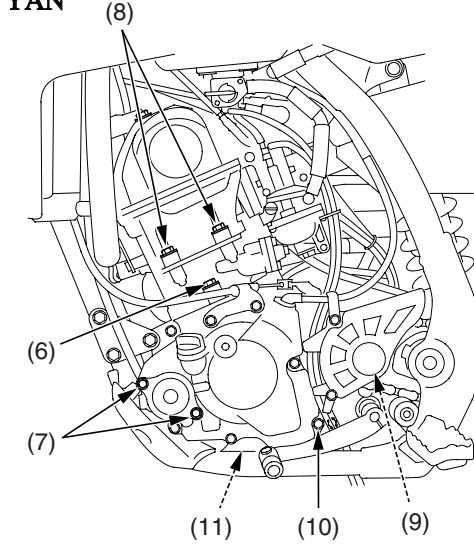
	Ürün	Tork		
		N•m	kgf•m	lbf•ft
1	Külbütör kapağı cıvataları	10	1.0	7
2	Egzoz borusu bağlantı somunları	11	1.1	8
3	Soğutma suyu tahliye cıvatası	10	1.0	7
4	Krank mili deliği kapağı	15	1.5	11
5	Şanzıman yağ kontrol cıvatası	10	1.0	7
6	Silindir cıvatası	10	1.0	7
7	Yağ filtresi kapak cıvataları	12	1.2	9
8	Silindir kapağı cıvataları	10	1.0	7
9	Tahrik dişlisi cıvatası	13	1.3	10
10	Şanzıman yağı tahliye cıvatası	22	2.2	16
11	Motor yağı tahliye cıvatası	22	2.2	16

SAĞ YAN



- (1) külbütör kapağı cıvataları
- (2) egzoz borusu mafsalları
- (3) soğutma suyu boşaltma cıvatası
- (4) krank mili deliği kapağı
- (5) şanzıman yağ kontrol cıvatası

SOL YAN



- (6) silindir cıvatası
- (7) yağ filtresi kapak cıvataları
- (8) silindir kapağı cıvataları
- (9) silindir cıvatası
- (10) şanzıman yağ boşaltma cıvatası
- (11) motor yağı boşaltma cıvatası

İlave Bakım Prosedürleri

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Sık sık temizleme ve cila, Honda motosikletinizin daha yeni görünmesini sağlayacaktır. Sık sık temizleme, ayrıca sizin motosikletine değer veren bir kullanıcı olduğunuzu gösterir. Temiz bir CRF motosikletin kontrolü ve bakımı daha kolaydır.

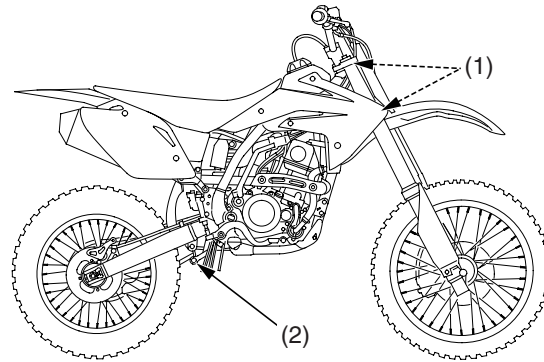
Motosikletinizi temizliyorsanız motosikletinizde hasar, aşınma ve benzin veya yağ sızıntısı olup olmadığını kontrol ettiğinizden emin olun.

Genel Tavsiyeler

- CRF motosikletinizi temizlemek için şunları kullanabilirsiniz:
 - su
 - yumuşak, nötr bir deterjan ve su
 - yumuşak bir sprey temizleyici (silme gerektiren)/cila
 - yumuşak bir srey temizleyici (durulama gerektiren)/gres giderici ve su
- CRF motosikletinizin metal kısmına, boyasına, plastik bölümlerine zarar verebilecek veya selenin veya etiketlerin boyasının atmasına neden olabilecek ağır deterjanlar veya kimyasal solventler içeren ürünleri kullanmaktan kaçının.
- CRF'nizi temizlemeden önce motor ve egzoz sisteminin soğumasını bekleyin.
- CRF motosikletinizi yıkamak için bahçe hortumu kullanmanızı öneririz. Yüksek basınçlı araç yıkayıcılar (oto yıkama araçları gibi) CRF motosikletinizin belirli bölümlerine zarar verebilir. Yüksek basınç altındaki suyun gücü, süspansiyon pivot noktalarının ve gidon kafası rulmanlarının toz keçasine basınç uygulayabilir ve kirle birlikte gerekli olan yağın da çıkmasına neden olur.

Eğer yüksek basınçlı bir yıkayıcı kullanıyorsanız, spreyi aşağıdaki bölgelere uygulamamaya özen gösteriniz:

tekerlek göbekleri
susturucu çıkışı
sele altı
motor durdurma düğmesi
fren ana merkezi
yakıt deposu altı
tahrik zinciri
karbüratör
gidon kafası rulmanları
süspansiyon pivot noktaları



(1) gidon kafası rulmanları
(2) süspansiyon pivot noktaları

UYARI

Yüksek basınçlı su (veya hava) motosikletinizin bazı parçalarına zarar verebilir.

Boyalı, alaşımlı, plastik ve lastik yüzeylerdeki kiri ve yakıt bazlı kiri temizlemek için farklı yüzeylere uygun bir temizleyici/gres giderici kullanabilirsiniz. Ağır tortuları öncelikle suyla ıslatın. Farklı yüzeylere uygun temizleyiciyi/gres gidericiyi sıkın ve motosikletinizi bir bahçe hortumuyla (tam basınç uygulayarak) durulayın. İnatçı tortular, kiri bir sünger yardımıyla silmenizi gerektirebilir.

Motosikletinizi Yumuşak Bir Deterjanla Yıkamak

1. Kaba kiri temizlemek için CRF motosikletinizi soğuk su ile iyice yıkayın.
2. Bir kovayı soğuk suyla doldurun. Suya bulaşık deterjanı gibi yumuşak, nötr bir deterjan veya özel olarak motosiklet ve otomobil yıkama amaçlı üretilmiş bir ürün karıştırın.
3. CRF motosikletinizi bir sünger veya yumuşak bir havlu kullanarak yıkayın. Motosikleti yıkarken, ağır kir olup olmadığını kontrol edin. Gerekli olduğu takdirde kiri çıkarmak için yumuşak bir temizleyici/gres giderici kullanın.

Şasiye zarar verebileceğinden ve şasi yüzeyinin renginin atmasına neden olabileceğinden, şasiyi temizlemek için tel sünger kullanmayın. Susturucu pas çıkarıcı (*Scotch-Brite Hand Pad #7447-maroon*) yalnızca kaplı olmayan alüminyum şasideki pası çıkarma amacıyla kullanılır.

4. CRF motosikletinizi yıkadıktan sonra, kalıntıları temizlemek için bol temiz su kullanarak iyice durulayın.
5. CRF motosikletinizi bir güderi veya yumuşak bir havlu kullanarak kurutun.
6. Paslanmayı önlemek için tahrik zincirini yağlayın.
7. Motoru çalıştırın ve birkaç dakika rölantide tutun. Motor ısısı nemli bölgelerin kurumasına yardımcı olacaktır.
8. Önlem olarak motosikleti düşük hızda sürün ve birkaç kez fren uygulayın. Bu frenlerin kurumasına ve frenin normal performansını geri kazanmasına yardımcı olacaktır.

Dış Bakım

Yoğuşma Kontrolü

Şanzıman boşluğu içinde bazı yoğuşmalar oluşabilir. Bu doğaldır ve motor ve şanzıman yağını sık değiştirmeniz için bir başka neden oluşturur.

Temizleme Sonrası Yağlama

CRF motosikletinizi yıkadıktan sonra pas ve korozyonu önlemeye yardımcı olmak için yapmanız gereken birkaç şey vardır.

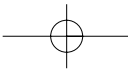
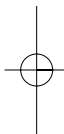
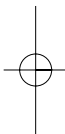
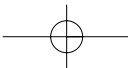
CRF motosikletiniz temizlendiğinde ve kurduğunda, tüm açıktaki çelik kısımlara ince bir tabaka pas önleyici uygulayarak bu bölümleri pas-tan korumalısınız. Tahrik zincirini ve tahrik zincir dişlisini çıkardıktan ve solvent içinde iyice temizledikten sonra yağlayın. Zincir yağını uygulamadan önce zincirin temiz ve kuru olduğundan emin olun.

Fren ve debriyaj kolu pivot noktaları ve ayaklık pivot pimleri gibi parçaların yağlanması için bu kılavuzda yer alan tavsiyelere uyun.

Egzoz Borusu ve Susturucu Bakım

Alüminyum; kir, çamur veya yoldaki tuzla temas edince paslanır.

Çamuru ve tozu temizlemek için ıslak bir süngerle mutfak deterjanı kullanın ve duru suyla temizleyin. Yumuşak bir bezle kurutun. Gerekirse ısı izlerini piyasada bulunan bir bilezikle temizleyebilirsiniz. Aynı şekilde durulayın.



Yarış Ayarları

Bu bölümde, maksimum yarış performansı elde etmek için CRF'niz üzerinde nasıl ince ayar yapmanız gerektiği anlatılmaktadır.

Başlangıç süspansiyon ayarları en az iki saatlik bir kolay rodaj süresinin ardından yapılmalıdır. Opsiyonel ön ve arka süspansiyon yayları standart oranlara göre hem daha sert hem daha yumuşak özellikte mevcuttur. Böylece CRF'nizi ağırlığınız, sürüş stiliniz ve parkur özelliklerine göre değiştirebilirsiniz.

Arka Süspansiyon Ayarlarının arka süspansiyon yük farkı ayarı bölümünde verilen talimatlara göre, sürücü ve yaylı ağırlığın (sürücü yarış kostümlerini eksiksiz olarak giymiş, soğutma suyu, yağ ve benzin seviyeleri yarış için hazır seviyede) opsiyonel daha sert veya daha yumuşak arka yay gerektirip gerektirmediğine karar verin. Opsiyonel arka yaylardan hangisine ihtiyaç olursa olsun opsiyonel arka yay, aynı oranda opsiyonel çatal yayları takılarak dengelenmelidir.

Ön Süspansiyon Ayarları	94
Arka Süspansiyon Ayarları	102
Pist Koşullarına Göre Süspansiyon Ayarları . . .	106
Süspansiyon Ayarının Anahatları	107
Karbüratör Ayarları ve İnce Ayar İpuçları . . .	110
Şasi Ayarları	122
Vites Değiştirme	123
Pist Koşullarına Göre Lastik Seçimi	124
Kişisel Ayarlar	125

Ön Süspansiyon Ayarları

Sayfa 19'daki *Güvenlik Önlemleri*'ne bakın.

Ön süspansiyon ayarı, sürücünün ağırlığına ve sürüş koşullarına göre aşağıdaki yöntemlerden birini veya daha fazlasını kullanabilirsiniz.

- **Oil volume** — The effects of higher or lower fork oil level are only felt during the final 100 mm (3.9 in) of fork travel.
- **Yağ hacmi** – Daha yüksek veya daha düşük çatal yağı seviyesi etkileri sadece çatal hareketinin son 100 mm'sinde hissedilir. Sıkıştırma sönümlemesi – Sıkıştırma sönümlemesi vidası çatalın sıkıştırma çabukluğunu ayarlar.
- **Geri sıçrama sönümlemesi** – Geri sıçrama sönümlemesi vidası çatalın açılma çabukluğunu ayarlar.
- **Çatal yayları** – Opsiyonel yaylar standart orana göre daha yumuşak veya daha sert özellikte mevcuttur. (sayfa 144)

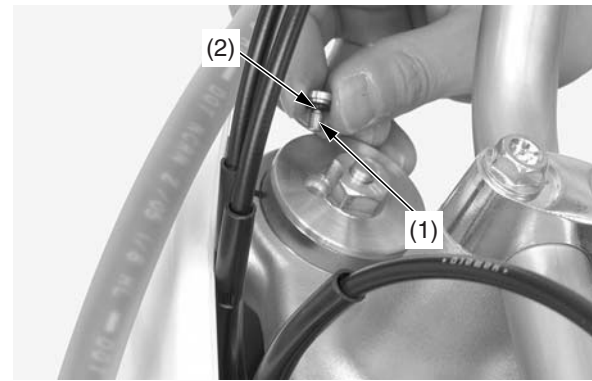
Ön Süspansiyon Hava Basıncı

Hava, (bir çatalda olduğu gibi) işlem uygulandığında basınç oluşturan stabil olmayan bir gazdır. Hava basıncı progresif bir yay olarak görev yapar ve bütün çatal mesafesini etkiler. Yani, CRF'nizdeki çatal hareketi yarış sırasında sertleşir. Bu nedenle, iki yarış arasında birikmiş hava basıncını serbest bırakın. Basıncı serbest bıraktığınızda ön tekerlek zeminde değilken çatalın tam olarak açıldığından emin olun.

Standart hava basıncı 0 kPa (0 kgf/cm², 0 psi)'dir. Çatal bacaklarındaki birikmiş hava basıncını basınç serbest bırakma vidalarını kullanarak serbest bırakabilirsiniz. Basıncı serbest bırakmadan önce ön tekerlek zeminden kaldırılmalıdır.

Hava basıncı rakım ve dış sıcaklığa göre ayarlanmalıdır.

1. Motorun altında opsiyonel bir iş sehpaı yerleştirin, böylece ön tekerlek zeminden kalkar. Hava basıncını ön tekerlek zemindeyken ayarlamayın, okunan basınç değerleri yanlış çıkabilir.
2. Basınç serbest bırakma vidasını (1) çıkarın.
3. O-ringin (2) iyi durumda olduğunu kontrol edin.
4. Basınç serbest bırakma vidasını takın ve belirtilen torkla sıkın.
1.3 N·m (0.1 kgf·m, 1.0 lbf·ft)



(1) basınç giderme vidası

(2) O-ring

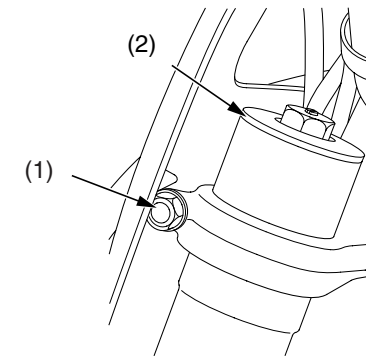
Ön Süspansiyon Yağ Seviyesi

- Eğer CR'niz sıfırda süspansiyonun yerine oturmasını sağlamak için yeteri kadar (yaklaşık bir saat kadar) kısmi gaz vererek rodaj yapın.
- Çataldan optimum performansı elde etmek ve çatal ömrünün uzaması için ilk üç saatlik sürüşten sonra çatal tamamen dağıtılmalı ve temizlenmelidir. Bunun için, Tamir Kitabına bakın veya Honda yetkili servisine başvurun.

1. CRF'nizi opsiyonel bir iş sehpaı üzerinde sağlam bir şekilde destekleyerek ön tekerleği yerden kaldırın.
2. Çatal köprüsü üst sıkıştırma cıvatalarını (1) gevşetin (çatal keplerine hasar gelmesini önlemek için çatal keplerini gevşetmeden önce)
3. Çatal keplerini (2) gevşetin ama tamamen çıkartmayın.

UYARI

Ayarlanabilir anahtar kullanarak çatal keplerini gevşetmek keplere hasar verebilir.

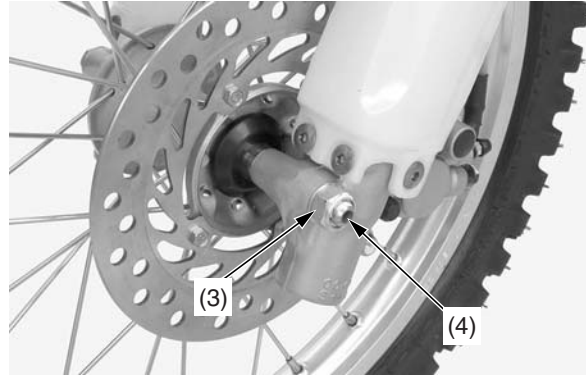


(1) üst sıkıştırma cıvataları

(2) çatal kepi

Ön Süspansiyon Ayarları

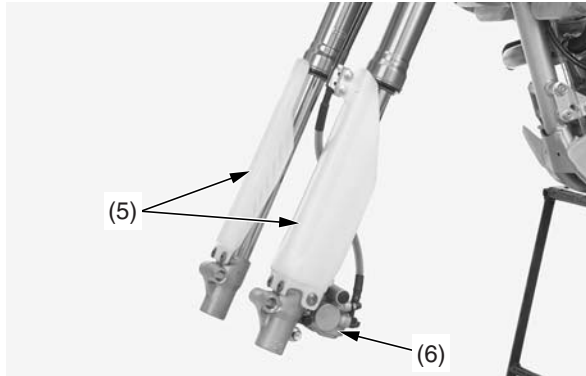
4. Aks somununu (3) çıkarın.
5. Ön aks milini (4) tekerlek poyrasından çekip çıkarın ve ön tekerleği sökün.



(3) aks somunu (4) ön aks mili

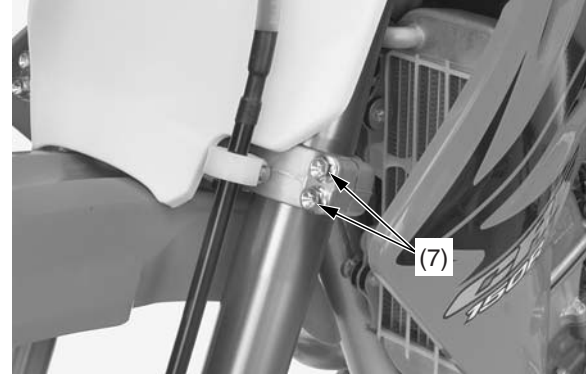
6. Çatal koruyucularını (5) ve fren kaliperini (6) sökün.

- Fren kaliperini fren hortumuna asmayın.
- Tekerleği söktükten sonra fren kolunu kullanmayın. Aksi takdirde, fren balataları arasında fren disklerinin montajı zor olur.



(5) çatal koruyucular (6) fren kaliperi

7. 11. Çatal köprüsü alt sıkıştırma cıvatalarını (7) gevşetin ve çatal bacaklarını aşağı doğru çekip çıkarın.

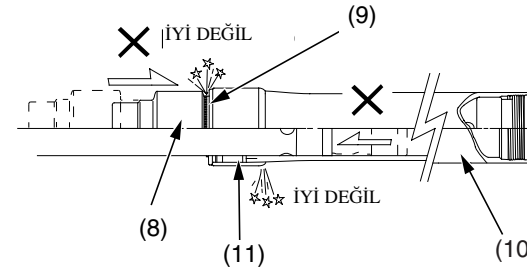


(7) alt sıkıştırma cıvataları

8. Çatal grubunu özellikle kayar borusunu (8) ve toz keçesini (9) temizleyin.

UYARI

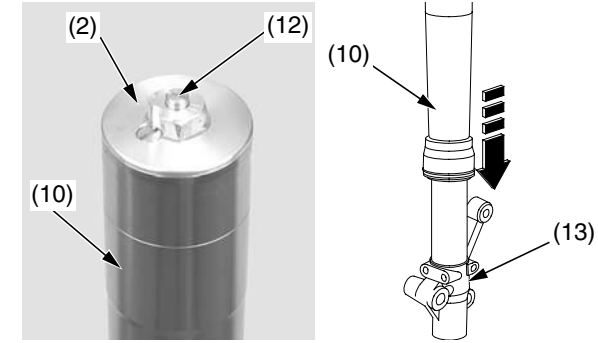
Çatal kepi çıkarılırken, çatal borusu (10) kayar parçanın üzerine düşebilir ve çatal toz keçesine ve kılavuz burcuna (11) zarar verebilir. Zarar vermek için çatal kepi çıkarırken hem çatal borusunu hem de kayar boruyu tutun.



(8) kayar boru (10) çatal borusu
(9) toz keçesi (11) kılavuz burç

9. Geri sıçrama sönümlemesi ayarlayıcısını not edin ve ayar vidasını (12) saatin aksi yönünde durana kadar çevirin.

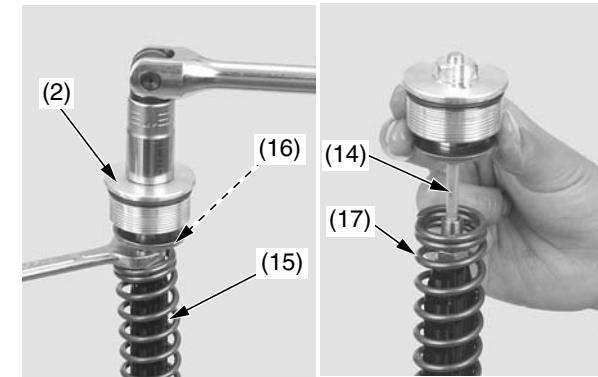
10. Çatal borusunu (10) tutun ve çatal kepi (2) çatal borusundan sökün. Çatal borusunu kayar borunun alt ucu (13) üzerine dikkatli bir şekilde kaydırın.



(2) çatal kepi (12) ayar vidası
(10) çatal borusu (13) kayar boru, alt uç

Çatal kepi çıkarırken, sönümleyici kuvvet ayarlayıcısı iğne çubuğuna (14) ve çubuk ucundaki iğneye zarar vermemeye dikkat edin.

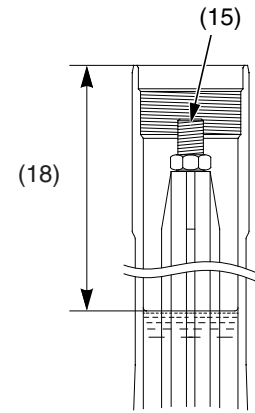
11. Çatal kepi (2) piston çubuğundan (15) kontra somunu (16) tutarak sökün.
12. Çatal yayını (17) sökün.



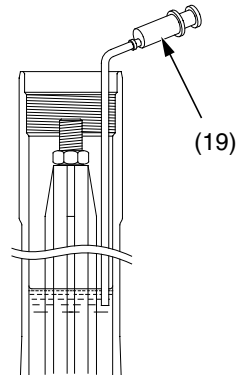
(2) çatal kepi (16) kontra somun
(14) ayarlayıcı iğnesi çubuğu (17) çatal yayı
(15) piston çubuğu (devam ediyor)

Ön Süspansiyon Ayarları

13. Tavsiye edilen çatal yağını piston çubuğuna (15) az bir kısmı çubuğun üstünden taşana kadar doldurun. Piston çubuğunu bir dakika kadar bırakın.
14. Çatalı dik tutun, çatal borusunun üst kısmından yağ seviyesini (18) ölçün.



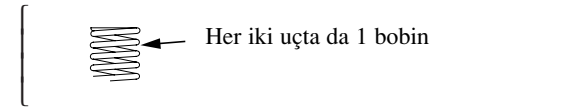
- (15) piston çubuğu (18) yağ seviyesi
15. Yağ seviyesini bir şırınga (19) ile yağ ekleyerek veya çekerek ayarlayın.



(19) şırınga

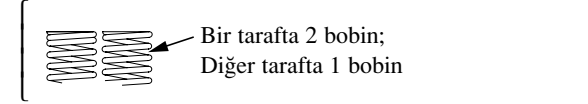
Çatal Yağı Seviyesi (CRF150R)

Standart (0,34 kgf/mm) Çatal Yayı



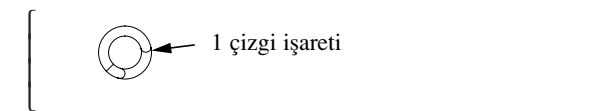
Standart yağ seviyesi	123.0 mm 4.84 in	
Maksimum yağ seviyesi	123.0 mm 4.84 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi	189.0 mm 7.44 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Yumuşak (0,32 kgf/mm) Çatal Yayı



Standart yağ seviyesi	127.7 mm 5.03 in	
Maksimum yağ seviyesi	127.7 mm 5.03 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi	193.7 mm 7.63 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Sert (0,36 kgf/mm) Çatal Yayı

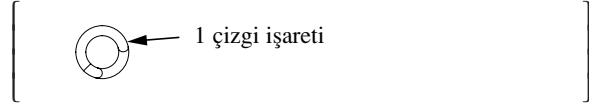


Standart yağ seviyesi	128.3 mm 5.05 in	
Maksimum yağ seviyesi	128.3 mm 5.05 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi	194.3 mm 7.65 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Ön Süspansiyon Ayarları

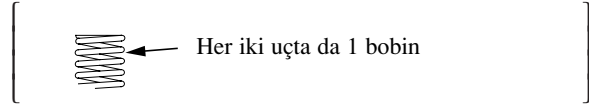
Çatal Yağı Seviyesi (CRF150RB)

Standart (0,36 kgf/mm) Çatal Yay



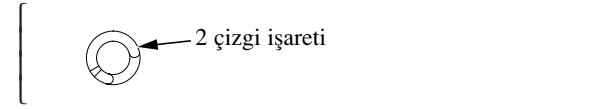
Standart yağ seviyesi	141.0 mm 5.55 in	
Maksimum yağ seviyesi	131.0 mm 5.16 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi	193.7 mm 7.63 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Yumuşak (0,34 kgf/mm) Çatal Yay



Standart yağ seviyesi	135.7 mm 5.34 in	
Maksimum yağ seviyesi	125.7 mm 4.95 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi	188.4 mm 7.42 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

Opsiyonel Daha Sert (0,38 kgf/mm) Çatal Yay



Standart yağ seviyesi	137.9 mm 5.43 in	
Maksimum yağ seviyesi	127.9 mm 5.04 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha sert.
Minimum yağ seviyesi	190.6 mm 7.50 in	Tam sıkışmanın yakınındaymış gibi hafif şekilde daha yumuşak.

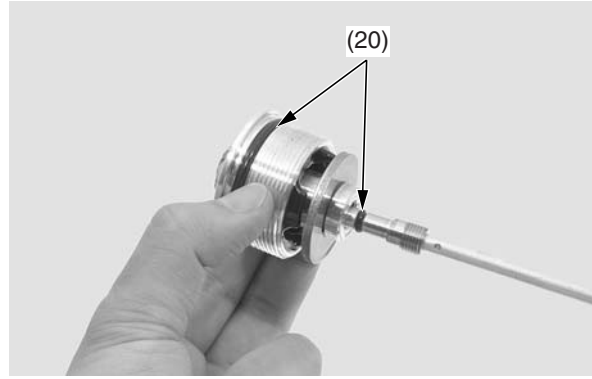
- Yağ seviyesinin her iki bacakta da aynı olduğundan emin olun.
- Yağ seviyesini kullanırken mutlaka şırınga kullanın.
- Aksi takdirde çatalda hava sıkışabilir.
- Şırınga yoksa ilk önce yağ seviyesini normalden biraz aşağı çekin, sonra doğru seviyeye gelene kadar azar azar yağ ekleyin, her yağ eklenişinde seviyeyi ölçün.

16. Çatal yayının her iki ucunu kontrol edin. Yayın herhangi bir ucunda çapak veya pürüz varsa bu pürüzü bir törpü veya zımpara ile giderin.

(devam ediyor)

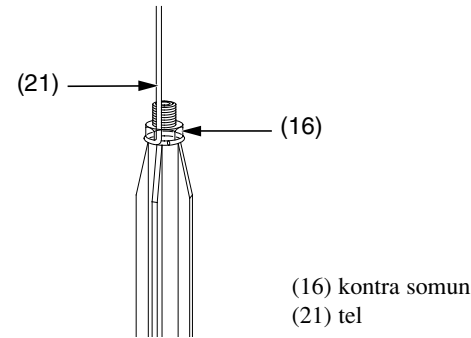
Ön Süspansiyon Ayarları

17. Daha sonra tüm metal parçacıklarını ve pisliği gidermek için yayları ve yay yatağını baştan aşağı yüksek parlama noktalı bir solventle temizleyin.
18. Yayı ve yay yatağını atölye bezinden ziyade basınçlı hava ile kurutun. Havlu kullanmak havların yaya yapışmasına sebep olur. Sönümleme yerlerine yapışan havlar veya herhangi bir parçacık titreşim sönümlemenin istikrarını bozar.
19. Çatal kepi ve iğne çubuk üzerindeki O-ringlerin (20) iyi durumda olup olmadığını kontrol edin. O-ringlere tavsiye edilen çatal yağından sürün.



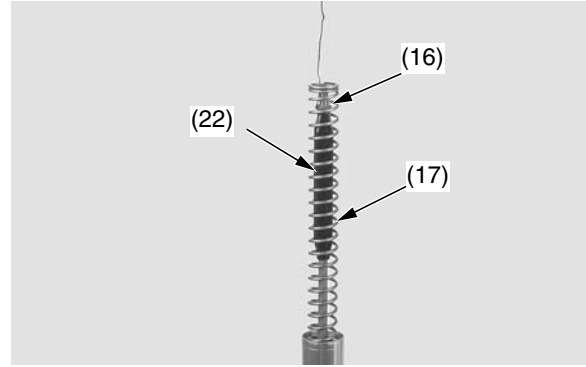
(20) O-ringler

20. Kontra somunu (16) dikkatlice gevşetin.
21. Kontra somunun yivli tarafına iki feet uzunluğunda bir tel (21) ekleyin. Teli yivlerin çevresine sıkı bir şekilde sarın.



(16) kontra somun
(21) tel

22. Çatal yayını (17) aşağıda gösterildiği gibi takın.
- İşaretli tarafı yukarı gelecek şekilde çatal yayını dik konumda tutun ve teli yaydan geçirin.
 - Çatal yayını büküp yavaşça çataldan geçirin.
23. Yağ kilit valfinin yanındaki iki bobine ulaşarak yay kılavuzunu (22) parmağınızla tutun. Teli söküp kontra somunu elinizle (16) sıkın.



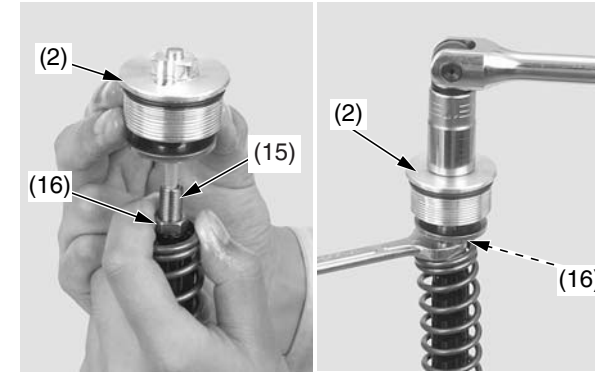
(16) kontra somun
(17) çatal yayı
(22) yay kılavuzu

24. Çatal kepi grubunu piston çubuğuna takın.

UYARI

Çatal kepi takarken, sönümleyici kuvvet ayarlayıcısı iğne çubuğuna ve çubuk ucundaki iğneye zarar vermemeye dikkat edin.

25. Çatal kepi (2) piston çubuğu (15) üzerine takın. Kontra somunu (16) tutun ve belirtilen torkla sıkın.
19,7 N·m (2,0 kgf·m, 15 lbf·ft)



(2) çatal kepi
(15) piston çubuğu
(16) kontra somun

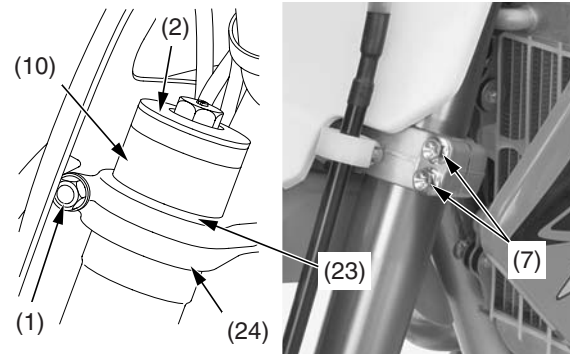
26. Çatal kepi (2) çatal borusuna geçici olarak geçirin.
27. Her iki çatal ayağını çatal kelepçelerine takın.

Ön Süspansiyon Ayarları

- 28.Çatal borusundaki (10) oyuğu (23) üst çatal kelepçelerinin üst yüzeyi ile hizalayın.
- 29.Çatal köprüsü alt sıkıştırma cıvatalarını (7) geçici olarak sıkın ve ardından çatal kepinin (2) belirtilen torkla sıkın.
34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)
- 30.Çatalların takılmasının ardından hava basıncını tahliye etmede kolaylık için, alt sıkıştırma cıvatalarını gevşetin ve dış boruları konumlandırın, böylelikle basınç tahliye vidaları geri döndürme ayarlayıcılarının önüne gelir.
- 31.Çatal köprüsü alt sıkıştırma cıvatalarını belirtilen torkla sıkın.
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
- 32.Çatal köprüsü üst sıkıştırma cıvatalarını (1) belirtilen torkla sıkın:
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)

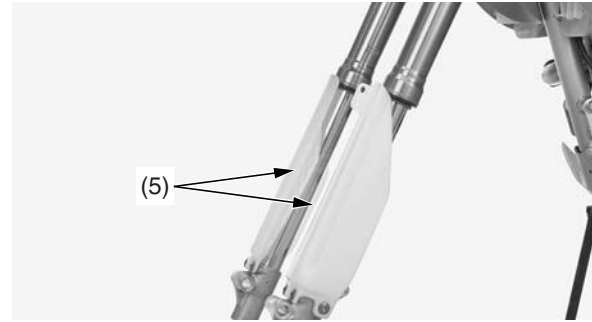
UYARI

Sıkıştırma cıvatalarının aşırı sıkılması çatal borularını deforme edebilir. Deforme olmuş çatal boruları değiştirilmelidir.



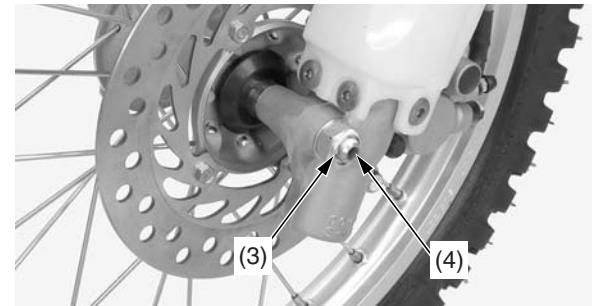
- (1) üst sıkıştırma cıvataları
(2) çatal kepi
(7) alt sıkıştırma cıvataları
(10) çatal borusu
(23) oyuk
(24) üst çatal kelepçesi

- 33.Çatal koruyucu cıvatalarının yivlerini ve aks tutucusunu iyice temizleyin.
- 34.Dişlere yapıştırıcı uygulayın
- 35.Çatal koruyucularını (5) takın ve cıvataları belirtilen torka uygun bir şekilde sıkın.
7 N·m (0,7 kgf·m, 5,2 lbf·ft)



(5) çatal koruyucular

- 36.Ön aks ve aks kelepçelerinin temas ettiği yüzeyleri temizleyin.
- 37.Sol ve sağ radyatör bileziklerini tekerlek poyrasına takın.
- 38.Ön aks milini (4) sağ taraftan tekerlek poyrasından takın. Aks milinin sol çatal bacağı kelepçesi iç yüzeyine sıkı bir şekilde oturduğundan emin olun.
- 39.Aks somununu (3) takın.

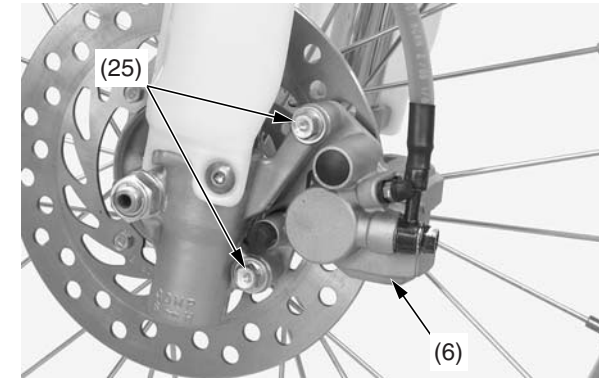


(3) aks somunu (4) ön aks mili

40. Fren kaliperini (6) sol çatal bacağı ile hortumun bükülmediğinden emin olarak hizalayın. Yanlış yerleştirilmiş fren hortumu fren veriminin azalmasına sebep olabilir.
41. Kaliper tespit cıvatalarının yivlerini (25) ve fren kaliperini iyice temizleyin.
42. Dişlere yapıştırıcı uygulayın.
43. Fren kaliperini kayar parça üzerine takın ve kaliper cıvatalarını belirtilen torkla sıkın:
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)

UYARI

Fren kaliperini disk üzerine fren balatalarına zarar vermemeye dikkat ederek takın.



(6) fren kaliperi (25) kaliper tespit cıvataları

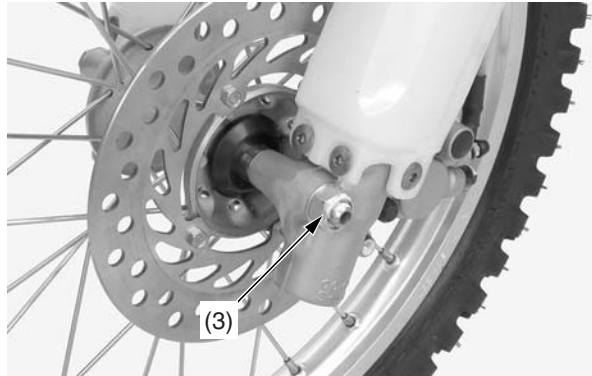
(devam ediyor)

Ön Süspansiyon Ayarları

44. Ön fren devreye alındığında, aksı oturtmak için çatalları yukarı aşağı birkaç defa pompalayın ve ön frenin çalışmasını kontrol edin.



45. Aks somununu (3) belirtilen torkla sıkın.
69 N·m (7,0 kgf·m, 51 lbf·ft)



(3) aks somunu

46. Geri sıçrama ayar vidalarını orijinal ayarlarına çevirin.

Ön Süspansiyon Sönümleme

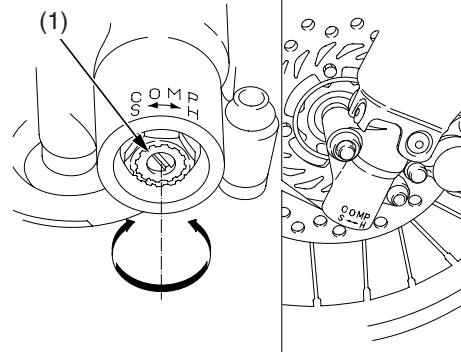
Sıkıştırma Sönümleme

Sıkıştırma sönümlemesi çataltın sıkıştırma çabukluğunu etkiler.

Sıkıştırma sönümlemesi ayarlayıcısının 20 veya daha fazla konumu bulunmaktadır. Ayar vidasını bir tam tur döndürmek ayarlayıcıyı dört konum ilerletir.

Sönümlemeyi ayarlarken her zaman tam sert konumdan başlayın.

Standart konuma dönmek için:



(1) sıkıştırma sönümleyici ayarlayıcı

1. Sıkıştırma sönümleme ayarlayıcısını (1) sonuna kadar saat istikametinde (hafifçe oturacak şekilde) çevirin. Bu maksimum sertlik konumudur.
2. Ayarlayıcıyı 7 diş saatin tersi yönünde çevirin. Bu standart konumdur.
3. Her iki çatalt bacağına da aynı konumda ayarlı olduğundan emin olun.

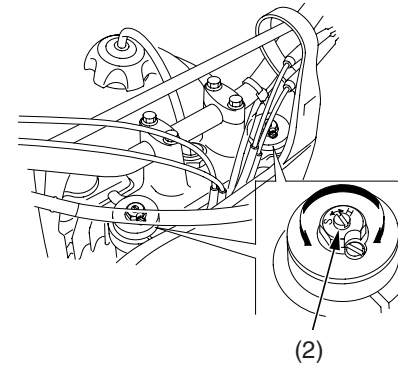
Geri sıçrama Sönümleme

Geri sıçrama sönümlemesi çataltın geri sıçrama çabukluğunu etkiler.

Geri sıçrama sönümleme ayarlayıcısı 3 veya daha az tur döner.

Sönümlemeyi ayarlarken her zaman tam sert konumdan başlayın.

Standart konuma dönmek için:



(2) geri sıçrama sönümleyici ayarlayıcı

1. Geri sıçrama sönümleme ayarlayıcısını (2) sonuna kadar saat istikametinde (hafifçe oturacak şekilde) çevirin. Bu maksimum sertlik konumudur.
2. Ayarlayıcıyı saat yönünün tersine 1 1/4 tur çevirin. Bu standart konumdur.
3. Her iki çatalt bacağına da aynı konumda ayarlı olduğundan emin olun.

Ön Süspansiyon Ayarları

Çatal Yayları

CRF'deki çatal yayları 68 ve 73 kg arasında ağırlığa sahip sürücüler içindir (daha düşük sürüş hızı). Dolayısıyla ağırlığınız daha fazlaysa yağ seviyesini artırın veya daha sert bir yay alın. Yaylar için belirtilen minimum yağ miktarından daha azını kullanmayın, aksi takdirde tam açılmaya yakın geri sıçrama sönümlemesi kontrolünde kayıp olur.

Çatal büyük kasislerin üzerinde çok sert ise sönümleme ayarlayıcısı saat yönünün tersi yönde bir kademe çevirin ve istenilen performans elde edilene kadar her iki çatal bacağında 5 mm'lik kademelerde yağ seviyesini düşürün. Ancak seviyenin minimum yağ seviyesinden aşağı inmesine izin vermeyin.

Minimum yağ seviyesi (CRF150R)

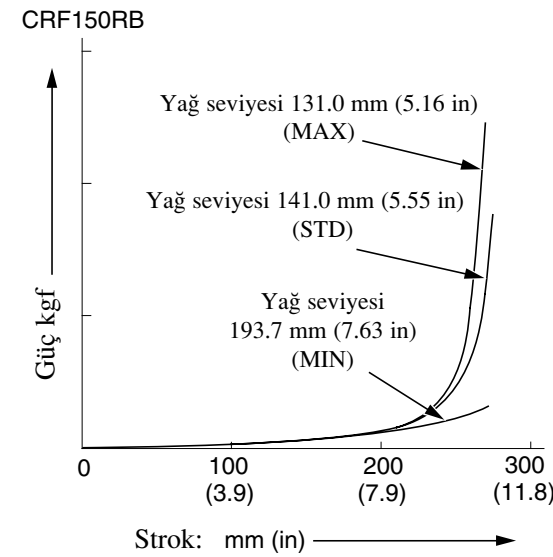
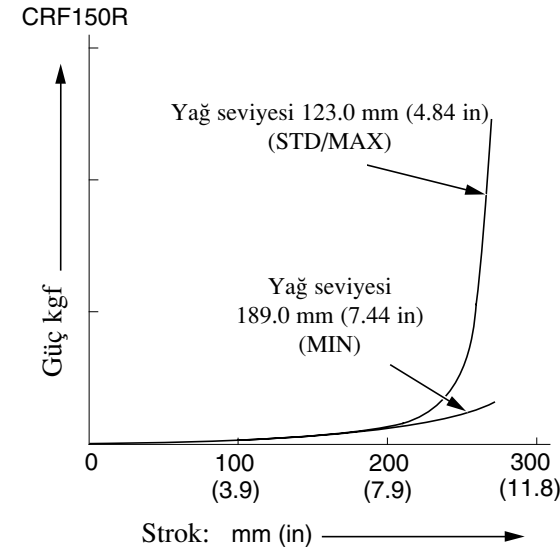
Standart Yay:	189.0 mm (7.44 in)
Daha yumuşak yay:	193.7 mm (7.63 in)
Daha sert yay:	194.3 mm (7.65 in)

Minimum yağ seviyesi (CRF150RB)

Standart Yay:	193.7 mm (7.63 in)
Daha yumuşak yay:	188.4 mm (7.42 in)
Daha sert yay:	190.6 mm (7.50 in)

Yağ seviyelerini ayarlarken, çataldaki havanın basıncının sürüş sırasında artacağını bu yüzden de yağ seviyesi ne kadar yüksek olursa çataldaki nihai basıncın da o kadar fazla olacağını aklınızda bulundurun.

Çatal Mesafesi Özellikleri



Arka Süspansiyon Ayarları

Sayfa 19'daki Güvenlik Önlemleri'ne bakın.

Arka süspansiyon ayarı, sürücünün ağırlığına ve sürüş koşullarına göre yay ön yük ayarı, geri sıçrama ve sıkıştırma sönümlemesi değiştirilerek yapılabilir.

Arka süspansiyon grubunda, yüksek basınçlı azot gazı içeren bir amortisör ünitesi bulunmaktadır. Amortisörü sökmeye, bakım yapmaya ya da atmaya kalkışmayın, yetkili Honda servisine başvurun. Bu kullanım kılavuzundaki talimatlar süspansiyon grubunun ayarlanmasıyla sınırlı tutulmuştur.

Ateşe maruz kalmak da patlamaya ve sonuç olarak ciddi yaralanmaya yol açabilir. Servis veya parçaların atılması sadece Honda yetkili bayii veya uygun aletler, emniyet ekipmanı ve resmi Honda Tamir Kitabına sahip yetkili bir teknisyen tarafından yapılabilir.

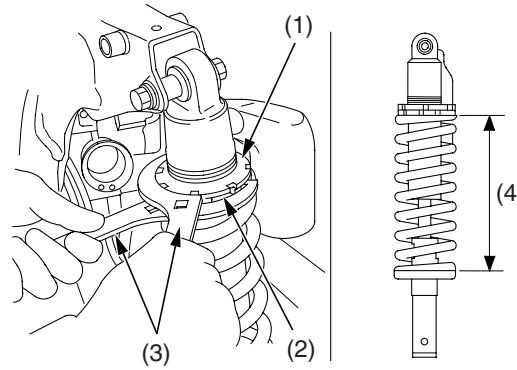
Eğer CRF'niz yeniyse süspansiyonun yerine oturmasını sağlamak için yeteri kadar (yaklaşık bir saat kadar) kısmi gaz vererek rodaj yapın.

Arka Süspansiyon Yay Ön Yüğü

Opsiyonel pim anahtarı kontra somununu döndürmek ve somun yay ön yükünü ayarlamak için kullanılabilir.

1. Motorun altına bir iş sehpası yerleştirerek arka tekerleği zeminden kaldırın.
2. Alt şasiyi sökün. Sayfa 32'e bakın.

3. Yay ön yükünün standart uzunluğa ayarlandığından emin olun. Kontra somunu (1) gevşeterek ve ayar somununu (2) döndürerek boşluğu ayarlayın. Ayar somununun bir tur dönmesi yay uzunluğunu 1.5 mm (0.06 in.) değiştirir.
4. Ayardan sonra, ayar somununu tutun ve kontra somunu belirtilen tork değerine sıkın: 88 N·m (9,0 kgf·m, 65 lbf·ft)



- (1) kontra somun (2) ayar somunu (3) pim anahtarları (4) yay uzunluğu

Yay ön yükü artar:

Kontra somunu (3) opsiyonel pim anahtarları (3) ile gevşetin ve ayar somununu döndürerek yay uzunluğunu (4) kısaltın. Bu değerden daha az bir değere kısaltmamalı:

222 mm (8.7 in).....	CRF150R
226 mm (8.9 in).....	CRF150RB

Yay ön yükü azalır:

Kontra somunu (3) opsiyonel pim anahtarları (3) ile gevşetin ve ayar somununu döndürerek yay uzunluğunu (4) arttırın. Bu değerden daha fazla bir değere artmamalı:

234.5 mm (9.2 in).....	CRF150R
232.8 mm (9.2 in).....	CRF150RB

Ayarlayıcının her dönüşü yay uzunluğunu ve yay ön-yükünü değiştirir. Bir tur eşittir: yay uzunluğu/yay ön yükü 1.5 mm (0.06 in)

Pim anahtarları kontra somunu ve ayar somununu çevirmek için kullanılmalıdır.

(CRF150R)

Yay ön yük uzunluğu (Standart yay)
Kontra somun (2) ile çatal merkez cıvatası (8) boşluğu arasındaki uzunluğu ölçün.
Standart: 233.5 mm (9.2 in)
Min. : 222 mm (8.7 in)

Yay ön yük uzunluğu (Opsiyonel yay)
Min. (Daha yumuşak, 4.8 kgf/mm): 223 mm (8.8 in)
Min. (Daha sert, 5.2 kgf/mm): 226 mm (8.9 in)

(CRF150RB)

Yay ön yük uzunluğu (Standart yay)
Kontra somun (2) ile çatal merkez cıvatası (8) boşluğu arasındaki uzunluğu ölçün.
Standart: 231.8 mm (9.1 in)
Min. : 226 mm (8.9 in)

Yay ön yük uzunluğu (Opsiyonel yay)
Min. (Daha yumuşak, 4.8 kgf/mm): 223 mm (8.8 in)
Min. (Daha yumuşak, 5.0 kgf/mm): 222 mm (8.7 in)
Min. (Daha sert, 5.4 kgf/mm): 221 mm (8.7 in)

Arka Süspansiyon Ayarları

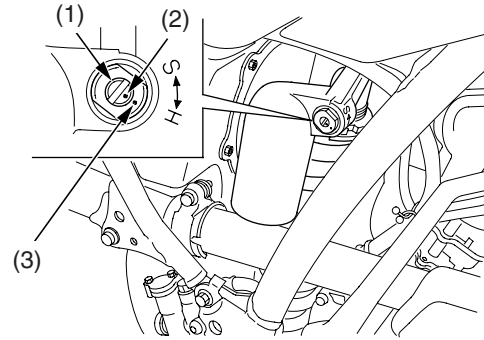
Arka Süspansiyon Sönümleme

Sıkıştırma Sönümleme

Sıkıştırma sönümlemesi arka amortisör rezervuarında bulunan ayarlayıcı ile ayarlanabilir.

Sönümlemeyi arttırmak için ayar vidasını saat yönünde çevirin.

Sönümlemeyi azaltmak için vidayı saatin tersi yönünde çevirin.



(1) sıkıştırma sönümleme ayarlayıcısı (2) zımba işareti
(3) işaret işareti

Standart konuma dönmek için:

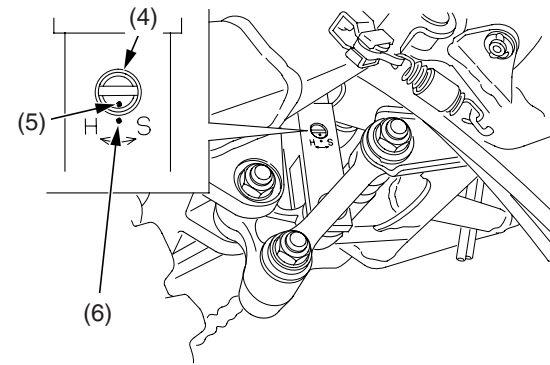
1. Sıkıştırma sönümleme ayarlayıcısını (1) sonuna kadar saat istikametinde (hafifçe oturacak şekilde) çevirin. Bu maksimum sertlik konumudur.
2. Ayarlayıcıyı saatin tersi yönünde yaklaşık 1 3/8 tur çevirerek ayarlayıcı üzerindeki zımba işaretini (2) amortisör üzerindeki referans işareti (3) ile hizalayın.

Geri sıçrama Sönümleme

Geri sıçrama sönümleme ayarlayıcısı (4) amortisörün alt ucunda yer alır.

Sönümlemeyi arttırmak için ayar vidasını saat yönünde çevirin.

Sönümlemeyi azaltmak için ayar vidasını saatin tersi yönünde çevirin.



(4) geri sıçrama sönümleme ayarlayıcısı (5) zımba işareti
(6) işaret işareti

Standart konuma dönmek için:

1. Ayarlayıcıyı sonuna kadar saat istikametinde (hafifçe oturacak şekilde) çevirin. Bu maksimum sertlik konumudur.
2. Ayarlayıcıyı saatin tersi yönünde yaklaşık 1/2 tur çevirerek ayarlayıcı üzerindeki zımba işaretini (5) amortisör üzerindeki referans işareti (6) ile hizalayın.

Arka Süspansiyon Ayarları

Arka Süspansiyon Yarış Esneme

Yarış amaçlı kullanımda yüklü-yüksüz kullanım arasındaki farkın düzgün olması önemlidir.

Yüklü-yüksüz durum arasındaki fark CRF'nin dururken, sürülmeye hazırlanırken ve siz üzerinde otururken ölçülen arka tekerlek mesafesidir. Genel kural olarak, bu mesafenin uzunluğu bütün uzunluğun yaklaşık üçte biri kadar olmalıdır.

CRF'nizin üzerindeki sürüş yüksekliği arka süspansiyon yay ön yükünün ayarlanmasıyla değiştirilebilir.

Yay Ön Yük ve Yarış Esneme Ayarı

Aşağıdaki ayar işlemi her türlü süspansiyon ince ayarı için doğru çalıştırma noktasını ayarlar – ihtiyaçlarınıza uygun arka yay ön yük ayarı. CRF'niz normal yarış ağırlığında olmalıdır yani benzin ve şanzıman yağı dolu olmalıdır. Bütün normal koruyucu yarış kostümünüzü giymiş olmalısınız.

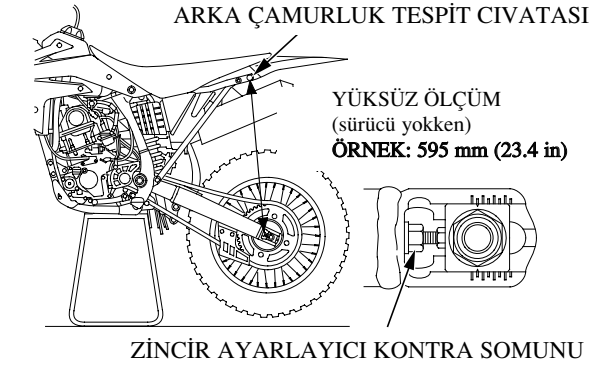
İki yardımcıya ihtiyacınız olacak.

Uygun ayarı hesaplamak için iki belirlenmiş noktanın arasını üç farklı durumda ölçün – burada gösterildiği gibi arka çamurluk tespit civatasının ortasından zincir ayarlayıcı kontra somununun ortasına kadar:

yüksüz: motosiklet arka süspansiyon tam olarak açılmışken opsiyonel iş sehpa üzerinde, sürücüsüz.

sürücü varken: motosiklet zeminde, sürücü ile: **sürücü yokken** ; yüklü motosiklet zeminde, sürücü yokken:

1. CRF'nizi bir iş sehpa üzerinde destekleyerek arka tekerleği yerden kaldırın.
2. **Yüksüz** ebatı ölçün.



3. Sürücü ile **yüklü ebatı** ölçün. İş sehpasından indirin. Yanınızda iki yardımcı bulundurarak, CRF'nizin koltuğuna sürüş kostümünüzü giymiş olarak selenin olabildiği kadar ön kısmına oturun. Yardımcı kişilerden birine CRF'nizi dik konumda tutmasını isteyin, böylece her iki ayağınızı birden ayaklıklar üzerine koyun. Sele üzerinde birkaç kez ağırlığınızı vererek motoru sallayın ve süspansiyonun her türlü koşulda iyi durumda olduğundan emin olun ve iyi bir referans noktası olmasını sağlayın. Diğer yardımcı kişiye **sürücü yüklü ebatı** ölçtürün.



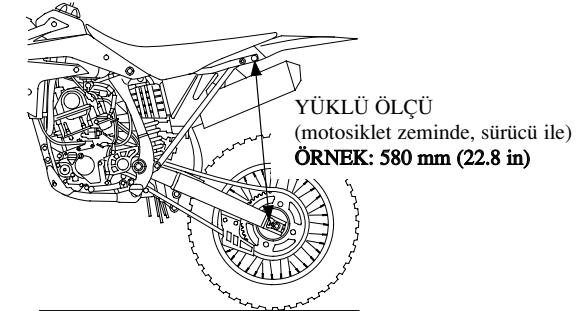
Örnek:	
Yüksüz	= 595 mm (23.4 in)
-Yüklü	= 510 mm (20.1 in)
Yarış esnemesi	= 85 mm (3.3 in)

4. **Yüklü durum ile yüksüz durum arasındaki ebat** farkını hesaplayın. Bunun için, sürücü **varken** ölçülen değeri (adım 3) **yüksüz** değerden (adım 2) çıkarın. Standart Esneme Değeri 85 mm (3.3 in)

Yay ön yükünü istenen konuma ayarlayın. Yüklü ve yüksük durum arasındaki değer farkı (örnek: 90 mm, 3,5 inç) düz hat üzerindeki dengecin hafifçe azalma pahasına sıkı arazide dönüş yeteneğini artırır.

Yüklü ve yüksüz durum arasındaki değer farkını arttırmak (örnek: 100 mm, 3.9 inç) daha az dönüşle daha sağlam zemin üzerindeki dengeci iyileştirebilir, ancak dönüş performansını hafif düşürebilir ve daha sert bir sürüş ortaya çıkararak ön ve arka süspansiyon arasındaki dengeyi bozabilir. Bu, eğer ayar tekerlek mesafesi değer aralığının daha son uçlarına doğru etkin tekerlek mesafesine getirilirse gerçekleşecektir.

5. **Sürücüsüz yüklü ebatı** ölçün. Bunu, CRF motosikletinizin yüklü ve yüksüz durum arasındaki farkı standart değere ayarlandığında gerçekleştirin.



Örnek:	
Yüksüz	= 595 mm (23.4 in)
-Yüklü	= 580 mm (22.8 in)
Yarış esnemesi	= 15 mm (0.6 in)
(Sürücü Yokken)	

Arka Süspansiyon Ayarı

6. Serbest esneme boyutunu ölçün.

Bunu yapmak için, *yüksüz ebattan* (adım 2) sürücüsüz *yüklü ebatı* (adım 5) çıkarın.

Serbest esneme, arka süspansiyonunuzun CRF'nizin yaylı kısmının ağırlığından esnemesi gereken mesafeyi gösterir.

With the spring pre-load set to obtain the proper race sag, the rear suspension should sag: 10 - 25 mm (0.4 - 1.0 in)

Eğer CRF motosikletinizin arkası kendi ağırlığından 10 mm (0,4 inç) daha az esnerse, yay ağırlığınız için fazla serttir. Doğru esneklik ayarına sahip olmanıza rağmen yay yeterince sıkıştırılmamıştır. Sonuç olarak arka süspansiyon olması gerektiği kadar uzamaz.

Yay Oranları

Ortalama bir sürücüden daha hafif veya daha ağırsanız ve doğru yay ön yükünü değiştirmeden uygun sürüş yüksekliğini ayarlayamıyorsanız, piyasada mevcut bir amortisör yayını göz önünde bulundurun.

Ağırlığınız için çok hafif bir yay, sizi doğru esneklik ayarını bulmak ve sonuç olarak motosikletin arka ucunu kaldırmak için aşırı yay ön yükü eklemeye zorlar. Bu, arka tekerleğin havadaki yükünün boşalmasına ve mesafe geri sıçramaları şeklinde zıplamasına neden olabilir. Arka uç hafif frende zıplayabilir veya kenarları yan duvarlara çarpabilir veya köşeli yollara vurabilir. CRF'nizi sökerken bile zıplayabilir.

Tampon lastiğinin mükemmel emiş kalitesi nedeniyle, CRF motosikletinizin süspansiyonunun dibe vurduğunu fark etmeniz zor olabilir. Bazı kullanıcılar, sönümlemenin veya kaldırma oranının çok fazla olduğunu düşünebilir. Gerçekte problem büyük olasılıkla yetersiz yay ön yüklemesi veya çok yumuşak bir yaydır. Her durumda tam hareket engellenmektedir.

Doğru şekilde ayarlanmış bir süspansiyon sisteminin tam hızda her birkaç dakikada bir yavaşça dibe doğru ineceğini unutmayın. Nadiren oluşan bu dibe vuruşu engellemek için süspansiyonu ayarlamak, genel süspansiyon performansında daha pahalıya mal olacak, yapılan masrafa değmeyecektir.

Ağırlığınız için fazla sert bir yay, hızlanma anında arka tekerleği askıya almanıza izin vermeyecek ve daha fazla sarsılmanıza neden olacaktır.

Özel Pist Şartlarına Göre Süspansiyon Ayarları

Yumuşak Yüzey

Yumuşak, kumlu ve özellikle çamurlu zeminde ön ve arka sıkıştırma sönümlemeyi arttırmayı göz önünde bulundurun.

Kum, genelde arka ucun geri tepmesini en aza indirmek için biraz daha fazla geri sıçrama sönümleme gerektirir. Kum tümseklerinin daha geniş olmasına rağmen tümseklerin arasında daha fazla mesafe olduğundan amortisörün kendisine gelmesi için zaman kalır.

Ön ucu yukarıda tutmaya ve düz hat üzerindeki dengeyi geliştirmeye yardımcı olmak için kum pistte biraz daha sert bir ön süspansiyon arzu edebilirsiniz.

Çamurlu bir ortamda, özellikle ağırlığınız normal bir sürücünün ağırlığından fazlaysa, piyasadaki daha sert ön ve arka yaylar yardımcı olabilir. Yapışkan çamurun neden olduğu artan ağırlık nedeniyle CRF motosikletiniz, yetersiz yaylanabilir. Bu ek ağırlık süspansiyonu fazla sıkıştırabilir ve yol tutuşu etkileyebilir.

Sert Yüzey

Ciddi bir zıplamanın yaşanmadığı hızlı ve sert bir pist için, muhtemelen normal şekilde aynı yayı kullanabilirsiniz, ama her iki yönde de (sıkıştırma ve geri tepme) daha yumuşak bir sönümleme kullanabilirsiniz. Eğer daha yumuşak bir geri tepme sönümleme kullanırsanız, tekerlek pürüzlü zemin ve küçük tümsekleri üzerinde daha rahat gidecek ve daha iyi yol tutuş sağlayacaksınız.

Çok fazla geri tepme sönümleme kullanıldığında, tekerlek çok yavaş döner ve her tümsekten sonra yere çabuk temas etmez. Sonuç yol tutuş kaybı ve daha yavaş tur zamanları olur.

Süspansiyon Ayarları Kılavuzları

CRF'nizi düzgün biçimde ayarlarken aşağıdaki işlemleri takip edin ve 94-103 arasında tarif edilen yöntemleri kullanın. Bütün ayarların bir kademeli artışlarla yapıldığını unutmayın. Her bir ayardan sonra test sürüşü yapın.

Ön Süspansiyon Ayarları Pist Tipine Göre Ayarlar

Sert zeminli pist	Standart ayarla başlayın. Eğer süspansiyon çok sert/yumuşaksa, aşağıdaki tabloya göre ayarlayın.
Kum pist	Daha sert konuma ayarlayın. Örnek: – Sıkıştırma sönümleme ayarını daha sert konuma getirin. – Opsiyonel sert yayı takın. (Bu sefer sıkıştırma sönümlemesini daha yumuşak konuma ve geri sıçrama sönümlemesini daha sert konuma ayarlayın.)
Çamur pist	Daha sert bir pozisyona ayarlayın, çünkü çamur birikimi CRF motosikletinizin ağırlığını artırır. Örnek: – Sıkıştırma sönümleme ayarını daha sert ayara getirin. – Opsiyonel sert yayı takın.

Aşırı Yumuşak/Sert Sönümleme Ayarı

	Belirtiler	Hareket
Yumuşak süspansiyon	Başlangıç hareketi çok yumuşak: • Gidon çok hızlı hareket ediyor. • Ön uç viraj alırken veya düz bir çizgide giderken fırlıyor.	– Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. – Daha sert geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla test edin.
	Orta hareketi çok yumuşak: • Ön uç viraj alırken oynuyor.	Süspansiyon başlangıç hareketinde sert değilse: – Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Başlangıç hareketi yukarıdaki ayardan dolayı çok sertse: – Daha sert geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla azaltın. – Daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Bu problemi çözmediyse opsiyonel sert yayı takın.
	Son hareketi çok yumuşak: • Yere inerken dibe vuruyor. • Büyük kasıslarda özellikle yokuş aşağı inme sırasındaki kasıslarda sert.	Başlangıç ve orta hareket sert değilse: – Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Başlangıç ve orta hareket sert ise: – Opsiyonel sert yayı takın. Başlangıç hareketi opsiyonel sert yayın takılmasından sonra sert ise: – Daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Başlangıç hareketi opsiyonel sert yayın takılmasından sonra hala yumuşak ise: – Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Son hareket opsiyonel sert yayın takılmasından sonra hala yumuşak ise: – Çatal yağ seviyesini 5cc'lik artışlarla artırın.
	Bütün hareket çok yumuşak: • Ön uç sallanıyor. • Çatal her türlü arazide dibe vuruyor	– Opsiyonel sert yayı takın. – Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. – Daha sert geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla artırın.

Süspansiyon Ayarları Kılavuzları

	Belirtiler	Hareket
Sert süspansiyon	Başlangıç hareketi çok sert: - Düz çizgide tam gaz giderken küçük kasislerde sert - Viraj kasislerinde sert - Düz çizgide tam gaz giderken ön uç oynuyor	- Daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. - Daha sert geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla azaltın. - Toz keçelerinde pislik olup olmadığını kontrol edin. Çatal yağında kirlenme olup olmadığını kontrol edin. Ön uç viraj alırken dalıyorsa geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla azaltın. Bu problemi çözmediyse opsiyonel sert yayı takın. Sert yay süspansiyonu bütün hareket boyunca çok sert yapıyorsa: başlangıç hareketi için istenilen sıkıştırma sönümlemesi elde edilene kadar daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarını bir kademelik artışlarla test edin.
	Orta hareket çok sert: - Viraj alırken büyük kasislerde sert - Ön uç viraj alırken oynuyor. - Büyük kasislerde özellikle yokuş aşağı inme sırasındaki kasislerde sert. - Frenleme sırasında ön uç ilk harekette dalıp sonra sert bir his veriyor	Başlangıç hareketi sert ise: - Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. (Bu başlangıç hareketinden orta harekete yumuşak çatal hareketi sağlayacaktır.) Başlangıç ve orta hareket sert ise: - Daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Daha sert geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla azaltın.
	Son hareket çok sert: - Yere inerken dibe vurmuyor ama sert bir his veriyor. - Büyük kasislerde özellikle yokuş aşağı inme sırasındaki kasislerde sert. - Viraj alırken büyük kasislerde sert	Başlangıç ve orta hareket sert değilse: - Daha sert sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. (Bu başlangıç hareketinden orta harekete yumuşak çatal hareketi sağlayacaktır.) Son hareket yukarıdaki ayar yüzünden hala çok sert ise veya başlangıç veya orta hareket sert oluyorsa: - Opsiyonel yumuşak yayı takın. - Daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. Bütün hareket yukarıdaki ayardan dolayı sert bir his veriyorsa: - Başlangıç hareketi için istenilen sıkıştırma sönümlemesi elde edilene kadar daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarını bir kademelik artışlarla test edin. - Yağ seviyesini 5cc azaltın.
	Bütün hareket çok sert: Her türlü arazide sert süspansiyon	- Daha yumuşak sıkıştırma sönümlemesi ayarlarını bir kademelik artışlarla test edin. - Daha sert geri sıçrama sönümlemesini 1/4 kademelik artışlarla azaltın. - Yağ seviyesini 5cc azaltın.

Süspansiyon Ayarları Kılavuzları

Arka Süspansiyon Ayarı Pist Tipine Göre Ayarlar

Sert zeminli pist	Standart ayarlarla başlayın. Eğer süspansiyon çok sert/yumuşaksa, aşağıdaki tabloya göre ayarlayın.
Kum pist	Yarış Esnemesini arttırarak (yay ön yükünü azaltarak) arka ucu indirin (ön tekerlek dengesini iyileştirmek için). Örnek: – Sıkıştırma sönümlleme ayarlayıcısını ve özellikle geri tepme sönümlleme ayarlayıcısını daha sert bir ayara getirin. – Standart Yarış Esnemesini (+5 - 10 mm/0.2 - 0.4 inç) arttırın.
Çamurlu pist	Daha sert bir pozisyona ayarlayın, çünkü çamur birikimi CRF motosikletinizin ağırlığını arttırır. Örnek: – Sıkıştırma ve geri tepme ayarlayıcılarını daha sert ayarlara getirin. – Opsiyonel sert yayı takın. – Standart Yarış Esnemesini (+5 - 10 mm/0.2 - 0.4 inç) azaltın.

Belirtiler ve Ayar

- Daima standart ayarlarla başlayın.
- Düşük hızlı sıkıştırma ve geri tepme ayarlayıcılarını bir artışlık kademeye ve yüksek hızlı sıkıştırma ayarlayıcısını bir seferde 1/6'lık kademeye getirin. (Bir seferde iki veya daha fazla tık sesine veya dönüşe göre ayarlamak, en iyi ayarı atlamınıza yol açabilir.) Her bir ayardan sonra test sürüşü yapın.
- Eğer ayar sonrasında süspansiyonda olağan dışı bir şeyler hissediliyorsa, tabloda karşılık gelen belirtiyi bulun ve doğru ayarlar tarif edildiği şekilde elde edilene kadar daha sert veya yumuşak bir sıkıştırmayı ve/veya geri tepme sönümlleme ayarlarını deneyin.

	Belirti	Hareket
Sert süspansiyon	Küçük tümseklerde süspansiyon sert bir his veriyor	1. Daha yumuşak düşük hızlı sıkıştırma ayarını test edin. 2. Süspansiyon hala sert bir his veriyorsa, daha yumuşak düşük ve yüksek hızlı sıkıştırma ayarlarını eş zamanlı olarak test edin.
	Geniş tümseklerde süspansiyon sert bir his veriyor	1. Daha yumuşak yüksek hızlı sıkıştırma ayarını test edin. 2. Süspansiyon hala sert bir his veriyorsa, daha yumuşak düşük ve yüksek hızlı sıkıştırma ayarlarını eş zamanlı olarak test edin.
	Tüm hareket çok sert	1. Daha yumuşak yüksek ve düşük hızlı sıkıştırma ayarlarını ve geri tepme ayarını eş zamanlı olarak test edin. 2. Süspansiyon hala sert bir his veriyorsa, yayı daha yumuşak (opsiyonel) bir yayla değiştirin ve daha yumuşak ayarlara geçmeden standart ayarlarla başlayın.
Yumuşak süspansiyon	Tüm hareket çok yumuşak	1. Daha sert yüksek ve düşük hızlı sıkıştırma ayarlarını eş zamanlı olarak test edin. 2. Süspansiyon hala yumuşak bir his veriyorsa, yayı daha sert (opsiyonel) bir yayla değiştirin ve daha sert ayarlara geçmeden standart ayarlarla başlayın.
	Arka uç kayıyor	1. Daha sert yüksek ve düşük hızlı sıkıştırma ayarlarını ve geri tepme ayarını eş zamanlı olarak test edin.
Süspansiyon dibe vuruyor	Süspansiyon, zıplama sonrası yere inerken dibe vuruyor	1. Daha sert yüksek hızlı sıkıştırma ayarını test edin. 2. Süspansiyon hala dibe vuruyorsa, daha sert yüksek ve düşük hızlı sıkıştırma ayarlarını test edin ve gerekli olduğu takdirde yayı daha sert (opsiyonel) bir yayla değiştirin.
	Süspansiyon yere indikten sonra dibe vuruyor	1. Daha sert düşük hızlı sıkıştırma ayarını test edin. 2. Süspansiyon hala dibe vuruyorsa, daha sert yüksek ve düşük hızlı sıkıştırma ayarlarını test edin ve gerekli olduğu takdirde yayı daha sert (opsiyonel) bir yayla değiştirin.
	Süspansiyon sürekli tümsekler bittikten sonra dibe vuruyor	1. Daha yumuşak geri tepme sönümlleme ayarlarını test edin. 2. Süspansiyon hala dibe vuruyorsa, daha sert yüksek ve düşük hızlı sıkıştırma ayarlarını ve daha yumuşak geri tepme sönümlleme ayarını test edin ve gerekli olduğu takdirde yayı daha sert (opsiyonel) bir yayla değiştirin.

Karbüratör Ayarları & İpuçları

CRF'nizdeki karbüratör ortalama yük, iklim ve basınç koşulları altında standart, tavsiye edilen ayarlarla uygun şekilde çalışmalıdır. Bununla birlikte, motor güç çıkışının ince ayarını yapmak amacıyla, belirli yarışma gereksinimleri için karbüratörde bir takım ayarları yapmak gerekebilir.

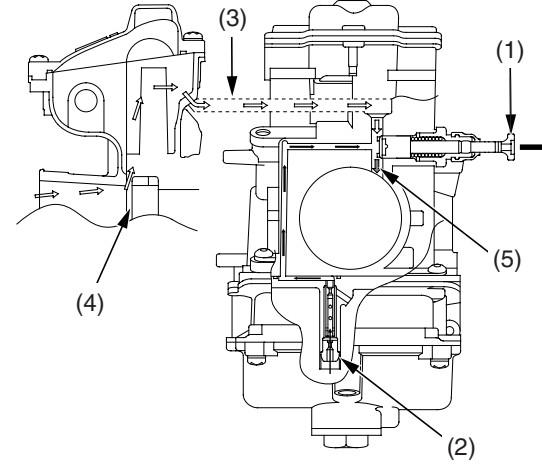
CRF'nizde opsiyonel ana memeler, yardımcı memeler ve sızdırma memeleri bulunmaktadır. Honda yetkili servisine gidin.

Herhangi bir motor veya hava filtresi modifikasyonu veya yan sanayi egzoz sisteminin kullanılması püskürtme değişikliklerini gerektirebilir.

Karbüratör Parçaları

Soğuk Motoru Çalıştırma Devresi

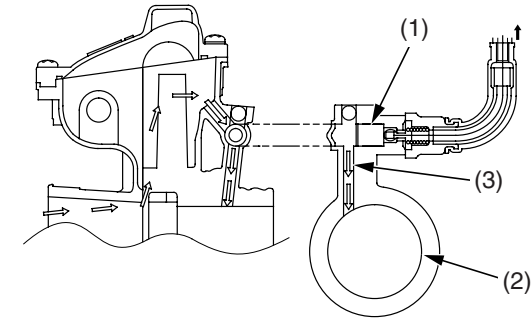
Soğuk motor çalışmaya başlatılırken silindire çok zengin bir karışım gönderilmelidir. Jikle düğmesi (1) dışarı çekildiği zaman benzin, marş zenginleştirme memesi (2) tarafından dozalanır ve marş için zengin bir karışım sağlamak üzere (gaz kelebeği valfinin (4) üstünde bulunan) hava kanalından (3) gelen havayla karıştırılır. Karışım, ölçüm deliğinin (5) içerisinden geçerek silindire boşaltılır.



- (1) jikle düğmesi (4) gaz kelebeği valfi
(2) marş zenginleştirme memesi (5) ölçüm deliği
(3) hava kanalı

Sıcak Motoru Çalıştırma Devresi

Sıcak motor çalışmaya başlatılırken silindire fakir bir karışım gönderilmelidir. Sıcak motoru çalıştırma kolu geri çekildiği zaman sıcak motoru çalıştırma valfi (1) açılarak havanın sıcak çalıştırma hava kanalından (3) emme manifolduna (2) beslenmesini sağlar. Bu fazladan beslenen hava yardımcı devreden hava-benzin karışımına girerek fakir karışım oluşturur.

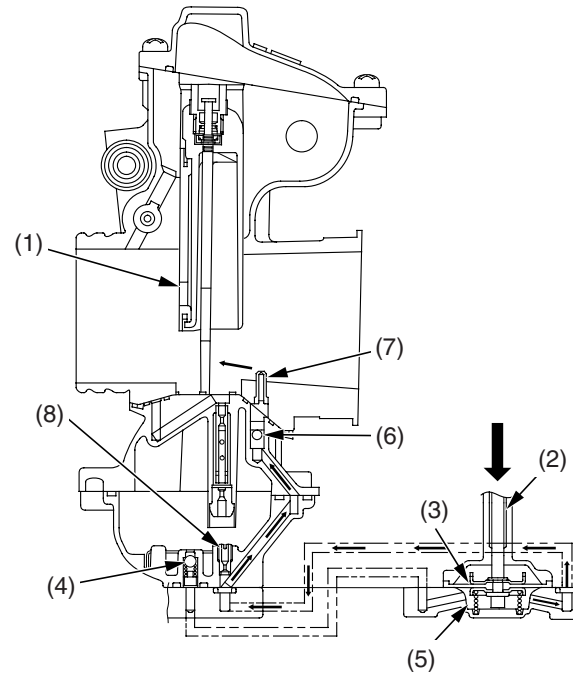


- (1) sıcak motoru çalıştırma valfi
(2) emme manifoldu
(3) sıcak motoru çalıştırma hava kanalı

Karbüratör Ayarları & İpuçları

Kapış Pompası Devresi

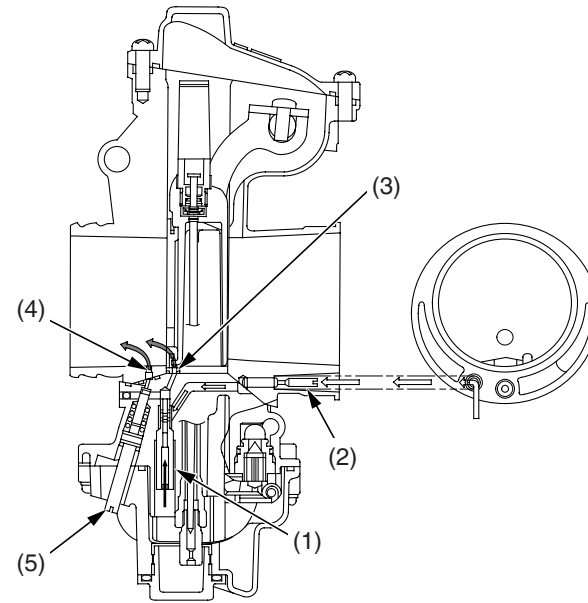
Kapış pompası devresi gaz kelebeği açıldığı zaman çalışır. Gaz kelebeği (1) açıldıkça pompa mili (2) diyaframa (3) bastırır. Bu esnada giriş çek valfi (4) kapalıdır ve bunun sonucunda pompa haznesinde (5) keskin bir basınç yükselmesi meydana gelir. Çıkış çek valfi (6) daha sonra açılarak kapış memesinin (7) içerisinden benzini emme manifolduna besler. Sızıntı memesinin (8) çalışması hem gaz kelebeğinin açılmasının ardından yakıtın akmaya başlamasından önce geçen zamanın uzunluğuyla (zaman gecikmesi) hem de akış miktarıyla ilgilidir.



- | | |
|------------------------|---------------------|
| (1) gaz kelebeği valfi | (5) pompa haznesi |
| (2) pompa mili | (6) çıkış çek valfi |
| (3) diyafram | (7) kapış memesi |
| (4) giriş çek valfi | (8) sızıntı memesi |

Yardımcı Devre

Benzin yardımcı meme (1) tarafından dozajlanır ve hava kanalından (2) gelen havayla karıştırılır. Karışım, bypass (3) ve pilot vidası (5) tarafından dozajlanmış olan pilot çıkışı (4) üzerinden bir venturiye girer.



- | | |
|-------------------|------------------|
| (1) yardımcı meme | (4) pilot çıkışı |
| (2) hava kanalı | (5) pilot vidası |
| (3) bypass | |

Ana Devre

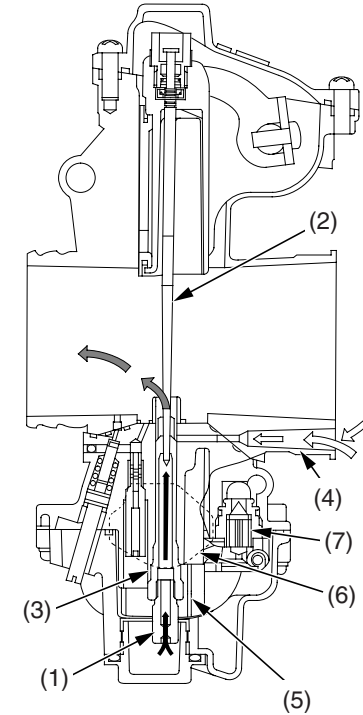
Benzin, ana meme (1), meme iğnesi (2) ve iğne meme (3) tarafından dozajlanır. Daha sonra hava memesinden (4) gelen havayla karıştırılır ve iğne memeyi geçtikten venturiye girer.

Şamandıra bölümü yüksüğü

Şamandıra bölümü yüksüğü (5) benzinin köpüklenmesini veya ana meme etrafında anormal benzin seviyesi oluşmasını önler.

Şamandıra Haznesi

Şamandıra (6) ve şamandıra valfi (7) şamandıra haznesinde sabit bir benzin seviyesini muhafaza etmek için çalışır.



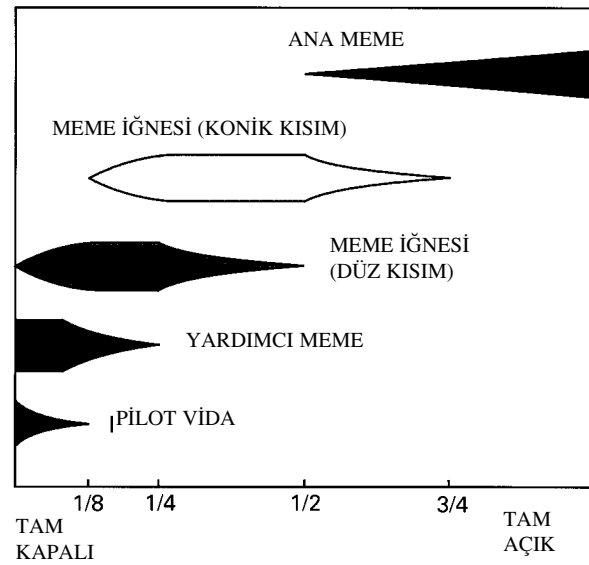
- | | |
|-----------------|------------------------------|
| (1) ana meme | (5) Şamandıra bölümü yüksüğü |
| (2) meme iğnesi | (6) şamandıra |
| (3) iğne meme | (7) şamandıra valfi |
| (4) hava memesi | |

Karbüratör Ayarları & İpuçları

Karbüratör Devresinin İşlevleri

Karbüratör birkaç ana devreye sahiptir, her biri gaz kelebeği valf açıklığının verilen kısmı üzerinden benzin/hava karışımı sağlar.

Bu ana devreler aşağıda gösterildiği gibi bindirme yaparlar.

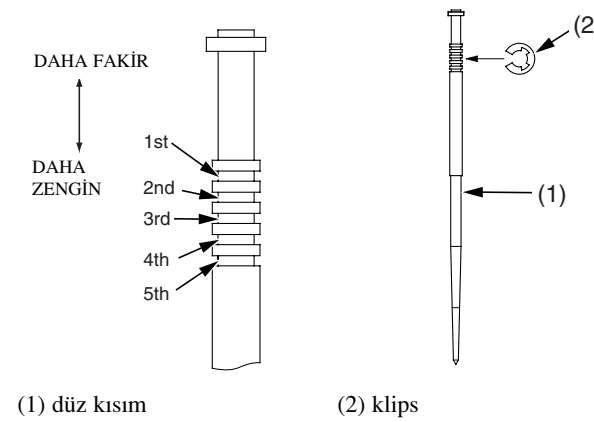


Ana meme

Ana meme yarımdan (1/2) tam açık (4/4) konuma benzin/hava oranını etkiler. Boyutu yüksek rakımlarda düşürülmelidir. Honda karbüratör memesi boyutları 2 veya 3'lük artışlarla numaralandırılmıştır. Ana memenin boyutunu değiştiriyorken, istenilen püskürtme elde edilene kadar kademeli olarak artırın veya azaltın. Honda meme boyut numaralarının diğer karbüratör üreticilerinin meme boyut numaralarıyla eşleşmemesinden dolayı, sadece Honda memelerini kullanın.

Meme İğnesi

Meme iğnesi tam kapalıdan üstünden 3/4 gaz kelebeği konumuna yakıt/hava karışımını kontrol eder. Düz kısım (1) daha küçük gaz kelebeği açıklıklarında gaz kelebeğinin tepkisini etkiler. Kanalı bulunan klipsin (2) konumunu değiştirerek, orta düşük ve orta hızlarda hızlanmayı geliştirebilirsiniz.



Yardımcı Meme ve Pilot Vidası

Yardımcı meme ve pilot vidası tam kapalıdan üstünden 1/4 gaz kelebeği konumuna yakıt/hava karışımını etkiler.

En iyi rölanti dışı performansı elde etmek için pilot vidasını ayarlayın.

- Eğer bir virajdan çıkarken motor hıçkırma sesi çıkartırsa (zengin karışım) karışımı fakirleştirmek için pilot vidasını saat ibresi yönünde çevirin.
- Eğer bir virajdan çıkarken motor kendi kendine hızlanıp yavaşlıyorsa (fakir karışım) karışımı zenginleştirmek için pilot vidasını saat ibresinin tersi yönde çevirin.

Pilot vidasının ayar sahası en azdan en çoğa yuvasına hafifçe oturmuş konumdan 1 3/4 ila 2 1/2 tur dışarıya kadardır.

Eğer dışarı 2 1/2 turdan fazla ayarlarsanız bir büyük düşük yardımcı memeye ihtiyaç duyulur. Eğer 1 3/4 turun altındaysanız daha küçük bir yardımcı memeye ihtiyaç duyulur.

Sızıntı memesi

Numara ne kadar küçük olursa, meme delik çapı o kadar küçük olur. Bu, basınç altında şamandıra haznesine geri dönen yakıt miktarını kontrol eder, böylelikle akış miktarı artar veya azalır. Küçük meme ile, basınç daha hızlı yükselir ve yakıtın akmaya başlamasından önce geçen zaman kısalmış olur.

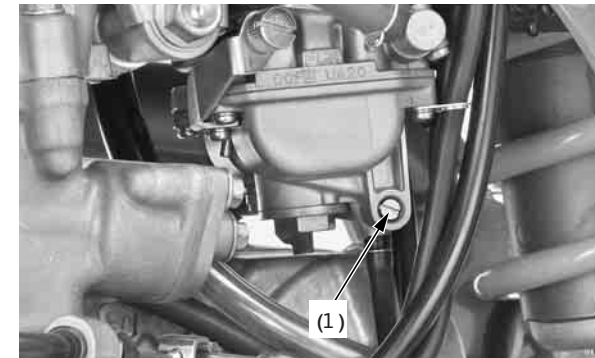
Karbüratörün Söklümesi

- Seleyi ve yakıt deposunu sökün (sayfa 29).
- Yakıt valfini "OFF" (KAPALI) konuma getirin.
- Tahliye vidasını (1) gevşeterek şamandıra haznesinde kalan yakıtı boşaltın.

UYARI

Benzin son derece yanıcı ve patlayıcıdır. Benzin alırken yanabilir veya ciddi şekilde yaralanabilirsiniz.

- Motoru durdurun, sigara, ateş ya da kıvılcımla yaklaşmayın.
- İşlemi iyi havalandırılmış bir yerde yapın.
- Dökülmüş benzini hemen silin.

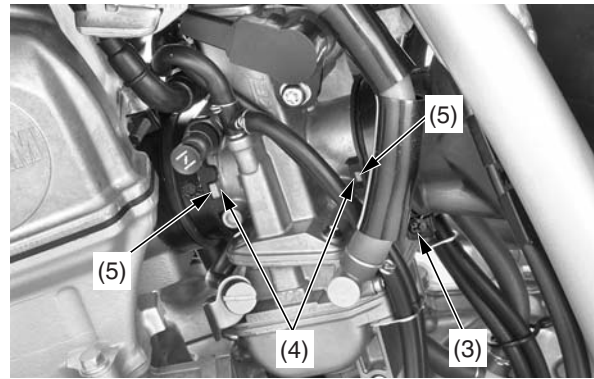
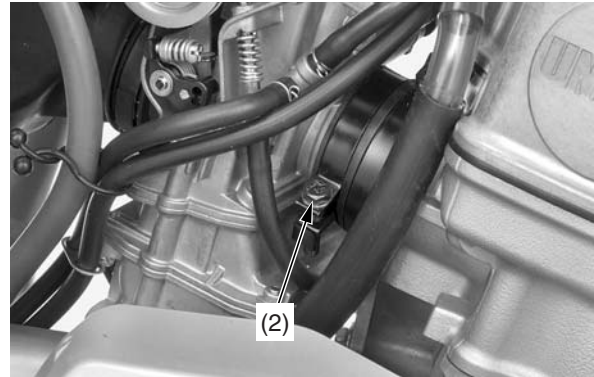


(1) tahliye vidası

- Tahliye vidasını sıkın.

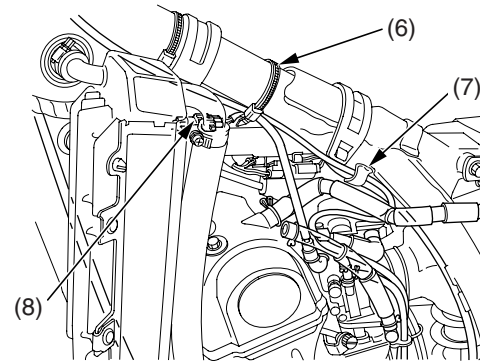
Karbüratör Ayarları & İpuçları

4. Yakıt deposunu sökün (sayfa 30).
6. İzolatör bandı vidasını (2) ve bağlantı borusu kelepçe vidasını (3) gevşetin.
7. Karbüratörü takarken, karbüratörün tırnaklarını (4) izolatör ve bağlantı borusu kanallarıyla hizalayın.



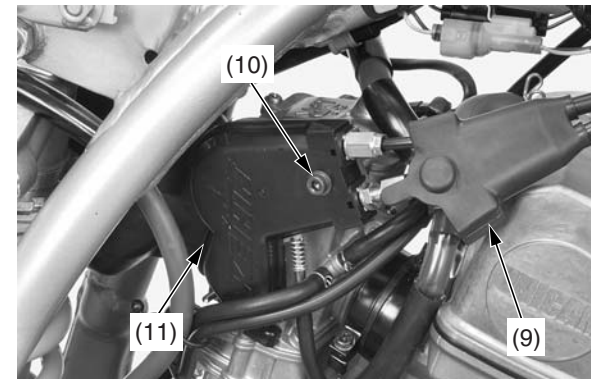
- (2) izolatör bandı vidası
(3) bağlantı borusu kelepçe vidası
(4) tırnaklar
(5) kanallar

8. Gaz kelebeği sensörü kablosunu kablo bandından (6) ve kelepçeden (7) kurtarın.
9. Gaz kelebeği konum sensörü konnektörünü (8) ayırın.



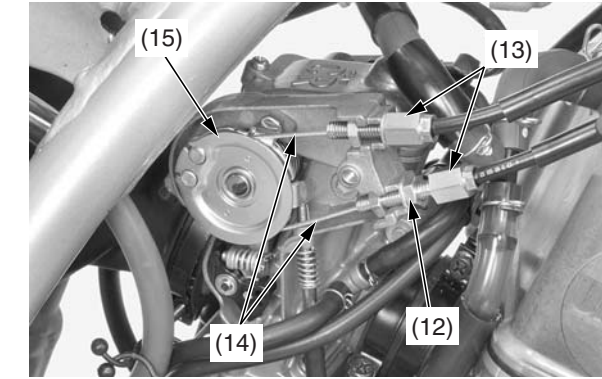
- (6) kablo bandı
(7) kelepçe
(8) gaz kelebeği sensörü konnektörü

10. Toz kapağını (9) geriye doğru çekin.
11. Gaz kelebeği kampanası kapağının cıvatasını (10) ve gaz kelebeği kampanası kapağını (11) sökün.



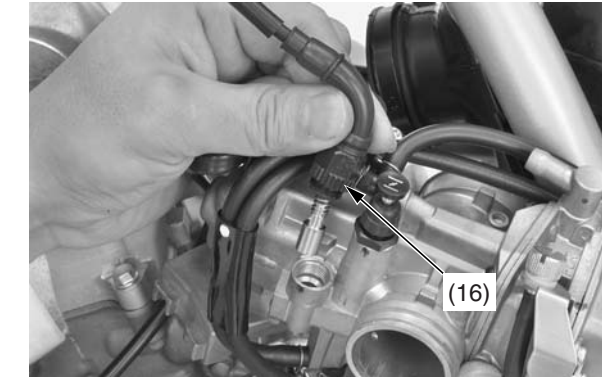
- (9) toz kapağı
(10) gaz kelebeği kampana kapağı cıvatası
(11) gaz kelebeği kampana kapağı

12. Kontra somununu (12), ayarlayıcıyı (13) gevşetin ve gaz tellerini (14) gaz kelebeği kampanasından ayırın (15).



- (12) kontra somun
(13) ayarlayıcılar
(14) gaz telleri
(15) gaz kelebeği kampanası

13. Sıcak çalıştırma kablosu tutucusunu (16) sökün.

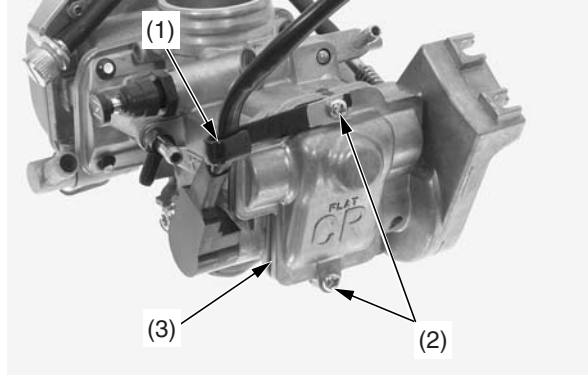


- (16) sıcak çalıştırma kablosu tutucusu

Karbüratör Ayarları & İpuçları

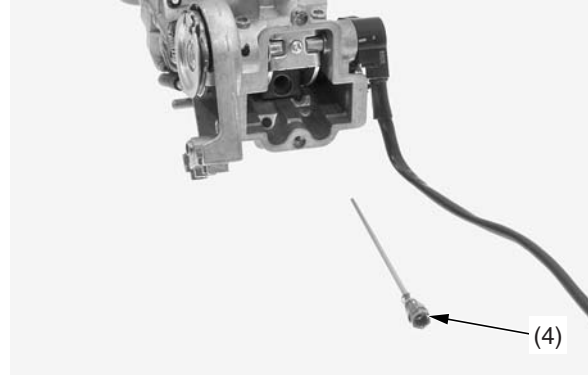
Karbüratörün Dağıtılması

1. Kablo kelepçesini (1) çekin ve karbüatör üst civatalarını (2) sökün.
Ardından karbüatörün üstünü (3) çıkarın.



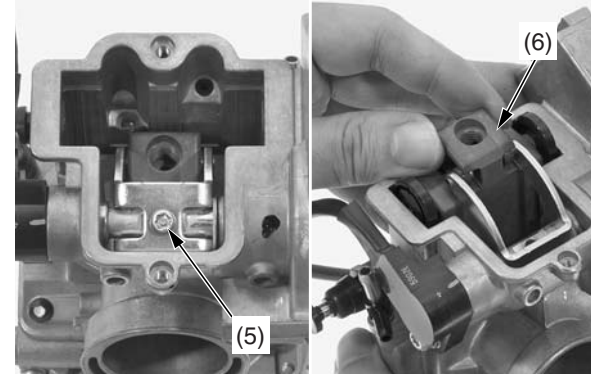
- (1) kablo kelepçesi
(2) karbüatör üst civataları
(3) karbüatör üstü

2. Meme iğnesini/tutucu grubunu (4) çıkarın.



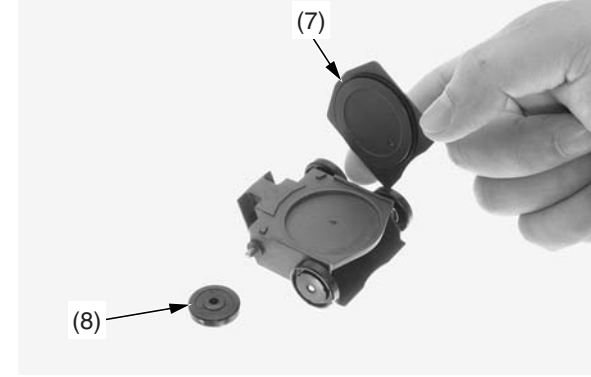
- (4) meme iğnesi/tutucu grubu

3. Bağlantı kolu torx vidasını (5) sökün.
Bağlantı kolu seti torx vidasını takarken, bağlantı kolu seti torx vidası dişlerine kilit contası sürün.
4. Gaz kelebeği valfini (6) sökün.



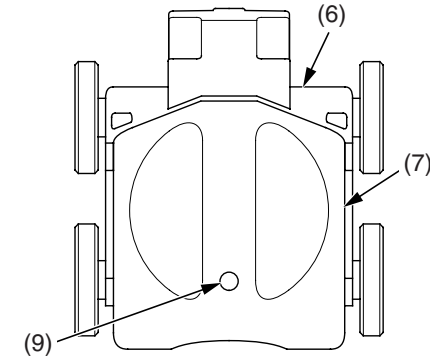
- (5) bağlantı kolu torx vidası
(6) gaz kelebeği valfi

5. Gaz kelebeği valfi makarasını (7) ve şamandıra valfini (8) sökün.



- (7) şamandıra valfi (8) makara

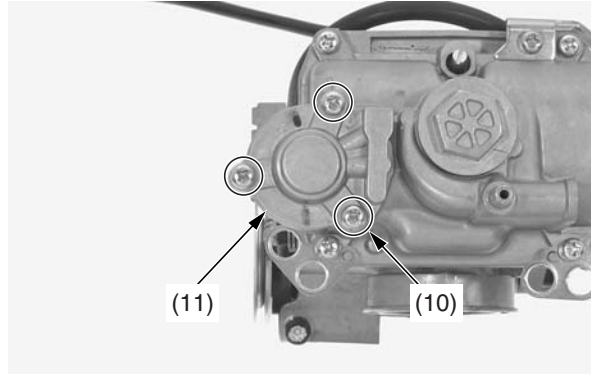
- Şamandıra valfini (7) gaz kelebeği valfine (6) takarken, şamandıra valfinin düz tarafının dışarı ve deliğin (9) aşağı baktığından emin olun.



- (6) gaz kelebeği valfi
(7) şamandıra valfi
(9) delik

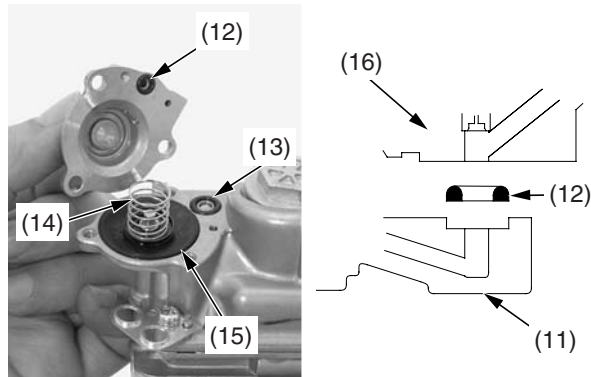
Karbüratör Ayarları & İpuçları

6. Kapaş pompası kapak vidalarını (10) ve kapaş pompası kapağını (11) sökün



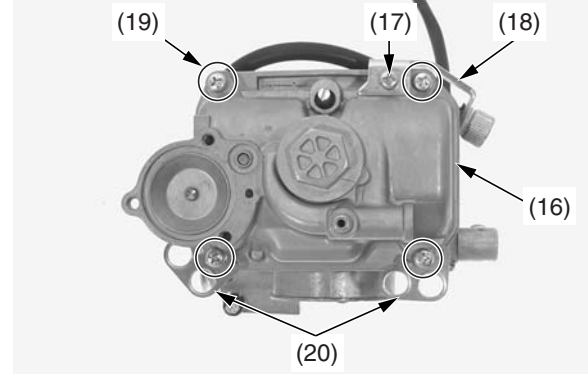
(10) kapaş pompası kapak vidaları
(11) kapaş pompası kapağı

7. U-ring (12), O-ring (13), yay (14) ve diyaframı (15) sökün.
Diyaframı temizleyin. U-ringi kapaş pompası kapağına (11) takarken, U-ring düz tarafının kapaş pompası kapağına baktığından, şamandıra haznesinden (16) uzakta olduğundan emin olun.



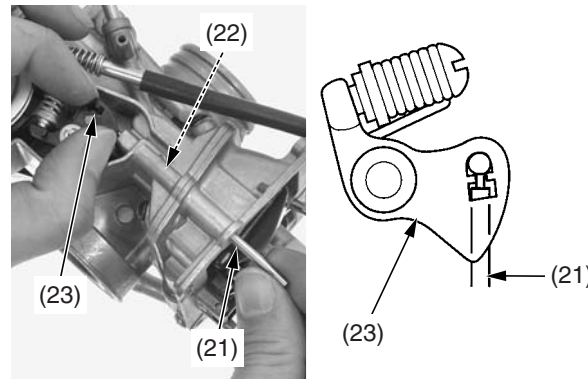
(11) kapaş pompası kapağı (14) yay
(12) U-ring (15) diyafram
(13) O-ring (16) şamandıra haznesi

8. Tutucu vidasını (17), gaz kelebeği durdurma vidası tutucusunu (18), şamandıra haznesi vidalarını (19), boru kılavuzlarını (20) ve şamandıra haznesini (16) sökün.



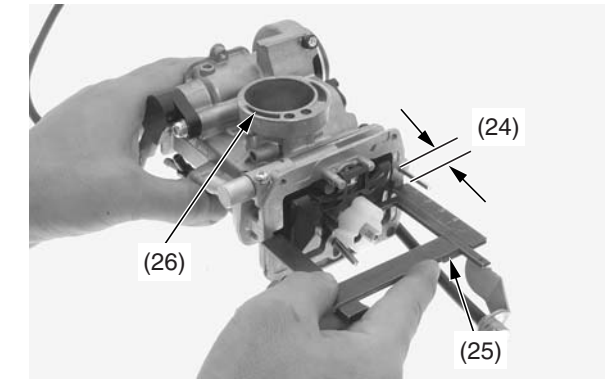
(16) şamandıra haznesi
(17) tutucu vidası
(18) gaz kelebeği durdurma vidası tutucusu
(19) şamandıra haznesi vidaları
(20) hortum kılavuzları

9. Pompa milini (21) sökün.
Pompa milini ve mil pasajını (22) temizleyin.
Pompa milini bağlantı koluna (23) takın.
Mili yerine oturana kadar kuvvetlice bağlantı koluna itin.



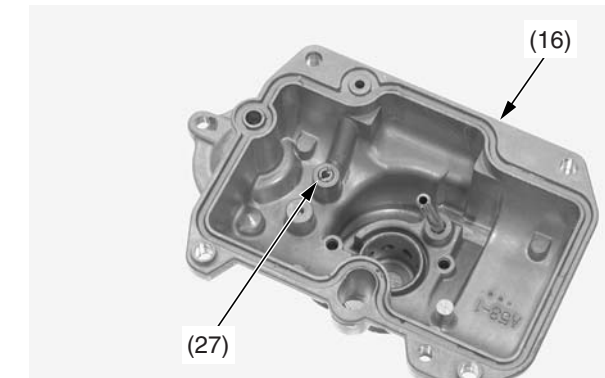
(21) pompa mili
(22) mil pasajı
(23) bağlantı kolu

9. Karbüratör emmesi (26) yukarı bakar durumda, şamandıra tırnağı şamandıra valfine temas ediyorken şamandıra seviyesini (24) şamandıra seviyesi göstergesi (25) ile ölçün. Şamandıra seviyesi 7.0 mm (0.28 in.) olmalıdır.
Eğer şamandıra seviyesi teknik değerlerin dışında ise, şamandıra tırnağını dikkatlice bükerek ayarlayın.



(24) şamandıra seviyesi
(25) şamandıra seviyesi göstergesi
(26) karbüratör emmesi

10. Sızıntı memesini (27) şamandıra haznesinden sökün (16).
Sızıntı memesini temizleyin.

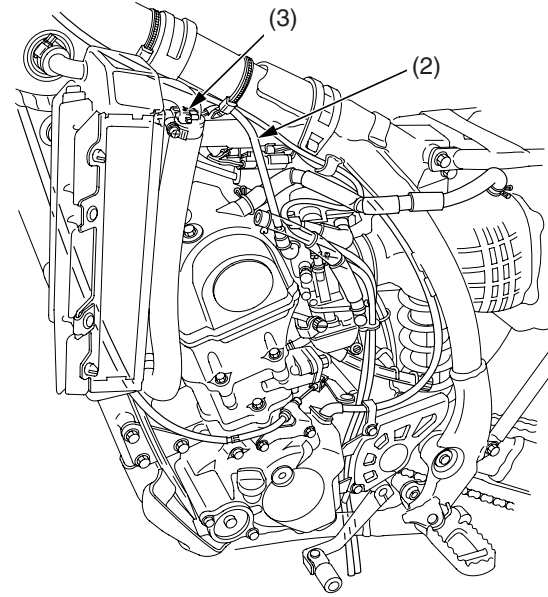
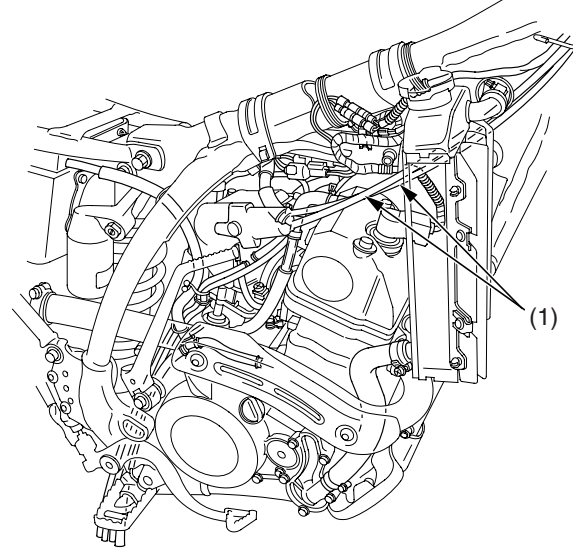


(16) şamandıra haznesi (27) sızıntı memesi

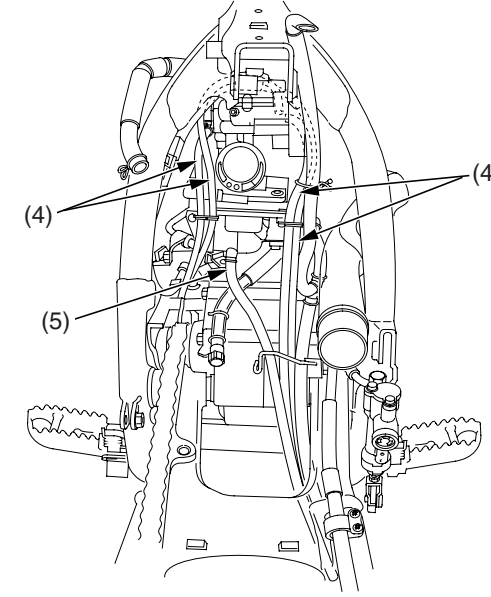
Karbüratör Ayarları & İpuçları

Toplama işlemi dağıtma işleminin tersidir. Karbüratörü toplamak için, sökme işlemlerinin tersini yapın.

- Gaz tellerini (1) sıcak çalıştırma kablosunu (2) ve gaz kelebeği sensörü kablosunu doğru şekilde yerleştirin.
- Karbüratörün takılmasının ardından, gaz kolu (1) boşluğunu ve sıcak çalıştırma kolunun (2) boşluğunu ayarlayın.
- Karbüratörün takılmasının ardından, gaz kelebeği konum sensörü konnektörünün (3) doğru şekilde yerleştirildiğinden emin olun.
- Karbüratörün takılmasının ardından, havalandırma hortumlarında (4) ve taşıma hortumunda (5) bükülme veya sıkışma olup olmadığını ve doğru yerleştirmeyi kontrol edin.



- (1) gaz telleri
(2) sıcak çalıştırma kablosu
(3) gaz kelebeği konum sensörü konnektörü



- (4) havalandırma hortumları
(5) taşıma hortumu

Karbüratör Ayarları & İpuçları

Standart Ayarlama Tavsiyeleri

Aşağıdaki tavsiyelerin doğru olması için, başlangıç olarak standart ayarları kullanmalısınız. Ayrıca, hangi değişikliklerin gerekli olduğunu belirleyene kadar herhangi bir ayarı değiştirmeyin.

Ayarlama	Standart ayarlar
Pilot vidası açıklığı	21/4 tur dışarı
Yardımcı meme	#40
Meme İğnesi	NHNT
İğne klipsi konumu	3. kanal
Ana meme	#135
Şamandıra seviyesi	7.0 mm (0.28 in)
Kimlik numarası	FCR08A

Rakım & Sıcaklık Ayarlamaları

Tüm püskürtme tavsiyeleri modifiye edilmemiş motordaki standart püskürtmeye dayanır. Aşağıdaki koşullar yakıt karışımını etkileyebilir.

Koşul	Karışım	Ayar	Etkilenen parça
Soğuk hava	fakir	zengin	Ana meme (meme iğnesi kademesi)
Sıcak hava	zengin	fakir	
Kuru hava	fakir	zengin	
Yüksek nem	zengin	fakir	
Yüksek rakım	zengin	fakir	

Püskürtmenin tümü şunlara dayanır

- Standart püskürtme
- Modifiye edilmemiş motor

Sıcaklık	CENT.	-30° ~ -17°	-18° ~ -6°	-7° ~ 5°	4° ~ 16°	15° ~ 27°	26° ~ 38°	37° ~ 49°
Rakım	FAHR.	-21° ~ 0°	-1° ~ 20°	19° ~ 40°	39° ~ 60°	59° ~ 80°	79° ~ 100°	99° ~ 120°
3,050 m (10,000 ft) ~ 2,300 m (7,500 ft)	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 40 3. NJAT 132	2 40 3. NJAT 132	1 3/4 40 2. NHNT 130	1 3/4 40 2. NHNT 130
2,299 m (7,499 ft) ~ 1,500 m (5,000 ft)	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 40 3. NJAT 132	2 40 3. NJAT 132	1 3/4 40 2. NHNT 130
1,499 m (4,999 ft) ~ 750 m (2,500 ft)	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/4 40 3. NHNT 138	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 40 3. NJAT 132	2 40 3. NJAT 132
749 m (2,499 ft) ~ 300 m (1,000 ft)	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/4 40 3. NHNT 138	2 1/4 40 3. NHNT 138	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 135	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 40 3. NJAT 132
299 m (999 ft) ~ 0 m Deniz seviyesi	PS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 1/2 40 4. NJAT 138	2 1/4 40 3. NHNT 138	2 1/4 40 3. NHNT 138	2 1/4 40 3. NHNT 135	STANDART 2 1/4 40 3. NHNT 135 PÜSKÜRTME	2 1/4 40 3. NHNT 132	2 1/4 40 3. NHNT 132

Kısaltmaların anlamları

PS: Tam oturmuş konumda Pilot Vidası açıklığı

SJ: Yardımcı Meme

JN CLIP: İğne Klipsi Konumu

JN: Meme İğnesi

MJ: Ana Meme

Karbüratör Ayarları & İpuçları

Özel Ayar Koşulları

İlave ayarlama gerektirebilen bazı özel atmosferik koşullar veya durumlar vardır.

CRF'nizin hassas ayarını yapmak için birden fazla meme boyutunun daha zengin veya daha fakir olarak ayarlanmasına gerek olmamalıdır. Eğer daha geniş püskürtme değişiklikleri gerekirse, hava kaçaklarını, bloke olmuş veya tıkanmış egzoz veya yakıt sistemlerini veya hava filtresinin kirli olup olmadığını kontrol edin.

Koşul	Ana Meme Ayarı
uzun düz yollar	sonraki daha geniş
tırmanma kısımları	
kum	
çamur	
yüksek nem	sonraki daha küçük
yağmur	
45°C (113°F)'den daha sıcak	

Karbüratörü bir defa sıcaklık ve rakım için ayarladığınızda, yarış koşulları büyük ölçüde değişmedikçe esaslı bir yeniden ayarlama yapmaya gerek olmamalıdır. Bununla birlikte, ilave ayarlama gerektirebilen bazı özel atmosferik koşullar veya yarış günü durumları vardır. Bunlar aşağıdaki gibidir:

Motor hasarını önlemek için, ana memeyi her zaman meme iğnesini ayarlamadan önce ayarlayın. Herhangi bir şüphe varsa bir emniyet sınırı olarak daima bir sonraki daha zengin memeyi seçin.

- Ana Meme
- Yol üzerinde çok uzun bir düzlük veya tırmanma bölümü, yüksek oranda kum veya yol çamurlu olduğunda ana meme üzerinde bir kademe daha zengine gidin.
 - Çok nemli veya yağmurlu havalar-da veya hava sıcaklığı 45°C (113°F)'den daha fazla olduğunda ana meme üzerinde bir kademe daha fakire gidin.

Tabloyu kullanmanızın ve özel koşullar için herhangi bir ayarlama yapmanızın ardından CRF'nizin hassas ayarını yapmak için birden fazla meme boyutunun daha zengin veya daha fakir olarak ayarlanmasına gerek olmamalıdır. Eğer daha geniş püskürtme değişiklikleri gerekirse, aşınmış krank mili keçelerini, hava kaçaklarını, bloke olmuş veya tıkanmış egzoz veya yakıt sistemlerini veya hava filtresinin kirli olup olmadığını kontrol edin.

Ön Ayar Kontrolleri

Karbüratörü ayarlamadan önce, aşağıdakileri kontrol edin:

- Hava filtresi
- Hava kaçakları
- Şamandıra seviyesi
- Tıkalı karbüratör memeleri
- Bujinin kirlenmesi (yanlış ısı aralığı veya diğer sebeplerden)
- Yakıtın temiz olma durumu
- Kullanıcı modifikasyonları (egzoz sistemi, hava filtresinde delikler gibi.)
- Ateşleme avansı
- Sıkıştırma

Yukarıdakiler kontrol edildiyse, karbüratörü özel yarış koşullarınız için ayarlayın. Motorun tepkisi ve bujinin ateşleme ucunun görünüşü motorun durumu hakkında son derece bilgi vericidir.

Opsiyonel karbüratör parçaları için sayfa 143'deki listeye bakın.

Motor hasarını önlemek için, ana memeyi her zaman meme iğnesini ayarlamadan önce ayarlayın. Herhangi bir şüphe varsa bir emniyet sınırı olarak daima bir sonraki daha zengin memeyi seçin.

Karbüratör Ayarları & İpuçları

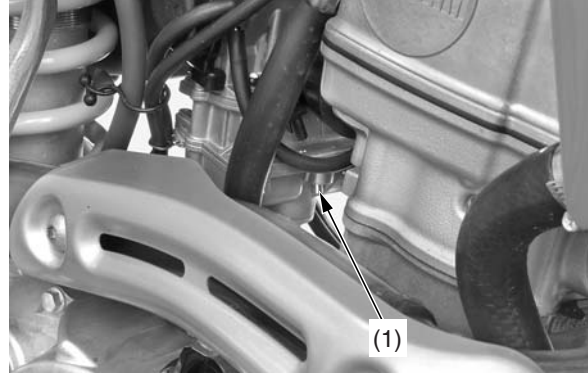
Karbüratörün Küçük Ayarları

Standart karbüratör ayarları aşağıdaki koşullar için idealdir: Deniz seviyesinde ve 20°C (68°F) sıcaklıkta Eğer sizin koşullarınız farklı ise, 117-118. sayfalardaki ayar bilgilerini kullanarak karbüratör ayarlarını ayarlamaya gerek duyabilirsiniz. Devam etmeden önce ayarlarınızın doğru olduğunu doğrulayın.

Küçük Ayarlamalar

1. Karbüratör kurulumunu 117-118. sayfalardaki ayarlama bilgilerini kullanarak ayarlayın.
2. Motor jikle takviyesi olmaksızın çalışacak kadar sıcak olduğunda, kapalı konuma getirmek için jikle düğmesine basın.
3. En iyi rölanti dışı performansı elde etmek için pilot vidasını (1) ayarlayın.
 - Eğer bir virajdan çıkarken motor hıçkırma sesi çıkartırsa (zengin karışım) karışımı fakirleştirmek için pilot vidasını saat ibresi yönünde çevirin.
 - Eğer bir virajdan çıkarken motor kendi kendine hızlanıp yavaşlıyorsa (fakir karışım) karışımı zenginleştirmek için pilot vidasını saat ibresinin tersi yönde çevirin.

Pilot vidasının ayar sahası en azdan en çoğa yuvasına hafifçe oturmuş konumdan 1 3/4 ila 2 1/2 (CM tip) dışarıya kadardır. Eğer dışarı 2 1/2 turdan fazla ayarlarsanız bir büyük düşük yardımcı memeye ihtiyaç duyulur. Eğer 1 3/4 turun altındaysanız daha küçük bir yardımcı memeye ihtiyaç duyulur.



(1) pilot vidası

Ayarlama Prosedürü

1. Pilot vidasını hafifçe yerine oturana kadar çevirin ve dönüşlerin sayısını kaydedin.
2. Motoru ısıtın.
3. Motor rölanti devrini ayarlayın (sayfa 48).
4. Standart ayarla veya düzeltilmiş püskürtme (sayfa 117) ve standart buji ile iki veya üç tur atın. Motorun hızını ve gaz keleşliği açıklığı ile ilgili diğer motor koşullarını not edin. Bujiyi sökerek ve ateşleme ucunu okuyarak karbürasyonu doğrulayın (sayfa 121). Yeni bir buji ile iyi bir buji okuması almak iki veya üç tur atmaktan daha çok zaman alabilir.
5. Motor koşullarını ve sıcaklık ve rakım için faktörleri dikkate alarak karbüratör ayarlarını değiştirin veya uygun karbüratör memeleri seçin (sayfa 117).

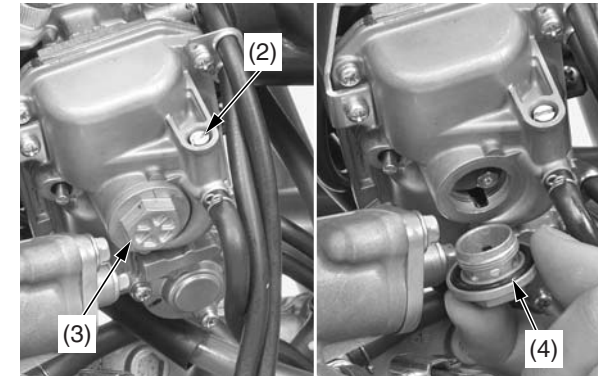
6. Pilot vidasını gerektiği gibi ayarlayın.

⚠ UYARI

Benzin son derece yanıcı ve patlayıcıdır. Benzin alırken yanabilir veya ciddi şekilde yaralanabilirsiniz.

- Motoru durdurun, sigara, ateş ya da kıvılcımla yaklaşmayın.
- İşlemi iyi havalandırılmış bir yerde yapın.
- Dökülmüş benzini hemen silin.

7. Eğer ana ve yardımcı memenin değiştirilmesi gerektiğini belirlerseniz, karbüratörü döndürmeli ve şamandıra kabı tapasını sökmelisiniz.
8. Yakıt valfini kapatın.
9. Tahliye vidasını (2) gevşeterek şamandıra haznesinde kalan yakıtı boşaltın
10. Bağlantı ve izolasyon bandı vidalarını gevşetin. Karbüratörü döndürün.
11. Şamandıra haznesi tapasını (3) sökün. Şamandıra haznesi tapası O-ringinin (4) iyi durumda olduğundan emin olun ve gerekirse değiştirin.



(2) tahliye vidası

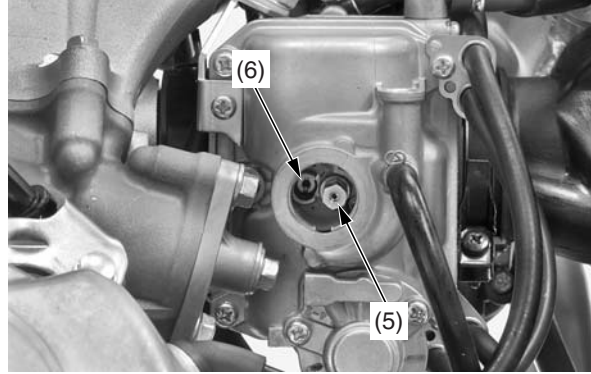
(3) şamandıra haznesi tapası

(4) O-ring

(devam ediyor)

Karbüratör Ayarları & İpuçları

12. Ana memeyi (5) ve yardımcı memeyi (6) gerektiği gibi değiştirin.



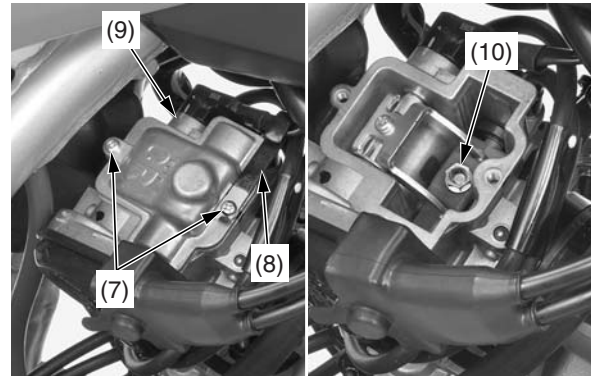
(5) ana meme (6) yardımcı meme

13. Şamandıra haznesi tapasını takın.

Eğer meme iğnesinin veya meme iğnesinin klips konumunun değiştirilmesi gerektiğini belirlerseniz, karbüratörün üstünü sökmelisiniz.

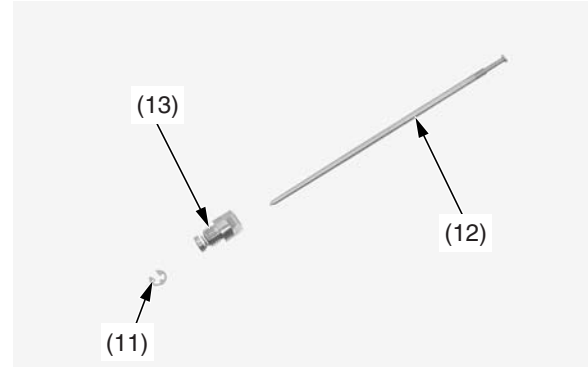
14. Karbüratörü döndürün ve karbüratör üzerindeki dilleri (7) izolatör ve bağlantı borusundaki yarıklarla (9) hizalayın.

15. Meme iğnesi/tutucu grubunu (10) sökün.



(7) karbüratör üst vidaları
(8) kablo kelepçesi
(9) karbüratör üstü
(10) meme iğnesi/tutucu grubu

16. Klipsi (11) ve meme iğnesini (12) meme iğnesi tutucusundan (13) sökün.



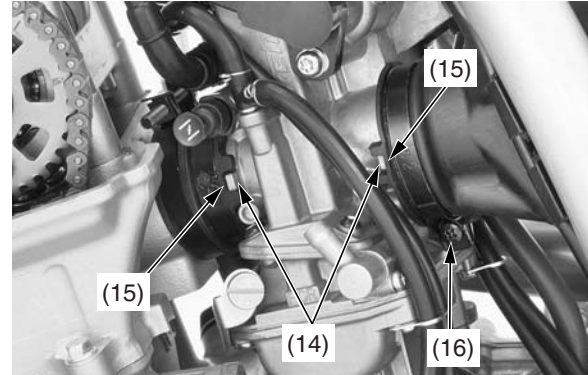
(11) klips
(12) meme iğnesi
(13) meme iğnesi tutucusu

17. Meme iğnesinin klips konumunu veya meme iğnesini değiştirin.

18. Meme iğnesi/tutucu grubunu, karbüratörün üstünü ve karbüratörün üst cıvataların takın.

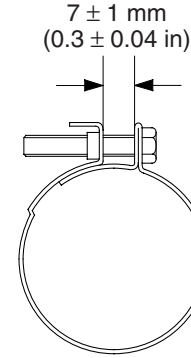
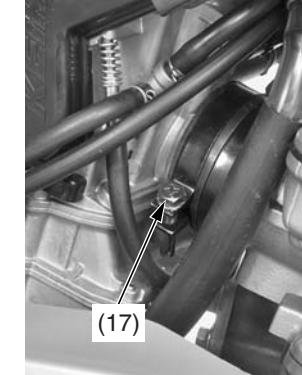
19. Karbüratörü döndürün ve karbüratör üzerindeki tırnak (14) izolatör ve bağlantı borusu üzerindeki yarık (15) ile hizalayın.

20. Bağlama ve izolatör bandı vidalarını (16) sıkın.



(14) tırnak (15) kanallar
(16) bağlantı borusu kelepçe vidası

21. İzolatör bandı vidasını (17) sıkın böylelikle izolatör bandı mesafesi 7 ± 1 mm (0.3 ± 0.04 in) olur.



(17) izolatör bant vidası

22. Motoru çalıştırın.

Eğer motor rölanti devri çok yüksekse veya çok düşükse veya motor rölantide kalmıyorsa, motorun rölanti devrini ayarlayın (sayfa 48).

23. Doğru buji okuması ile birlikte motor maksimum gücü verene kadar 4 – 22 adımları tekrarlayın. Az miktardaki zengin karışım her zaman için az miktardaki fakir karışımdan daha iyidir. Ayarları, pist koşullarını, tur zamanlarını ve iklim ve basınç koşullarını gelecekte referans olması bakımından kaydetmeniz önerilir.

Karbüratör Ayarları & İpuçları

Buji Okuması

52. sayfadaki *Buji*'ye bakın.

Bujiyi okuyarak herhangi bir püskürtme değişikliği olup olmadığını kontrol edin. Aşağıdaki prosedür tavsiye edilir.

Eğer sadece motoru kapatırsanız ve kontrol için bujiyi çıkarırsanız doğru bir okuma alamayabilirsiniz.

Yeni bir buji kullanın. Takmadan önce bujiyi kontrol edin.

UYARI

Yanlış kapasite veya sıcaklık derecesindeki bujileri kullanmak motorun hasar görmesine yol açabilir.

Bujiyi sökmeden önce, silindir içerisine kir girmesini önlemek için buji bölgesini iyice temizleyin.

Bir buji okuması almadan önce 10- 15 dakikalığına sürüş yapın. Yeni bir buji hemen renk vermeyecektir.

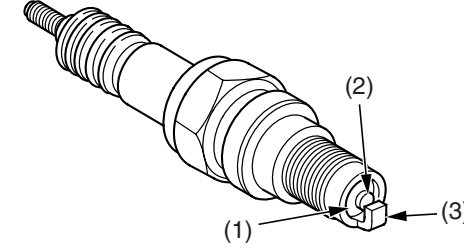
Yeni bir bujiden doğru bir okuma almak için:

1. Düz yol üzerinde tam gaz verin.
2. Motor durdurma düğmesine basın ve debriyajı serbest bırakmak için debriyaj kolunu çekin.
3. Yavaşlayarak durun.
4. Buji kapağını sökün.
5. Bujiyi kontrol etmek için büyüteç kullanın. Orta elektrodun (2) çevresindeki porselen izolatör (1) porselenin çıktığı orta elektrodun çevresindeki bir gri halka ile birlikte temiz ve renksiz görünmelidir.

Metalik lekeler pistondan metal çıkaran fakir püskürtmeyi işaret eder. Porselen üzerindeki siyah kurumsu izler zengin püskürtmeyi işaret eder.

UYARI

Yeterince sıkılmayan buji motorun hasar görmesine sebep olabilir. Buji gevşekse, piston hasar görebilir. Buji çok sıkıysa, dişler hasar görebilir.



- (1) izolatör
(2) orta elektrot

(3) yan elektrot

Buji Renklenmesinin Ana Hatları

Koşul	Bujinin Görünüşü	Karışım
Normal	Kuru elektrot ile birlikte koyu kah. açık bronz rengine	doğru
Hararet (fakir)	Açık gri veya beyaz renk	fakir
Islak (Zengin)	Islak veya kurumsu	zengin

Uygun olmayan püskürtmeye ilave olarak şunları da unutmayın:

- Fakir durum emme kanalındaki veya egzoz sistemindeki hava kaçaklarından, yanlış hava filtresinin kullanılmasından dolayı çok fazla hava bulunan pasajlardan, daha az kısıtlayıcı yan sanayi egzoz sisteminin kullanılmasından veya hava filtresi muhafazasındaki delik veya deliklerden (kasıtlı veya istenmeden) kaynaklanabilir.
- Zengin bir durum tıkalı veya kirli hava filtresinden, daha çok kısıtlayıcı yan sanayi egzoz sisteminin kullanılmasından, tıkalı kıvılcım tutucusundan veya hava filtresindeki aşırı yağdan kaynaklanabilir. Aşırı duman çıkacaktır.

Şasi Ayarları

Aşağıdaki tavsiyeler belirli bir konuyu iyileştirebilir. Genel kullanımda da küçük değişiklikler görülebilir.

Arka Uç

Eğer arka tekerleğin çekişiyle bir sorunuz varsa arka yayın ön yüklemesini arttırarak CRF motosikletinizin arka ucunu kaldırın. 85 mm (3.3 in) esneme yerine motosikletin arkası biraz daha yükseğe oturacak şekilde 80 mm (3.1 in) esneme yapabilirsiniz. Bu size salıncak kolundaki değişiklik ve CRF motosikletinizin ağırlık merkezinin yerinden dolayı daha fazla çekiş verir.

Ön freni sert kullandığınızda veya CRF motosikletinizle çok hızlı bir dönüş yapmak istediğinizde gidon kafasında titreme sorunu varsa, arka yayın ön yükünü azaltarak motosikletin arkasını alçaltın. Bu çatalın yana yatmasını ve sürüklenmesini arttırarak düz hat üzerindeki dengeyi iyileştirecektir. Geçerli süspansiyon sürüşü, tekerlek hareket mesafesinin daha sıkı olan ucuna doğru aktarılacaktır.

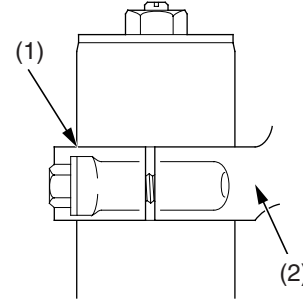
Yarış esneme ayarını (sayfa 104) 85-105 mm (3.3 – 4.1 in) aralığında tutun.

Çatal Yüksekliği/Açısı

Çatal borularının kelepçelerdeki konumu ayarlanabilir.

Standart Konum

Dış boru içerisindeki kanalı (1) üst çatal kelepçesinin (2) üst yüzeyi ile hizalayın.



(1) kanal

(2) üst çatal kelepçesi

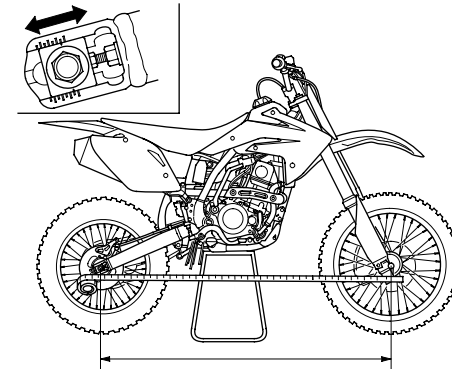
Dingil mesafesi

CRF motosikletinizin dingil mesafesinin ayarlanmasıyla, genel kullanımda küçük değişiklikler görülebilir. Tahrik zincirine bakla ekleyerek veya zincirden bakla çıkartarak dingil mesafesini ayarlayabilirsiniz. Dingil mesafesini değiştirirseniz, gerekli olduğu takdirde yarış için esneklik ayarını tekrar kontrol ettiğinizden ve ayarladığınızdan emin olun.

Geçmişte genel bir kural, düz hat üzerindeki dengeyi arttırmak için dingil mesafesini uzatmak, dönüşü iyileştirmek için dingil mesafesini kısaltmaktır. Ancak biz, normalden daha hızlı bölümleri olan bir pistte yarış yapmadıkça CRF motosikletinizin dingil mesafesini uzatmanızı tavsiye ederiz.

Genel bir tavsiye olarak, dingil mesafesini mümkün olduğunca kısa tutun. Bu, tekerlekleri birbirine yaklaştırır, dönüş yanıtını iyileştirir, arka tekerlekte ağırlığı (çekişi) arttırır ve ön tekerlekteki ağırlığı azaltır.

CRF motosikletinizle, büyük olasılıkla standart ayarın veya daha kısa bir dingil mesafesinin genel olarak daha çok fayda sağladığını göreceksiniz.



Vites Değiştirme

Standart motorun güç dağıtımını, pist koşullarına uyum sağlamak için vites değiştirerek “ayarlayabilirsiniz”. Bu, size belirli bir gaz ayarında motor gücü aralığının farklı bir bölümünü kullanma imkanı sunar. Yeni vites, daha başka değişikliklere gerek bırakmadan yapmak istediğiniz değişikliği sunabilir.

Motor gücü aralığının kullandığınız bölümü, farklı ebatlarda arka zincir dişlileriyle nihai tahrik oranını değiştirerek ayarlanabilir. Vites değişiklikleri, mevcut çekişle yol tipi arasında daha iyi bir uyum sağlamanıza imkan verir.

Normalde arka zincir dişlisindeki tek bir dişin değişmesi yeterli olacaktır.

İki opsiyonel tahrikli zincir dişlisi ile hem daha yüksek hem daha düşük nihai tahrik oranı seçeneği mevcuttur. Çamurlu veya kumlu etaplar için, standart çelik zincir dişli daha dayanıklıdır. Opsiyonel yaylar gibi, bu zincir dişliler bu kılavuzun Opsiyonel Parça Listesinde verilmektedir.

Mekanik açıdan gerekli ustalık bilgisine, araçlara ve resmi bir Honda Tamir Kılavuzuna sahip olmadıkça, zincir dişlisinin değişimi Honda yetkili servisi tarafından gerçekleştirilmelidir.

Yüksek Vites (daha az tahrikli zincir dişlisi dişleri)

- her vitede maksimum hızı artırır (motorun daha yüksek vitesi çekmesi koşuluyla)
- vites değiştirme sıklığını azaltır (daha geniş dişli oranları)
- belirli bir gaz kelebeği ayarında veya yer süratinde motor devrini azaltır (bu da kaygan ya da yumuşak zeminde daha iyi arka tekerlek çekişine imkan verebilir)

Ancak;

- motor yüksek vitesi çekemeyebilir
- dişliler arasındaki mesafe çok geniş olabilir
- motor min⁻¹ (dev/dak) devri çok düşük olabilir

Düşük Vites (daha çok arka zincir dişlisi dişleri)

- her vitedeki maksimum hızı düşürür
- vites değiştirme sıklığını artırır (daha dar dişli oranları)
- belirli bir gaz ayarında veya yer süratinde motor devrini artırır (bu da iyi çekişli yüzeylerde yere daha fazla güç sağlayabilir)

Ancak;

- dişliler arasındaki mesafe çok dar olabilir
- motor min⁻¹ (dev/dak) devri çok yüksek olabilir

Bazı pistler birinci yarış öncesinde yoğun şekilde, sonra gün içindeyse hafif biçimde ıslatılmış olabilir veya hiç ıslatılmayabilir.

Bu, ilk birkaç yarışta pist zemininin kaygan olmasına, sonrasında zeminin iyi durumdan mükemmel hale gelmesine ve tekrar iyi hale dönmesine ve muhtemelen gün sonunda kaygan bir kaya kıvamına ulaşmasına neden olur.

İdeal olarak vitesiniz tüm bu koşullara uyum sağlamak üzere ayarlanmalıdır.

- Islak ve kaygan veya kumlu koşullar: motor min⁻¹ (dev/dak) devrini düşük tutmak ve istenmeyen tekerlek dönüşünü engellemek için daha yüksek bir vites (daha az dişler) kullanın. Motor belirli virajlarda çamura gömülebilir, bu yüzden bunu telafi etmek için debriyajı kaçırmamız gerekecektir. Vites küçültmek, çok büyük bir hız değişikliğine yol açabilir.
- Ortalama koşullar: standart zincir dişlisini kullanın.
- Sert (ancak kaygan olmayan) pist koşulları: motorun daha fazla güç ürettiği motor min⁻¹ (dev/dak) devrini yüksek tutmak için daha düşük vites (daha çok dişli) kullanın. Bu belirli bölümlerde ekstra bir vites yükseltme gerektirebilir veya biraz daha fazla süre boyunca motoru yüksek devirde çalıştırabilirsiniz.

Dar pistlerde sık sık debriyajı kaçırmak zorunda kalmamak için daha düşük vites kullanmayı göz önünde bulundurun. Motor devrini min -1 (dev/dak) arttırmak üzere sürekli debriyaj kolunun sıkılması veya itilmesi sonunda debriyaj sistemine zarar verebilir.

Motosikletin bir kum yığınının diğerine kolayca geçmesi için ön ucun hafif olmasını istediğiniz kumdaki sürüşlerde vites değişimi yararlı olabilir. Genel olarak yüksek viteslerde, her vitede güç bandında daha uzun süre kaldığınızdan mükemmel bir sürüşü sürdürmek (maksimum arka tekerlek çekişi ve hafif bir ön uç) daha kolaydır. Yüksek vites, gaz kelebeği kontrolü ve gövdeyle gidonu daha etkin kullanmanıza imkan verir.

Eğer vites değiştirmektense geçici olarak aşırı motor devri yapmayı seçtiğiniz bölümleri olan bir pistte sürüş yapıyorsanız, yüksek vites yardımcı olabilir.

Bazen genel olarak daha iyi bir performans sağlamak için pistin bir bölümünde performanstan taviz vermek zorunda kalırsınız. Bu vitesin yanlış olduğunu hissettiğiniz bazı bölümlere mal olsa bile hedefiniz, genel olarak en hızlı tur süresidir. Eğer vites değiştirmeye karar vererseniz, değişimi doğru bir şekilde değerlendirmek için birinin (değişim öncesi ve sonrası) kronometre ile zamanınızı kontrol etmesini sağlayın. Oturduğunuz yerde hissettiğiniz hız güvenilir olmayabilir. Vites değişimiyle tekerlek dönüşünü ortadan kaldırmak, daha düşük hızla gittiğiniz hissini verebilir; gerçekte hızınızı daha iyi çekişle arttırarak zamanınızı azaltırsınız.

Vites konusundaki tavsiyeler, yeteneğiniz, sürüş tarzınız ve pist dikkate alınarak değerlendirilmelidir.

Pist Koşullarına Göre Lastik Seçimi

Doğru lastik dişi desenini ve kauçuk bileşimini seçmek, yarıştaki yerinizi etkileyebilir. CRF'nizin üzerindeki lastikler, bir çok sürücünün karşılaşma ihtimali yüksek olan muhtelif toprak şartlarının mükemmel bir “orta noktasıdır”.

Deneyimli yarışçılar sık sık belirli zemin koşulları için geliştirilmiş olan lastiklere geçer. Eğer siz de böyle bir değişiklik yaparsanız, fabrika tarafından önerilen ebatları değiştirmeyin. Başka lastikler yol tutuşu veya hızlanmayı etkileyebilir.

Lastik boyutlarının (genişlik ve uzunluk oranı) üreticiden üreticiye, hatta aynı üretici tarafından üretilen lastikler arasında bile farklılık gösterebileceğini unutmayın. Lastiklerde, özellikle de lastiklerin yan duvar profillerindeki farklılıklar CRF motosikletinizin sürüşünü ve yol tutuşunu değiştirebilir. CRF motosikletinizin arkasını yükselten veya düşüren lastik değişiklikleri, genellikle fazla farklılık göstermeyen ön lastiklerdeki farklılıklara oranla yol tutuş üzerinde daha büyük bir etkiye sahiptir. Genellikle lastik ebatlarındaki değişimi görebilir veya hissedebilirsiniz.

Lastik ebatlarını ölçmenin bir başka yöntemi de eski ve yeni lastiklerin dönüş çevresini ölçmektir. Daha yüksek profile sahip bir lastiğin daha geniş bir dönüş çevresi olacaktır.

Özel zeminlerde kullanılmak üzere tasarlanmış lastiklere geçerseniz, bu lastiklerin diğer koşullarda daha az kabul edilebilir olduğunu unutmayın. Örneğin dayanıklı bir çamur lastiği, ıslak, balçıklı zeminlerde mükemmel yol tutuşu sağlarken sert zeminde daha az etkili bir tutuş sağlayacaktır.

Yüksek çekiş gücü için yapışkan bileşik içeren bir lastik kullanırsanız, özellikle şanzımandan olağan dışı taleplerin olduğu koşullarda sürüş sırasında mükemmel yol tutuş sağladığı için şanzımanda ek yüke neden olduğunu unutmayın.

Tüm tüketici bilgileri, muhtelif lastik üreticilerinin temsilcilerinden ve bayilerinden alınabilir. Belirli zeminler için bazı genel tavsiyeler şunlardır:

Sert, Kaygan Toprak

Yüzeyde mümkün olan en geniş temas alanını elde etmek için birbirlerinin yakınında olan birçok nispeten kısa boylu düğmelerden oluşan lastikler kullanın. Kauçuk bileşeni yolu kavramak için sert zeminde daha yumuşak olmalı, fakat düğmelerin kolaylıkla ezilmesine neden olacak ve istikametinizi korumanızı etkileyecek kadar yumuşak olmamalıdır. Bu lastikler, yumuşak kauçuk ve sert arazi kombinasyonundan dolayı diğer lastiklere nazaran daha hızlı aşınma eğilimi gösterirler.

Çamurlu Toprak

Tıkanmayı önlemek için daha açık diş desenli lastikler kullanın. Bu şartlar için nispeten daha uzun düğmeler, ivme etkisiyle geri kıvrılma eğilimini ve çabuk aşınmalarını önlemek üzere daha sert kauçuk bileşiminden yapılır.

Gevşek, Kumlu Toprak

Yapışkan ve çamurlu toprak şartları için gerekli lastiklerin yapısına benzeyen, fakat biraz daha fazla düğmesi olan bir lastik kullanın.

Kişiye Özel Ayarlar

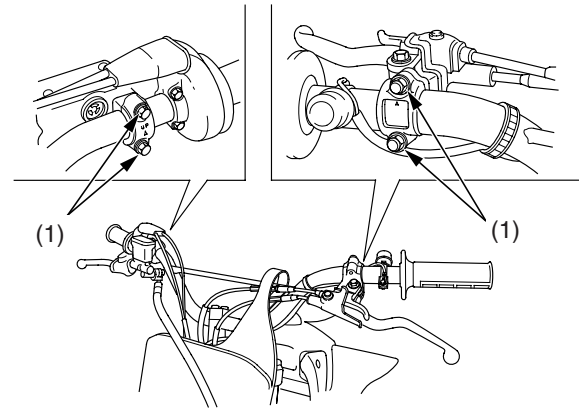
Aşağıdaki öneriler sürüşünüzü daha rahat ve kontrol girdilerinize daha cevap verir hale getirebilir.

Kumandaların Konumlandırılması

- Kumanda kollarını hem otururken ve hem de ayaktaiken kumandaların kullanımı rahat olacak şekilde konumlandırın.
- Debriyajın ve ön fren kolu gruplarının bağlantı cıvatası torkunu bunlar düşüş sırasında gidon kolunda rahatça dönecek şekilde ayarlayın. Eğer grup dönmüyorsa, bir kumanda kontrolünü bükebilir veya kırabilir. Cıvataların normal çalışma esnasında kaymayı önlemek üzere yeterince torkla sıkıldığına emin olun.

Ayarlamadan önce, doğru torkun muhafaza edildiğinden emin olmak için bu cıvataların dişlerine Honda Dişli Yapıştırıcı veya eşdeğerini uygulayın.

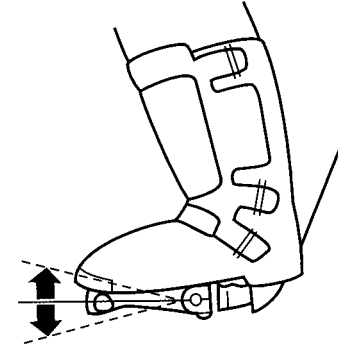
Öncelikle üst cıvataları sıkın.



(1) kumanda kolu bağlantı cıvataları

Alternatif olarak kontrol gruplarının altındaki gidon kolu bölgesini teflon bantla sarmayı göz önünde bulundurun. Ardından grupları normal torkla sıkın. Darbe üzerinde tam olarak sıkılmış gruplar, Teflon bant üzerinde dönmelidir.

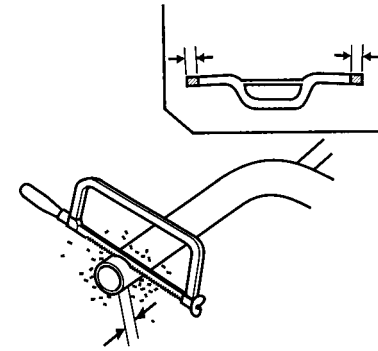
- Vites kolunu ve arka fren pedalını ayağınızla hızla ulaşabilecek şekilde, ancak CRF motosikletiniz üzerinde rahatça otururken veya ayakta dururken basılacak kadar yakın olmayacak şekilde konumlandırın.



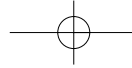
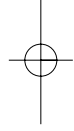
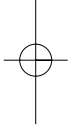
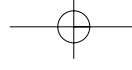
Gidon Kolu Konumu, Genişlik & Şekil

- Gidon kolunu, hem otururken ve hem de ayaktaiken, tam ileriye düz giderken veya viraj alırken hem gidonu kavramanın ve hem de kumandaları çalıştırmanın rahat olacağı şekilde konumlandırın. Öncelikle ileri cıvataları sıkın.
- Ayar sonrasında kontrol kablosunu ve kablo demetinin yerleşimini kontrol ettiğinizden emin olun.

- Sizin omuz genişliğinize ve sürüş tercihinize uyacak şekilde gidon kolunun genişliği bir demir testeresiyle kesilebilir. Bunu dikkatle düşünün ve bir seferde sadece az bir miktarı her iki uçtan eşit olarak kesin. Kuşkusuz gidon kolunu daha dar yapmak malzeme eklemekten çok daha kolaydır.



- Gidonu kolunu testereyle kestikten sonra çapakları ve diğer düzensizlikleri veya pürüzleri gidermek için kenarlara pah açın.
- Yükseklik veya arkaya doğru sürme ölçülerini değiştirmek suretiyle alternatif bir gidon kolu şekli, sürüş pozisyonunun daha fazla ayarlanmasını sağlar ve sizin beden ölçülerinize veya sürüş tarzınıza daha iyi uyabilir. Makinenin her bir ergonomik ölçüsü, ortalama irilikteki bir sürücü baz alınarak mümkün oldukça çok sayıda sürücüye uyacak şekilde belirlenmiştir.



Tavsiyeler

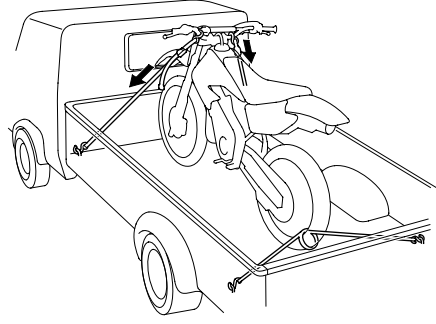
Burada Honda'nızı nasıl taşıyacağınız ve saklayacağınız ile ilgili tavsiyeler, aynı şekilde arıza bulma akış tabloları bulunmaktadır.

Motosikletin Taşınması	136
Motosikletin Saklanması	137
Siz ve Çevre	138
Arıza Bulma	139

Motosikletinizin Taşınması

Honda'nızı taşımak için bir kamyon veya motosiklet taşıyıcı kullanıyorsanız, aşağıdaki hususlara uymanızı öneririz.

- Bir yükleme rampası kullanın.
- Yakıt valfinin kapalı olduğundan emin olun.
- Bağlama kayışları kullanarak motosikleti dik konumda sabitleyin. Gevşeyerek motosikletin devrilmesine izin verebileceği için ip kullanmaktan kaçının.



CRF'nizi sabitlemek için, ön tekerleği düz kasalı kamyonun veya taşıyıcı rayının ön kısmına bağlayın.

İki kayışın alt tarafını aracınızdaki bağlama kancalarına bağlayın. Kayışları üst uçlarını gidon koluna (biri sağ tarafta, diğeri solda), çatala yakın yere bağlayın.

Bağlama kayışlarının herhangi bir kontrol kablosuna veya elektrik kablosuna temas edip etmediğini kontrol edin.

Her iki kayışı da ön süspansiyon yaklaşık yarısına kadar sıkışana dek sıkın. Çok fazla basınç gereksizdir ve çatal keçelerine zarar verebilir.

Motosikletin arka tarafının hareketini engellemek için başka bir bağlama kayışı kullanın.

Biz CRF'nizi yan olarak taşımanızı tavsiye etmeyiz. Bu motosikletinize hasar verebilir ve sızan benzin tehlikeli olabilir.

Honda'nızı Saklama

Eğer uzun süre kullanmayacaksanız, mesela kışın, Honda'nızı iyice kontrol edin ve saklamadan önce herhangi bir problemini giderin. Bu şekilde, gereken tamir işlemleri unutulmayacak ve CRF'nizi yeniden çalıştırmak kolaylaşacaktır.

Saklama esnasında ortaya çıkabilecek bozulmayı azaltmak veya önlemek için, ayrıca aşağıdaki prosedürleri takip edin.

Saklamaya Hazırlık

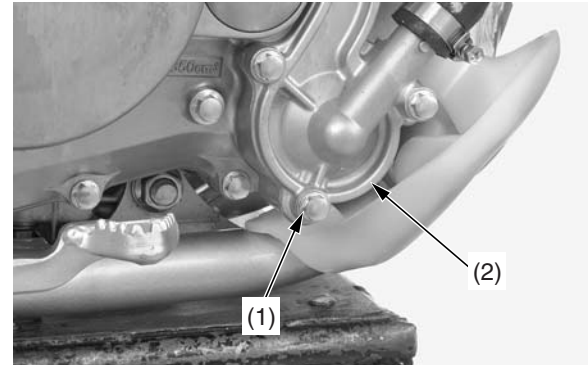
1. CRF'nizin tüm aksamını tamamen temizleyin. Eğer CRF'niz deniz havasına veya tuzlu suya maruz kalmışsa motosikleti temiz su ile iyice yıkayın ve bezle silerek kurulayın.
2. Motor yağını ve filtresini değiştirin (sayfa 37).
3. Şanzıman yağını değiştirin (sayfa 40).
4. Benzin deposunu standartlara uygun bir benzin kovalasına boşaltın. Benzin valfini OFF konumuna çevirin ve karbüratör boşaltma tapasını çıkartın. Benzini standartlara uygun bir kovaya boşaltın. Tahliye vidasını sıkın.

⚠ UYARI

Benzin son derece yanıcı ve patlayıcıdır. Benzin alırken yanabilir veya ciddi şekilde yaralanabilirsiniz.

- Motoru durdurun, sigara, ateş ya da kıvılcımla yaklaşmayın.
- İşlemi iyi havalandırılmış bir yerde yapın.
- Dökülmüş benzini hemen silin.

5. Soğutma suyunu boşaltmak için radyatör kapağını ve soğutma suyu tahliye cıvatasını (3) devridaim pompasından (4) çıkarın. Soğutma suyu tamamen tahliye edildikten sonra, tahliye cıvatası/tahliye pulunu yeni bir sızdırmazlık pulu ile takın ve radyatör kapağını takın. 10 N•m (1.0 kgf•m, 7 lbf•ft)



(1) tahliye cıvatası/sızdırmazlık pulu
(2) devridaim pompası

6. Tahrik zincirini yağlayın.
7. Lastikleri tavsiye edilen basınç değerine kadar şişirin.
8. CRF'nizi opsiyonel Honda çalışma sehpasının veya eşdeğerinin üzerine yerleştirerek her iki tekerleği yerden havaya kaldırın.
9. Susturucu çıkışına bir paçavra sokun. Daha sonra nemin girmesini önlemek için susturucunun ucunun üzerine bir poşeti bağlayın.
10. CRF'nizi ısıtılmayan bir alanda, nemden arınmış, güneş ışığından uzak, günlük sıcaklık değişimlerinin minimum olduğu bir yerde depolayın.
11. CRF'nizi gözenekli bir malzeme ile örtün. Plastik veya benzeri hava almayan, hava akışını sınırlayan ve ısı ve nemin toplanmasına izin veren kaplama malzemeleri kullanmaktan kaçının.

Depodan Çıkarılması

1. CRF'nizi örtüsünü çıkartın ve temizleyin. Depolamanın üzerinden 4 aydan fazla süre geçmiş ise motor ve şanzıman yağını değiştirin.
2. Susturucunun uç kısmını örtün ve paçavrayı susturucunun çıkışından alın.
3. Yakıt deposunu tavsiye edilen yakıt ile doldurun (sayfa 34).
4. Radyatör doldurma ağzına doldurma boynuna kadar yavaşça taze, tavsiye edilen soğutma suyu karışımından (sayfa 41) doldurun. Kapasite: 0.76 litre (0.80 US qt, 0.67 Imp qt) dağıtmada

Soğutma sisteminin havasını almak için CRF'nizi birkaç kere hafifçe sağa ve sola yatırın. Eğer soğutma suyu seviyesi azalırsa, soğutma suyu ekleyin ve yukarıdaki prosedürü tekrarlayın. Radyatör kapağını sıkıca takın.

5. Tüm bakım kontrollerini gerçekleştirin (sayfa 21).

Siz ve Çevre

Bir motosiklete sahip olmak ve onu kullanmak keyifli olabilir, fakat çevreyi korumak için üzerinize düşeni yapmalısınız. Çevreye, vahşi yaşama ve diğer insanlara saygı gösterdiğinizde, siz ayrıca off-road sürüş sporunun korunmasına da yardımcı olmaktadır.

Aşağıda çevreye karşı duyarlı motosiklet sahibi olmanın ipuçları verilmiştir.

- **Hassas Temizleyiciler Seçin.** CRF'nizi yıkarken doğada kaybolan deterjanlar kullanın. Atmosferin ozon tabakasına zarar veren kloroflorokarbon (CFCler) içeren sprey temizleyiciler kullanmaktan kaçının. Temizleme solventini atmayın, uygun şekilde atmak için aşağıdaki ana hatlara dikkat edin.
- **Artıkları geri dönüşüme atın.** Kullanılmış yağı çöpe atmak, kanalizasyona boşaltmak veya yere dökmek yasa dışıdır ve düşüncesizliktir. Kullanılmış yağ, benzin ve temizleme solventleri çöplüklere zarar verebilen ve içme suyumuzu, gölleri, nehirleri ve okyanusları kirleten zehirler içermektedir. Yağı değiştirmeden önce uygun bir kaba sahip olduğunuzdan emin olun. Yağı ve toksik artıkları ayrı sızdırmaz kaplara koyun ve geri dönüşüm merkezine götürün. Bölgenizdeki geri dönüşüm merkezini öğrenmek için yerel halk merkezini veya çevre servislerini arayın ve geri döndürülebilir artıkların nasıl atılacağına dair talimatları edinin.

UYARI

Tahliye edilen sıvıların yanlış şekilde atılması çevreye zarar verir.

Sorun Giderme

Bu kılavuz kullanılarak servis görebilecek parçalar sayfa numarası referansı parantez içinde verilerek aşağıda verilmiştir. Honda Tamir Kitabının kullanılması gerektiren parçalar yıldız (*) ile gösterilmiştir.

MOTOR ÇALIŞMIYOR YA DA ZOR ÇALIŞIYOR

AŞAĞIDAKİLERİ KONTROL EDİN

1. Karbüratöre yakıt akışını kontrol edin

ULAŞILMIYOR
KARBÜRATÖR

İYİ KIVILCIM

3. Silindir kompresyonunu test edin*

DOĞRU

4. Aşağıdaki normal çalışma işlemlerini uygulayarak çalıştırın.

MOTOR MARŞ
ALMIYOR

5. Bujiyi çıkarın ve kontrol edin.

KURU

6. JİKLE İLE ÇALIŞTIRMA

MUHETEMEL SEBEPLER

- Yakıt deposunda benzin yok
- Tıkalı yakıt borusu veya yakıt süzgeci (s. 34)
- Şamandıra valfi tutukluk yapıyor*
- Yakıt doldurma kapağı havalandırma borusu tıkanmış

ZAYIF KIVILCIM VEYA KIVILCIM YOK

- Arızalı buji (s. 52)
- Kirli buji (s. 52)
- Arızalı ateşleme kontrol modülü*
- Kırlmış veya kısa devre direkt ateşleme bobini kablosu
- Arızalı tetikleyici bobini
- Kırlmış veya kısa devre ateşleme bobini
- Arızalı motor durdurma düğmesi
- Ateşleme sistemi kabloları gevşemiş ya da çıkmış
- Arızalı ateşleme pals alternatörü*

DÜŞÜK

- Subap açık kalmış
- Silindir ve piston segmanı aşınmış*
- Silindir kapağı contası sızdırıyor/hasarlı
- Hatalı subap zamanlaması*
- Subap sıkışmış

MOTOR ÇALIŞIYOR FAKAT HEMEN DURUYOR

- Jikle düzgün çalışmıyor
- Pilot vidası yanlış ayarlanmış*
- İzolatör sızıntısı
- Yanlış ateşleme avansı (Arızalı ateşleme bobini veya ateşleme pals alternatörü)*
- Yakıt kirlenmiş
- Hatalı sıcak çalışma işlemi (s. 13)

ISLAK BUJİ

- Karbüratör boğulmuş
- Jikle kapalı
- Gaz keleşliği valfi açık
- Hava filtresi kirli (s. 43)

DÜŞÜK VE DENGESİZ HIZDA ZAYIF PERFORMANS RÖLANTİ DEVRİ

AŞAĞIDAKİLERİ KONTROL EDİN

1. Yağ filtresinde aşırı yağ olup olmadığını kontrol edin (s. 43)

DOĞRU

2. Bağlantı borusunun ve/veya izolatörün sızdırıp sızdırmadığını kontrol edin.

SIZDIRMIYOR

3. Karbüratör pilot vida ayarını kontrol edin

DOĞRU

4. Karbüratör memelerinin ve kapış pompasının tıkalı olup olmadığını kontrol edin.

TIKALI DEĞİL

5. Kıvılcım testini deneyin

İYİ KIVILCIM

6. Gaz keleşliği konum sensörünü kontrol edin*

DOĞRU

7. Silindir kompresyonunu test edin.

DOĞRU

MUHETEMEL SEBEPLER

YANLIŞ

- Aşırı yağlı hava filtresi

SIZDIRIYOR

- Bağlantı borusunu ve/veya izolatör bandını gevşetin.
- Hasarlı bağlantı borusu ve/veya izolatör

YANLIŞ

- Yanlış pilot vidası ayarı

TIKALI

- Yakıt içinde kirlenmeler
- Yeterli sıklıkla temizlenmiyor (s. 112)

ZAYIF VEYA KESİNTİLİ KIVILCIM

- Arızalı, karbonlu veya ıslak kirli buji (s. 52)
- Arızalı ateşleme kontrol modülü*
- Arızalı alternatör*
- Arızalı motor durdurma düğmesi
- Arızalı direkt ateşleme bobini*
- Buji kablosu kesik veya kısa devrede.
- Arızalı ateşleme pals alternatörü*.

YANLIŞ

- Gaz keleşliği konum sensörü arızalı*

DÜŞÜK

- Segman aşınmış
- Silindir aşınmış veya hasarlı*
- Piston aşınmış veya hasarlı*
- Kapak contası sızdırmıyor

YÜKSEK HIZDA DÜŞÜK PERFORMANS

AŞAĞIDAKİLERİ KONTROL EDİN

1. Karbüratördeki yakıt hattını ayırın ve tıkalı olup olmadığını kontrol edin (s. 34)

YAKIT AKIŞI

2. Hava filtresini sökün (s. 43)

KIRLI

HAVA FİLTRESİ
KIRLI DEĞİL

3. Karbüratör memelerini tıkanmaya karşı kontrol edin.

TIKALI DEĞİL

4. Subap zamanlamasını kontrol edin

DOĞRU

5. Kıvılcım testini deneyin

İYİ KIVILCIM

6. Silindir kompresyonunu test edin.

DOĞRU

MUHETEMEL SEBEPLER

YAKIT AKIŞI

- Depoda yakıt yok
- Tıkalı yakıt hattı (s. 34)
- Yakıt doldurma kapağı havalandırma borusu tıkanmış
- Tıkalı yakıt filtresi (s. 35)

KIRLI

- Yeterli sıklıkla temizlenmiyor (s. 43)

TIKALI

- Yakıt içinde kirlenmeler

YANLIŞ

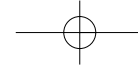
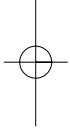
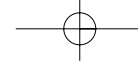
- Kam dişlisi düzgün takılmamış

ZAYIF VEYA KESİNTİLİ KIVILCIM

- Arızalı, karbonlu veya ıslak kirli buji (s. 52)
- Arızalı ateşleme kontrol modülü*
- Arızalı alternatör*
- Arızalı ateşleme bobini*
- Buji kablosu kesik veya kısa devrede.
- Arızalı ateşleme pals alternatörü*.

DÜŞÜK

- Segman aşınmış
- Silindir aşınmış veya hasarlı
- Piston aşınmış veya hasarlı
- Kapak contası sızdırmıyor
- Hatalı subap zamanlaması



Teknik Bilgiler

Bu bölüm boyutları, kapasiteleri ve diğer teknik verileri kapsar.

Araç Kimlik Numarası.....	134
Teknik Özellikler	135
Tork Değerleri	137
Alkol İçeren Benzin.....	140
Yarış Kayıt Sayfası	141
Opsiyonel Parça Listesi	143
Yedek Parçalar ve Donanım	145
Kablo Şeması	146

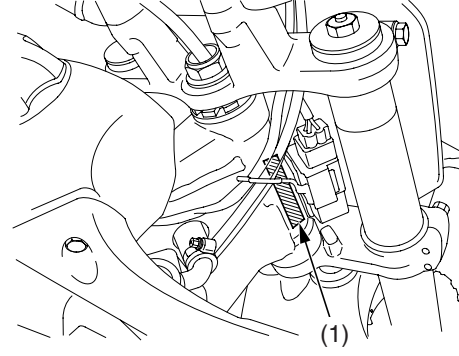
Araç Kimlik Numarası

Seri Numaraları

VIN ve motor seri numaraları motosikletinizin tes-cilini yaptırırken gerekli olacaktır. Ayrıca yedek parça sipariş ederken bunlar sizden istenebilir.

VIN (Araç Kimlik Numarası) (1) gidon kafasının sağ tarafına basılmıştır.

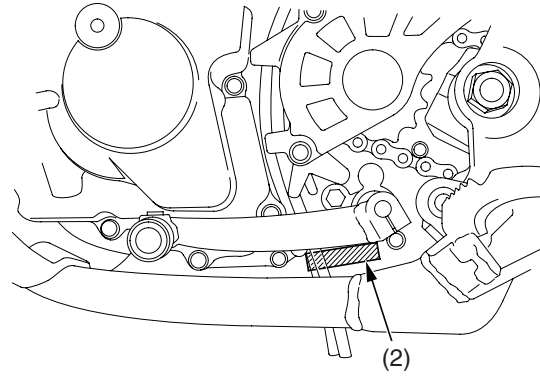
SAĞ TARAF



(1) VIN

Motor numarası (2) sol kartere basılmıştır.

SOL TARAF



(2) motor numarası

Teknik Özellikler

CRF150R

Ürün	Metric	
Boyut		
Toplam uzunluk	1,832 mm	72.1 in
Toplam genişlik	770 mm	30.3 in
Toplam yükseklik	1,133 mm	44.6 in
Dingil mesafesi	1,260 mm	49.6 in
Koltuk yüksekliği	832 mm	32.8 in
Ayaklık yüksekliği	379 mm	14.9 in
Yerden yükseklik	301 mm	11.9 in
Şasi		
Tip	yarı ikiz kızak	
Ön süspansiyon	Teleskopik çatal, Hareket 241.3 mm (9.50 in.) kurs 275 mm (10.8 in.)	
Arka süspansiyon	Pro-link travel 272 mm (10.72)	
Ön lastik	ED, CM	70/100 – 17 40M
		BRIDGESTONE M23
	U	70/100 – 17 40M
		IRC M6B
Arka lastik	ED, CM	90/100 – 14 49M
		BRIDGESTONE M22
	U	90/100 – 14 49M
		IRC M5C
Lastik tipi	bia-ply, şambriyel	
Lastik basıncı, ön (soğuk)	100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)	
Lastik basıncı, arka (soğuk)	100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)	
Ön fren, sürtünme alanı	Tek disk fren 358.1 cm ² (55.5 in ²)	
Arka fren, sürtünme alanı	Tek disk fren 300.7 cm ² (46.6 in ²)	
Yakıt tavsiyesi	Kurşunsuz benzin, araştırma oktan numarası 95 veya daha fazla	
Yakıt deposu kapasitesi	4.3 litre	1.14 US gal 0.95 Imp gal
Kaster açısı	27°2'	
İzleme mesafesi	78 mm	3.1 in
Çatal yağ kapasitesi	357.0 cm ³	12.07 US oz 12.57 Imp oz

Ürün	Metric	
Motor		
Tip	Sıvı soğutmalı, 4-zamanlı	
Silindir düzeni	Tekli silindir, dikeyden 19° eğimli	
Çap ve strok	66.0 x 43.7 mm	2.60 x 1.72 in
Hacim	149.7 cm ³	9.13 cu-in
Sıkıştırma oranı	11.7 : 1	
Subap boşluğu	Emme: 0.16 ± 0.03 mm (0.006 ± 0.001 in) Egzoz: 0.26 ± 0.03 mm (0.010 ± 0.001 in)	
Motor yağı kapasitesi boşaltma sırasında	0.56 litre	0.59 US qt 0.49 Imp qt
boşaltma ve yağ filtresi değişimi sonrasında	0.59 litre	0.62 US qt 0.52 Imp qt
dağıtma sonrasında	0.70 litre	0.74 US qt 0.62 Imp qt
Tahliyedeki şanzıman yağı kapasitesi boşaltma sonrasında	0.57 litre	0.60 US qt 0.50 Imp qt
dağıtma sonrasında	0.65 litre	0.69 US qt 0.57 Imp qt
Karbüratör		
Tip	Piston valfi	
Kimlik numarası	FCR08A	
Ana meme (standart)	# 135	
Meme iğnesi (standart)	NHNT	
İğne klipsi konumu (standart)	3. kanal	
Yardımcı meme (standart)	# 40	
Pilot vidası açıklığı	2 1/4 tur dışarı	
Şamandıra seviyesi	7.0 mm	0.28 in
Rölanti devri	2,100 ± 100 min ⁻¹ (rpm)	
Soğutma suyu sistemi		
Tahliyede soğutma kapasitesi dağıtma sonrası		0.80 US qt 0.67 Imp qt

Ürün	Metric	
Tahrik zinciri		
Debriyaj tipi	Islak, çok tabakalı tip	
Şanzıman	5-vitesli, sabit ağı	
Primer redüksiyon	4.117	
Vites oranı I	2.214	
Vites oranı II	1.647	
Vites oranı III	1.318	
Vites oranı IV	1.105	
Vites oranı V	0.956	
Son redüksiyon	3.333	
Vites değiştirme şekli	Sol ayak kontrollü geri dönüş sistemi 1-N-2-3-4-5	
Elektrik		
Ateşleme	ICM	
Marş sistemi	Ayak marşı	
Buji: Standart	NGK CR8EH9 DENSO U24FER9	
Buji tırnağı mesafesi	0.8 – 0.9 mm (0.031 – 0.035 in)	

Teknik Bilgiler (CM Tipi)

CRF150RB

Ürün	Metric	
Boyut		
Toplam uzunluk	1,900 mm	74.8 in
Toplam genişlik	770 mm	30.3 in
Toplam yükseklik	1,171 mm	46.1 in
Dingil mesafesi	1,285 mm	50.6 in
Koltuk yüksekliği	866 mm	34.1 in
Ayaklık yüksekliği	413 mm	16.3 in
Yerden yükseklik	336 mm	13.2 in
Şasi		
Tip	yarı ikiz kızak	
Ön süspansiyon	Teleskopik çatal, Hareket 241.3 mm (9.50 in.) kurs 275 mm (10.8 in.)	
Arka süspansiyon	Pro-link travel 272 mm (10.72)	
Ön lastik	70/100 – 19 42M	
	BRIDGESTONE	M61
Arka lastik	90/100 – 16 52M	
	BRIDGESTONE	M58
Lastik tipi	bia-ply, şambriyel	
Lastik basıncı, ön (soğuk)	100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)	
Lastik basıncı, arka (soğuk)	100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)	
Ön fren, sürtünme alanı	Tek disk fren 358.1 cm ² (55.5 in ²)	
Arka fren, sürtünme alanı	Tek disk fren 300.7 cm ² (46.6 in ²)	
Yakıt tavsiyesi	Kurşunsuz benzin, araştırma oktan numarası 95 veya daha fazla	
Yakıt deposu kapasitesi	4.3 litre	1.14 US gal 0.95 Imp gal
Kaster açısı	27°48'	
İzleme mesafesi	96 mm	3.8 in
Çatal yağ kapasitesi	342.0 cm ³	11.57 US oz 12.04 Imp oz

Ürün		Metric	
Motor			
Tip		Sıvı soğutmalı, 4-zamanlı	
Silindir düzeni		Tekli silindir, dikeyden 19° eğimli	
Çap ve strok		66.0 x 43.7 mm	2.60 x 1.72 in
Hacim		149.7 cm ³	9.13 cu-in
Sıkıştırma oranı		11.7 : 1	
Subap boşluğu		Emme: 0.16 ± 0.03 mm (0.006 ± 0.001 in) Egzoz: 0.26 ± 0.03 mm (0.010 ± 0.001 in)	
Motor yağı kapasitesi boşaltma sırasında		0.56 litre	0.59 US qt 0.49 Imp qt
boşaltma ve yağ filtresi değişimi sonrasında		0.59 litre	0.62 US qt 0.52 Imp qt
dağıtma sonrasında		0.70 litre	0.74 US qt 0.62 Imp qt
Tahliyedeki şanzıman yağı kapasitesi boşaltma sonrasında		0.57 litre	0.60 US qt 0.50 Imp qt
dağıtma sonrasında		0.65 litre	0.69 US qt 0.57 Imp qt
Karbüratör			
Tip		Piston valfi	
Kimlik numarası		FCR08A	
Ana meme (standart)		# 135	
Meme iğnesi (standart)		NHNT	
İğne klipsi konumu (standart)		3. kanal	
Yardımcı meme (standart)		# 40	
Pilot vidası açıklığı		2 1/4 tur dışarı	
Şamandıra seviyesi		7.0 mm	0.28 in
Rölanti devri		2,100 ± 100 min ⁻¹ (rpm)	
Soğutma suyu sistemi			
Tahliyede soğutma kapasitesi dağıtma sonrası			0.80 US qt 0.67 Imp qt

Ürün	Metric	
Tahrik zinciri		
Debriyaj tipi	Islak, çok tabakalı tip	
Şanzıman	5-vitesli, sabit ağı	
Primer redüksiyon	4.117	
Vites oranı I	2.214	
Vites oranı II	1.647	
Vites oranı III	1.318	
Vites oranı IV	1.105	
Vites oranı V	0.956	
Son redüksiyon	3.733	
Vites değiştirme şekli	Sol ayak kontrollü geri dönüş sistemi 1-N-2-3-4-5	
Elektrik		
Ateşleme	ICM	
Marş sistemi	Ayak marşı	
Buji: Standart	NGK CR8EH9 DENSO U24FER9	
Buji tırnağı mesafesi	0.8 – 0.9 mm (0.031 – 0.035 in)	

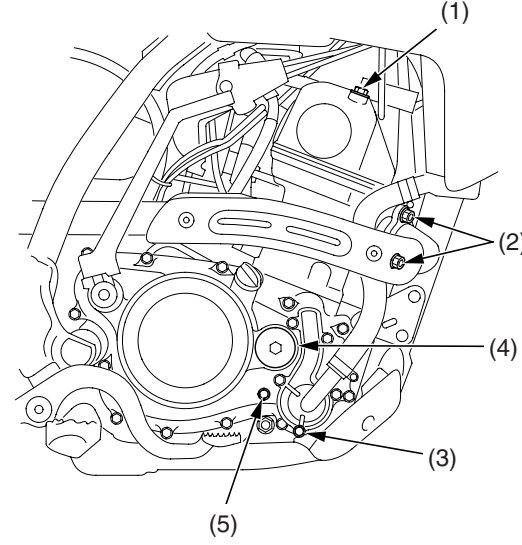
Tork Değerleri

Somun, Cıvatalar, Bağlantı Elemanları

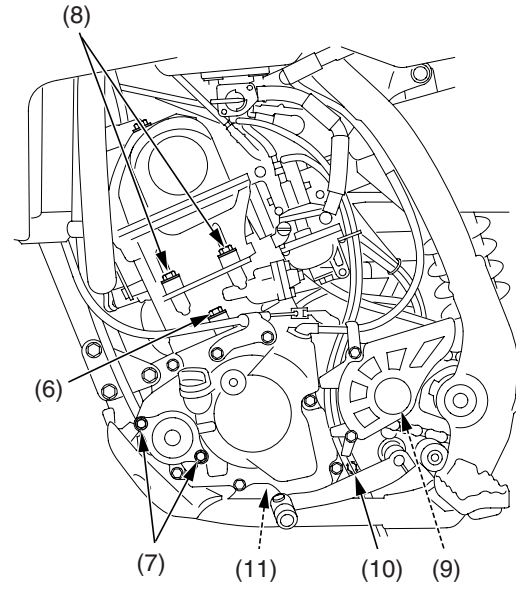
Somunları, cıvataları ve bağlantı elemanlarını dışarı çıkmadan önce her zaman kontrol edin ve sıkın.

MOTOR

SAĞ TARAF



SOL TARAF



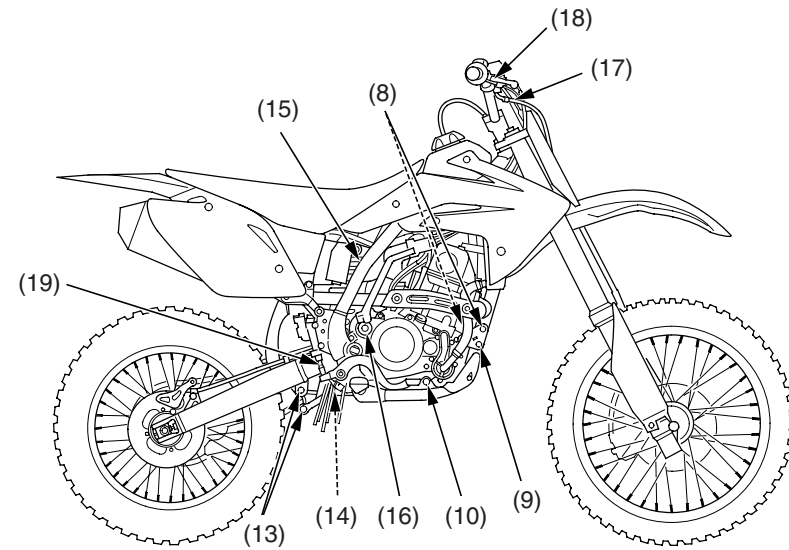
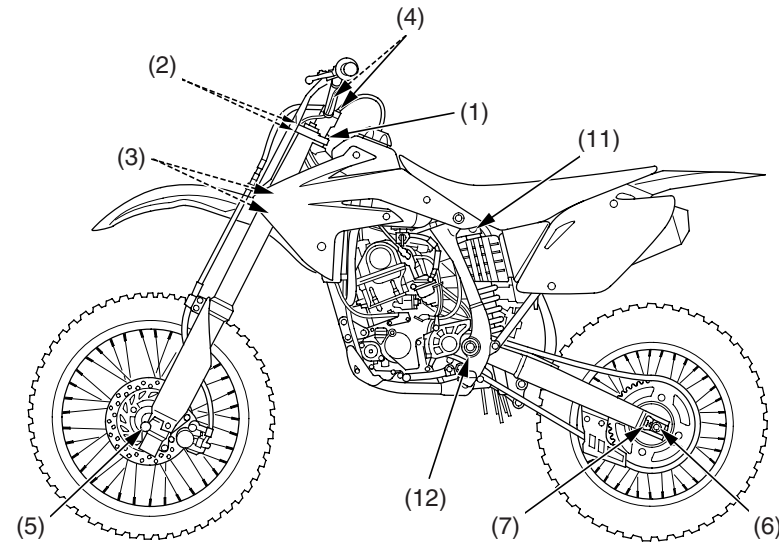
MOTOR

	Ürün	Tork			Notlar
		N•m	kgf•m	lbf•ft	
1	Külbütör kapağı cıvataları	10	1.0	7	
2	Egzoz borusu bağlantı somunları	11	1.1	8	
3	Soğutma suyu boşaltma cıvatası	10	1.0	7	
4	Krank mili deliği kapağı	15	1.5	11	NOT 5
5	Şanzıman yağ kontrol cıvatası	10	1.0	7	
6	Silindir cıvatası	10	1.0	7	
7	Yağ filtresi kapak cıvatası	12	1.2	9	
8	Silindir kapağı cıvataları	10	1.0	7	
9	Tahrik dişlisi cıvatası	13	1.3	10	
10	Şanzıman yağı tahliye cıvatası	22	2.2	16	NOT 3
11	Motor yağı boşaltma cıvatası	22	2.2	16	NOT 3

- Notlar
1. U-somunu.
 2. UBS somunu.
 3. Dişlere ve flanş yüzeylerine yağ sürün.
 4. Alock cıvatası.
 5. Dişlere gres uygulayın.
 6. Dişlere yapıştırıcı uygulayın

Teknik Bilgiler

Şasi



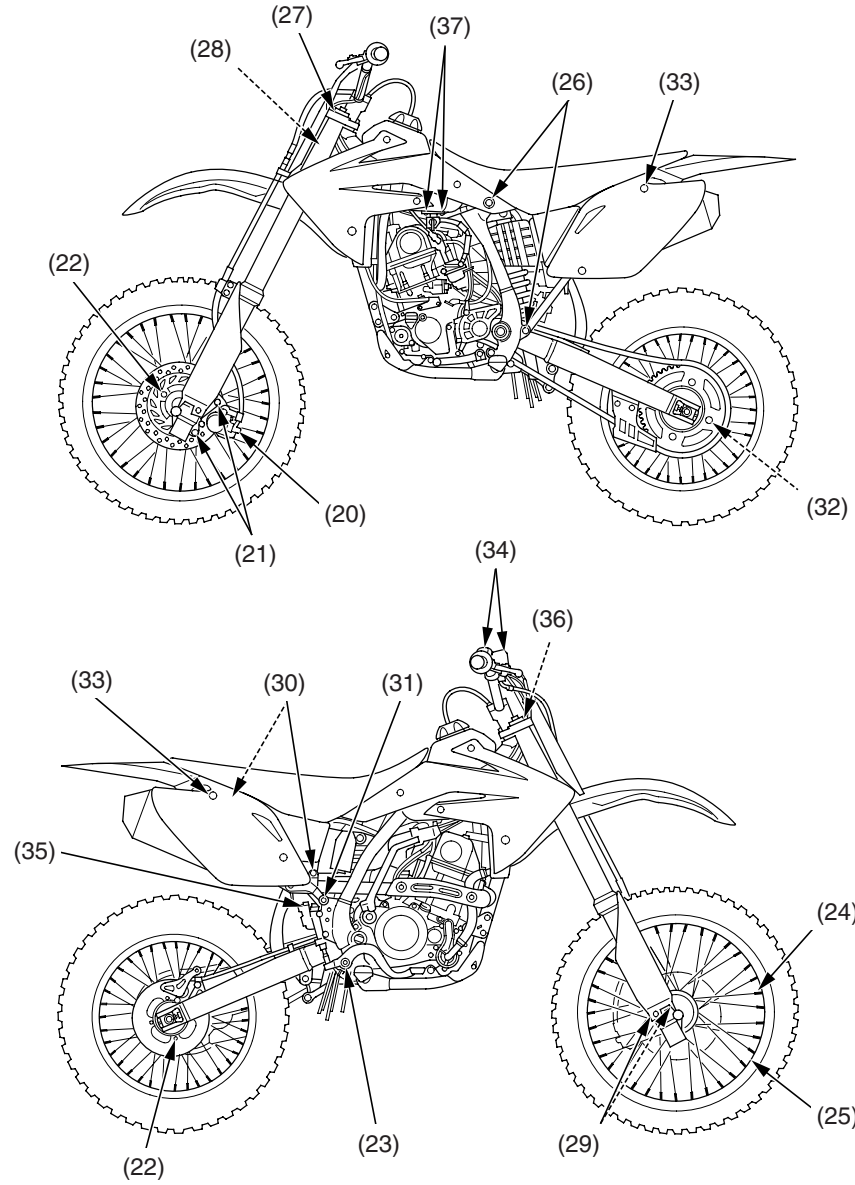
ŞASI

	Ürün	Tork			Notlar
		N•m	kgf•m	lbf•ft	
1	Direksiyon gövdesi somunu	128	13	94	
2	Çatal köprü üst sıkıştırma cıvataları	22	2.2	16	
3	Çatal köprü alt sıkıştırma cıvataları	22	2.2	16	
4	Gidon kolu tutucu cıvataları	22	2.2	16	
5	Ön aks somunu	69	7.0	51	NOT 1
6	Arka aks somunu	88	9.0	65	NOT 1
7	Zincir ayarlayıcısı kontra somunları	27	2.8	20	NOT 2
8	Ön motor askı braket somunu (10 mm)	64	6.5	47	
9	Ön motor askı braket somunu (8 mm)	34	3.5	25	
10	Orta motor bağlantı somunu	64	6.5	47	
11	Amortisör	44	4.5	32	NOT 1
12	Salıncak pivot somunu	83	8.5	61	
13	Arka amortisör kolu somunları (salıncak kolu tarafı)	44	4.5	32	NOT 1
	(amortisör bağlantısı tarafı)	44	4.5	32	NOT 1
14	Arka amortisör bağlantısı somunları (şasi tarafı)	44	4.5	32	NOT 1
15	Amortisör yayı kontra somunu	88	9.0	65	
16	Ayak marşı kol cıvatası	38	3.9	28	
17	gaz teli ayarlayıcısı kontra somunu	4.0	0.4	3.0	
18	fren kolu ayarlayıcısı kontra somunu	5.9	0.6	4.4	
19	fren pedalı ayarlayıcısı kontra somunu	17.2	1.8	13	

- Notlar
1. U-somunu.
 2. UBS somunu.
 3. Dişlere ve flanş yüzeylerine yağ sürün.
 4. Alock cıvatası.
 5. Dişlere gres uygulayın.
 6. Dişlere yapıştırıcı uygulayın.

Teknik Bilgiler

Şasi



Şasi

Ürün	Tork			Notlar
	N•m	kgf•m	lbf•ft	
20 Fren hortumu cıvataları	34	3.5	25	
21 Kaliper bağlantı cıvataları	30	3.1	22	NOT 4
22 Fren diski cıvataları	20	2.0	15	NOT 4
23 Fren pedalı pivot cıvatası	32	3.3	24	
24 Jant telleri	3.7	0.4	2.7	
25 Jant kilitleri	12.4	1.3	9	
26 Alt şasi cıvataları	30	3.1	22	
27 Çatal kepi	34	3.5	25	
28 Çatal merkez cıvatası kontra somunu	19.7	2.0	15	
29 Çatal koruyucu cıvatalar	7	0.7	5.2	NOT 4
30 Susturucu bağlantı cıvatası	32	3.3	24	
31 Susturucu kelepçesi cıvatası	21	2.1	15	
32 Tahrikli zincir dişli somunları	32	3.3	24	NOT 1
33 Sele bağlantı cıvataları	26	2.7	19	
34 Ön fren rezervuar kapak cıvataları	1.5	0.2	1.1	
35 Arka fren rezervuar kapak cıvataları	1.5	0.2	1.1	
36 Çatal hava basıncı serbest bırakma vidası	1.3	0.1	1.0	
37 Yakıt valfi cıvataları	10	1.0	7	

- Notlar
1. U-somunu.
 2. UBS somunu.
 3. Dişlere ve flanş yüzeylerine yağ sürün.
 4. Alock cıvatası.
 5. Dişlere gres uygulayın.
 6. Dişlere yapıştırıcı uygulayın.

İçinde Alkol Bulunan Yakıt

İçinde alkol (gazohol) bulunan yakıt kullanmaya karar verdiğinizde oktanın en az yukarıda tavsiye edilen seviyede olmasına dikkat edin.

İki tip alkol (gazohol) vardır. Birisi etanol diğeri ise metanol içerir. %10'dan fazla etanol içeren gazohol kullanmayın.

İçinde ko-solventler ile metanol için paslanmayı engelleyici madde bulunmayan metanollü gazohol (metil ve ağaç alkolü) kullanmayın.

İçinde ko-solvent ile paslanmayı engelleyici madde bulunsa bile %5'ten fazla metanol bulunan yakıt kullanılmamalıdır.

İçinde alkol bulunan yakıt kullanma sonucu ortaya çıkan motor performans sorunları garantiye tabi değildir. Honda içinde metanol bulunan yakıtların kullanılmasını tavsiye etmemektedir, çünkü bunların uygunluğu henüz kanıtlanmamıştır.

Tanımadığınız bir istasyondan yakıt alırken içinde alkol olup olmadığını araştırın. Eğer varsa kullanılan alkolün tipini ve yüzdesini öğrenin. İçinde alkol bulunan yakıtı kullanırken bir anormallik görürseniz, yakıtınızı içinde alkol bulunmayan yakıtla değiştirin.

Yarış Kayıt Sayfası

Herhangi bir ciddi yarış çabası, önemli ölçüde daha önceki yarışlardan kazanılan ve derlenen bilgilere dayanır. Birçok bilgiyi organize etmenin en iyi yolu onları bir kayıt defterine kaydetmektir.

Kayıt defteriniz süspansiyon ayarları, karbüratör ayarları, vites değiştirme ve lastik seçimi gibi bilgileri içerebilir. Yorumlarınızla birlikte bu detaylı bilgiler aynı pistte veya benzer bir pistte gelecek sefer yarıştığınız zaman değerli faktörler olabilir.

Kayıt defteriniz, bakımın ne zaman yapılmış olduğunu, ne zaman yine gerekli olacağını hatırlatabilir. Kayıt defteriniz ayrıca sizin yapılmış olan herhangi bir tamir işlemini kaydetmenize ve motor ve süspansiyon parçalarının üzerinde çalışma zamanının tutmanıza izin verir.

Eğer CRF'nizi satmayı seçerseniz, kayıt defterinizdeki doğru bakım kayıtları potansiyel alıcıya karar vermesinde yardımcı olacaktır.

Belirli nesneler hakkındaki önemli bilgileri farklı renkteki kalemle kaydetmeyi deneyin. Örneğin, sonuçları siyah, meme değişimlerini kırmızı, süspansiyon/şasi ayarlarını mavi ve vites seçimlerini yeşil kalemle kaydedin. Renk kodları göz gezdirmek istediğinizde bilgileri ayırt etmenize yardımcı olacaktır.

Ayar Kayıtları

Belirli bir yerde hangi ayarın en iyi sonuç verdiğinin kaydını tutun. Bu maddeler şunları içerir:

- Pistin temel şartları, yarışın olduğu yerin râkımı ve sıcaklık derecesi
- Karbürasyon değişiklikleri
- Süspansiyon ayarları
- Test edilmiş ve seçilmiş şasi ayarları
- Vites değiştirme
- Lastik seçimi
- Hava basıncı

Yarış Kayıtları

- Her bir sıralamada ve toplam bitirme derecesindeki yeriniz
- Gelecek sefer performansınızı iyileştirmek için neler yapabileceğiniz hakkında düşünceler
- Hem sizin hem de CRF'nizin
- Strateji hakkında notlar

Bakım Kayıtları

- Düzenli aralıklarla bakım
- Tamirler
- Motor üzerinde çalışma zamanı
- Süspansiyon parçaları üzerinde çalışma zamanı

Harcanan zamanın kaydının tutulması

Bu el kitabı bakım aralıklarını şu kadar yarıştan sonra veya motorun şu kadar saat çalışmasından sonra aralıklarına göre sıralamaktadır.

Tüm yarışlar aynı olmadığı için bakımı programlamanın en etkili yolu CRF'nizi sürdüğünüz saat toplamına göre bakımı programlamaktır.

Resmi bir "tahmini keşif" bizim zaman kaydı tutma amacımız için yeterli sayılır. Zamanınızı uçuş personelinin yaptığı şekilde (fakat elektrikli saat avantajından yararlanmaksızın) kaydetmeyi seçebilirsiniz. Tüm çalışma süresinin saatlere ve saatin onda bir

kesirlerine dökümü yapılır (her altı dakika saatin onda birini temsil eder).

Yarış Kayıtları

Kayıt defterinizin bu bölümüne kaydetmeye değer bilgiler aşağıdaki maddeleri içerebilir:

- Her bir sıralamada ve toplam bitirme derecesindeki yeriniz
- Gelecek sefer performansınızı iyileştirmek için neler yapabileceğiniz hakkında düşünceler
- Başlangıç kulvar numarası seçimi veya pistin sürülen kısımları hakkında not alınmış olup gelecekteki yarışlarda faydalı olabilecek şekiller
- Pistte yanlış hattı seçtiğiniz ve çok kolaylıkla geçildiğiniz yerler varsa bunların nereler olduğu
- Rakipleriniz veya başka bir yarıştaki sürücüler tarafından kullanılan hatırlamaya değer stratejiler hakkında notlar

Bakım Kayıtları

Kayıt defterinize kaydetmek isteyeceğiniz düzenli bakım maddeleri şunları içermelidir:

- Subap boşluğu, silindir, piston ve segman kontrollerinin yapıldığı tarihler ve sonuçlar
- Belirli bir yağ ile karbon giderme için gereken sıklık grafikleri
- Amortisör mafsalına ve salıncak kolu pim rulmanına en son ne zaman bakım yaptığınız
- Motor, şanzıman, çatal ve amortisör yağı değişimleri
- Zincir, zincir dişlisi, zincir kılavuzu ve zincir kılıfının değiştirilmeleri
- Motor soğutma suyu değişimleri ve ilgili parçaların değiştirilmesi

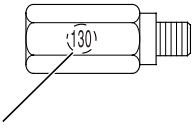
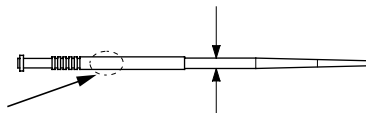
Buji, fren balatası ve kumanda telinin değiştirilmesi Bunlara ek olarak parçaların aşınmasında gözlemlediğiniz bir düzensizlik varsa onu da kaydetmelisiniz ki bu bölgeleri gelecekte daha yakın takibe alabilesiniz.

Yarış Kayıt Sayfası

[illegible]

(İleride kullanmak üzere bu sayfadan birçok fotokopi çekin.)

Bu parçalar ve aletler yetkili Honda bayisinden sipariş edilebilir.

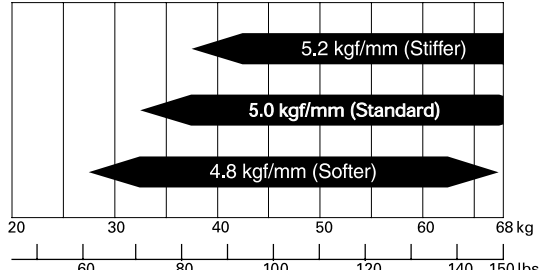
KARBÜRATÖR	işaretleri	
Ana meme Standart: #135)	#125 – #145 (2 veya 3'lük artışlarla) (9 ebadlı)	
		
Yardımcı meme Standart: #40)	#35 – #45 (2 veya 3'lük artışlarla)	
Meme İğneleri Standart iğne: NHNT Düz çap: Ø2.775 mm		
		
Özel akış karakteris- tikleri 1/16 ile 1/4 gaz kelebeği açıklığında	Meme iğnesi numarası (standart seriler)	Meme iğnesi numarası (standart serilerden 1/2 klips konumu daha eğik, gaz kelebeğinde sadece 1/8 ila 3/4 daha eğik)
Zengin ↑ ↓ Fakir	NHNR ø2.755	NJAR ø2.755
	NHNS ø2.765	NJAS ø2.765
	(standart iğne) NHNT ø2.775	NJAT ø2.775
	NHNU ø2.785	NJAU ø2.785
	NHNV ø2.795	NJAV ø2.795

KARBÜRATÖR	İşaretleri
Kapış pompası diyaframı	#25 (standart) #20
Yakıt akış miktarı	zayıf meme numarası
 artıyor	#60 (standart)
	#55
	#50

ŞASI	İşaretleri
Tahrikli zincir dişli	CRF150R <> Tahrik zinciri bağlantıları 49T, Alüminum <120> 50T, steel <120> (standart) 50T, Alüminum <120> 51T, Alüminum <120>
	CRF150RB <> Tahrik zinciri bağlantıları 56T, Alüminum <126> 50T, steel <126> (standart) 56T, Alüminum <126> 57T, Alüminum <126>
Tahrik zinciri	Standart DID420DS3 120 Bakla (CDF150R) 120 Bakla (CDF150RB)
	Opsiyonel DID420DS3: 130 Bakla

ALETLER	İşaretleri
Çalışma sehpası	Bakım için
Pim anahtarı A	Yay ön yükünü ayarlamak için
Pim anahtarı B	Amortisör yayı kontra somunu

Opsiyonel Parçalar Listesi

ŞASI	İşaretleri
Amortisör yayı	CRF150R
Daha yumuşak ↑ Standart ↓ Daha sert	4.8 kgf/mm  Kırmızı işaret 5.0 kgf/mm  Beyaz işaret 5.2 kgf/mm  İşaret yok
	
Maksimum yük kapasitesi 68 kg (150 lbs)'dır. Sürücünün ağırlığı bu sınırı aşmamalıdır.	

Opsiyonel Parçalar Listesi

ŞASİ	İşaretleri
Amortisör yayı	CRF150RB Daha yumuşak Standart Daha sert 4.8 kgf/mm Kırmızı işaret 5.0 kgf/mm Beyaz işaret 5.2 kgf/mm İşaret yok 5.4 kgf/mm Siyah işaret
Maksimum yük kapasitesi 68 kg (150 lbs)'dır. Sürücünün ağırlığı bu sınırı aşmamalıdır.	

ŞASİ	İşaretleri
Amortisör yayı	CRF150R Daha yumuşak Standart Daha sert 0.32 kgf/mm bir cıvata 2 yay diğer uçta 1 yay 0.34 kgf/mm her iki uçta 1 yay 0.36 kgf/mm 1 çizgi işareti
	CRF150RB Daha yumuşak Standart Daha sert 0.34 kgf/mm her iki uçta 1 yay 0.36 kgf/mm 1 çizgi işareti 0.38 kgf/mm 2 çizgi işareti

Yedek Parçalar & Donanım

Gün boyunca motosikleti sürmenizi garantilemeye yardımcı olmak için yarış parkuruna götürmeniz gereken çeşitli yedek parçalar vardır. Olağan somunlar ve cıvatalara ek olarak aşağıdakileri de dikkate alın:

Yedek Parçalar

Bujiler
Hava filtresi (Temiz ve yağlanmış, bir poşete içine bir şey giremeyecek şekilde sarılmış)
Opsiyonel karbüratör memeleri/iğneleri
Zincir&ana baklalar
Zincir kılavuz kılıfı
Zincir kılavuzu
Zincir masuraları
Şambriyeler (ön ve arka)
Çamurluklar
Ayaklıklar
Ön & yan kapaklar
Gidon kolu
Ellik
Kollar (fren, debriyaj & sıcak çalıştırma)
Debriyaj kolu gidon kolu bağlantısı
Debriyaj teli
Sıcak çalıştırma kablosu
Gaz kelebeği grubu
Gaz teli
Vites pedalı
Fren pedalı
Jant telleri (ön & arka, her iki taraf)
Zincir dişliler (geniş & standarttan daha küçük, vites değişimleri için & çarpma hasar değiştirmesi için)
karişik somunlar, cıvatalar, pullar, vidalar ve kopilyalar

Yedekler

Ön fren merkezi

Arka fren grubu
Tekerlekler & lastikler (ön & arka, takılı)
Debriyaj diskleri ve plakaları
Motor & şanzıman yağı
Sele
Ateşleme parçaları
Radyatör hortumları
Radyatör davlumbazları (Sol & Sağ)
Fren hortumları (ön & arka)

Genel Aletler

Lokmalar (3/8)
Tornavidalar: Düz ve yıldız No. 1,2,3
Kurbagacak – Büyük, ayarlanabilir
Anahtarlar: Açık ağızlı ve yıldız
Anahtarlar: Altı köşeli (Allen)
Anahtar – Jant teli
Tork anahtarı (Metrik skalalı, cırcırlı tip)
Pense: Standart, karga burun, papağan ağızlı
Çekiç – Plastik kafalı
Ayarlanabilir stoplu şırınga
Lastik hava saati
Lastik demirleri
Lastik pompası veya hava tankı
Filer çakısı seti
Kumpas (metrik)
Basınç-vakum test ekipmanı

Honda Özel Aletleri

CRF'niz için Honda bayisinden alınmış herhangi bir özel alet

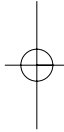
- Gergi stoperi 070MG-0010100
- Kontra Somun Anahtarı 07WMA-KZ30100
- Jant Teli Anahtarı 07JMA-MR60100
- Jant Teli Anahtarı 070MA-KZ30100

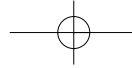
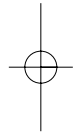
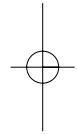
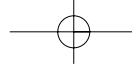
Kimyasal Ürünler

Honda “4-STROKE MOTORCYCLE OIL” ya da eşdeğeri.
(Motor ve Şanzıman Yağı)
SAE 80 veya 90 dişli yağı
Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL 5W
DOT 4 Fren Hidroliği
Zincir Yağı
Honda Köpük Hava Filtresi Yağı
Honda Dielektrik Gres
Tutamak dolgu maddesi
Honda Diş Mastiği
Molibden disülfid gres (%30 fazla molibden disülfid katkı maddesi içerir)
Honda Beyaz Lityum Gres
Çok amaçlı gres
Pas Önleyici Yağ
Kablo yağlama maddesi
Yüksek kalitede etilen glikol antifriz içeren korozyon önleyici inhibitörler Üre bazlı çok amaçlı gres, yüksek sıcaklıklar, yüksek basınç performansı için tasarlanmıştır. (örneğin: KYODO YUSHI, Japonya tarafından üretilen EXELITE EP2 veya /Shell Stamina EP2 veya eşdeğeri)

Diğer Ürünler

Askı teli
Tel
Plastik sargılar
Hortum kelepçeleri
Damla ışık
Elektrik bandı
Scotch-Brite Sünger #7447 (kahverengi)
Teflon bant





İçindekiler

Aşağıdakiler Kullanım Kılavuzundaki her bölüm içeriğini göstermektedir.

MOTOSİKLET GÜVENLİĞİ	1
Önemli Güvenlik Bilgisi	2
Önemli Güvenlik Hatırlatmaları.....	2
Ailelere Önemli Mesaj	2
Aksesuarlar ve Modifikasyonlar	3
Güvenlik Etiketleri.....	4
ÇALIŞMA KONTROLLERİ.....	5
Çalıştırma Kontrol Yerleri	6
SÜRÜŞTEN ÖNCE	7
Sürüşe Hazır mısınız?	8
Motosikletiniz Sürüşe Hazır mı?	9
Sürüşten Önce Yapılan Kontroller	9
TEMEL KULLANIM TALİMATLARI	11
Güvenli Sürüş Talimatları	12
Motoru Çalıştırma ve Durdurma	13
Hazırlık	13
Çalıştırma	13
Boğulmuş Motor.....	13
Motorun Durdurulması	14
Vites Değiştirme	15
Rodaj Dönemi	16
MOTOSİKLETİN BAKIMI	17
<i>Honda'nıza Bakım Yapmadan Önce</i>	
Bakımın Önemi	18
Bakım Güvenliği	19
Önemli Güvenlik Hatırlatmaları.....	19
Bakım Programı	20
Genel Yarış Bakımı	22
Yarış Öncesi & Sonrası Bakım	26
Yarış/Prova ile Yarış Bakımı Programı	26
Yarış Sonrası Bakım.....	26

<i>Bakım Hazırlıkları</i>	
Bakım Parça Yerleri.....	28
Selenin Sökülmesi	29
Yakıt Deposunun Sökülmesi	30
Alt Şasinin Sökülmesi	32

<i>Bakım İşlemleri</i>	
<u>Sıvılar ve Filtreler</u>	
Yakıt Sistemi	34
Motor Yağı.....	34
Şanzıman Yağı	39
Soğutma Suyu	41
Hava Filtresi.....	43
Motor Gövdesi Havalandırması.....	45

<u>Motor</u>	
Gaz Kolu	46
Motor Rölanti Devri.....	48
Debriyaj Sistemi.....	49
Sıcak Çalıştırma Kolu	51
Buji.....	52
Subap Boşluğu	53
Piston/Piston Segmanları/Piston Pimi	62

<u>Şasi</u>	
Süspansiyon	70
Ön Süspansiyon Kontrolü	70
Arka Süspansiyon Kontrolü	71
Çatal Yağı Değişimi	72
Frenler	75
Tekerlekler	79
Lastikler / Şambreller	80
Tahrik Zinciri	82
Egzoz Borusu ve Susturucu	85
İlave Bakım Prosedürleri	88

Dış Bakım	90
-----------------	----

YARIŞ AYARLARI	93
Ön Süspansiyon Ayarları	94
Arka Süspansiyon Ayarları	102
Özel Pist Şartlarına Göre Süspansiyon Ayarları	106
Süspansiyon Ayarının Anahatları	107
Karbüratör Ayarları ve İpuçları	110
Şasi Ayarları.....	122
Vites Değiştirme	123
Pist Koşullarına Göre Lastik Seçimi	124
Kişisel Ayarlar	125

İPUÇLARI	127
Motosikletin Taşınması	128
Motosikletin Saklanması	129
Siz ve Çevre	130
Arıza bulma	131

TEKNİK ÖZELLİKLER	133
Araç Kimlik Numarası	134
Özellikler	135
Tork Değerleri	137
Alkol İçeren Benzin	140
Yarış Kayıt Sayfası	141
Opsiyonel Parça Listesi	143
Yedek Parçalar ve Donanım	145
Kablo Şeması	146

İÇİNDEKİLER	148
--------------------------	------------

DİZİN	149
--------------------	------------

İçindekiler

A

aksesuarlar	3
aletler	145
alkol içeren benzin	140
alt şasi.....	32
araç kimlik numarası (VIN).....	134
arıza bulma	131
arka süspansiyon bakımı	71
arka süspansiyon ön yükü	102
arka süspansiyonun ön yük ayarı.....	102
ayar ipuçları	110
ayarlar	
rakım ve sıcaklık.....	117
karbüratör	110
şasi	122
kontrol boşluğu.....	46, 49, 51
motor rölanti devri	48
yarış için	93
vites değiştirme.....	123
kişisel ayarlar	125
ön süspansiyon	94
arka süspansiyon.....	102
pist koşullarına göre süspansiyon.....	106
lastik seçimi	124

B

bakım programı	20
bakım,	
ilave işlemler	88
yarış sonrası	26
yarış öncesi ve sonrası	26
yarış ve prova arası.....	26
parça yerleri	28
genel yarış.....	22
önemi	18
güvenlik	19
programı	20
benzin	34
boğulmuş motorun çalıştırması	13
buji	52
buji aralığı	52
buji vuruntusu	34
buji,	
bakımı	52
okuma	121

Ç

çalıştırma kontrol yerleri	6
çalıştırma kontrolleri	5
çalıştırma,	
motor.....	13
arıza bulma	131
çalıştırma,	
kontrolleri.....	5
talimatları	11
çatal,	
ön süspansiyon ayarı.....	94
ön süspansiyon kontrolü.	70
yağ tavsiyesi	72
çevrenin korunması	130

D

debriyaj sistemi ayarı	49
depolama	129
dış bakım	90

F

filtre,	
hava	43
yağ	37
fren balataları	78
frenler,	
hidrolik seviyesi	76
ön ayar kolu	75
balata aşınması	78
pedal yüksekliği	75

Dizin

G

gaz kolu, boşluğu	46
kontrolü	47
gazohol	140
gidon gövde kontrolü	8
gidon kolu kontrolü	88
güvenlik etiketleri	4
güvenlik, bilgisi	Güvenlik Bilgisi
önemli bilgi	2
önemli talimatlar	2
etiketler	4
bakım	19
sürüş talimatları	2

H

hava basıncı, ön süspansiyon	94
lastikler	80
hava filtresi	43

J

jikle düğmesi	13
---------------------	----

K

kablo şeması	146
karbüratör, ayar	110
devre fonksiyonları	112
parçalar	110
dağıtma/toplama	114
rölanti devri	48
küçük ayarlar	119
kişisel ayarlar	125
koruyucu giysiler	2

L

lastikler hava basıncı,	80
patlak	80
seçim	81

M

modifikasyonlar	3
motor rölanti devri	48
motor vuruntusu	34
motor, boğulmuş	13
rölanti devri	48
numarası	134
yağ	36
vuruntu	34
marş	13
durdurma düğmesi	14
durdurma	14
çalışmıyor	13
motorun durdurulması	14
motosikletin temizlenmesi	90

O

opsiyonel parçalar	143
opsiyonel, parça listesi	143
zincir dişliler	123

Ö

ön fren kolu ayarı	75
ön süspansiyon bakımı	70

R

rodaj dönemi	16
--------------------	----

Teknik Bilgiler

S	
seri numaraları	134
silindir sistemi	62
soğutma suyu	41
sönümleyici ayarları,	
ön	100
arka.	103
sürüş öncesi kontrol	9
sürüş,	
temel çalıştırma	11
öncesi	7
önemli güvenlik bilgisi	2
güvenlik talimatları	19
sürüşten önce	7
sürüşten önce yapılan kontroller	9
süspansiyon ayarı anahatları	107
süspansiyon ayarı,	
ön	94
arka	102
pist koşullarına göre	106
anahatlar	107
süspansiyon,	
ön	70, 94
arka	71, 102

Ş	
şambrellerin değiştirilmesi	80
şanzıman yağı	39
şasi ayarları	122
T	
tahrik zinciri	82
taşıma	128
tekerlekler	79
teknik özellikler	135
temel çalıştırma	11
tork değerleri	137
V	
vites değiştirme	123

Y	
yağ,	
motor	36
çatal	72
şanzıman	39
yakıt kapasitesi	34
yakıt valfi	13
yakıt,	
hortum	34
filtre	35
tavsiyesi	34
alma	34
sistem	34
depo kapasitesi	34
valfi	13
yarış kayıt defter	141
yarış sonrası bakım	26
yarış/prova ile yarış bakımı programı	26
yedek parçalar	145

