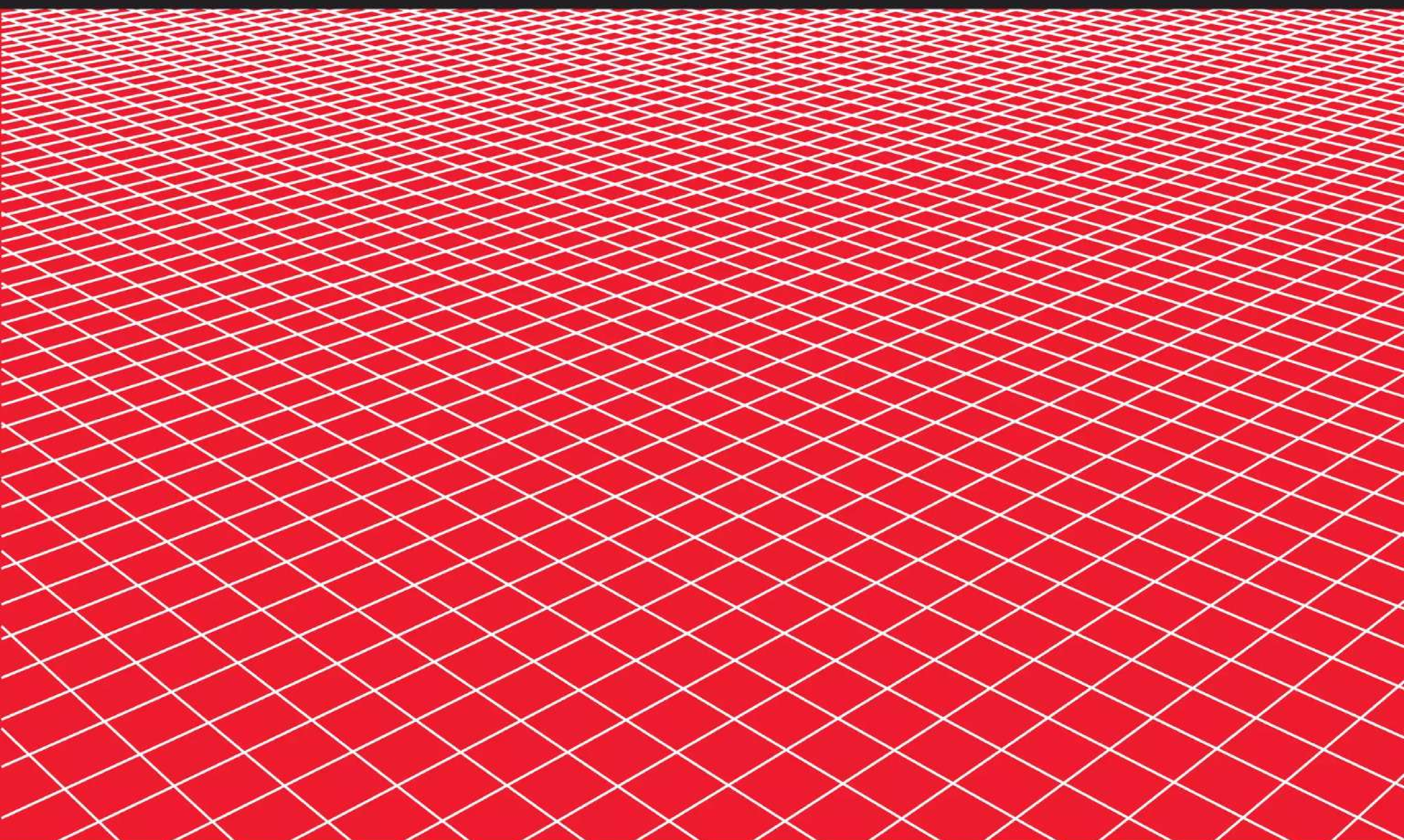




MANUAL DE SERVIÇOS

VT600 C

SUPLEMENTO



21. SUPLEMENTO VT600C₃

COMO UTILIZAR ESTE MANUAL

Este suplemento contém informações sobre a VT600C₃. Consulte o Manual de Serviços VT600C base quanto aos procedimentos de serviço e informações não incluídas neste suplemento.

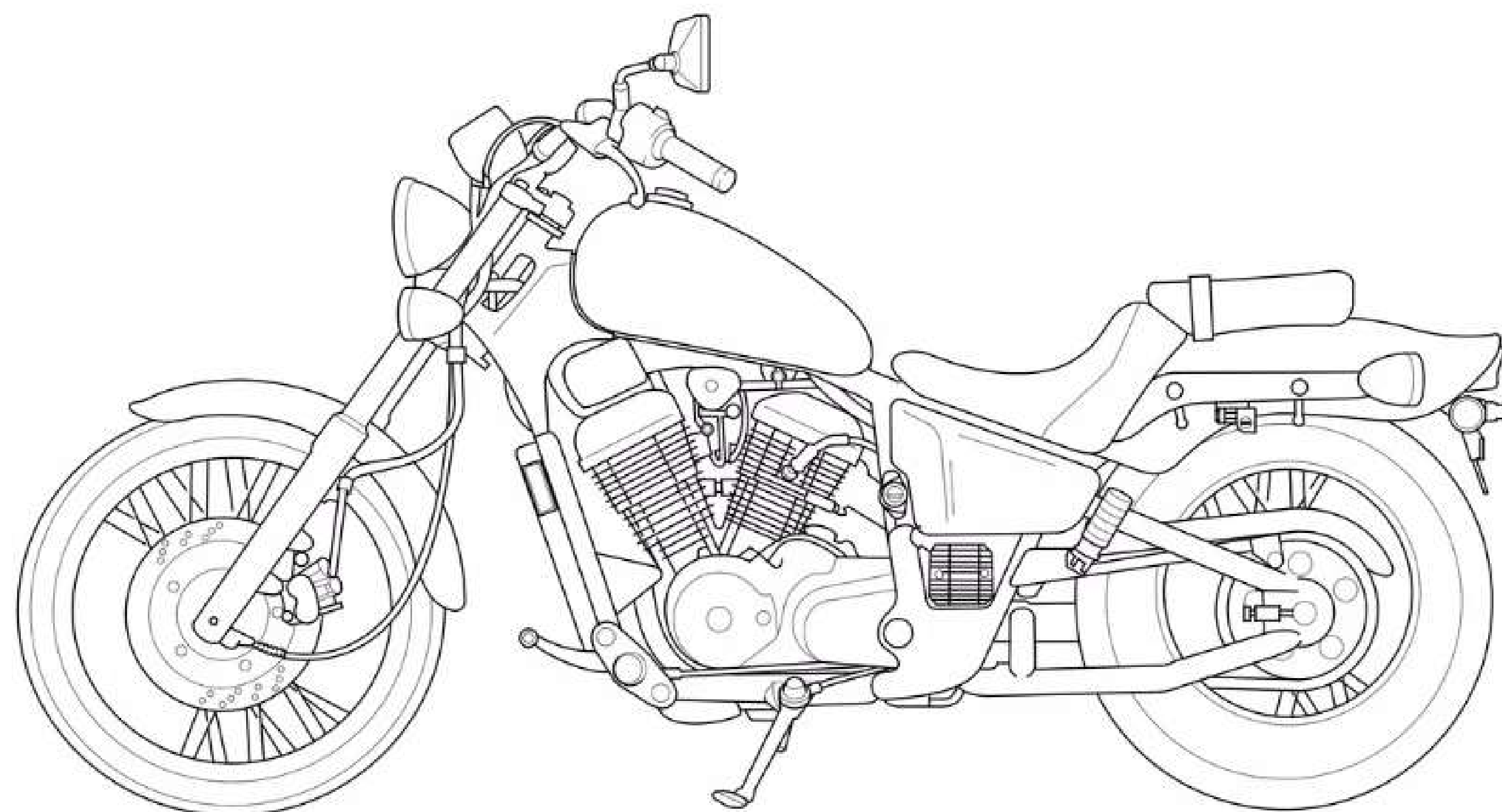
TODAS AS INFORMAÇÕES, ILUSTRAÇÕES, PROCEDIMENTOS E ESPECIFICAÇÕES APRESENTADAS NESTA PUBLICAÇÃO SÃO BASEADAS NAS INFORMAÇÕES MAIS RECENTES DISPONÍVEIS SOBRE O PRODUTO NO MOMENTO DA APROVAÇÃO DA IMPRESSÃO. A MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. RESERVA-SE O DIREITO DE ALTERAR AS CARACTERÍSTICAS DO PRODUTO A QUALQUER MOMENTO E SEM PRÉVIO AVISO, SEM QUE ISTO INCORRA EM QUAISQUER OBRIGAÇÕES. NENHUMA PARTE DESSA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA SEM PERMISSÃO POR ESCRITO. ESTE MANUAL DESTINA-SE A PESSOAS QUE POSSUEM CONHECIMENTOS BÁSICOS SOBRE A MANUTENÇÃO DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS OU QUADRICICLOS (ATV) HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Serviços Pós-Venda
Setor de Publicações Técnicas

ÍNDICE

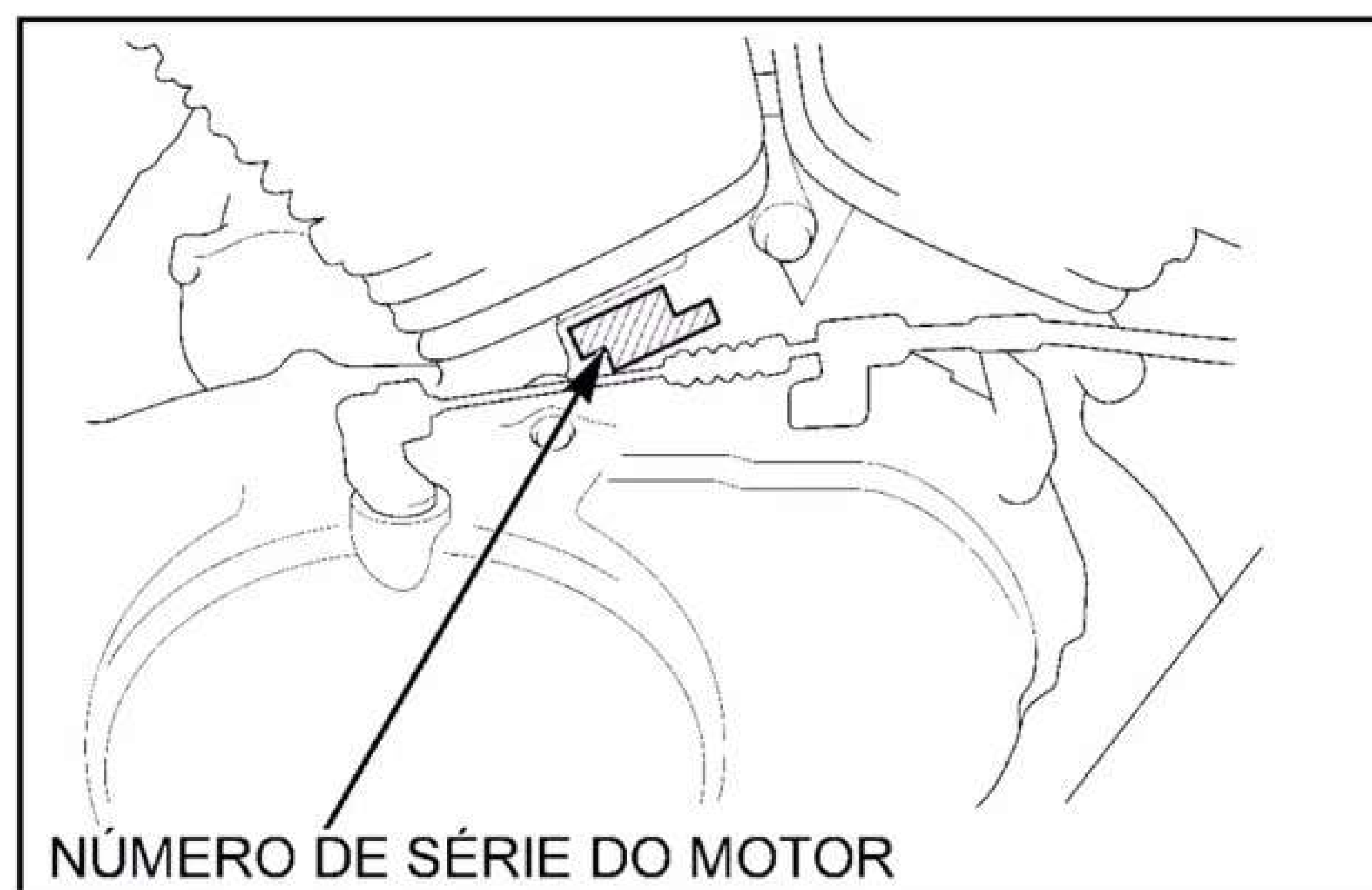
NÚMEROS DE IDENTIFICAÇÃO	21-1
ESPECIFICAÇÕES	21-2
VALORES DE TORQUE	21-11
PONTOS DE LUBRIFICAÇÃO E VEDAÇÃO	21-15
PASSAGEM DE CABOS E FIAÇÕES	21-18
SISTEMAS DE CONTROLE DE EMISSÕES	21-20
ETIQUETA INFORMATIVA SOBRE O	
CONTROLE DE EMISSÕES	21-22
TABELA DE MANUTENÇÃO	21-23
SISTEMA DE ESCAPAMENTO	21-24
SISTEMA DE SUPRIMENTO SECUNDÁRIO DE AR	21-24
FILTRO DE AR	21-25
CARCAÇA DO FILTRO DE AR	21-25
RESSONADOR	21-26
REMOÇÃO DO CARBURADOR	21-27
INSPEÇÃO E DESMONTAGEM DO CARBURADOR	21-29
LIMPEZA DO CORPO DO CARBURADOR	21-32
MONTAGEM DO CARBURADOR	21-33
INSTALAÇÃO DO CARBURADOR	21-36
AJUSTE DO PARAFUSO DE MISTURA	21-38
SISTEMA DE SUPRIMENTO SECUNDÁRIO DE AR	21-40
VÁLVULA DE CONTROLE PAIR	21-41
VÁLVULA AUTOMÁTICA DE COMBUSTÍVEL	21-41
RADIADOR/VENTILADOR DE ARREFECIMENTO	21-44
DIAGRAMA ELÉTRICO	21-45

NÚMEROS DE IDENTIFICAÇÃO



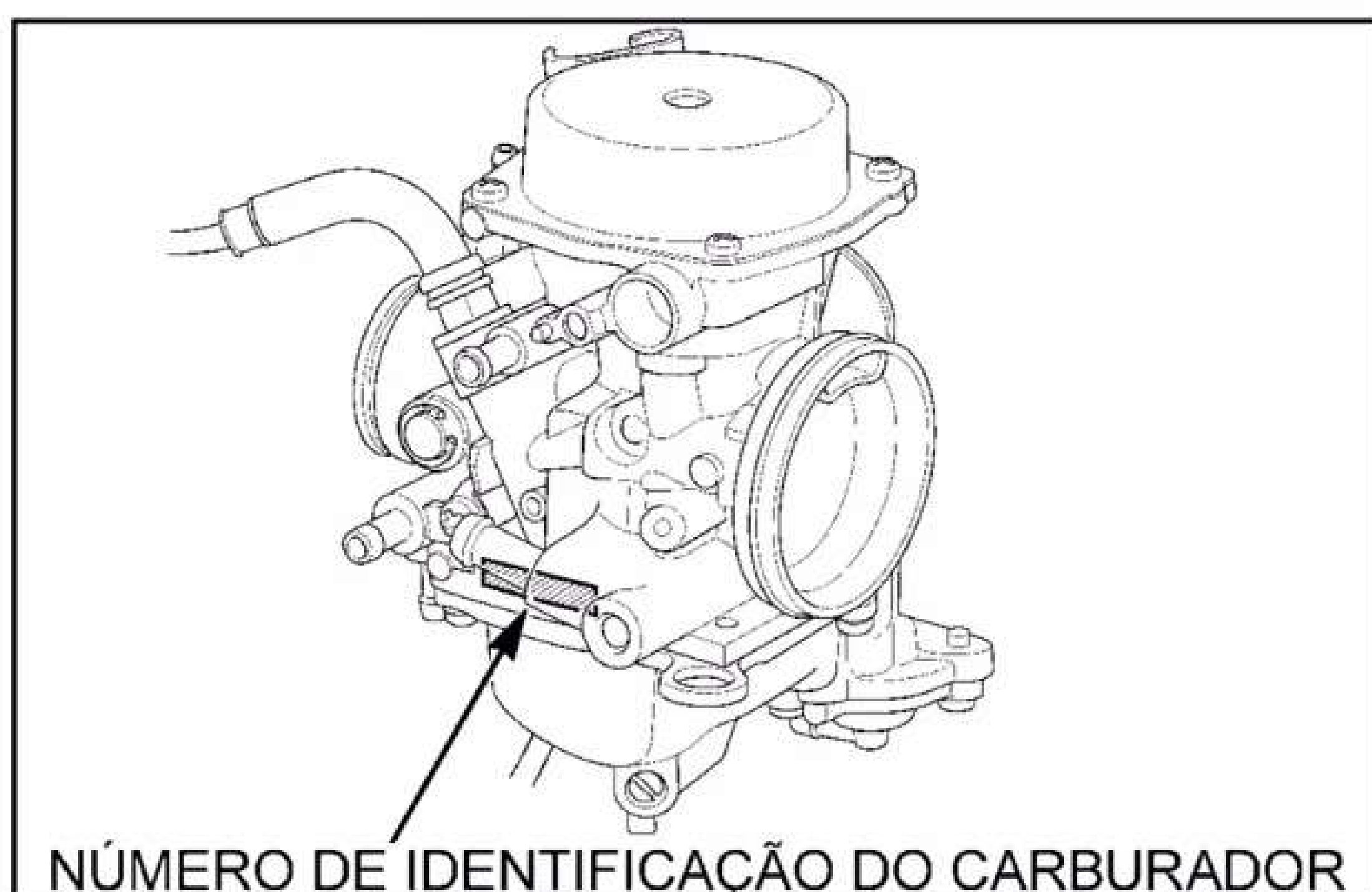
NÚMERO DE SÉRIE DO CHASSI

O número de série do chassi está gravado no lado direito da coluna de direção.



NÚMERO DE SÉRIE DO MOTOR

O número de série do motor está gravado no lado direito da carcaça, sob o cilindro traseiro.



NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARBURADOR

O número de identificação do carburador está gravado no lado da junção da mangueira de combustível do corpo do carburador.

ESPECIFICAÇÕES

GERAL

Item			Especificações
Dimensões	Comprimento total		2.355 mm
	Largura total		760 mm
	Altura total		1.125 mm
	Distância entre eixos		1.600 mm
	Altura do assento		650 mm
	Altura do pedal de apoio		285 mm
	Altura mínima do solo		140 mm
	Peso seco		201 kg
	Peso em ordem de marcha		211 kg
Chassi	Tipo		Duplo
	Suspensão dianteira		Garfo telescópico
	Curso da roda dianteira		145 mm
	Suspensão traseira		Braço oscilante
	Curso da roda traseira		90 mm
	Medida do pneu dianteiro		100/90-19 M/C 57S
	Medida do pneu traseiro		170/80-15 M/C 77S
	Marca do pneu dianteiro		BRIDGESTONE L309, DUNLOP F24
	Marca do pneu traseiro		BRIDGESTONE G546, DUNLOP K555A
	Freio dianteiro		Disco simples, hidráulico
	Freio traseiro		Tambor (sapata de expansão interna)
	Cáster		35°
	Trail		164 mm
	Capacidade do tanque de combustível		11,0 litros
	Capacidade de reserva de combustível		3,4 litros
Motor	Diâmetro e curso		75,0 x 66,00 mm
	Cilindrada		583cm³
	Razão de compressão		9,2:1
	Sistema de válvulas		Silencioso, acionado por corrente multi-link, OHC
	Válvula de admissão	Abertura	0° APMS
		Fechamento	20° DPPI
	Válvula de escapamento	Abertura	30° APPI
		Fechamento	0° DPMS
	Sistema de lubrificação		Pressão forçada e banho de óleo
	Bomba de óleo		Trocoidal
	Sistema de arrefecimento		Arrefecimento a líquido
	Filtro de ar		Filtro de papel
	Tipo de árvore de manivelas		Tipo unitária, com dois mancais principais
	Peso seco do motor		62,0 kg
	Ordem de posição do ponto		Frente - 308°, Traseira - 412° - Frente
Disposição do cilindro		Dois cilindros, 52° em V transversal	
Número dos cilindros		Frente: #2, Traseira: #1	
Carburador	Tipo		CV (Velocidade Constante) carburador simples com bomba de aceleração
	Diâmetro do venturi		34 mm

GERAL (Continuação)

Item		Especificações
Transmissão	Sistema de embreagem	Multidisco em banho de óleo
	Sistema de acionamento da embreagem	Mecânico
	Transmissão	5 marchas constantemente engrenadas
	Redução primária	1,888 (68/36)
	Redução final	2,750 (44/16)
	Relação de transmissão	1ª2,571 (36/14)
		2ª1,777 (32/18)
		3ª1,380 (29/21)
		4ª1,125 (27/24)
		5ª0,961 (25/26)
	Sistema de mudanças	De retorno operado pelo pé esquerdo, 1-N-2-3-4-5
Sistema Elétrico	Sistema de ignição	CDI - digital
	Sistema de partida	Elétrica
	Sistema de carga	Alternador trifásico
	Regulador/retificador	SCR em curto/trifásico, retificação de onda completa
	Sistema de iluminação	Bateria

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Capacidade de óleo do motor	Após a drenagem	2,1 ℓ	—
	Após a desmontagem	2,8 ℓ	—
	Após a troca do filtro	2,25 ℓ	—
Óleo recomendado		MOBIL SUPERMOTO 4T Classificação de serviço API, SF Viscosidade: SAE 20W-50	—
Pressão de óleo no interruptor		441 kPa (4,5 kg/cm , 64 psi) a 6.000 rpm (80°C)	—
Bomba de óleo	Folga entre os rotores externo e interno	0,15	0,20
	Folga entre rotor externo e carcaça da bomba	0,15 - 0,22	0,35
	Folga entre os rotores e a face da carcaça da bomba	0,02 - 0,07	0,10

SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

Item	Especificações
Número de identificação do carburador	VE5CA
Giclê principal	#135
Giclê de marcha lenta	#45
Abertura inicial do parafuso de ar	1-3/4 voltas
Nível da bóia	18,5 mm
Marcha lenta	1.200 ± 100 rpm
Folga da manopla do acelerador	2 - 6 mm

SISTEMA DE ARREFECIMENTO

Item		Especificações
Capacidade de líquido de arrefecimento	Radiador e motor	1,6 ℓ
	Reservatório	0,4 ℓ
Pressão de alívio da tampa do radiador		88 - 127 kPa (0,9 - 1,3 kgf/cm ²)
Termostato	Começa a abrir	80 - 84° C
	Totalmente aberto	95° C
	Eleva a válvula	mínimo de 8 mm
Concentração padrão de líquido de arrefecimento		Mistura de 50% com água

EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Folga livre da alavanca de embreagem		10 - 20	—
Comprimento livre da mola da embreagem		43,2	41,6
Espessura do disco de embreagem	A	2,92 - 3,08	2,6
	B	2,92 - 3,08	2,6
Empenamento do separador		—	0,30
Guia da carcaça da embreagem	D.I.	21,991 - 22,016	22,09
	D.E.	31,959 - 31,975	31,98
D.I. da carcaça da embreagem		32,000 - 32,025	32,10
D. I. da engrenagem acionadora da bomba de óleo		32,025 - 32,145	32,15
D.E. da árvore primária na guia da carcaça da embreagem		21,967 - 21,980	21,92

ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Engrenagem acionada da partida	D.I.	37,000 - 37,025	37,10
	D.E.	57,749 - 57,768	57,73
D.I. da parte externa da embreagem de partida		74,414 - 74,440	74,46

CABEÇOTE/VÁLVULAS

Unidade: mm

Item			Padrão	Limite de uso
Compressão do cilindro			1,324 ± 98 kPa (13,5 ± 1,0 kg/cm ²) a 400rpm	—
Empenamento do cabeçote			—	0,10
Válvula, guia da válvula	Folga da válvula	ADM	0,15	—
		ESC	0,20	—
	Diâmetro externo da haste da válvula	ADM	5,475 - 5,490	5,45
		ESC	6,555 - 6,570	6,55
	Diâmetro interno da guia da válvula	ADM	5,500 - 5,512	5,56
		ESC	6,600 - 6,615	6,65
	Folga entre a haste e guia da válvula	ADM	0,010 - 0,037	0,10
		ESC	0,030 - 0,060	0,11
	Projeção dos guias das válvulas acima do cabeçote	ADM	19,4 - 19,6	—
		ESC	17,9 - 18,1	—
Largura da sede da válvula		ADM/ESC	0,90 - 1,10	1,5
Comprimento livre das molas das válvulas	Interna	ADM	38,11	36,47
		ESC	38,81	37,51
	Externa	ADM	42,14	40,58
		ESC	42,83	41,25
Árvore de comando	Altura do ressalto	ADM	37,188 - 37,348	37,16
		ESC	37,605 - 37,765	37,58
	D.E. do mancal		21,959 - 21,980	21,90
	Excentricidade		0,030	0,05
	Folga de óleo		0,050 - 0,111	0,13
	Identificação		"F": dianteiro, "R": traseiro	—
D.I. do balancim		ADM/ESC	12,000 - 12,018	12,05
D.E. do eixo do balancim		ADM/ESC	11,966 - 11,984	11,91
D.I. do suporte do balancim			0,016 - 0,052	0,07

CILINDRO/PISTÃO

Unidade: mm

Item			Padrão	Limite de uso
Cilindro	D.I.		75,000 - 75,015	75,10
	Ovalização		—	0,06
	Conicidade		—	0,06
	Empenamento		—	0,10
Pistão, anéis do pistão	Direção da marca do pistão		Marca "IN" virada para o lado de admissão	—
	D.E. do pistão		74,965 - 74,990	74,90
	Ponto de medição do D.E. do pistão		10 mm base da saia	—
	D.I. da cavidade do pino do pistão		18,002 - 18,008	18,05
	D.E. do pino		17,994 - 18,000	17,98
	Folga entre o pistão e o pino do pistão		0,002 - 0,014	0,04
	Folga entre a canaleta e o anel do pistão	1º anel	0,015 - 0,045	0,10
		2º anel	0,015 - 0,045	0,10
	Folga entre as extremidades do anel do pistão	1º anel	0,10 - 0,30	0,5
		2º anel	0,10 - 0,30	0,5
		Anel de óleo (anel lateral)	0,20 - 0,70	0,9
	Marca do anel do pistão		1º/2º	Marca "N"
Folga entre o cilindro e o pistão			0,010 - 0,050	0,10
D.I. da cabeça da biela			18,016 - 18,034	18,07
Folga entre a biela e o pino do pistão			0,016 - 0,040	0,06

ÁRVORE DE MANIVELAS/TRANSMISSÃO

Unidade: mm

Item			Padrão	Limite de uso	
Árvore de manivelas	Folga lateral da biela		0,05 - 0,20	0,30	
	Excentricidade		—	0,05	
	Folga do pino da árvore de manivelas		0,028 - 0,052	0,07	
	Folga de óleo do mancal principal		0,025 - 0,041	0,06	
Transmissão	D.I. da engrenagem	M4, M5, C2, C3	28,000 - 28,021	28,04	
		C1	24,000 - 24,021	24,94	
	D.E. da bucha da engrenagem	M4, M5, C2, C3	27,959 - 27,980	27,94	
		C1	23,959 - 23,980	23,94	
	D.I. da bucha da engrenagem	M4, C2, C3	25,000 - 25,021	25,04	
		C1	20,016 - 20,037	20,06	
	Folga entre a engrenagem e a bucha	M4	0,020 - 0,062	0,10	
		C1, C2, C3	0,020 - 0,062	0,10	
	D.E. árvore primária	Bucha M4	24,959 - 24,980	24,94	
	D.E. árvore secundária	Bucha C1	19,980 - 19,993	19,96	
		Bucha C2	24,972 - 24,990	24,95	
		Bucha C3	24,959 - 24,980	24,94	
	Folga entre a bucha e a árvore	M4, C3	0,020 - 0,062	0,10	
		C1	0,023 - 0,057	0,10	
		C2	0,010 - 0,049	0,10	
	Garfo seletor, eixo do garfo	Garfo	D.I.	13,000 - 13,021	13,04
			Espessura da garra	5,93 - 6,00	5,6
D.E. do eixo do garfo seletor		12,966 - 12,984	12,90		
D.E. do tambor seletor (lado esquerdo do mancal)			11,966 - 11,984	11,94	

RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/DIREÇÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Profundidade mínima dos sulcos da banda de rodagem do pneu		—	1,5
Pressão dos pneus (frios)	Somente piloto	200 kPa (2,00 kg/cm ² , 29 psi)	—
	Piloto e passageiro	200 kPa (2,00 kg/cm ² , 29 psi)	—
Empenamento do eixo		—	0,20
Excentricidade do aro	Radial	—	2,0
	Axial	—	2,0
Peso de balanceamento da roda		Máx. 60 g	—
Garfos	Comprimento livre da mola	333,9	327,2
	Direção da mola	Com a extremidade cônica virada para baixo	—
	Empenamento do cilindro interno	—	0,20
	Fluido recomendado	Fluido ATF	—
	Nível de fluido	111	—
	Capacidade de fluido	449 ± 0,25 cm ³	—
Pré-carga dos rolamentos da coluna de direção		0,9 - 1,4 kgf	—

RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Profundidade mínima dos sulcos da banda de rodagem do pneu		—	2,0
Pressão dos pneus (frios)	Somente piloto	200 kPa (2,00 kgf/cm ² , 29 psi)	—
	Piloto e passageiro	250 kPa (2,50 kgf/cm ² , 36 psi)	—
Empenamento do eixo		—	0,20
Excentricidade do aro	Radial	—	2,0
	Axial	—	2,0
Peso de balanceamento da roda		Max 70 g	—
Elos da corrente de transmissão		120 L	—
Folga da corrente de transmissão		20 - 30	50
Tamanho da corrente de transmissão	DID	525 V8	—
	RK	525 SM5	—
Freio traseiro	D.I. do tambor	160,0 - 160,3	161
	Espessura da lona da sapata do freio	5	2
Folga livre do pedal de freio		20 - 30	—
Posição do ajustador da pré-carga da mola do amortecedor		2ª posição	—

FREIO HIDRÁULICO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Fluido de freio especificado		DOT 4	—
Indicador de desgaste das pastilhas do freio		—	Até a ranhura
Espessura do disco de freio		5,0	4,0
Empenamento do disco de freio		—	0,30
D.I. do cilindro mestre		11,000 - 11,043	11,05
D.E. do pistão do cilindro mestre		10,957 - 10,984	10,945
D.I. do cilindro do calíper		27,000 - 27,050	27,06
D.E. do pistão do calíper		26,935 - 26,968	26,93

BATERIA/SISTEMA DE CARGA

Item			Especificações
Bateria	Capacidade		12 V - 8 Ah
	Fuga de corrente		1,3 mA max.
	Voltagem (20°C)	Completamente carregada	13,0 - 13,2 V
		Necessita de carga	Abaixo de 12,3 V
	Corrente de carga	Normal	0,8 A/10 h
		Rápida	4,0 A/1 h max.
Alternador	Capacidade		335 W/5.000 rpm
	Resistência da bobina de carga (20°C)		0,1 - 1,0 Ω
Voltagem do regulador/retificador			14 - 15 V/4.000 rpm

SISTEMA DE IGNIÇÃO

Item		Especificações	
Vela de ignição	Normal	DPR8EA-9 (NGK)	X24EPR-U9 (DENSO)
Folga dos eletrodos da vela de ignição		0,80 - 0,90 mm	
Pico de voltagem primária da bobina de ignição		100 V mínimo	
Pico de voltagem do gerador de pulsos da ignição		0,7 V mínimo	
Ponto de ignição (Marca "F")		6,5° APMS em marcha lenta	
Avanço	Partida	1,800 ± 200 (rpm)	
	Parada	6,000 ± 200 (rpm)	
Avanço total		30° APMS	

PARTIDA ELÉTRICA

Unidade: mm

Item	Padrão	Limite de uso
Comprimento das escovas do motor de partida	12,5	6,5

LUZES/INDICADORES/INTERRUPTORES

Item			Especificações
Lâmpadas	Farol	Alto	12 V - 60/55 W
		Baixo	12 V - 60/55 W
	Luz de posição		12 V - 4 W
	Luz de freio/lanterna traseira		12 V - 21/5 W
	Sinaleira dianteira		12 V - 21 W x 2
	Sinaleira traseira		12 V - 21 W x 2
	Luz de licença		12 V - 5 W
	Luz do painel de instrumentos		12 V - 3,4 W
	Indicador da sinaleira acionada		12 V - 1,7 W
	Indicador de farol alto acionado		12 V - 1,7 W
	Indicador de neutro		12 V - 1,7 W
Fusíveis	Fusível principal		30 A
	Fusíveis secundários		10 A x 3, 15 A x 1
Interruptor do motor do ventilador	Fecha (ON)		98 - 102°C
	Abre (OFF)		93 - 97°C
Sensor de temperatura do líquido de arrefecimento	Fecha (ON)		112 - 118°C
	Abre (OFF)		Abaixo de 118°C

VALORES DE TORQUE

PADRÃO

Tipo de Fixador	Torque N.m (kg.m)	Tipo de Fixador	Torque N.m (kg.m)
Parafuso e porca,5 mm	5 (0,5)	Parafuso,5 mm	4 (0,4)
Parafuso e porca,6 mm	10 (1,0)	Parafuso,6 mm	9 (0,9)
Parafuso e porca,8 mm	22 (2,2)	Parafuso flange,6 mm (Cabeça de 8 mm, flange peq.) (Cabeça de 8 mm, flange gde.)	10 (1,0)
Parafuso e porca,10 mm	34 (3,5)		12 (1,2)
Parafuso e porca,12 mm	54 (5,5)	Parafuso flange e porca,6 mm (Cabeça de 10 mm)	12 (1,2)
		Parafuso flange e porca,8 mm	26 (2,7)
		Parafuso flange e porca,10 mm	29 (4,0)

- As especificações de torque listadas abaixo são para fixadores importantes.
- Os outros devem ser apertados nos valores de torque padrão listados acima.

NOTAS: 1. Aplique junta líquida nas roscas.
2. Aplique trava química nas roscas.
3. Aplique óleo a base de bissulfeto de molibdênio nas roscas e superfícies de assentamento.
4. Aplique graxa nas roscas.
5. Fixe.
6. Aplique óleo nas roscas e superfícies dos flanges.
7. Aplique óleo limpo de motor nos anéis de vedação.
8. Porca U.
9. Parafuso ALOC: Substitua.

MOTOR

Item	Qtde.	Diâmetro da rosca (mm)	Torque N.m (kg.m)	Nota
MANUTENÇÃO				
Vela de ignição	4	12	14 (1,4)	
Tampa do orifício da árvore de manivelas	1	30	15 (1,5)	Nota 3
Tampa do orifício de sincronização	1	22	15 (1,5)	Nota 3
Tampa de ajuste das válvulas	8	6	12 (1,2)	
Porca trava do parafuso de ajuste das válvulas	6	7	23 (2,3)	Nota 6
Parafuso de drenagem	1	14	30 (3,1)	
Cartucho do filtro de óleo	1	20	10 (1,0)	Nota 2
Bujão de vácuo	2	5	3 (0,33)	
SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO				
Interruptor de pressão de óleo	1	PT 1/8	12 (1,2)	Nota 1
Cabo do interruptor de pressão de óleo	1	4	2 (0,23)	
Parafuso da engrenagem motora da bomba de óleo	1	6	15 (1,5)	Nota 2
Parafuso da tampa da bomba de óleo	3	6	13 (1,3)	
MONTAGEM DO MOTOR				
Parafuso da placa da engrenagem motora	2	10	10 (1,0)	
EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS				
Parafuso da tampa do cárter direito	13	6	12 (1,2)	
Parafuso do suporte do cabo da embreagem	1	6	12 (1,2)	
Parafuso da placa do levantador da embreagem	4	6	12 (1,2)	
Porca trava da embreagem central	1	18	128 (13,1)	Nota 5
Parafuso da engrenagem motora primária	1	12	88 (9,0)	Nota 6
Parafuso da placa do ressalto de engrenamento	1	8	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso da tampa traseira esquerda	1	6	12 (1,2)	
Pino da mola de retorno de engrenamento	1	8	23 (2,3)	

MOTOR (Continuação)

Item	Qtde.	Diâmetro da rosca (mm)	Torque N.m (kg.m)	Nota
ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA				
Parafuso da tampa do cárter esquerdo	10	6	12 (1,2)	
Parafuso do volante	1	12	128 (13,1)	Nota 6
Parafuso soquete de montagem do estator	4	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso soquete da embreagem unidirecional de partida	6	8	30 (3,1)	Nota 2
Presilha do cabo do alternador	2	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso do gerador de pulsos da ignição	4	6	12 (1,2)	Nota 2
CABEÇOTE				
Parafuso da tampa do cabeçote	4	6	10 (1,0)	
Parafuso da engrenagem do came	4	7	23 (2,3)	Nota 2
Parafuso de 8 mm do suporte da árvore de comando	6	8	23 (2,3)	
Porca de 8 mm	4	8	23 (2,3)	
Parafuso suporte da extremidade da árvore de comando	4	6	10 (1,0)	
Parafuso de montagem do tensor da corrente do came	4	6	10 (1,0)	Nota 2
Parafuso de 8 mm do cabeçote	4	8	23 (2,3)	Nota 6
Parafuso de 6 mm do cabeçote	2	6	12 (1,2)	Nota 6
Parafuso de 10 mm do cabeçote	8	10	47 (4,8)	Nota 6
TRANSMISSÃO/ÁRVORE DE MANIVELAS				
Parafuso da placa de ajuste do mancal principal	1	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso da placa de ajuste do mancal do eixo secundário	3	6	9 (0,9)	Nota 2
Parafuso da placa de ajuste do mancal	4	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso da placa de ajuste da corrente do came	2	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso de 8 mm do cárter	13	8	23 (2,3)	
Parafuso de 6 mm do cárter	7	6	12 (1,2)	
Porca do mancal da biela	4	8	33 (3,4)	Nota 6
Interruptor do neutro	1	10	12 (1,2)	Nota 1
PARTIDA ELÉTRICA				
Porca do cabo do motor de partida	1	6	10 (1,0)	

CHASSI

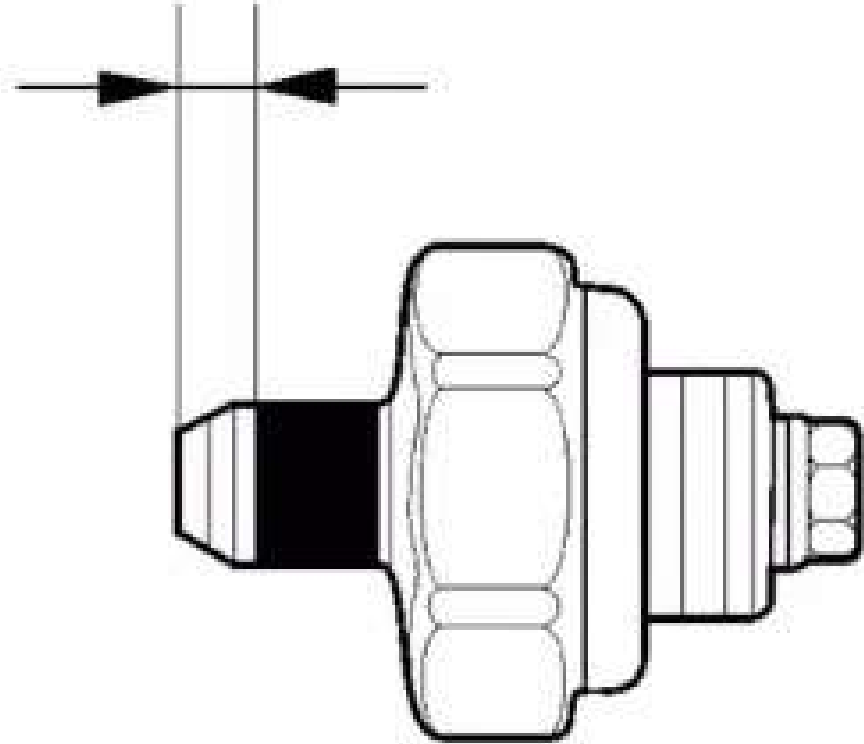
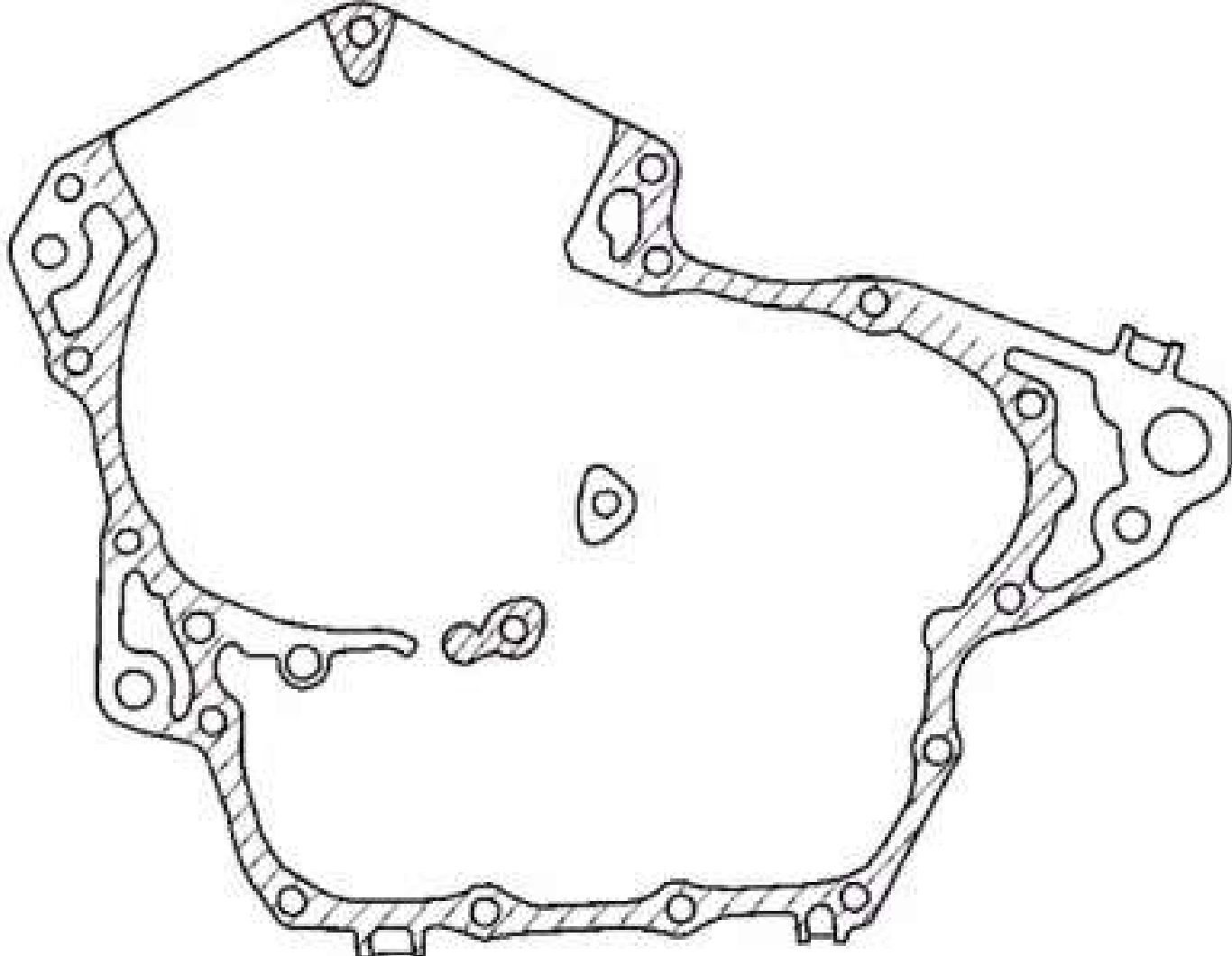
Item	Qtde.	Diâmetro da rosca (mm)	Torque N.m (Kg.m)	Nota
CHASSI/CARENAGEM/SISTEMA DE ESCAPAMENTO				
Porca de união do tubo de escapamento	4	8	25	
Parafuso da tampa do escapamento	3	6	12	
Parafuso de montagem do suporte do silenciador	1	8	20	
Porca de montagem do suporte do silenciador	4	8	20	
Parafuso de montagem do chassi	2	6	12	
Porca de montagem do chassi secundário	2	6	12	
MANUTENÇÃO				
Parafuso de articulação do cavalete lateral	1	10	10	
Porca do cavalete lateral	1	10	30	
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL				
Parafuso da tampa do alojamento do filtro de ar	1	6	10	
Parafuso de montagem do alojamento do filtro de ar	2	6	12	
Porca da válvula de combustível	1	22	35	
Parafuso da alavanca da válvula de combustível	1	5	4	
Parafuso de montagem do tanque de combustível	1	8	19	
Parafuso da tampa da articulação do acelerador	1	4	2	
SISTEMA DE ARREFECIMENTO				
Parafuso de montagem do radiador	1	6	9	
Parafuso de montagem da grade do radiador	1	6	9	
Parafuso de suporte do termostato	1	6	10	
Parafuso da tampa do alojamento do termostato	2	6	10	
Sensor térmico	1	PT 1/8	10	Nota 1
Parafuso da braçadeira da mangueira d'água	4	—	7	
Interruptor do motor do ventilador	1	16	18	Nota 1
MONTAGEM DO MOTOR				
Parafuso superior dianteiro de montagem do motor	1	10	55	
Parafuso inferior dianteiro de montagem do motor	1	10	55	
Parafuso traseiro de montagem do motor	1	10	55	
Parafuso dianteiro do suporte do motor	4	8	27	
Parafuso traseiro de suporte do motor	2	8	27	
Parafuso de retenção do pedal de engrenamento	1	6	12	
Parafuso do suporte do apoio de pé	4	10	39	
RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/DIREÇÃO				
Porca da haste de direção	1	24	103	Pág 13-40
Rosca superior A	1	26	—	Pág 13-40
Rosca superior B	1	26	—	Pág 13-40
Parafuso de retenção da mesa superior do garfo	2	7	11	
Parafuso de retenção da mesa inferior do garfo	2	10	49	
Suporte superior do guidão	4	8	29	
Suporte inferior do guidão	2	8	23	
Parafuso do interruptor do guidão	4	5	4	
Eixo dianteiro	1	18	74	
Parafuso de retenção do eixo dianteiro	2	7	22	
Parafuso de montagem do disco de freio dianteiro	5	8	42	Nota 9
Capa do garfo	2	34	23	
Parafuso soquete do garfo	2	10	29	Nota 2
Raio da roda	56	4	4	

CHASSI (Continuação)

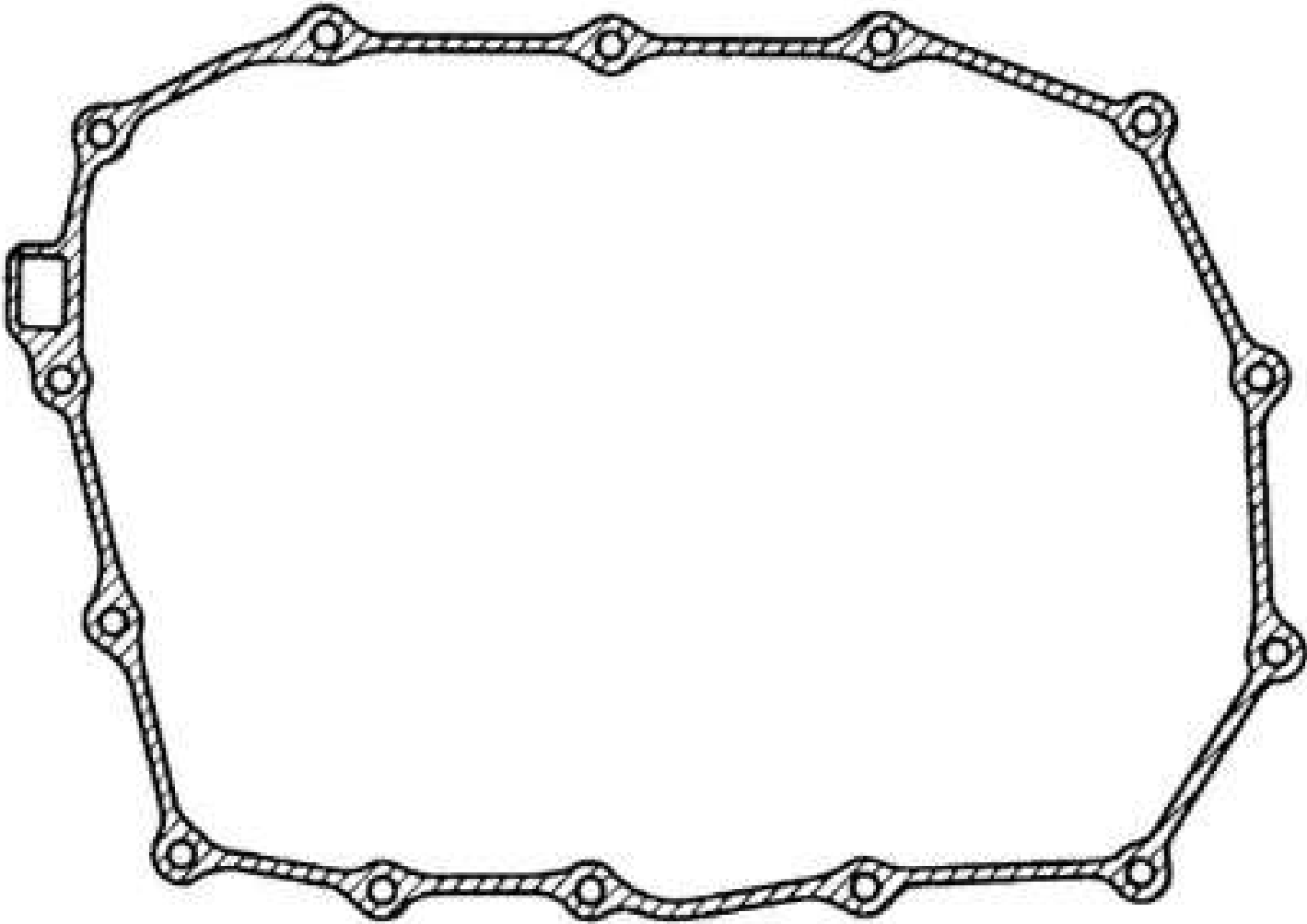
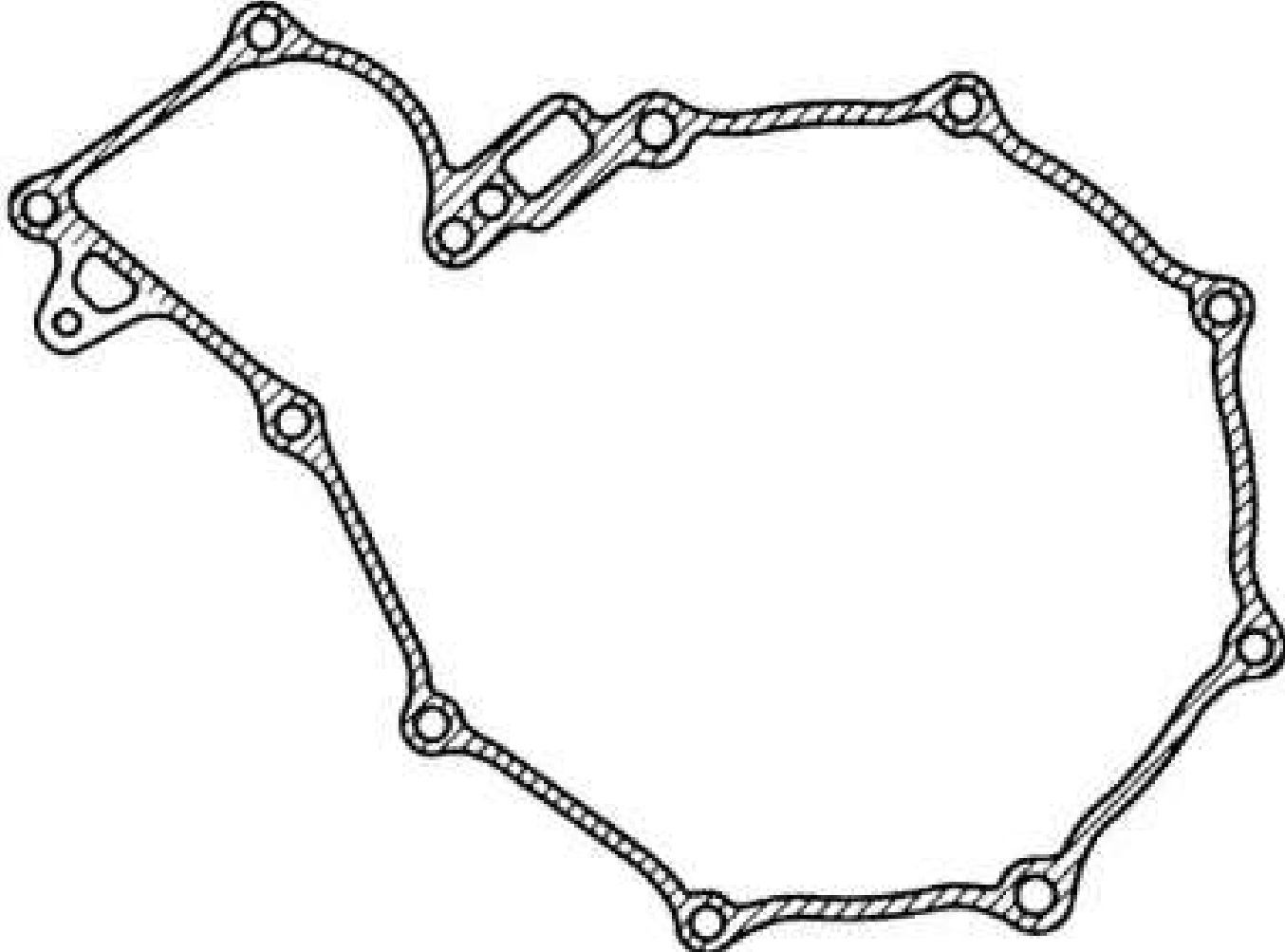
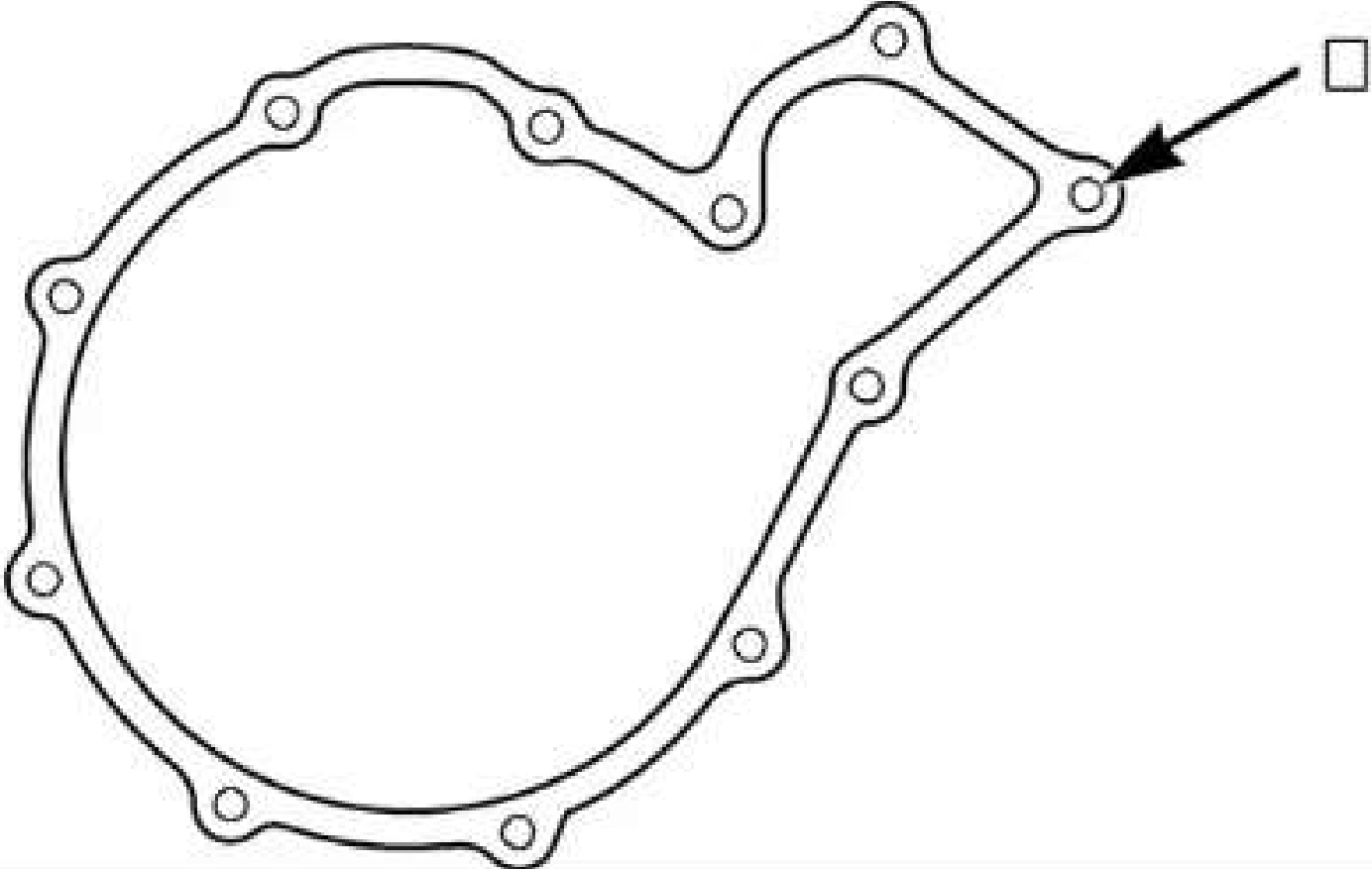
Item	Qtde.	Diâmetro da rosca (mm)	Torque N.m (kg.m)	Nota
RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO				
Porca do eixo traseiro	1	16	88 (9,0)	Nota 8
Porca da coroa de transmissão	5	10	64 (6,5)	Nota 8
Porca superior de montagem do amortecedor traseiro	1	10	44 (4,5)	
Porca inferior de montagem do amortecedor traseiro	1	10	44 (4,5)	
Porca do pivô do braço oscilante	1	14	88 (9,0)	
Parafuso do batente do braço do freio traseiro	2	8	21 (2,1)	
Parafuso de retenção do braço do freio traseiro	2	8	26 (2,7)	
Parafuso de junção da haste interm. do freio traseiro	2	6	9 (0,9)	
Raios	52	4	4 (0,4)	
FREIO HIDRÁULICO				
Parafuso de montagem do calíper do freio	2	8	30 (3,1)	Nota9
Parafuso pino do calíper	1	8	23 (2,3)	
Parafuso pino do suporte	1	8	13 (1,3)	
Pino das pastilhas	1	10	18 (1,8)	
Bujão do pino da pastilha	1	10	2 (0,25)	
Sangrador do calíper do freio	1	8	6 (0,65)	
Parafuso do pivô da alavanca do freio	1	6	1 (0,1)	
Porca do pivô da alavanca do freio	1	6	6 (0,6)	
Parafuso do suporte do cilindro mestre	2	6	12 (1,2)	
Parafuso da tampa do cilindro mestre	2	4	1 (0,15)	
Parafuso do interruptor da luz de freio dianteiro	1	4	1 (0,12)	
Parafuso da mangueira de óleo de freio	2	10	34 (3,5)	
BATERIA/SISTEMA DE CARGA				
Parafuso da tampa do alojamento da bateria	2	6	9 (0,9)	
LUZES/MEDIDORES/INTERRUPTORES				
Parafuso do interruptor do cavalete lateral	1	6	9 (0,9)	Nota9
OUTROS FIXADORES				
Porca de montagem do suporte do relê das sinaleiras	1	6	9 (0,9)	

PONTOS DE LUBRIFICAÇÃO E VEDAÇÃO

MOTOR

Localização	Material	Nota
Ressaltos e mancais da árvore de comando Haste da válvula (superfície deslizante dos guias das válvulas) Superfície deslizante dos balancins Superfície deslizante do eixo dos balancins Superfície de rolamento da biela Mancais da árvore de manivelas Superfícies externas dos guias da embreagem Roscas dos furos da tampa da árvore de manivelas Roscas dos furos da tampa de sincronismo Engrenagens C2, M3 (canais dos garfos de engrenamento) Anel interno da transmissão e superfícies externas Superfície externa das ranhuras do anel da transmissão	Solução a base de bis-sulfeto de molibdênio (Mistura de 50% de óleo para motor e 50% de graxa a base de bissulfeto de molibdênio)	
Superfície interna da extremidade menor da biela Superfície externa do pistão Superfície externa dos anéis do pistão Superfície externa do pino do pistão Rosca do parafuso da engrenagem motora primária e superfície de assentamento Rosca do parafuso do volante e superfície de assentamento Superfície externa do eixo da engrenagem de redução da partida Superfície externa do disco de embreagem Porca trava do centro da embreagem Rosca do prisioneiro do cilindro Rosca do parafuso de montagem, de 8 x 187 mm, do cabeçote Rosca do parafuso de ajuste da válvula e superfície de assentamento Roscas dos parafusos/porcas da biela e superfície de assentamento Superfície de assentamento do parafuso de montagem do cabeçote Área de rotação de cada rolamento	Óleo para motor	
Lábios de cada retentor de óleo	Graxa para uso geral	
Rosca do interruptor de pressão de óleo 3 – 4 mm  Superfícies de assentamento do cárter direito e esquerdo  Rosca do interruptor do motor do ventilador Rosca do sensor térmico	Junta líquida	

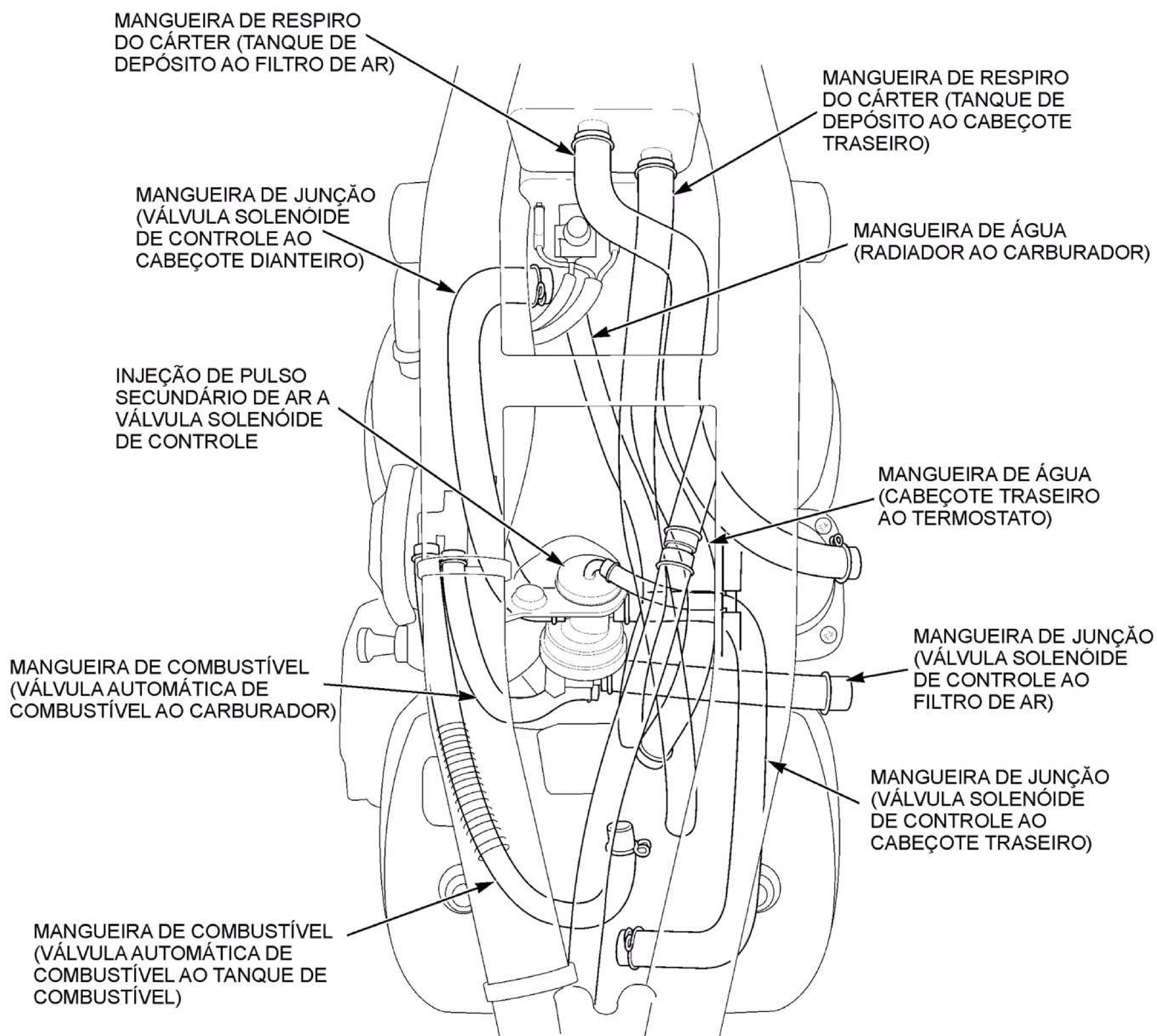
MOTOR (Continuação)

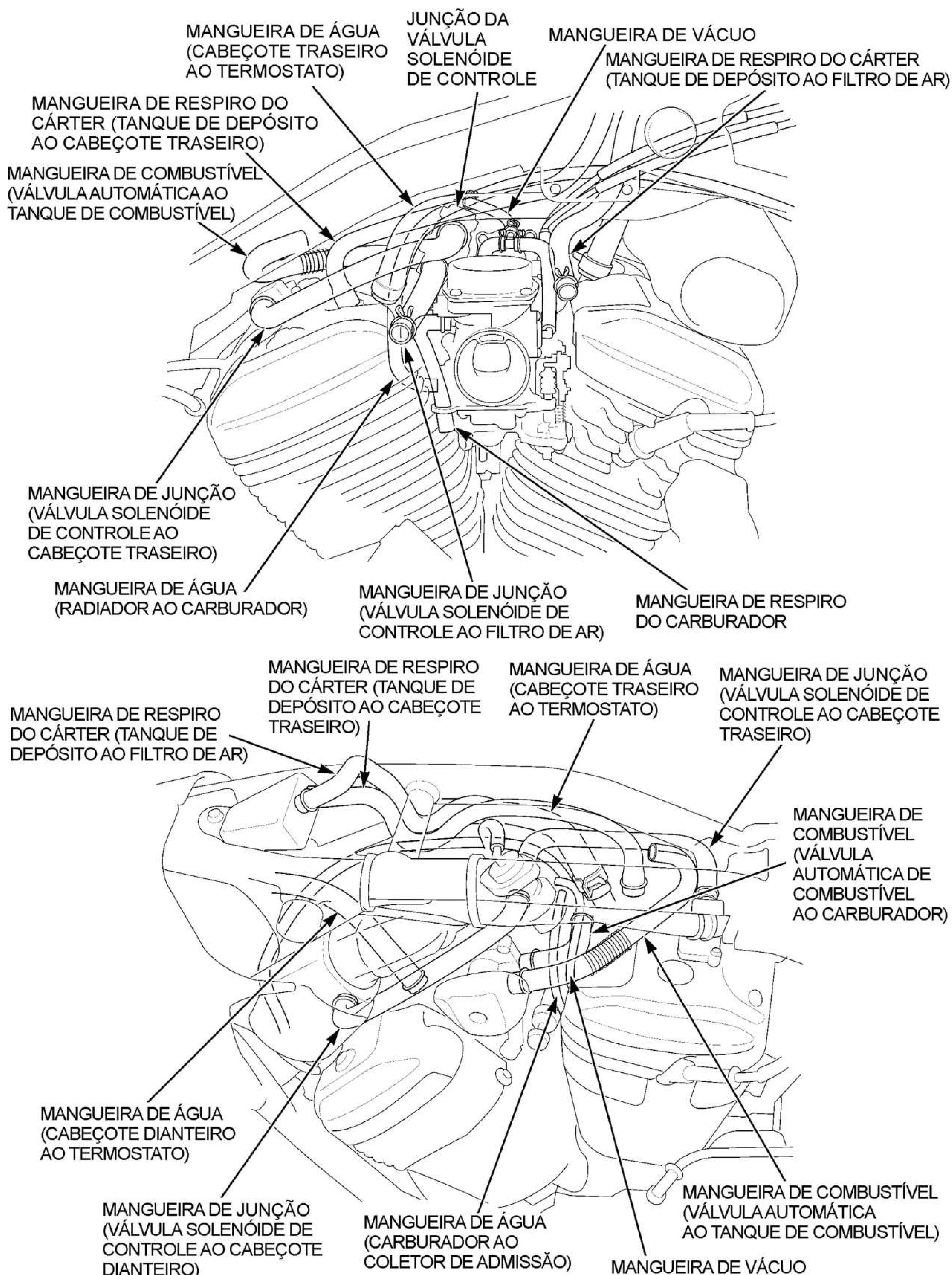
Localização	Material	Nota
Superfície de assento da tampa direita do cárter  Superfície de assento da tampa esquerda do cárter  Rosca do interruptor do motor do ventilador Rosca do sensor térmico	Junta líquida	
Rosca do parafuso da engrenagem de comando Rosca do parafuso da embreagem unidirecional de partida Rosca do parafuso da engrenagem acionada da bomba de óleo Rosca do parafuso da presilha do cabo do alternador Rosca do parafuso da placa de comando de engrenamento Rosca do parafuso da guia do rolamento da transmissão Rosca do parafuso da guia do retentor de óleo da árvore secundária Rosca do parafuso da guia do tensor da corrente de comando Rosca do parafuso de montagem do estator Rosca interna do ressalto de filtro de óleo do cárter Rosca do parafuso do gerador de pulsos de ignição Rosca do parafuso da tampa esquerda do cárter (marcada com "Δ") 	Trava química	Largura do revestimento: 6,5 ± 1 mm a partir da extremidade

CHASSI

Localização	Material	Nota
Interior da capa do cabo do acelerador	Graxa a base de silicone	
Interior da manopla esquerda do guidão	Semedine #540 ou	
Superfície deslizante do rolamento da mesa de direção Lábios do retentor de pó do rolamento de direção	ALVANIA EP2 - 3	
Rolamento da articulação do braço oscilante e lábios do retentor de pó	ALVANIA EP2 - 3	
Lábios do retentor de pó das rodas Superfície deslizante do eixo da roda traseira Superfície deslizante da articulação do cavalete lateral Superfície deslizante do apoio para pé, do assento principal e do passageiro Superfície deslizante interna do tubo do acelerador Parte superior de passagem do tubo do acelerador Superfície deslizante do parafuso de articulação da alavanca da embreagem Superfície deslizante do braço intermediário do freio traseiro Superfície deslizante do anel da articulação do freio traseiro Borracha do retentor de pó do pedal de freio Borracha do retentor de pó do pedal de engrenamento	Graxa para uso geral	Espalhar 1,0 g Espalhar 1,0 - 2,0 g Espalhar 0,2 - 0,3 g
Anel espaçador do eixo da roda Anel espaçador do pivô do braço oscilante Rosca do topo da direção Rosca da mesa inferior de direção e superfície de assento Extremidade de admissão do tubo de respiro do cárter	Óleo de motor	
Copo do cilindro mestre do freio Pistão mestre do freio Retentor do pistão de freio Retentor de pó do cáliper do freio	Fluido de freio DOT 4	
Articulação da alavanca de freio e bordas do pistão Superfície do pino deslizante do cáliper de freio	Graxa a base de silicone	
Rosca do parafuso flange acionado final Rosca do parafuso soquete do garfo	Trava química	
Interior de borracha da manopla	Adesivo Honda A ou equivalente	
Anel retentor da tampa do garfo dianteiro Lábio do retentor de óleo do garfo dianteiro Mola do garfo dianteiro Mola de retorno do garfo dianteiro	Fluido ATF	
Interior de cada cabo	Lubrificante para cabos	
Corrente de transmissão	#80 - 90 óleo para engrenagens	

PASSAGEM DE CABOS E FIAÇÕES





SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES

Esta motocicleta está em conformidade com os requisitos do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT (Resolução nº 297, datada de 02/06/2002, do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente).

EMIÇÃO DE POLUENTES

O processo de combustão produz monóxido de carbono, óxido de nitrogênio e hidrocarbonetos, entre outros elementos. O controle de hidrocarbonetos e óxido de nitrogênio é fundamental pois, sob certas condições, eles reagem para formar uma fumaça fotoquímica, quando sujeitos à exposição da luz solar. O monóxido de carbono não reage da mesma forma, porém é tóxico.

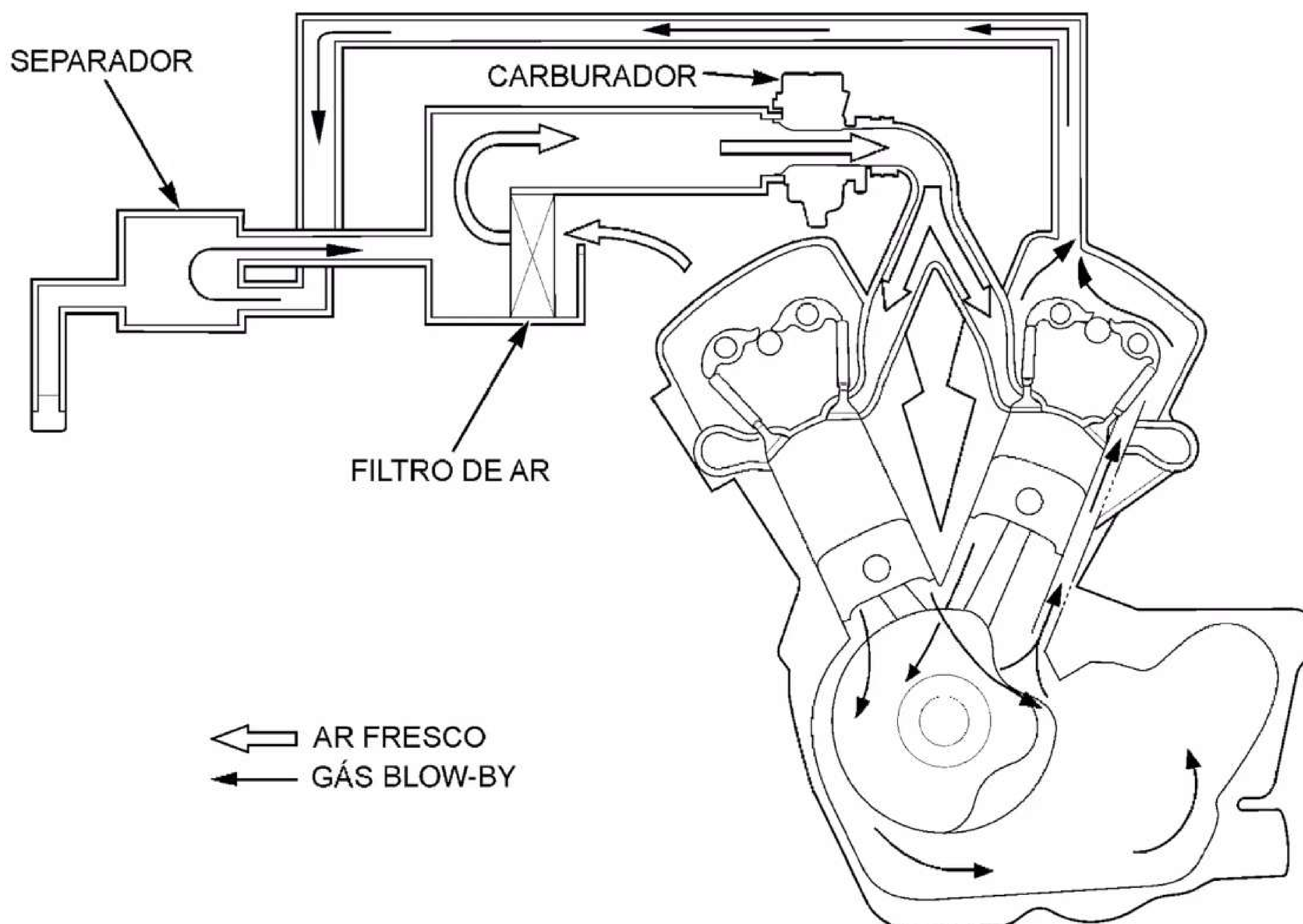
A Moto Honda da Amazônia Ltda. adota regulagens de mistura pobre para o carburador e outros sistemas a fim de reduzir as emissões de monóxido de carbono e hidrocarbonetos.

SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DE ESCAPAMENTO

O sistema de controle de emissões de escapamento adota regulagens de mistura pobre para o carburador e não há necessidade de quaisquer ajustes, exceto da marcha lenta, através do parafuso de aceleração. O sistema de controle de emissões de escapamento é separado dos sistemas de controle de emissões do cárter do motor.

SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DO CÁRTER DO MOTOR

O motor apresenta um sistema de cárter fechado para evitar as emissões do motor sejam descarregadas na atmosfera. O gás blow-by é redirecionado para a câmara de combustão através do filtro de ar e do carburador.



SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DE ESCAPAMENTO (SISTEMA DE SUPRIMENTO SECUNDÁRIO DE AR)

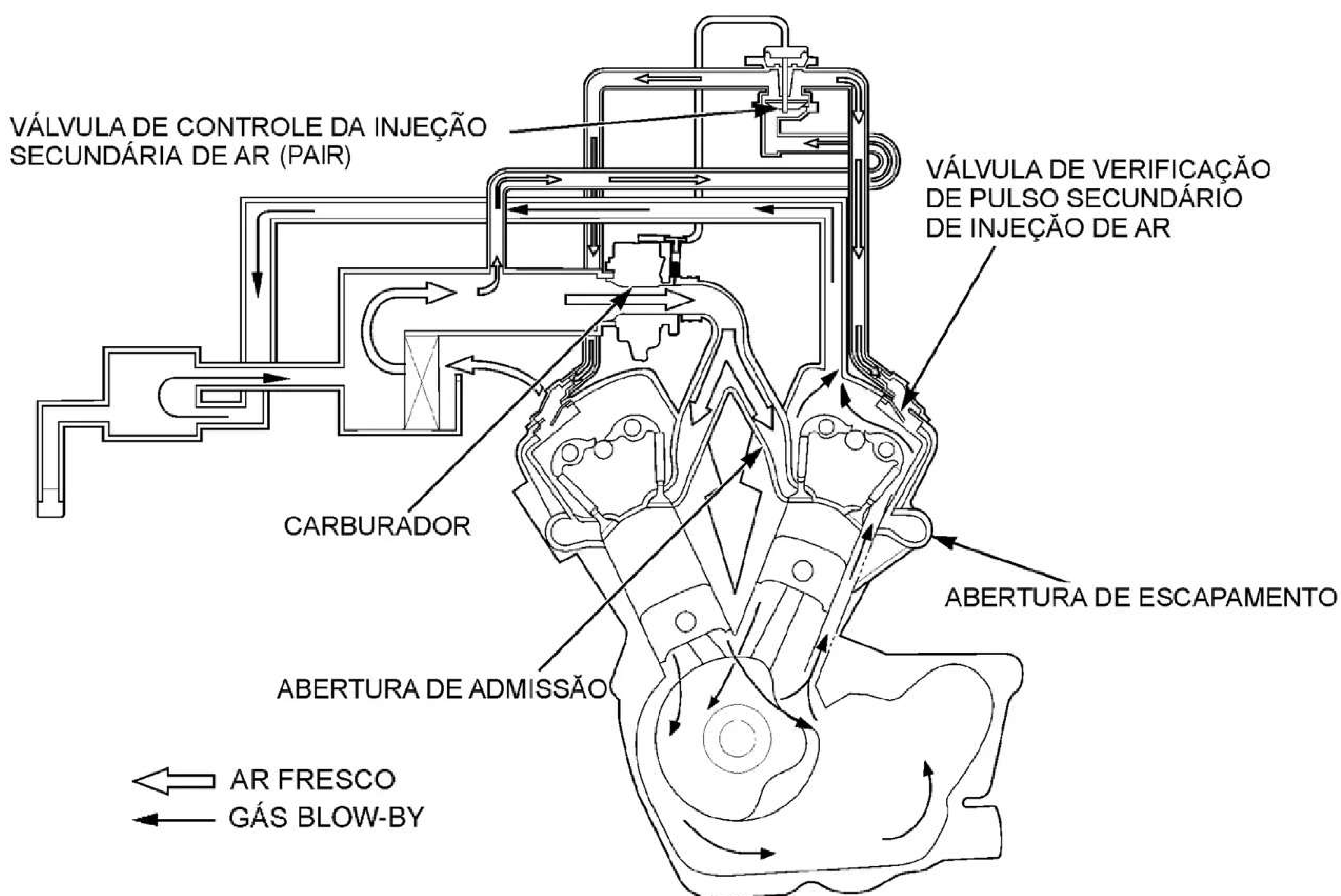
O sistema de controle de emissões de escapamento adota regulagens de mistura pobre para o carburador e não há necessidade de quaisquer ajustes, exceto da marcha lenta, através do parafuso de aceleração. O sistema de controle de emissões de escapamento é separado dos sistemas de controle de emissões do cárter do motor.

O sistema de controle de emissões de escapamento consiste de um sistema de suprimento secundário de ar que introduz ar filtrado nos gases de escapamento, no orifício de escape. O ar fresco é admitido no orifício de escape através da válvula de controle PAIR (Injeção Secundária de Ar).

Esta carga de ar fresco promove a queima dos gases de escapamento não queimados e transforma uma quantidade considerável de hidrocarbonetos e monóxido de carbono em dióxido de carbono relativamente inofensivo e vapor d'água.

Uma válvula de palheta evita o fluxo inverso do ar através do sistema. A válvula de controle PAIR é operada por uma válvula solenóide que, por sua vez, é controlada pela unidade de controle do motor. A passagem de ar fresco é aberta/fechada de acordo com as condições de funcionamento.

Não há necessidade de ajuste no sistema de suprimento secundário de ar, embora a inspeção periódica de seus componentes seja recomendada.



SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DE RUÍDO

É PROIBIDO MODIFICAR O SISTEMA DE CONTROLE DE RUÍDO: (1) É proibido remover ou tornar inoperante, a não ser que seja para fins de manutenção, reparos ou substituição, qualquer componente ou elemento de projeto incorporado em qualquer veículo novo para o controle de ruído, antes da venda ou entrega do veículo ao comprador final, ou enquanto o veículo estiver em uso. (2) É proibido o uso do veículo após tal dispositivo ter sido removido ou inutilizado.

ENTRE AS AÇÕES CONSIDERADAS UMA MODIFICAÇÃO NÃO AUTORIZADA, TEMOS:

1. Remoção ou perfuração do silencioso, abafadores, ponteiras de escapamento ou qualquer outro componente que conduza gases de escapamento.
2. Remoção ou perfuração de qualquer componente do sistema de admissão.
3. Falta de manutenção adequada.
4. Substituição de quaisquer peças móveis do veículo, peças dos sistemas de escapamento ou admissão, por outras peças diferentes das especificadas pelo fabricante.

ETIQUETA INFORMATIVA SOBRE O CONTROLE DE EMISSÕES

A Etiqueta de Informativa sobre o Controle de Emissões está fixada no lado esquerdo da suspensão traseira.

Para garantir que a motocicleta atenda aos requisitos legais, verifique se as emissões de CO e HC se encontram no nível recomendado em marcha lenta (Resolução nº 297/02, artigo 16 do CONAMA) (Consulte a pág. 21-24).

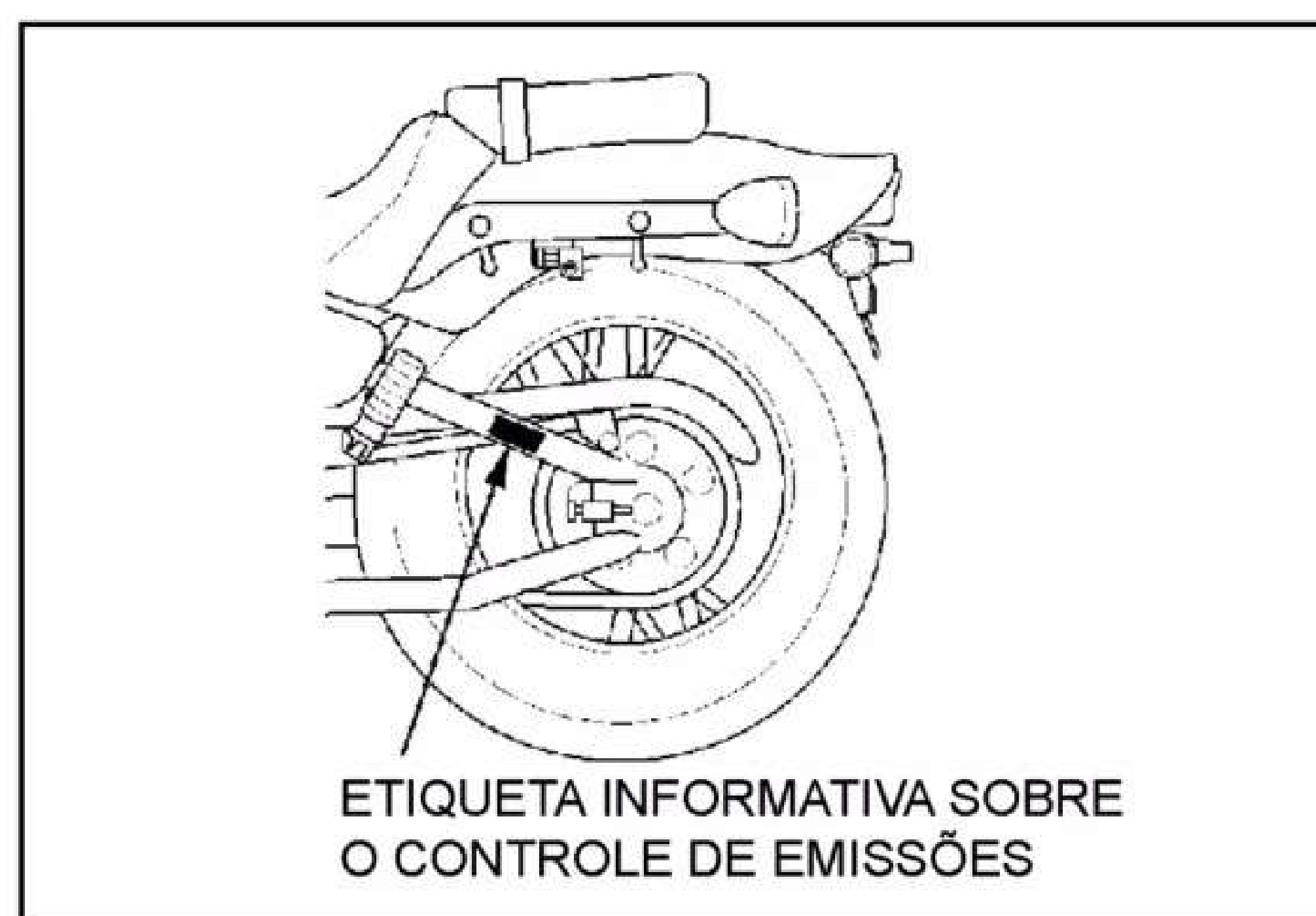


TABELA DE MANUTENÇÃO

Item	Operações	Período			
		1.000 km	3.000 km	6.000 km	a cada...km
Condutores de combustível	Verificar	■	■	■	3.000
Acelerador	Verificar e ajustar	■	■	■	6.000
Afogador	Verificar e ajustar	■	■	■	6.000
Filtro de ar	Trocar (nota 2)			■	6.000
Respiro do motor	Limpar (nota 3)	■	■	■	3.000
Vela de ignição	Limpar e ajustar		■		6.000
	Trocar			■	12.000
Folga das válvulas	Verificar	■		■	6.000
Óleo do motor	Trocar	■		■	6.000
Filtro de óleo do motor	Trocar	■		■	6.000
Marcha lenta	Ajustar	■	■	■	3.000
Líquido de arrefecimento do radiador	Verificar o nível e completar	■	■	■	3.000
	Trocar (nota 4)				12.000
Sistema de arrefecimento	Verificar o funcionamento	■	■	■	3.000
Sistema de escapamento	Verificar	■	■	■	3.000
Mangueiras de freio	Verificar	■	■	■	3.000
Sistema de iluminação/sinalização	Verificar o funcionamento	■	■	■	3.000
Corrente de transmissão	Verificar, ajustar e lubrificar	a cada 1.000 km			
Fluido de freio	Verificar o nível e completar	■	■	■	6.000
	Trocar (nota 4)				12.000
Desgaste da pastilha do freio	Verificar	■	■	■	6.000
Sistema de freio	Verificar o funcionamento	■	■	■	3.000
Interruptor da luz do freio	Verificar o funcionamento	■	■	■	3.000
Direção do foco do farol	Ajustar				12.000
Sistema de embreagem	Verificar o funcionamento			■	6.000
Cavalete lateral	Verificar				12.000
Suspensões dianteira e traseira	Verificar				12.000
Porcas, parafusos e elementos de fixação	Verificar e reapertar	■	■	■	3.000
Aros e rodas	Verificar				12.000
Pneus	Ajustar a pressão	a cada 1.000 km			
Rolamentos da coluna de direção	Verificar, ajustar ou lubrificar		■	■	3.000
Instrumentos/Interruptores	Verificar o funcionamento	■	■	■	3.000

Nota: 1. Para indicações maiores do hodômetro, repita os intervalos de frequência programados.
2. Efetue o serviço com mais frequência quando utilizar a motocicleta em regiões úmidas ou com muita poeira.
3. Efetue o serviço com mais frequência quando utilizar a motocicleta em sob condições de chuva ou aceleração máxima.
4. Substitua a cada 2 anos ou a cada intervalo de quilometragem indicado na tabela, o que ocorrer primeiro.

SISTEMA DE ESCAPAMENTO

MEDIÇÃO DAS EMISSÕES DE ESCAPAMENTO EM MARCHA LENTA

Verifique os seguintes itens antes da inspeção:

- Condição da vela de ignição
- Condição do elemento do filtro de ar
- Sincronização do carburador
- Sistema de controle de emissões do cárter do motor
- Ponto de ignição

1. Apóie a motocicleta no cavalete lateral.
2. Conecte um tubo ou mangueira apropriado (resistente ao calor e a produtos químicos) no silencioso, de forma que a ponta de prova possa ser inserida em mais de 60 cm.

NOTA

Temperatura do óleo do motor para referência: 60°C.

3. Aqueça o motor até a temperatura normal de funcionamento. Dez minutos de condução normal são suficientes.
4. Ajuste a rotação de marcha lenta, se necessário.

MARCHA LENTA: 1.200 ± 100 rpm

5. Insira a ponta de prova no silencioso e meça a concentração de monóxido de carbono (CO, %) e hidrocarboneto (HC, ppm).

Concentração de CO em marcha lenta:

1,6 ± 0,3 %

Concentração de HC em marcha lenta:

abaixo de 300 ppm

Se a concentração de CO e HC não for a especificada, ajuste o parafuso de mistura (pág. 21-38).

SISTEMA DE SUPRIMENTO SECUNDÁRIO DE AR

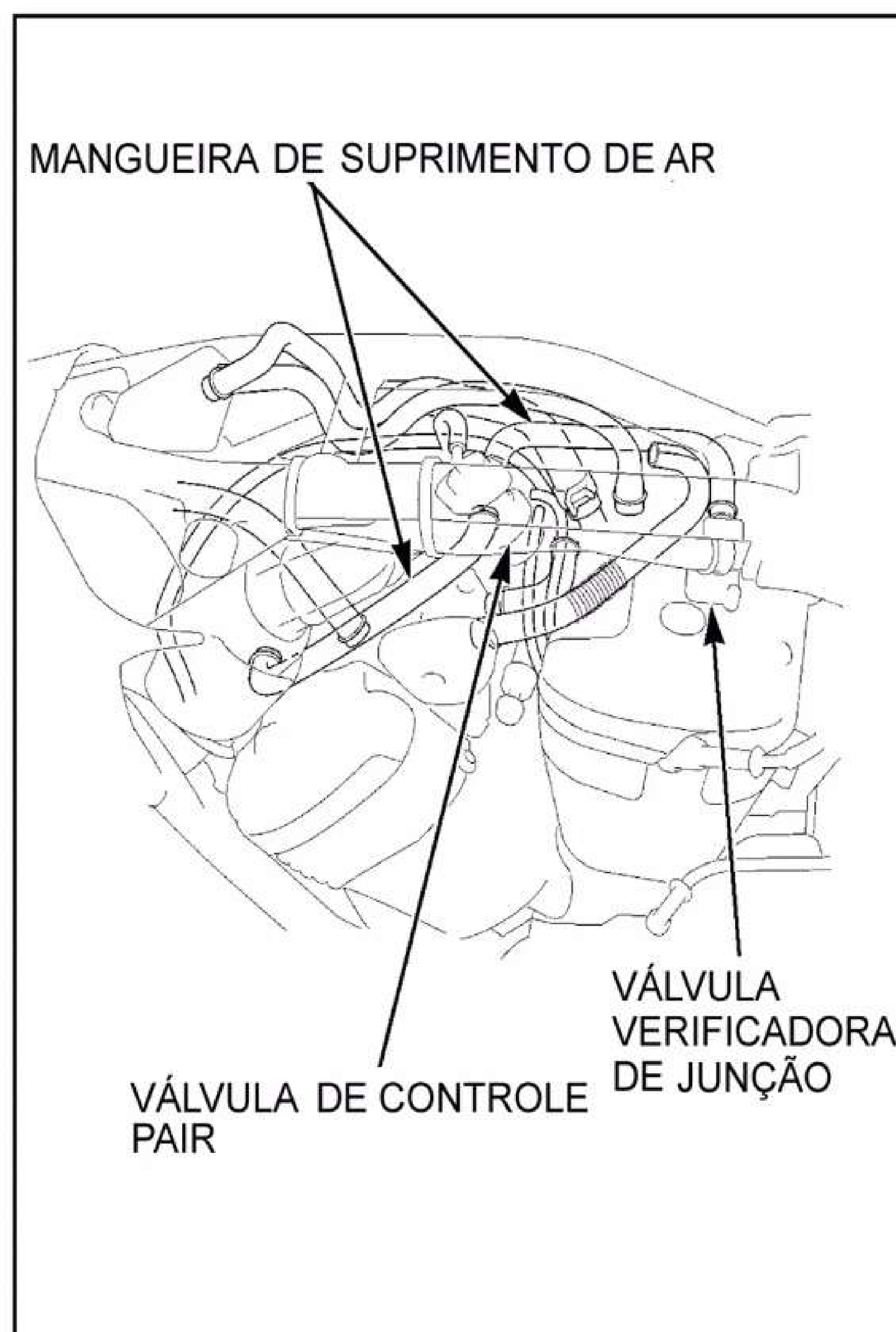
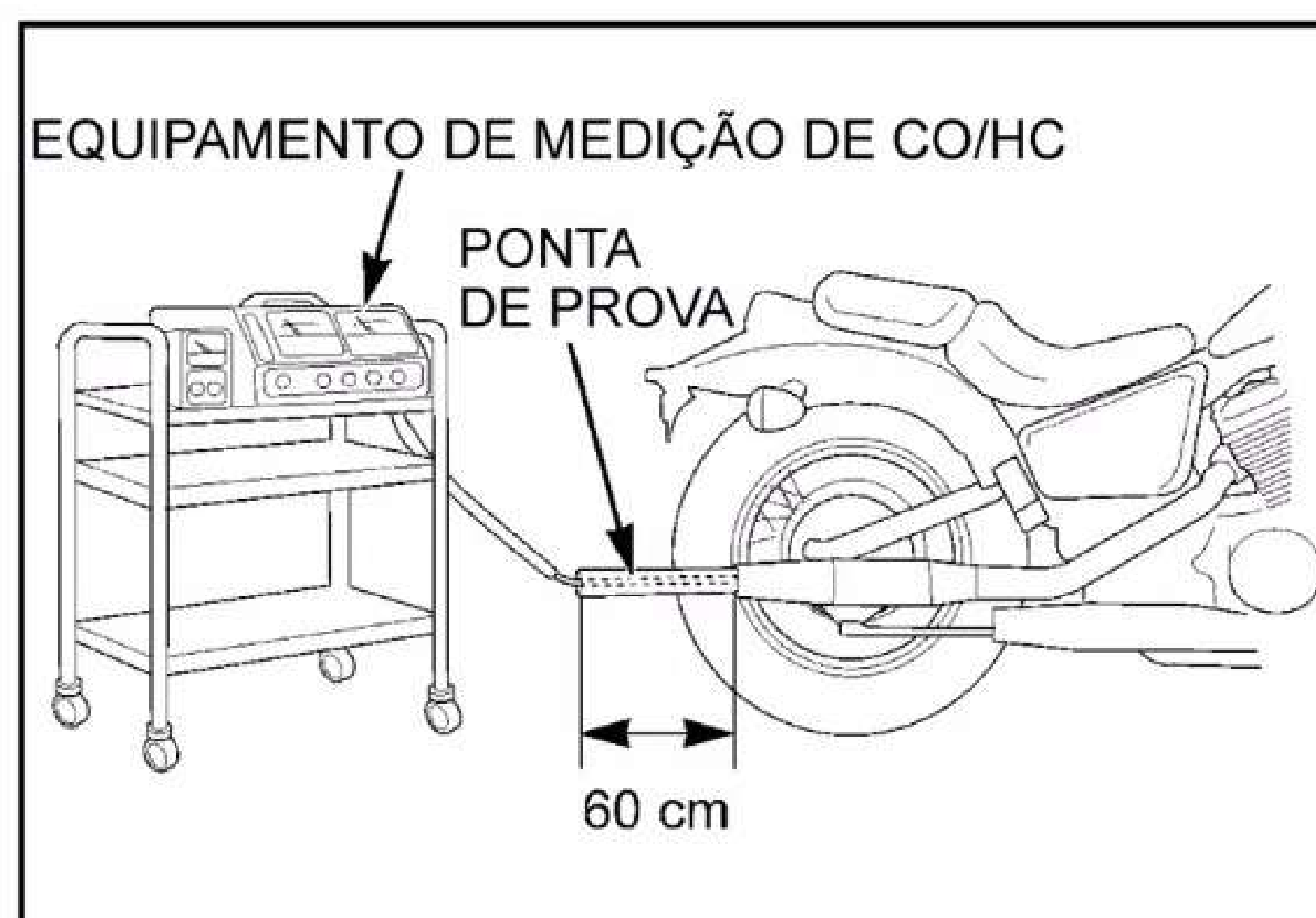
- Esta motocicleta está equipada com um sistema de suprimento secundário de ar, instalado na tampa do cabeçote.
- O sistema de suprimento secundário de ar introduz ar filtrado nos gases de escapamento, no orifício de escape toda vez que há um pulso de pressão negativa no sistema de escapamento. Esta carga de ar fresco promove a queima dos gases de escapamento não queimados e transforma uma quantidade considerável de hidrocarbonetos e monóxido de carbono em dióxido de carbono e água, relativamente inofensivos e vapor d'água.

Remova o tanque de combustível.

Verifique a mangueira de suprimento de ar entre a válvula de controle PAIR e a tampa do cabeçote, quanto a deterioração, danos ou conexões frouxas. Certifique-se de que a mangueira não esteja dobrada, obstruída ou trincada.

Se as mangueiras apresentarem sinais de danos causados por calor, inspecione a válvula de verificação da junção (pág. 4-16).

Verifique a mangueira de sucção de ar entre o alojamento do filtro e a válvula solenóide de controle, à procura de deterioração, danos ou conexões soltas. Assegure-se de que as mangueiras não estão dobradas, pinçadas ou rachadas.



FILTRO DE AR

NOTA

- O elemento do filtro de ar é do tipo papel viscoso e não pode ser limpo por que o elemento contém um adesivo de pó.
- Se a motocicleta for utilizada em áreas molhadas ou poeirentas, são necessárias inspeções mais freqüentes.

Remova o parafuso da tampa da carcaça do sub filtro de ar e a tampa.

Remova os três parafusos e a tampa da carcaça do filtro de ar.

Remova o elemento do filtro.

Substitua o elemento de acordo com a tabela de manutenção (pág. 3-3).

Substitua sempre que necessário, se estiver excessivamente sujo ou danificado.

CARCAÇA DO FILTRO DE AR

REMOÇÃO

Remova o tanque de combustível (pág. 4-3).

Remova os parafusos de montagem da carcaça do filtro de ar.



Solte a braçadeira da carcaça do filtro de ar ao ressonador e ao carburador.
Desconecte o tubo de respiro do cárter e a mangueira de sucção.

Remova a carcaça do filtro de ar.

INSTALAÇÃO

Conecte o tubo de respiro do cárter e a mangueira de sucção de ar.

Instale a carcaça do filtro de ar.

Aperte a braçadeira da carcaça do filtro de ar ao ressonador e ao carburador.

Instale e aperte os parafusos de montagem do filtro de ar com o torque especificado.

TORQUE: 12 N.m (1,2 kg.m)

Instale o tanque de combustível (pág. 4-3).



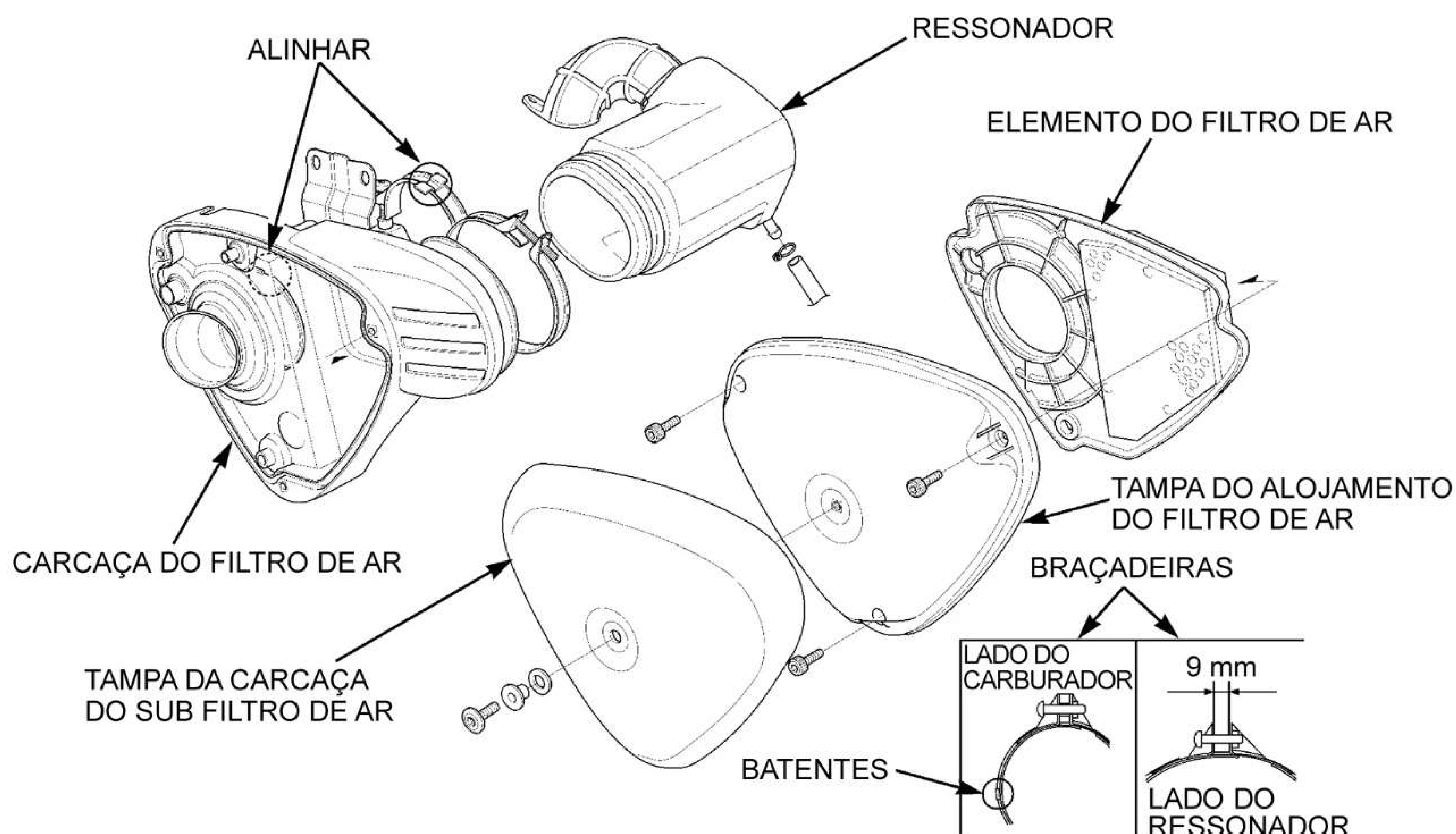
RESSONADOR

REMOÇÃO

Remova a carcaça do filtro de ar (pág. 21-25).
Desconecte a capa das velas de ignição.
Remova o ressonador, da saliência.
Remova o ressonador, do chassi.



INSTALAÇÃO



Instale o ressonador no chassi.
 Insira o ressonador na saliência.
 Conecte a capa da vela de ignição.
 Instale o alojamento do filtro de ar (pág. 21-26).



REMOÇÃO DO CARBURADOR

⚠ CUIDADO

Gasolina é extremamente inflamável e explosiva sob certas condições. MANTENHA AFASTADA DO ALCANCE DE CRIANÇAS.

Solte o parafuso e drene o carburador.
 Remova o tanque de combustível (pág. 4-3).
 Remova o ressonador (pág. 21-26).

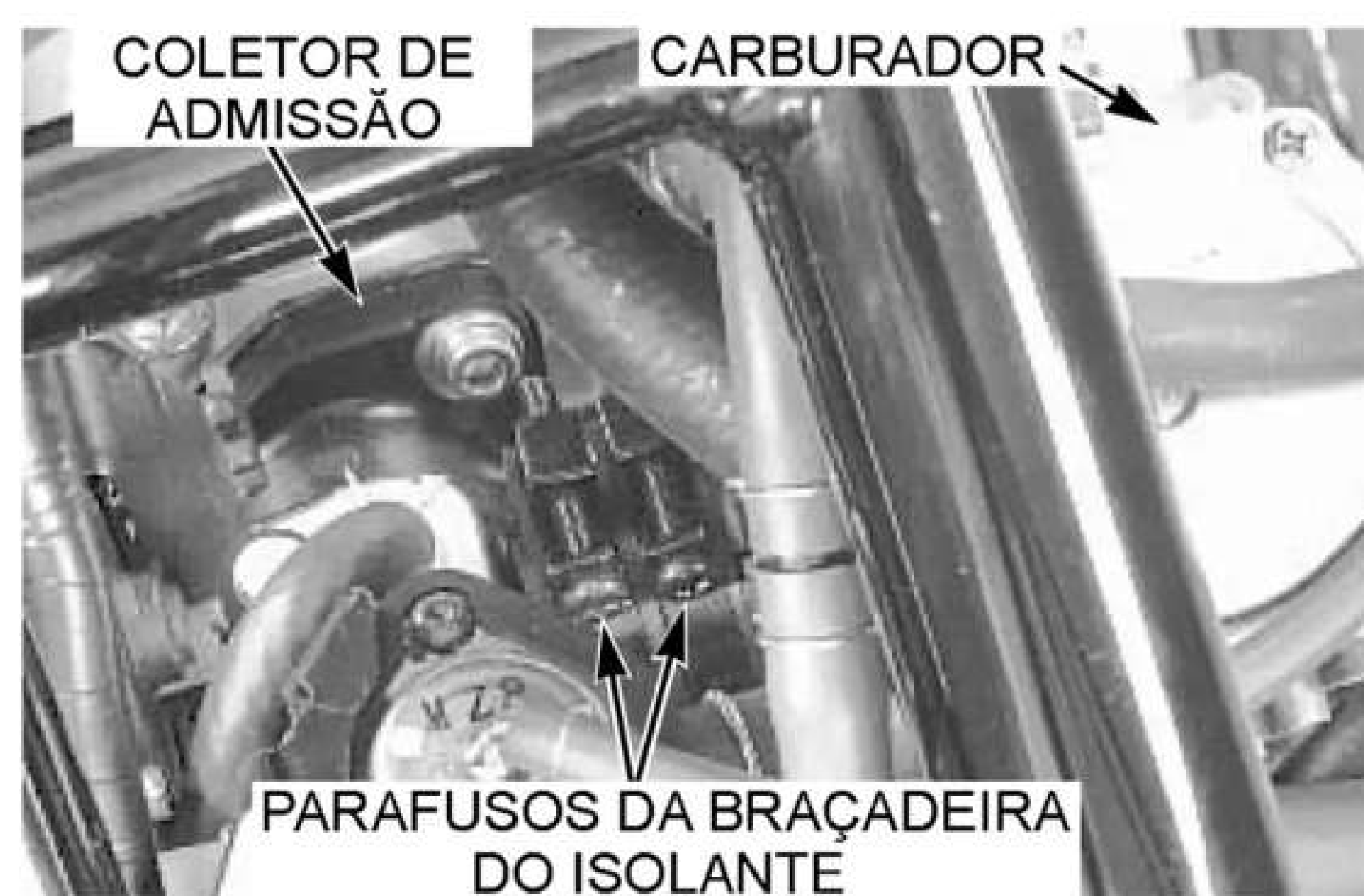
Solte a porca e remova o botão do afogador.
 Remova o botão de controle de parada do acelerador



Desconecte a mangueira de ar.



Solte os parafusos da braçadeira do isolante do carburador e desconecte o carburador, do coletor de admissão.



Desconecte a mangueira de combustível.
Desconecte as mangueiras de água.



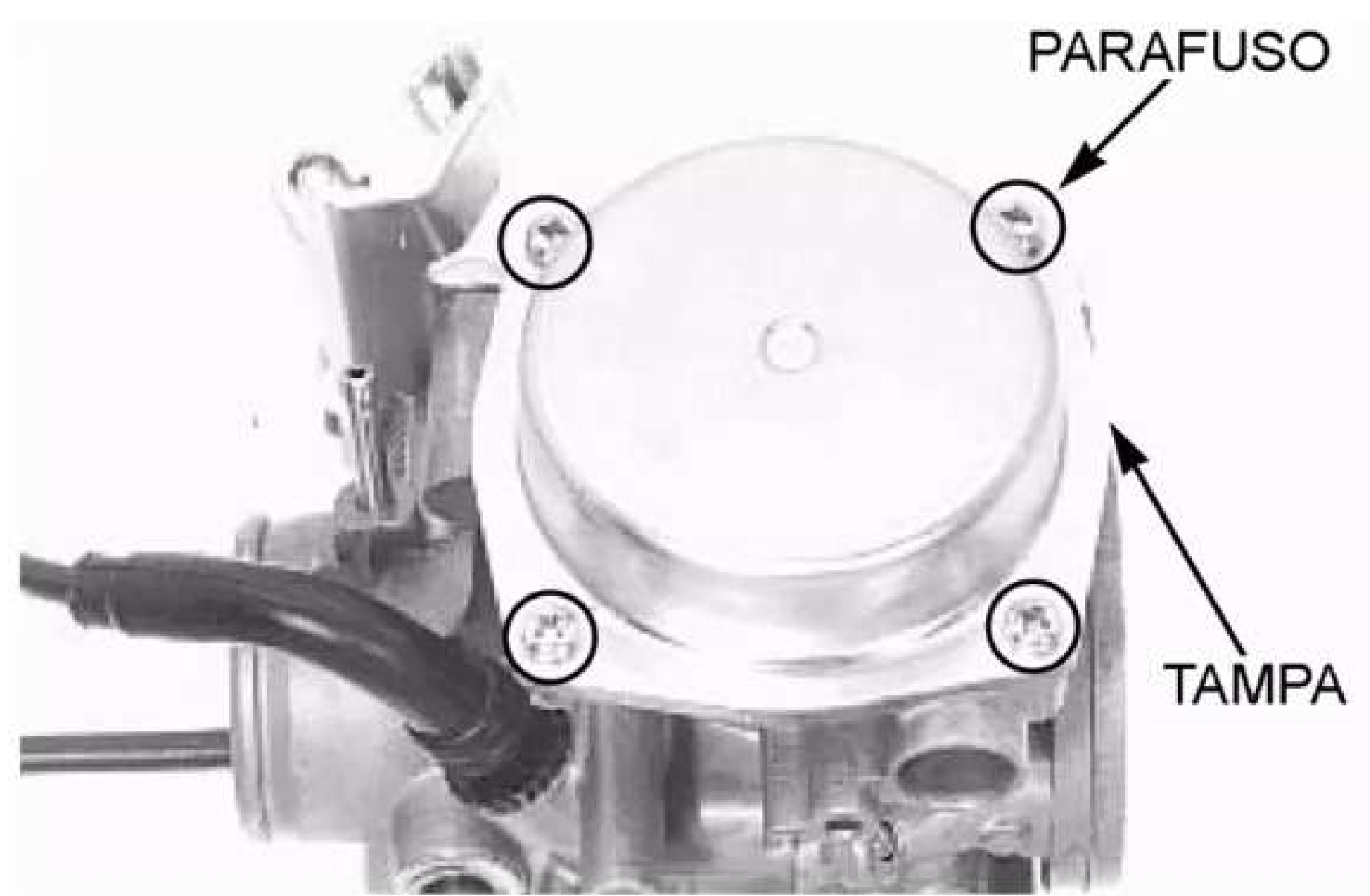
Solte as porcas de ajuste e desconecte os cabos do acelerador, do tambor do acelerador.
Remova os ajustadores da presilha.



INSPEÇÃO E DESMONTAGEM DO CARBURADOR

CÂMARA DE VÁCUO

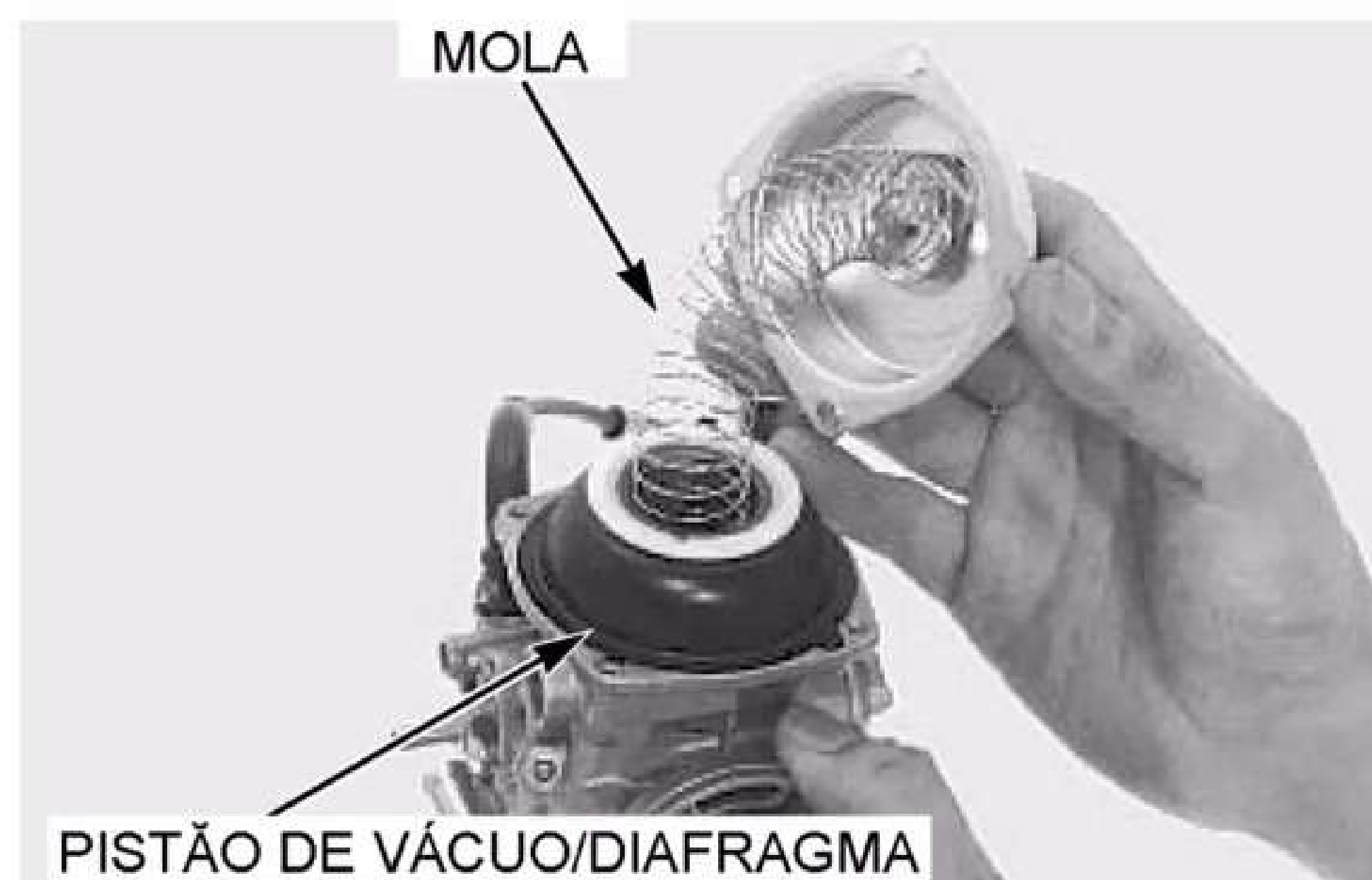
Remova os quatro parafusos e a tampa da câmara de vácuo.



Remova a mola e o pistão de vácuo/diafragma.

Inspecione o pistão de vácuo à procura de desgaste, cortes, rasgos ou outros danos.

Assegure-se de que o pistão move-se para cima e para baixo livremente na câmara.



Empurre o suporte da agulha e gire-o a 90° no sentido anti-horário.

ATENÇÃO

Cuidado para não danificar o diafragma.

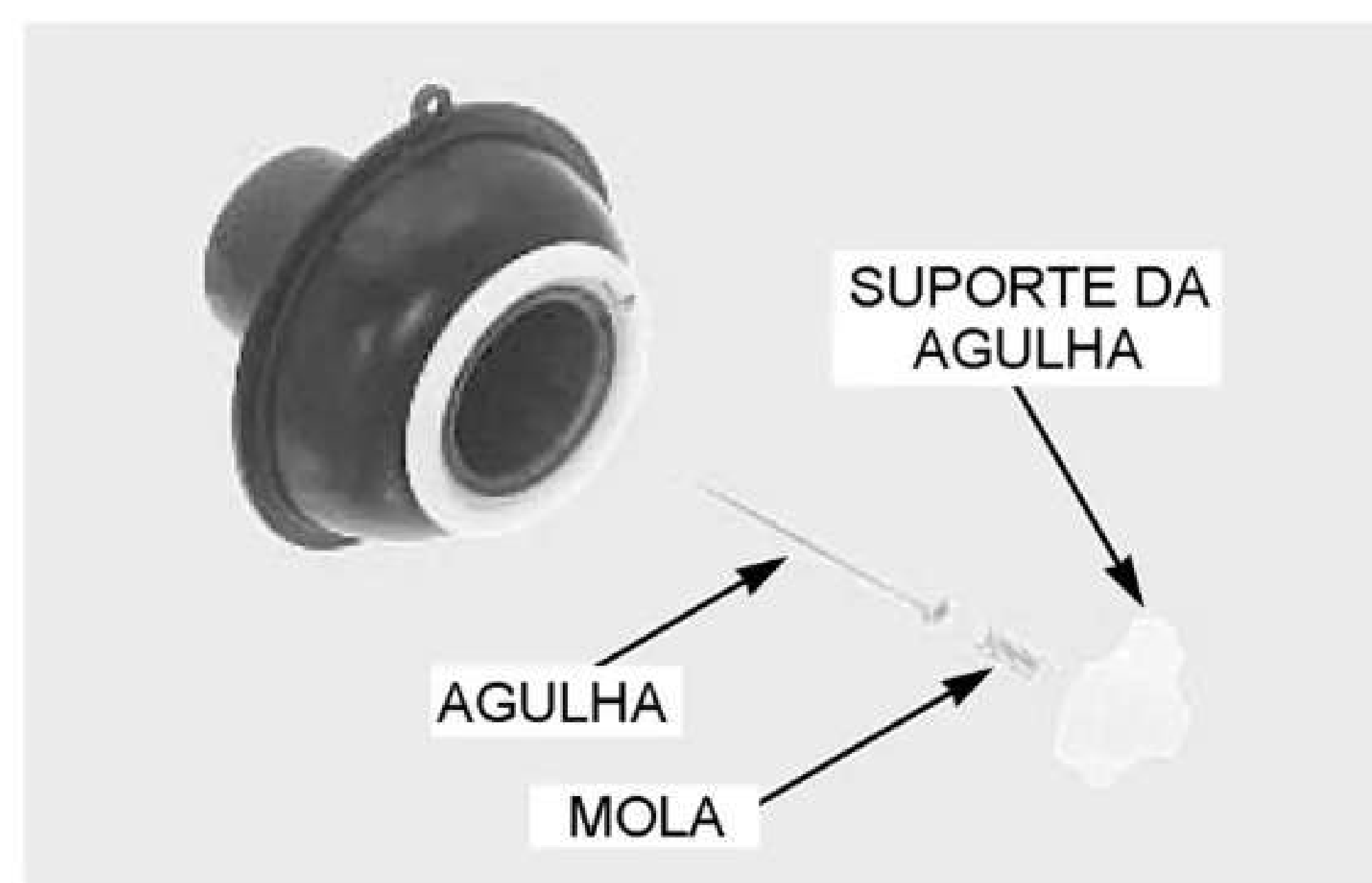


Remova o suporte da agulha, a mola e a agulha, do pistão.



Inspecione a agulha à procura de desgaste excessivo na ponta, dobra ou outros danos.
Inspecione o diafragma à procura de danos, fadiga ou furos.
Inspecione o pistão de vácuo à procura de desgaste ou danos.
Substitua as peças, se necessário.

Haverá vazamento de ar para fora da câmara de vácuo se o diafragma estiver danificado de qualquer forma, mesmo que seja um pequeno furo.

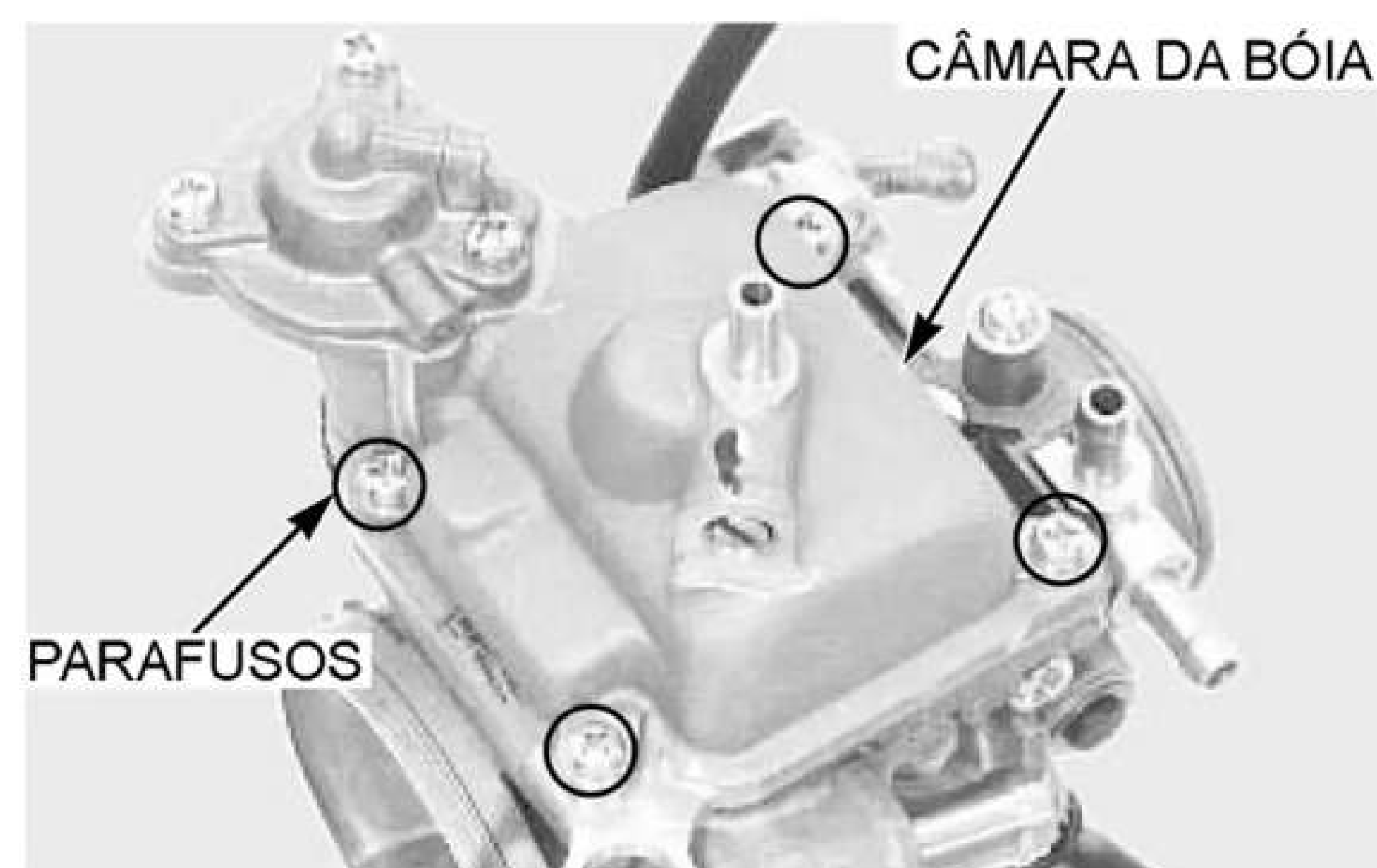


CÂMARA DA BÓIA

Remova o parafuso e desconecte a articulação do braço da bomba do acelerador.

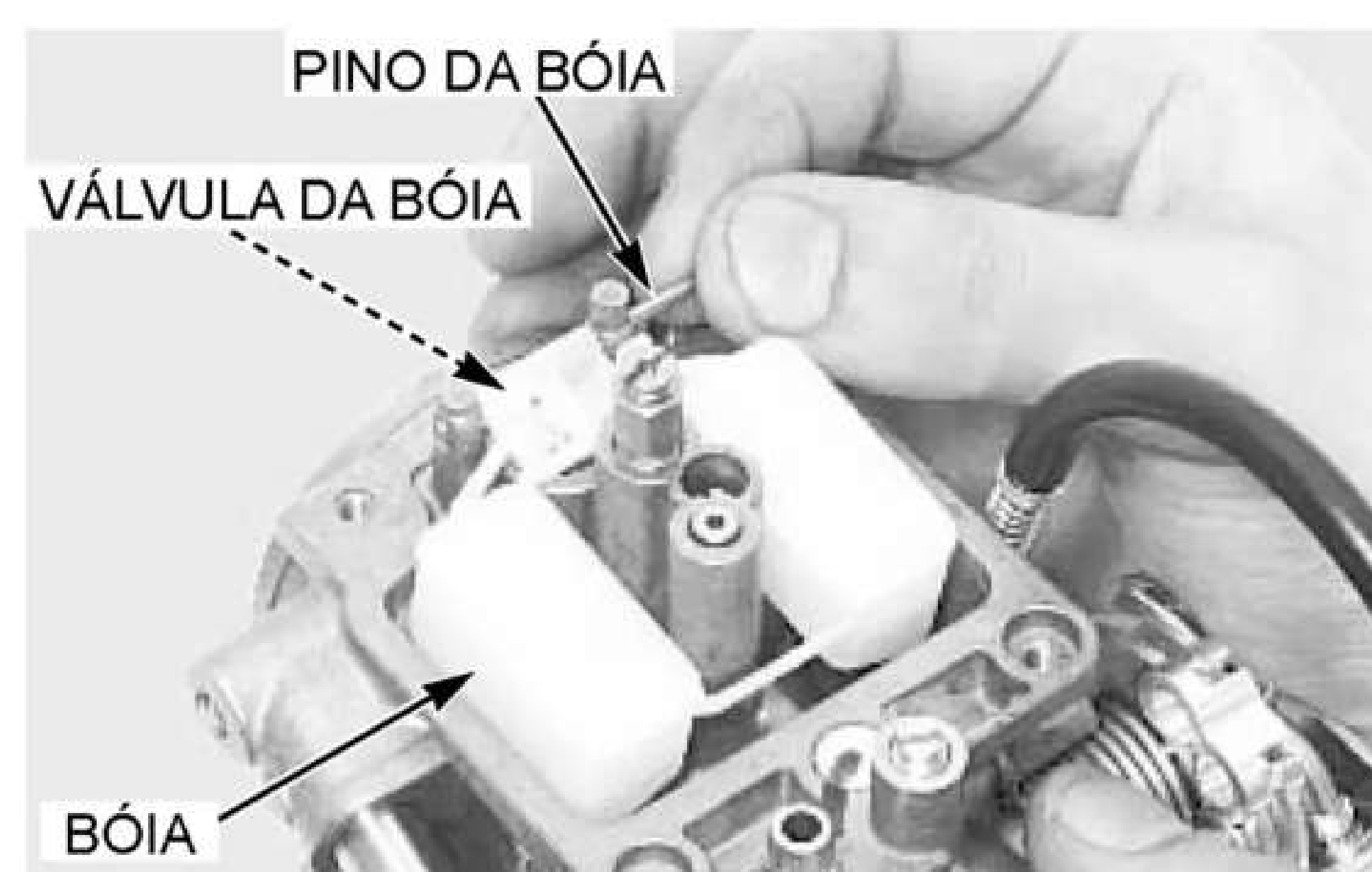


Remova os parafusos, a câmara da bóia e o anel vedador.



Remova o pino da bóia, a bóia e a válvula da bóia.

Verifique a bóia à procura de danos ou combustível dentro da bóia.



Verifique a válvula da bóia e a sede da válvula a procura de riscos, rachaduras, obstruções ou danos.
Verifique a ponta da válvula da bóia, onde há o contato com a sede da válvula, a procura de desgaste ou contaminação.

Uma válvula desgastada ou contaminada não se assenta apropriadamente e eventualmente poderá afogar o carburador.

ATENÇÃO

Manuseie todos os giclês com muito cuidado. Eles são facilmente riscados ou rachados.

Remova o giclê principal, o suporte da agulha e o giclê de marcha lenta.

ATENÇÃO

O parafuso de mistura será danificado se for apertado contra a sede.

Gire o parafuso de mistura e conte cuidadosamente o número de voltas até que se assente levemente. Anote este número para uso como referência ao reinstalar o parafuso.

Remova o parafuso de mistura, a mola, a arruela e o anel vedador.

Inspecione cada giclê, à procura de desgaste ou danos. Limpe os giclês com solvente não inflamável e seque-os com jatos de ar comprimido para mantê-los desobstruídos.

Verifique o parafuso de mistura à procura de desgaste ou danos.

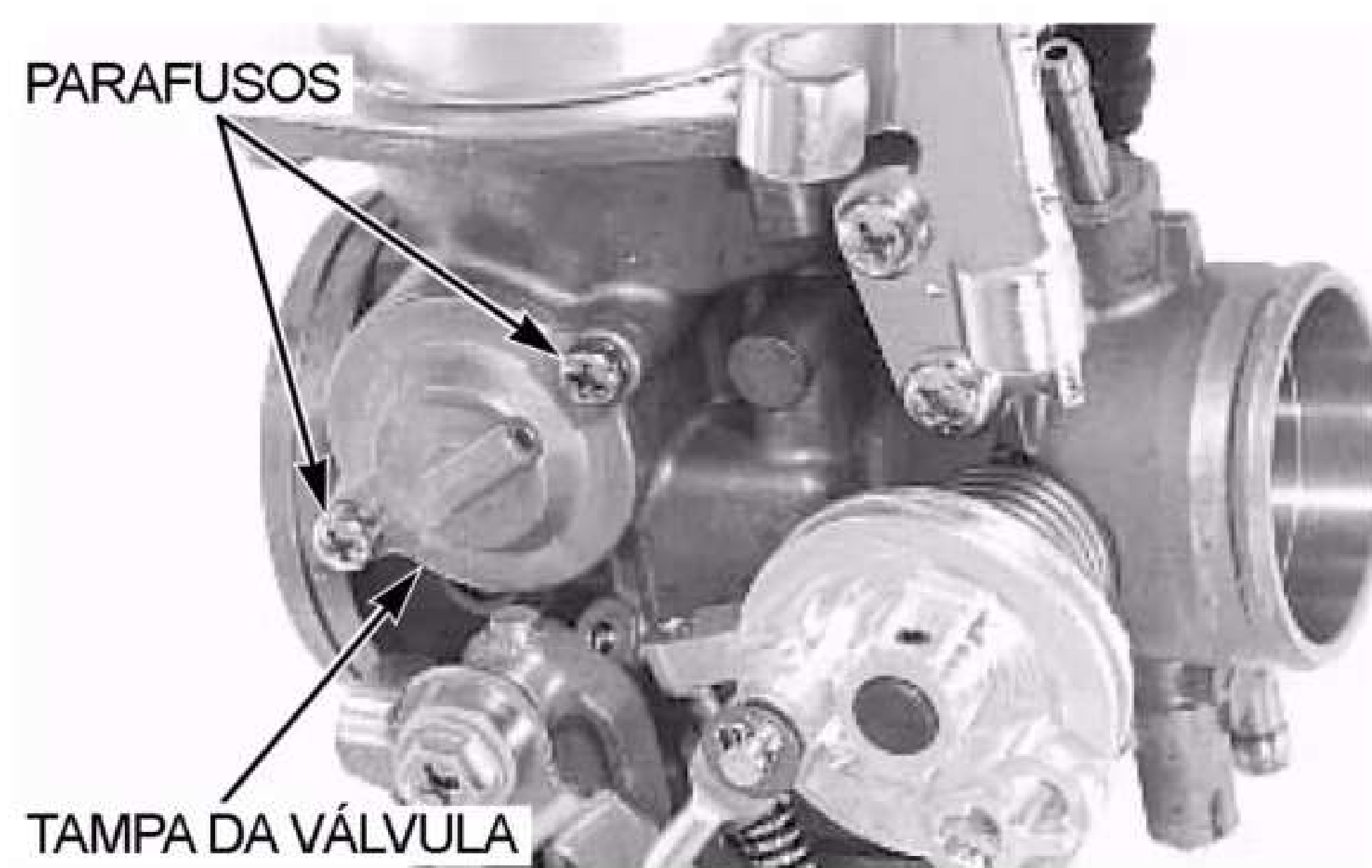
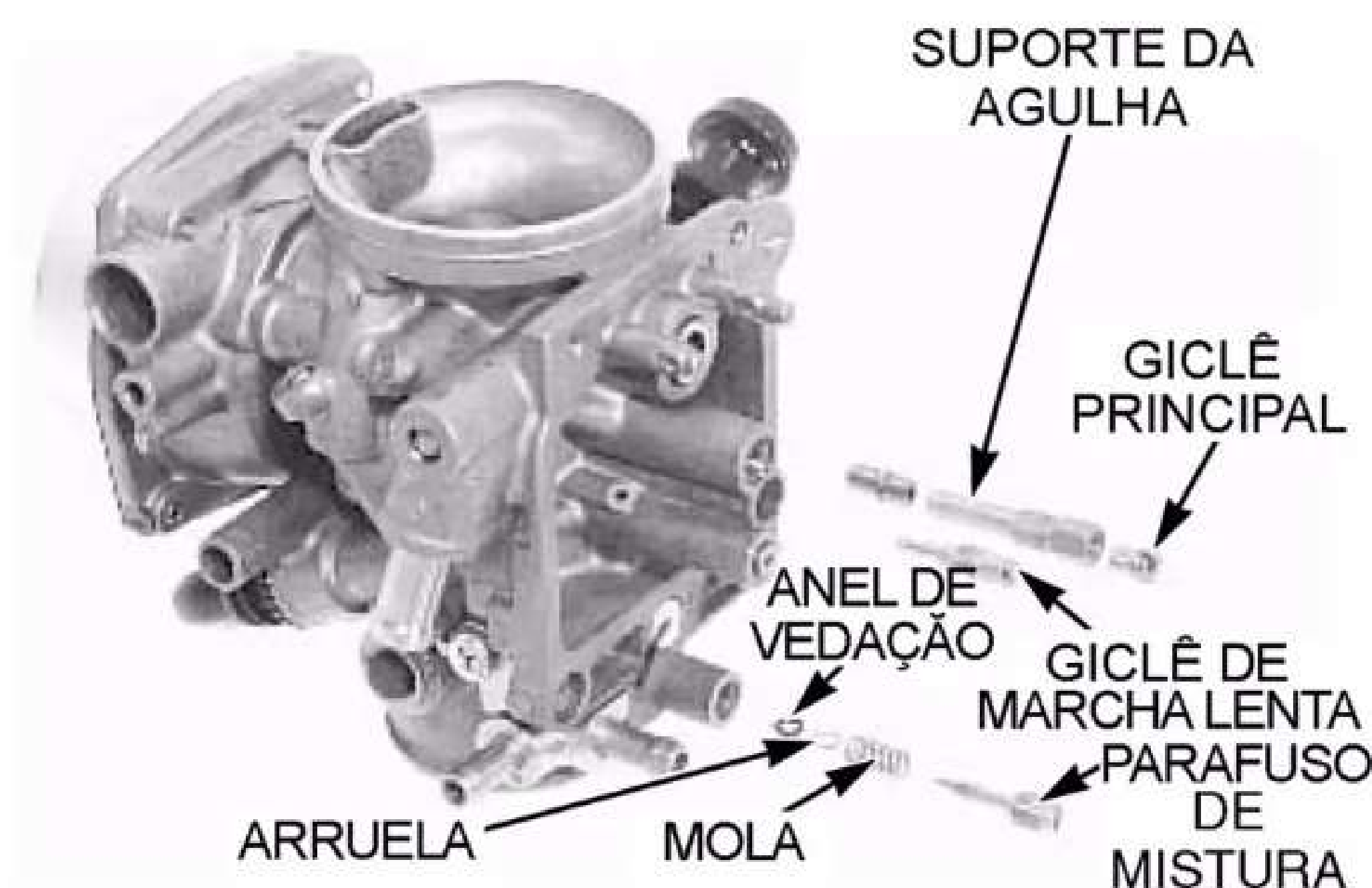
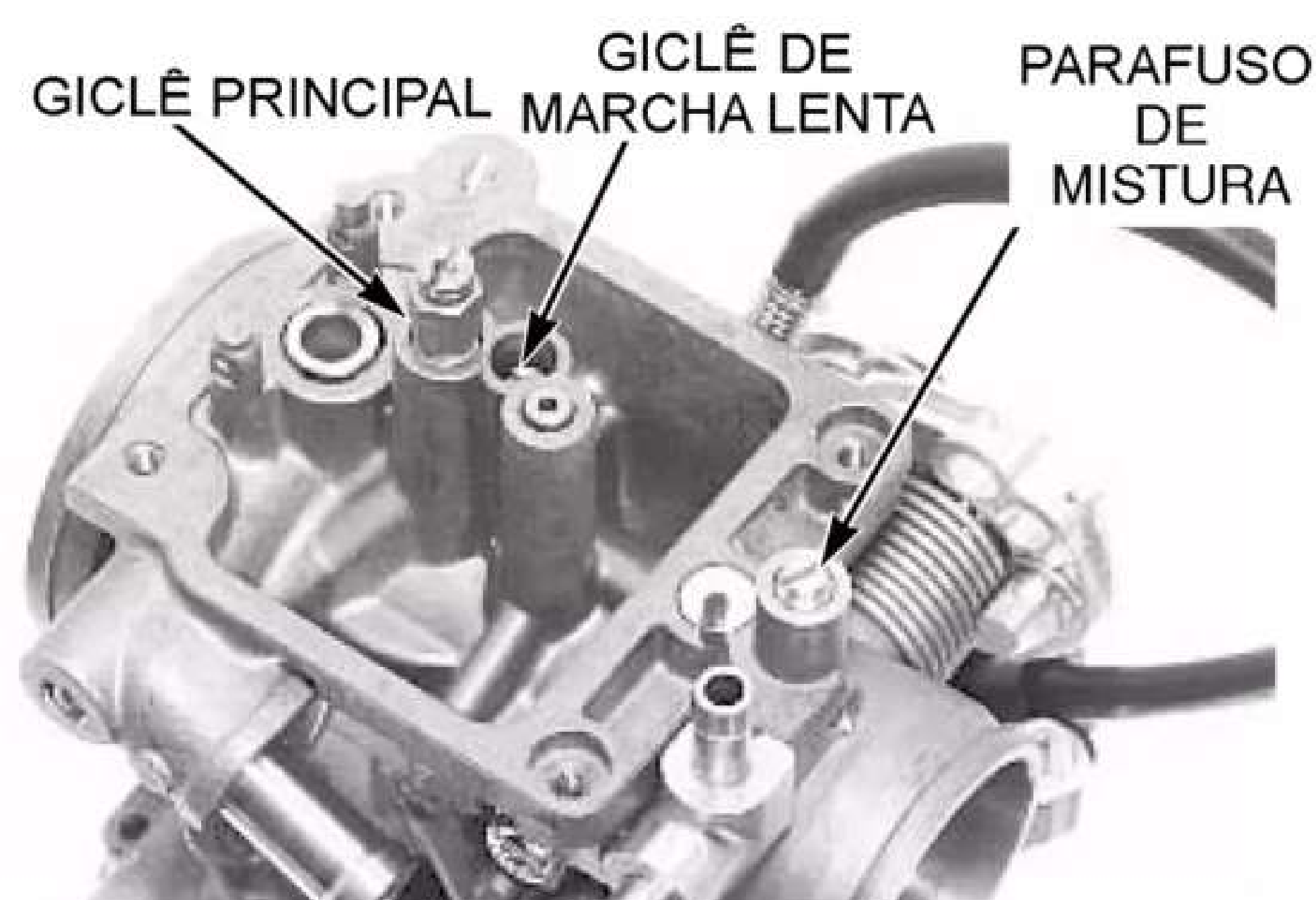
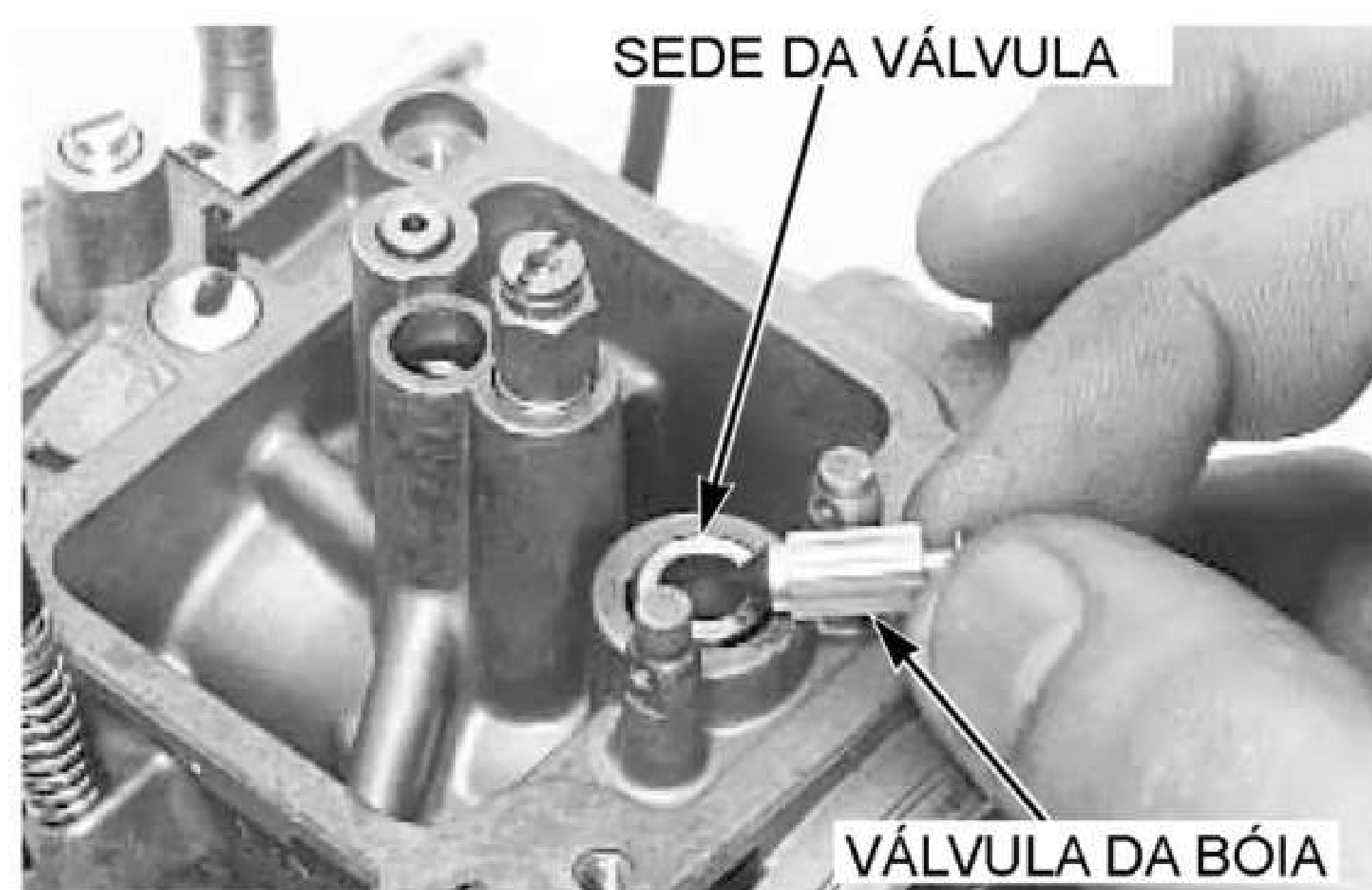
Substitua as peças, se necessário.

VÁLVULA DE CORTE DE AR

Remova os dois parafusos e a tampa da válvula de corte de ar.

NOTA

A tampa da válvula de corte de ar está instalada sob pressão de mola. Não perca a mola e os parafusos.



Remova a mola e o diafragma.

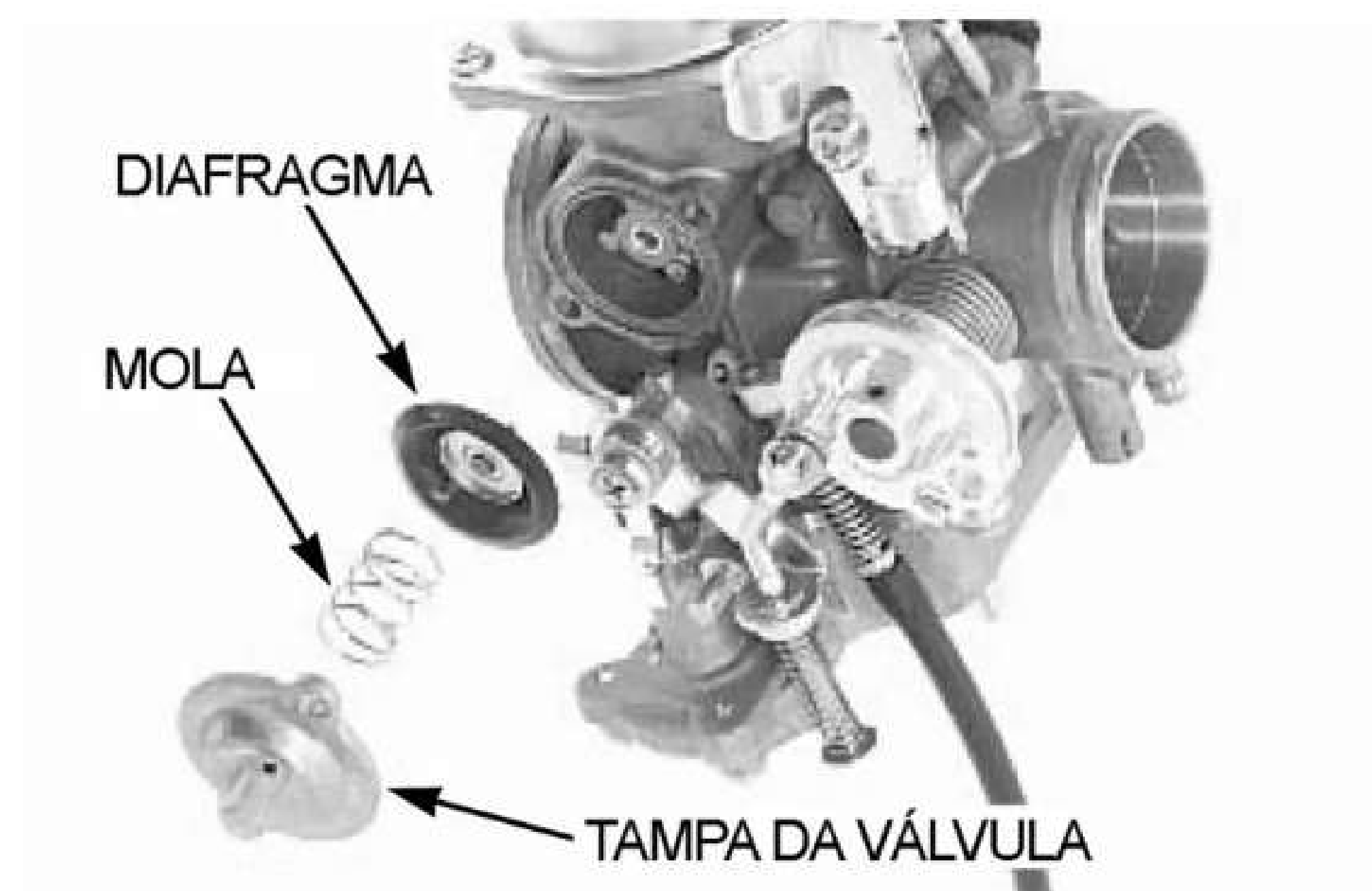
Verifique se o diafragma não está deteriorado, furado ou com outros danos.

Verifique se a mola não está deteriorada ou com outros danos.

Verifique se não há desgaste excessivo na ponta da agulha do diafragma ou outros danos.

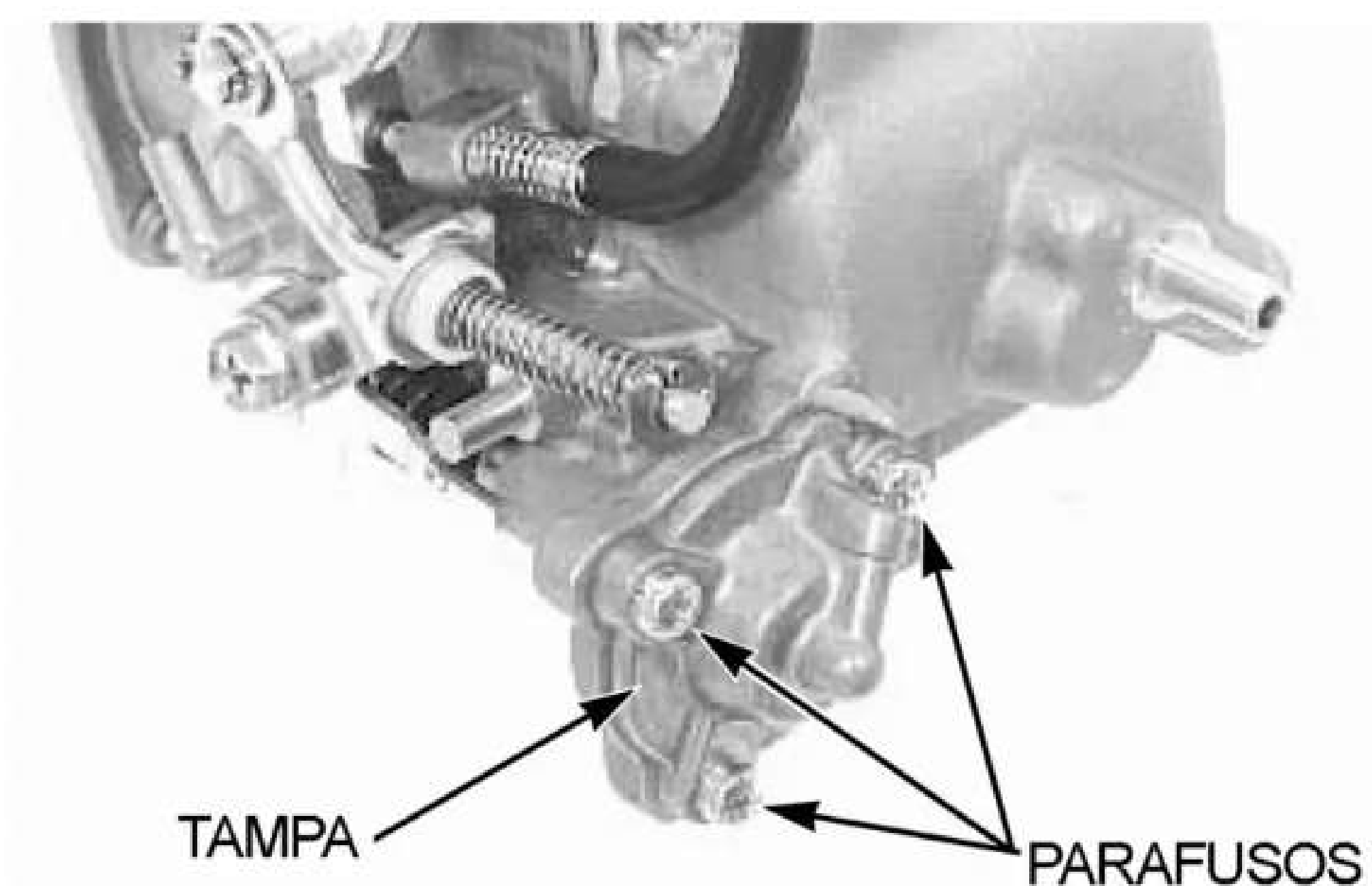
Verifique se o orifício de ar não está obstruído.

Substitua a válvula de corte de ar como um conjunto, se necessário.



BOMBA DE ACELERAÇÃO

Remova os três parafusos e a tampa da bomba de aceleração.



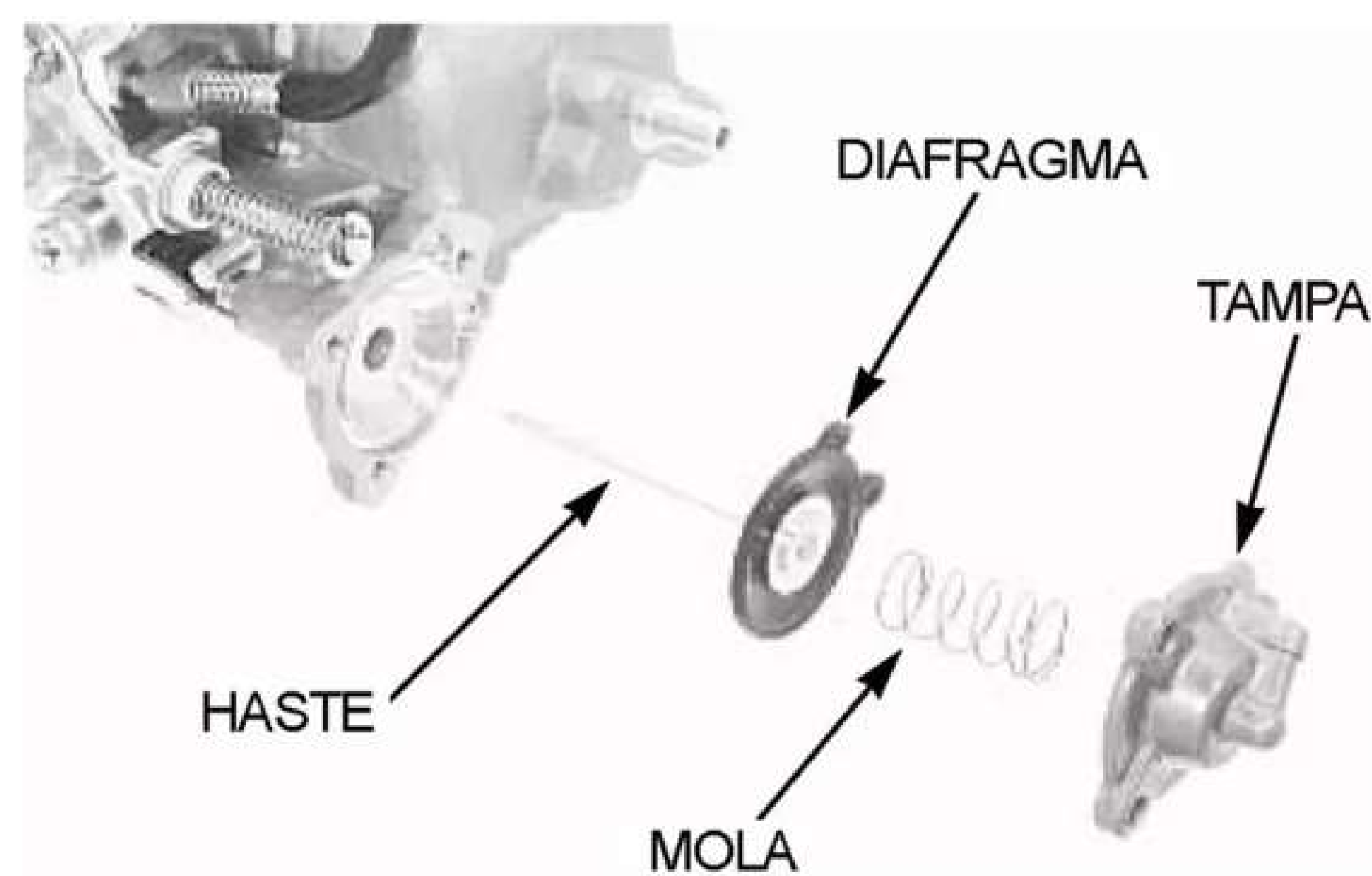
Remova a mola e o diafragma/haste

NOTA:

A tampa do diafragma está instalada sob pressão de mola. Não perca a mola e os parafusos.

Verifique se a haste não está dobrada ou danificada.

Verifique se o diafragma não está danificado ou com furos.



LIMPEZA DO CORPO DO CARBURADOR

ATENÇÃO

- Limpar as passagens de ar e combustível com uma escova de arame danificará o corpo do carburador.
- Remova os diafragmas para evitar danos, antes de utilizar jatos de ar comprimido para desobstruir as passagens.

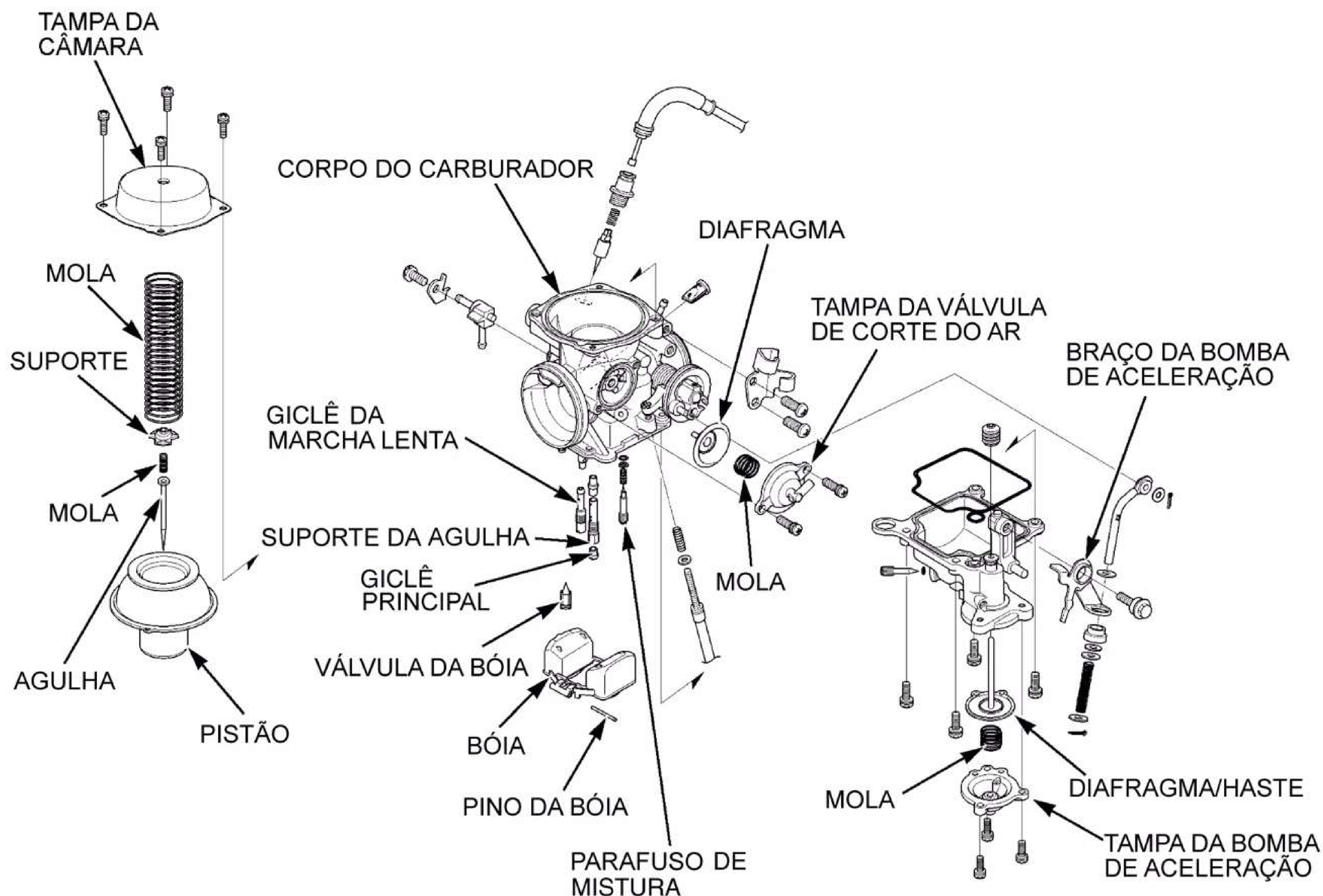
Desmonte o carburador (página 21-29).

Desobstrua todas as passagens de ar e combustível do corpo do carburador com jatos de ar comprimido.

Limpe o filtro de tela de combustível na válvula da bóia utilizando jatos de ar comprimido, pelo lado do assento da válvula da bóia.



MONTAGEM DO CARBURADOR

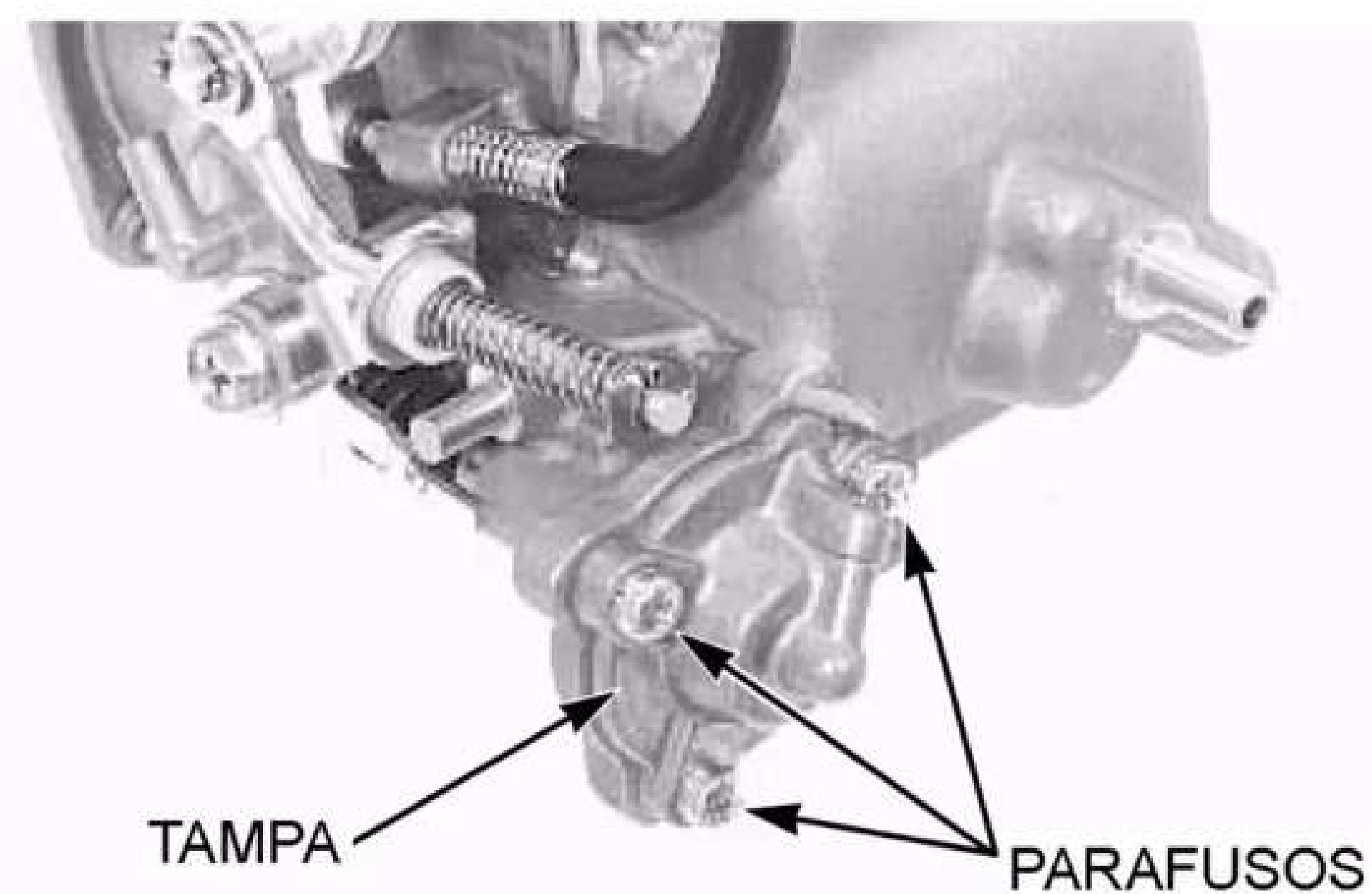


BOMBA DE ACELERAÇÃO

Instale o diafragma/haste e a mola.
Instale a tampa da bomba de aceleração e aperte firmemente os três parafusos.

NOTA

Cuidado para não pinçar o diafragma.



VÁLVULA DE CORTE DE AR

Instale o diafragma e a mola.
Instale a tampa da válvula de corte de ar e aperte firmemente os dois parafusos.

NOTA

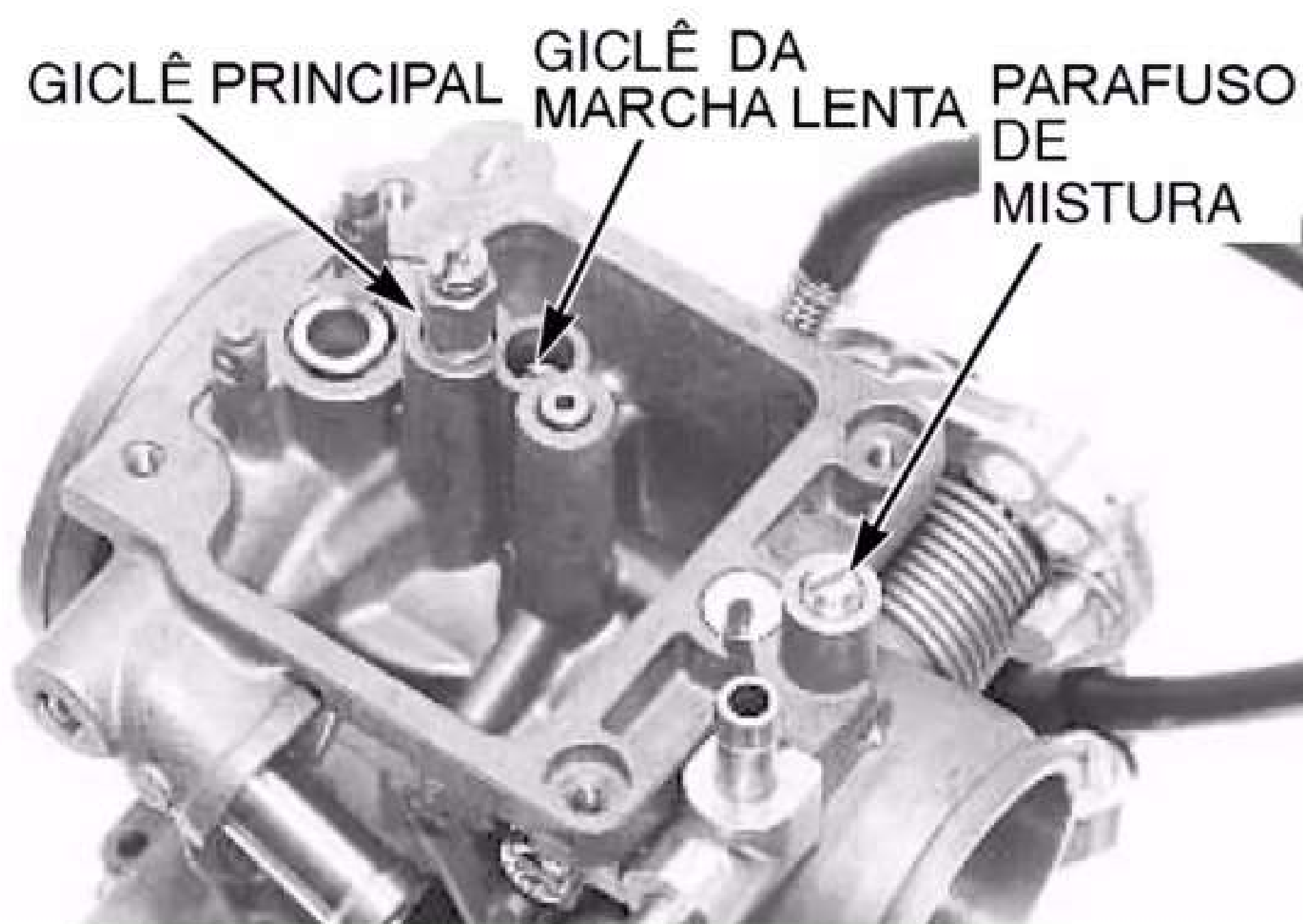
Cuidado para não pinçar o diafragma.



CÂMARA DA BÓIA

Instale o parafuso de mistura com a mola, a arruela e um anel de vedação novo. Instale o conjunto na posição original, com o número de voltas anotado durante a remoção.
Execute um ajuste, se for instalado um parafuso de mistura novo.

Instale o giclê principal, o suporte da agulha, e o giclê de marcha lenta.



Segure a válvula da bóia na borda do braço da bóia.
Instale a válvula da bóia com a bóia no corpo do carburador, e instale o pino, introduzindo-o através do corpo e da bóia.

INSPEÇÃO DO NÍVEL DA BÓIA

NOTA:

- Verifique o nível da bóia após a verificação da válvula da bóia e da bóia.
- Aplique o medidor de nível da bóia de forma a ficar em posição perpendicular à face da câmara da bóia e alinhado com o giclê principal.

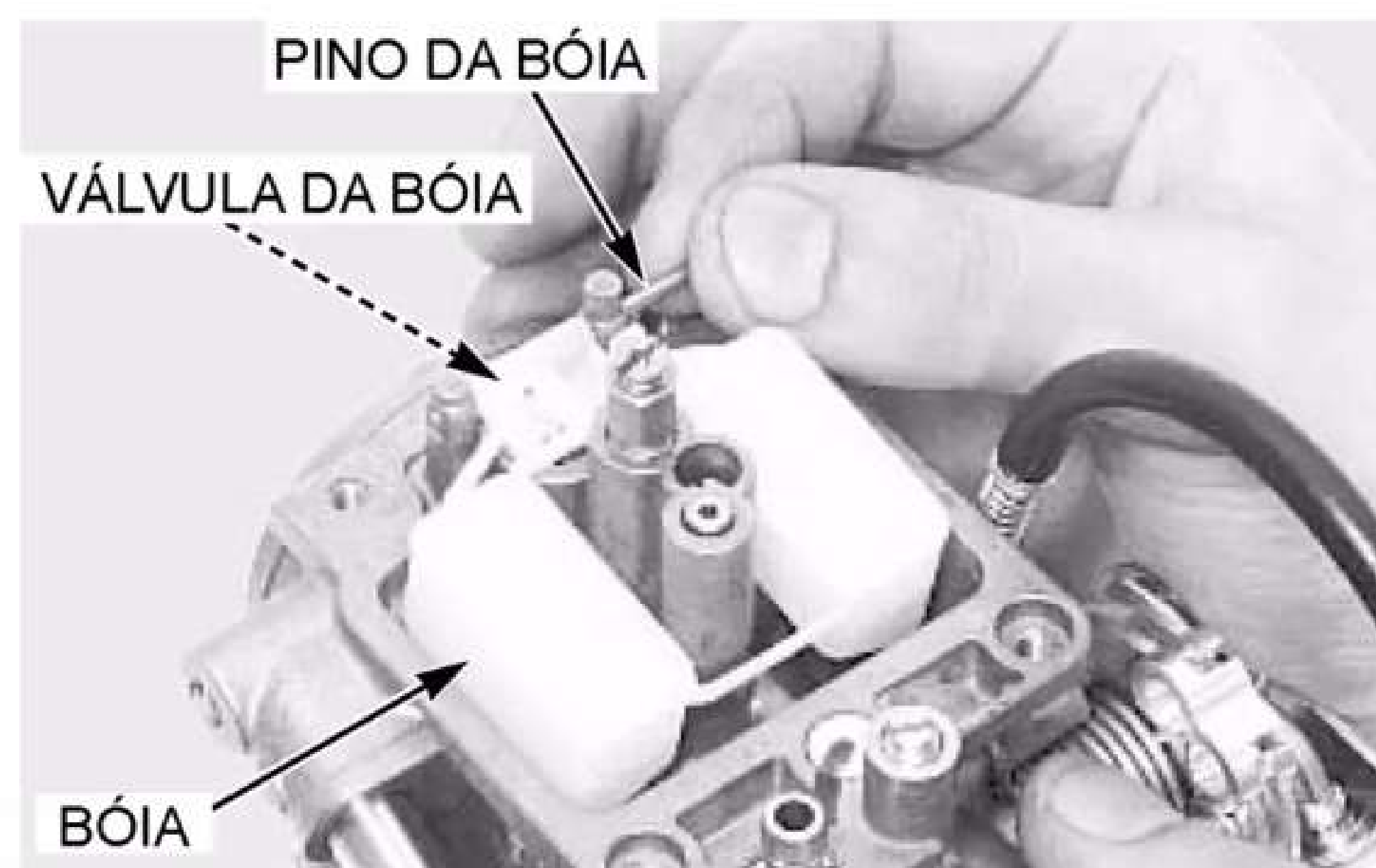
Ajuste o carburador de forma que a válvula da bóia encoste-se à borda do braço da bóia. Certifique-se de que a ponta da válvula da bóia está seguramente em contato com o assento da válvula. Verifique o nível da bóia com o medidor de nível da bóia.

FERRAMENTAS:

Medidor de nível da bóia do carburador: 07401-0010000

NÍVEL DA BÓIA: 18,5 mm

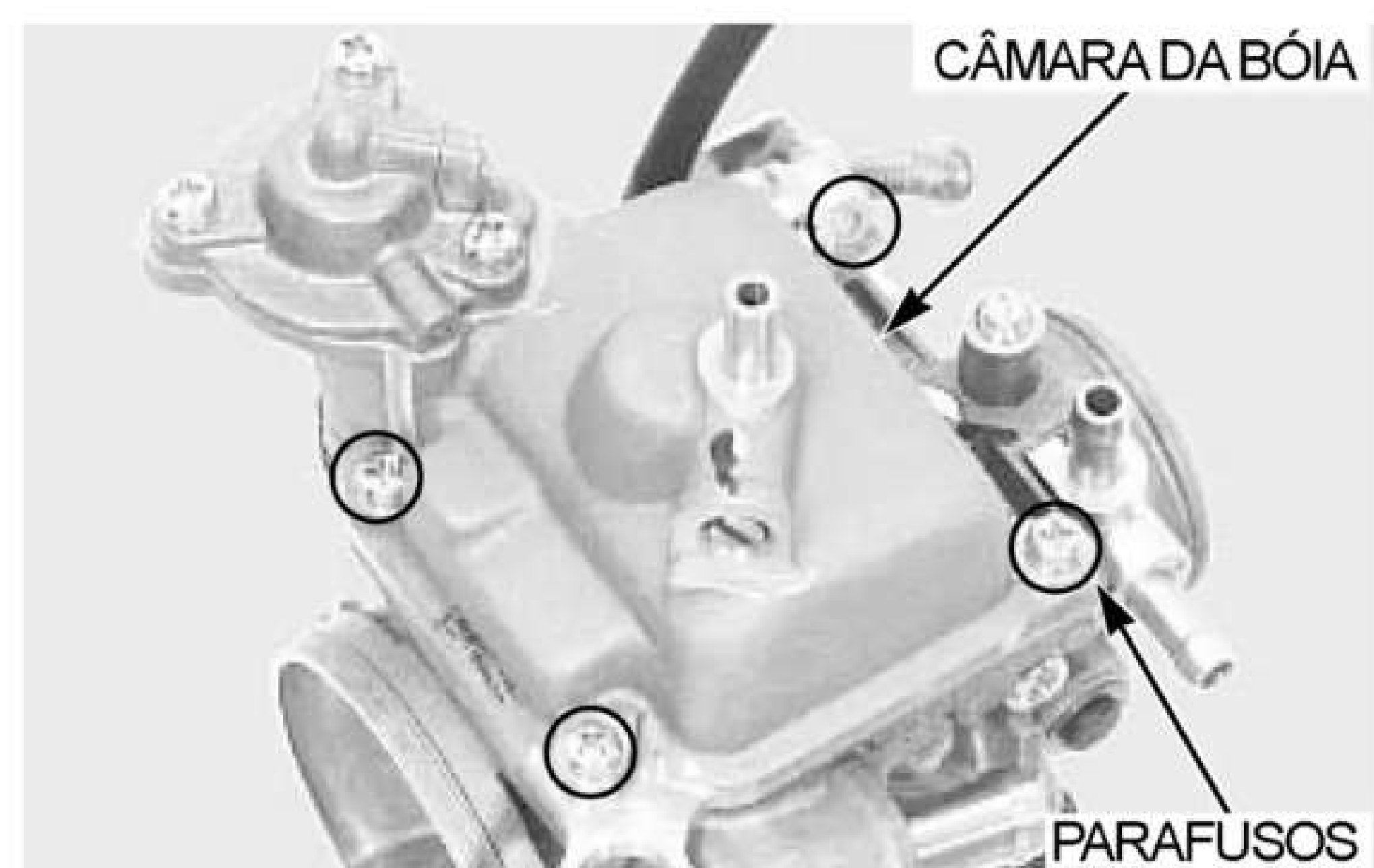
Caso o nível da bóia esteja fora das especificações, substitua o conjunto da bóia.



Instale um anel vedador novo dentro da ranhura da câmara da bóia.



Instale a câmara da bóia.
Instale e aperte firmemente os parafusos.



Instale a articulação do braço da bomba do acelerador.
Aperte firmemente o parafuso.



CÂMARA DE VÁCUO

Instale a agulha, a mola e o suporte da agulha no pistão de vácuo.

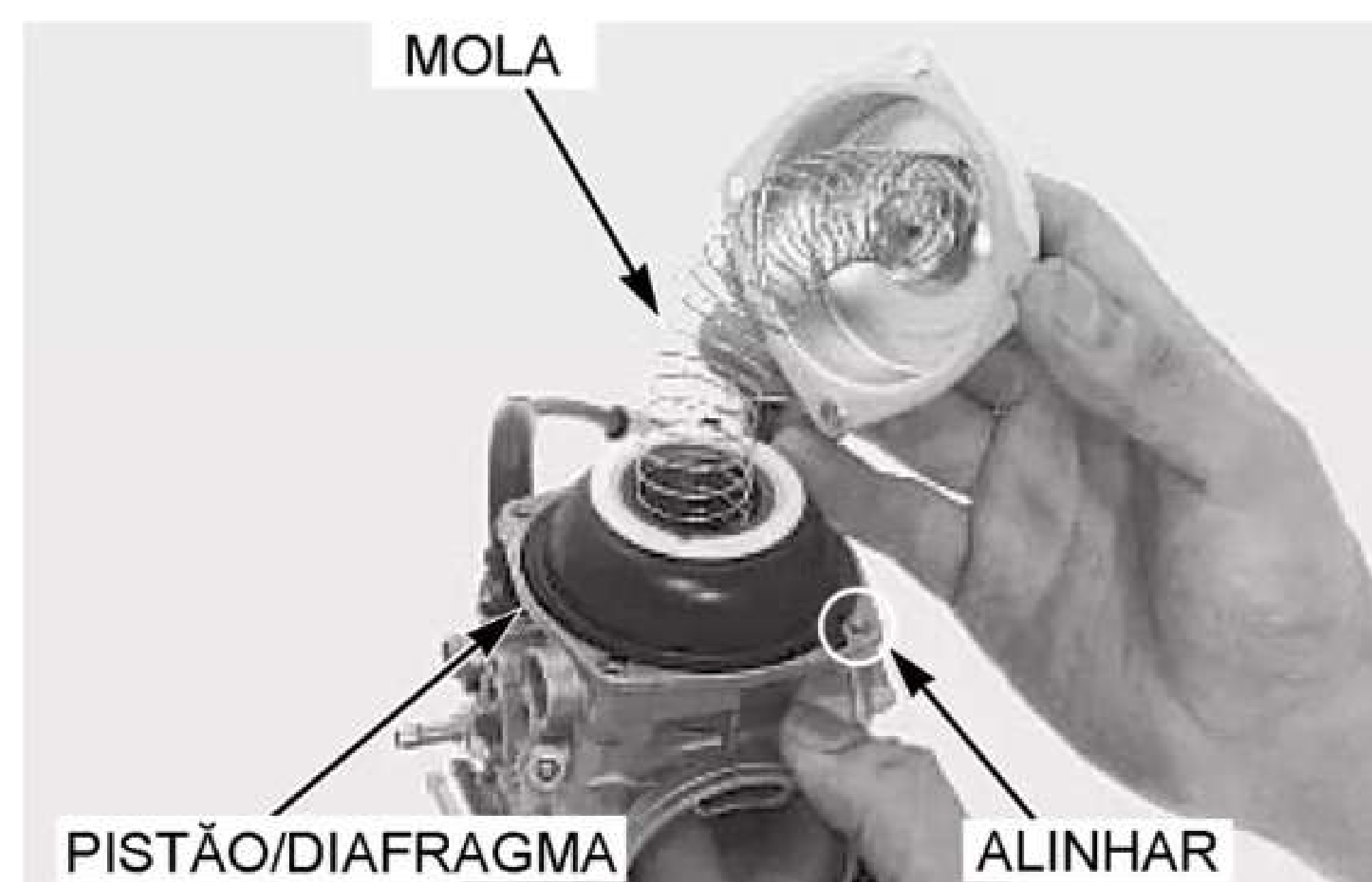
Empurre o suporte da agulha e gire-o a 90° no sentido horário.



Instale o pistão de vácuo/diafragma na cavidade.
Levante o fundo do pistão de vácuo com o dedo para ajustar a borda do diafragma no corpo do carburador.

NOTA:

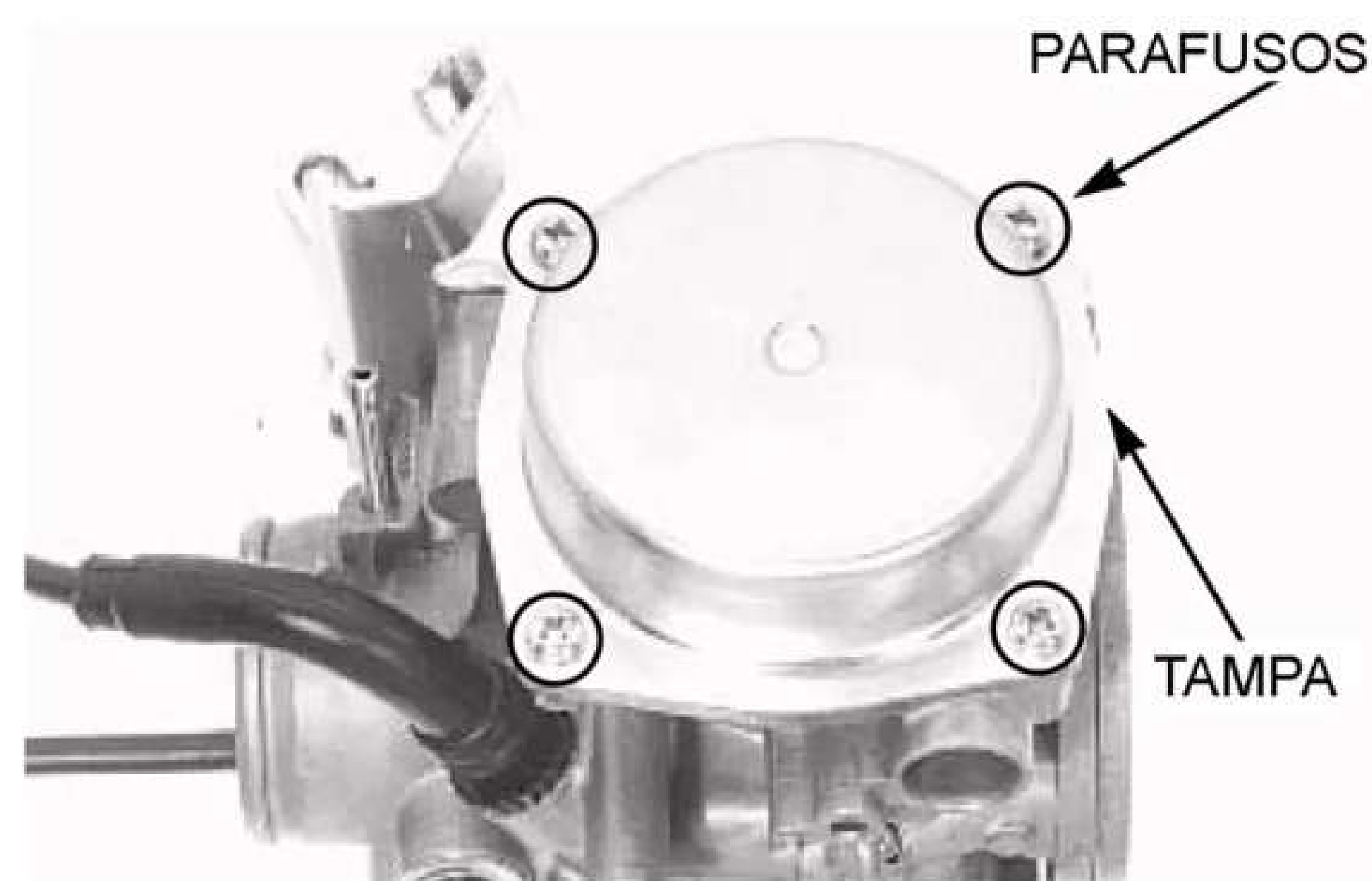
Alinhe a saliência do diafragma com a cavidade.

**NOTA:**

Cuidado para não pinçar o diafragma, e para manter a mola tensionada ao instalar a tampa da câmara, comprimindo a mola.

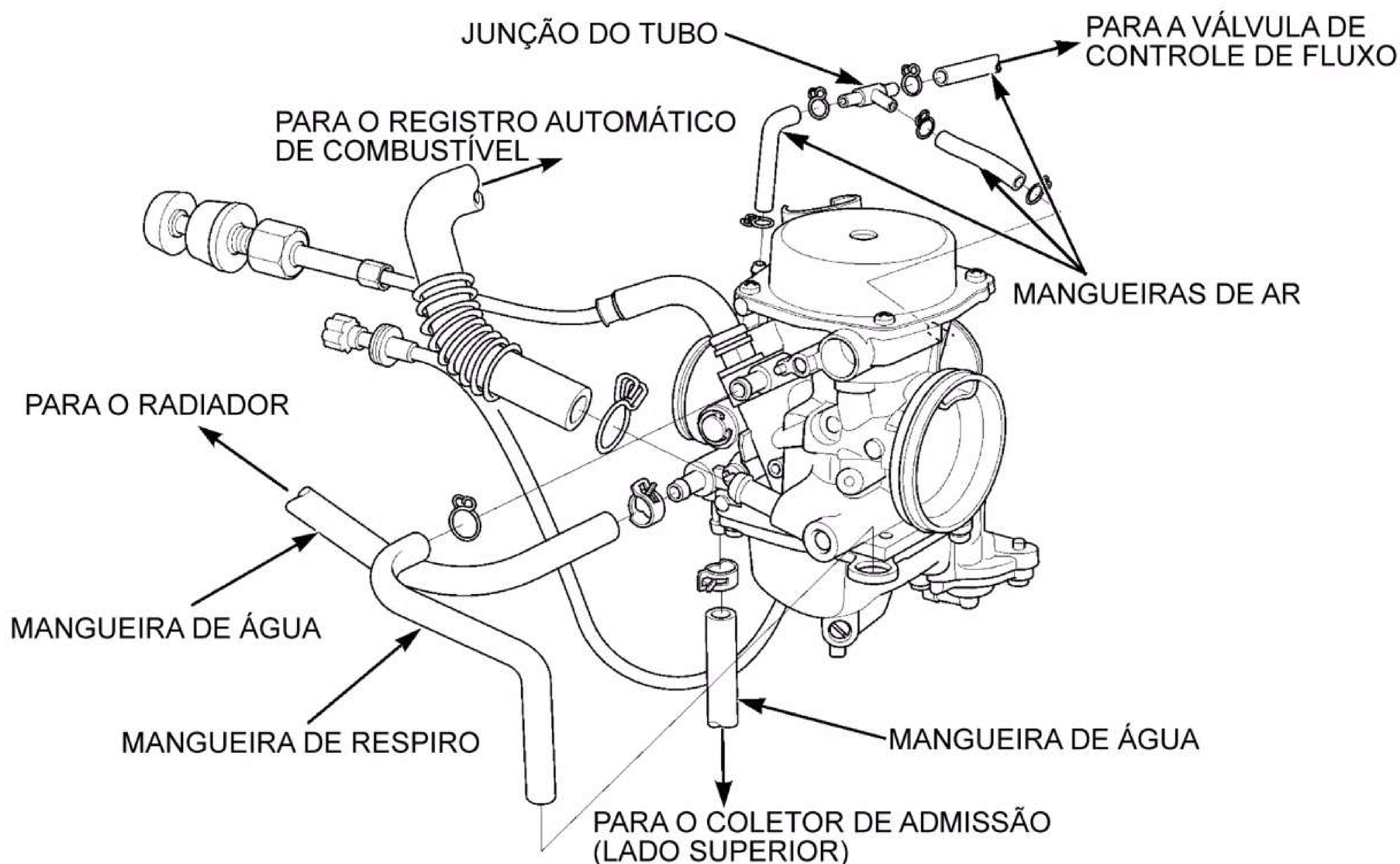
Instale a mola e a tampa da câmara enquanto o pistão permanece no lugar. Segure a tampa com os parafusos antes de liberar o pistão de vácuo.

Instale e aperte firmemente os parafusos.



INSTALAÇÃO DO CARBURADOR

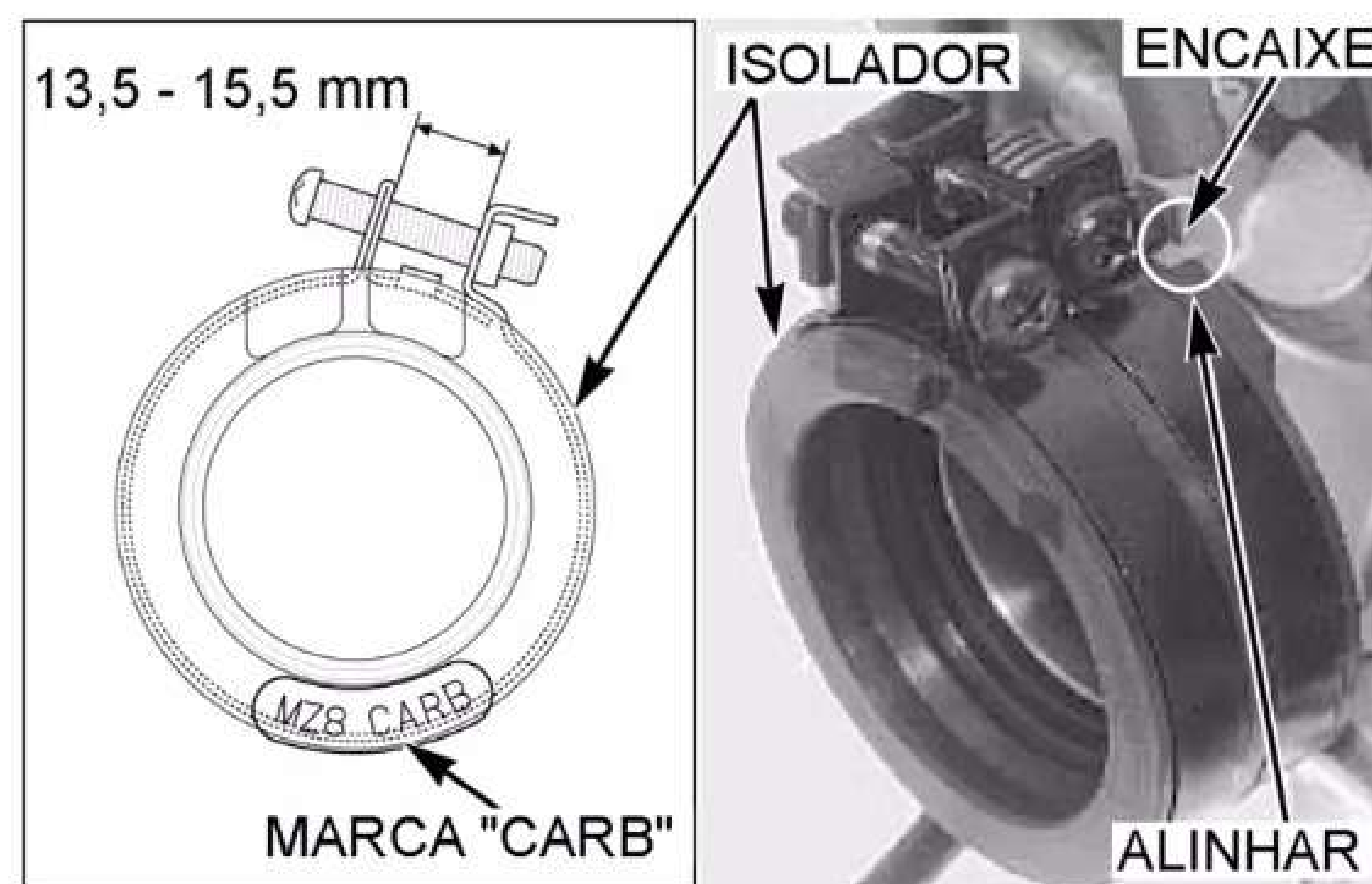
Conecte todas as mangueiras ao carburador.



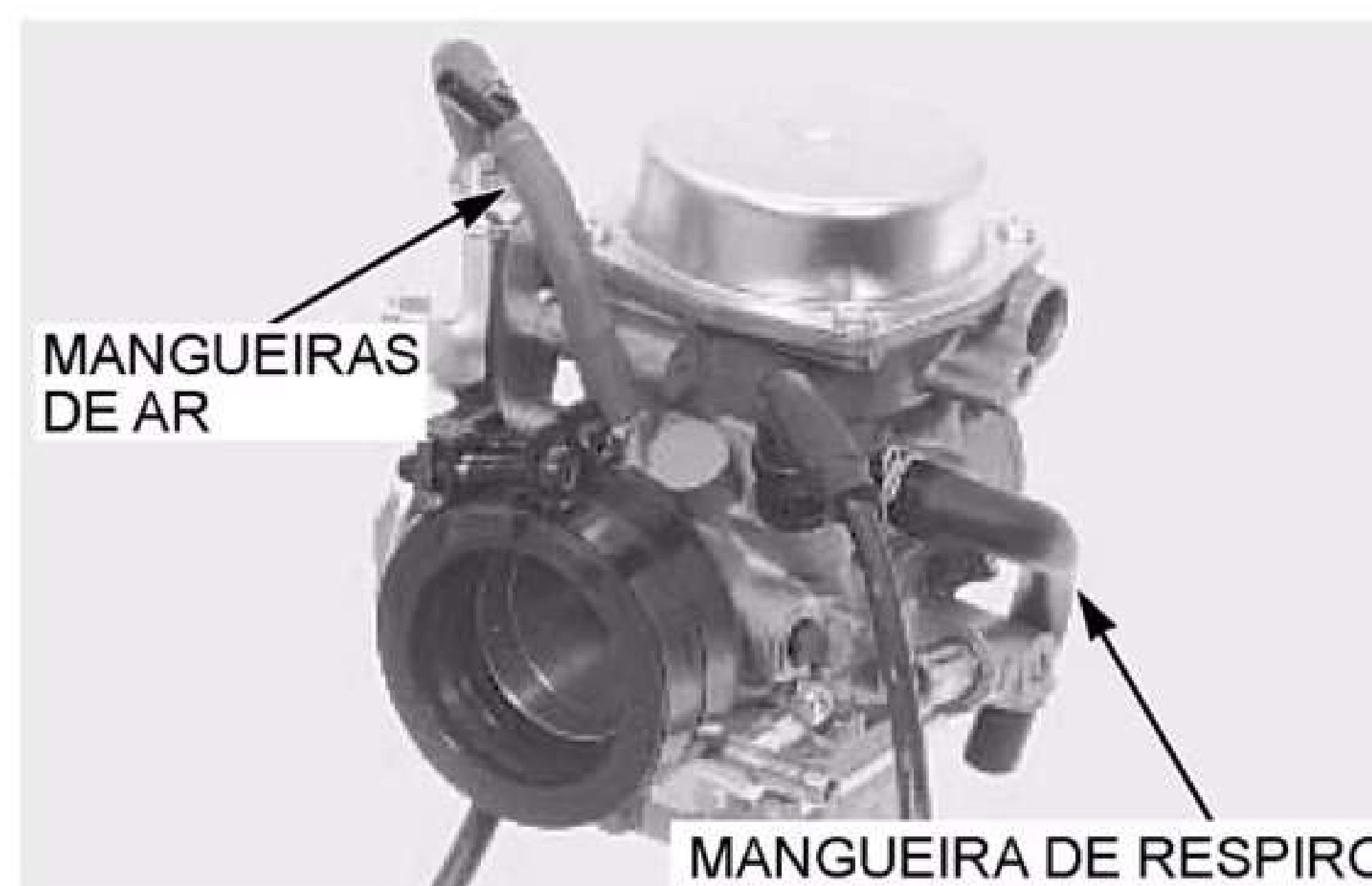
NOTA

Na instalação do isolador do carburador, instale com a marca "CARB" voltada para o carburador.

Instale o isolador no carburador, alinhando suas ranhuras com o encaixe do carburador.



Instale a mangueira de ar e a mangueira de respiro conforme mostrado.



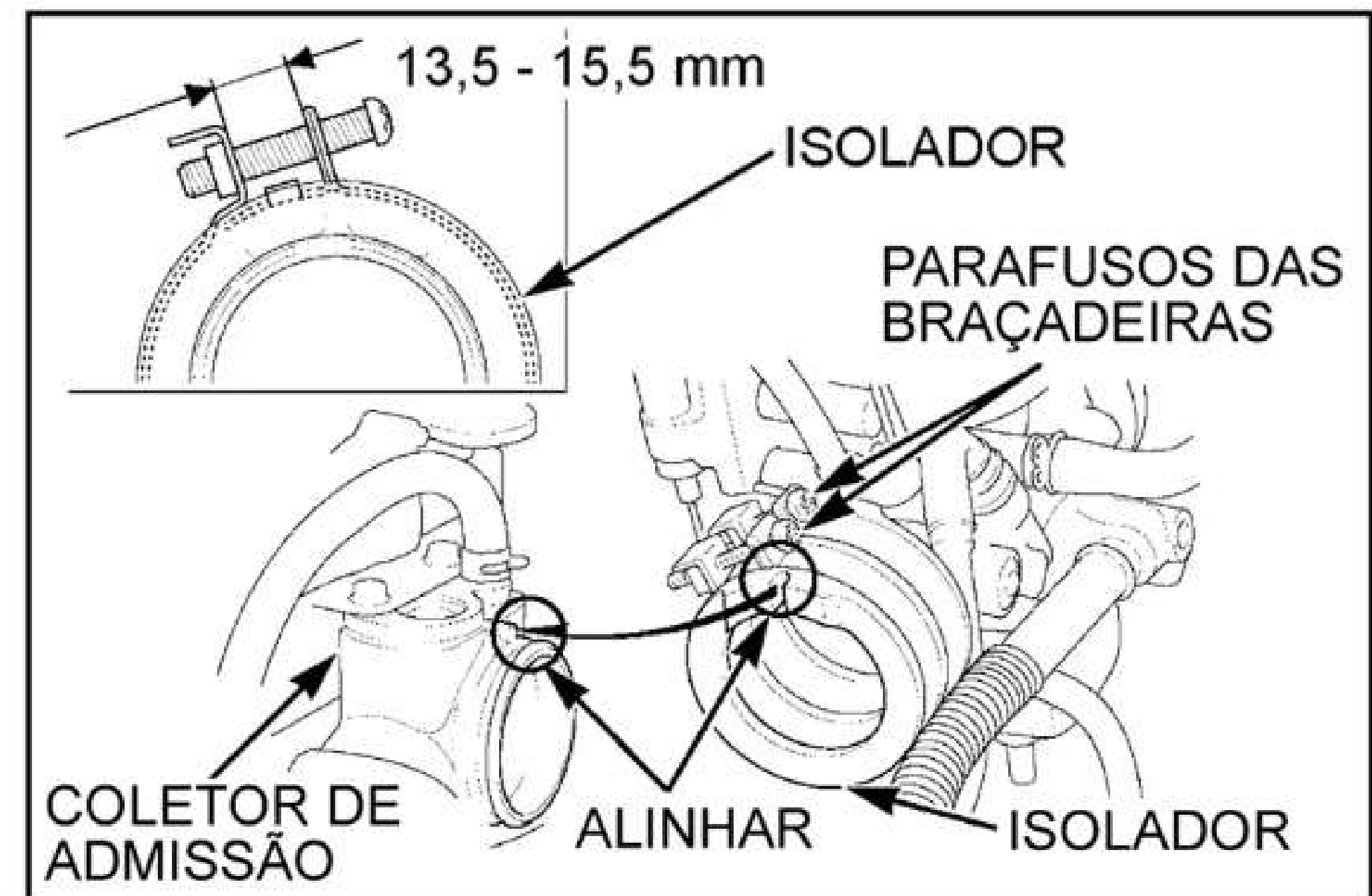
Instale os cabos do acelerador ao tambor do acelerador. Instale os ajustadores às presilhas.



Instale o tubo de combustível. Instale os tubos de água.



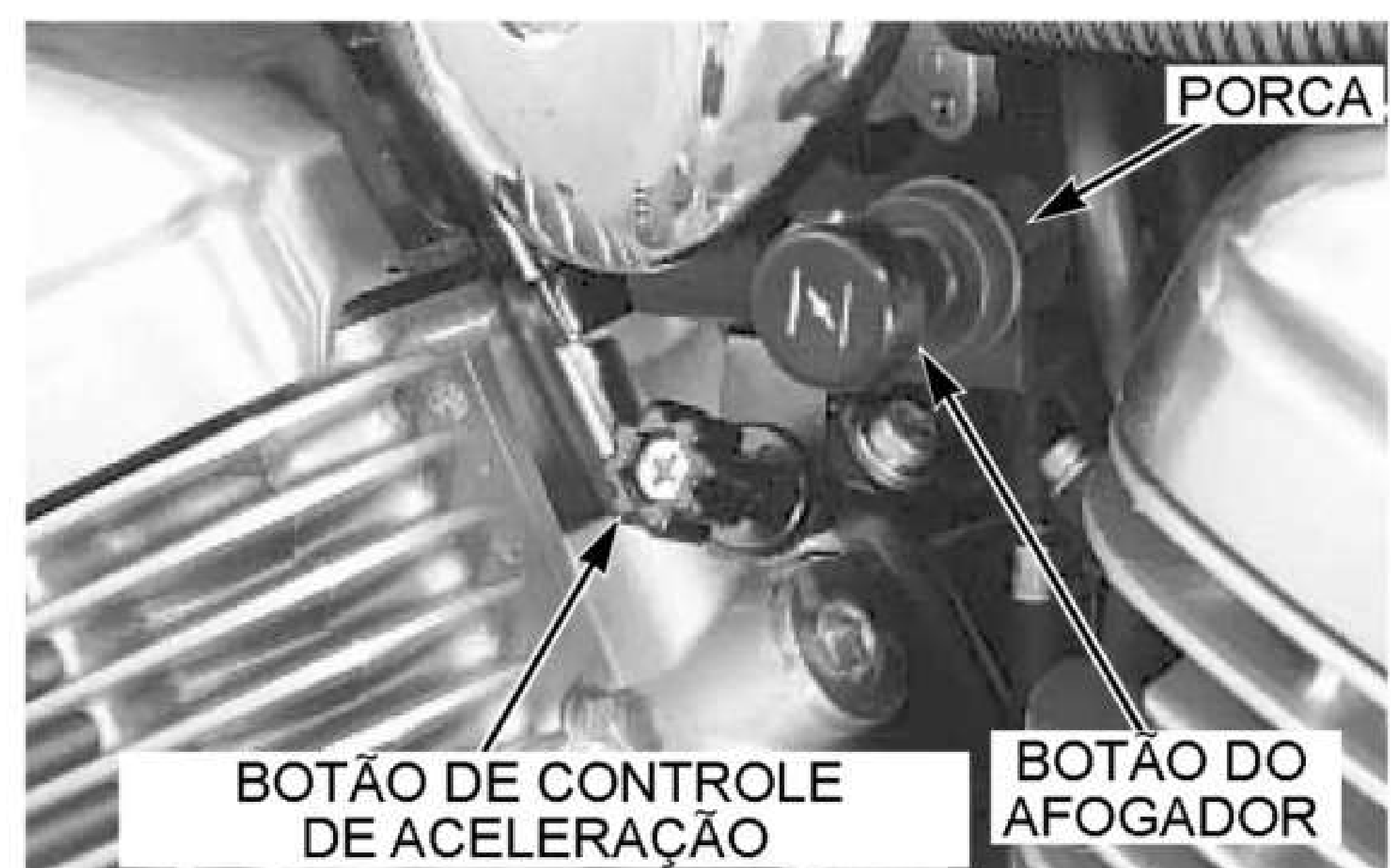
Instale o carburador no coletor de admissão alinhando a ranhura do isolador com o encaixe do coletor de admissão. Aperte os parafusos das braçadeiras do isolador



Conecte o tubo de ar.



Instale o botão do afogador e aperte a porca. Instale o botão de controle de aceleração. Após a instalação, verifique o funcionamento do acelerador (página 3-4).



AJUSTE DO PARAFUSO DE MISTURA

⚠ CUIDADO

- Se for necessário manter o motor em funcionamento, certifique-se de que a área de trabalho esteja bem ventilada.
- Nunca mantenha o motor em funcionamento em áreas fechadas. Os gases do escapamento contêm monóxido de carbono venenoso que pode causar perda de consciência ou até mesmo a morte.
- Funcione o motor em locais abertos ou que apresentem um sistema de evacuação de gases de escapamento.

NOTA

- O parafuso de mistura é ajustado corretamente pela fábrica. Como o ajuste do parafuso de mistura é extremamente crítico para as emissões de CO e HC, a regulação deve ser feita com muito cuidado.
- Use um tacômetro com graduações de 50 rpm ou menos, que indique com precisão alterações de 50 rpm.

PROCEDIMENTO PARA REGULAGEM DE MARCHA LENTA

1. Gire o parafuso de mistura no sentido horário até que fique ligeiramente assentado e, em seguida gire-o no sentido contrário até a especificação.

ABERTURA INICIAL: 1 – 3/4 voltas

FERRAMENTA:

Chave para parafuso de mistura: 07908-4220201

ATENÇÃO

O assento do parafuso de mistura poderá ser danificado caso o parafuso seja apertado excessivamente.

2. Aqueça o motor até a temperatura normal de funcionamento. Dez minutos de funcionamento é suficiente. (Para referência, a temperatura do óleo é de 60°C).
3. Desligue o motor e conecte o tacômetro de acordo com as instruções do fabricante.

MARCHA LENTA: 1200 ± 100 rpm

4. Ligue o motor e ajuste a marcha lenta através o parafuso de aceleração.
5. Gire lentamente o parafuso de mistura para dentro ou para fora, até obter a rotação máxima do motor.
6. Abra ligeiramente o acelerador 2 ou 3 vezes, e então ajuste a rotação de marcha lenta através do parafuso de aceleração.
7. Gire o parafuso de mistura para dentro gradualmente até que a rotação do motor caia para 50 rpm.
8. Gire o parafuso de mistura para fora até a abertura final.

ABERTURA FINAL: 1/2 volta a partir do obtido no passo 7.

9. Reajuste a marcha lenta através do parafuso de aceleração.
10. Verifique novamente a medição das emissões de escape em marcha lenta (pág. 21-24).

Se a concentração de CO e HC não for a especificada, inspecione o sistema de suprimento secundário de ar (pág. 21-40).



SISTEMA DE SUPRIMENTO SECUNDÁRIO DE AR

INSPEÇÃO

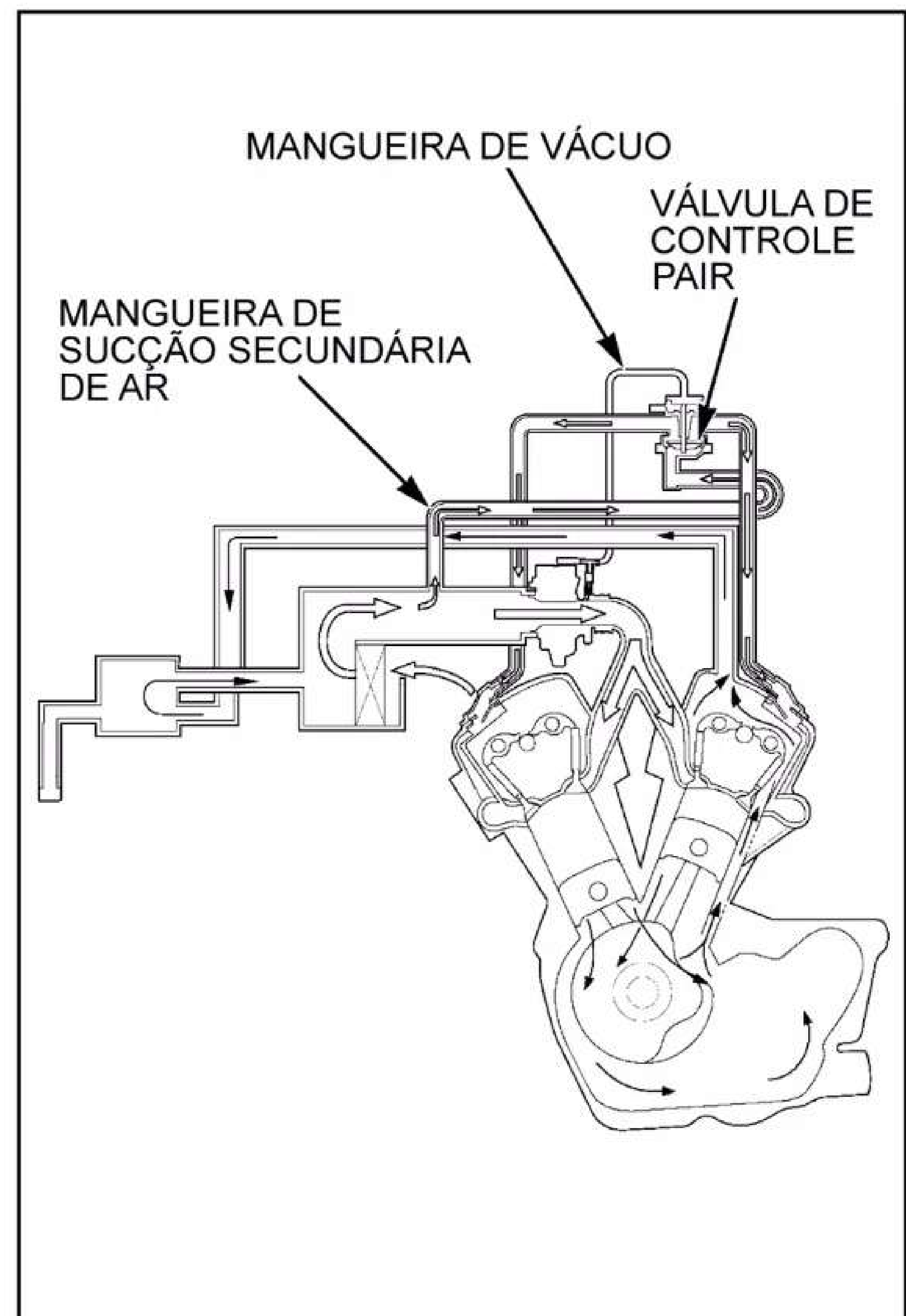
Ligue o motor e aqueça-o até a temperatura normal de funcionamento.

Verifique se a mangueira de sucção secundária de ar está limpa e livre de depósitos de carvão.

Se a mangueira estiver obstruída por carvão, inspecione a válvula de verificação do pulso secundário de injeção de ar (PAIR) (pág. 4-16).

Desconecte a mangueira entre a carcaça do filtro de ar e a válvula de controle PAIR.

Desconecte a mangueira de vácuo da válvula de controle PAIR e coloque-a para manter a entrada de ar.
Conecte uma bomba de vácuo à válvula de controle PAIR.



Ligue o motor e acelere levemente para certificar-se de que o ar está sendo succionado através da mangueira de suprimento de ar.

Se o ar não estiver sendo succionado, verifique se a mangueira não está obstruída.

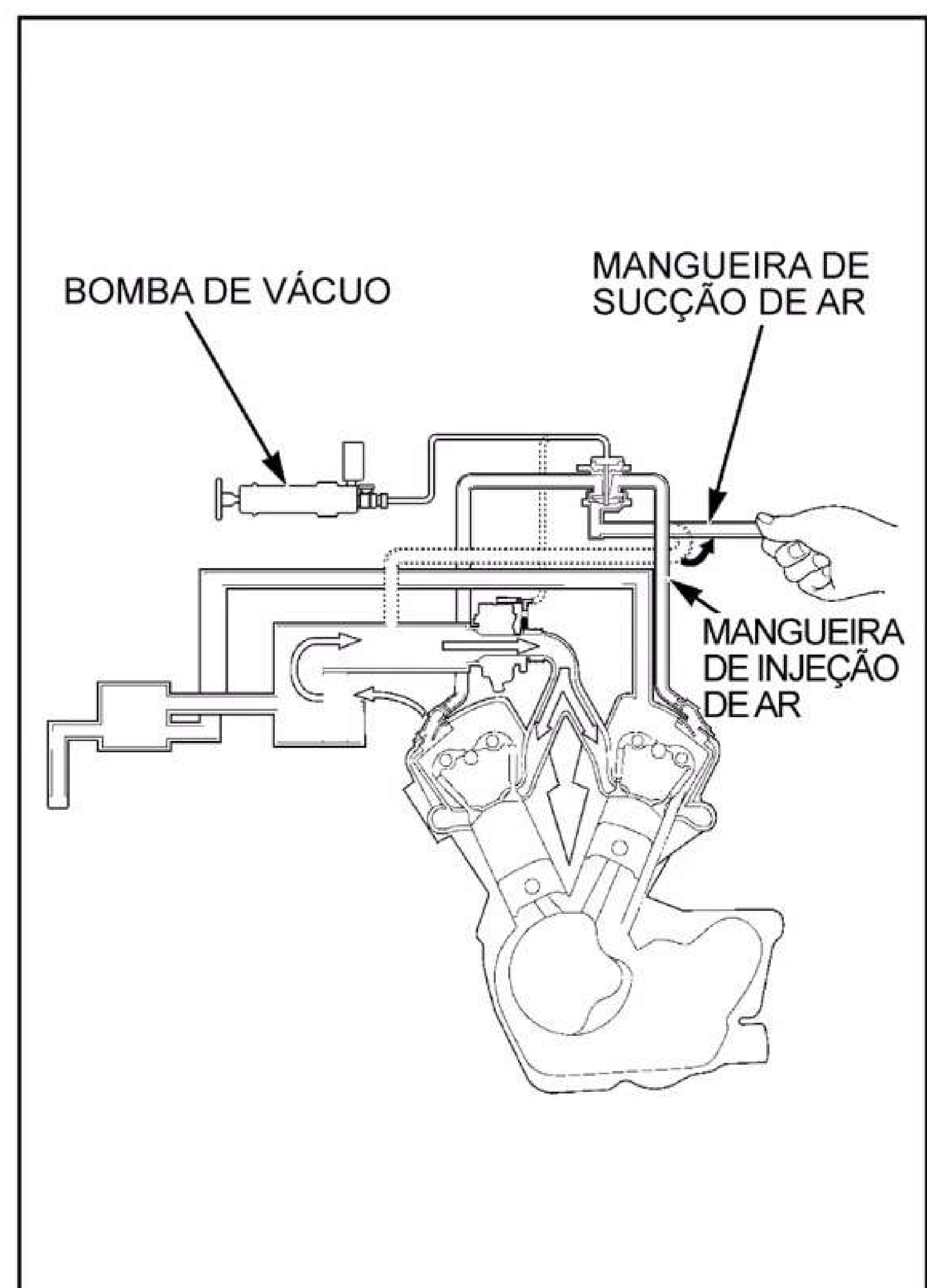
Com o motor em funcionamento, aplique vácuo gradualmente à válvula de controle PAIR.

Verifique se a mangueira de sucção de ar pára de direcionar ar, e que o vácuo não está vazando.

VÁCUO ESPECIFICADO: 470 mm Hg

Se o ar estiver sendo admitido, ou se o vácuo especificado não está sendo mantido, instale uma nova válvula de controle PAIR.

Se ocorrer pós-queima na desaceleração, mesmo quando o sistema secundário de suprimento de ar está normal, verifique a válvula de corte de ar.



VÁLVULA DE CONTROLE PAIR

REMOÇÃO

Remova o tanque de combustível (pág. 4-3).

Desconecte as seguintes mangueiras de ar:

- Válvula de controle PAIR à tampa do cabeçote dianteiro
- Válvula de controle PAIR à tampa do cabeçote traseiro
- Válvula de controle PAIR ao carburador
- Válvula de controle PAIR ao alojamento do filtro de ar

Remova o parafuso e a válvula de controle PAIR.

INSTALAÇÃO

A instalação é realizada em ordem inversa ao da remoção.



VÁLVULA AUTOMÁTICA DE COMBUSTÍVEL

INSPEÇÃO



Gasolina é extremamente inflamável e explosiva sob certas condições. MANTENHA AFASTADA DO ALCANCE DE CRIANÇAS.

Remova os parafusos de montagem do tanque de combustível (pág. 4-3).

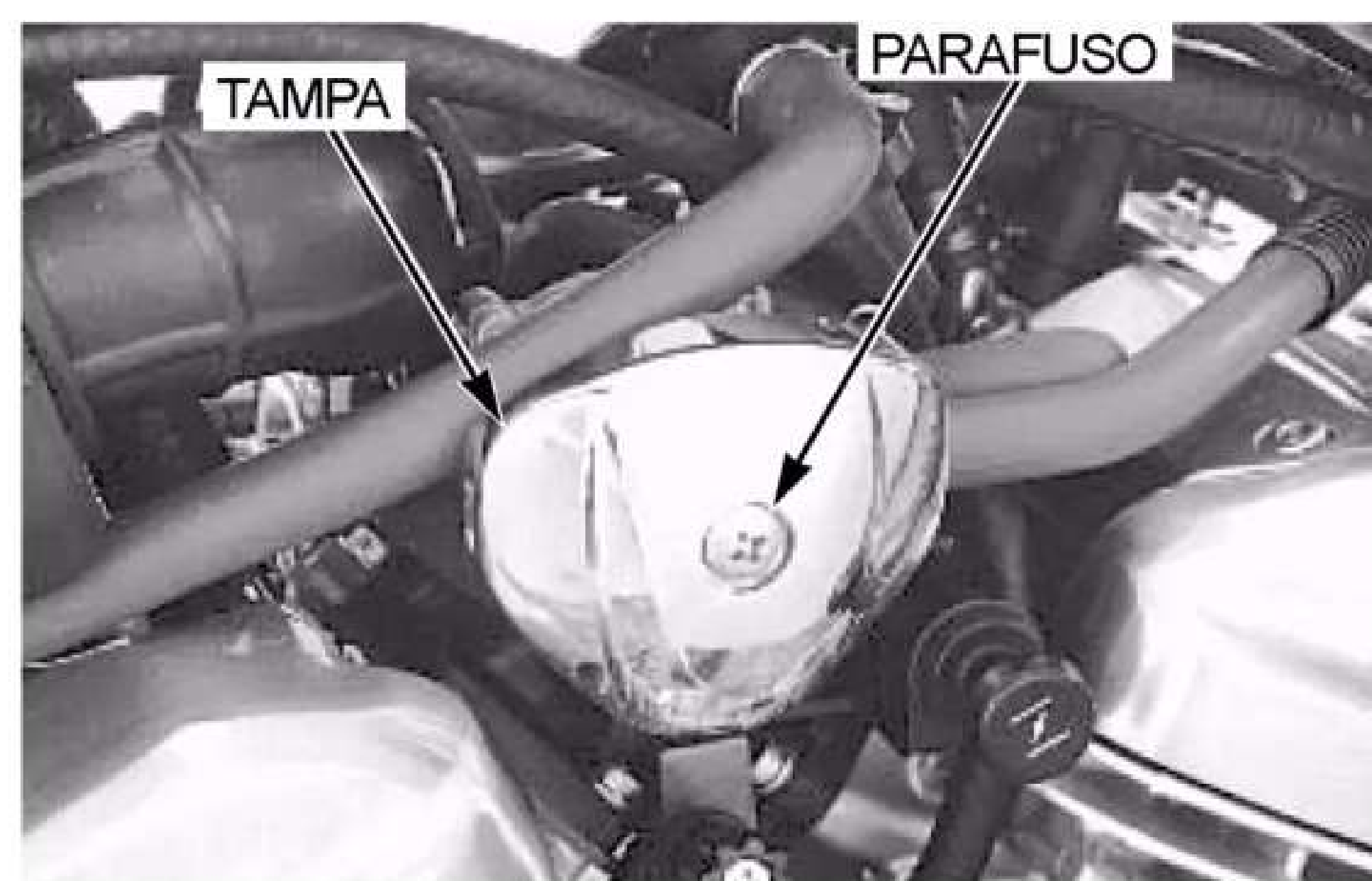
Desconecte as mangueiras de ar e de combustível (válvula automática de combustível ao carburador).

Conecte uma bomba de vácuo à junção da mangueira de ar. Aplique o vácuo da bomba e inspecione o fluxo de combustível, da mangueira de combustível.

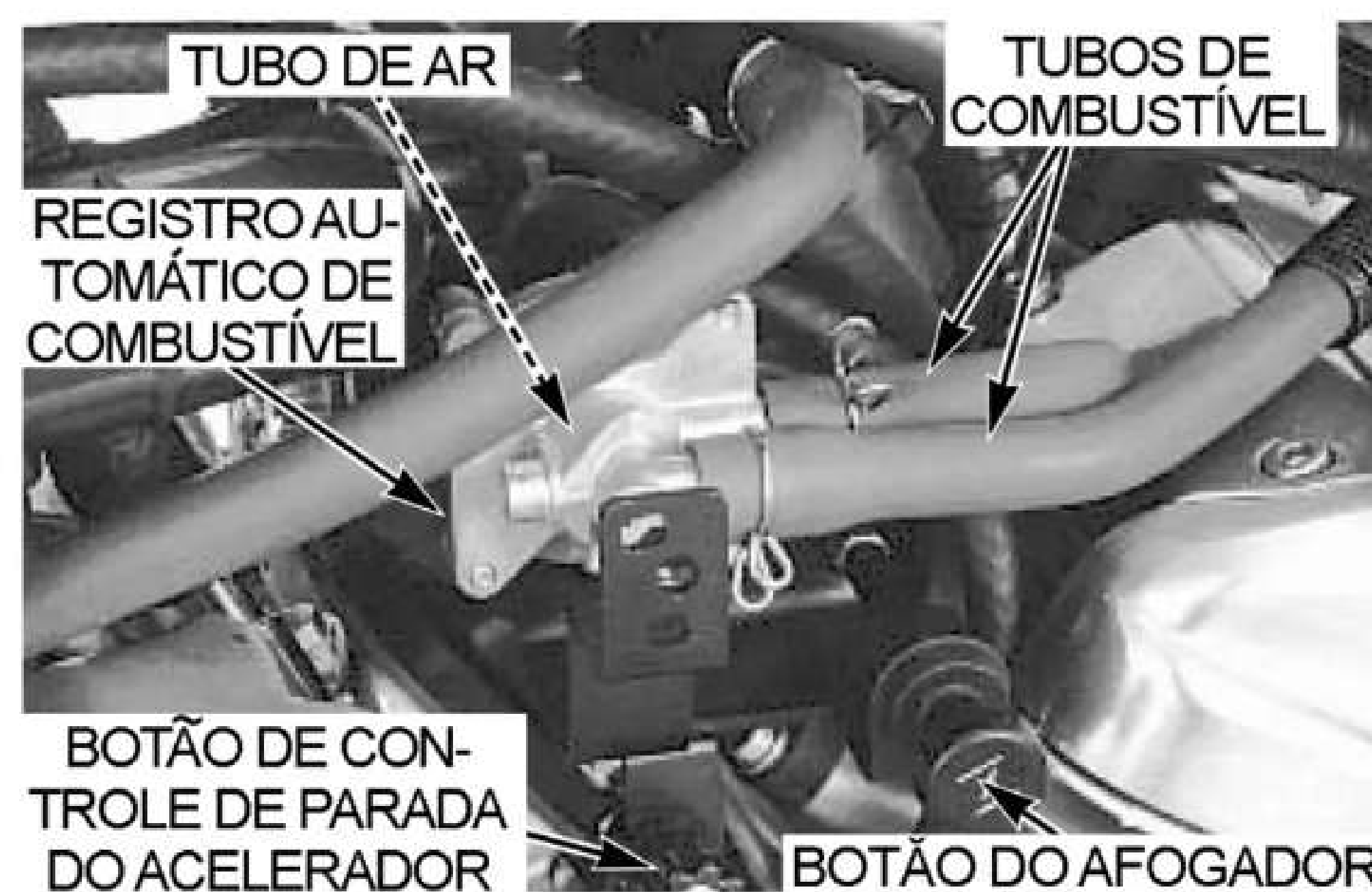
REMOÇÃO

Remova o tanque de combustível (pág. 4-3).

Remova o parafuso e a tampa.



Desconecte a mangueira de ar e as mangueiras de combustível.
Remova o botão do afogador e o parafuso de aceleração.
Remova o registro automático de combustível.

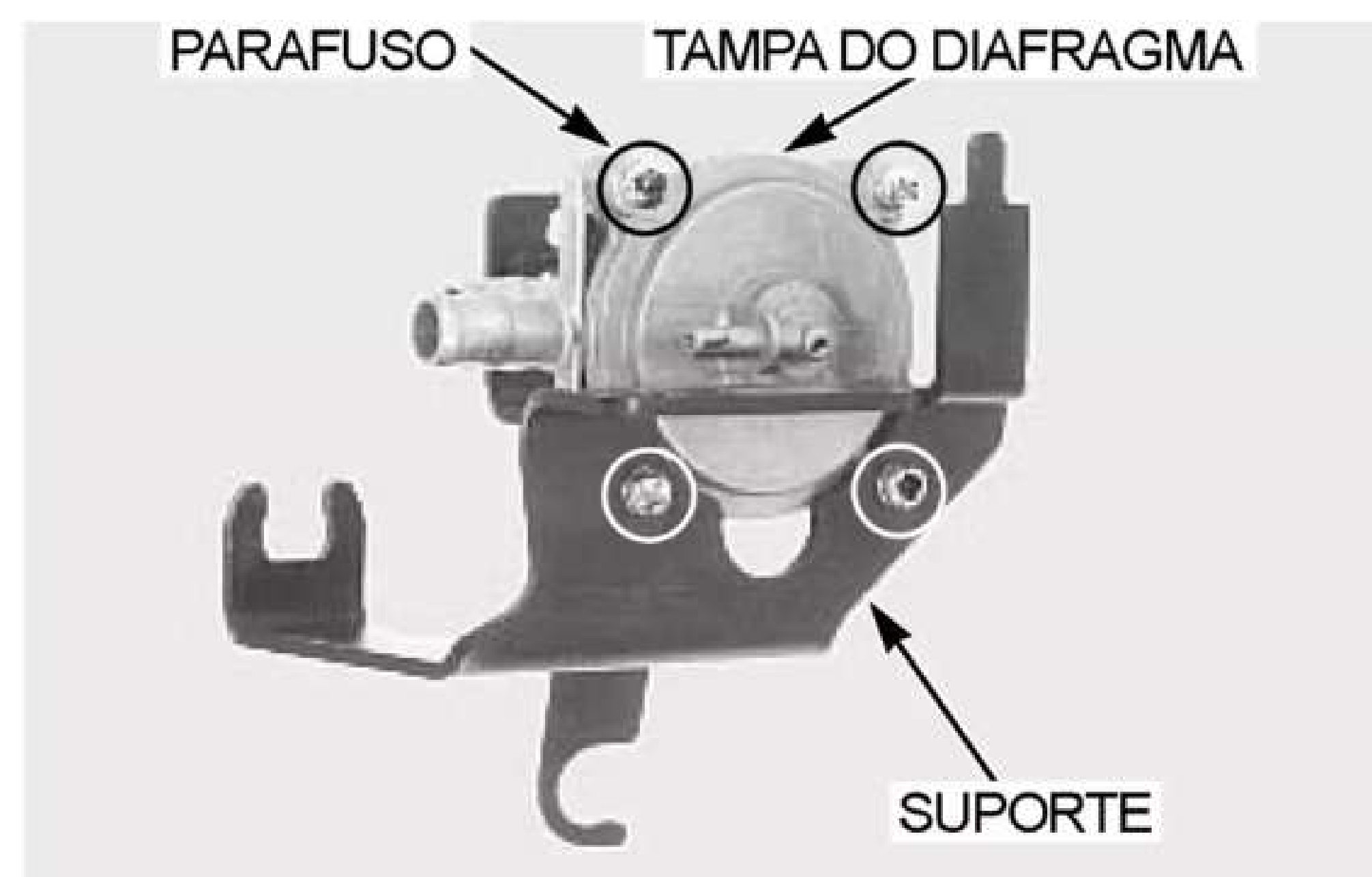


DESMONTAGEM

Remova os parafusos, o suporte e a tampa do diafragma.

NOTA

A tampa do diafragma está sob pressão de mola. Não perca a mola e os parafusos.

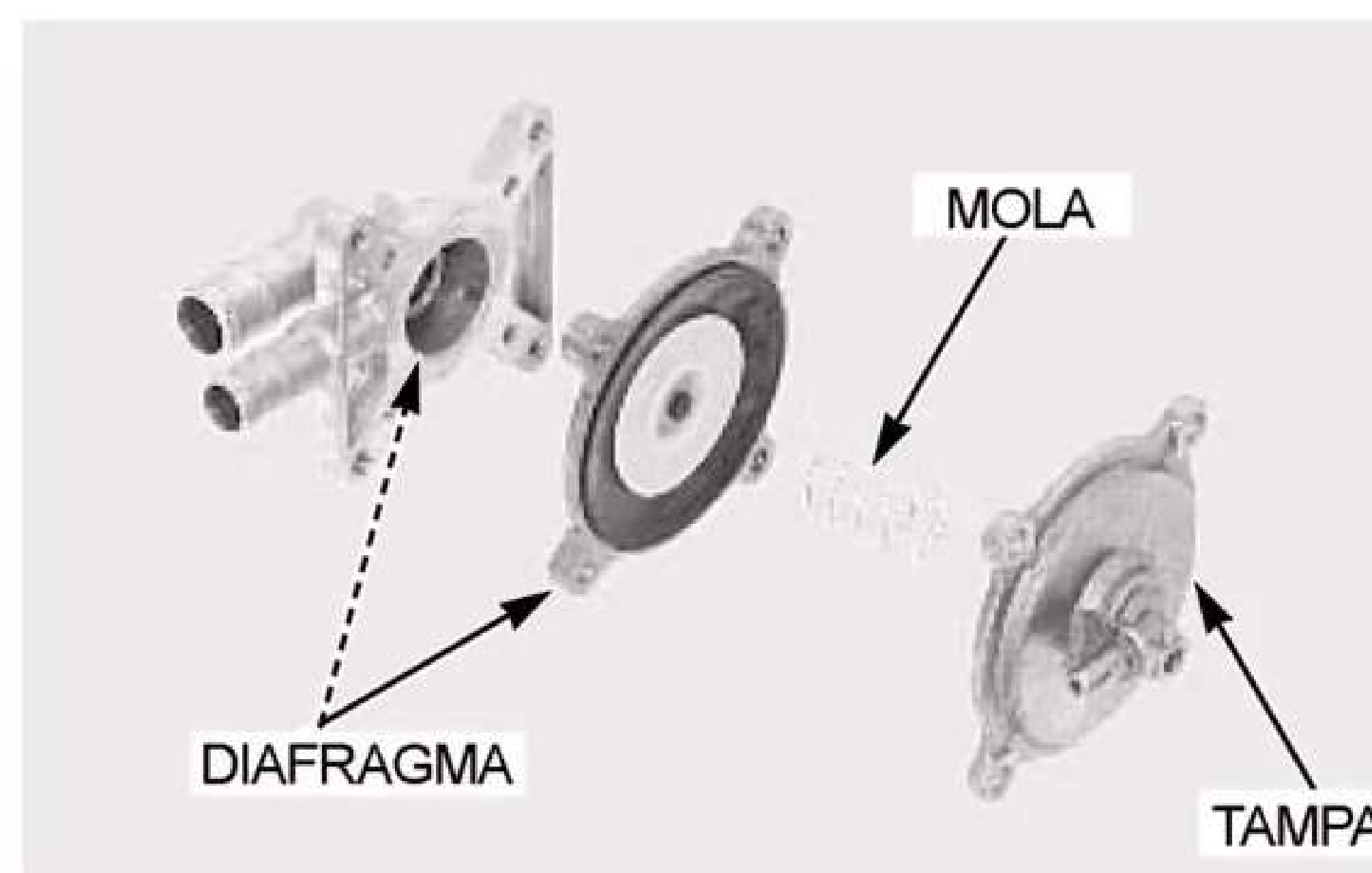


Remova o diafragma e a mola.

Inspecione o diafragma à procura de danos ou furos.

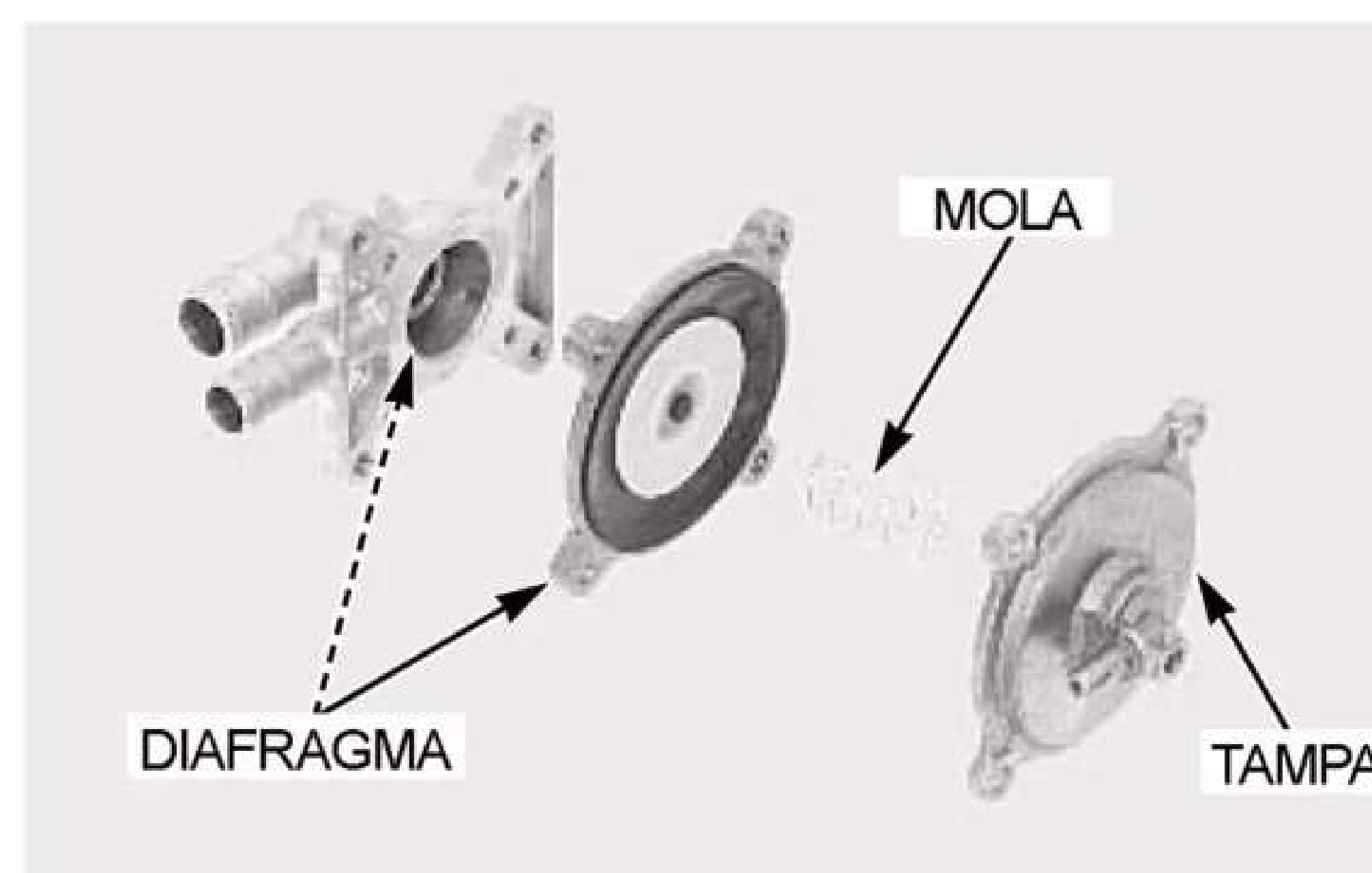
NOTA

Cuidado para não danificar o diafragma.

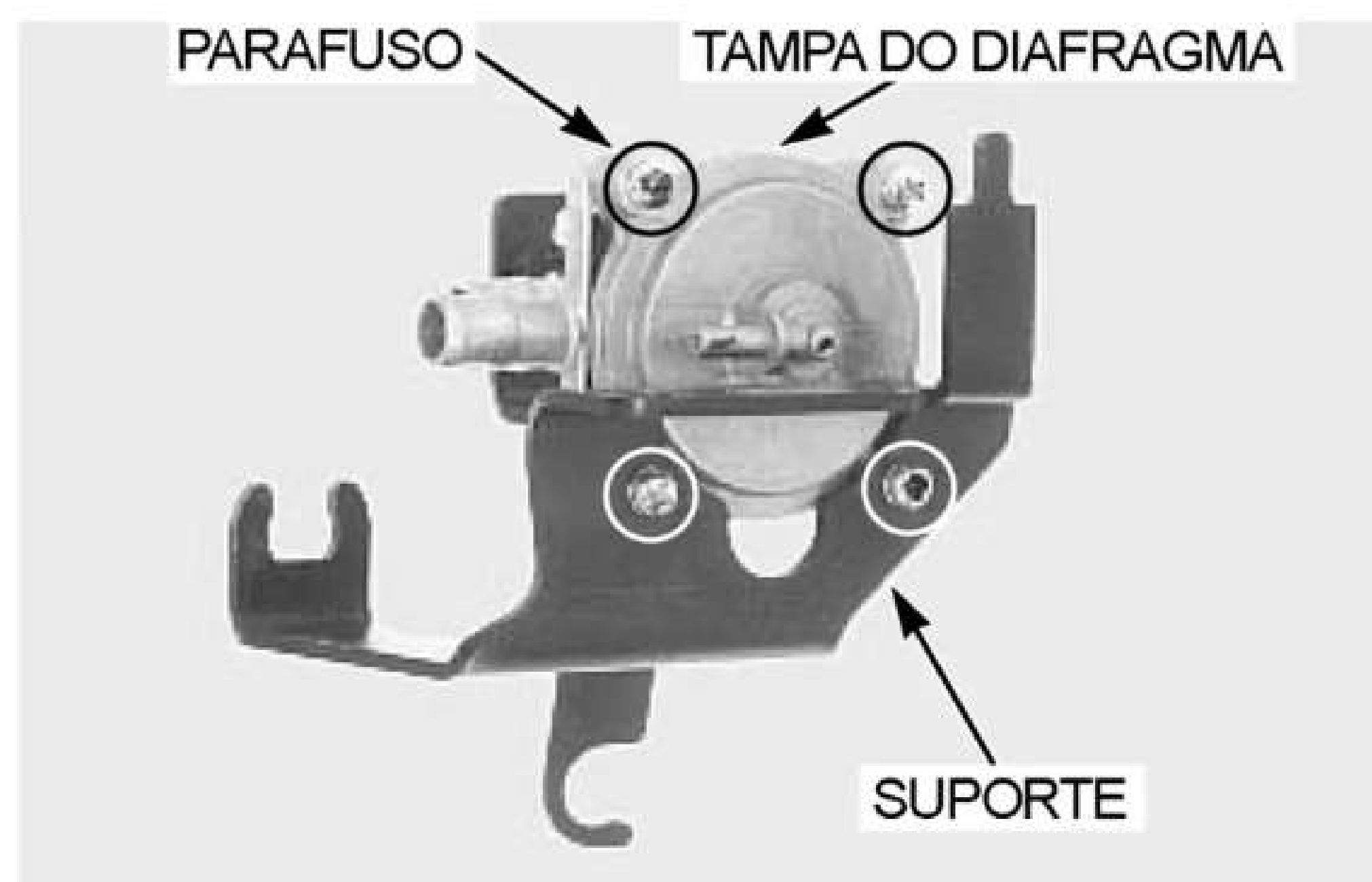


MONTAGEM

Instale o diafragma e a mola.

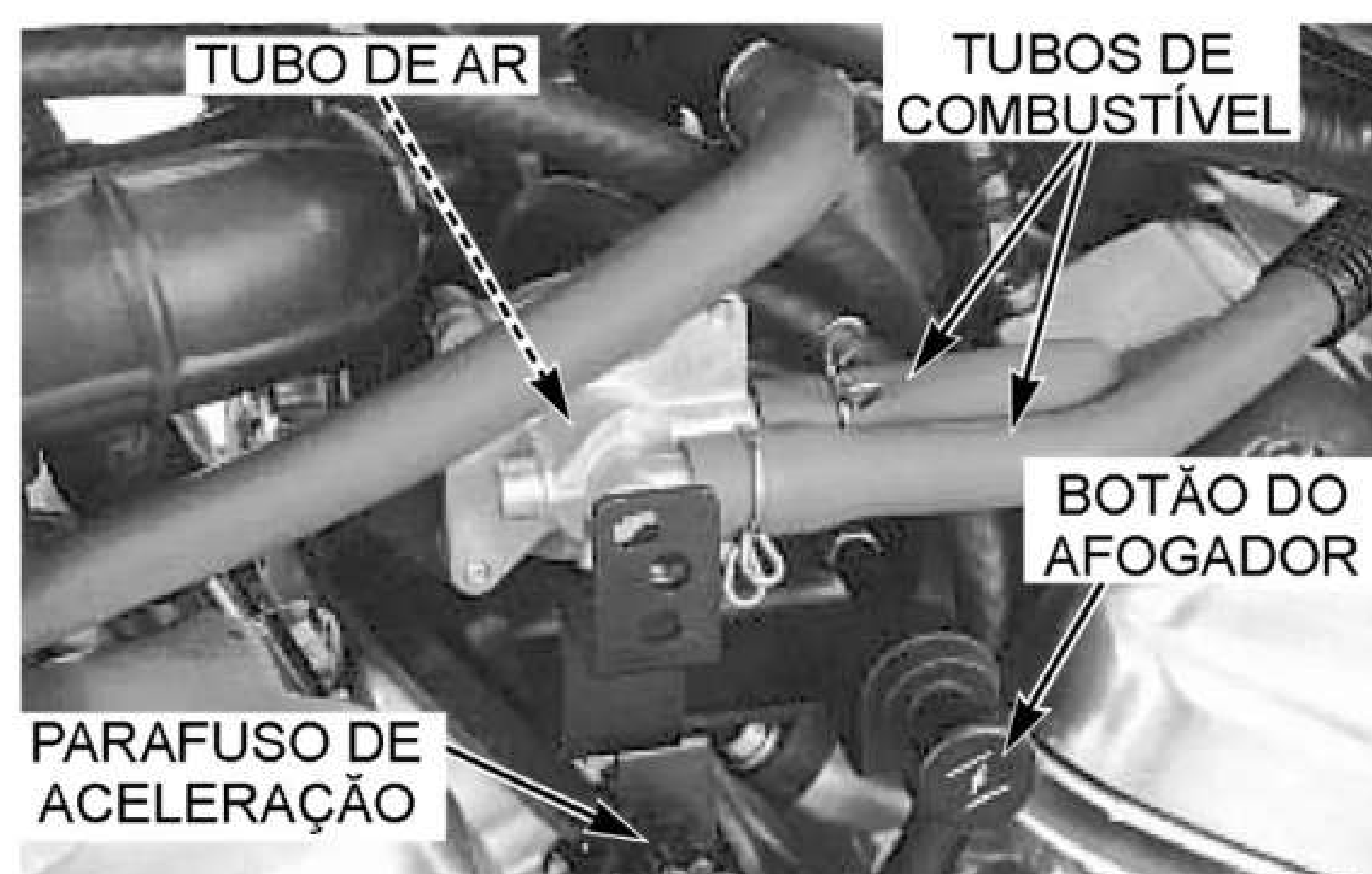


Instale a tampa do diafragma e o suporte.
Aperte os parafusos.



INSTALAÇÃO

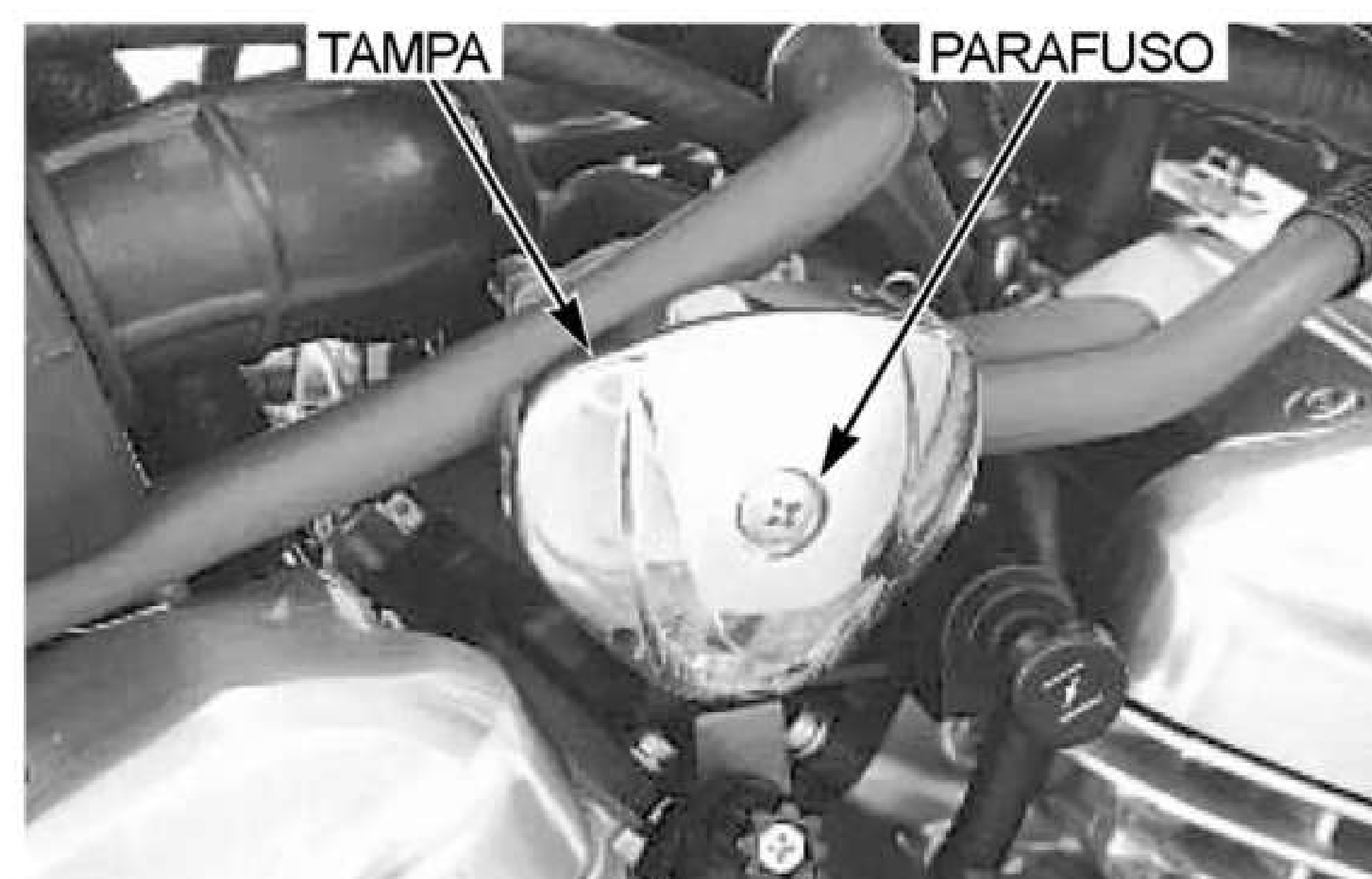
Conecte a mangueira de ar e as mangueiras de combustível.
Instale o botão do afogador e o parafuso de aceleração.



Instale a tampa e aperte o parafuso até o torque especificado.

TORQUE: 2 N.m (0,21 kg.m)

Instale o tanque de combustível (pág. 4-3).



RADIADOR/VENTILADOR DE ARREFECIMENTO

ATENÇÃO

Cuidado para não danificar as aletas do radiador.

REMOÇÃO

Drene o líquido de arrefecimento (pág. 5-3).
Remova o tanque de combustível (pág. 4-3).

Desconecte o conector do motor do ventilador 2P (preto).

Remova o parafuso de montagem do radiador.

Solte a braçadeira da mangueira e desconecte a mangueira inferior do radiador.

Solte os coxins de montagem do radiador dos suportes no chassi.

Solte a braçadeira e desconecte a mangueira superior do radiador.
Remova a braçadeira do tubo e desconecte o tubo de água.

Remova o radiador.

INSTALAÇÃO

A instalação é realizada em ordem inversa ao da remoção.

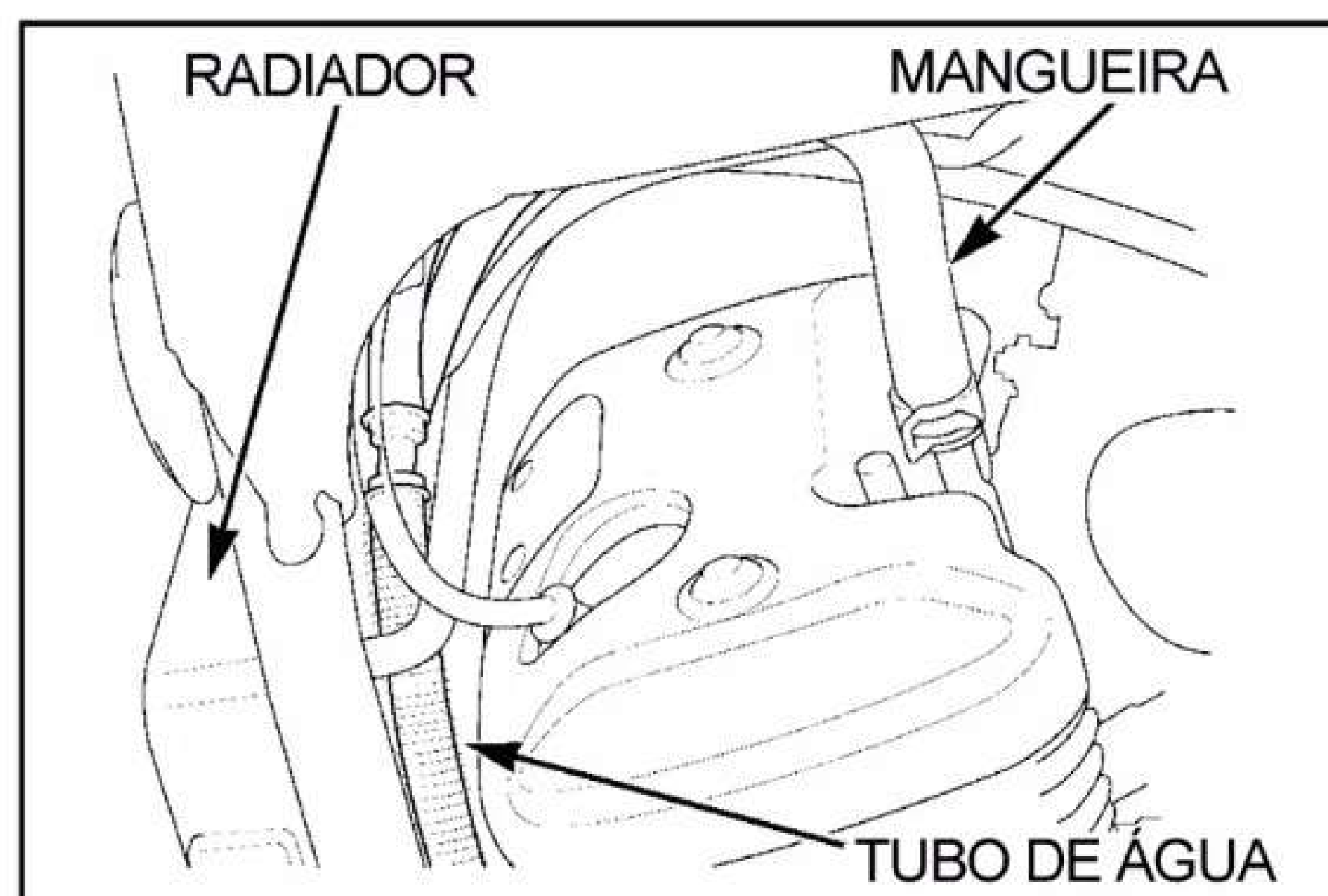
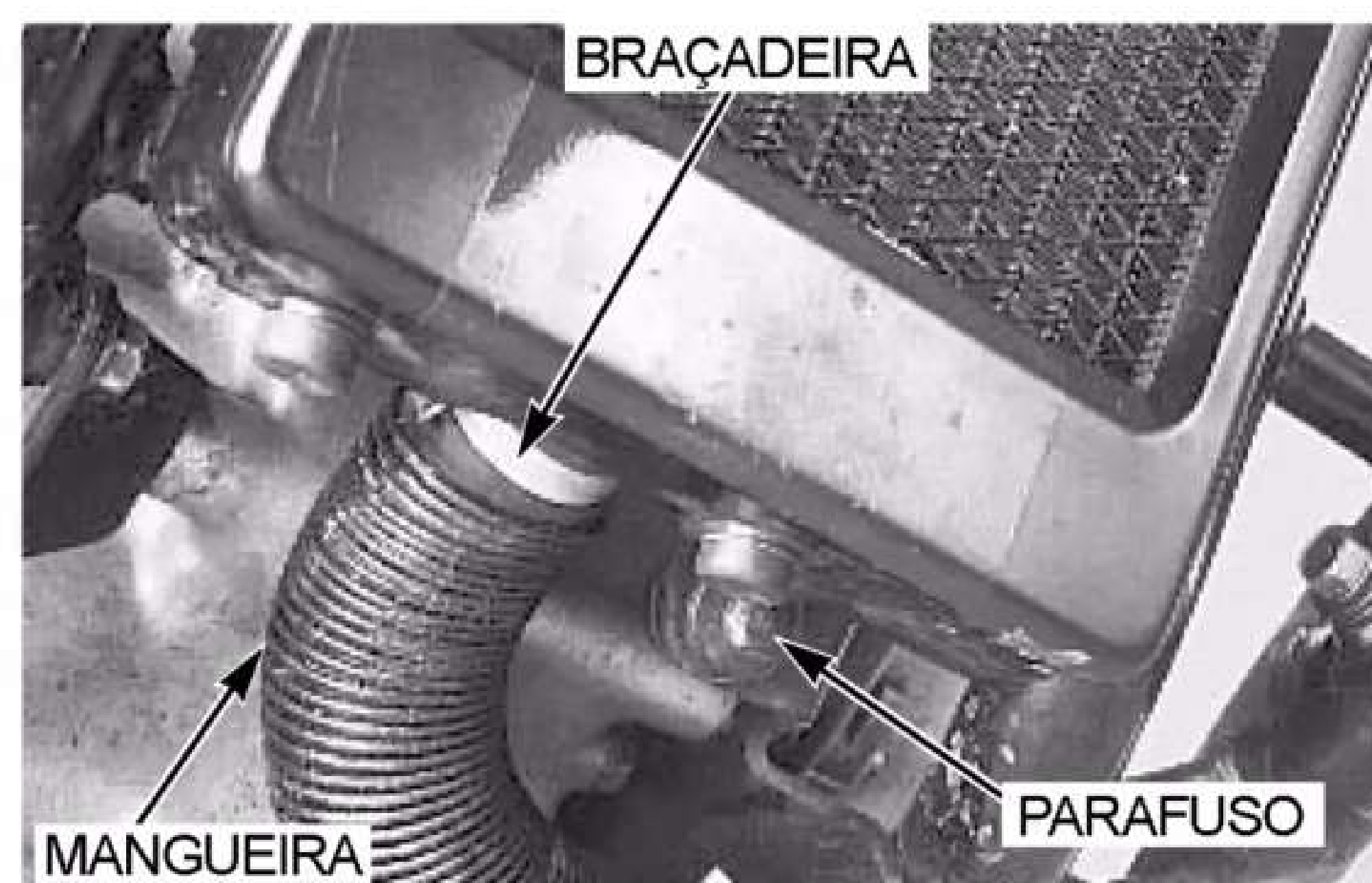
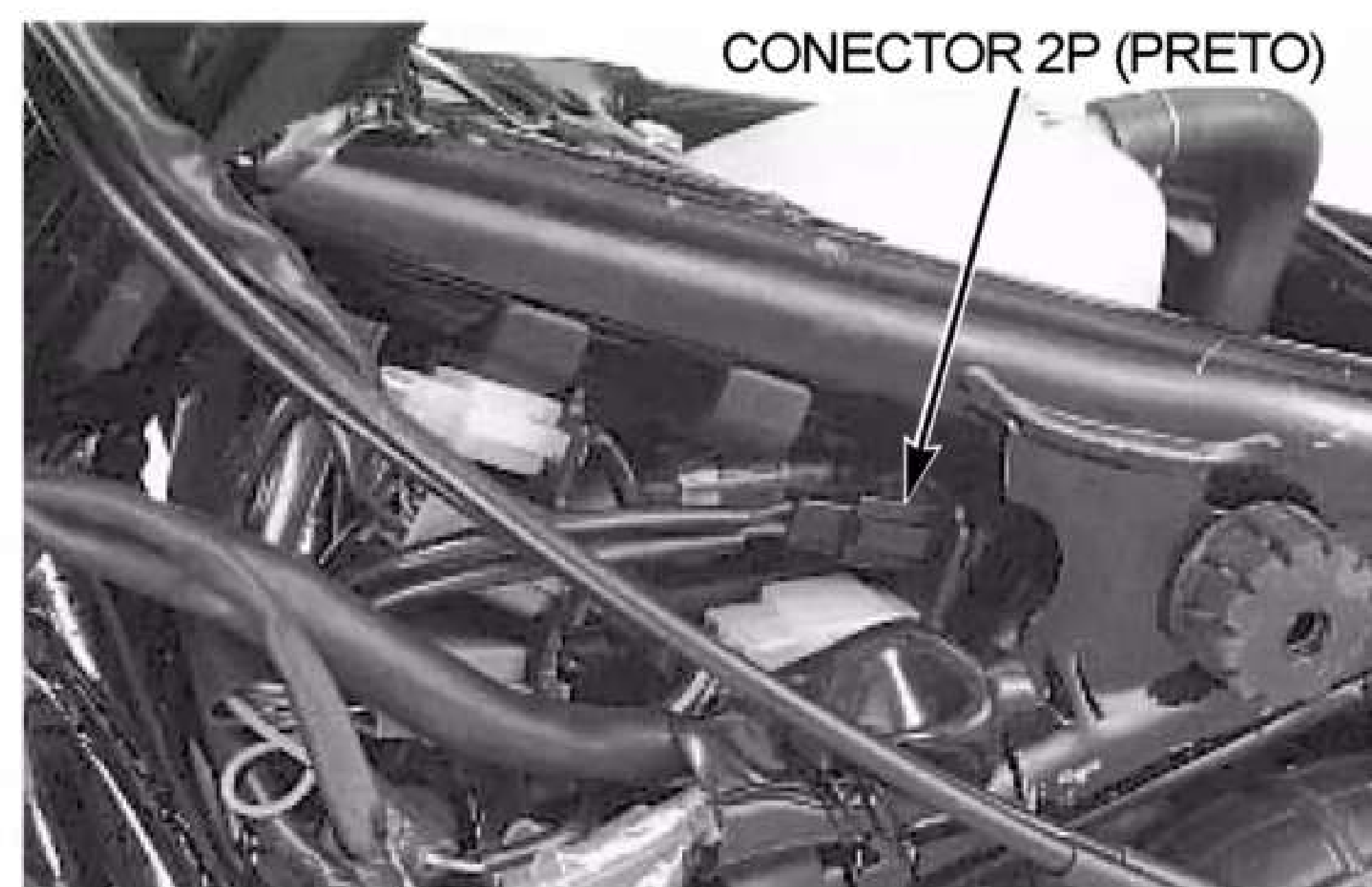
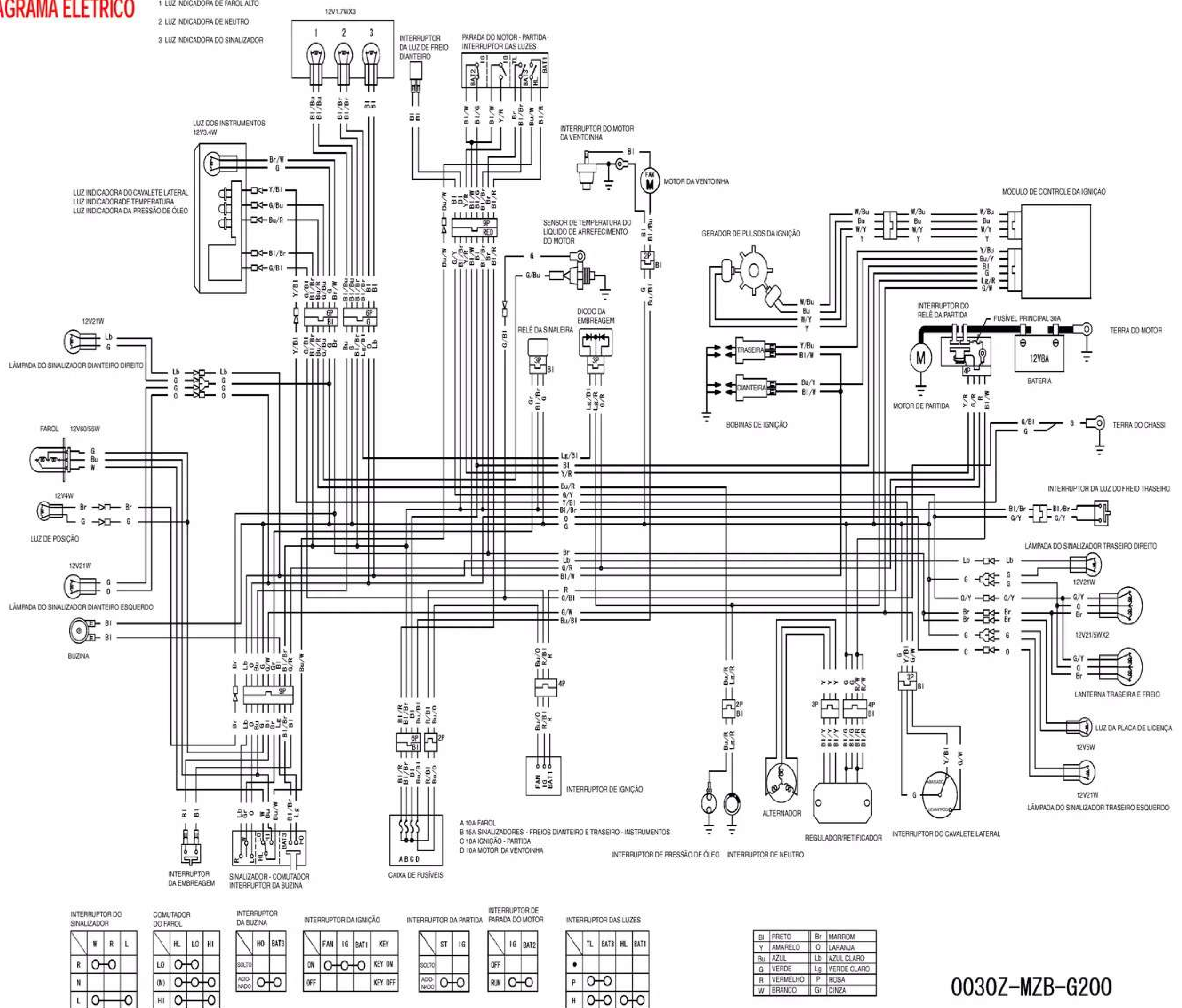


DIAGRAMA ELÉTRICO

- 1 LUZ INDICADORA DE FAROL ALTO
- 2 LUZ INDICADORA DE NEUTRO
- 3 LUZ INDICADORA DO SINALLZADOR



0030Z-MZB-G200

