

# THÔNG BÁO QUAN TRỌNG VỀ AN TOÀN

## ▲ KHUYẾN CÁO

*Để nhán mạnh có thể gây thương tích hoặc chết người nếu không tuân theo hướng dẫn.*

## CẨN THẬN:

*Để cho biết có thể làm hỏng thiết bị nếu không tuân theo hướng dẫn này.*

## CHÚ Ý:

Đưa ra những thông tin hữu ích.

Tài liệu này không mô tả chi tiết những quy trình chuẩn tại cửa hàng hay những nguyên tắc về an toàn và việc thực hiện bảo dưỡng. Cần phải chú ý rằng, tài liệu này có một số cảnh báo và lưu ý trái ngược với những phuông pháp bảo dưỡng có thể làm bị THƯƠNG TÍCH CHO NGƯỜI thực hiện bảo dưỡng, làm hỏng phuông tiện, hoặc không an toàn. Xin hiểu rằng những khuyến cáo này không thể đề cập được hết tất cả những nguy hiểm có thể xảy ra đối với việc thực hiện bảo dưỡng dù có phải được Honda khuyến cáo hay không vì Honda không thể kiểm tra được hết những trường hợp có thể xảy ra. Bất cứ người nào thực hiện bảo dưỡng hoặc sử dụng những dụng cụ dù có phải do Honda khuyến cáo sử dụng hay không thì phải đảm bảo rằng họ không thể bị nguy hiểm gì từ việc sử dụng dụng cụ hoặc lựa chọn phuông pháp thực hiện bảo dưỡng.

## HƯỚNG DẪN

Phụ lục này bao gồm thông tin dùng cho xe SUPER DREAM (KFVZ). Xem sách "Hướng dẫn bảo trì" của xe C100M1-KFVN để thực hiện các quy trình dịch vụ mà tài liệu này không đề cập đến.

**TẤT CẢ NHỮNG THÔNG TIN, HÌNH ẢNH MINH HỌA, HƯỚNG DẪN VÀ CÁC THÔNG SỐ KỸ THUẬT TRONG TÀI LIỆU NÀY DỰA TRÊN THÔNG TIN VỀ SẢN PHẨM MỚI NHẤT CÓ ĐƯỢC TẠI THỜI ĐIỂM IN TÀI LIỆU. Công ty Honda Motor CÓ QUYỀN THAY ĐỔI BẤT CỨ LÚC NÀO, KHÔNG CẦN THÔNG BÁO TRƯỚC VÀ KHÔNG CHỊU BẤT CỨ NGHĨA VỤ NÀO. KHÔNG ĐƯỢC TÁI BẢN BẤT CỨ PHẦN NÀO CỦA TÀI LIỆU NẾU KHÔNG CÓ SỰ CHO PHÉP CỦA TÁC GIẢ TÀI LIỆU. TÀI LIỆU NÀY ĐƯỢC VIẾT CHO NHỮNG NGƯỜI CÓ KIẾN THỨC CƠ BẢN VỀ BẢO DƯỠNG XE MÁY CỦA Honda, XE XCÚTÔ HOẶC ATVS.**

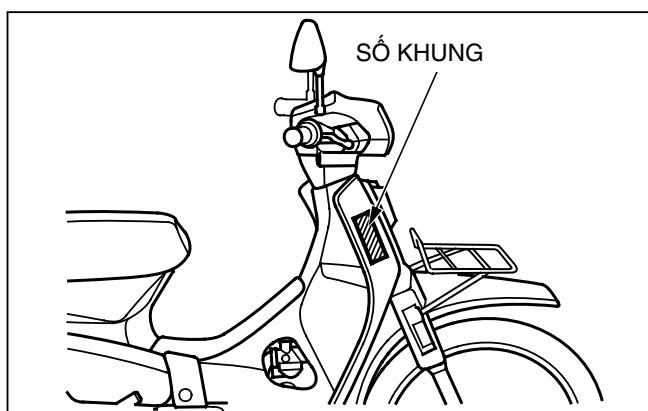
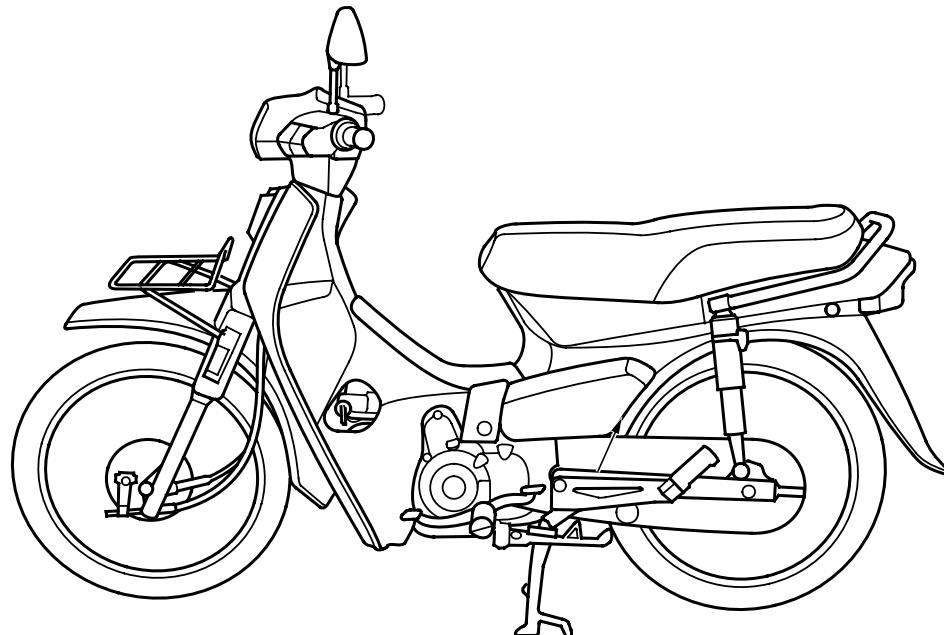
## MỤC LỤC

NHẬN BIẾT KIỂU XE	21-1
THÔNG SỐ KỸ THUẬT	21-2
ĐÈN ĐỒNG HỒ CÔNG TẮC	21-
SỔ ĐỒ DÂY ĐIỆN	21-5

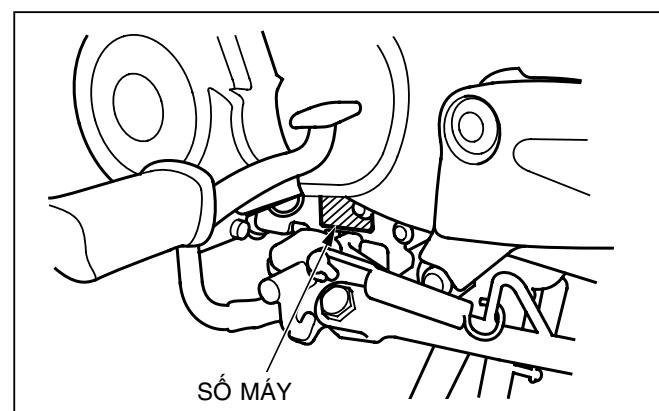
Honda Motor Co., Ltd.  
VĂN PHÒNG XUẤT BẢN TÀI LIỆU



## NHẬN BIẾT KIỂU XE



**SỐ KHUNG**  
Số khung được đóng ở phía bên phải của cổ lái.



**SỐ MÁY**  
Số máy được đóng bên trái phía dưới của lốc máy.



**SỐ BỘ CHẾ HÒA KHÍ**  
Số bộ chế hòa khí được đóng trên thân bên phải của bộ chế hòa khí.

## 21. PHỤ LỤC (2)

### CÁC THÔNG SỐ KỸ THUẬT CHUNG CHUNG

MỤC		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
CÁC KÍCH THƯỚC CHUNG	Chiều dài Chiều rộng xe Chiều cao xe Khoảng cách 2 bánh xe Chiều cao yên xe Chiều cao gác chân Khoảng cách gầm xe Trọng lượng bản thân	1.860 mm (73,2 in.) 655 mm (25,8 in.) 1.040 mm (40,9 in.) 1.175 mm (46,3 in) 772 mm (30,4 in.) 260 mm (10,4 in.) 130 mm (5,1 in.) 95 kg (209,5 lbs)
KHUNG	Kiểu khung Giảm xóc trước Hành trình giảm xóc trước Giảm xóc sau Hành trình giảm xóc sau Giảm chấn sau Kích cỡ lốp trước Kích cỡ lốp sau Phanh trước Phanh sau Góc nghiêng trực quay lái Chiều dài vết quét Dung tích bình xăng	Loại sống lưng Giảm xóc ống lồng 80,5 mm (3,17 in.) Đang gấp 63 mm (2,48 in.) Loại ống hoạt động một chiều 2,25 - 17 33L 2,50 - 17 38L Guốc phanh giãn trong Guốc phanh giãn trong 26°30' 75 mm (2,95 in.) 3,5 lít (0,92 US gal, 0,77 Imp gal)
ĐỘNG CƠ	Đường kính xy lanh và hành trình của pít-tông Dung tích làm việc Tỷ số nén Truyền động xú páp Xú páp hút      Mở khi nâng 1 mm (0,04 in.) Đóng khi nâng 1 mm (0,04 in.) Xú páp xả      Mở khi nâng 1 mm (0,04 in.) Đóng khi nâng 1 mm (0,04 in.) Hệ thống bôi trơn Kiểu bơm dầu Hệ thống làm mát Lọc gió Loại cốt máy Bố trí xy lanh	50,0 x 49,5 mm (2,0 x 2,0 in.) 97,1 cm <sup>3</sup> (5,92 cu-in.) 9,0 : 1 Dẫn động xích tải và trực cam cùng cò mổ 2° trước điểm chết trên 25° sau điểm chết dưới 33° trước điểm chết dưới 0° tại điểm chết trên Áp suất cưỡng bức và các te ẩm Bơm bánh răng Làm mát bằng không khí Bột nhựa tổng hợp tẩm dầu Loại lắp ráp Xy lanh đơn nghiêng 80° so với phuơng thẳng đứng
BỘ CHÉ HÒA KHÍ	Loại chế hòa khí Đường kính ống Venturi	Loại trụ ga 16 mm (0,6 in) hoặc tutherford đường
TRUYỀN ĐỘNG	Hệ thống ly hợp Hệ thống hoạt động ly hợp Hộp số Giảm tốc sơ cấp Giảm tốc sau cùng Tỷ số răng Số 1 Số 2 Số 3 Số 4 Kiểu sang số	Nhiều dĩa, ướt Loại ly tâm tự động 4 số, tốc độ không đổi 4,058 (69/17) 2,571 (36/14) 2,833 (34/12) 1,705 (29/17) 1,238 (26/21) 0,958 (23/24) Hệ thống trả số vận hành bằng chân trái (hệ thống số vòng; chỉ khi xe dừng) -N-1-2-3-4(-N: không số)
ĐIỆN	Hệ thống đánh lửa Hệ thống khởi động Hệ thống sạc điện Tiết chế chỉnh lưu Hệ thống chiếu sáng	Đánh lửa bằng tụ điện (CDI) Cần khởi động với mô tơ khởi động điện Phát điện xoay chiều một pha Chỉnh lưu nửa sóng/ một pha/ bằng thyristo Phát điện xoay chiều

# ĐÈN ĐỒNG HỒ CÔNG TẮC

## CÁC THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Bóng đèn	Đèn trước (pha, cốt)
	Đèn phanh/ đèn sau
	Đèn báo rẽ trước
	Đèn báo rẽ sau
	Đèn đồng hồ công tử mét
	Đèn tín hiệu báo rẽ
	Đèn báo không số
	Đèn báo vị trí số cao nhất
	Đèn báo pha
Cầu chì	10 A

## ĐÈN PHA

### THÁO ĐÈN TRƯỚC

Tháo các vít, bu lông và hộp đèn trước.



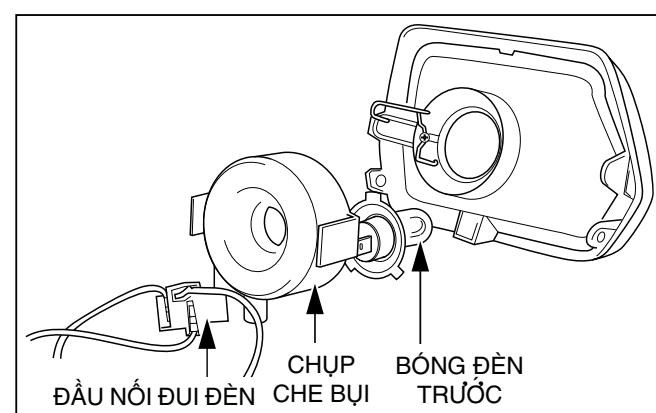
### THAY BÓNG ĐÈN

Tháo đầu nối đèn ra khỏi bóng đèn.

Tháo chụp che bụi.

Tháo bóng đèn pha bằng cách nhấn nhẹ lẫy cài ra khỏi vaval giữ.

Ráp bóng đèn mới sao cho vaval của nó trùng với rãnh của bộ đèn trước.



## **21. PHỤ LỤC (2)**

---

### **RÁP**

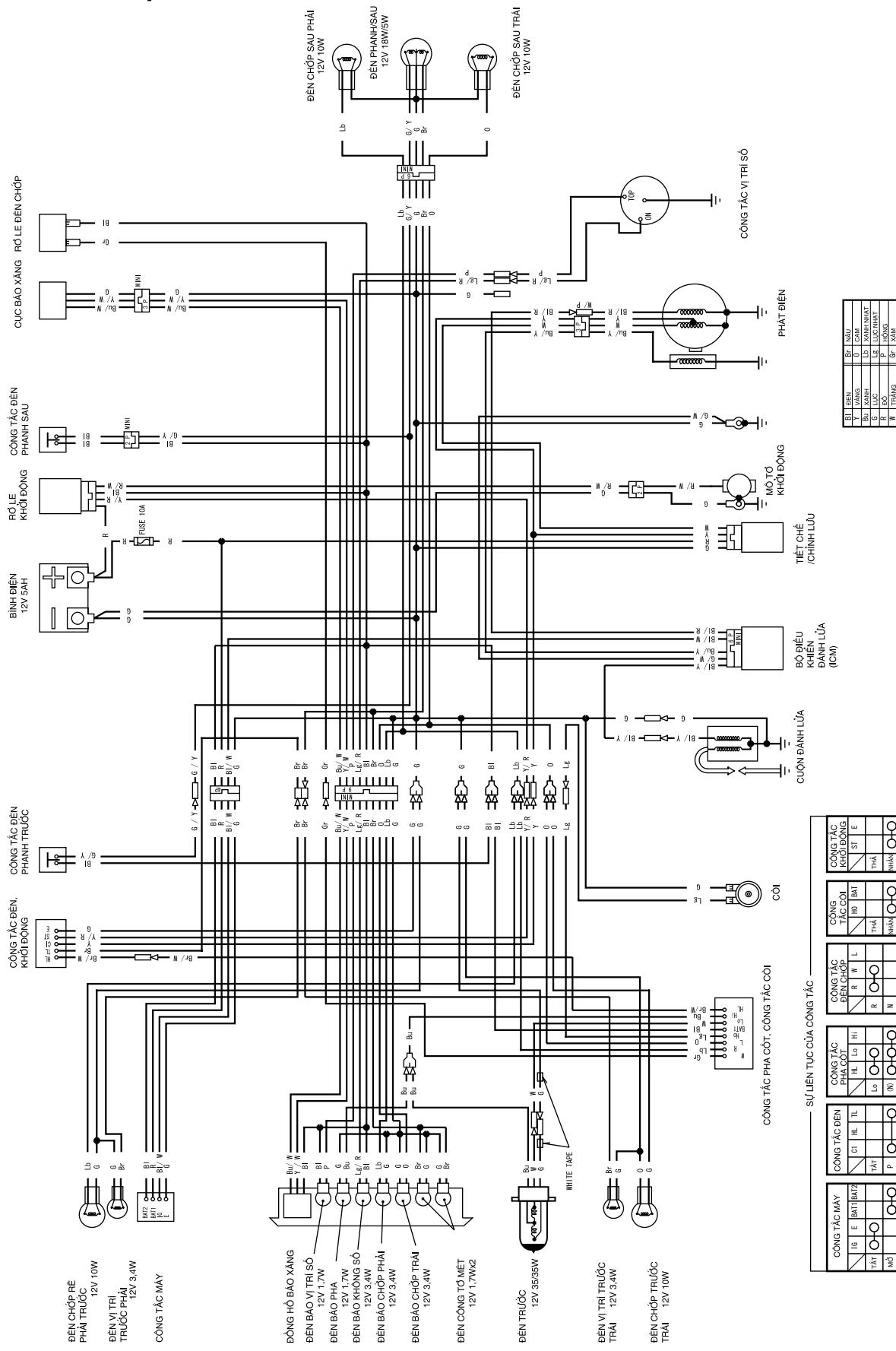
Ráp các chi tiết ngược với lúc tháo.

### **CHÚ Ý**

Kiểm tra điều chỉnh độ rọi của đèn pha.



# SƠ ĐỒ DÂY ĐIỆN









## THÔNG BÁO QUAN TRỌNG VỀ AN TOÀN

*Để nhấn mạnh có thể gây thương tích hoặc chết người nếu không tuân theo hướng dẫn.*

**CẨN THẬN:** *Để chỉ có thể làm hư hỏng thiết bị nếu không tuân theo hướng dẫn.*

**CHÚ Ý:** Đưa ra các thông tin hữu ích.

Không bao gồm những mô tả chi tiết của các qui trình thao tác tiêu chuẩn, nguyên tắc an toàn và các hoạt động dịch vụ. Điều quan trọng đáng chú ý là tài liệu này bao gồm vài khuyến cáo và lưu ý ngược với vài phuơng pháp dịch vụ đặc biệt mà nó có thể gây THƯỞNG TÍCH CHO NGƯỜI thực hiện hoặc có thể làm hư hỏng xe hoặc không an toàn. Hãy hiểu rằng các khuyến cáo này có thể không bao gồm tất cả các quan niệm dịch vụ, dù có hoặc không có lời khuyên của Honda, được thực hiện với hậu quả có thể nguy hiểm của mỗi cách quan niệm mà Honda không thể điều tra hết được. Mọi người sử dụng qui trình dịch vụ hoặc dụng cụ, dù có hay không có lời khuyên của Honda, phải tự biết rằng không an toàn cho người hoặc không an toàn cho xe thì sẽ bị đe dọa bởi phuơng pháp dịch vụ hoặc dụng cụ đã chọn.

# CÁCH SỬ DỤNG TÀI LIỆU NÀY

Tài liệu dịch vụ này mô tả các qui trình dịch vụ cho xe C100M.

Theo lịch bảo dưỡng (phần 3) hướng dẫn để đảm bảo xe ở tình trạng hoạt động tốt nhất và thành phần khí xả trong tiêu chuẩn cho phép.

Thực hiện bảo dưỡng định kỳ lần đầu thì rất quan trọng. Nó bù trừ cho sự hao mòn ban đầu xảy ra trong thời kỳ chạy rã.

Phần 1 và 3 áp dụng cho toàn xe.

Phần 2 minh họa các qui trình để tháo ráp các chi tiết được yêu cầu thực hiện dịch vụ mô tả trong các phần sau.

Phần 4 đến phần 17 mô tả những bộ phận của xe theo nhóm vị trí.

Tìm phần mà bạn cần ở trang này, sau đó mở bảng nội dung ở trang đầu của mỗi phần.

Hầu hết các phần bắt đầu bằng một bảng vẽ lắp ráp hoặc hệ thống, thông tin dịch vụ và tìm kiếm hư hỏng cho các phần. Các trang sau đó đưa ra qui trình chi tiết.

Nếu bạn không biết nguồn gốc của hư hỏng, hãy xem phần 19 TÌM KIẾM HƯ HỎNG.

**TẤT CẢ NHỮNG THÔNG TIN, HÌNH MINH HỌA, HƯỚNG DẪN VÀ NHỮNG THÔNG SỐ KỸ THUẬT TRONG TÀI LIỆU NÀY DỰA TRÊN THÔNG TIN CỦA SẢN PHẨM MỚI NHẤT CÓ ĐƯỢC TRONG THỜI GIAN IN. HONDA MOTOR CÓ QUYỀN THAY ĐỔI BẤT CỨ LÚC NÀO KHÔNG CẦN THÔNG BÁO VÀ KHÔNG CHỊU BẤT CỨ NGHĨA VỤ NÀO. KHÔNG ĐƯỢC TÁI BẢN BẤT CỨ PHẦN NÀO KHI KHÔNG CÓ SỰ CHO PHÉP CỦA TÁC GIÁ. TÀI LIỆU NÀY ĐƯỢC VIẾT CHO NHỮNG NGƯỜI CÓ KIẾN THỨC CƠ BẢN VỀ BẢO DƯỠNG XE MÁY HONDA, XE XCÚTÓ HOẶC ATVS.**

Honda Motor Co., Ltd.  
VĂN PHÒNG XUẤT BẢN TÀI LIỆU DỊCH VỤ

# MỤC LỤC

	HƯỚNG DẪN CHUNG	1	
	KHUNG/ THÂN VỎ/ HỆ THỐNG XÂY	2	
	BẢO DƯỠNG	3	
ĐỘNG CƠ VÀ TRUYỀN ĐỘNG	HỆ THỐNG BÔI TRƠN	4	
	HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU	5	
	THÁO RÁP MÁY	6	
	ĐẦU QUY LÁT/ XÚ PÁP	7	
	XY LANH/ PÍT TÔNG	8	
	LY HỢP/ CƠ CẤU SANG SỐ	9	
	PHÁT ĐIỆN/ LY HỢP KHỞI ĐỘNG/ CĂNG XÍCH CAM	10	
	CỐT MÁY/ HỘP SỐ/ CẦN KHỞI ĐỘNG	11	
	KHUNG	BÁNH TRƯỚC/ PHANH/ NHÚN/ CỔ LÁI	12
		BÁNH SAU/ PHANH/ NHÚN	13
	ĐIỆN	BÌNH ĐIỆN/ HỆ THỐNG SẠC BÌNH	14
		HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA	15
		KHỞI ĐỘNG ĐIỆN	16
		ĐÈN/ ĐỒNG HỒ/ CÔNG TẮC	17
	SƠ ĐỒ ĐIỆN	18	
	TÌM KIẾM HƯ HỎNG	19	
	MỤC LỤC	20	

## CÁC KÝ HIỆU

Các ký hiệu được sử dụng trong tài liệu này để chỉ những qui trình dịch vụ đặc biệt. Nếu những thông tin bổ sung cần thiết đi kèm theo những ký hiệu này là để giải thích rõ cho các phần không sử dụng các ký hiệu.

	Thay phụ tùng mới trước khi ráp.
	Dùng dầu nhớt máy đã được hướng dẫn, trừ khi có chỉ định khác.
	Dùng hỗn hợp dầu molybden (Trộn hỗn hợp dầu nhớt máy với mỡ molybden theo tỷ lệ 1:1).
	Dùng mỡ đa dụng (Mỡ lithium đa dụng NLGI #2 hoặc loại tương đương).
	Dùng mỡ molybden disulfide (Chứa hơn 3% molybden disulfide, NLGI #2 hoặc loại tương đương). Ví dụ: Môlykote® BR-2 plus do Dow Corning Mỹ sản xuất Mỡ đa dụng M-2 do Mitsubishi Oil, Nhật sản xuất
	Dùng molybden disulfide paste (Chứa hơn 40% molybden disulfide, NLGI #2 hoặc loại tương đương). Ví dụ: Môlykote® G-n Paste do Dow Corning Mỹ sản xuất Honda Moly 60 (Chỉ của Mỹ) Rocol ASP do Rocol Limited, Anh sản xuất Rocol Paste do Sumico Lubricant, Nhật sản xuất
	Dùng mỡ silicone.
	Bôi keo dán. Dùng keo dán chịu lực trung bình trừ khi có chỉ định khác.
	Bít kín.
	Dùng dầu phanh DOT 4. Dùng dầu phanh đã hướng dẫn trừ khi có chỉ định khác.
	Dùng dầu phuộc nhún.

# 1. HƯỚNG DẪN CHUNG

1

AN TOÀN CHUNG	1-1	CÁC DỤNG CỤ	1-14
CÁC NGUYÊN TẮC DỊCH VỤ	1-2	CÁC ĐIỂM BÔI TRƠN & BỊT KÍN	1-15
NHẬN BIẾT KIỂU XE	1-3	ĐI DÂY ĐIỆN VÀ CÁP	1-17
CÁC THÔNG SỐ KỸ THUẬT	1-4	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT KHÍ XẢ	1-22
GIÁ TRỊ LỰC SIẾT	1-12		

## AN TOÀN CHUNG

### CARBON MONOXIDE

Nếu phải nổ máy để thực hiện công việc, phải đảm bảo ở nơi thông thoáng tốt. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín.

**Khí xả có chứa khí độc carbon monoxide, nó có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người.**

Nổ máy ở nơi thông thoáng hoặc ở nơi có hệ thống thông hơi đầy đủ.

### XĂNG

Thực hiện ở nơi thông hơi tốt. Tránh xa khu vực hút thuốc, có tia lửa điện hoặc ngọn lửa với nơi bảo trì hoặc nơi có chứa xăng.

**Xăng rất dễ cháy nổ dưới điều kiện thường. TRÁNH XA TRÈM.**

### NHỮNG BỘ PHẬN NÓNG

**Hệ thống xả của máy trớ nên rất nóng và còn nóng một thời gian sau khi nổ máy. Mang găng tay hoặc chờ cho đến khi máy nguội trước khi chạm vào những phần này.**

### DẦU NHỚT MÁY ĐÃ SỬ DỤNG

**Dầu nhớt máy đã qua sử dụng có thể gây ung thư da nếu tiếp xúc với da lặp đi lặp lại trong thời gian dài. Tuy nhiên bất đắc dĩ bạn phải tiếp xúc với dầu nhớt hàng ngày thì có thể cải thiện bằng cách rửa tay bằng xà phòng và nước ngay sau khi tiếp xúc với dầu. TRÁNH XA TRÈM.**

### BỤI BỒ PHANH

Đừng bao giờ dùng vòi hơi hoặc bàn chải khô để làm sạch bụi bồ phanh. Dùng máy hút chân không để đảm bảo an toàn sức khỏe hoặc phuong pháp an toàn sức khỏe để làm sạch, được thiết kế để giảm thiểu tác hại do bụi amiăng bay vào không khí.

- Hít phải bụi amiăng gây bệnh về hô hấp và ung thư.**

### KHÍ HYDRÔ VÀ NƯỚC BÌNH ĐIỆN

- Bình điện rất dễ nổ, tránh xa tia lửa, ngọn lửa và thuốc lá. Thông hơi đầy đủ khi sạc bình.**
  - Nếu nước bình văng lên da thì rửa bằng nước.**
  - Nếu nước bình văng vào mắt, rửa bằng nước trong vòng ít nhất là 15 phút và gọi bác sĩ ngay tức khắc.**
- Bình điện chứa acid sulfuric (nước bình điện), có thể gây bỏng nặng khi tiếp xúc với da hoặc mắt, Mặc trang phục và mang kính bảo hộ.**
  - Nếu nước bình văng lên da thì rửa bằng nước.**
  - Nếu nước bình văng vào mắt, rửa bằng nước trong vòng ít nhất là 15 phút và gọi bác sĩ ngay tức khắc.**
- Nước bình điện rất độc hại.**
  - Nếu nuốt phải nước bình thì uống thật nhiều nước hoặc sữa, sau đó uống sữa magnesia hoặc dầu thực vật và gọi bác sĩ. TRÁNH XA TRÈM.**

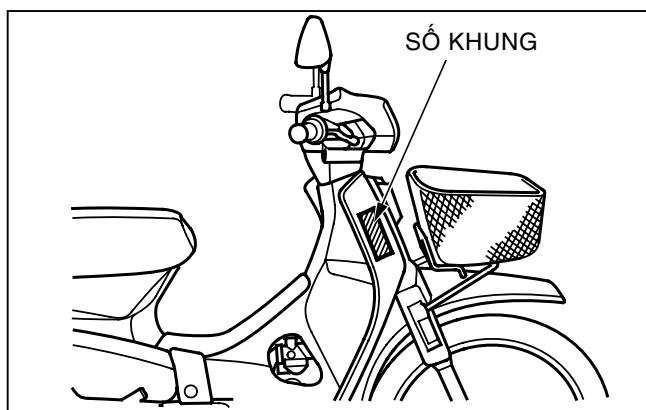
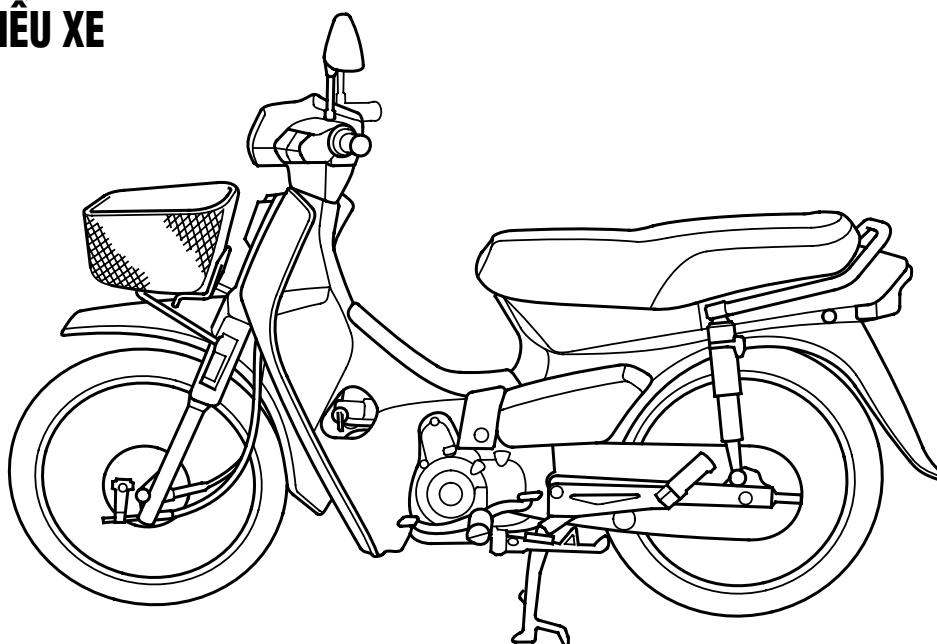
## **HƯỚNG DẪN CHUNG**

---

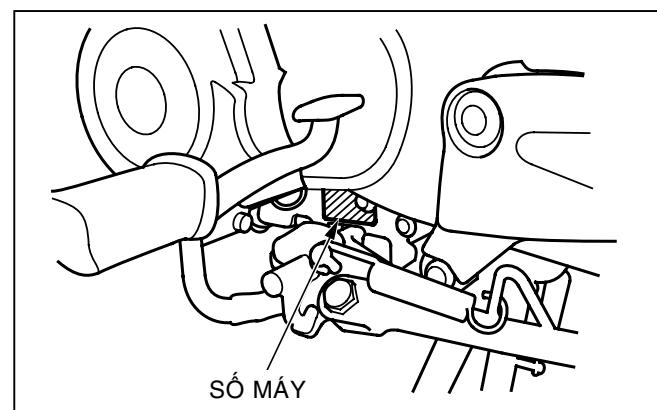
### **CÁC NGUYÊN TẮC DỊCH VỤ**

1. Sử dụng phụ tùng và dầu nhớt HONDA chính hiệu hoặc do HONDA đã hướng dẫn hoặc loại tương đương. Những phụ tùng không phù hợp với các thông số thiết kế của HONDA có thể gây hư hỏng xe.
2. Dùng những dụng cụ chuyên dùng được thiết kế cho sản phẩm này để tránh hư hỏng và lắp ráp sai.
3. Chỉ dùng dụng cụ hệ mét khi bảo dưỡng xe. Bulông ốc vít hệ mét thì không thể thay đổi với hệ in của Anh.
4. Ráp các ron đệm, vòng phớt O, chốt chẻ và đệm khóa mới khi lắp lại.
5. Khi siết chặt các bulông ốc vít thì bắt đầu siết bu lông lớn hoặc bu lông bên trong trước. Sau đó siết chéo góc từng bước tăng dần cho đến khi đúng lực siết qui định trừ khi có chỉ định khác.
6. Rửa sạch các bộ phận trong dung môi trước khi tháo rã. Bôi trơn các bề mặt trượt trước khi ráp lại.
7. Sau khi ráp lại, kiểm tra tất cả các bộ phận xem sự lắp ráp và hoạt động có bình thường không.
8. Đường đi của tất cả dây điện được chỉ rõ ở trang 1-17 đến trang 1-21, Đường Đi Các Bô Dây và Cáp.

## NHẬN BIẾT KIỂU XE



SỐ KHUNG  
Số khung được đóng bên phải của cổ lái.



SỐ MÁY  
Số máy được đóng bên trái phía dưới của lốc máy.



SỐ BỘ CHẾ HÒA KHÍ  
Số bộ chế hòa khí được đóng trên thân phía phải của bộ chế hòa khí như trong hình.

## HƯỚNG DẪN CHUNG

# THÔNG SỐ KỸ THUẬT

CHUNG		MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT
CÁC KÍCH THƯỚC		Chiều dài xe Chiều ngang xe Chiều cao xe Khoảng cách 2 bánh xe Chiều cao yên xe Chiều cao gác chân Khoảng cách gầm xe với mặt đất Trọng lượng khô Trọng lượng toàn xe	1.860 mm (73,2 in) 655 mm (25,8 in) 1.040 mm (40,9 in) 1.175 mm (46,3 in) 772 mm (30,4 in) 260 mm (10,2 in) 130 mm (5,1 in) 90 kg (198,0 lbs) 95 kg (209,5 lbs)
KHUNG		Loại khung Nhún trước Hành trình bánh trước Hành trình trực trước Nhún sau Hành trình bánh sau Giảm chấn sau Kích cỡ lốp trước Kích cỡ lốp sau Nhãn hiệu lốp xe Phanh trước Phanh sau Góc nghiêng trực quay lái Chiều dài vết quét Dung tích bình xăng	Loại sống lưng Phuộc ống lồng 80,5 mm (3,17 in) 89 mm (3,5 in) Dạng gấp 63 mm (2,48 in) Loại ống tác dụng đơn 2.25 – 17 33L 2.50 – 17 38L Trước/ sau: NF55/NR70 Trước/ sau: D104F/D104 Guốc phanh giãn trong Guốc phanh giãn trong 26° 30' 75 mm (2,95 in) 3,5 lít (0,92 US gal, 0,77 Imp gal)
ĐỘNG CƠ		Đường kính xy lanh và Khoảng chạy piston Dung tích làm việc Tỷ số nén Truyền động xú páp  Xú páp hút      mở      đóng      khi nâng lên 1mm Xú páp thoát    mở      đóng  Hệ thống bôi trơn Loại bơm dầu Hệ thống làm mát Lọc không khí Loại cốt máy Trọng lượng máy khô Bố trí xy lanh	50,0 × 49,5 mm (1,97 × 1,95 in) 97,1 cm <sup>3</sup> (5,92 cu-in) 9,0 : 1 Đẫn động xích và trực cam bố trí trên đầu quy láy cùng với cò xú páp 2° Trước điểm chết trên 25° Sau điểm chết dưới 33° Trước điểm chết dưới 0° Trước điểm chết trên Bôi trơn cuống bức, các te ướt Bơm bánh răng Làm mát bằng không khí Bộ nhựa tổng hợp tẩm dầu Loại lắp ráp 22,6 kg (49,8 lbs) Xy lanh đơn nghiêng 80° so với phẳng đứng

## HƯỚNG DẪN CHUNG

<b>CHUNG (Tiếp theo)</b>		<b>MỤC</b>	<b>THÔNG SỐ KỸ THUẬT</b>
BỘ CHẾ HÒA KHÍ	Loại chế hòa khí Đuồng kính Venturi		Loại trụ ga 16 mm (0,63 in) hoặc tương đương
TRUYỀN ĐỘNG	Hệ thống ly hợp Hệ thống hoạt động của ly hợp Hộp số Giảm tốc sơ cấp Giảm tốc sau cùng Tỷ số răng  Kiểu sang số	số 1 số 2 số 3 số 4	Nhiều đĩa, uốn Loại ly tâm tự động 4 số, ăn khớp không đổi 4,058 (69/17) 2,571 (36/14) 2,833 (34/12) 1,705 (29/17) 1,238 (26/21) 0,958 (23/24)  Hệ thống trả số vận hành bằng chân trái (Hệ thống số vòng, chỉ khi xe dừng) N-1-2-3-4 (-N) (N: không số)
ĐIỆN	Hệ thống đánh lửa Hệ thống khởi động Hệ thống sạc bình Tiết chế/ chỉnh lưu Hệ thống chiếu sáng		Đánh lửa bằng tụ điện (CDI) Giò đạp khởi động và mô tơ khởi động điện Phát điện xoay chiều một pha Chỉnh lưu nửa sóng bằng thyristo/ một pha Phát điện xoay chiều

## HƯỚNG DẪN CHUNG

HỆ THỐNG BÔI TRƠN MỤC		TIÊU CHUẨN	Đơn vị: mm (in) GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Dung tích dầu nhớt máy	Lúc xả	0,7 lít (0,74 US qt, 0,62 Imp qt)	—
	Lúc rã máy	0,9 lít (0,95 US qt, 0,79 Imp qt)	—
Dầu nhớt hộp số được chỉ định		Dầu HONDA 4 thì hoặc loại dầu động cơ tương đương Được phân loại theo API là SE, SF hoặc SG Độ nhớt: SAE 10W-30	—
Rô to bơm dầu	Khe hở đỉnh	—	0,20 (0,008)
	Khe hở thân	0,10 - 0,15 (0,004 - 0,006)	0,20 (0,008)
	Khe hở bên	0,02 - 0,07 (0,008 - 0,003)	0,15 (0,005)

HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU MỤC		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Số nhận biết của bộ chế hòa khí		PB5NA
Jích lỏ chính		#72
Jích lỏ cầm chừng		#38 x #38
Vít gió mở		1-1/2 vòng
Mực phao xăng		10,7 mm (0,42 in)
Tốc độ cầm chừng		1.400 ± 100 vòng/phút (rpm)
Độ dịch tự do tay ga		2 - 6 mm (1/12 - 1/4 in)

ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP MỤC		TIÊU CHUẨN	Đơn vị: mm (in) GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Sức nén xy lanh		1.225 kPa (12 kgf/ cm <sup>2</sup> , 178 psi) ở 600 vòng/ phút	—
Độ vênh mặt đầu quy lát		—	0,05 (0,002)
Xú páp, ống kèm xú páp	Khe hở xú páp	Hút	0,05 ± 0,02 (0,002 ± 0,001)
		Thoát	0,05 ± 0,02 (0,002 ± 0,001)
	Thân xú páp	Hút	4,970 - 4,985 (0,1957 - 0,1963)
		Thoát	4,955 - 4,970 (0,1951 - 0,1957)
	Lỗ ống kèm	Hút	5,000 - 5,012 (0,1969 - 0,1973)
		Thoát	5,000 - 5,012 (0,1969 - 0,1973)
	Khe hở thân xú páp với ống kèm	Hút	0,015 - 0,042 (0,0006 - 0,0017)
		Thoát	0,030 - 0,057 (0,0011 - 0,0014)
	Chiều rộng đế xú páp	Hút/Thoát	1,0 (0,04)
			1,6 (0,06)
Chiều dài lò xo xú páp	Trong	Hút/Thoát	32,41 (1,276)
	Ngoài	Hút/Thoát	35,25 (1,388)
Cò mổ, trực cò mổ	Lỗ cò mổ	Hút/Thoát	10,000 - 10,015 (0,3937 - 0,3932)
	Trục cò mổ	Hút/Thoát	9,978 - 9,987 (0,3928 - 0,3925)
Trục cam	Chiều cao gối cam	Hút	26,503 - 26,623 (1,0434 - 1,0481)
		Thoát	26,318 - 26,438 (1,0361 - 1,0409)
			26,00 (1,024)

## HƯỚNG DẪN CHUNG

XY LANH/ PISTON		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA	
MỤC				
Xy lanh	Đường kính	50,005 - 50,015 (1,9687 - 1,9691)	50,05 (1,970)	
	Độ côn	—	0,10 (0,004)	
	Độ ô van	—	0,10 (0,004)	
	Độ vênh mặt đầu	—	0,05 (0,002)	
Pít tông, xéc măng	Hướng dầu của pít tông	Dầu IN quay về phía lỗ hút	—	
	Đường kính pít tông	49,980 - 49,995 (1,9677 - 1,9683)	49,90 (1,965)	
	Điểm đo đường kính pít tông	15 mm (0,6 in) từ đáy vát	—	
	Lỗ chốt pít tông	13,002 - 13,008 (0,5119 - 0,5121)	13,055 (0,5140)	
	Chốt pít tông	12,994 - 13,000 (0,5116 - 0,5118)	12,98 (0,511)	
	Khe hở chốt pít tông và pít tông	0,002 - 0,014 (0,0001 - 0,0006)	0,020 (0,0008)	
	Khe hở giữa xéc măng và rãnh xéc măng	Đỉnh	0,015 - 0,050 (0,0006 - 0,002)	
		Thứ 2	0,015 - 0,050 (0,0006 - 0,002)	
	Khe hở miệng xéc măng	Đỉnh	0,10 - 0,25 (0,004 - 0,010)	
		Thứ 2	0,10 - 0,25 (0,004 - 0,010)	
		Dầu (vòng bên)	0,20 - 0,70 (0,008 - 0,028)	
Khe hở giữa xy lanh và pít tông		0,010 - 0,040 (0,0004 - 0,0016)	0,15 (0,006)	
Lỗ dầu nhỏ thanh truyền		13,016 - 13,034 (0,5124 - 0,5131)	13,10 (0,516)	
Khe hở giữa thanh truyền và chốt pít tông		0,016 - 0,040 (0,0006 - 0,0016)	0,08 (0,003)	

LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ		Đơn vị: mm (in)	
MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Ly hợp điều khiển	Độ dày đĩa	2,92 - 3,08 (0,115 - 0,121)	2,6 (0,10)
	Độ vênh đĩa sắt	—	0,20 (0,008)
	Độ dài tự do của lò xo ly hợp	36,5 (1,44)	35,8 (1,41)
	Đường kính dẫn hướng ly hợp ngoài	20,959 - 20,980 (0,8252 - 0,8260)	20,91 (0,823)
	Lỗ ly hợp ngoài	21,020 - 21,041 (0,8276 - 0,8284)	21,09 (0,830)
Ly hợp ly tâm	Lỗ trống ly hợp	104,0 - 104,2 (4,09 - 4,10)	104,3 (4,11)
	Độ dày bô ly hợp	1,5 (0,06)	1,0 (0,04)
	Lỗ trống ly hợp một chiều	42,00 - 42,02 (1,653 - 1,654)	42,04 (1,655)
	Con lăn ly hợp một chiều	5,00 (0,197)	4,97 (0,196)
	Lỗ bánh răng dẫn động chính	19,030 - 19,058 (0,7492 - 0,7503)	19,11 (0,752)
	Đường kính cốt máy ở bánh răng dẫn động chính	18,967 - 18,980 (0,7464 - 0,7472)	18,92 (0,745)
Độ dày bô phanh ly hợp		5,45 (0,215)	4,0 (0,16)

PHÁT ĐIỆN, CĂNG XÍCH CAM		Đơn vị: mm (in)	
MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Căng xích cam	Đường kính cần đẩy	11,985 - 12,000 (0,4718 - 0,4724)	11,94 (0,470)
	Chiều dài tự do của lò xo	111,7 (4,40)	100 (3,9)

## HƯỚNG DẪN CHUNG

CỘT MÁY, HỘP SỐ, CÀN KHỞI ĐỘNG MỤC			TIÊU CHUẨN	Đơn vị: mm (in)
			GIỚI HẠN SỬA CHỮA	
Cột máy	Khe hở bên của thanh truyền		0,10 - 0,35 (0,004 - 0,014)	0,60 (0,024)
	Khe hở hướng kính của thanh truyền		0 - 0,012 (0 - 0,0005)	0,05 (0,002)
	Độ đảo		—	0,10 (0,004)
Hộp số	Lỗ bánh răng	M2	17,032 - 17,059 (0,6705 - 0,6716)	17,10 (0,673)
		M4	17,016 - 17,043 (0,6699 - 0,6710)	17,10 (0,673)
		C1	23,020 - 23,053 (0,9063 - 0,9076)	23,10 (0,909)
		C3	20,020 - 20,053 (0,7882 - 0,7895)	20,10 (0,791)
	Thân bạc thau	C1	22,979 - 23,000 (0,9047 - 0,9055)	22,93 (0,903)
	Lỗ bạc thau	C1	20,000 - 20,021 (0,7874 - 0,7882)	20,08 (0,791)
	Khe hở bánh răng với bạc thau	C1	0,020 - 0,074 (0,0008 - 0,0028)	0,10 (0,004)
	Trục chính	M2, 4	16,966 - 16,984 (0,6680 - 0,6687)	16,95 (0,667)
	Trục thứ cấp	C1, 3	19,959 - 19,980 (0,7858 - 0,7866)	19,94 (0,785)
	Khe hở trục với bánh răng	M2	0,048 - 0,093 (0,0019 - 0,0037)	0,10 (0,004)
		M4	0,032 - 0,087 (0,0013 - 0,0034)	0,10 (0,004)
		C3	0,040 - 0,094 (0,0016 - 0,0037)	0,10 (0,004)
	Khe hở trục với bạc thau	C1	0,020 - 0,062 (0,0008 - 0,0024)	0,10 (0,004)
Càng sang số	Đường kính lỗ		34,075 - 34,100 (1,3415 - 1,3425)	34,14 (1,344)
	Độ dày càng		4,86 - 4,94 (0,191 - 0,194)	4,60 (0,181)
	Thân heo số		33,950 - 33,975 (1,3366 - 1,3376)	33,93 (1,336)

## HƯỚNG DẪN CHUNG

### BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN CỔ LÁI

Đơn vị: mm (in)

MỤC	TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Độ sâu tối thiểu của gai lốp xe	—	Đến dấu chỉ
Áp suất lốp nguội	Chỉ người điều khiển	200 kPa (2,00 kgf/cm <sup>2</sup> , 29 psi)
	Người điều khiển và người ngồi sau	200 kPa (2,00 kgf/cm <sup>2</sup> , 29 psi)
Độ đảo trực bánh xe	—	0,20 (0,008)
Độ đảo vành bánh xe	Hướng kính	2,0 (0,08)
	Dọc trực	2,0 (0,08)
Khoảng cách từ may ổ đên vành xe	13,8 ± 1 (0,54 ± 0,04)	—
Phanh	Đường kính lỗ trống phanh	109,8 - 110,2 (4,32 - 4,34)
Phuộc	Chiều dài tự do của lò xo	313 (12,3)
	Hướng của lò xo	Với đầu côn hướng xuống
	Độ đảo ống phuộc	0,20 (0,008)
	Dầu phuộc nên dùng	Dầu phuộc
	Mức dầu	93 (3,66)
	Dung lượng dầu	56,0 cm <sup>3</sup> (1,89 US oz, 1,97 Imp oz)

### BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Đơn vị: mm (in)

MỤC	TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Độ sâu tối thiểu của gai lốp xe	—	Đến dấu chỉ
Áp suất lốp nguội	Chỉ người điều khiển	—
	Người điều khiển và 1 người ngồi sau	225 kPa (2,25 kgf/cm <sup>2</sup> , 33 psi)
Độ đảo trực bánh xe	—	0,20 (0,008)
Độ đảo vành bánh xe	Hướng kính	2,0 (0,08)
	Dọc trực	2,0 (0,08)
Khoảng cách từ may ổ đên vành xe	10,0 ± 1 (0,39 ± 0,04)	—
Xích tải	Cỡ, số mắt	428/96
	Độ chùng	25 - 35 (1,0 - 1,4)
Phanh	Lỗ trống phanh	109,8 - 110,2 (4,32 - 4,34)
		111,0 (4,37)

## HƯỚNG DẪN CHUNG

BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
MỤC		
Bình điện	Dung lượng	12 V - 5 Ah
	Dòng điện rò	Lớn nhất 0,1 mA
	Tỷ trọng riêng	1,270 - 1,290
	Sạc đầy	Cần sạc
	Bình thường	Dưới 1,260
	Nhanh	0,9 A/5 - 10 giờ
Phát điện	Công suất	95 W/ 5.000 vòng/phút
	Điện trở cuộn sạc (20°C/68°F)	0,2 - 1,0 Ω
	Điện trở cuộn chiếu sáng (20°C/68°F)	0,1 - 0,8 Ω
Điện thế tiết chế chỉnh lưu	Đầu ra sạc bình	14,0 - 15,0 V/5000 vòng/phút
	Đầu ra đèn	12,6 - 13,6 V/5000 vòng/phút

HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
MỤC		
Bugi	NGK	DENSO
	C6HSA	U20FS-U
Khe hở miệng bugi	0,60 - 0,70 mm (0,024 - 0,028 in)	
Điện thế đỉnh cuộn đánh lửa	Thấp nhất 75 V	
Điện thế đỉnh của cuộn phát xung	Thấp nhất 0,7 V	
Điện thế đỉnh cuộn kích	Thấp nhất 100 V	
Thời điểm đánh lửa	15° Trước điểm chết trên ở tốc độ cầm chừng	

KHỞI ĐỘNG ĐIỆN		Đơn vị: mm (in)	
MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Độ dài chổi than của mô tơ khởi động	12,0 (0,47)		4,0 (0,16)

## HƯỚNG DẪN CHUNG

### ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC MỤC

ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC MỤC		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Bóng đèn	Đèn trước (Pha, cốt)	12 V - 30W/ 30 W
	Phanh, sau	12 V - 18/5 W
	Đèn chớp rẽ trước	12 V - 10 W × 2
	Đèn chớp rẽ sau	12 V - 10 W × 2
	Đèn công tơ mét	12 V - 1,7 W × 2
	Đèn báo chớp rẽ	12 V - 3,4 W × 2
	Đèn báo không số	12 V - 3,4 W
	Đèn báo số cao nhất	12 V - 1,7 W
	Đèn báo pha	12 V - 1,7 W
Cầu chì		10 A

## HƯỚNG DẪN CHUNG

### MÔ MEN LỰC SIẾT

LOẠI ỐC BU LÔNG	MÔ MEN LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft)	LOẠI ỐC BU LÔNG	MÔ MEN LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft)
Bu lông và ốc lục giác 5 mm	5 (0,5; 3,6)	Vít 5 mm	4 (0,4; 2,9)
Bu lông và ốc lục giác 6 mm	10 (1,0; 7)	Vít 6 mm	9 (0,9; 6,5)
Bu lông và ốc lục giác 8 mm	22 (2,2; 16)	Bu lông bắt bích 6 mm (đầu 8 mm)	10 (1,0; 7)
Bu lông và ốc lục giác 10 mm	34 (3,5 ; 25)	Bu lông bắt bích và ốc 6 mm (đầu 10 mm)	12 (1,2; 9)
Bu lông và ốc lục giác 12 mm	54 (5,5; 40)	Bu lông bắt bích và ốc 8 mm	26 (2,7; 20)
		Bu lông bắt bích và ốc 10 mm	39 (4,0; 29)

- Thông số mô men lực siết được liệt kê phía dưới cho những ốc bu lông quan trọng.
- Những ốc bu lông khác được siết theo tiêu chuẩn mô men lực siết được liệt kê phía trên.

CHÚ Ý: 1. Bôi keo khóa vào các ren.  
 2. Bôi dầu vào các ren và các bề mặt tựa.  
 3. Ốc U.

MÁY	MỤC	SỐ L"G	ĐƯỜNG KÍNH REN (mm)	MÔ MEN LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft)	CHÚ Ý
<b>BẢO DƯỠNG:</b>					
Bu lông xả nhớt		1	12	24 (2,4; 17)	
Nắp lỗ điều chỉnh xú páp		2	30	12 (1,2; 9)	
Ốc khóa điều chỉnh xú páp		2	5	9 (0,9; 6,5)	
Vít nắp lọc dầu ly tâm		3	5	5 (0,5; 3,6)	
Ốc khóa điều chỉnh ly hợp		1	8	12 (1,2; 9)	
Bugi		1	10	12 (1,2; 9)	
<b>HỆ THỐNG BÔI TRƠN:</b>					
Vít bắt bơm dầu		3	6	8 (0,8; 5,8)	
Vít nắp bơm dầu		3	5	5 (0,5; 3,6)	
<b>HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU:</b>					
Chén lọc bộ chế hòa khí		1	24	0,4 (0,04; 0,29)	
<b>THÁO RÁP MÁY:</b>					
Bu lông tấm định vị nhông xích		2	6	12 (1,2; 9)	
<b>ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP:</b>					
Ốc nắp đầu quy lát		4	7	14 (1,4; 10)	
Bu lông nắp bên phải đầu quy lát		2	6	10 (1,0; 7)	
Bu lông đầu quy lát		1	6	10 (1,0; 7)	
Bu lông nhông cam		2	5	9 (0,9; 6,5)	
<b>XY LANH, PÍT TÔNG:</b>					
Bu lông chốt bánh đỗ xích cam		1	8	10 (1,0; 7)	
Bu lông bắt xy lanh		1	6	10 (1,0; 7)	
<b>LY HỢP, CỔ CẦU SANG SỐ:</b>					
Bu lông cần hãm heo số		1	6	10 (1,0; 7)	
Chốt lò xo trả số		1	8	30 (3,1; 22)	
Bu lông tấm hãm heo số		1	6	17 (1,7; 12)	
Ốc khóa ly hợp ly tâm		1	14	54 (5,5; 40)	
Bu lông bắt tấm nâng ly hợp		4	6	12 (1,2; 9)	
Ốc khoá ly hợp điều khiển		1	14	54 (5,5; 40)	
<b>PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỐI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM:</b>					
Nắp lỗ cốt máy		1	30	3 (0,3; 2,2)	CHÚ Ý 2
Nắp lỗ thời điểm		1	14	1,5 (0,15; 1,1)	CHÚ Ý 2
Bu lông bịt kín căng xích cam		1	14	22 (2,2; 16)	
Bu lông chốt căng xích cam		1	8	16 (1,6; 12)	
Ốc bích vô lăng		1	10	40 (4,1; 30)	
Vít bắt ngoài ly hợp khởi động		3	6	10 (1,0; 7)	

## HƯỚNG DẪN CHUNG

MÁY (Tiếp theo)		SỐ L" G	ĐƯỜNG KÍNH REN (mm)	MÔ MEN LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft)	GHI CHÚ
MỤC					
<b>CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG:</b>	Bu lông heo số	1	6	10 (1,0; 7)	
<b>ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC:</b>	Bu lông công tắc vị trí số	1	6	10 (1,0; 7)	

KHUNG		SỐ L" G	ĐƯỜNG KÍNH REN (mm)	MÔ MEN LỰC SIẾT N·m (kgf·m, lbf·ft)	GHI CHÚ
MỤC					
<b>BẮT MÁY:</b>					
Bu lông treo máy	Trên:	1	8	34 (3,5; 25)	
	Dưới:	1	8	29 (3,0; 22)	
Bu lông, vòng đệm bắt thanh gác chân chính		4	8	22 (2,2; 16)	
<b>BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI:</b>					
Óc cổ phuộc		1	26	Xem trang 12 -24	
Ren trên cổ phuộc		1	26	Xem trang 12 -23	
Bu lông kẹp dưới cổ phuộc		4	10	74 (7,5; 54)	
Óc giữ tay lái		1	10	59 (6,0; 43)	CHÚ Ý 3
Bu lông bắt tay lái		3	8	25 (2,5; 18)	
Óc trực trước		1	12	49 (5,0; 36)	CHÚ Ý 3
Nan hoa bánh trước		36	BC 2,6	2,5 (0,25; 1,8)	
Bu lông, ốc chốt tay phanh		1	5	5,9 (6,0; 4,3)	
Bu lông cần phanh trước		1	6	10 (1,0; 7)	
Bu lông phuộc		2	20	22 (2,2; 16)	
<b>BÁNH SAU, PHANH, NHÚN:</b>					
Óc trực bánh sau		1	12	59 (6,0; 43)	CHÚ Ý 3
Óc ống chỉ trực sau		1	17	44 (4,5; 33)	
Nan hoa bánh sau		36	BC 3,2	3,7 (0,38; 2,7)	
Óc đĩa xích		4	8	32 (3,3; 24)	
Bu lông đĩa xích		4	8	20 (2,0; 14)	CHÚ Ý 2
Bu lông cần phanh sau		1	6	10 (1,0; 7)	CHÚ Ý 3
Bu lông cần hãm phanh sau		1	8	16(1,6; 12)	
Óc bắt giảm xóc	Trên:	2	10	24 (2,4; 17)	
	Dưới:	2	10	24 (2,4; 17)	
Óc chốt gấp		1	10	39 (4,0; 29)	
Bu lông bắt hộp xích tải		2	6	10 (1,0; 7)	

## HƯỚNG DẪN CHUNG

### DỤNG CỤ

CHÚ Ý: 1. Loại tương đương có trên thị trường.  
2. Dụng cụ lựa chọn.

MÔ TẢ	MÃ SỐ DỤNG CỤ	GHI CHÚ	XEM PHẦN
Thước đo mực phao bộ ché hòa khí	07401 – 0010000		5
Khóa siết nan hoa, 4,5 x 5,1 mm	07701 – 0020200		3, 13
Khóa siết nan hoa, 5,8 x 6,1 mm	07701 – 0020300		3, 12
Kèm giữ	07702 – 0020001		12
Khóa điều chỉnh xu páp, 8 x 9 mm	07708 – 0030100		3, 7
Mở nắp thời điểm	07709 – 0010001		3, 7, 15
Khóa mở ốc khóa, 20 x 24 mm	07716 – 0020100		9
Dụng cụ giữ bánh răng	07724 – 0010200		9
Dụng cụ giữ đa năng	07725 – 0030000		9
Dụng cụ giữ vô lăng	07725 – 0040000		10
Quả tạ mở ổ bi	07741 – 0010201		11
Đầu đóng, 32 x 35 mm	07746 – 0010100		11, 12, 13
Đầu đóng, 37 x 40 mm	07746 – 0010200		11, 13
Đầu đóng, 52 x 55 mm	07746 – 0010400		11
Đầu đóng, 22 x 24 mm	07746 – 0010800		13
Dẫn hướng, 12 mm	07746 – 0040200		11, 12, 13
Dẫn hướng, 17 mm	07746 – 0040400		11
Dẫn hướng đóng, 20 mm	07746 – 0040500		11
Trục tháo ổ bi	07746 – 0050100		12, 13
Đầu tháo ổ bi, 12 mm	07746 – 0050300		12, 13
Dụng cụ đóng phớt phuộc	07747 – 0010100		12
Đầu đóng phớt phuộc	07747 – 0010300		12
Dụng cụ đóng A	07749 – 0010000		11, 12, 13
Dụng cụ ép lò xo xú páp	07757 – 0010000		7
Cần cắt, 5 mm	07781 – 0010400		7
Cắt đê xú páp, 24,5 mm (45° Hút)	07780 – 0010100		7
Cắt đê xú páp, 24 mm (45° Thoát)	07780 – 0010600		7
Cắt mặt phẳng, 25 mm (32° Hút)	07780 – 0012000		7
Cắt bên trong, 22 mm (60° Thoát)	07780 – 0014202		7
Khóa chỉnh xú páp	07908 – KE90000		3, 7
Khóa mở ốc khóa	07916 – KM10000		12
Khóa tuýp mở vai phuộc	07916 – 3710101		12
Dụng cụ mở vô lăng	07933 – KG20000		10
Bộ mở ổ bi, 12mm	07936 – 1660001		11
Đóng ống kèm xú páp	07942 – MA60000		7
Đầu đóng, 28 x 30 mm	07946 – 1870100		11
Cán đóng	07946 – 3290000		12
Đóng cổ phuộc	07946 – 3710701		12
Đóng cổ phuộc	07946 – MB00000		12
Dụng cụ mở vòng bi	07953 – 4250002		12
Đầu ép lò xo xú páp	07959 – KM30101		7
Doa ống kèm xú páp	07984 – MA60001		7
Đo điện áp đỉnh	07HGJ – 0020100		15
Khóa mở ốc khóa, 18 mm	07HMA – GN80101		9

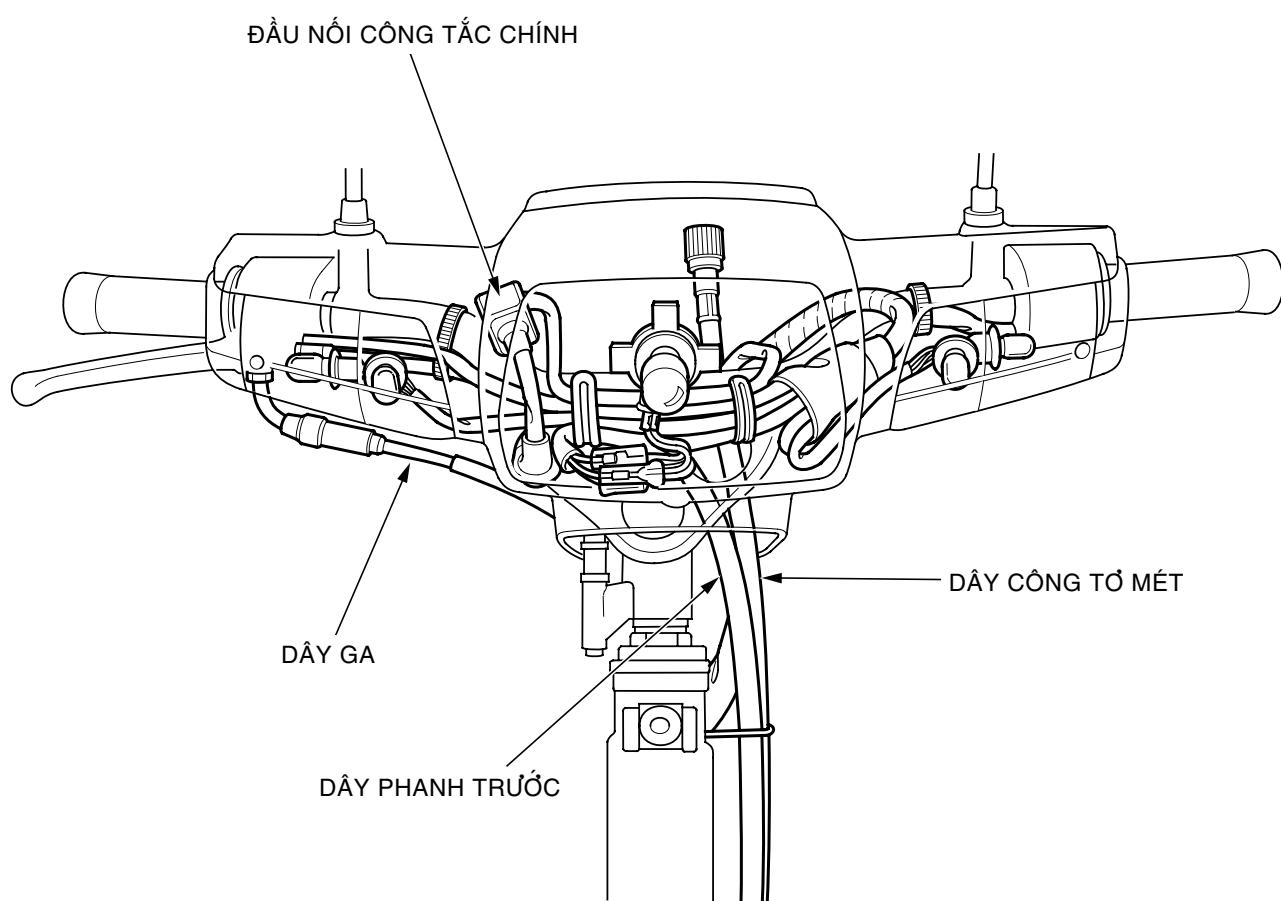
## NHỮNG ĐIỂM BÔI TRƠN VÀ BỊT KÍN

MÁY	VỊ TRÍ	VẬT LIỆU	GHI CHÚ
Ren nắp lỗ thời điểm đánh lửa			
Ren nắp lỗ cốt máy		Dầu nhớt Honda 4 thì hoặc loại tương đương	
Ren nắp lỗ điều chỉnh xú páp			
Bề mặt trượt giữa pít tông và xy lanh			
Lỗ chốt pít tông và chốt pít tông			
Rãnh xéc măng và mặt ngoài của xéc măng			
Lỗ dầu nhỏ thanh truyền			
Ổ bi đưa dầu lớn thanh truyền			
Bề mặt trượt thân xú páp thoát và hút			
Bề mặt cam của trực cam			
Bề mặt xích cam			
Bề mặt trong con lăn dẫn hướng xích cam			
Bề mặt trượt cò cam			
Bề mặt trực cò cam			
Bên trong cần căng xích cam			
Bề mặt trượt rô to bơm dầu			
Bề mặt ngoài con lăn ly hợp giữa			
Bề mặt ngoài guốc ly hợp ly tâm			
Chốt guốc ly hợp ly tâm			
Bề mặt trượt ly hợp một chiều			
Răng của bánh răng được dẫn động chính			
Bề mặt đĩa ly hợp			
Lỗ bánh răng được dẫn khởi động và răng của bánh răng			
Vùng quay và trượt giữa trực chính và trực thứ cấp			
Bề mặt ngoài heo số và bề mặt trượt			
Bề mặt trượt cam heo số			
Bề mặt trượt bánh răng trực cần khởi động			
Bề mặt trượt và răng của mọi bánh răng			
Mọi ổ bi			
Mọi phớt dầu và phớt O			

## HƯỚNG DẪN CHUNG

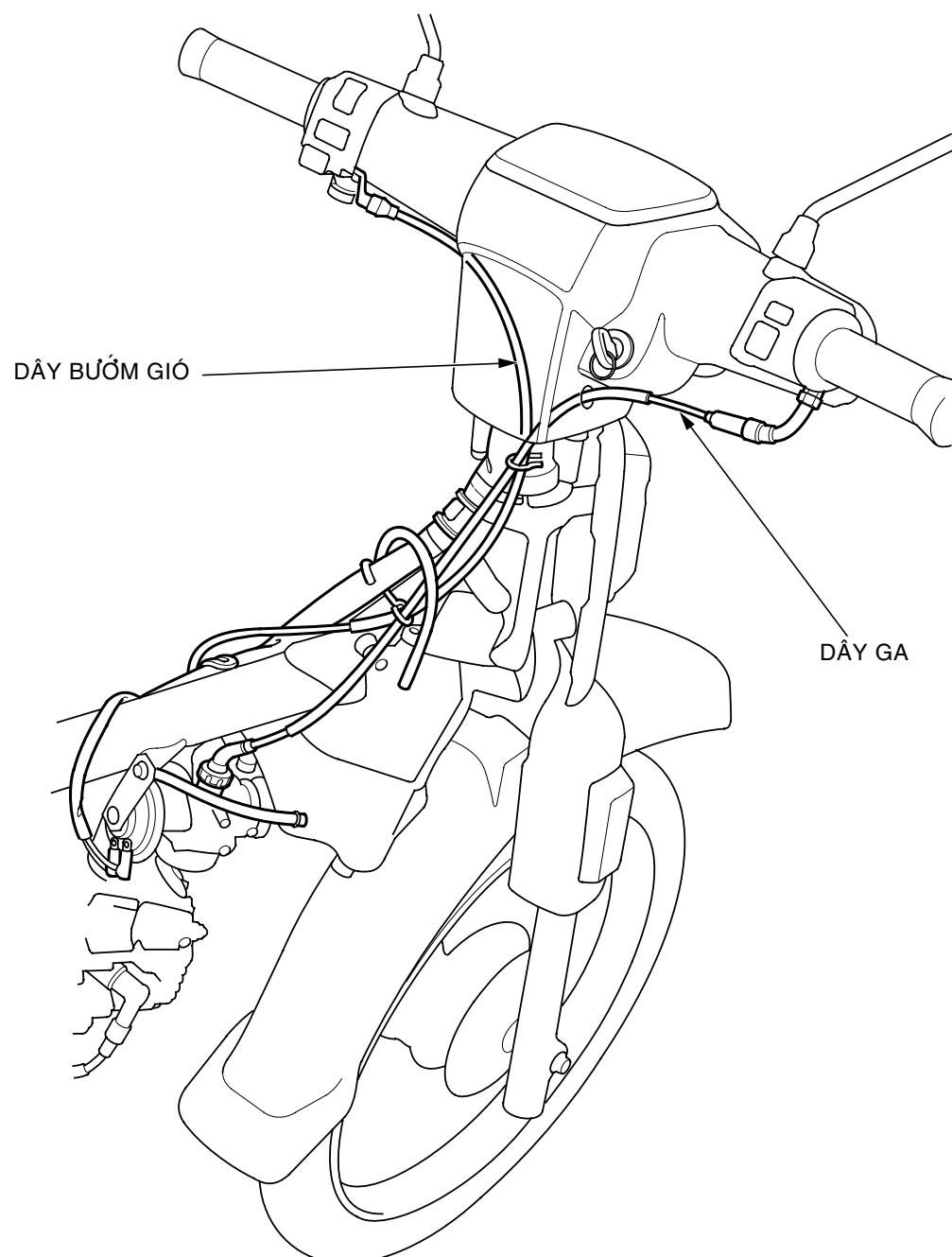
KHUNG	VỊ TRÍ	VẬT LIỆU	GHI CHÚ
Bề mặt trượt bi cổ lái Phớt che bụi bánh trước Phớt che bụi mặt bích bị dẫn bánh sau Chốt neo đùm phanh Cam phanh và trực Bánh răng công tơ mét Bánh răng nhỏ công tơ mét Bề mặt trượt chốt tay phanh trước Phớt che bụi đùm phanh trước Bề mặt chốt chống nghiêng Bề mặt trượt cần khởi động và bi thép Vỏ bọc và các bề mặt trượt tay ga Bề mặt chốt bàn đạp phanh Bề mặt trượt khóa cổ lái		Mõ đa dụng	
Bên trong dây công tơ mét		Dầu bôi trơn cáp	
Bên trong dây ga		Mõ silicone	
Ren ốc đĩa xích Phớt che bụi cam đùm phanh		Dầu máy	
Ren bu lông cầy bích bị dẫn sau cùng Ren bu lông lỗ phuộc		Keo khóa	
Bên trong cao su tay lái		Keo Honda A	
Vòng phớt O nắp phuộc Phớt bịt kính dầu và che bụi phuộc		Dầu phuộc	
Xích tải		Dầu hộp số SAE #80 hoặc 90	

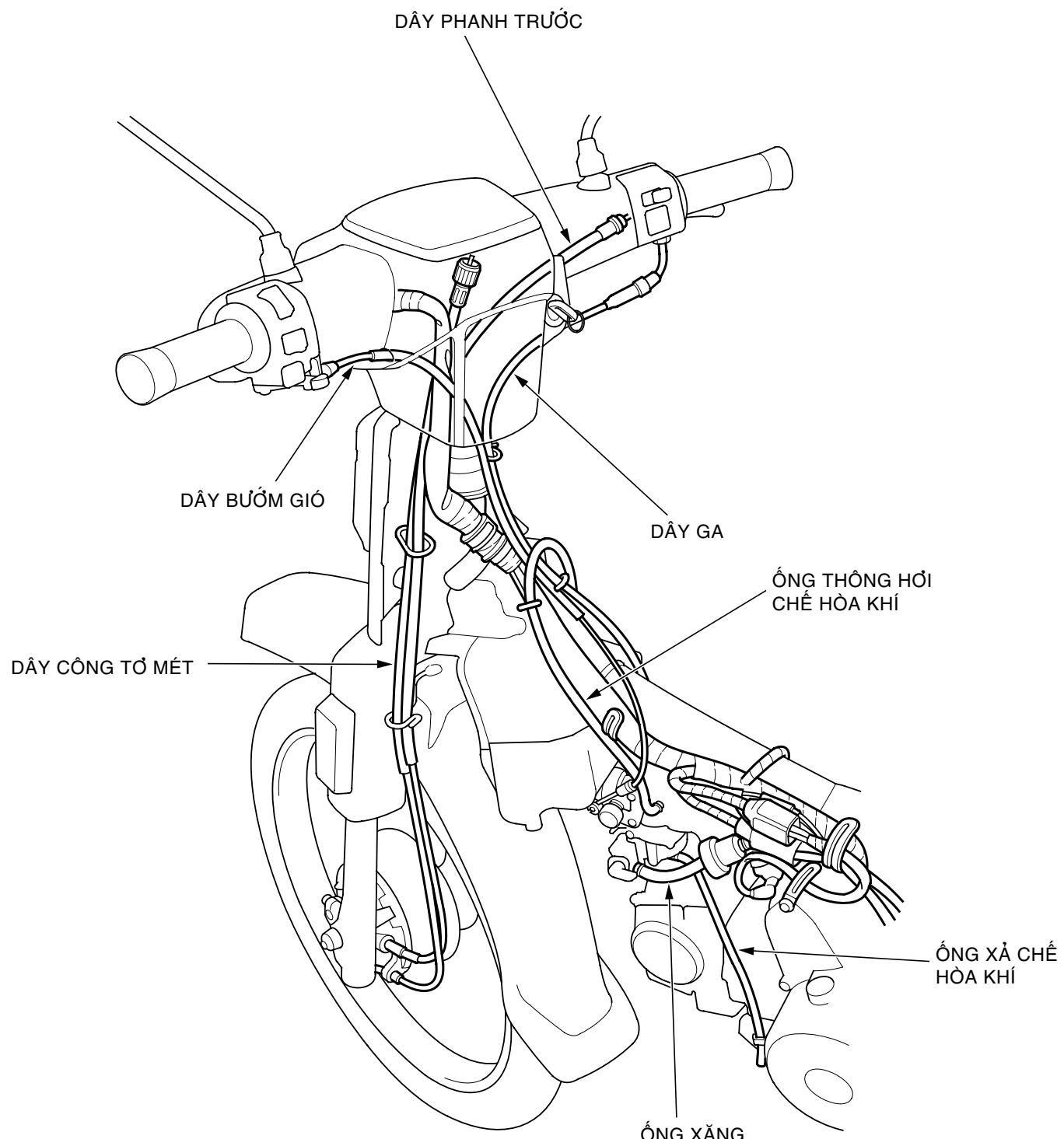
## CÁC BÓ DÂY VÀ CÁP



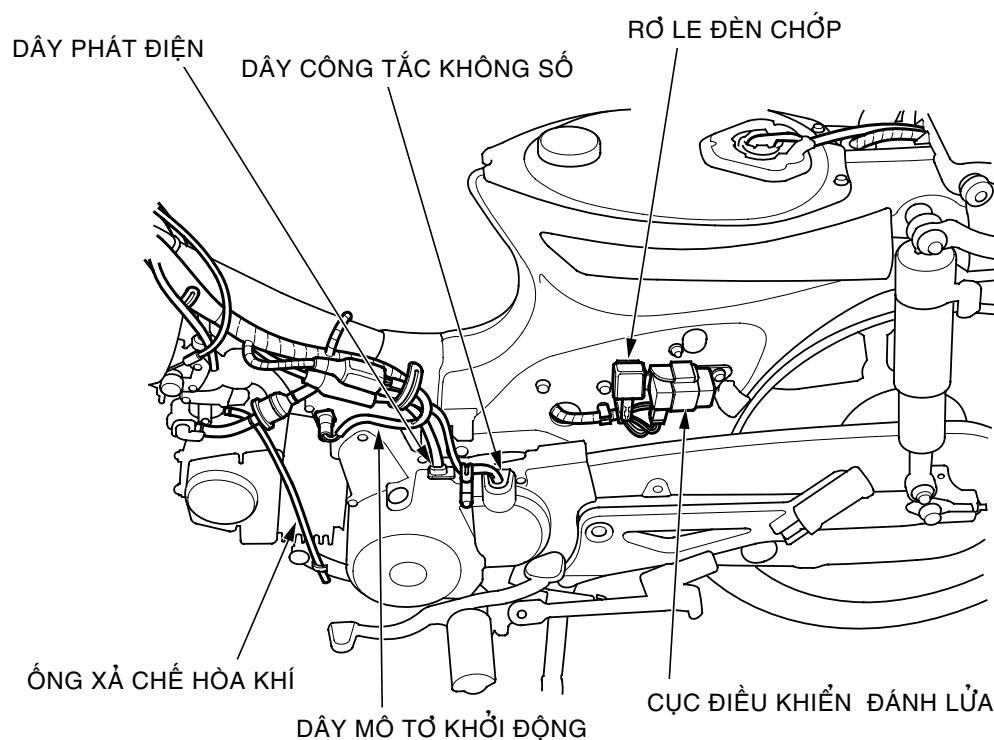
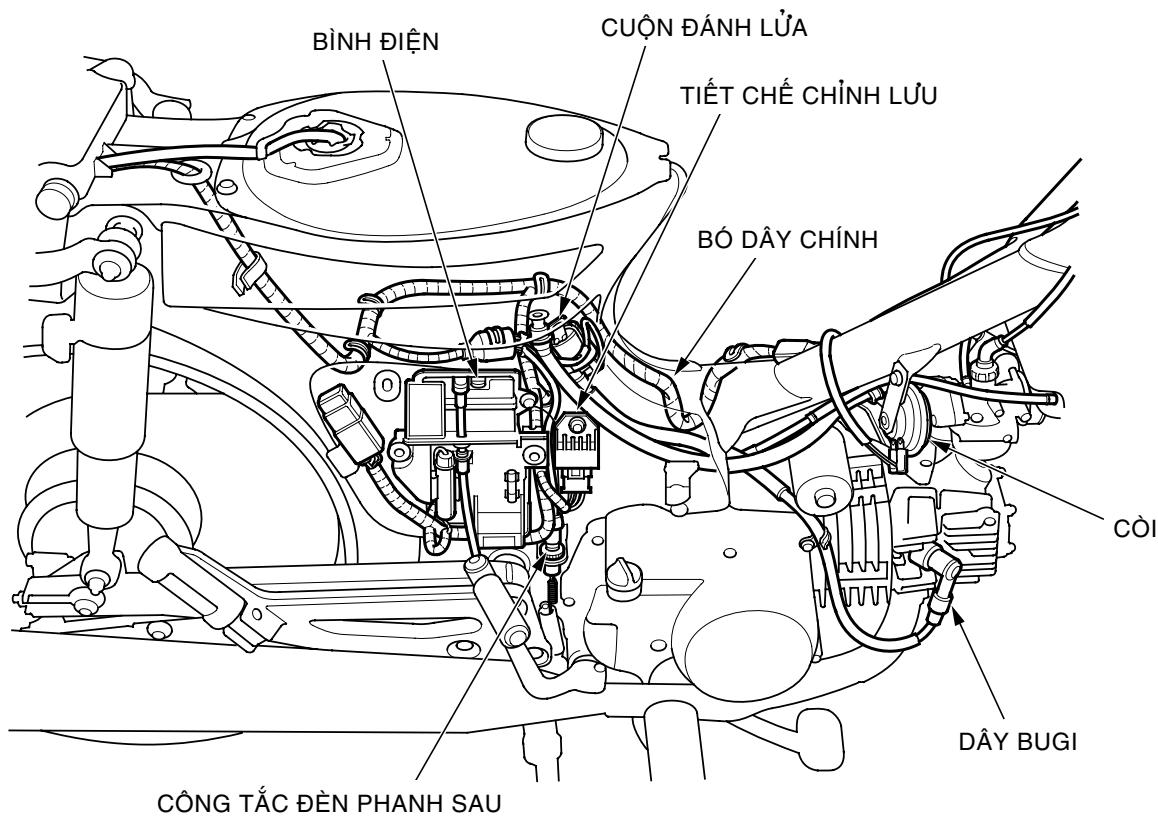
## HƯỚNG DẪN CHUNG

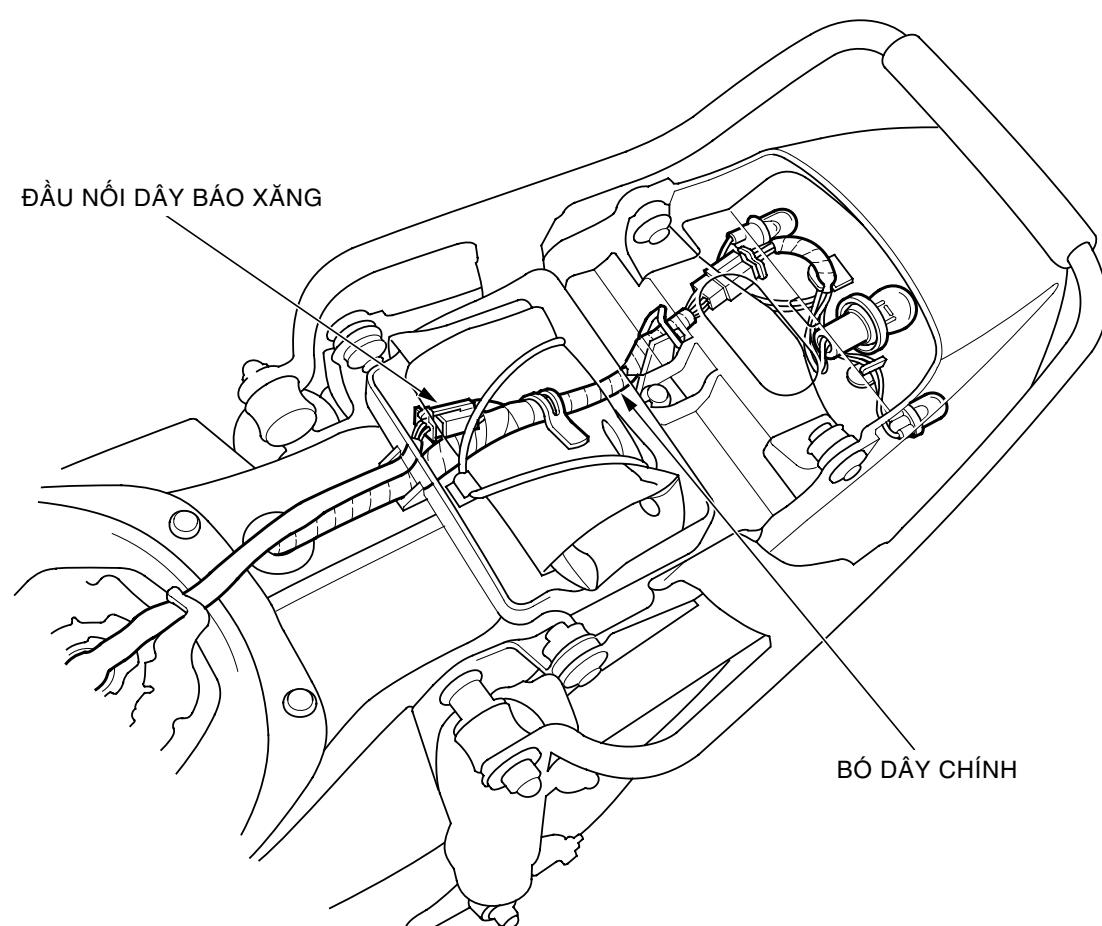
---





## HƯỚNG DẪN CHUNG





## HƯỚNG DẪN CHUNG

### HỆ THỐNG KIỂM SOÁT KHÍ XẢ

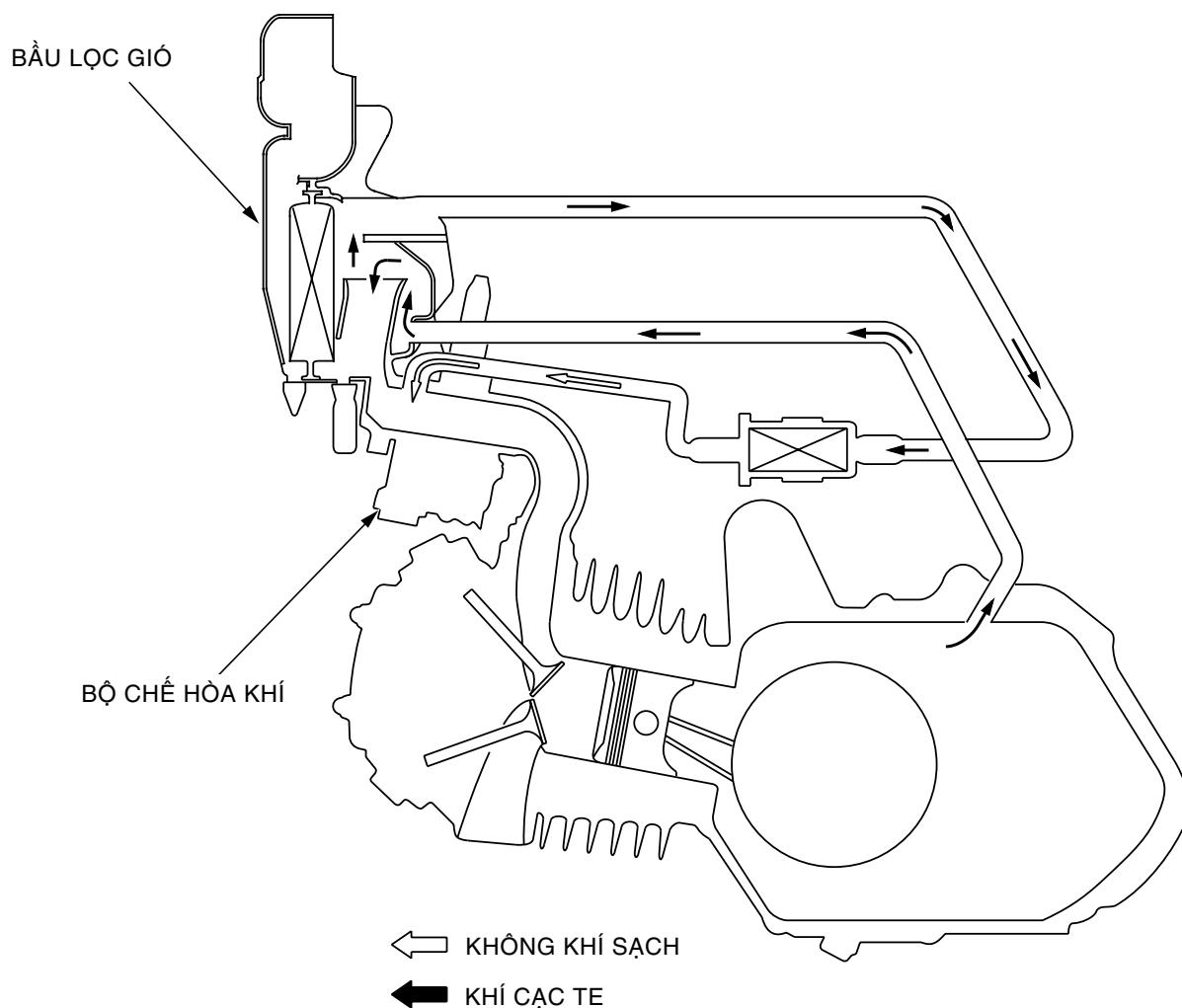
#### THÀNH PHẦN KHÍ XẢ

Quá trình cháy trong động cơ tạo ra khí monoxide carbon và hydrocarbon. Kiểm soát hàm lượng hydrocarbon là rất quan trọng, vì ở điều kiện bình thường dưới tác dụng của ánh sáng mặt trời chúng sẽ tạo thành dạng khói mù quang hóa. Khí monoxide carbon thì không như vậy nhưng nó rất độc hại.

Hãng Honda lắp đặt bộ chế hòa khí nghèo nhiên liệu hoặc sử dụng những hệ thống khác để giảm thiểu khí monoxide carbon và hydrocarbon.

#### HỆ THỐNG KIỂM SOÁT KHÍ CẠC TE MÁY

Động cơ được lắp hệ thống cạc te kín để tránh việc phỏng khí trong cạc te vào khí quyển. Khí thoát ra được đưa quay lại buồng cháy qua lọc gió và bộ chế hòa khí.



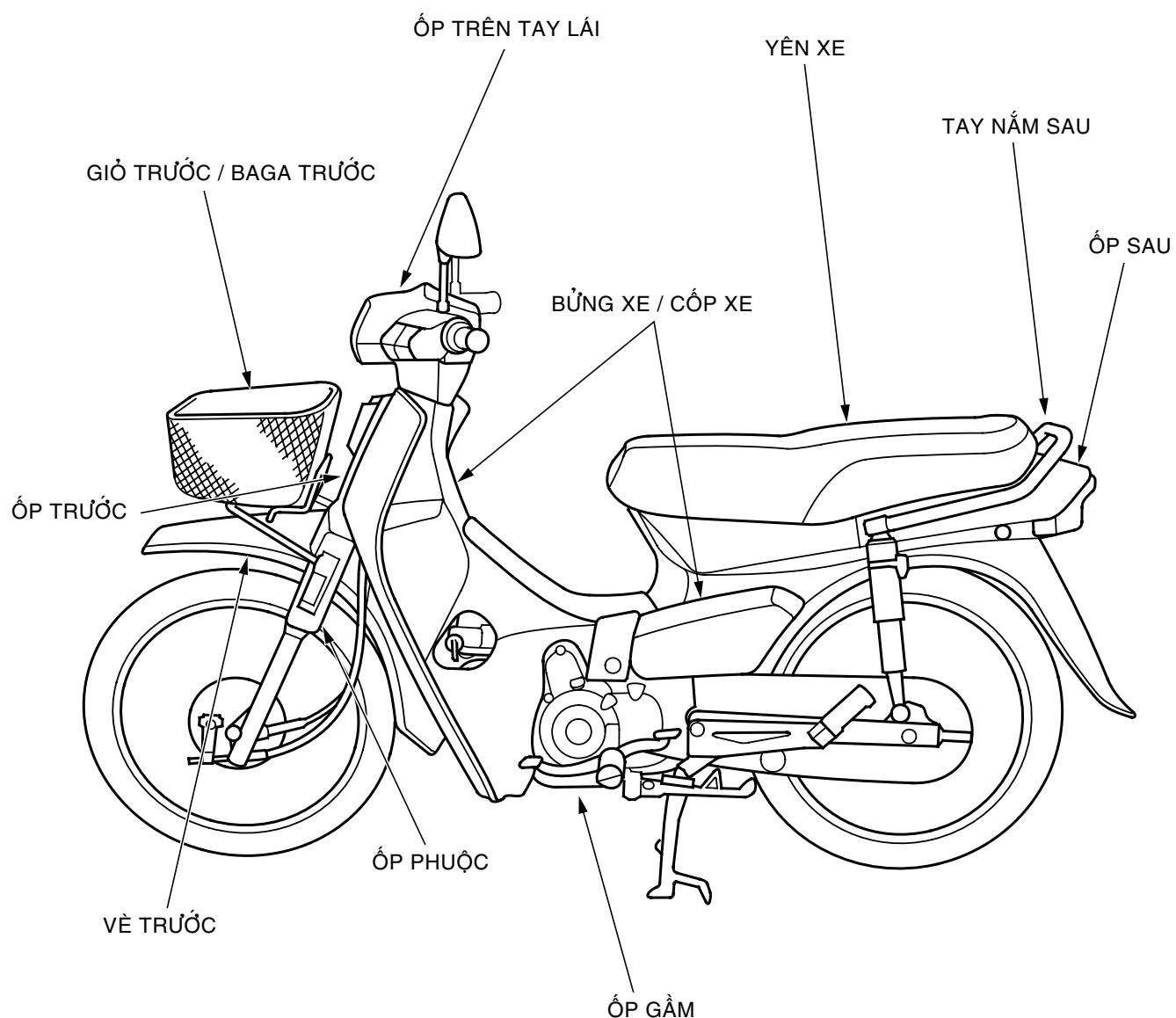
---

**GHI CHÉP**

---

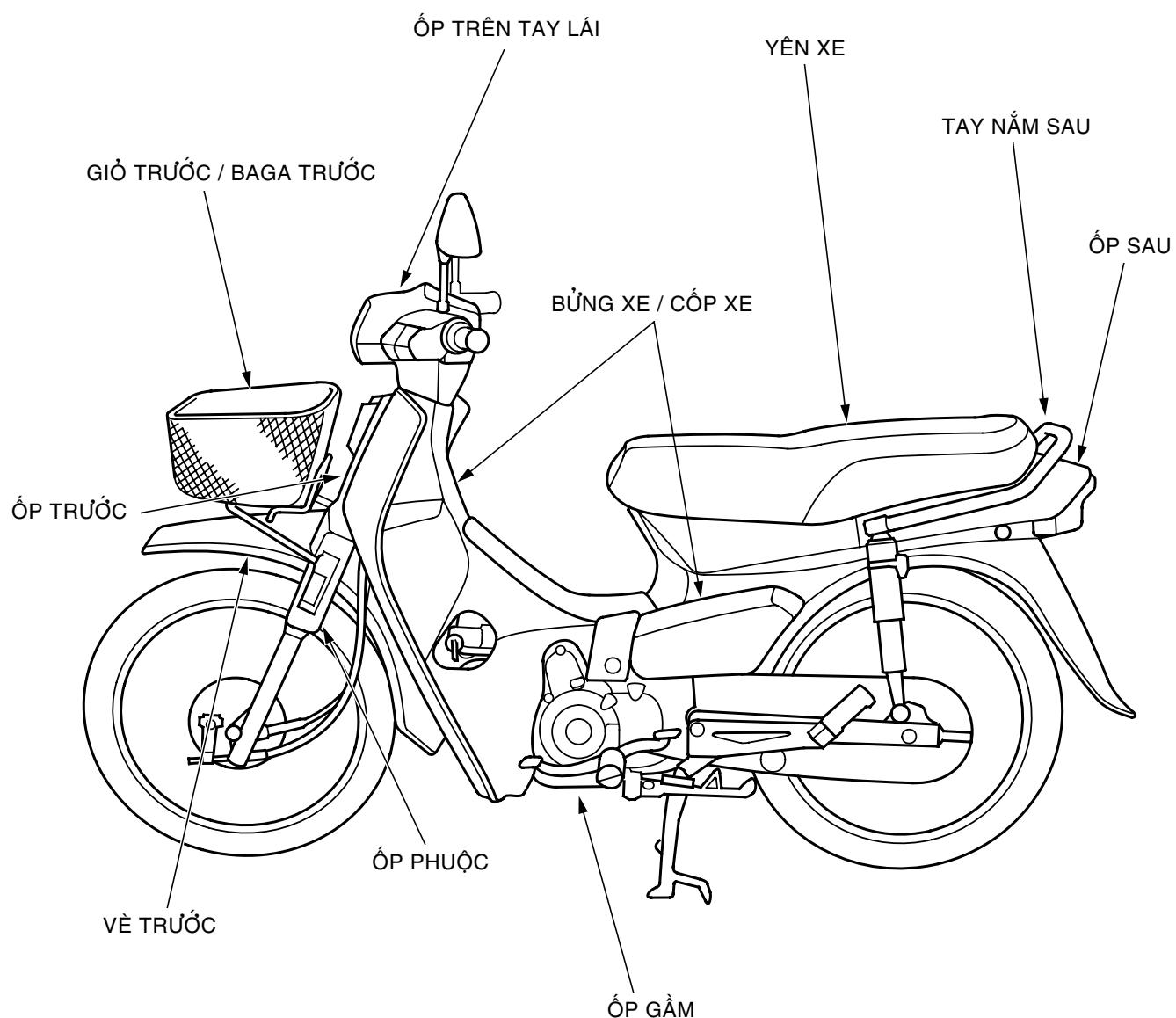
## **KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ**

### **VỊ TRÍ THÂN VỎ**



## **KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ**

### **VỊ TRÍ THÂN VỎ**



## 2. KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ

VỊ TRÍ THÂN VỎ	2-0	YÊN XE	2-3
THÔNG TIN DỊCH VỤ	2-1	BỦNG XE/ CỐP XE	2-4
TÌM KIẾM HƯ HỎNG	2-1	ỐP SAU	2-5
GIỎ TRƯỚC, BAGA TRƯỚC	2-2	TAY NẮM SAU	2-5
ỐP TRƯỚC	2-2	VÈ SAU	2-5
ỐP PHUỘC	2-2	ỐP GẦM XE / GÁC CHÂN	2-6
VÈ TRƯỚC	2-3	ỐP TRÊN TAY LÁI	2-6
		ỐNG BÔ	2-7

2

### THÔNG TIN DỊCH VỤ

#### TỔNG QUÁT

Có thể bị bóng nặng nếu không để cho hệ thống xả nguội trước khi tháo các chi tiết để bảo dưỡng.

- Phần này hướng dẫn tháo ráp thân vỏ và hệ thống xả.
- Luôn thay mới ron ống bô sau khi tháo ống bô khỏi máy.
- Khi ráp hệ thống xả, ráp lỏng tất cả các ốc. Luôn siết chặt ốc cổ bô trước sau đó siết chặt các ốc giữ bô sau. Nếu siết ốc giữ bô trước thì ống bô có thể không vào đúng khớp.
- Luôn kiểm tra sự rò rỉ sau khi ráp hệ thống xả.

#### MÔ MEN LỰC SIẾT

Bu lông, vòng đệm bắt thanh gác chân chính 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)  
Ốc trên giảm xóc 24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)

### TÌM KIẾM HƯ HỎNG

#### TIẾNG BÔ QUÁ ỒN

- Ống bô hỏng
- Rò khí xả

#### TÍNH NĂNG XẤU

- Ống bô bị biến dạng
- Rò khí xả
- Nghẹt ống bô

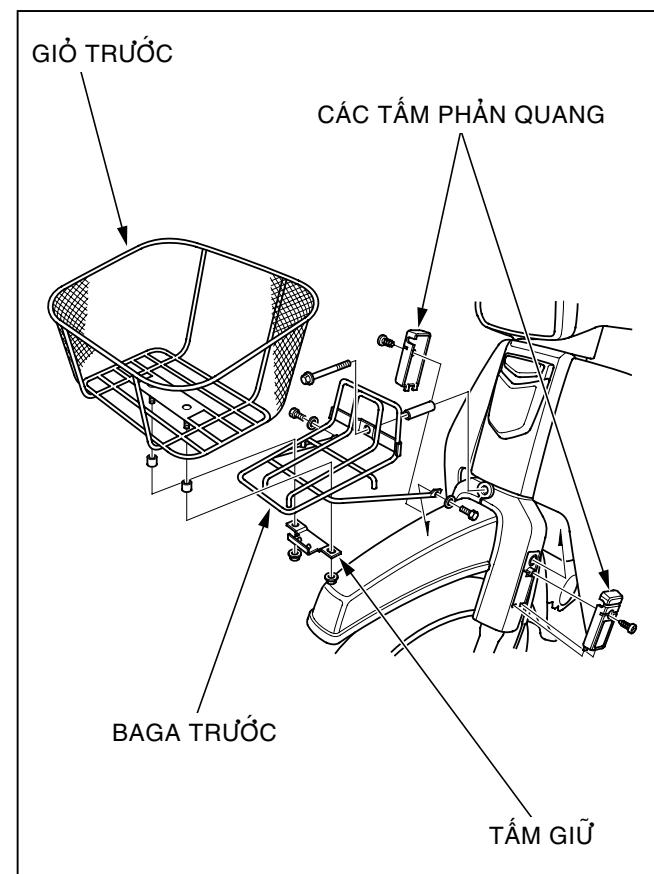
## **KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ**

### **GIỎ TRƯỚC, BAGA TRƯỚC**

#### **THÁO, RÁP**

Tháo các vít, các vòng cách và tháo giỏ trước ra.  
 Tháo các vít và các tấm phản quang ra  
 Tháo các bu lông, vòng đệm, vòng cách và baga trước ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

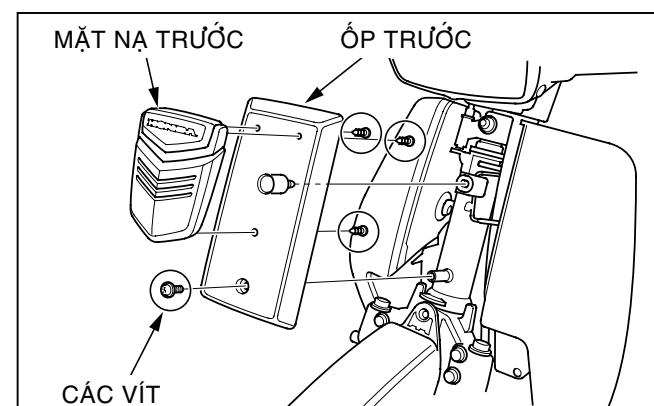


### **ỐP TRƯỚC**

#### **THÁO, RÁP**

Tháo vít và ốp trước.  
 Tháo các vít và mặt nạ trước.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

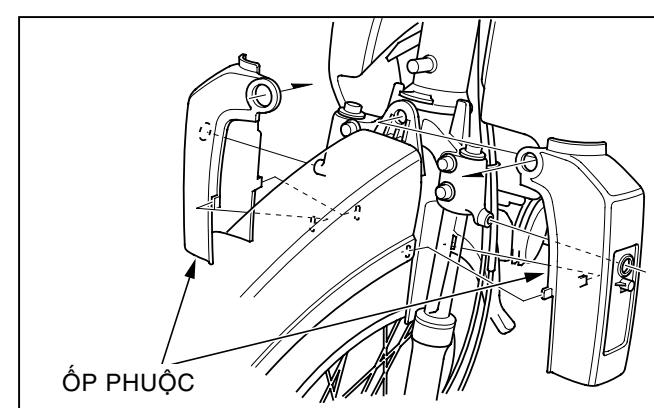


### **ỐP PHUỘC**

#### **THÁO, RÁP**

Tháo giỏ trước và baga trước.  
 Tháo ốp trước.  
 Tháo các ốp phuộc trước.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



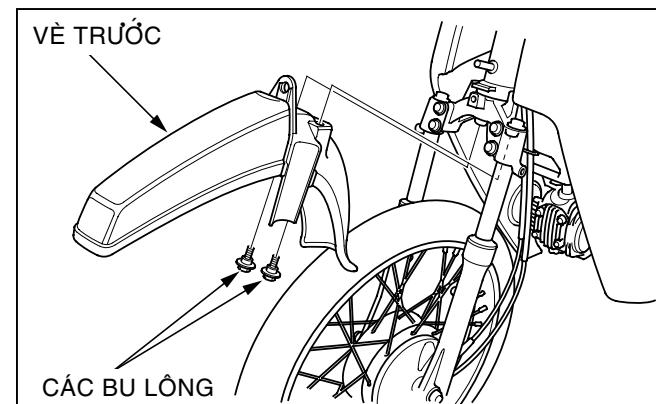
## **VÈ TRƯỚC**

### **THÁO, RÁP**

Tháo như sau:

- Giò trước, baga trước (trang 2-2).
- Ốp trước (trang 2-2).
- Ốp phuộc (trang 2-2).

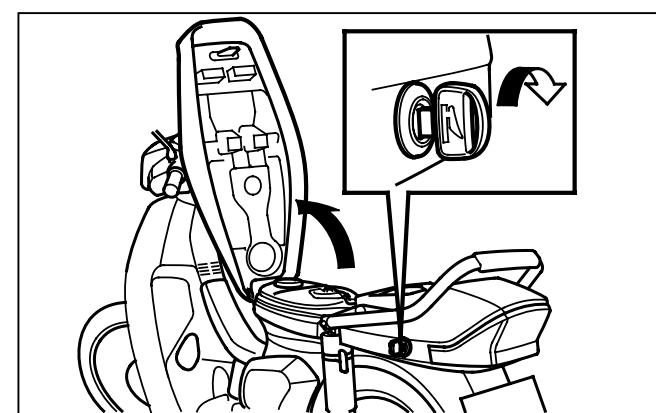
Tháo các bu lông và tháo vè trước  
Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



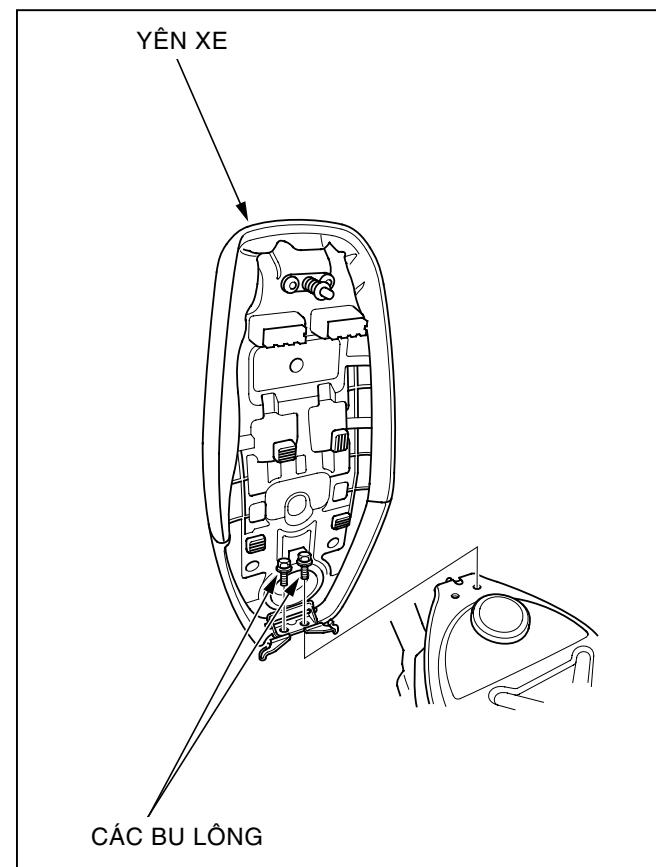
## **YÊN XE**

### **THÁO, RÁP**

Dùng chìa khóa xe để mở yên xe.



Tháo các bu lông và tháo yên xe.  
Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## **KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ**

### **BỦNG XE VÀ CỐP XE**

#### **THÁO, RÁP**

Tháo vít, vòng đệm ra khỏi ốp cao su.

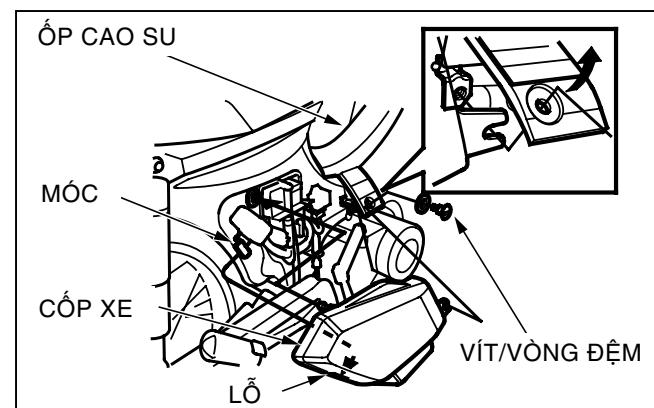
Kéo nhẹ còp ra và tách vaval trên còp khỏi móc trên khung xe.

#### **CHÚ Ý**

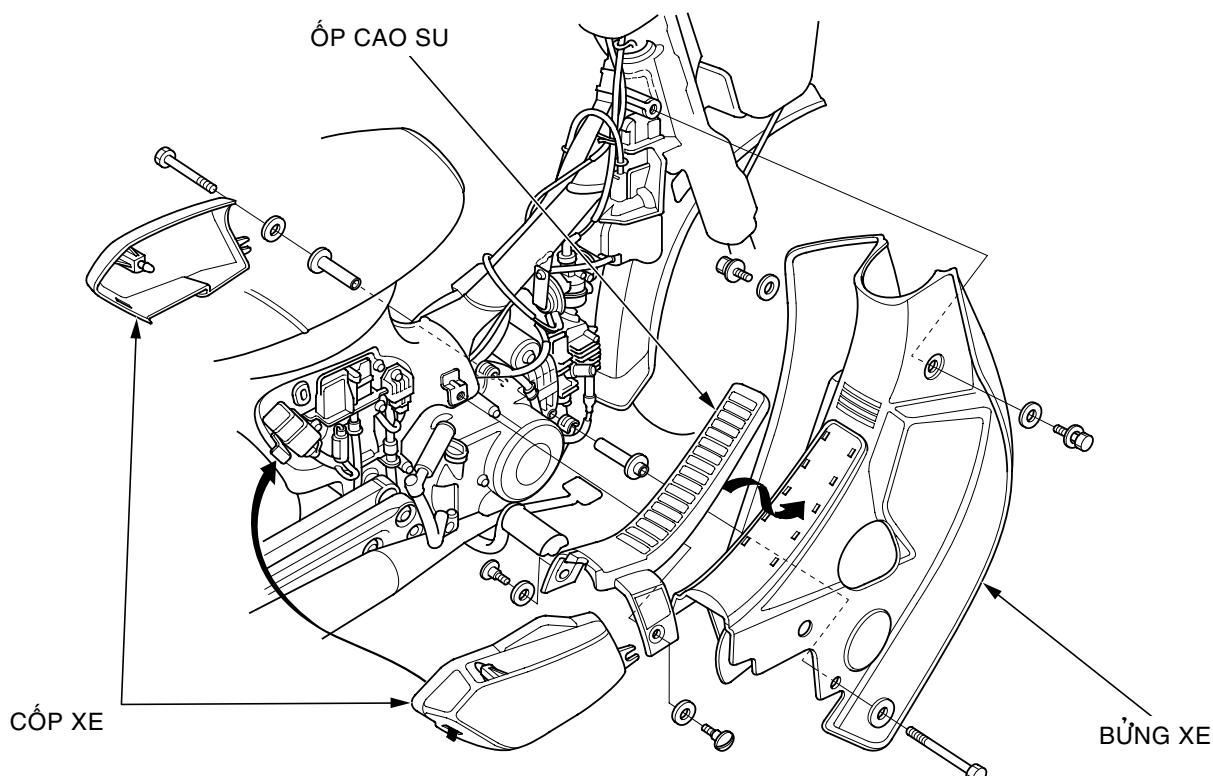
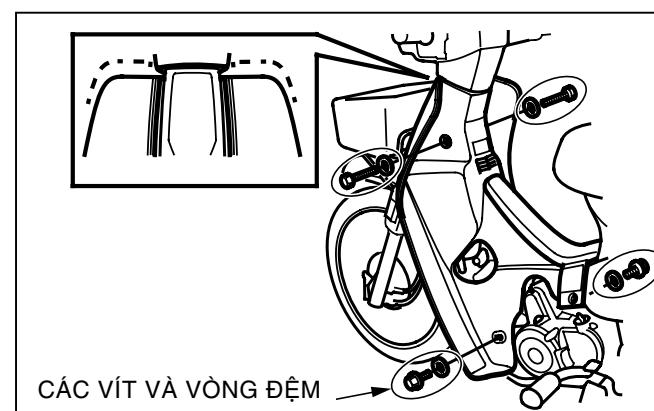
Cẩn thận để không làm hư hỏng móc khi ráp vào khung xe.

Tháo các vít, vòng đệm khỏi bủng xe.

Kéo nhẹ bủng xe ra.



Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## **ỐP SAU**

### **THÁO, RÁP**

Tháo bu lông và hộp dụng cụ.

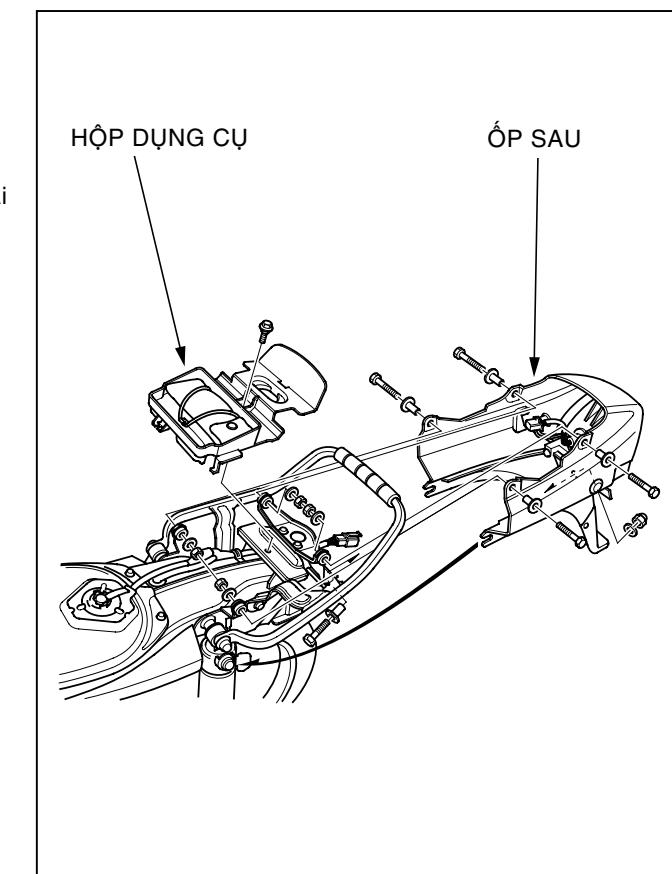
Tháo các bu lông, vòng cách, vòng đệm và ốc cốp bên phải và bên trái.

Tháo các bu lông, vòng cách, vòng đệm và ốc phía sau.

Kéo ốp sau ra khỏi khung xe.

Tháo đầu nối rờ le đèn chớp, đèn phanh và đèn sau.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## **TAY NẮM SAU**

### **THÁO, RÁP**

Tháo ốp sau.

Tháo các ốc, vòng đệm khỏi tay nắm sau và tháo các ốc trên của giảm xóc sau.

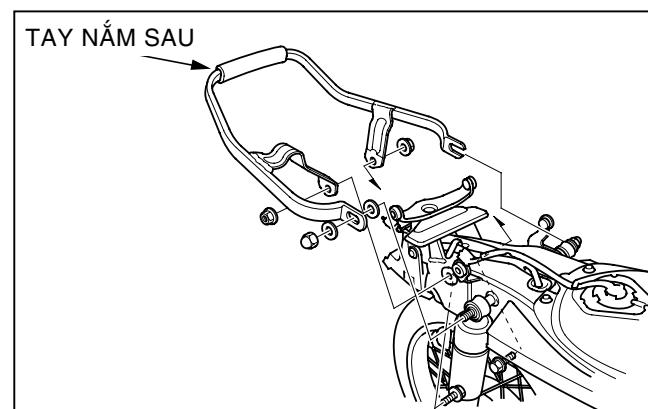
Tháo các bu lông và các ốc khỏi tay nắm sau.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

#### **LỰC SIẾT:**

**Ốc trên giảm xóc:**

**24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)**



## **VÈ SAU**

### **THÁO, RÁP**

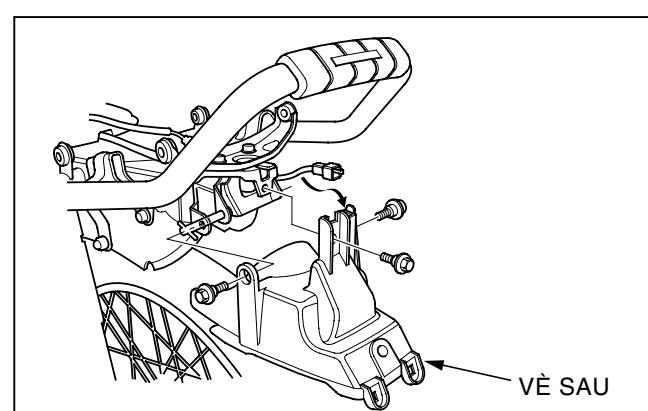
Tháo ốp sau.

Tháo các bu lông bên trái và bên phải khỏi vè sau.

Tháo bu lông phía sau khỏi vè sau.

Tháo vè sau ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



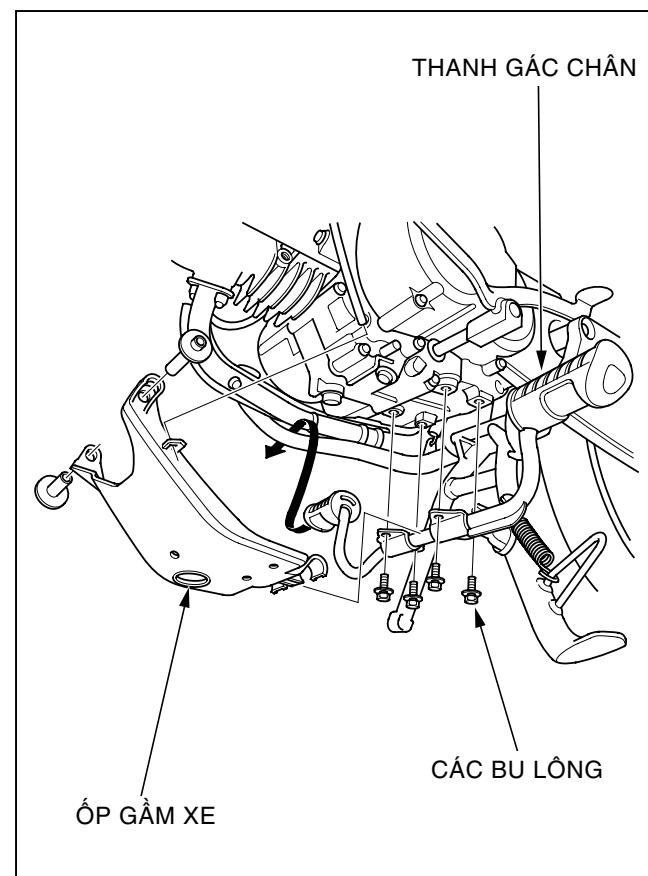
## **KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ**

### **ỐP GẦM XE, THANH GÁC CHÂN**

#### **THÁO, RÁP**

Tháo bửng xe (trang 2-3).  
 Tháo các bu lông và thanh gác chân.  
 Tháo ốp gầm xe ra.

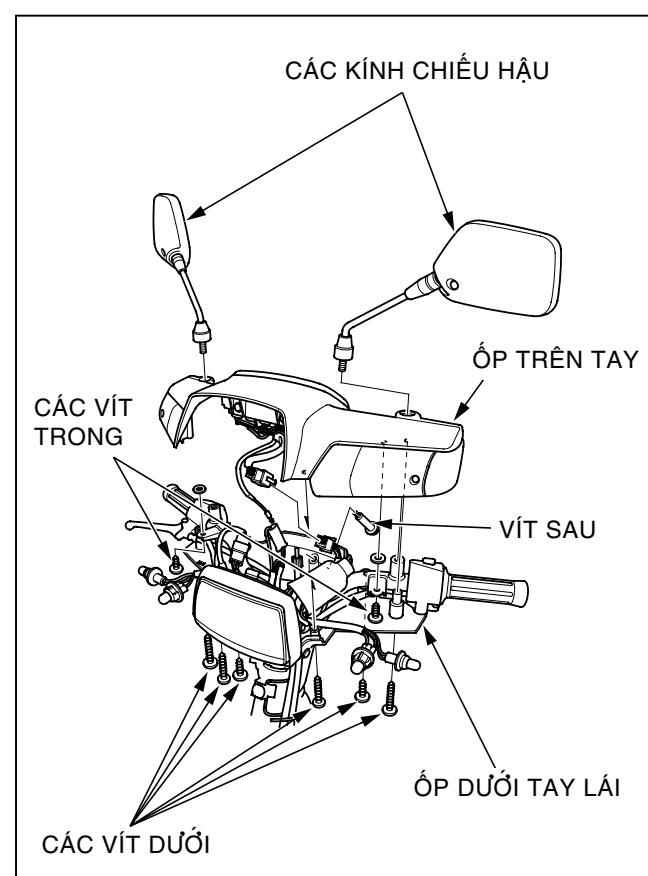
Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



### **ỐP TRÊN TAY LÁI**

#### **THÁO, RÁP**

Tháo kính chiếu hậu.  
 Tháo các vít dưới khỏi ốp dưới tay lái.  
 Tháo các vít sau khỏi ốp dưới tay lái.  
 Tháo các vít trong khỏi tay lái.  
 Tháo đầu nối công tơ mét và dây công tơ mét  
 Tháo các chuỗi bóng đèn ra khỏi đèn chớp trước bằng cách vặn nó ngược chiều kim đồng hồ.  
 Tháo chuỗi bóng đèn khỏi đèn vị trí trước.  
 Tháo ốp trên tay lái.  
 Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

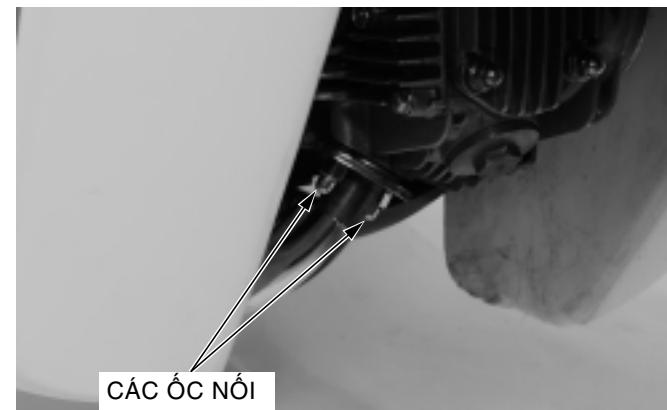


## **ỐNG BÔ**

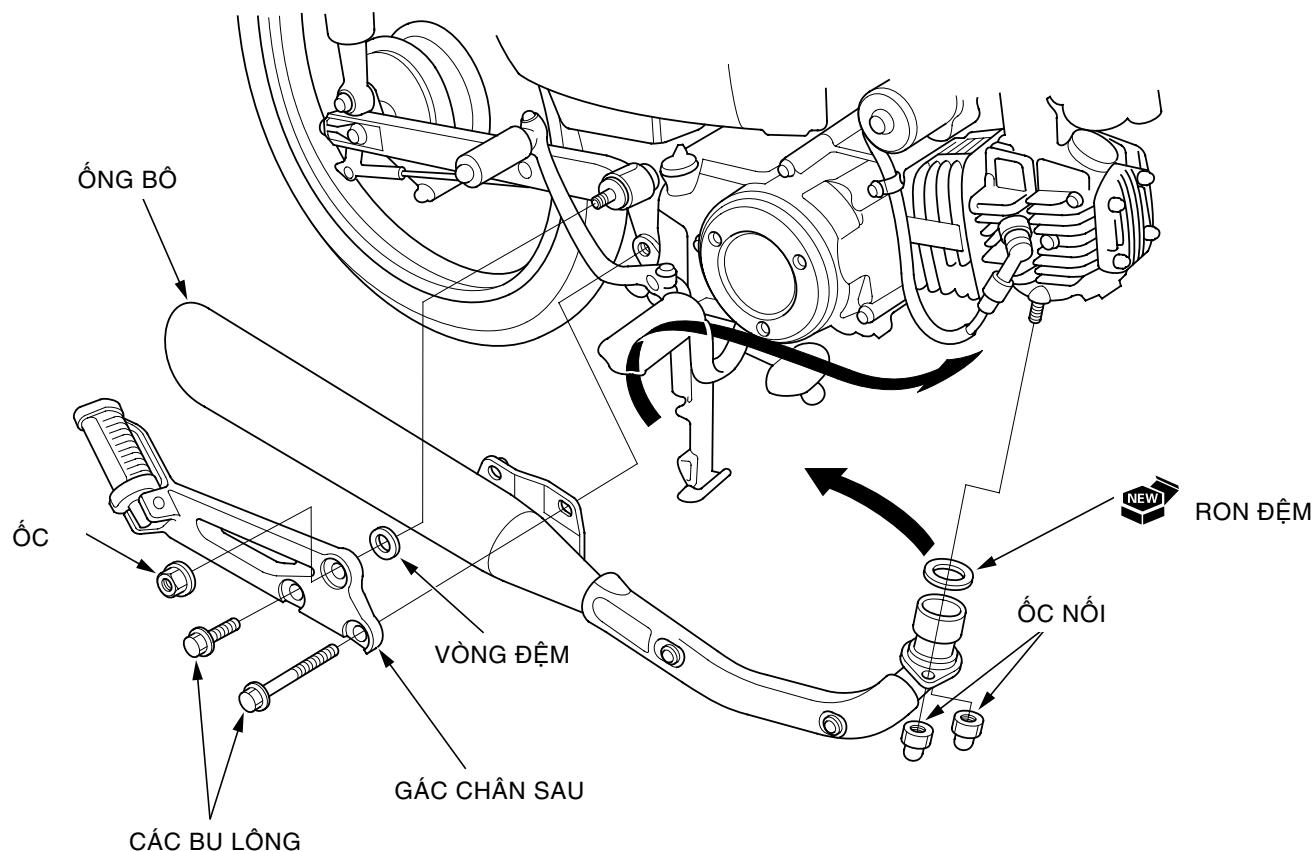
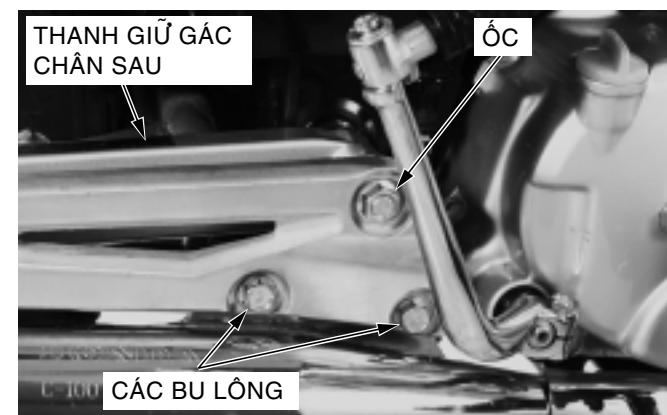
### **THÁO**

**Đừng bảo dưỡng hệ thống xả khi nó vẫn còn nóng.**

Tháo các ốc nối ống xả.



Tháo các bu lông, ốc và thanh giữ gác chân sau bên phải ra.  
Tháo ống bô trong lúc đạp bàn đạp phanh sau xuống.



## **KHUNG, THÂN VỎ, HỆ THỐNG XẢ**

### **RÁP**

Ráp ron đệm mới vào lỗ bắt ống bô

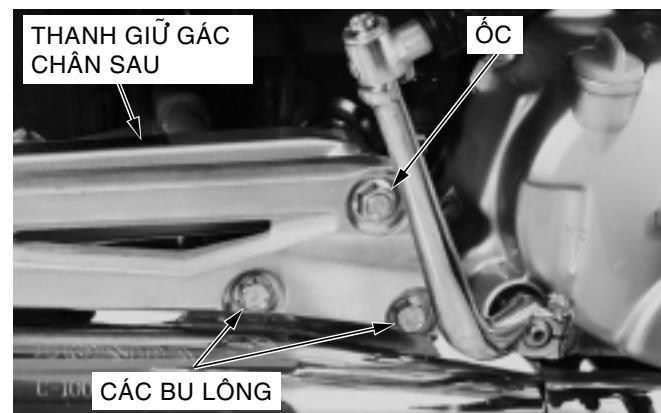
### **CHÚ Ý**

Luôn thay mới các ron đệm ống bô.

Ráp ống bô và thanh giữ gác chân sau bên phải sau đó ráp tạm các bu lông và ốc nối vào.

Siết các ốc nối ống xả trước.

Siết các bu lông bắt ống bô và ốc giữ thanh gác chân sau.



### **3. BẢO DƯỠNG**

<b>HƯỚNG DẪN DỊCH VỤ</b>	3-1	<b>TỐC ĐỘ CẦM CHÙNG CỦA MÁY</b>	3-12
<b>LỊCH BẢO DƯỠNG</b>	3-3	<b>XÍCH TÀI</b>	3-13
<b>ĐƯỜNG ỐNG NHIÊN LIỆU</b>	3-4	<b>BÌNH ĐIỆN</b>	3-15
<b>LỌC NHIÊN LIỆU</b>	3-4	<b>MÒN BỒ PHANH</b>	3-16
<b>VẬN HÀNH TAY GA</b>	3-4	<b>HỆ THỐNG PHANH</b>	3-17
<b>BUỚM GIÓ CỦA CHẾ HÒA KHÍ</b>	3-5	<b>CÔNG TẮC ĐÈN PHANH</b>	3-18
<b>LỌC GIÓ</b>	3-5	<b>ĐIỂM RỘI CỦA ĐÈN TRƯỚC</b>	3-18
<b>THÔNG HƠI MÁY</b>	3-6	<b>HỆ THỐNG LY HỢP</b>	3-18
<b>BU GI</b>	3-6	<b>CHỐNG NGHĨÊNG</b>	3-18
<b>KHE HỞ XÚ PÁP</b>	3-8	<b>NHÚN</b>	3-19
<b>DẦU NHỚT MÁY</b>	3-10	<b>ỐC, BU LÔNG, MÓC KẸP</b>	3-20
<b>LỌC DẦU MÁY</b>	3-11	<b>BÁNH XE, LỐP XE</b>	3-20
<b>LỌC DẦU LY TÂM</b>	3-11	<b>Ổ BI CỔ LÁI</b>	3-20

**3**

#### **HƯỚNG DẪN DỊCH VỤ**

#### **TỔNG QUÁT**

- Xăng rất dễ cháy nổ dưới điều kiện thường. Thực hiện ở nơi thông thoáng. Hút thuốc, lửa hoặc tia lửa điện ở nơi làm việc hoặc nơi có chứa xăng có thể dẫn đến cháy nổ.*
- Nếu phải nổ máy ở nơi làm việc, thì phải đảm bảo thông hơi tốt. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây ra bất tỉnh và dẫn đến chết người. Nổ máy ở khu vực thông thoáng hoặc khu vực kín có hệ thống thông hơi tốt.*

- Dừng xe trên bề mặt bằng phẳng trước khi bắt đầu công việc.

#### **THÔNG SỐ KỸ THUẬT**

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT	
Độ dịch chuyển tự do của tay ga	2 – 6 mm (0,08 – 0,24 in)	
Bu gi	NGK	DENSO
Tiêu chuẩn	C6HSA	U20FS-U
Khe hở bu gi	0,60 – 0,70 mm (0,024 – 0,028 in)	

## BẢO DƯỠNG

MỤC		THÔNG SỐ KỸ THUẬT		
Dung lượng dầu nhớt máy	Khi xả	0,7 lít (0,74 US qt, 0,62 Imp qt)		
	Khi rã máy	0,9 lít (0,95 US qt, 0,79 Imp qt)		
Nên sử dụng dầu máy		Dầu HONDA 4 kỳ hoặc loại dầu tuổng đường có mức phân loại API là SE, SF hoặc SG Độ nhớt: SAE 10W - 30		
Tốc độ cầm chừng của máy		1400 ± 100 vòng/phút (rpm)		
Khe hở xú pap	HÚT	0,05 ± 0,02 mm (0,002 ± 0,001 in)		
	THOÁT	0,05 ± 0,02 mm (0,002 ± 0,001 in)		
Độ chùng xích tải		25 – 35 mm (1,0 – 1,4 in)		
Độ dịch chuyển tự do của tay phanh		10 – 20 mm (0,4 – 0,8 in)		
Độ dịch chuyển tự do của chân phanh		20 – 30 mm (0,8 – 1,2 in)		
Kích cỡ lốp xe	Trước	2.25-17-33L		
	Sau	2.50-17-38L		
Áp suất hơi lốp xe	Chỉ người lái	Trước	200 kPa (2,00 kgf/cm <sup>2</sup> , 29 psi)	
		Sau	225 kPa (2,25 kgf/cm <sup>2</sup> , 33 psi)	
	Người lái và người ngồi sau	Trước	200 kPa (2,00 kgf/cm <sup>2</sup> , 29 psi)	
		Sau	225 kPa (2,25 kgf/cm <sup>2</sup> , 33 psi)	
Độ sâu tối thiểu gai lốp xe		Trước	Đến dấu chỉ	
		Sau	Đến dấu chỉ	

## MÔ MEN LỰC SIẾT

Bu lông xả dầu máy	24 N·m (2,4 kgf·m; 17 lbf·ft)
Nắp lỗ điều chỉnh xú pap	12 N·m (1,2 kgf·m; 9 lbf·ft)
Óc khóa điều chỉnh xú pap	9 N·m (0,9 kgf·m; 6,5 lbf·ft)
Chén lọc xăng	0,4 N·m (0,04 kgf·m; 0,29 lbf·ft)
Vít nắp lọc dầu ly tâm	5 N·m (0,5 kgf·m; 3,6 lbf·ft)
Óc khóa điều chỉnh ly hợp	12 N·m (1,2 kgf·m; 9 lbf·ft)
Bu gi	12 N·m (1,2 kgf·m; 9 lbf·ft)
Nan hoa trước	2,5 N·m (0,25 kgf·m; 1,8 lbf·ft)
Nan hoa sau	3,2 N·m (0,33 kgf·m; 2,4 lbf·ft)
Óc trực bánh sau	59 N·m (6,0 kgf·m; 43 lbf·ft)
Bu lông hộp che xích tải	7 N·m (0,7 kgf·m; 5,1 lbf·ft)
Nắp lỗ cốt máy	3 N·m (0,3 kgf·m; 2,2 lbf·ft)
Nắp lỗ thời điểm	1,5 N·m (0,15 kgf·m; 1,1 lbf·ft)

## DỤNG CỤ

Khóa siết nan hoa, 4,5 x 5,1 mm	07701 - 0020200
Khóa siết nan hoa, 5,8 x 6,1 mm	07701 - 0020300
Khóa 8 x 9 mm	07708 - 0030100
Khóa mở nắp lỗ thời điểm	07709 - 0010001
Khóa điều chỉnh xú pap	07908 - KE90000

## LỊCH BẢO DƯỠNG

Thực hiện kiểm tra trước khi lái theo SÁCH HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG mỗi khi bảo dưỡng theo lịch bảo dưỡng định kỳ.  
 I: Kiểm tra và làm sạch, Điều chỉnh, Bôi trơn hoặc Thay mới nếu cần. C: Làm sạch. R: Thay mới. A: Điều chỉnh. L: Bôi trơn.  
 Những mục sau cần phải hiểu biết về máy móc. Những mục đặc biệt ( có đánh dấu \* và \*\*) cần phải có đầy đủ thông tin kỹ thuật và dụng cụ. Liên hệ với cửa hàng do Honda ủy nhiệm.

MỤC	THỜI HẠN TRƯỜNG HỢP ĐẾN TRƯỚC ↓	TÍNH THEO ⇒ ĐỌC TRÊN CÔNG TỔ MÉT (CHÚ Ý 1)	XEM TRANG				
			X1.000 km	1	4	8	12
			X1.000 mi	0,6	2,5	5	7,5
		THÁNG		6	12	18	
*	ĐƯỜNG ỐNG XĂNG			I	I	I	3-4
*	LƯỚI LỌC XĂNG			C	C	C	3-4
*	HOẠT ĐỘNG TAY GA			I	I	I	3-4
*	BUỚM GIÓ			I	I	I	3-5
	LỌC GIÓ	CHÚ Ý 2		C	C	C	3-5
	THÔNG HƠI MÁY	CHÚ Ý 3		C	C	C	3-6
	BU GI			I	R	I	3-6
*	KHE HỒ XÚ PÁP		I	I	I	I	3-8
	DẦU MÁY		R	R	R	R	3-10
**	LƯỚI LỌC DẦU MÁY					C	3-11
**	LỌC LY TÂM DẦU MÁY					C	3-11
*	TỐC ĐỘ CÀM CHỪNG		I	I	I	I	3-12
	XÍCH TÀI		MỖI 1000 KM: I, L				3-13
	BÌNH ĐIỆN			I	I	I	3-15
	MÒN BỐ PHANH			I	I	I	3-17
	HỆ THỐNG PHANH		I	I	I	I	3-18
*	CÔNG TẮC ĐÈN PHANH			I	I	I	3-18
*	ĐIỂM RỌI ĐÈN TRƯỚC			I	I	I	3-18
	HỆ THỐNG LY HỢP		I	I	I	I	3-18
	CHỐNG NGHIÊNG			I	I	I	3-18
*	NHÚN			I	I	I	3-19
*	ÓC, VÍT, MÓC KẸP		I		I		3-20
**	BÁNH XE, LỐP XE		I	I	I	I	3-20
**	Ổ BI CỔ LÁI		I			I	3-20

\* Nên giao cho cửa hàng do HONDA ủy nhiệm thực hiện, trừ khi có đầy đủ dụng cụ, số liệu dịch vụ và tay nghề.

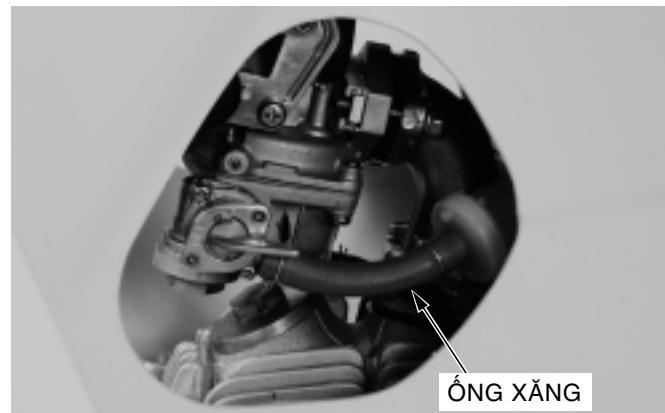
\*\* Để an toàn, chúng tôi khuyên những mục này chỉ nên giao cho các cửa hàng do HONDA ủy nhiệm thực hiện.

CHÚ Ý: 1. Đối với số km đọc được trên công tổ mét cao hơn, thì lặp lại lịch bảo dưỡng như trên.  
 2. Bảo dưỡng thường xuyên hơn khi chạy ở nơi ẩm ướt và dơ bẩn.  
 3. Bảo dưỡng thường xuyên hơn khi chạy trong mưa hoặc kéo hết ga.

## BẢO DƯỠNG

### ĐƯỜNG ỐNG XĂNG

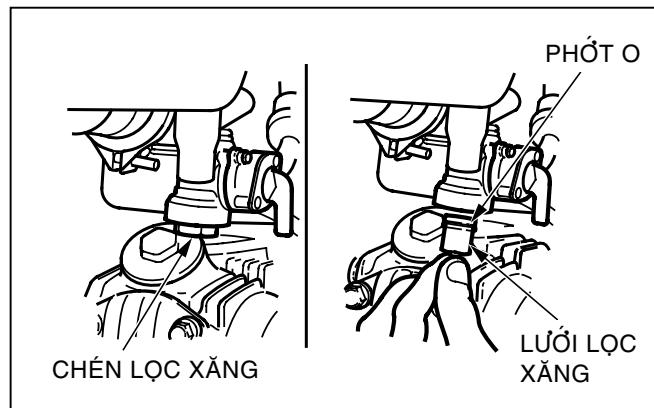
Kiểm tra sự hư hỏng, rò rỉ của đường ống xăng.  
Thay ống dẫn xăng mới nếu cần thiết.



### LỌC XĂNG

- Xăng rất dễ cháy nổ dưới điều kiện thường. Thực hiện các việc này ở nơi thông thoáng với máy tắt. Đừng hút thuốc lá hoặc đê lửa hoặc đê lửa điện ở khu vực có xăng.*
- Lau sạch xăng bị đổ ngay.*

Vặn khóa xăng qua vị trí OFF.  
Đặt một thùng xả dưới van xăng, sau đó tháo chén lọc ra.  
Tháo lưới lọc xăng ra.



Rửa lưới lọc xăng bằng dung môi khó cháy.

Thay mới phớt O, ráp lưới lọc và chén lọc lại.  
Siết chặt chén lọc theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 0,4 N·m (0,04 kgf·m; 0,29 lbf·ft)**

Sau khi ráp, vặn khóa xăng qua vị trí ON và chắc chắn rằng không có xăng rò rỉ.

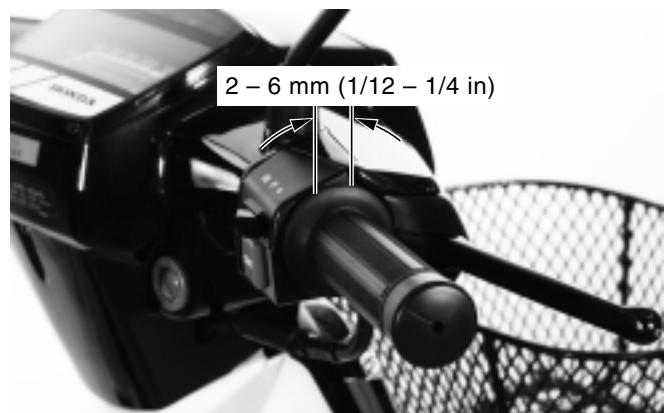
### HOẠT ĐỘNG TAY GA

Kiểm tra sự nhẹ nhàng của tay ga, mở hết ga và tự động trả về hết ở mọi vị trí của cổ lái.  
Kiểm tra dây ga, thay mới nếu bị kẹt, bị gãy hay hư hỏng.  
Bôi trơn dây ga, nếu vận hành không trơn.

Đo độ dịch chuyển tự do ở vành tay ga.

**ĐỘ DỊCH CHUYỂN TỰ DO: 2 – 6 mm (1/12 – 1/4 in)**

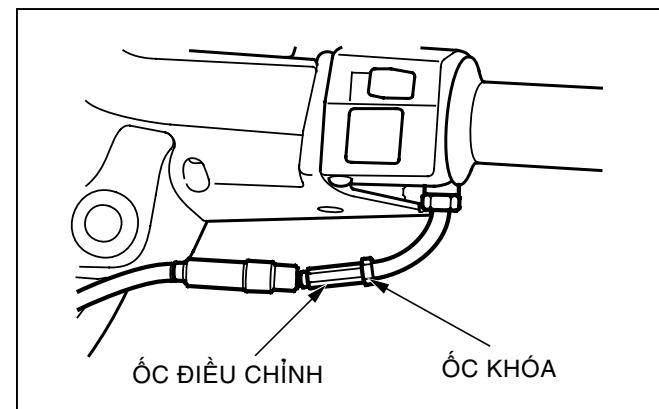
Thay các chi tiết bị hỏng nếu cần thiết.



## BẢO DƯỠNG

Độ dịch chuyển tự do của tay ga có thể điều chỉnh ở ốc điều chỉnh ga.

Có thể điều chỉnh nhỏ bằng ốc điều chỉnh.  
Điều chỉnh độ dịch tự do bằng cách nới lỏng ốc khóa và vặn điều chỉnh.



## BƯỚM GIÓ

Kiểm tra xem bướm gió có hoạt động trơn tru không, bôi trơn dây bướm gió nếu cần.

Kiểm tra dây xem có bị nứt không, hơi ẩm có thể vào.  
Thay dây mới nếu cần thiết.



## LỌC GIÓ

Tháo bùng xe (trang 2-2).

Tháo các vít và nắp bầu lọc gió.

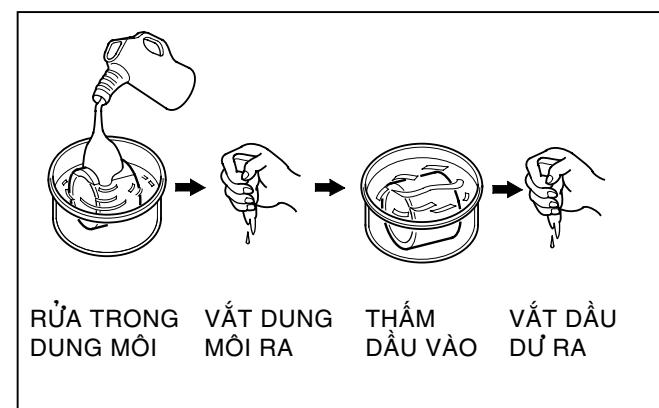
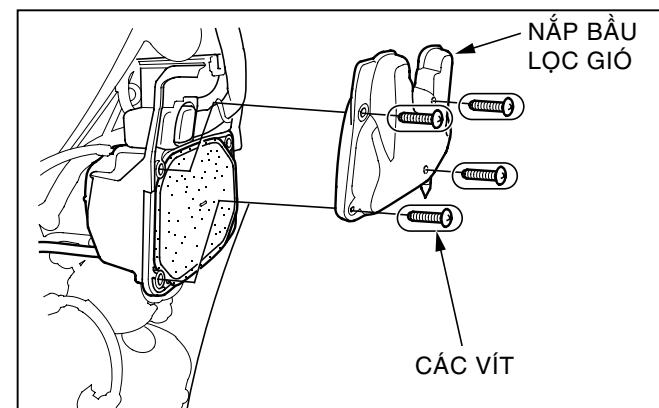
Tháo tấm mút lọc khỏi bầu lọc.

Rửa sạch tấm mút bằng dung môi khô cháy và để cho nó khô.  
Thảm dầu động cơ 4 thì lên mặt tấm mút lọc. Dùng cả hai tay để bôi dầu vào mút lọc. Vắt nhẹ dầu dư ra. (Để giữ cho tay khô thì đặt mút lọc vào bao nhựa trước khi cho dầu vào mút lọc.)

Ráp mút lọc và nắp bầu lọc lại.

Ráp và siết chặt các vít nắp bầu lọc.

Ráp bùng xe lại (trang 2-2).



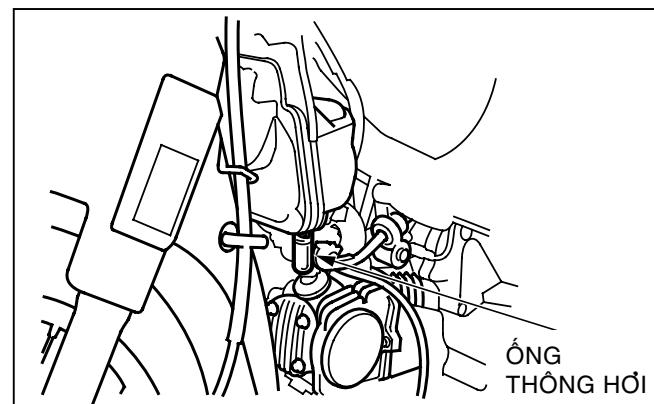
## BẢO DƯỠNG

### THÔNG HƠI MÁY

Tháo ống thông hơi máy khỏi bầu lọc gió và xả cặn bẩn ra, sau đó ráp ống vào bầu lọc gió.

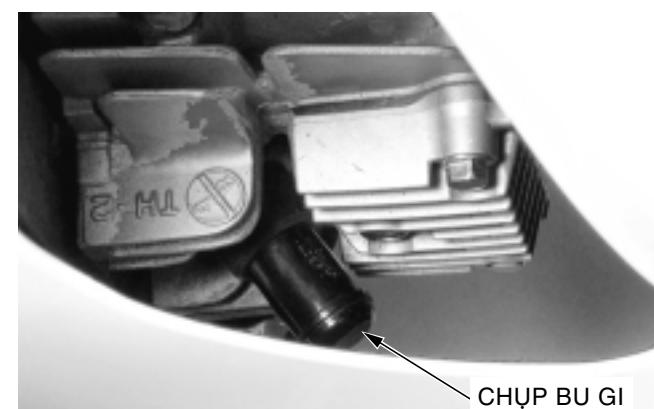
#### CHÚ Ý

Bảo dưỡng thường xuyên hơn khi chạy trong mưa, chạy hết ga hoặc sau khi rửa xe hay đổ xe. Bảo dưỡng nếu nhìn thấy cặn bẩn trong phần trong suốt của ống thông hơi.



### BU GI

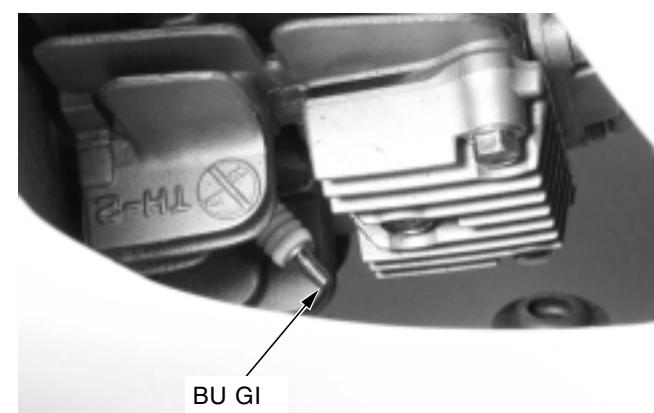
Tháo nắp chụp bu gi.



#### CHÚ Ý

Làm sạch xung quanh bệ lỗ bu gi bằng vòi hơi trước khi tháo, đảm bảo rằng không có mảnh vụn nào lọt vào buồng cháy.

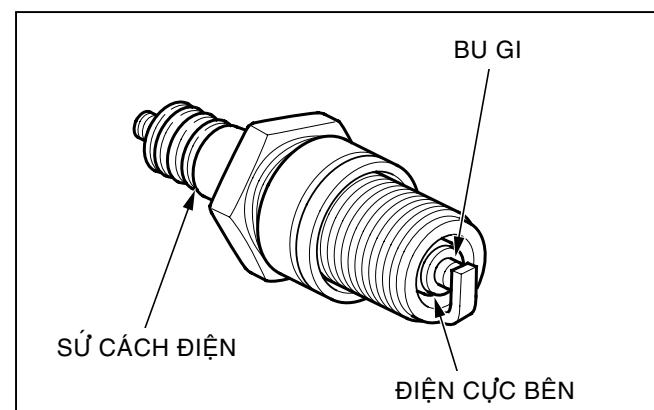
Dùng khóa tuýp để tháo bu gi.  
Kiểm tra hoặc thay bu gi mới theo lịch kiểm tra bảo dưỡng định kỳ (trang 3-3).



### KIỂM TRA

Kiểm tra như sau và thay mới nếu cần thiết (nên dùng bu gi theo trang 3-1)

- Sứ cách điện có bị hở hỏng không.
- Điện cực có bị mòn không.
- Tình trạng cháy và màu:
  - màu tối đến nâu nhạt cho thấy tình trạng tốt.
  - màu quá nhạt cho thấy hệ thống đánh lửa bị hỏng hoặc hỗn hợp hòa khí thiếu xăng.
  - đứt hoặc đóng muội đen cho thấy hỗn hợp hòa khí quá dư xăng.

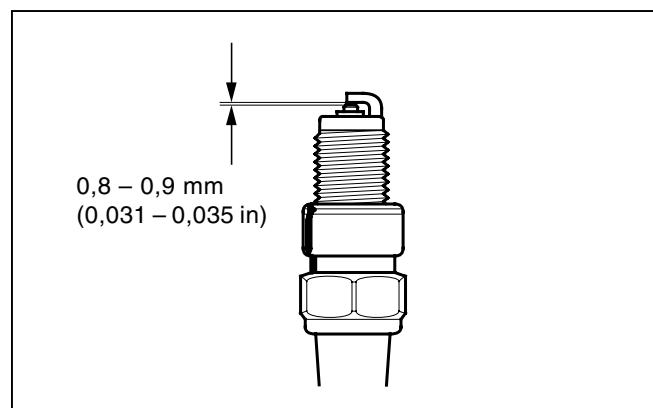


## SỬ DỤNG LẠI BU GI

Làm sạch điện cực bu gi bằng chổi sắt hoặc máy chùi bu gi. Kiểm tra khe hở giữa điện cực giữa và điện cực bên bằng thước mốc.

Nếu cần thiết thì điều chỉnh khe hở bằng cách bẻ điện cực bên một cách cẩn thận.

**KHE HỞ BU GI: 0,6 – 0,7 mm (0,024 – 0,028 in)**

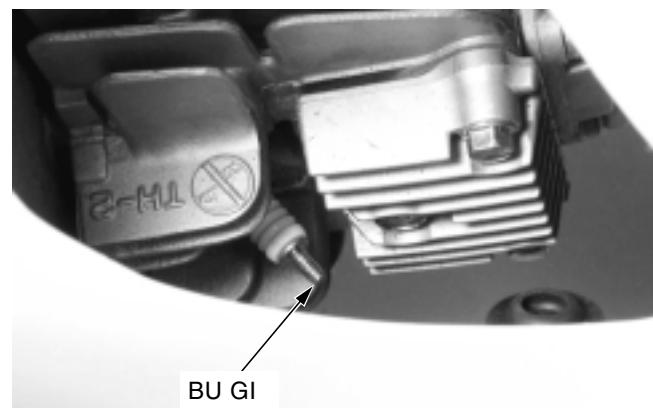


### CẨN THẬN

*Tránh làm hư hỏng đầu quy lát, siết chặt bu gi bằng tay trước khi dùng khóa siết chặt theo đúng lực siết.*

Ráp bu gi vào đầu quy lát và siết chặt bằng tay, sau đó dùng khóa tuýp để siết chặt theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 18 N·m (1,8 kgf·m; 13 lbf·ft)**

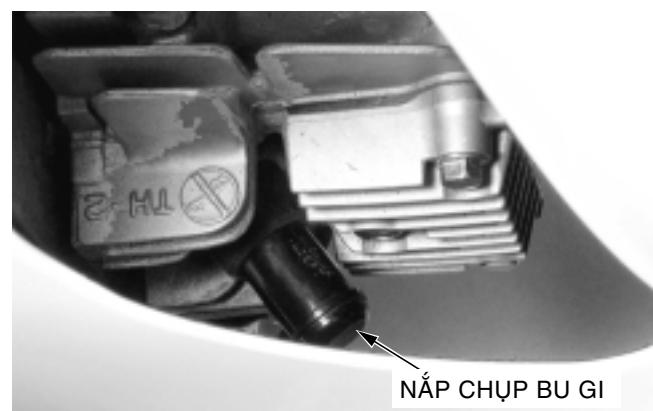


## THAY BU GI MỚI

### CẨN THẬN

*Đừng siết bu gi quá lực siết chỉ định.*

Ráp và siết chặt bằng tay bu gi mới, sau đó siết thêm 1/2 vòng sau khi vòng đệm trên bu gi chạm bệ trên lỗ bu gi.



## BẢO DƯỠNG

### KHE HỎ XÚ PÁP

#### KIỂM TRA

##### CHÚ Ý

Kiểm tra và điều chỉnh khe hở bu gi khi máy nguội (dưới 35°C/95°F).

Tháo các nắp lỗ điều chỉnh xú páp.



Tháo nắp lỗ cốt máy.

##### DỤNG CỤ:

Khóa mở nắp thời điểm

07709 – 0010001



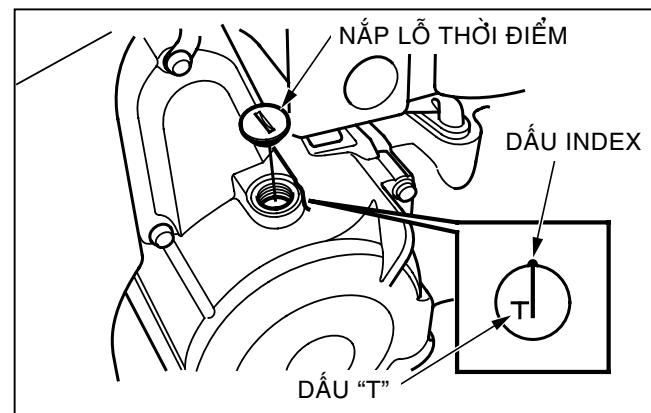
Tháo nắp lỗ thời điểm.

Quay cốt máy ngược chiều kim đồng hồ 2 vòng (720°) hoặc  
hơn, điều chỉnh dấu vạch trên vỏ máy trái ở giữa dấu T và dấu  
vạch (vùng điều chỉnh khe hở xú páp) trên vô lăng.

Chắc rằng pít tông ở điểm chết trên của thì nén.

#### CẨN THẬN

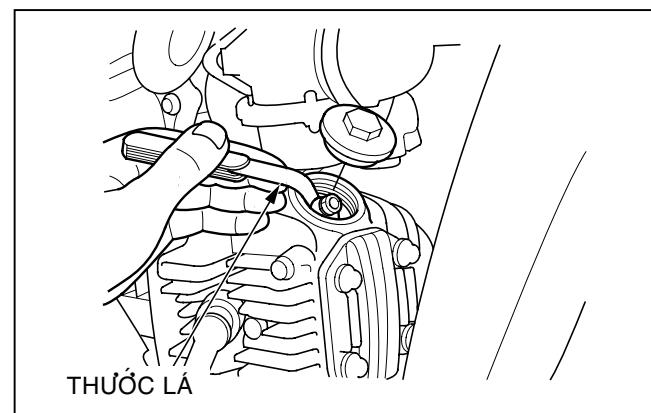
**Đừng quay cốt máy cùng chiều kim đồng hồ khi dấu vạch trên  
vỏ máy ở giữa điểm T và dấu vạch (vùng điều chỉnh khe hở xú  
páp) trên vô lăng. Nó có thể làm cho khe hở không đúng do  
chức năng của cam giảm áp. Nếu đã quay cốt máy theo chiều  
kim đồng hồ thì quay cốt máy lại 2 vòng ngược chiều kim đồng  
hồ (720°) hoặc hơn và điều chỉnh dấu vạch trên vỏ máy trái ở  
giữa điểm T và dấu vạch (vùng điều chỉnh khe hở xú páp) trên  
vô lăng. Sau đó điều chỉnh khe hở xú páp.**



Kiểm tra khe hở xú páp bằng cách chèn thước lá vào giữa vít  
điều chỉnh xú páp và thân xú páp.

#### KHE HỎ XÚ PÁP:

HÚT/XẨ:  $0,05 \pm 0,02$  mm ( $0,002 \pm 0,001$  in)



## ĐIỀU CHỈNH

Điều chỉnh bằng cách nới lỏng ốc khóa và vặn vít điều chỉnh cho đến khi cảm thấy có trở lực lên thước lá.

Giữ vít điều chỉnh và siết chặt ốc khóa theo đúng lực siết.

### DỤNG CỤ:

Khóa	07708 - 0030100
Khóa điều chỉnh xú páp	07908 - KE90000

**LỰC SIẾT: 9 N·m (0,9 kgf·m; 6,5 lbf·ft)**

Kiểm tra lại khe hở xú páp.

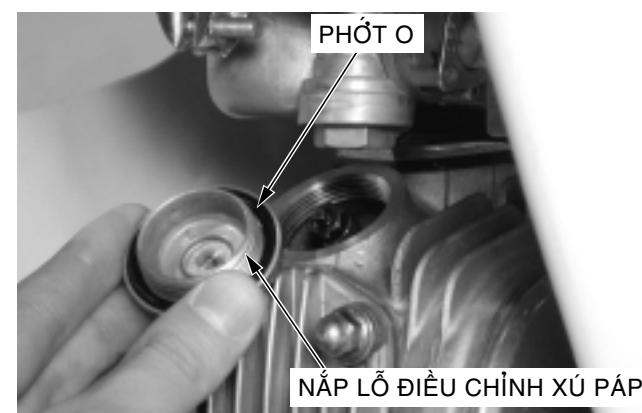


Kiểm tra vòng phớt O của nắp lỗ điều chỉnh xú páp, thay mới nếu cần thiết.

Bôi dầu máy sạch lên vòng phớt O và ráp vào nắp lỗ điều chỉnh xú páp.

Bôi dầu máy sạch vào ren, ráp lại và siết chặt nắp lỗ điều chỉnh xú páp theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 12 N·m (1,2 kgf·m; 9 lbf·ft)**



Kiểm tra vòng phớt O nắp lỗ thời điểm và vòng phớt O nắp lỗ cốt máy có còn tốt không, thay mới nếu cần thiết.

Bôi dầu vào ren và vòng phớt O của nắp lỗ thời điểm và nắp lỗ cốt máy.

Ráp và siết chặt nắp lỗ thời điểm theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 1,5 N·m (0,15 kgf·m; 1,1 lbf·ft)**

Ráp và siết chặt nắp lỗ cốt máy theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 3 N·m (0,3 kgf·m, 2,2 lbf·ft)**



## BẢO DƯỠNG

### DẦU NHỚT MÁY

#### KIỂM TRA MỨC DẦU

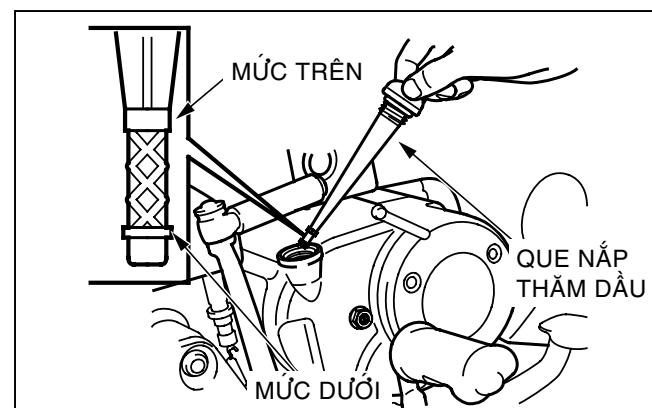
Dụng xe trên chống đứng ở nơi bằng phẳng.

Tháo que nắp thăm dầu và lau sạch.

Ráp que nắp thăm dầu lại nhưng đừng vặn vào.

Tháo que nắp thăm dầu và kiểm tra mức dầu.

Nếu mức dầu dưới mức dưới trên que thăm dầu thì cho thêm loại dầu được hướng dẫn vào các te máy.



#### LOẠI DẦU ĐƯỢC DÙNG:

Dầu HONDA 4 thì hoặc loại dầu máy tương đương

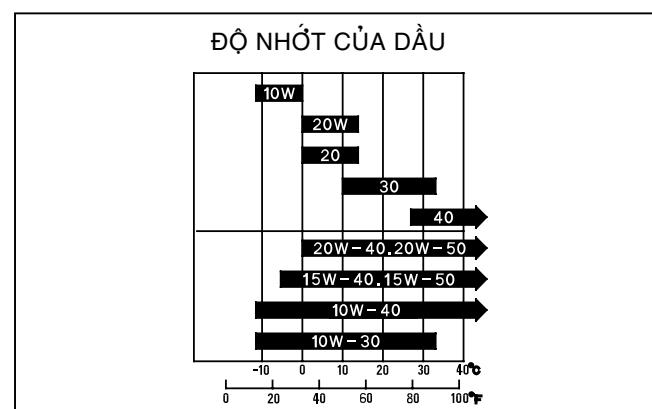
Phân loại API: SE, SF hoặc SG

Độ nhớt: SAE 10W-30

#### CHÚ Ý

Dầu có độ nhớt khác được chỉ ra trong sổ đồ này có thể sử dụng khi nhiệt độ trung bình ở nơi sử dụng xe trong phạm vi như được chỉ ra trên sổ đồ.

Ráp que/ nắp thăm dầu lại.

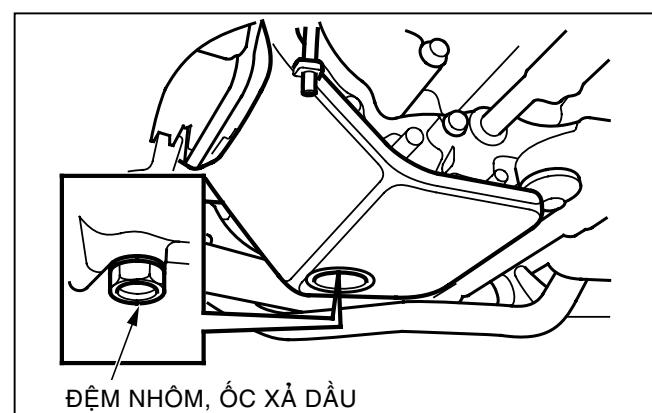


### THAY DẦU MÁY

*Nếu phải nổ máy để thực hiện bảo dưỡng thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người. Nổ máy ở nơi thoáng hoặc nơi có hệ thống thông hơi đầy đủ.*

Nổ cho máy nóng lên.

Tắt máy tháo que thăm dầu, ốc xả dầu và vòng đệm. Xả hết dầu ra.



*Dầu máy đã sử dụng có thể gây ung thư da nếu tiếp xúc với da trong thời gian dài lặp đi lặp lại. Tuy nhiên, bất đắc dĩ hàng ngày phải tiếp xúc với dầu đã sử dụng thì cải thiện bằng cách rửa tay bằng xà phòng ngay sau khi dùng dầu nhớt đã sử dụng. TRÁNH XA TRÉ EM.*

Kiểm tra rằng đệm kín trên ốc xả nhớt vẫn còn tốt, thay mới nếu cần.

Ráp và siết chặt ốc xả.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)**

## BẢO DƯỠNG

Châm loại dầu đã được hướng dẫn vào các te máy.

### DUNG LƯỢNG DẦU:

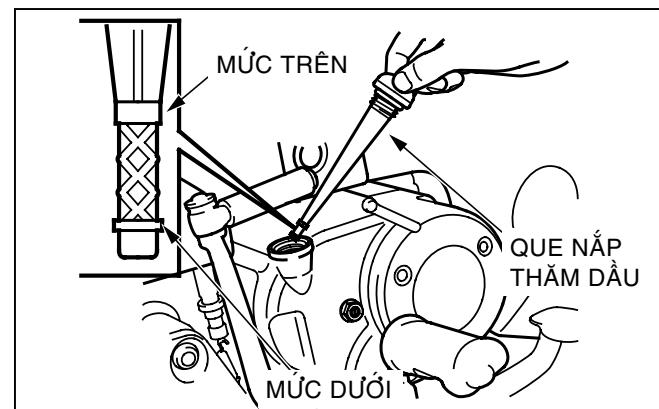
0,7 lít (0,74 US qt, 0,62 Imp qt) khi xả

Ráp que nắp thăm dầu lại.

Khởi động máy và để nổ cầm chừng khoảng 2 hoặc 3 phút.

Tắt máy và kiểm tra lại mức dầu.

Phải đảm bảo dầu không bị rò rỉ.



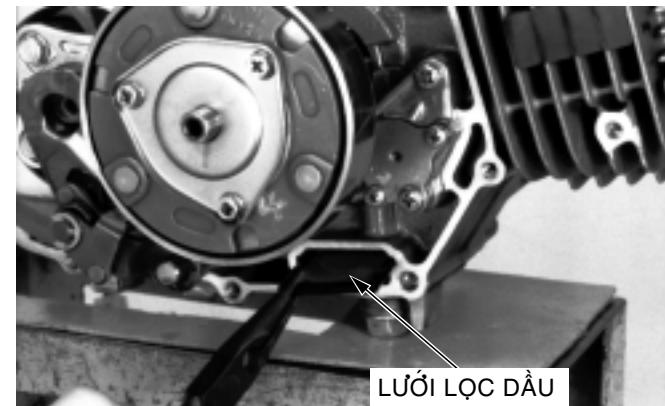
## LƯỚI LỌC DẦU MÁY

Tháo vỏ máy bên phải (trang 9-3).

Tháo lưới lọc dầu và làm sạch.

Ráp lưới lọc dầu và vỏ máy bên phải lại (trang 9-23).

Châm loại dầu đã được hướng dẫn vào máy (xem phía trên).

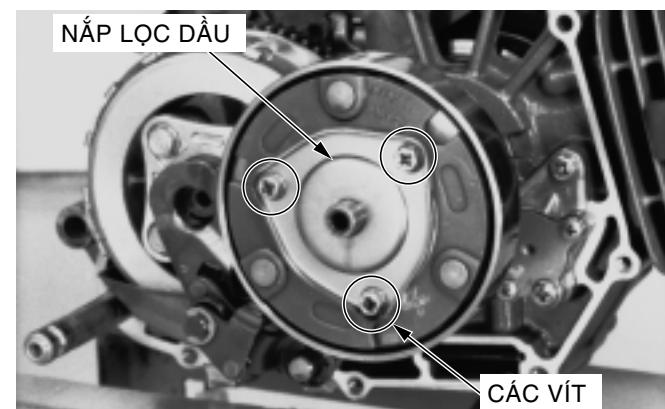


## LỌC DẦU LY TÂM

### LÀM SẠCH

Tháo vỏ máy bên phải (trang 9-3).

Tháo ba vít và nắp lọc dầu ra.



Dùng vải vụn sạch để lau sạch nắp lọc dầu ly tâm và bên trong của đĩa dẫn động.

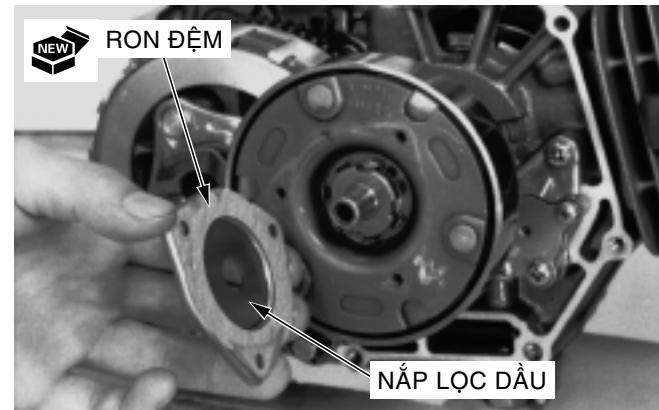
### CẨN THẬN

- **Đừng để bụi bẩn vào đường dầu trong cốt máy.**
- **Đừng sử dụng khí nén.**



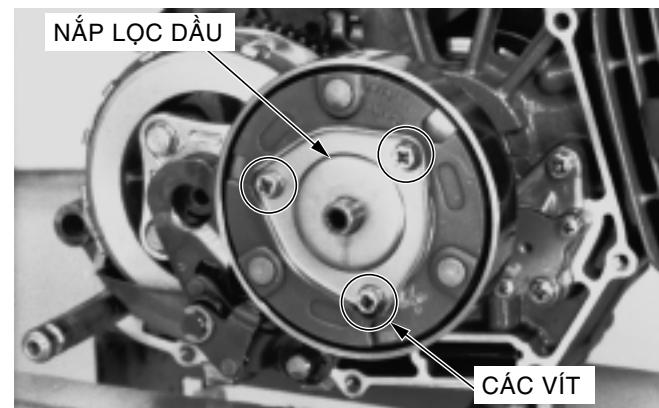
## BẢO DƯỠNG

Ráp ron đệm mới vào nắp lọc dầu.  
Ráp nắp lọc dầu vào lại.



Ráp và siết chặt các vít theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 5 N·m (0,5 kgf·m, 3,6 lbf·ft)**

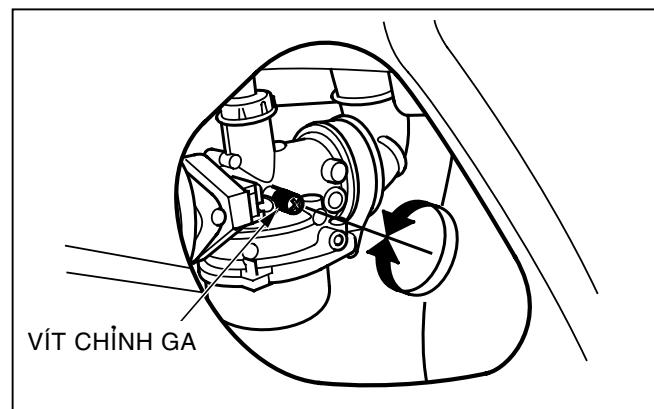


## TỐC ĐỘ CÀM CHỪNG CỦA MÁY

*Nếu phải nổ máy để thao tác thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh hoặc dẫn đến chết người. Nổ máy ở nơi thoáng hoặc có trang bị hệ thống thông hơi nếu ở khu vực kín.*

### CHÚ Ý

- Kiểm tra và điều chỉnh tốc độ cầm chừng đúng trị số sau khi hoàn thành tất cả các mục bảo dưỡng khác.
- Để kiểm tra và điều chỉnh tốc độ cầm chừng được chính xác thì máy phải ở tình trạng nóng.



Chạy nóng máy trong vòng 10 phút.

Nối với đồng hồ đo vòng tua của máy.

Vặn vít điều chỉnh ga để đạt được đúng trị số của tốc độ cầm chừng.

**TỐC ĐỘ CÀM CHỪNG:  $1.400 \pm 100$  vòng/phút (rpm)**

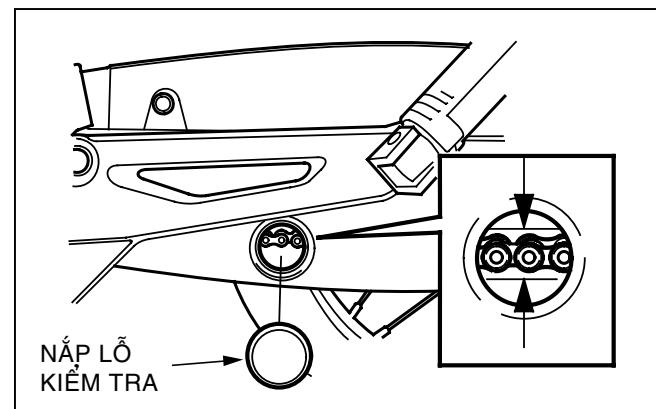
## XÍCH TÀI

### KIỂM TRA ĐỘ CHÙNG XÍCH TÀI

**Đừng bao giờ kiểm tra và điều chỉnh xích tải trong khi máy nổ.**

Tắt máy, dựng xe trên chống đứng và trả về tình trạng không số.

Tháo nắp lỗ kiểm tra độ chùng xích.



Kiểm tra độ chùng xích qua lỗ kiểm tra.

**ĐỘ CHÙNG XÍCH: 25 - 35 mm (1,0 - 1,4 in)**

#### CẨN THẬN

**Xích quá chùng có thể gây hư hỏng khung xe.**

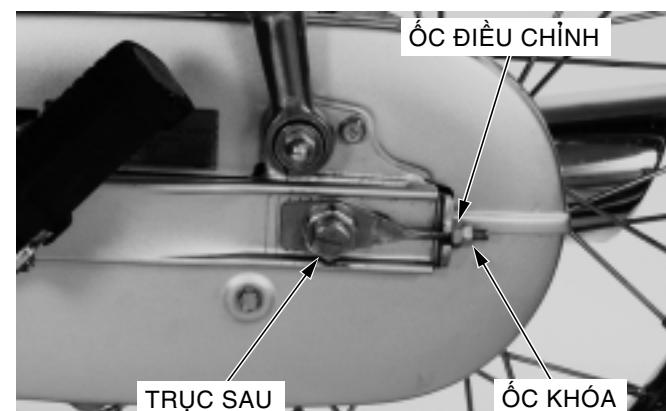
## ĐIỀU CHỈNH

Nới lỏng ốc trực bánh sau và ốc ống chỉ.

Nới lỏng các ốc khóa cả hai bên.

Vặn các ốc điều chỉnh cả hai bên cho đến khi đạt được độ chùng thích hợp.

Đảm bảo đầu trước của tâm điều chỉnh cả hai bên ở mức như nhau so với đầu vạch trên gấp sau.



Siết chặt ốc trực sau theo đúng mô men lực siết.

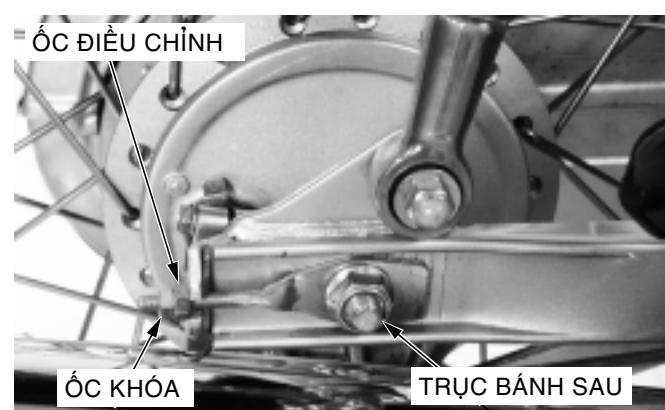
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 49 N·m (50 kgf·m, 36 lbf·ft)**

Siết chặt ốc điều chỉnh cả hai bên.

Siết chặt ốc khóa cả hai bên.

Kiểm tra lại độ chùng xích và quay tự do của bánh xe.

Kiểm tra độ dịch tự do của bàn đạp phanh sau (trang 3-15), điều chỉnh nếu cần.

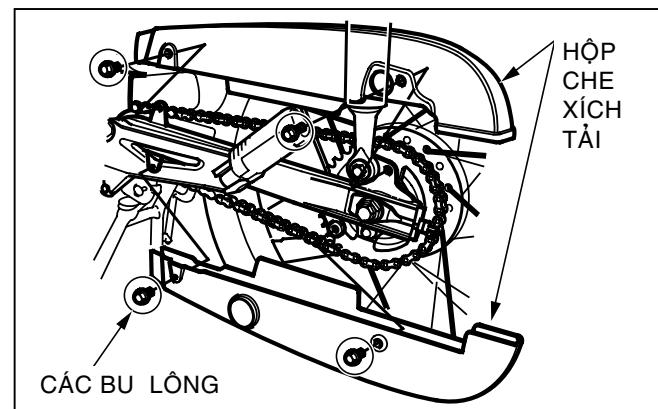


## BẢO DƯỠNG

### KIỂM TRA LÀM SẠCH VÀ BÔI TRƠN

Tháo các bu lông và hộp che xích tải.

Bôi trơn xích tải bằng dầu hộp số 80 - 90. Lau sạch dầu dư.



Nếu xích tải trở nên quá bẩn thì nên tháo ra làm sạch trước khi bôi trơn.

Tháo nắp máy sau bên trái (trang 10-2).

Tháo cản thận khóa xích bằng kìm tháo phe.

Tháo mắt nối xích và tháo xích ra.

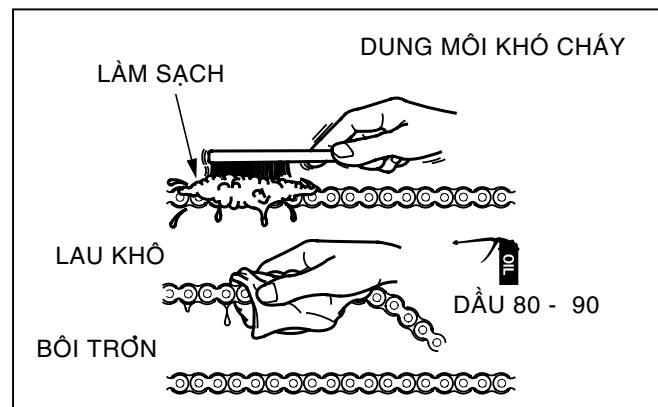


Làm sạch xích bằng dung môi khó cháy và để khô.

Chắc chắn là xích đã khô trước khi bôi trơn.

Bôi trơn xích bằng dầu hộp số 80 - 90.

Lau sạch dầu dư.



Kiểm tra sự hư hỏng và mòn của xích tải.

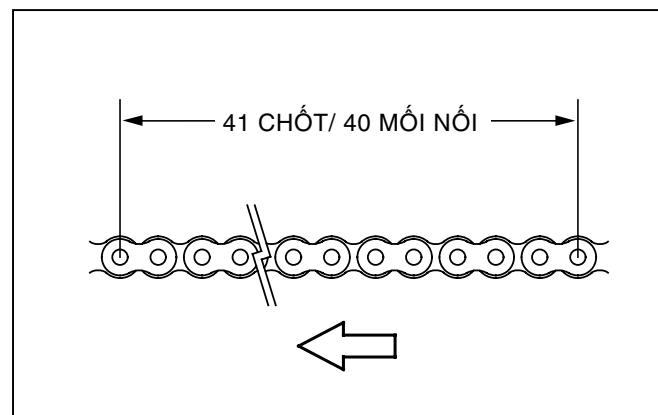
Thay mới nếu con lăn hỏng, mắt nối lỏng hoặc các hư hỏng khác.

Đo chiều dài xích với các mắt xích duỗi thẳng.

**CHIỀU DÀI XÍCH (41 chốt/ 40 mối nối)**

**TIÊU CHUẨN:** 508 mm (20,0 in)

**GIỚI HẠN THAY MỚI:** 511 mm (20,1 in)



## KIỂM TRA NHÔNG ĐĨA XÍCH

Ráp xích mới với nhông đĩa mòn sẽ dẫn đến xích mới nhanh bị mòn.

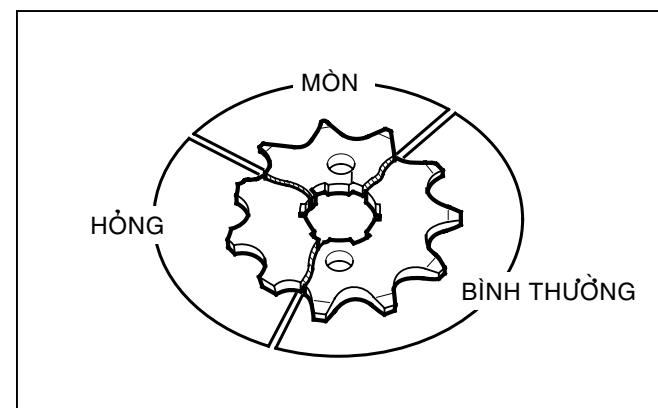
Kiểm tra sự mòn và hư hỏng của răng nhông đĩa xích, thay mới nếu cần thiết.

Đừng bao giờ dùng xích mới trên nhông đĩa đã mòn.

Cả xích và nhông đĩa xích phải còn tốt, nếu chỉ thay mới xích sẽ chống bị mòn.

Kiểm tra các ốc, bu lông trên đĩa và nhông xích.

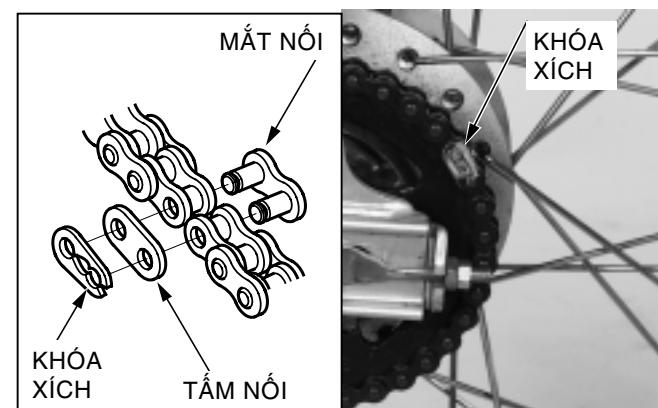
Nếu bị lỏng thì siết lại.



Ráp xích tải vào nhông đĩa.

Ráp mắt nối và tâm nối xích vào.

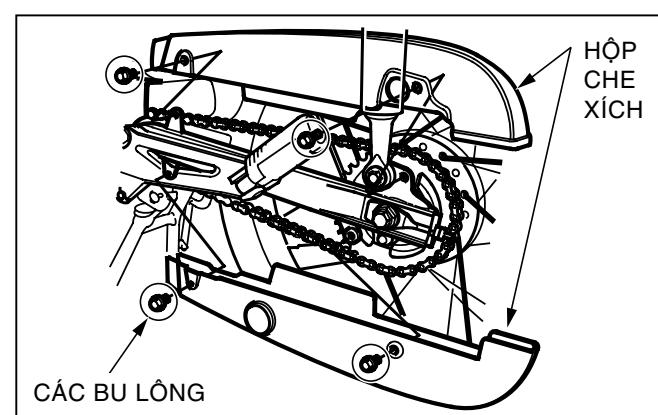
Ráp khóa xích với miệng ngược với chiều quay của xích.



Ráp hộp che xích vào.

Siết chặt các bu lông hộp xích theo đúng lực siết.

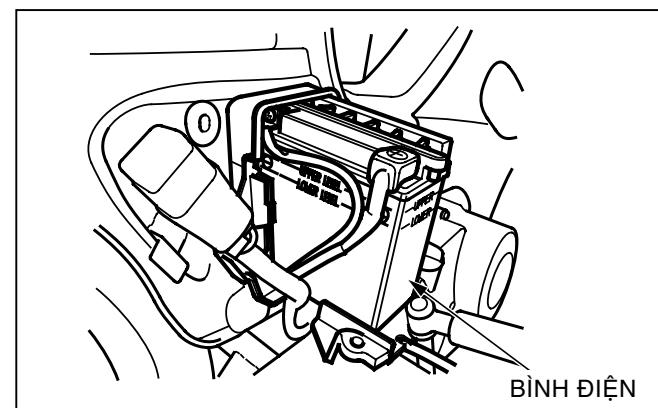
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 7 N·m (0,7 kgf·m, 5,1 lbf·ft)**



## BÌNH ĐIỆN

Đừng để nước bình điện (acid sulfuric) dính vào da, mắt hoặc quần áo, nó sẽ gây bỏng. Nếu bị acid văng vào người thì nhanh chóng rửa thật nhiều nước. Nếu nước bình vào mắt, rửa bằng nước và gọi bác sĩ.

Tháo bình điện trang (trang 14-6).



## BẢO DƯỠNG

Kiểm tra mức nước bình điện.

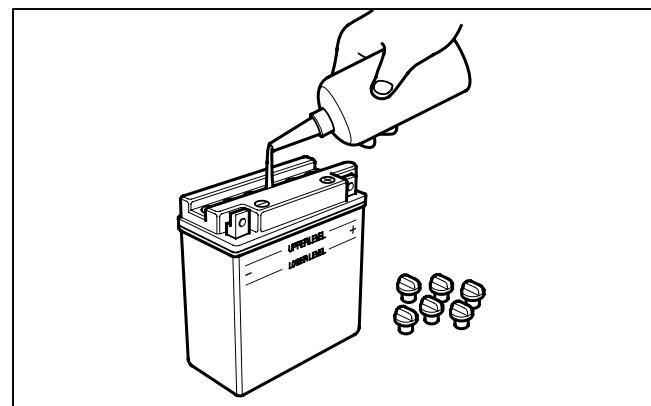
Khi mức nước bình gần với mức dưới, tháo các nắp bình và cho thêm nước cát vào cho đến mức trên.

### CHÚ Ý

Chỉ cho thêm nước cát. Nước máy có chứa muối khoáng sẽ làm giảm tuổi thọ của bình điện.

Sau khi châm thêm, gắn các nắp bình vào và lắp bình điện lại theo thứ tự ngược với lúc tháo.

Sau đó ráp cọc bình lại, phủ lớp mờ sạch mỏng lên cọc bình.



### CHÚ Ý

Chắc chắn ống thông hơi ở vị trí đúng, không bị kẹt tắt và thông hơi tốt.

### CẨN THẬN

**Nếu ống bị nghẹt, áp suất bên trong bình điện không thoát ra ngoài được, ống thông hơi có thể bị rót ra hoặc bị nứt vỏ bình.**

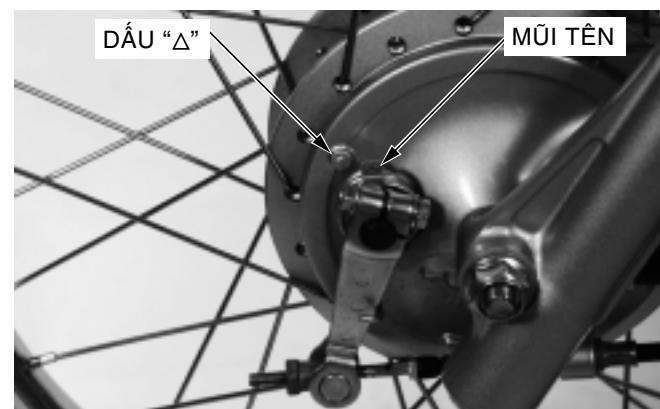
Liên quan đến sạc bình và tỷ trọng nước bình (xem trang 14-7).

## MÒN MÁ PHANH

### MÁ PHANH TRƯỚC

Kiểm tra sự mòn của má phanh và trống phanh nếu dấu mũi tên trên tấm chỉ thị thẳng hàng với dấu “ $\Delta$ ” trên bảng má phanh khi phanh.

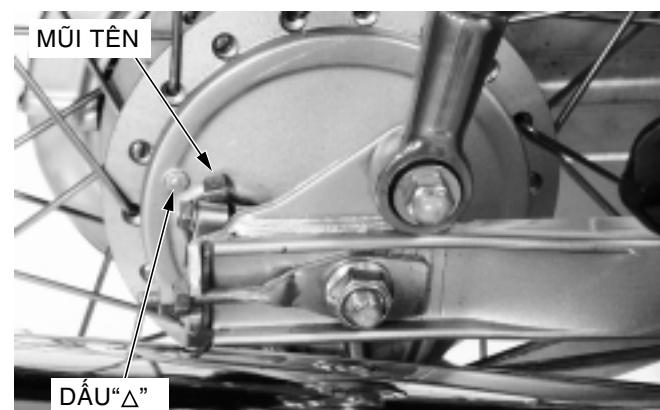
Xem trang 12-2 để thay má phanh.



### MÁ PHANH SAU

Kiểm tra sự mòn của má phanh và trống phanh nếu dấu mũi tên trên tấm chỉ thị trùng với dấu “ $\Delta$ ” trên bảng má phanh khi phanh.

Xem trang 13-11 để thay má phanh.

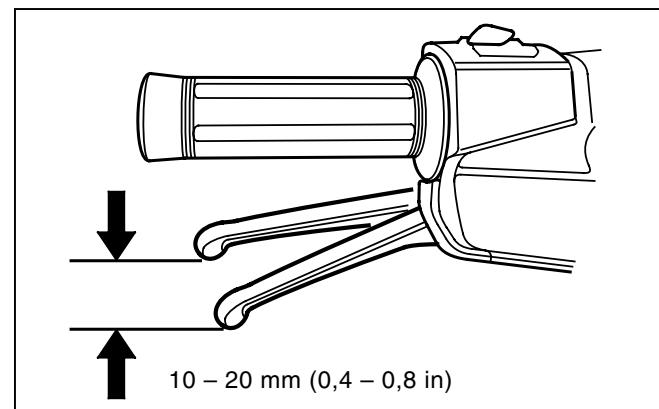


## HỆ THỐNG PHANH

### ĐỘ DỊCH TỰ DO CỦA TAY PHANH

Đo độ dịch tự do của tay phanh trước ở đầu tay phanh.

**ĐỘ DỊCH TỰ DO: 10 - 20 mm (0,4 - 0,8 in)**



Nếu cần thiết thì vặn ốc điều chỉnh để đạt được độ dịch tự do cho phép.

#### CHÚ Ý

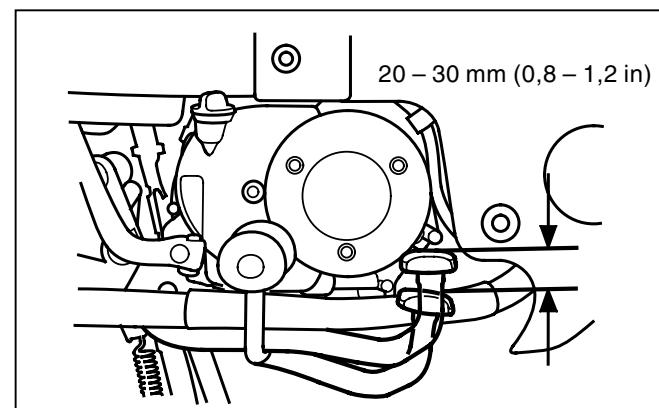
Đảm bảo rằng mặt cong trên ốc điều chỉnh tựa vào chốt nối cần phanh sau khi điều chỉnh độ dịch tự do.



### ĐỘ DỊCH TỰ DO CỦA BÀN ĐẠP PHANH

Đo độ dịch tự do của bàn đạp phanh ở đỉnh của đầu bàn đạp phanh.

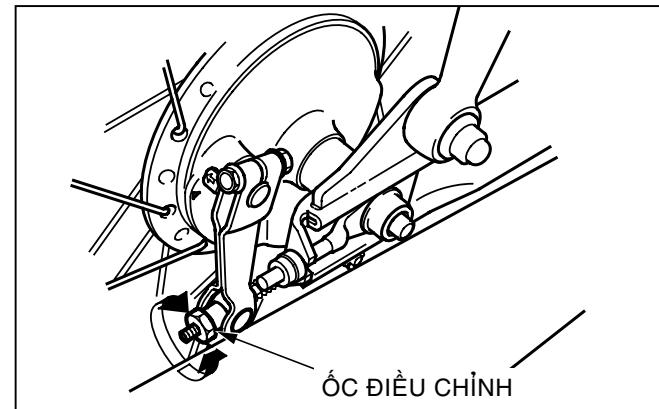
**ĐỘ DỊCH TỰ DO: 20 - 30 mm (0,8 - 1,2 in)**



Nếu cần thiết, vặn ốc điều chỉnh phanh sau để đạt được độ dịch tự do cho phép.

#### CHÚ Ý

Đảm bảo rằng mặt cong trên ốc điều chỉnh tựa vào chốt nối cần phanh sau khi điều chỉnh độ dịch tự do.



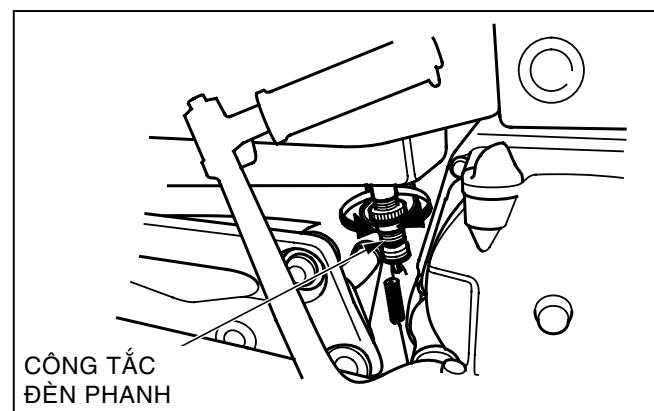
## BẢO DƯỠNG

### CÔNG TẮC ĐÈN PHANH

#### CHÚ Ý

Công tắc đèn phanh trước không cần điều chỉnh.

Điều chỉnh công tắc đèn phanh sao cho đèn phanh sáng lên ngay trước khi phanh thực sự có tác dụng.  
Nếu đèn sáng lên không đúng lúc thì điều chỉnh thời điểm đèn sáng cho hợp lý.  
Giữ thân công tắc và vặn điều chỉnh. Đừng vặn thân công tắc.



### ĐIỂM RƠI CỦA ĐÈN TRƯỚC

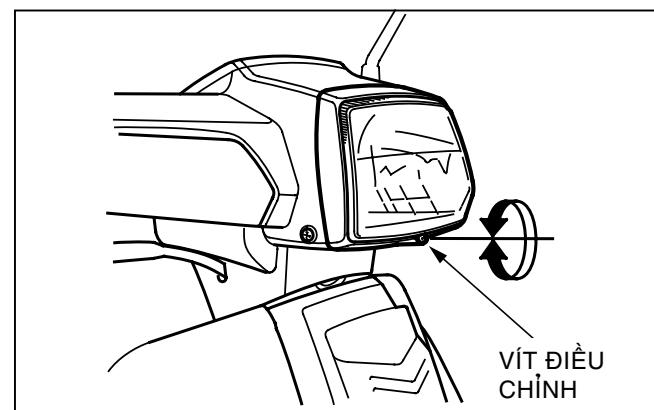
*Điều chỉnh đèn trước không hợp lý có thể gây loá mắt người lái ngược chiều, hoặc có thể không rọi sáng được khoảng cách an toàn.*

#### CHÚ Ý

Điều chỉnh khoảng sáng pha theo luật và các quy định của địa phương.

Dựng xe trên bề mặt bằng phẳng.

Điều chỉnh đèn pha theo phuong đứng bằng cách nới lỏng vít và dịch chuyển hộp đèn trước.



### HỆ THỐNG LY HỢP

Dựng xe trên chống đứng.

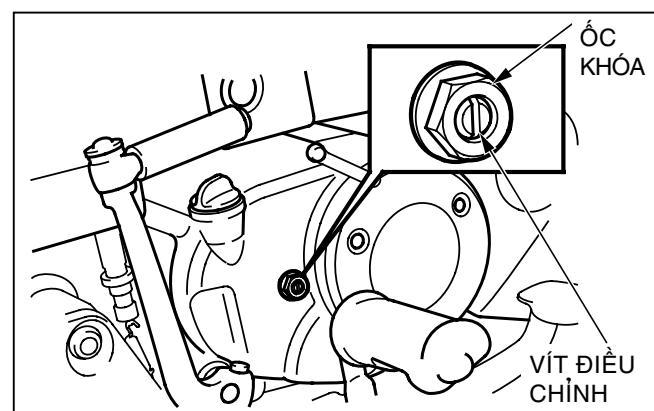
Nới lỏng ốc khóa điều chỉnh ly hợp và vặn đúng một vòng theo chiều kim đồng hồ, đừng vặn quá.

Vặn từ từ ốc điều chỉnh ngược chiều kim đồng hồ cho đèn khi cảm thấy có trở lực nhẹ.

Từ điểm này vặn vít điều chỉnh cùng chiều kim đồng hồ 1/8 vòng, và siết chặt ốc khóa.

#### CHÚ Ý

- Giữ vít điều chỉnh khi siết chặt ốc khóa.
- Sau khi điều chỉnh, kiểm tra hoạt động của ly hợp.



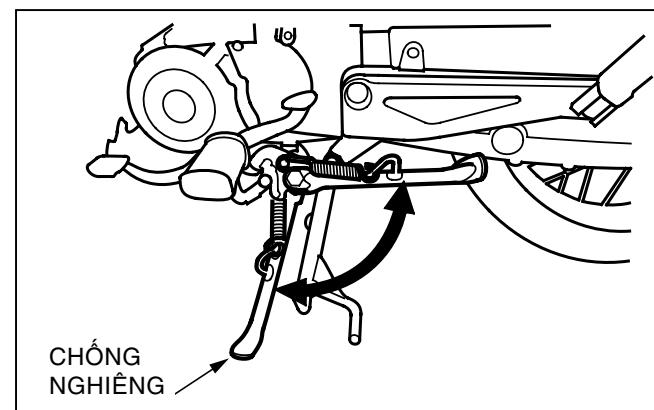
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)**

### CHỐNG NGHIÊNG

Dựng xe trên chống đứng ở nới bằng phẳng.

Kiểm tra sự hư hỏng hoặc lỏng của lò xo.

Kiểm tra cơ cấu chống nghiêng xem có di chuyển tự do không và bôi trơn chốt chống nghiêng nếu cần thiết.



## NHÚN

*Các chi tiết của nhún lỏng, mòn hoặc hư hỏng sẽ làm xe mất ổn định và không thể điều khiển. Sửa và thay mới tất cả các chi tiết hư hỏng trước khi chạy. Chạy xe với hệ thống nhún hư hỏng sẽ tăng sự rủi ro về tai nạn và có thể bị thương tích.*

### KIỂM TRA NHÚN TRƯỚC

Kiểm tra hoạt động của phuộc trước bằng cách bóp phanh trước và nhấn nhún trước xuống vài lần.

Kiểm tra các dấu hiệu rò rỉ, hư hỏng hoặc lỏng của các ốc vít. Thay mới các chi tiết hư hỏng mà không thể sửa chữa.

Siết chặt tất cả các ốc vít.

Xem phần 12 để bảo dưỡng phuộc.



### KIỂM TRA NHÚN SAU

Kiểm tra hoạt động của giảm xóc sau bằng cách nhấn nhún sau vài lần.

Kiểm tra toàn bộ giảm xóc sau xem có bị rò rỉ hoặc hư hỏng không.

Siết chặt tất cả các bu lông ốc vít.



Dụng xe chắc chắn và nâng bánh sau lên khỏi mặt đất.

Kiểm tra sự mòn vòng đệm bạc thau bằng cách nắm bánh sau lắc về hai phía.

Thay gấp sau mới nếu có dấu hiệu lỏng.



Kiểm tra sự mòn của ổ bi bánh xe bằng cách nắm bánh sau lắc về hai phía.

Thay các ổ bi nếu có dấu hiệu lỏng. (trang 13-3)



## BẢO DƯỠNG

### ỐC, BU LÔNG, MÓC KẸP

Kiểm tra tất cả các ốc bu lông xem có được siết chặt theo đúng lực siết chưa (trang 1-12).

Kiểm tra các chốt an toàn, kẹp ống và dây cáp xem có ở đúng vị trí và an toàn không.



### BÁNH XE, LỐP BÁNH XE

#### CHÚ Ý

Áp suất phải được kiểm tra khi lốp NGUỘI.

#### ÁP SUẤT VÀ KÍCH CỠ LỐP XE ĐƯỢC DÙNG:

	TRƯỚC	SAU
Áp suất lốp kPa (kgf/cm <sup>2</sup> , psi)	200 (2,00; 29)	225 (2,25; 33)
Cỡ lốp	2.25-17 33L	2.50-17 38L



Kiểm tra các vết cắt, vết đinh, hoặc hư hỏng của lốp xe.

Kiểm tra sự phù hợp của bánh trước và bánh sau (Xem phần 12 và 13).

Đo độ sâu gai ở giữa lốp.

Thay lốp khi độ sâu gai tiến đến giới hạn như sau:

**ĐỘ SÂU TỐI THỊÊU: Đến dấu chỉ thị**

Siết chặt lại nan hoa theo định kỳ.

#### DỤNG CỤ:

Trước:

**Khóa siết nan hoa, 4,5 × 5,1 mm** 07701 - 0020200

Sau:

**Khóa siết nan hoa, 5,8 × 6,1 mm** 07701 - 0020300



#### MÔ MEN LỰC SIẾT:

Trước: 2,5 N·m (0,25 kgf·m, 1,8 lbf·ft)

Sau: 3,2 N·m (0,33 kgf·m, 2,4 lbf·ft)

### Ổ BI CỔ LÁI

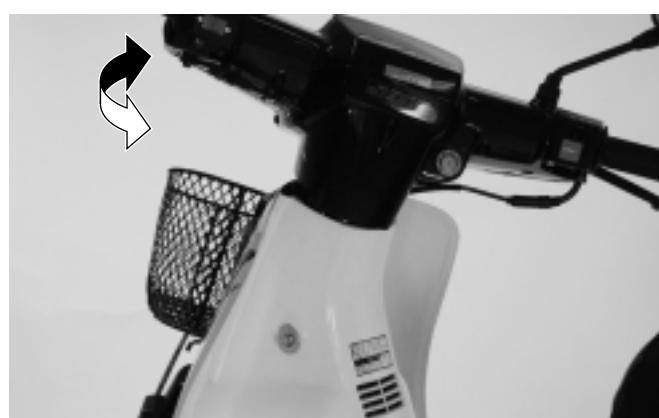
#### CHÚ Ý

Kiểm tra các dây điều khiển để nó không làm cản trở khi quay cổ lái.

Dụng xe trên chống đứng và nâng bánh trước lên khỏi mặt đất.

Kiểm tra sự quay tự do của cổ lái về hai phía.

Nếu cổ lái quay không bình thường, bó chặt hoặc bị rò theo phuơng đứng, kiểm tra ổ bi cổ lái (phần 12).



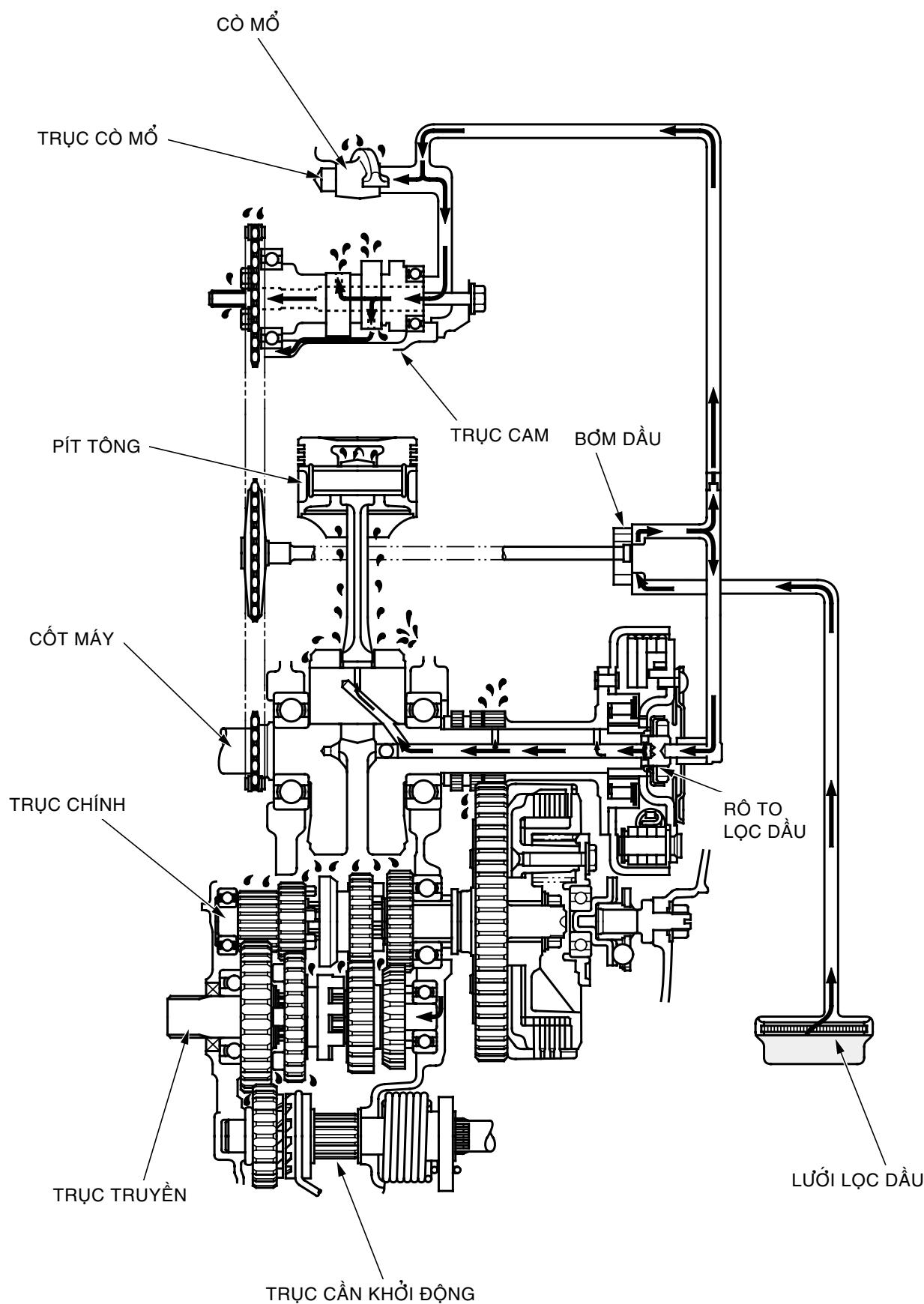
---

**GHI CHÉP**

---

## HỆ THỐNG BƠI TRÒN

### SƠ ĐỒ HỆ THỐNG BƠI TRÒN



# 4. HỆ THỐNG BÔI TRƠN

SƠ ĐỒ HỆ THỐNG BÔI TRƠN THÔNG TIN DỊCH VỤ	4-0 4-1	TÌM KIẾM HỦ HỒNG BƠM DẦU	4-1 4-2
--	------------	-----------------------------	------------

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

4

- Nếu cần thiết phải nổ máy trong khi bảo dưỡng thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và có thể dẫn đến chết người. Nổ máy ở nơi thoáng hoặc ở nơi kín thì phải có hệ thống thông hơi.
- Dầu nhớt máy đã qua sử dụng có thể gây ung thư da nếu tiếp xúc nhiều lần với da trong thời gian dài. Mặc dù thế nhưng không có cách nào khác phải tiếp xúc với dầu nhớt đã qua sử dụng hàng ngày thì khắc phục bằng cách rửa tay bằng xà phòng và nước ngay sau khi tiếp xúc với dầu đã qua sử dụng. TRÁNH XA TRÊ EM.

- Có thể bảo dưỡng bơm dầu với máy được gắn trên khung xe.
- Quy trình dịch vụ trong phần này phải được thực hiện với máy đã được xả dầu.
- Khi tháo hoặc ráp bơm dầu cần thận không để cho bụi đất vào máy.
- Nếu bắt cứ phần nào của bơm bị mòn đến giới hạn sửa chữa thì thay mới bơm theo bộ.
- Sau khi đã ráp bơm dầu thì kiểm tra xem có bị rò rỉ dầu không.

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC	TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Dung tích dầu nhớt máy	Lúc xả	0,7 lít (0,74 US qt; 0,62 Imp qt)
	Lúc rã máy	0,9 lít (0,95 US qt; 0,79 Imp qt)
Dầu nhớt hộp số được chỉ định	Dầu HONDA 4 thì hoặc loại dầu động cơ tương đương Được phân loại theo API là SE, SF hoặc SG Độ nhớt: SAE 10W-30	—
Rô to bơm dầu	Khe hở định	—
	Khe hở thân	0,10 – 0,15 (0,004 – 0,006)
	Khe hở bên	0,02 – 0,07 (0,0008 – 0,003)

### MÔ MEN LỰC SIẾT

Bu lông xả dầu	24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)
Vít bắt bơm dầu	8 N·m (0,8 kgf·m, 5,8lbf·ft)
Vít nắp bơm dầu	5 N·m (0,5 kgf·m, 3,6 lbf·ft)

## TÌM KIẾM HỦ HỒNG

### Mức dầu máy quá thấp

- Tiêu hao dầu thông thường
- Dầu bị rò rỉ ra ngoài
- Xéc măng mòn hoặc ráp xéc măng không đúng
- Ống kẽm hoặc phớt xú páp bị mòn

### Áp lực dầu thấp

- Bơm dầu mòn hoặc hỏng
- Không thay dầu theo đúng định kỳ
- Bánh răng dẫn động bơm dầu hỏng

### Dầu bị bẩn

- Dầu bị rò rỉ ra ngoài
- Xéc măng bị mòn hoặc ráp xéc măng sai
- Ống kẽm hoặc phớt xú páp bị mòn
- Lưới lọc dầu bị nghẹt

4-1

## HỆ THỐNG BƠM DẦU

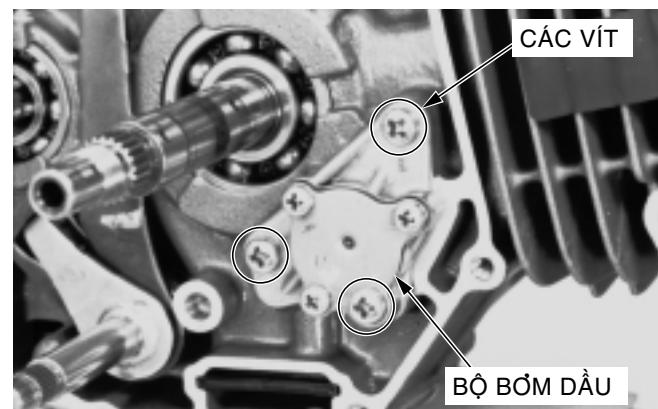
### THÁO

Xả dầu máy (trang 3-10).

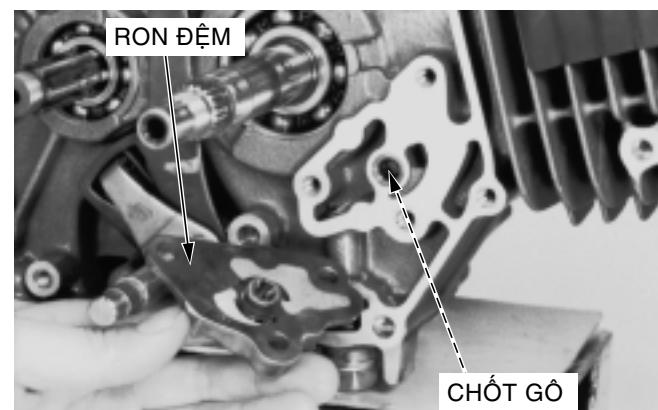
Tháo như sau:

- Vỏ máy bên phải (trang 9-3)
- Bộ ly hợp (trang 9-4)

Tháo 3 vít và bộ bơm dầu.



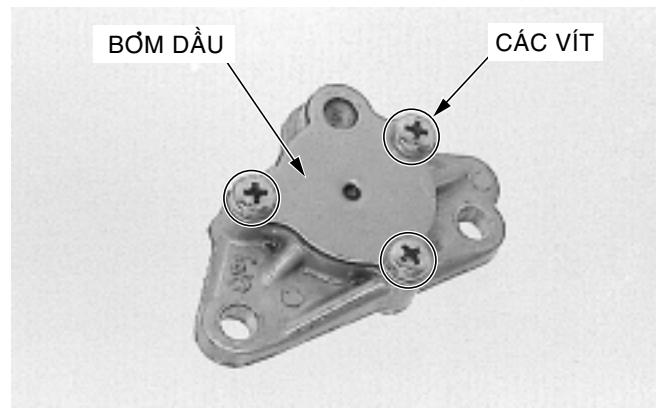
Tháo ron đệm và chốt gô.



### THÁO RÃ

Tháo 3 vít và nắp bơm dầu.

Tháo trực bơm dầu sau đó tháo rô to trong và ngoài khỏi thân bơm dầu.



### KIỂM TRA

Ráp tạm rô to ngoài và trong vào thân bơm dầu.  
Ráp trực bơm dầu vào.

Đo khe hở đinh răng giữa rô to trong và ngoài.

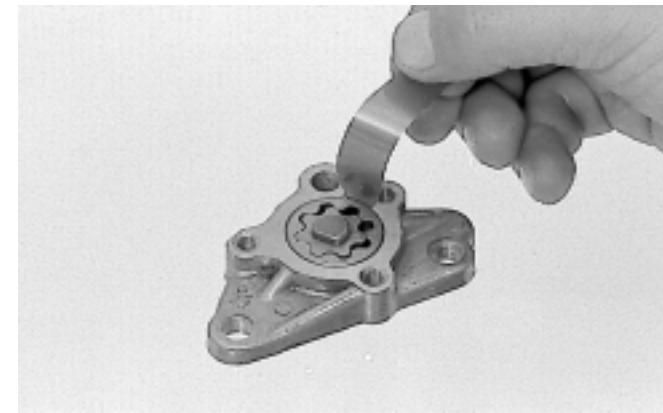
**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,20 mm (0,008 in)**



## HỆ THỐNG BƠM TRƠN

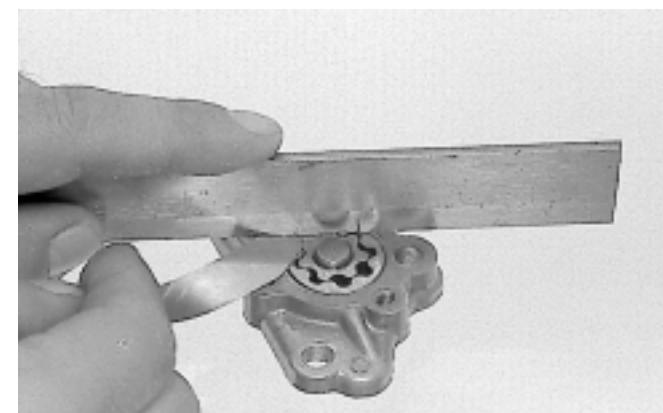
Đo khe hở giữa rô to ngoài và thân bơm.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,20 mm (0,008 in)

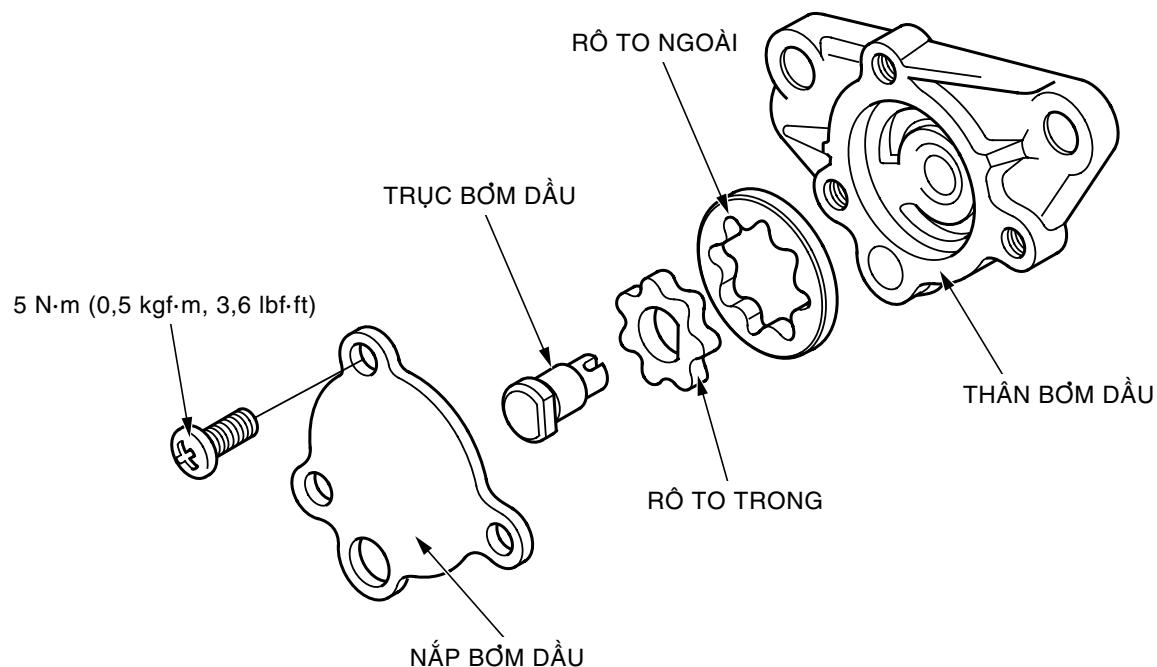


Dùng thước thẳng và thước lá để đo khe hở bên.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,15 mm (0,005 in)



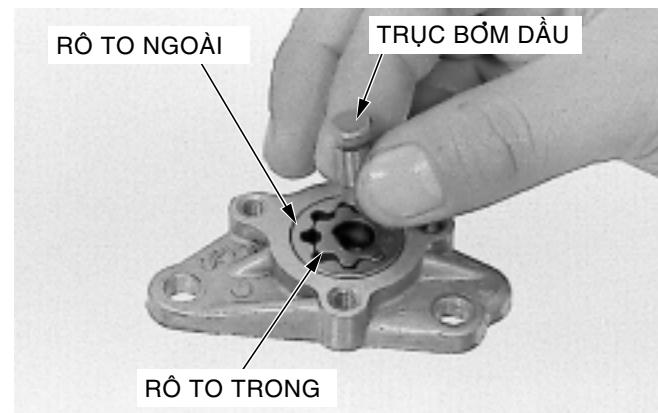
### RẮP



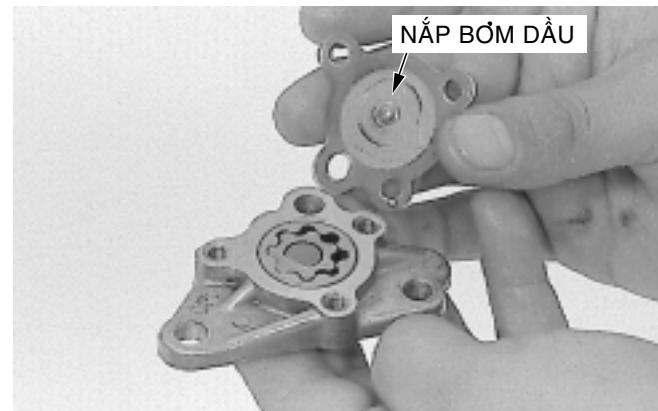
## HỆ THỐNG BƠM DẦU

Ráp rô to trong và ngoài vào thân bơm dầu.

Ráp trục bơm dầu vào thân bơm dầu sao cho mặt phẳng giữa trục và rô to trong trùng nhau.

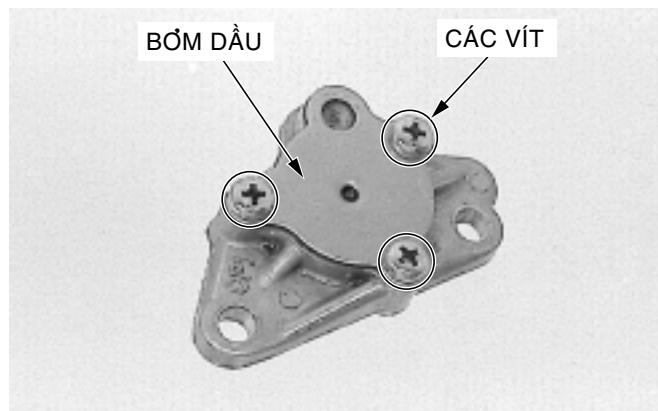


Cho 0,5 cm<sup>3</sup> - 1 cm<sup>3</sup> dầu máy vào bơm dầu.  
Ráp nắp bơm dầu vào thân bơm dầu.



Siết chặt các vít theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 5 N·m (0,5 kgf·m, 3,6 lbf·ft)**

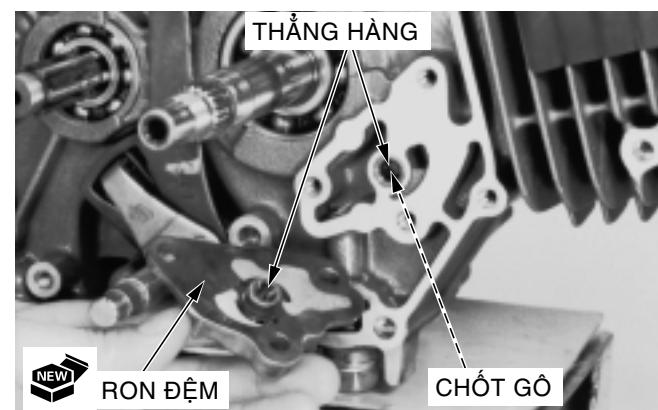


## LẮP

Ráp chốt gô vào lốc máy.

Ráp ron đệm mới vào thân bơm dầu.

Ráp bơm dầu vào lốc máy sao cho rãnh trên cốt bơm thẳng với chốt gô.



## HỆ THỐNG BƠI TRƠN

Ráp và siết chặt 3 vít theo đúng lực siết.

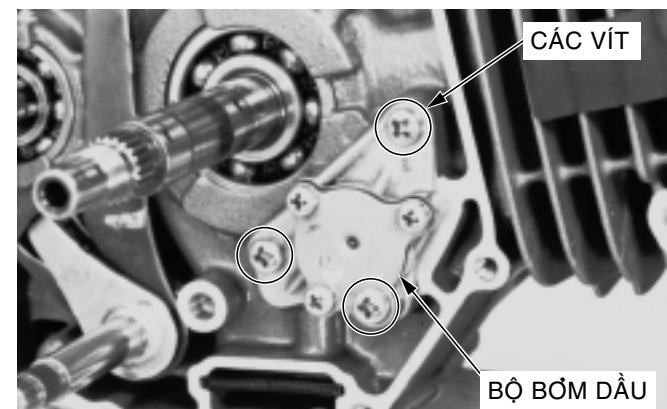
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 8 N·m (0,8 kgf·m, 5,8 lgf·ft)**

Làm sạch lưỡi lọc dầu (trang 3-11).

Ráp như sau:

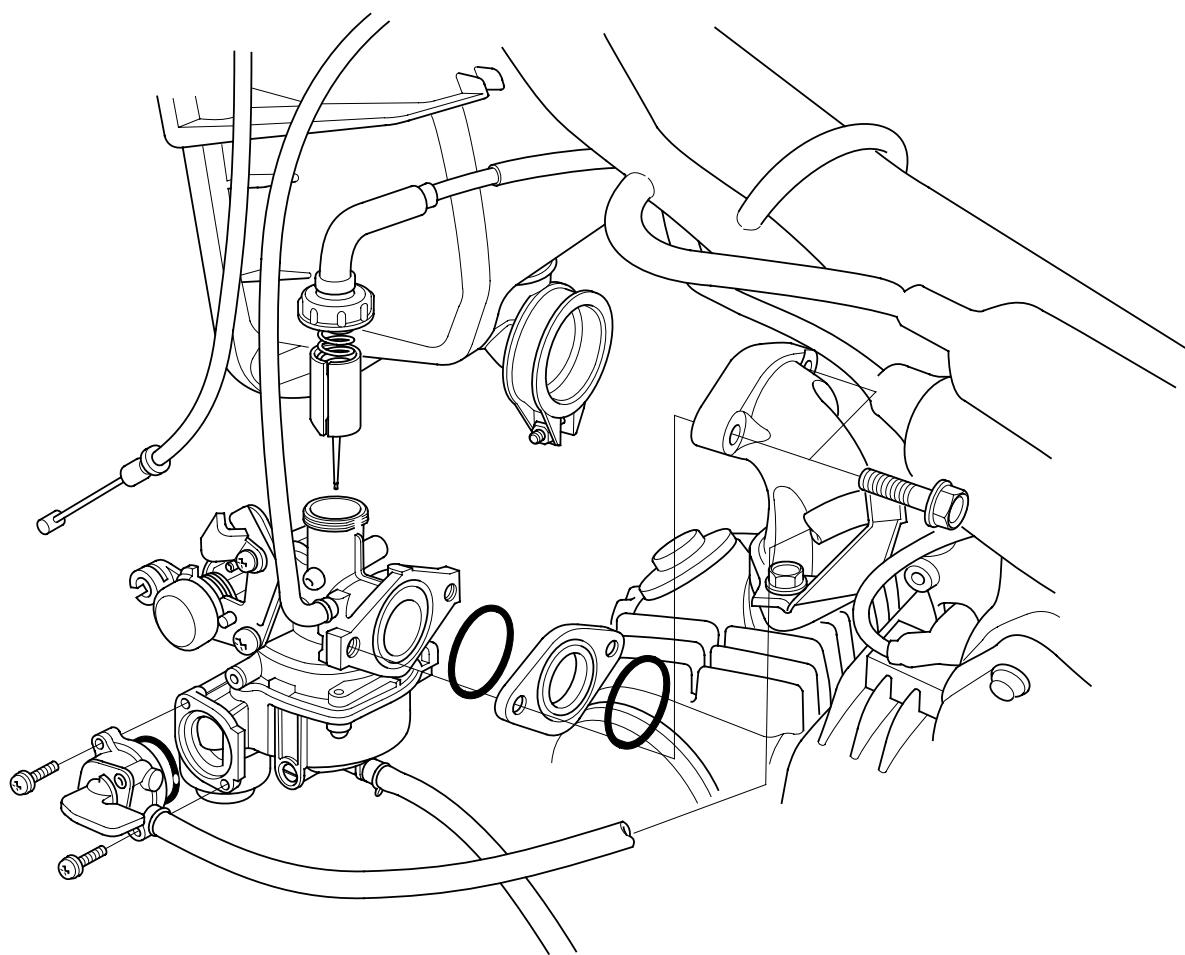
- Bộ ly hợp (trang 9-16)
- Nắp máy phải (trang 9-23)

Sau khi lắp ráp, cho dầu vào máy theo đúng loại đã hướng dẫn (trang 3-10) và kiểm tra xem có bị rò rỉ dầu không.



## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

---



# 5. HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

THÔNG TIN DỊCH VỤ	5-1	BỘ CHẾ HÒA KHÍ	5-5
TÌM KIẾM HƯ HỎNG	5-2	RÁP BỘ CHẾ HÒA KHÍ	5-7
BẦU LỌC GIÓ	5-3	ĐIỀU CHỈNH VÍT GIÓ	5-8
THÁO BỘ CHẾ HÒA KHÍ	5-3	THÙNG XĂNG	5-9
RÃ BỘ CHẾ HÒA KHÍ	5-4		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

5

- Nếu phải nổ máy để thực hiện bảo dưỡng, phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người.
- Xăng rất dễ cháy nổ ở điều kiện thường. TRÁNH XA TRÉ EM.
- Các dây điều khiển bị uốn khúc hay bị xoắn sẽ không hoạt động nhẹ nhàng và có thể dẫn đến bị kẹt dây, kết quả là xe mất điều khiển.

- Làm việc ở nơi thông thoáng. Hút thuốc, lửa hoặc tia lửa điện ở nơi có chứa xăng có thể gây cháy nổ.
- Xem phần 3 để điều chỉnh dây ga và dây bướm gió.
- Khi tháo rã các phần của hệ thống nhiên liệu, chú ý vị trí của các vòng phớt O. Thay mới phớt O khi ráp lại.
- Trước khi tháo rã bộ chế hòa khí, đặt dụng cụ chứa dưới ống xả của bộ chế hòa khí, nón lỏng vít và xả bộ chế hòa khí.
- Sau khi tháo bộ chế hòa khí, nút lõi ống hút bằng vải hoặc che bằng băng dính để tránh vật lặt bên ngoài rơi vào máy.

### CHÚ Ý

Nếu xe được cất giữ hơn một tháng, xả hết xăng trong buồng phao. Xăng còn lại trong buồng phao có thể gây nghẹt jích lơ làm khó khởi động hoặc chạy không tốt.

## THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Số nhận biết bộ chế hòa khí	PB5NA
Jích lơ chính	#72
Jích lơ cầm chừng	#38 x #38
Vít gió mở	1-1/2 vòng
Mức phao xăng	10,7 mm (0,42 in)
Tốc độ cầm chừng	1.400 ± 100 vòng/phút (rpm)
Độ dịch tự do tay ga	2 - 6 mm (1/12 - 1/4 in)

## MÔ MEN LỰC SIẾT

Chén lọc xăng

0,4 N·m (0,04 kgf·m, 0,29 lbf·ft)

## DỤNG CỤ

Thước đo mức phao chế hòa khí

07401 – 0010000

## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

### TÌM KIẾM HƯ HỎNG

#### Máy không thể khởi động

- Quá nhiều xăng vào máy
  - Lọc gió bị nghẹt
  - Chê hòa khí bị ngập xăng
- Ống hút gió bị hở
- Xăng bị bẩn hoặc không tốt
- Không có xăng vào chê hòa khí
  - Lọc xăng bị nghẹt
  - Ống xăng bị nghẹt
  - Điều chỉnh mức phao xăng sai
  - Ống thông hơi thùng xăng bị nghẹt

#### Hỗn hợp hòa khí thiếu xăng

- Nghẹt jích lở xăng
- Van phao hỏng
- Mực phao quá thấp
- Đường ống xăng bị nghẹt
- Ống thông chê hòa khí nghẹt
- Ống hút gió bị rò rỉ
- Trụ ga bị hỏng

#### Hỗn hợp hòa khí dư xăng

- Cần bướm gió ở vị trí ĐÓNG
- Van phao xăng hỏng
- Mực phao xăng quá cao
- Jích lở gió nghẹt
- Tấm lọc gió bị nghẹt
- Chê hòa khí bị ngập xăng

#### Chết máy, khó khởi động, tốc độ cầm chừng không ổn định

- Đường ống xăng bị nghẹt
- Đánh lửa hỏng
- Hỗn hợp hòa khí thiếu/ dư xăng
- Xăng bị bẩn hoặc không tốt
- Ống hút gió bị rò rỉ
- Điều chỉnh tốc độ cầm chừng sai
- Điều chỉnh mức phao xăng sai
- Ống thông hơi thùng xăng bị nghẹt
- Điều chỉnh vิต gió sai
- Mạch cầm chừng nghẹt

#### Cháy muộn khi máy phanh

- Hỗn hợp thiếu xăng trong mạch cầm chừng

#### Cháy sau hoặc cháy sai khi gia tốc

- Hệ thống đánh lửa hỏng
- Hỗn hợp thiếu xăng

#### Tính năng kém hao xăng

- Hệ thống nhiên liệu nghẹt
- Hệ thống đánh lửa hỏng

## BẦU LỌC GIÓ

### THÁO

#### CHÚ Ý

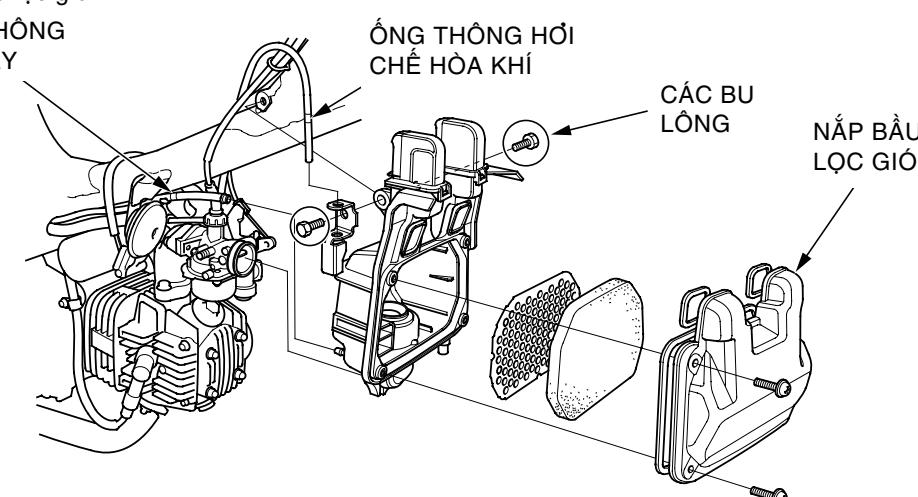
Xem trang 3-5 để bảo dưỡng tấm lọc gió.

Tháo bửng (trang 2-4).

Tháo các ống thông hơi chế hòa khí và ống thông hơi máy khỏi bầu lọc gió.

Nối lỏng các vít của các đai kẹp ống nối.

Tháo các bu lông và bầu lọc gió.



### RÁP

Ráp vào theo thứ tự ngược với lúc tháo.

## THÁO BỘ CHẾ HÒA KHÍ

*Xăng rất dễ cháy nổ dưới điều kiện thường. TRÁNH XA TRÉM.*

### TRỤ GA

Nối lỏng nắp trên của chế hòa khí.

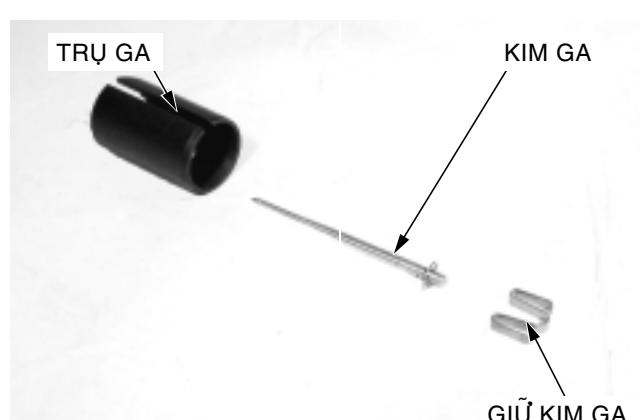
Tháo nắp trên của chế hòa khí và trụ ga khỏi chế hòa khí.

Tháo dây ga khỏi trụ ga trong khi nhấn lò xo ga vào.

Tháo chi tiết giữ kim ga bằng cách vặn nó ngược chiều kim đồng hồ.

Tháo lò xo và kim ga ra.

Kiểm tra trụ ga và kim ga xem có bị trầy xước, mòn hoặc hư hỏng không.



## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

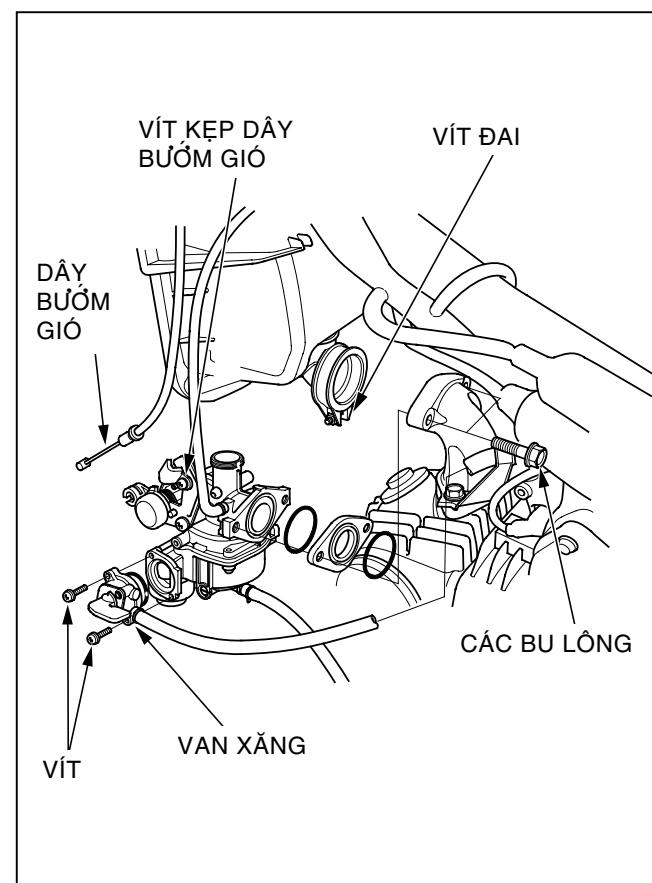
### THÂN CHẾ HÒA KHÍ

Xăng rất dễ cháy nổ ở điều kiện thường. Bảo dưỡng ở nơi thông thoáng. Hút thuốc hoặc để cho lửa hoặc tia lửa điện ở khu vực làm việc hoặc nơi có chứa xăng có thể gây cháy nổ.

Vặn khóa xăng sang vị trí OFF.  
Nối lỏng vít xả và xả xăng ra khỏi buồng phao vào dụng cụ chứa.

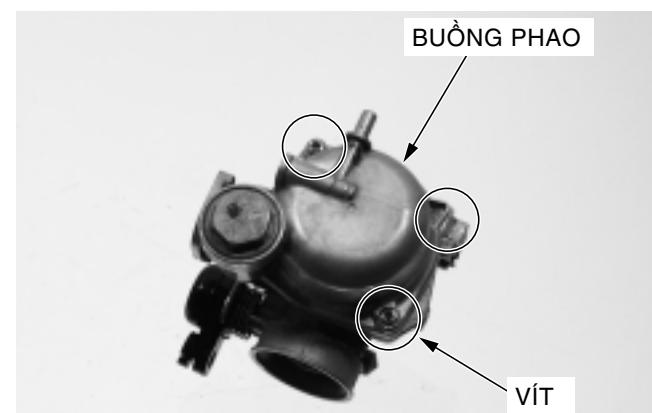
Nối lỏng vít kẹp dây buồm gió, sau đó tháo dây buồm gió.  
Tháo các vít và van xăng ra.  
Tháo ống thông hơi chế hòa khí và ống xả ra khỏi thân chế hòa khí.

Nối lỏng vít đai ống nối chế hòa khí.  
Tháo các bu lông nối chế hòa khí, tháo chế hòa khí và ống nối.



### RÃ CHẾ HÒA KHÍ

Tháo các vít và buồng phao ra.



Tháo chốt phao, phao và van phao xăng.

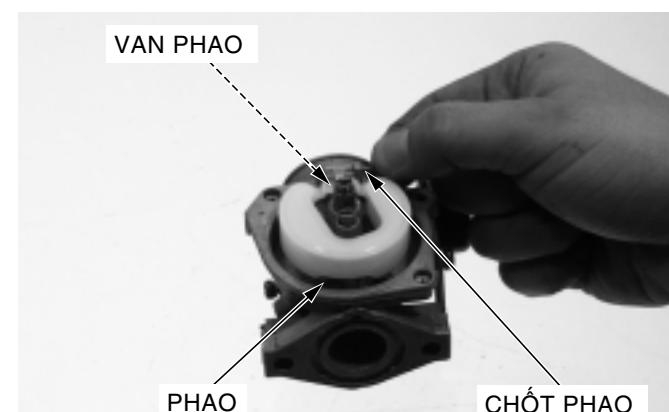
Kiểm tra phao xem có bị biến dạng hoặc hư hỏng gì không.

Kiểm tra đế van phao xăng xem có bị trầy xước, nghẹt hoặc hư hỏng không.

Kiểm tra đầu của van phao chõ tiếp xúc với đế van xem có bị mòn hay bẩn không.

Thay mới van nếu đầu bị mòn hoặc bẩn.

Kiểm tra hoạt độ của van phao xăng.



## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

Tháo như sau:

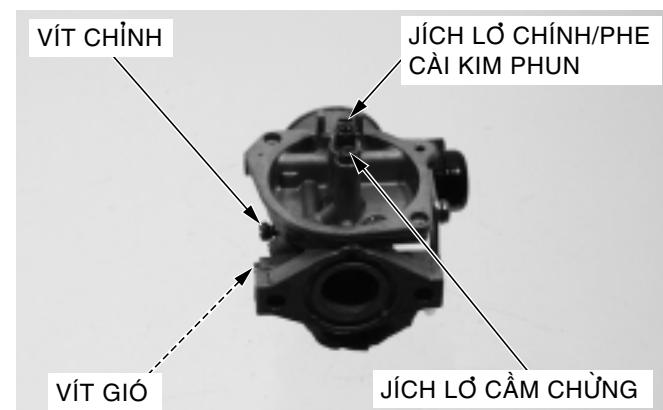
- Jích lõi chính
- Phe cài kim phun
- Jích lõi cầm chừng
- Vít, lò xo chỉnh ga

Vặn vít gió vào và ghi lại số vòng cho đến khi nó vừa vào hết.  
Tháo vít gió và lò xo ra.

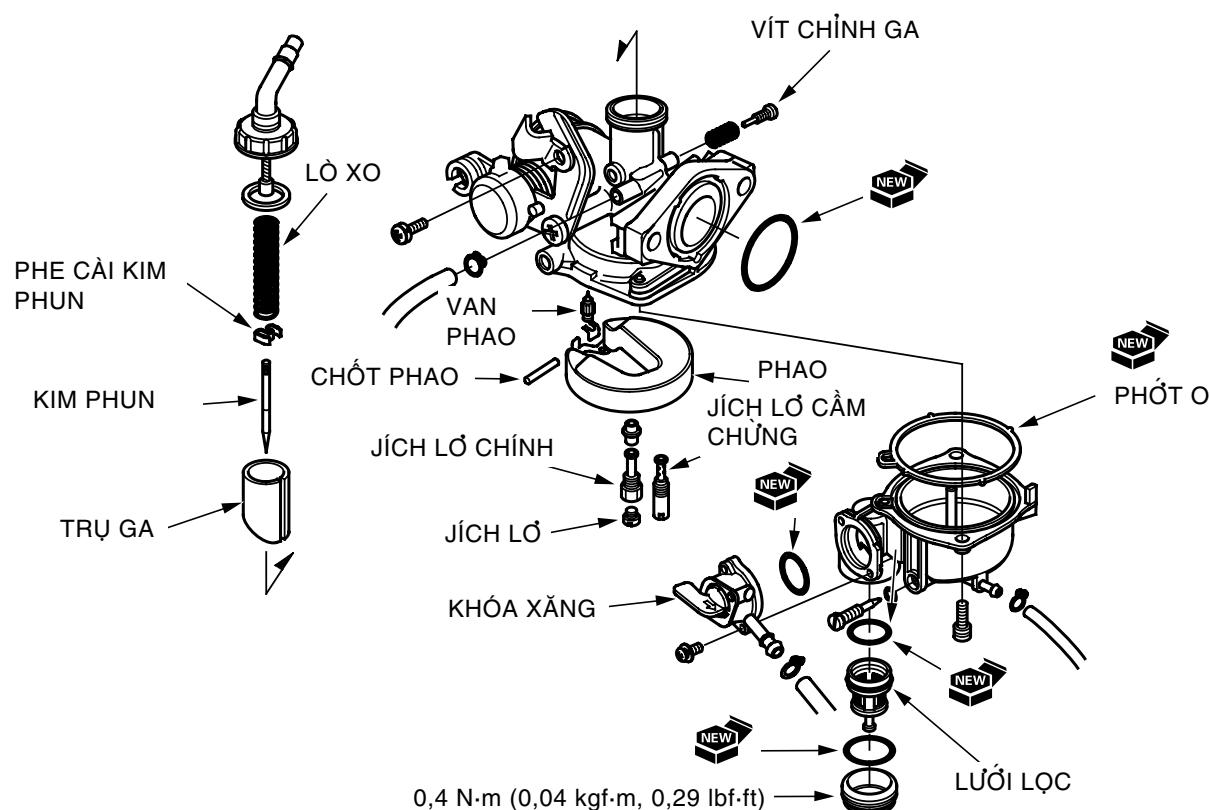
### CẨN THẬN

**Nếu vặn vào quá chặt sẽ làm hỏng vít gió.**

Kiểm tra mọi jích lõi xem có bị mòn hay hư hỏng không, thay mới nếu cần thiết.



## RÁP BỘ CHẾ HÒA KHÍ



Thông mọi đường không khí và xăng trong thân bộ chế hòa khí bằng khí nén.



## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

Ráp như sau:

- Vít và lò xo vít điều chỉnh
- Jích lở cầm chừng
- Phe cài Kim phun
- Jích lở chính

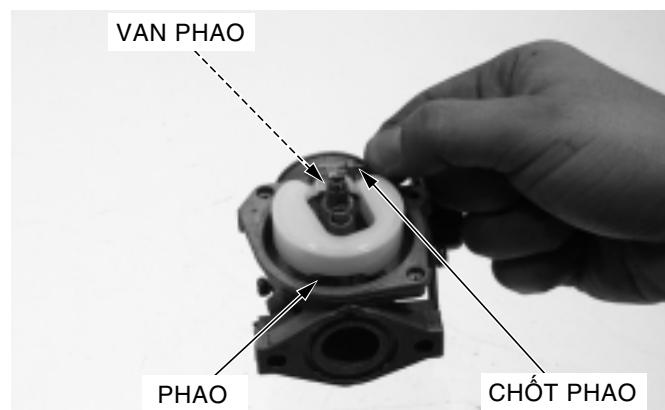
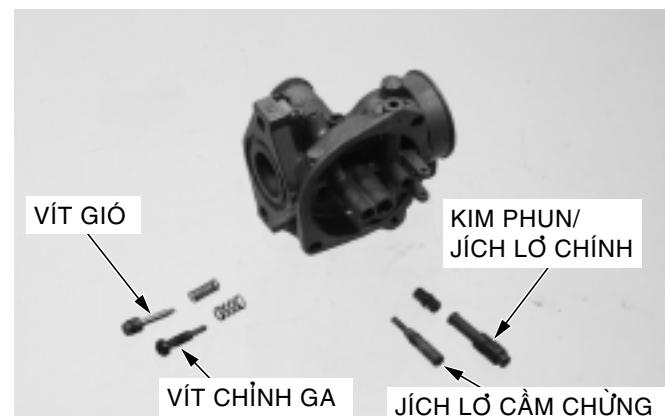
### CẨN THẬN

*Giữ cẩn thận các jích lở. Chúng rất dễ bị trầy xước.*

Ráp vít gió và vặn nó đến vị trí như cũ giống như trước khi tháo.

Thực hiện quy trình điều chỉnh vít gió nếu ráp vít gió mới vào (trang 5-8).

Ráp phao và van phao vào thân chế hòa khí, sau đó ráp chốt phao qua thân và phao.



### KIỂM TRA MỰC PHAO

Với van phao tựa vào và cần phao vừa mới chạm vào van, đo mực phao bằng dụng cụ chuyên dùng như hình bên.

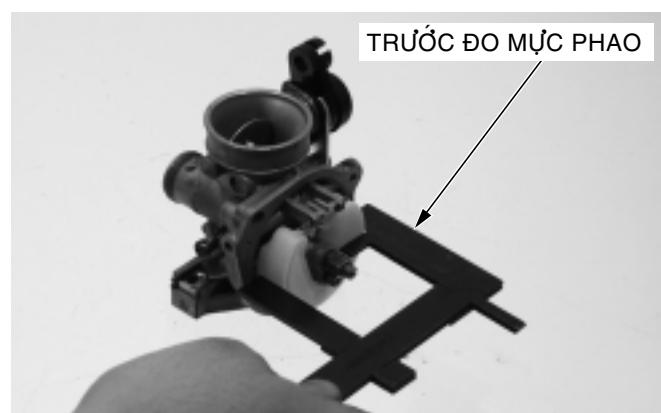
**MỰC PHAO: 10,7 mm (0,42 in)**

#### DỤNG CỤ:

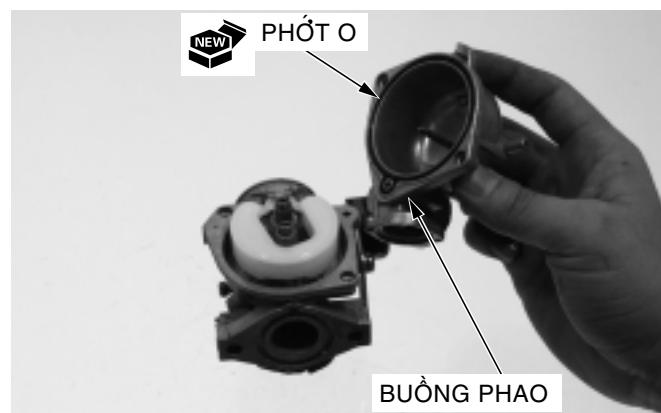
Thước đo mực phao chế hòa khí      07401 - 0010000

Phao không thể điều chỉnh.

Thay bộ phao mới nếu mực phao nằm ngoài thông số đã cho.

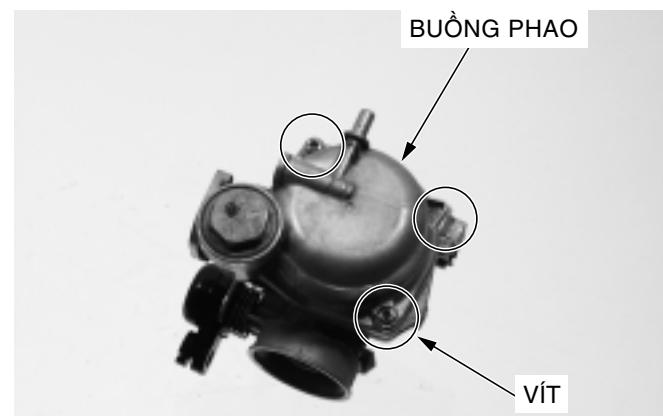


Ráp vòng phớt O mới vào buồng phao.  
Ráp buồng phao vào.



## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

Ráp và siết chặt các vít buồng phao.



### LẮP BỘ CHẾ HÒA KHÍ VÀO

#### THÂN BỘ CHẾ HÒA KHÍ

Ráp phớt O mới vào rãnh trên tấm cách và thân chế hòa khí.

Ráp tấm cách và thân chế hòa khí vào ống hút và siết chặt bu lông.

Siết chặt vít đai ống nối.

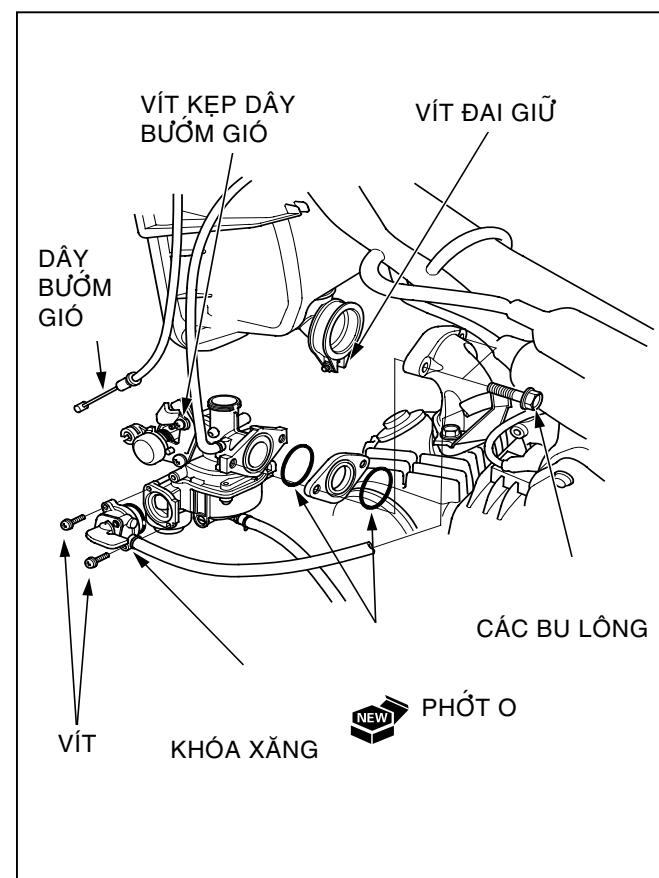
Kiểm tra phớt O của van xăng xem có còn tốt không, thay mới nếu cần.

Ráp khóa xăng vào thân chế hòa khí và siết chặt các vít.

Ráp ống xăng, ống xả và ống thông hơi chế hòa khí.

Ráp dây buồm gió vào chế hòa khí, sau đó kẹp dây buồm gió vào.

Siết chặt vít kẹp dây buồm gió.

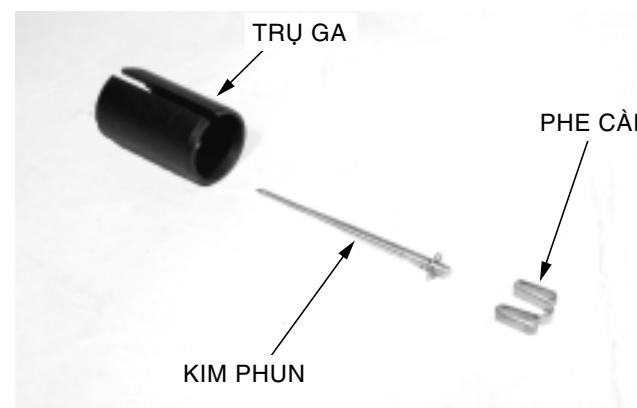


### TRỤ GA

Ráp kim phun vào trụ ga.

Ráp lò xo vào phe cài kim phun.

Ráp phe cài kim phun vào trụ ga bằng cách vặn nó theo chiều kim đồng hồ.



## HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

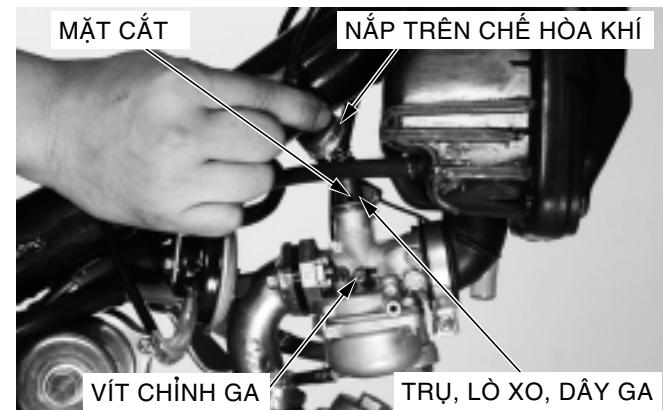
Ráp lò xo trụ ga vào dây ga.

Nối dây ga vào trụ ga trong khi nhấn lò xo ga.  
Ráp trụ ga vào thân chế hòa khí sao cho mặt cắt của nó thẳng với vít điều chỉnh ga.

Siết chặt nắp trên của bộ chế hòa khí.

Sau khi ráp chế hòa khí, kiểm tra như sau:

- Độ dịch tự do của tay ga (trang 3-4)
- Tốc độ cầm chừng của máy (trang 3-12)
- Điều chỉnh vít gió (xem bên dưới)



## ĐIỀU CHỈNH VÍT GIÓ

*Nếu cần nổ máy trong khi bảo dưỡng xe, thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người. Nổ máy ở nơi thoáng hoặc nơi có hệ thống thông hơi nếu là nơi kín.*

### CHÚ Ý

- Vít gió được nhà máy lắp ráp trước. Sự điều chỉnh là không cần thiết trừ khi phục hồi chế hòa khí hoặc ráp vít gió mới.
- Để điều chỉnh chính xác thì máy phải nóng. Nổ máy tại chỗ 10 phút là đủ.
- Dùng tốc độ kép với vạch đo 50 vòng/phút hoặc nhỏ hơn thì sẽ có độ chính xác là 50 vòng/phút.

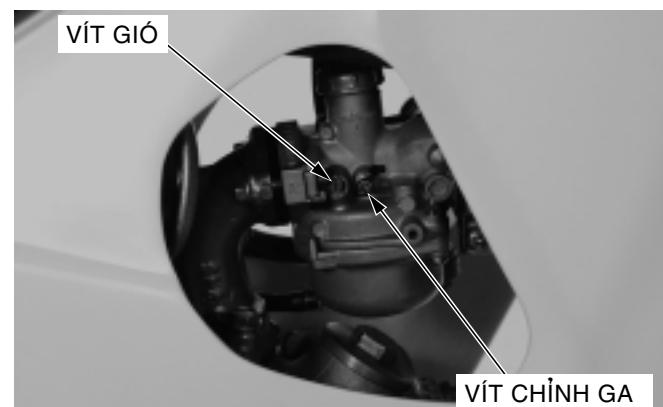
1. Vặn vít gió cùng chiều kim đồng hồ cho đến khi vào hết, và sau đó vặn ngược lại theo số vòng đã cho.

### CẨN THẬN

**Vít gió có thể bị hỏng nếu vặn vào quá chặt.**

### MỞ BAN ĐẦU: 1-1/2 vòng vặn ra

2. Nổ nóng máy lên đến nhiệt độ hoạt động.
3. Tắt máy và nối tốc độ kép vào theo hướng dẫn của nhà sản xuất tốc độ kép.
4. Khởi động máy và điều chỉnh tốc độ cầm chừng bằng vít điều chỉnh ga.



### TỐC ĐỘ CÀM CHỪNG: 1400 ± 100 vòng/phút (rpm)

5. Vặn từ từ vít gió vào hoặc ra để đạt được tốc độ máy cao nhất.
6. Điều chỉnh lại tốc độ cầm chừng bằng vít chỉnh ga.
7. Vặn vít gió vào cho đến khi tốc độ máy giảm xuống 50 vòng/phút.
8. Vặn vít gió ngược chiều kim đồng hồ để mở sau cùng từ vị trí đạt được ở bước thứ 7.

### MỞ SAU CÙNG: vặn ra

9. Điều chỉnh lại tốc độ cầm chừng bằng vít chỉnh ga.

## THÙNG XĂNG

### THÁO, RÁP

Xăng rất dễ cháy nổ dưới điều kiện thường. TRÁNH XA TRÈM.

Tháo bửng xe (trang 2-4).

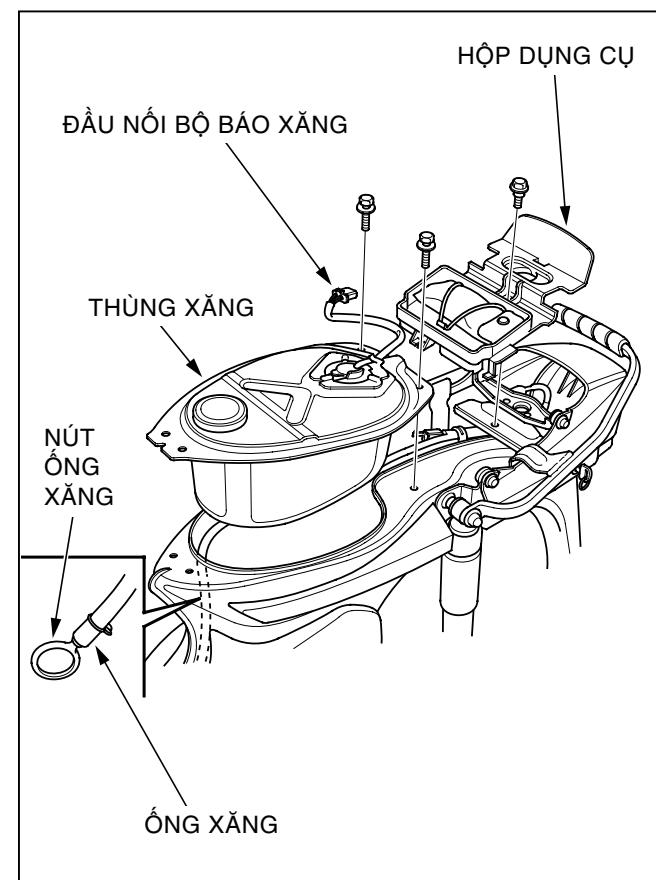
Vặn khóa xăng sang vị trí OFF.

Tháo ống xăng và ráp nút vào ống xăng.

Tháo hộp dụng cụ đầu nối bộ báo xăng.  
Tháo các bu lông và lấy thùng xăng ra.  
Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

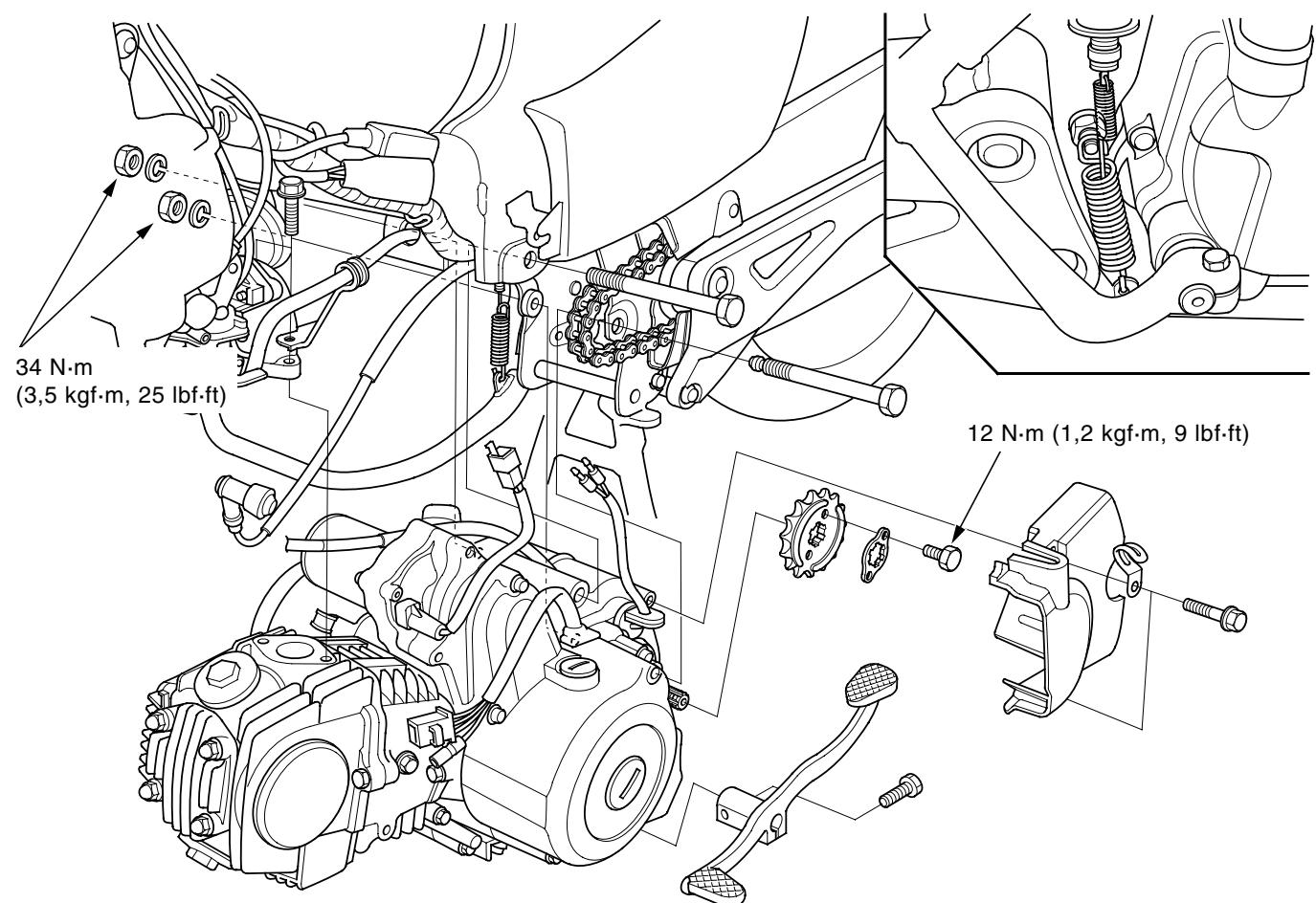
#### CHÚ Ý

Sau khi ráp vặn khóa xăng mở ON và chắc rằng không có xăng rò rỉ.



## THÁO, RÁP MÁY

---



# 6. THÁO, RÁP MÁY

THÔNG TIN DỊCH VỤ  
THÁO MÁY

6-1 RÁP MÁY  
6-2

6-3

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Trong khi tháo ráp máy, dùng một cái kích để nâng máy.
- Dùng kích hoặc dụng cụ nâng máy có thể điều chỉnh được để dễ tháo các bu lông treo máy.
- Những bộ phận sau có thể bảo dưỡng với máy gắn trên khung xe.
  - Phát điện (Phần 10)
  - Căng xích cam (Phần 10)
  - Ly hợp (Phần 9)
  - Xy lanh, pít tông (Phần 8)
  - Đầu quy lát, xú páp (Phần 7)
  - Cơ cầu sang số (Phần 9)
  - Bơm dầu (Phần 4)
  - Ly hợp khởi động (Phần 10)
  - Mô tơ khởi động (Phần 16)
- Những phần sau yêu cầu phải tháo máy ra để bảo dưỡng.
  - Cốt máy, hộp số, cần khởi động (Phần 11)
  - Càng sang số, heo số (Phần 11)

6

### MÔ MEN LỰC SIẾT

Bu lông tâm định vị nhông xích Ốc treo máy (Trên) (Dưới)	12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) 34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft) 29 N·m (3,0 kgf·m, 22 lbf·ft)
Bu lông, đệm bắt thanh gác chân Ốc trực bánh sau	22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft) 59 N·m (6,0 kgf·m, 43 lbf·ft)
Bu lông hộp xích	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

## THÁO, RÁP MÁY

### THÁO MÁY

Dụng xe trên chống đứng.

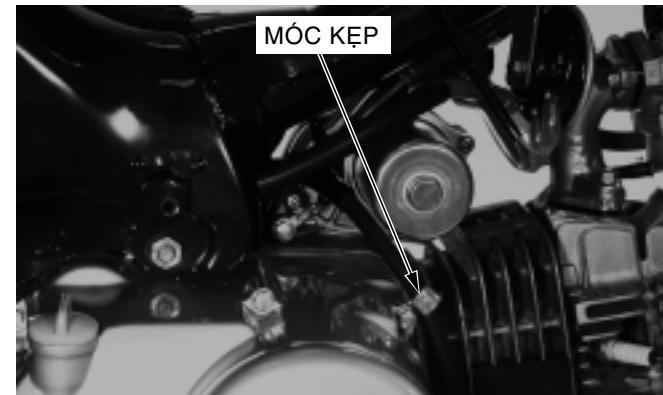
Xả hết dầu máy ra (trang 3-10).

Tháo như sau:

- Bảng xe (trang 2-4)
- Ống bô (trang 2-7)

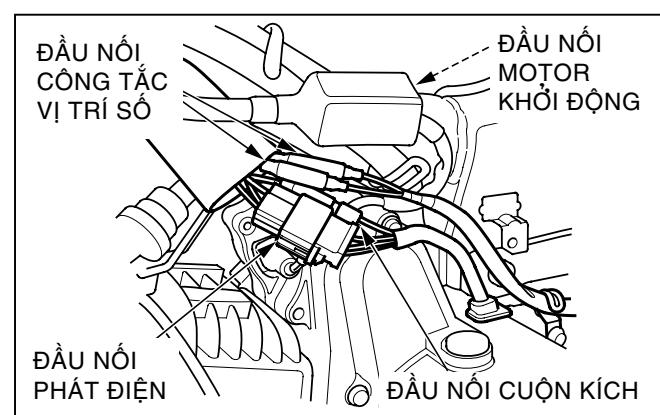
Tháo nắp chụp bugi và tách dây ra khỏi kẹp.

Tháo chế hòa khí (trang 5-3)



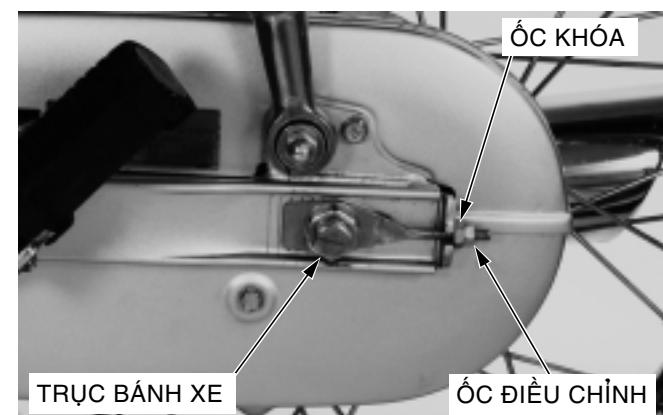
Tháo công tắc vị trí số, các đầu nối phát điện và cuộn kích.

Tháo đầu nối mô tơ khởi động.



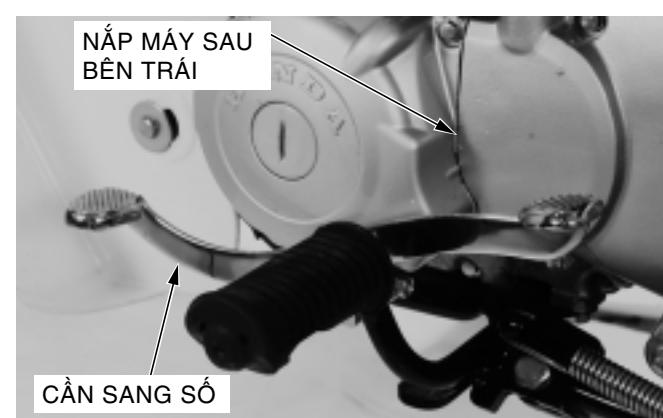
Nới lỏng ốc trực bánh sau, ốc khóa và các ốc điều chỉnh xích tải.

Đẩy bánh sau về phía trước và làm chùng xích tải.



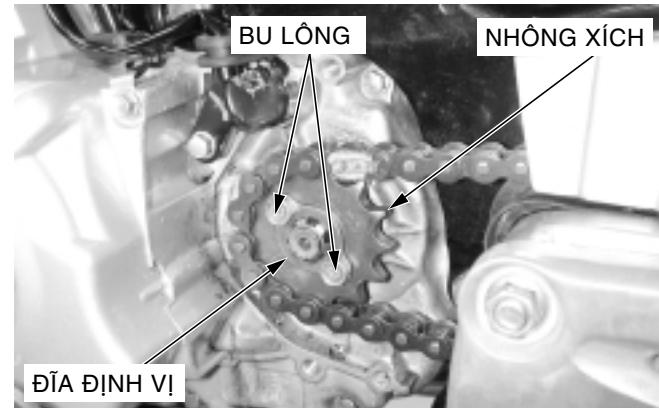
Tháo cần sang số.

Tháo nắp máy sau bên trái.



## THÁO, RÁP MÁY

Tháo các bu lông đĩa định vị, đĩa định vị và nhông xích.



Tháo lò xo bàn đạp phanh.

Nới lỏng các ốc bu lông treo máy.

Dùng kích hoặc dụng cụ điều chỉnh được đỡ máy để dễ dàng tháo các bu lông treo máy.

Tháo các bu lông treo máy và máy khỏi khung xe.



## RÁP MÁY

### CHÚ Ý

- Chú ý hướng của các bu lông treo máy.
- Dùng một cái kích hoặc dụng cụ có thể điều chỉnh khác để đặt máy vào chỗ của nó.

Đặt máy vào khung, và ráp các bu lông treo máy vào từ bên trái.

### CẨN THẬN

*Cẩn thận để không làm hỏng khung xe.*

Ráp đệm lò xo và các ốc, sau đó siết chặt các ốc theo đúng lực siết.

### LỰC SIẾT:

Trên: 34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

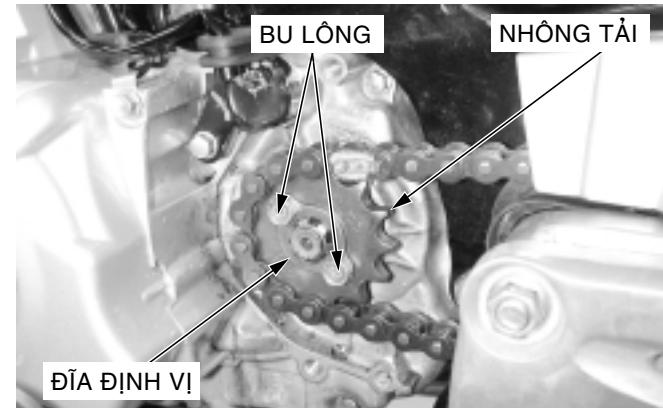
Dưới: 29 N·m (3,0 kgf·m, 22 lbf·ft)

Ráp lò xo bàn đạp phanh.



## THÁO, RÁP MÁY

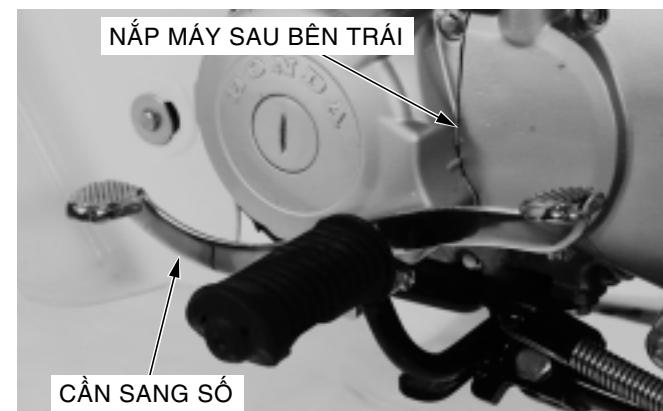
Ráp nhông tải vào trực truyền.  
Ráp đĩa định vị và khóa đĩa bằng cách siết chặt.



Ráp đĩa định vị và siết các bu lông theo khóa đúng lực siết.

**LỰC SIẾT: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)**

Ráp nắp máy sau bên trái vào (trang 10-11).  
Ráp cần sang số.

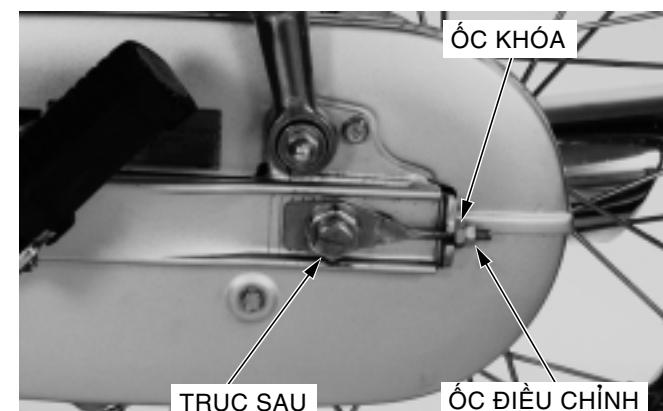


Điều chỉnh độ chùng xích tải (trang 3-13).

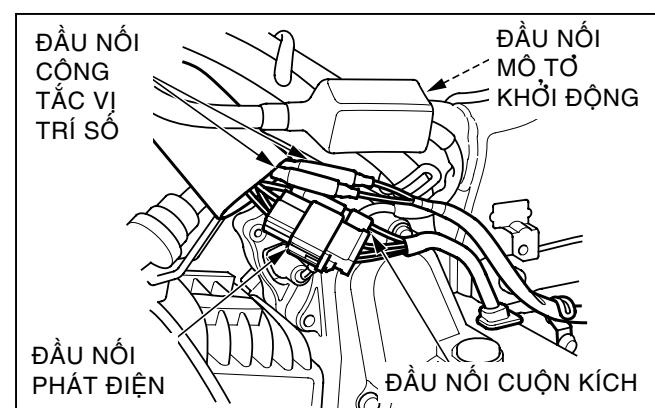
Siết chặt ốc trực sau theo đúng lực siết.

**LỰC SIẾT: 59 N·m (6,0 kgf·m, 43 lbf·ft)**

Siết chặt ốc khóa cả hai bên.



Nối đầu dây công tắc vị trí số, phát điện và cuộn kích.  
Nối đầu dây mô tơ khởi động.



## THÁO, RÁP MÁY

Ráp bộ ché hòa khí (trang 5-7).

Ráp ron đệm mới vào rãnh ống nạp và ráp ống nạp lại và siết chặt các bu lông bắt ống nạp.

Ráp chụp bugi vào bu gi.

Ráp như sau:

- Ống bô (trang 2-7)
- Bủng xe (trang 2-4)

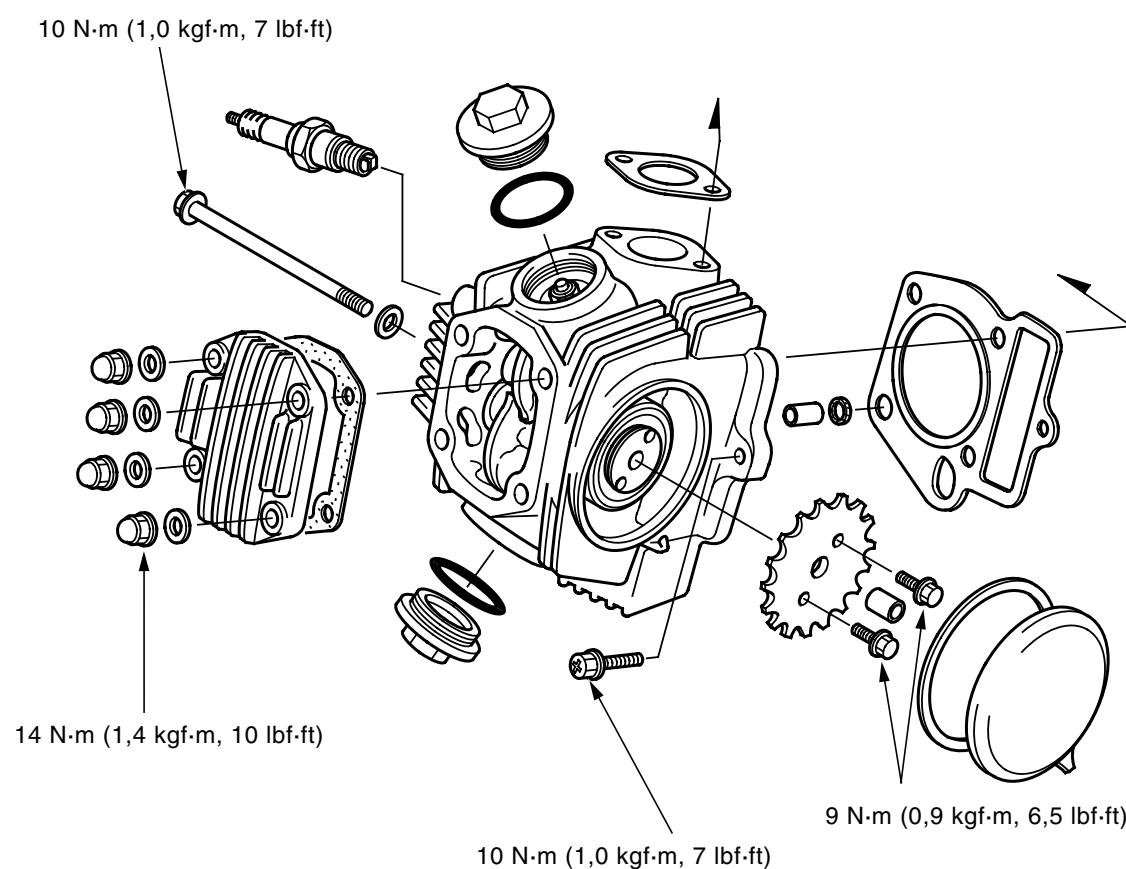
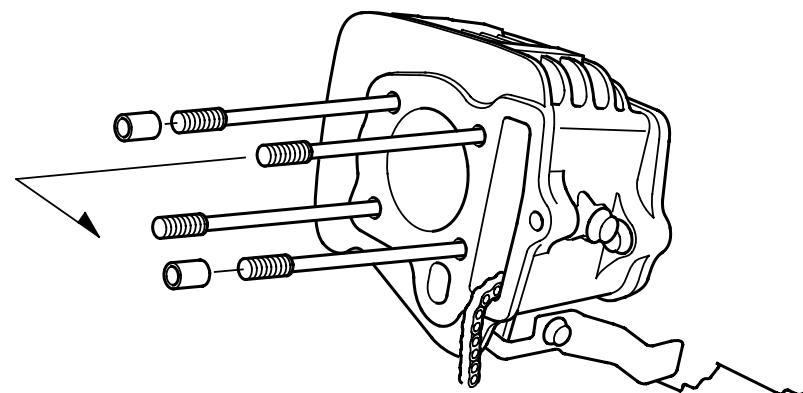
Châm dầu máy vào đến mức thích hợp (trang 3-10).

Điều chỉnh độ dịch tự do của bàn đạp phanh (trang 3-17).



## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

---



# 7. ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

THÔNG TIN DỊCH VỤ	7-1	KIỂM TRA ĐẦU QUY LÁT	7-6
TÌM KIẾM HỦ HỒNG	7-2	THAY ỐNG KÈM XÚ PÁP	7-9
KIỂM TRA ÁP SUẤT XY LANH	7-3	KIỂM TRA MÀI LẠI ĐẾ XÚ PÁP	7-9
THÁO ĐẦU QUY LÁT	7-3	RÁP ĐẦU QUY LÁT	7-12
RÃ ĐẦU QUY LÁT	7-5	LẮP ĐẦU QUY LÁT	7-15

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Phần này bao gồm bảo dưỡng đầu quy lát, xú páp và trực cam.
- Việc bảo dưỡng đầu quy lát, xú páp và trực cam có thể thực hiện với máy ráp trên khung xe.
- Khi rã, làm dầu và giữ những bộ phận đã rã để đảm bảo chúng được ráp lại đúng vị trí cũ.
- Làm sạch các bộ phận đã tháo ra bằng dung môi sạch và thổi khô chúng bằng khí nén trước khi kiểm tra.
- Dầu bôi trơn trực cam được dẫn qua lỗ dầu trong đầu quy lát. Làm sạch đường dầu trước khi ráp đầu quy lát lại.
- Cẩn thận để không làm hỏng bề mặt tiếp xúc khi tháo nắp đầu quy lát và đầu quy lát.

7

### CÁC THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC	TIÊU CHUẨN		GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Sức nén xy lanh	1.225 kPa (12 kgf/cm <sup>2</sup> , 178 psi) ở 600 vòng/phút		—
Độ vênh mặt dầu quy lát	—		0,05 (0,002)
Xú páp, ống kèm xú páp	Khe hở xú páp	Hút	0,05 ± 0,02 (0,002 ± 0,001)
		Thoát	0,05 ± 0,02 (0,002 ± 0,001)
	Thân xú páp	Hút	4,970 – 4,985 (0,1957 – 0,1963)
		Thoát	4,955 – 4,970 (0,1951 – 0,1957)
	Lỗ ống kèm	Hút	5,000 – 5,012 (0,1969 – 0,1973)
		Thoát	5,000 – 5,012 (0,1969 – 0,1973)
	Khe hở thân xú páp với ống kèm	Hút	0,015 – 0,042 (0,0006 – 0,0017)
		Thoát	0,030 – 0,057 (0,0011 – 0,0014)
	Chiều rộng đế xú páp	Hút/Thoát	1,0 (0,04)
	Chiều dài lò xo xú páp	Trong	32,41 (1,276)
		Ngoài	35,25 (1,388)
Cò mổ, trực cò mổ	Lỗ cò mổ	Hút/Thoát	10,000 – 10,015 (0,3937 – 0,3942)
	Trục cò mổ	Hút/Thoát	9,978 – 9,987 (0,3928 – 0,3925)
Trục cam	Chiều cao gối cam	Hút	26,503 – 26,623 (1,0434 – 1,0481)
		Thoát	26,318 – 26,438 (1,0361 – 1,0409)
			26,00 (1,024)

## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

### **MÔ MEN LỰC SIẾT**

Óc nắp đầu quy lát	14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)
Bu lông nắp bên phải đầu quy lát	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
Bu lông bắt đầu quy lát	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
Bu lông nhông cam	9 N·m (0,9 kgf·m, 6,5 lbf·ft)

### **DỤNG CỤ**

Khóa tuýp 8x9 mm	07708 – 0030100
Khóa mở nắp thời điểm	07709 – 0010001
Ép lò xo xú pap	07757 – 0010000
Cắt đế xú pap	— những dụng cụ này đều có sẵn
Cắt đế, 24,5 mm (45° Thoát)	07780 – 0010100
Cán cắt, 5mm	07781 – 0010400
Cắt đế, 24 mm (45° Hút)	07780 – 0010600
Cắt phẳng, 25 mm (32° Hút/Thoát)	07780 – 0012000
Cắt trong, 22 mm (60° Hút/Thoát)	07780 – 0014202
Khóa điều chỉnh xú pap	07908 – KE90000
Đóng ống kềm xú pap	07942 – MA60000
Đầu ép lò xo xú pap	07959 – KM30101
Doa ống kềm xú pap, 5,0 mm	07984 – MA60001

### **TÌM KIẾM HƯ HỎNG**

- Ván đè điểm chét trên của máy thường ảnh hưởng đến tính năng của máy. Ván đè này có thể được chuẩn đoán bằng dụng cụ kiểm tra áp lực hoặc bằng ống nghe âm thanh của máy ở điểm chét trên.
- Nếu tính năng kém ở tốc độ thấp, kiểm tra xem ở ống thông hơi máy có khói trắng không. Nếu có khói trắng thì kiểm tra có bị xép xéc măng không (Phân 8).

#### **Áp lực xy lạnh quá thấp, khó khởi động hoặc tính năng kém ở tốc độ thấp**

- Xú pap:
  - Điều chỉnh xú pap sai
  - Cháy hoặc cong xú pap
  - Thời điểm của xú pap sai
  - Lò xo xú pap gãy
  - Đế xú pap rỗ
- Đầu quy lát:
  - Ron đầu quy lát bị rò rỉ hoặc hỏng
  - Đầu quy lát bị vênh hoặc nứt
- Mòn xy lanh, pít tông hoặc xéc măng (phân 8)

#### **Áp lực cao, bị quá nhiệt hoặc gó máy**

- Carbon đóng quá nhiều trên đầu pít tông hoặc ở buồng cháy

#### **Quá nhiều khói**

- Đầu quy lát:
  - Thân xú pap hoặc ống kềm xú pap mòn
  - Phớt xú pap hỏng
- Xy lanh, pít tông hoặc xéc măng mòn (phân 8)

#### **Quá ồn**

- Đầu quy lát:
  - Điều chỉnh xú pap sai
  - Xú pap đâm hoặc lò xo xú pap gãy
  - Trục cam hỏng hoặc mòn
  - Xích cam lỏng hoặc mòn
  - Xích cam mòn hoặc hỏng
  - Căng xích cam mòn hoặc hỏng
  - Răng nhông cam mòn
  - Cò mổ hoặc trục cò mổ mòn
- Mòn xy lanh, pít tông hoặc xéc măng (phân 8)

#### **Tốc cầm chừng không đều**

- Áp lực xy lạnh thấp

## KIỂM TRA ÁP SUẤT XY LANH

Nếu phải nổ máy để thực hiện bảo dưỡng thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và chết người.

Tháo bừng xe (trang 2-4).

Nổ cho máy nóng lên đến nhiệt độ hoạt động thông thường. Tắt máy và tháo bugi ra.

Ráp dụng cụ đo áp suất vào. Mở hết ga quay máy bằng cần khởi động hoặc mô tơ khởi động cho đến khi chỉ số đọc được trên dụng cụ đo không tăng nữa.

### ÁP SUẤT XY LANH:

1.225 kPa (12,0 kgf/cm<sup>2</sup>, 178 psi) ở 600 vòng/phút

Áp suất thấp có thể do:

- Ron đầu quy lát bị rò rỉ
- Điều chỉnh xú pát không đúng
- Xú pát bị rò rỉ
- Xéc măng hoặc xy lanh bị mòn

Áp suất cao có thể do:

- Bị đóng carbon ở buồng cháy hoặc trên đầu pít tông



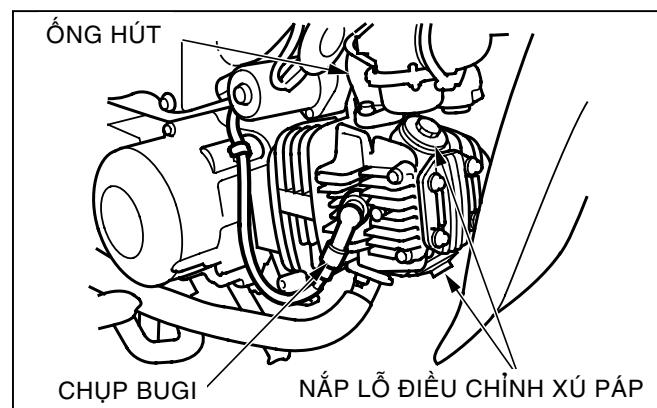
## THÁO ĐẦU QUY LÁT

Tháo ống bô (trang 2-7).

Tháo chụp bugi và bugi ra.

Tháo các bu lông bắt ống hút.

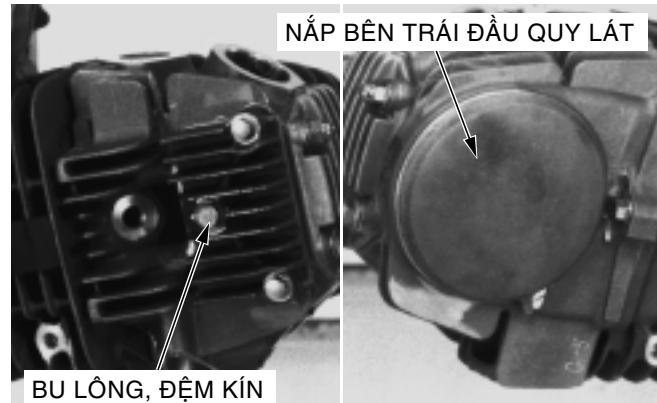
Tháo các nắp lỗ điều chỉnh xú pát.



Nối lỗng bu lông 6 mm nắp bên đầu quy lát.

Gõ nhẹ vào đầu bu lông 6 mm và tách nắp bên trái đầu quy lát khỏi đầu quy lát.

Tháo bu lông 6 mm, đệm kín, nắp bên trái đầu quy lát và ron đệm.



## ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

Tháo như sau:

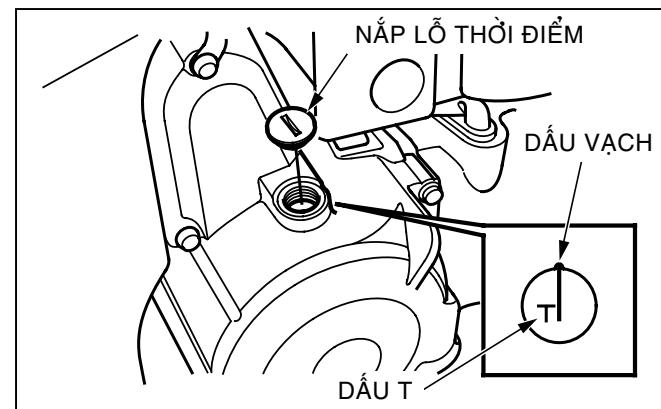
— Cần đẩy cảng xích cam (trang 10-8)

Nắp lỗ cốt máy và nắp lỗ thời điểm (trang 3-8)

Quay cốt máy ngược chiều kim đồng hồ và dầu T trên vòi lăng trùng với vạch trên vỏ máy bên trái.

Đảm bảo điểm O trên nhông cam trùng với dầu vạch trên đầu quy lát.

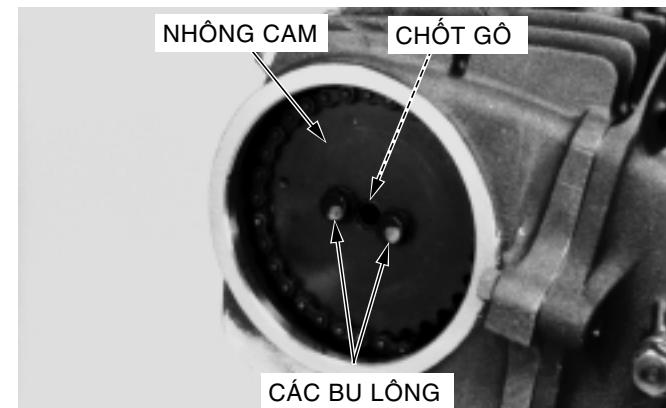
Kiểm tra sao cho pít tông ở điểm chét trên của thì nén bằng cách lắc lê cò mồi xú páp.



Tháo các bu lông, nhông cam và chốt gô.

### CHÚ Ý

Treo xích cam bằng một sợi dây để tránh xích cam rơi vào xy lanh.



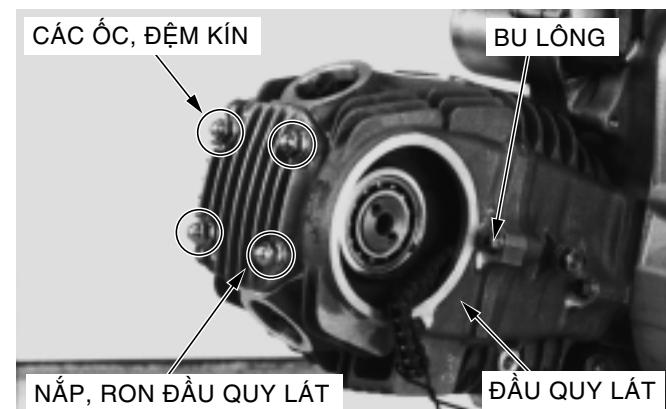
Tháo như sau:

— Các ốc mũ, các đệm kín, đệm thau

— Nắp dầu quy lát

— Ron đệm

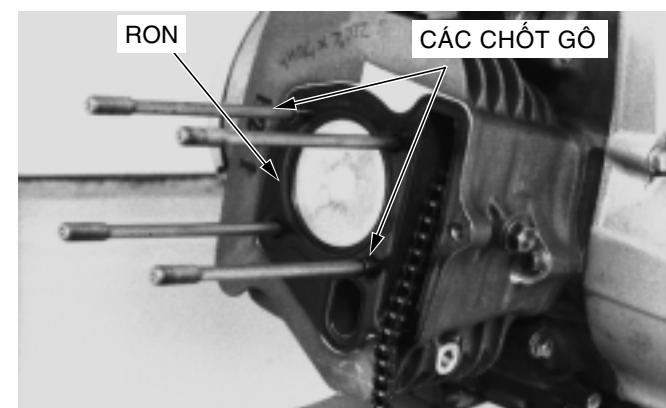
Tháo bu lông dầu quy lát và dầu quy lát.



Tháo như sau:

— Ron dầu quy lát

— Các chốt gô

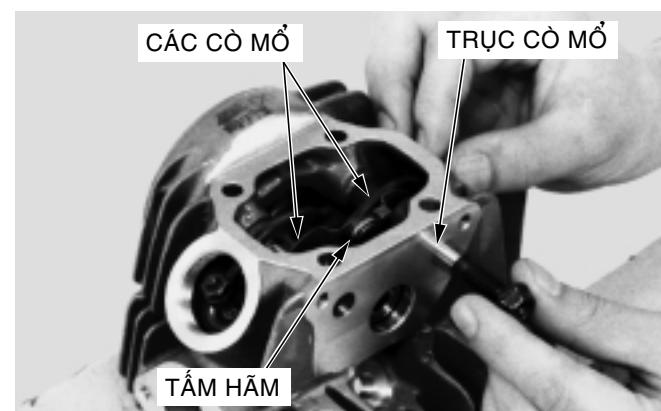


## RÃ ĐẦU QUY LÁT

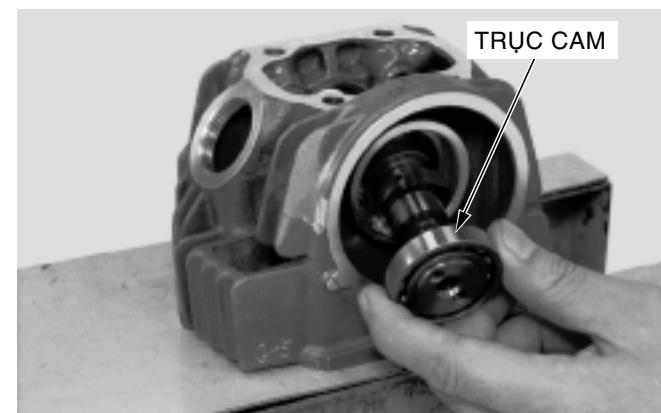
Tháo các bu lông và nắp bên phải đầu quy lát.



Ráp tạm một bu lông 8 mm vào trục cò mổ và tháo trục cò mổ, cò mổ và tấm hãm ra.



Tháo trục cam ra khỏi đầu quy lát.



Tháo các móng chặn lò xo xú páp bằng dụng cụ chuyên dùng như trong hình.

**DỤNG CỤ:**

Ép lò xo xú páp

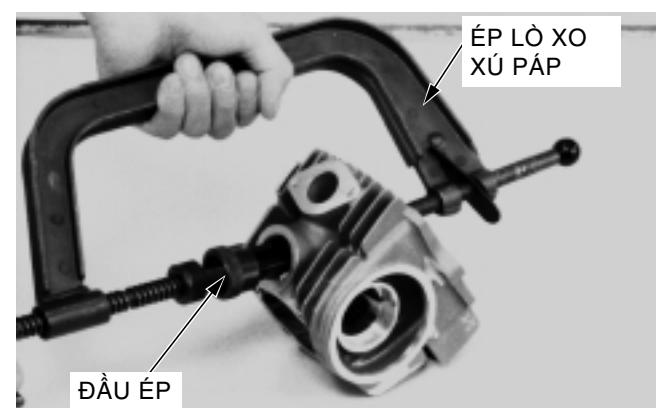
Đầu ép lò xo xú páp

07757 - 0010000

07959 - KM30101

**CẨN THẬN**

*Để tránh việc làm mất sức đàn hồi của lò xo, dùng ép lò xo quá mức cần thiết khi tháo móng chặn.*



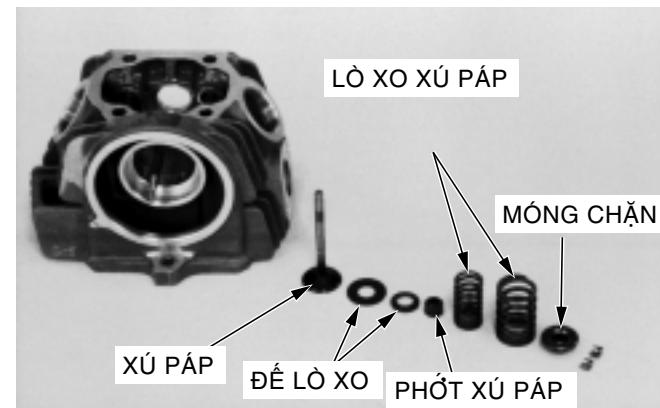
## ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

Tháo nhữ sau:

- Đế giữ lò xo
- Lò xo ngoài và trong
- Xú páp
- Phớt xú páp
- Đế lò xo xú páp

### CHÚ Ý

Làm dấu tắt cả các chi tiết khi rã sao cho chúng có thể được ráp lại đúng như vị trí ban đầu.



## KIỂM TRA ĐẦU QUY LÁT

### Trục cam

Quay vòng ngoài của các ổ bi trục cam bằng ngón tay.  
Các vòng ngoài ổ bi phải quay trơn và êm.  
Cũng cần kiểm tra các vòng trong của ổ bi phải gắn chặt trên trục cam.  
Thay mới nguyên bộ trục cam nếu vòng ngoài ổ bi quay không trơn và êm, hoặc vòng trong lỏng trên trục cam.



Dùng pan me để đo chiều cao gối cam.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

HÚT: 26,26 mm (1,085 in)

THOÁT: 26,00 mm (1,024 in)



### Cam giảm áp

Quay cam giảm áp bằng ngón tay.

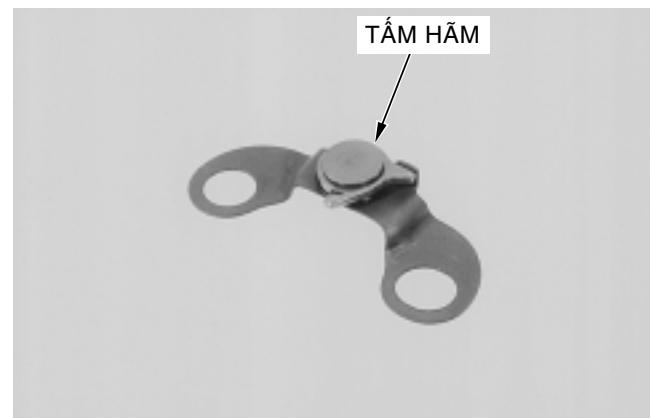
Đảm bảo cam giảm áp chỉ quay theo chiều kim đồng hồ như hình bên và không quay ngược chiều kim đồng hồ.

Nếu cam giảm áp hỏng thì thay nguyên bộ trục cam.



## ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

Kiểm tra sự hư hỏng của tấm hãm.  
Thay mới nếu cần thiết.



### Đầu quy lát

Cạo sạch than đóng trong buồng cháy.  
Kiểm tra lỗ bugi và khu vực xú pap xem có vết nứt không.

#### CHÚ Ý

Tránh làm hỏng bề mặt ron.



Kiểm tra sự cong vênh của đầu quy lát bằng thước thẳng và thước lá.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,05 mm (0,002 in)**

### Cò mổ

Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng bề mặt trượt cò mổ.  
Cũng cần kiểm tra lỗ dầu không bị nghẹt tắc.

#### CHÚ Ý

Nếu cò mổ cần bảo dưỡng hoặc thay mới thì kiểm tra gói cam xem có bị xước hay rõ bề mặt không.

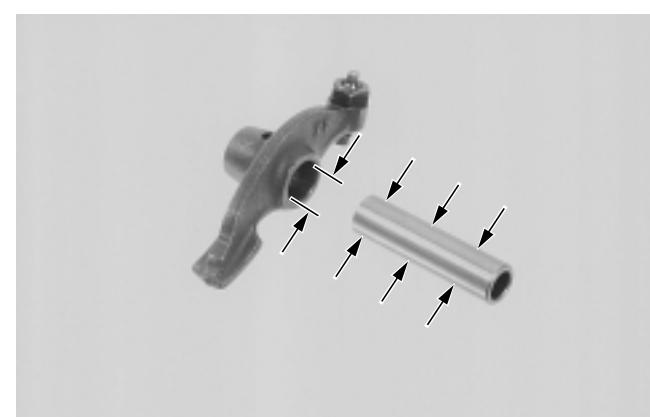
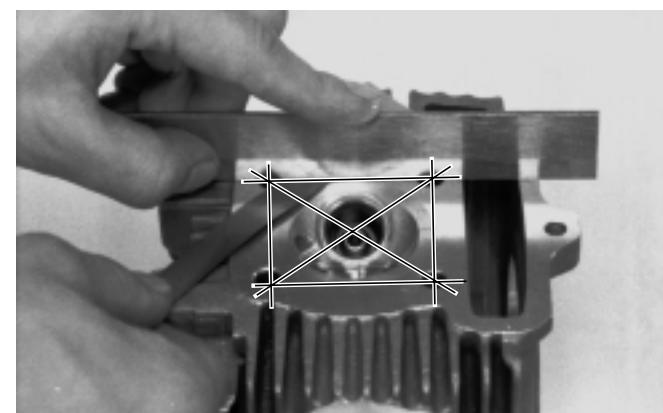
Đo lỗ cò mổ.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 10,10 mm (0,398 in)**

Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng của trực cò mổ.

Đo đường kính của trực cò mổ.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 9,91 mm (0,390 in)**



## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

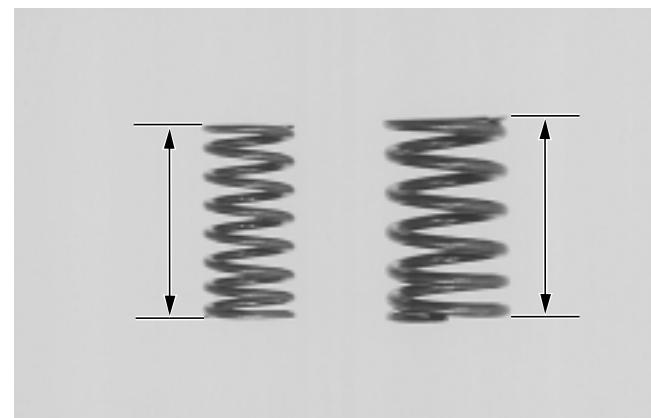
### **Lò xo xú pát**

Đo chiều dài tự do của lò xo trong và lò xo ngoài.

### **GIỚI HẠN SỬA CHỮA:**

**Trong:** 30,9 mm (1,22 in)  
**Ngoài:** 34,0 mm (1,34 in)

Thay các lò xo nếu chúng ngắn hơn giới hạn sửa chữa.



### **Xú pát**

Kiểm tra sự cong vênh, cháy hoặc mòn không bình thường của các xú pát.

Kiểm tra xú pát dịch chuyển trong ống kèm, đo và ghi lại đường kính thân xú pát.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: HÚT/THOÁT: 4,92 mm (0,194 in)**



Doa để làm sạch than đóng trong ống kèm trước khi kiểm tra khe hở.

Chèn dao doa từ phía buồng cháy của đầu qui lát và luôn xoay dao doa theo chiều kim đồng hồ.

### **DỤNG CỤ:**

**Dao doa ống kèm xú pát**

**07984 - MA60001**

Đo và ghi lại đường kính lỗ mỗi ống kèm xú pát.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: HÚT/THOÁT: 5,03 mm (0,198 in)**

Trừ đi đường kính thân xú pát để có được khe hở giữa thân và ống kèm xú pát.

### **GIỚI HẠN SỬA CHỮA:**

**HÚT: 0,08 mm (0,003 in)**

**THOÁT: 0,10 mm (0,004 in)**

Nếu khe hở giữa thân và ống kèm nằm ngoài tiêu chuẩn thì cân nhắc nếu thay một ống kèm mới với kích thước tiêu chuẩn sẽ làm cho khe hở trở lại trong phạm vi cho phép. Nếu vậy thì thay ống kèm như cần thiết và doa lại để vừa.

Nếu khe hở giữa ống kèm và thân xú pát ngoài tiêu chuẩn với ống kèm mới thì thay xú pát và ống kèm.

### **CHÚ Ý**

Mài lại đế xú pát khi thay ống kèm xú pát (trang 7-9).



### THAY ỐNG KÈM XÚ PÁP

Làm lạnh ống kèm được thay trong tủ lạnh khoảng 1 giờ.  
Làm nóng đầu quy lát lên đến 100°C - 150°C (212°F - 302°F) bằng lò làm nóng.

**Mang găng tay khi tiếp xúc với dầu quy lát nóng để tránh bỏng.**

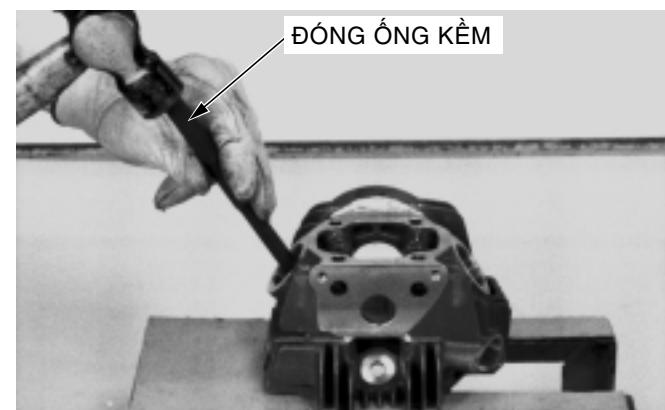
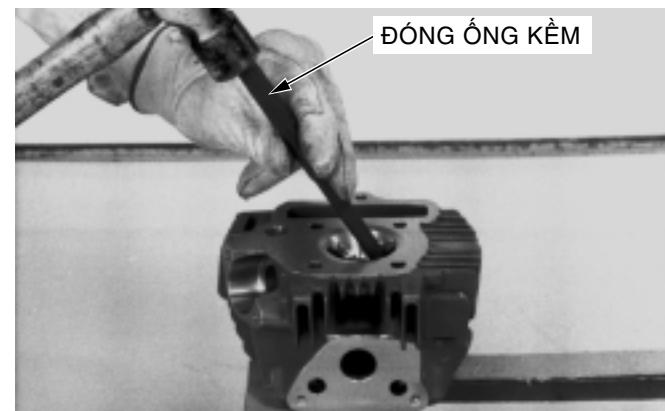
#### CẨN THẬN

**Đừng dùng đuốc để làm nóng dầu quy lát, nó có thể làm vỡ.**

Đỗ dầu quy lát và đóng ống kèm từ phía buồng cháy của đầu quy lát.

**DỤNG CỤ:**  
**Đóng ống kèm xú pap**                   **07942 - MA60000**

Đóng vào ống kèm từ đỉnh đầu quy lát.  
Để dầu quy lát nguội đến nhiệt độ phòng.



Doa ống kèm mới sau khi ráp.  
Chèn dao doa vào từ phía buồng cháy của đầu quy lát và luôn xoay dao theo chiều kim đồng hồ.

**DỤNG CỤ:**  
**Dao doa ống kèm**                   **07984 - MA60001**

#### CHÚ Ý

Cho dầu vào dao doa trong khi doa.

Làm sạch các mạc kim loại trên đầu quy lát sau khi doa.  
Mài lại để xú pap (xem phía dưới).



### KIỂM TRA, MÀI LẠI ĐỂ XÚ PÁP

Làm sạch than đóng trên xú pap hút và thoát.  
Bôi một lớp bột màu mỏng lên để xú pap. Dùng một ống cao su chụp lên xú pap và để xú pap hoặc dụng cụ xoáy tay khác.



## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

Tháo ra và kiểm tra xú pap.

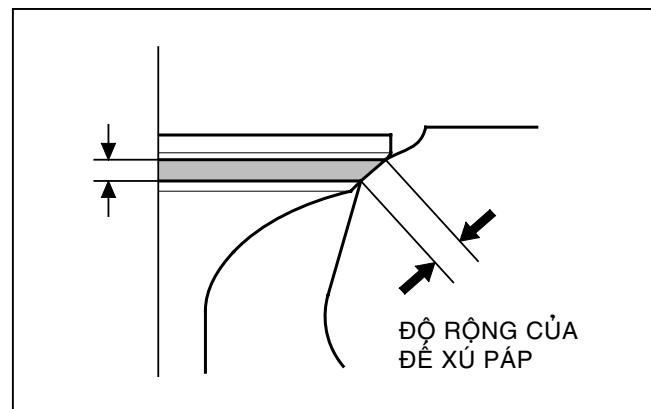
### **CẨN THẬN**

*Không thể xoáy xú pap. Nếu bề mặt xú pap bị cháy hoặc mòn không đều hoặc tiếp xúc với đế không đều thì thay xú pap mới.*

Kiểm tra độ rộng của đế xú pap.

**TIÊU CHUẨN:** 1,0 mm (0,04 in)  
**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 1,6 mm (0,06 in)

Nếu đế quá rộng, quá hẹp hoặc rõ thì phải xoáy.

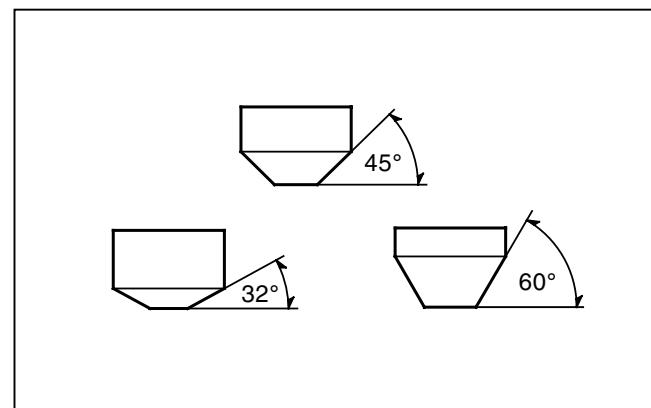


## **MÀI LẠI ĐẾ XÚ PÁP**

Dùng dao cắt đế xú pap hoặc thiết bị mài lại đế xú pap như hướng dẫn để sửa lại đế xú pap đã mòn.

### **CHÚ Ý**

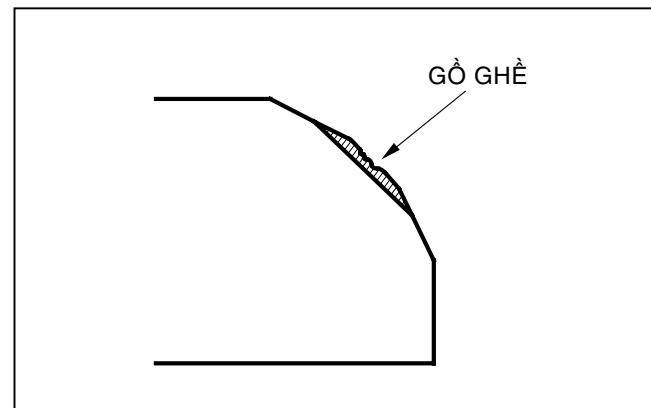
- Tuân theo sự hướng dẫn vận hành của nhà sản xuất dao mài.



Dùng dao 45 độ để cắt phần gồ ghề trên đế xú pap.

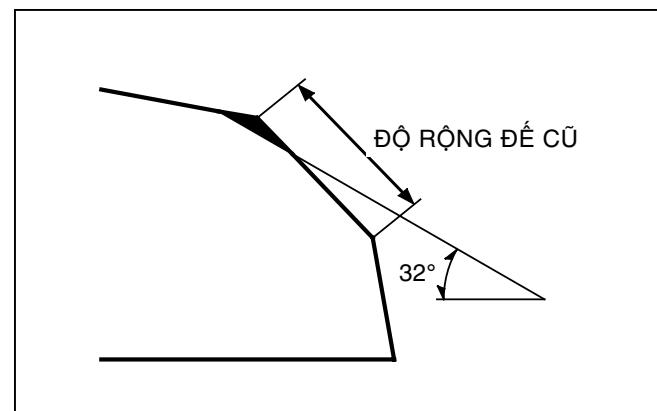
### **CHÚ Ý**

Cắt lại đế bằng dao cắt 45 độ khi thay ống kềm xú pap.

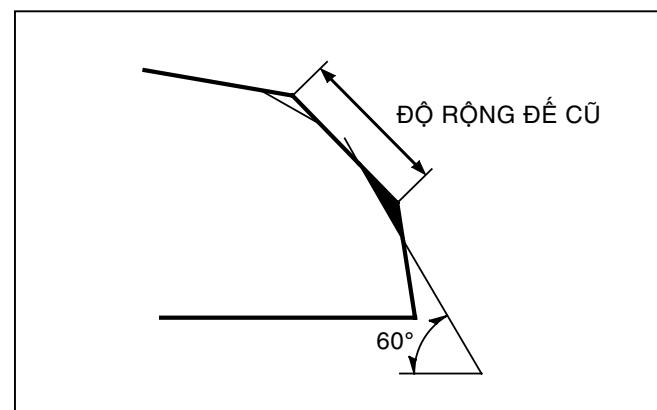


## ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

Dùng dao 32 độ để cắt 1/4 phía trên đế xú pap.



Dùng dao 60 độ để cắt 1/4 phần dưới của đế cũ.  
Tháo dao cắt và kiểm tra chỗ đã cắt.

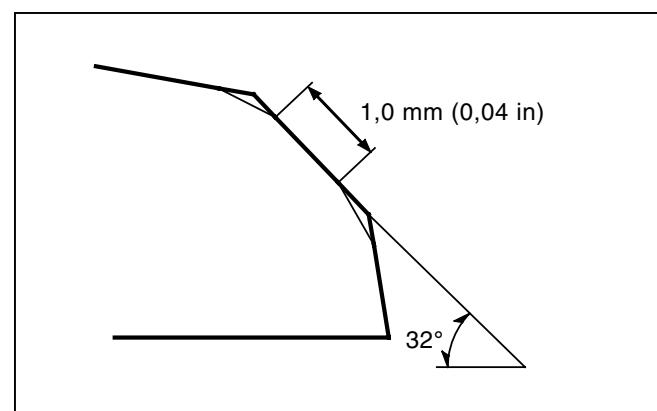


Ráp dao cắt hoàn thành 45 độ và cắt đế để đạt độ rộng thích hợp.

**TIÊU CHUẨN: 1,0 mm (0,04 in)**

### CHÚ Ý

Chắc rằng mọi gờ ghè đã được cắt bỏ. Hoàn thành lại nếu cần thiết.

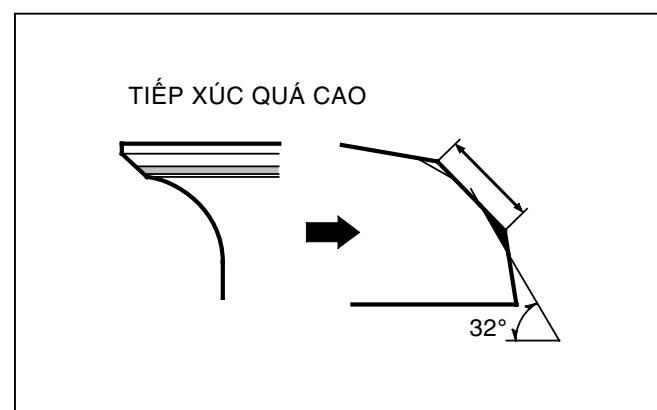


Bôi một lớp mỏng bột xanh lên đế xú pap. Nhấn xú pap qua ống kềm lên đế để để làm dẫu.

### CHÚ Ý

Vùng đế xú pap tiếp xúc với bề mặt xú pap thì rất quan trọng cho sự bit kín tốt.

Nếu vùng tiếp xúc quá cao trên xú pap thì phải làm thấp đế dùng dao cắt mặt 32 độ.

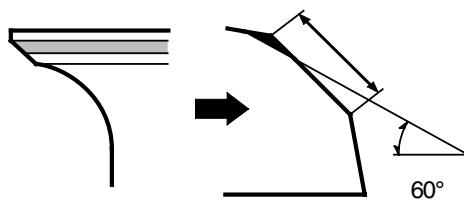


## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

Nếu khu vực tiếp xúc trên xú páp quá thấp, dùng dao cắt trong 60 độ để nâng đế xú páp lên.

Dùng dao cắt hoàn thành 45 độ để hoàn thành lại đế xú páp cho đúng thông số.

TIẾP XÚC QUÁ THẤP



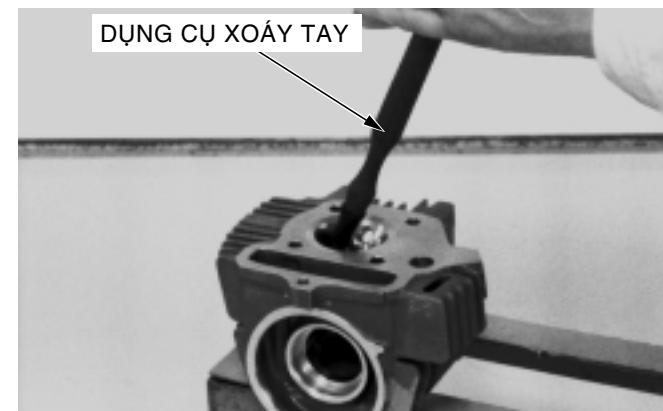
Cắt đế xong sau đó, bôi hợp chất xoáy lên bề mặt xú páp và xoáy xú páp với áp lực nhỏ.

Sau khi xoáy rửa sạch hợp chất xoáy còn lại trên đầu quy lát và xú páp.

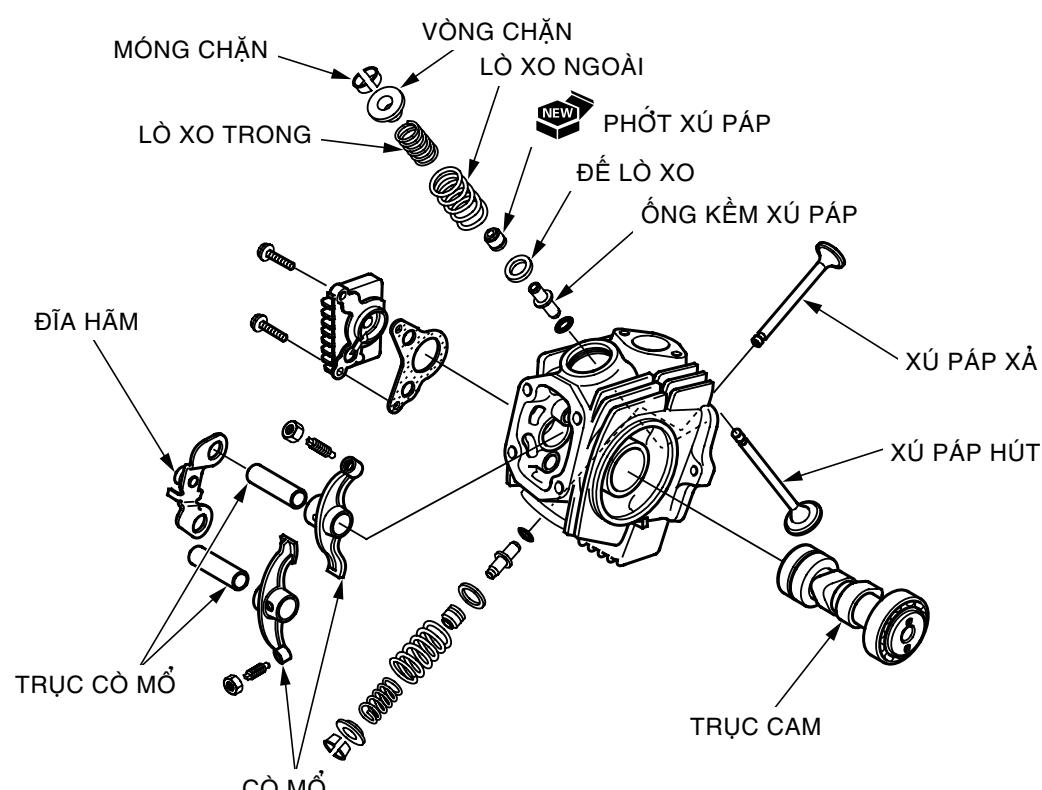
### **CHÚ Ý**

Đừng để hợp chất xoáy vào ống kèm xú páp.

DỤNG CỤ XOÁY TAY



## **RÁP ĐẦU QUY LÁT**



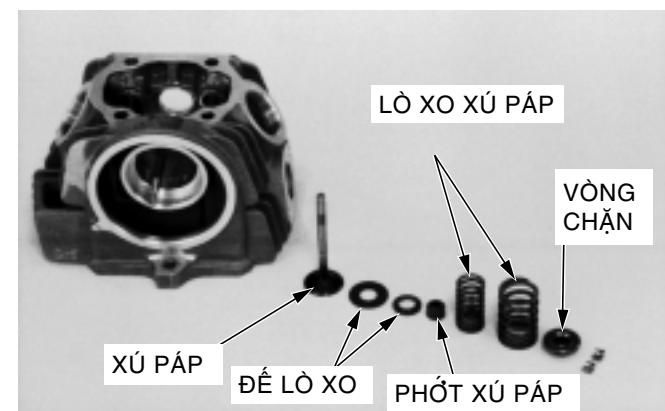
## ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

Làm sạch bộ đầu quy lát bằng dung môi và thổi qua các đường dầu bằng khí nén.

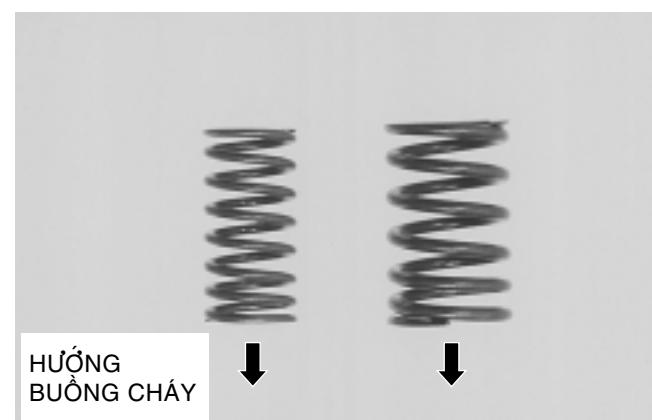
Ráp các đế lò xo xú páp vào.  
Ráp phớt xú páp mới vào.

Bôi trơn thân xú páp bằng dầu máy và chèn xú páp vào ống kèm xú páp.

Tránh làm hỏng các phớt xú páp, xoay xú páp chậm khi chèn vào.



Ráp lò xo xú páp với bước nhặt quay về hướng buồng cháy.  
Ráp đế lò xo xú páp.



Dùng dụng cụ chuyên dùng như trong hình để ráp móng chặn xú páp.

Tránh làm mất sức đàn hồi của lò xo, đừng ép lò xo xú páp quá mức cần thiết.

**DỤNG CỤ:**  
**Ép lò xo xú páp**  
**Đầu ép lò xo xú páp**

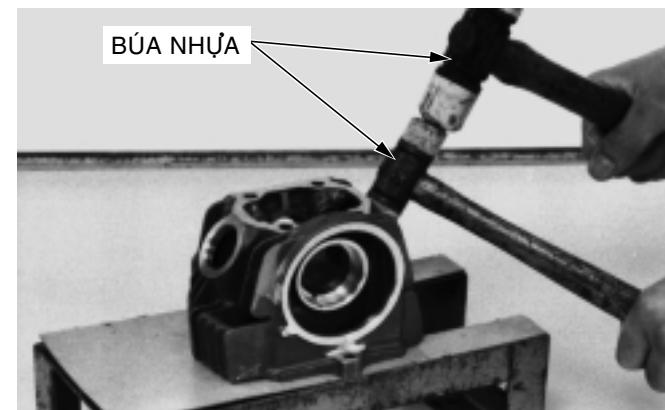
07757 - 0010000  
07959 - KM30101



Đóng nhẹ vào thân xú páp bằng hai búa nhựa như trong hình để tựa móng chặn chắc chắn.

### CẨN THẬN

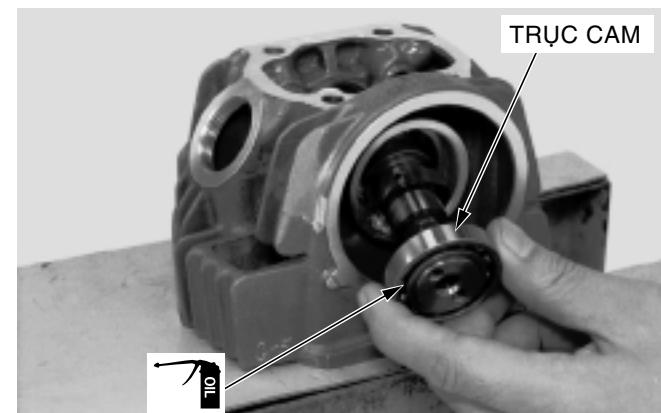
Đặt đầu quy lát trên mặt phẳng để tránh làm hỏng xú páp.



## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

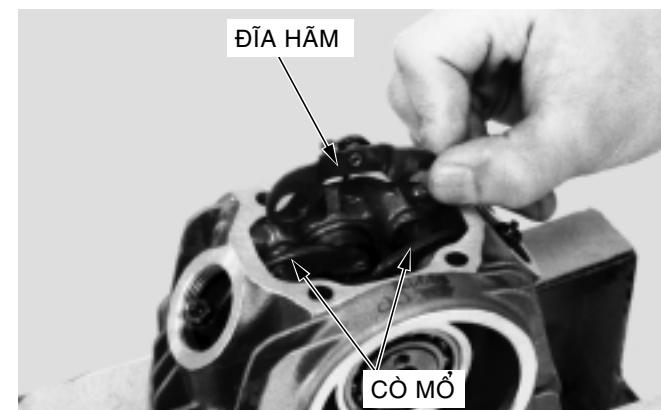
Bôi dầu máy sạch vào trục cam và các ổ bi.

Ráp trục cam vào đầu quy lát với gối cam quay về phía buồng cháy.



Ráp cò mổ vào đầu quy lát.

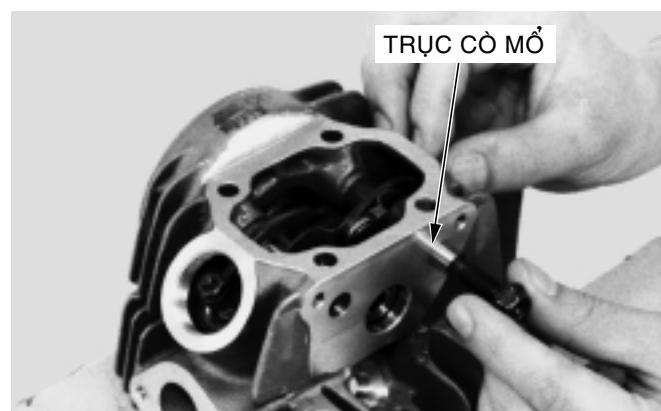
Đặt đĩa hãm như trong hình.



Ráp trục cò mổ.

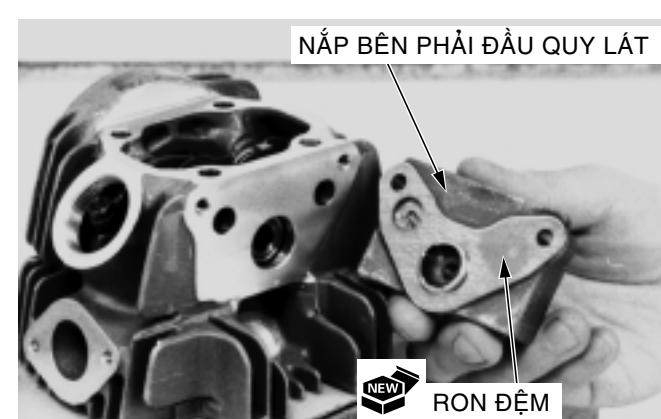
### **CHÚ Ý**

Ráp trục cò mổ với đầu ren hướng về phía phải.



Ráp ron mới vào nắp bên phải đầu quy lát.

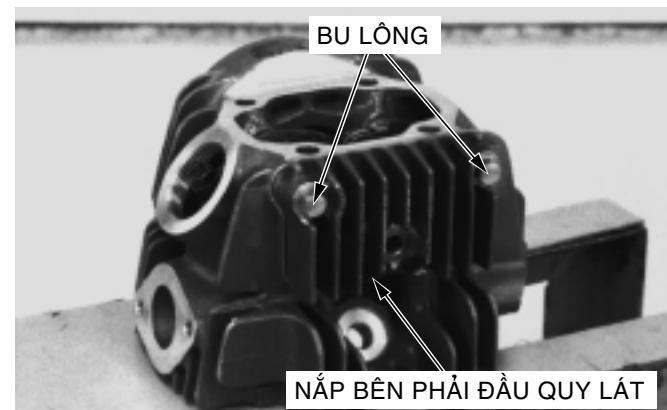
Ráp nắp bên phải vào đầu quy lát.



## ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP

Ráp và siết chặt bu lông bắt nắp bên phải.

**LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

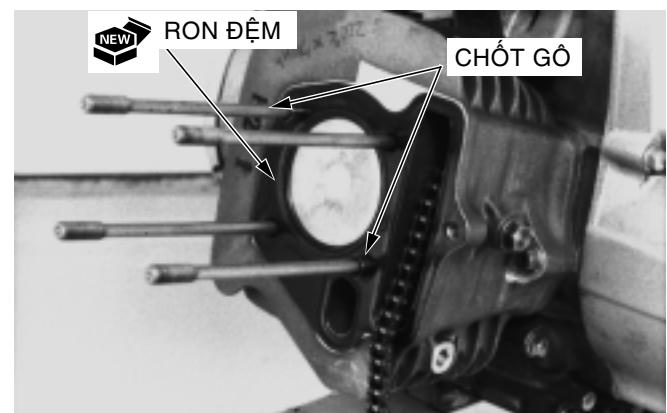


## LẮP ĐẦU QUY LÁT

Làm sạch các vật liệu ron đệm khỏi bề mặt xy lanh.

Ráp như sau:

- Các chốt gô
- Ron đệm mới

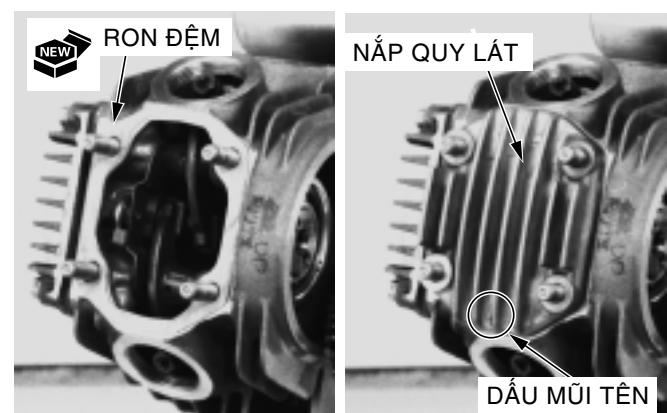


Ráp đầu quy lát.

Ráp ron đệm mới vào đầu quy lát và sau đó ráp nắp đầu quy lát.

### CHÚ Ý

Ráp nắp đầu quy lát với dầu “mũi tên” hướng xuống.



Ráp vòng đệm kín mới, đệm đồng và ốc mũ.

### CHÚ Ý

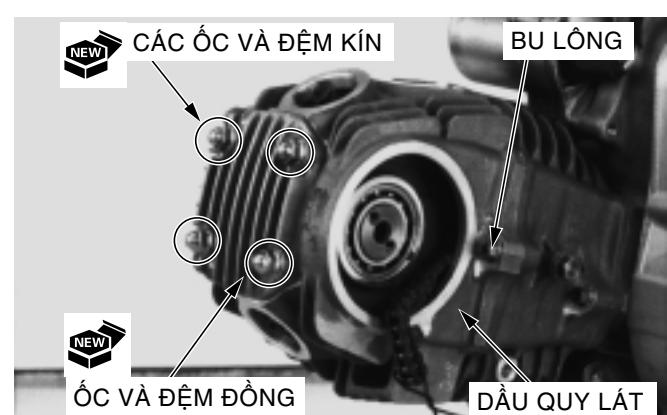
Chú ý vị trí của vòng đệm đồng mới.

Siết chặt ốc mũ nắp đầu quy lát theo đúng lực siết.

**LỰC SIẾT: 14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)**

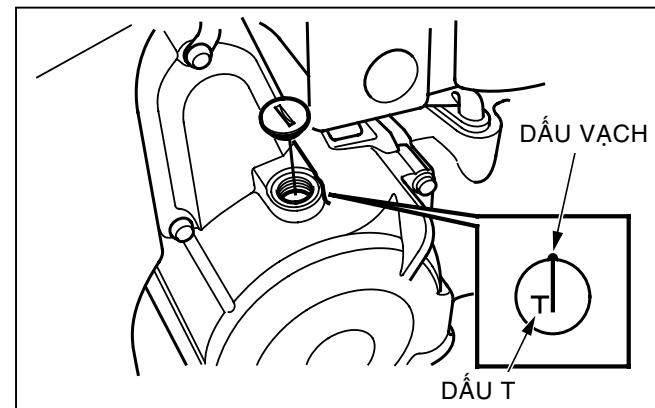
Ráp và siết chặt bu lông bắt đầu quy lát theo đúng lực siết.

**LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

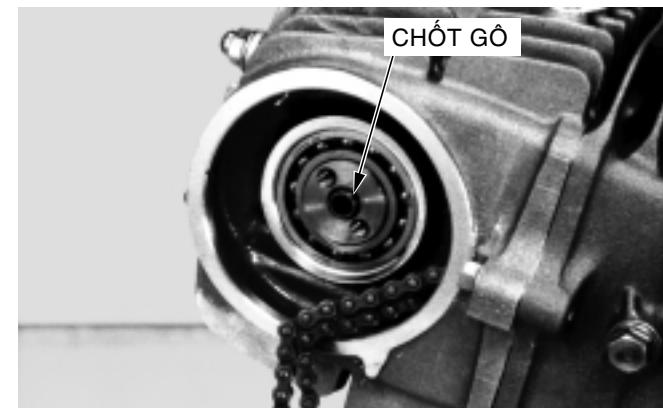


## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

Quay cốt máy ngược chiều kim đồng hồ để dấu T trên vòi lăng trùng với vạch trên vỏ máy trái.



Ráp chốt gô vào trực cam.



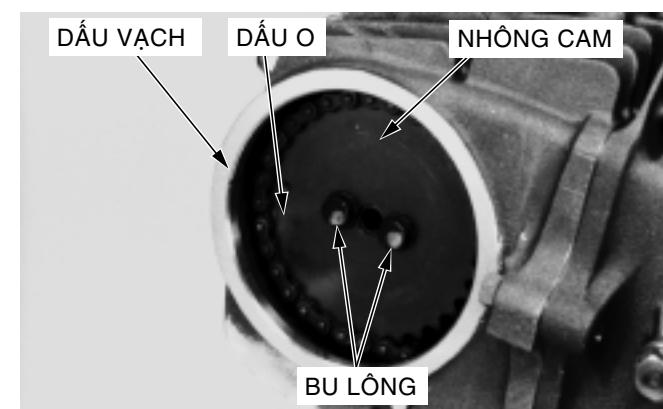
Ráp nhông cam.

### **CHÚ Ý**

Ráp nhông cam dấu O trên nhông cam trùng với dấu vạch trên đầu quy lát.

Ráp và siết chặt bu lông nhông cam theo đúng lực siết.

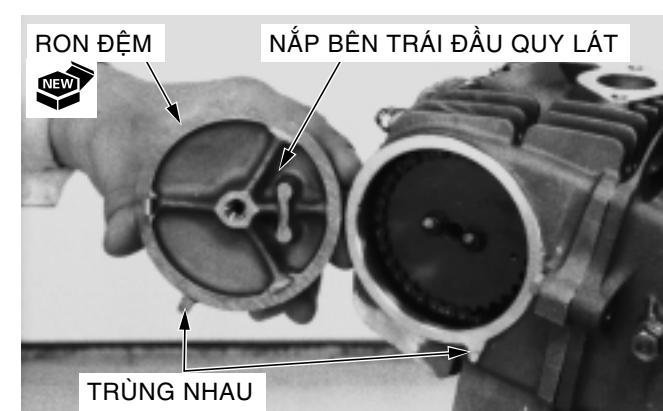
**LỰC SIẾT: 9 N·m (0,9 kgf·m, 6,5 lbf·ft)**



Ráp một ron mới và nắp bên trái đầu quy lát vào đầu quy lát.

### **CHÚ Ý**

Váu trên nắp bên và ụ hâm trên đầu quy lát trùng nhau như trong hình.

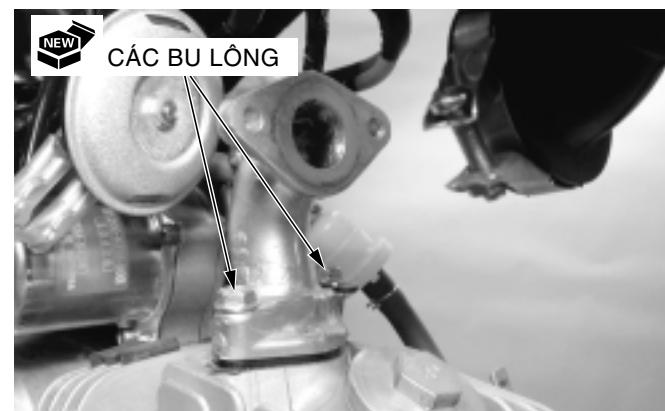


## **ĐẦU QUY LÁT, XÚ PÁP**

Ráp bu lông 6 mm với đệm kín mới vào đầu quy lát và siết chặt.



Ráp ron đệm mới vào rãnh của ống hút.  
Ráp và siết chặt bu lông bắt ống hút.

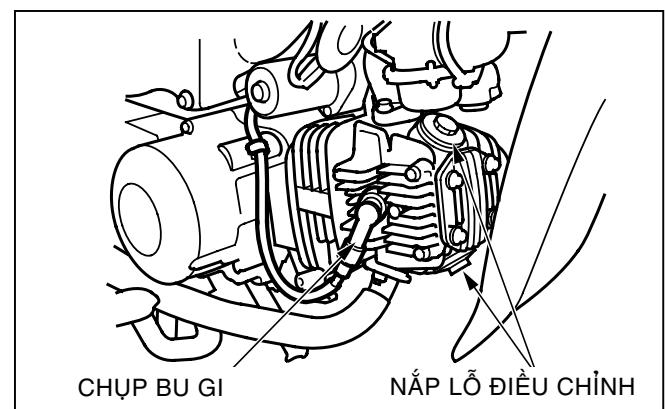


Điều chỉnh khe hở xú páp (trang 3-8).

Bôi dầu vào ren nắp lỗ điều chỉnh xú páp.  
Kiểm tra vòng phớt O xem còn tốt không, ráp nắp lỗ điều chỉnh.

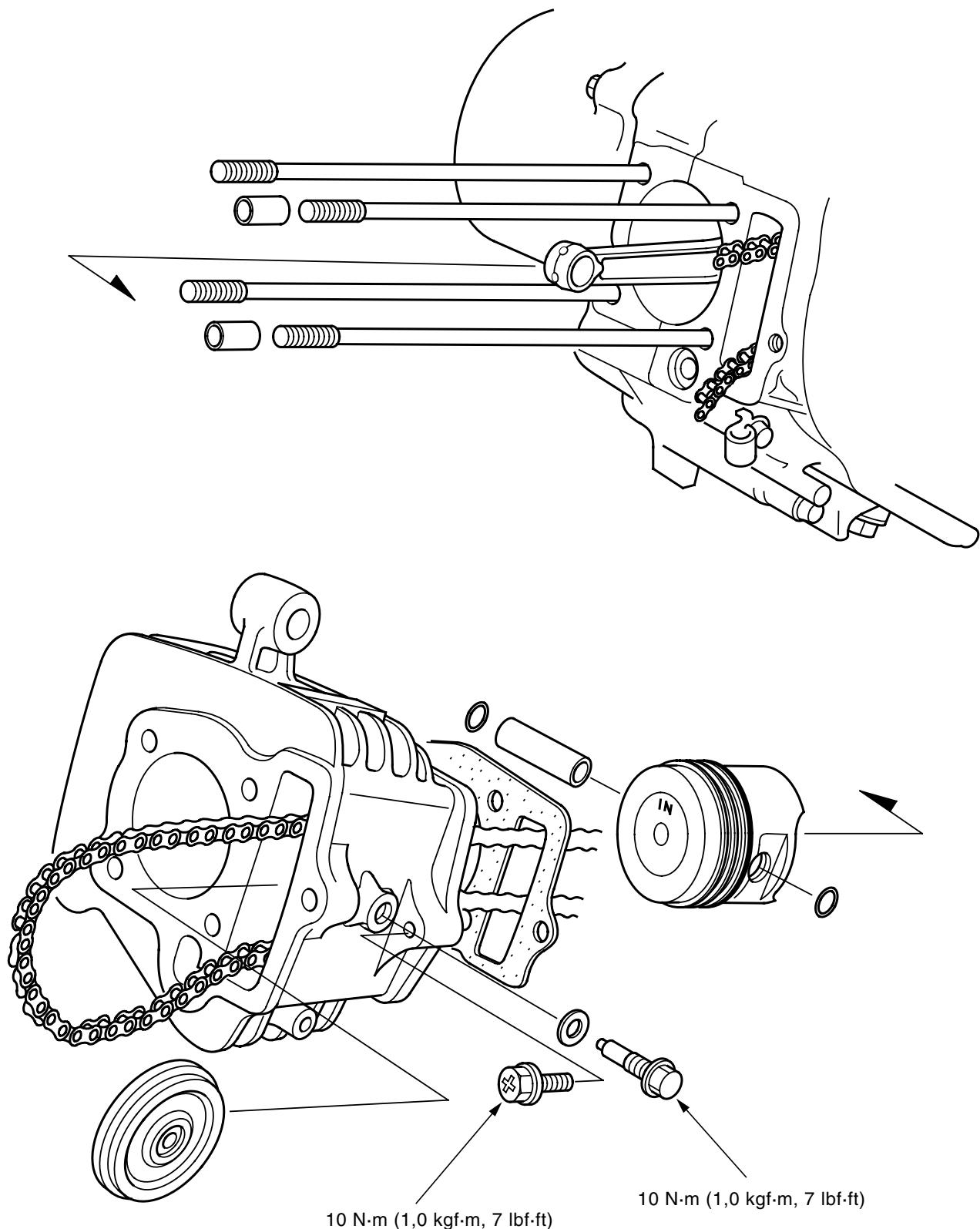
Ráp bu gi và chụp bu gi.

Ráp nắp thời điểm và nắp lỗ cốt máy (trang 3-8).



## XY LANH, PÍT TÔNG

---



# 8. XY LANH, PÍT TÔNG

THÔNG TIN DỊCH VỤ	8-1	KIỂM TRA XY LANH, PÍT TÔNG	8-4
TÌM KIẾM HỦ HỒNG	8-2	LẮP PÍT TÔNG	8-6
THÁO XY LANH	8-3	LẮP XY LANH	8-7
THÁO PÍT TÔNG	8-3		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Bảo dưỡng xy lanh và pít tông có thể thực hiện với máy ráp trên khung xe.
- Dầu bôi trơn trực cam được dẫn qua lỗ dầu trong đầu quy láy, xy lanh và lốc máy. Đảm bảo rằng lỗ này không bị tắc nghẹt, vòng phớt O và chốt gô được đặt vào trước khi ráp xy lanh.

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC		TIÊU CHUẨN	ĐƠN VỊ: mm (in)	
Xy lanh	Đường kính	50,005 – 50,015 (1,9687 – 1,9691)	50,05 (1,970)	
	Độ ô van	—	0,10 (0,004)	
	Độ côn	—	0,10 (0,004)	
	Độ vênh mặt đầu	—	0,05 (0,002)	
Pít tông, xéc măng	Hướng của dầu pít tông	Dầu IN quay về phía hút	—	
	Đường kính pít tông	49,980 – 49,995 (1,9677 – 1,9683)	49,90 (1,965)	
	Điểm đo đường kính pít tông	15 mm (0,6 in) từ đáy vết vát	—	
	Lỗ chốt pít tông	13,002 – 13,008 (0,5119 – 0,5121)	13,055 (0,5140)	
	Chốt pít tông	12,994 – 13,000 (0,5116 – 0,5118)	12,98 (0,511)	
	Khe hở giữa pít tông và chốt pít tông	0,002 – 0,014 (0,0001 – 0,0006)	0,020 (0,0008)	
	Khe hở xéc măng và rãnh xéc măng	Vòng đinh	0,015 – 0,050 (0,0006 – 0,0020)	
		Vòng thứ 2	0,015 – 0,050 (0,0006 – 0,0020)	
	Khe hở miệng xéc măng	Vòng đinh	0,10 – 0,25 (0,004 – 0,010)	
		Vòng thứ 2	0,10 – 0,25 (0,004 – 0,010)	
		Vòng dầu (rãnh bên)	0,20 – 0,70 (0,008 – 0,028)	
Khe hở từ xy lanh đến pít tông		0,010 – 0,040 (0,0004 – 0,0016)	0,15 (0,006)	
Lỗ dầu nhỏ thanh truyền		13,016 – 13,034 (0,5124 – 0,5131)	13,10 (0,516)	
Khe hở thanh truyền và chốt pít tông		0,016 – 0,040 (0,0006 – 0,0016)	0,08 (0,003)	

8

### MÔ MEN LỰC SIẾT

Bu lông bắt xy lanh

10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Bu lông chốt con lăn xích cam

10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

## **XY LANH, PÍT TÔNG**

---

### **TÌM KIẾM HƯ HỎNG**

- Nếu tính năng xấu ở tốc độ thấp, kiểm tra xem có khói trắng trong ống thông hơi máy không. Nếu có khói trắng, kiểm tra xem xéc măng có bị xép không.

#### **Áp suất xy lanh quá thấp, hoặc máy khó khởi động**

- Ron dầu quy lát bị rò rỉ
- Xéc măng bị mòn, kẹt hoặc gãy
- Xy lanh hoặc pít tông mòn hoặc hỏng

#### **Áp suất xy lanh quá cao, hoặc máy bị quá nhiệt hoặc bị gõ**

- Than đóng trên dầu quy lát và/hoặc đinh pít tông

#### **Tiếng ồn của pít tông**

- Xy lanh, pít tông và/hoặc xéc măng bị mòn
- Lỗ chốt pít tông và chốt pít tông bị mòn
- Đầu nhỏ thanh truyền bị mòn

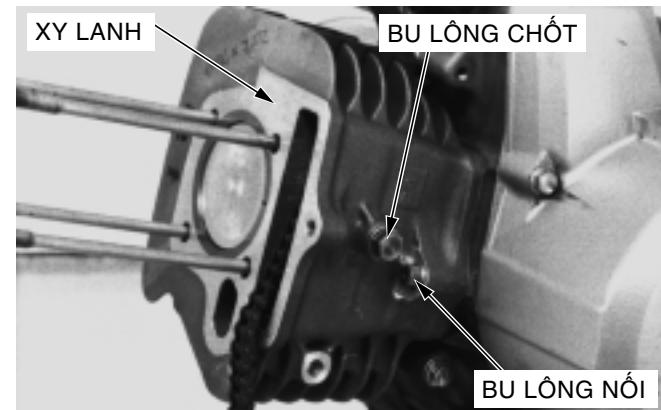
#### **Quá nhiều khói**

- Mòn, kẹt hoặc gãy xéc măng

## **THÁO XY LANH**

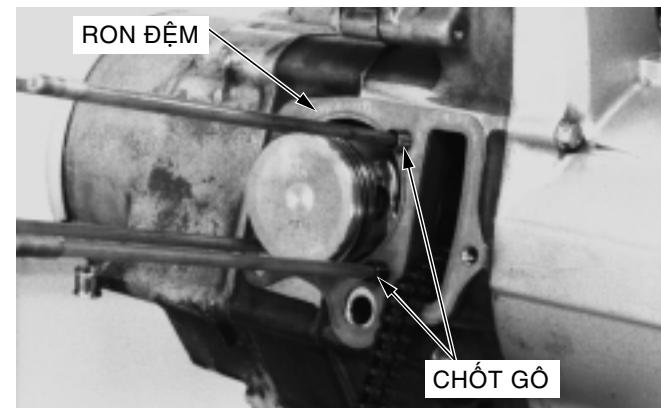
Tháo đầu quy lái (trang 7-3).

Tháo bu lông chốt con lăn xích cam, vòng đệm và con lăn.  
Tháo bu lông và xy lanh.



Tháo như sau:

- Ron đệm
- Chốt gô



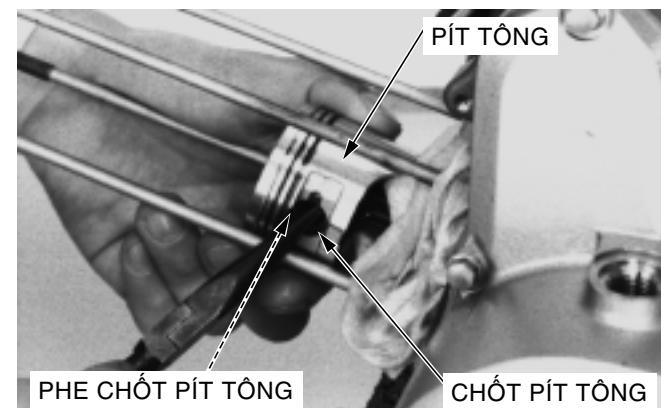
## **THÁO PÍT TÔNG**

Tháo phe chốt pít tông bằng kềm phe.

**CHÚ Ý**

Đừng để phe chốt pít tông rơi vào các te.

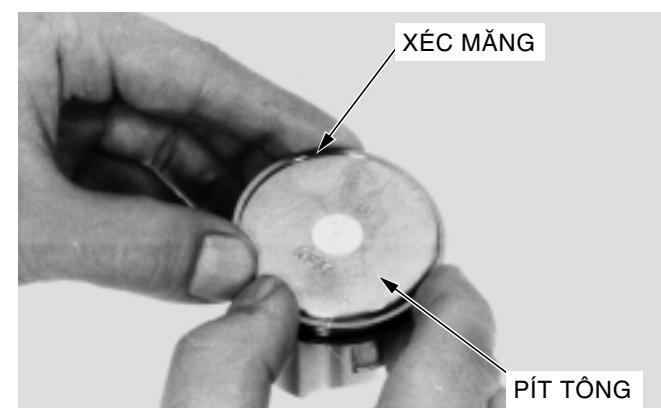
Đẩy chốt pít tông ra khỏi pít tông và tháo pít tông ra.



Tháo xéc măng.

**CHÚ Ý**

Đừng làm hỏng xéc măng trong khi tháo.



## **XY LANH, PÍT TÔNG**

### **KIỂM TRA XY LANH, PÍT TÔNG**

#### **XY LANH**

Kiểm tra sự mòn và hư hỏng của xy lanh.  
Đo đường kính X và Y của xy lanh ở 3 mức.  
Lấy trị số lớn nhất để định độ mòn của xi lanh.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 50,05 mm (1,970 in)**

Tính khe hở giữa pít tông và xy lanh.  
Lấy trị số lớn nhất để xác định khe hở.  
Xem trang 8-5 để đo đường kính pít tông.



**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,15 mm (0,006 in)**

Tính độ côn và độ ô van ở 3 mức theo trục X và Y, lấy trị số đọc được lớn nhất để xác định chúng.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:**

**Độ côn: 0,10 mm (0,004 in)**

**Độ ô van: 0,10 mm (0,004 in)**

Xy lanh phải được doa lại và thay pít tông cũ phù hợp nếu vượt quá giới hạn sửa chữa.

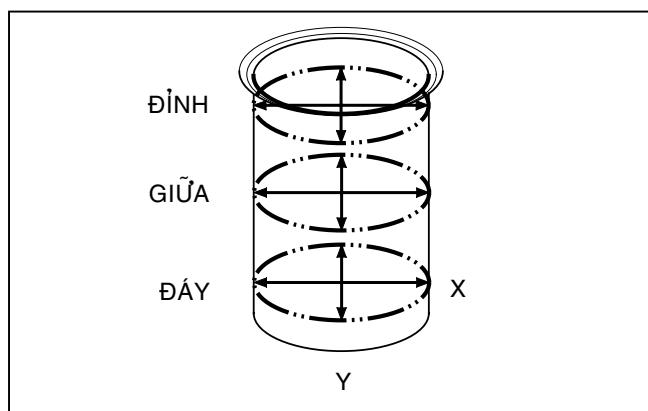
Các cỗ pít tông có sẵn như sau:

0,25 mm (0,010 in)

0,50 mm (0,020 in)

0,75 mm (0,030 in)

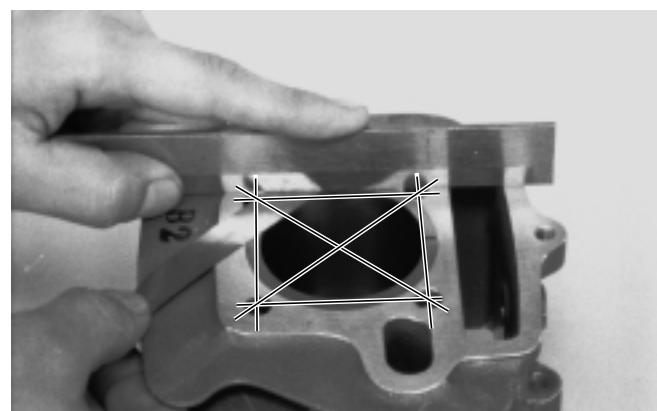
1,00 mm (0,039 in)



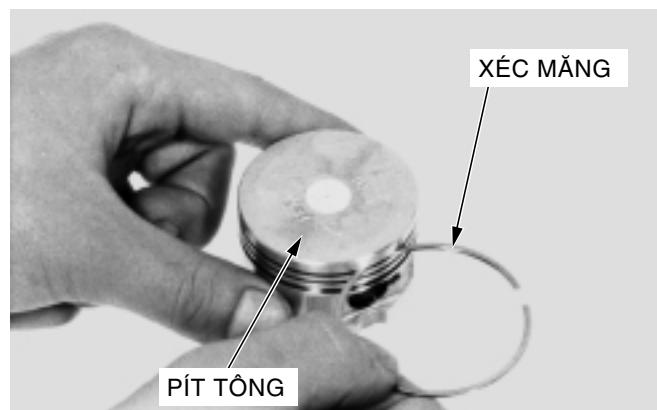
Khe hở giữa pít tông và xy lanh đối với các cỗ pít tông này phải là: 0,010 - 0,040 mm (0,0004 - 0,0016 in).

Kiểm tra sự cong vênh của mặt đầu xy lanh.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,05 mm (0,002 in)**



Dùng một xéc măng cũ như trong hình để cạo sạch than đóng ở rãnh xéc măng.



## XY LANH, PÍT TÔNG

Ráp tạm các vòng xéc măng vào vị trí của chúng với dấu hướng lên.

Đo khe hở rãnh xéc măng và xéc măng bằng cách đẩy xéc măng vào rãnh.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

Vòng đinh: 0,12 mm (0,005 in)

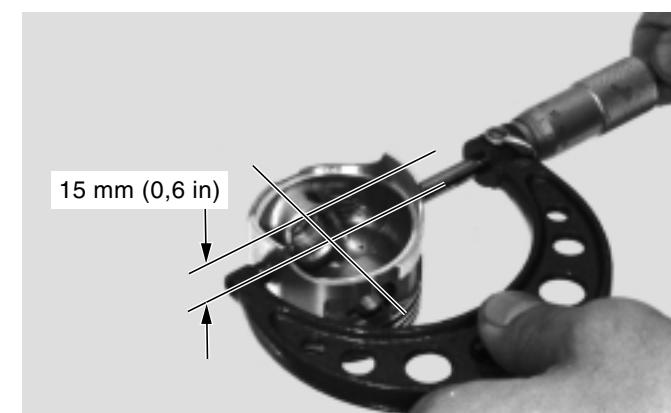
Vòng thứ 2: 0,12 mm (0,005 in)



Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng của pít tông.

Đo đường kính của pít tông ở 15 mm (0,6 in) từ đáy và 90 độ từ lỗ chốt pít tông.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 49,90 mm (1,965 in)



Đo lỗ chốt pít tông.

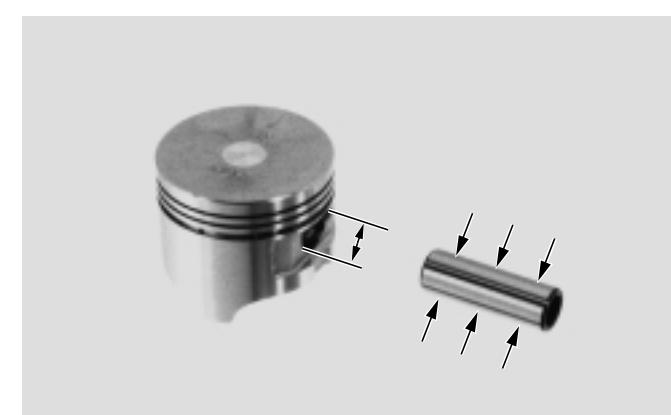
### GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 13,055 mm (0,5140 in)

Đo chốt pít tông.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 12,89 mm (0,511)

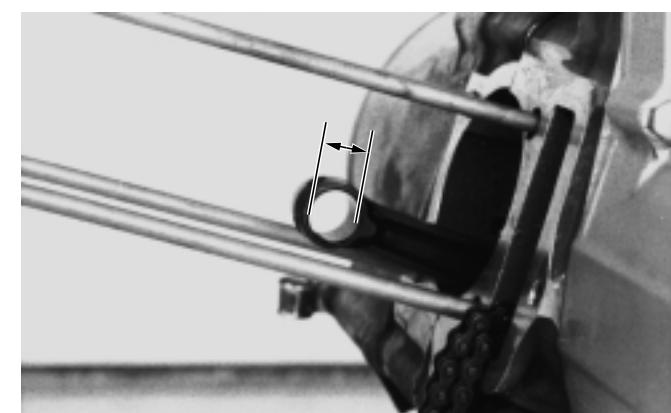
Tính khe hở giữa pít tông và chốt pít tông.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,020 mm (0,0008 in)



Đo lỗ dầu nhỏ thanh truyền.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 13,10 mm (0,516 in)



## XY LANH, PÍT TÔNG

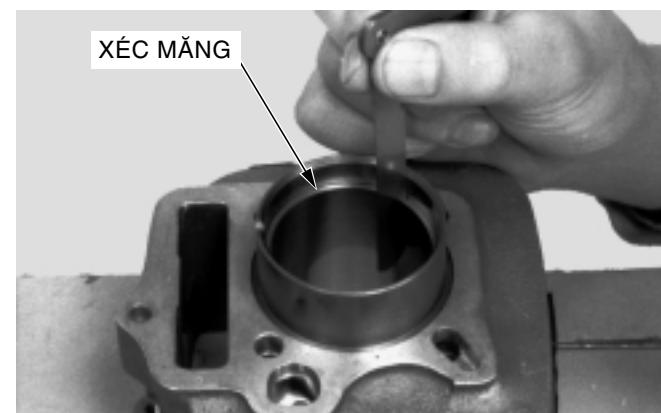
Chèn xéc măng thẳng góc vào đáy của xy lanh và đo khe hở miệng của xéc măng.

### CHÚ Ý

Đẩy xéc măng vào xy lanh bằng đinh pít tông để đảm bảo chúng vuông góc trong xy lanh.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

Vòng đinh:	0,5 mm (0,02 in)
Vòng thứ 2:	0,5 mm (0,02 in)
Vòng dầu (rãnh bên):	1,1 mm (0,04 in)



## LẮP XÉC MĂNG

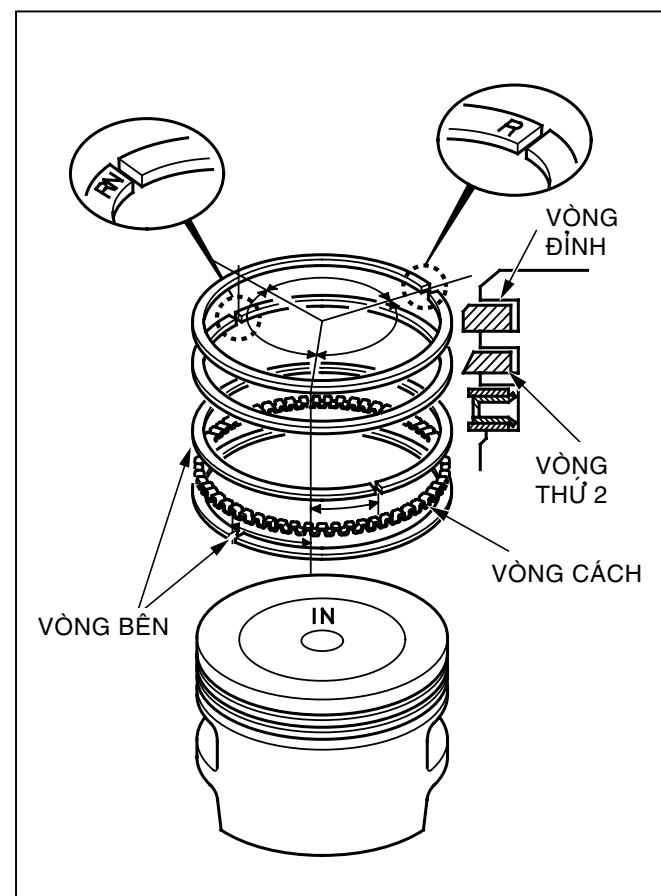
Làm sạch rãnh xéc măng và lắp các vòng xéc măng.

### CHÚ Ý

- Bôi dầu lên các xéc măng.
- Tránh làm hỏng pít tông và xéc măng trong khi lắp.
- Ráp xéc măng với dầu của nó hướng lên.
- Đứng nhầm giữa vòng đinh và vòng thứ 2, chiều rộng vòng thứ 2 hẹp hơn vòng đinh.

Khoảng cách giữa các miệng xéc măng là 120 độ.  
Đứng để các miệng trong xéc măng dầu thẳng hàng (vòng bên).

Sau khi ráp, các vòng sẽ quay tự do trong rãnh.



## LẮP PÍT TÔNG

Làm sạch các vật liệu ron đệm khỏi bề mặt lốc máy.

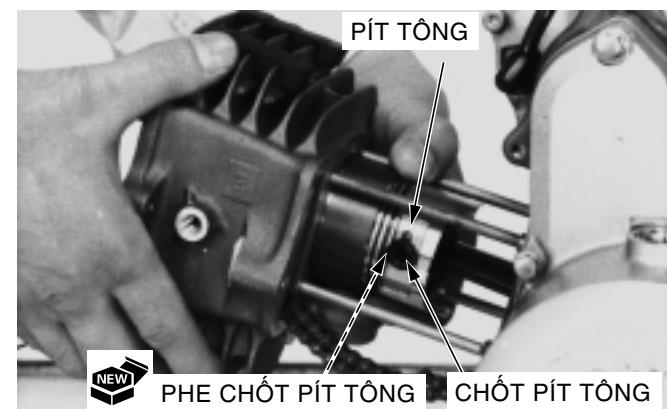


## XY LANH, PÍT TÔNG

Bôi dầu vào mặt ngoài chốt pít tông.  
Ráp pít tông với dầu IN hướng về phía ống nạp.  
Ráp chốt pít tông và khóa an toàn bằng vòng phe chốt pít tông mới.

### CHÚ Ý

- Đừng để khe hở miệng phe cài chốt pít tông trùng với vết cắt của pít tông.
- Đừng để phe cài chốt pít tông rơi vào các te máy.



## RÁP XY LANH

Ráp các chốt gô và ron đệm mới vào.

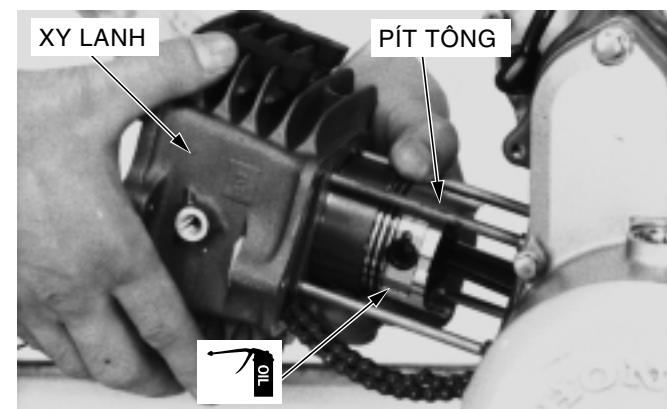


Phủ lên lõi xy lanh, mặt ngoài pít tông và rãnh xéc măng dầu máy sạch.

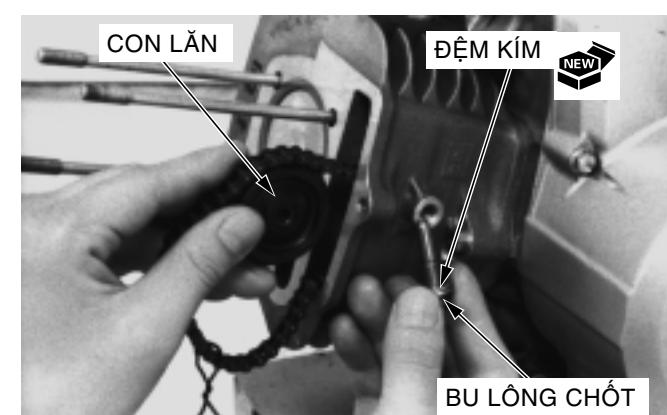
Ráp xy lanh trong khi ép vòng xéc măng vào.

### CHÚ Ý

- Tránh làm hỏng xéc măng trong khi ráp.
- Đừng để xích cam rơi vào các te máy.



Ráp con lăn xích cam, đệm kín mới và bu lông chốt.

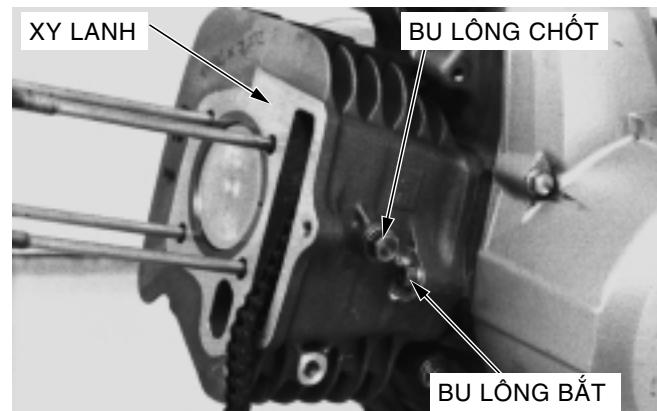


## **XY LANH, PÍT TÔNG**

Siết chặt bu lông chốt con lăn xích cam theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

Ráp bu lông bắt xy lanh nhưng đừng siết chặt.

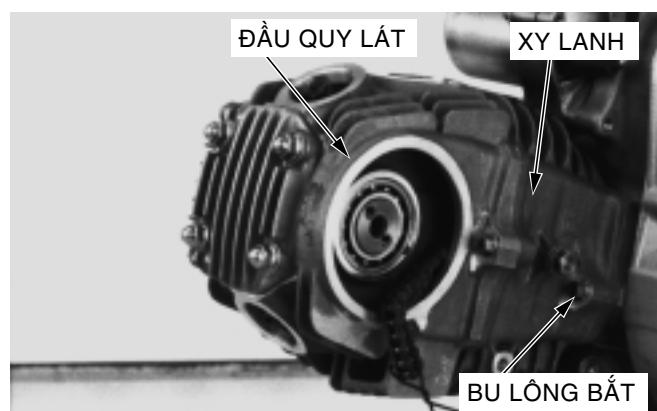


Ráp đầu quy lát, siết chặt bu lông và các ốc(trang 7-15).

Siết chặt bu lông bắt xy lanh theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

Ráp các bộ phận rời theo thứ tự ngược với lúc tháo.

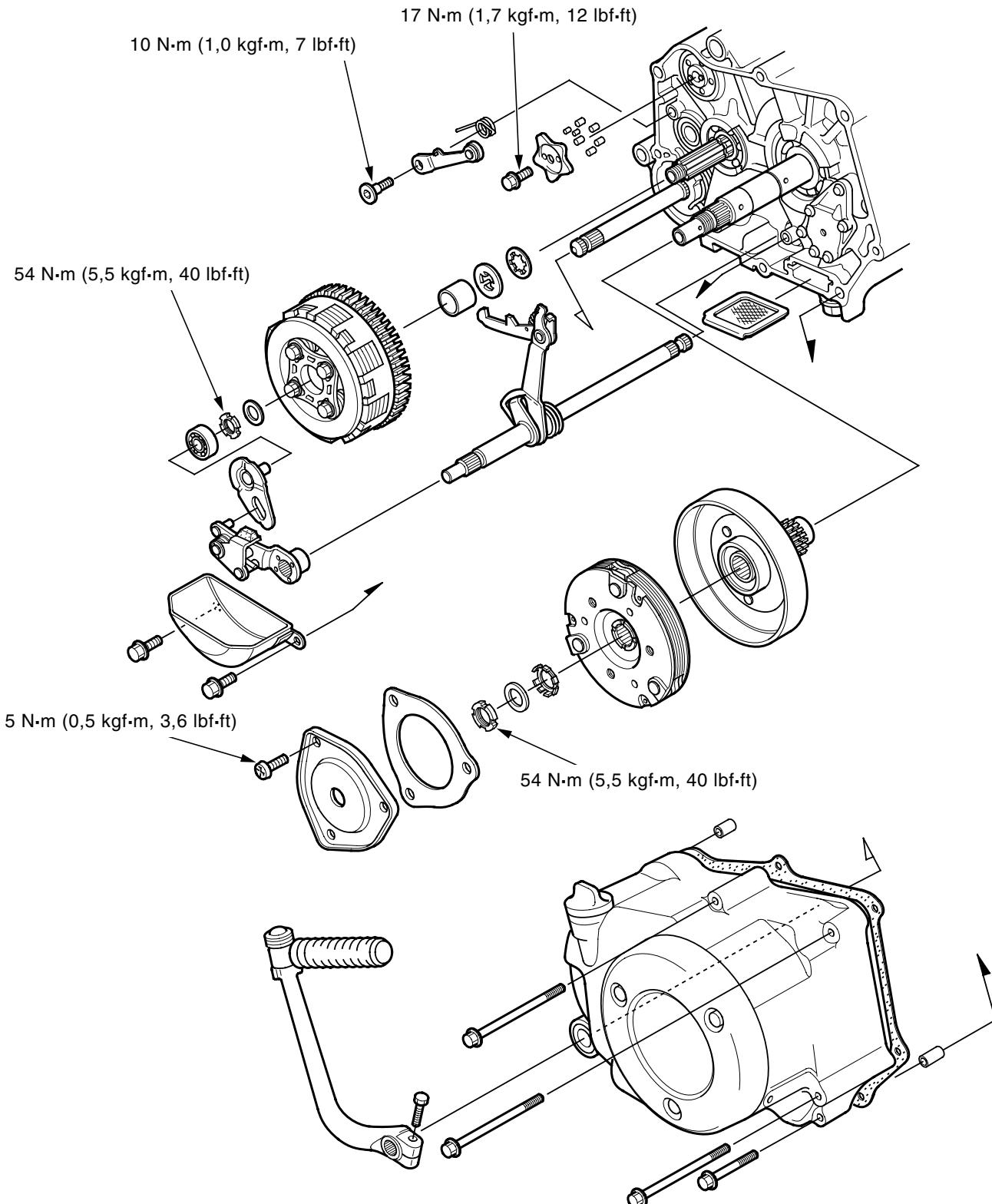


---

**GHI CHÉP**

---

## **LÝ HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**



# 9. LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

THÔNG TIN DỊCH VỤ	9-1	LY HỢP ĐIỀU KHIỂN	9-13
TÌM KIẾM HƯỚNG	9-2	LẮP LY HỢP	9-16
THÁO VỎ CẠC TE MÁY BÊN PHẢI	9-3	CƠ CẤU SANG SỐ	9-20
THÁO LY HỢP	9-4	LẮP VỎ CẠC TE MÁY BÊN PHẢI	9-23
LY HỢP LY TÂM	9-7		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Phần này bao gồm bảo dưỡng ly hợp và cơ cấu sang số. Toàn bộ công việc bảo dưỡng này có thể thực hiện với máy gắn trên khung xe.
- Độ nhớt và mức dầu máy có ảnh hưởng đến sự ngắt của ly hợp. Khi ly hợp không ngắt hoặc xe trườn tối với ly hợp ngắt, thì kiểm tra mức dầu máy trước khi thực hiện bảo dưỡng hệ thống ly hợp.

## THÔNG SỐ KỸ THUẬT

Đơn vị: mm (in)

9

MỤC	TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Ly hợp điều khiển	Độ dày cửa đĩa	2,92 – 3,08 (0,115 – 0,121)
	Độ vênh cửa đĩa sắt	—
	Độ dài tự do của lò xo ly hợp	36,5 (1,44)
	Thân dẫn hướng ly hợp ngoài	20,959 – 20,980 (0,8252 – 0,8260)
	Lỗ ly hợp ngoài	21,020 – 21,041 (0,8276 – 0,8284)
Ly hợp ly tâm	Lỗ trống ly hợp	104,0 – 104,2 (4,09 – 4,10)
	Độ dày bô ly hợp	1,5 (0,06)
	Lỗ trống ly hợp một chiều	42,00 – 42,02 (1,653 – 1,654)
	Thân con lăn ly hợp một chiều	5,00 (0,197)
	Lỗ bánh răng dẫn động chính	19,030 – 19,058 (0,7492 – 0,7503)
	Cốt máy ở bánh răng dẫn động chính	18,967 – 18,980 (0,7464 – 0,7472)
Độ dày bô phanh ly hợp	5,45 (0,215)	4,0 (0,16)

## MÔ MEN LỰC SIẾT

Bu lông cần hãm heo số	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
Chốt lò xo trả số	30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)
Bu lông đĩa hãm heo số	17 N·m (1,7 kgf·m, 12 lbf·ft)
Óc khóa ly hợp ly tâm	54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)
Bu lông bắt bích đĩa nâng ly hợp	12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
Óc khóa ly hợp điều khiển	54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

## **LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**

---

### **DỤNG CỤ**

Giữ vô lăng vạn năng	07725 – 0030000
Giữ vô lăng	07725 – 0040000
Mở ổ khóa, 20 × 24 mm	07716 – 0020100
Cần nối	07716 – 0020500
Giữ bánh răng	07724 – 0010200
Mở ổ khóa, 18 mm	07HMA – GN80101
Kèm tháo phe	07914 – SA50001

## **TÌM KIẾM HƯ HỎNG**

Hoạt động của ly hợp trực trặc thường có thể khắc phục bằng cách điều chỉnh hệ thống ly hợp.

### **Ly hợp trượt khi gia tốc**

- Điều chỉnh hợp sai
- Đĩa ly hợp mòn
- Lò xo ly hợp yếu
- Đổi trọng lượng ly hợp hỏng

### **Xe trườn tới với ly hợp ngắn**

- Điều chỉnh ly hợp sai
- Vên đĩa ly hợp
- Nâng đĩa ly hợp trực trặc
- Đổi trọng lượng ly hợp hỏng

### **Khó sang số**

- Trục sang số hỏng
- Đĩa và chốt hãm hỏng
- Bu lông đĩa hãm lỏng
- Điều chỉnh ly hợp sai

### **Truyền động nhảy ra ngoài số**

- Cần hãm hỏng
- Đĩa hãm hỏng
- Bu lông đĩa hãm lỏng

### **Cần sang số không trả về**

- Lò xo trả trực sang số yếu hoặc gãy
- Trục sang số cong

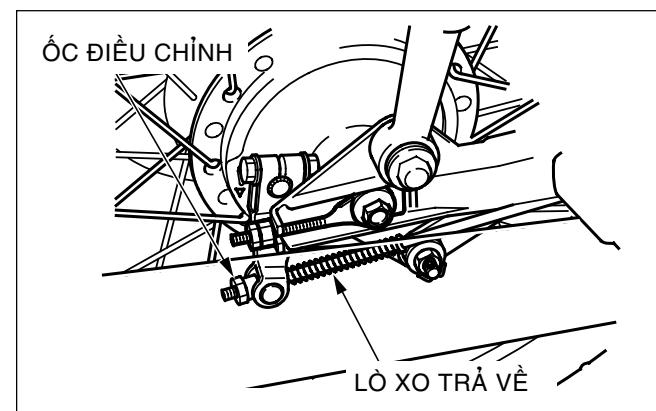
## **THÁO NẮP CẠC TE MÁY BÊN PHẢI**

Xả dầu máy ra (trang 3-10).

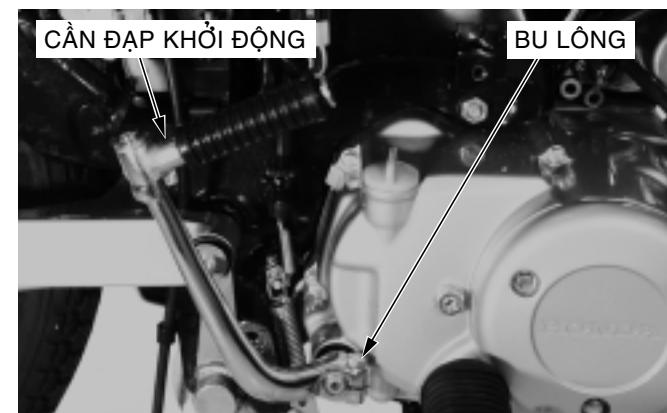
Tháo như sau:

- Bảng xe (trang 2-4)
- Ống bô (trang 2-7)
- Thanh gác chân (trang 2-6)

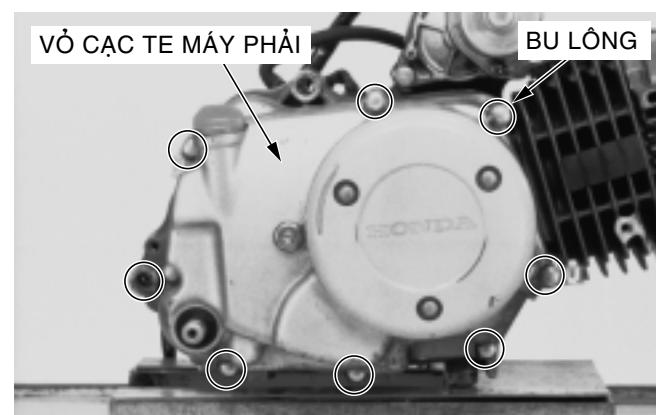
Tháo ốc điều chỉnh phanh sau và lò xo trả bàn đạp phanh, sau đó hạ thấp bàn đạp phanh.



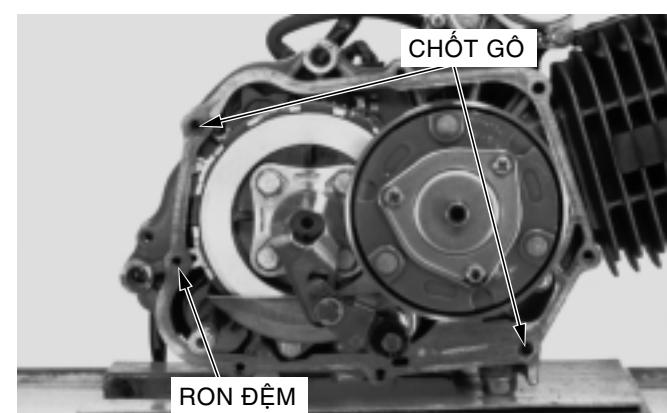
Tháo bu lông và cần đạp khởi động.



Tháo bu lông vỏ cạc te máy phải và tháo vỏ cạc te máy phải ra.



Tháo ron đệm và chốt gô.

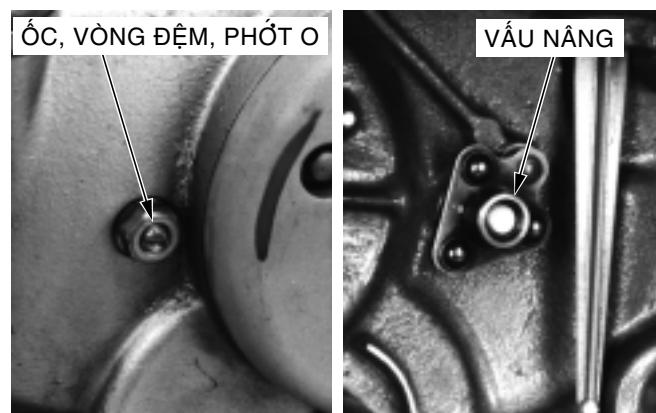


## **LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**

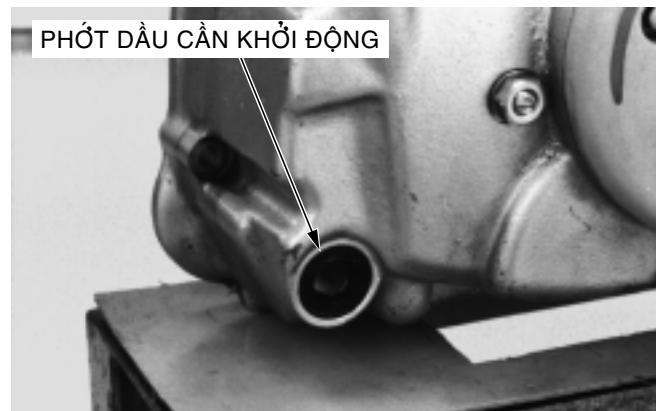
### **THÁO NẮP CẠC TE MÁY BÊN PHẢI**

Tháo như sau:

- Ốc
- Vòng đệm
- Phớt O
- Bu lông điều chỉnh ly hợp, vấu nâng



Kiểm tra xem phớt dầu cần khởi động còn tốt không, thay mới nếu cần thiết.

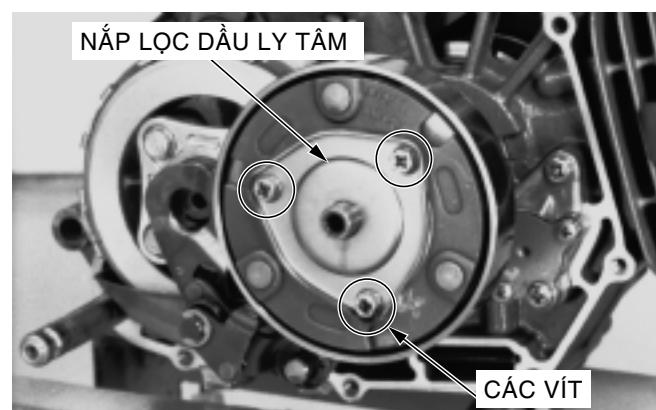


### **THÁO LY HỢP**

Tháo bộ cần ly hợp, phanh ly hợp và đĩa cam nâng ly hợp.

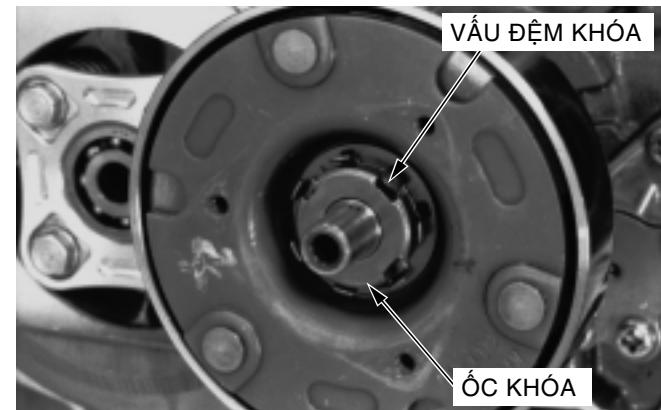


Tháo các vít và nắp lọc dầu.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Bẻ các vấu của đệm khóa lén.



Dùng dụng cụ chuyên dùng để tháo ốc khóa.

### DỤNG CỤ:

Giữ vô lăng vạn năng

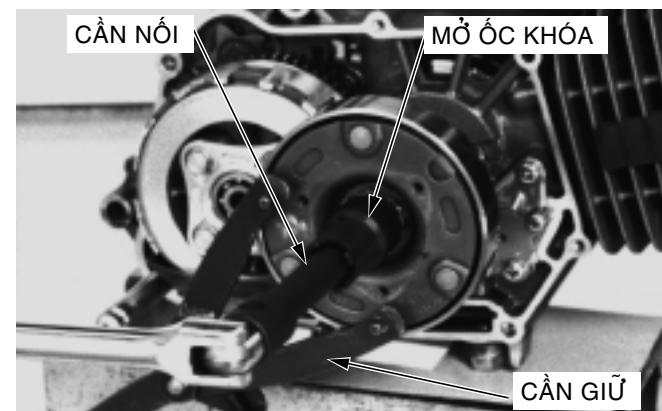
07725 - 0030000

Mở ốc khóa, 20 × 24 mm

07716 - 0010200

Cần nối

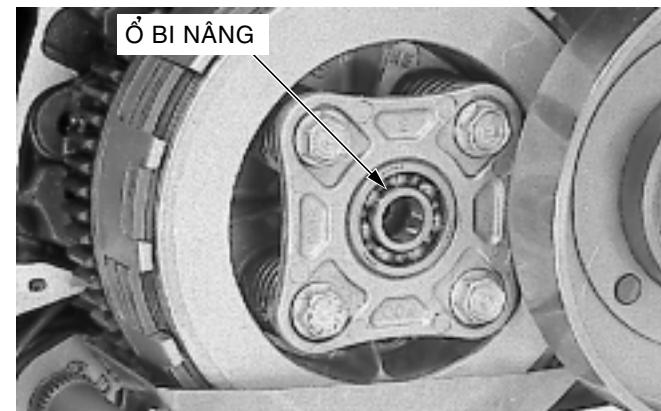
07716 - 0020500



Tháo đệm khóa, đệm khóa B và bộ đối trọng ly hợp, đĩa dẫn động chính.



Tháo ổ bi nâng ly hợp điều khiển.



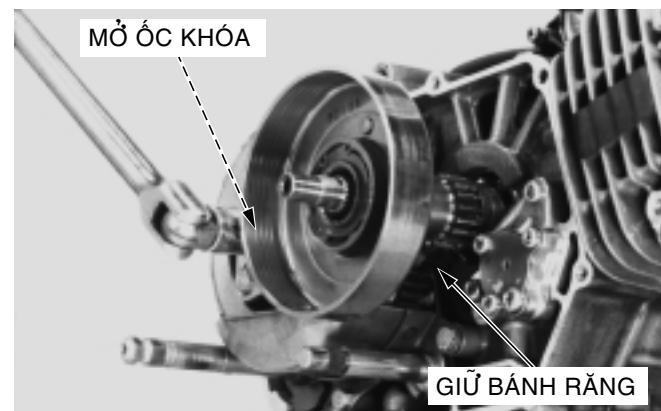
## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Giữ bánh răng dẫn và bị dẫn chính bằng dụng cụ giữ bánh răng, dùng dụng cụ chuyên dùng để nối lỏng ốc khóa ly hợp điều khiển.

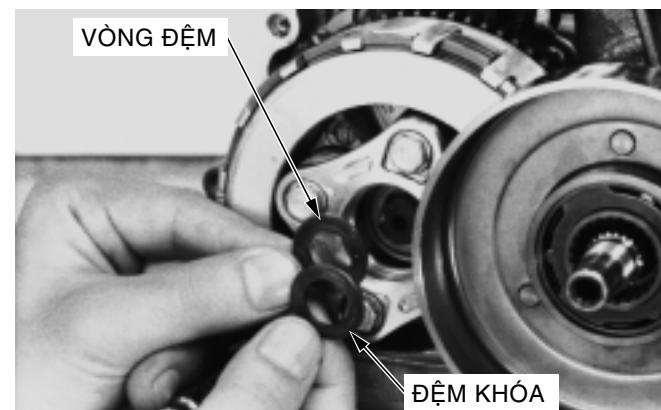
### DỤNG CỤ:

Giữ bánh răng  
Mở ốc khóa, 18 mm

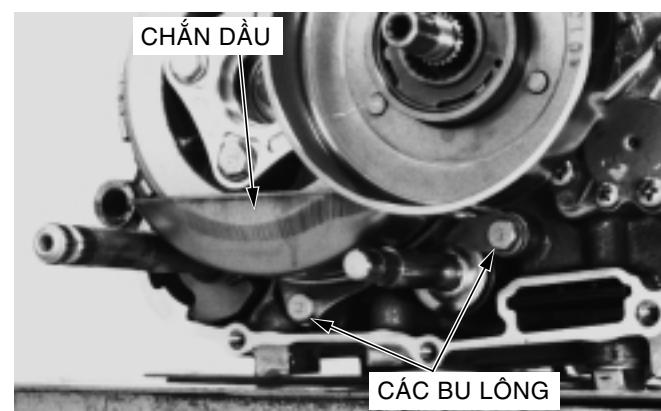
07724 - 0010200  
07HMA - GN80101



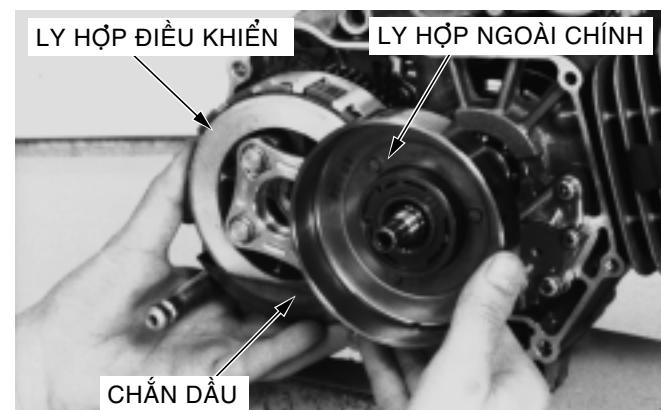
Tháo ốc khóa, đệm khóa và vòng đệm.



Tháo các bu lông nối đĩa chắn dầu.



Tháo ly hợp ngoài chính, ly hợp điều khiển và đĩa chắn dầu như một bộ.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Tháo vòng cách khỏi cốt máy



Tháo dãy hướng ly hợp ngoài khỏi trục chính.



## LY HỢP LY TÂM

### RÃ VÀ KIỂM TRA

#### Ly hợp một chiều

Ráp tạm bộ đồi trọng ly hợp vào ly hợp ngoài.  
Quay đĩa dẫn động và kiểm tra hoạt động của ly hợp một chiều.  
Đảm bảo đĩa dẫn động chỉ quay theo chiều kim đồng hồ và  
không quay ngược chiều kim đồng hồ.



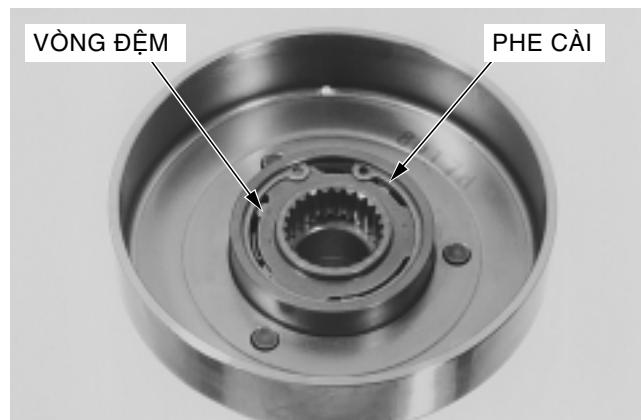
## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Tháo vòng phe cài và vòng đệm.

### DỤNG CỤ:

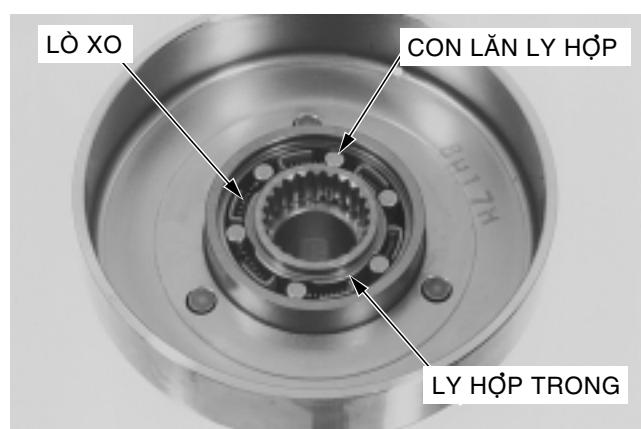
Kiềm tháo phe

07914 - SA50001



Tháo các con lăn, lò xo ly hợp một chiều.

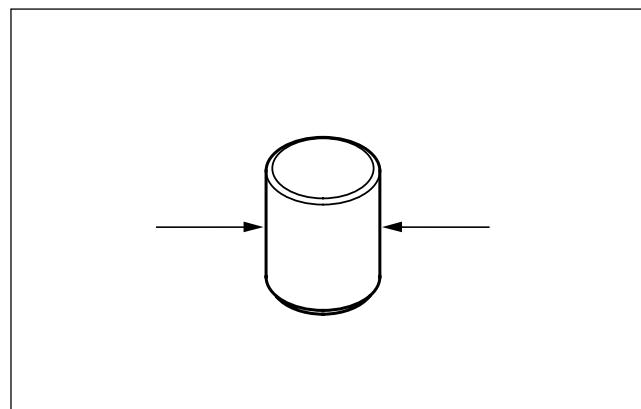
Tháo ly hợp một chiều trong.



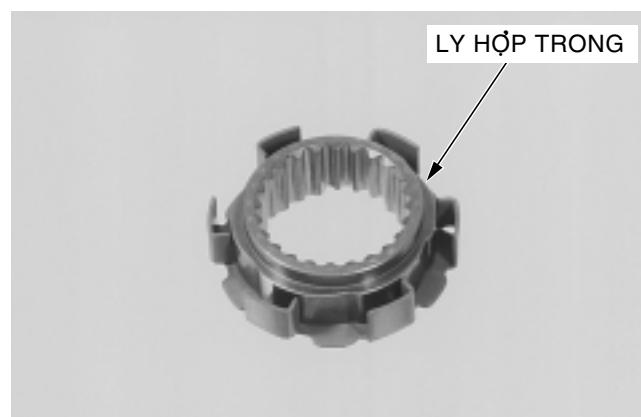
Kiểm tra con lăn và lò xo xem có bị quá mòn hoặc hư hỏng không, thay mới nếu cần thiết.

Đo thân con lăn ly hợp một chiều.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 4,97 mm (0,196 in)**



Kiểm tra sự mòn và hư hỏng của ly hợp trong.



## **LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**

Kiểm tra mặt trượt của ly hợp một chiều ngoài và trong xem có bị quá mòn hoặc hư hỏng không.

Nếu cần thiết, thay mới nguyên bộ.

Đo lỗ trống ly hợp một chiều.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 42,04 mm (1,655 in)

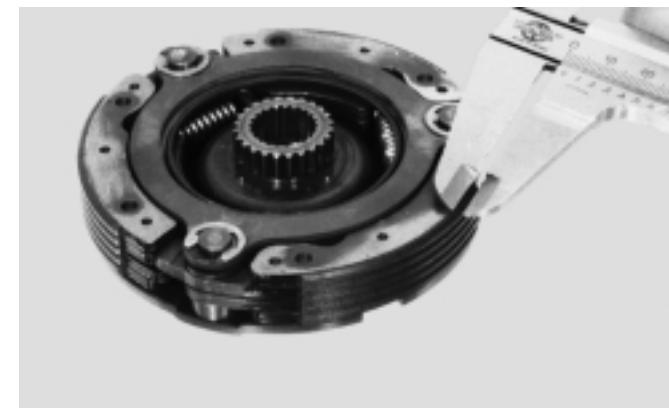


### **Đối trọng ly hợp**

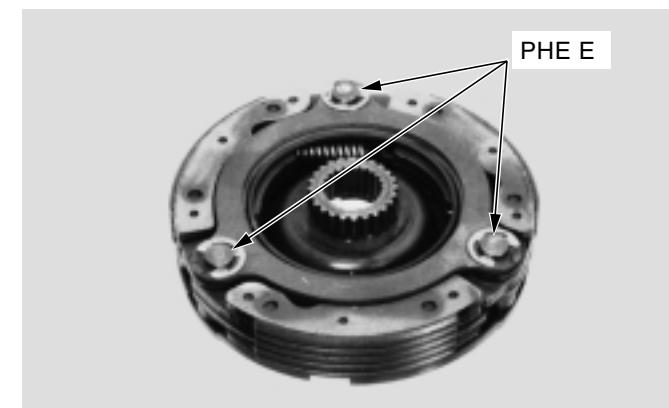
Kiểm tra sự hư hỏng của bộ đối trọng ly hợp.

Đo độ dày bô của đối trọng ly hợp.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 1,0 mm (0,04 in)



Tháo các phe E.

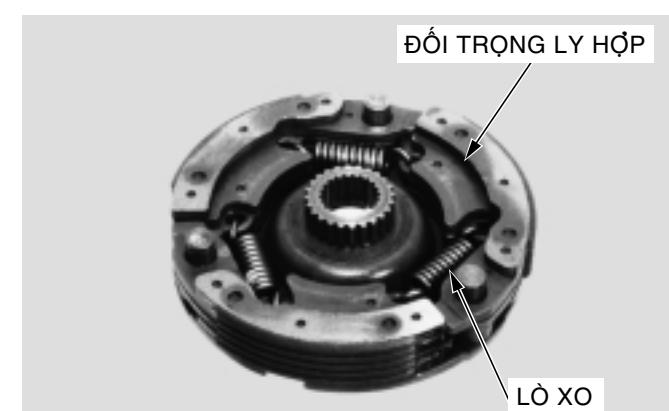


Nâng đối trọng lên, sau đó tháo các đối trọng và lò xo ra.

### **CHÚ Ý**

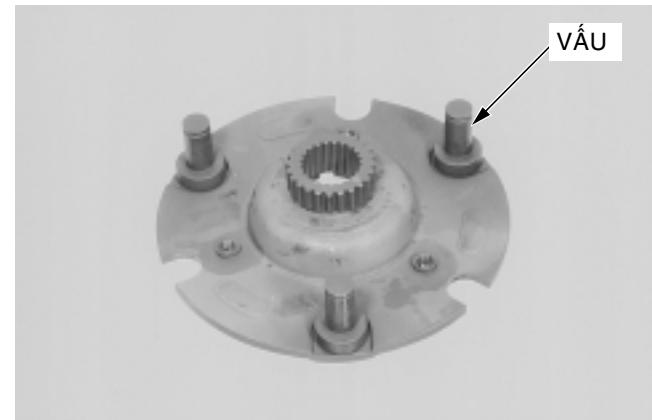
Thay đổi trọng ly hợp theo bộ.

Tháo lò xo ma sát và các vòng đệm.

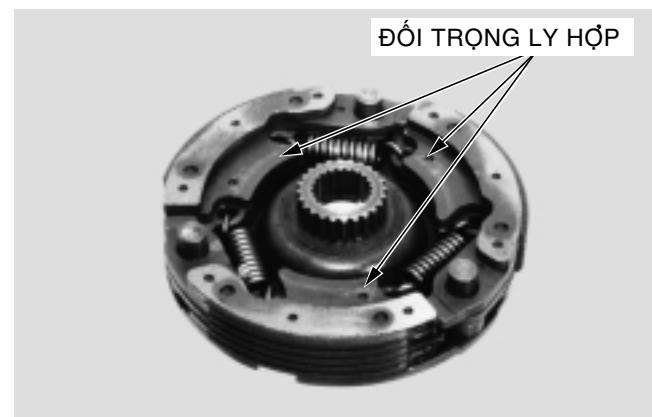


## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Kiểm tra các vấu đĩa dẫn động xem có mòn và hỏng không.



Kiểm tra đối trọng ly hợp xem có bị mòn hay hỏng không.



### **Ly hợp ngoài**

Kiểm tra bên trong của trống ly hợp xem có bị trày xước hay mòn quá không.

Đo lỗ trống ly hợp.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 104,3 mm (4,11 in)

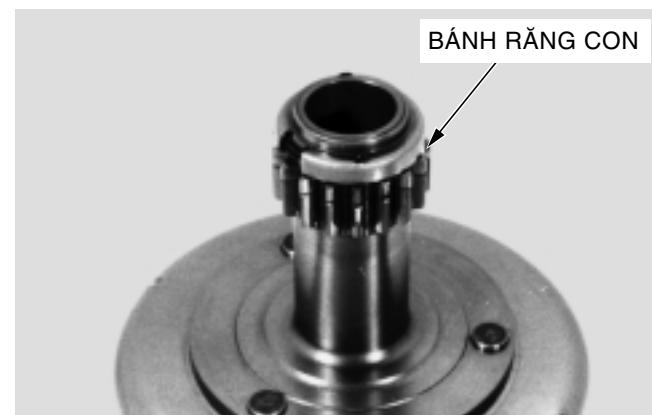


### **Bánh răng dẫn động chính**

Kiểm tra sự hoạt động của lò xo bánh răng con bằng cách quay bánh răng con xem có bị hỏng không.

Đo lỗ bánh răng dẫn động chính.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 19,11 mm (0,752 in)



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

### Cốt máy

Đo thân cốt máy.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 18,92 mm (0,745 in)



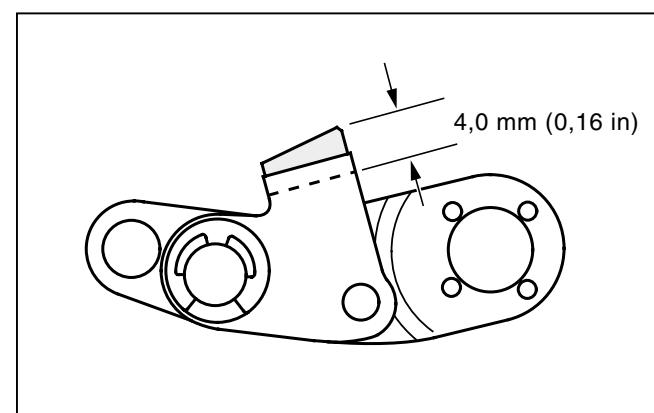
### Phanh ly hợp

Kiểm tra sự mòn và hư hỏng của guốc phanh ly hợp.  
Kiểm tra sự giãn hoặc hư hỏng khác của lò xo trả về.



Đo độ dày của guốc ly hợp.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 4,0 mm (0,16 in)



### Thay guốc ly hợp

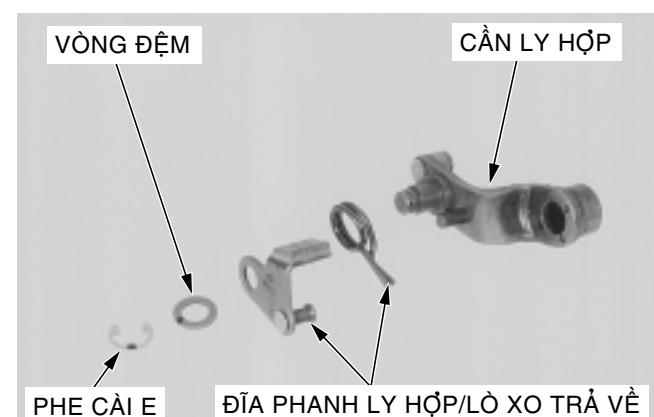
Tháo phe E và vòng đệm ra.

Tháo đĩa phanh ly hợp và lò xo trả về khỏi cần ly hợp.

Lắp lò xo trả về của đĩa phanh vào đĩa phanh.

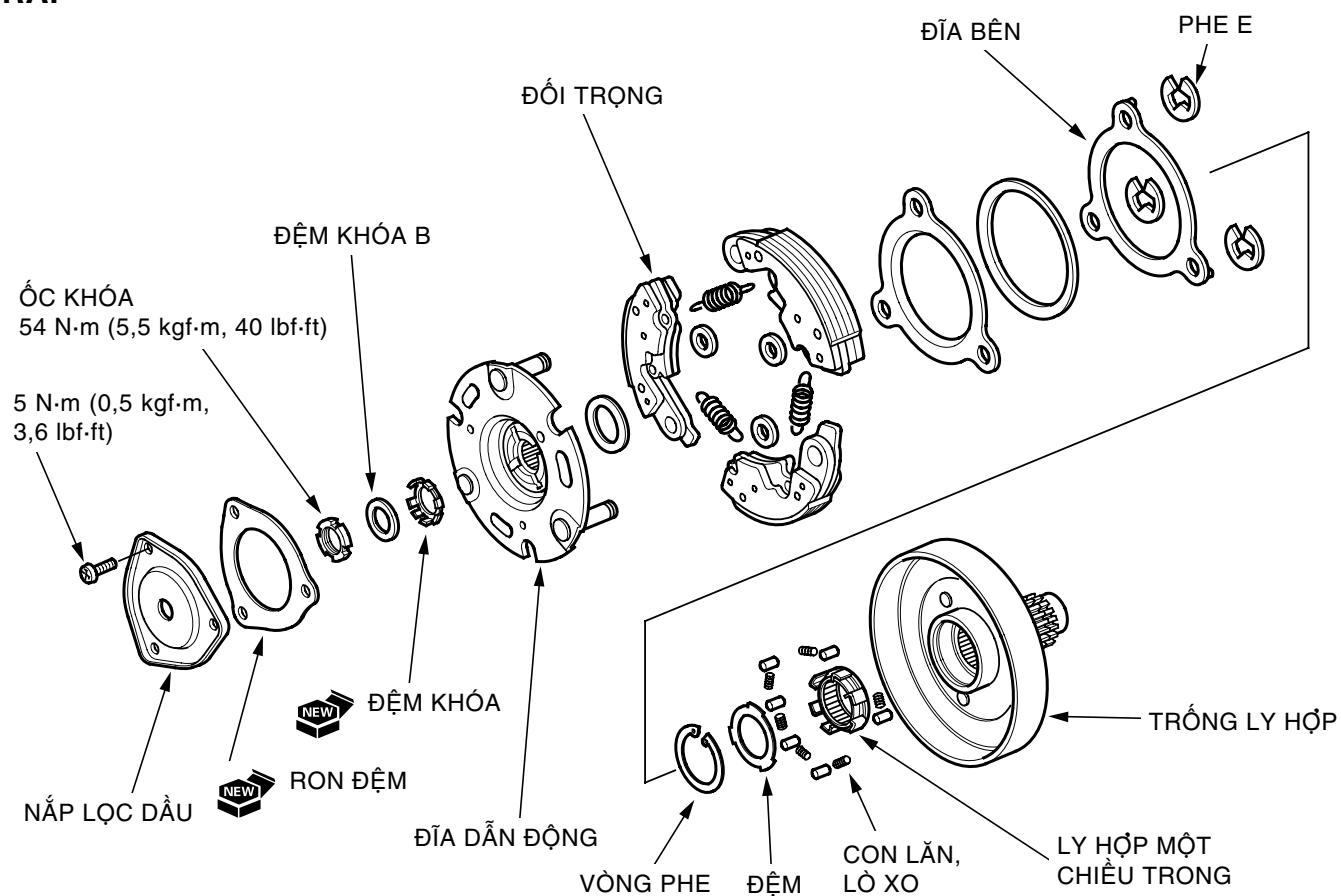
Ráp đĩa phanh vào cần ly hợp sao cho các đầu của lò xo trùng với các vấu trên cần ly hợp.

Ráp vòng đệm, sau đó khoá an toàn bằng phe E.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

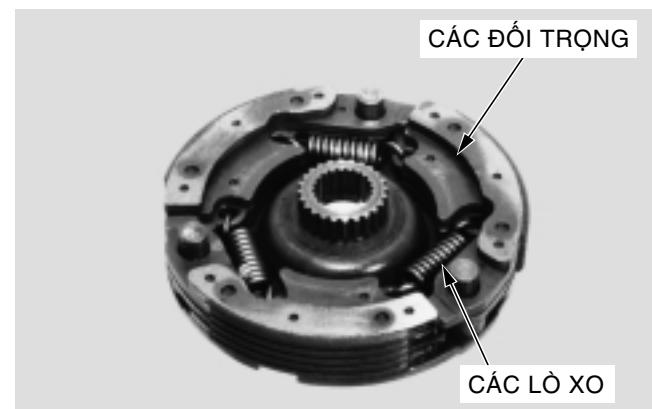
### RÁP



### RÁP ĐÓI TRỌNG

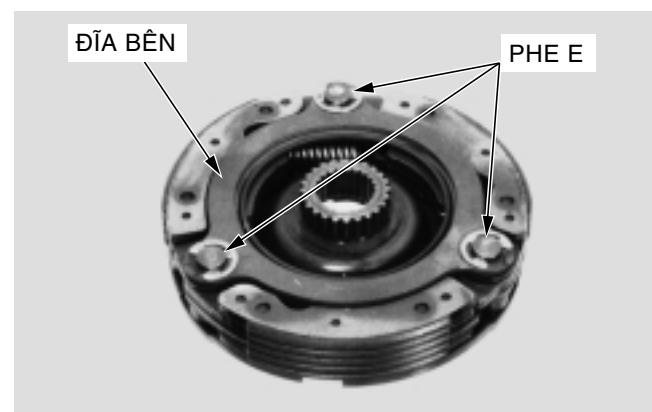
Bôi dầu vào mặt vấu đĩa dẫn động.

Ráp các đồi trọng ly hợp và lò xo vào đĩa dẫn động như trong hình.



Ráp đĩa bên.

Ráp phe cài E trong khi ép đĩa bên.



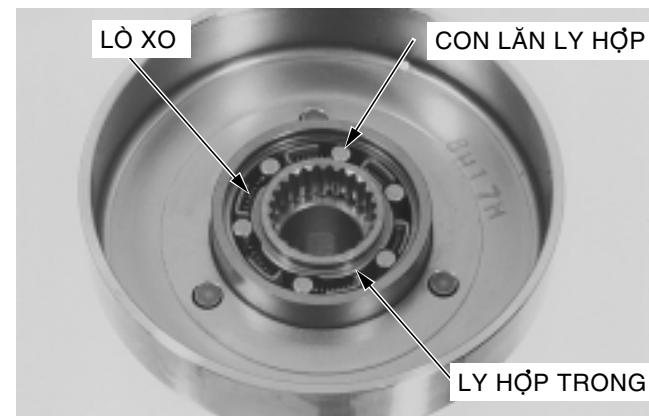
## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

### RÁP LY HỢP MỘT CHIỀU

Bôi dầu máy sạch vào mặt trượt của ly hợp một chiều.

Ráp ly hợp một chiều trong vào.

Ráp lò xo và con lăn ly hợp một chiều.



Ráp vòng đệm.

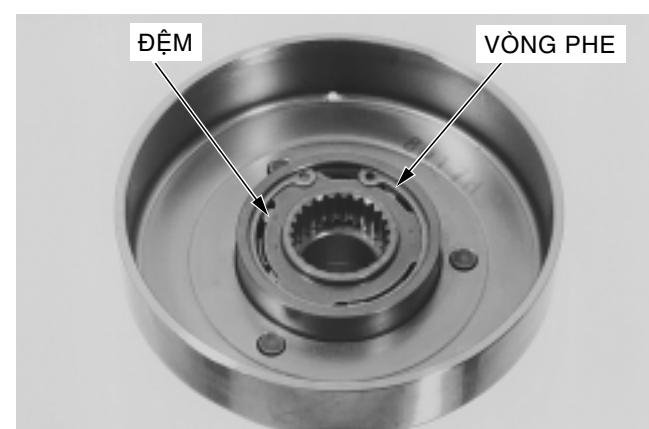
Ráp vòng phe vào rãnh của trống ly hợp một chiều một cách an toàn.

**DỤNG CỤ:**  
Kiểm tháo phe

07914 - SA50001

Ráp tạm bộ đĩa dẫn động, kiểm tra hoạt động của ly hợp một chiều.

Chắc chắn rằng đĩa dẫn động chỉ quay theo chiều kim đồng hồ và không quay theo ngược chiều kim đồng hồ.



#### RÃ

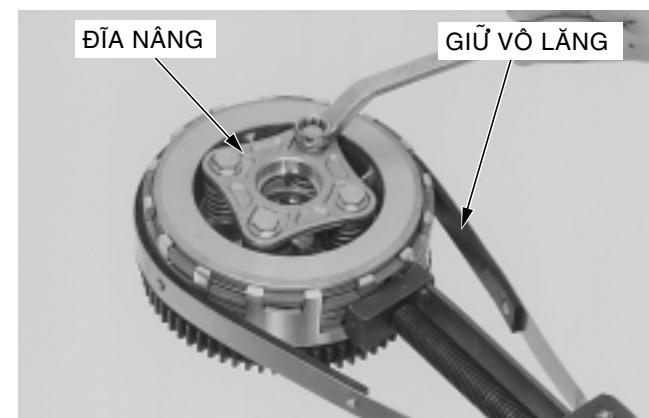
Dùng dụng cụ giữ vô lăng để giữ ly hợp ngoài, sau đó nới lỏng và tháo các bu lông đĩa nâng ra.

**DỤNG CỤ:**  
Giữ vô lăng

07725 - 0040000

#### CHÚ Ý

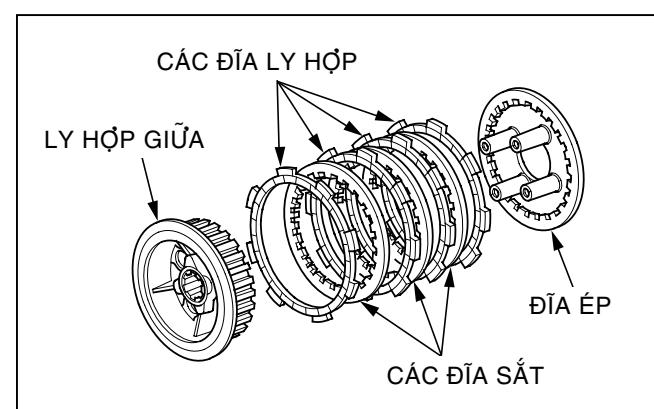
Nới lỏng bu lông đĩa nâng ly hợp theo 2 - 3 bước chéo góc nhau.



Tháo đĩa nâng và lò xo ly hợp.

Tháo ly hợp giữa, các đĩa ly hợp và các đĩa sắt.

Tháo đĩa ép ra.

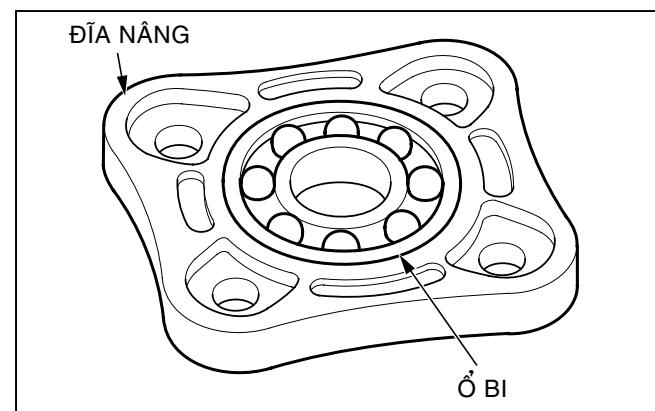


## **LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**

### **KIỂM TRA**

#### **Ổ bi nâng ly hợp/dĩa nâng**

Quay vòng trong của ổ bi nâng ly hợp bằng tay.  
Ổ bi phải quay tròn và êm mà không bị rít.  
Nếu cần thay ổ bi mới.  
Kiểm tra sự mòn và hư hỏng của đĩa nâng ly hợp.  
Thay đĩa nâng ly hợp nếu cần.

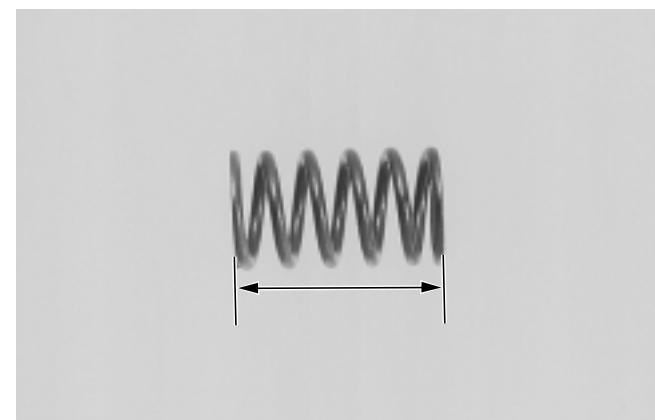


#### **Lò xo ly hợp**

Kiểm tra sự giãn hoặc hư hỏng khác của lò xo ly hợp.

Đo chiều dài tự do của lò xo ly hợp.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 35,8 mm (1,41 in)**



#### **Ly hợp giữa**

Kiểm tra các rãnh của ly hợp giữa xem có bị hư hỏng hay mòn  
do các đĩa sắt ly hợp không.  
Thay mới nếu cần thiết.



#### **Dĩa ly hợp**

Thay các dĩa ly hợp nếu chúng có dấu bị trầy xước hay bị đổi  
màu.

Đo độ dày của mỗi dĩa ly hợp.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 2,6 mm (0,10 in)**



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

### Đĩa sắt ly hợp

Dùng thước lá để kiểm tra sự cong vênh bề mặt của từng đĩa.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,20 mm (0,008 in)



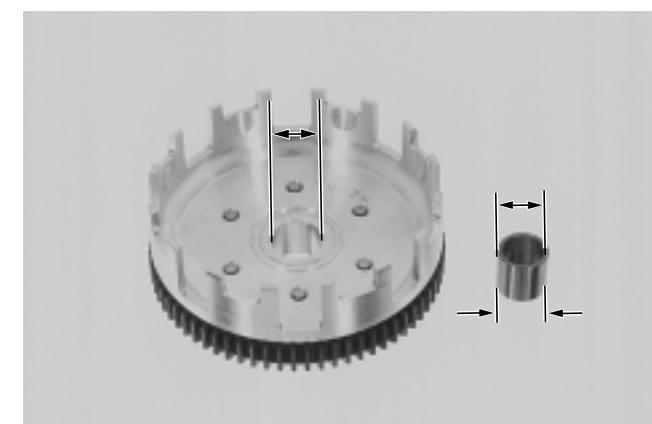
### Ly hợp ngoài, dãy hướng ly hợp ngoài

Kiểm tra các rãnh của ly hợp ngoài xem có bị hư hỏng hay mòn do đĩa sắt ly hợp không.  
Đo lỗ ly hợp ngoài.

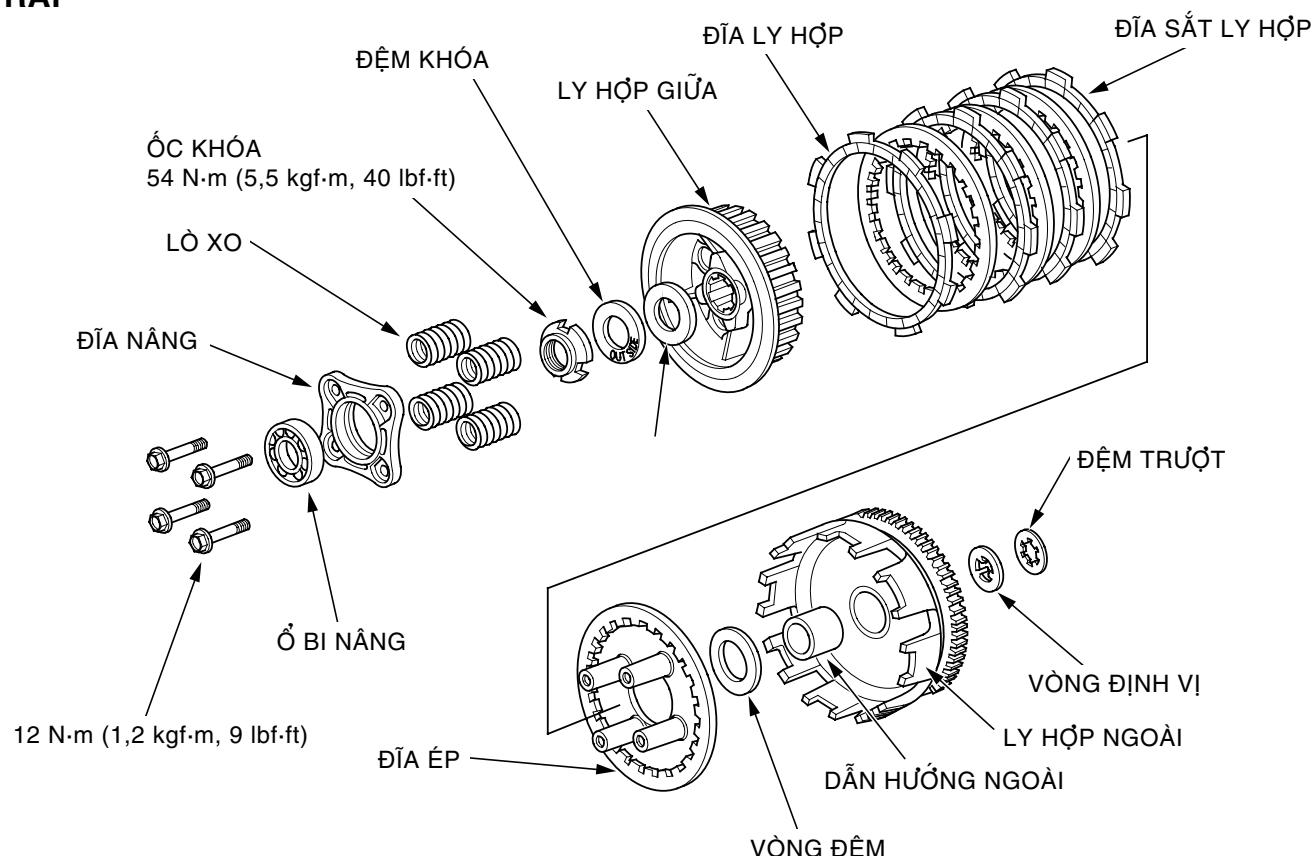
**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 21,09 mm (0,830 in)

Đo đường kính ngoài của dãy hướng ly hợp ngoài.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 20,91 mm (0,823 in)

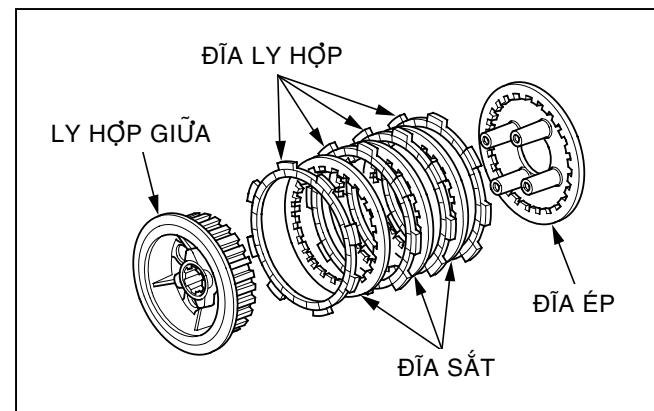


## RÁP



## **LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**

Bôi dầu máy như hướng dẫn vào các đĩa ly hợp và các đĩa sắt. Ráp 4 đĩa ma sát và 3 đĩa sắt xen kẽ vào ly hợp giữa bắt đầu bằng đĩa ma sát. Ráp đĩa ép vào ly hợp giữa.



Ráp bộ ly hợp giữa vào ly hợp ngoài.

Ráp lò xo ly hợp, đĩa nâng và bu lông đĩa nâng. Dùng dụng cụ giữ vô lăng để giữ ly hợp ngoài, sau đó siết chặt bu lông nâng ly hợp đúng lực siết quy định.

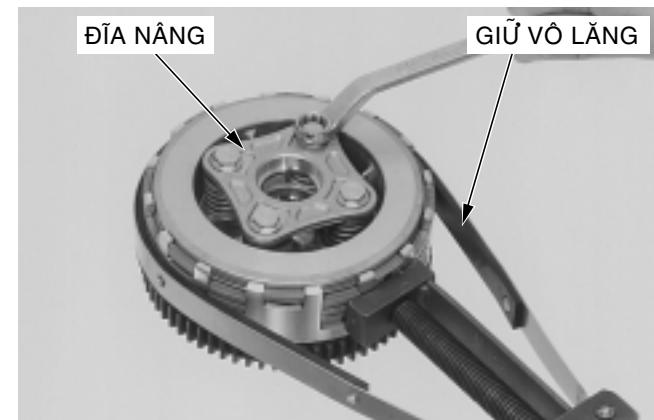
### **CHÚ Ý**

Siết chặt các bu lông đĩa nâng ly hợp theo 2 - 3 bước chéo góc nhau.

**DỤNG CỤ:**  
Giữ vô lăng

07725 - 0040000

**MÔ MEN LỰC SIẾT:** 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



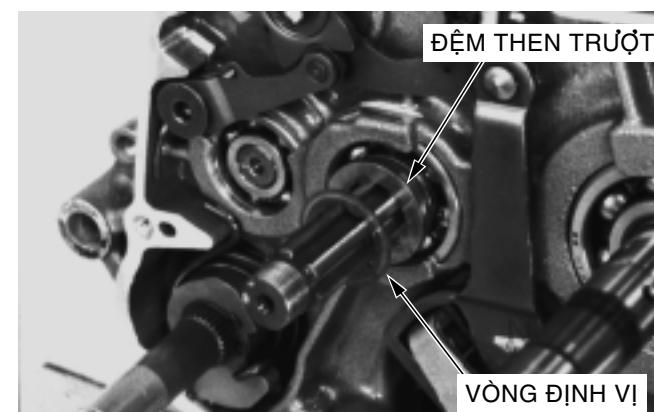
## **RÁP LY HỢP**

Ráp vòng cách vào trực chính.



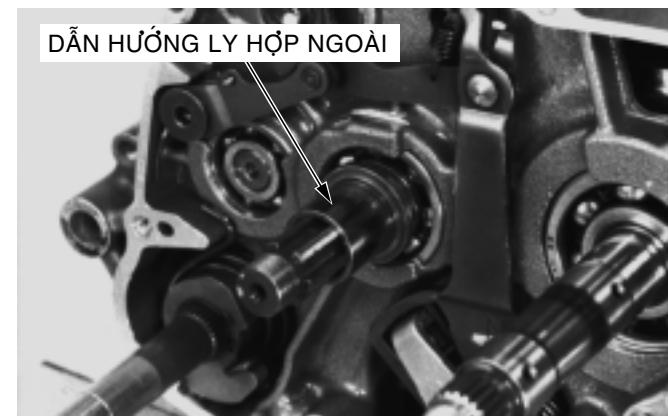
Ráp đệm then trượt.

Ráp vòng định vị sao cho các vấu trùng với các rãnh của đệm then trượt như trong hình.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

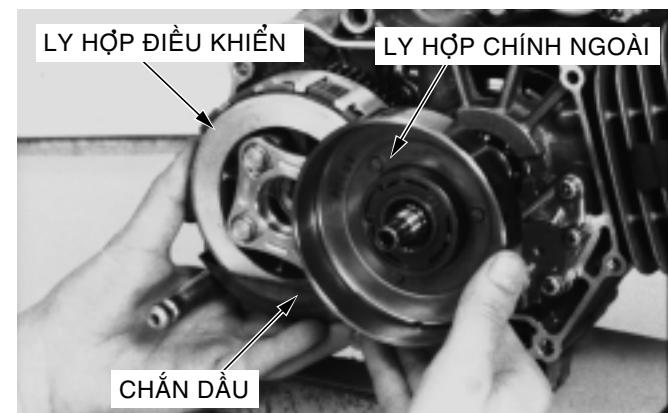
Ráp dẫn hướng ly hợp ngoài.



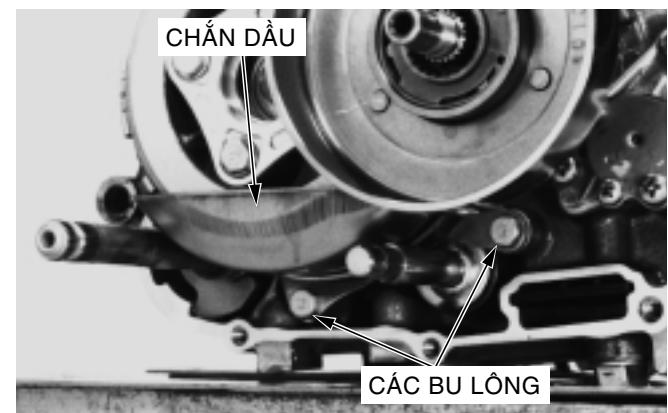
Ráp vòng cách vào cốt máy.



Ráp chấn dầu vào ngoài ly hợp điều khiển.  
Bánh răng dẫn và bị dẫn chính khớp nhau, sau đó ráp ly hợp điều khiển, ly hợp ly tâm và chấn dầu thành một bộ.



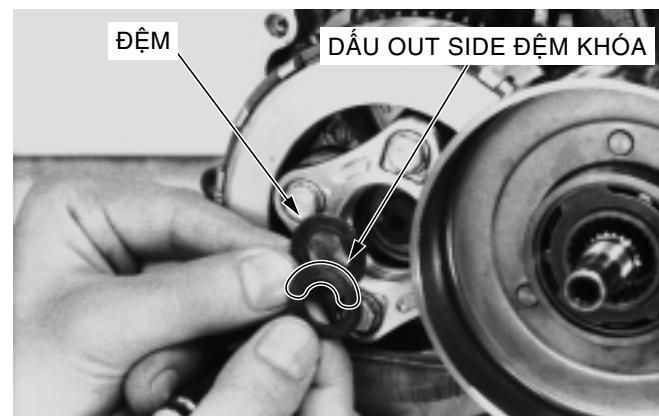
Ráp và siết chặt bu lông bắt chấn dầu.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Ráp vòng đệm vào trực chính.

Ráp đệm khóa vào trực chính với dấu OUT SIDE hướng ra ngoài.



Ráp ốc khóa ly hợp giữa.

Giữ bánh răng bị dẫn và dẫn động chính bằng dụng cụ giữ bánh răng, siết chặt ốc khóa ly hợp giữa theo đúng lực siết.

### DỤNG CỤ:

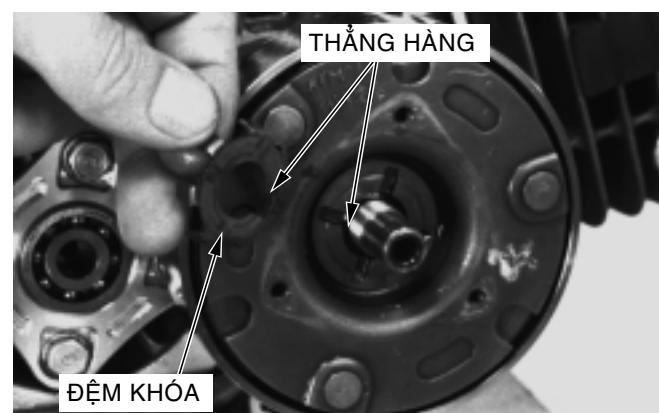
Giữ bánh răng  
Mở ốc khóa, 18 mm  
Cần nôi

07724 - 0010200  
07HMA - GN80101  
07716 - 0020500

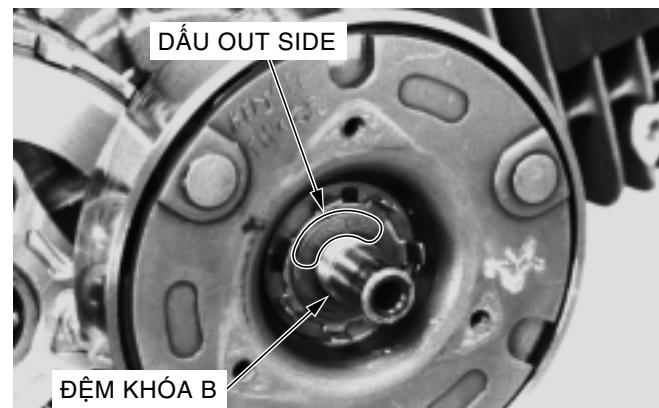
MÔ MEN LỰC SIẾT: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)



Ráp đệm khóa vào cốt máy sao cho vấu bên trong đệm khóa trùng với rãnh trong đĩa dẫn động.



Ráp đệm khóa B với dấu OUT SIDE hướng ra ngoài.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Dùng dụng cụ giữ vạn năng để giữ đĩa dẫn động, dùng dụng cụ chuyên dùng để siết chặt ốc khóa.

### DỤNG CỤ:

Giữ vạn năng

07725 - 0030000

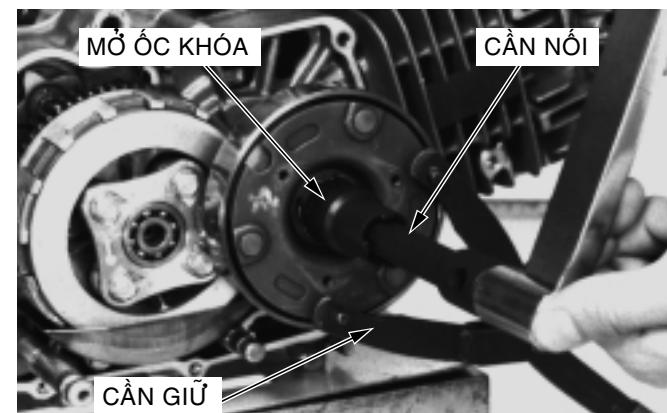
Mở ốc khóa, 20 x 24 mm

07716 - 0020100

Cần nối

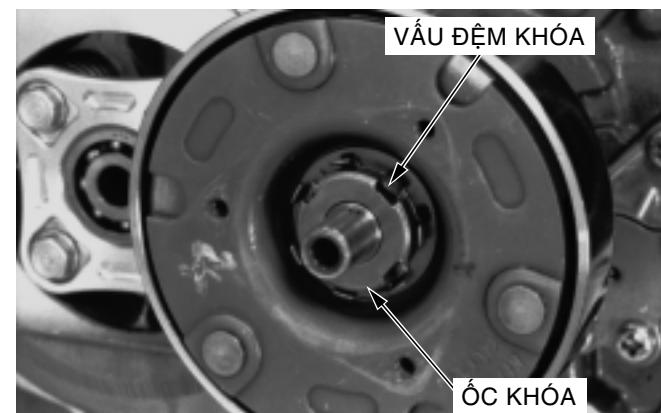
07716 - 0020500

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)**

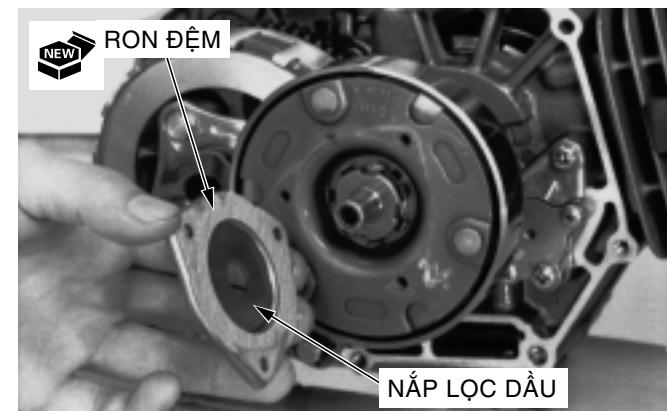


Nếu một rãnh ốc khóa không thẳng với vaval đệm khóa, thì ngoài việc siết chặt ốc khóa còn làm thẳng hàng giữa rãnh ốc khóa và vaval đệm khóa.

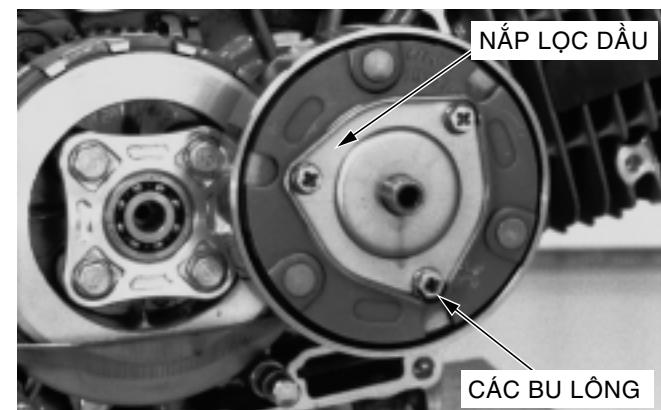
Bẻ vaval đệm khóa vào rãnh ốc khóa.



Ráp ron đệm mới vào nắp lọc dầu.

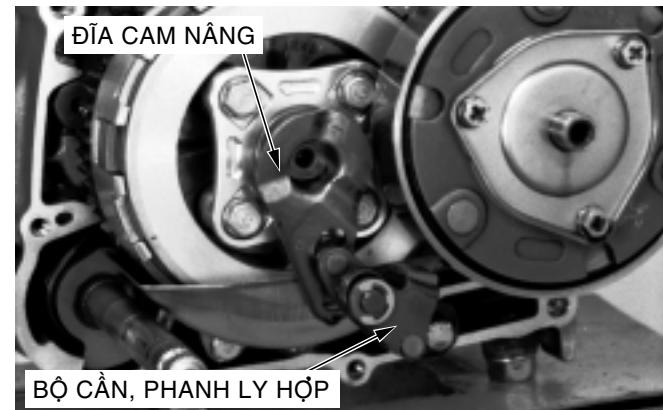


Ráp nắp lọc dầu lại.



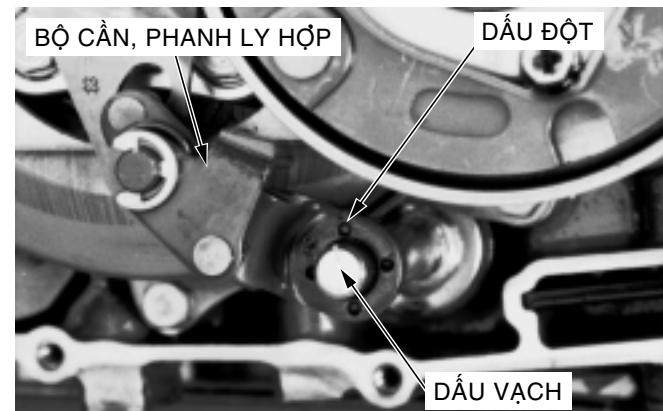
## **LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ**

Ráp đĩa cam nâng ly hợp vào ổ bi nâng ly hợp.



Ráp cần ly hợp, bộ phanh ly hợp vào trực sang số sao cho dấu đột trên cần ly hợp thẳng hàng với vạch trên trực sang số.

Ráp nắp cạc te máy bên phải (trang 9-23).



## **CƠ CẤU SANG SỐ**

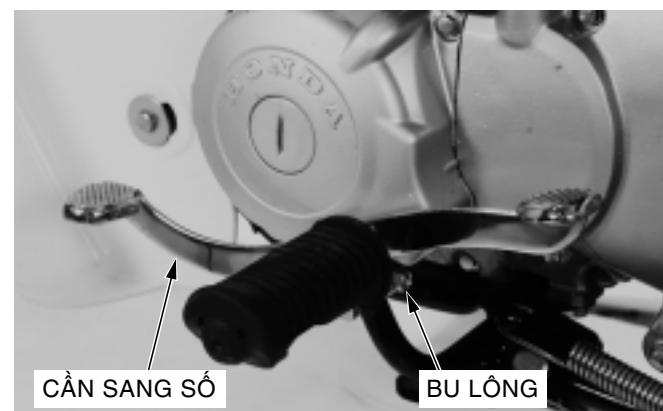
### **THÁO**

Tháo ly hợp ly tâm và bộ ly hợp điều khiển (trang 9-4, 9-7).

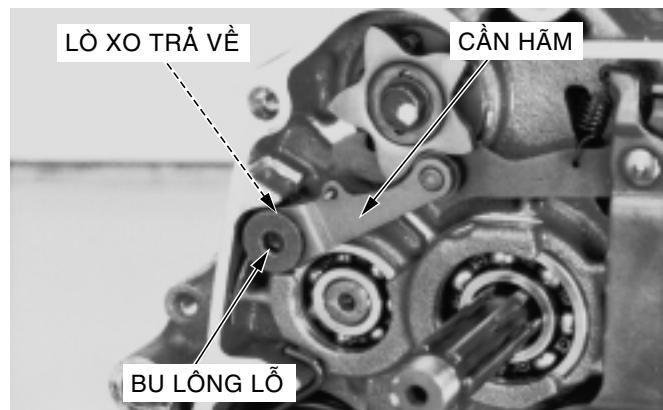
Tháo bu lông và cần sang số.

#### **CHÚ Ý**

Tránh để cho bụi đất vào cạc te máy, làm sạch trực sang số trước khi tháo trực sang số.



Tháo bu lông, cần hãm, và lò xo trả về.

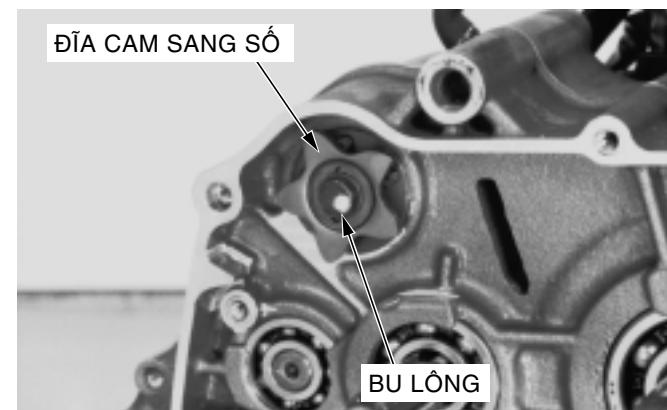


## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

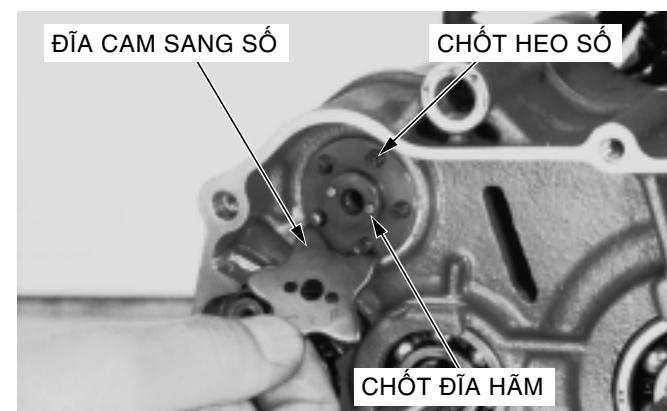
Tháo trực sang số bằng cách giữ cần sang số xuống như trong hình.



Tháo bu lông và đĩa cam sang số.



Tháo các chốt heo số và chốt đĩa hãm.



### KIỂM TRA

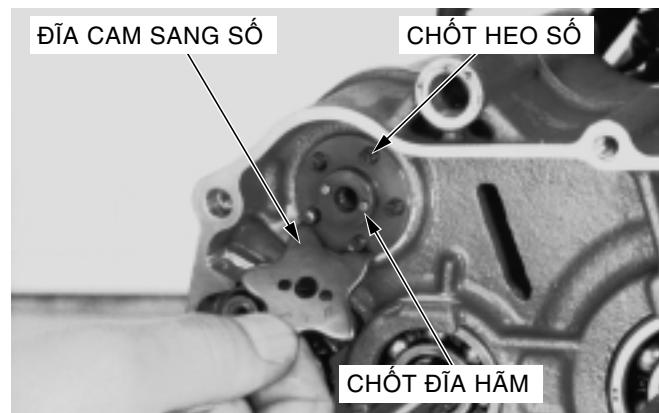
Kiểm tra sự cong, mòn hoặc hư hỏng của trực sang số.  
Kiểm tra sự giãn hay hư hỏng của lò xo cần sang số và lò xo trả về.



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

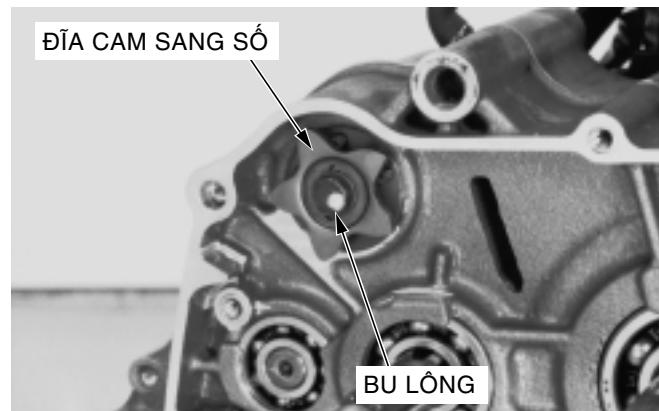
### RÁP

Ráp chốt heo số và chốt đĩa hãm vào lỗ trên heo số.  
Ráp đĩa hãm sao cho lỗ trong đĩa thẳng với chốt đĩa hãm trên heo số.



Ráp vòng đệm và siết chặt bu lông đĩa hãm theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 17 N·m (1,7 kgf·m, 12 lbf·ft)**



Ráp trực sang số trong khi giữ cần sang số xuống như trong hình.

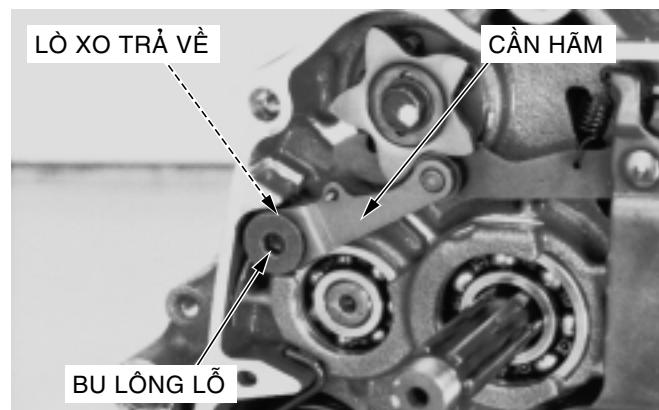
### CHÚ Ý

Ráp trực sang số sao cho các đầu lò xo trả về thẳng với chốt lò xo các te máy.



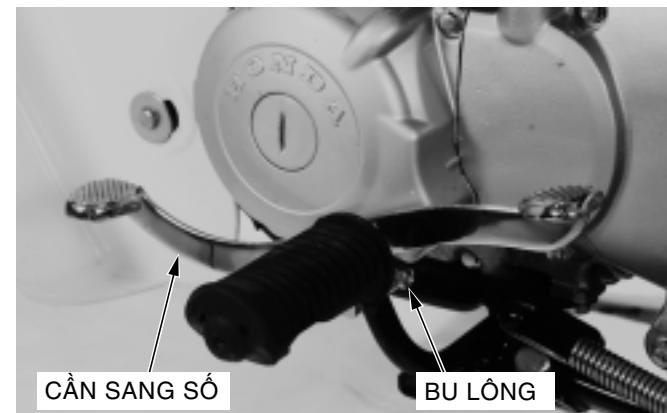
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

Ráp ly hợp điều khiển và ly hợp ly tâm thành một bộ (trang 9-16).



## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Ráp cần sang số và siết chặt các bu lông.

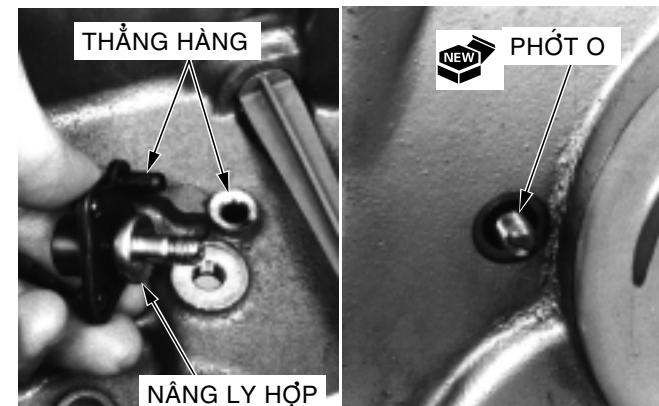


### NẮP CẠC TE MÁY PHẢI RÁP

#### RÁP NÂNG LY HỢP

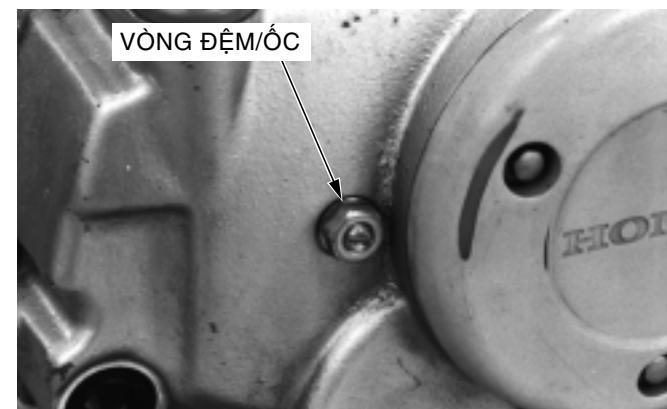
Ráp nâng ly hợp vào nắp cạc te máy phải sao cho vấu thẳng với lỗ trong nắp cạc te máy.

Ráp vòng phớt O mới vào bu lông nâng ly hợp.



Ráp vòng đệm và ốc khóa.  
Siết chặt ốc khóa theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)**

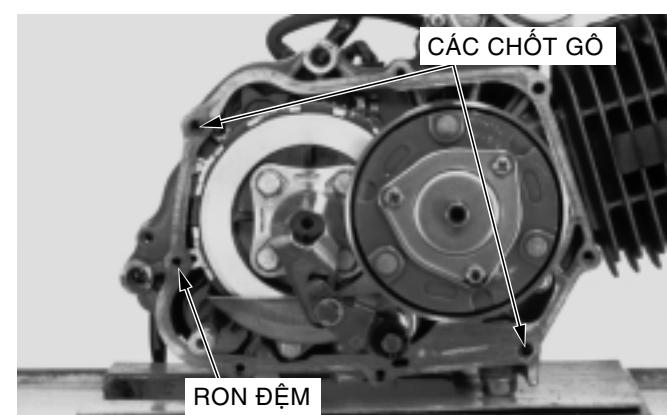


Ráp các chốt gô và ron đệm mới vào cạc te máy.

Bôi mỡ vào vòng phớt dầu cần khởi động.  
Ráp nắp cạc te máy phải vào.

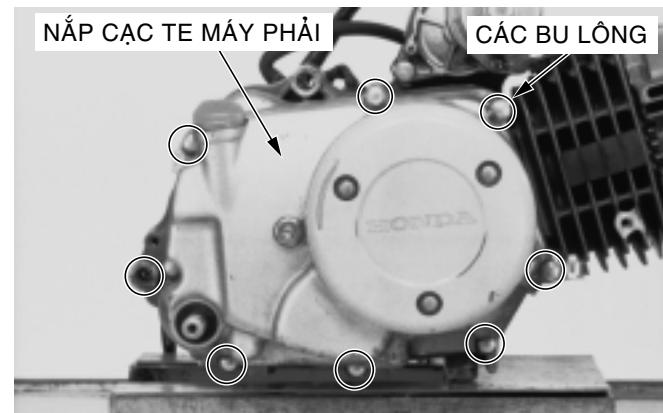
#### CẨN THẬN

Cẩn thận để không làm hỏng vòng phớt dầu cần khởi động.

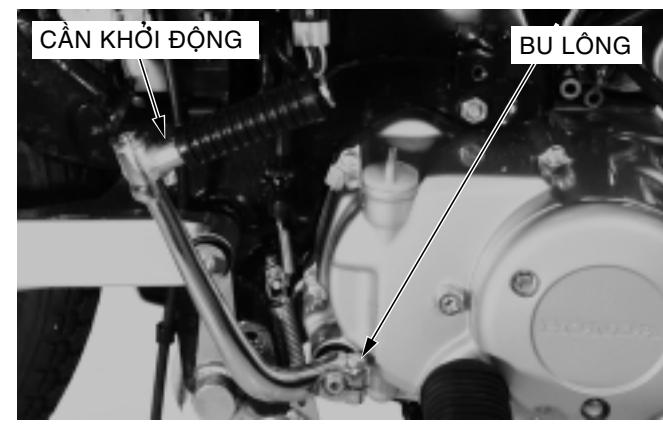


## LY HỢP, CƠ CẤU SANG SỐ

Ráp và siết chặt bu lông nắp các te máy phải.



Ráp bàn đạp sang số và siết chặt bu lông.



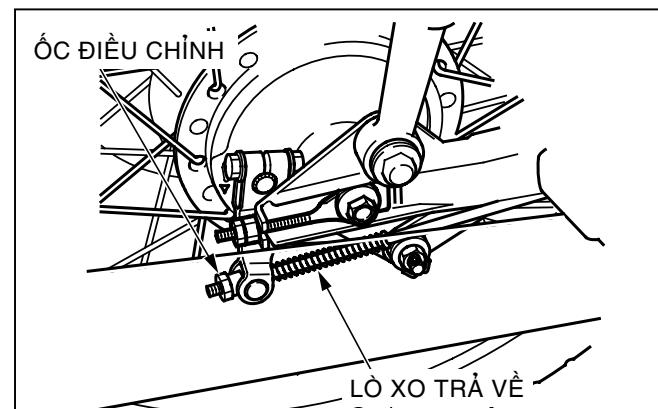
Ráp lò xo trả bàn đạp phanh và ốc điều chỉnh phanh sau.

Ráp ống bô và thanh gác chân sau bên phải (trang 2-6).

Cho dầu máy như đã hướng dẫn vào máy (trang 3-10).

Điều chỉnh ly hợp (trang 3-18).

Điều chỉnh độ dịch tự do của bàn đạp phanh (trang 3-17).

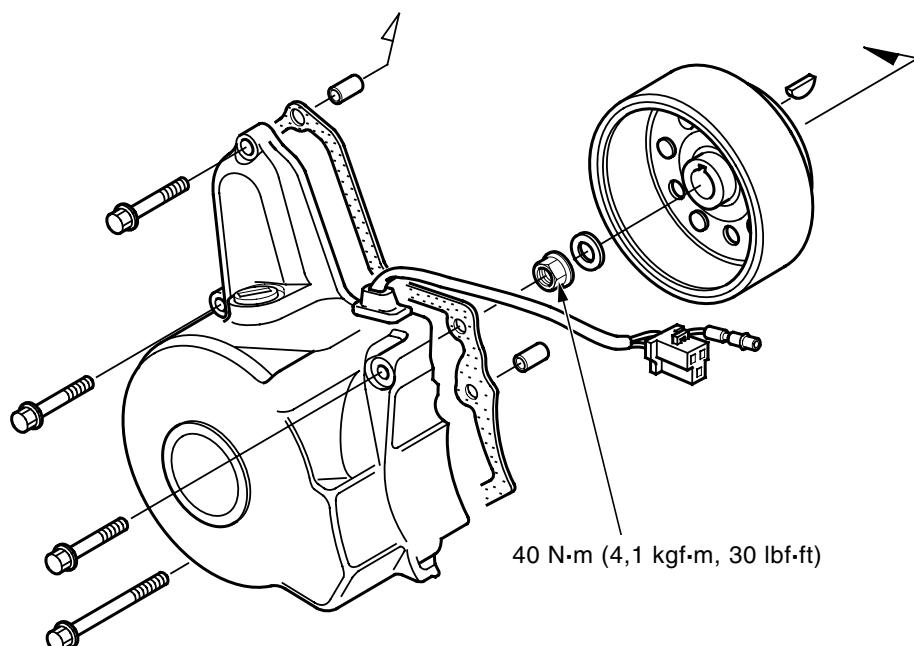
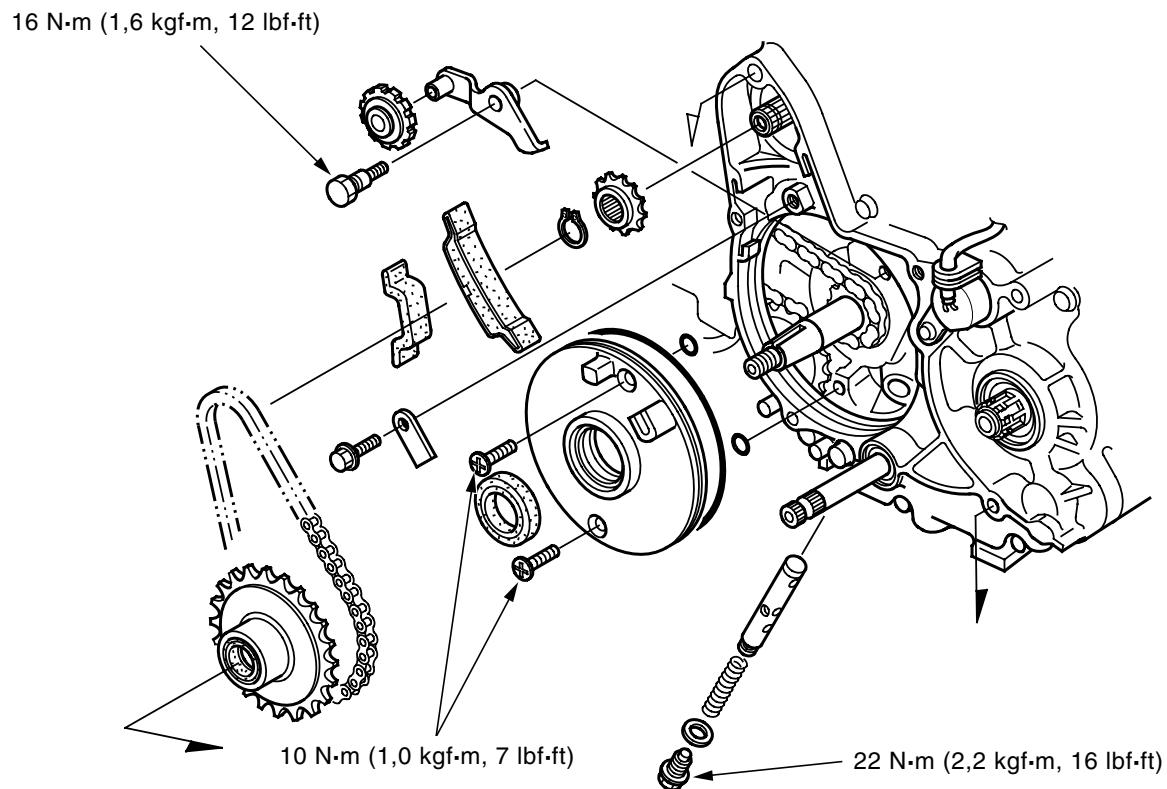


---

**GHI CHÉP**

---

## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM



# 10. PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

THÔNG TIN DỊCH VỤ	10-1	LY HỢP KHỞI ĐỘNG	10-4
TÌM KIẾM HỦ HỒNG	10-1	CĂNG XÍCH CAM	10-8
THÁO NẮP CẠC TE MÁY TRÁI	10-2	RÁP VÔ LĂNG	10-11
MÂM ĐIỆN	10-3	RÁP VỎ CẠC TE MÁY BÊN TRÁI	10-11
THÁO VÔ LĂNG	10-3		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Phần này bao gồm bảo dưỡng phát điện, vô lăng và ly hợp khởi động. Tất cả các công việc bảo dưỡng này có thể thực hiện với máy gắn trên khung xe.
- Xem phần 14 để kiểm tra mâm điện.
- Xem phần 15 để kiểm tra phát xung đánh lửa.

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT:

Đơn vị: mm (in)			
MỤC	TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA	
Căng xích cam	Thân cần đẩy	11,985 – 12,000 (0,4718 – 0,4724)	11,94 (0,470)
	Độ dài tự do của lò xo	111,7 (4,40)	100 (3,9)

10

### MÔ MEN LỰC SIẾT

Nắp lỗ cốt máy	3 N·m (0,3 kgf·m, 2,2 lbf·ft)
Nắp lỗ thời điểm	1,5 N·m (0,15 kgf·m, 1,1 lbf·ft)
Bu lông bịt kín căng xích cam	22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
Bu lông chốt căng xích cam	16 N·m (1,6 kgf·m, 12 lbf·ft)
Óc bắt bích vô lăng	40 N·m (4,1 kgf·m, 30 lbf·ft)
Vít bắt ngoài ly hợp khởi động	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

### DỤNG CỤ

Giữ vô lăng	07725 – 0040000
Cảo vô lăng	07933 – KG20000

## TÌM KIẾM HỦ HỒNG

### Mô tơ khởi động không quay

- Cháy cầu chì
- Bình điện yếu
- Tiếp xúc xấu, hỏng hoặc ngắn mạch
- Công tắc máy hỏng
- Công tắc khởi động hỏng
- Rơ le khởi động hỏng
- Mô tơ khởi động hỏng

### Mô tơ khởi động yếu

- Bình điện yếu
- Dây bị lỏng hoặc mát
- Bánh răng dẫn, bị dẫn khởi động hỏng

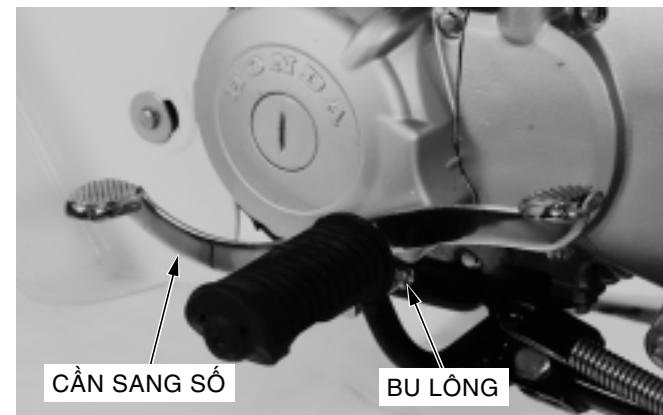
### Khởi động quay, nhưng máy không thể khởi động

- Ly hợp khởi động hỏng
- Bánh răng dẫn, bị dẫn khởi động hỏng

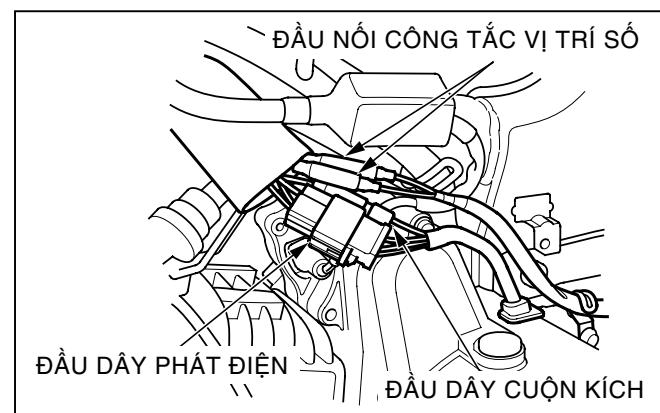
## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

### THÁO NẮP CẠC TE MÁY BÊN TRÁI

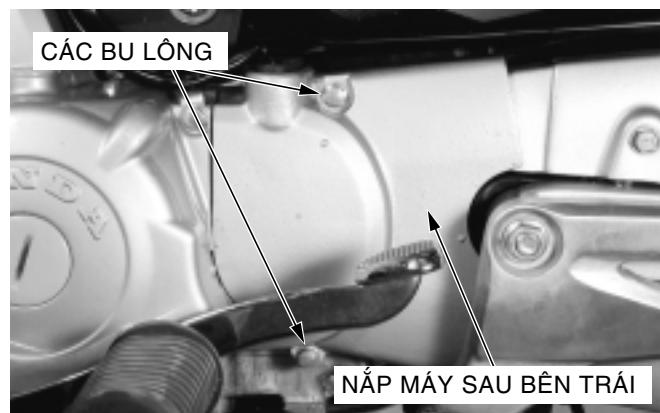
Tháo thanh gác chân (trang 2-6).  
Tháo bu lông và cần sang số.



Tháo đầu dây phát điện và đầu dây cuộn kích.  
Tháo các đầu nối công tắc vị trí số.



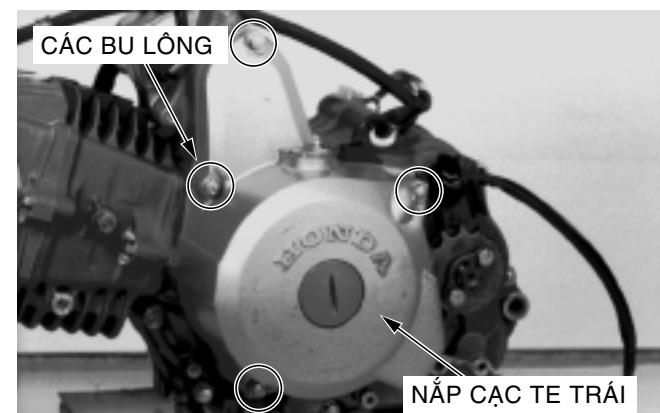
Tháo các bu lông bắt nắp sau cạc te bên trái.  
Tháo lõi cáp dây công tắc vị trí số bên nắp cạc te sau bên trái  
và sau đó tháo nắp ra.  
Tháo bu lông và bàn đạp sang số ra.



Tháo 4 bu lông và nắp cạc te trái ra.

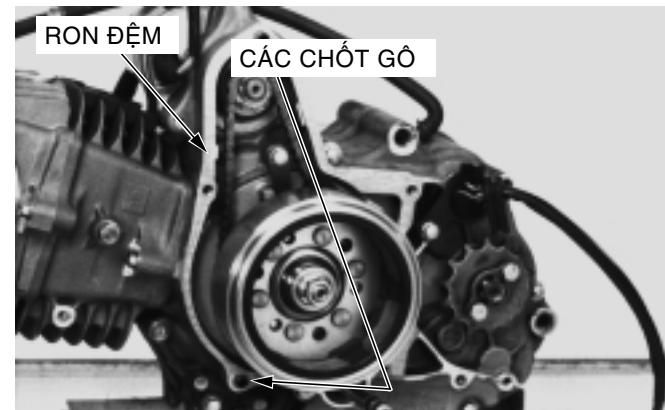
#### CẨN THẬN

*Nắp cạc te máy trái được tẩy hóa với vô lăng, cẩn thận trong khi tháo.*



## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỎI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

Tháo ron đệm và chốt gô.



### MÂM ĐIỆN

#### THÁO

Tháo bu lông, kẹp dây và tháo lỗ cáp dây phát điện khỏi nắp các te máy trái.

Tháo bu lông bắt bộ mâm điện, sau đó tháo bộ mâm điện khỏi nắp các te trái.

#### RẮP

Ráp bộ mâm điện vào nắp các te máy trái.  
Đi dây hộp lý và lắp lỗ cáp vào rãnh nắp các te máy trái.

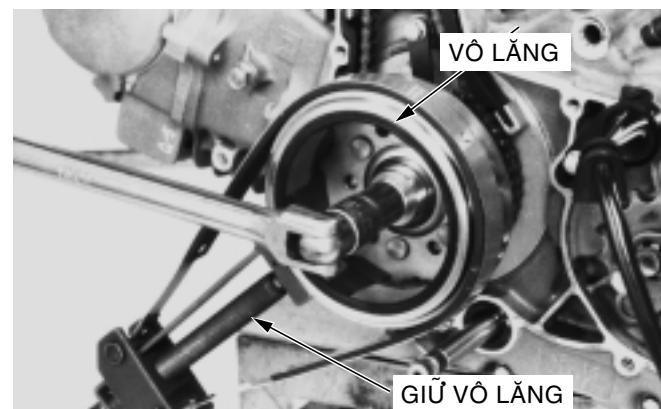
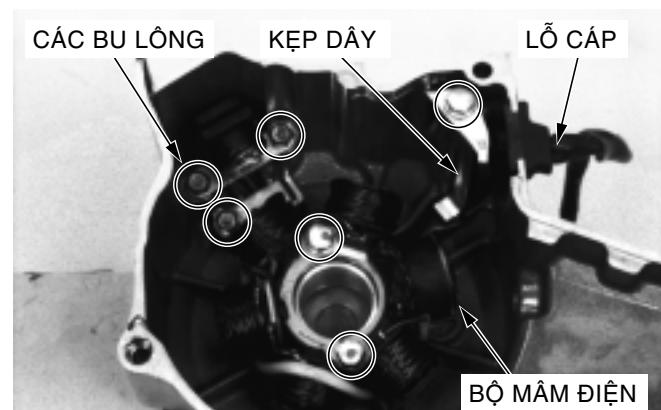
Ráp và siết chặt các bu lông bắt mâm điện một cách an toàn.  
Lắp kẹp dây và siết chặt các bu lông giữ.

### THÁO VÔ LĂNG

Dùng dụng cụ giữ vô lăng để giữ vô lăng, sau đó tháo ốc vô lăng và đệm.

**DỤNG CỤ:**  
Giữ vô lăng

07725 - 0040000



Dùng cảo vô lăng để tháo vô lăng.

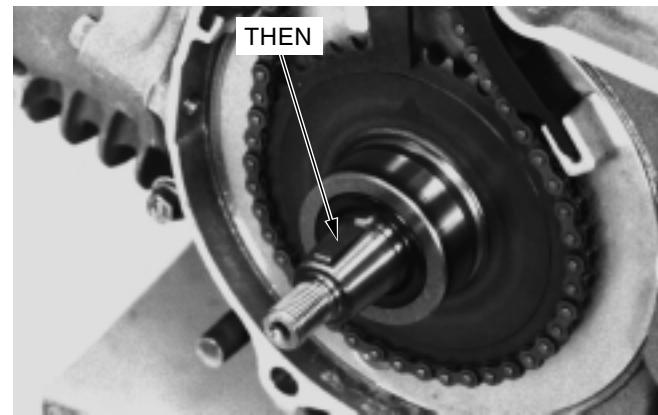
**DỤNG CỤ:**  
Cảo vô lăng

07933 - KG20000



## **PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỎI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM**

Tháo then khỏi cốt máy.



### **LY HỢP KHỎI ĐỘNG**

#### **THÁO RÁP**

Tháo vô lăng và then (trang 10-3).

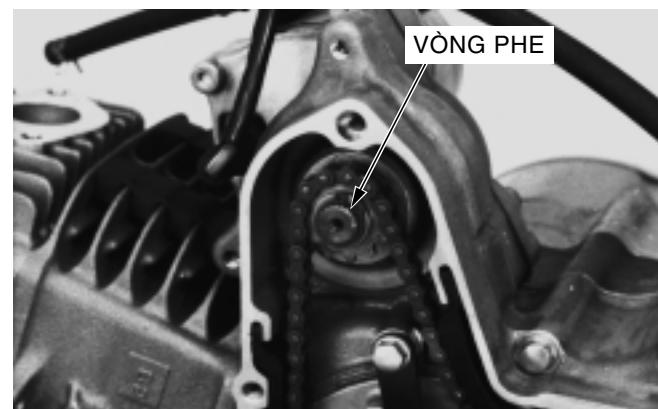
Tháo dẫn hướng xích khởi động và bảo vệ xích tải.

Tháo bu lông và tấm định vị nhông.

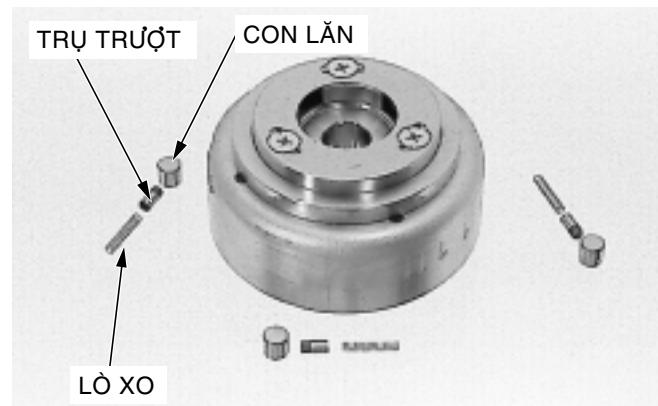


Tháo vòng phe khỏi trục mô tơ khởi động.

Tháo nhông dẫn, bị dẫn khởi động và tháo xích như một bộ.



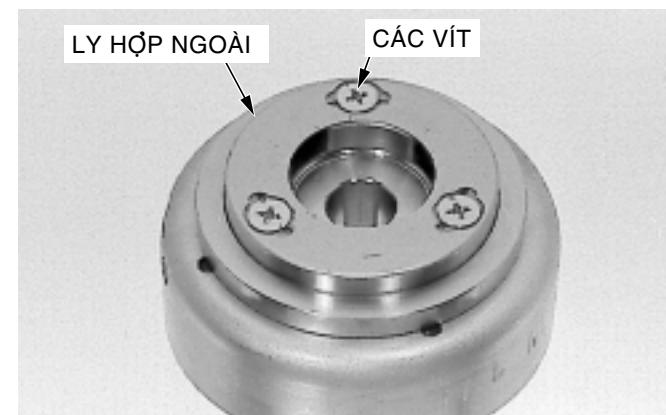
Tháo con lăn, trụ trượt và lò xo của ly hợp một chiều khỏi ly hợp khởi động ngoài.



## **PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM**

Dùng súng hơi để tháo 3 vít bắt ly hợp khởi động ngoài.

Tháo ly hợp khởi động ngoài, đĩa bên và chốt gô.

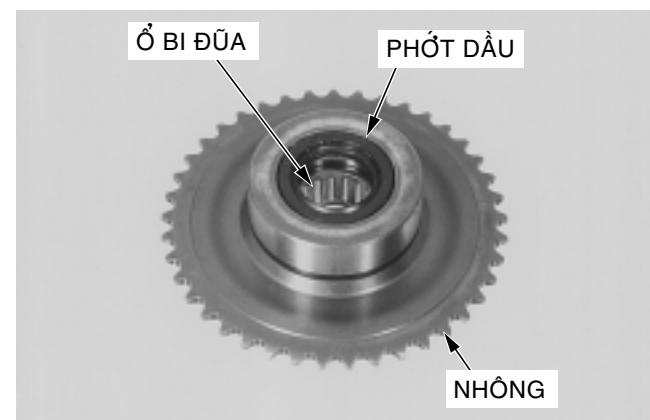


### **KIỂM TRA**

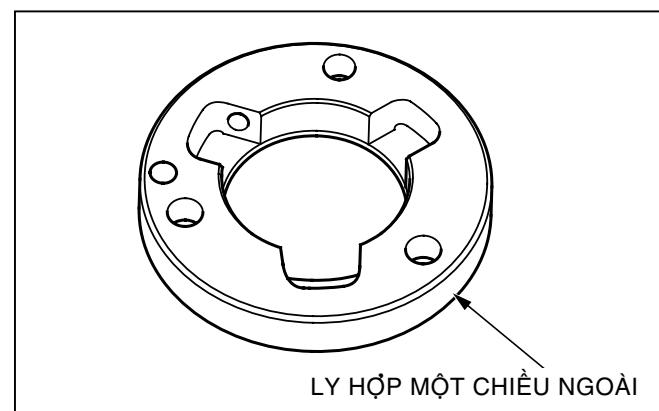
Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng của nhông khởi động.

Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng của vaval nhông khởi động.

Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng của phớt dầu và ổ bi đỡa.

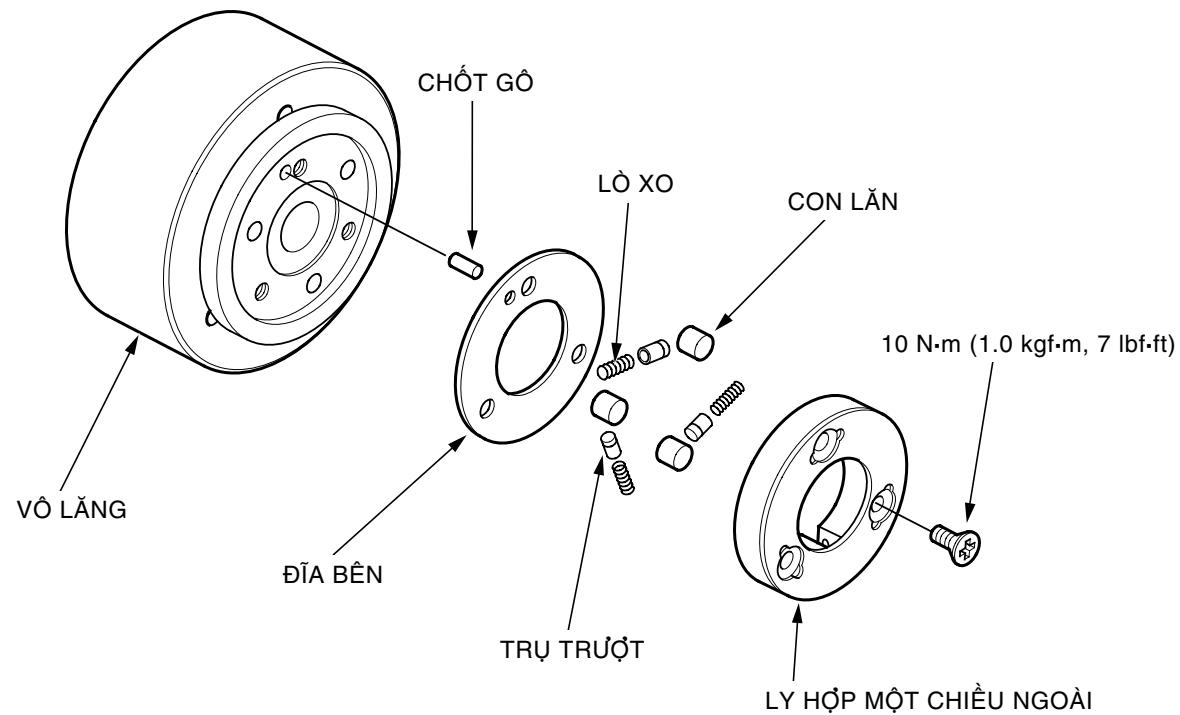


Kiểm tra sự mòn hoặc hư hỏng của ly hợp một chiều ngoài.

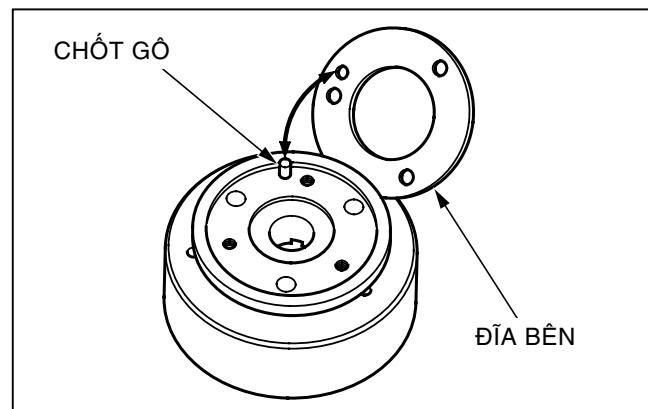


## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

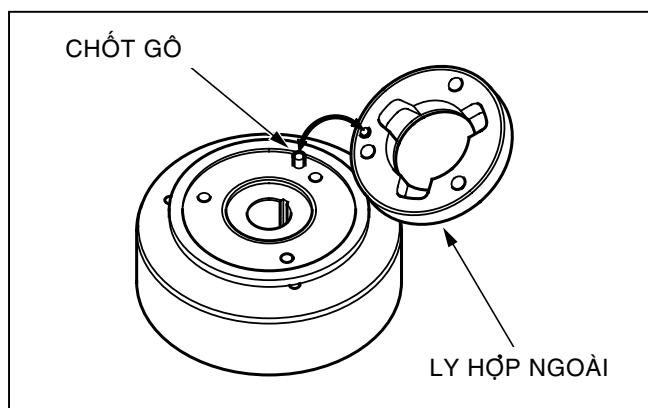
### LẮP RÁP



Ráp chốt gô vào vô lăng.  
Ráp đĩa bên với lỗ trung với chốt gô.



Ráp ly hợp khởi động ngoài vào vô lăng sao cho lỗ của nó trùng với chốt gô.



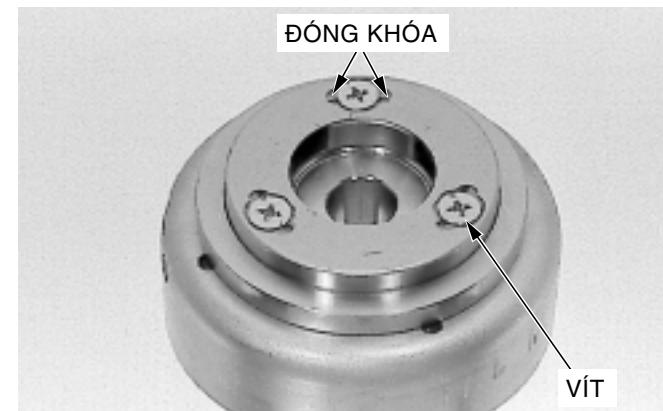
## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

Bôi keo khóa vào ren vít bắt bộ phận ngoài ly hợp khởi động mới.

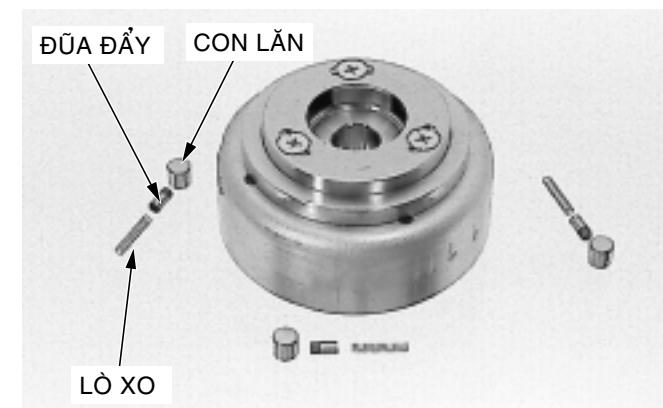
Ráp và siết chặt các vít theo đúng lực siết.

**LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

Đóng khóa các vít như trong hình.

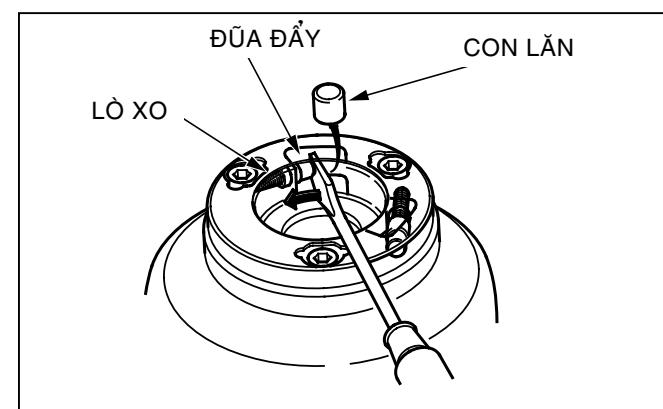


Ráp lò xo, đũa đẩy và con lăn của ly hợp khởi động một chiều vào bộ phận ngoài của ly hợp khởi động.



Ráp con lăn của ly hợp một chiều bằng cách nhấn đũa đẩy như trong hình.

Đảm bảo rằng ly hợp khởi động một chiều phải quay êm.



Ráp tạm nhông khởi động vào bộ phận ngoài ly hợp một chiều. Kiểm tra sự hoạt động của ly hợp một chiều bằng cách quay bánh răng khởi động.

Bánh răng phải quay ngược chiều kim đồng hồ và không quay theo chiều kim đồng hồ.



## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

Ráp nhông dẫn, bị dẫn khởi động và xích như một bộ.  
Ráp vòng phe vào rãnh trực mô tơ khởi động.



Ráp đĩa định vị nhông khởi động và siết chặt bu lông.  
Ráp bộ phận dẫn hướng xích và bộ phận bảo vệ xích.

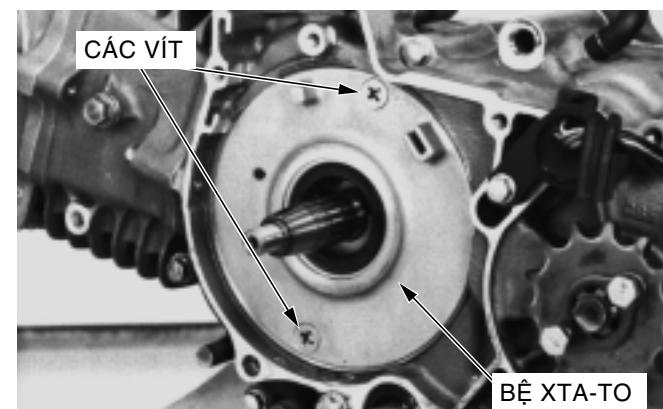


## CĂNG XÍCH CAM

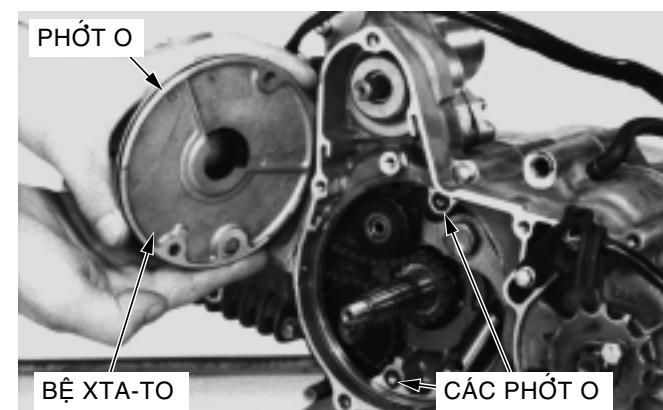
### THÁO

Tháo vô lăng (trang 10-3).

Tháo các vít bắt bệ xta-to.

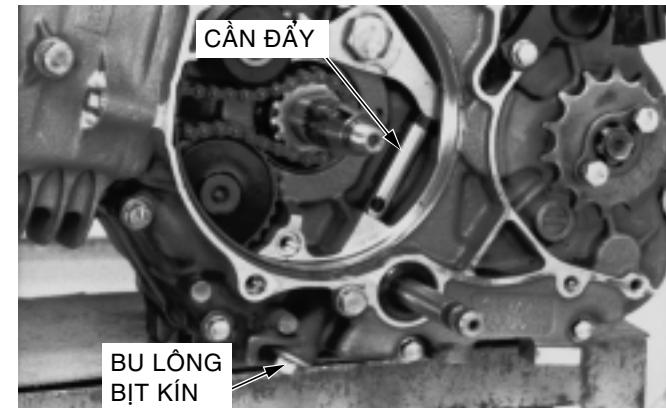


Tháo bệ xta-to và phớt O.

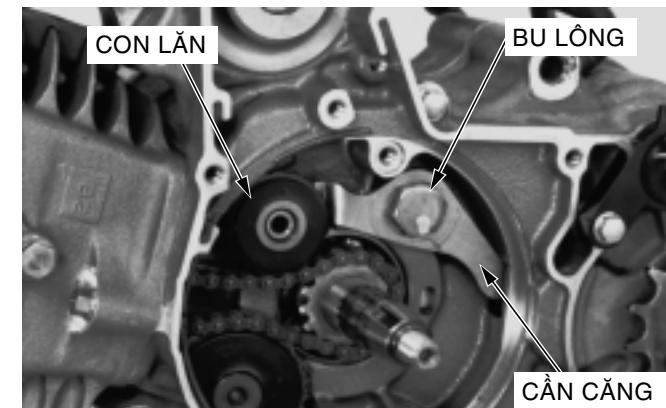


## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

Tháo bu lông bịt kín, lò xo cǎng và cần đẩy.



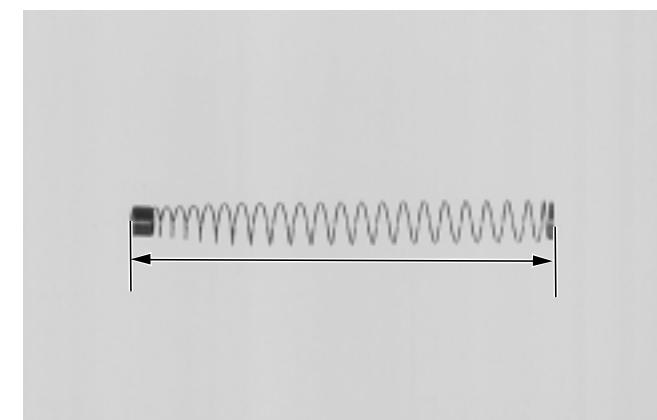
Tháo bu lông chốt, cần cǎng và con lăn.



### KIỂM TRA

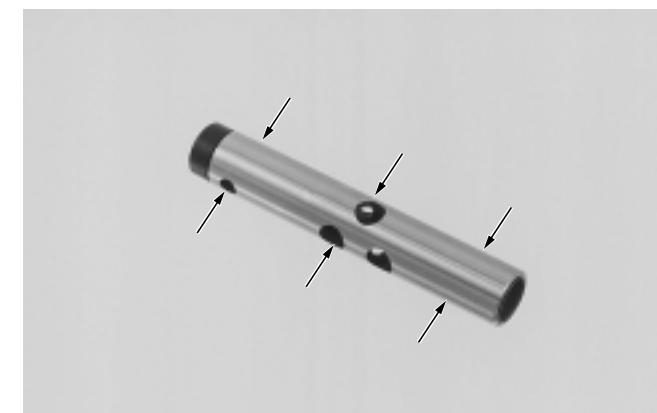
Đo chiều dài tự do của lò xo cǎng.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 100 mm (3,9 in)



Kiểm tra cần đẩy xem có bị mòn hay hư hỏng không.  
Đo thân cần đẩy.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 11,94 mm (0,470 in)

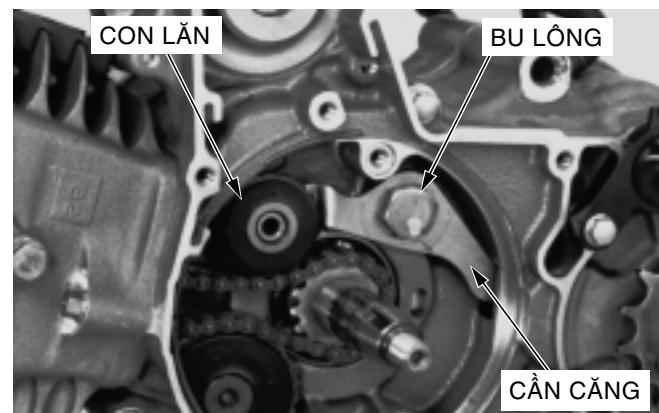


## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỎI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

### LẮP RÁP

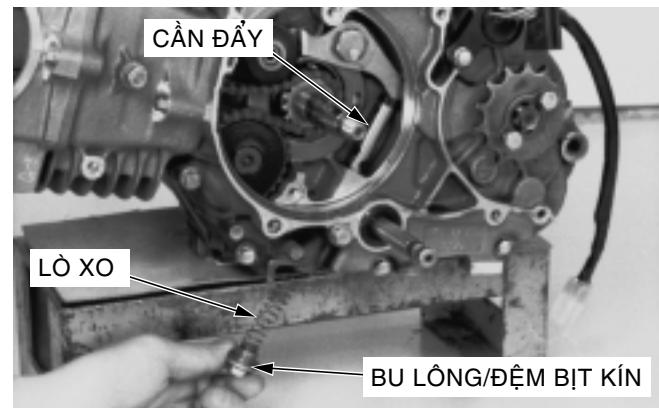
Ráp con lăn cǎng xích cam, cần cǎng và bu lông chốt.  
Siết chặt bu lông chốt theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 16 N·m (1,6 kgf·m, 12 lbf·ft)**



Ráp cần đẩy và lò xo căng.  
Kiểm tra đệm kín xem còn tốt không, ráp bu lông bịt kín cǎng xích cam.  
Siết chặt bu lông theo đúng lực siết.

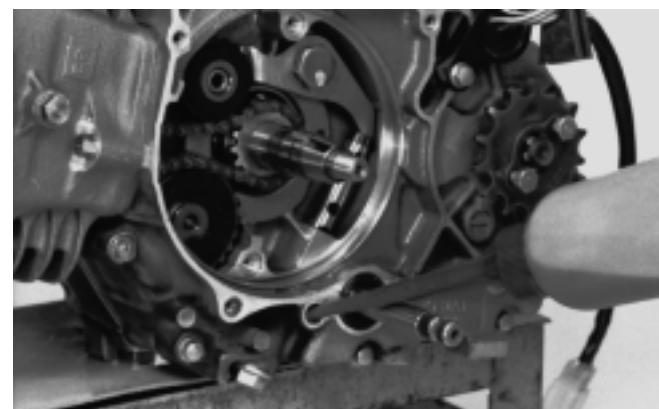
**MÔ MEN: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)**



Tháo bu lông và vòng đệm bịt kín các te.  
Cho 1 - 2 cm<sup>3</sup> dầu máy vào cần đẩy.

Kiểm tra vòng đệm kín xem còn tốt không, ráp vòng đệm và bu lông bịt kín.

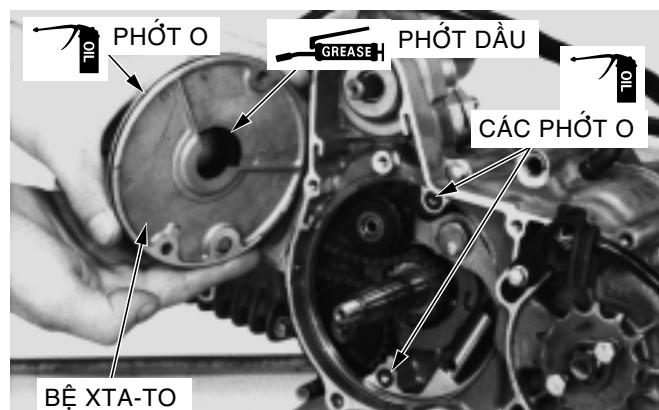
Siết chặt bu lông một cách an toàn.



Kiểm tra phớt dầu bệ xta-to xem có bị hư hỏng không, thay mới nếu cần thiết.

Bôi mỡ vào phớt dầu.

Bôi dầu máy vào các phớt O, ráp chúng vào các rãnh của các te máy và rãnh của bệ xta-to.

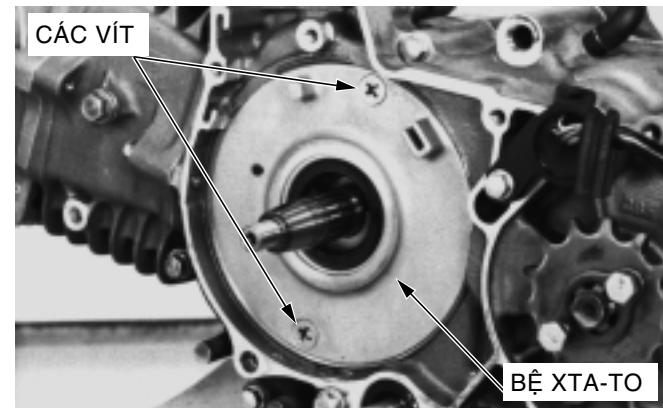


## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHƠI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

Ráp bệ xta-to và siết chặt các vít một cách an toàn.

### CẨN THẬN

*Cẩn thận để không làm hỏng các phớt dầu.*



## RÁP VÔ LĂNG

Lau sạch dầu ở phần côn của cốt máy.

Ráp then bán nguyệt vào cốt máy.



Ráp vòng đệm và ốc vô lăng.

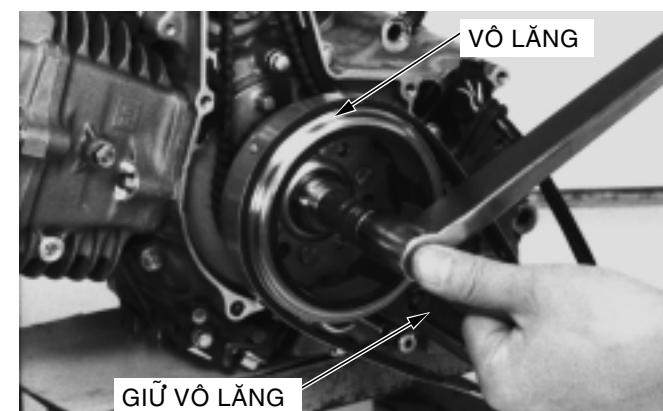
Dùng cần giữ vô lăng để giữ vô lăng, sau đó siết chặt ốc theo đúng lực siết.

### DỤNG CỤ:

Cần giữ vô lăng

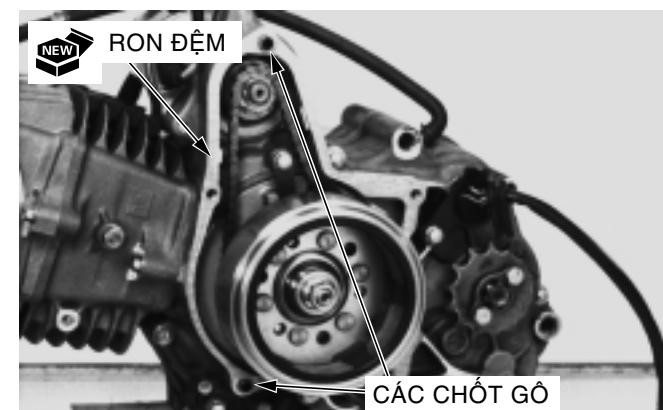
07725 - 0040000

MÔ MEN LỰC SIẾT: 40 N·m (4,1 kgf·m, 30 lbf·ft)



## RÁP NẮP CẠC TE TRÁI

Ráp các chốt gô và ron đệm mới.



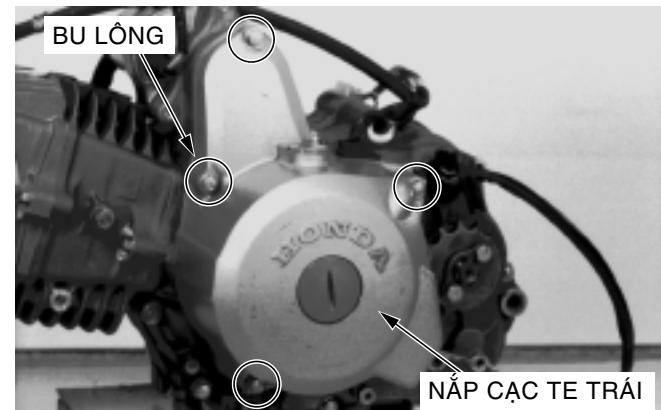
## PHÁT ĐIỆN, LY HỢP KHỞI ĐỘNG, CĂNG XÍCH CAM

Ráp nắp máy bên trái.

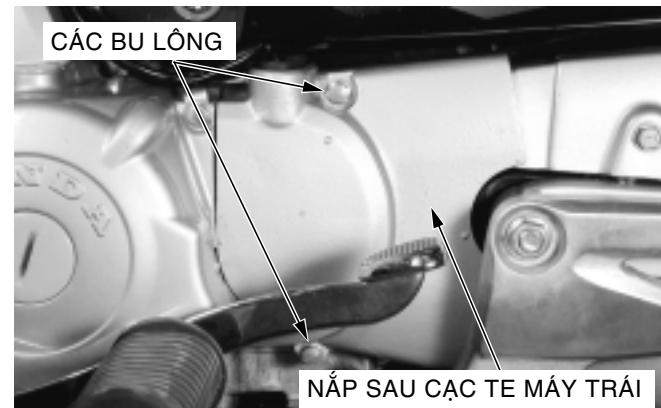
### CẨN THẬN

Nắp cạc te máy bên trái (xta-to) được tự hóa bởi vô lăng, cần thận trong khi ráp.

Siết chặt 4 bu lông nắp cạc te máy trái.

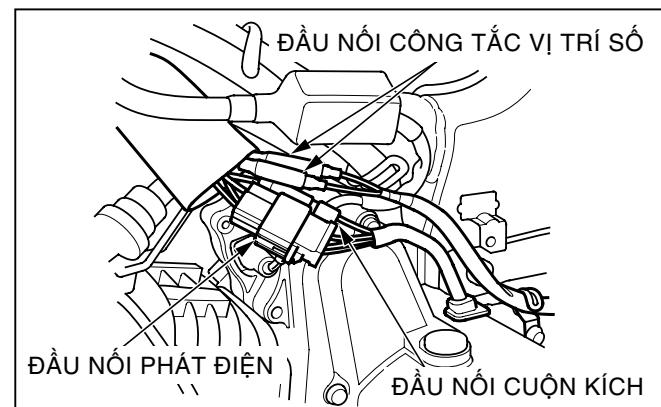


Ráp nắp sau cạc te máy trái và siết chặt hai bu lông SH.

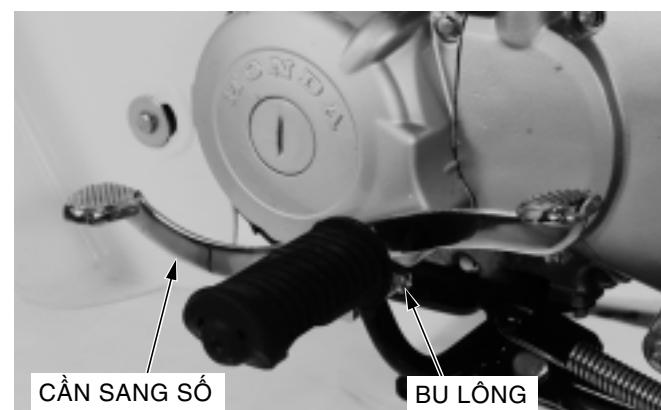


Kéo dây phát điện một cách hợp lý, gắn đầu nối phát điện và đầu nối cuộn kích.

Gắn đầu nối công tắc vị trí số.



Ráp cần sang số và siết chặt bu lông.  
Ráp thanh gác chân chính (trang 2-6).



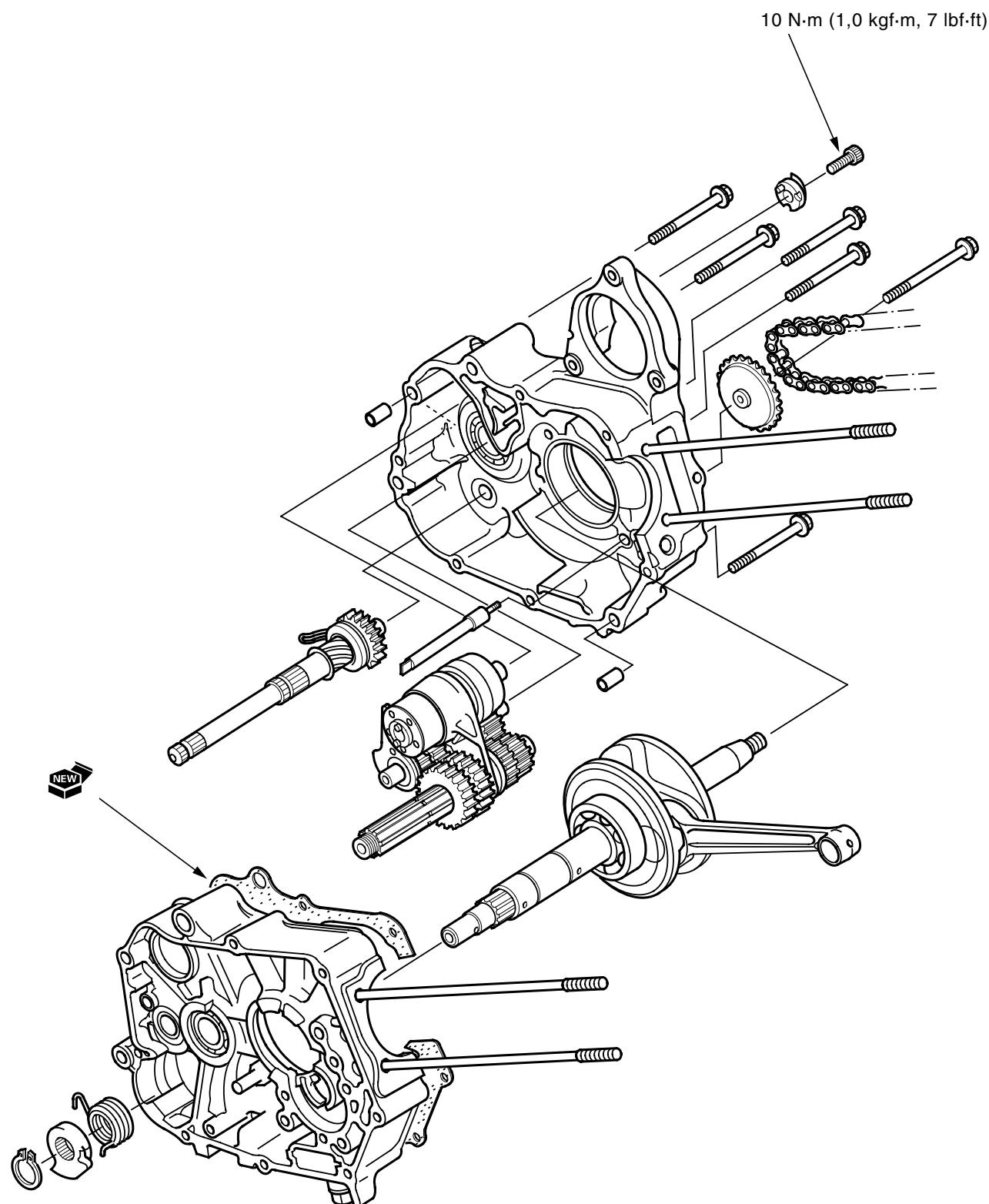
---

**GHI CHÉP**

---

## CỘT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

---



# 11. CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

THÔNG TIN DỊCH VỤ	11-1	HỘP SỐ	11-6
TÌM KIẾM HỦ HỒNG	11-2	CẦN KHỞI ĐỘNG	11-12
THÁO RÃ LỐC MÁY	11-3	RÁP LỐC MÁY	11-14
CỐT MÁY	11-4		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Lốc máy phải được tháo rã ra để bảo trì cốt máy, hộp số và cần khởi động.
- Những phụ tùng sau phải được tháo ra trước khi rã lốc máy.
  - Phát điện, căng xích cam (Phần 10)
  - Ly hợp, cở cầu sang số (Phần 9)
  - Đầu quy lá (Phần 7)
  - Xy lanh, pít tông (Phần 8)
  - Máy (Phần 6)
  - Bơm dầu (Phần 4)

## THÔNG SỐ KỸ THUẬT

Đơn vị: mm (in)

MỤC		TIÊU CHUẨN		GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Cốt máy	Khe hở bên thanh truyền	0,10 – 0,35 (0,004 – 0,014)		0,60 (0,024)
	Khe hở hướng kính của thanh truyền	0 – 0,012 (0 – 0,0005)		0,05 (0,002)
	Độ đảo	—		0,10 (0,004)
Hộp số	Lỗ bánh răng	M2	17,032 – 17,059 (0,6705 – 0,6716)	17,10 (0,673)
		M4	17,016 – 17,043 (0,6699 – 0,6710)	17,10 (0,673)
		C1	23,020 – 23,053 (0,9063 – 0,9076)	23,10 (0,909)
		C3	20,020 – 20,053 (0,7882 – 0,7895)	20,10 (0,791)
	Thân bạc thau	C1	22,979 – 23,000 (0,9047 – 0,9055)	22,93 (0,903)
	Lỗ bạc thau	C1	20,000 – 20,021 (0,7874 – 0,7882)	20,08 (0,791)
	Khe hở bánh răng và bạc thau	C1	0,020 – 0,074 (0,0008 – 0,0028)	0,10 (0,004)
	Trục chính	M2, 4	16,966 – 16,984 (0,6680 – 0,6687)	16,95 (0,667)
	Trục trung gian	C1, 3	19,959 – 19,980 (0,7858 – 0,7866)	19,94 (0,785)
	Khe hở giữa trục và bánh răng	M2	0,048 – 0,093 (0,0019 – 0,0037)	0,10 (0,004)
		M4	0,032 – 0,087 (0,0013 – 0,0034)	0,10 (0,004)
		C3	0,040 – 0,094 (0,0016 – 0,0037)	0,10 (0,004)
	Khe hở giữa trục và bạc thau	C1	0,020 – 0,062 (0,0008 – 0,0024)	0,10 (0,004)
Càng sang số	Lỗ	34,075 – 34,100 (1,3415 – 1,3425)		34,14 (1,344)
	Độ dày càng	4,86 – 4,94 (0,191 – 0,194)		4,60 (0,181)
	Thân heo số	33,950 – 33,975 (1,3366 – 1,3376)		33,93 (1,336)

11

### GIÁ TRỊ LỰC SIẾT

Bu lông heo số

10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

11-1

## **CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG**

---

### **DỤNG CỤ**

Quả tạ, trục tháo	07741 - 0010201
Đầu nối, 32 × 35 mm	07746 - 0010100
Đầu nối, 37 × 40 mm	07746 - 0010200
Đầu nối, 52 × 55 mm	07746 - 0010400
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200
Dẫn hướng, 17 mm	07746 - 0040400
Dẫn hướng, 20 mm	07746 - 0040500
Dụng cụ đóng A	07749 - 0010000
Dụng cụ tháo ổ bi, 12mm	07936 - 1660001
Đầu nối, 28 × 30 mm	07946 - 1870100

## **TÌM KIẾM HỦ HỒNG**

### **KHÓ SANG SỐ**

- Điều chỉnh ly hợp sai
- Càng sang số cong
- Càng lùa cong
- Rãnh cam heo số hỏng
- Lượng dầu hộp số không đúng

### **TRUYỀN ĐỘNG NHẬY RA NGOÀI BÁNH RĂNG**

- Chân răng và đinh răng bị mòn
- Trục càng cong
- Hãm heo số bị gãy

### **QUÁ ỒN**

- Ổ bi đầu lớn cốt máy mòn
- Ổ bi cổ cốt máy mòn

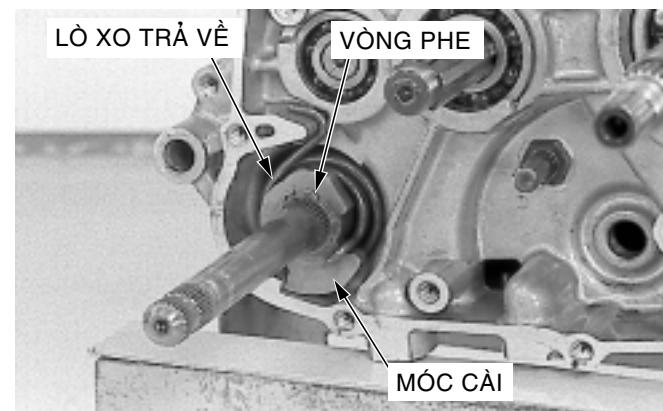
## THÁO RÃ LỐC MÁY

### CHÚ Ý

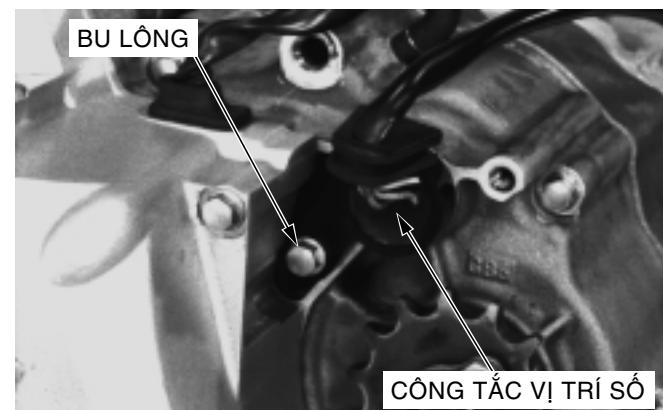
Xem phần thông tin dịch vụ (trang 11-1) để tháo các bộ phận cần thiết trước khi tháo rã lốc máy.

Tháo vòng phe khởi động trực cần khởi động.

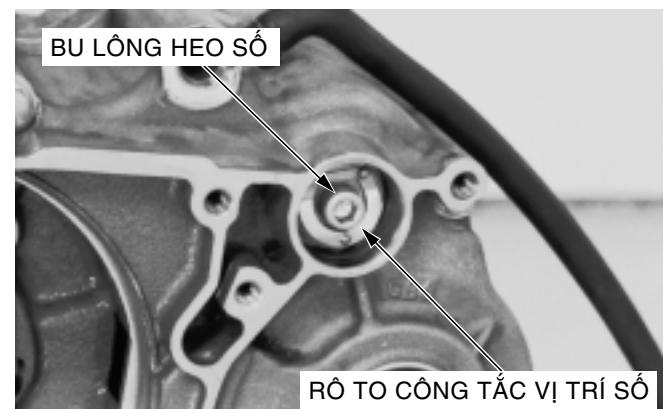
Tách móc lò xo trả về ra và tháo móc cài và lò xo trả về ra.



Tháo bu lông và công tắc vị trí số.

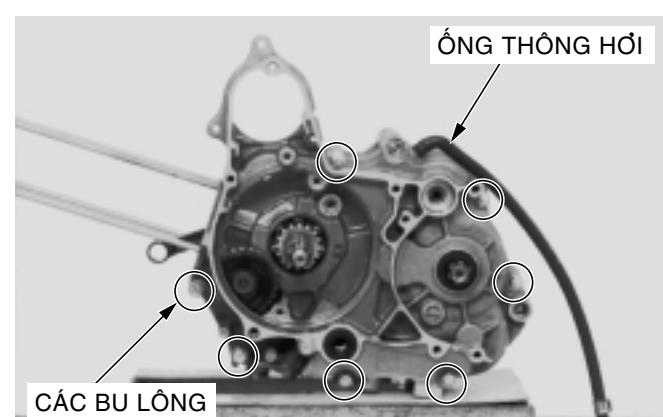


Tháo bu lông heo số và rô to công tắc vị trí số.



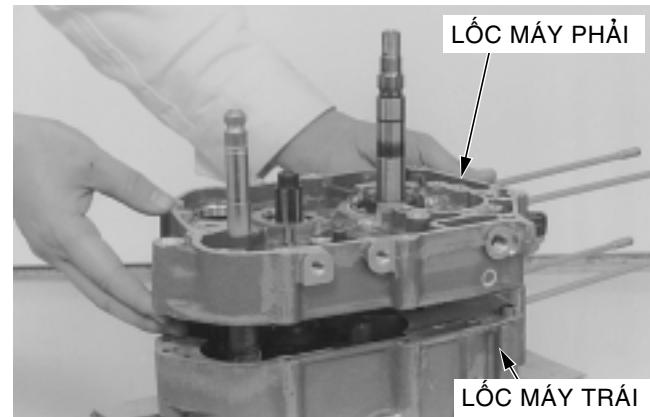
Tháo ống thông hơi các te máy.

Nối lỏng các bu lông lốc máy theo 2-3 bước chéo góc nhau.

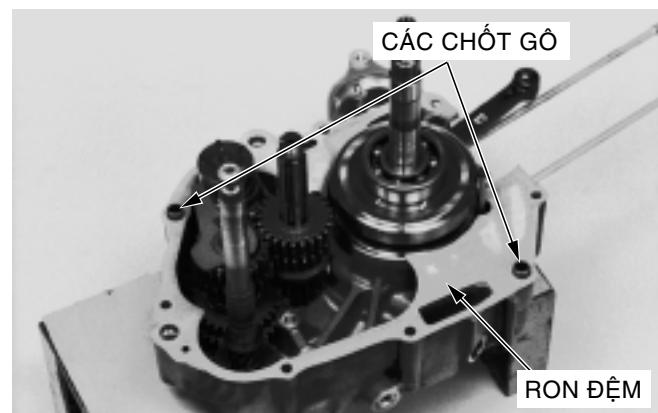


## **CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG**

Đặt lốc máy trái xuống dưới.  
Rã lốc máy trái và phải ra.

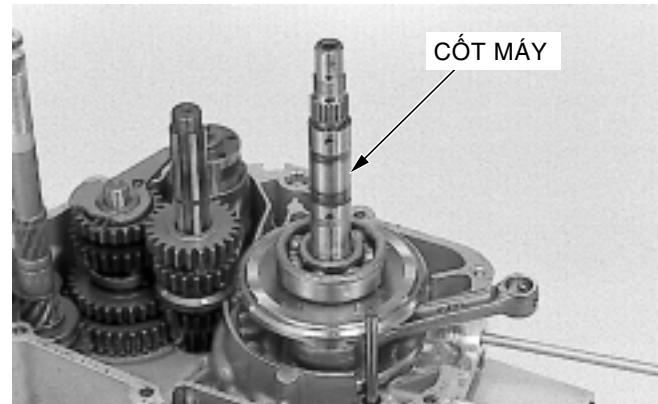


Tháo ron đệm và các chốt gô ra.

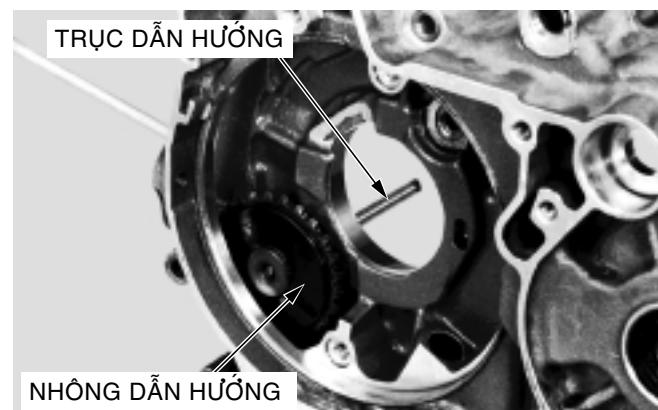


### **CỐT MÁY THÁO**

Tháo cốt máy khỏi lốc máy trái.



Nếu cần, tháo trục và nhông dẫn hướng xích cam.

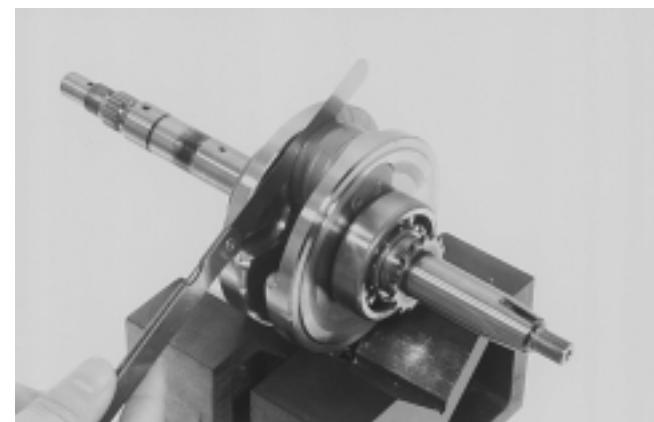


## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

### KIỂM TRA

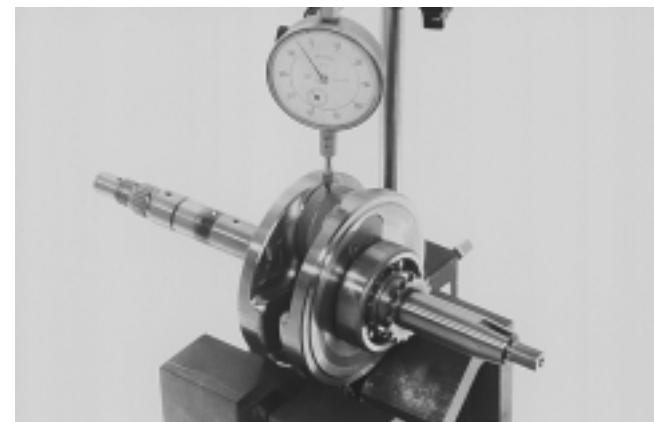
Đo khe hở bên đầu lớn thanh truyền bằng thước lá.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,60 mm (0,024 in)



Đo khe hở hướng kính của đầu lớn thanh truyền ở các điểm đối xứng như trong hình.

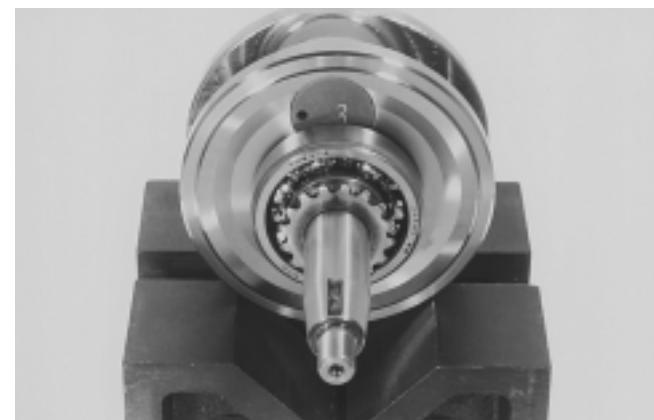
**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,05 mm (0,002 in)



Quay vòng ngoài của ổ bi cốt máy bằng ngón tay.

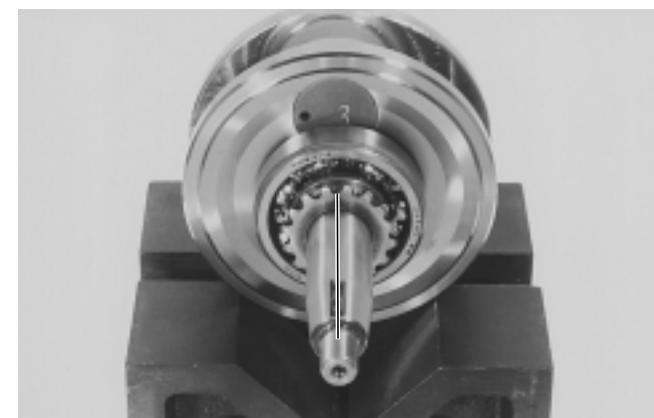
Ổ bi phải quay trơn và êm.

Kiểm tra xem vòng trong của ổ bi có chặt khít trên cốt máy không.



Kiểm tra nhông thời điểm xem có bị mòn hoặc hư hỏng không.

Nếu thay nhông thời điểm thì đảm bảo điểm giữa của răng nhông phải trùng với điểm giữa của rãnh then bán nguyệt như trong hình.

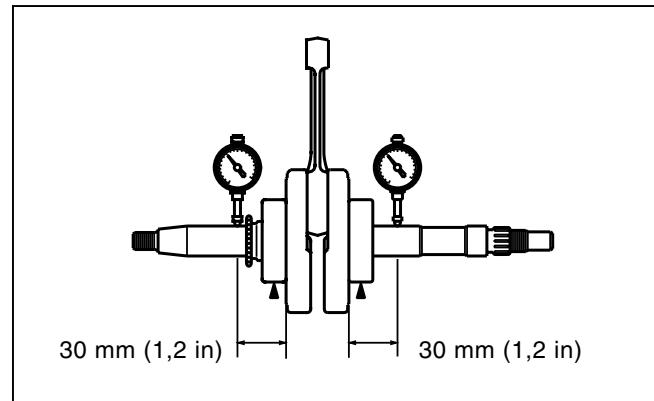


## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

Đặt cốt máy vào một cái giá hoặc khói V và dùng đồng hồ so để đo độ đảo.

Vị trí được chỉ ra như trong hình.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,10 mm (0,004 in)

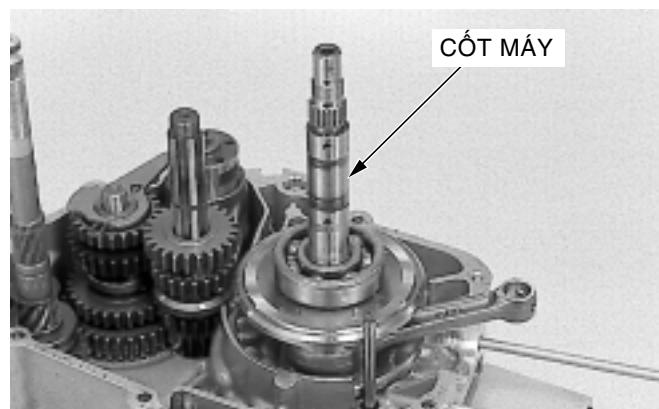


## RÁP

Ráp nhông và trục dẫn hướng.



Ráp cốt máy vào lốc máy trái.

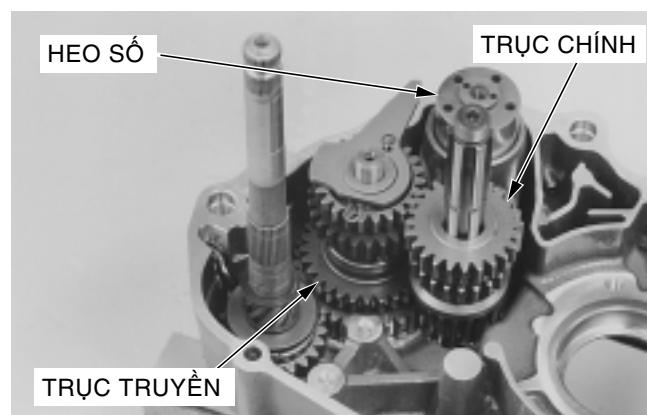


## HỘP SỐ

### THÁO

Tháo trục cần khởi động (trang 11-12).

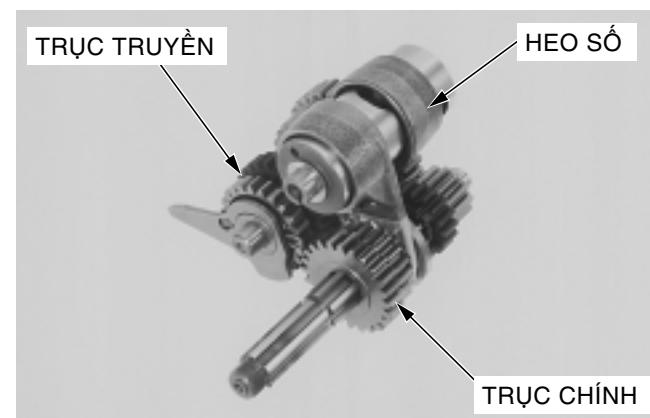
Tháo trục chính, trục truyền và heo số thành một bộ.



## CỘT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

### RÃ HỘP SỐ

Rã trực chính, trực truyền và heo số.



### KIỂM TRA HỘP SỐ

Kiểm tra các chân bánh răng, lỗ chân và răng xem mòn có bình thường không hoặc thiếu bôi trơn không.

Đo lỗ của mỗi bánh răng.

#### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

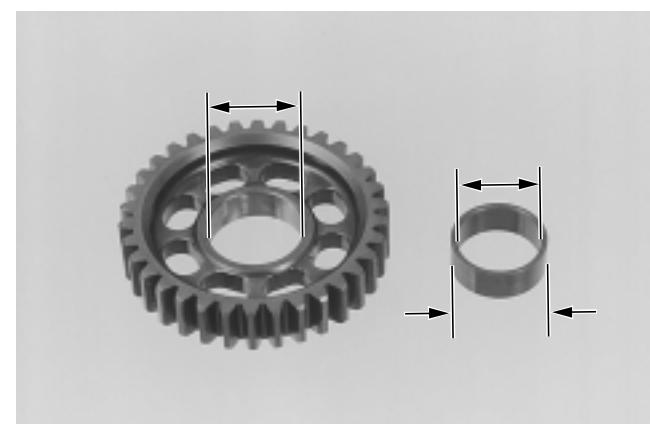
M2: 17,10 mm (0,673 in)

M4: 17,10 mm (0,673 in)

C1: 23,10 mm (0,909 in)

C3: 20,10 mm (0,791 in)

Đo đường kính ngoài và trong của bạc thau bánh răng C1.



#### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

Đường Kính thân: 22,93 mm (0,903 in)

Đường Kính lỗ: 20,08 mm (0,791 in)

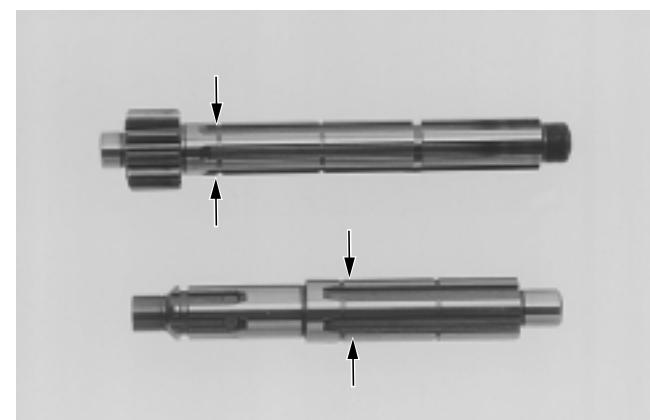
Kiểm tra rãnh càng sang số của bánh răng sang số xem có bị mòn quá hoặc hư hỏng không.

Đo thân của trục chính và trục truyền.

#### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

Ở bánh răng M2, M4: 16,95 mm (0,667 in)

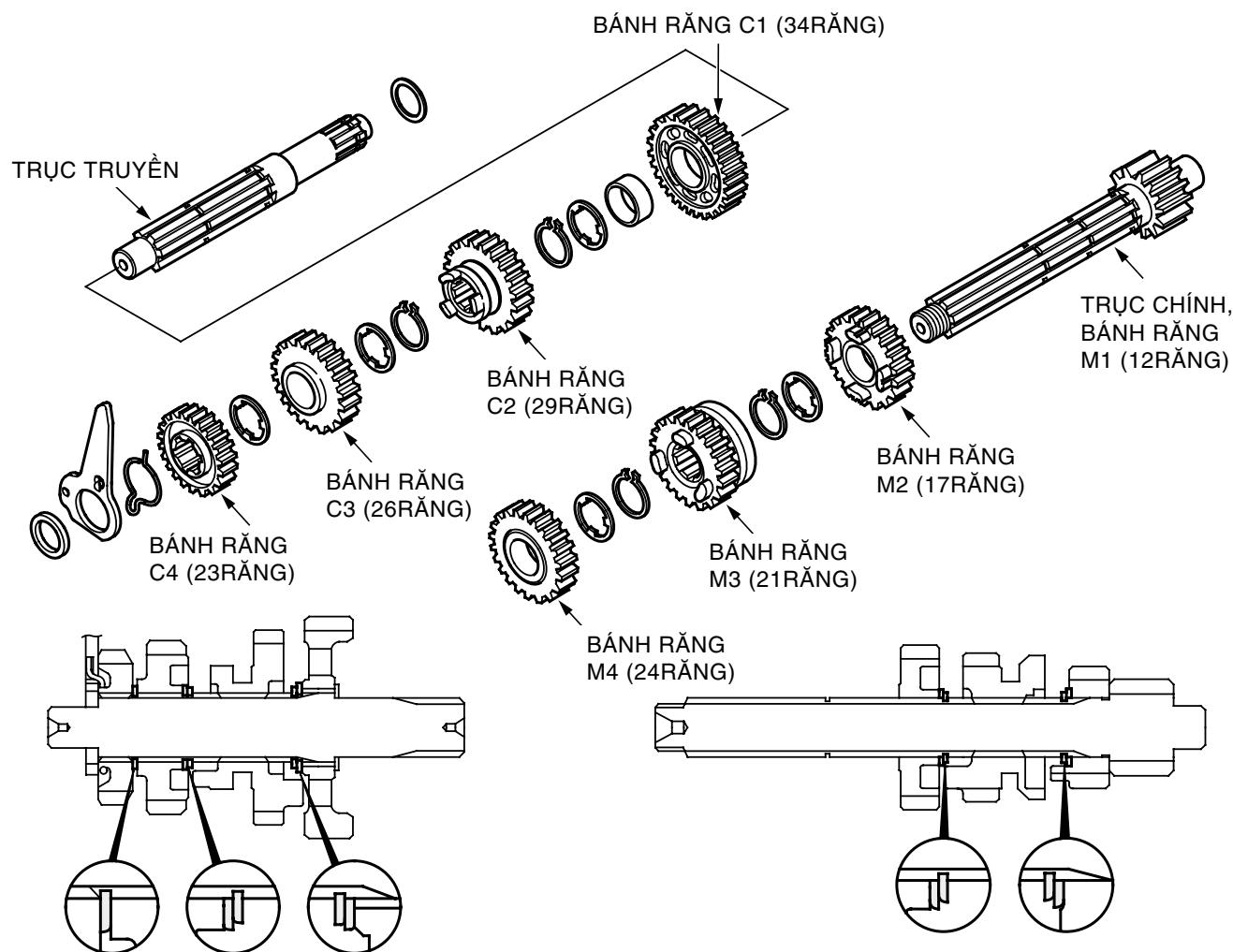
Ở bánh răng C1, C3: 19,94 mm (0,785 in)



## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

### RÁP HỘP SỐ

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

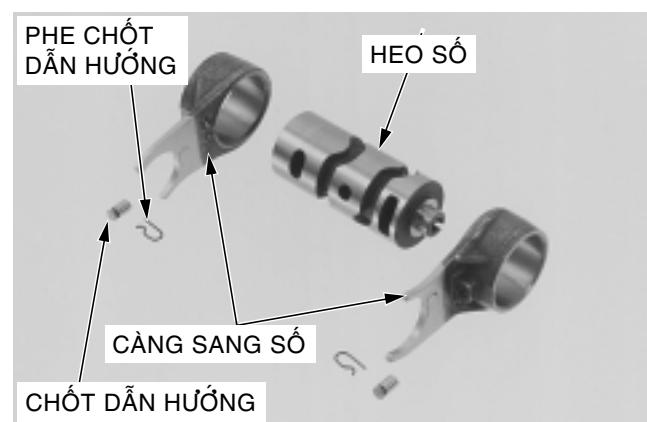


## CỘT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

### RÃ HEO SỐ

Tháo các phe chốt dẫn hướng.

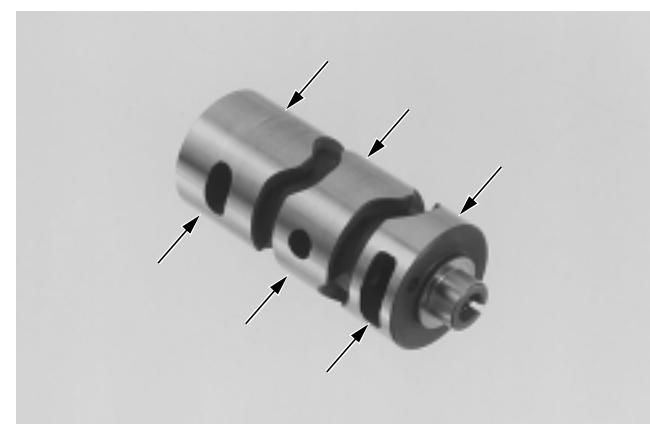
Tháo các chốt dẫn hướng, sau đó tháo các càng sang số.



Kiểm tra các rãnh trên heo số xem có bị mòn hoặc hư hỏng không.

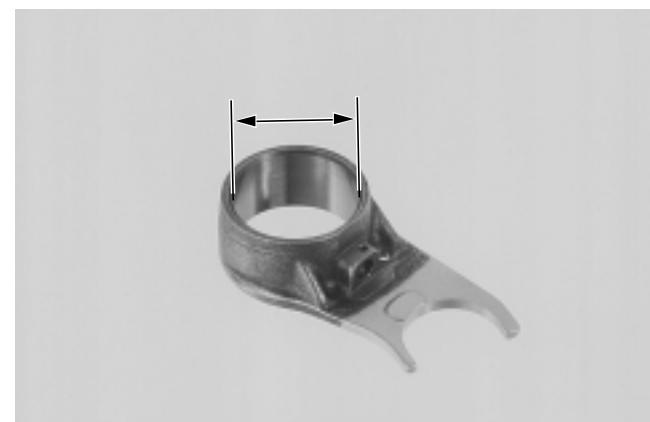
Đo thân của heo số.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 33,93 mm (1,336 in)



Đo lỗ càng sang số.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 34,14 mm (1,344 in)



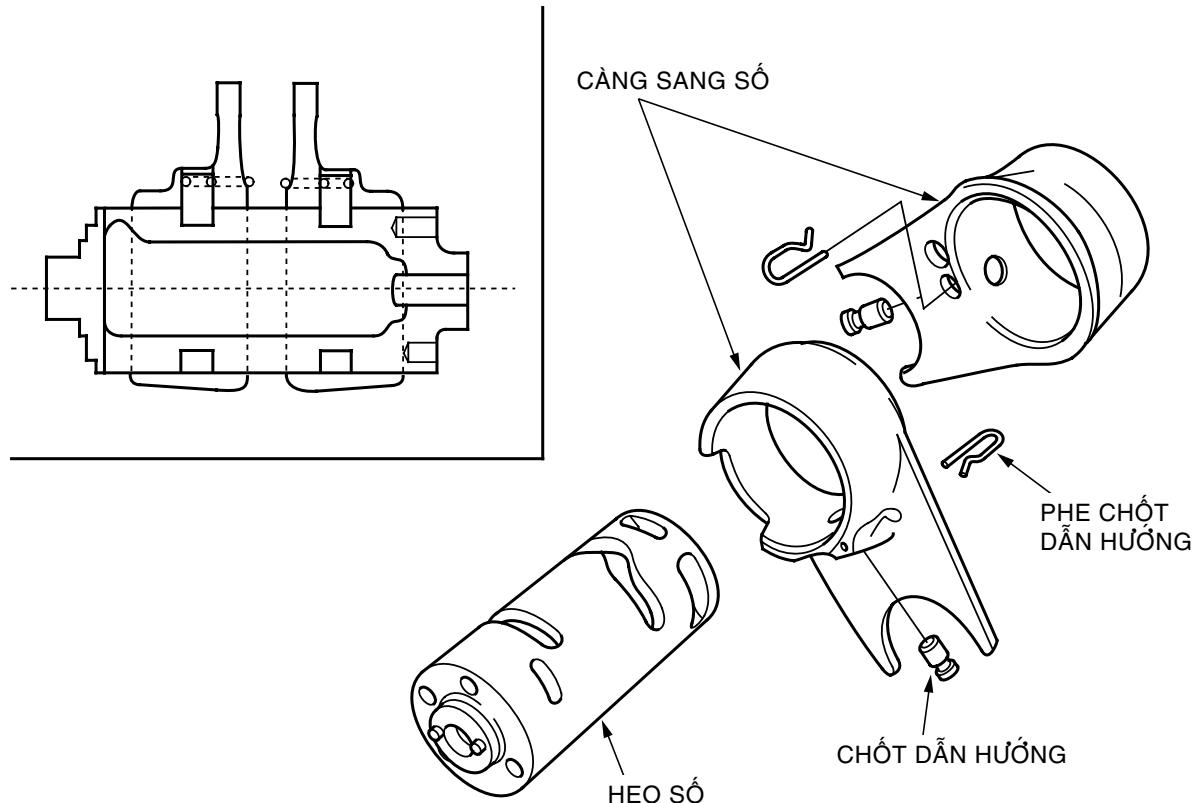
Đo độ dày của càng.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 4,60 mm (0,181 in)



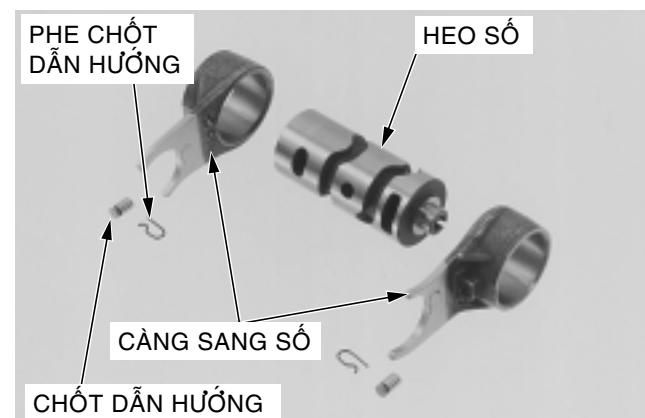
## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

### RÁP HEO SỐ



Ráp các càng sang số vào heo số.

Ráp các chốt và cài các phe vào một cách an toàn.



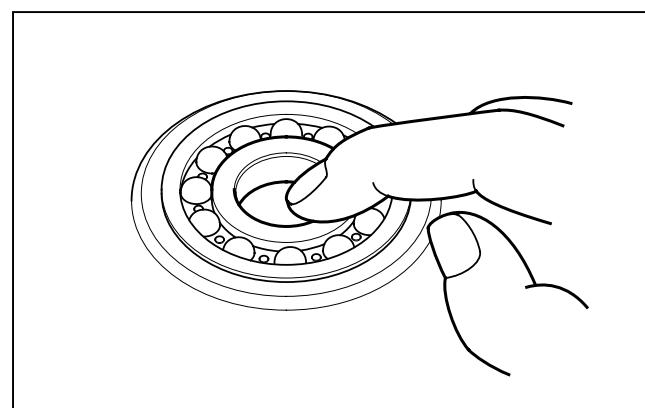
### THAY Ổ BI HỘP SỐ

Quay bánh răng trong của mỗi ổ bi bằng ngón tay.

Các ổ bi phải quay trơn và êm.

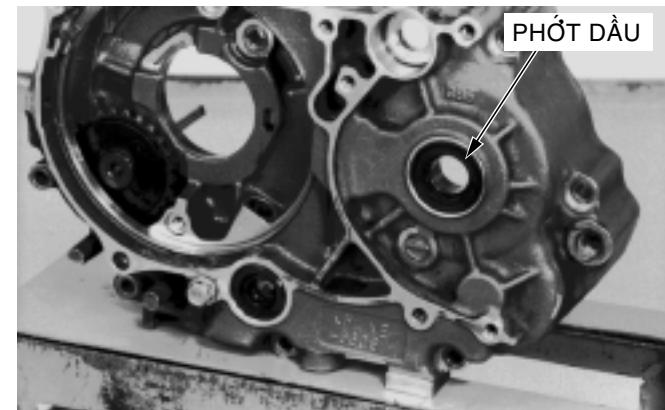
Cũng cần kiểm tra vòng ngoài ổ bi có chặt khít trong lốc máy không.

Tháo bỏ các ổ bi đi nếu vòng trong không quay trơn, êm hoặc lỏng trong lốc máy.

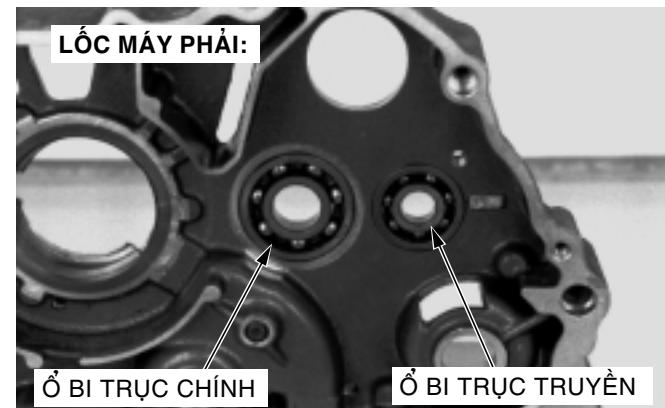


## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

Tháo phớt dầu trực truyền.



Đóng ổ bi trực chính ra khỏi lốc máy phải.



Đóng ổ bi trực truyền ra khỏi lốc máy trái.

Dùng dụng cụ chuyên dùng để tháo ổ bi trực chính.

### DỤNG CỤ:

Tháo ổ bi, 12 mm	07936 - 1660001
Quả tạ tháo	07741 - 0010201

Đóng các ổ bi vào lốc máy.

### DỤNG CỤ:

#### Trục chính bên trái:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 28 × 30 mm	07946 - 1870100
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200

#### Trục truyền bên trái:

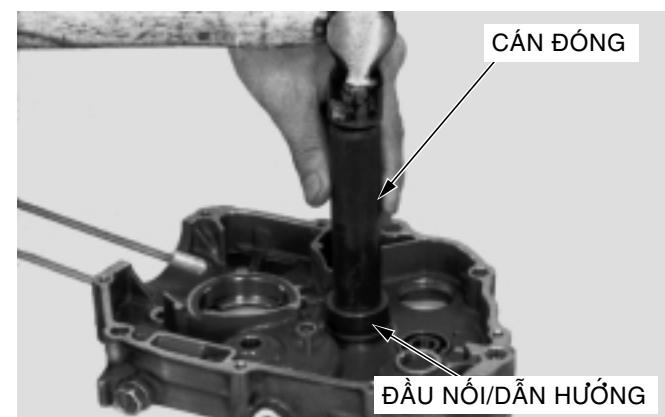
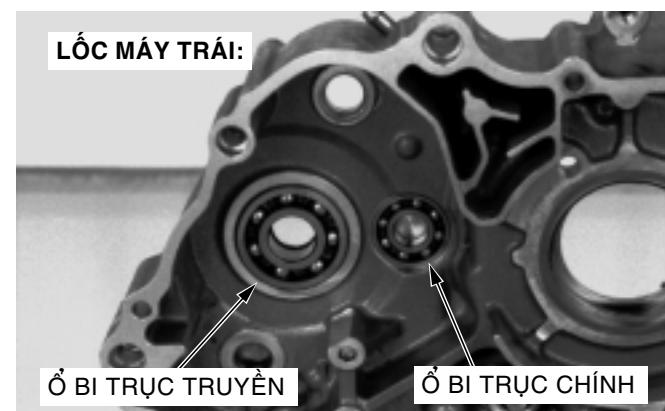
Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 37 × 40 mm	07746 - 0010200
Dẫn hướng, 17 mm	07746 - 0040400

#### Trục chính bên phải:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 37 × 40 mm	07746 - 0010200
Dẫn hướng, 17 mm	07746 - 0040400

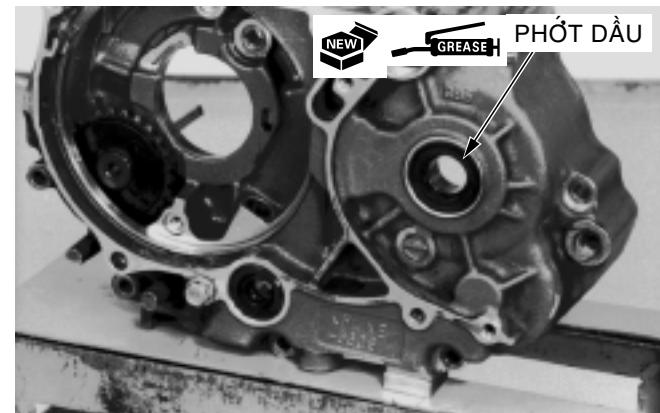
#### Trục truyền bên phải:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 32 × 35 mm	07746 - 0010100
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200



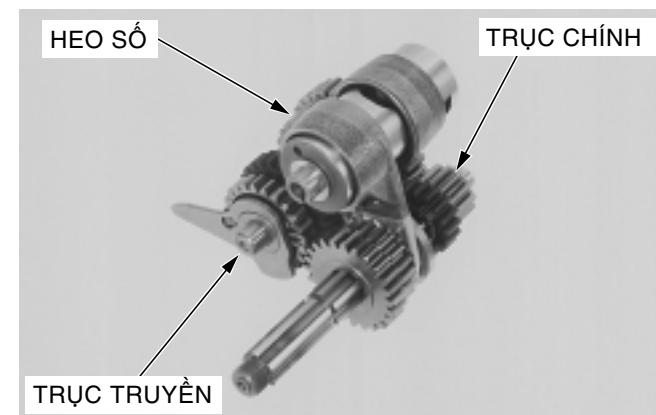
## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

Bôi mỡ vào vành phớt dầu trực truyền.  
Ráp phớt dầu trực truyền.



## RÁP HỘP SỐ

Bôi dầu máy sạch vào các bánh răng hộp số và heo số.  
Ráp trực chính, trực truyền và heo số như trong hình.



Ráp trực chính, trực truyền và heo số như một bộ vào lốc máy trái.

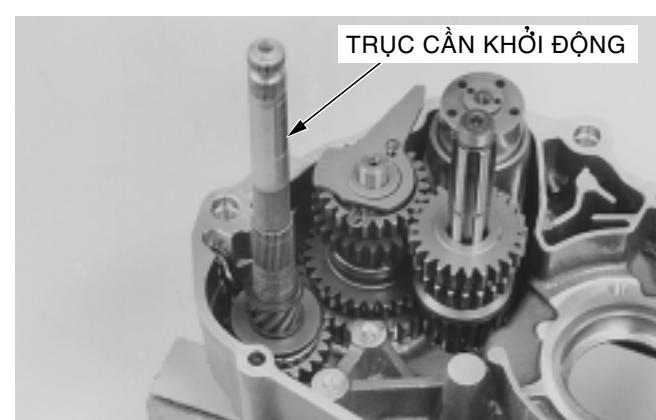
Quay heo số để kiểm tra hoạt động của hộp số.



## CẦN KHỞI ĐỘNG

### THÁO

Tháo trực cần khởi động khỏi lốc máy phải.

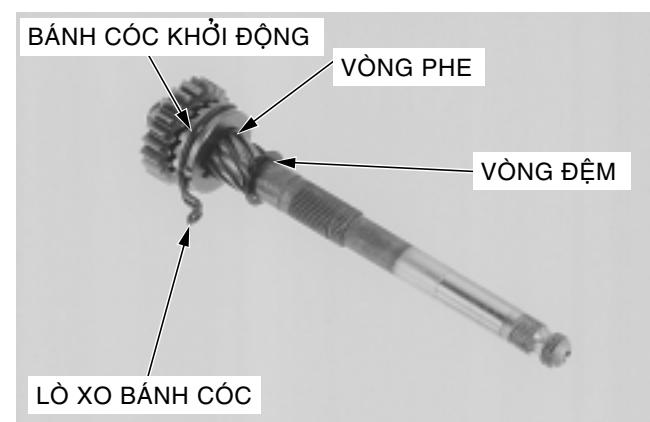


## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

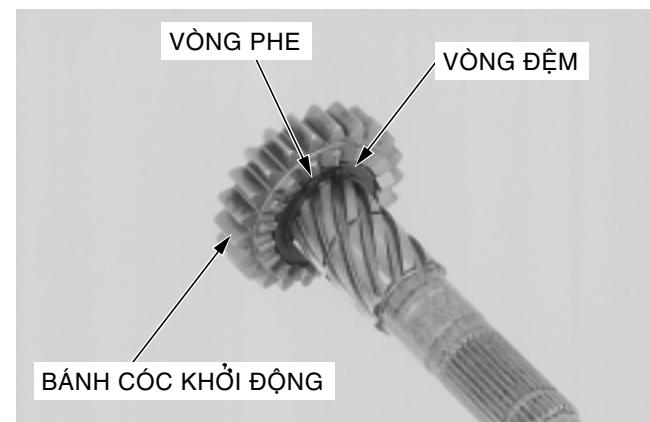
### THÁO RÃ

Tháo vòng đệm.

Tháo vòng phe và tháo bánh cóc khởi động và lò xo ma sát.



Tháo vòng phe, vòng đệm và bánh răng khởi động.



### KIỂM TRA

Kiểm tra trực cần khởi động xem có bị cong không.

Kiểm tra lò xo ma sát xem có bị mất sức đàn hồi không.

Kiểm tra các chi tiết xem có bị mòn hoặc hư hỏng không, thay mới nếu cần thiết.

### RÁP

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



### LẮP VÀO

Lắp trực khởi động vào sao cho lò xo ma sát trùng với rãnh trong lốc máy trái như trong hình.



## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

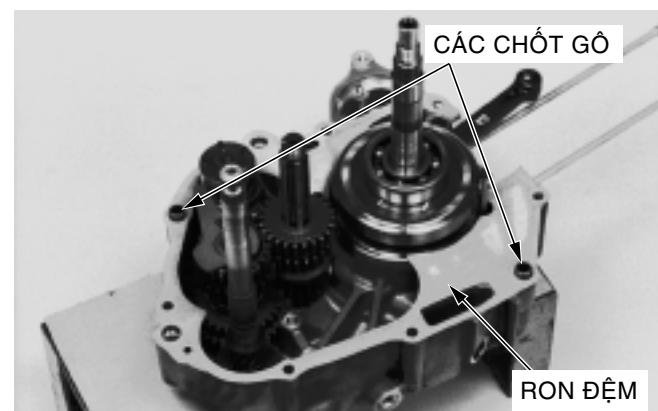
### RÁP LỐC MÁY

Làm sạch bề mặt tiếp xúc của lốc máy trước khi ráp.

#### CHÚ Ý

- Tu chỉnh lại bề mặt bằng đá dầu nếu cần thiết để sửa lại các gờ ghề nhỏ.
- Sau khi làm sạch, bôi trơn các ổ bi cốt máy và các bề mặt tiếp xúc khác bằng dầu máy sạch.

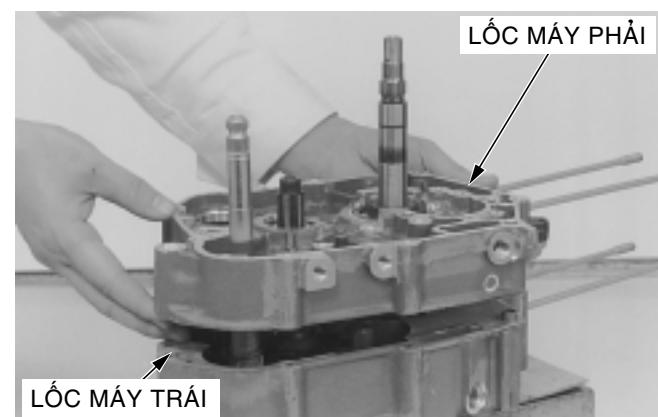
Ráp các chốt gô và ron đệm mới vào lốc máy trái.



Ráp lốc máy phải lên lốc máy trái.

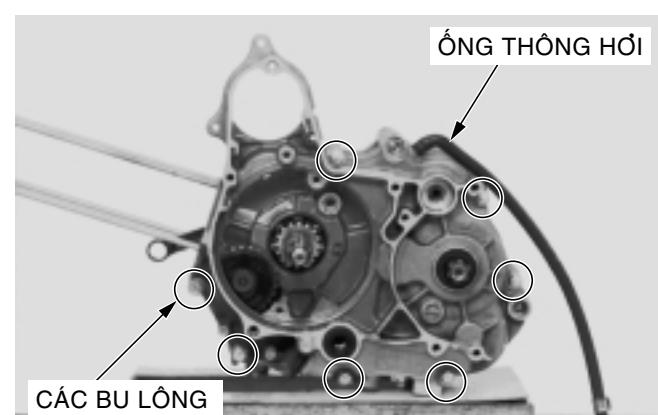
#### CHÚ Ý

Chắc chắn rằng ron đệm đã được đặt vào.



Ráp và siết chặt các bu lông lốc máy theo 2-3 bước chéo góc nhau.

Ráp ống thông hơi các te máy vào.



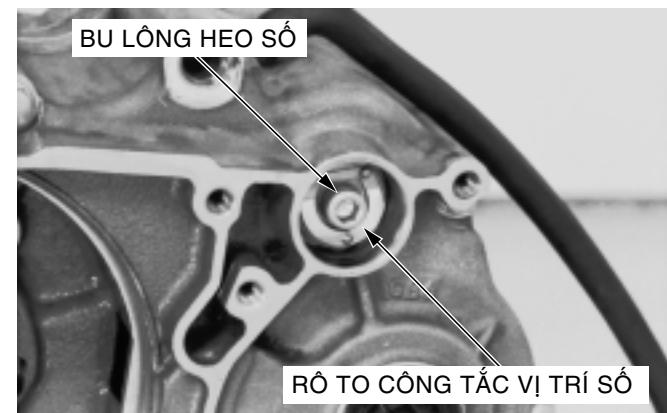
Ráp rô to công tắc vị trí số sao cho chốt của nó trùng với rãnh của heo số.



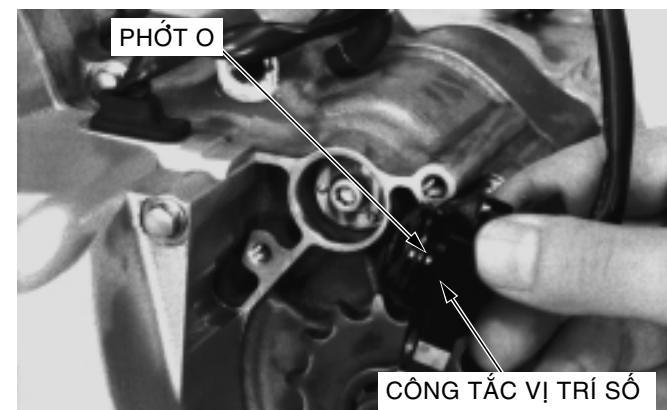
## CỐT MÁY, HỘP SỐ, CẦN KHỞI ĐỘNG

Ráp bu lông lỗ vào heo số sau đó siết chặt bu lông theo đúng lực siết.

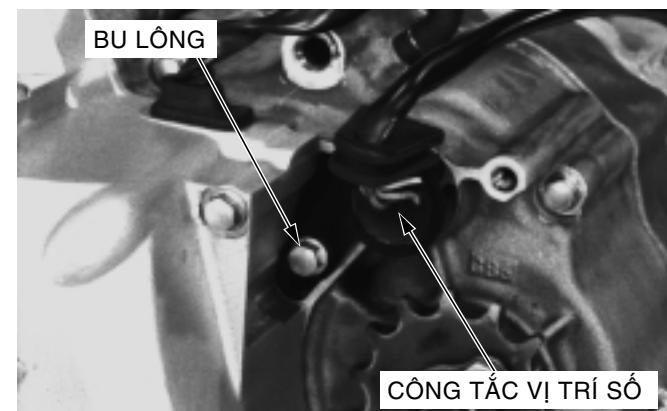
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**



Bôi dầu vào phớt O mới và ráp nó vào rãnh công tắc vị trí số.  
Ráp công tắc vị trí số.



Kiểm tra phớt O xem có ráp đúng không, sau đó ráp bu lông.



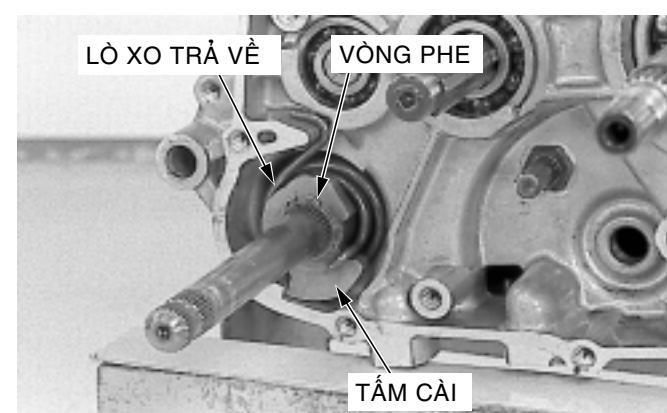
Ráp lò xo trả về và tấm cài vào trực khởi động.

### CHÚ Ý

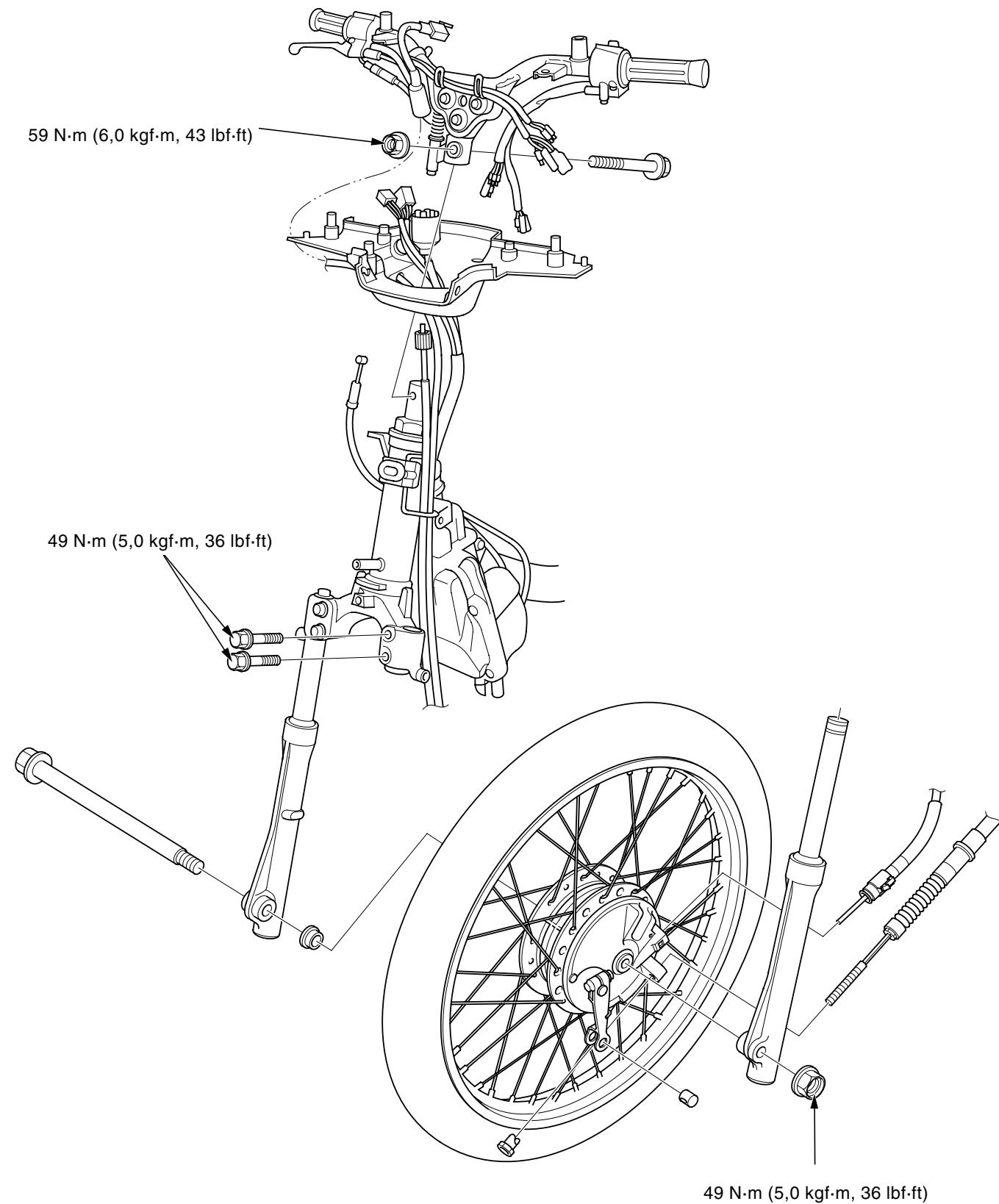
Ráp tấm cài với vaval của nó trong rãnh trên lốc máy.

Ráp vòng phe vào rãnh trên trực cần khởi động một cách an toàn.

Ráp các chi tiết đã tháo theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI



# 12. BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

THÔNG TIN DỊCH VỤ	12-1	PHANH TRƯỚC	12-10
TÌM KIẾM HỦ HỒNG	12-2	PHUỘC	12-13
TAY LÁI	12-3	CỔ PHUỘC	12-20
BÁNH TRƯỚC	12-6		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

Trống phanh hoặc má phanh bị bẩn làm giảm khả năng hâm phanh. Vứt bỏ các má phanh bẩn đi và làm sạch trống phanh bị bẩn bằng dung môi tẩy dầu mỡ phanh chất lượng cao.

- Khi bảo dưỡng bánh trước, phanh trước, phuộc hoặc cổ phuộc, dùng giá đỡ hoặc bệ nâng để đỡ xe.

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC			ĐƠN VỊ: mm (in)
Độ sâu gai lốp xe tối thiểu		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Áp suất lốp nguội	Chỉ người lái	200 kPa (2,00 kgf/cm <sup>2</sup> , 29 psi)	—
	Người lái và chở 1 người	200 kPa (2,00 kgf/cm <sup>2</sup> , 29 psi)	—
Độ đảo của trực		—	0,20 (0,008)
Độ đảo của vành bánh xe	Hướng kính	—	2,0 (0,08)
	Dọc trực	—	2,0 (0,08)
Khoảng cách từ may-đ đến vành		13,8 ± 1 (0,54 ± 0,04)	—
Phanh	Lỗ trống phanh	109,8 - 110,2 (4,32 - 4,34)	111,0 (4,37)
Phuộc	Chiều dài tự do của lò xo	—	313 (12,3)
	Hướng của lò xo	Với đầu côn hướng xuống	—
	Độ đảo của ống	—	0,20 (0,008)
	Dầu phuộc được sử dụng	Dầu phuộc	—
	Mức dầu	93 (3,66)	—
	Dung lượng dầu	56,0 cm <sup>3</sup> (1,89 US oz, 1,97 Imp oz)	—

12

### TRỊ SỐ LỰC SIẾT

Óc cổ phuộc	Xem trang 12-24
Ren trên cổ phuộc	Xem trang 12-23
Bu lông chốt cầu dưới	74 N·m (7,5 kgf·m, 54 lbf·ft)
Óc giữ tay lái	59 N·m (6,0 kgf·m, 43 lbf·ft)
Bu lông bắt tay lái	25 N·m (2,5 kgf·m, 18 lbf·ft)
Óc trực trước	49 N·m (5,0 kgf·m, 36 lbf·ft)
Nan hoa trước	2,5 N·m (0,25 kgf·m, 1,8 lbf·ft)
Bu lông chốt cần phanh	5,9 N·m (0,6 kgf·m, 4,3 lbf·ft)
Bu lông cần phanh trước	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
Bu lông lỗ phuộc	22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)      Bôi keo khóa vào ren

## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

### DỤNG CỤ

Siết nan hoa, 5,8 × 6,1 mm	07701 - 0020300
Giữ ốc cổ phuộc	07702 - 0020001
Đầu nối, 32 × 35 mm	07746 - 0010100
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200
Trục tháo ổ bi	07746 - 0050100
Đầu tháo ổ bi, 12 mm	07746 - 0050300
Dụng cụ đóng phớt phuộc	07747 - 0010100
Đầu nối đóng phớt phuộc	07747 - 0010300
Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Mở ốc khóa	07916 - KM10000
Mở cổ phuộc	07916 - 3710101
Đầu đóng	07946 - 3290000
Đóng cổ phuộc	07946 - 3710701
Đóng cổ phuộc	07946 - MB00000
Tháo chén cổ	07953 - 4250002

### TÌM KIẾM HỮU HỒNG

#### Cổ lái cứng

- Ốc điều chỉnh ổ bi trên cổ phuộc quá chật
- Ổ bi trên cổ phuộc sai lệch hoặc hở hỏng
- Áp suất hơi lốp xe không đủ

#### Quay lệch sang một phía hoặc không thẳng vết

- Phuộc cong
- Trục cong
- Bánh xe ráp không đúng
- Ổ bi trên cổ phuộc hỏng
- Khung xe bị cong
- Ổ bi bánh xe bị mòn
- Các chi tiết chốt gấp sau bị mòn

#### Bánh trước bị lắc

- Vành bị cong
- Các ổ bi bánh trước mòn
- Lốp bánh xe hỏng
- Trục trước không được siết chặt

#### Bánh xe quay cứng

- Ổ bi bánh xe hỏng
- Trục trước cong
- Cạ phanh

#### Nhún yếu

- Đầu trong phuộc không đủ
- Lò xo phuộc yếu
- Áp suất hơi lốp xe quá thấp

#### Nhún cứng

- Lượng dầu phuộc không đúng
- Các ống phuộc cong
- Ống phuộc, bộ phận trượt phuộc bị hỏng

#### Nhún trước có tiếng ồn

- Bộ phận trượt của phuộc bị cong
- Đầu trong phuộc không đủ
- Các then ốc phuộc lỏng

#### Phanh hoạt động không tốt

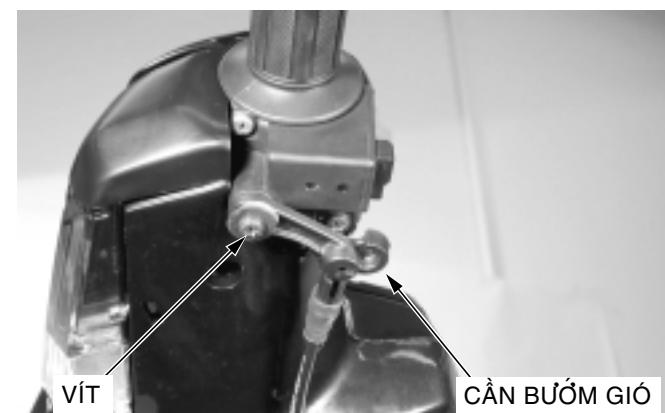
- Phanh điều chỉnh không đúng
- Bố phanh mòn
- Bố phanh bị bẩn
- Cam phanh mòn
- Trống phanh mòn
- Ráp cần phanh không đúng
- Guốc phanh mòn ở mặt tiếp xúc cam

## **TAY LÁI**

### **THÁO**

Tháo ốp trên tay lái (trang 2-6).

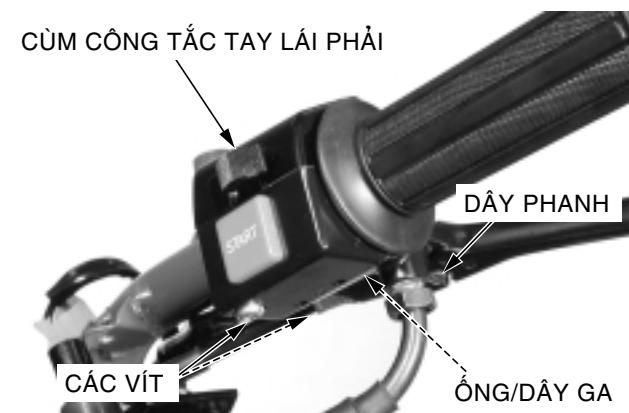
Tháo các vít và cần buồm gió khỏi tay lái trái.



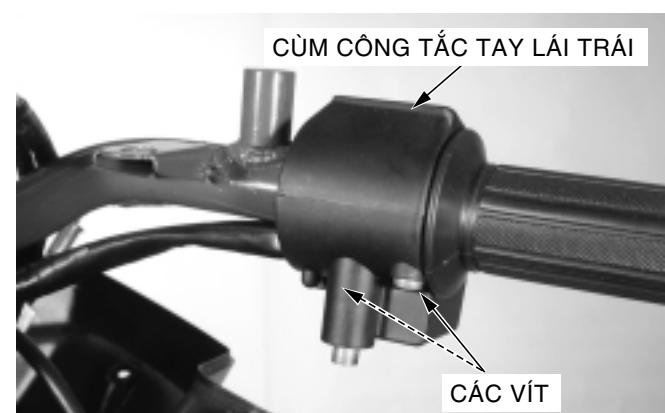
Tháo các vít cùm công tắc tay lái phải.

Tháo dây ga khỏi ống ga và tháo cùm công tắc tay lái phải và tay ga ra.

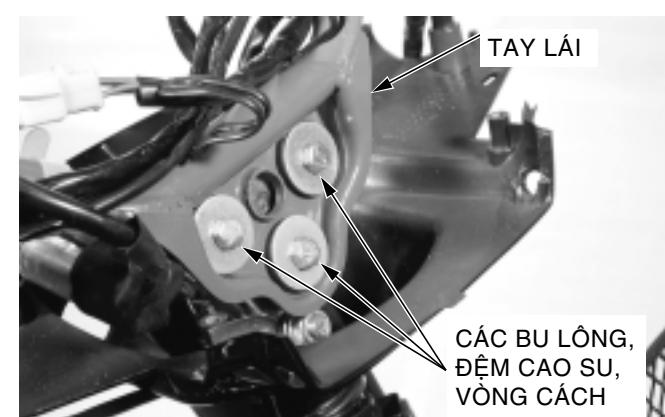
Tháo dây phanh trước ra.



Tháo vít và cùm công tắc tay lái trái.



Tháo các bu lông, đệm cao su, vòng cách và tay lái khỏi bộ phận giữ tay lái.



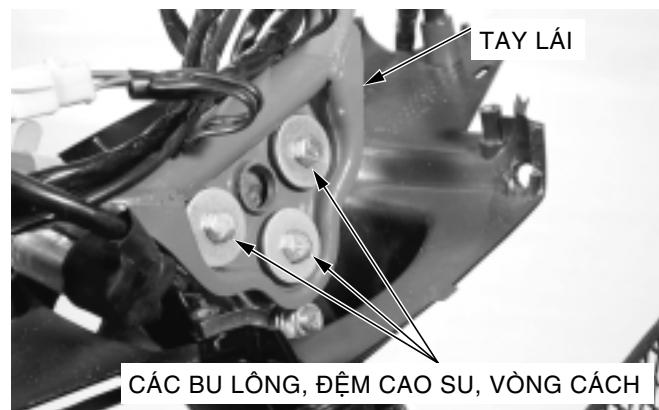
## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

### RÁP

Ráp tay lái vào bộ phận giữ tay lái.

Ráp các bu lông, đệm cao su, vòng cách, sau đó siết chặt các bu lông bắt tay lái theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 25 N·m (2,5 kgf·m, 18 lbf·ft)**



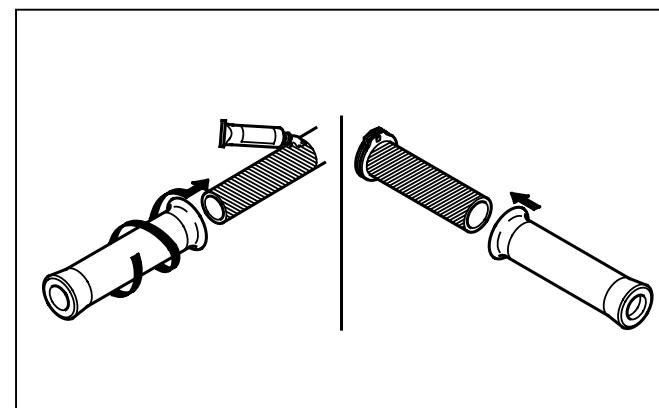
Nếu các bao tay lái đã được tháo ra, thì bôi keo Honda Bond A hoặc loại keo tương tự vào trong vỏ tay cầm và làm sạch các bề mặt tay lái trái và tay ga.

Chờ 3 - 5 phút và ráp tay cầm vào.

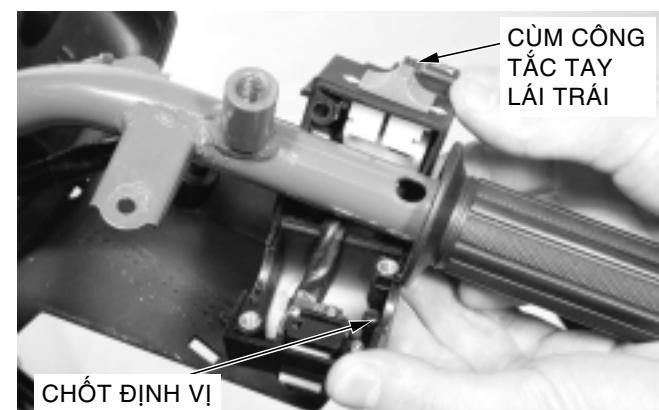
Quay tay cầm để nó bám dính vào.

### CHÚ Ý

Để cho keo khô trong vòng một giờ trước khi sử dụng.

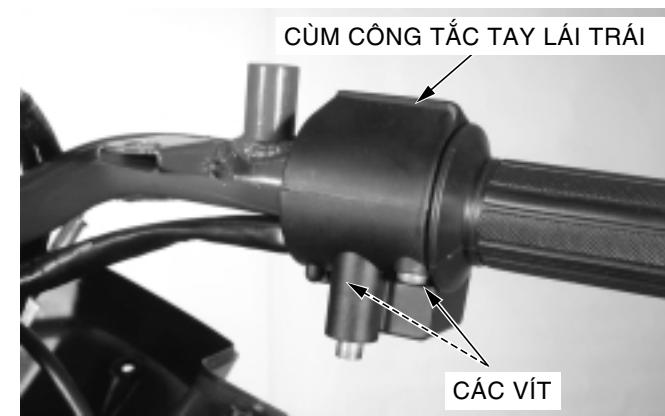


Ráp cùm tay lái trái vào sao cho chốt định vị trên cùm trùng với lỗ trong tay lái.



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Siết chặt vít trước sau đó siết vít phía sau.



Bôi mỡ vào bề mặt trượt ống tay ga của tay lái, sau đó ráp tay ga vào.

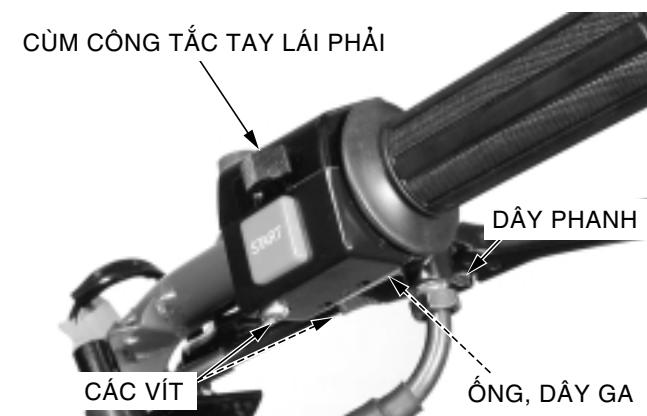
Nối dây ga vào ống tay ga.

Ráp cùm tay ga sao cho chốt định trên cùm trùng với lỗ trong tay lái.

Ráp ốp cùm tay ga vào.

Siết chặt vít phía trước, sau đó siết vít sau.

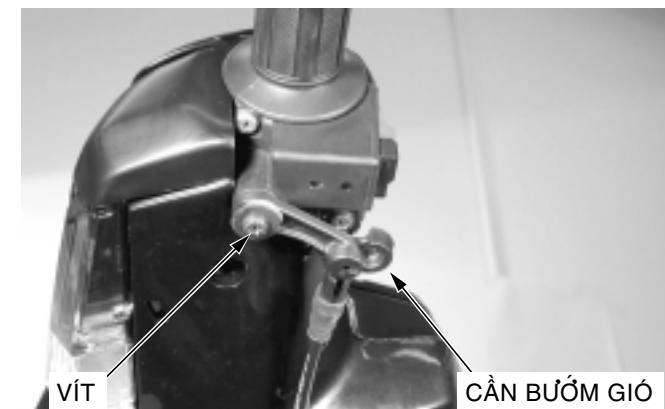
Ráp dây phanh vào.



Ráp cần bướm gió và đệm lò xo vào.  
Ráp đệm vào và siết chặt các vít.

Ráp như sau:

— Ốp trên tay lái (trang 2-6)



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

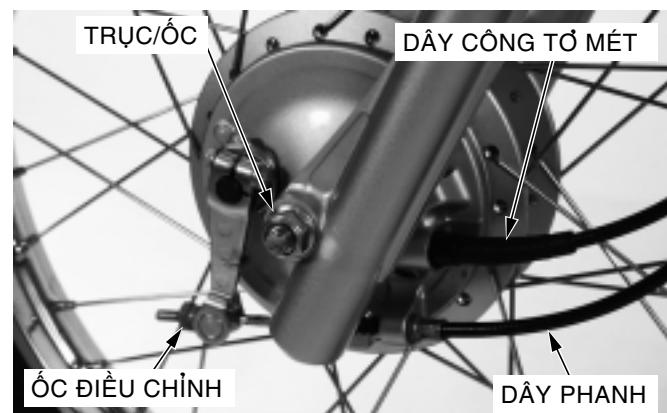
### BÁNH TRƯỚC

#### THÁO

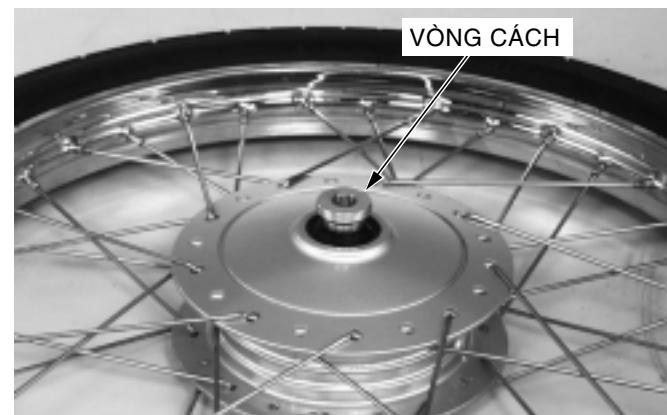
Dùng giá hoặc dụng cụ khác để nâng và đỡ xe một cách an toàn.

Kéo vấu khóa và tháo dây đồng hồ tốc độ ra.  
Tháo ốc điều chỉnh phanh trước, dây phanh và chốt nối cần phanh ra.

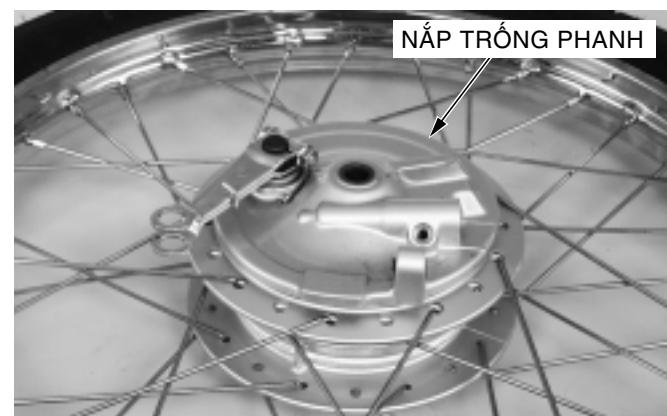
Tháo ốc trực, trực và bánh trước ra.



Tháo vòng cách bên khỏi may ở bên phải.



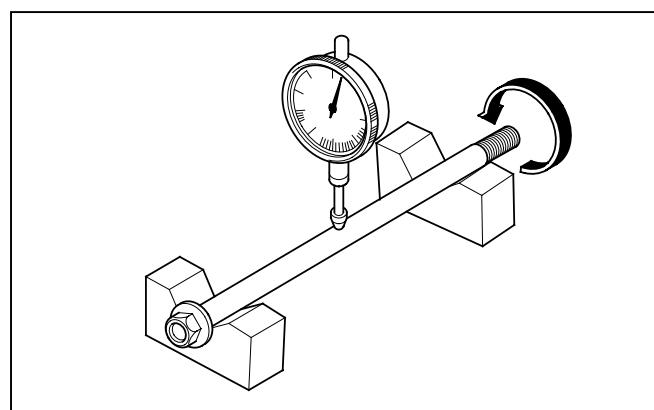
Tháo nắp trống phanh khỏi may ở bên trái bánh xe.



#### KIỂM TRA

Đặt trực vào khói V và đo độ đảo.  
Thực tế độ đảo bằng 1/2 tổng trị số đọc được.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,2 mm (0,01 in)**



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Quay vòng trong của mỗi ổ bi bằng ngón tay.

Các ổ bi phải quay trơn và êm.

Cũng cần kiểm tra vòng ngoài ổ bi có chặt khít trong may-đ không.

Tháo và vứt các ổ bi đi nếu chúng không quay trơn, êm hoặc nếu chúng lỏng trong may-đ.

### CHÚ Ý

Thay ổ bi theo cặp.

Cho mõ vào các ổ bi mới và dùng dụng cụ chuyên dùng để ráp chúng vào (trang 12-8).

Kiểm tra độ đảo của vành xe bằng cách đặt bánh xe vào một giá quay.

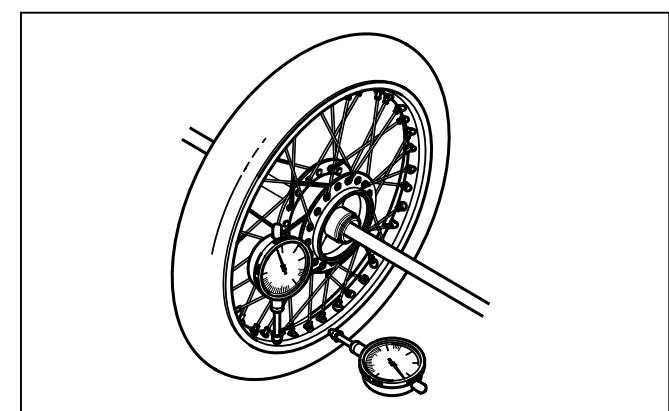
Quay bánh xe bằng tay và dùng đồng hồ so để đọc độ đảo.

Độ đảo thực tế là 1/2 tổng trị số đọc được.

### GIỚI HẠN SỬA CHỮA:

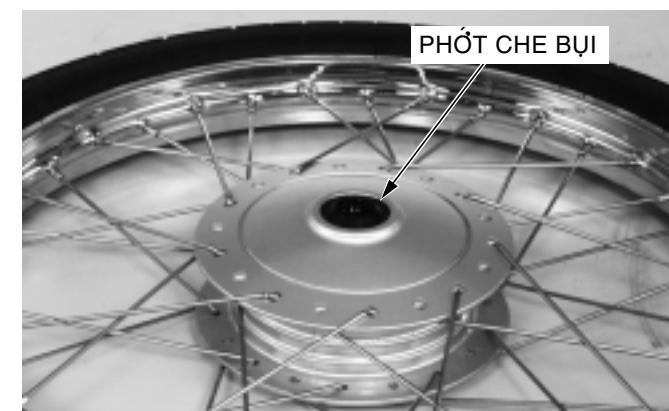
Hướng kính: 2,0 mm (0,08 in)

Đọc trực: 2,0 mm (0,08 in)



## RÃ

Tháo phớt che bụi bên ra khỏi may ổ bánh xe bên phải.



Ráp đầu tháo ổ bi vào ổ bi.

Ráp trực tháo ổ bi vào từ phía bên kia và đóng ổ bi ra khỏi may ổ bánh xe.

Tháo vòng cách và đóng ổ bi kia ra.

### DỤNG CỤ:

Trục tháo ổ bi

Đầu tháo ổ bi, 12mm

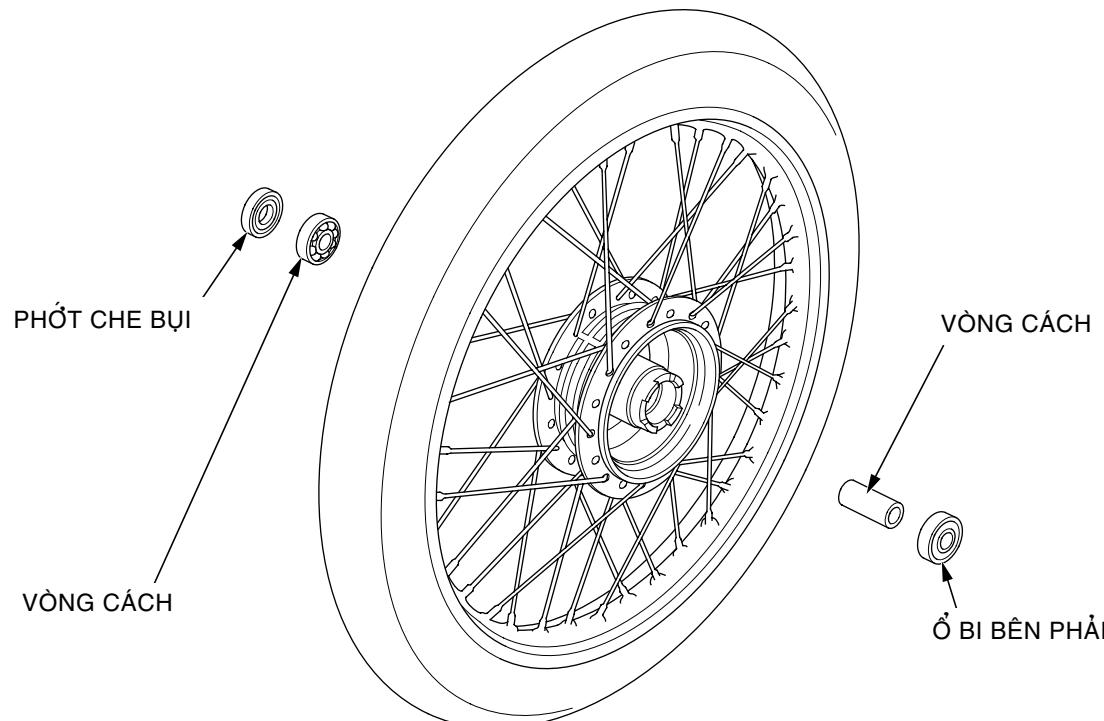
07746 - 0050100

07746 - 0050300



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

### RÁP



Bôi mỡ vào tất cả các ổ bi.

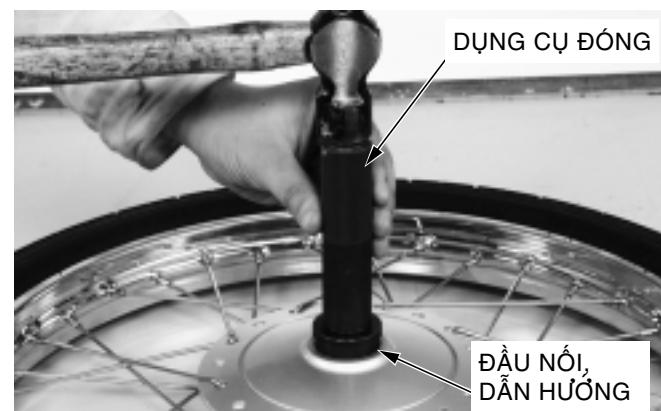
Đóng ổ bi mới bên trái vào thẳng góc, với mặt bít bên quay ra ngoài. Ráp vòng cách, sau đó đóng ổ bi bên phải vào với mặt bít bên quay ra ngoài.

#### DỤNG CỤ:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 32 × 35 mm	07746 - 0010100
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200

#### CẨN THẬN

**Đừng bao giờ ráp ổ bi cũ, các ổ bi đã một lần được tháo ra thì phải thay bằng một ổ bi mới.**



Đặt vành xe vào bàn thợ.

Đặt may-đ với mặt trái xuống dưới và bắt đầu ráp các nan hoa mới vào.

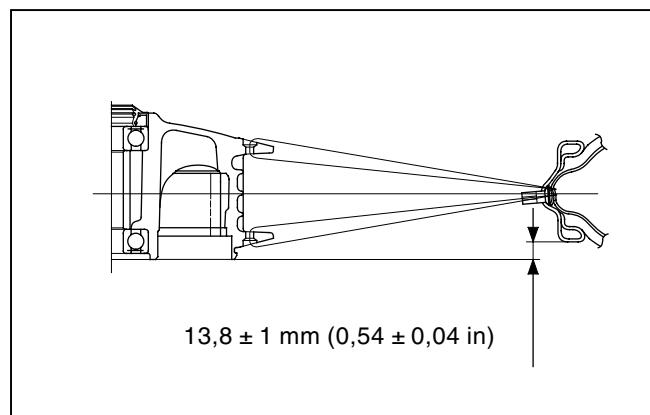
Điều chỉnh vị trí của may-đ sao cho khoảng cách từ mặt trái của may-đ đến mặt bên của vành là  $13,8 \pm 1 \text{ mm}$  ( $0,54 \pm 0,04 \text{ in}$ ) như trong hình.

#### DỤNG CỤ:

Siết nan hoa, 5,8 × 6,1 mm      07741 - 0020300

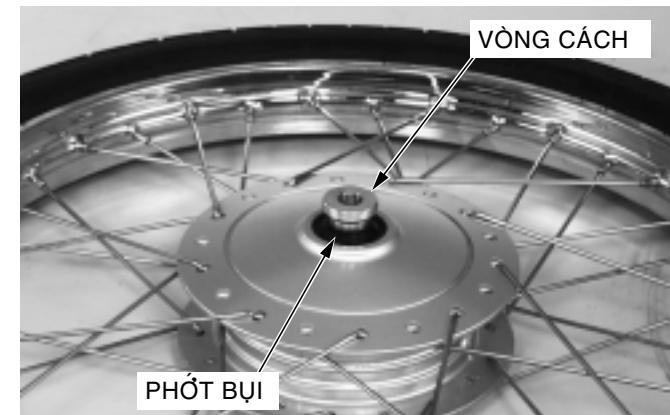
**MÔ MEN LỰC SIẾT: 2,5 N·m (0,25 kgf·m, 1,8 lbf·ft)**

Kiểm tra độ đảo của vành (trang 12-7).



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Bôi mỡ vào vành phớt che bụi và ráp nó vào bên phải may đ. Ráp vòng cách bên.



Ráp sao cho các vấu của bánh răng công tơ mét khớp với các rãnh trên may đ, ráp nắp may đ phanh vào bên trái may đ.



### RÁP

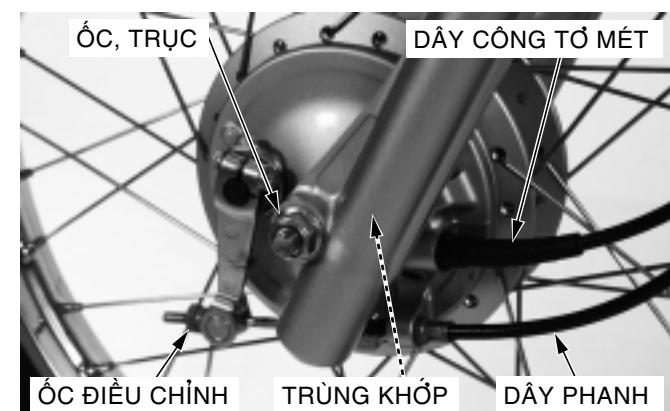
Ráp bánh trước vào giữa hai chân phuộc sao cho rãnh trên nắp may đ ngàm vào vấu trên chân phuộc.

Ráp trực trước vào từ bên phải.  
Ráp và siết chặt ốc trực trước theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 49 N·m (5,0 kgf·m, 36 lbf·ft)**

Ráp chốt phanh, dây phanh và ốc điều chỉnh.  
Ráp dây công tơ mét.

Điều chỉnh độ dịch tự do của tay phanh và kiểm tra sự hoạt động của phanh.



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

### PHANH TRƯỚC

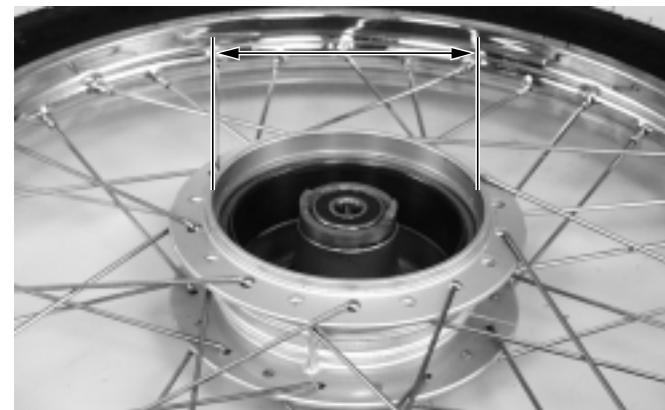
#### THÁO

Tháo nắp may ở phanh khỏi bánh trước (trang 12-6).

#### KIỂM TRA

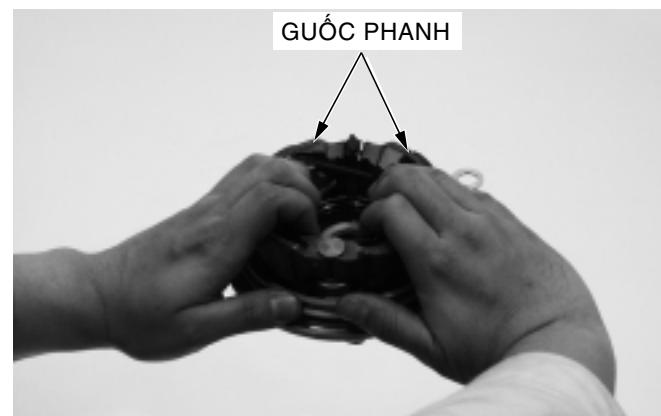
Đo đường kính trống phanh trước.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 111,0 mm (4,37 in)**



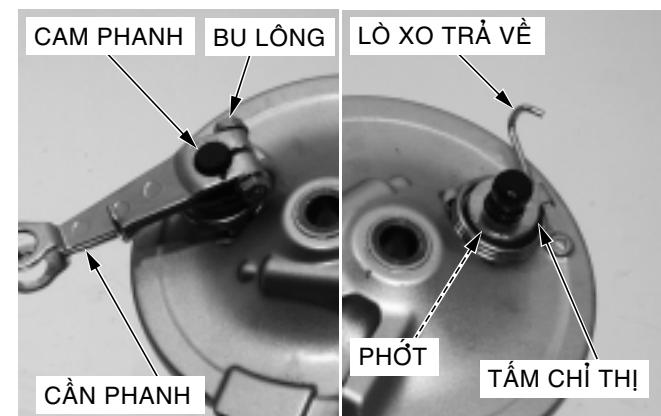
#### RÃ

Tháo các guốc phanh và lò xo phanh.  
Tháo bánh răng công tơ mét và phớt dầu.



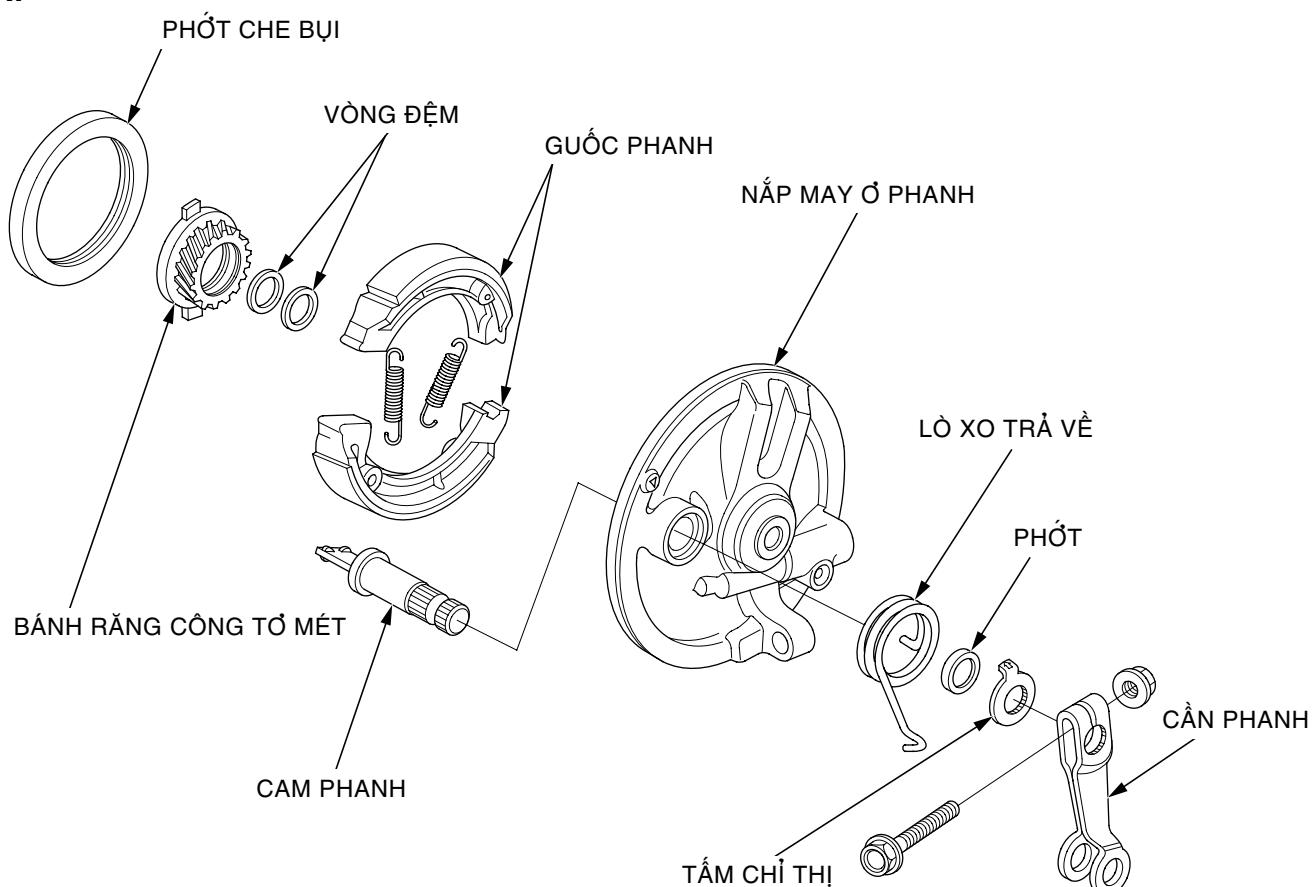
Tháo ốc, bu lông và cần phanh.

Tháo tấm chỉ thị, phớt, lò xo và cam phanh.



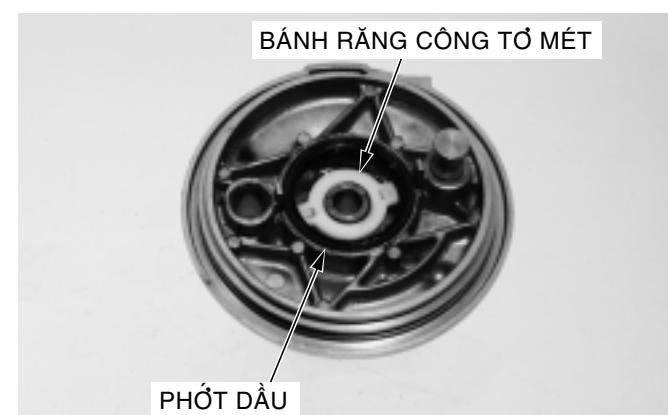
## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

RÁP

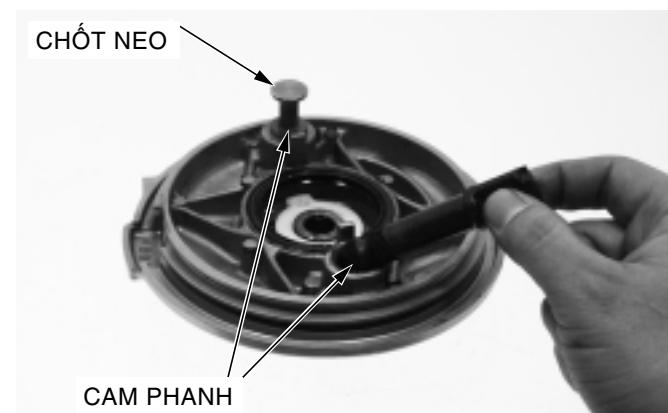


Bôi mỡ vào bánh răng công tơ mét, sau đó ráp nó vào nắp may ở phanh.

Bôi mỡ vào phớt dầu mới, sau đó ráp phớt dầu vào nắp may ở phanh.

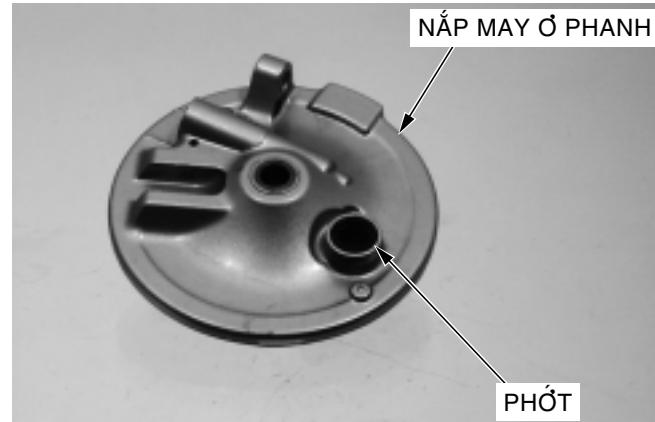


Bôi mỡ vào chốt neo và cam phanh.  
Ráp cam phanh vào nắp may ở phanh.

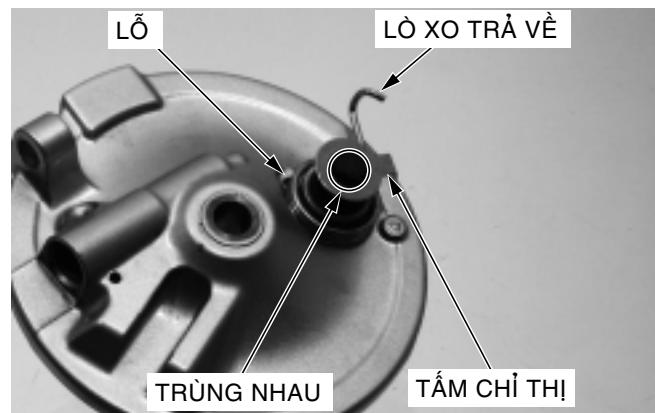


## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Bôi dầu vào phớt và ráp vào nắp may ở phanh.



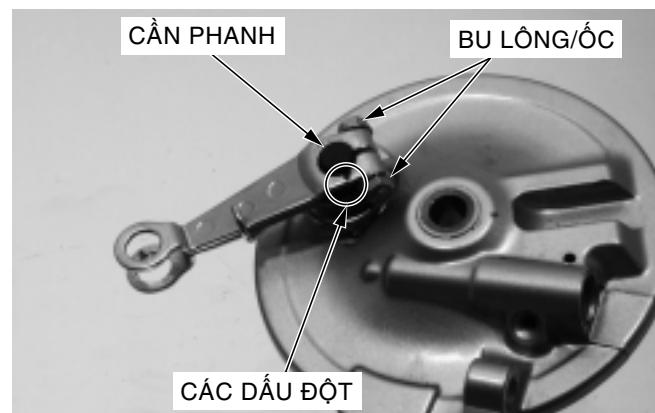
Ráp lò xo trả về sao cho đầu lò xo cài vào lỗ nắp may ở phanh.  
Ráp tấm chỉ thị mòn vào cam phanh sao cho răng lồn trùng  
với rãnh trên cam phanh.



Ráp cần phanh sao cho dấu đột của cần và cam phanh trùng nhau.

Ráp bu lông chốt cần phanh và siết chặt ốc theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**



Ráp guốc phanh và lò xo.

### RÁP

Ráp nắp may ở phanh vào bên trái may ở bánh xe (trang 12-9).



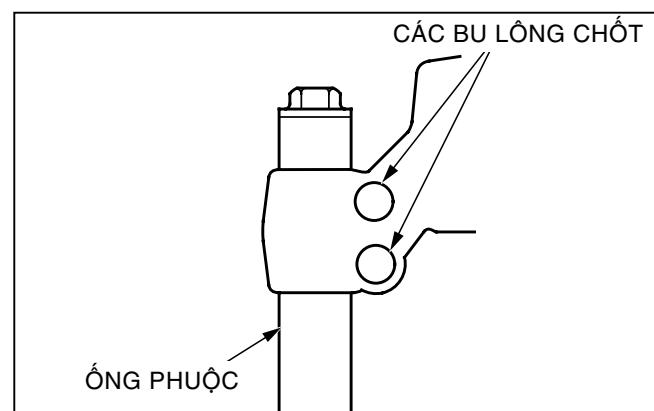
## **PHUỘC**

### **THÁO**

Tháo như sau:  
— Bánh trước (trang 12-6)  
— Vè trước (trang 2-3)

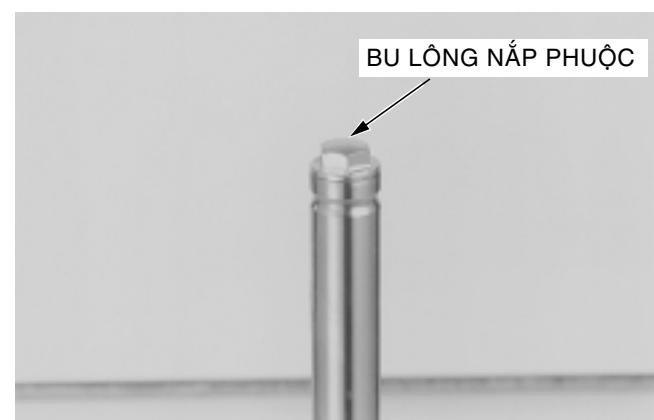


Tháo các bu lông chốt phuộc và tháo chân phuộc.

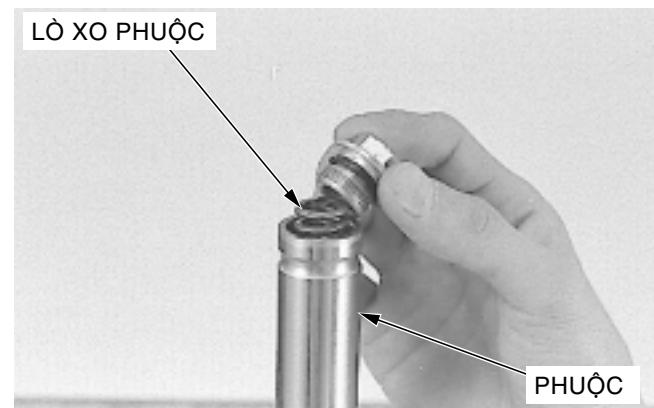


### **THÁO RÃ**

Tháo bu lông nắp phuộc.

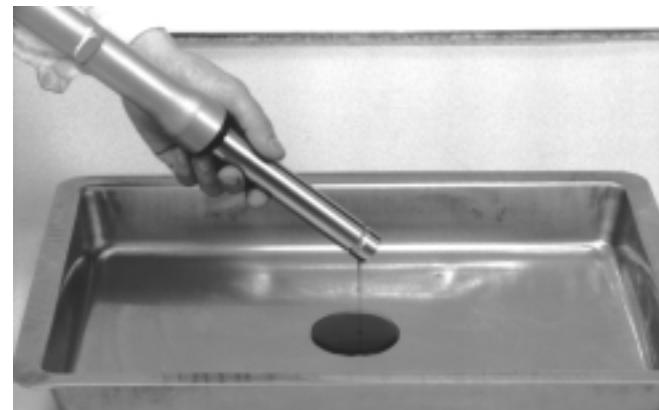


Tháo lò xo phuộc.

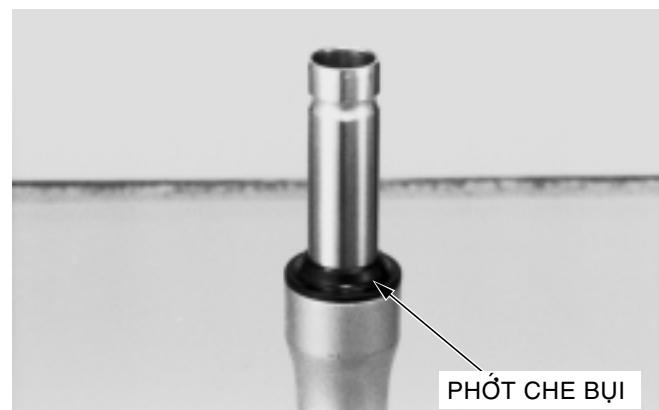


## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

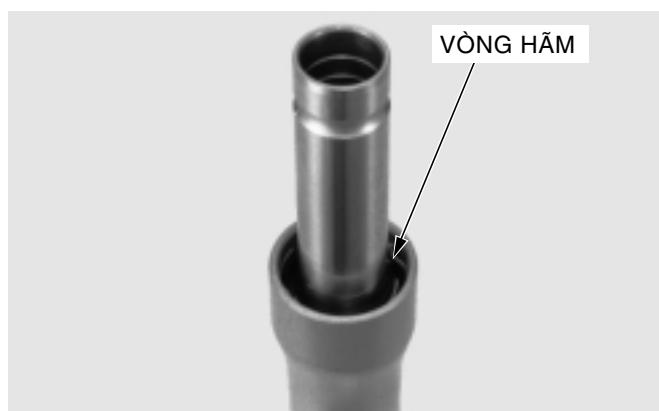
Đổ dầu phuộc ra bằng cách bơm ống phuộc lên xuống vài lần.



Tháo phớt che bụi.



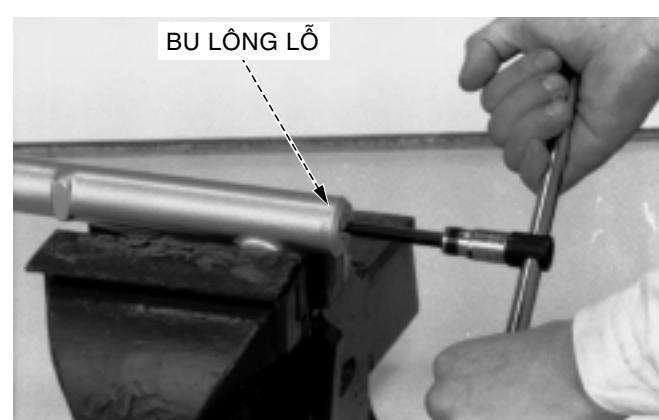
Tháo vòng hãm phớt dầu.



Giữ ống trượt trong ê-tô với vải hoặc khăn mềm.  
Tháo bu lông lỗ phuộc bằng khóa lục giác.

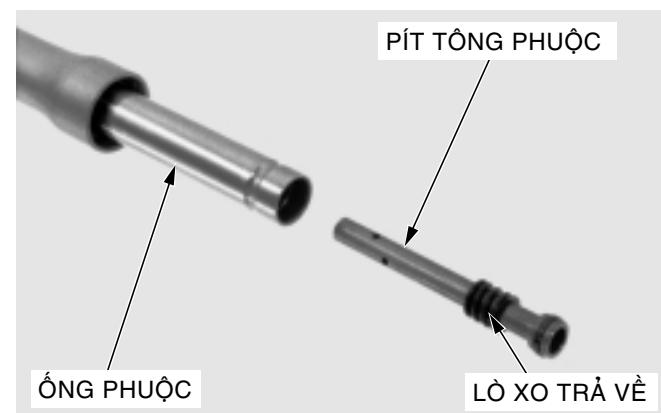
### CHÚ Ý

Nếu pít tông phuộc quay cùng với bu lông lỗ thì ráp tạm lò xo và bu lông phuộc vào.

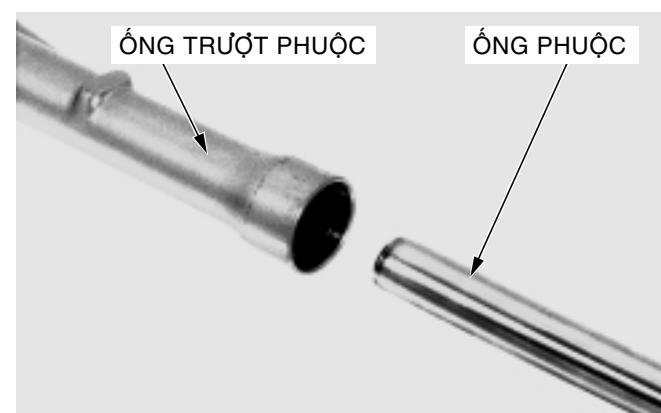


## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

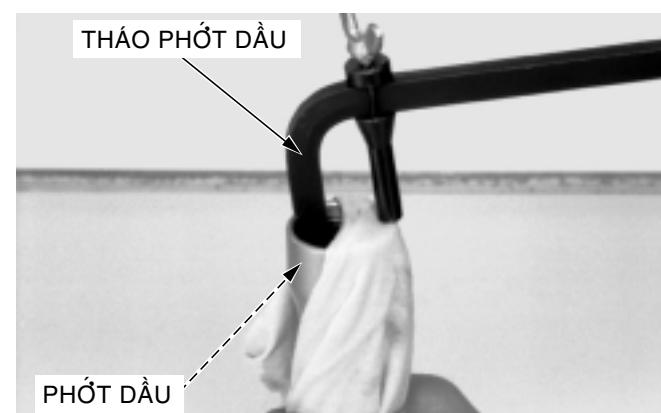
Tháo pít tông phuộc và lò xo trả về khỏi ống phuộc.



Kéo ống phuộc ra khỏi ống trượt của phuộc.



Dùng dụng cụ chuyên dùng để tháo phớt dầu.

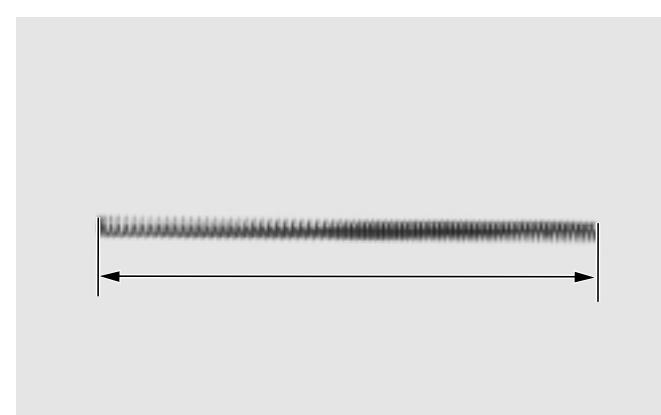


### KIỂM TRA

#### Lò xo phuộc

Đo chiều dài tự do của lò xo phuộc.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 313 mm (12,3 in)**



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

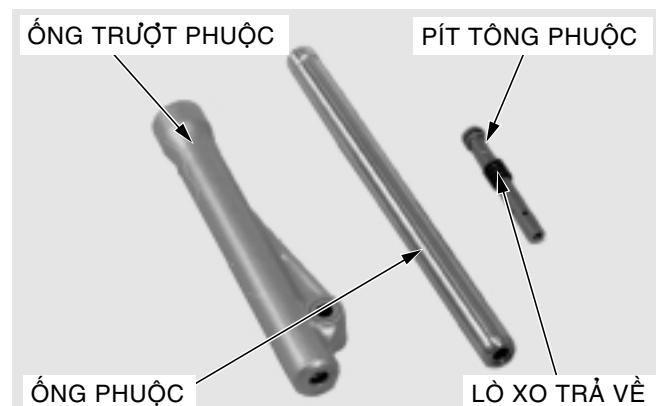
### Ống phuộc, ống trượt, pít tông

Kiểm tra ống phuộc, ống trượt phuộc và pít tông phuộc xem có dấu trầy xước và quá mòn hoặc mòn không thường không.

Kiểm tra vòng xéc măng của pít tông có bị mòn hay hư hỏng không.

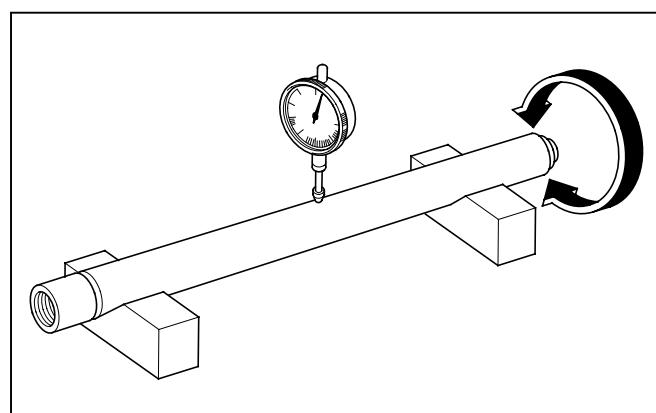
Kiểm tra lò xo trả về xem có bị mất đàm hồi hay hư hỏng không.

Thay các chi tiết nếu cần thiết.

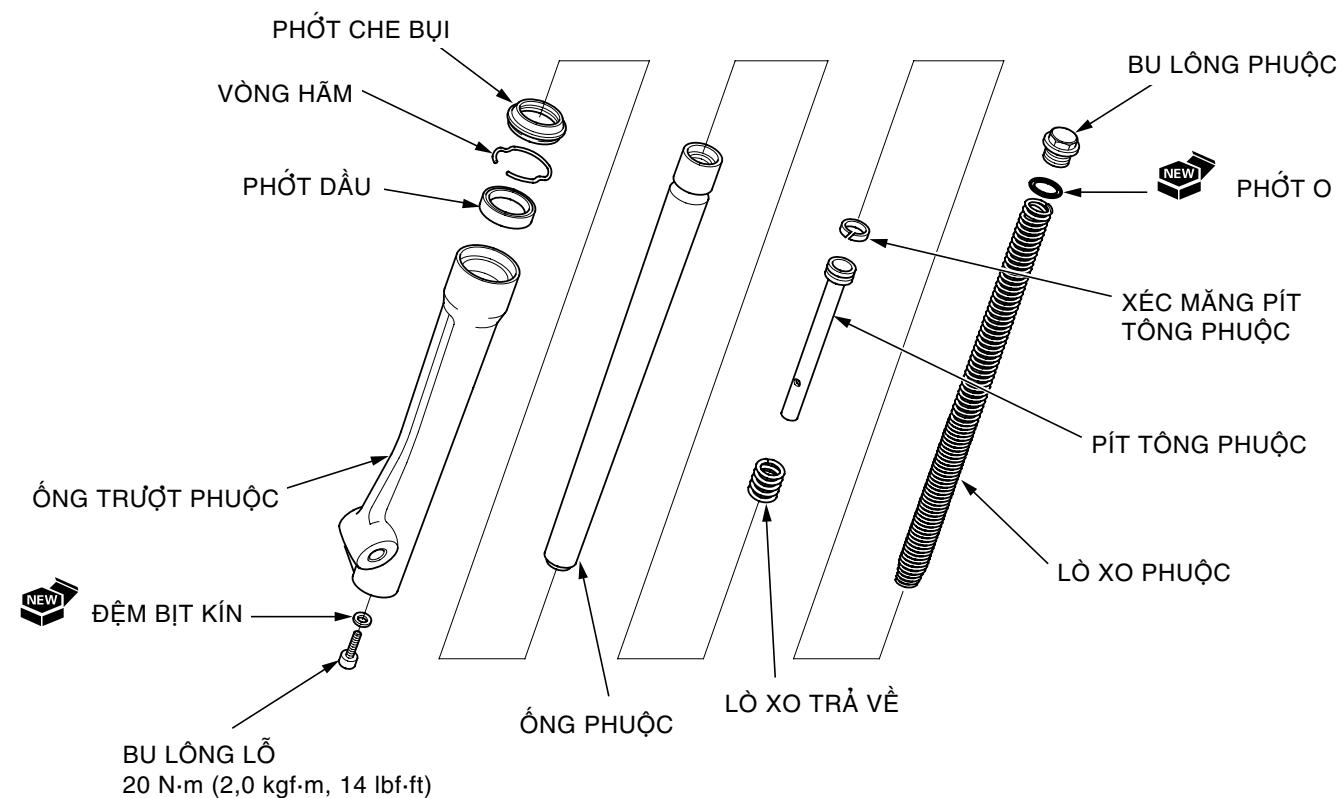


Đặt ống phuộc vào khói V và đo độ đảo.  
Độ đảo thực tế là 1/2 tổng trị số đọc được.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 0,20 mm (0,008 in)



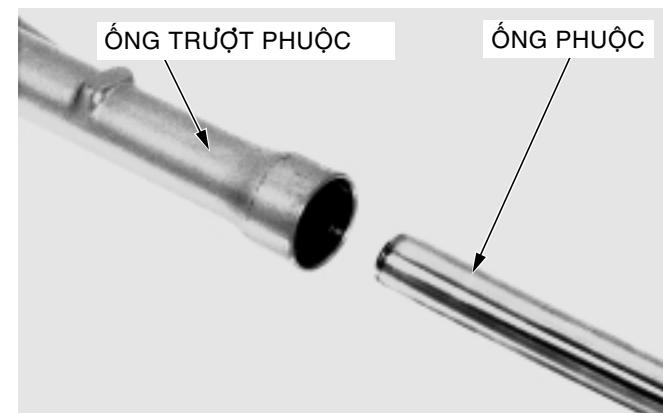
### RÁP



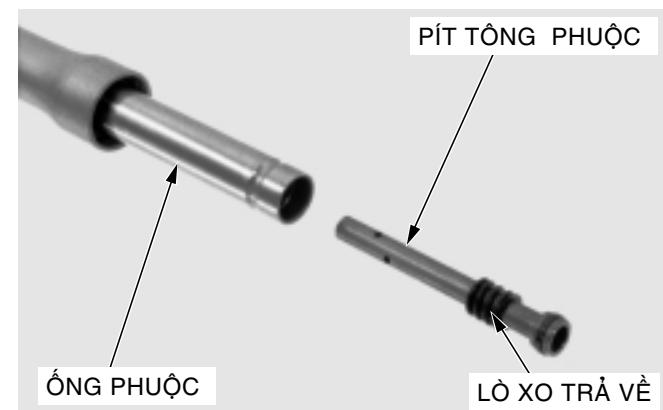
## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Trước khi ráp, rửa sạch các chi tiết bằng dung môi khói cháy và lau khô chúng.

Ráp ống phuộc vào ống trượt phuộc.



Ráp lò xo trả về và pít tông phuộc vào ống phuộc.



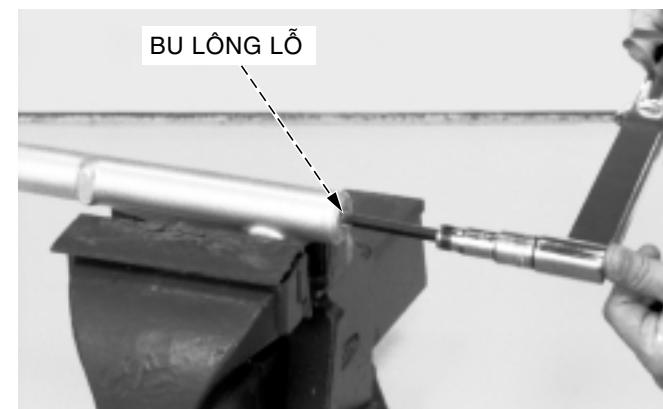
Giữ ống trượt phuộc trong ê-tô với vải hoặc khăn mềm.

Bôi keo khóa vào ren của bu lông lỗ sau đó ráp và siết chặt bu lông lỗ vào pít tông phuộc với một đệm kín mới.

### CHÚ Ý

Nếu pít tông phuộc quay cùng với bu lông lỗ thì ráp tạm lò xo và bu lông phuộc vào.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)**

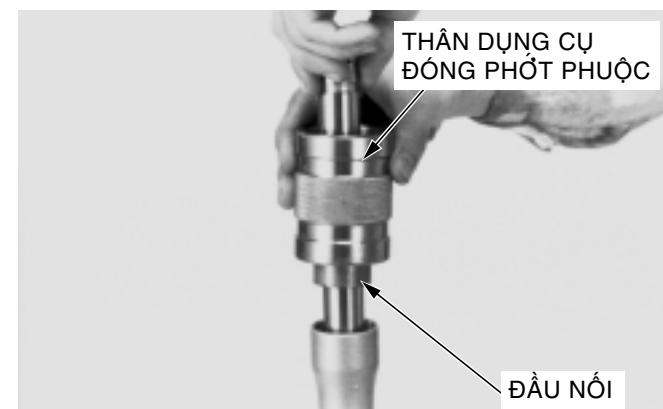


Ráp phớt dầu và dùng dụng cụ chuyên dùng để đóng nó vào.

### DỤNG CỤ:

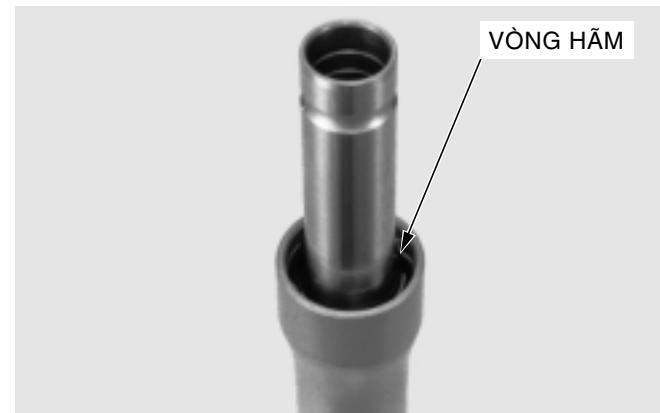
Dụng cụ đóng phớt phuộc  
Đầu đóng phớt phuộc

07747 - 0010100  
07747 - 0010300

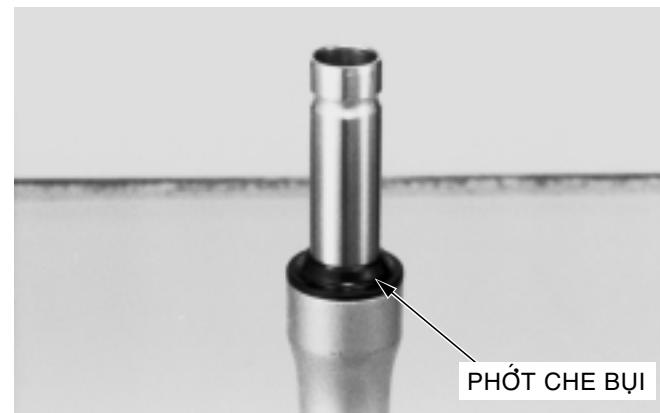


## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Ráp vòng hâm phớt dầu vào rãnh ống trượt một cách an toàn.



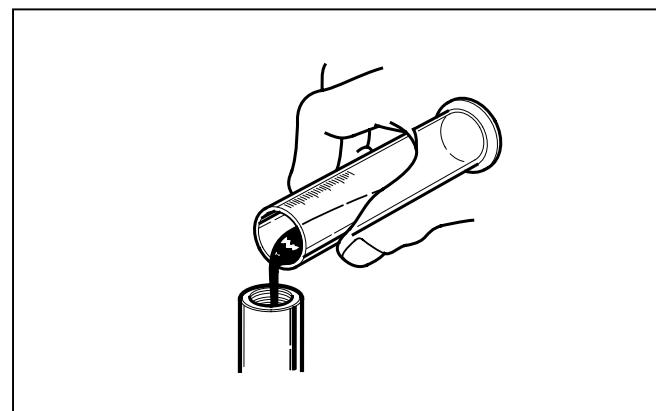
Ráp phớt che bụi.



Châm đúng lượng dầu phuộc như đã hướng dẫn vào ống phuộc.

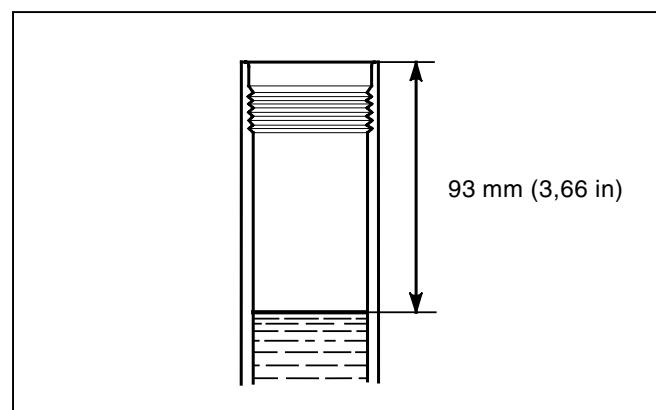
**DẦU PHUỘC ĐƯỢC SỬ DỤNG:** Dầu phuộc  
**DUNG LƯỢNG DẦU:** 56,0 cm<sup>3</sup> (1,89 US oz, 1,97 Imp oz)

Bơm ống phuộc vài lần để rút hết không khí khỏi phần dưới của ống phuộc.



Ép chân phuộc xuống hết và đo mức dầu từ đỉnh của ống phuộc.

**MỨC DẦU PHUỘC:** 93 mm (3,66 in)

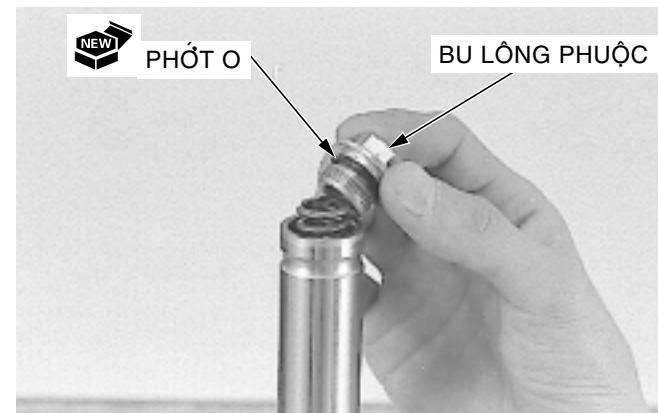


## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Kéo ống phuộc lên và ráp lò xo phuộc với đầu bước nhặt hướng xuông.



Bôi dầu phuộc vào phớt O mới và ráp nó vào bu lông phuộc.  
Ráp bu lông phuộc vào ống phuộc.



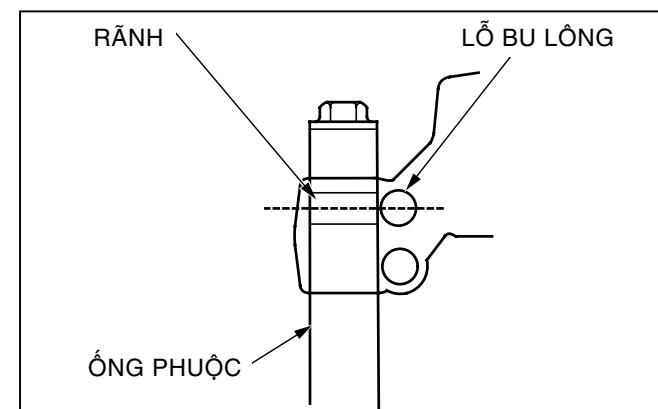
### RÁP

Ráp ống phuộc vào cổ phuộc.  
Lỗ bu lông trùng với rãnh của ống phuộc.

Siết chặt bu lông chốt phuộc theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 49 N·m (5,0 kgf·m, 36 lbf·ft)**

Ráp như sau:  
— Vè trước (trang 2-4)  
— Bánh trước (trang 12-9)



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

### CỔ PHUỘC

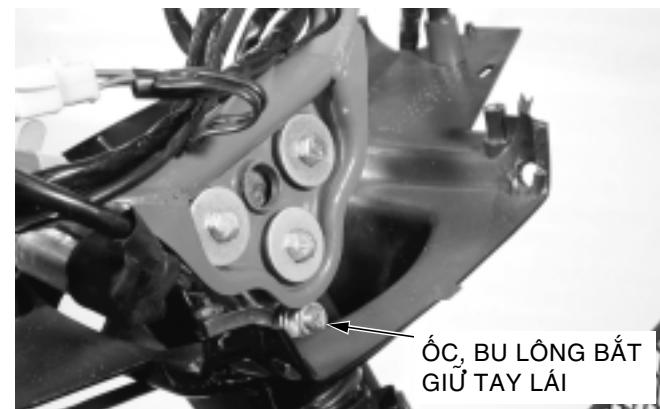
#### THÁO

Tháo như sau:

- Tay lái (trang 12-3)
- Phuộc (trang 12-13)

Tháo bu lông, ốc bắt bộ phận giữ tay lái và tháo bộ phận giữ tay lái ra.

Tháo ốc dưới tay lái ra.



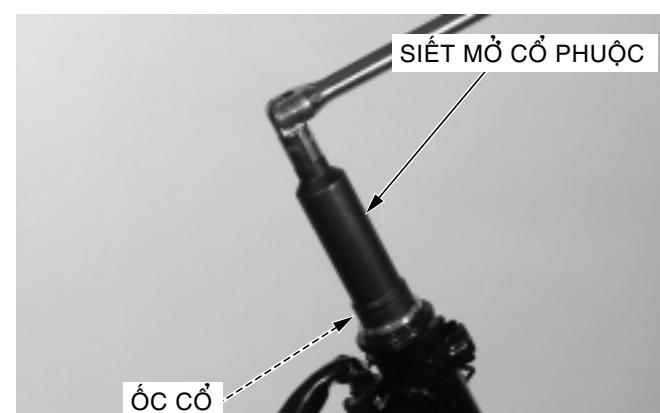
Dùng dụng cụ chuyên dùng để tháo ốc cổ lái.

#### DỤNG CỤ:

Mở ốc cổ phuộc  
Giữ ốc cổ phuộc

07916 - 3710101

07702 - 0020001

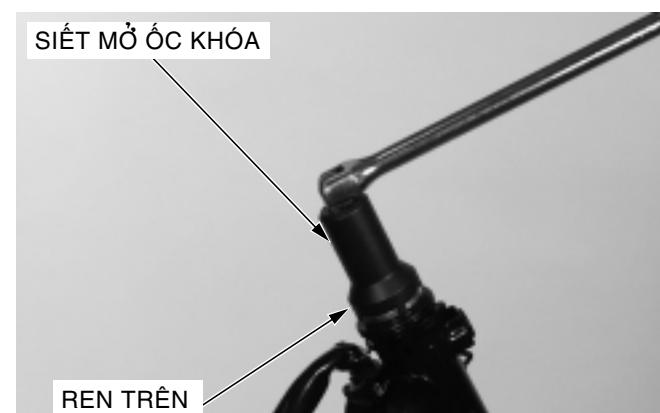


Dùng dụng cụ chuyên dùng để tháo ốc ren trên cổ phuộc.

#### DỤNG CỤ:

Mở ốc khóa

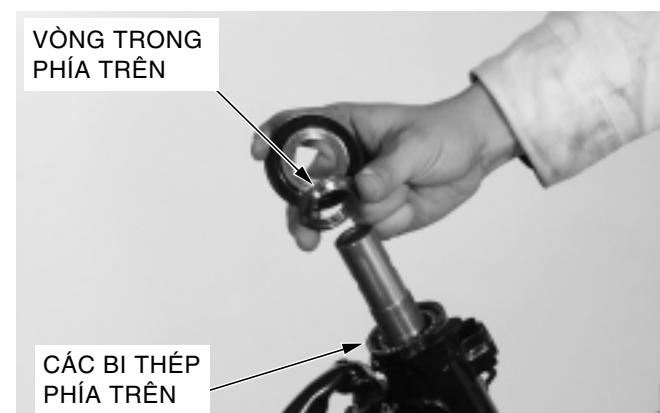
07916 - KM10000



Tháo vòng trong ổ bi trên và các bi trên (13).

#### CHÚ Ý

Cẩn thận để các bi thép không bị lỏng.

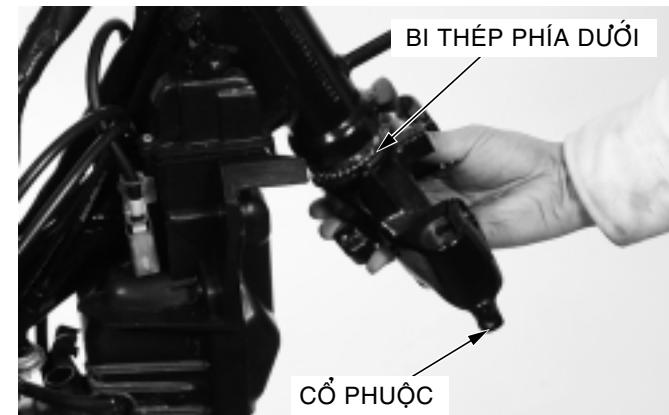


## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Tháo cổ phuộc và các bi phía dưới (29).

### CHÚ Ý

Cẩn thận để các bi thép không bị lỏng.



## THAY VÒNG BI

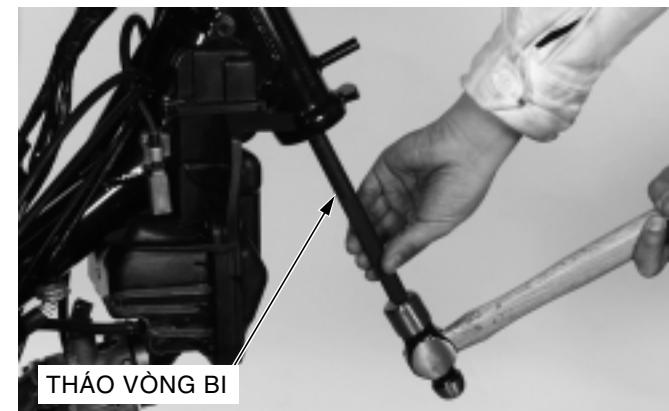
### CHÚ Ý

Luôn thay các ổ bi và vòng bi theo từng bộ.

Đóng vòng ngoài ổ bi phía trên ra.

**DỤNG CỤ:**  
Tháo vòng bi

07953 - 4250002



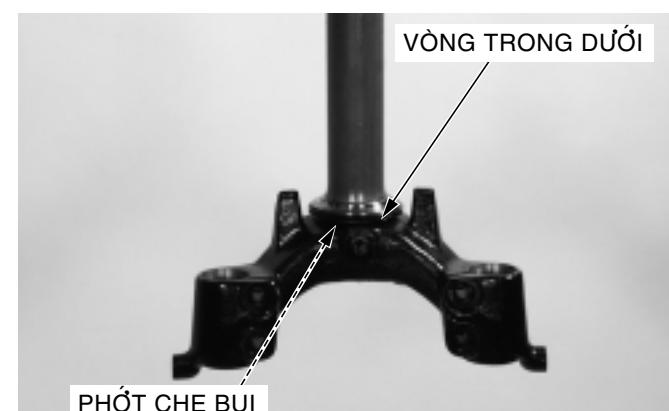
Đóng vòng ngoài ổ bi phía dưới ra.

**DỤNG CỤ:**  
Tháo vòng bi

07953 - 4250002



Tháo vòng trong ổ bi phía dưới bằng đục hoặc dụng cụ tương tự, cẩn thận không làm hỏng cổ phuộc.  
Tháo phớt che bụi.



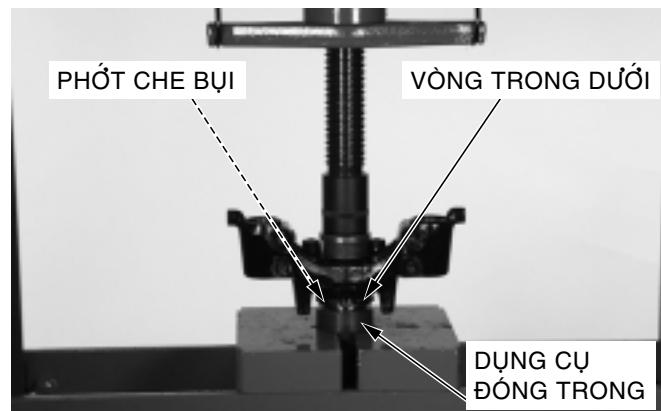
## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Bôi mỡ vào các vành của phớt che bụi mới và ráp nó vào cổ phuộc.

Dùng dụng cụ chuyên dùng và máy ép thủy lực để ráp vòng trong ổ bi mới phía dưới vào.

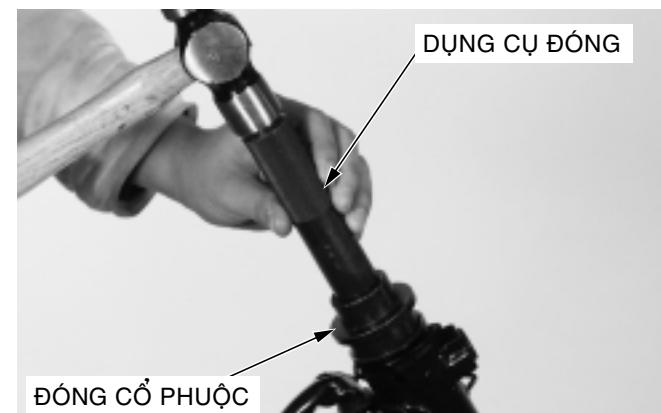
**DỤNG CỤ:**  
**Đóng cổ phuộc**

07946 - MB00000

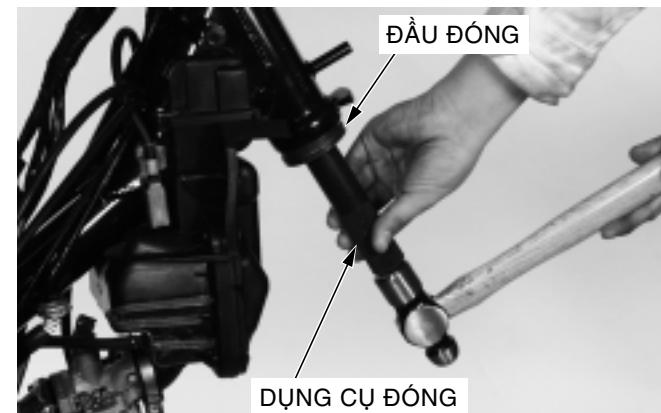


Đóng vòng ngoài ổ bi mới dưới và trên vào ống trên của cổ phuộc.

**DỤNG CỤ:**  
Trên:  
Dụng cụ đóng 07749 - 0010000  
Dụng cụ đóng cổ phuộc 07946 - 3710701

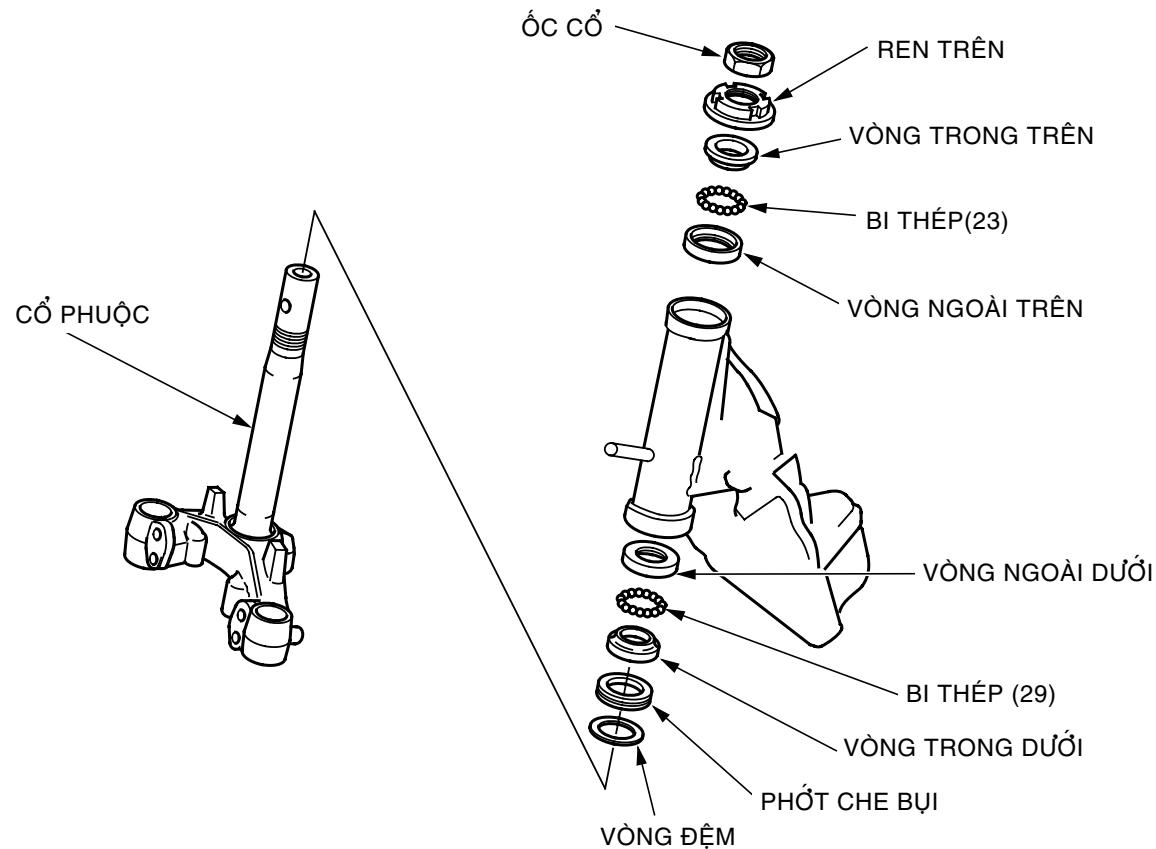


Dưới:  
Dụng cụ đóng 07749 - 0010000  
Đầu nối 07946 - 3290000



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

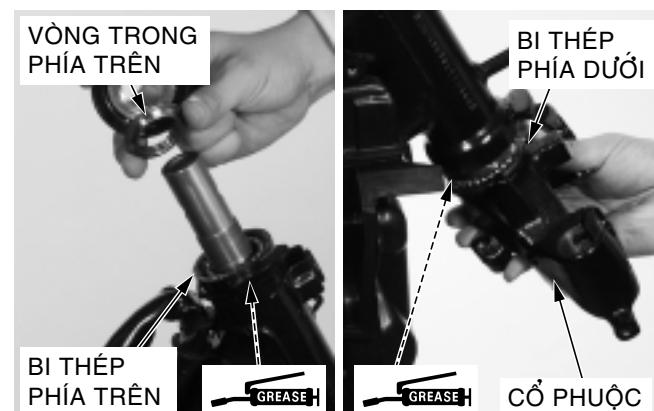
### RÁP



Bôi mỡ vào vòng bi trên và dưới.  
Ráp 29 bi thép vào vòng bi dưới.  
Ráp 23 bi thép vào vòng bi trên.

Chèn cổ phuộc vào lỗ ống cổ phuộc, cẩn thận để không làm rơi các bi.

Ráp vòng trong ổ bi trên và vòng ren trên.

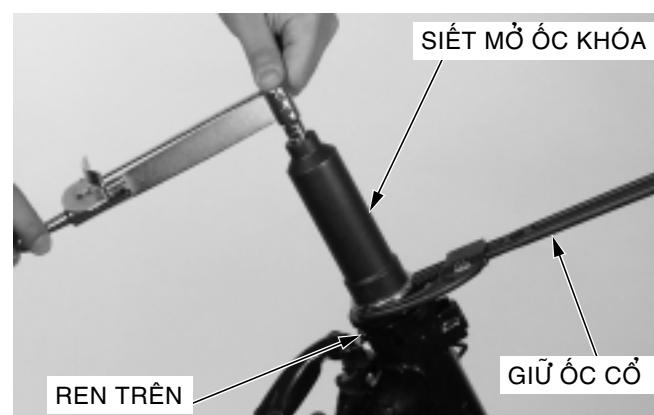


Giữ cổ phuộc và dùng dụng cụ chuyên dùng siết vòng ren trên cổ lái theo đúng lực siết ban đầu.

**DỤNG CỤ:**  
Siết mở ốc khóa  
Giữ ốc cổ

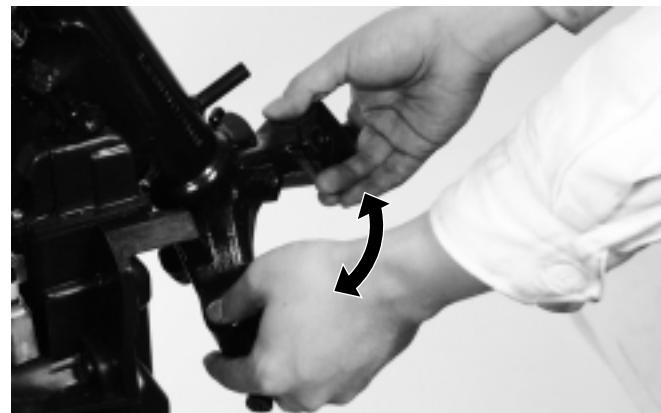
07916 - KM10000  
07702 - 0020001

**MÔ MEN LỰC SIẾT:** 25 N·m (2,5 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



## BÁNH TRƯỚC, PHANH, NHÚN, CỔ LÁI

Dịch chuyển cổ phuộc sang phải và trái, từ vị trí khóa đến vị trí khóa, khoảng 5 lần để các ổ bi vào đúng khớp.  
Đảm bảo rằng cổ phuộc quay nhẹ không rít lồng hay bó kẹt; sau đó nới lỏng vòng ren trên.

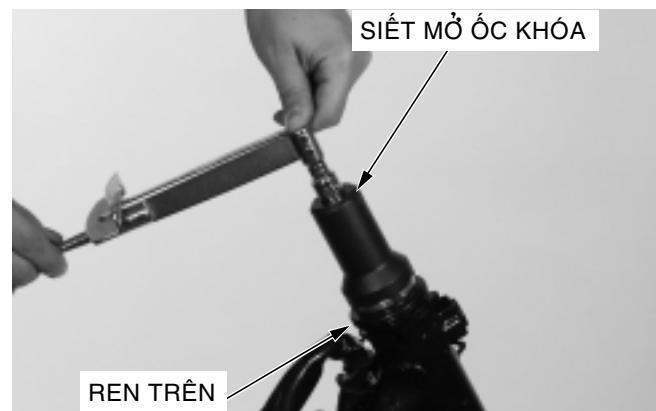


Siết chặt vòng ren trên theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 3 N·m (0,25 kgf·m, 1,8 lbf·ft)**

Vặn vòng ren trên ngược chiều kim đồng hồ khoảng 15 độ.

Kiểm tra lại cổ phuộc xem có quay nhẹ không bị rít hoặc bó kẹt.



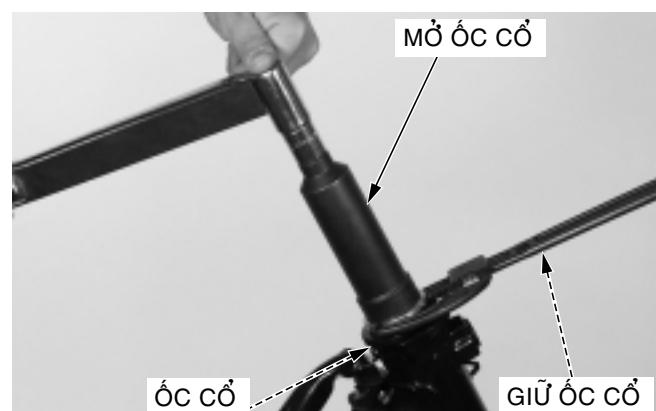
Dùng dụng cụ chuyên dùng để siết ốc cổ theo đúng lực siết.

**DỤNG CỤ:**

Siết mỏ ốc cổ  
Giữ ốc cổ

07936 - 3710101  
07702 - 0020001

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 74 N·m (7,5 kgf·m, 54 lbf·ft)**



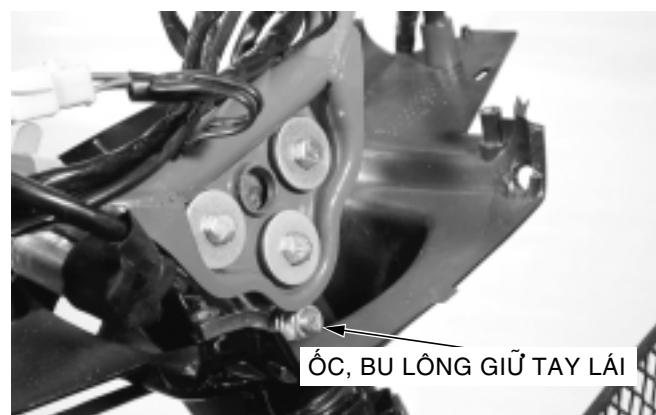
Ráp giữ tay lái vào cổ phuộc.

Ráp sao cho lỗ bu lông, bu lông bắt và ốc trùng nhau.  
Giữ bu lông và siết chặt ốc theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 59 N·m (6,0 kgf·m, 43 lbf·ft)**

Ráp nhử sau:

- Phuộc (trang 12 -20)
- Bánh trước (trang 12-9)



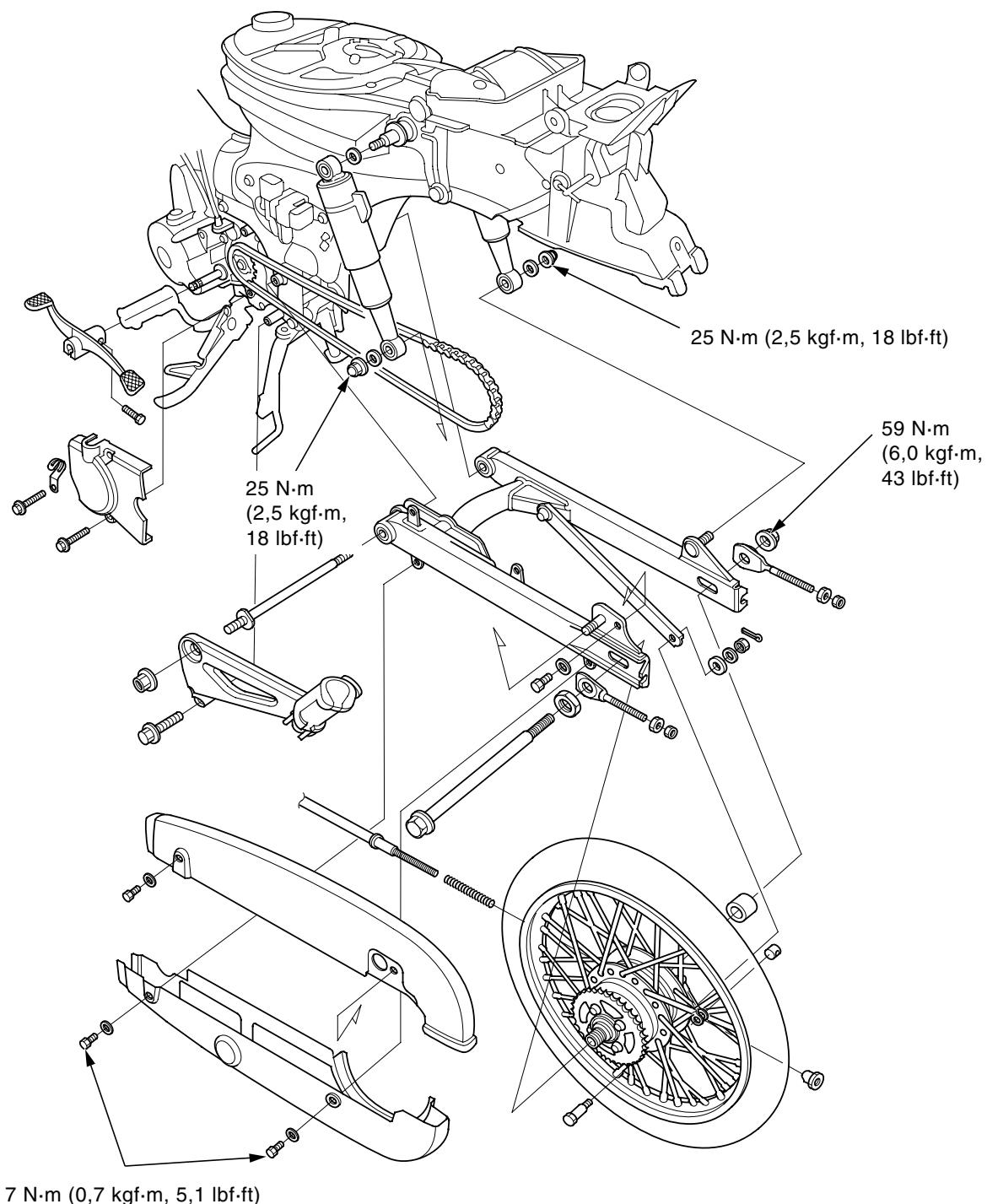
---

**GHI CHÉP**

---

## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

---



# 13. BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

THÔNG TIN DỊCH VỤ	13-1	PHANH SAU	13-10
TÌM KIẾM HƯỚNG	13-2	GẮP SAU	13-12
BÁNH SAU	13-3	GIẢM XÓC	13-15
ĐĨA NHÔM	13-8	BÀN ĐẠP PHANH	13-17

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

*Trống phanh hoặc guốc phanh bị bẩn làm giảm khả năng phanh. Vứt bỏ guốc phanh bẩn và làm sạch trống phanh bằng chất tẩy dầu mỡ phanh chất lượng cao.*

- Khi bảo dưỡng bánh sau, dùng chổi an toàn hoặc kích để đỡ xe.

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

			Đơn vị: mm (in)
MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Độ sâu tối thiểu của gai lốp xe		—	Đến dấu chỉ thị
Áp suất lốp nguội	Chỉ người lái	225 kPa (2,25 kgf/cm <sup>2</sup> , 33 psi)	—
	Người lái và chở thêm 1 người	225 kPa (2,25 kgf/cm <sup>2</sup> , 33 psi)	—
Độ dão của trực		—	0,20 (0,008)
Độ dão vành bánh xe	Hướng kính	—	2,0 (0,08)
	Dọc trực	—	2,0 (0,08)
Khoảng cách giữa may-đ và vành xe		10,0 ± 1 (0,39 ± 0,04)	—
Xích tải	Cỡ, mắt	428/96	—
	Độ chùng	25 – 35 (1,0 – 1,4)	—
Phanh	Lỗ trống phanh	109,8 – 110,2 (4,32 – 4,34)	111,0 (4,37)

13

### GIÁ TRỊ MÔ MEN LỰC SIẾT

Ốc trực sau	59 N·m (6,0 kgf·m, 43 lbf·ft) Ốc U
Nan hoa sau	3,7 N·m (0,38 kgf·m, 2,7 lbf·ft)
Bu lông cầy đĩa xích	20 N·m (2,0 kgf·m, 14 lbf·ft)
Ốc đĩa xích UBS	32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)
Ốc cần phanh sau	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft) Ốc U
Bu lông cần hãm phanh sau	16 N·m (1,6 kgf·m, 12 lbf·ft)
Ốc chốt gấp sau	39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
Ốc bắt giảm xóc	24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)
Bu lông bắt hộp xích tải	24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)
Ốc ống chỉ trực sau	10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft) 44 N·m (4,5 kgf·m, 33 lbf·ft)

## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

---

### DỤNG CỤ

Siết mở nan hoa, 4,5 × 5,1 mm	07701 - 0020200
Đầu nối, 32 × 35 mm	07746 - 0010100
Đầu nối, 37 × 40 mm	07746 - 0010200
Đầu nối, 22 × 24 mm	07746 - 0010800
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200
Trục tháo ổ bi	07746 - 0050100
Đầu tháo ổ bi, 12 mm	07746 - 0050300
Dụng cụ đóng A	07749 - 0010000

## TÌM KIẾM HƯ HỎNG

### Bánh sau lắc

- Vành cong
- Ổ bi bánh sau mòn
- Nan hoa lỏng hay bị cong vênh
- Lốp xe hỏng
- Ốc trục siết không đúng
- Đệm lót chốt gấp sau hỏng
- Khung hoặc gấp sau cong

### Nhún yếu

- Lò xo giảm xóc yếu
- Bộ phận giảm chấn bị rò rỉ dầu
- Áp suất hơi lốp xe thấp

### Nhún cứng

- Thanh giảm chấn cong
- Đệm lót chốt gấp sau hỏng
- Chốt gấp sau cong
- Áp suất lốp xe quá cao

### Quay sang một bên hoặc không thẳng vết

- Trục sau cong
- Điều chỉnh xích ở hai bên không tương đương nhau

### Phanh kém hiệu quả

- Phanh điều chỉnh không đúng
- Bô phanh mòn
- Bô phanh bị bẩn
- Cam phanh mòn
- Trống phanh mòn
- Cần phanh ráp không đúng
- Guốc phanh mòn ở bề mặt tiếp xúc của cam

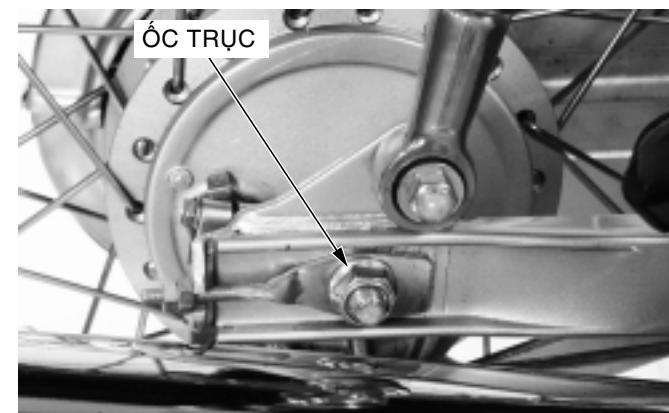
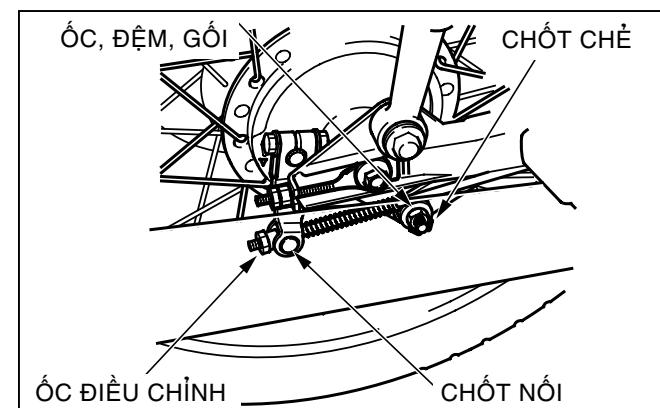
## BÁNH SAU

### THÁO

Dùng dụng cụ nâng hoặc dụng cụ tương tự để đỡ xe trên bề mặt bằng phẳng.  
Tháo ốc đĩa xích tải (trang 3-14)

Tháo như sau:  
 — Chốt chè  
 — Ốc, đệm, gói cao su  
 — Bu lông hám  
 — Cần hám nắp may ở phanh  
 — Ốc điều chỉnh  
 — Cần phanh, lò xo, chốt nối

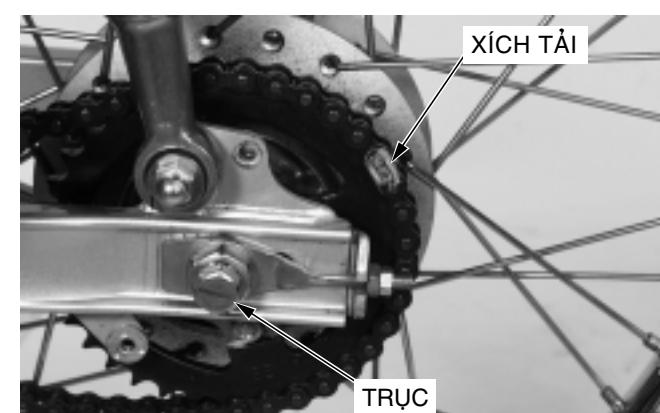
Tháo ốc trục và điều chỉnh xích tải bên phải.



Tháo xích tải khỏi đĩa xích.

Tháo trục ra từ phía bên trái.  
Tháo vòng cách bên phải ra.

Dịch chuyển bánh sau qua bên phải và tháo bánh sau khỏi đĩa nhôm.  
Tháo bánh sau ra phía sau.

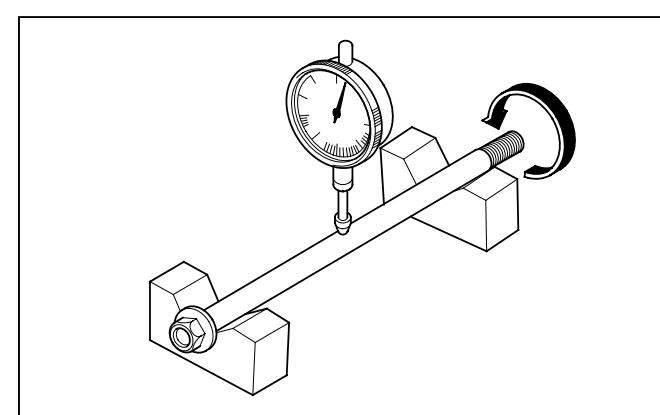


## KIỂM TRA

### Trục

Đặt trục vào khối V và đo độ đảo.  
Độ đảo thực tế bằng 1/2 tổng chỉ số đọc được.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA: 0,20 mm (0,008 in)**



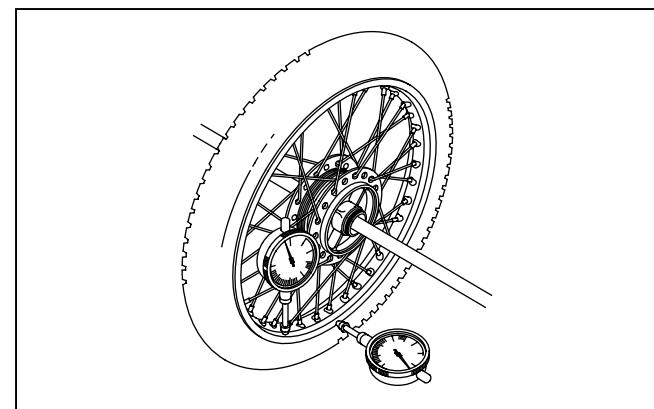
## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

### Bánh xe

Kiểm tra độ đảo của vành bằng cách đặt bánh xe vào một giá quay.

Quay bánh xe từ từ và dùng đồng hồ so để đọc độ đảo. Độ đảo thực tế bằng 1/2 tổng chỉ số đọc được.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** Hướng kính: 2,0 mm (0,08 in)  
Đọc trực: 2,0 mm (0,08 in)



### Ổ bi bánh xe

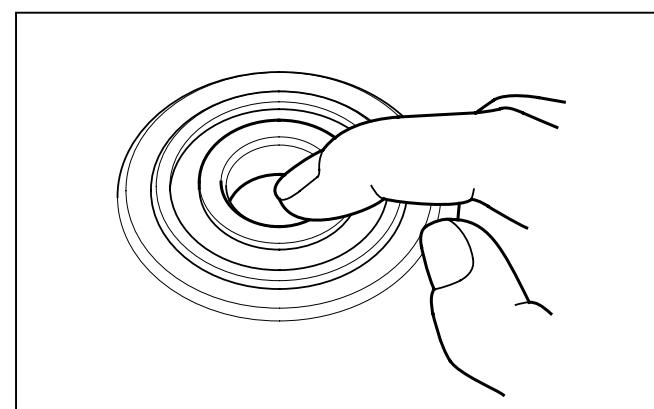
Quay vòng trong của mỗi ổ bi bằng ngón tay.

Ổ bi phải quay tròn và êm. Cũng cần kiểm tra vòng ngoài của ổ bi có chặt khít trong may-đ không.

Tháo và vứt bỏ các ổ bi đi nếu các vòng của nó không quay tròn và êm, hoặc nếu chúng lỏng trong may-đ.

### CHÚ Ý

Thay ổ bi bánh xe theo cặp.

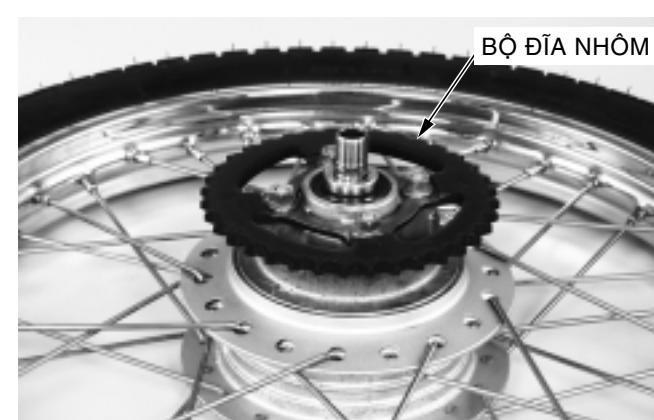


## THÁO RÃ

Tháo bộ má phanh khỏi may-đ bánh xe phải.

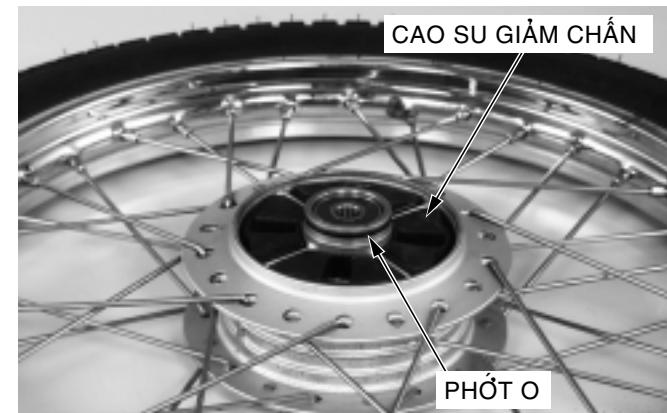


Tháo bộ đĩa nhôm khỏi bên trái may-đ bánh xe (tháo ráp đĩa nhôm: trang 13-8).



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Tháo cao su giảm chấn và phớt O.



### Tháo ổ bi bánh xe

Ráp đầu tháo ổ bi vào ổ bi.

Ráp trực tháo ổ bi vào từ phía đối diện và đóng ổ bi ra khỏi may ổ bánh xe.

Tháo vòng cách và đóng ổ bi kia ra.

#### DỤNG CỤ:

Trục tháo ổ bi

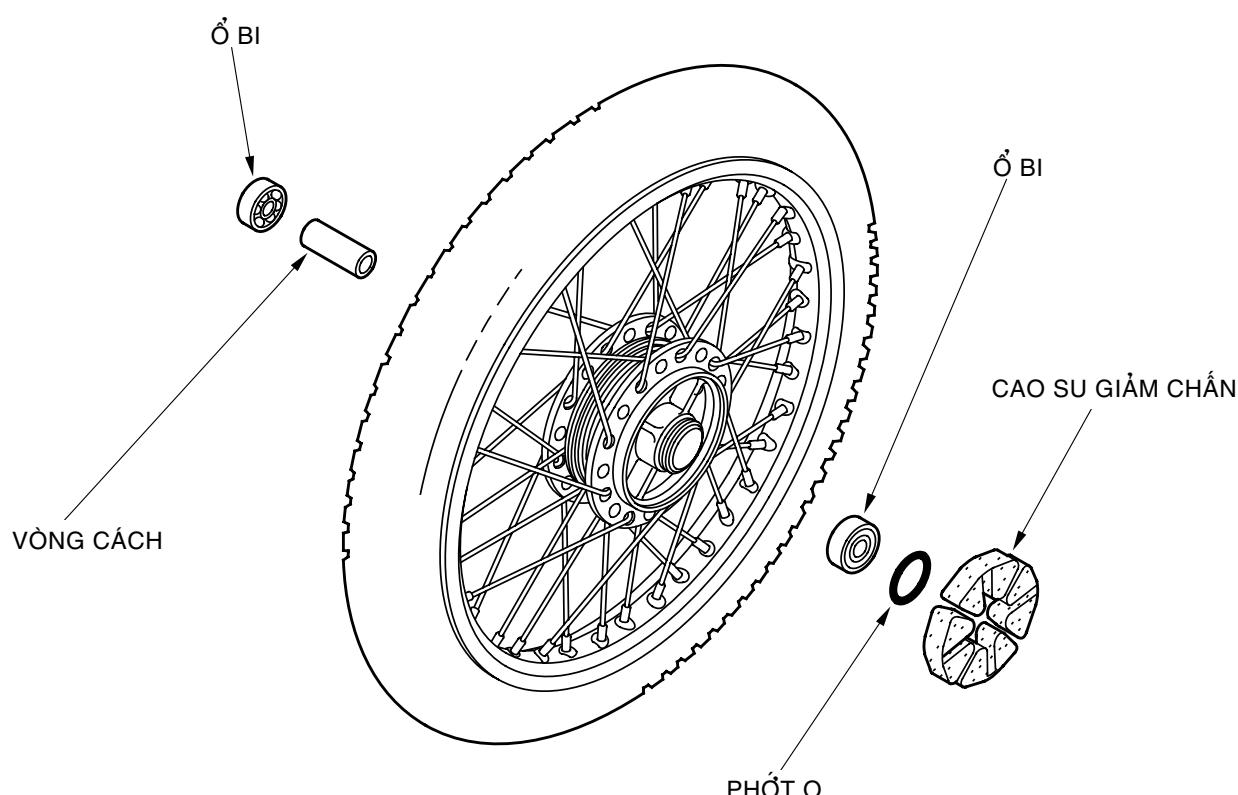
Đầu tháo ổ bi, 12 mm

07746 - 0050100

07746 - 0050300



## RÁP



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Ráp ổ bi bánh xe

### CẨN THẬN

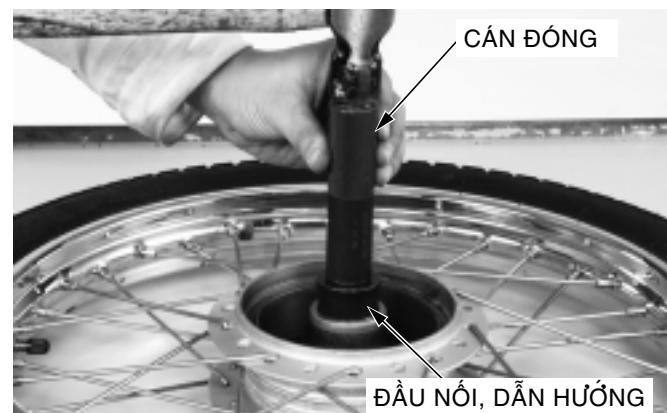
*Đừng ráp ổ bi cũ vào, đã tháo ổ bi ra thì phải thay bằng ổ bi mới.*

Bôi mỡ vào tất cả các ổ bi.

Đóng ổ bi mới bên phải vào với mặt bít quay ra ngoài.

### DỤNG CỤ:

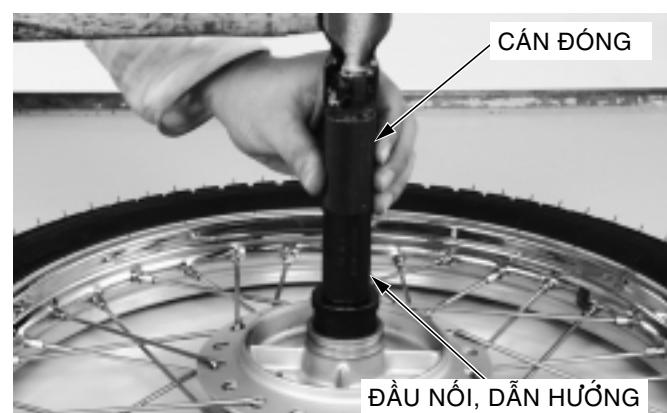
Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 37 x 40 mm	07746 - 0010200
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200



Ráp vòng cách, sau đó đóng ổ bi bên trái vào với mặt bít quay ra ngoài.

### DỤNG CỤ:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 32 x 35 mm	07746 - 0010100
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200



Đặt vành xe lên bàn thợ.

Đặt may ố với bên trái úp xuống và bắt đầu ráp nan hoa mới vào.

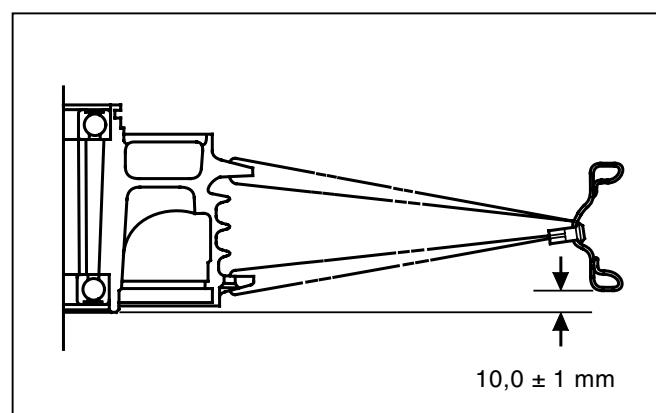
Điều chỉnh vị trí của may ố sao cho khoảng cách từ mặt bên trái của may ố đến mặt bên của vành là  $10,0 \pm 1$  mm ( $0,39 \pm 0,04$  in) như trong hình.

### DỤNG CỤ:

Siết nan hoa, 4,5 x 5,1 mm	07741 - 0020200
Mô men lực siết: 3,7 N·m (0,38 kgf·m, 2,7 lbf·ft)	

Kiểm tra độ đảo của vành (trang 13-4).

Ráp cao su giảm chấn của bánh xe vào may-đ bánh xe.  
Bôi mỡ vào phớt O và ráp nó vào rãnh của may-đ bánh xe.



*Đừng cho mỡ vào trống phanh sẽ làm giảm khả năng hãm phanh.*



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Ráp bộ may ở má phanh vào bên phải may-đ.



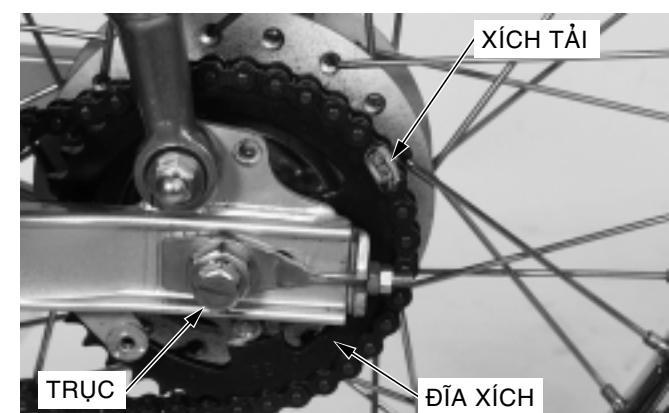
Ráp đĩa nhôm vào.



### RÁP

Ráp vòng cách bên phải vào.  
Ráp trực vào từ bên trái.

Ráp xích tải vào đĩa xích.



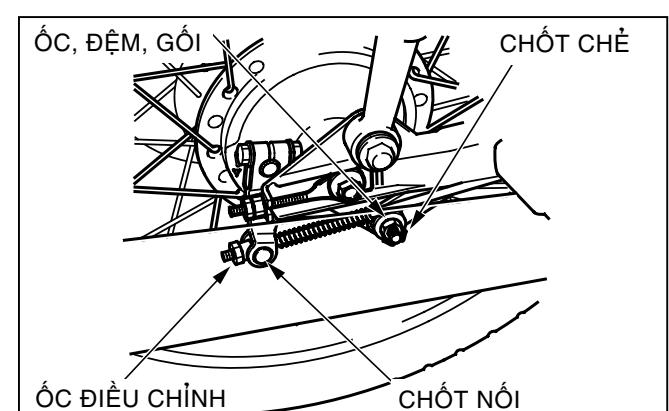
Ráp chốt nối vào cần phanh và nối đưa phanh với lò xo.  
Ráp ốc điều chỉnh.

Ráp điều chỉnh xích bên phải và ốc trực vào.  
Ráp cần hãm may ở phanh vào may ở phanh.

Ráp bu lông, gói cao su, vòng đệm và ốc, sau đó siết chặt bu lông.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 16 N·m (1,6 kgf·m, 12 lbf·ft)**

Ráp ốc với một chốt chẻ mới.



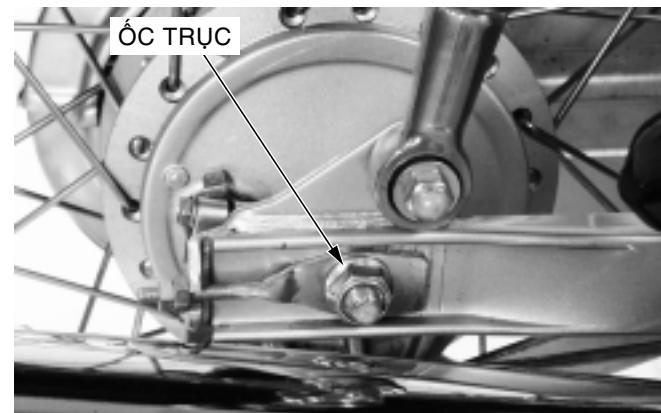
## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Siết ốc trục theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 59 N·m (6,0 kgf·m, 43 lbf·ft)**

Ráp ốc xích tải (trang 3-15).

Điều chỉnh phanh sau (trang 3-17).



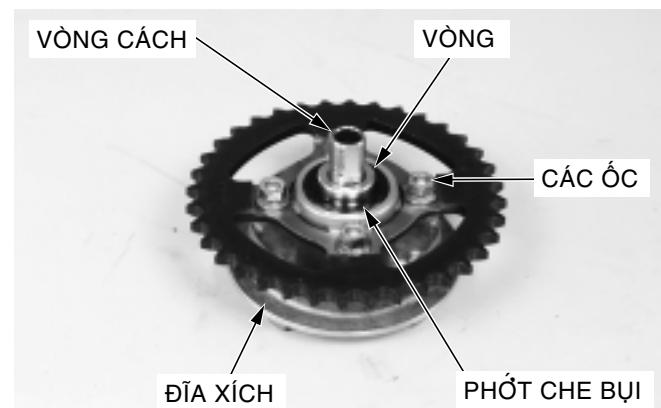
## ĐĨA NHÔM

### THÁO

Tháo bánh sau (trang 13-3).

Tháo vòng bên trái, vòng cách và phớt che bụi ra.

Tháo các ốc đĩa xích và đĩa xích ra.

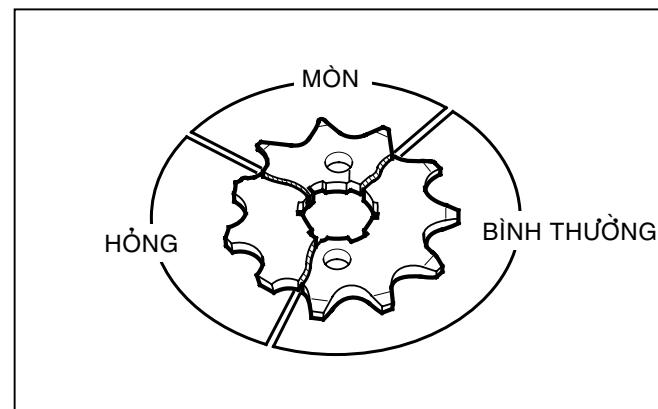


### KIỂM TRA

Kiểm tra tình trạng của răng đĩa xích. Thay đĩa mới nếu bị mòn hoặc hư hỏng.

#### CHÚ Ý

- Nếu cần phải thay đĩa xích thì kiểm tra xích tải và nhông xích.
- Đừng bao giờ ráp xích mới vào nhông đĩa mòn hoặc xích mòn vào nhông đĩa mới. Cả xích và nhông đĩa phải ở tình trạng tốt, nếu chỉ thay xích hoặc nhông đĩa thì sẽ chóng bị mòn.



### Ó bi đĩa nhôm

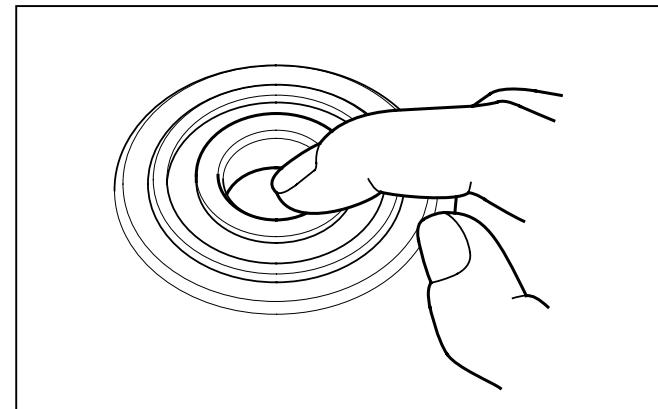
Quay vòng trong ổ bi bằng ngón tay.

Các ổ bi phải quay trơn và êm. Cũng cần kiểm tra vòng ngoài ổ bi có chặt khít trong đĩa nhôm không.

Tháo và vứt các ổ bi nếu các vòng không quay trơn và êm, hoặc nếu chúng lỏng trong may-đ.

#### CHÚ Ý

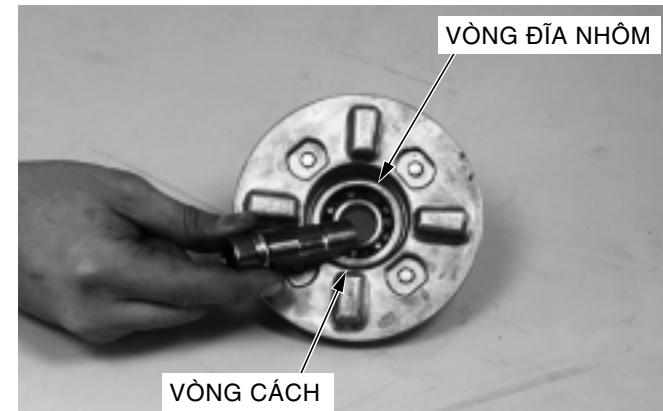
Thay các ổ bi theo từng cặp.



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

### Thay ổ bi đĩa nhôm

Đóng ổ bi đĩa nhôm và vòng cách ra.



Dùng dụng cụ chuyên dùng đóng vòng đĩa nhôm vào ổ bi đĩa nhôm mới.

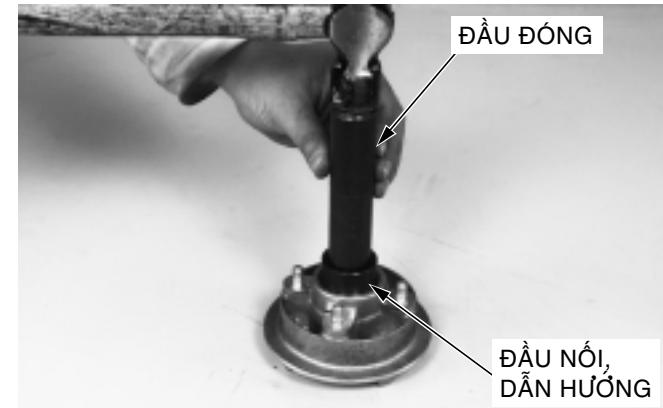
#### DỤNG CỤ:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 22 x 24 mm	07746 - 0010800
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200

Dùng dụng cụ chuyên dùng đóng ổ bi đĩa nhôm mới vào đĩa nhôm.

#### DỤNG CỤ:

Dụng cụ đóng	07749 - 0010000
Đầu nối, 32 x 35 mm	07746 - 0010100
Dẫn hướng, 12 mm	07746 - 0040200



## RÁP

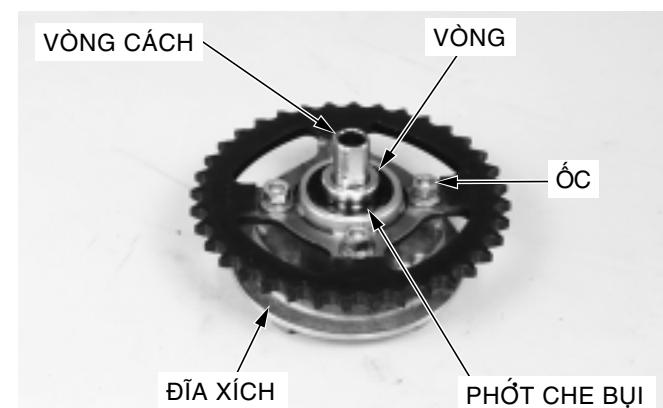
Ráp đĩa xích và siết chặt các ốc theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)**

Bôi mỡ vào vành phớt che bụi, sau đó ráp nó vào đĩa nhôm.

Ráp vòng cách và vòng bên trái vào.

Ráp đĩa nhôm vào may đ bánh sau (trang 13-7).



## **BÁNH SAU, PHANH, NHÚN**

### **PHANH SAU**

#### **THÁO**

Tháo bánh sau (trang 13-3).

Tháo nắp may ở phanh khỏi bánh sau.

#### **KIỂM TRA**

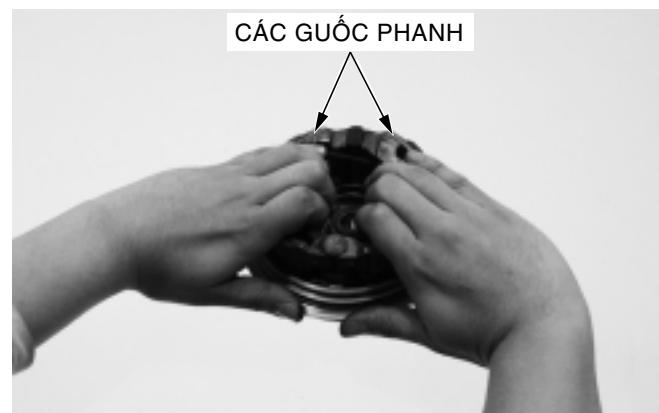
Đo lỗ trống phanh sau.

**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 111,0 mm (4,37 in)



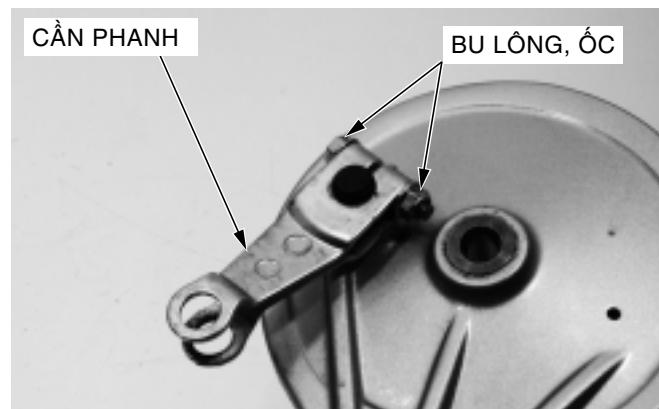
#### **THÁO RÃ**

Tháo các guốc phanh và các lò xo.

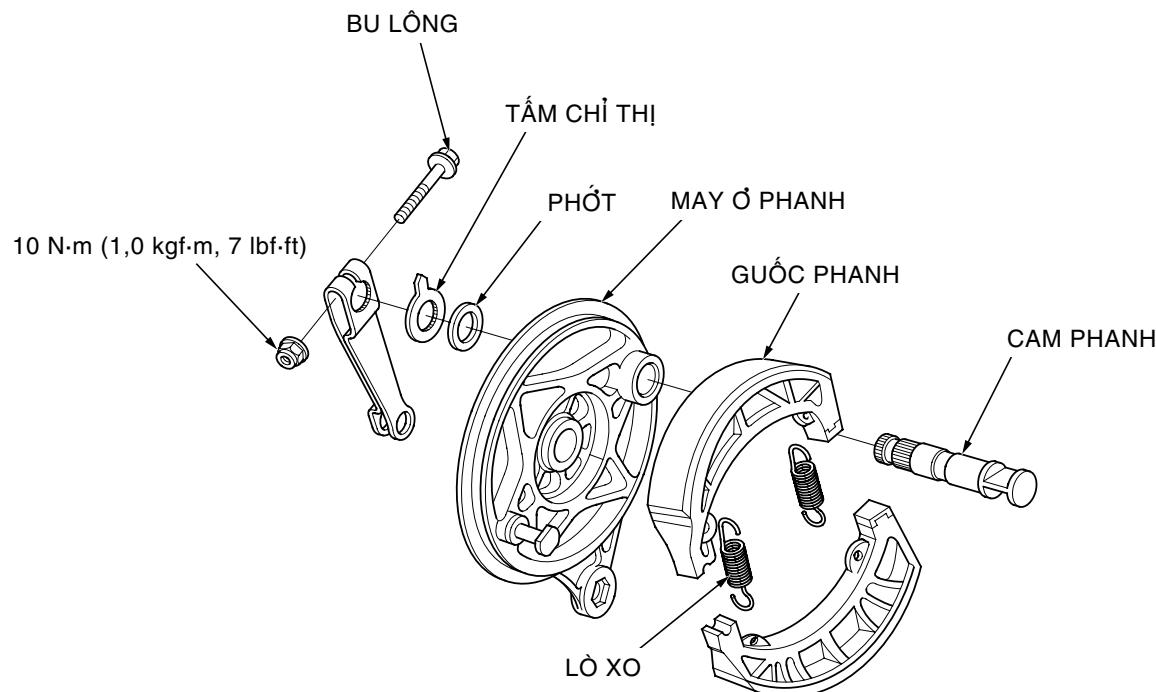


Tháo ốc, bu lông và cần phanh.

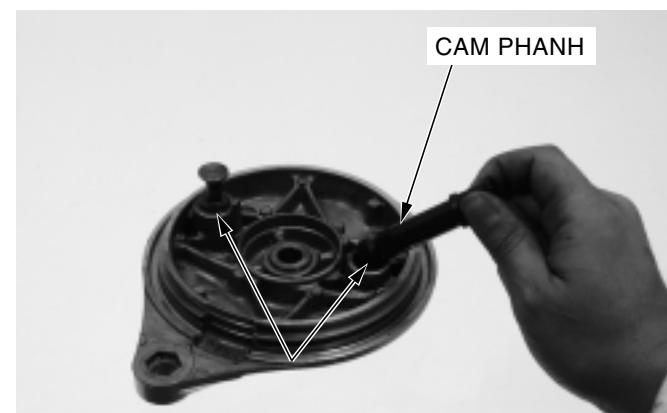
Tháo tâm chỉ thị, phớt che bụi và cam phanh.



RÁP

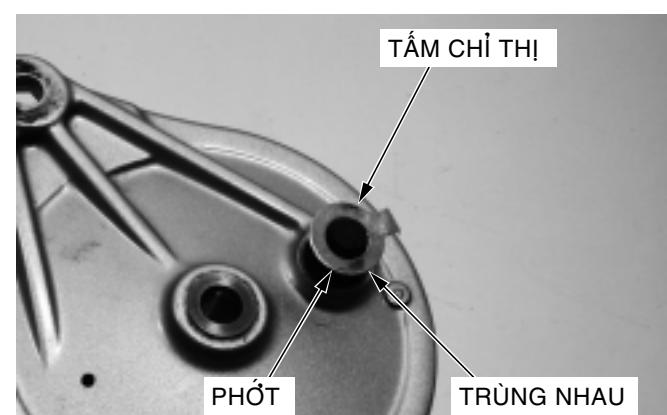


Bôi mỡ vào chốt neo và cam phanh.  
Ráp cam phanh vào may ở phanh.



Bôi dầu vào phốt và ráp nó vào may ở phanh.

Ráp tấm chỉ thị mòn vào cam phanh sao cho răng to trùng với  
rãnh to trên cam phanh.

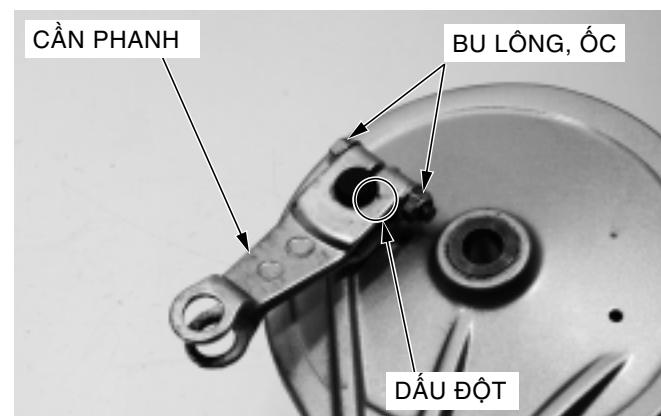


## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Ráp cần phanh sao cho dấu đột giữa cần phanh và cam phanh trùng nhau.

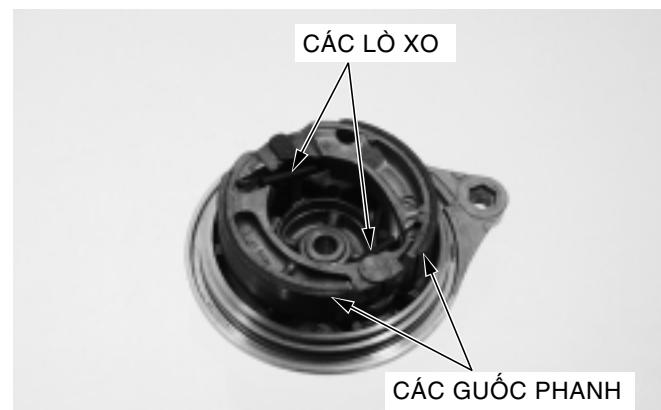
Ráp bu lông chốt cần phanh và siết chặt ốc theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**



Ráp các guốc phanh và lò xo phanh.

Ráp may ò phanh vào bên phải may-ò bánh xe (trang 13-7).  
Ráp bánh sau (trang 13-7).



## GẮP SAU

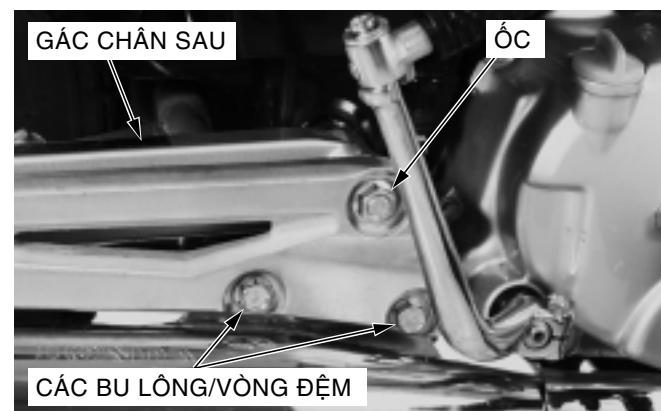
### THÁO

Tháo như sau:

- Ốp xích tải (trang 3-14)
- Bánh sau (trang 13-3)

Tháo ốc giữ gác chân sau bên phải, bu lông vòng đệm bắt ống bô và giữ gác chân sau.

Tháo vòng đệm.

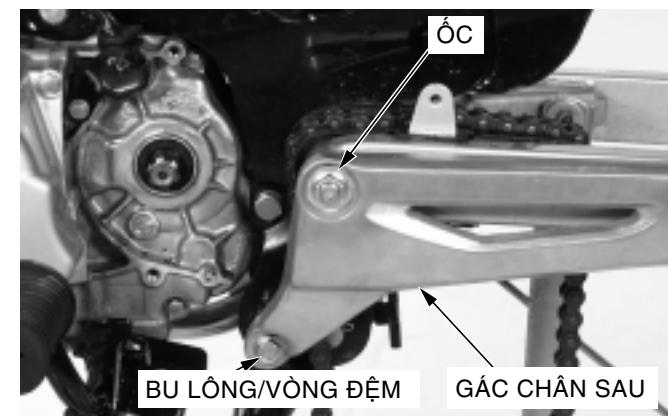


## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

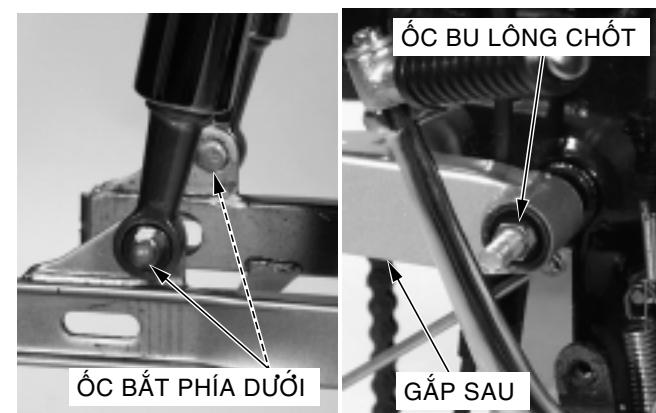
Tháo bu lông, vòng đệm, ốc giữ gác chân sau bên trái và giữ gác chân sau ra.

Tháo gác chân bên trái ra.

Tháo bu lông và đĩa định vị nhông xích (trang 6-3).



Tháo các ốc và vòng đệm bắt giảm xóc sau phía dưới ra.  
Tháo ốc, bu lông chốt gấp sau và gấp sau ra.

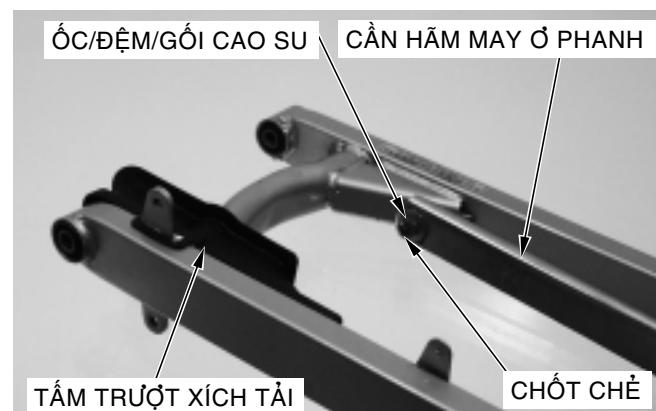


## THÁO RÃ

Tháo như sau:

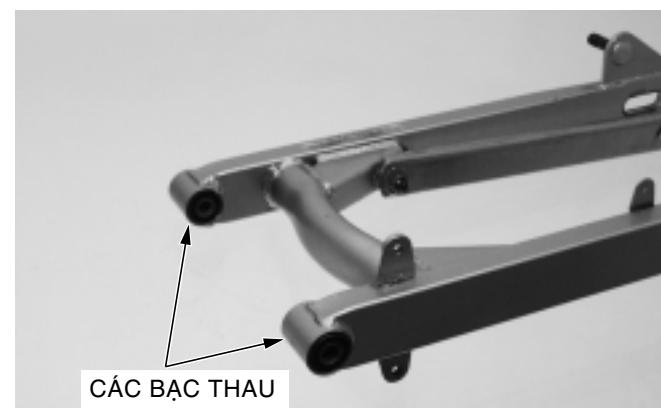
- Chốt chè
- Ốc, đệm phẳng và đệm lò xo
- Bu lông hãm
- Cần hãm may ở phanh

Tháo tấm trượt xích tải.



## KIỂM TRA

Kiểm tra bạc thau xem có bị mòn hoặc hư hỏng không.  
Kiểm tra gấp xem có vết nứt hay hư hỏng không.



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

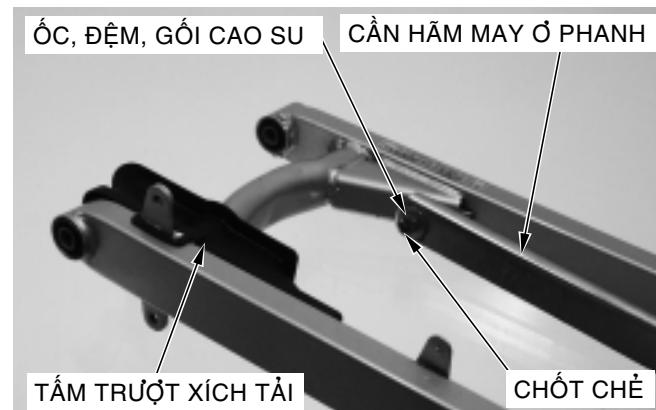
### RÁP

Ráp tấm trượt xích tải vào.

Ráp cần hãm bánh sau, bu lông, đệm lò xo, đệm phẳng và ốc vào.

Siết chặt ốc một cách an toàn.

Ráp chốt chè mới vào ốc.

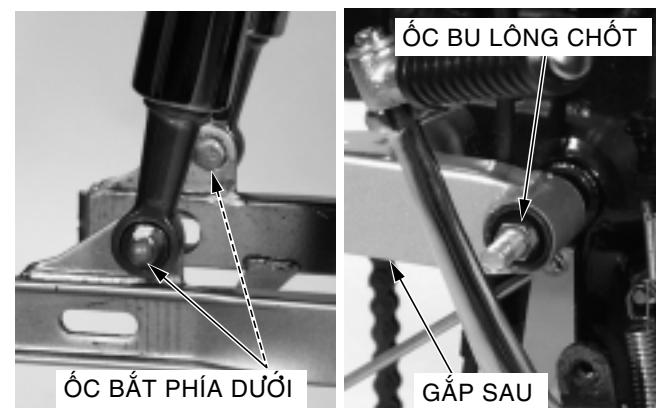


### LẮP RÁP

Luồn xích vào và ráp gấp sau vào khung xe. Chèn bu lông chốt vào từ bên trái và siết tạm ốc chốt vào.

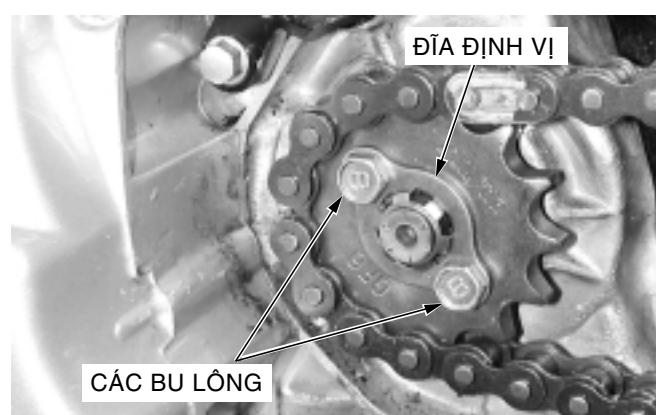
Ráp các bu lông bắt dưới giảm xóc sau và siết chặt theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)**



Ráp nhông xích và đĩa định vị.

Ráp và siết chặt các bu lông (trang 6-4).

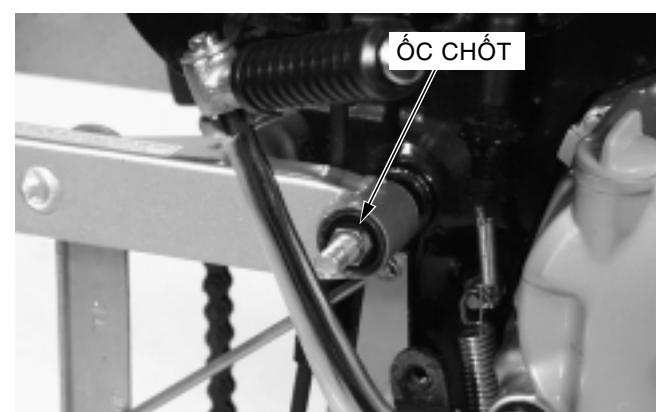


Ráp giảm xóc sau vào các chốt phía dưới, sau đó ráp vòng đệm và ốc mũ vào.

Ráp bánh sau (trang 13-7).

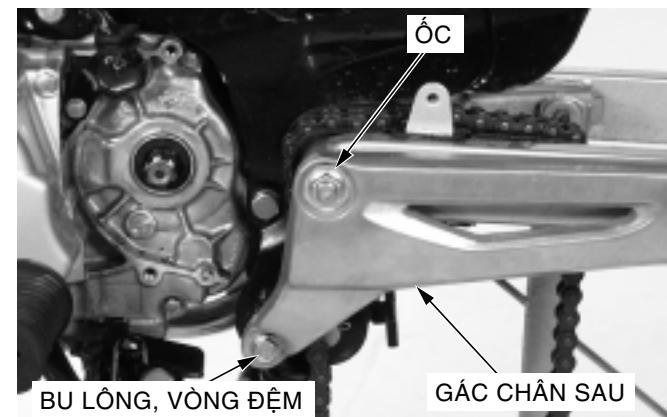
Siết chặt ốc chốt gấp sau theo đúng lực siết trong khi nhấn phía sau của khung xe ép giảm xóc xuống.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)**

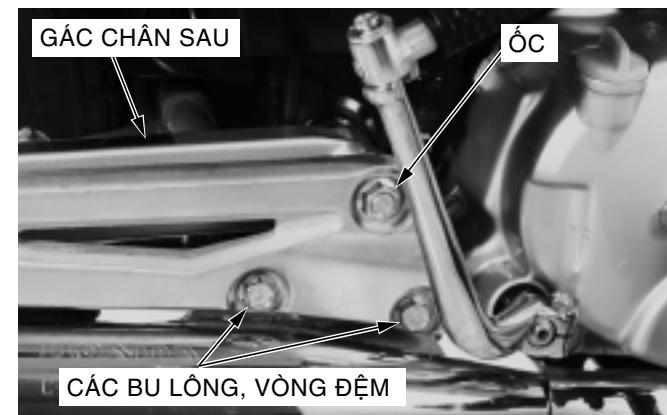


## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Ráp giữ gác chân sau bên trái vào.  
Ráp vòng đệm, bu lông và ốc.  
Siết chặt bu lông và ốc.



Ráp vòng đệm.  
Ráp giữ gác chân bên phải, các vòng đệm và bu lông.  
Siết chặt bu lông.  
Ráp bánh sau (trang 13-7).  
Ráp ốp xích tải (trang 3-15).



## GIẢM XÓC

### THÁO

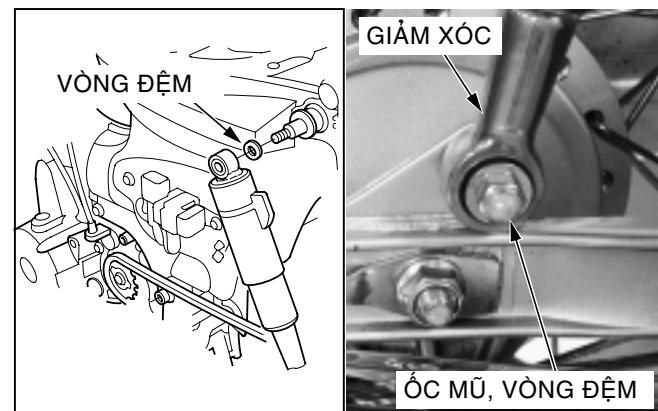
Dụng xe trên chống đứng.  
Tháo tay cầm sau (trang 2-5).



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Tháo các vòng đệm bên.

Tháo ốc mũ và vòng đệm bắt phía dưới giảm xóc, sau đó tháo giảm xóc ra.



## KIỂM TRA

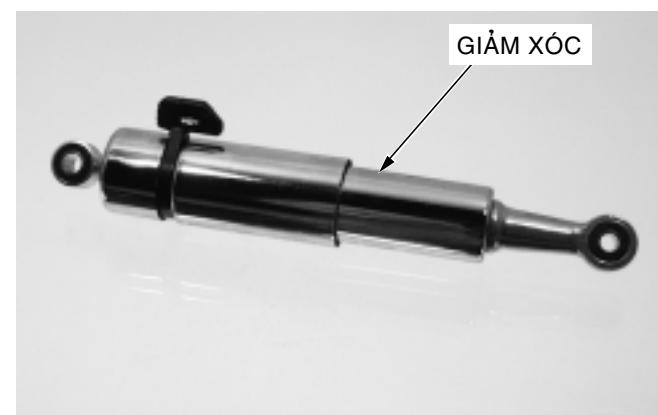
Kiểm tra bên ngoài của giảm xóc xem có bị hư hỏng không.  
Kiểm tra:

- Thanh giảm chấn xem có bị cong hay hư hỏng không
- Bộ phận giảm chấn xem có bị biến dạng hay rò rỉ dầu không
- Đệm lót trên và dưới xem có mòn hoặc hư hỏng không

Kiểm tra hoạt động của giảm chấn xem có êm không.

## CẨN THẬN

**Đừng tháo rã giảm xóc ra. Thay giảm xóc nếu có chi tiết nào đó bị hư hỏng.**



## RÁP

Ráp vòng đệm vào chốt trên.

Ráp giảm xóc vào khung xe.

Ráp vòng đệm bên.

Ráp tay cầm sau (trang 2-5).



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

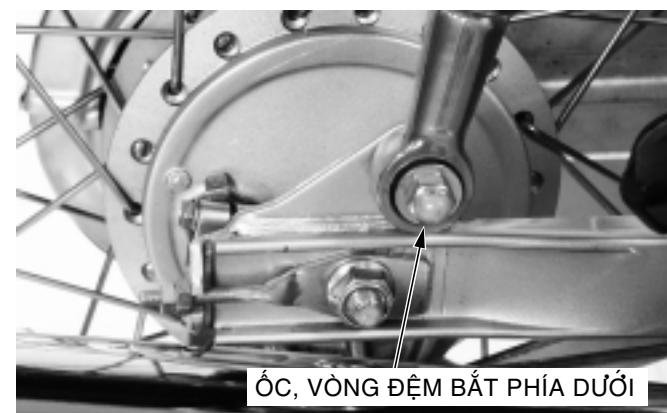
Ráp vòng đệm và ốc bắt dưới.

Siết các ốc theo đúng lực siết.

### MÔ MEN LỰC SIẾT:

Phía trên: 24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)

Phía dưới: 24 N·m (2,4 kgf·m, 17 lbf·ft)



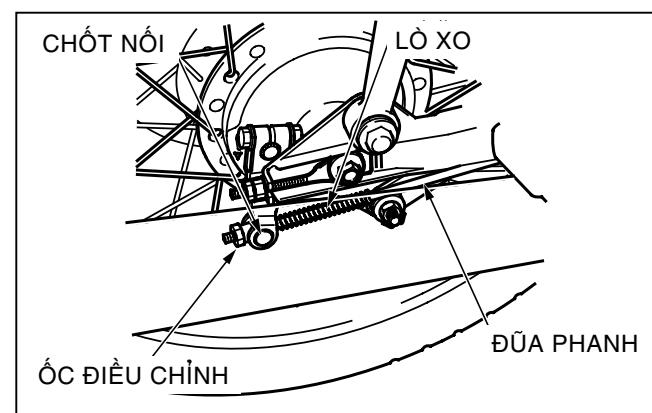
## BÀN ĐẠP PHANH

### THÁO

Dùng con nâng hoặc dụng cụ tuồng tự để đỡ xe trên bề mặt bằng phẳng.

Tháo thanh giữ gác chân bên phải và tháo ống bô (trang 2-7).

Tháo ốc điều chỉnh bàn đạp phanh và tháo đũa phanh khỏi cần phanh.

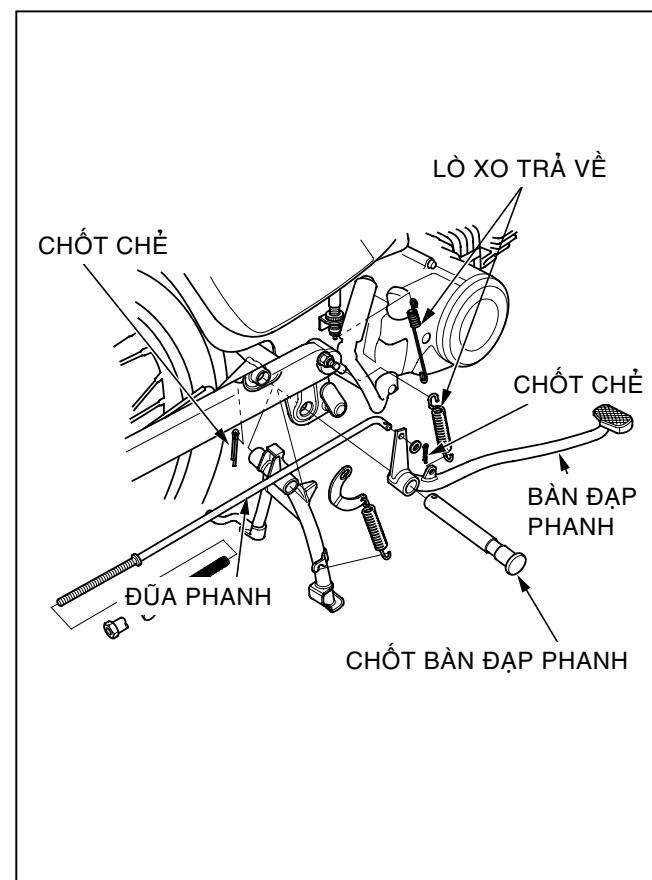


Tháo lò xo trả về của bàn đạp phanh.  
Tháo lò xo trả về của công tắc phanh.

Tháo chốt chè.

Tháo chốt bàn đạp phanh ra, sau đó tháo bàn đạp phanh ra.

Tháo chốt chè, vòng đệm chốt nối, và tháo đũa phanh khỏi bàn đạp phanh.



## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

### RÁP

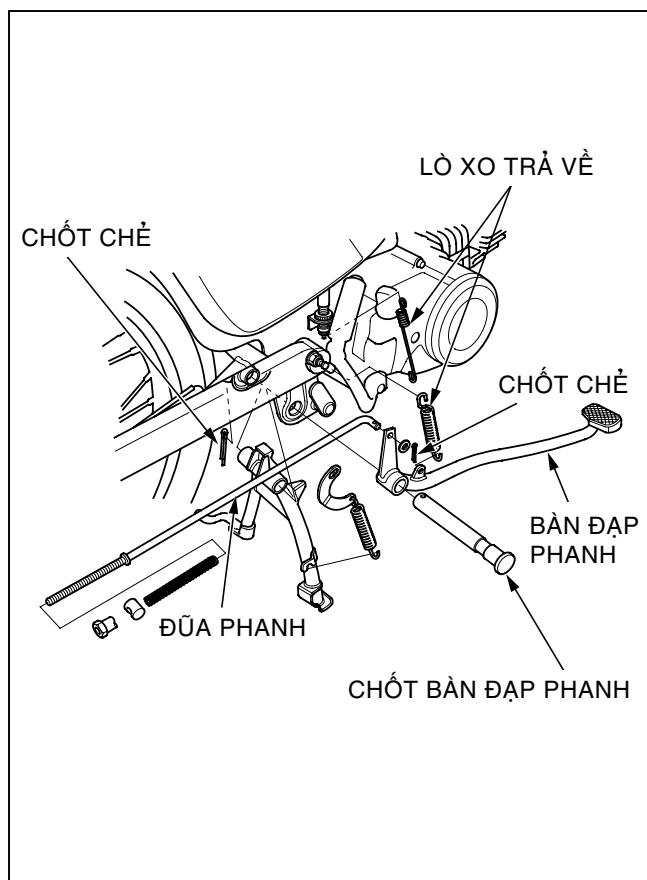
Ráp đũa phanh vào bàn đạp phanh, sau đó ráp vòng đệm vào.

Ráp chốt chè mới vào cùng với vòng đệm để đảm bảo an toàn.

Bôi mỡ vào chốt bàn đạp phanh.

Ráp bàn đạp phanh vào khung xe, sau đó ráp chốt vào khung xe từ phía bên phải.

Dùng một chốt chè để chốt an toàn.

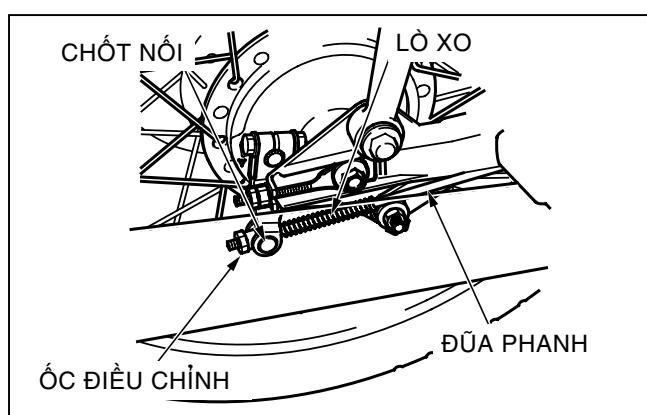


Ráp lò xo công tắc phanh.

Ráp lò xo trả về của bàn đạp phanh.



Ráp chốt nối vào cần phanh, sau đó ráp lò xo phanh, đũa phanh và ốc điều chỉnh.

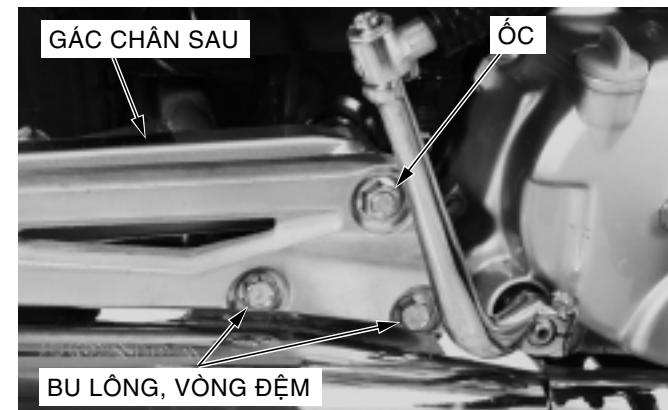


## BÁNH SAU, PHANH, NHÚN

Ráp thanh giữ gác chân sau, các vòng đệm, bu lông và ốc.

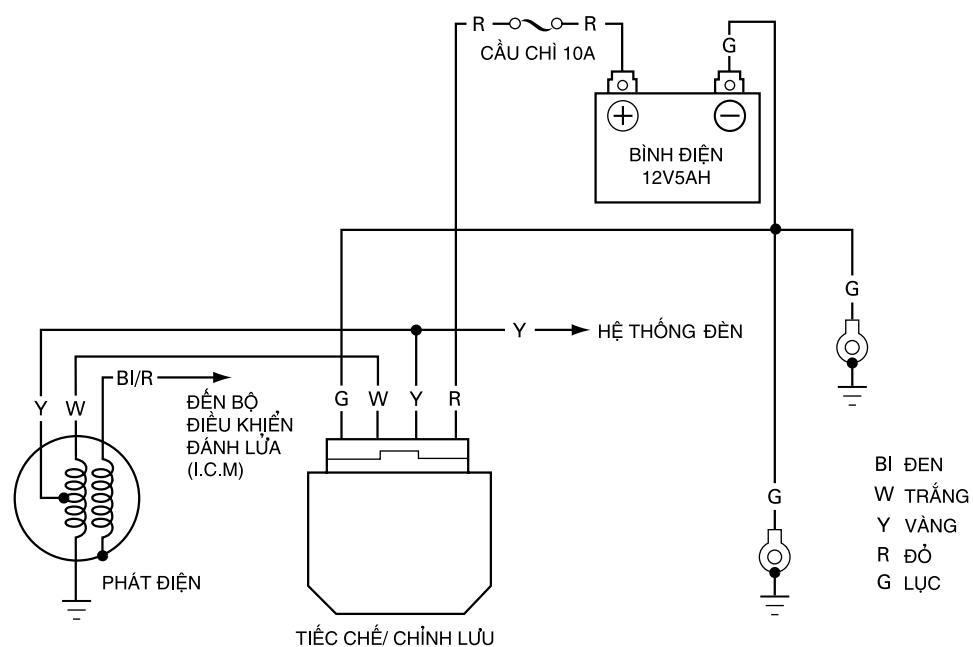
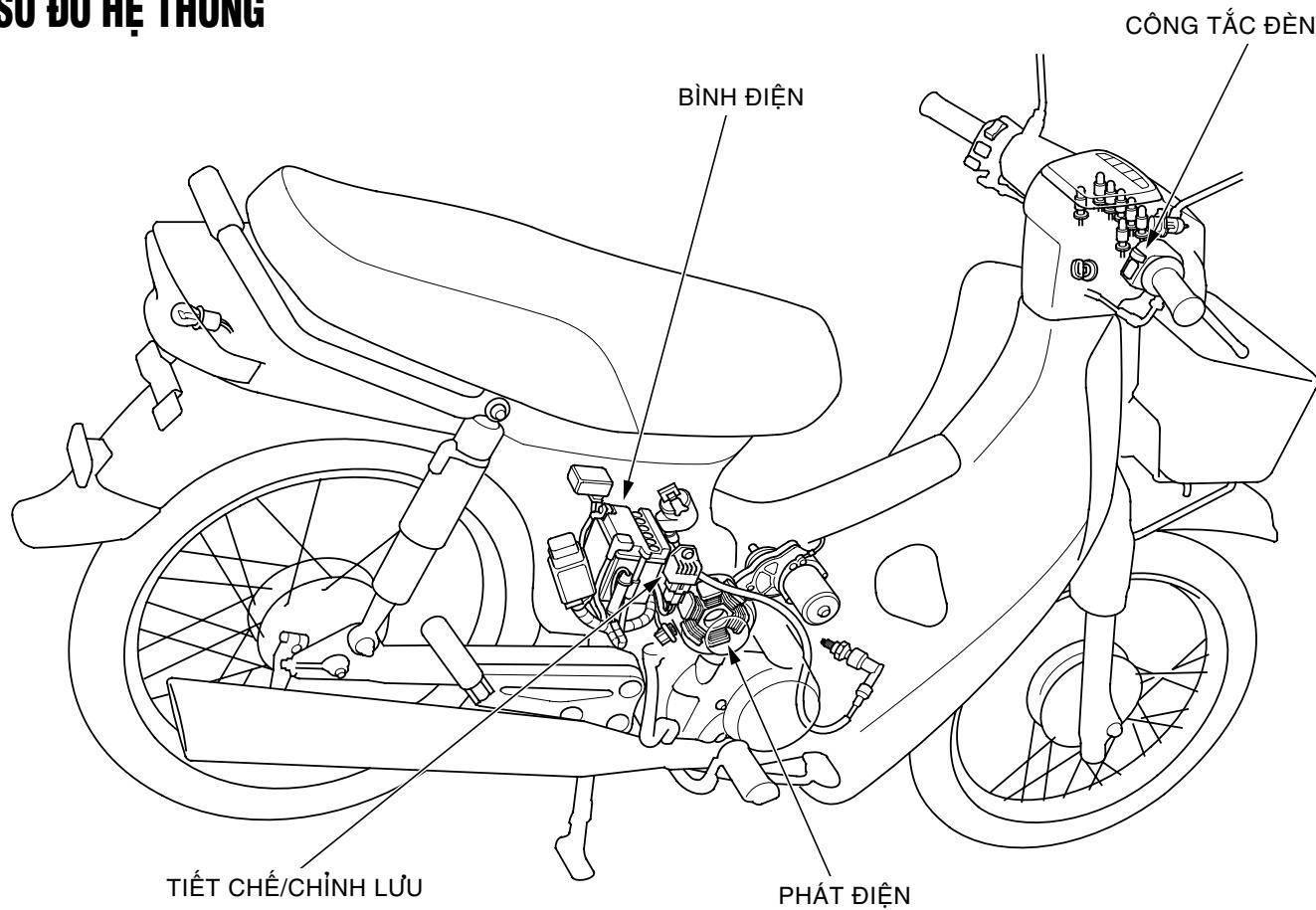
Ráp ống bô (trang 2-7).

Điều chỉnh phanh sau (trang 3-17).



## BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH

### SƠ ĐỒ HỆ THỐNG



# **14. BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH**

SƠ ĐỒ HỆ THỐNG	14-0	KIỂM TRA HỆ THỐNG SẠC BÌNH	14-8
THÔNG TIN DỊCH VỤ	14-1	KIỂM TRA PHÁT ĐIỆN	14-9
TÌM KIẾM HƯ HỎNG	14-3	TIẾT CHẾ CHỈNH LƯU	14-10
BÌNH ĐIỆN	14-6		

## **THÔNG TIN DỊCH VỤ**

### **CHUNG**

- *Bình điện rất dễ cháy nổ; tránh xa tia lửa, ngọn lửa và thuốc lá. Thông khí đầy đủ khi sạc bình.*
  - *Bình điện chứa acid sulfuric (nước bình). Tiếp xúc với da và mắt có thể gây bỏng. Mang quần áo bảo vệ và kính bảo hộ.*
    - Nếu nước bình vào da, rửa bằng nước.
    - Nếu nước bình vào mắt, rửa nước ít nhất 15 phút và gọi bác sĩ.
  - *Nước bình rất độc hại.*
    - Nếu nuốt phải nước bình thì uống thật nhiều nước hoặc sữa, sau đó là sữa magnesia hoặc dầu thực vật và gọi bác sĩ.
  - **TRÁNH XA TRÉ EM.**
- Luôn tắt công tắc máy trước khi tháo các chi tiết điện.

### **CẨN THẬN**

*Vài chi tiết điện có thể bị hư hỏng nếu các đầu dây và mối nối được tháo hoặc nối trong khi công tắc máy mở và có sự hiện diện của dòng điện.*

- Để bảo quản dài, tháo bình điện, sạc đầy điện, đặt ở nơi mát và khô ráo. Để tuổi thọ dài nhất, sạc bình điện bảo quản 2 tuần 1 lần.
- Để bình điện trên xe bảo quản, tháo dây âm ra khỏi cọc bình điện.

### **CẨN THẬN**

*Nước máy làm giảm tuổi thọ bình điện.*

**14**

- Làm sạch nước bình bị đổ ngay tức khắc.

### **CẨN THẬN**

*Tránh châm nước bình trên MÚC TRÊN để tránh nước bình tràn có thể ăn mòn các chi tiết máy hoặc các chi tiết bên cạnh.*

- Bình điện có thể hỏng nếu sạc quá hoặc sạc không đủ, hoặc nếu phóng điện trong thời gian dài. Những điều kiện tương tự như thế làm giảm tuổi thọ của bình điện. Ngay cả khi sử dụng bình thường thì tính năng của bình điện sẽ hỏng sau 2-3 năm.
- Điện áp bình điện có thể phục hồi sau khi sạc bình, nhưng với tải nặng, điện áp sẽ sụt nhanh và kết cục là hỏng. Vì vậy hệ thống sạc thường bị nghi ngờ có vấn đề. Bình điện sạc quá, thường do các vấn đề trong chính bình điện, mà có thể xuất hiện dấu hiệu sạc quá. Nếu một ngắn của bình điện bị ngắn mạch và điện áp bình điện không tăng, tiết chế chỉnh lưu cung cấp điện áp vượt quá đến bình điện. Dưới điều kiện này, mức nước bình nhanh chóng sụt xuống.
- Trước khi tìm kiếm hư hỏng của hệ thống sạc, kiểm tra xem cách sử dụng và bảo trì bình điện có đúng không. Kiểm tra nếu bình điện thường xuyên làm việc với tải nặng, ví dụ như mở đèn trước và đèn sau trong thời gian dài không chạy.
- Bình điện sẽ tự phóng điện khi xe không được sử dụng. Vì vậy sạc bình 2 tuần một lần để tránh bị sulfat hóa.

## **BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH**

- Châm nước bình vào bình mới sẽ sinh ra điện áp, nhưng để đạt được tính năng cao nhất phải luôn sạc bình. Tuổi thọ bình điện được kéo dài khi bạn đầu nó được sạc đầy đủ.
- Khi kiểm tra hệ thống sạc, luôn theo các bước trong sơ đồ tìm kiếm hư hỏng (trang 14-3).

### **CẨN THẬN**

*Khi sạc bình lưu ý không sạc với dòng điện và thời gian quá chỉ định, nếu dòng điện sạc hoặc thời gian sạc vượt quá quy định có thể làm hỏng bình điện.*

### **KIỂM TRA BÌNH ĐIỆN**

Tham khảo các chỉ dẫn trong tài liệu hướng dẫn vận hành của máy kiểm tra để biết chi tiết về kiểm tra bình điện. Máy kiểm tra bình điện đặt một tải lên bình điện sao cho điều kiện bình điện thực tế có thể đo được.

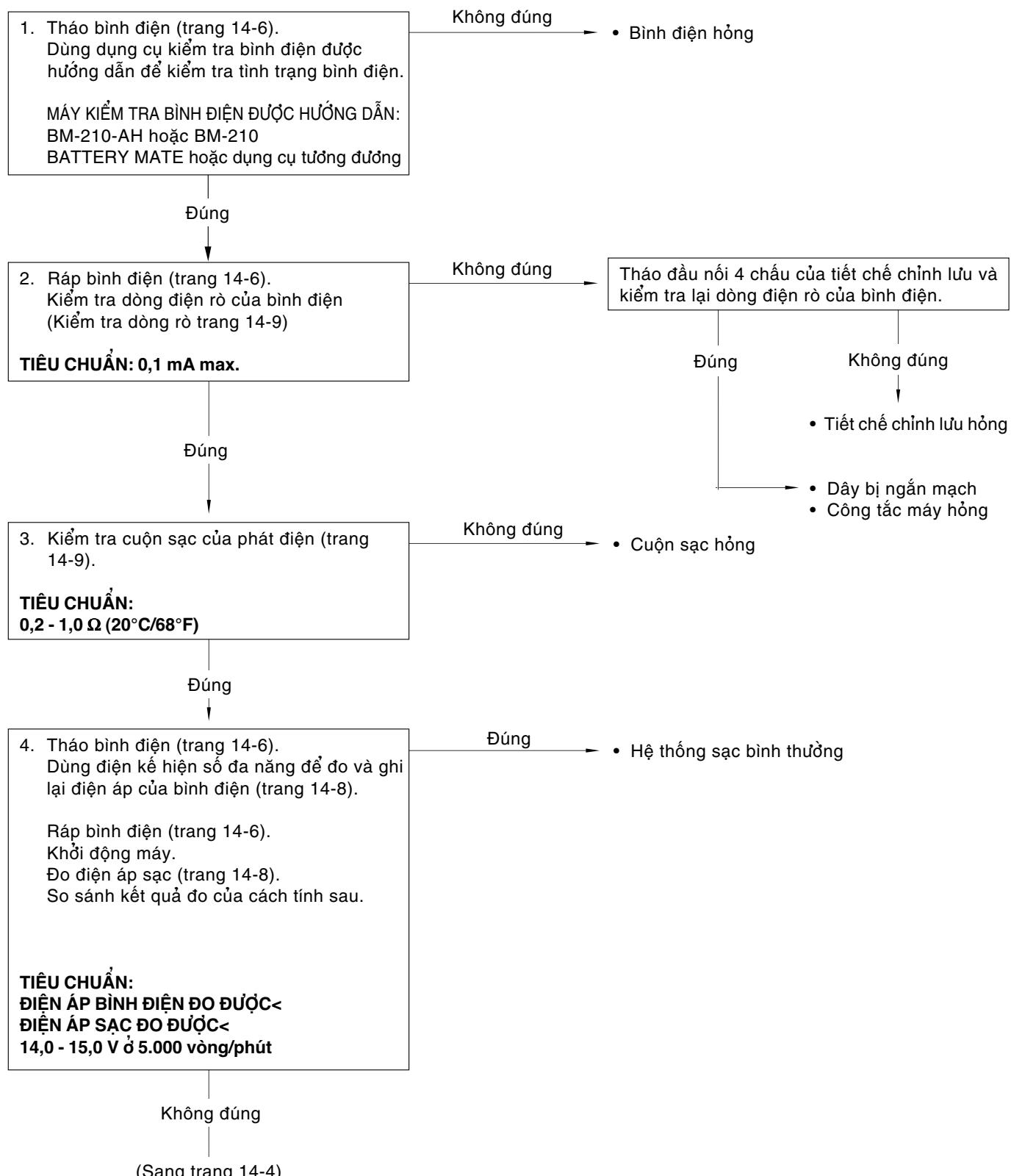
**Máy kiểm tra bình điện BM-210 hoặc BM-210-AH hoặc BATTERY MATE hoặc loại tương đương.**

## **THÔNG SỐ KỸ THUẬT**

MỤC		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Bình điện	Dung lượng	12 V - 5 Ah
	Dòng điện rò	0,1 mA max.
	Tỷ trọng riêng	Sạc đầy
		Cần sạc
	Dòng điện sạc	Bình thường
		Nhanh
Phát điện	Dung lượng	95 W/5000 vòng/phút
	Điện trở cuộn sạc (20°C/68°F)	0,2 - 1,0 Ω
	Điện trở cuộn đèn (20°C/68°F)	0,1 - 0,8 Ω
Điện áp tiết chế chỉnh lưu	Ra máy sạc	14,0 - 15,0 V/5000 vòng/phút
	Ra đèn	12,6 - 13,6 V/5000 vòng/phút

## TÌM KIẾM HƯ HỎNG

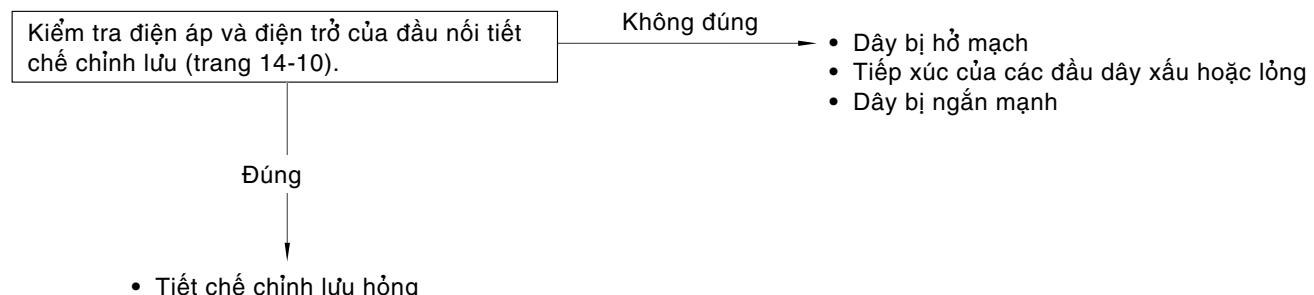
### BÌNH ĐIỆN BỊ HỎNG HOẶC YẾU



## **BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH**

---

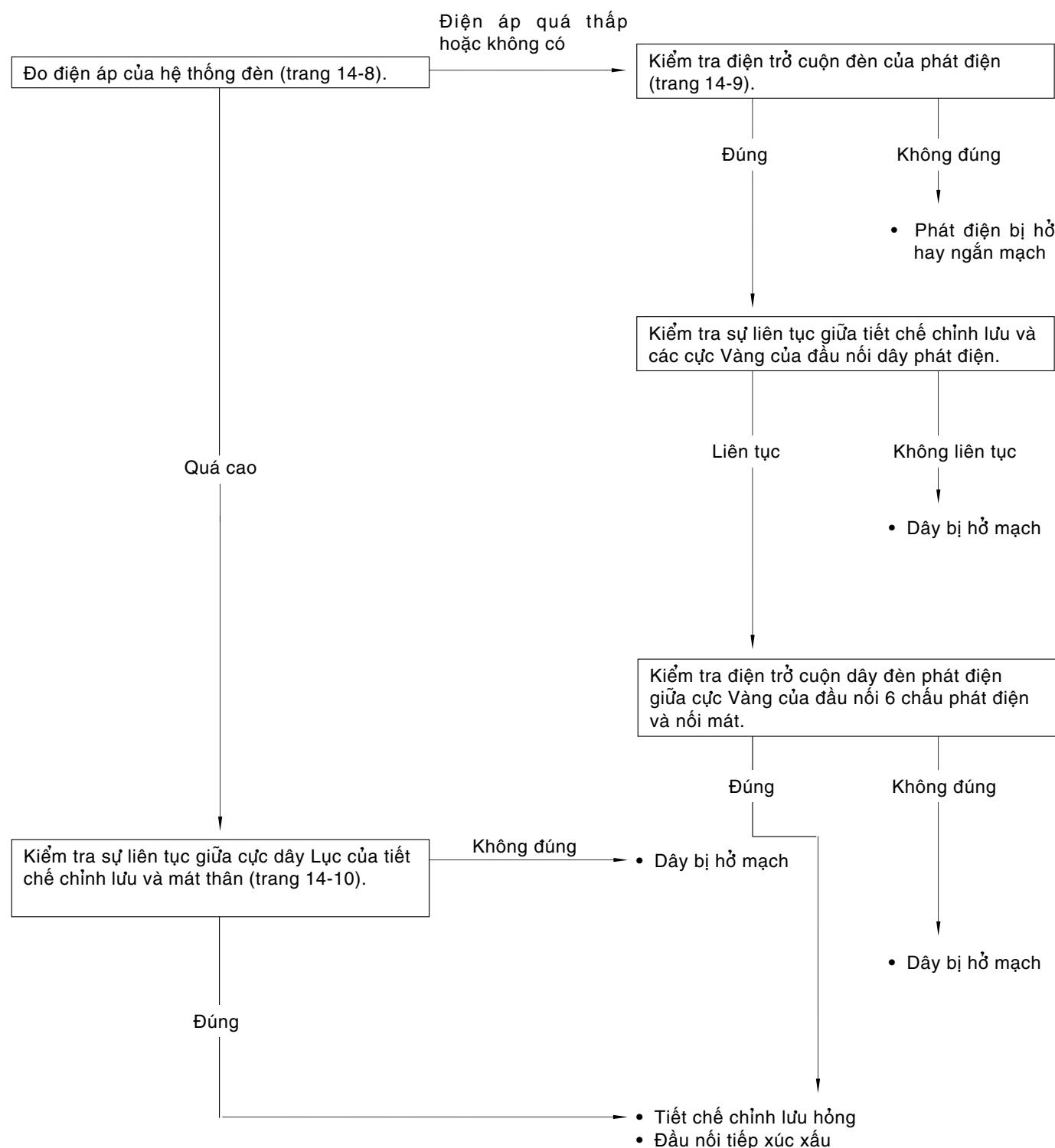
(Tiếp theo trang 14-3)



## BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH

### MẠCH ĐÈN HỒNG

Trước khi bắt đầu tìm kiếm hư hỏng, kiểm tra đèn trước, đèn sau, đèn vị trí và đèn công tơ mét xem có bị cháy bóng không và chắc chắn rằng bóng đèn đúng công suất.



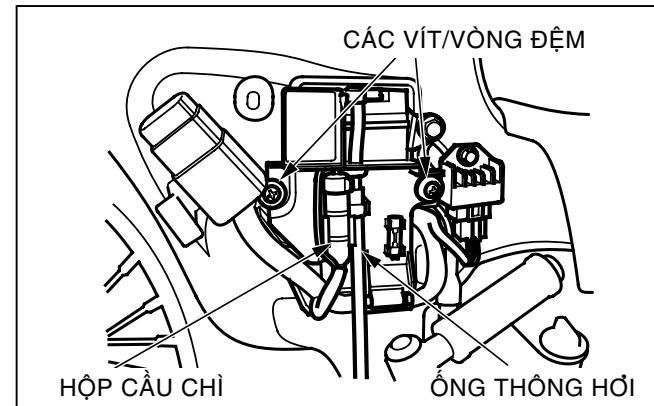
## BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH

### BÌNH ĐIỆN

#### THÁO/ RÁP

Tháo ốc bên phải (trang 2-4).

Tháo hộp cầu chì và ống thông hơi bình điện ra.  
Tháo các vít và mở nắp hộc bình.



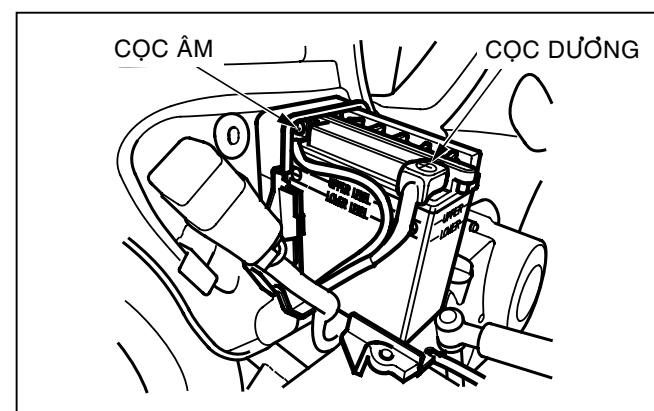
Kéo bình điện ra khỏi hộc bình.

Tháo đầu nối dây âm trước và sau đó tháo cọc dây dương.

Ráp bình điện theo thứ tự ngược với lúc tháo.

#### CHÚ Ý

Tuân theo những hướng dẫn trên nhãn bình điện.  
Đảm bảo ống thông hơi bình điện nằm đúng vị trí và không bị kẹt hoặc cong gãy sao cho thông suốt với bên ngoài.

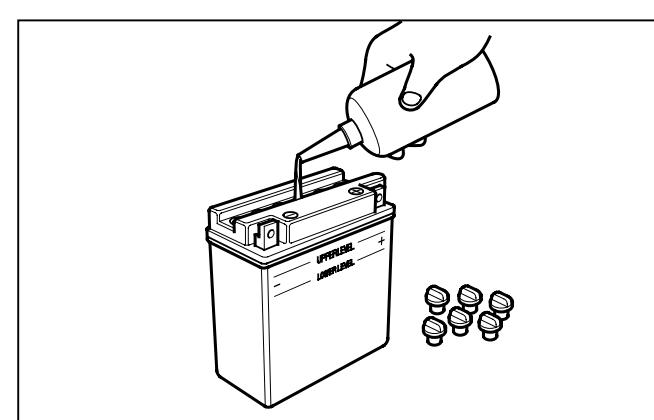


### KIỂM TRA

**Đừng để nước bình văng vào da, mắt hoặc quần áo vì nó có thể gây bỏng. Nếu acid văng vào bạn thì rửa ngay với thật nhiều nước. Nếu nước bình điện vào mắt thì rửa nước và đem đến bác sĩ.**

Kiểm tra mức nước của mỗi hộc với vạch mức trên và dưới bên hông bình điện.

Nếu các mức nước gần với mức dưới thì tháo các nắp bình và châm thêm nước cất cho đến mức trên.



#### CẨN THẬN

- Luôn châm nước bình bằng nước cất. Nước máy có chứa chất khoáng có thể làm giảm tuổi thọ bình điện.**
- Châm nước quá mức trên có thể làm tràn nước bình khi chạy và các bộ phận của xe sẽ bị ăn mòn.**

Sau khi châm nước bình, ráp các nắp bình lại một cách chắc chắn.

## BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH

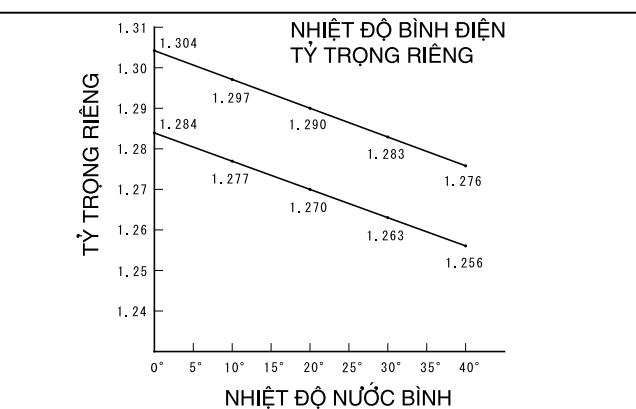
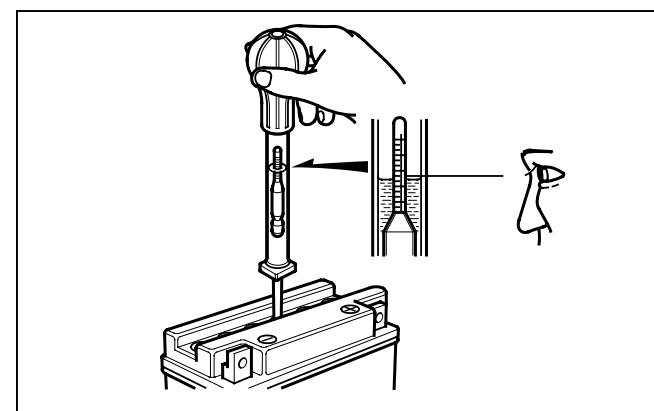
Đo tỷ trọng riêng của mỗi hộc bình bằng tỷ trọng kế.

**Sạc đầy:** 1,270 – 1,290  
**Cần sạc:** Dưới 1,260

### CHÚ Ý

- Nếu tỷ trọng riêng trong các hộc khác nhau vượt quá 0,01 thì sạc lại bình điện. Nếu sự khác biệt tỷ trọng riêng vượt quá thì thay bình mới.

Chắc chắn rằng các cọc bình không bị lỏng. Nếu rỉ sét thì rửa sạch bằng nước và bàn chải sắt.



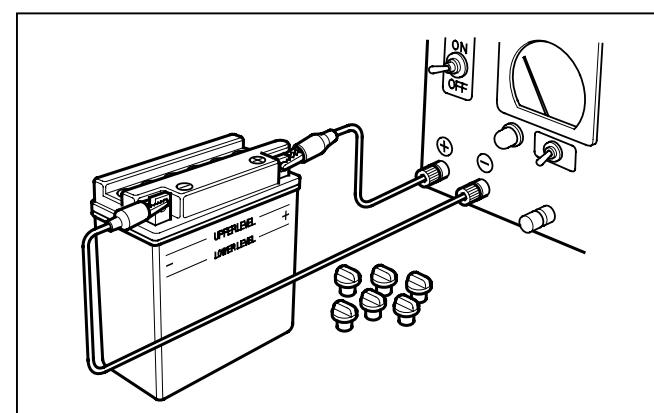
## SẠC

Nối dây dương của máy sạc bình vào cọc dương của bình điện.  
 Nối dây âm của máy sạc vào cọc âm của bình điện.

	Bình thường	Nhanh
Dòng sạc	0,9 A	4,0 A
Thời gian sạc	5 - 10 giờ	0,5 giờ

Sau khi sạc kiểm tra lại tỷ trọng nước bình (xem phía trên) và sạc lại bình nếu cần thiết.

Thay bình điện mới nếu tỷ trọng bình điện thấp hơn 1.260.



**Bình điện dễ cháy nổ; tránh xa tia lửa, ngọn lửa và thuốc lá.  
 Thông hơi đầy đủ khi sạc bình.**

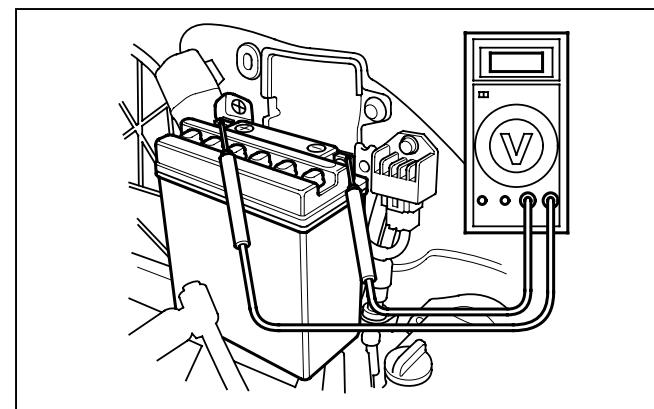
## BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH

### KIỂM TRA HỆ THỐNG SẠC

#### KIỂM TRA ĐIỆN ÁP SẠC

##### CHÚ Ý

- Khi kiểm tra hệ thống sạc, kiểm tra các chi tiết của hệ thống và đường dây từng bước theo hướng dẫn tìm kiếm hư hỏng ở trang 14-3.
- Đo các mạch điện với trị số đo vượt quá than đo của máy đo có thể gây hư hỏng máy đo. Truất khi bắt đầu kiểm tra điều chỉnh máy đo ở than đo lớn nhất trước, sau đó giảm dần than đo cho đến khi có được than đo hợp lý.
- Khi đo các mạch điện nhỏ, thì tắt công tắc máy. Nếu mở công tắc đột ngột trong lúc đo thì cầu chì máy đo có thể bị cháy.



**Nếu cần phải nổ máy thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người. Nổ máy ở vùng thoáng hoặc có hệ thống hút khí xả ở vùng kín.**

Nổ máy nóng lên ở nhiệt độ hoạt động bình thường.  
Tắt máy, và nối điện kế đa năng như trong hình.

##### CẨN THẬN

- Tránh ngắn mạch, đảm bảo tuyệt đối các cọc dương và cọc âm hoặc dây.**
- Đừng tháo bình điện hoặc bắt kỳ dây nào trong hệ thống sạc bình mà không tắt công tắc máy trước. Không tuân theo khuyễn cáo này có thể làm hỏng máy đo hoặc các bộ phận điện.**

Khởi động máy lại.  
Với đèn trước ở chế độ pha, đo điện áp trên điện kế đa năng khi tốc độ máy là 5000 vòng/ phút.

##### TIÊU CHUẨN:

**Điện áp bình điện đo được (xem ở trên) < Điện áp sạc đo được ( ) < 14,0 - 15,0 V ở 5.000 vòng phút**

##### ĐẦU RA ĐÈN:

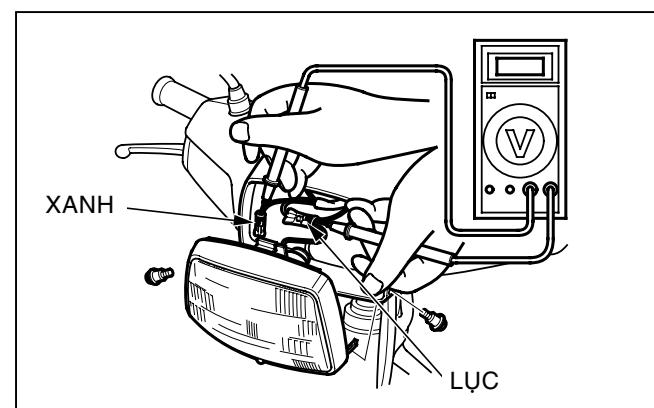
##### CHÚ Ý

Đo điện áp với các đầu nối của dây đèn trước đã được nối.

Tháo hộp đèn trước (trang 17-2).

Nối đầu dương vôn kế với cọc Xanh đèn trước, và đầu âm với cọc dây Lục. Khởi động máy, mở công tắc đèn và công tắc pha ở vị trí Hi, đọc điện áp.

**ĐIỆN ÁP BÌNH THƯỜNG: 12,6 - 13,6 V ở 5.000 vòng/phút**



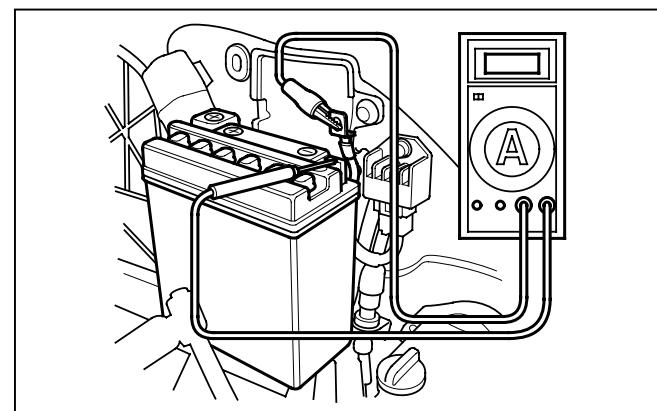
### KIỂM TRA DÒNG ĐIỆN RÒ

Văn tắt công tắc máy và tháo dây âm bình điện khỏi bình điện. Nối đầu dương của ampe kế vào dây mát và đầu âm ampe kế vào cọc âm của bình điện.

Với công tắc máy tắt, kiểm tra dòng điện rò.

#### CHÚ Ý

- Khi đo dòng điện dùng điện kế, chỉnh điện kế ở than đo cao, và sau đó giảm than đo xuống để đạt được mức thích hợp. Dòng điện chạy qua cao hơn dây đo đã chọn có thể làm đứt cầu chì trong điện kế.
- Khi đo dòng điện, đừng mở công tắc máy. Dòng điện tăng lên đột ngột có thể làm đứt cầu chì trong điện kế.



### DÒNG ĐIỆN RÒ ĐỊNH MỨC: Lớn nhất 0,1 mA

Nếu dòng điện rò vượt quá giá trị định mức, thì tương tự như bị ngắn mạch.

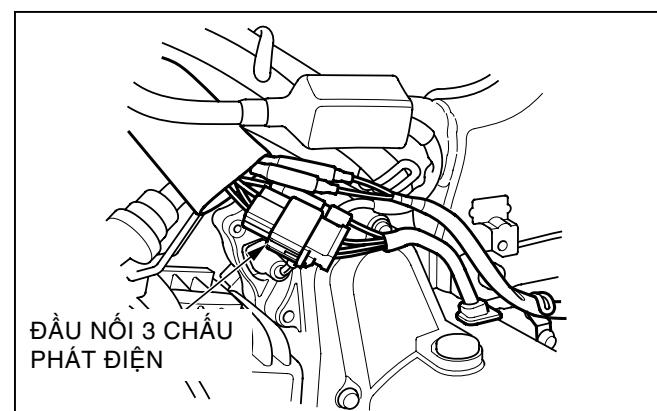
Tìm chỗ ngắn mạch bằng cách tháo từng đầu nối và đo dòng điện.

### KIỂM TRA PHÁT ĐIỆN

#### CHÚ Ý

Không cần tháo cuộn xta-to để làm kiểm tra này.

Tháo đầu nối 3 chấu của phát điện.



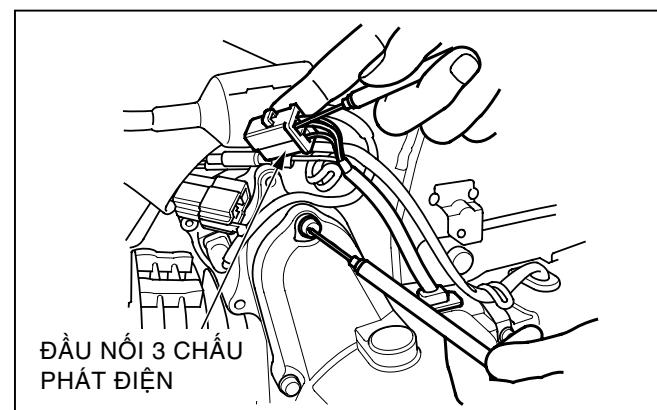
Kiểm tra điện trở giữa các cọc sau.

#### TIÊU CHUẨN:

Cuộn sạc (Trắng-Lục): 0,2 - 1,0 Ω (ở 20°C/68°F)

Cuộn đèn (Vàng-Lục): 0,1 - 0,8 Ω (ở 20°C/68°F)

Thay xta-to của phát điện nếu số đọc được vượt quá tiêu chuẩn. Xem phần 10 để tháo xta-to.



## **BÌNH ĐIỆN, HỆ THỐNG SẠC BÌNH**

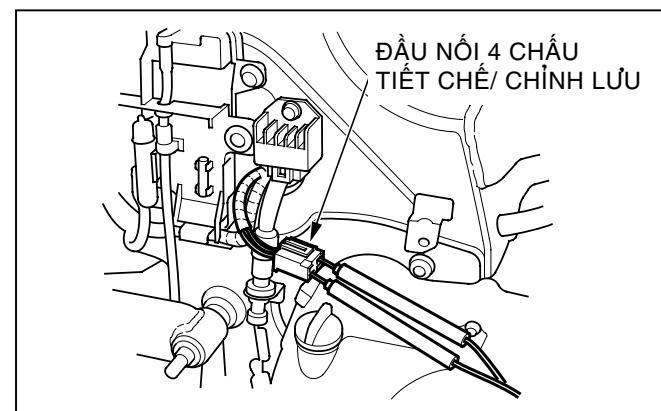
### **TIẾT CHẾ /CHỈNH LƯU**

#### **KIỂM TRA HỆ THỐNG**

Tháo đầu nối 4 chấu của tiết chế chỉnh lưu và kiểm tra xem có bị tiếp xúc lỏng hoặc các cực bị ăn mòn không.

Nếu đọc điện áp bình thường (xem trang 14-8) nằm ngoài thông số cho phép, thì đo điện áp giữa các cọc của đầu nối (bên dây) như sau:

Mục	Cọc	Thông số kỹ thuật
Dây sạc bình	Đỏ (+) và Lục (-)	Điện áp bình điện phải đảm bảo
Dây cuộn sạc	Trắng và Lục	0,2 - 1,0 Ω (ở 20°C/68°F)
Dây cuộn đèn	Vàng và Mát	0,1 - 0,8 Ω (ở 20°C/68°F)
Dây mát	Lục và Mát	Phải liên tục

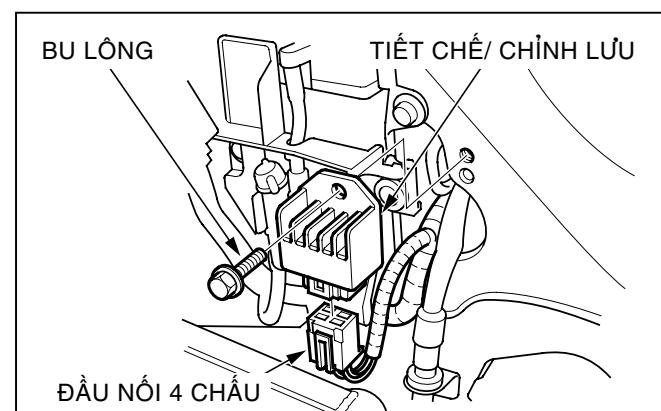


Nếu toàn bộ các chi tiết của hệ thống sạc bình thường và các mối nối không bị lỏng ở các đầu nối của tiết chế chỉnh lưu, thay bộ phận tiết chế chỉnh lưu.

### **THÁO, RÁP**

Tháo bu lông bắt cục tiết chế chỉnh lưu.  
Tháo đầu nối và tháo cục tiết chế chỉnh lưu.

Ráp cục tiết chế chỉnh lưu theo thứ tự ngược với tháo.



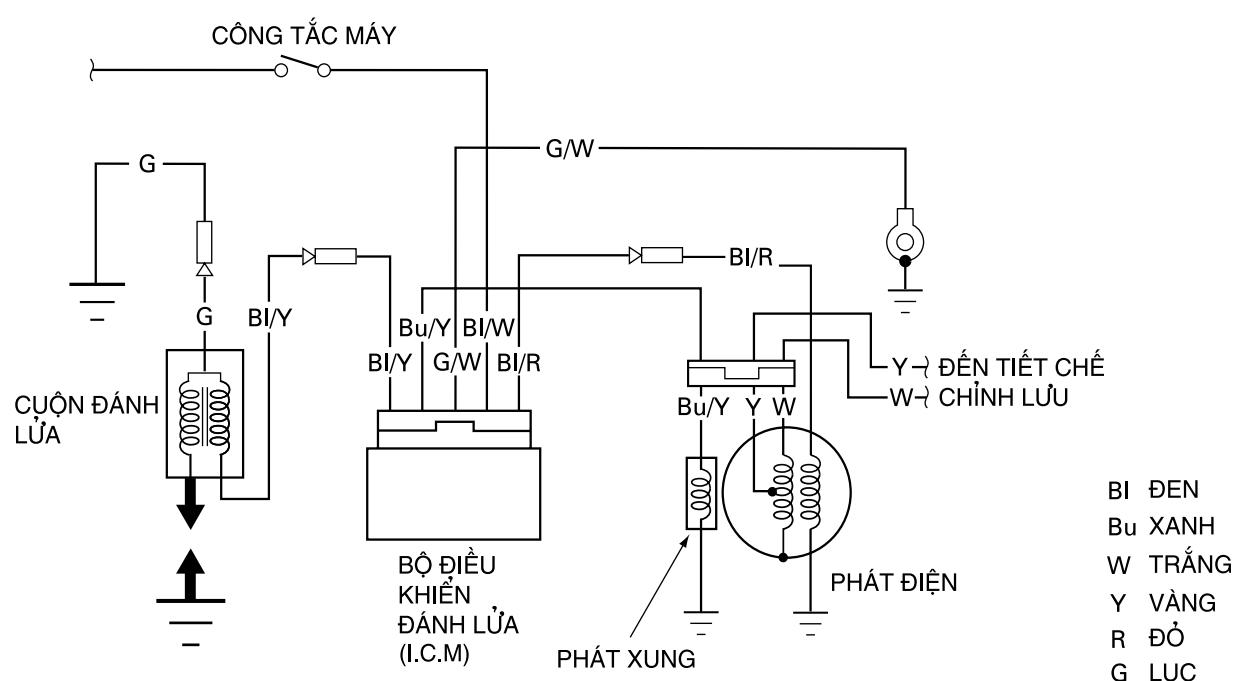
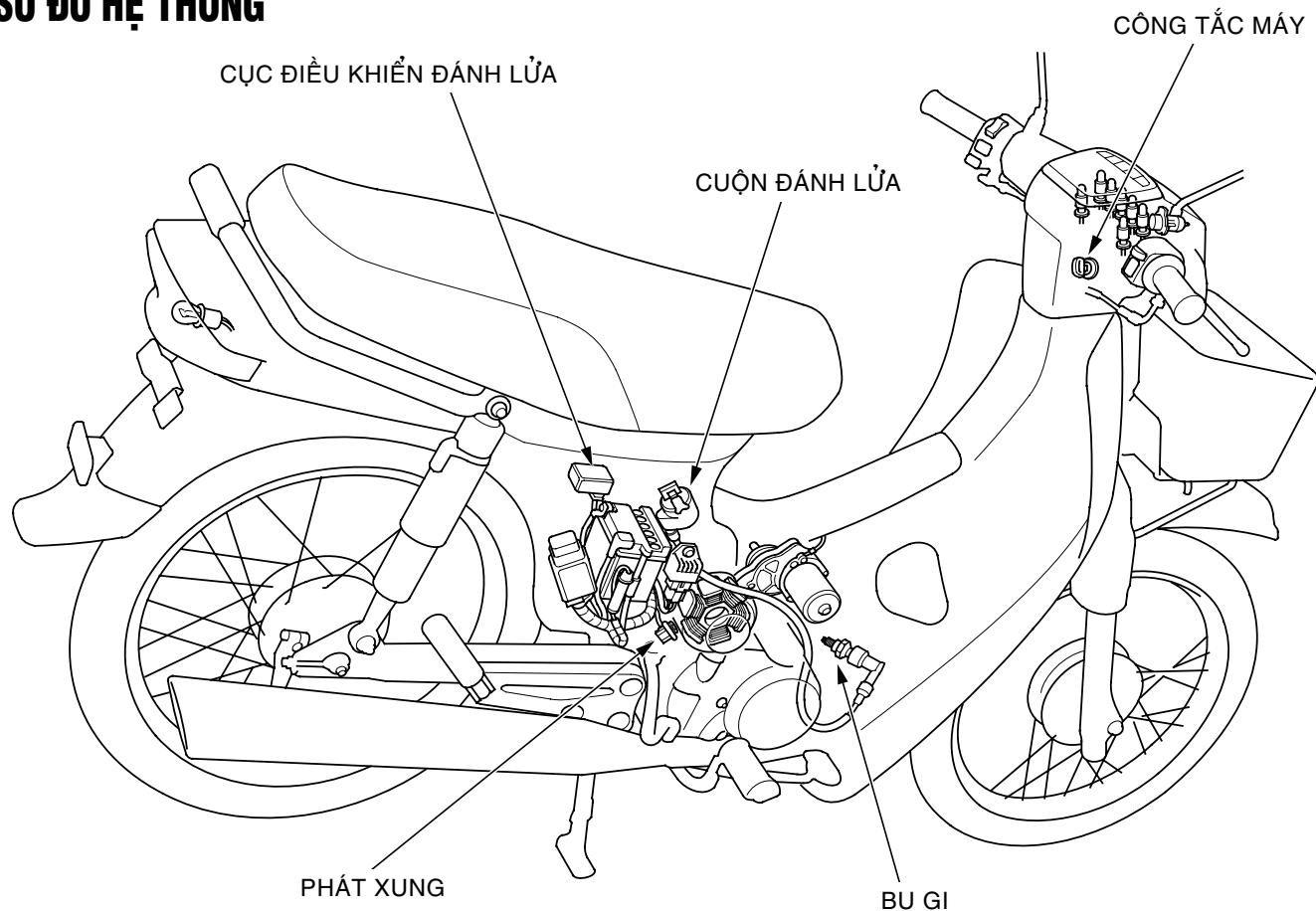
---

**GHI CHÉP**

---

## HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

### SƠ ĐỒ HỆ THỐNG



# 15. HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

SƠ ĐỒ HỆ THỐNG	15-0	CUỘN ĐÁNH LỬA	15-7
THÔNG TIN DỊCH VỤ	15-1	CỤC ĐIỀU KHIỂN ĐÁNH LỬA	15-7
TÌM KIẾM HƯ HỎNG	15-3	THỜI ĐIỂM ĐÁNH LỬA	15-8
KIỂM TRA HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA	15-4		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

Nếu phải nổ máy thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín. Khí xả chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người.

#### CẨN THẬN

Các chi tiết điện có thể bị hỏng nếu các cọc hoặc các đầu nối được nối hoặc tháo trong khi mở công tắc máy và có sự hiện diện của dòng điện.

- Khi bảo dưỡng hệ thống đánh lửa, luôn theo các bước trong sơ đồ tìm kiếm hư hỏng ở trang 15-3.
- Thời điểm đánh lửa bình thường không cần điều chỉnh bởi vì Cục Điều Khiển Đánh Lửa được nhà máy lắp đặt.
- Cục Điều Khiển Đánh Lửa (ICM) có thể bị hỏng nếu bị rơi. Nếu đầu nối được tháo khi có dòng điện qua, điện áp vượt quá có thể gây hư hỏng ICM. Luôn tắt công tắc máy trước khi bảo dưỡng.
- Hư hỏng của hệ thống đánh lửa thường liên quan đến các mối nối xấu. Kiểm tra các mối nối này trước khi tiến hành. Đảm bảo bình điện được sạc đầy đủ. Dùng mô-tơ khởi động với bình yêu kết quả tốc độ quay máy thấp không có tia lửa ở bu gi (chỉ loại có lắp mô-tơ khởi động).
- Dùng bu gi có dây nhiệt đúng. Dùng bu gi với dây nhiệt không đúng có thể làm hư hỏng máy.

## THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT	
Bu gi	NGK	DENSO
Tiêu chuẩn	C6HSA	U20FS-U
Khe hở bu gi	0,60 - 0,70 mm (0,024 - 0,028 in)	
Điện áp đỉnh cuộn đánh lửa	nhỏ nhất 75 V	
Điện áp đỉnh phát xung	nhỏ nhất 0,7 V	
Điện áp đỉnh cuộn kích phát điện	nhỏ nhất 100 V	
Thời điểm đánh lửa	Trước điểm chập trên 15° ở tốc độ cầm chừng.	

15

15-1

## **HỆ THỐNG ĐÁNH LỪA**

---

### **DỤNG CỤ**

Điện kế mô phỏng kết quả đo (loại 625)  
hoặc dụng cụ đo điện áp đỉnh

07HGJ - 0020100  
với điện kế đa năng hiện số (trở kháng nhỏ nhất  $10 \text{ M}\Omega/\text{DCV}$ )

## TÌM KIẾM HƯ HỎNG

- Kiểm tra như sau trước khi chuẩn đoán hệ thống.
  - Bugi hỏng
  - Lỏng nắp chụp bugi hoặc nối dây bugi
  - Nước vào nắp chụp bugi (điện áp cuộn đánh lửa thứ cấp bị rò)
- Nếu không có tia lửa ở xy lanh, tạm thay cuộn đánh lửa mới và kiểm tra tia lửa. Nếu có tia lửa thì cuộn đánh lửa tháo ra đã bị hỏng.

### Không có tia lửa ở bugi

Tình trạng không bình thường		Nguyên nhân có thể (Kiểm tra theo số thứ tự)
Điện áp cuộn đánh lửa sơ cấp	Điện áp đỉnh thấp	1. Trở kháng của điện kế quá thấp. 2. Tốc độ quay cốt máy quá thấp. • Bình điện dưới mức sạc. 3. Thời gian thử của điện kế và xung đo thì không đồng bộ (Hệ thống bình thường nếu điện áp đo được trên điện áp tiêu chuẩn). 4. Đầu nối tiếp xúc không tốt hoặc mạch hở trong hệ thống đánh lửa. 5. Cuộn đánh lửa hỏng (Đo điện áp đỉnh). 6. Cục điều khiển đánh lửa ICM hỏng (trong trường hợp khi phía trên từ 1-5 là bình thường).
	Không có điện áp đỉnh	1. Nối dụng cụ đo điện áp đỉnh không đúng. 2. Công tắc máy hỏng. 3. Đầu nối ICM không tốt hoặc bị lỏng. 4. Bị hở mạch hoặc mối nối ở dây Lục không tốt. 5. Hở mạch hoặc mối nối dây mát của ICM không tốt. 6. Dụng cụ đo điện áp đỉnh hoặc điện kế mõ phỏng bị hỏng. 7. Cuộn kích bị hỏng (đo điện áp đỉnh). 8. Phát xung đánh lửa hỏng (đo điện áp đỉnh). 9. ICM hỏng (trong trường hợp khi phía trên từ 1-8 là bình thường).
	Điện áp đỉnh bình thường, nhưng không có lửa nhảy ra ở bugi.	1. Bugi hỏng hay dòng điện cuộn đánh lửa thứ cấp bị rò. 2. Cuộn đánh lửa bị hỏng.
Cuộn kích	Điện thế đỉnh thấp	1. Trở kháng điện kế quá thấp; dưới $10\text{ M}\Omega/\text{DCV}$ . 2. Tốc độ cốt máy quá thấp. • Chỉ loại có lắp mô tơ khởi động: Bình điện dưới mức sạc. 3. Thời gian thử của điện kế và xung đo không đồng bộ (hệ thống bình thường nếu điện áp đo được trên điện áp tiêu chuẩn). 4. Cuộn kích hỏng (trong trường hợp khi phía trên từ 1-3 là bình thường).
	Không có điện áp đỉnh	1. Đo điện áp đỉnh hoặc điện kế mõ phỏng hỏng. 2. Cuộn kích hỏng.
Phát xung đánh lửa	Điện áp đỉnh thấp	1. Trở kháng điện kế quá thấp; dưới $10\text{ M}\Omega/\text{DCV}$ . 2. Tốc độ cốt máy quá thấp. • Chỉ loại có lắp mô tơ đề: bình điện dưới mức sạc. 3. Thời gian thử của điện kế và xung đo không đồng bộ (Hệ thống bình thường nếu điện áp đo được trên điện áp tiêu chuẩn). 4. Phát xung đánh lửa hỏng (trong trường hợp khi phía trên từ 1-3 là bình thường).
	Không có điện áp đỉnh	1. Đo điện áp đỉnh hoặc điện kế mõ phỏng bị hỏng. 2. Phát xung đánh lửa hỏng.

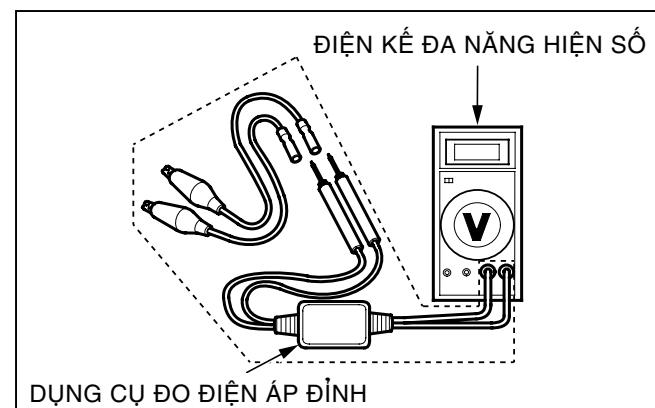
## HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

### KIỂM TRA HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

#### CHÚ Ý

- Nếu bugi không có lửa thì kiểm tra toàn bộ các mối nối xem có bị lỏng hoặc tiếp xúc xấu không trước khi đo điện áp đỉnh.
- Dùng điện kế hiện số với trở kháng nhỏ nhất là  $10\text{ M}\Omega/\text{DCV}$ .
- Trị số hiển thị khác nhau phụ thuộc vào trở kháng của điện kế.
- Nếu dùng điện kế mô phỏng kết quả (loại 625), tuân theo những hướng dẫn của nhà sản xuất.

Nối dụng cụ đo điện áp đỉnh vào điện kế hiện số đa năng, hoặc dùng điện kế mô phỏng kết quả đo.



#### DỤNG CỤ:

Điện kế mô phỏng chuẩn đoán (loại 625) hoặc  
Dụng cụ đo điện áp đỉnh 07HGJ - 0020100 với điện  
kế đa năng hiện số (trở kháng thấp nhất  $10\text{ M}\Omega/\text{DCV}$ )

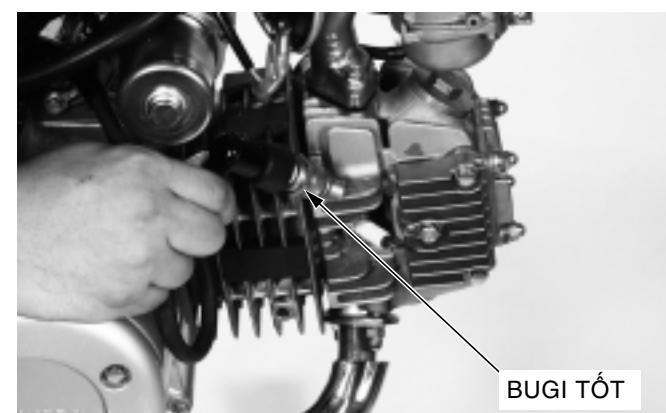
## ĐIỆN ÁP ĐỈNH CUỘN SƠ CẤP ĐÁNH LỬA

#### CHÚ Ý

- Kiểm tra toàn bộ các mối nối của hệ thống trước khi kiểm tra. Nếu hệ thống bị hở mối nối, có thể đo được điện áp đỉnh không đúng.
- Kiểm tra áp suất xy lanh và kiểm tra bugi có được ráp đúng không.

Tháo bửng xe (trang 2-4).

Trả về số 0, tháo nắp chụp bugi ra khỏi bu gi.  
Nối bugi tốt vào nắp chụp bugi và mát bugi vào xy lanh để  
thực hiện kiểm tra tia lửa.



## HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

Với dây cuộn đánh lửa sơ cấp được nối, nối dụng cụ đo điện áp đỉnh hoặc điện kế mô phỏng vào cuộn đánh lửa.

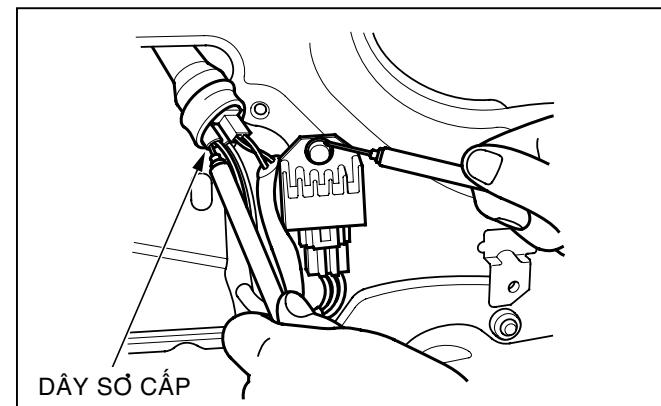
### NỐI DÂY:

Cực Đen/ Vàng (+) - Mát thân (-)

Mở công tắc máy.

Quay máy bằng cần khởi động và đọc điện áp đỉnh của cuộn đánh lửa sơ cấp.

**ĐIỆN ÁP ĐỈNH:** Nhỏ nhất 100 V



*Tránh dụng vào bugi và các đầu dây của máy đo để tránh bị điện giật.*

Nếu điện áp đỉnh bình thường thì kiểm tra hở mạch hoặc các đầu nối tiếp xúc xấu trong dây Đen/ Vàng.

Nếu không tìm ra hư hỏng trong bó dây thì xem sô đồ tìm kiếm hư hỏng trang 15-3.

## ĐIỆN ÁP ĐỈNH PHÁT XUNG ĐÁNH LỬA

### CHÚ Ý

Kiểm tra áp suất xy lanh và kiểm tra xem bugi có được ráp đúng không.

Tháo cối bên phải ra (trang 2-4).

Tháo đầu nối 6 chấu khỏi ICM.

Nối đầu đo dụng cụ đo điện áp đỉnh hoặc điện kế mô phỏng vào các cực đầu nối của bên bó dây.

### DỤNG CỤ:

Điện kế mô phỏng kết quả (loại 625) hoặc

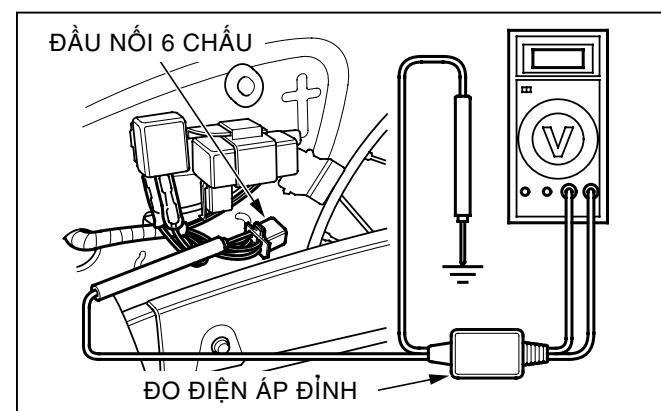
Dụng cụ đo điện áp đỉnh 07KGJ - 0020100 với điện  
kê đa năng hiện số (trở kháng nhỏ nhất 10 MΩ/DCV)

### NỐI DÂY

Cực Xanh/Vàng (+) – Mát thân (-)

Quay máy bằng cần khởi động hoặc mô tơ khởi động và đọc điện áp đỉnh.

**ĐIỆN ÁP ĐỈNH:** nhỏ nhất 0,7 V



*Tránh sờ vào bugi và đầu dây kiểm tra để tránh bị điện giật.*

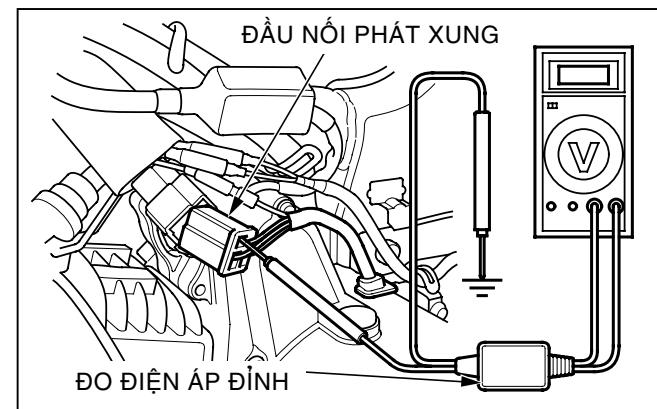
## HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

Nếu điện áp đỉnh đo được ở đầu nối ICM không bình thường, thì đo điện áp đỉnh ở đầu nối 3 chấu của phát xung đánh lửa.

Tháo đầu nối 3 chấu của phát xung đánh lửa và nối các đầu dây của dụng cụ đo vào cực đo (Xanh/ Vàng và Lục).

Thực hiện tương tự như ở đầu nối của ICM, đo điện thế đỉnh và so sánh nó với điện áp đo được ở đầu nối ICM.

- Nếu điện áp đỉnh đo được ở ICM không bình thường và đo ở phát xung đánh lửa bình thường thì dây bị hở mạch hoặc lỏng mối nối.
- Nếu cả hai điện áp đỉnh đo được đều không bình thường thì kiểm tra mọi mục trong sơ đồ tìm kiếm hư hỏng. Nếu tất cả các mục bình thường thì phát xung đánh lửa hỏng. Xem phần 9 để thay phát xung đánh lửa.



## ĐIỆN ÁP ĐỈNH CUỘN KÍCH PHÁT ĐIỆN

### CHÚ Ý

Kiểm tra áp suất xy lanh và kiểm tra bugi xem có được ráp đúng không.

Tháo cối bên phải (trang 2-4).

Tháo đầu nối 6 chấu khỏi ICM.

Nối đầu đo dụng cụ đo điện áp đỉnh hoặc điện kế mô phỏng vào các cọc đầu nối của bên bó dây.

### DỤNG CỤ:

Điện kế mô phỏng kết quả (loại 625) hoặc  
Dụng cụ đo điện áp đỉnh 07HGJ - 0020100 với điện  
kế hiện số (trở kháng nhỏ nhất  $10 \text{ M}\Omega/\text{DCV}$ )

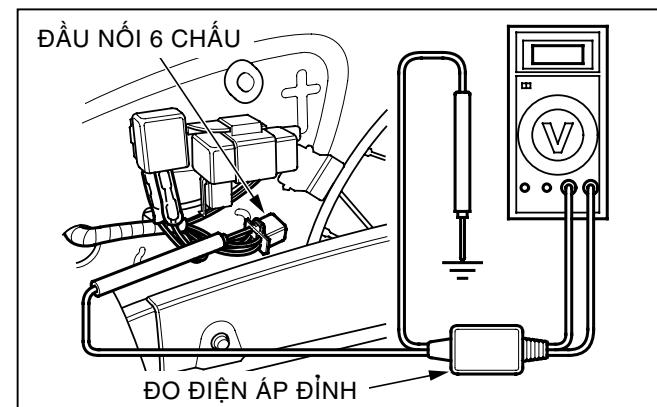
### NỐI DÂY:

Cọc Đen/Đỏ (+) – Mát thân (-)

Quay máy bằng cần khởi động hoặc mô tơ khởi động và đọc điện áp đỉnh.

**ĐIỆN ÁP ĐỈNH:** nhỏ nhất 100 V

*Tránh sờ vào bugi và các đầu của máy đo để tránh bị điện giật.*



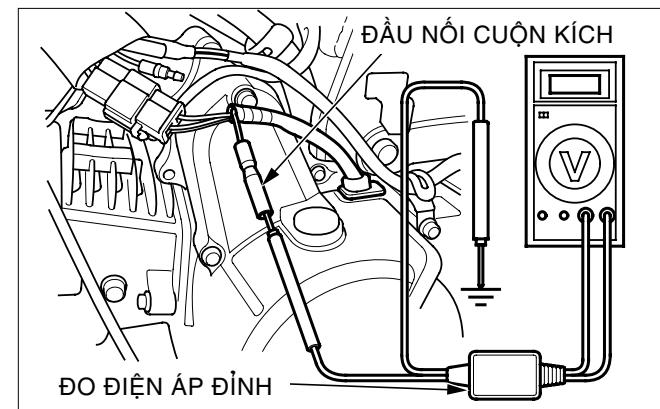
## HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

Nếu điện áp đỉnh đo được ở đầu nối ICM không bình thường thì đo điện áp đỉnh ở đầu nối cuộn kích phát điện.

Tháo đầu nối cuộn kích phát điện và nối đầu đo của điện kế vào cọc Đen/Đỏ và Mát.

Thực hiện tương tự ở đầu nối ICM, đo điện áp đỉnh và so sánh nó với điện áp đo được ở đầu nối ICM.

- Nếu điện áp đỉnh đo được ở ICM không bình thường và đo ở cuộn kích phát điện bình thường, thì dây bị hở mạch hoặc lỏng mối nối.
- Nếu đo cả hai điện áp đỉnh bình thường, thì kiểm tra mọi mục trong sơ đồ tìm kiếm hư hỏng. Nếu tất cả các mục đều bình thường, thì cuộn kích phát điện hỏng. Xem phần 9 để thay xta-to.



## CUỘN ĐÁNH LỬA

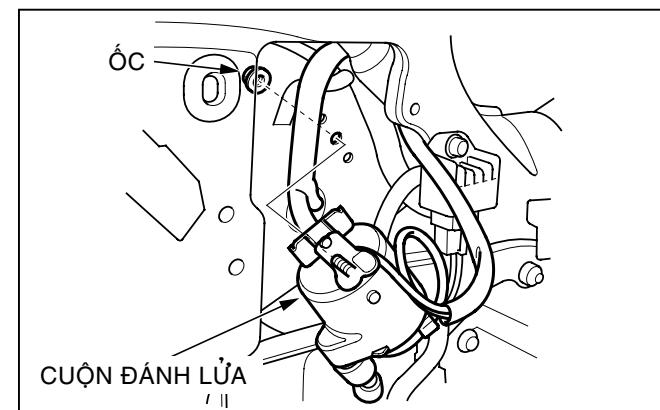
### THÁO, RÁP

Tháo nắp chụp bugi.

Tháo đầu nối các dây sở cấp.

Tháo ốc, lỗ nối mát và các cuộn đánh lửa.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.

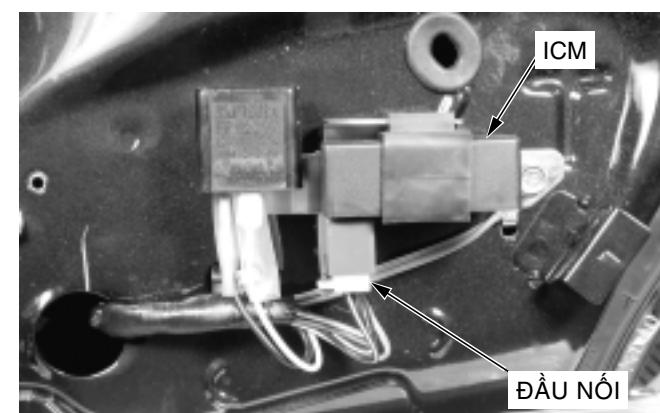


## CỤC ĐIỀU KHIỂN ĐÁNH LỬA (ICM)

### KIỂM TRA HỆ THỐNG

Tháo đầu nối 6 chấu của ICM, và kiểm tra nó xem mối tiếp xúc có bị lỏng hoặc cọc có bị ăn mòn không.

Đo điện trở giữa các cọc đầu nối (bên bó dây) như sau:



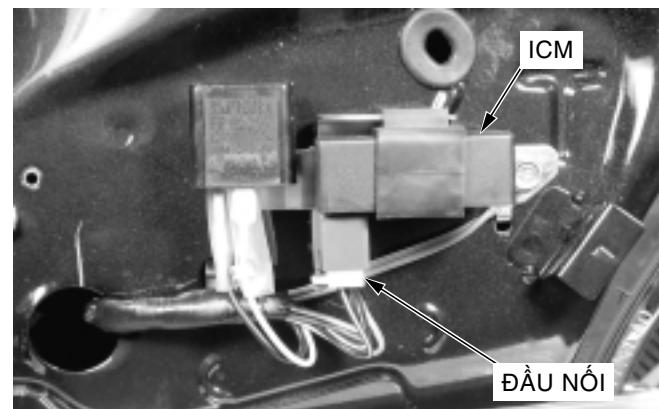
Mục	Cọc	Thông số
Dây bình điện	Đen/Trắng (+) và Lục/Trắng (-)	Điện áp bình điện phải đảm bảo với công tắc máy mở
Cuộn đánh lửa sở cấp	Đen/Vàng và Lục/Trắng	0,5 - 1 Ω (ở 20°C/68°F)
Dây cuộn kích phát điện	Đen/Đỏ và Lục/Trắng	100 - 400 Ω (ở 20°C/68°F)
Dây cuộn phát xung đánh lửa	Xanh/Vàng và Lục/Trắng	50 - 170 Ω (ở 20°C/68°F)
Dây mát	Lục/Trắng và mát	Phải liên tục

## HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

### THAY

Tháo ICM khỏi giá giữ.

Ráp ICM theo thứ tự ngược với lúc tháo.



### THỜI ĐIỂM ĐÁNH LỬA

- Nếu phải nổ máy để làm việc thì phải đảm bảo ở nơi thông thoáng. Đừng bao giờ nổ máy ở nơi kín.
- Khí xả có chứa khí monoxide carbon độc hại có thể gây bất tỉnh và dẫn đến chết người.

#### CHÚ Ý

Đọc hướng dẫn để sử dụng đèn thời điểm.

Nổ máy nóng lên.

Tắt máy và tháo nắp lỗ thời điểm.

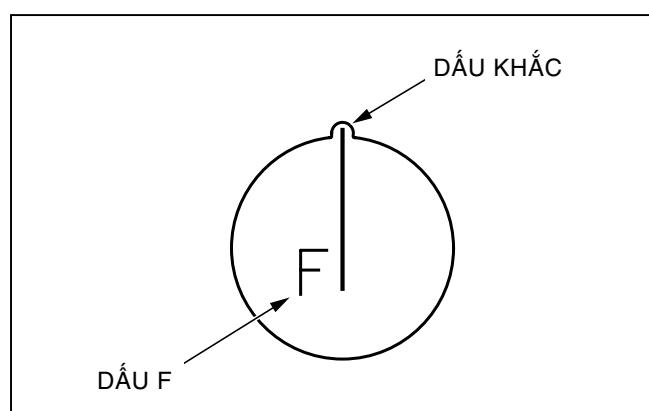
Nối đèn thời điểm vào dây bugi.

Khởi động máy và cho nổ ở tốc độ cầm chừng.

**TỐC ĐỘ CÀM CHỪNG:  $1400 \pm 100$  vòng/phút**



Thời điểm đánh lửa đúng nếu dấu F trùng với dấu khắc trên vỏ cạc te máy trái.

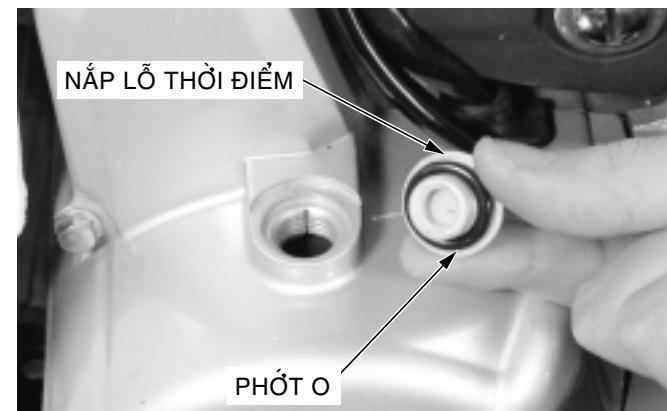


## HỆ THỐNG ĐÁNH LÚA

Kiểm tra phớt O xem tình trạng còn tốt không, thay mới nếu cần thiết.

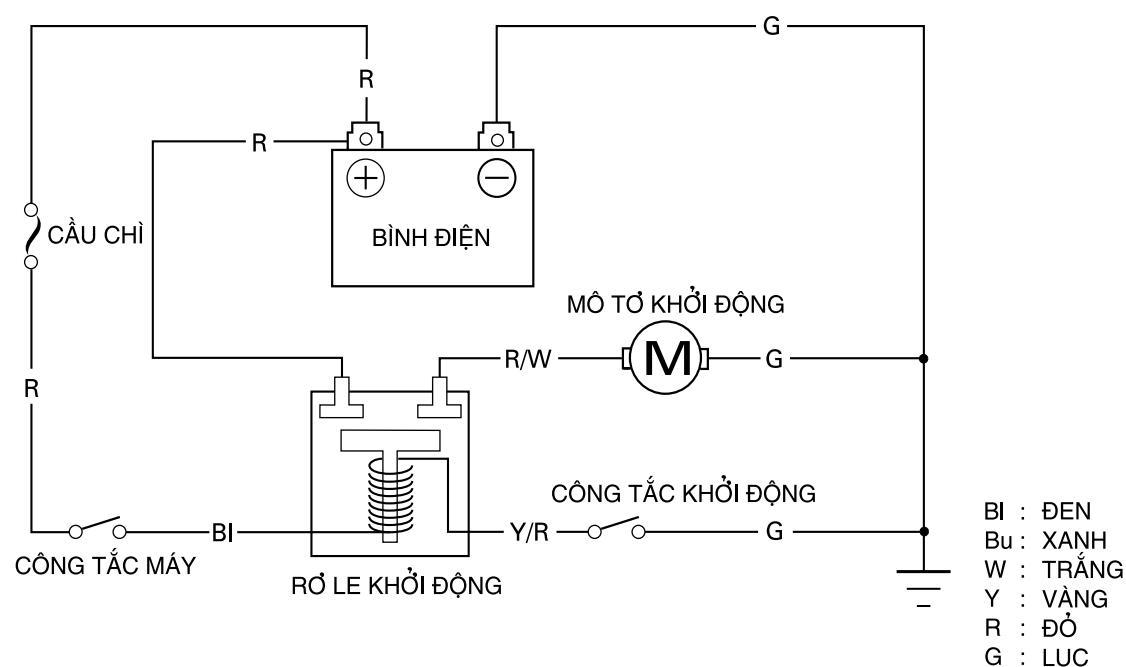
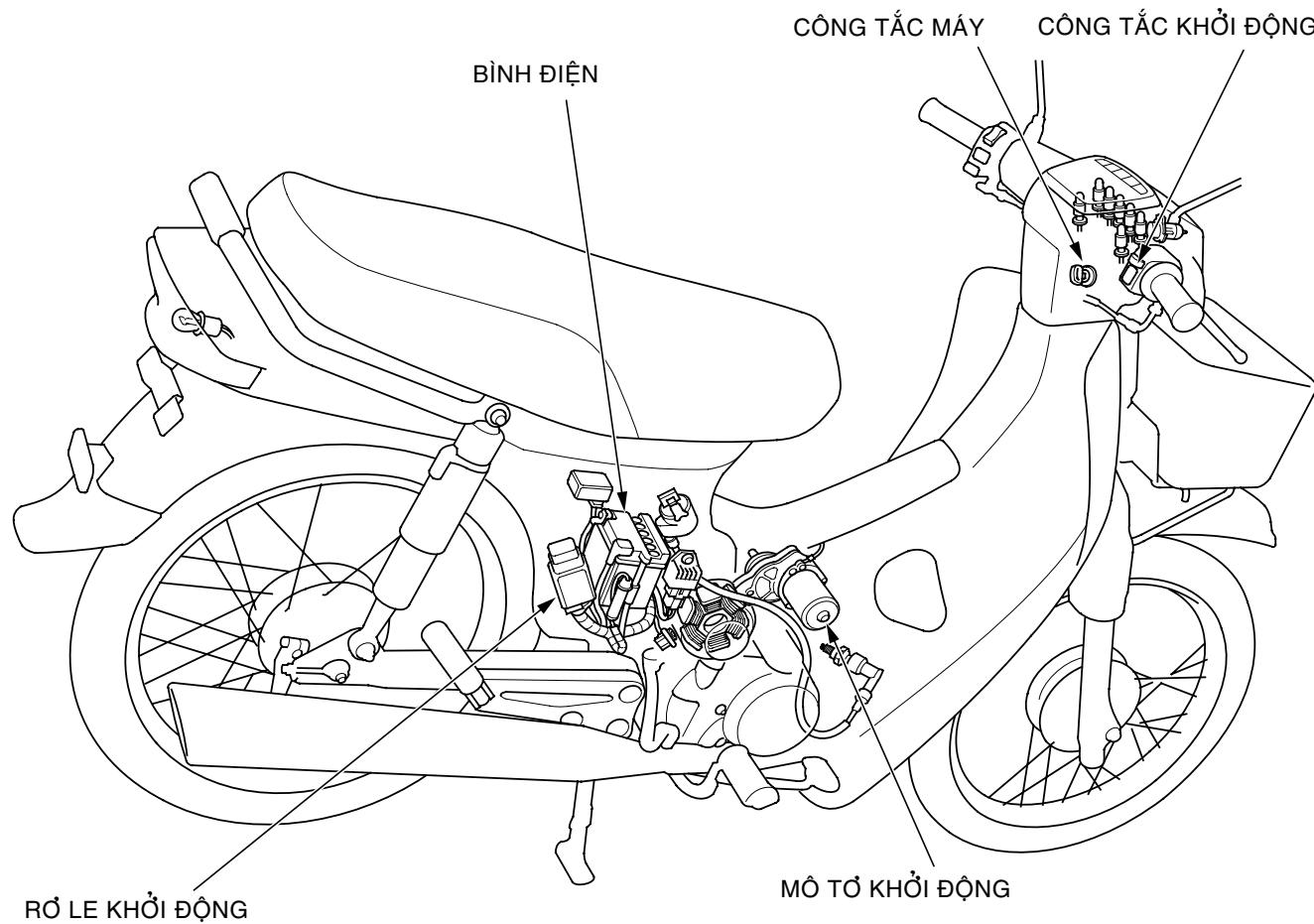
Bôi dầu vào phớt O, ráp và siết chặt nắp thời điểm theo đúng lực siết.

**MÔ MEN LỰC SIẾT: 1,5 N·m (0,15 kgf·m, 1,1 lbf·ft)**



## KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

### SƠ ĐỒ HỆ THỐNG



# 16. KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

SƠ ĐỒ HỆ THỐNG	16-0	MÔ TỔ KHỞI ĐỘNG	16-4
THÔNG TIN DỊCH VỤ	16-1	CÔNG TẮC RỎ LE KHỞI ĐỘNG	16-9
TÌM KIẾM HƯỚNG	16-2		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Mô tơ khởi động có thể được tháo rời khỏi khung xe.
- Để tháo ráp bánh răng khởi động dẫn và bị dẫn xem phần 10.

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

Đơn vị: mm (in)

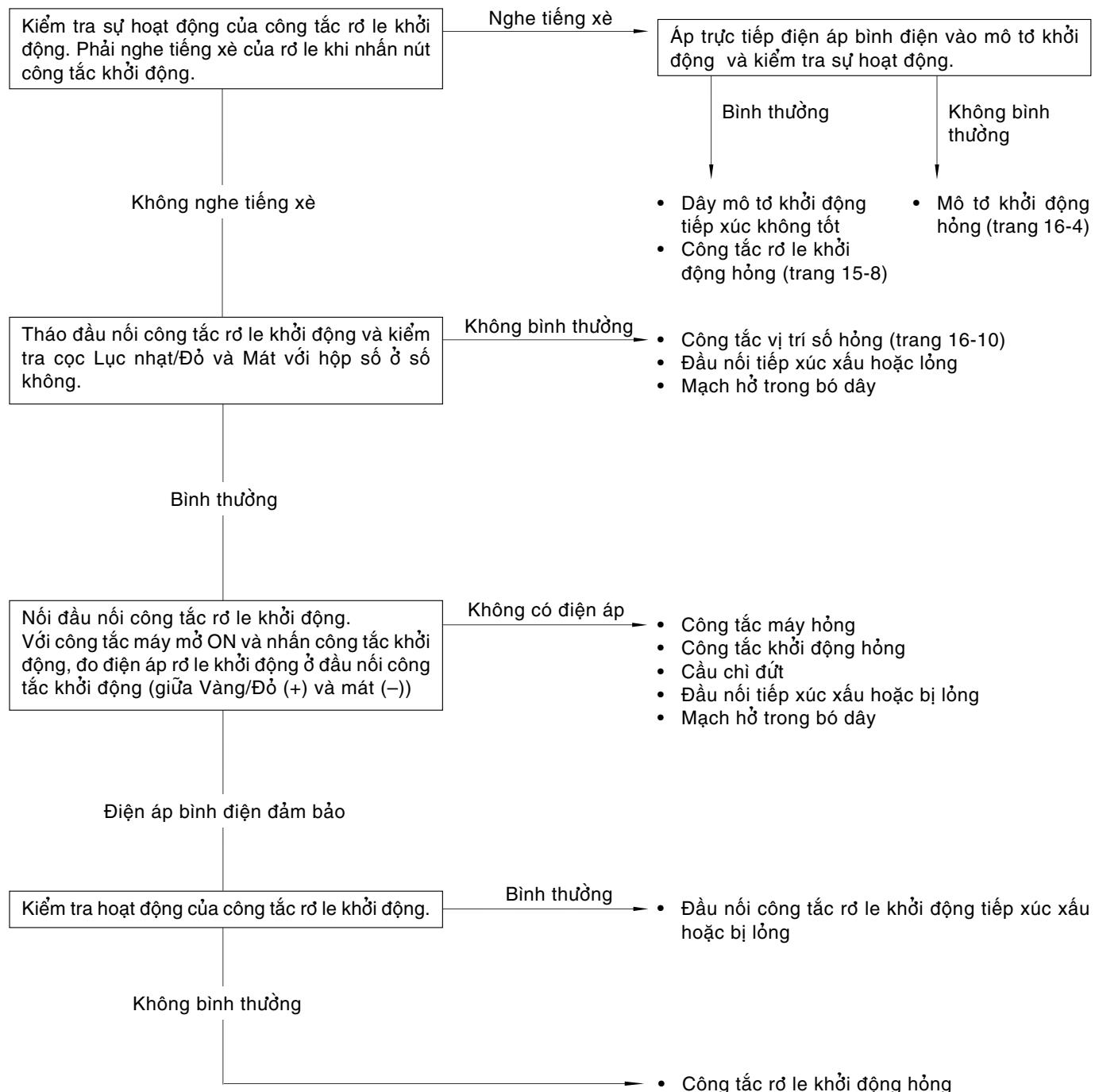
MỤC	TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN SỬA CHỮA
Độ dài chổi quét của mô tơ khởi động	12,0 (0,47)	4,0 (0,16)

## KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

### TÌM KIẾM HƯ HỎNG

#### Mô tơ khởi động không quay

- Kiểm tra xem cầu chì có bị đứt không trước khi bảo dưỡng.
- Đảm bảo bình điện được sạc đầy và ở điều kiện tốt.



## **KHỞI ĐỘNG ĐIỆN**

### **Mô tơ khởi động quay máy chậm**

- Điện áp bình điện thấp
- Dây cọc bình điện nối không tốt
- Dây mô tơ khởi động nối không tốt
- Mô tơ khởi động hỏng
- Dây mát bình điện nối không tốt

### **Mô tơ khởi động quay, nhưng máy không quay**

- Mô tơ khởi động chạy ngược
  - Vỏ ráp không đúng
  - Nối cọc không đúng
- Bánh răng khởi động hỏng
- Bánh răng dẫn động hỏng

### **Công tắc rơ le khởi động kêu nhưng máy không quay**

- Cốt máy không quay vì máy hỏng

## **KHỞI ĐỘNG ĐIỆN**

# **MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG**

### **THÁO**

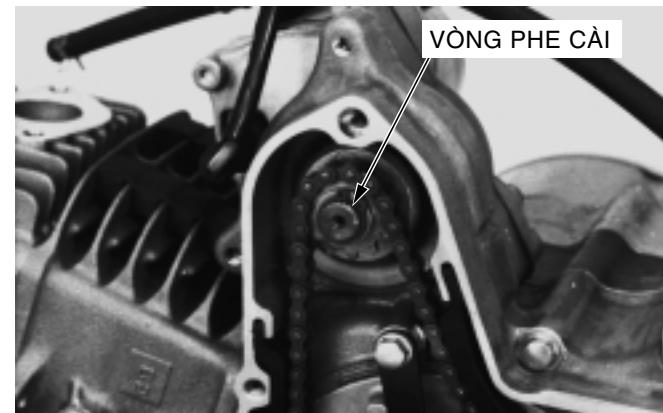
*Với công tắc máy tắt OFF, tháo dây âm ở bình điện trước khi bảo dưỡng mô tơ khởi động.*

Tháo bửng (trang 2-2).

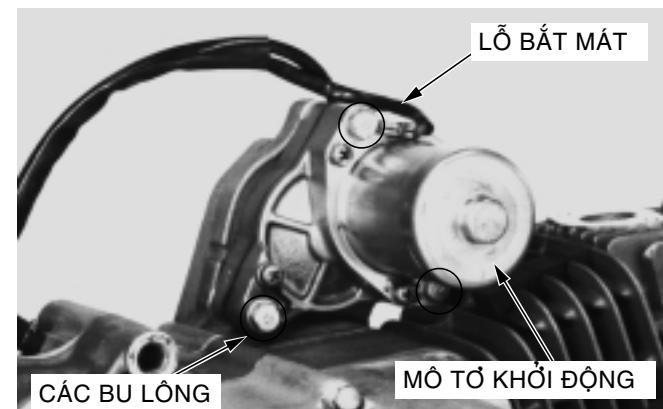
Tháo nắp các te máy trái (trang 10-2).

Tháo vòng phe cài khởi động dãy dẫn khởi động.

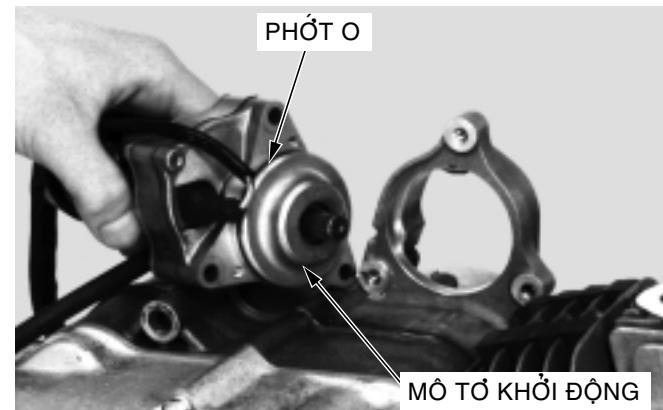
Tháo đầu nối dây mô tơ khởi động.



Tháo các bu lông bắt mô tơ khởi động và lỗ bắt mát.  
Kéo mô tơ khởi động ra ngoài vỏ máy.



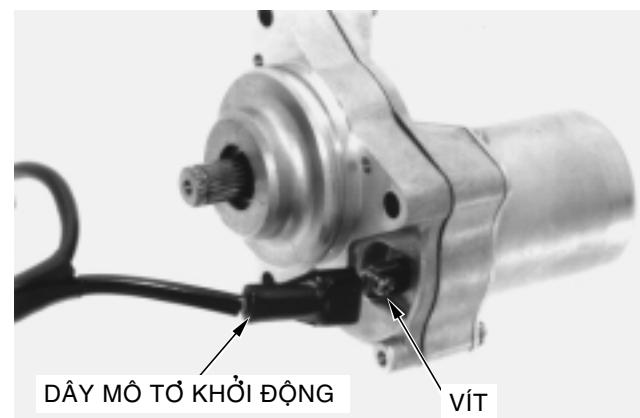
Tháo phớt O khỏi mô tơ khởi động.



## **KHỞI ĐỘNG ĐIỆN**

### **THÁO RÃ**

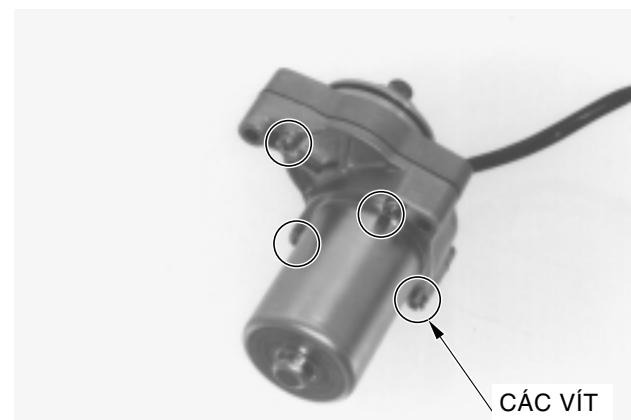
Tháo vít và dây mô tơ khởi động khỏi mô tơ khởi động.



#### **CHÚ Ý**

Cẩn thận không làm mất các lò xo chổi quét.

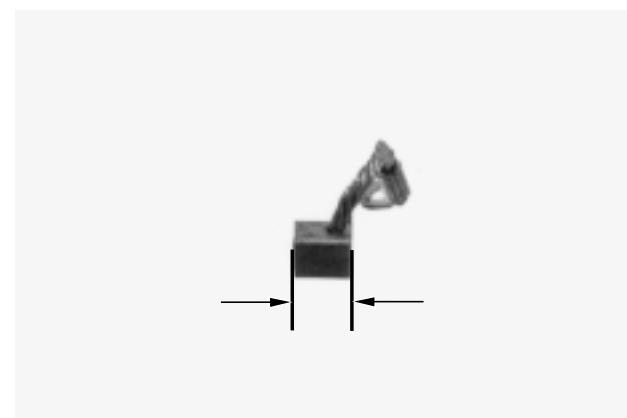
Tháo các vít vỏ mô tơ khởi động và tháo mô tơ khởi động.



### **KIỂM TRA**

Kiểm tra các chổi quét xem có bị hư hỏng không và đo độ dài chổi quét.

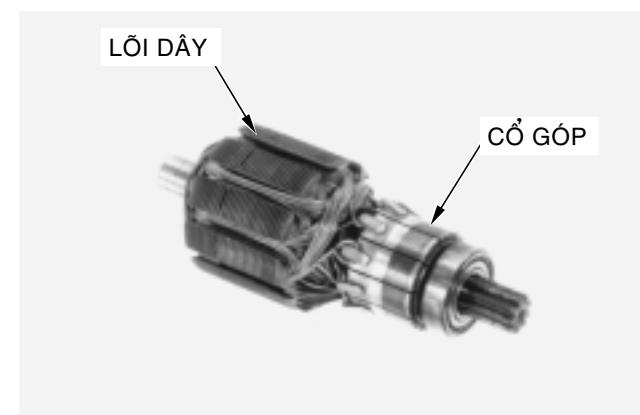
**GIỚI HẠN SỬA CHỮA:** 4,0 mm (0,16 in)



Kiểm tra các cổ góp xem có bị bạc màu không.  
Cổ góp bạc màu ở các cặp là dấu hiệu các cuộn của lõi bị mát, trong trường hợp này phải thay mô tơ khởi động.

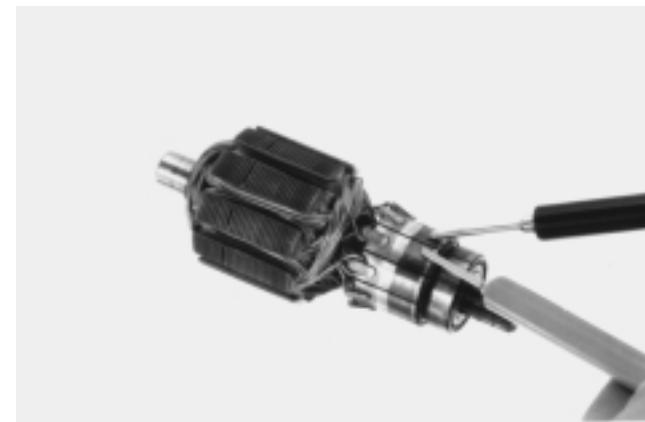
#### **CHÚ Ý**

Đừng sử dụng giấy nhám đánh lên cổ góp.

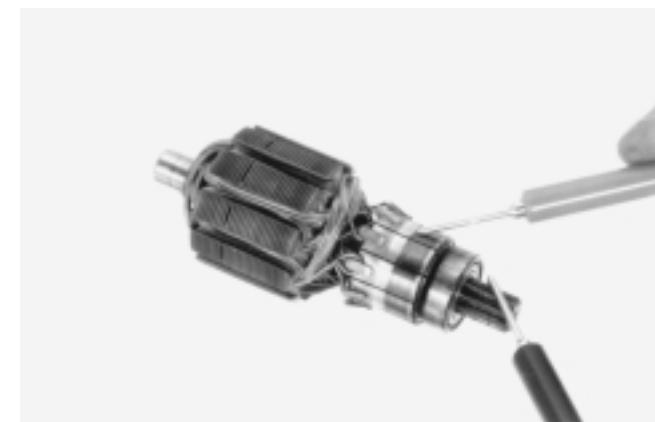


## **KHỞI ĐỘNG ĐIỆN**

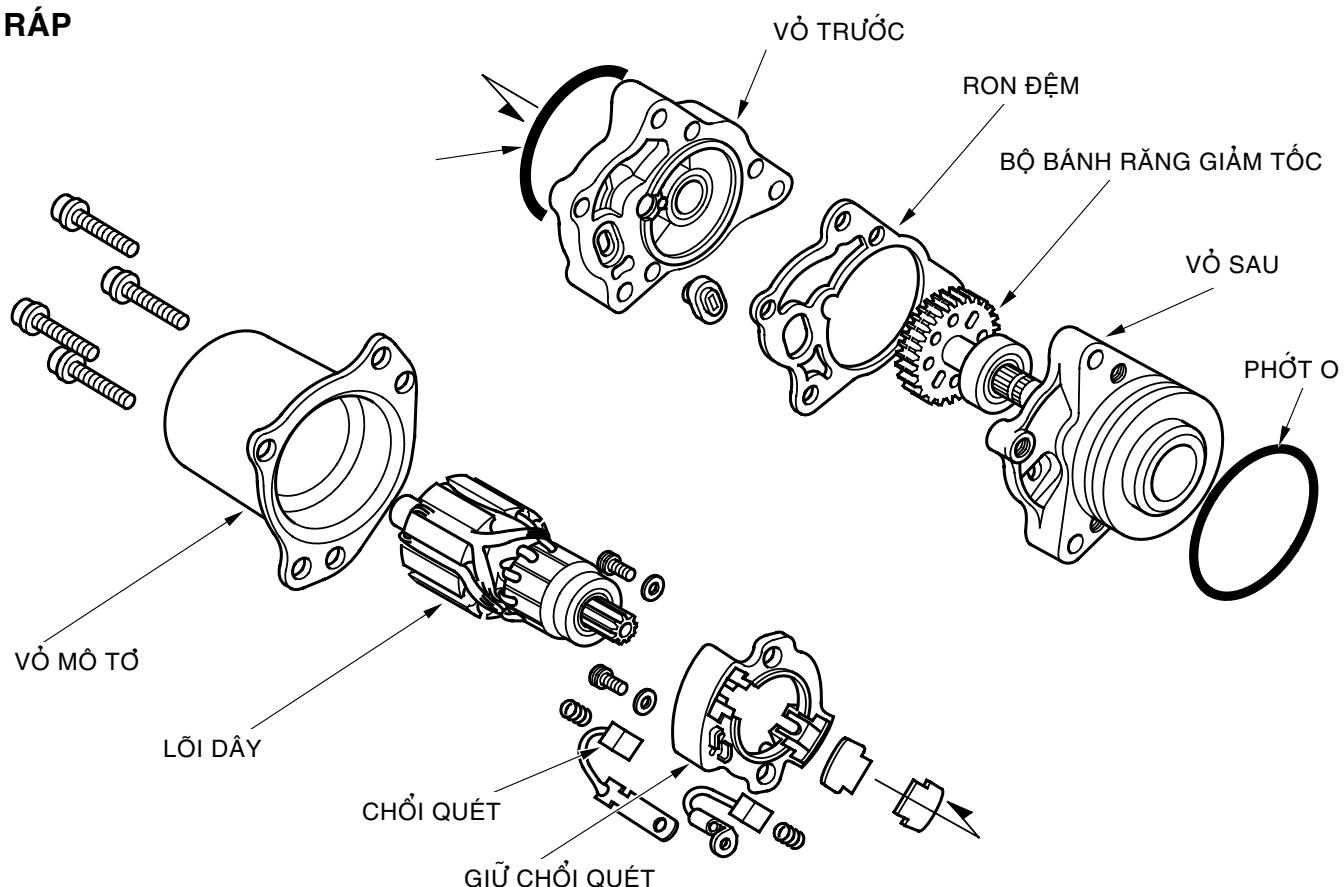
Kiểm tra sự liên tục giữa các cổ góp riêng biệt; chúng phải liên tục.



Kiểm tra sự liên tục giữa các cổ góp riêng biệt và trực lõi dây; chúng phải không liên tục.

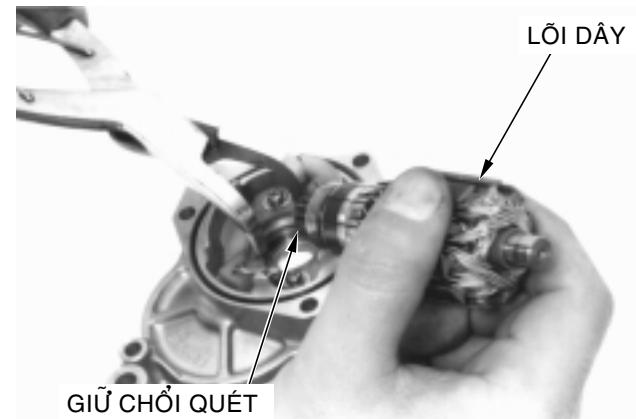


## **RÁP**

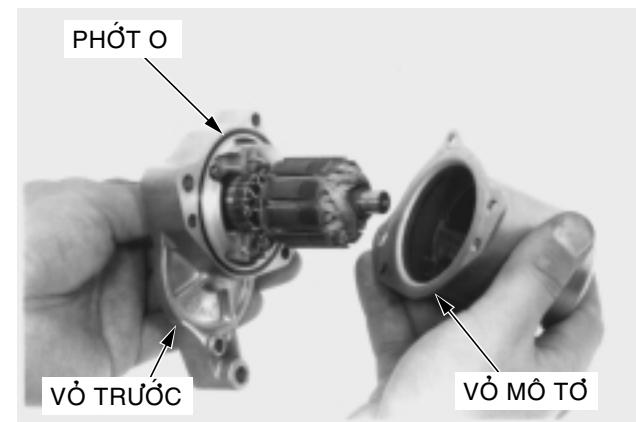


## KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

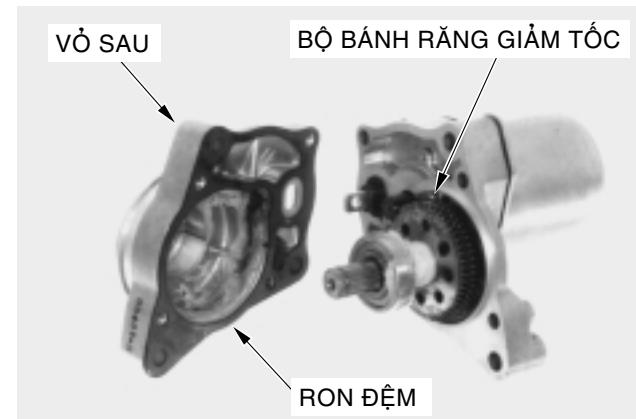
Lắp các lò xo chổi quét và các chổi quét lên giữ chổi quét. Giữ các chổi quét và ráp lõi vào bộ phận giữ chổi quét.



Bôi mỡ vào phớt O và ráp nó vào rãnh của vỏ trước.  
Ráp vỏ mô tơ khởi động vào bộ phận giữ chổi quét.



Ráp bộ bánh răng giảm tốc vào vỏ trước.  
Ráp ron đệm mới vào vỏ sau.  
Ráp vỏ sau vào vỏ trước.

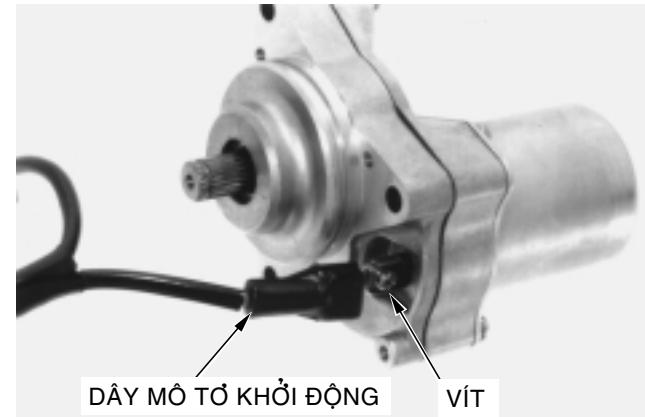


Ráp và siết chặt các vít bắt vỏ mô tơ khởi động.



## **KHỞI ĐỘNG ĐIỆN**

Ráp dây mô tơ khởi động vào mô tơ khởi động và siết chặt vít.



## **RÁP**

Đi dây mô tơ khởi động và dây mát.

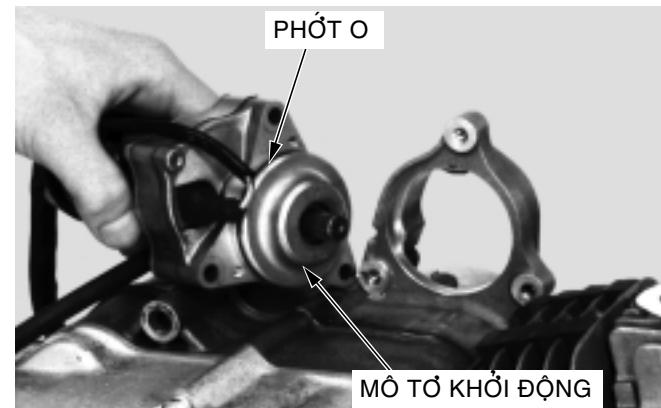
Bôi dầu máy sạch vào phớt O mới.

Ráp phớt O mới vào rãnh mô tơ khởi động.

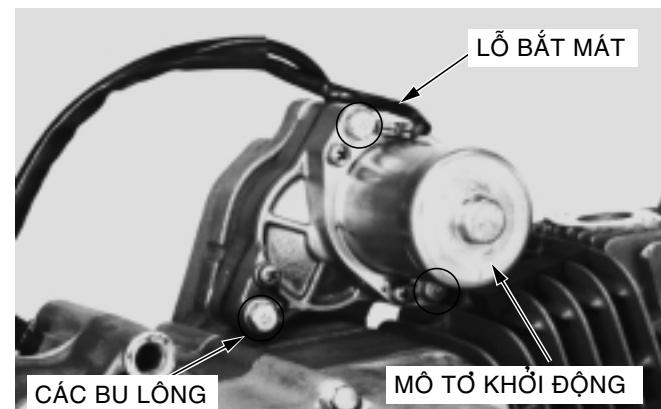
Ráp mô tơ khởi động vào vỏ cạc te máy.

### **CHÚ Ý**

Ráp mô tơ khởi động với bánh răng của nó cùng với then nhông dẫn.



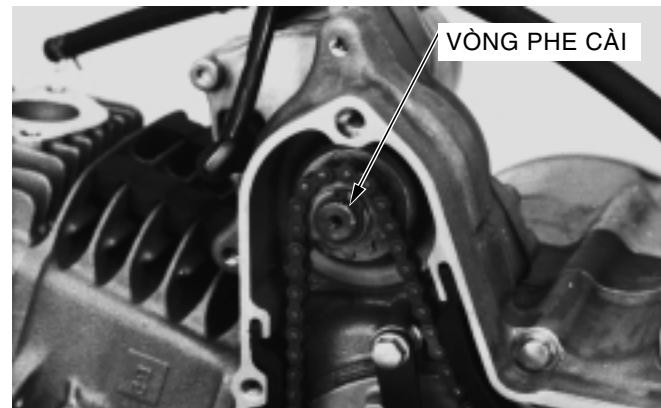
Lắp lỗ gắn mát như trong hình, sau đó ráp và siết chặt các bu lông bắt mô tơ khởi động một cách an toàn.



Ráp vòng phe cài vào rãnh trực mô tơ khởi động một cách an toàn.

Ráp đầu nối 2 chấu của mô tơ khởi động vào.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## CÔNG TẮC RƠ LE KHỞI ĐỘNG

### KIỂM TRA HOẠT ĐỘNG

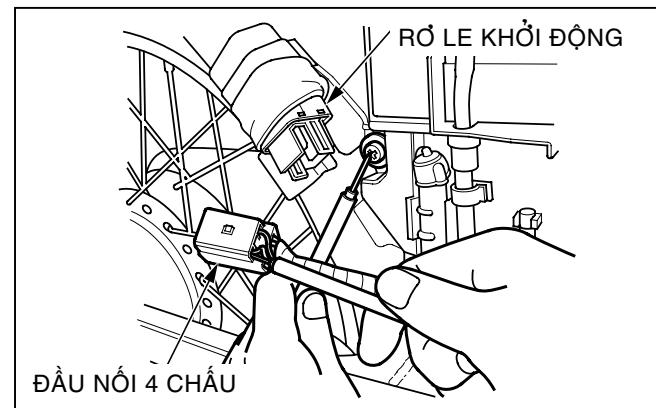
Tháo ốp bên phải (trang 2-5).

Trả số về số không.

Vặn mở công tắc máy ON và nhấn nút công tắc khởi động vào.

Cuộn dây bình thường nếu công tắc rơ le khởi động có tiếng xè.

Nếu công tắc không nghe tiếng Xè, kiểm tra công tắc rơ le theo qui trình sau.



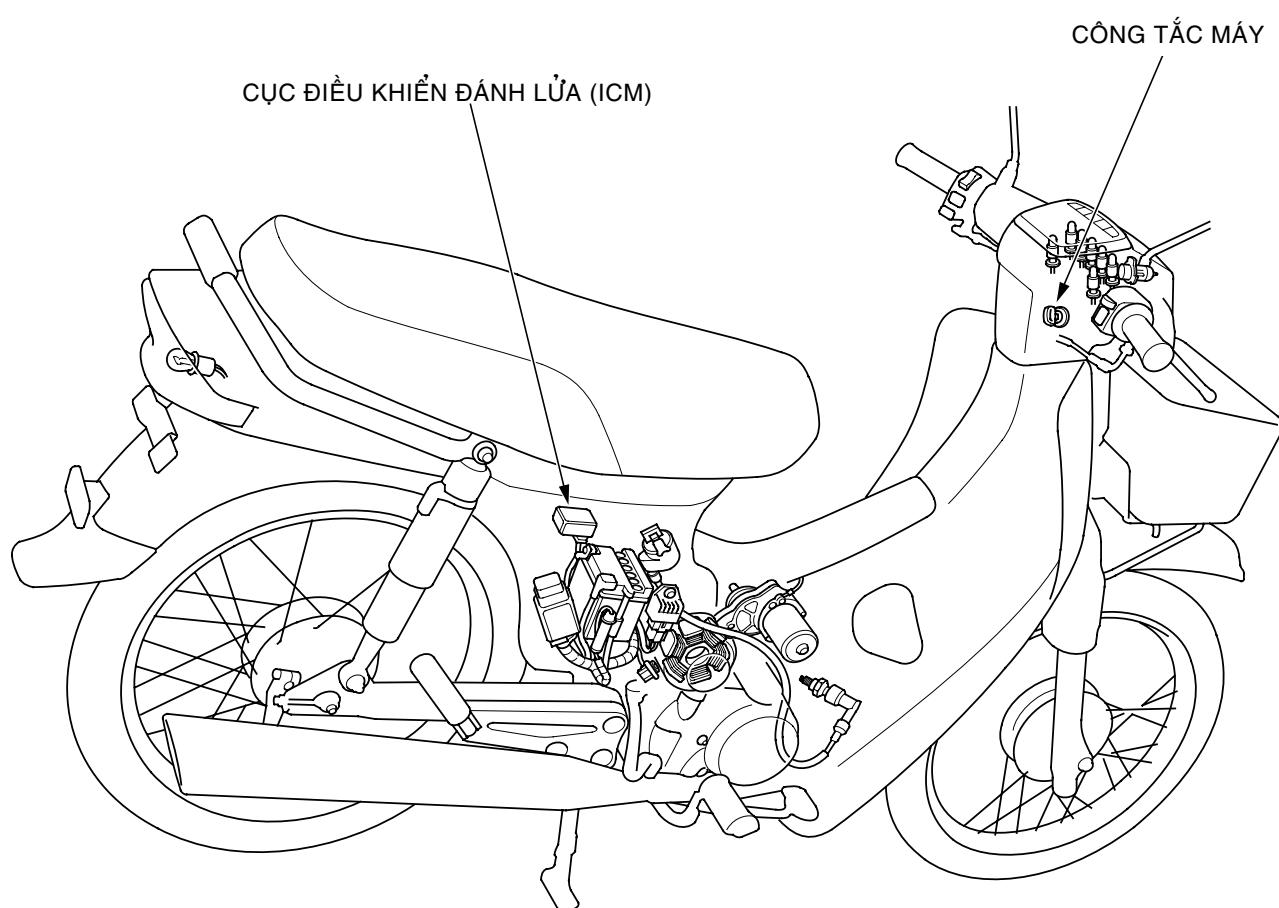
### KIỂM TRA HỆ THỐNG

Tháo đầu nối rơ le khởi động.

Kiểm tra sự liên tục và điện áp giữa các cọc bên phía bô dây như sau:

Mục	Cọc	Thông số
Dây bình điện	Đỏ (+) và mát (-)	Điện áp bình điện phải được đảm bảo
Dây vào cuộn rơ le	Vàng/Đỏ và mát	Điện áp bình điện phải được đảm bảo với công tắc máy mở ON và nhấn công tắc khởi động
Dây đầu ra mô tơ khởi động	Đỏ/Trắng và mát	Phải liên tục

## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**



# 17. ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC

THÔNG TIN DỊCH VỤ	17-1	CÁC CÔNG TẮC TAY LÁI	17-6
TÌM KIẾM HỦ HỒNG	17-1	CÔNG TẮC ĐÈN PHANH	17-6
ĐÈN TRƯỚC	17-2	ĐÈN BÁO, CÔNG TẮC VỊ TRÍ SỐ	17-7
ĐÈN CHỚP RẼ	17-3	ĐỒNG HỒ, BỘ BÁO XĂNG	17-9
ĐÈN PHANH, SAU	17-3	CÒI	17-11
ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ	17-3	RỎ LE ĐÈN CHỚP RẼ (XI NHAN)	17-11
CÔNG TẮC MÁY	17-4		

## THÔNG TIN DỊCH VỤ

### CHUNG

- Kiểm tra sự liên tục có thể thực hiện với các công tắc ráp trên xe.
- Mã màu như sau được sử dụng trong phần này.

Bu = Xanh      G = Lục      Lg = Lục Nhạt      R = Đỏ  
Bl = Đen      Gr = Xám      O = Cam      W = Trắng  
Br = Nâu      Lb = Xanh nhạt      P = Hồng      Y = Vàng

### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

MỤC		THÔNG SỐ
Các bóng đèn	Đèn trước (Pha/Cốt)	12 V – 30/30 W
	Đèn phanh/ đèn sau	12 V – 18/5 W
	Đèn chớp trước rẽ	12 V – 10 W × 2
	Đèn chớp sau rẽ	12 V – 10 W × 2
	Đèn đồng hồ	12 V – 1,7 W × 2
	Đèn báo chớp rẽ	12 V – 3,4 W × 2
	Đèn báo không số	12 V – 3,4 W
	Đèn vị trí số cao nhất	12 V – 1,7 W
	Đèn báo pha	12 V – 1,7 W
Cầu chì		10 A

17

## TÌM KIẾM HỦ HỒNG

### Đèn báo vị trí số không sáng khi mở công tắc máy

- Bóng đèn cháy hay hỏng
- Công tắc vị trí số bị hỏng
- Hở mạch trong bô dây
- Đứt cầu chì
- Đầu nối tiếp xúc không tốt hoặc lỏng

### Đèn báo vị trí số sáng nhưng mờ, khi công tắc máy mở

- Điện áp bình điện thấp
- Bóng đèn hỏng

### Đèn trước không sáng hoặc thường hay cháy bóng khi khởi động máy

- Công tắc đèn và/hoặc công tắc cốt pha hỏng
- Bóng đèn hỏng
- Cuộn đèn phát điện hỏng (phần 13)
- Tiết chế chỉnh lưu hỏng (phần 13)
- Đầu nối tiếp xúc không tốt hoặc bị lỏng

### Đèn pha trước không thay đổi khi nhấn công tắc cốt pha

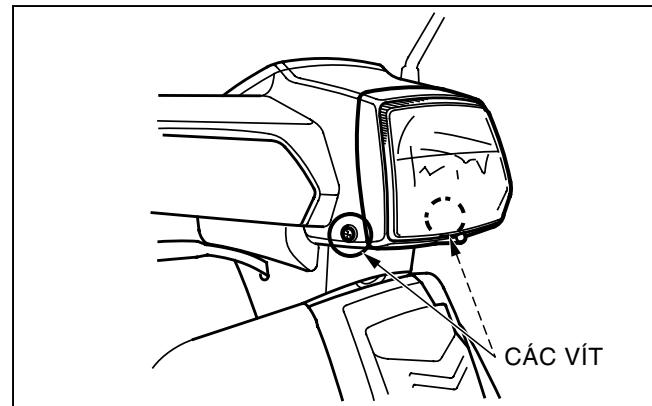
- Bóng đèn cháy
- Công tắc cốt pha hỏng
- Đầu nối tiếp xúc không tốt hoặc bị lỏng

## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

### **ĐÈN TRƯỚC**

#### **THAY BÓNG ĐÈN**

Tháo các vít và hộp đèn trước.

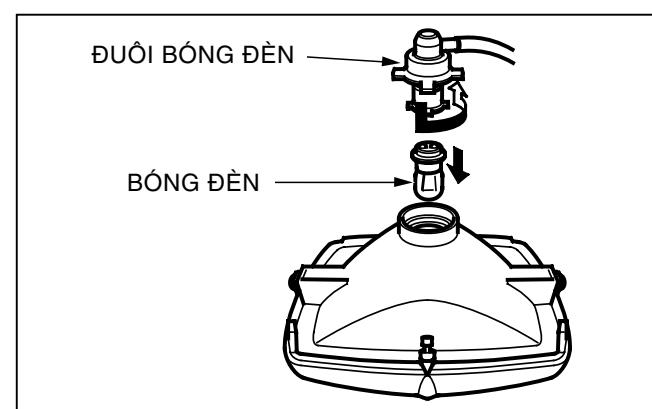


Nhấn đuôi bóng đèn vào và xoay nó ngược chiều kim đồng hồ và tháo đuôi bóng đèn ra.

Tháo bóng đèn trước ra.

Ráp bóng đèn mới sao cho vấu của nó trùng với rãnh của bộ đèn trước.

Ráp đuôi bóng đèn.

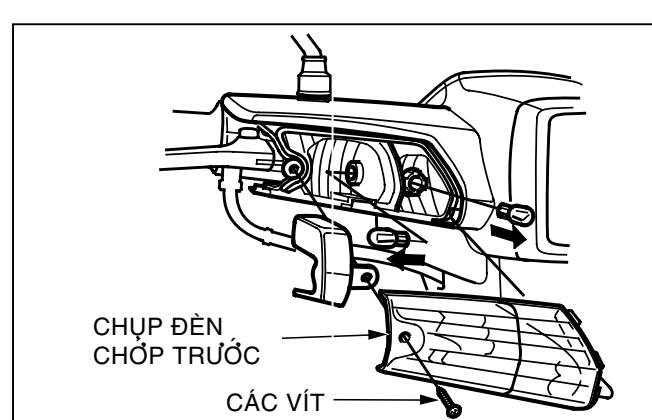


#### **THAY BÓNG ĐÈN VỊ TRÍ**

Tháo các vít và ốp đèn trước.

Tháo chụp đèn chớp theo các bước sau:

- Cậy nhẹ kính chụp đèn chớp, tách đầu phía ngoài kính lên một chút.
  - Luồn ngón tay đỡ mặt trong của kính, tay kia cậy nhẹ mép dưới của kính rút kính sang một chút.
  - Cả 2 tay cùng cậy kính ra từ từ, vừa cậy vừa lắc nhẹ.
- Kéo bóng đèn vị trí ra mà không cần vặn.

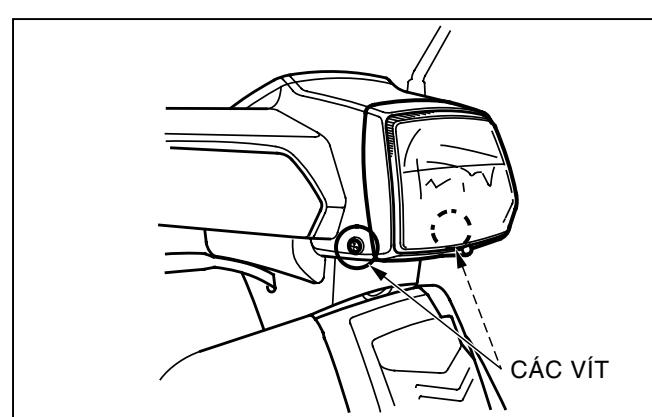


#### **THÁO, RÁP**

Tháo các vít và hộp đèn trước.

Tháo chuôi bóng đèn trước.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



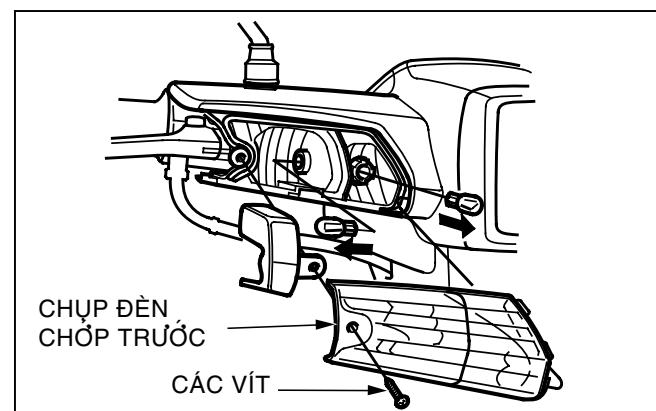
## **ĐÈN CHỚP RẼ**

### **THAY BÓNG ĐÈN CHỚP RẼ TRƯỚC**

Tháo các vít và ốp đèn trước.

Tháo chụp đèn chớp theo các bước sau:

- Cậy nhẹ kính chụp đèn chớp, tách đầu phía ngoài kính lên một chút.
- Luồn ngón tay đỡ mặt trong của kính, tay kia cậy nhẹ mép dưới của kính rút kính sang một chút.
- Cả 2 tay cùng cậy kính ra từ từ, vừa cậy vừa lắc nhẹ.
- Kéo bóng đèn vị trí ra mà không cần vặn.

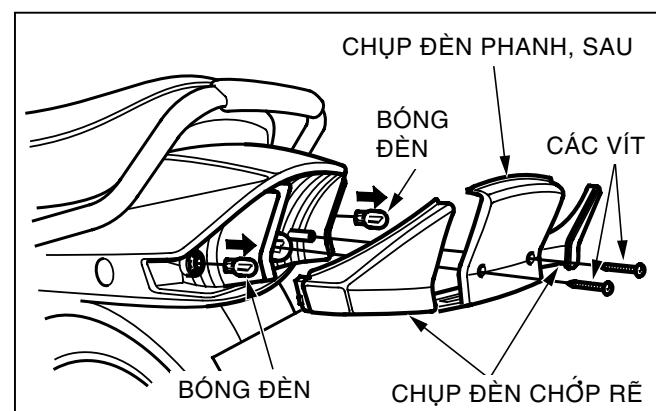


### **THAY BÓNG ĐÈN CHỚP RẼ SAU**

Tháo các vít và chụp đèn phanh sau và chụp đèn chớp rẽ sau.

Tháo bóng đèn chớp rẽ và thay mới.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



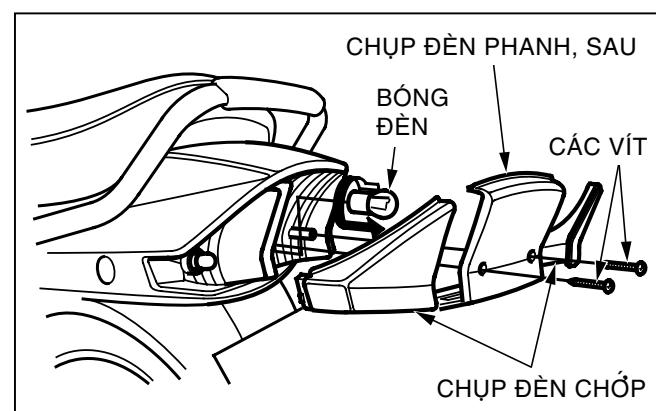
## **ĐÈN PHANH SAU**

### **THAY BÓNG ĐÈN**

Tháo các vít, chụp đèn phanh/sau và chụp đèn chớp.

Nhấn bóng đèn vào, vặn ngược chiều kim đồng hồ và tháo bóng đèn ra.

Ráp theo thứ tự ngược với lúc tháo.



## **CÔNG TỔ MÉT**

### **THÁO**

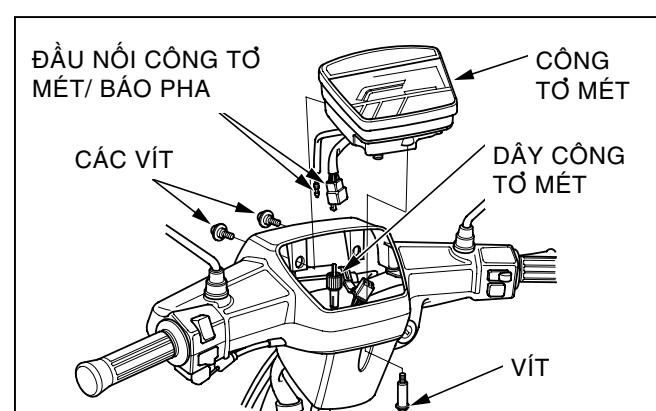
Tháo ốp đèn trước (trang 17-2).

Tháo các vít.

Tháo đầu nối công tố mét và đầu nối báo pha.

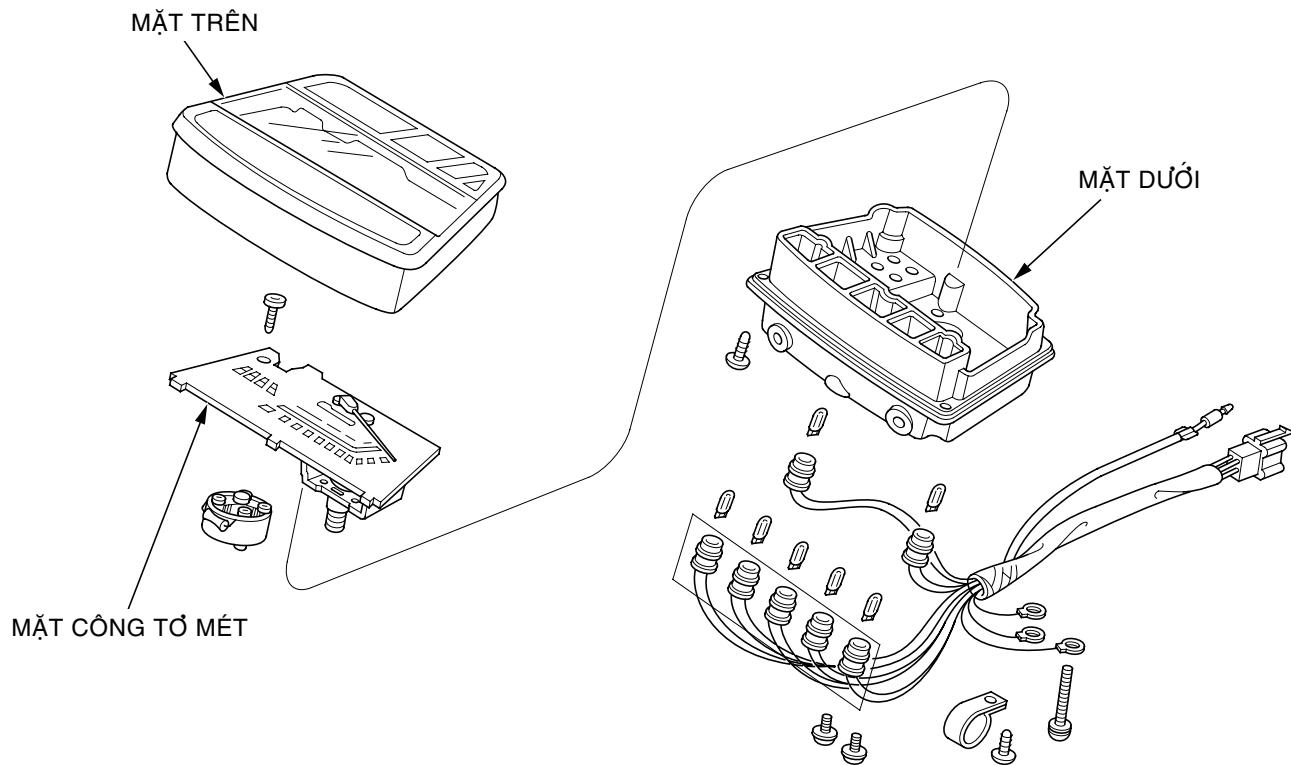
Tháo dây công tố mét.

Tháo công tố mét.



## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

### **THÁO/ RÁP**



Ráp công tơ mét theo thứ tự ngược với lúc tháo.

#### **CHÚ Ý**

- Nối các cọc và ráp các đuôi đèn theo mã màu chỉ ra ở mặt dưới.
- Kéo các dây như trong sơ đồ.

### **RÁP**

Ráp công tơ mét theo thứ tự ngược với lúc tháo.

#### **CHÚ Ý**

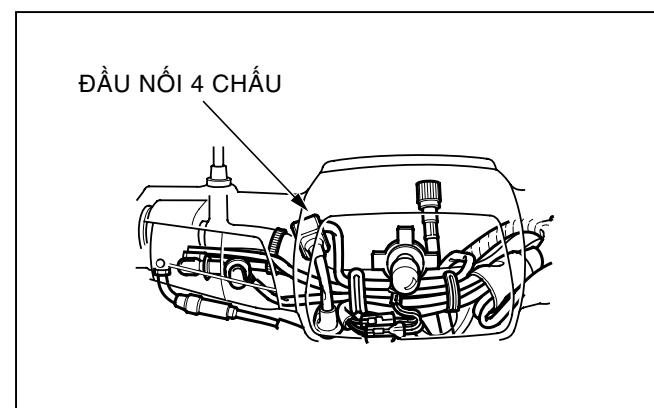
Kéo dây công tơ mét thích hợp (trang 1-17).

## **CÔNG TẮC MÁY**

### **KIỂM TRA**

Tháo ốp tay lái (trang 2-6).

Tháo đầu nối 4 chấu dây công tắc máy.



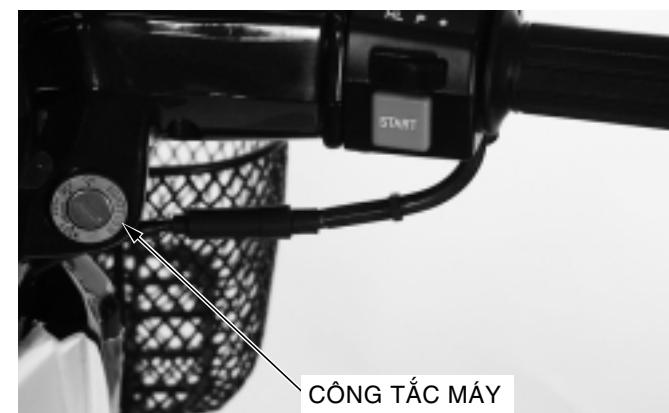
## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

Kiểm tra sự liên tục giữa các cọc dây của đầu nối công tắc máy trong mỗi vị trí công tắc.

Phải liên tục giữa các dây mã màu như sau:

### **CÔNG TẮC MÁY**

	IG	E	BAT1	BAT2
TẮT	○	○		
MỞ			○	○
MÀU	BL/W	G	R	BL

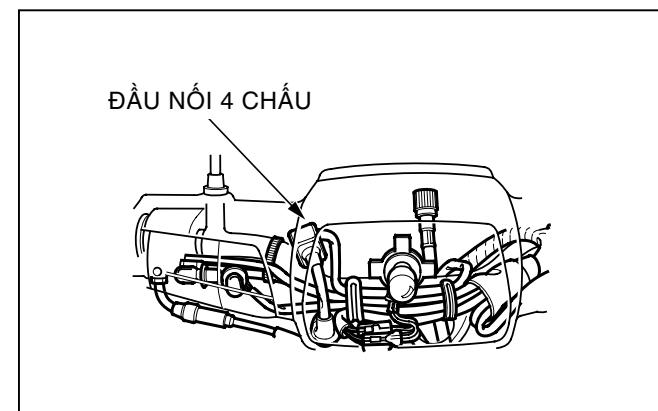


### **THÁO, RÁP**

Tháo đèn trước (trang 17-2).

Tháo ốp tay lái (trang 2-6).

Tháo đầu nối 4 chấu (Trắng) dây công tắc máy.

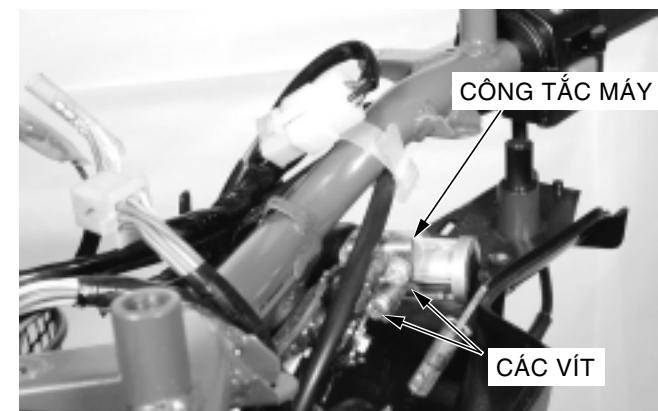


Tháo hai vít và tháo công tắc máy.

Ráp công tắc máy theo thứ tự ngược với lúc tháo.

### **CHÚ Ý**

Bôi keo khóa vào các ren bu lông bắt.



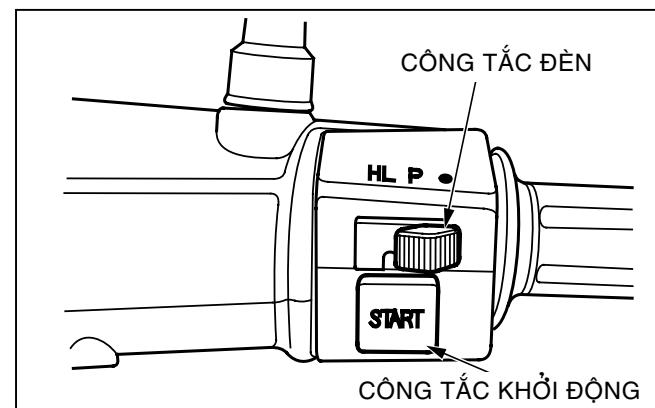
## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

### **CÁC CÔNG TẮC TAY LÁI**

Tháo ốp trên tay lái (trang 2-6).

Tháo các đầu nối công tắc tay lái.

Kiểm tra sự liên tục giữa các cọc dây đầu nối công tắc tay lái.  
Phải liên tục giữa các cọc dây mã màu sau:



#### **CÔNG TẮC KHỞI ĐỘNG**

	ST	E
THẢ		
NHẤN	○	○
MÀU	Y/R	G

#### **CÔNG TẮC ĐÈN**

	CI	HL	TL
TẮT			
P	○	—	○
H	○	—	○
MÀU	Y	Bu/W	Br

#### **CÔNG TẮC PHA CỐT**

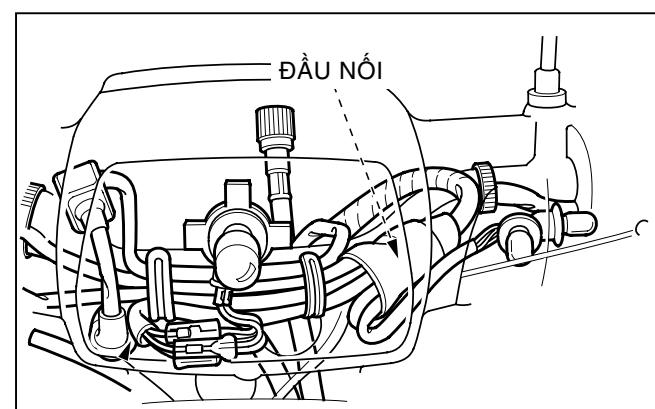
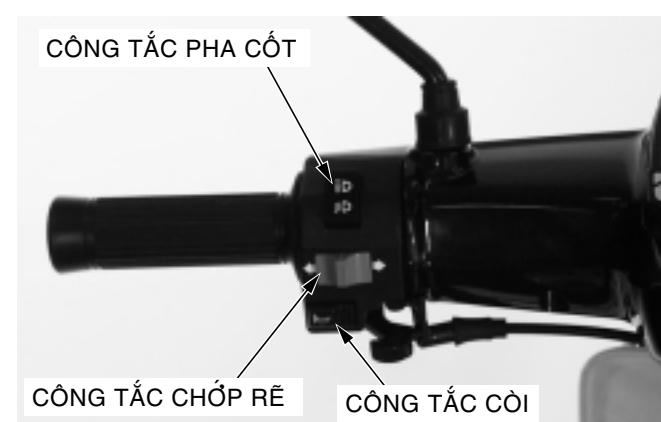
	HL	Lo	Hi
Lo	○	—	○
(N)	○	—	○
Hi	○	—	○
MÀU	Bu/W	W	Bu

#### **CÔNG TẮC ĐÈN CHỐP RẼ**

	R	WR	L
R	○	—	○
N	—	—	—
L	—	○	—
MÀU	Lb	Gr	O

#### **CÔNG TẮC CÒI**

	Ho	BAT
THẢ		
NHẤN	○	○
MÀU	Lg	Bl



### **CÔNG TẮC ĐÈN PHANH**

#### **TRƯỚC**

Tháo ốp tay lái (trang 2-6).

Tháo đầu nối công tắc đèn phanh trước và kiểm tra sự liên tục giữa các cọc.

Phải liên tục khi bóp tay phanh, và không liên tục khi thả tay phanh.

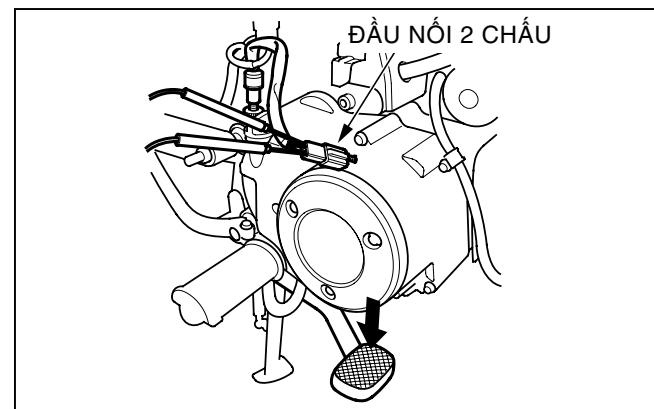
## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

### **SAU**

Tháo bừng xe và còp xe (trang 2-4).

Tháo đầu nối 2 chấu công tắc đèn phanh sau và kiểm tra sự liên tục giữa các cọc.

Phải liên tục khi đạp phanh, và không liên tục khi thả bàn đạp phanh.



## **ĐÈN BÁO/CÔNG TẮC VỊ TRÍ SỐ CAO NHẤT**

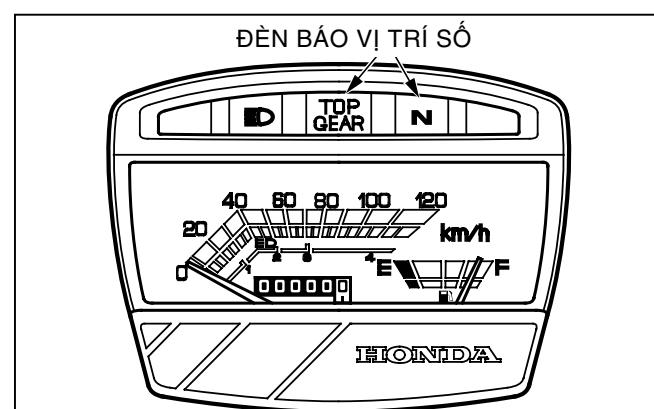
### **KIỂM TRA HỆ THỐNG**

Mở công tắc máy ON, và sang số.

Kiểm tra đèn báo vị trí số ở mỗi vị trí số.

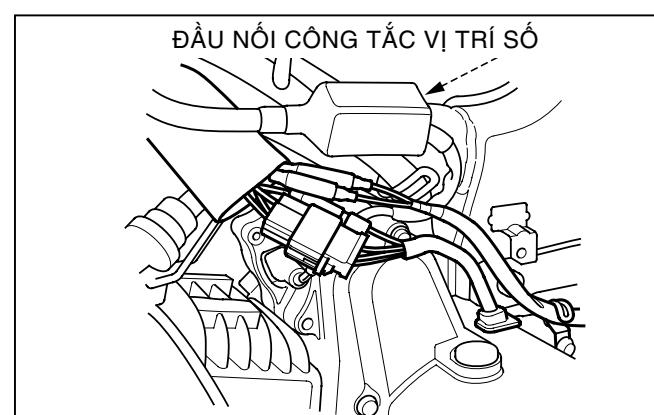
Nếu đèn báo vị trí số không sáng, thì kiểm tra bóng đèn báo.

Nếu các bóng đèn báo không có vấn đề, thì kiểm tra như sau:



Tháo bừng xe và còp xe (trang 2-4).

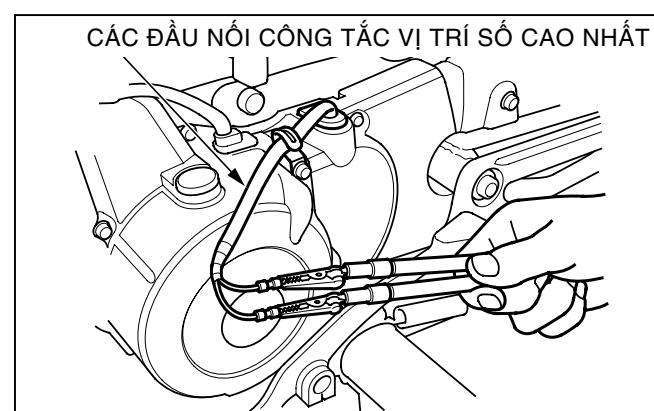
Tháo đầu nối công tắc vị trí số cao nhất.



Kiểm tra sự liên tục giữa các cọc ở mỗi vị trí số.

### **CÔNG TẮC VỊ TRÍ SỐ**

SỐ	MÁT	Lg/R	P
N	○	—	—
4	○	—	○



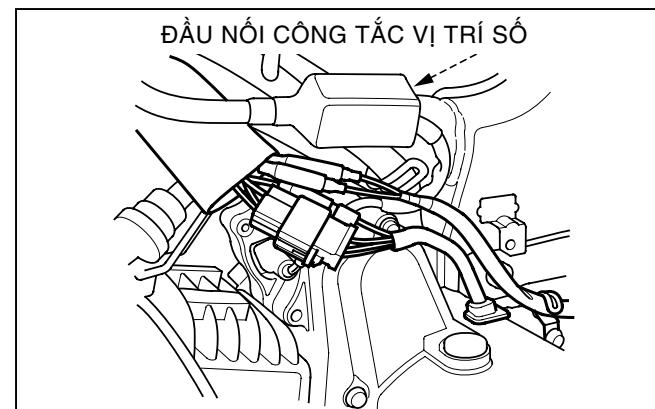
## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

### **THÁO**

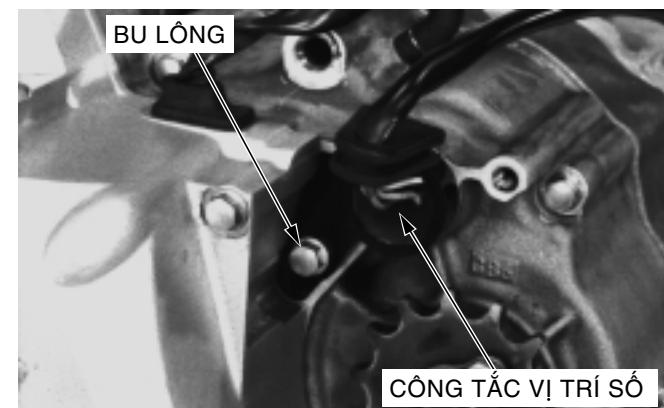
Tháo bùng xe và cốp xe (trang 2-4).

Tháo các đầu nối công tắc vị trí số.

Tháo nắp sau các te máy trái (trang 10-2).



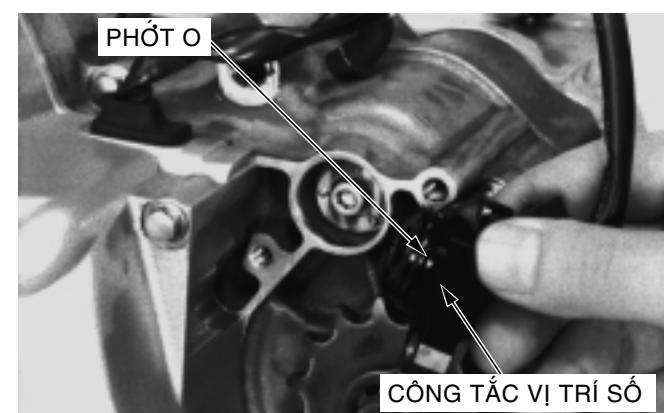
Tháo bu lông và bộ công tắc vị trí số.



### **RÁP**

Kiểm tra tình trạng phớt O, thay mới nếu cần.  
Bôi dầu máy vào phớt O và ráp vào rãnh của công tắc vị trí số.

Ráp công tắc vị trí số.



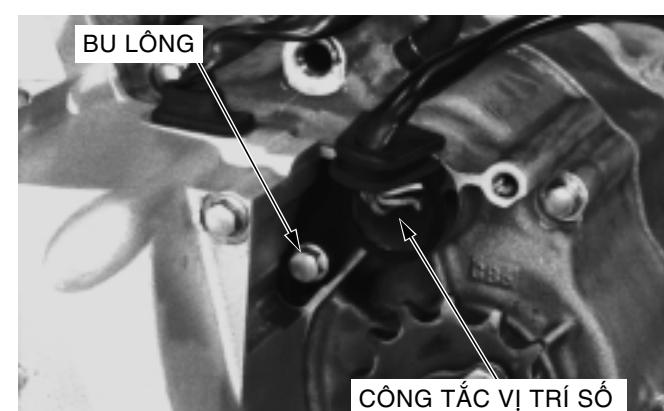
Kiểm tra phớt O sau đó ráp bu lông vào.  
Siết chặt bu lông theo đúng lực siết.

**LỰC SIẾT: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)**

Ráp ốc sau các te máy trái (trang 10-11)

Nối đầu nối công tắc vị trí số.

Ráp bùng và cốp xe (trang 2-4).



## BỘ BÁO XĂNG

### KIỂM TRA ĐỒNG HỒ XĂNG

Tháo ốc sau xe (trang 2-6).

Tháo các đầu nối 3 chấu của bộ báo xăng.



Nối dây nối giữa các cọc dây Vàng/Trắng và dây Lục của bên phía bó dây.

Vặn mở công tắc máy ON và đảm bảo rằng kim đồng hồ xăng quay đến FULL.

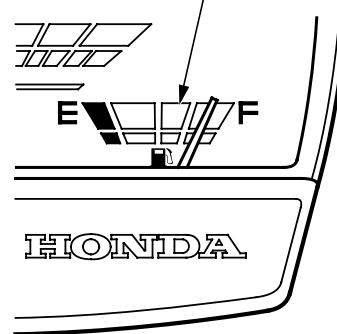
Nối dây nối giữa các cọc dây Xanh/Trắng và dây Lục của bên phía bó dây.

Đồng hồ xăng ở tình trạng tốt nếu kim quay đến EMPTY.

#### CẨN THẬN

*Đừng để các cọc nối với dây nối trong thời gian dài, nó sẽ làm hỏng đồng hồ báo xăng.*

ĐỒNG HỒ XĂNG



### KIỂM TRA BỘ BÁO XĂNG

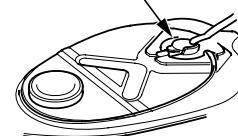
Tháo đầu nối 3 chấu của bộ báo xăng.

Quay tám giữ bộ báo xăng ngược chiều kim đồng hồ bằng cặc kiềm mũi nhọn và tháo bộ báo xăng và tám giữ.

#### CẨN THẬN

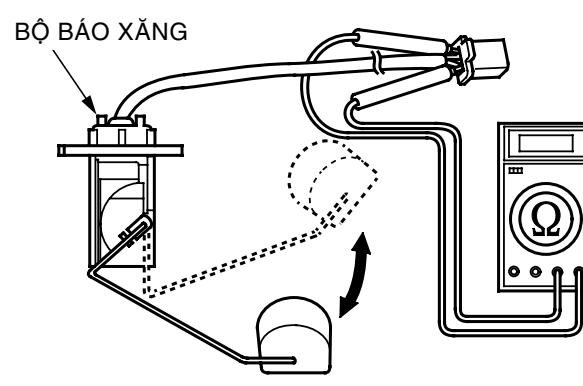
- *Cẩn thận đừng làm hỏng dây.*
- *Cẩn thận đừng làm cong cần thao.*

BỘ BÁO XĂNG



Đo điện trở giữa các cọc như sau.

	ĐẦY	CẠN HẾT
Lục - Xanh/Trắng	426 – 706 Ω	23 – 43 Ω
Lục - Vàng/Trắng	23 – 43 Ω	426 – 706 Ω
Xanh/Trắng - Vàng/Trắng	426 – 706 Ω	23 – 43 Ω

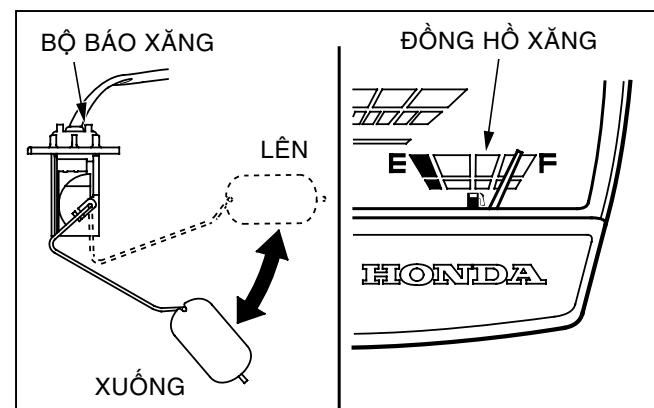


## **ĐÈN, ĐỒNG HỒ, CÔNG TẮC**

Nối lại các đầu nối dây của bộ báo xăng và mở công tắc máy ON.

Dịch chuyển phao bộ báo xăng lên xuống và chắc chắn kim đồng hồ xăng di chuyển bình thường.

**PHAO LÊN:** Kim ở vị trí đầy FULL  
**PHAO XUỐNG:** Kim ở vị trí cạn EMPTY

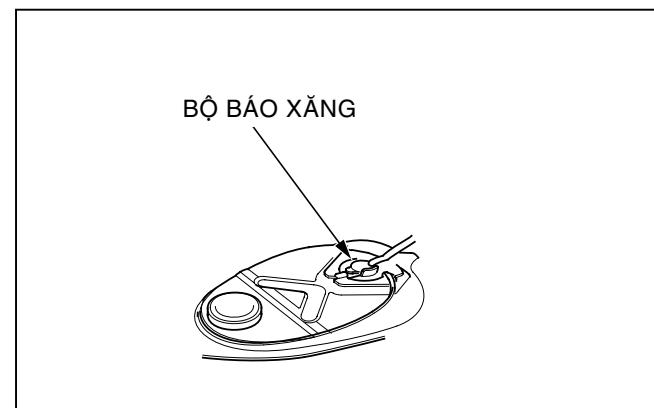


## **RÁP BỘ CẨM BIẾN MỨC XĂNG**

Kiểm tra tình trạng của vòng đê xem có tốt không, thay mới nếu cần thiết.

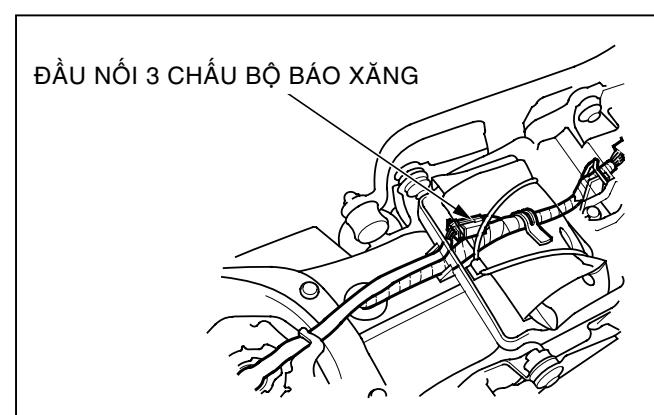
Ráp tấm giữ bộ báo xăng vào bộ báo xăng.  
Ráp bộ báo xăng và tấm giữ của nó vào thùng xăng.

Ráp tấm giữ với dấu mũi tên quay về hướng phía trước.  
Sau đó quay tấm giữ theo chiều kim đồng hồ để khóa lại.



Kéo dây bộ báo xăng và nối đầu nối 3 chấu lại.

Ráp ốp sau xe lại (trang 2-6).



## CÒI

Tháo bửng xe và còp xe (trang 2-4).

Tháo các đầu nối dây khỏi còi.

Nối bình điện 12 V vào còi và nón mát trực tiếp.

Còi bình thường nếu nó kêu khi nối với bình điện 12V qua các cọc còi.



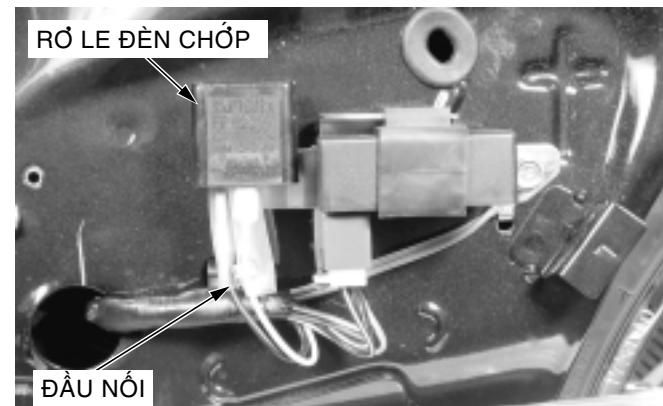
## RỎ LE ĐÈN CHỚP

### KIỂM TRA

Kiểm tra như sau:

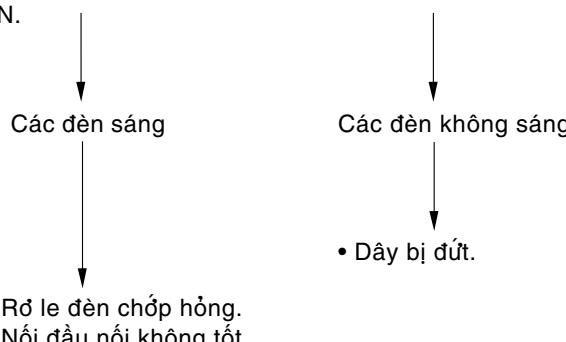
- Tình trạng bình điện
- Bóng đèn cháy hoặc không đúng công suất
- Đứt cầu chì
- Hoạt động công tắc máy và công tắc đèn chớp
- Các đầu nối bị lỏng

Nếu toàn bộ các mục trên đều bình thường, kiểm tra như sau:  
Tháo bửng xe và ốc xe (trang 2-4).



Tháo các đầu nối đèn chớp khỏi rơ le.

1. Nối tắt các cọc đèn và xám của đầu nối rơ le đèn chớp bằng một dây nối. Kiểm tra đèn chớp bằng cách mở công tắc ON.

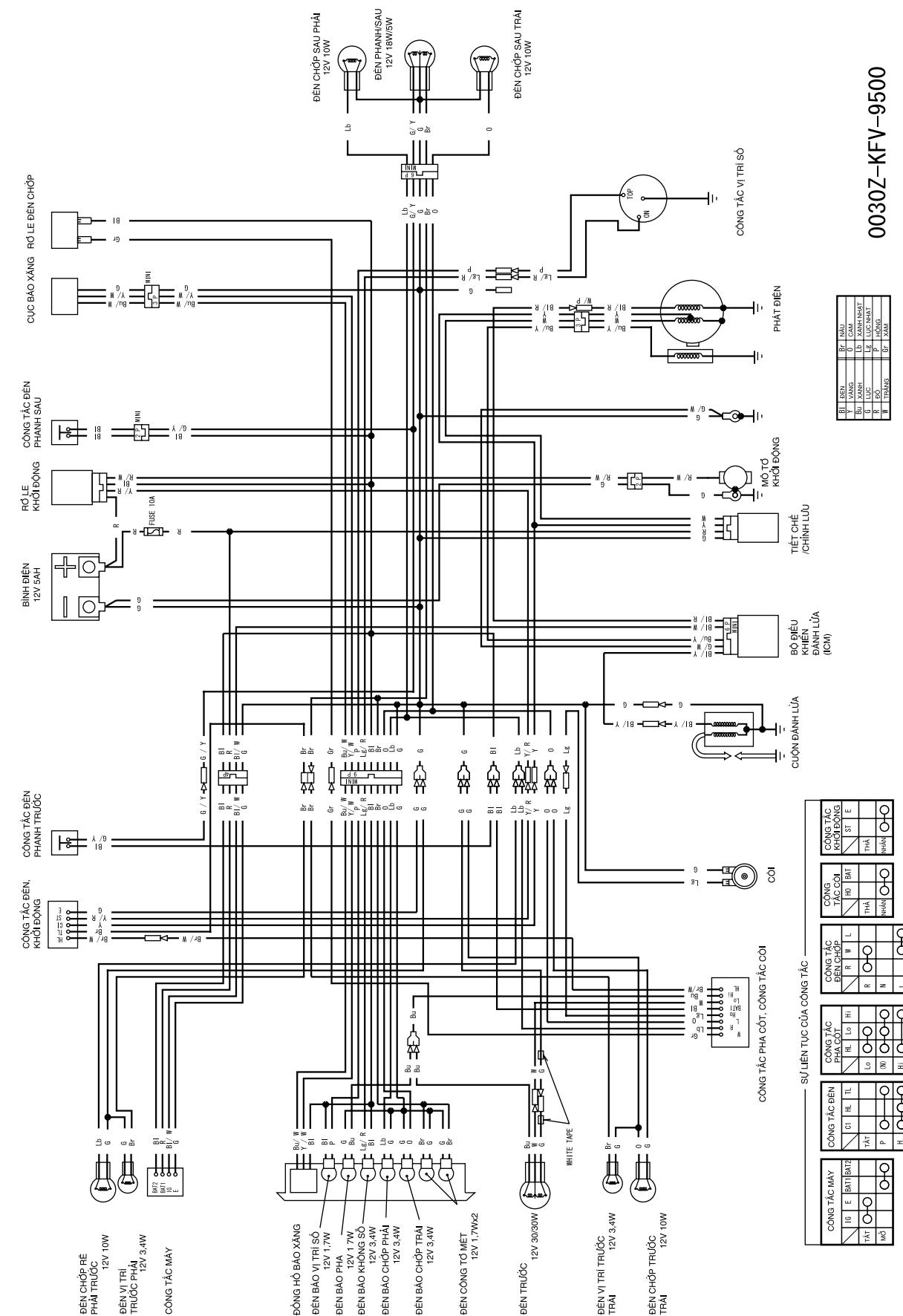


---

**GHI CHÉP**

---

# 18. SƠ ĐỒ DÂY ĐIỆN



18

18-1

---

**GHI CHÉP**

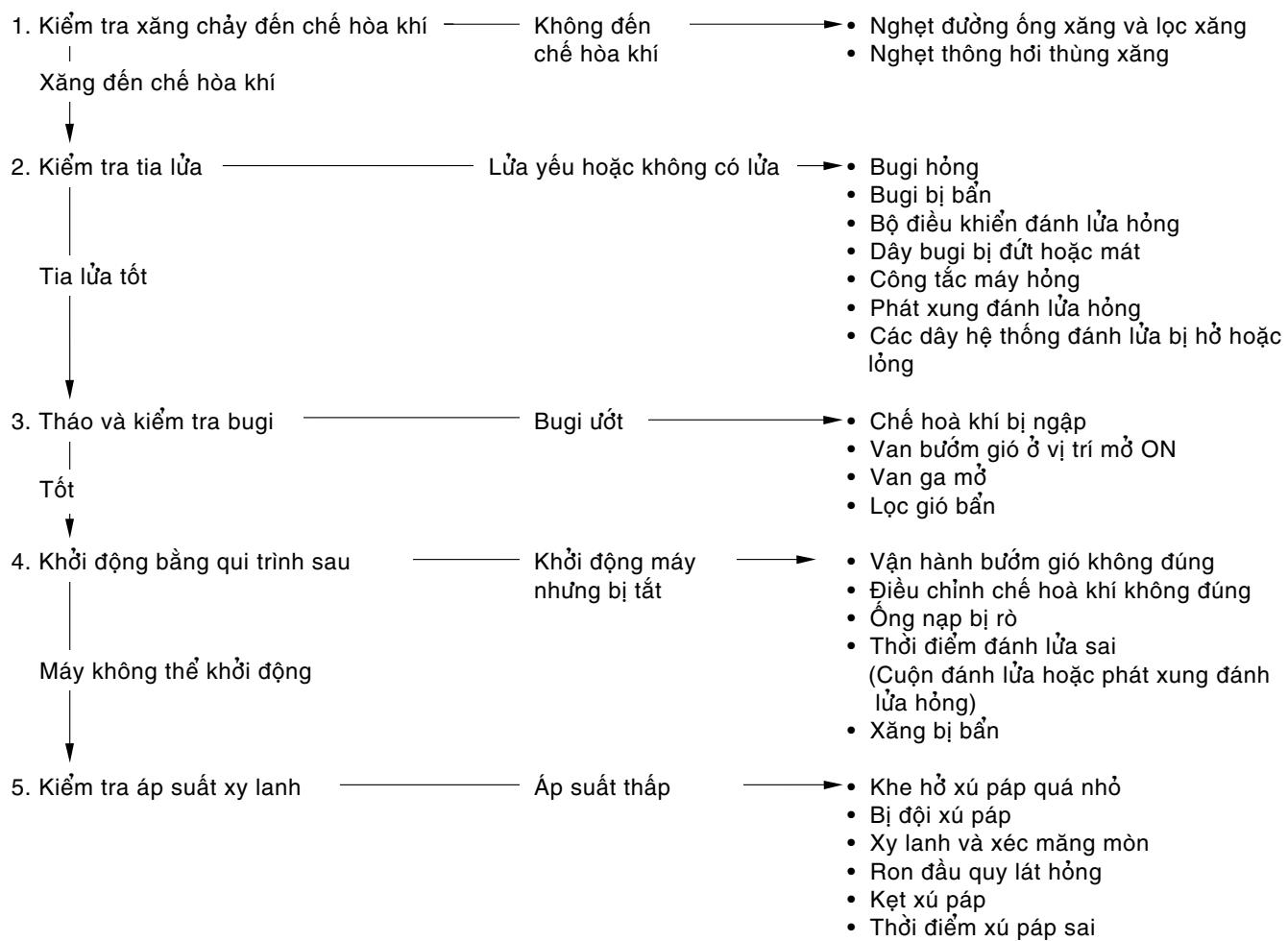
---

# 19. TÌM KIẾM HƯ HỎNG

MÁY KHÔNG THỂ KHỞI ĐỘNG HOẶC KHÓ KHỞI ĐỘNG	19-1	TÍNH NĂNG KHÔNG TỐT Ở TỐC ĐỘ CAO	19-4
MÁY YẾU	19-2	ĐIỀU KHIỂN KHÔNG TỐT	19-4
TÍNH NĂNG XẤU Ở TỐC ĐỘ THẤP VÀ TỐC ĐỘ CẦM CHỨNG	19-3		

## MÁY KHÔNG THỂ KHỞI ĐỘNG HOẶC KHÓ KHỞI ĐỘNG

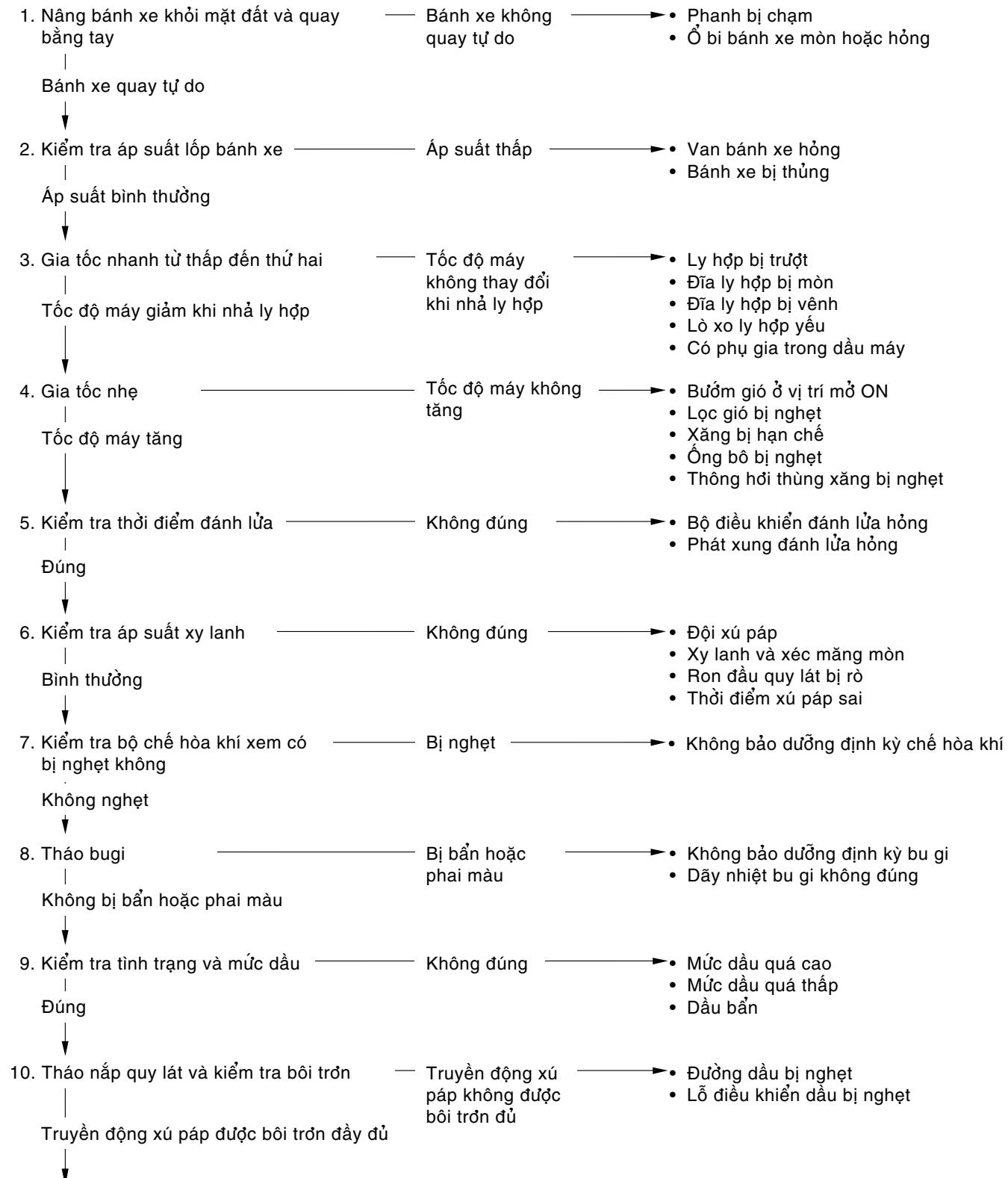
Có thể do nguyên nhân



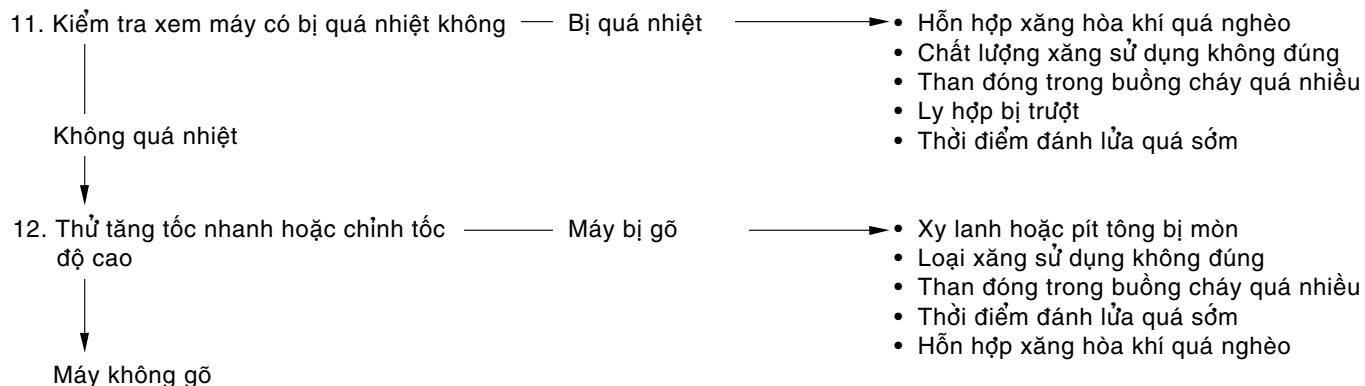
## TÌM KIẾM HƯ HỎNG

### MÁY YẾU

#### Có thể do nguyên nhân

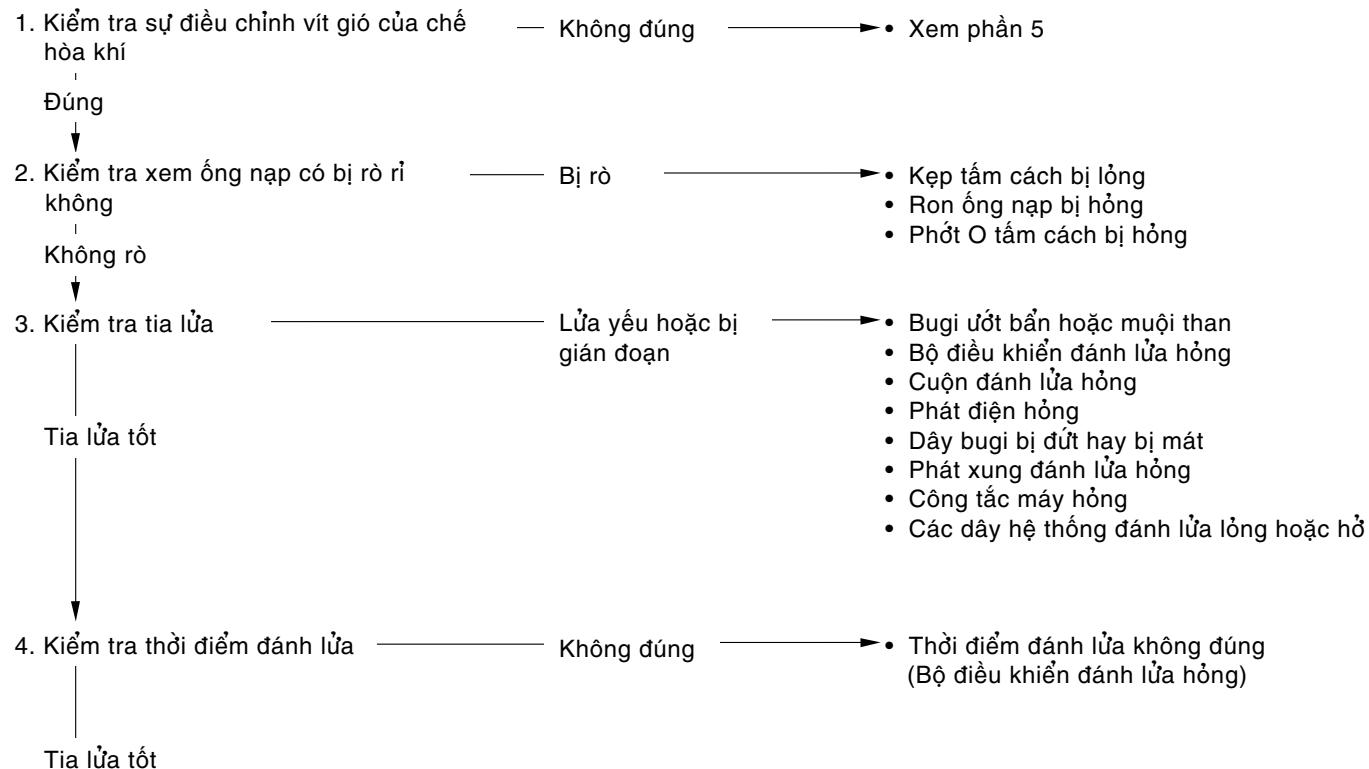


## TÌM KIẾM HƯ HỎNG



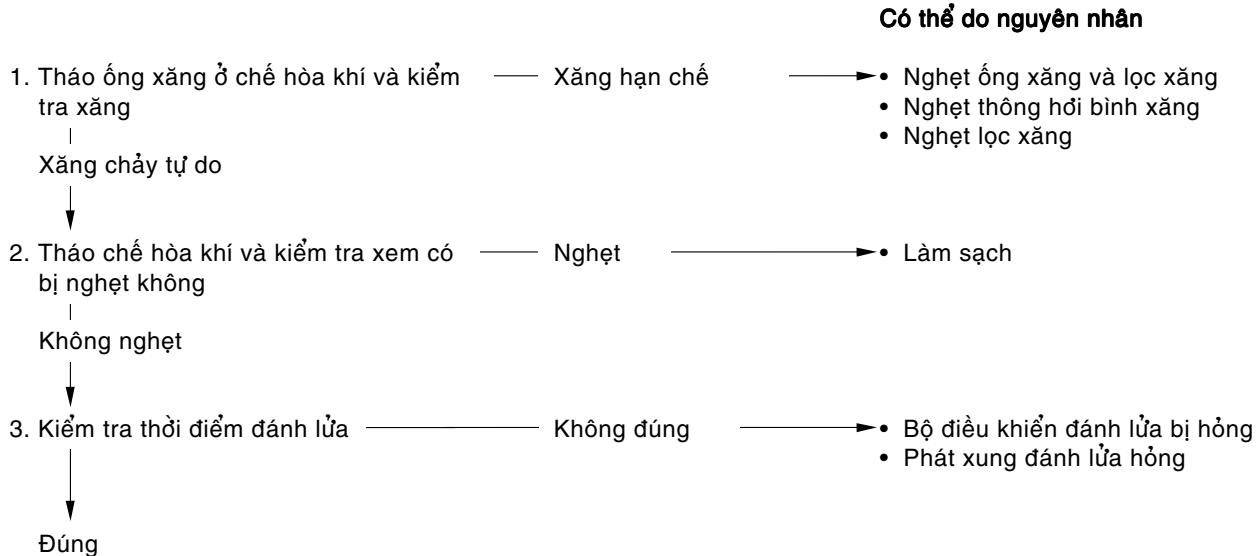
## TÍNH NĂNG XẤU Ở TỐC ĐỘ THẤP VÀ Ở TỐC ĐỘ CẦM CHỨNG

Có thể do nguyên nhân

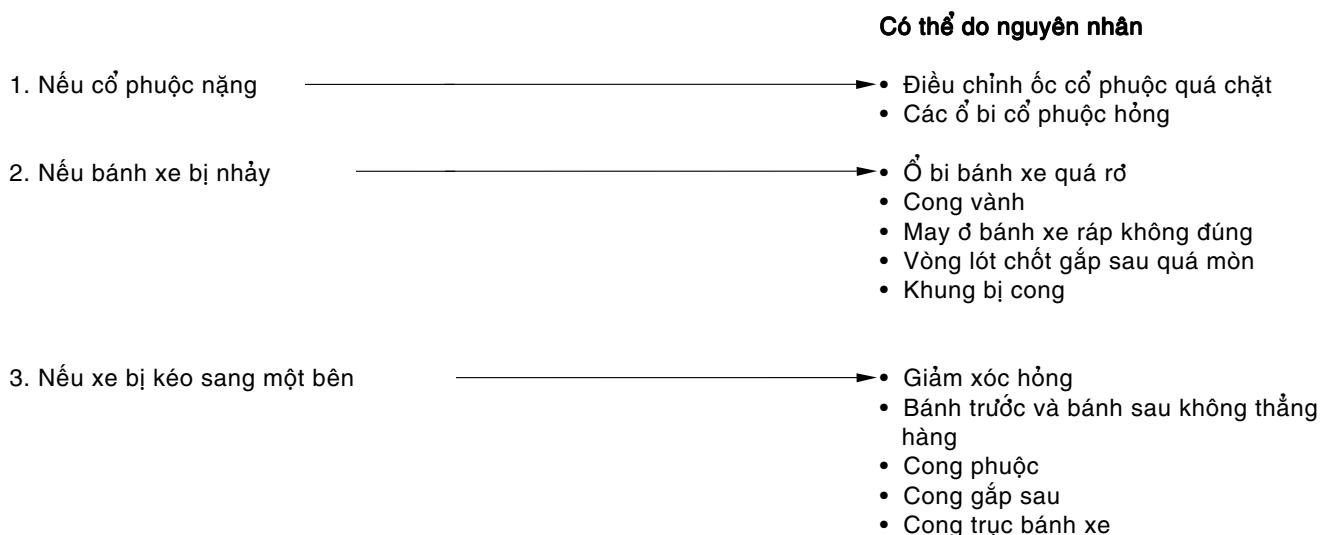


## TÌM KIẾM HƯ HỎNG

### TÍNH NĂNG XẤU Ở TỐC ĐỘ CAO



### ĐIỀU KHIỂN XẤU



# 20. BẢN KÊ

AN TOÀN CHUNG .....	1-1
BÀN ĐẠP PHANH .....	13-17
BÁNH SAU .....	13-3
BÁNH TRƯỚC .....	12-6
BÁNH XE/ LỐP XE .....	3-20
BẦU LỌC GIÓ .....	5-3
BÌNH ĐIỆN (BẢO DƯỠNG) .....	3-15
BÌNH ĐIỆN (BÌNH ĐIỆN/ HỆ THỐNG SẠC) .....	14-6
BỘ BÁO XĂNG .....	17-9
BỘ CHÉ HÒA KHÍ .....	5-5
BỘ ĐIỀU KHIỂN ĐÁNH LÚA .....	15-7
BƠM DẦU .....	4-2
BU GI .....	3-6
BỦNG XE/ CỐP XE .....	2-4
BƯỚM GIÓ CHÉ HÒA KHÍ .....	3-5
CẦN KHỎI ĐỘNG .....	11-13
CĂNG XÍCH CAM .....	10-8
CHỐNG NGHỈÊNG .....	3-18
CƠ CẨU SANG SỐ .....	9-20
CÒI .....	17-11
CÔNG TẮC ĐÈN PHANH (BẢO DƯỠNG) .....	3-18
CÔNG TẮC ĐÈN PHANH (ĐÈN/ĐỒNG HỒ/CÔNG TẮC) .....	17-6
CÔNG TẮC MÁY .....	17-4
CÔNG TẮC Ở TAY LÁI .....	17-6
CÔNG TẮC RỎ LE KHỎI ĐỘNG .....	16-9
CÔNG TỔ MÉT .....	17-3
CỔ PHUỘC .....	12-20
CỐT MÁY .....	11-4
CUỘN ĐÁNH LÚA .....	15-7
DẦU NHỚT MÁY .....	3-10
DỤNG CỤ .....	1-14
ĐÈN BÁO/ CÔNG TẮC VỊ TRÍ SỐ .....	17-7
ĐÈN CHỐP .....	17-3
ĐÈN SAU/ ĐÈN PHANH .....	17-3
ĐÈN TRƯỚC .....	17-2
ĐĨA NHÔM BÁNH SAU .....	13-8
ĐI DÂY ĐIỆN VÀ DÂY ĐIỀU KHIỂN .....	1-17
ĐIỂM BÔI TRƠN VÀ BÍT KÍN .....	1-15
ĐIỂM RƠI CỦA ĐÈN TRƯỚC .....	3-18
ĐIỀU CHỈNH VÍT GIÓ .....	5-8
ĐIỀU KHIỂN XẤU .....	19-4
GẮP SAU .....	13-12
GIẢM XÓC .....	13-15
GIÓ/ BAGA TRƯỚC .....	2-2
HỆ THỐNG PHANH .....	3-17
HỆ THỐNG LY HỢP .....	3-18
HỘP SỐ .....	11-6
KHE HỐ XÚ PÁP .....	3-8
KIỂM TRA PHÁT ĐIỆN .....	14-9
KIỂM TRA HỆ THỐNG SẠC BÌNH .....	14-8
KIỂM TRA ÁP SUẤT XY LANH .....	7-3
KIỂM TRA ĐẦU QUÝ LÁT .....	7-6
KIỂM TRA HỆ THỐNG ĐÁNH LÚA .....	15-4
KIỂM TRA MÀI LẠI ĐẾ XÚ PÁP .....	7-9
KIỂM TRA XY LANH/ PÍT TÔNG .....	8-4
LỊCH BẢO DƯỠNG .....	3-3
LỌC DẦU MÁY LY TÂM .....	3-11
LỌC GIÓ .....	3-5
LƯỚI LỌC DẦU MÁY .....	3-11
LƯỚI LỌC XĂNG .....	3-4
LY HỢP LY TÂM .....	9-7
LY HỢP ĐIỀU KHIỂN .....	9-13
LY HỢP KHỎI ĐỘNG .....	10-4
MÁY KHÔNG KHỎI ĐỘNG HOẶC KHÓ KHỎI ĐỘNG .....	19-1
MÁY YẾU .....	19-2
MÒN GUỐC PHANH .....	3-16
MÔ MEN LỰC SIẾT .....	1-12
MÔ TỔ KHỎI ĐỘNG .....	16-4
NGUYÊN TẮC DỊCH VỤ .....	1-2
NHẬN BIẾT LOẠI XE .....	1-3
NHÚN .....	3-19
Ố BI CỔ LÁI .....	3-20
ỐC SAU .....	2-5
ỐC, BU LÔNG, KẸP MÓC CÁC LOẠI .....	3-20
ỐNG BỘ .....	2-7
ỐNG DẪN XĂNG .....	3-4
ỐP DƯỚI / THANH GÁC CHÂN .....	2-6
ỐP PHUỘC .....	2-2
ỐP PHUỘC TRƯỚC .....	2-2
ỐP TRÊN TAY LÁI .....	2-6
PHANH SAU .....	13-10
PHANH TRƯỚC .....	12-10
PHUỘC .....	12-13
RÃ CHÉ HÒA KHÍ .....	5-4
RÁP BÁNH XE .....	10-11
RÁP CẠC TE MÁY .....	11-14
RÁP CHÉ HÒA KHÍ .....	5-7
RÁP ĐẦU QUÝ LÁT .....	7-12
RÁP ĐẦU QUÝ LÁT .....	7-15
RÁP LY HỢP .....	9-16
RÁP MÁY .....	6-3
RÁP ỐP CẠC TE MÁY TRÁI .....	10-11
RÁP ỐP CẠC TE MÁY PHẢI .....	9-23
RÁP PÍT TÔNG .....	8-6
RÁP XY LANH .....	8-7
RỎ LE ĐÈN CHỐP .....	17-11
SỔ ĐỒ ĐIỆN .....	18-1
SỔ ĐỒ HỆ THỐNG (BÌNH ĐIỆN/ HỆ THỐNG SẠC BÌNH) .....	14-0
(HỆ THỐNG ĐÁNH LÚA) .....	15-0
(KHỎI ĐỘNG ĐIỆN) .....	16-0
SỔ ĐỒ HỆ THỐNG BÔI TRƠN .....	4-0
TAY CẨM SAU .....	2-5
TAY LÁI .....	12-3
THÁO BÁNH XE .....	10-3
THÁO CẠC TE MÁY .....	11-3
THÁO CHÉ HÒA KHÍ .....	5-3
THÁO ĐẦU QUÝ LÁT .....	7-3
THÁO LY HỢP .....	9-4
THÁO MÁY .....	6-2
THÁO ỐP CẠC TE MÁY PHẢI .....	9-3
THÁO ỐP CẠC TE MÁY TRÁI .....	10-2
THÁO PÍT TÔNG .....	8-3
THÁO RÃ ĐẦU QUÝ LÁT .....	7-5
THÁO XY LANH .....	8-3
THAY ỐNG KÈM XÚ PÁP .....	7-9
THỜI ĐIỂM ĐÁNH LÚA .....	15-8
THÔNG HƠI CẠC TE MÁY .....	3-6
THÔNG SỐ KỸ THUẬT .....	1-4
THÙNG XĂNG .....	5-9

## **BẢN KÊ**

---

TIẾT CHẾ CHỈNH LƯU .....	14-10
TÌM KIẾM HƯ HỒNG	
(BÁNH SAU/ PHANH/ NHÚN) .....	13-2
(BÁNH TRƯỚC/ PHANH/ NHÚN/ CỔ LÁI)..	12-2
(BÌNH ĐIỆN/ HỆ THỐNG SẠC), .....	14-3
(CỐT MÁY/ HỘP SỐ/ CẦN KHỞI ĐỘNG) ...	11-2
(ĐẦU QUÝ LÁT/ XÚ PÁP) .....	7-2
(ĐÈN/ ĐỒNG HỒ/ CÔNG TẮC) .....	17-1
(HỆ THỐNG BÔI TRƠN) .....	4-1
(HỆ THỐNG ĐÁNH LÚA) .....	15-3
(HỆ THỐNG NHIỀN LIỆU) .....	5-2
(KHỞI ĐỘNG ĐIỆN) .....	16-2
(KHUNG/ THÂN/ HỆ THỐNG XÂ) .....	2-1
(LY HỘP/ CƠ CẦU SANG SỐ) .....	9-2
(PHÁT ĐIỆN/ LY HỘP KHỞI ĐỘNG/	
CĂNG XÍCH CAM) .....	10-1
(XY LANH/ PÍT TÔNG) .....	8-2
TÍNH NĂNG XẤU Ở TỐC ĐỘ CAO .....	19-4
TÍNH NĂNG XẤU Ở TỐC ĐỘ THẤP	
VÀ Ở TỐC ĐỘ CẦM CHỨNG .....	19-3
THÔNG TIN DỊCH VỤ	
(BÁNH SAU/ PHANH/ NHÚN) .....	13-1
(BÁNH TRƯỚC/ PHANH/ NHÚN/ CỔ LÁI)..	12-1
(BẢO DƯỠNG) .....	3-1
(BÌNH ĐIỆN HỆ THỐNG SẠC BÌNH) .....	14-1
(CỐT MÁY/ HỘP SỐ/ CẦN KHỞI ĐỘNG) ...	11-1
(ĐẦU QUÝ LÁT/ XÚ PÁP) .....	7-1
(ĐÈN/ ĐỒNG HỒ/ CÔNG TẮC) .....	17-1
(HỆ THỐNG BÔI TRƠN) .....	4-1
(HỆ THỐNG ĐÁNH LÚA) .....	15-1
(HỆ THỐNG NHIỀN LIỆU) .....	5-1
(KHỞI ĐỘNG ĐIỆN) .....	16-1
(KHUNG/ THÂN/ HỆ THỐNG XÂ) .....	2-1
(LY HỘP CƠ CẦU SANG SỐ) .....	9-1
(PHÁT ĐIỆN/ LY HỘP KHỞI ĐỘNG/	
CĂNG XÍCH CAM) .....	10-1
(THÁO/ RÁP MÁY) .....	6-1
(XY LANH/ PÍT TÔNG) .....	6-1
TỐC ĐỘ CẦM CHỨNG CỦA MÁY .....	3-12
VẬN HÀNH TAY GA .....	3-4
VỀ SAU .....	2-5
VỀ TRƯỚC .....	2-3
VỊ TRÍ THÂN XE .....	2-0
XÍCH TÀI .....	3-13
XTA TỎ .....	10-3
YÊN XE .....	2-3

