



Kawasaki

Мотоцикл



Руководство пользователя



Модель для мотокросса

РУССКИЙ

Мотоцикл

Руководство пользователя

Краткое справочное руководство

Это краткое справочное руководство содержит информацию, которая может Вам понадобиться.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
И РЕГУЛИРОВКА**

**РУКОВОДСТВО ПО ПОИСКУ
НЕИСПРАВНОСТЕЙ**

НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

ХРАНЕНИЕ

Оглавление следует после Предисловия.

Всякий раз, когда Вы видите символы, показанные ниже, учитываете их инструкции! Всегда соблюдайте безопасные методы эксплуатации и технического обслуживания.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Эти символы предупреждения идентифицируют специальные инструкции или процедуры, которые, если их не соблюдать, могут привести к телесному повреждению или потере жизни.

ВНИМАНИЕ

Этот символ предостережения идентифицирует специальные инструкции или процедуры, которые, если их не соблюдать, могут привести к повреждению или разрушению оборудования.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Этот символ примечания указывает пункты, особенно интересные для более эффективной и удобной работы.*

ВАЖНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ

ЭТО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО ПРЕДНАЗНАЧЕНО ТОЛЬКО ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ, ОНО НЕ РАССЧИТАНО ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА УЛИЦАХ, ДОРОГАХ ИЛИ ШОССЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭТОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ДОЛЖНО БЫТЬ ОГРАНИЧЕНО УЧАСТИЕМ В САНКЦИОНИРОВАННЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ НА ЗАКРЫТЫХ ТРАССАХ. ЭТО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО НЕ ДОЛЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ ОБЫЧНЫХ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОК ПО БЕЗДОРОЖЬЮ. ИЗУЧИТЕ РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ЭТО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО НЕ ДОЛЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ ОБЫЧНЫХ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОК ПО БЕЗДОРОЖЬЮ.

Гарантийные обязательства изготовителя

Этот мотоцикл продан как гоночная машина для соревнований и изготовитель не принимает на себя никаких гарантийных обязательств, выраженных или подразумеваемых. Вы должны также знать, что любое случайное повреждение и/или повреждение, вызванное изменением стандартных технических условий (настройка или модификация) - полностью в ответственности владельца. Ничто в этом заявлении не затрагивает Ваши установленные законом права.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Езда на мотоцикле по бездорожью - замечательный спорт, и мы надеемся, что Вы будете наслаждаться им. Однако, если ненадлежащим образом проводится, этот спорт может потенциально вызвать экологические проблемы, так же как конфликты с другими людьми.

Ответственное использование внедорожного мотоцикла гарантирует, что эти проблемы и конфликты не произойдут. **ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ В БУДУЩЕМ ПРОБЛЕМ, ПРИ ЗАНЯТИИ ПОДОБНЫМ ВИДОМ СПОРТА, УДОСТОВЕРЬТЕСЬ, ЧТО ВЫ ИСПОЛЬЗУЕТЕ МОТОЦИКЛ НА ЗАКОННОМ ОСНОВАНИИ, НЕ НАНОСИТЕ ВРЕДА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И УВАЖАЕТЕ ПРАВА ДРУГИХ ЛЮДЕЙ.**

ПРЕДИСЛОВИЕ

Поздравляем с выбором этого мотоцикла Kawasaki. Новый мотоцикл - продукт передовой разработки Kawasaki, исчерпывающего тестирования и непрерывного стремления уменьшить вес и создать высокоэффективную машину с превосходной управляемостью и стабильностью, предназначенную для гонок и спортивного использования.

Ваш новый мотоцикл - гоночная машина, предназначенная для участия в соревнованиях. Так как это механическое устройство, для безаварийной работы и максимальной эффективности важен надлежащий уход и обслуживание. Это руководство позволит Вам содержать мотоцикл должным образом настроенным и отрегулированным.

Это общее руководство по эксплуатации предлагает только стандартные описания различных моделей; таким образом, некоторые из приведённых описаний, возможно, не будут относиться к Вашей специфической модели. Более подробная информация о мотоцикле (управление, обслуживание и технические данные) приведена в руководстве по эксплуатации на английском языке. При отсутствии такового, проконсультируйтесь с официальным дилером Kawasaki.

Ввиду усовершенствований конструкции и рабочих характеристик, выполняемых в течение производства, в некоторых случаях могут быть незначительные несоответствия между фактическим транспортным средством и иллюстрациями или текстом в этом руководстве.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Компания по производству потребительских товаров и машин

© 2004 Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

ВАЖНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ РОДИТЕЛЯМ О БЕЗОПАСНЫХ МЕТОДАХ ВОЖДЕНИЯ

Это высокоэффективный внедорожный мотоцикл, предназначенный для опытных молодых водителей. Он не пригоден для новичков.

Безопасность молодого водителя обязывает Вас обеспечить безопасные условия для вождения и надлежащее техническое обслуживание для транспортного средства. Как и в случае с любым другим движущимся транспортным средством, здесь имеется потенциальная опасность; убедитесь, что учли следующие меры предосторожности.

1. Обеспечьте ребёнка подходящим защитным снаряжением и соответствующей одеждой для вождения. Убедитесь, что он во время вождения использует шлем, средство для защиты глаз, перчатки, длинные штаны и рубашку с длинными рукавами.
2. Никогда не разрешайте ребёнку перевозить пассажира. Этот мотоцикл предназначен только для **ОДНОГО ВОДИТЕЛЯ**.
3. Этот мотоцикл предназначен для езды по бездорожью и не допустимо его использование на дорогах общего пользования или на площадках с покрытием.
4. Всегда соблюдайте местные законы и постановления, регулирующие условия вождения в условиях бездорожья. Получите разрешение, прежде чем начинать кататься по частной территории.
5. Вы, как родитель (и, наиболее вероятно, „инструктор по вождению и механик“ в одном лице), должны быть знакомы со средствами управления мотоциклом, требованиями по обслуживанию и хорошо знать технику безопасного вождения. Внимательно изучите руководство по эксплуатации, которое предоставлено вместе с мотоциклом. Прочтите вместе с ребёнком все инструкции и предупреждения.
6. Вы должны оценить готовность ребёнка к езде на этом внедорожном мотоцикле. Ваш ребенок уже должен быть знаком со средствами управления мотоциклом (местоположение и функция) и основными методами управления. Ваш ребенок должен также быть достаточно рослым и физически сильным, чтобы сидя на мотоцикле доставать ногами до земли и удерживать мотоцикл, плюс он должен быть в состоянии поднять упавший на бок мотоцикл.
7. Прежде чем позволить своему ребёнку участие в соревнованиях, Вы должны решить, что он имеет необходимые навыки вождения и физическую/эмоциональную зрелость.
8. Безопасность вашего ребенка частично зависит от хорошего технического состояния мотоцикла. Убедитесь, что соблюдаете все требования по техническому обслуживанию и регулировке, содержащиеся в Карте периодического технического обслуживания, Ежедневного осмотра перед поездкой и Осмотров после поездки. Убедитесь, что ребенок понимает важность выполнения всех пунктов проверки перед поездкой на мотоцикле. Кроме того, важно быть с мотоциклом на „ты“, проблемы происходят вдали от станций технического обслуживания.
9. Не позволяйте ребенку кататься без присмотра. Он должен всегда ездить в компании с опытным взрослым.
10. Убедите своего ребёнка не ездить вне своего уровня навыков вождения или быстрее, чем это позволяют дорожные условия. Совершенствовать методы вождения следует в контролируемых условиях.
11. Сообщите кому-нибудь, куда Вы и с ребёнком планируете ехать и когда намереваетесь возвратиться. Обсудите предстоящую езду с ребёнком, чтобы он знал заранее, какие безопасные методы вождения необходимо использовать на данном ландшафте. Если Вы не знакомы с местностью, следуйте впереди и уменьшайте скорость.

Этот мотоцикл предназначен для водителя с весом меньше 55 кг (121 фунт).
Превышение этого предела может привести к повреждению мотоцикла.

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	10	Клапанный зазор (только на 4-х тактных моделях)	105
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	32	Поршень (за исключением 4-х тактной модели).....	110
Расположение деталей	32	Система выпуска отработавших газов.....	142
Боковая подножка	35	Приводная цепь	144
Топливо	36	Руль	150
Запуск двигателя (только 2-х тактные модели).....	38	Руль	152
Запуск двигателя (только 4-х тактные модели).....	39	Тормоза	154
Ножной стартер	42	Рулевое управление	158
Переключение передач.....	42	Передняя подвеска	160
Остановка мотоцикла.....	43	Задняя подвеска (UNI-TRAK®).....	193
Остановка двигателя.....	44	Колёса	197
Обкатка	44	Моменты затяжки болтов и гаек	200
Ежедневные проверки перед заездом.....	47	Мойка мотоцикла.....	202
Проверки после заезда	49	Смазка	204
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА	50	РУКОВОДСТВО ПО ПОИСКУ НЕИСПРАВНОСТЕЙ	207
Карта периодического обслуживания	50	НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ	213
Трансмиссионное масло (только для 2-х тактных моделей).....	55	Настройка карбюратора	213
Моторное масло (только для 4-х тактных моделей).....	57	Настройка подвески	219
Система охлаждения	61	Передача.....	225
Свеча зажигания.....	65	Особая осторожность в соответствии с состоянием трассы	226
Установка угла опережения зажигания (только для 2-х тактных моделей).....	68	ПРОВЕРКИ ПЕРЕД ГОНКАМИ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОСЛЕ ГОНОК	227
Воздушный фильтр.....	70	ХРАНЕНИЕ	229
Тросик дросселя	73	Перед постановкой на хранение	229
Карбюратор	75	После хранения	230
Муфта сцепления	84	ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	231
Тросик горячего запуска (только на 4-х тактных моделях)	105		

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина
 Габаритная ширина
 Габаритная высота
 Колёсная база
 Дорожный просвет
 Сухой вес
 Ёмкость топливного бака

Двигатель (только для 2-х тактных моделей)

Тип
 Диаметр цилиндра и ход поршня
 Рабочий объём
 Степень сжатия: Низкая скорость
 Высокая скорость
 Газораспределение: Впускное Открыто
 окно: Закрыто
 Продувочное Открыто
 окно: Закрыто
 Выпускное Открыто: Низкая
 окно: скорость
 Высокая
 скорость
 Закрыто: Низкая
 скорость
 Высокая
 скорость

DIMENSIONS

Overall length
 Overall width
 Overall height
 Wheelbase
 Road clearance
 Dry weight
 Fuel tank capacity

ENGINE (2-stroke model only)

Type
 Bore x stroke
 Displacement
 Compression ratio: Low speed
 High speed
 Timing: Intake port: Open
 Close
 Scavenging port: Open
 Close
 Exhaust port: Open: Low
 speed
 High
 speed
 Close: Low
 speed
 High
 speed

Карбюратор
 Система смазки
 Система запуска
 Система зажигания
 Угол опережения зажигания
 Свеча зажигания
 Зажим свечи зажигания

Двигатель (только для 4-х тактных моделей)

Тип
 Диаметр цилиндра и ход поршня
 Рабочий объём
 Степень сжатия
 Система запуска
 Система зажигания
 Угол опережения зажигания
 Система смазки
 Свеча зажигания
 Зажим свечи зажигания

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Тип коробки передач
 Тип сцепления
 Система привода

Carburetor
 Lubrication system
 Starting system
 Ignition system
 Ignition timing
 Spark plug
 Spark plug terminal

ENGINE (4-stroke model only)

Type
 Bore×stroke
 Displacement
 Compression ratio
 Starting system
 Ignition system
 Ignition timing
 Lubrication system
 Spark plug
 Spark plug terminal

TRANSMISSION

Transmission type
 Clutch type
 Drive system

12 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Передаточное число:	1-я передача	Gear ratios:	1stgear
	2-я передача		2nd gear
	3-я передача		3rd gear
	4-я передача		4th gear
	5-я передача		5th gear
	6-я передача		6th gear
Первичное передаточное отношение		Primary reduction ratio	
Передаточное число конечной передачи		Final reduction ratio	
Общее передаточное число (высшая передача)		Overall ratio (top gear)	
Трансмиссионное масло	Объём	Transmission oil (2-stroke model only):	Capacity
(только для 2-х тактных моделей)	Тип		Type
Моторное масло	Объём	Engine oil (4-stroke model only):	Capacity
(только для 4-х тактных моделей)	Тип		Type
РАМА		FRAME	
Тип		Type	
Угол поворота рулевого колеса		Steering angle	
Угла продольного наклона шкворня		Castor	
След		Trail	
Размер и тип шины:	Спереди	Tire size, type:	Front
	Сзади		Rear
Подвеска:	Спереди	Suspension:	Front
	Сзади		Rear
Ход передней подвески		Front suspension travel	

Ход заднего колеса	
Масло передней вилки (отличное от пневмогидравлического типа):	Тип Объём (на стойку вилки) Уровень (вилка сжата, пружина демонтирована)
Масло передней вилки (пневмогидравлического типа):	Тип Объём (на стойку вилки): Внутренний демпфер Внешняя труба

ТОРМОЗА

Тип (спереди и сзади)	
Диаметр диска:	Спереди Сзади

Спецификации изменяются без уведомления и, возможно, не применимы в какой-либо из стран.

Rear wheel travel	
Front fork oil (other than Air-Oil Separate Type):	Type Capacity (per for kleg) Level (fork compressed, spring removed)
Front fork oil (Air-Oil Separate Type):	Type Capacity (per for kleg): Inner Damper Outer Tube

BRAKES

Type (Front & Rear)	
Disc diameter:	Front Rear

Specifications are subject to change without notice, and may not apply to every country.

14 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

kx450d7f

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина	2 185 мм (86,0 дюймов)
Габаритная ширина	820 мм (32,3 дюйма)
Габаритная высота	1 280 мм (50,4 дюйма)
Колёсная база	1 485 мм (58,5 дюйма)
Дорожный просвет	345 мм (13,6 дюйма)
Сухой вес	99,8 кг (220 фунтов)
Ёмкость топливного бака	7,2 л (1,9 галлона США)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	DOHC (с двумя верхними распределительными валами), 4 клапана, одноцилиндровый, 4-х тактный, с жидкостным охлаждением
Диаметр цилиндра и ход поршня	96,0 x 62,1 мм (3,8 x 2,4 дюйма)
Рабочий объём	449 см ³ (27,4 куб. дюйма)
Степень сжатия	12,0 : 1
Карбюратор	KEIHIN FCR40
Система запуска	Первичный толчок
Система зажигания	CDI (конденсаторная электронная система зажигания)
Угол опережения зажигания	10° до ВМТ при 1 800 об/мин
Система смазки	Смазка под давлением (полусухой картер)
Свеча зажигания	NGK CPR8EB-9
Наконечник свечи зажигания	Контактная гайка

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Тип коробки передач	5-скоростная, постоянного зацепления, обратного переключения
Тип сцепления	Многодисковое, мокрого типа
Система привода	Цепная передача
Передаточное число:	
1-я передача	1,750 (28/16)
2-я передача	1,412 (24/17)
3-я передача	1,188 (19/16)
4-я передача	1,000 (19/19)
5-я передача	0,875 (21/24)
Первичное передаточное отношение	2,727 (60/22)
Передаточное число конечной передачи	3,846 (50/13)
Общее передаточное число (высшая передача)	10,489
Моторное масло:	
Объём	1,2 л (1,3 амер. кварты)
Тип	API SG API SH, SJ или SL с JASO MA SAE 10W-40

РАМА

Тип	Полудуплексная трубная рама
Угол поворота рулевого колеса	42° в любую сторону
Угла продольного наклона шкворня	27,1°
След	117 мм (4,6 дюйма)

16 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Размер и тип шины:

Спереди	90/100-21 57M, DUNLOP D742F
Сзади	120/80-19 63M, DUNLOP D756

Размер обода:

Спереди	1.60 - 21
Сзади	2.15 - 19

Подвеска:

Спереди	Перевернутая телескопическая вилка
Сзади	Маятниковая вилка Uni-trak®

Ход передней подвески 315 мм (12,4 дюйма)

Ход заднего колеса 315 мм (12,4 дюйма)

Масло передней вилки:

Тип КАУАВА 01 или эквивалент

Объём (на стойку вилки):

Внутренний демпфер 191 мл (6,5 амер. унции)

Внутренняя/направляющая трубы 355 мл (12,0 амер. унции)

ТОРМОЗА

Тип (спереди и сзади) Дисковый

Спецификации изменяются без уведомления и могут отличаться для различных стран.

kx250r7f

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина	2 185 мм (86,0 дюйма)
Габаритная ширина	815 мм (32,1 дюйма)
Габаритная высота	1 265 мм (49,8 дюйма)
Колёсная база	1 480 мм (58,3 дюйма)
Дорожный просвет	340 мм (13,4 дюйма)
Сухой вес	97 кг (214 фунтов)
Ёмкость топливного бака	8,2 л (2,17 галлона США)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-тактный, одноцилиндровый, с пластинчатым клапаном поршня, с жидкостным охлаждением		
Диаметр цилиндра и ход поршня	66,4 x 72,0 мм (2,61 x 2,85 дюйма)		
Рабочий объём	249 см ³ (15,25 куб. дюйма)		
Степень сжатия:	Низкая скорость	10,2 : 1	
	Высокая скорость	8,9 : 1	
Газораспределение:	Впускное окно:	Открыто	Полностью открыто
		Закрыто	–
	Продувочное окно:	Открыто	59,3° до НМТ
		Закрыто	59,3° после НМТ
	Выпускное окно:	Открыто:	Низкая скорость 82,0° до НМТ
			Высокая скорость 93,1° до НМТ
		Закрыто:	Низкая скорость 82,0° после НМТ
			Высокая скорость 93,1° после НМТ
Карбюратор	KEIHIN PWK38S		
Система смазки	Смесь (32 : 1)		

18 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Система запуска

Система зажигания

Первичный толчок

CDI (конденсаторная электронная система зажигания)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Угол опережения зажигания

14° до ВМТ при 7 090 об/мин

Свеча зажигания

NGK BR8ECMVX

Колпачок свечи зажигания

Контактная гайка

Тип коробки передач

5-скоростная, постоянного зацепления, обратного переключения

Тип сцепления

Многодисковое, мокрого типа

Система привода

Цепная передача

Передаточное число:

1-я передача

1,800 (27/15)

2-я передача

1,437 (23/16)

3-я передача

1,176 (20/17)

4-я передача

1,000 (21/21)

5-я передача

0,869 (20/23)

Первичное передаточное отношение

3,000 (63/21)

Передаточное число конечной передачи

3,923 (51/13)

Общее передаточное число (высшая передача)

10,234

Трансмиссионное масло:

Объём

850 мл (0,90 куб. дюйма)

Тип

API SE, SF или SG

API SH, SJ или SL с JASO MA

SAE 10W-40

РАМА

Тип		Полудуплексная трубная рама
Угол поворота руля		42° в любую сторону
Угла продольного наклона шкворня		26°
След		105 мм (4,1 дюйма)
Размер и тип шины:	Спереди	80/100-21 51M, DUNLOP D755FJ
	Сзади	110/90-19 62M, DUNLOP D755J
Размер обода:	Спереди	1.60 × 21
	Сзади	2.15 × 19
Подвеска:	Спереди	Перевернутая телескопическая вилка
	Сзади	Маятниковая вилка Uni-trak®
Ход передней подвески		300 мм (11,8 дюйма)
Ход заднего колеса		310 мм (12,2 дюйма)
Масло передней вилки:	Тип	KAYABA 01 или эквивалент
	Объём (на стойку вилки):	160 мл (5,4 амер. унции)
		Внутренняя/направляющая трубы
		310 мл (10,48 амер. унции)

ТОРМОЗА

Тип (спереди и сзади)		Дисковый
Диаметр диска:	Спереди	250 мм (9,8 дюйма)
	Сзади	240 мм (9,4 дюйма)

Спецификации изменяются без уведомления и могут отличаться для различных стран.

20 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

кx250t7f

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина	2 160 мм (85 дюймов)
Габаритная ширина	820 мм (32,3 дюйма)
Габаритная высота	1 270 мм (50 дюймов)
Колёсная база	1 469 мм (57,8 дюйма)
Дорожный просвет	335 мм (13,2 дюйма)
Сухой вес	92,5 кг (204 фунта)
Ёмкость топливного бака	7,2 л (1,9 галлона США)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	DOHC (с двумя верхними распределительными валами), 4 клапана, одноцилиндровый, 4-х тактный, с жидкостным охлаждением
Диаметр цилиндра и ход поршня	77,0 × 53,6 мм (3,03 × 2,11 дюйма)
Рабочий объём	249 см ³ (15,25 куб. дюйма)
Степень сжатия	13,5 : 1
Карбюратор	KEIHIN FCR37
Система запуска	Первичный толчок
Система зажигания	AC-CDI (конденсаторная электронная система зажигания)
Угол опережения зажигания	8° до ВМТ при 2 000 об/мин
Система смазки	Смазка под давлением (полусухой картер)
Свеча зажигания	NGK CR8E
Колпачок свечи зажигания	Контактная гайка

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Тип коробки передач		5-скоростная, постоянного зацепления, обратного переключения
Тип сцепления		Многодисковое, мокрого типа
Система привода		Цепная передача
Передаточное число:	1-я передача	2,142 (30/14)
	2-я передача	1,785 (25/14)
	3-я передача	1,444 (26/18)
	4-я передача	1,200 (24/20)
	5-я передача	1,045 (23/22)
Первичное передаточное отношение		3,350 (67/20)
Передаточное число конечной передачи		3,692 (48/13)
Общее передаточное число (высшая передача)		12,931
Моторное масло:	Объём	1,5 л (91,5 куб. дюйма)
	Тип	API SG, SH, SJ или SL с JASO MA SAE 10W-40

22 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

РАМА

Тип		Полудуплексная трубная рама
Угол поворота руля		42° в любую сторону
Угла продольного наклона шкворня		27,7°
След		119 мм (4,7 дюйма)
Размер и тип шины:	Спереди	80/100-21 51M, BRIDGESTONE M201
	Сзади	100/90-9 57M, BRIDGESTONE M202
Размер обода:	Спереди	21 × 1.60
	Сзади	19 × 1.85
Подвеска:	Спереди	Перевернутая телескопическая вилка
	Сзади	Маятниковая вилка Uni-trak® нового типа
Ход передней подвески		315 мм (12,4 дюйма)
Ход заднего колеса		310 мм (12,2 дюйма)
Масло передней вилки:	Тип	SHOWA SS-05 или эквивалент
	Объём	373 мл (12,6 унции)
	Цилиндр вилки	193 мл (6,53 амер. унции)

ТОРМОЗА

Тип (спереди и сзади)		Дисковый
Эффективный диаметр диска:	Спереди	225 мм (8,9 дюйма)
	Сзади	215 мм (8,4 дюйма)

Спецификации изменяются без уведомления и могут отличаться для различных стран.

kx125m7f

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина	2 165 мм (85,25 дюйма)
Габаритная ширина	815 мм (32,1 дюйма)
Габаритная высота	1 265 мм (49,8 дюйма)
Колёсная база	1 470 мм (57,9 дюйма)
Дорожный просвет	340 мм (13,4 дюйма)
Сухой вес	87 кг (192 фунта)
Ёмкость топливного бака	8,2 л (2,2 галлона США)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-тактный, одноцилиндровый, с пластинчатым клапаном в картере, с жидкостным охлаждением		
Диаметр цилиндра и ход поршня	54,0 x 54,5 мм (2,13 x 2,15 дюйма)		
Рабочий объём	124 см ³ (7,60 куб. дюйма)		
Степень сжатия:	Низкая скорость	10,9 : 1	
	Высокая скорость	8,3 : 1	
Газораспределение:	Впускное окно:	Открыто	Полностью открыто
		Закрыто	–
	Продувочное окно:	Открыто	64,9° до НМТ
		Закрыто	64,9° после НМТ
Выпускное окно:	Открыто:	Низкая скорость	73,8° до НМТ
		Высокая скорость	95,4° до НМТ
	Закрыто:	Низкая скорость	73,8° после НМТ
		Высокая скорость	95,4° после НМТ

24 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Карбюратор		MIKUNI TMX38x
Система смазки		Смесь (32 : 1)
Система запуска		Первичный толчок
Система зажигания		CDI (конденсаторная электронная система зажигания)
Угол опережения зажигания		13° до ВМТ при 9 710 об/мин
Свеча зажигания		NGK BR9ECMVX
Колпачок свечи зажигания		Контактная гайка
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ		
Тип коробки передач		6-скоростная, постоянного зацепления, обратного переключения
Тип сцепления		Многодисковое, мокрого типа
Система привода		Цепная передача
Передаточное число:	1-я передача	2,384 (31/13)
	2-я передача	1,857 (26/14)
	3-я передача	1,529 (26/17)
	4-я передача	1,294 (22/17)
	5-я передача	1,125 (27/24)
	6-я передача	1,000 (25/25)
Первичное передаточное отношение		3,200 (64/20)
Передаточное число конечной передачи		3,923 (51/13)
Общее передаточное число (высшая передача)		12,553
Трансмиссионное масло:	Объём	700 мл (0,74 куб. дюйма)
	Тип	API SE, SF или SG API SH, SJ или SL с JASO MA SAE 10W-40

РАМА

Тип		Полудуплексная трубная рама
Угол поворота руля		42° в любую сторону
Угла продольного наклона шкворня		27°
След		113 мм (4,4 дюйма)
Размер и тип шины:	Спереди	80/100-21 51M, DUNLOP D755F
	Сзади	100/90-19 57 M, DUNLOP D755
Размер обода:	Спереди	1.60 × 21
	Сзади	1.85 × 19
Подвеска:	Спереди	Перевёрнутая телескопическая вилка
	Сзади	Маятниковая вилка Uni-trak®
Ход передней подвески		300 мм (11,81 дюйма)
Ход заднего колеса		310 мм (12,2 дюйма)
Масло передней вилки:	Тип	KAYABA 01 или эквивалент
	Объём (на стойку вилки)	561 - 569 мл (22,1 ~ 22,4 амер. унции)
	Уровень (вилка сжата, пружина демонтирована)	105 мм (4,1 дюйма)

ТОРМОЗА

Тип (спереди и сзади)		Дисковый
Диаметр диска:	Спереди	250 мм (9,8 дюйма)
	Сзади	240 мм (9,4 дюйма)

Спецификации изменяются без уведомления и могут отличаться для различных стран.

26 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

kx85a7f

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина	1 820 мм (71,65 дюйма) **1 910 мм (75,20 дюйма)
Габаритная ширина	735 мм (28,94 дюйма)
Габаритная высота	1 055 мм (41,54 дюйма) **1 105 мм (43,50 дюйма)
Колёсная база	1 255 мм (49,41 дюйма) **1 290 мм (50,79 дюйма)
Дорожный просвет	340 мм (13,39 дюйма) **380 мм (14,96 дюйма)
Сухой вес	65 кг (143 фунта) **68 кг (150 фунтов)
Ёмкость топливного бака	5,5 л (1,46 галлона США)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-тактный, одноцилиндровый, пластинчатый клапан в поршне, с жидкостным охлаждением		
Диаметр цилиндра и ход поршня	48,5 × 45,8 мм (1,91 × 1,80 дюйма) *52,5 × 45,8 мм (2,07 × 1,80 дюйма)		
Рабочий объём	84 см ³ (5,1 куб. дюйма) *99 см ³ (6,04 куб. дюйма)		
Степень сжатия:	Низкая скорость 10,0 : 1 *9,6 : 1 Высокая скорость 9,2 : 1 *8,8 : 1		
Газораспределение:	Впуск:	Открыто	Полностью открыто
		Закрыто	—
	Продувка:	Открыто	62,5° до НМТ, *62,0° до НМТ
		Закрыто	62,5° после НМТ, *62,0° после НМТ
	Выпуск:	Открыто	(низкие обороты) 87° до НМТ, (высокие обороты) 93,5° до НМТ
		Закрыто	(низкие обороты) 87° после НМТ, (высокие обороты) 93,5° после НМТ

Карбюратор	KEIHIN PWK28
Система смазки	смесь бензина с маслом (32 : 1)
Система запуска	Первичный толчок
Система зажигания	CDI (конденсаторная электронная система зажигания)
Угол опережения зажигания	12° до ВМТ при 12 040 об/мин *21,2° до ВМТ при 10 000 об/мин
Свеча зажигания	NGK R6252K-105
Колпачок свечи зажигания	Контактная гайка

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Тип коробки передач	6-скоростная, постоянного зацепления, обратного переключения	
Тип сцепления	Многодисковое, мокрого типа	
Система привода	Цепная передача	
Передаточное число:	1-я передача	2,538 (33/13)
	2-я передача	1,875 (30/16)
	3-я передача	1,500 (27/18)
	4-я передача	1,250 (25/20)
	5-я передача	1,090 (24/22)
	6-я передача	0,956 (22/23)

28 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Первичное передаточное отношение		3,400 (68/20)
Передаточное число конечной передачи		3,571 (50/14) **3,923 (51/13)
Общее передаточное число		11,607 (высшая передача) **12,758 (высшая передача)
Трансмиссионное масло:	Объём	700 мл (0,74 амер. кварта)
	Тип	API SE, SF или SG
		API SH, SJ или SL с JASO MA SAE 10W-40

РАМА

Тип		Сварная из труб, одинарная
Угол поворота		45° в любую сторону
Угла продольного наклона шкворня		27°
След		89 мм (3,50 дюйма) **103 мм (4,06 дюйма)
Размер и тип шины:	Спереди	70/100-17 40M, DUNLOP D756F *70/100-19 42M, DUNLOP D752 ***70/100-19 42M, DUNLOP D756F
	Сзади	90/100-14 49M, DUNLOP D756 *90/100-16 52M, DUNLOP D752 ***90/100-16 52M, DUNLOP D756
Размер обода:	Спереди	1.40 × 17 **1.40 × 19
	Сзади	1.60 × 14 **1.85 × 16
Подвеска:	Спереди	Телескопическая вилка (перевернутая)
	Сзади	Маятниковая вилка (Uni-trak)

Ход передней подвески	275 мм (10,83 дюйма)
Ход заднего колеса	275 мм (10,83 дюйма)
Масло передней вилки	КАУЧАВА 01 или эквивалент, 311 ~ 319 мл (10,5 ~ 10,8 американской унции) **317 ~ 325 мл (10,7 ~ 10,9 американской унции)
Уровень масла передней вилки (Сжата, пружины демонтированы)	100 мм (3,9 дюйма) **90 мм (3,5 дюйма)

ТОРМОЗА

Тип	(спереди и сзади)	Дисковый тормоз
Effective Disc Diameter:	Спереди	202 мм (7,95 дюйма)
	Сзади	150 мм (5,91 дюйма)

*: только для KX100

** : KX85B, KX100

***: только для KX85B

Спецификации изменяются без уведомления и могут отличаться для различных стран.

30 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

кх65а

РАЗМЕРЫ

Габаритная длина	1 590 мм (62,6 дюйма)
Габаритная ширина	760 мм (29,9 дюйма)
Габаритная высота	955 мм (37,6 дюйма)
Колёсная база	1 120 мм (44,1 дюйма)
Дорожный просвет	305 мм (12,0 дюйма)
Сухой вес	57 кг (125,7 фунта)
Ёмкость топливного бака	3,8 л (1,0 галлона США)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-тактный, одноцилиндровый, пластинчатый клапан в поршне, с жидкостным охлаждением		
Диаметр цилиндра и ход поршня	44,5 x 41,6 мм (1,75 x 1,64 дюйма)		
Рабочий объём	64 см ³ (3,91 куб. дюйма)		
Степень сжатия	8,4 : 1		
Газораспределение:	Впускное окно:	Открыто Закрыто	Полностью открыто —
	Продувочное окно:	Открыто Закрыто	61,8° до НМТ 61,8° после НМТ
	Выпускное окно:	Открыто Закрыто	91,5° до НМТ 91,5° после НМТ
		МИKUNI VM24SS	
Карбюратор	смесь бензина с маслом (32 : 1)		
Система смазки	Первичный толчок		
Система запуска	CDI (конденсаторная электронная система зажигания)		
Система зажигания	20,5° до ВМТ при 7 100 об/мин		
Угол опережения зажигания	NGK BR10EG		
Свеча зажигания	Контактная гайка		
Зажим свечи зажигания			

Коробка передач

Тип коробки передач	6-скоростная, постоянного зацепления, обратного переключения
Тип сцепления	Многодисковое, мокрого типа
Тип привода	Цепная передача

Передаточное число:	1-я передача	2,846 (37/13)
	2-я передача	2,125 (34/16)
	3-я передача	2,125 (34/16)
	4-я передача	1,428 (30/21)
	5-я передача	1,217 (28/23)
	6-я передача	1,083 (26/24)
Первичное передаточное отношение		3,500 (77/22)
Передаточное число конечной передачи		3,615 (47/13)
Общее передаточное число (высшая передача)		13,703
Трансмиссионное масло:	Объём	500 мл
	Тип	API SE, SF или SG API SH, SJ или SL с JASO MA SAE10W-40

Рама

Тип		Полудуплексная трубная рама
Угол поворота руля		40° в любую сторону
Угла продольного наклона шкворня		27°
След		60 мм (2,36 дюйма)
Размер и тип шины:	Спереди	60/100-14, 30 M, DUNLOP D756F
	Сзади	80/100-12, 41 M, DUNLOP D756
Размер обода:	Спереди	1.40 x 14
	Сзади	1.60 x 12
Подвеска:	Спереди	Телескопическая вилка
	Сзади	Маятниковая вилка UNI-TRAK®
Ход передней подвески		210 мм (8,26 дюйма)
Ход заднего колеса		240 мм (9,45 дюйма)

Тормоза

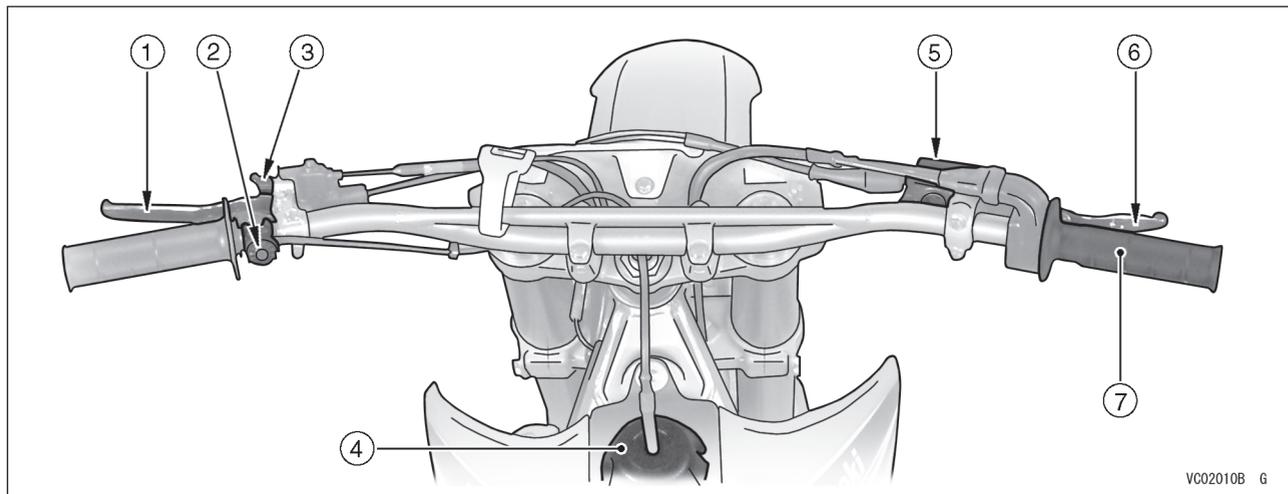
Тип (спереди и сзади)		Дисковый
Эффективный диаметр диска:	Спереди	154,8 мм (6,09 дюйма)
	Сзади	146 мм (5,75 дюйма)

Спецификации изменяются без уведомления и могут отличаться для различных стран.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

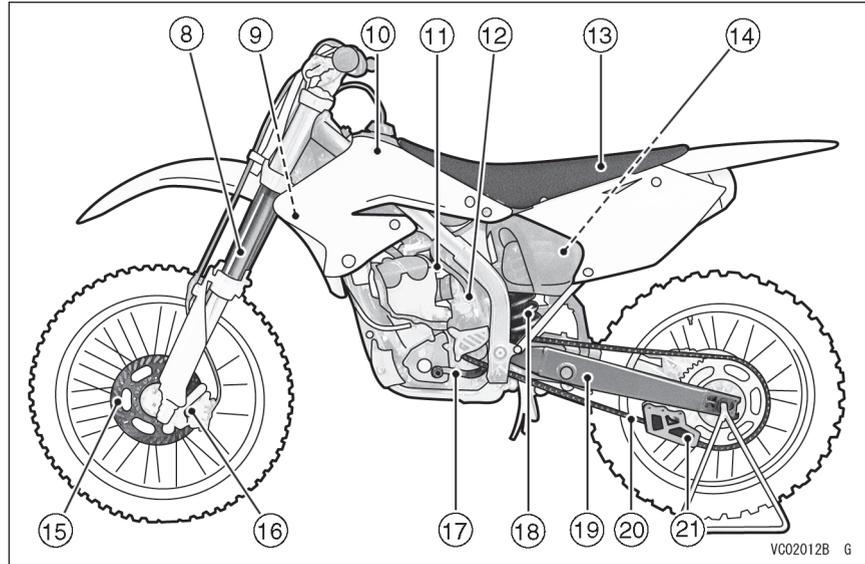
В этой главе приведены только стандартные инструкции по эксплуатации мотоцикла, некоторые из описаний, возможно, не относятся к Вашему мотоциклу. Если есть сомнения, обратитесь к главе „General Information“ (Общие сведения) в Owner's Manual (Руководство по эксплуатации) на английском языке, которое применимо к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki.

РАСПОЛОЖЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ



1. Рычаг управления муфтой сцепления
2. Кнопка остановки двигателя
3. Рычаг горячего запуска (только на 4-х тактных моделях)
4. Крышка топливного бака

5. Питательный бачок переднего тормоза
6. Рукоятка переднего тормоза
7. Ручка газа

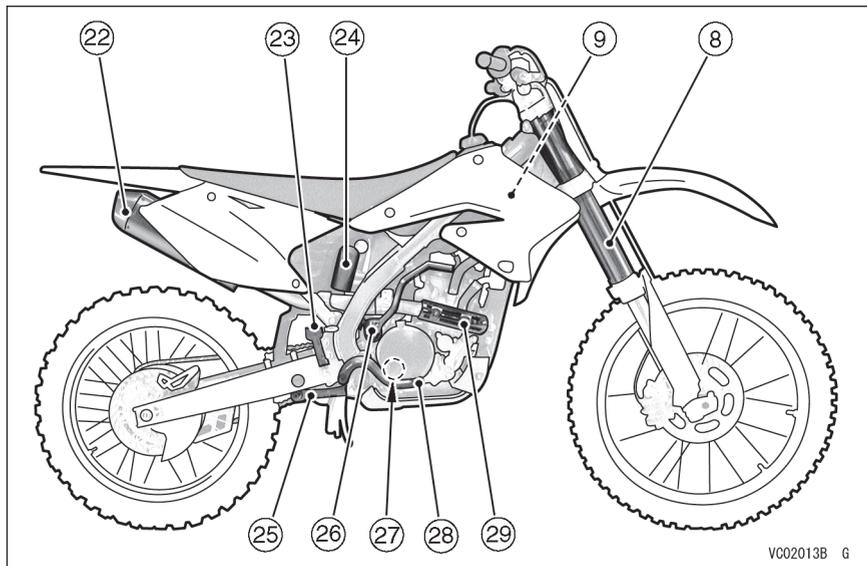


- 8. Передняя вилка
- 9. Радиатор
- 10. Топливный бак
- 11. Топливный кран
- 12. Карбюратор

- 13. Сиденье
- 14. Фильтрующий элемент
воздушного фильтра
- 15. Тормозной диск
- 16. Суппорт тормоза

- 17. Педаль переключения передач
- 18. Задний амортизатор
- 19. Маятниковая вилка
- 20. Приводная цепь
- 21. Направляющая цепи

34 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

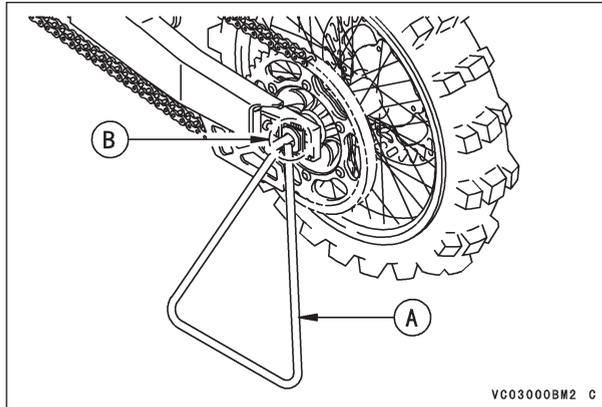


VC02013B G

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 22. Глушитель | 26. Ножной стартер |
| 23. Питательный бачок заднего тормоза | 27. Контрольное окно уровня масла |
| 24. Газовый резервуар заднего амортизатора | 28. Педаль заднего тормоза |
| 25. Соединительная тяга и качающийся рычаг Uni-Trak® | 29. Выхлопная труба |

Боковая подножка

Обратитесь к разделу „Side Stand“ (Боковая подножка) главы „General Information“ (Общие сведения) в Owner’s Manual (Руководстве по эксплуатации) на английском языке, применимом к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki по вопросам монтажа-демонтажа боковой подножки.



- A. Боковая подножка
- B. Вал задней оси

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не запускайте двигатель и не пытайтесь ехать на мотоцикле при установленной боковой подножке.

ПРИМЕЧАНИЕ

- При обслуживании или регулировке используйте для фиксации мотоцикла подходящий стенд.

Топливо

Только для 2-х тактных моделей

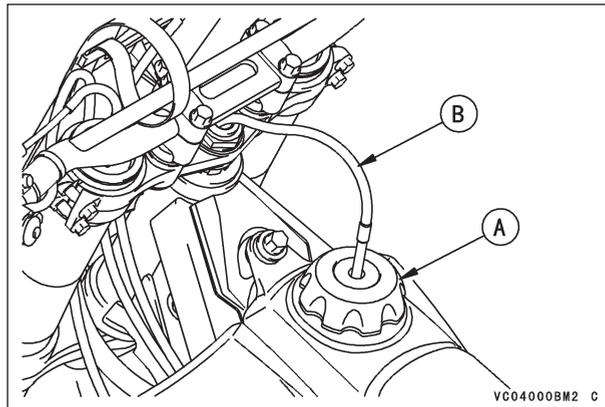
На мотоцикле Kawasaki установлен 2-х тактный двигатель, для которого в топливо необходимо добавлять масло.

Только для 4-х тактных моделей

На мотоцикле Kawasaki установлен 4-х тактный двигатель, работающий на бензине.

Чтобы открыть крышку топливного бака, отделите шланг сапуна от отверстия в рулевом вале и поверните крышку бака против часовой стрелки.

Обратитесь к разделу „Fuel Tank“ (Топливный бак) главы „General Information“ (Общие сведения) в Owner's Manual (Руководстве по эксплуатации) на английском языке, применимом к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki относительно ёмкости топливного бака.



- A. Крышка топливного бака
- B. Шланг сапуна

Рекомендуемое топливо:

Используйте высокосортный бензин, октановое число которого не ниже указанного в таблице.

Октановое число по исследовательскому методу (RON)	95
--	----

ПРИМЕЧАНИЕ

- Если двигатель детонирует (работает со стуком), используйте бензин другой марки или бензин с большим октановым числом.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Бензин чрезвычайно огнеопасен, а при некоторых обстоятельствах может быть взрывоопасным. Всегда останавливайте двигатель и не курите. Убедитесь, что место хорошо вентилируется и не содержит источников открытого пламени или искр; сюда входят любые приборы с запальником.

Масло для двухтактного двигателя (только для 2-х тактных моделей)

Для смазки поршня, цилиндра, коленчатого вала, подшипников и подшипников шатуна в бензин должно быть добавлено масло.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Если недоступно, используйте эквивалентный тип масла для двухтактных двигателей гоночных мотоциклов.

Рекомендуемое масло

- Shell Advance Racing X
- Castrol A747

Соотношение смеси бензина с моторным маслом

32 : 1 (бензин: моторное масло)

Смесь 32 к 1 примерно соответствует 31 мл масла на 1 литр бензина.

ВНИМАНИЕ

Не используйте растительное или минеральное масло.

Слишком большое количество масла вызовет чрезмерно дымный выхлоп и загрязнение свечи зажигания. Недостаточное количество масла приведёт к повреждению двигателя или преждевременному износу.

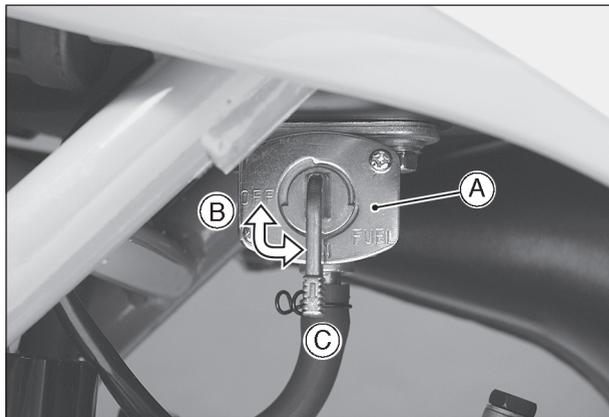
Для приготовления смеси бензина с маслом залейте масло и половину от требуемого объёма бензина в чистую ёмкость и тщательно размешайте. Затем добавьте остальную часть бензина и хорошо размешайте смесь.

ПРИМЕЧАНИЕ

- При низкой температуре масло смешиваться с бензином достаточно неохотно. Не жалейте время, чтобы гарантировать хорошую смесь.
- Смазочное качество смеси бензина с маслом ухудшается быстро; поэтому, каждый день делайте новую смесь.

Запуск двигателя (только 2-х тактные модели)

- Поверните ручку топливного крана в положение ON.

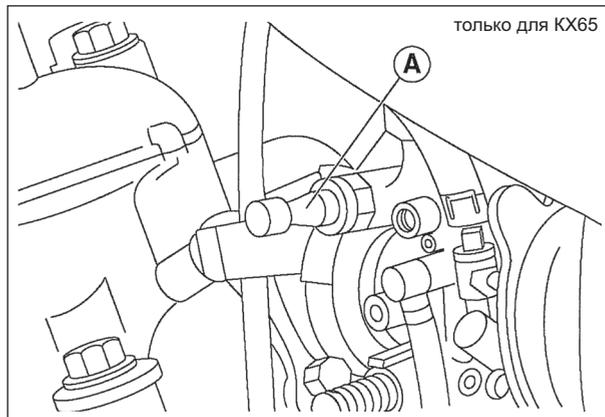
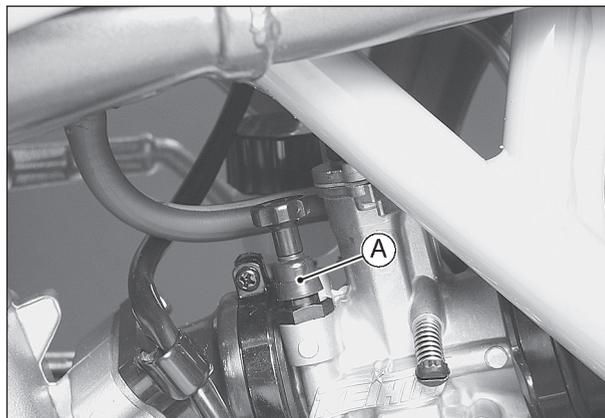


- A. Топливный кран
- B. Положение OFF (закрыто)
- C. Положение ON (Открыто)

- Удостоверьтесь, что коробка передач в нейтральном положении.
- Если двигатель холодный, нажмите кнопку воздушной заслонки.
- Проверните двигатель ножным стартером, не открывая дроссельную заслонку.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не запускайте двигатель и не пытайтесь ехать на мотоцикле при установленной боковой подножке.



- A. Кнопка воздушной заслонки

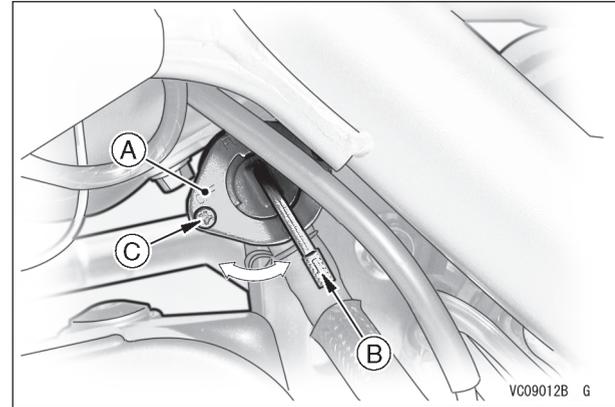
- Даже после того, как двигатель запустится, не нажимайте кнопку воздушной заслонки, пока двигатель полностью не прогреется.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Когда двигатель уже прогрет или в жаркие дни, вместо использования кнопки воздушной заслонки приоткройте дроссельную заслонку.
- Если двигатель „захлебнулся“, проворачивайте его ножным стартером при полностью открытой дроссельной заслонке, пока он не запустится.
- Когда выжат рычаг управления муфтой сцепления, мотоцикл может быть запущен при включенной передаче.

Запуск двигателя (только 4-х тактные модели)

- Переключите коробку передач в нейтральное положение.
- Поверните ручку топливного крана в положение ON.



- A. Топливный кран
- B. Положение ON (Открыто)
- C. Положение OFF (закрыто)

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не запускайте двигатель и не пытайтесь ехать на мотоцикле при установленной боковой подножке.

ВНИМАНИЕ

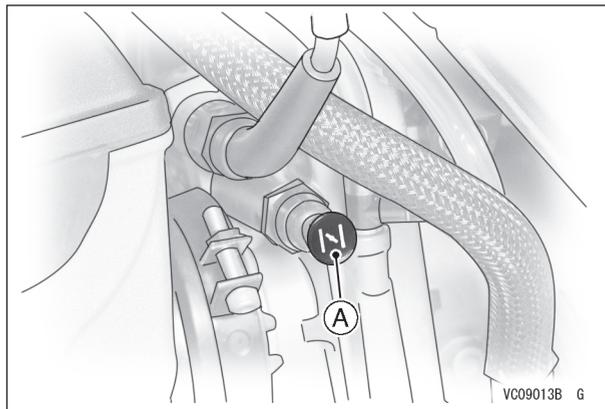
Этот мотоцикл предназначен только гоночных соревнований. Поэтому, радиатор не оснащён компенсационным бачком охлаждающей жидкости или вентилятором. Длительная работа двигателя на холостом ходу без потока воздуха через радиатор может вызвать потерю охлаждающей жидкости и перегрев двигателя, приводящий к возможному повреждению двигателя. При любых условиях поездки, которые увеличивают температуру двигателя, следует стремиться сократить время работы на холостом ходу, чтобы предупредить потерю охлаждающей жидкости. Эти условия включают высокую температуру окружающей среды, песчаный или илистый грунт или другие условия, вызывающие высокие нагрузки на двигатель при низких скоростях. Чрезмерный прогрев двигателя перед заездом или длительная работа двигателя на холостом ходу после заезда приведут к перегреву двигателя.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Не открывайте циклически дроссельную заслонку (не „газуйте“) при запуске двигателя, остановке двигателя или при работе на холостом ходу. Насос - ускоритель может загрязнить свечи зажигания лишним топливом.

Когда двигатель холодный –

- Вытяните кнопку воздушной заслонки.



A. Кнопка воздушной заслонки

- Медленно нажимая ножной стартер, найдите положение педали ножного стартера в его верхнем положении, чтобы чувствовалось сопротивление.
- Проверните двигатель ножным стартером, не открывая дроссельную заслонку.

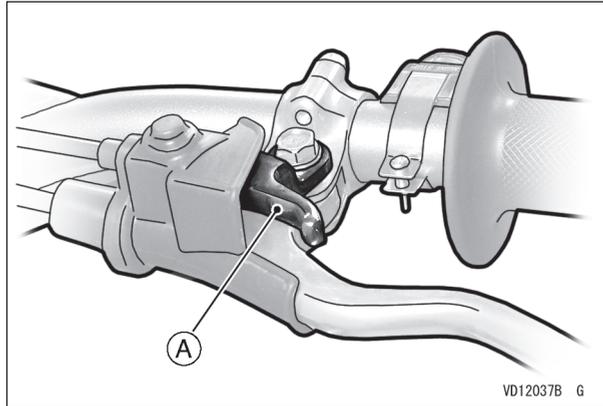
ПРИМЕЧАНИЕ

- Когда выжат рычаг управления муфтой сцепления, мотоцикл может быть запущен при включенной передаче.

- После того, как двигатель запустится, не нажимайте кнопку воздушной заслонки, чтобы выключить её, пока двигатель полностью не прогреется.

Когда двигатель уже прогрет или при повторном запуске

- Нажмите на **рычаг горячего запуска**, расположенный на рычаг управления муфтой сцепления.



A. Рычаг горячего запуска

- Проверните двигатель ножным стартером, оставляя дроссельную заслонку закрытой и не используя кнопку воздушной заслонки.
- После запуска двигателя сразу же отпустите рычаг горячего запуска.

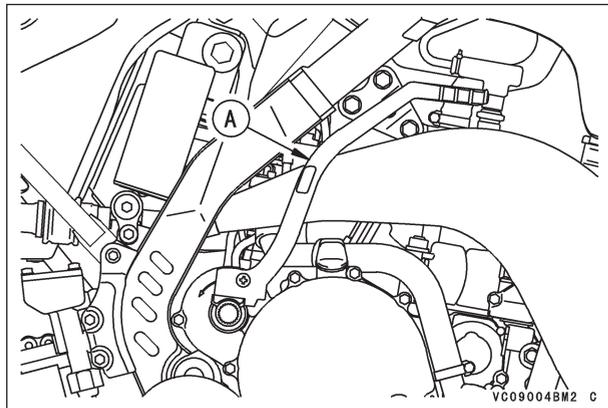
ПРИМЕЧАНИЕ

- Если двигатель не запускается, полностью откройте дроссельную заслонку и медленно нажимайте ножной стартер, приблизительно 4 ~ 5 раз, чтобы удалить богатую воздушнотопливную смесь из двигателя. Затем закройте дроссельную заслонку, нажмите на рычаг горячего запуска и запустите двигатель ножным стартером.
- Рычаг горячего запуска или кнопка воздушной заслонки используются в соответствии с приведённой ниже таблицей.

Двигатель Состояние	Горячий запуск Рычаг	Кнопка воздушной заслонки
Уже прогрет	Надавить (включено)	Кнопка воздушной заслонки
Перезапуск после остановки	Надавить (включено)	Вытянут (выключено)
Холодный	Не использовать (выключено)	Использовать (включено)

Ножной стартер

Стартовая система этого мотоцикла - первичный толчок. Когда выжат рычаг управления муфтой сцепления, мотоцикл может быть запущен при включенной передаче.



A. Ножной стартер

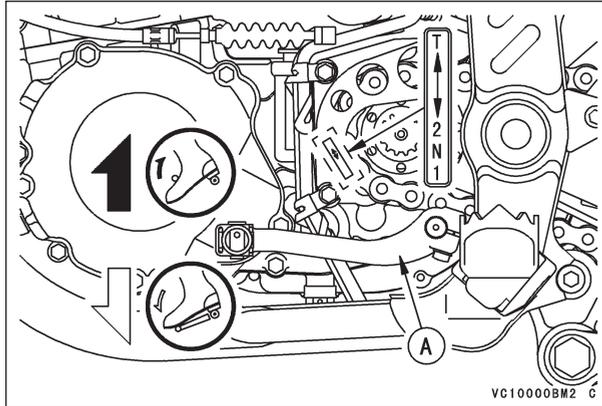
Переключение передач

Этот мотоцикл оборудован коробкой передач с „обратным переключением“. Нейтраль расположена на полпути между 1-ой и 2-ой передачей. „Обратное переключение“ означает, что переключаясь на высшую или на низшую передачу должно быть включено последовательно каждая передача.

- Чтобы включить первую передачу из нейтрального положения, выжмите рычаг управления муфтой сцепления и надавите на педаль переключения передач, плавно отпустите рычаг управления муфтой, затем отпустите педаль переключения передач.
- Чтобы переключиться на следующую, более высокую передачу, выжмите рычаг управления муфтой, поднимите носком ноги педаль переключения передач, плавно отпустите рычаг управления муфтой и отпустите педаль переключения передач.
- Чтобы переключиться на следующую более низкую передачу, выжмите рычаг управления муфтой, надавите на педаль переключения передач, насколько она пойдет, мягко отпустите рычаг управления муфтой, затем отпустите педаль переключения передач.

ВНИМАНИЕ

Когда переключаете передачу, нажимайте на педаль переключения твёрдо, чтобы гарантировать полное переключение. Неполное переключение может вызвать „выскакивание“ передачи и привести к повреждению двигателя.



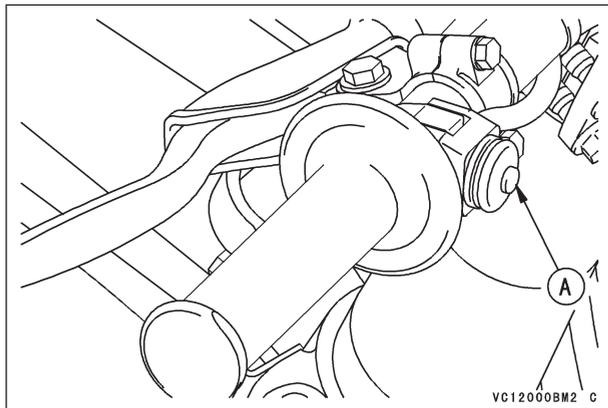
A. Педаль переключения передач

Остановка мотоцикла

Для максимального замедления, закройте дроссельную заслонку и нажмите на передний и задние тормоза. Держите рычаг управления муфтой сцепления выжатым, пока мотоцикл не остановится. При определенных обстоятельствах может быть выгодным независимое использование переднего или заднего тормоза. Переключайте передачи поступательно, чтобы гарантировать хорошую приемистость двигателя на всех скоростях.

Остановка двигателя

- Установите коробку переключения передач в нейтральное положение.
- Разгоните двигатель, открыв дроссельную заслонку, полностью закройте дроссельную заслонку и нажмите кнопку остановки двигателя.
- Только для 4-х тактных моделей: при остановке двигателя удостоверьтесь, чтобы нажимаете кнопку остановки двигателя, не давая ему „газу“.



A. Кнопка остановки двигателя

- Поверните ручку топливного крана в положение OFF (закрыто).

ОБКАТКА

Должна быть выполнена краткая процедура обкатки, чтобы получить надлежащие рабочие зазоры в двигателе и коробке передач, которые необходимы для достижения надлежащих рабочих характеристик и надежности.

ВНИМАНИЕ

В течение первого часа, или 20 км (12 миль) пробега, давайте двигателю работать только на низкой и умеренной частоте вращения. См. приведённые ниже данные.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Работа в период обкатки на низких скоростях может вызвать отложение нагара и загрязнение свечи зажигания. Если это так, замените на период обкатки стандартную свечу зажигания на более горячую свечу.

Только для 2-х тактных моделей

Обкатайте двигатель следующим образом.

1. Запустите двигатель и позвольте ему работать на холостом ходу до полного прогрева.
2. Остановите двигатель и дайте ему полностью остыть.
3. Запустите двигатель и катайтесь на мотоцикле в течение 10 минут на умеренной скорости - **НЕ ДЕЛАЙТЕ РЕЗКИХ УСКОРЕНИЙ**.
4. Остановите двигатель и дайте ему полностью остыть. Проверьте и отрегулируйте провисание цепи, натяжение спиц и выполните общий осмотр.

5. Запустите двигатель и катайтесь на мотоцикле в течение 20 минут на умеренной скорости - **НЕ ДЕЛАЙТЕ РЕЗКИХ УСКОРЕНИЙ**.
6. Остановите двигатель и дайте ему полностью остыть. Выполните проверки и регулировки, описанные в пункте 4. Затем слейте охлаждающую жидкость, демонтируйте и осмотрите крышку цилиндра, цилиндр и поршень.

Поршень: Задиры на юбке поршня могут ухудшить характеристики двигателя или повредить стенку цилиндра. Царапины и задиры на стенке цилиндра должны быть сглажены наждачной шкуркой с номером от **400** до **600**

Цилиндр: Удалите нагар на выпускных окнах и в верхней части цилиндра, стараясь не повредить стенку цилиндра. Царапины и задиры на стенке цилиндра должны быть сглажены наждачной шкуркой с номером от **400** до **600**.

Головка: Удалите нагар в камере сгорания.

Установите на место демонтированные детали.

7. Заполните радиатор охлаждающей жидкостью до основания заливной горловины. Перед использованием мотоцикла, выпустите из системы охлаждения воздух.
8. Запустите двигатель и катайтесь на мотоцикле в течение 30 минут на умеренной скорости - **НЕ ДЕЛАЙТЕ РЕЗКИХ УСКОРЕНИЙ**.
9. Остановите двигатель и дайте ему полностью остыть. Выполните проверки и регулировки, описанные в пункте 4.

10. После того, как процедура обкатки была выполнена должным образом, мотоцикл готов к нормальной эксплуатации. Использование надлежащих навыков и методов вождения, а так же отказ от опрометчивого использования высокой частоты вращения двигателя, позволит избежать аварийности.

ПРИМЕЧАНИЕ

- После обкатки, установите новую стандартную свечу зажигания, замените трансмиссионное масло и масло передней вилки / заднего амортизатора.
- Чтобы сохранить оптимальные рабочие характеристики двигателя, замените после обкатки поршневые кольца.

Только для 4-х тактных моделей

Обкатайте двигатель следующим образом.

1. Запустите двигатель и позвольте ему работать на холостом ходу до полного прогрева.
2. Катайтесь на мотоцикле около 20 минут с дроссельной заслонкой открытой примерно наполовину.
3. Остановите двигатель и дайте ему полностью остыть. Проверьте натяжку гаек и болтов, протечки масла и наличие любых неисправностей.
4. Запустите двигатель и катайтесь на мотоцикле около 40 минут, открыв дроссельную заслонку на 3/4.
5. Остановите двигатель и дайте ему полностью остыть. Проверьте натяжку всех гаек и болтов, протечки масла и наличие любых неисправностей, особенно, прокладку и натяжение каждого тросика, свободный ход тормоза, провисания цепи и натяжение спиц колеса.
6. Замените моторное масло, масляный фильтр и масло передней вилки / заднего амортизатора.

46 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

- После того, как процедура обкатки была выполнена должным образом, мотоцикл готов к нормальной эксплуатации. Использование надлежащих навыков и методов вождения, а так же отказ от опрометчивого использования высокой частоты вращения двигателя, позволит избежать аварийности.

ВНИМАНИЕ

Когда была заменена любая из следующих деталей, должна быть выполнена в течение одного часа или 20 км (12 миль) та же самая процедура обкатки, как для нового мотоцикла:

Цилиндр, поршень, поршневой палец, поршневое кольцо, клапан, толкатель клапана, распределительный вал, коленчатый вал, детали трансмиссии и т.д.

Ежедневные проверки перед поездкой

Проверяйте следующие пункты каждый день перед поездкой. Необходимое для этого время минимально, выполнение же этих проверок может гарантировать Вам безопасную поездку.

Если в течение этих проверок обнаружены какие-нибудь неисправности, обратитесь к соответствующему разделу и предпримите необходимые действия, чтобы вернуть мотоцикл в исправное состояние.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Невыполнение эти проверок каждый день перед поездкой может привести к серьёзному повреждению или тяжелой аварии.

ДВИГАТЕЛЬ

Масло.....	Отсутствие протечек Корректный уровень
Охлаждающая жидкость	Отсутствие протечек Корректный уровень (на холодном двигателе)
Пробка радиатора.....	Установлена должным образом
Свеча зажигания	Затянута должным образом
Головка цилиндра	Затянута должным образом
Цилиндр:.....	Затянута должным образом
Муфта сцепления	Работает должным образом
Карбюратор	Отрегулирован должным образом
Воздушный фильтр	Чистый Установлен должным образом На фильтрующий элемент воздушного фильтра нанесено масло
Глушитель.....	Отсутствие повреждений
Звёздочка двигателя.....	Отсутствие повреждений или износа

48 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

РАМА

Шины.....	Общее хорошее состояние Отсутствие повреждений или износа Корректное давление Колпачки воздушных вентиляей установлены
Спицы	Не ослаблены
Приводная цепь	Общее хорошее состояние Корректная слабина цепи Смажьте, если необходимо
Передний и задний тормоз	Работает должным образом Свободный ход педали и ручки корректный Отсутствует утечка жидкости
Дроссельная заслонка	Работает должным образом Ручка газа вращается без заеданий
Рулевое управление.....	Работает без заеданий от одного крайнего положения до другого Тросики управления не зажимаются и не натягиваются
Передняя вилка	Работает должным образом Отсутствие протечки масла
Задний амортизатор	Работает должным образом Отсутствие протечки масла
Топливный бак.....	Надёжно закреплён Отсутствие протечки топлива
Задняя звёздочка.....	Отсутствие повреждений или износа
Кнопка остановки двигателя	Работает должным образом
Гайки, болты, соединители	Затянуты должным образом

Проверки после поездки

После гонок, сначала помойте мотоцикл, затем осмотрите весь мотоцикл, со особым вниманием к воздухоочистителю, карбюратору, тормозам и т.д.

Выполните общую смазку и сделайте необходимые регулировки.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Эта глава не содержит данных по обслуживанию для различных моделей (момент затяжки и т.д.).

Для этой информации обратитесь к Руководству по эксплуатации на английском языке, применимому к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki относительно данных по обслуживанию Вашего мотоцикла.

Карта периодического обслуживания

Карта периодического технического обслуживания, приведённая ниже, содержат операции периодического технического обслуживания и сроки их проведения для различных моделей.

См. разделы „Periodic Maintenance Chart „ (Карта периодического технического обслуживания) главы „Maintenance and Adjustment“ (Техническое обслуживание и регулировка) в английском варианте Руководства по эксплуатации (Owner’s Manual), применимого к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki относительно процедур или графика проведения периодического технического обслуживания.

ДВИГАТЕЛЬ	Муфта сцепления - отрегулировать	Clutch - adjust
	Фрикционный / стальной диски муфты сцепления - проверить †	Clutch friction/steel plates - check †
	Тросик дросселя - отрегулировать	Throttle cable - adjust
	Свеча зажигания - очистить, отрегулировать зазор †	Spark plug - clean, regap †
	Фильтрующий элемент воздушного фильтра - промыть †	Air cleaner element - clean †
	Карбюратор - проверить и отрегулировать	Carburetor - check and adjust
	Поршень и поршневые кольца - очистить и проверить †	Piston and piston ring - clean and check †
	Головка цилиндра, цилиндр - проверить	Cylinder head, cylinder - check
	Глушитель - очистить и проверить †	Silencer - clean and check †
	Наполнитель глушителя - заменить	Silencer packing - change
	Головной подшипник - проверить † (только для 2-х тактных моделей)	Small end bearing - check † (2-stroke model only)
	Ножной стартер и педаль переключения передач - очистить	Kick pedal and shift pedal - clean
	Тросик горячего запуска - отрегулировать (только на 4-х тактных моделях)	Hot starter cable - adjust (4-stroke model only)
	Клапанный зазор - отрегулировать (только на 4-х тактных моделях)	Valve clearance - check (4-stroke model only)
	Моторное масло - заменить (только для 4-х тактных моделей)	Engine oil - replace (4-stroke model only)
	Масляный фильтр - заменить (только для 4-х тактных моделей)	Oil filter - replace (4-stroke model only)
	Поршневой палец - заменить (только для 4-х тактных моделей)	Piston pin - replace (4-stroke model only)
Коленчатый вал - проверить (только на 4-х тактных моделях)	Crankshaft - check (4-stroke model only)	
Шланг сапуна - проверить (только на 4-х тактных моделях)	Breather hose - check (4-stroke model only)	

52 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

ДВИГАТЕЛЬ	Звёздочка двигателя - проверить †	Engine sprocket - check †
	Охлаждающая жидкость - проверить †	Coolant - check †
	Шланги и соединения системы охлаждения - проверить †	Cooling hoses and connection - check †
	*Пластинчатый клапан - проверить (только на 2-х тактных моделях)	*Reed valve - check † (2-stroke model only)
	Трансмиссионное масло - заменить (только для 2-х тактных моделей)	Transmission oil - replace (2-stroke model only)
	Фильтрующий элемент воздушного фильтра - заменить	Air cleaner element - replace
	*Выхлопной клапан - очистить и проверить (только на 2-х тактных моделях)	*Exhaust valve - clean and check (2-stroke model only)

ШАССИ	Регулировка тормоза - проверить †	Brake adjustment - check †
	Износ тормозных колодок - проверить †	Brake pad wear - check †
	Уровень тормозной жидкости - проверить †	Brake fluid level - check †
	*Тормозная жидкость - заменить	*Brake fluid - change
	*Уплотнения главного тормозного цилиндра - замена	*Brake master cylinder cup and dust seal - change
	*Уплотнения поршня и пыльника суппорта тормоза - замена	*Brake caliper piston seal and dust seal - change
	*Тормозные шланги и трубки - замена	*Brake hoses and pipe - change
	Натяжение спиц и биение обода - проверка†	Spoke tightness and rim runout - check †
	Приводная цепь - регулировка	Drive chain - adjust
	Приводная цепь - смазка	Drive chain - lubricate
	Износ приводной цепи - проверить †	Drive chain wear - check †
	Натяжитель и направляющая приводной цепи - заменить	Drive chain slipper and guide - change
	Передняя вилка - проверить и очистить	Front fork - check and clean
	Рама - проверить	Frame - check
	Шины и колёса - проверить	Wheel/tire - check
	Задний амортизатор - проверить	Rear shock - check
	Тросик - проверить	Cable - check
	*Масло передней вилки - заменить	*Front fork oil - change
	Гайки, болты, соединители - проверить †	Nuts, bolts, fasteners - check †
Топливные шланги - заменить	Fuel hose - change	
Топливная система - промыть	Fuel system - clean	

54 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

ШАССИ	Люфт рулевого управления - проверить †	Steering play - check †
	*Подшипник стержня рулевой колонки - смазать	*Steering stem bearing - grease
	Задняя звёздочка - проверить †	Rear sprocket - check †
	Общая смазка - выполнить	General lubrication - perform
	*Колёсный подшипник - проверить †	*Wheel bearing - check †
	*Маятниковая вилка и UNI-TRAK® точки поворота рычагов - проверить †	*Swingarm and UNI-TRAK® linkage pivots - check †
	*Маятниковая вилка и UNI-TRAK® точки поворота рычагов - смазать	*Swingarm and UNI-TRAK® linkage pivots - grease
	*Масло заднего амортизатора - заменить	*Rear shock oil - change
	Шланги и соединения топливной системы - проверить †	Fuel hoses, connections - check †
	Шланги и соединения тормозной системы - проверить †	Brake hoses, connections - check †

†: Заменить, добавить, отрегулировать, промыть, очистить или затянуть, если потребуется.

*: Обслуживание должно выполняться согласно Руководству по техническому обслуживанию или официальным дилером Kawasaki.

Трансмиссионное масло (только для 2-х тактных моделей)

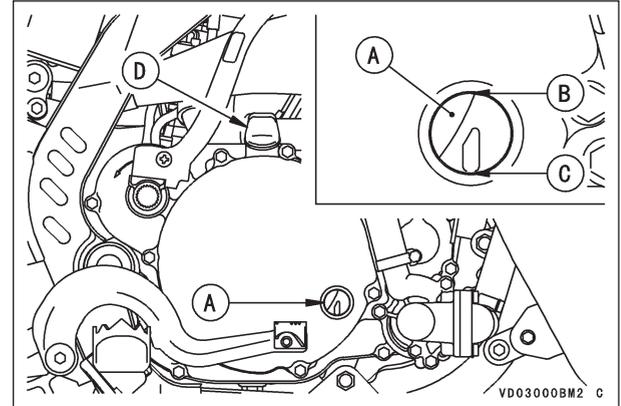
Для коробки передач и муфты сцепления, чтобы они функционировали должным образом, поддерживайте надлежащий уровень трансмиссионного масла и периодически производите его замену.

! ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Эксплуатация мотоцикла с недостаточным уровнем масла, если трансмиссионное масло загрязнено или потеряло свои свойства, вызовет ускоренный износ и может привести к заклиниванию коробки передач, с последующей аварией.

Проверка уровня масла

- Установите мотоцикл перпендикулярно к земле.
- Если мотоцикл только что использовался, подождите несколько минут, чтобы всё масло стекло вниз.
- Проверьте уровень трансмиссионного масла через указатель уровня масла, расположенный с правой стороны в нижней части двигателя. Уровень масла должно находиться в центре указателя уровня масла.
- Если уровень масла слишком высокий, удалите лишнее масло через отверстие для заполнения маслом, используя шприц или любое другое подходящее устройство.



- A.** Контрольное окно уровня масла
- B.** Максимум
- C.** Минимум
- D.** Маслозаливная крышка

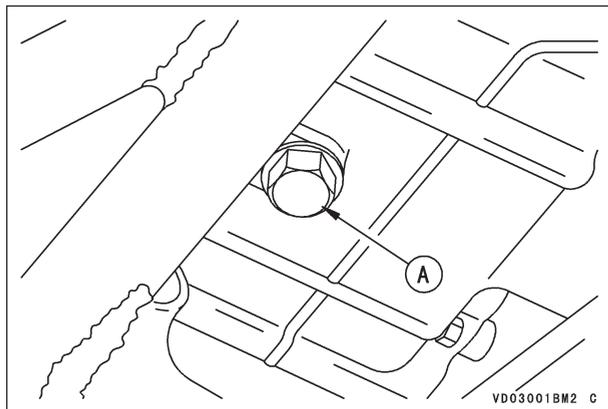
- Если уровень масла низкий, добавьте масло до надлежащего уровня. Используйте тот же самый тип и марку масла, которое уже находится в двигателе.

56 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Замена масла

Чтобы гарантировать продолжительный срок службы двигателя, трансмиссионное масло следует периодически менять.

- Хорошо прогрейте двигатель, чтобы масло собрало любой осадок и легко дренировалось.
- Остановите двигатель и разместите под ним сборную ёмкость.
- Снимите крышку маслониливной горловины.
- Открутите пробку для слива масла и установите транспортное средство перпендикулярно земле, чтобы дать всему маслу слиться.



A. Пробка для спуска масла



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

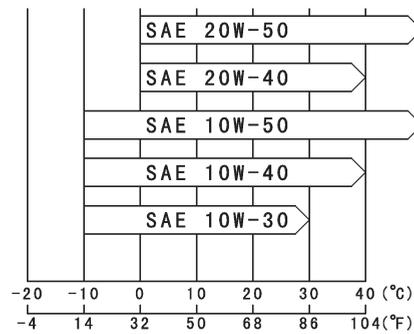
Моторное масло - токсичное вещество. Утилизируйте отработанное масло должным образом. Свяжитесь с местными органами власти для выяснения одобренных методов удаления отходов или возможной повторной переработки.

- Установите пробку для слива масла с новой прокладкой и затяните её.
- Влейте указанное количество свежего трансмиссионного масла.
- Установите на место крышку маслониливной горловины.
- Проверьте уровень масла после проворачивания двигателя 3 - 4 раза ножным стартером.

Рекомендуемое трансмиссионное масло

Тип:	API SE, SF или SG API SH или SJ с JASO MA
Вязкость:	SAE 10W-40

Хотя для большинства условий и рекомендовано моторное масло 10W-40, вязкость масла, возможно, должна быть изменена, чтобы соответствовать атмосферным условиям в Вашем регионе.



VD04000BM2 C

Моторное масло (только для 4-х тактных моделей)

Чтобы двигатель, коробка передач и муфта сцепления функционировали должным образом, поддерживайте надлежащий уровень моторного масла и периодически производите его замену и масляного фильтра.

Если масло используется слишком долго, в нём со временем накапливаются инородные включения (грязь и металлические частицы), оно так же теряет свои смазывающие качества.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Эксплуатация мотоцикла с недостаточным уровнем масла, если моторное масло загрязнено или потеряло свои свойства, вызовет ускоренный износ и может привести к заклиниванию двигателя или коробки передач, с последующей аварией и травмой.

Так как используется система смазки с полусухим картером, уровень масла двигателя, обозначенный на смотровом окне уровня масла, будет колебаться, в зависимости от положения мотоцикла и частоты вращения двигателя. Чтобы гарантировать надлежащее считывание уровня масла двигателя, точно следуйте за процедурам проверки уровня масла.

ВНИМАНИЕ

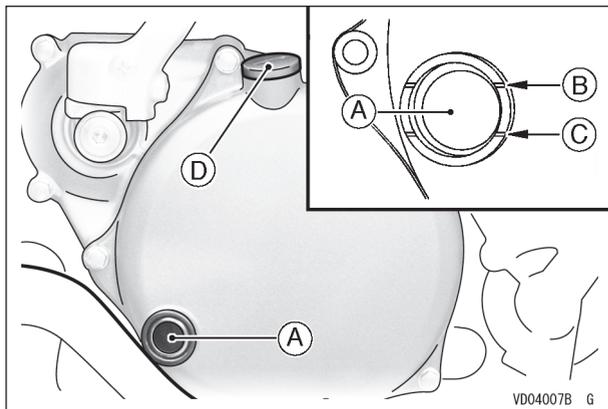
Увеличение частоты вращения двигателя, до того как масло достигнет каждой из его деталей, может привести к заклиниванию двигателя.

Проверка уровня масла

- Если масло было только что заменено, дайте мотоциклу постоять несколько минут, чтобы масло слилось.
- Запустите двигатель и дайте ему несколько минут поработать **на холостом ходу. Не позволяйте двигателю работать с большой частотой вращения.**

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Если масло не появляется в смотровом окне, наклоните немного мотоцикл вправо, пока не покажется масло, затем верните его в вертикальное положение. Если масло не появляется, даже когда мотоцикл наклонён на достаточно большой угол, открутите сливные пробки, чтобы слить остатки масла из коробки передач и картера двигателя, установите на место сливные пробки с новыми прокладками или кольцевыми уплотнениями, и затяните их с заданным моментом, затем залейте указанное количество масла.*
- Остановите двигатель и подождите несколько минут, пока масло стечёт.
- Проверьте уровень масла двигателя через указатель, расположенный с правой стороны в нижней части двигателя. Уровень масла должен находиться между линиями верхнего и нижнего уровня, которые расположены рядом с окном.
- Если уровень масла слишком высокий, удалите лишнее масло, используя шприц или другое подходящее устройство.
- Если уровень масла слишком низкий, добавьте требуемое количество масла через отверстие для заполнения маслом. Используйте тот же самый тип и марку масла, которое уже находится в двигателе.

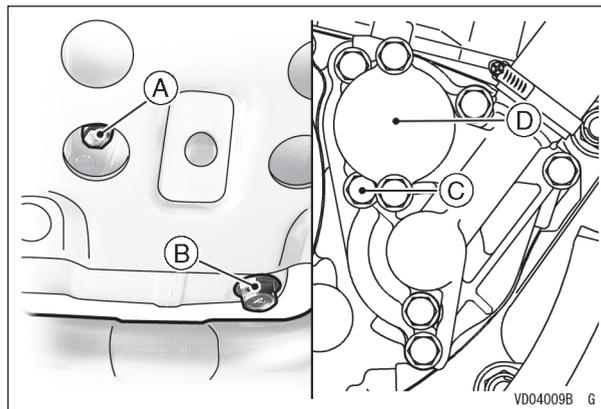


- A. Контрольное окно уровня масла
- B. Линия верхнего уровня
- C. Линия нижнего уровня
- D. Маслозаливная крышка

Замена масла и/или масляного фильтра

Моторное масло и/или масляный фильтр должны быть заменяться периодически, чтобы гарантировать продолжительный срок службы двигателя.

- Хорошо прогрейте двигатель, чтобы масло собралось любой осадок и легко дренировалось.
- Остановите двигатель и разместите под ним сборную ёмкость.
- Снимите крышку маслосливной горловины.
- Открутите пробки для слива масла и установите транспортное средство перпендикулярно земле, чтобы дать всему маслу слиться.

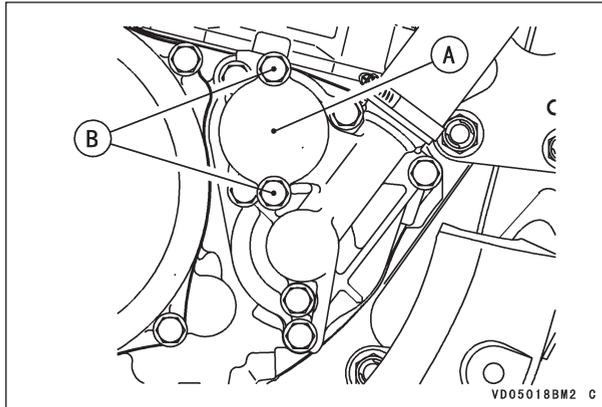


- A. Пробка для спуска масла
- B. Пробка для спуска масла
- C. Пробка для спуска масла
- D. Крышка масляного фильтра

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

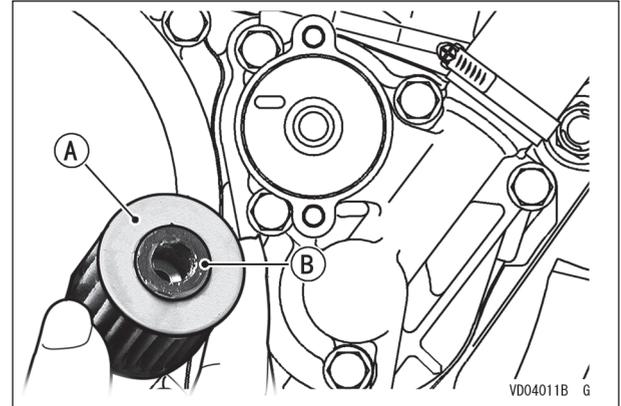
Моторное масло - токсичное вещество. Утилизируйте отработанное масло должным образом. Свяжитесь с местными органами власти для выяснения одобренных методов удаления отходов или возможной повторной переработки.

- Если должен быть заменён масляный фильтр, открутите болты крышки масляного фильтра и снимите крышку с кольцевым уплотнением.



- A. Крышка масляного фильтра
B. Болты

- Замените фильтрующий элемент масляного фильтра на новый.



- A. Фильтрующий элемент масляного фильтра
B. Уплотнительная кольцо

- Нанесите немного моторного масла на уплотняющее кольцо.
- Установите фильтрующий элемент масляного фильтра с уплотняющим кольцом в направлении, показанном в руководстве по эксплуатации для конкретной модели. При отсутствии такового, проконсультируйтесь с официальным дилером Kawasaki.

ВНИМАНИЕ

Установка масляного фильтра несоответствующим образом может прервать проток масла, что вызовет заклинивание двигателя.

60 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Установите крышку масляного фильтра с новым кольцевым уплотнением и затяните её болты с указанным усилием затяжки.
- После того, как масло полностью стечёт, установите сливные пробки с новыми прокладками и затяните их с заданным усилием затяжки.

ПРИМЕЧАНИЕ

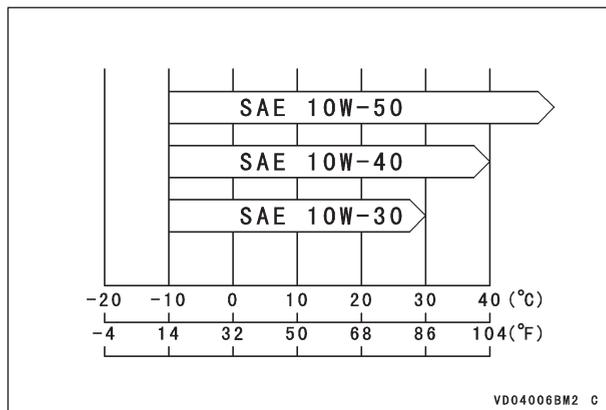
- *Замените все прокладки или кольцевое уплотнение новыми.*
- Заполните двигатель до линии верхнего уровня моторным маслом хорошего качества, как определено в таблице.
- Установите на место крышку маслоналивной горловины.
- Запустите двигатель.
- Проверьте уровень масла и наличие протечек.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Если требуемое масло недоступно, используйте его эквивалент в соответствии со следующей таблицей.*

Тип:	API SG, SH или SJ с JASO MA
Вязкость:	SAE 10W-30, 10W-40, 10W-50

Вязкость масла, возможно, должна быть изменена, чтобы соответствовать атмосферным условиям в Вашем регионе.



Система охлаждения

Шланги системы охлаждения

Проверьте шланги системы охлаждения на наличие трещин или общего ухудшения состояния, а соединения на плотность, в соответствии с картой периодического технического обслуживания.

Радиатор

Проверьте пластины радиатора на предмет засорения насекомыми или грязью. Смойте загрязнения потоком воды под низким давлением.

ВНИМАНИЕ

Использование воды под высоким давлением, как от установки для мытья автомобилей, может повредить пластины радиатора и понизить эффективность радиатора. Не затрудняйте проток и не отклоняйте поток воздуха, устанавливая перед радиатором не одобренные дополнительные приспособления.

Нарушение потока воздуха через радиатор может привести к перегреву двигателя с последующим его повреждением.

Охлаждающая жидкость

Охлаждающая жидкость отбирает высокую температуру от двигателя и передаёт её в радиаторе воздуху. Если уровень охлаждающей жидкости становится слишком низким, двигатель перегревается, что может привести к его повреждению. Проверяйте каждый день уровень охлаждающей жидкости перед использованием мотоцикла и пополняйте, если уровень слишком низкий.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Чтобы избежать ожогов, не снимайте крышку радиатора и не меняйте охлаждающую жидкость, пока двигатель горячий.

Подождите, пока двигатель остынет.

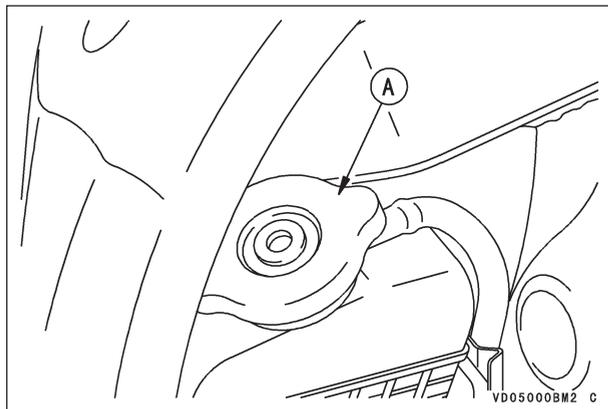
ПРИМЕЧАНИЕ

- *Первоначальная охлаждающая жидкость в системе охлаждения содержит 50% антифриза на основе этиленгликоля, имеющего точку замерзания -35°C (-31°F); жидкость имеет зелёный цвет.*

62 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Проверка уровня охлаждающей жидкости

- Расположите мотоцикл так, чтобы крышка радиатора была выровнена с землёй.
- Снимите крышку радиатора в два приёма.
- Сначала поверните крышку против часовой стрелки до упора и подождите в течение нескольких секунд.
- Затем нажмите на крышку и поверните её далее в том же направлении, чтобы снять крышку.

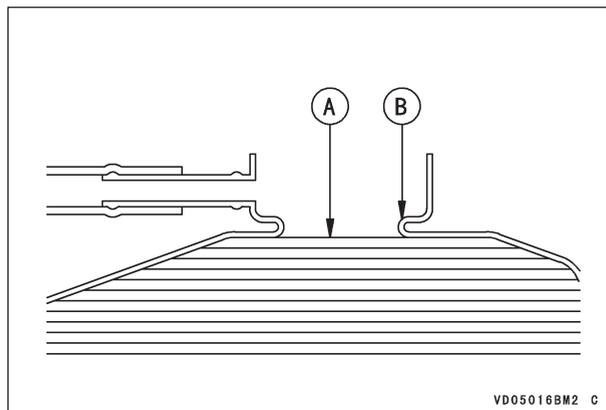


A. Пробка радиатора

- Проверьте уровень охлаждающей жидкости в радиаторе. Охлаждающая жидкость должна доходить до основания заливной горловины радиатора.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Проверьте уровень охлаждающей жидкости на холодном двигателе (при температуре окружающей среды).



- A. Уровень охлаждающей жидкости
- B. Шейка заливной горловины

- Если уровень низкий, добавьте охлаждающую жидкость через заливное отверстие радиатора до основания шейки заливной горловины.

Соотношение воды и антифриза:

1 : 1 (вода : антифриз)

Рекомендованный антифриз

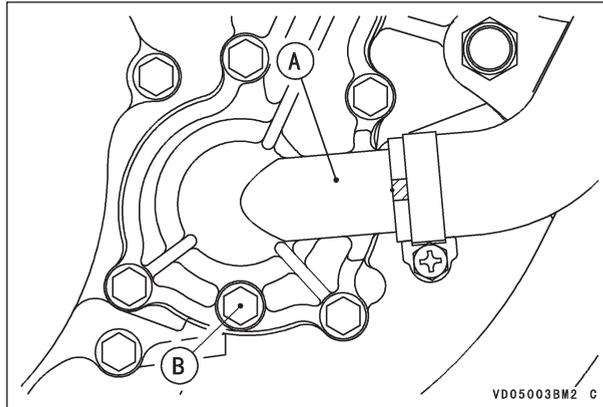
Антифриз долговременного типа (этиленгликолевая основа плюс присадки и ингибиторы коррозии для алюминиевых двигателей и радиаторов).

- Установите пробку наливной горловины радиатора.

Замена охлаждающей жидкости

Чтобы гарантировать продолжительный срок службы двигателя, охлаждающую жидкость следует периодически менять.

- Дождитесь, когда двигатель полностью остынет.
- Расположите мотоцикл так, чтобы крышка радиатора была выровнена с землёй.
- Удалите крышку радиатора в два приёма (см. раздел „Проверка уровня охлаждающей жидкости“).
- Слейте охлаждающую жидкость из радиатора и двигателя.



- A. Крышка водяного насоса
 B. Сливная пробка системы охлаждения

ВНИМАНИЕ

Немедленно смойте охлаждающую жидкость, попавшую на раму, двигатель или колёса.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Смойте попавшую на шины охлаждающую жидкость, так как она делает их скользкими, что может вызвать аварию и травму.

- Осмотрите старую охлаждающую жидкость.
- Если она имеет беловатый цвет, алюминиевые детали системы охлаждения подвергнуты коррозии; систему следует промыть.
- Если охлаждающая жидкость имеет коричневый цвет, подвержены коррозии чугунные или стальные детали; систему следует промыть.
- Проверьте систему охлаждения на повреждения, ослабление соединений и наличие утечек.
- Заверните в крышку водяного насоса сливную пробку охлаждающей жидкости с новой прокладкой и затяните с указанным моментом.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Всегда заменяйте все прокладки на новые.
- Заполните радиатор охлаждающей жидкостью до основания заливной горловины.
- Расположите мотоцикл так, чтобы крышка радиатора была выровнена к земле, а заливная горловина радиатора находилась в верхнем положении, что позволит выйти наружу скопившемуся в радиаторе воздуху.

ВНИМАНИЕ

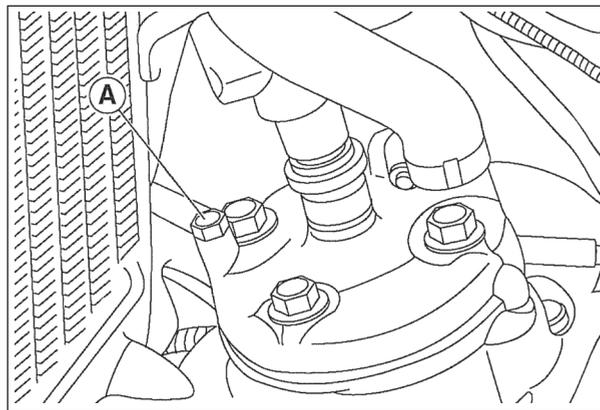
В соответствии с инструкцией изготовителя, используйте охлаждающую жидкость содержащую ингибиторы коррозии, предназначенную специально для алюминиевых двигателей и радиаторов. В системе охлаждения с антифризом должна использоваться мягкая или дистиллированная вода (см. ниже). Если в системе будет использована жёсткая вода, это вызовет накопление в водных каналах накипи, что значительно сократит эффективность системы охлаждения.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Заливайте охлаждающую жидкость медленно так, чтобы при этом из двигателя и радиатора мог удаляться воздух.
- Установите пробку наливной горловины радиатора.
- Проверьте систему охлаждения на наличие протечек.
- Запустите двигатель для прогрева, затем остановите.
- Проверьте, после охлаждения двигателя, уровень охлаждающей жидкости. Охлаждающая жидкость должна доходить до основания заливной горловины радиатора.
- Если уровень низкий, добавьте охлаждающую жидкость до основания шейки заливной горловины.
- Установите пробку наливной горловины радиатора.
- Проверьте систему охлаждения на наличие протечек.

ПРИМЕЧАНИЕ (только для KX65)

- Заливайте охлаждающую жидкость медленно, чтобы при этом из радиатора мог удаляться воздух.
- Выпустите воздух от системы охлаждения следующим образом.
- Ослабьте болт для выпуска воздуха на головке цилиндра, пока из отверстия болта для выпуска воздуха не начинает вытекать охлаждающая жидкость (то есть, пока не будет вытеснен весь воздух).



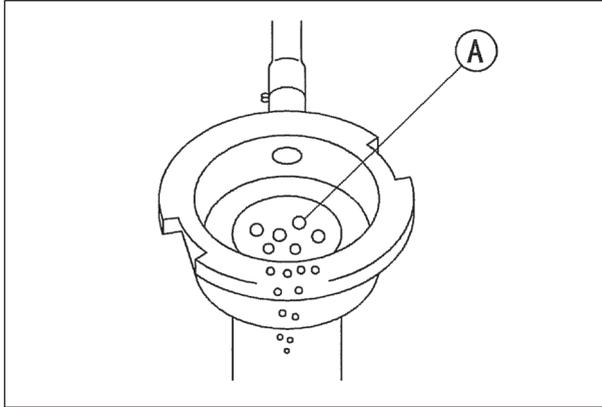
A. Болт для выпуска воздуха

- Затяните болт для выпуска воздуха с номинальным моментом затяжки.

Момент затяжки болта для выпуска воздуха

9,4 Н • Х м (0,96 кгс • м, 83 дюйма • фут)

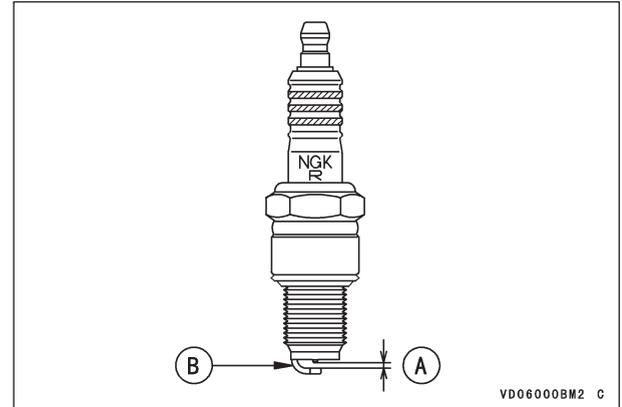
- Запустите двигатель со снятой крышкой радиатора и дайте ему поработать, пока в охлаждающей жидкости не перестанут появляться воздушные пузырьки.



A. Пузырьки воздуха

- Постукивайте по шлангам охлаждающей жидкости, чтобы вытеснить любые пузырьки, скопившиеся внутри.
- Остановите двигатель и долейте охлаждающую жидкость до основания заливной горловины радиатора.
- Установите на место пробку наливной горловины радиатора.
- Проверьте систему охлаждения на наличие протечек.

Свеча зажигания



- A. Зазор**
- B. Внешний электрод**

Центральный электрод, кроме иридиевого или платинового сплава

Свеча зажигания должна периодически выкручиваться для осмотра и регулировки зазора. Измеряйте зазор цилиндрическим щупом. Если зазор некорректный, отрегулируйте его к заданному значению, сгибая внешний электрод. Если свеча замаслена или имеет отложение нагара, очистите её (предпочтительно пескоструйным аппаратом), затем удалите абразивные частицы. Свеча может также быть очищена растворителем с высокой температурой вспышки и проволочной щёткой или другим подходящим инструментом. Если электроды свечи корродированы или повреждены, или если изолятор имеет трещины, замените свечу.

66 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Чтобы правильно ли подобран температурный диапазон свечи, выкрутите её и исследуйте керамический изолятор вокруг центрального электрода. Если керамика имеет светло-коричневый цвет, свеча зажигания соответствует температуре двигателя.

Если керамика белого цвета, свеча должна быть заменена на более холодный тип. Если керамика черного цвета, свеча должна быть заменена на более горячий тип.

Обратитесь к разделу по свечам зажигания главы „Maintenance and Adjustment“ (Техническое обслуживание и регулировка) в Owner’s Manual (Руководстве по эксплуатации) на английском языке, применимому к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki для корректного момента затяжки свечи зажигания.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Если характеристики двигателя понижаются, попробуйте заменить свечу зажигания, чтобы восстановить рабочие характеристики.

Демонтаж и монтаж свечи зажигания

- Снимите колпачок свечи зажигания, перед выкручиванием свечи.
- Используйте для свечи зажигания соответствующий ключ.
- Выкрутите свечу зажигания.
- Установите на свечу зажигания колпачок, слегка потяните за него и удостоверьтесь, что он установлен должным образом.

Центральный электрод из платинового и иридиевого сплавов

Демонтаж и осмотр свечи зажигания

- Снимите колпачок свечи зажигания и выкрутите свечу.
- Исследуйте состояние свечи зажигания. Если электроды свечи округлены или повреждены, или если изолятор имеет трещины, замените свечу.
- Измерьте зазор между электродами свечи. Используйте цилиндрический щуп, чтобы предотвратить возможное повреждение электрода из платинового или иридиевого сплава.

ВНИМАНИЕ

Не регулируйте зазор свечи. Если зазор свечи не соответствует указанному диапазону, замените свечу зажигания.

Цвет изолятора свечи зажигания

Цвет изолятора свечи зажигания вокруг электрода может быть признаком условий эксплуатации. При надлежащих условиях эксплуатации изолятор должен быть от светло-коричневого до тёмно-коричневого цвета. Если цвет белый, маслянистый или чёрный, для помощи обратитесь к разделу **Руководство по поиску неисправностей** или **Настройки двигателя** и подвески в этом руководстве.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Если свеча замаслена или имеет отложение нагара, очистите её при помощи растворителя с высокой температурой вспышки и непроволочной щетки или используйте пескоструйный аппарат для очистки свечей зажигания. Если использовали пескоструйный аппарат, удалите оставшиеся абразивные частицы.

ВНИМАНИЕ

Не используйте для чистки свечи зажигания проводочную щетку, чтобы предотвратить повреждение электрода.

Стандартная тепловая характеристика свечи соответствует рабочей температуре двигателя. Иногда, при экстремальном вождении или погодных условиях, свеча зажигания другого температурного диапазона может улучшить условия работы двигателя.

До установки свечи с другими тепловыми характеристиками определите, необходим ли ремонт или настройка карбюратора. Для помощи в ремонте или настройке используйте разделы **Руководство по поиску неисправностей** и **Настройка двигателя и подвески** в данном руководстве. При замене свечи с другими тепловыми характеристиками, осмотрите изолятор вокруг электрода. Если керамика белого цвета, свеча должна быть заменена на более холодный тип. Если керамика черного цвета, свеча должна быть заменена на более горячий тип.

ВНИМАНИЕ

Использование несоответствующей свечи может вызвать повреждение двигателя. Используйте только рекомендованную свечу зажигания.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Если характеристики двигателя понижаются, попробуйте заменить свечу зажигания, чтобы восстановить рабочие характеристики.*

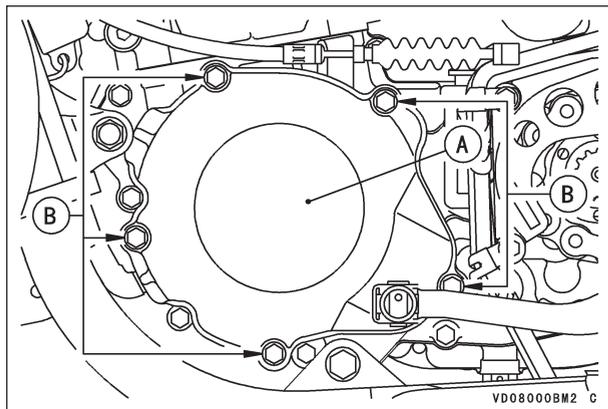
Установка свечи зажигания

- Установите свечу зажигания и закрутите её в соответствии со спецификацией.
- Установите на свечу зажигания колпачок, слегка потяните за него и удостоверьтесь, что он установлен должным образом.

Установка угла опережения зажигания (только для 2-х тактных моделей)

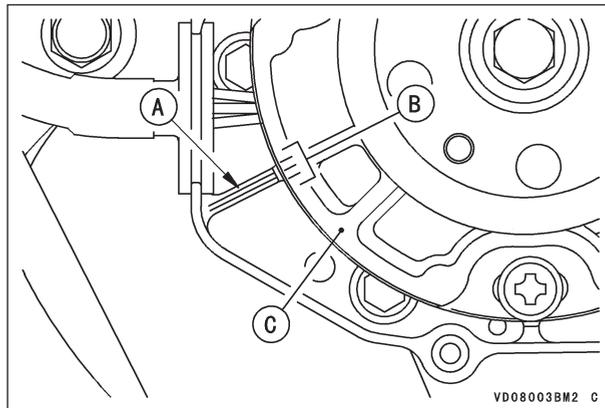
Так как этот мотоцикл оборудован системой электронного конденсаторного зажигания (CDI), установка угла опережения зажигания не требует регулировки, если статор CDI при сборке двигателя установлен правильно. Если есть какое-нибудь сомнение относительно корректности угла опережения зажигания, осмотрите и, в случае необходимости, выполните регулировку следующим образом.

- Снимите крышку и прокладку статора CDI. Если прокладка повреждена, её следует заменить.



- A. Крышка статора CDI
- B. Болты

- Убедитесь, что средняя из трёх меток на статоре CDI совмещена с меткой на блоке двигателя.

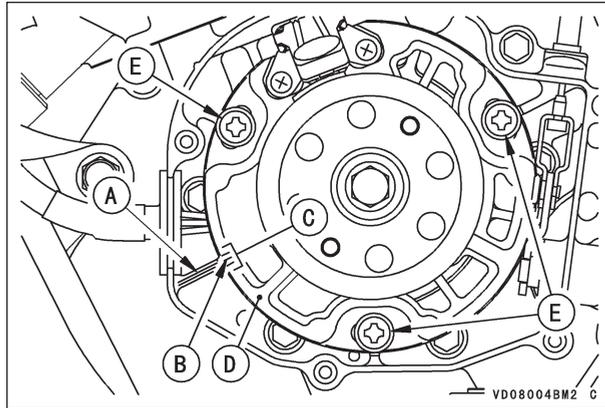


- A. Метка для установки зажигания (блок двигателя)
- B. Метка для установки зажигания (статор)
- C. Статор CDI

- Если метки не совпадают, ослабьте винты статора CDI и совместите метки, поворачивая статор.
- Затяните винты с заданным моментом.
- Установите крышку с прокладкой статора CDI.

Установка угла опережения зажигания может быть отрегулирована в соответствии с предпочтениями и способностями водителя.

- Снимите крышку и прокладку статора CDI.
- Ослабьте винты статора.
- Отрегулируйте угол опережения зажигания, сдвигая положение статора в пределах диапазона, предлагаемого этими тремя установочными метками на пластине статора.

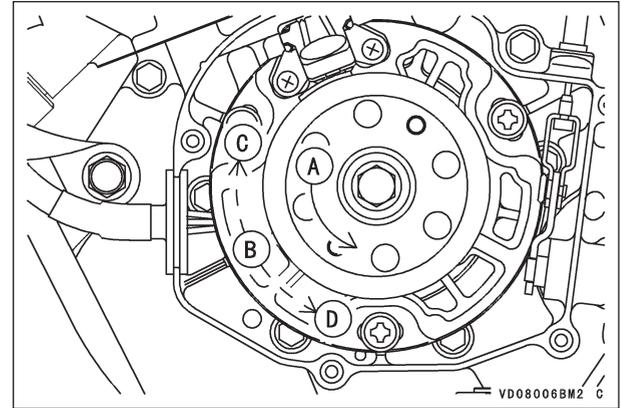


- A. Метка для установки зажигания (блок двигателя)
- B. Стандартная регулировка
- C. Диапазон регулировки
- D. Статорная пластина
- E. Винты статора

ПРИМЕЧАНИЕ

- Для получения наилучших характеристик двигателя важно выполнять установку угла опережения зажигания в пределах заданного диапазона.

- Затяните винты статора с заданным моментом.
- Установите крышку с прокладкой статора CDI.
- Выполните пробную поездку на мотоцикле и повторите регулировку угла опережения зажигания, если требуется.



- A. Вращение коленчатого вала
- B. Перемещение статора
- C. Раннее
- D. Позднее

Воздушный фильтр

Забитый воздухоочиститель ограничивает поступление воздуха в двигатель, увеличивая расход топлива, уменьшая мощность двигателя и вызывая загрязнение свечи зажигания. Осмотрите систему впуска воздуха, которая включает воздушный фильтр, воздухопровод к карбюратору, хомуты воздуховода и карбюратор, перед каждой гонкой или тренировочным заездом.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Любое попадание грязи в двигатель может вызвать повреждение или отказ двигателя. Отказ двигателя может привести к аварии и ранению. Регулярно проверяйте систему впуска воздуха на предмет попадания грязи. Если в системе обнаружена грязь, вся система должна быть промыта.

ВНИМАНИЕ

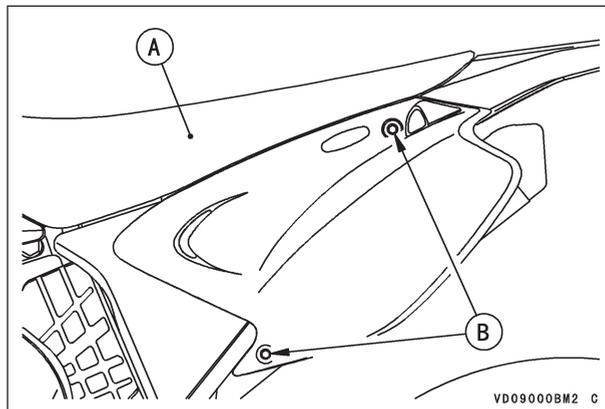
Забитый воздушный фильтр повлияет на качество воздушно-топливной смеси, уменьшит мощность двигателя и вызовет загрязнение свечи зажигания.

ПРИМЕЧАНИЕ

- В пыльных областях фильтрующий элемент следует очищать более часто, чем рекомендовано.
- После поездки под дождём или на грязных дорогах, элемент следует очистить немедленно.

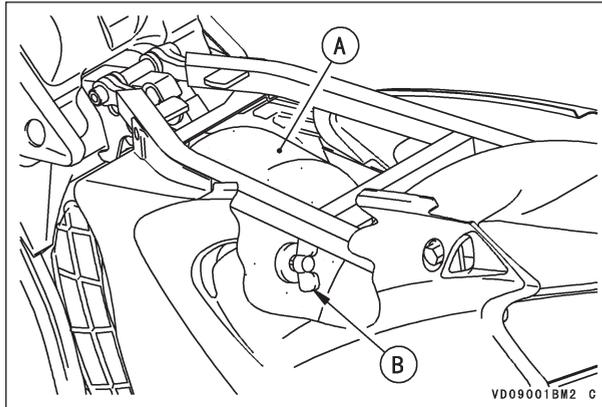
Извлечение и проверка фильтрующего элемента

- Снимите сиденье.



- A. Сиденье
- B. Болт сиденья

- Открутите барашковый болт и извлеките фильтрующий элемент воздушного фильтра.



- A. Фильтрующий элемент воздушного фильтра**
B. Барашковый болт

- Проверьте изнутри впускной тракт и карбюратор на предмет наличия грязи. Если имеется загрязнение, выполните полную очистку впускного тракта и карбюратора.
- Заткните карбюратор чистым безворсовым полотенцем, чтобы предотвратить попадание грязи в карбюратор.
- Вытрите внутреннюю часть кожуха воздухоочистителя чистым влажным полотенцем.
- Снимите элемент с каркаса.

ВНИМАНИЕ

Не перекручивайте элемент, поскольку его легко порвать или повредить.

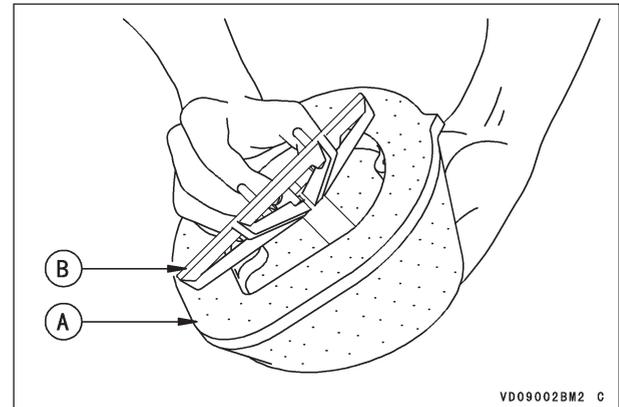
- Осмотрите фильтрующий элемент. Если он загрязнён, промойте. Также проверьте, в хорошем ли состоянии элемент (отсутствие любых повреждений). Если повреждён, замените элемент, иначе он пропустит грязь в карбюратор.

! ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Забитый воздушный фильтр может пропустить грязь и пыль в карбюратор, что может вызвать заклинивание дроссельной заслонки; в результате может произойти авария и травмирование водителя.

ВНИМАНИЕ

Забитый воздухоочиститель может допустить попадание грязи и пыли в двигатель, вызывая чрезмерный износ и, возможно, повреждение двигателя.



- A. Фильтрующий элемент воздушного фильтра**
B. Каркас корпуса элемента

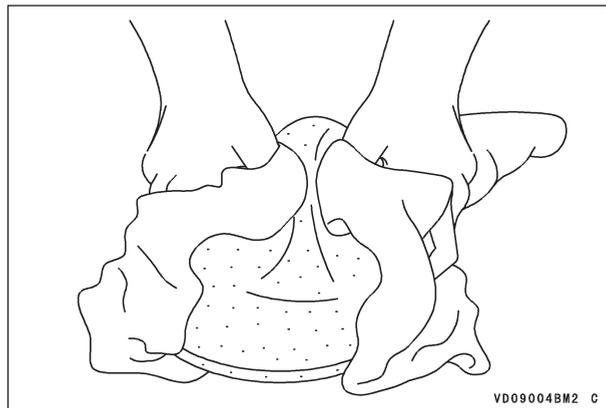
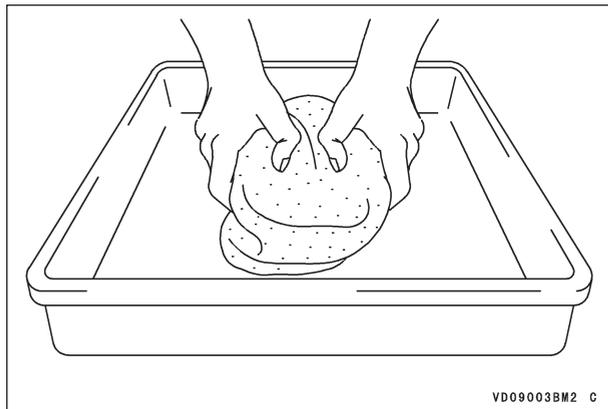
72 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Промывка и установка фильтрующего элемента

- Промойте элемент в ванне с растворителем, имеющим высокую температуру вспышки, или в тёплой мыльной воде. Ополосните элемент с чистой водой, чтобы удалить все следы моющего раствора.
- Отожмите элемент в чистом сухом полотенце.

ВНИМАНИЕ

Не перекручивайте и не продувайте элемент при сушке, чтобы избежать его повреждения.

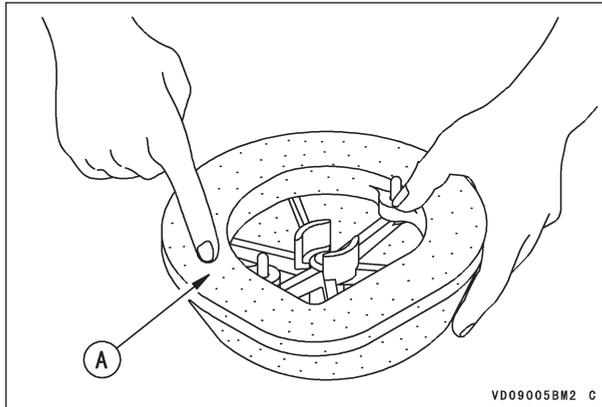


⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Промойте элемент в хорошо проветриваемой зоне и удостоверьтесь, что вблизи рабочей области отсутствуют источники открытого огня; сюда входят любые приборы с запальником. Чтобы избежать пожара или взрыва, не используйте для промывки элемента бензин или растворитель с низкой температурой вспышки.

- После промывки дайте фильтру полностью просохнуть. Пропитайте элемент высококачественным маслом для поролоновых воздушных фильтров и удостоверьтесь, что масло равномерно пропитало весь элемент. Отожмите лишнее масло, но не перекручивайте элемент, поскольку он может порваться. В этом случае слишком большое количество масла лучше, чем его недостатка. Наконец, протрите внутреннюю часть элемента бумажным полотенцем, чтобы удалить лишнее масло.

- Перед установкой проверьте элемент на наличие любых повреждений. Замените элемент, в случае его повреждения.
- Нанесите смазочный материал на всю поверхность сопряжения и в отверстие под винт в корпусе воздухоочистителя и впускного тракта.
- Удалите полотенце из карбюратора.
- Наденьте элемент на его каркас и покройте сопрягаемые поверхности элемента и посадочного выступа густым слоем универсальной консистентной смазки, чтобы гарантировать полное уплотнение.



A. Нанесите консистентную смазку.

- Установите фильтрующий элемент воздушного фильтра так, чтобы его шпонка была направлена вверх, а его выступы совпали с отверстиями в корпусе.
- Установите сиденье.

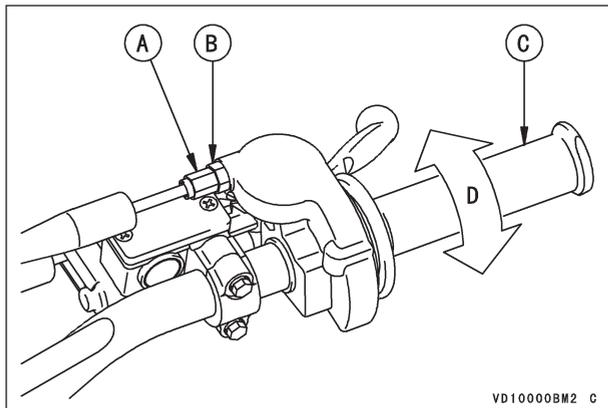
Тросик дросселя

Регулировка тросика дросселя

Проверьте ручку газа на плавное перемещение во всех положениях руля. Проверьте и отрегулируйте тросик дросселя в соответствии с картой периодического технического обслуживания.

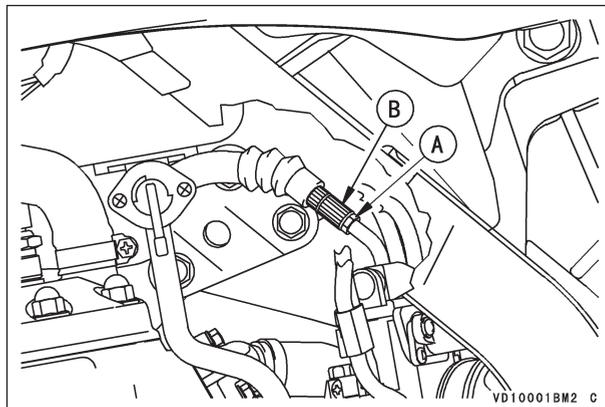
- Проверьте, чтобы ручка газа имела 2 ~ 3 мм (0,08 ~ 0,12 дюйма) свободного хода и вращалась без заеданий.
- Если свободный ход некорректный, стяните резиновый чехол на верхнем конце тросика дросселя и ослабьте стопорную гайку, затем крутите регулятор, чтобы получить указанный зазор. В заключение, затяните стопорную гайку.
- Установите резиновый чехол на место.

74 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА



- A. Регулировочное приспособление
- B. Стопорная гайка
- C. Ручка газа
- D. 2 ~ 3 мм (0,08 ~ 0,12 дюйма)

- Если свободный ход не может быть установлен регулятором на верхнем конце тросика дросселя, стяните резиновый чехол на верхней части карбюратора и выполните необходимую регулировку свободного хода регулятором на нижнем конце тросика. Надёжно затяните контргайки и установите на место резиновые чехлы.



- A. Стопорная гайка
- B. Регулировочное приспособление

- При работе двигателя на холостом ходу поверните руль в обе стороны и проверьте, влияет ли движение руля на частоту вращения двигателя. Если влияет, то тросик дросселя может быть ненадлежащим образом отрегулирован, неправильно проложен или повреждён. Убедитесь, что исправили перед поездкой любую неисправность.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

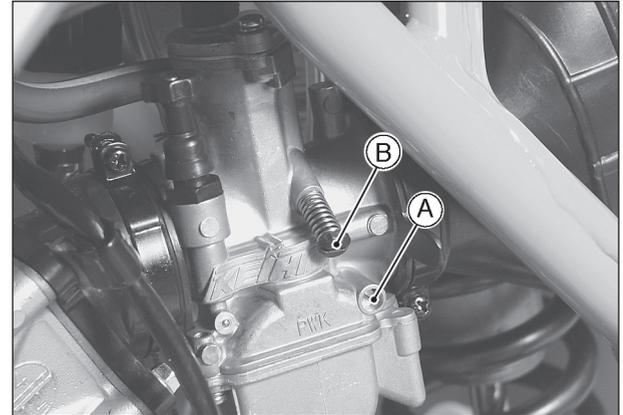
Эксплуатация с ненадлежащим образом отрегулированным, неправильно проложенным или поврежденным тросиком может привести к опасной ситуации во время поездки.

Карбюратор

Регулировка холостого хода

Регулировка холостого хода осуществляется винтами добавочного воздуха и регулировки холостого хода.

- Сначала закрутите до упора (без усилия) винт добавочного воздуха, затем открутите его.
- Запустите двигатель и прогрейте его.
- Поверните винт регулировки холостого хода, чтобы получить желательную частоту вращения холостого хода.



- A. Винт добавочного воздуха**
- B. Винт регулировки холостого хода**

- Откройте и закройте несколько раз дроссельную заслонку и убедитесь, что частота вращения холостого хода не изменяется; выполните повторную регулировку, если необходимо.

76 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- При работе двигателя на холостом ходу поверните руль в обе стороны и проверьте, влияет ли движение руля на частоту вращения двигателя. Если влияет, то тросик дросселя может быть ненадлежащим образом отрегулирован, неправильно проложен или повреждён. Убедитесь, что исправили перед поездкой любую неисправность.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

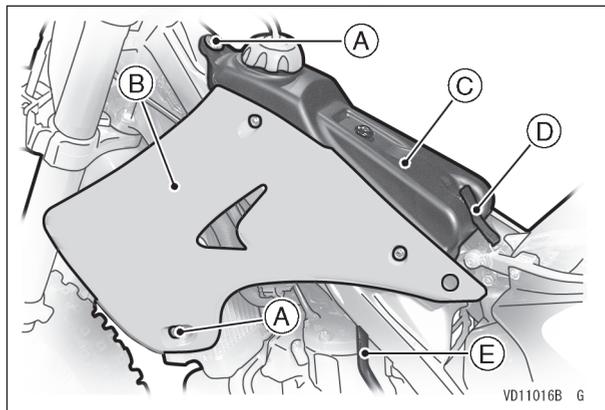
Эксплуатация с поврежденным тросиком дросселя может привести к опасной ситуации при поездке..

Демонтаж карбюратора

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Бензин чрезвычайно огнеопасен, а при некоторых обстоятельствах может быть взрывоопасным. Всегда останавливайте двигатель и не курите. Убедитесь, что место хорошо вентилируется и не содержит источников открытого пламени или искр; сюда входят любые приборы с запальником.

- Поверните рычаг топливного крана в положение OFF (закрыто) и отсоедините шланг подачи топлива от топливного крана.
- Удалите сидение и кожухи с левой и правой сторон.
- Удалите монтажный болт топливного бака и монтажные болты чехла радиатора (левый и правый).
- Отсоедините резиновую ленту, и разъедините шланг подачи топлива от топливного крана.
- Демонтируйте топливный бак вместе с левы и правым чехлами радиатора.

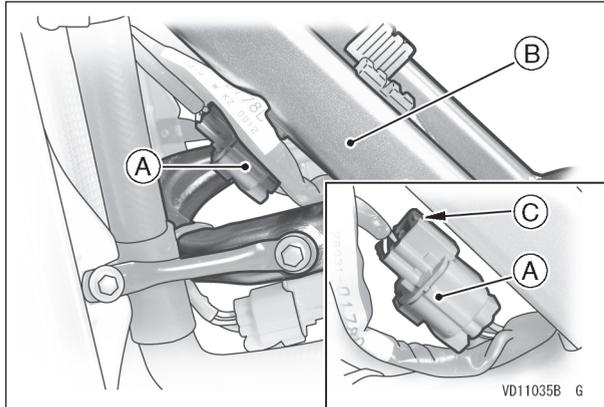


- A. Болт
- B. Чехол радиатора
- C. Топливный бак
- D. Резиновая лента
- E. Шланг подачи топлива

- Для моделей, оборудованных датчиком дроссельной заслонки / клапаном отсечки топлива: Отсоедините разъём датчика дроссельной заслонки / клапана отсечки топлива от рамы.

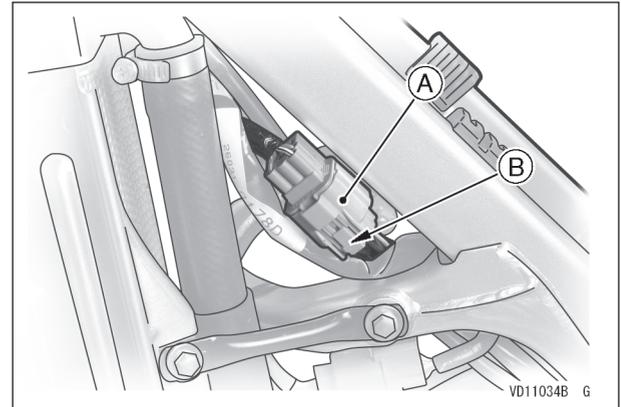
ПРИМЕЧАНИЕ

- Снимая разъём с рамы, нажмите рычаг и тяните его вперёд.



- A.** Разъём датчика дроссельной заслонки / клапана отсечки топлива
- B.** РАМА
- C.** Нажимной рычажок

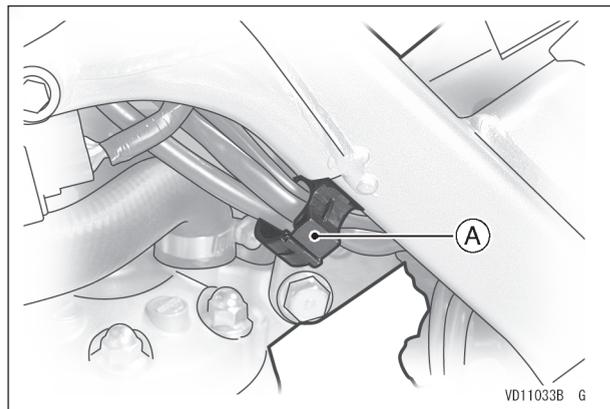
- Сдавите рычажок и разъедините разъём.



- A.** Разъём датчика дроссельной заслонки / клапана отсечки топлива
- B.** Фиксирующий рычажок

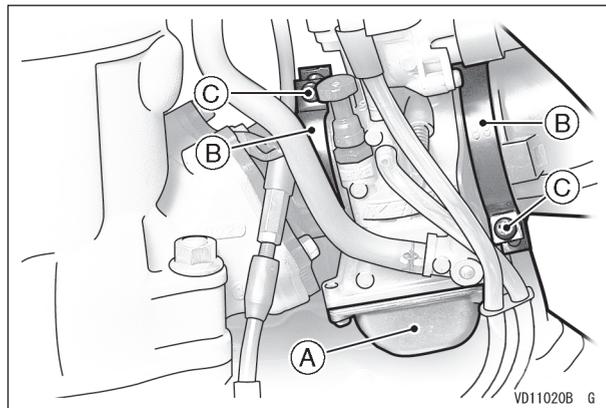
78 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Разомкните провода, открывая зажим.



A. Зажим

- Ослабьте зажимные винты хомутов карбюратора со стороны воздушного фильтра и со стороны впуска в цилиндр.



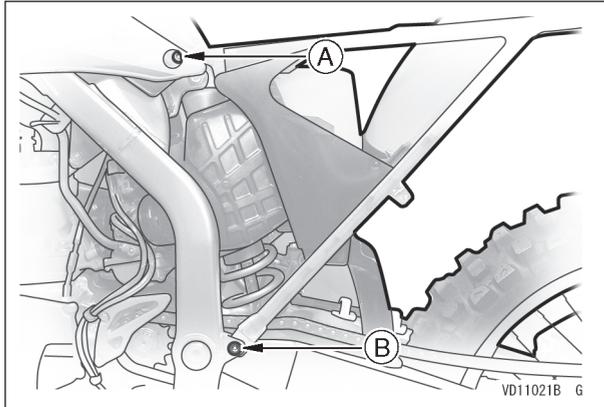
- A. Карбюратор
- B. Хомут
- C. Винт

- Демонтируйте глушитель (см. раздел „Выхлопная система“).
- Ослабьте болт задней рамы (верхняя сторона).
- Удалите болт задней рамы (нижняя сторона).
- Удалите хомут воздушного фильтра, немного приподнимая заднюю часть рамы.

ВНИМАНИЕ

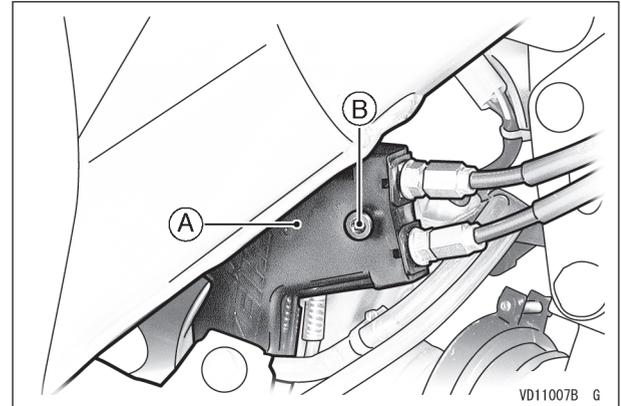
Если не снимать хомут с корпуса воздухоочистителя, пружина заднего амортизатора может быть повреждена.

- Поднимите заднюю часть рамы ещё больше и отделите карбюратор от канала воздушного фильтра и впускного канала в цилиндр.



- A. Болт (ослабить)
- B. Болт (удалить)

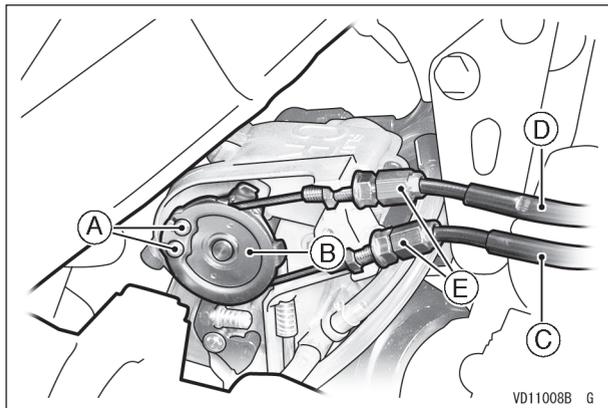
- Для моделей, оснащённых кожухом держателя кабеля:
Удалите кожух держателя кабеля, открутив болт.



- A. Кожух держателя кабеля
- B. Болт

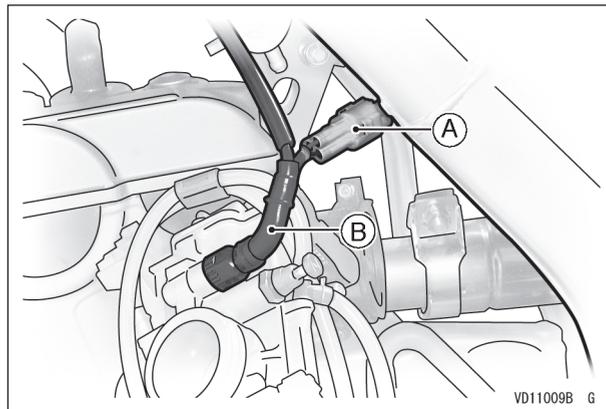
80 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Отсоедините нижние концы тросиков дросселя от шкива карбюратора, ослабляя регуляторы тросика.



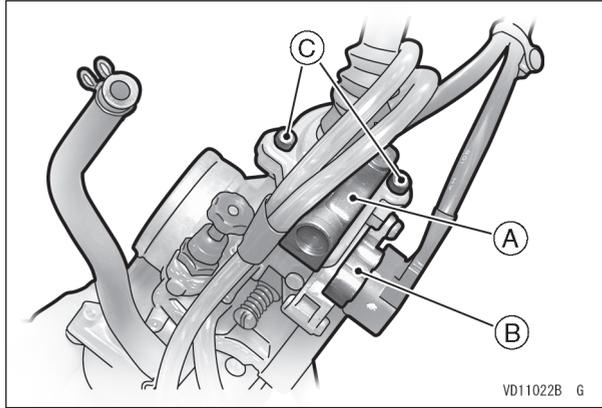
- A. Нижние концы тросика дросселя
- B. Шкив карбюратора
- C. Тросик акселератора
- D. Тросик деселератора
- E. Регулировочное приспособление

- Для моделей, оснащённых тросиком горячего запуска: Разъедините разъём датчика дроссельной заслонки и тросик горячего запуска.



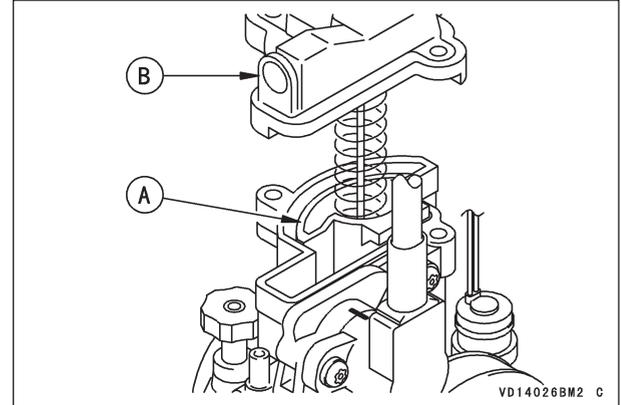
- A. Разъём датчика дроссельной заслонки
- B. Тросик горячего запуска

- Для 2-х тактных моделей: Снимите крышку карбюратора.



- A. Крышка карбюратора
- B. Карбюратор
- C. Болт

- Извлеките узел дроссельной заслонки.



- A. Узел дроссельной заслонки
- B. Крышка карбюратора

ВНИМАНИЕ

Если дроссельная заслонка не отделена от тросика, оберните её чистой тканью, чтобы избежать повреждения.

- После демонтажа карбюратора вставьте во впускной тракт и в карбюратор чистое, не оставляющее ворса, полотенце, чтобы предотвратить попадание внутрь грязи и других инородных материалов.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Если в карбюратор попадёт грязь или пыль, дроссельную заслонку может заклинить, что, возможно, может вызвать аварию.

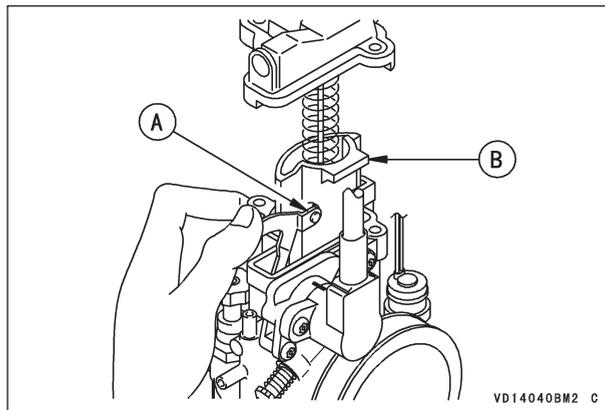
ВНИМАНИЕ

Если грязь попадает в двигатель, он чрезмерно изнашивается и возможно повреждение двигателя.

Монтаж карбюратора

ПРИМЕЧАНИЕ

- Монтаж карбюратора осуществляется в последовательности, обратной демонтажу.
- Для 2-х тактных моделей: Поднимите конец штифтового соединения датчика дроссельной заслонки и вставьте узел дроссельной заслонки.
- Визуально контролируйте, чтобы дроссельная заслонка заходила в корпус карбюратора на всю глубину и перемещалась без заеданий. Соблюдайте осторожность, чтобы не повредить иглу дроссельной заслонки.



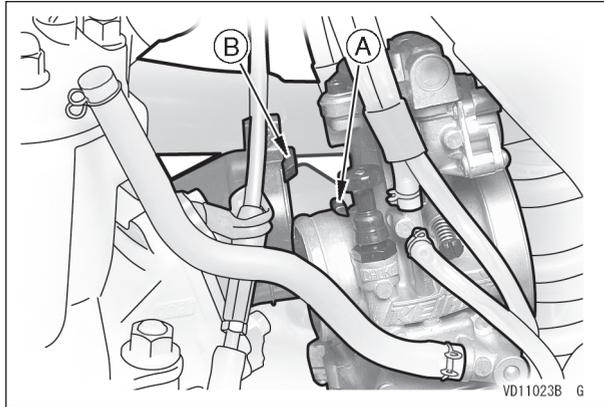
- A. Штифтовое соединение
- B. Дроссельная заслонка

- При соединении карбюратора с воздушным фильтром и каналом впуска в цилиндр должны быть осуществлены следующие шаги.
- Для моделей, оснащённых тросиком горячего запуска: Подсоедините разъём датчика дроссельной заслонки и тросик горячего запуска.
- Для моделей, оснащённых кожухом держателя кабеля: Смажьте нижние концы тросиков дросселя.
- Установите тросики дросселя и крышку.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

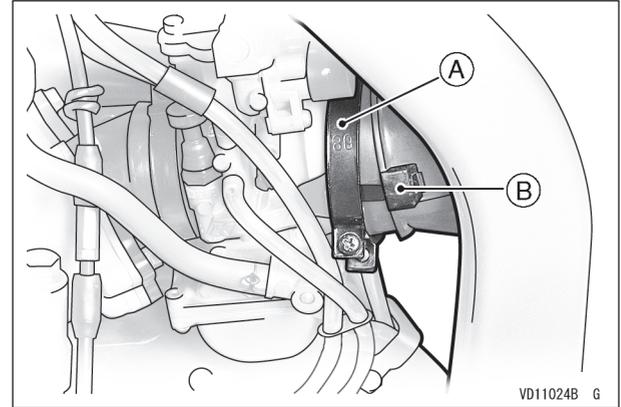
Эксплуатация с ненадлежащим образом отрегулированным, неправильно проложенным или поврежденным тросиком может привести к опасной ситуации во время поездки.

- Выровняйте центр карбюратора с углублениями в соединении.



- A. Центр карбюратора
- B. Углубление канала

- Вставьте выступ хомута воздушного фильтра в паз соединения воздушного фильтра.



- A. Выступ
- B. Паз

- Надёжно затяните зажимные винты.
- Затяните верхний и нижний болты задней рамы.
- Проложите должным образом шланги вентиляции карбюратора и слива при перезаправке.
- Для моделей, оборудованных датчиком дроссельной заслонки / клапаном отсечки топлива: Соедините разъём датчика дроссельной заслонки / клапана отсечки топлива.
- Поверните рычаг топливного крана в положение ON (открыто) и проверьте карбюратор на отсутствие протечки топлива.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Бензин чрезвычайно огнеопасен, а при некоторых обстоятельствах может быть взрывоопасным. Всегда останавливайте двигатель и не курите. Убедитесь, что место хорошо вентилируется и не содержит источников открытого пламени или искр; сюда входят любые приборы с запальником.

- Отрегулируйте тросик дросселя и частоту вращения на холостом ходу.

Муфта сцепления

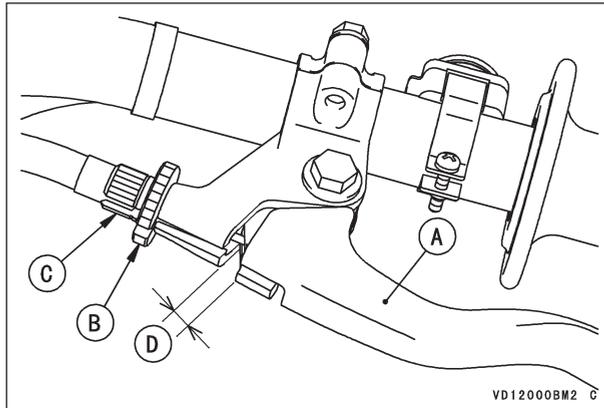
Некоторые модели оборудованы быстрым регулятором, который не имеет стопорной гайки.

Регулировка рычага управления муфтой сцепления

Свободный ход рычага управления муфтой должен поддерживаться в соответствии с надлежащей спецификацией. Свободный ход рычага увеличивается с растяжением тросика и износом фрикционного диска, требуя периодической регулировки.

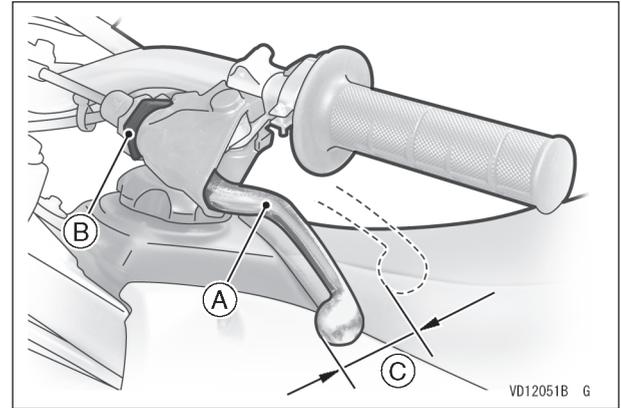
Когда свободный ход рычага муфты - вне спецификации, сначала пробуйте регулировать его на рычаге управления муфтой следующим образом.

- Сдвиньте назад противопылевой колпак рычага управления муфтой.
- Ослабьте стопорную гайку, поверните регулятор, чтобы получить надлежащее количество свободного хода рычага муфты, затем затяните стопорную гайку.



- A. Рычаг управления муфтой сцепления
- B. Стопорная гайка
- C. Регулировочное приспособление
- D. Свободный ход рычага

- Сдвиньте на место противопылевой колпак рычага управления муфтой.
- Для моделей с быстрой регулировкой: Поверните регулятор, чтобы получить надлежащее количество свободного хода рычага муфты.

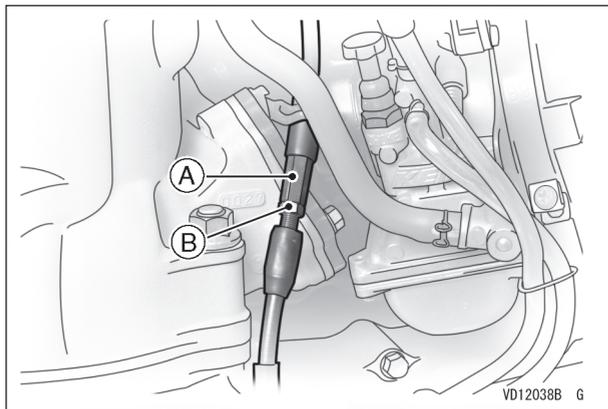


- A. Рычаг управления муфтой сцепления
- B. Регулировочное приспособление
- C. Свободный ход рычага

86 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Если свободный ход рычага муфты не может быть отрегулирован на рычаге управления муфтой, сделайте регулировку другим регулятором на кабеле.

- Ослабьте стопорную гайку на рычаге управления муфтой сцепления.
- Закрутите регулятор полностью, затем затяните стопорную гайку.
- Ослабьте стопорную гайку в середине тросика сцепления, и поверните регулировочную гайку.



- A. Регулировочная гайка
- B. Стопорная гайка

- Затяните стопорную гайку.
- Сдвиньте на место противопылевой колпак.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

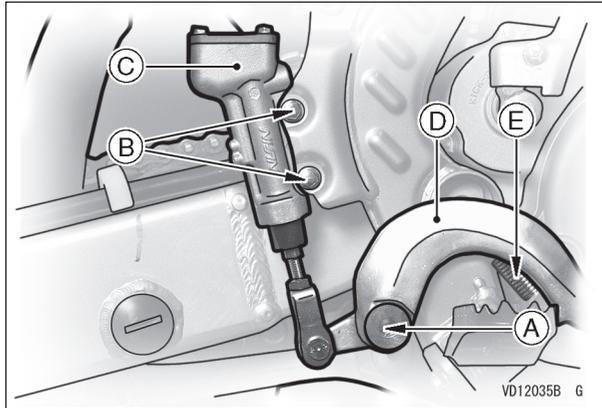
Убедитесь, что верхний конец оболочки тросика управления муфтой сцепления полностью зашёл с своё гнездо, иначе он может соскользнуть на место позже, создавая избыточный свободный ход тросика, что не позволит выключить муфту, приводя к опасной ситуации в поездке.

ПРИМЕЧАНИЕ

- После того, как регулировка выполнена, запустите двигатель и проверьте, что муфта сцепления не проскальзывает и работает должным образом.

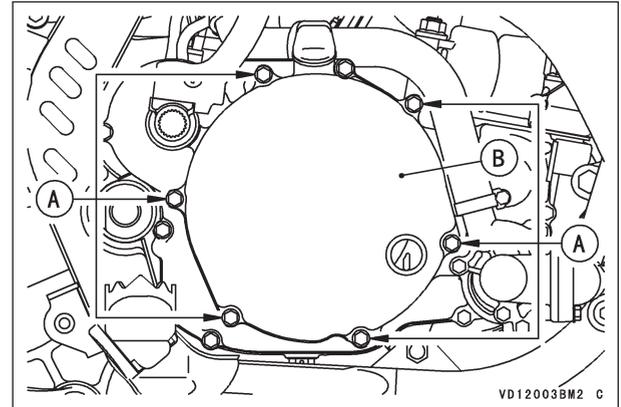
*Демонтаж фрикционного диска
(только на KX125 и KX250)*

- Слейте трансмиссионное масло. (см. раздел „Трансмиссионное масло“).
- Ослабьте шарнирный болт педали тормоза и открутите монтажные болты главного цилиндра заднего тормоза.
- Снимите пружину возврата педали заднего тормоза.



- A.** Шарнирный болт педали тормоза
- B.** Монтажные болты главного цилиндра заднего тормоза
- C.** Главный цилиндр заднего тормоза
- D.** Педаль тормоза
- E.** Возвратная пружина

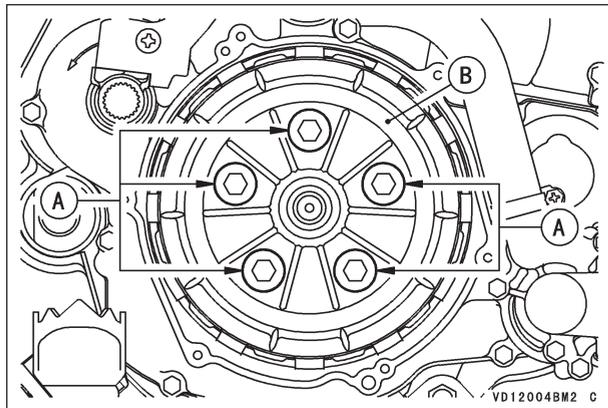
- Снимите ножной стартер.



- A.** Болты
- B.** Кожух сцепления

88 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

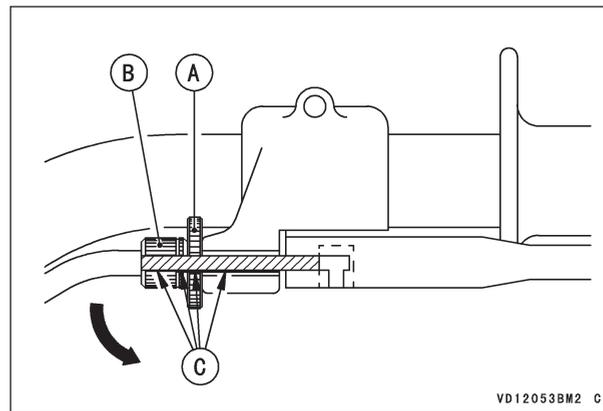
- Удалите кожух сцепления и прокладку.
- Удалите болты нажимных пружин муфты сцепления, нажимной диск и пружины.
- Демонтируйте фрикционный и стальной диски.



- A. Болты нажимных пружин муфты сцепления
- B. Нажимной диск сцепления

Демонтаж фрикционного диска (только на KX85 и KX100)

- Дренируйте трансмиссионное масло (см. раздел „Трансмиссионное масло“.)
- Дайте больше свободного хода тросику сцепления, поворачивая регулятор.
- Совместите пазы на рычаге, стопорной гайке и регуляторе, затем выведите тросик из зацепления с рычагом управления муфтой.



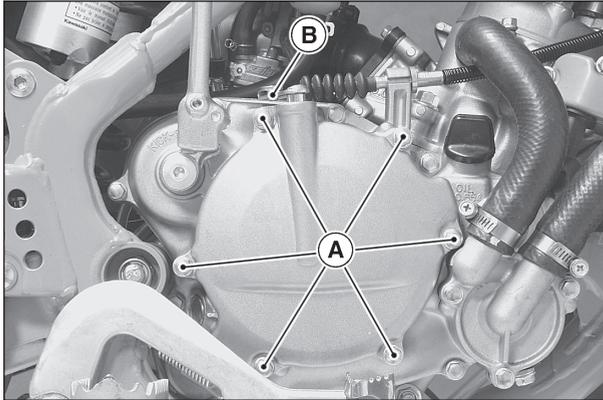
- A. Стопорная гайка
- B. Регулировочное приспособление
- C. Пазы

- Выведите наконечник внутреннего тросика муфты сцепления из зацепления с рычагом механизма выключения муфты.

ВНИМАНИЕ

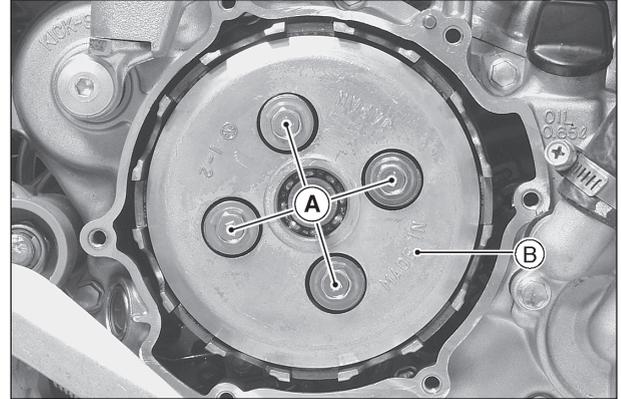
Не демонтируйте вал механизма выключения муфты, если в этом нет необходимости. Если вал механизма выключения муфты демонтирован, сальник должен быть заменён на новый.

- Открутите монтажные болты кожуха сцепления.



- A. Болты
- B. Рычаг выключения сцепления

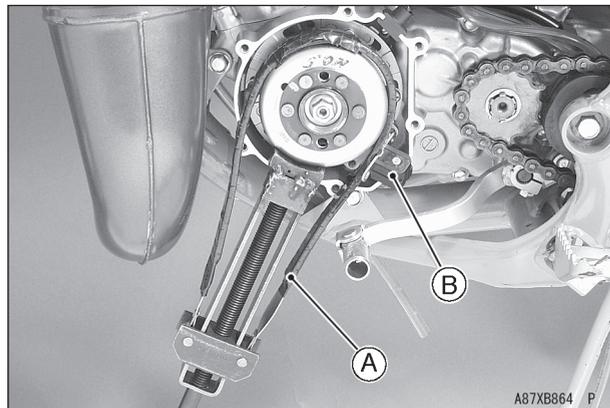
- Поверните рычаг выключения сцепления к задней части.
- Удалите кожух сцепления и прокладку.
- Удалите болты нажимных пружин муфты сцепления, нажимной диск и пружины.



- A. Болты нажимных пружин муфты сцепления
- B. Нажимной диск сцепления

ПРИМЕЧАНИЕ

- Когда трудно демонтировать или установить болты нажимных пружин муфты сцепления, чтобы вращать муфту сцепления, используйте держателя маховика (57001-1313) на маховике магнето с винтом измерительной катушки, при снятой измерительной катушке.

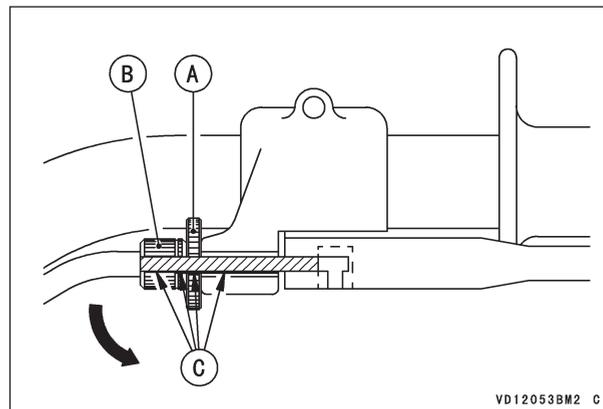


- A. Держатель маховика
- B. Измерительная катушка

- Демонтируйте фрикционный и стальной диски.

Демонтаж фрикционного диска (только на КХ65)

- Дренаруйте трансмиссионное масло и охлаждающую жидкость (см. разделы „Трансмиссионное масло“ и „Система охлаждения“).
- Дайте больше свободного хода тросику сцепления, поворачивая регулятор.
- Совместите пазы на рычаге, стопорной гайке и регуляторе, затем выведите тросик из зацепления с рычагом управления муфтой.



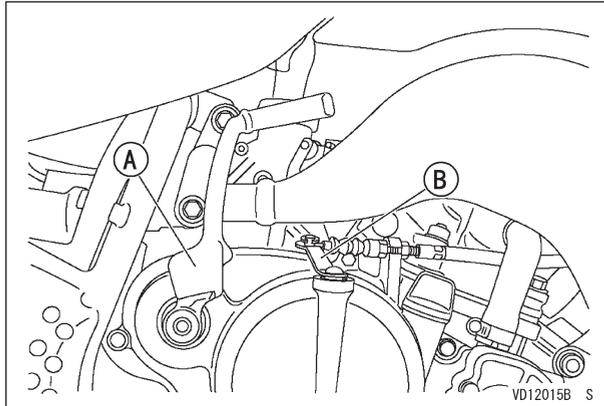
- A. Стопорная гайка
- B. Регулировочное приспособление
- C. Пазы

- Выведите наконечник внутреннего тросика муфты сцепления из зацепления с рычагом механизма выключения муфты.

ВНИМАНИЕ

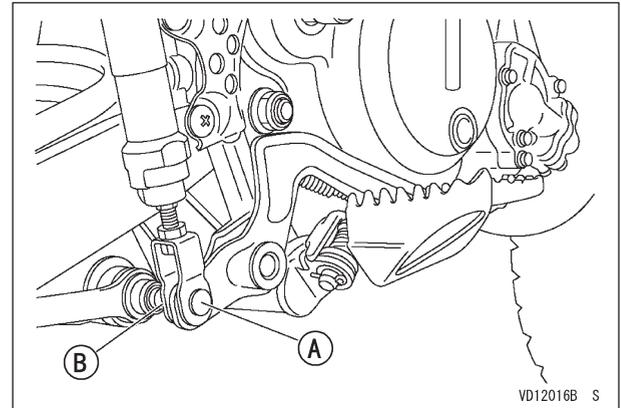
Не демонтируйте вал механизма выключения муфты, если в этом нет необходимости. Если вал механизма выключения муфты демонтирован, сальник должен быть заменён на новый.

- Снимите ножной стартер.



- A. Ножной стартер
- B. Рычаг выключения сцепления

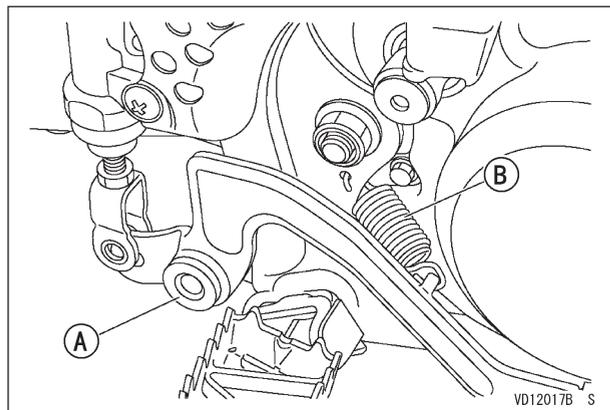
- Удалите шплинт, шарнирный палец и шайбу педали заднего тормоза.



- A. Шарнирный палец педали заднего тормоза
- B. Шплинт

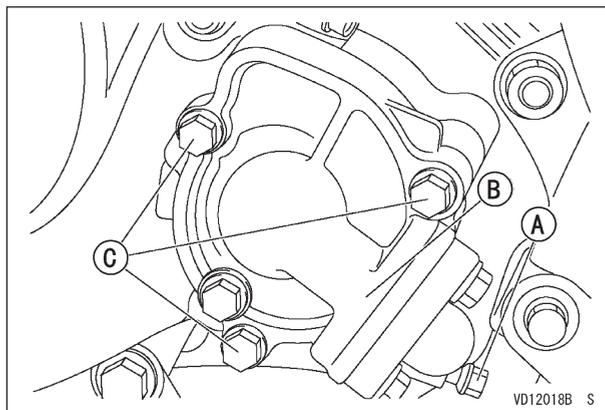
92 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Открутите монтажный болт и снимите педаль тормоза и возвратную пружину.



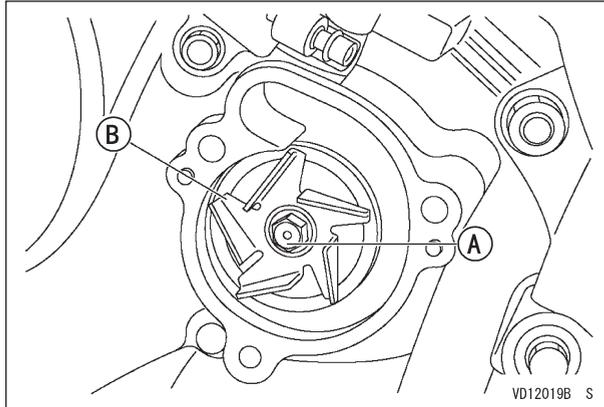
- A. Монтажный болт педали тормоза
- B. Пружина возврата педали тормоза

- Ослабьте хомут и снимите нижний конец шланга водяного насоса.
- Отвинтите болты крышки водяного насоса и снимите крышку водяного насоса с прокладкой.



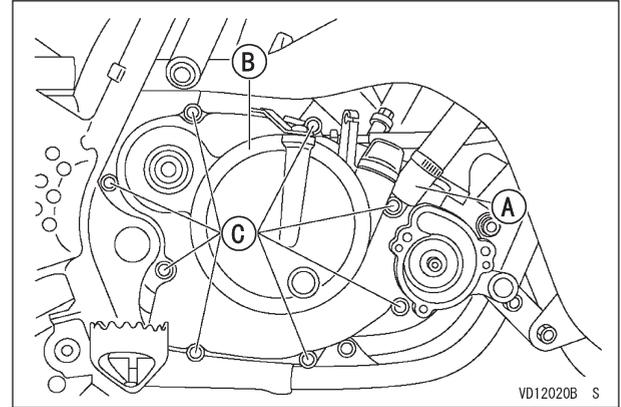
- A. Хомут шланга водяного насоса
- B. Крышка водяного насоса
- C. Болт крышки водяного насоса

- Открутите болт и достаньте рабочее колесо и шайбу.



- A. Болт крепления рабочего колеса
- B. Рабочее колесо

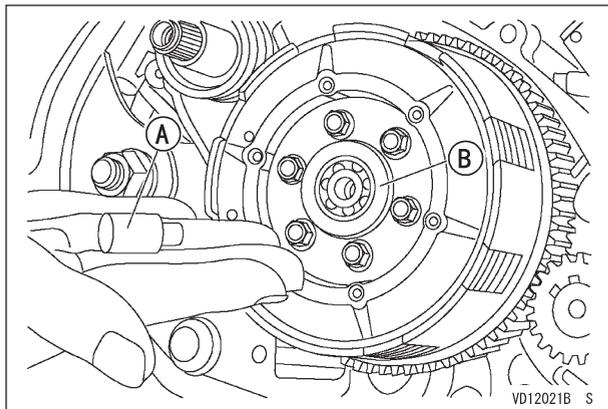
- Когда снимете нижний конец шланга охлаждающей жидкости, открутите монтажный болт правой крышки двигателя.
- Поверните рычаг выключения сцепления к задней части и снимите правую крышку двигателя и прокладку.



- A. Шланг охлаждающей жидкости
- B. Правая крышка двигателя
- C. Болт

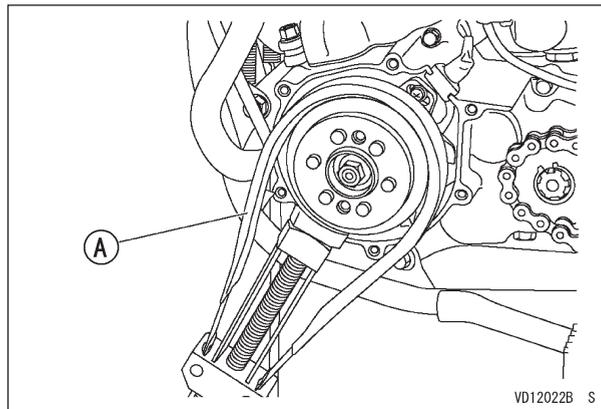
94 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Удалите толкатель муфты сцепления и толкатель пластины нажимной пружины муфты сцепления.



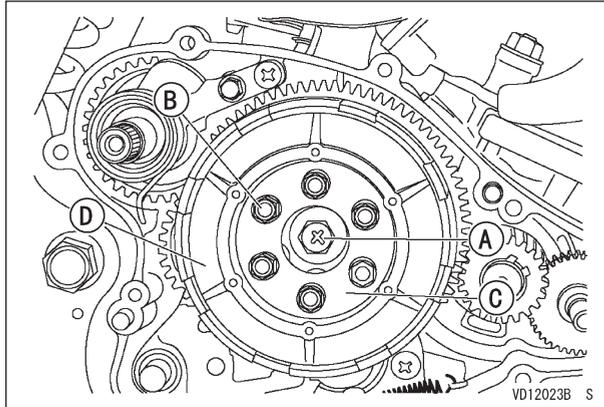
- A. Толкатель муфты сцепления
- B. Толкатель пластины нажимной пружины муфты сцепления

- Снимите крышку статора CDI.
- Зафиксируйте маховик магнето держателем, чтобы предотвратить проворачивание муфты сцепления.



- A. Держатель маховика

- Удалите болт ступицы муфты сцепления, болты нажимных пружин муфты сцепления, держатель нажимной пружины муфты сцепления, пружины и ступицу муфты сцепления.

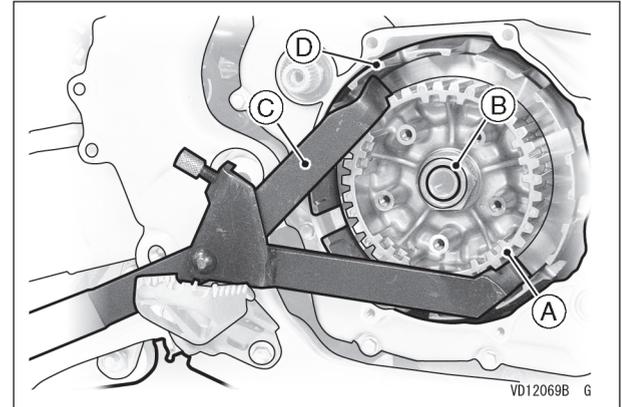


- A. Болт ступицы муфты сцепления
- B. Болты нажимных пружин муфты сцепления (6 шт.)
- C. Держатель нажимной пружины муфты сцепления
- D. Ступица диска сцепления

- Демонтируйте фрикционный и стальной диски.

*Демонтаж ступицы диска сцепления
(только для KX450D)*

- Открутите гайку ступицы муфты сцепления; используйте держатель муфты сцепления (специальный инструмент), чтобы препятствовать проворачиванию ступицы муфты сцепления.
- Удалите ступицу муфты сцепления.



- A. Ступица диска сцепления
- B. Гайка ступицы муфты сцепления
- C. Держатель муфты сцепления
(номер для заказа: 57001-1243)
- D. Картер муфты сцепления

Проверка на износ и повреждение стального и фрикционного дисков

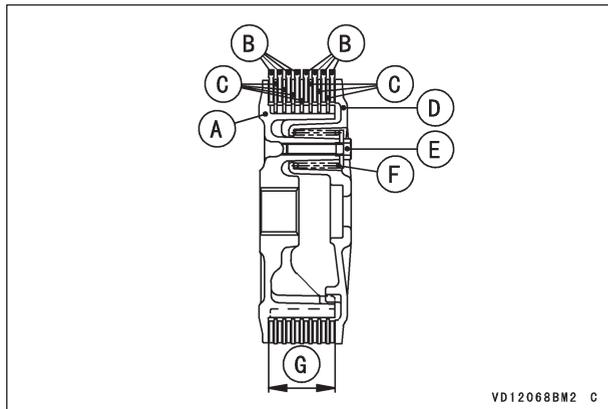
- Визуально осмотрите стальные и фрикционные диски на предмет выкрашивания или неравномерного износа.
- Если какие-либо из дисков имеют признаки выкрашивания или повреждения, замените все фрикционные и стальные диски как один набор.
- Измерьте толщину стальных и фрикционных дисков штангельциркулем с нониусом.
- Если они износились сверх эксплуатационного предела, замените их новыми.

96 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Только для KX450D: Если заменяются стальные диски, измерьте толщину диска сцепления в сборе и используйте стальные диски согласно следующей таблице, чтобы толщина диска сцепления в сборе была стандартной. Измеряя толщину диска сцепления в сборе, соберите весь узел диска сцепления (ступица муфты сцепления, фрикционные диски, стальные диски, нажимной диск сцепления, болты нажимной пружины муфты сцепления, болты нажимные пружины муфты сцепления, пружины).

Стандартный размер диска сцепления в сборе

34.9 ~ 35.5 мм (1.37 ~ 1.40 дюйма)

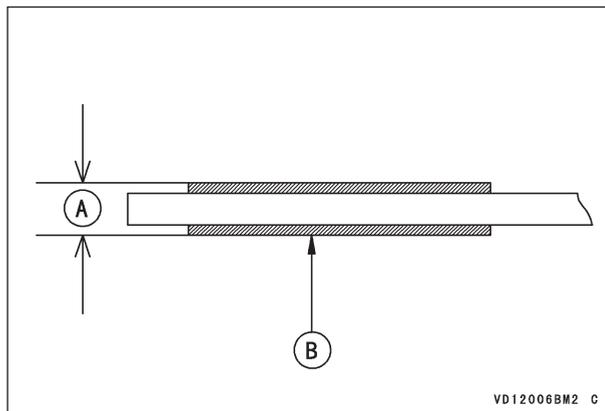


- A. Ступица диска сцепления
- B. Фрикционные диски
- C. Стальные диски
- D. Нажимной диск сцепления
- E. Болт нажимной пружины муфты сцепления
- F. Пружина
- G. Стандартная длина

Стальной диск (номер для заказа)	Толщина
13089-1095 (Стандарт)	1,6 мм (0,062 дюйма)
13089-1005	2,0 мм (0,079 дюйма)
13089-1010	1,2 мм (0,047 дюйма)

ПРИМЕЧАНИЕ

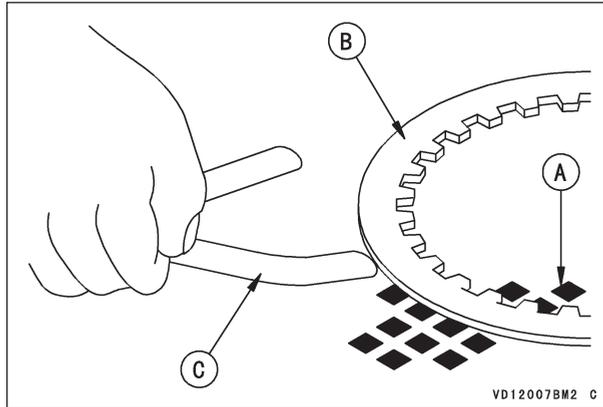
- Не используйте стальные диски толщиной 2,0 мм (0,079 дюйма) и 1,2 мм (0,047 дюйма) одновременно (в одном пакете).



- A. Толщина
- B. Фрикционный диск

Проверка фрикционного и стального диска на деформацию

- Поместите каждый из фрикционных и стальных дисков на проверочную плиту и измерьте щупом величину деформации фрикционного и стального диска (то есть, зазор между проверочной плитой и каждым фрикционным или стальным диском).
- Если какой-нибудь диск имеет деформацию сверх эксплуатационного предела, замените его новым.

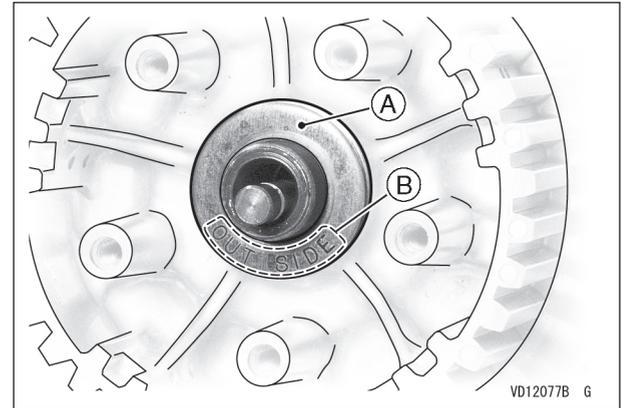


- A. Проверочная плита
- B. Фрикционный или стальной диск
- C. Щуп

- Демонтируйте фрикционный и стальной диски.

Монтаж ступицы диска сцепления (только для KX450D)

- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Установите ступицу муфты сцепления.
- Установите проставку надписью OUTSIDE (наружная сторона) в сторону гайки.



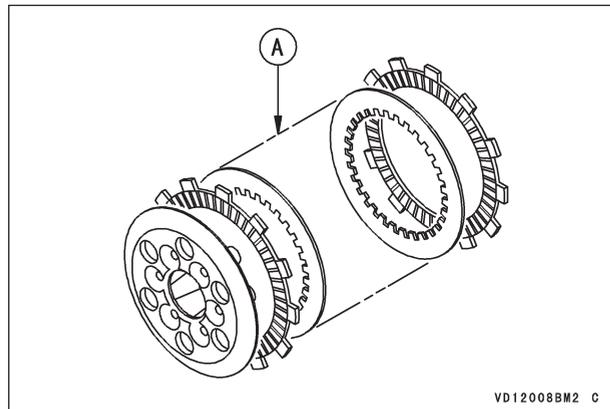
- A. Проставка
- B. Надпись „OUTSIDE“ (наружная сторона)

- Затяните ступицу муфты сцепления, используя держатель муфты сцепления (специальный инструмент).

98 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Установка фрикционного и стального диска
(только для KX125, KX250 и KX450D)

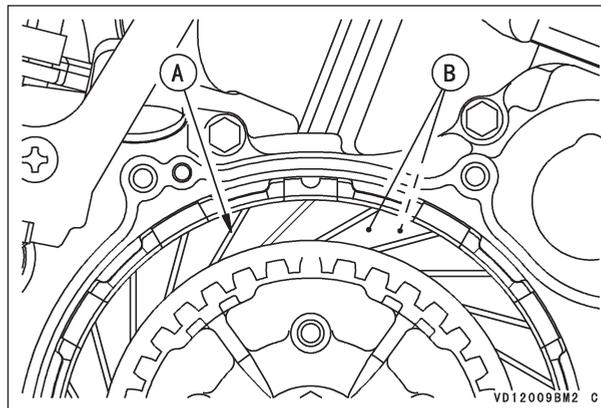
- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Установите фрикционные и стальные диски, чередуя их между собой; последним должен быть фрикционный диск.



A. Фрикционные и стальные диски

ПРИМЕЧАНИЕ

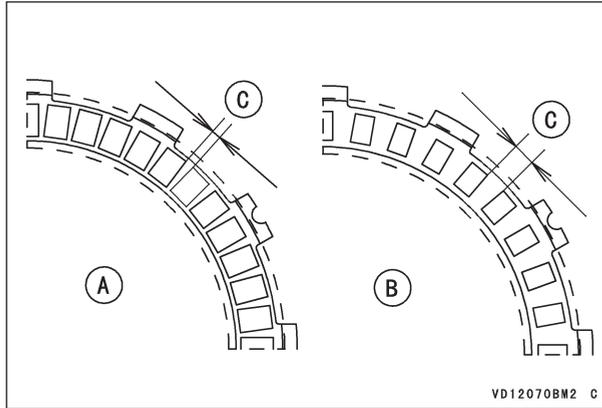
- Для KX125: Прорези на поверхностях фрикционного диска направлены по касательной и радиально; установите первый и последний фрикционные диски так, чтобы прорези направлялись к центру в направлении вращения корпуса муфты (то есть, против часовой стрелки, если смотреть с правой стороны двигателя).



- A. Прорези
B. Первый и последний фрикционные диски

ПРИМЕЧАНИЕ

- Для KX450D: Интервалы фрикционных накладок для первого и последнего фрикционных дисков отличаются от других фрикционных дисков, как показано на рисунке.



- A. Первый и последний фрикционные диски
- B. Другие фрикционные диски
- C. Фрикционная накладка

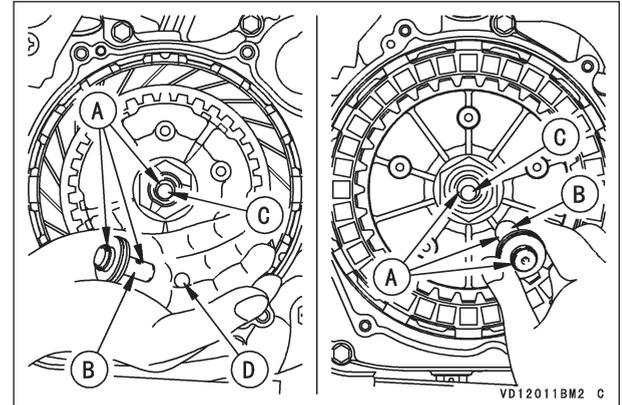
ВНИМАНИЕ

Если устанавливаются сухие стальные и фрикционные диски, нанесите на поверхность каждого диска трансмиссионное масло, чтобы избежать заклинивания диска сцепления.

- Нанесите дисульфид-молибденовую смазку на контактную поверхность держателя толкателя.
- Для KX125: Установите держатель толкателя вместе со стальным шариком в толкатель.
- Для KX250: Установите держателя толкателя в толкатель.

KX125

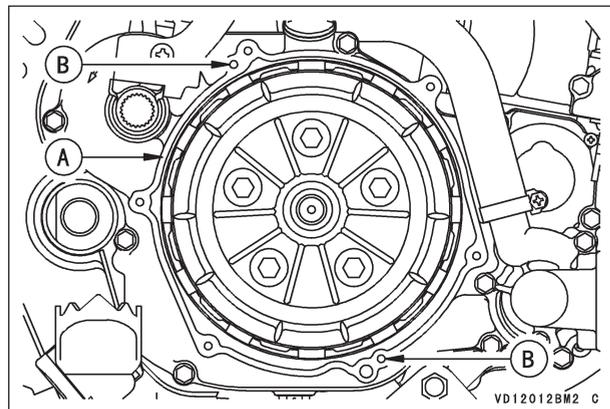
KX250



- A. Смазка
- B. Держатель толкателя
- C. Толкатель
- D. Стальной шарик

100 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Установите нажимной диск сцепления и пружины.
- Затяните болты нажимных пружин муфты сцепления.
- Установите новую прокладку кожуха сцепления, смазанную тонким слоем смазки.
- Установите кожух сцепления на картер; убедитесь, что между сопрягаемыми поверхностями имеются два установочных штифта.



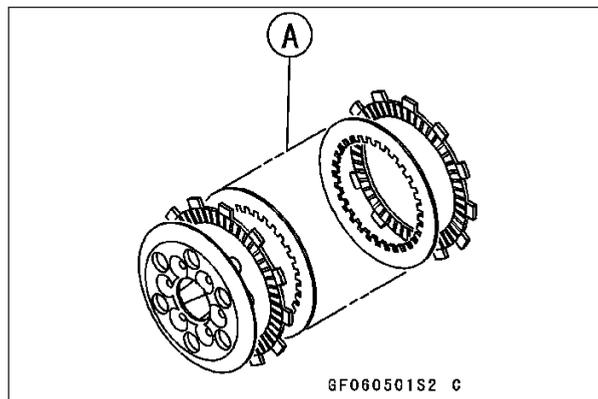
- A. Прокладка
B. Установочные штифты

- Установите на место демонтированные детали.

- Проверьте уровень трансмиссионного масла.

*Установка фрикционного и стального диска
(только для KX85 и KX100)*

- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Установите фрикционные и стальные диски, чередуя их между собой; последним должен быть фрикционный диск.

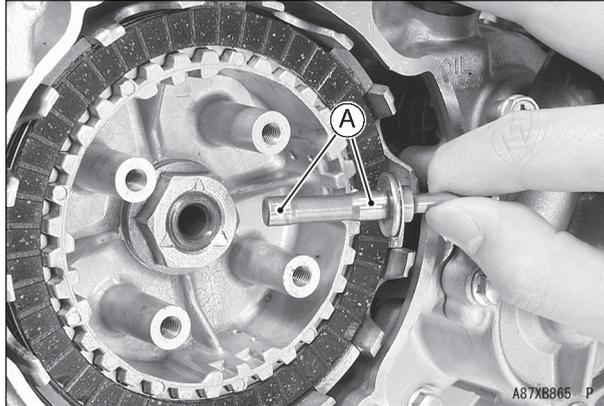


- A. Фрикционные и стальные диски

ВНИМАНИЕ

Если устанавливаются сухие стальные и фрикционные диски, нанесите на поверхность каждого диска трансмиссионное масло, чтобы избежать заклинивания диска сцепления.

- Нанесите дисульфид-молибденовую смазку на утопленные участки толкателя нажимной пружины муфты сцепления.



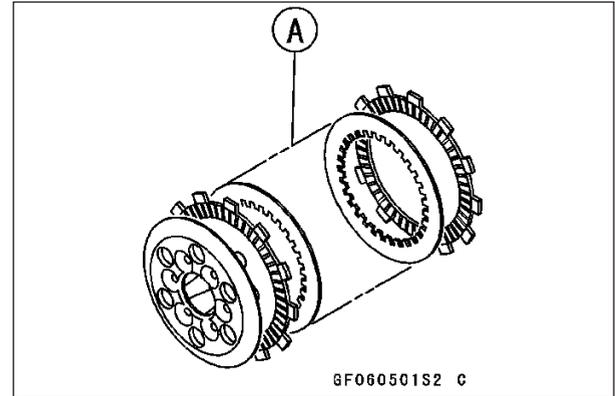
A. Смазка

- Затяните болты нажимных пружин муфты сцепления.
- Поверните рычаг выключения сцепления к задней части.
- Установите новую прокладку кожуха сцепления, смазанную тонким слоем смазки.
- Установите кожух сцепления на картер; убедитесь, что между сопрягаемыми поверхностями имеются два установочных штифта.

- Установите на место демонтированные детали.
- Проверьте уровень трансмиссионного масла.
- Отрегулируйте тросик сцепления.

Установка фрикционного и стального диска (только для КХ65)

- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Установите фрикционные и стальные диски, чередуя их между собой; последним должен быть фрикционный диск.



A. Фрикционные и стальные диски

ВНИМАНИЕ

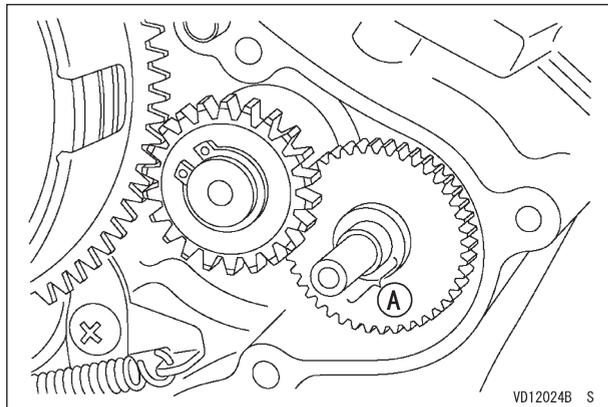
Если устанавливаются сухие стальные и фрикционные диски, нанесите на поверхность каждого диска трансмиссионное масло, чтобы избежать заклинивания диска сцепления.

102 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Установите ступицу муфты сцепления, пружины и держатель нажимной пружины муфты сцепления.
- Затяните болт ступицы муфты сцепления и болты нажимных пружин муфты сцепления.
- Нанесите дисульфид-молибденовую смазку на толкатель пластины нажимной пружины муфты сцепления.
- Установите толкатель муфты сцепления и толкатель пластины нажимной пружины муфты сцепления.
- Установите крышку с прокладкой статора CDI.
- Нанесите дисульфид-молибденовую смазку на вал водяного насоса, чтобы предотвратить повреждение уплотнения.

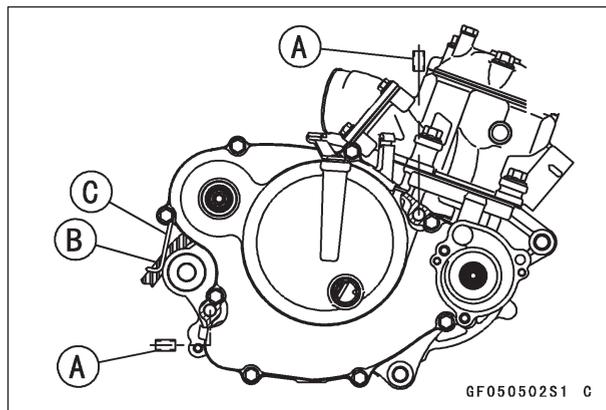
ВНИМАНИЕ

Если правая крышка двигателя установлена без смазывания вала водяного насоса, уплотнение насоса может быть повреждено.



A. Нанесите консистентную смазку

- Поверните рычаг выключения сцепления к задней части.
- Установите новую прокладку правой крышки двигателя, смазанную тонким слоем смазки.
- Нанесите высокотемпературную смазку на губки сальника вала ножного стартера и на шлицы вала ножного стартера.
- Установите на картер правую крышку двигателя; убедитесь, что между сопрягаемыми поверхностями имеются два установочных штифта.
- Проложите шланг сапуна через зажим и поместите его, как показано, на монтажном болте правой крышки двигателя.



- A.** Установочные штифты
- B.** Шланг сапуна
- C.** Зажим

- Затяните монтажные болты правой крышки двигателя.
- Соедините нижний конец шланга охлаждающей жидкости и надежно затяните зажимной винт.

- Установите рабочее колесо и шайбу на правую крышку двигателя, затяните болт рабочего колеса.
- Установите крышку водяного насоса, используя новую прокладку, и затяните болт крышки водяного насоса.
- Соедините нижний конец шланга водяного насоса и надежно затяните зажимной винт.
- Проверьте кольцевое уплотнение педали тормоза на наличие повреждений и, в случае необходимости, замените его новым.
- Нанесите высокотемпературную смазку на вал педали заднего тормоза, установите педаль заднего тормоза и присоедините к раме возвратную пружину.
- Установите новый шплинт, шарнирный палец и шайбу педали заднего тормоза, разведите концы шплинта.
- Установите ножной стартер и подключите тросик сцепления.
- Протестируйте тормозное усилие и проверьте, что тормоз не прихватывает.

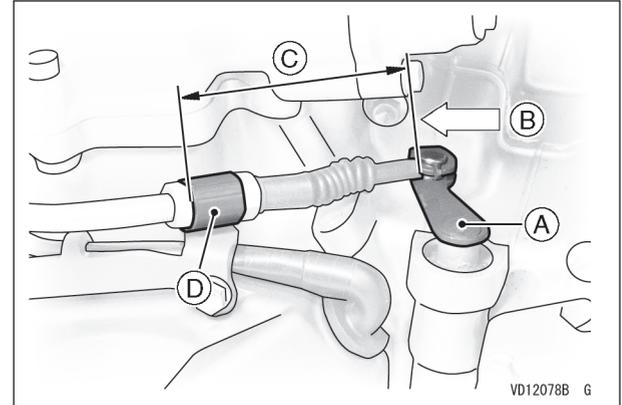
⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Если тормозная рукоятка или педаль „мягкие“, в трубках тормозной системы может быть воздух или тормоз может быть дефектным. Так как опасно управлять мотоциклом при таких обстоятельствах, немедленно проверьте тормоз.

- Отрегулируйте тросик сцепления.
- Проверьте уровень трансмиссионного масла и уровень охлаждающей жидкости.
- Установите на место демонтированные детали.

Проверка положения рычага вала выключения сцепления (только для KX250T и KX450D)

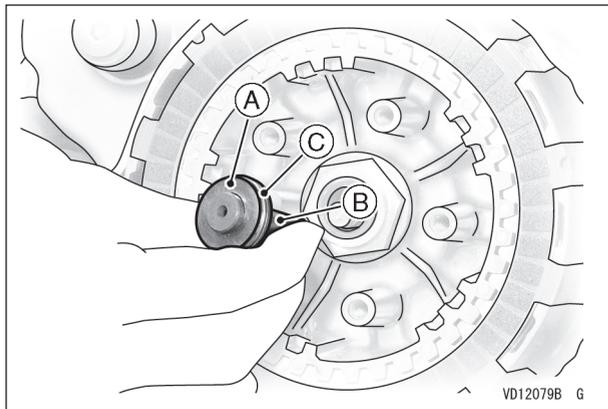
- Проверьте положение рычага вала выключения сцепления, измеряя расстояние между рычагом и кронштейном тросика, слегка толкая рычаг вала выключения сцепления вперёд.



- A. Рычаг вала выключения сцепления
- B. Нажать вперёд
- C. Расстояние положения
- D. Кронштейн тросика

104 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Если положение рычага не соответствует стандарту, выберите корректную толщину регулировочной шайбы в соответствии со следующей таблицей.
- Удалите держатель толкателя и, по мере необходимости, повторно установите муфту сцепления.



- A. Регулировочная шайба
- B. Держатель толкателя
- C. Игольчатый подшипник

Регулировочная шайба

Толщина	Номер детали
1,5 мм (0,06 дюйма)	92200-1548
1,0 мм (0,04 дюйма)	92200-0045

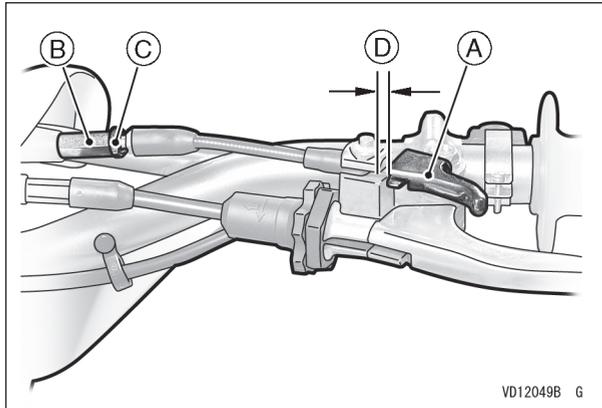
Положение рычага вала выключения сцепления и выбор регулировочной шайбы

Положение Расстояние	Решение	Шайба, Толщина	Количество
Стандарт	Стандарт	1,5 мм (0,06 дюйма)	1
Больше стандартного	Слишком большое	1,0 мм (0,04 дюйма)	1
Меньше стандартного	Слишком большое	1,0 мм (0,04 дюйма)	2

Тросик горячего запуска (только на 4-х тактных моделях)

Надлежащий свободный ход рычага горячего запуска между рычагом и держателем - 0,5 ~ 1 мм (0,02 ~ 0,04 дюйма). Свободный ход рычага увеличивается с растяжением тросика и требует периодической регулировки.

- Сдвиньте назад противопылевой колпак рычага управления муфтой.
- Проверьте свободный ход рычага горячего запуска, слегка подталкивая его; если свободный ход вне спецификации - отрегулируйте.
- Ослабьте стопорную гайку, поверните регулятор, чтобы получить надлежащий свободный ход рычага горячего запуска, затем затяните стопорную гайку.



- A. Рычаг горячего запуска
- B. Регулировочное приспособление
- C. Стопорная гайка
- D. 0,5 ~ 1 мм (0,02 ~ 0,04 дюйма)

Клапанный зазор (только на 4-х тактных моделях)

При износе клапана и седла уменьшается клапанный зазор, что приводит к нарушению фаз газораспределения.

ВНИМАНИЕ

Если клапанный зазор вовремя не отрегулировать, то износ приведёт к полному исчезновению зазора, клапаны будут оставаться частично открытыми; это понизит рабочие характеристики и вызовет прогорание клапана и седла клапана, что может привести к серьёзному повреждению двигателя.

Клапанный зазор каждого из клапанов должен проверяться и регулироваться в соответствии с картой периодического технического обслуживания.

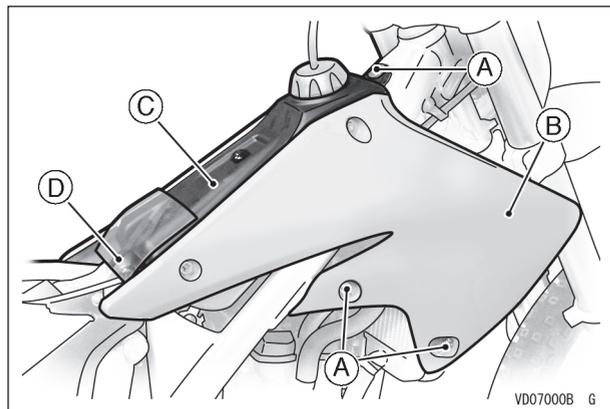
ПРИМЕЧАНИЕ

- Если двигатель горячий, дождитесь его охлаждения. Клапанный зазор должен проверяться на холодном двигателе (комнатная температура).

106 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

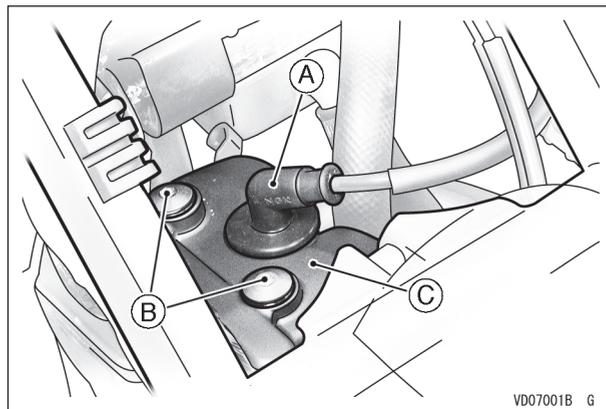
Проверка клапанного зазора

- Поверните ручку топливного крана в положение OFF (закрыто).
- Удалите сидение и кожухи с левой и правой сторон.
- Удалите монтажный болт топливного бака и монтажные болты чехла радиатора (левый и правый).
- Отсоедините резиновую ленту, и разъедините шланг подачи топлива от топливного крана.
- Демонтируйте топливный бак вместе с левы и правым чехлами радиатора.



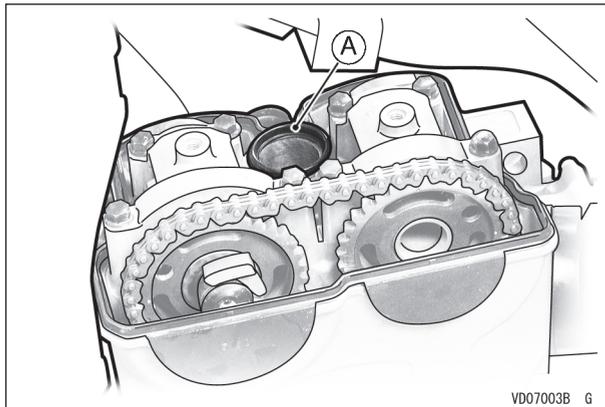
- A. Болт
- B. Чехол радиатора
- C. Топливный бак
- D. Резиновая лента

- Снимите колпачок свечи зажигания, открутите болты крышки головки цилиндра и снимите крышку головки цилиндра.



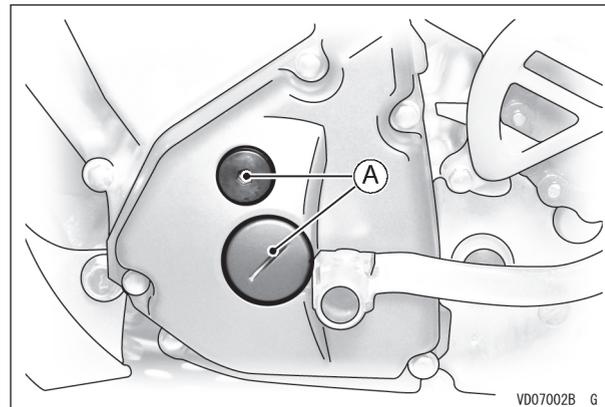
- A. Колпачок свечи зажигания
- B. Болты крышки головки цилиндра
- C. Крышка головки цилиндра

- Удалите прокладку крышки головки.



A. Прокладка крышки головки

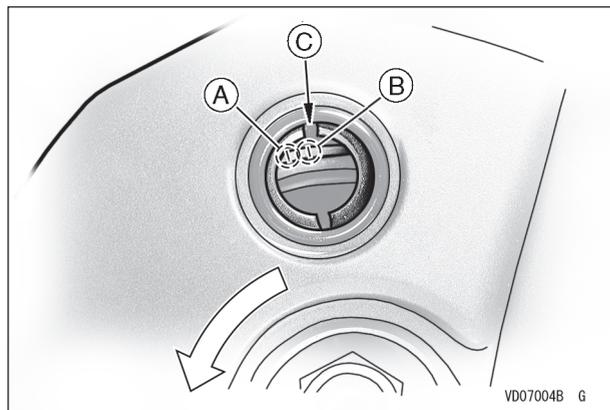
- Удалите две пробки из крышки генератора.



A. Пробки

108 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

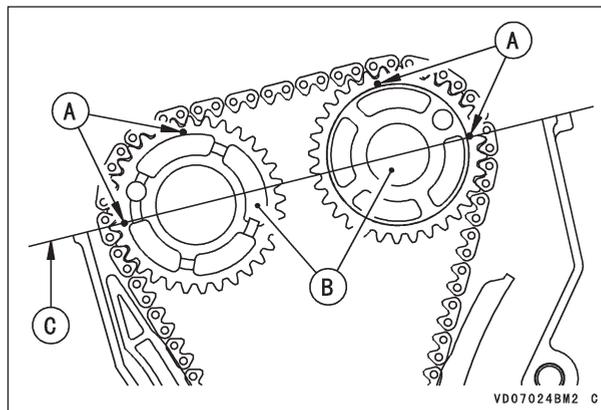
- Установите поршень в верхнюю мёртвую точку (ВМТ) при ходе сжатия, чтобы проверить клапанный зазор (положение в конце хода сжатия), выравнивая метку верхней мёртвой точки с углублением на кожухе генератора поворотом болта ротора против часовой стрелки.



- A. Метка установки угла опережения зажигания
- B. Метка верхней мёртвой точки
- C. Прорезь в крышке генератора

ПРИМЕЧАНИЕ

- Не путайте метку верхней мёртвой точки с меткой установки угла опережения зажигания.
- В этой точке установочные метки на звездочках распределительного вала должны почти совпадать с верхней поверхностью головки цилиндра, как показано на рисунке.

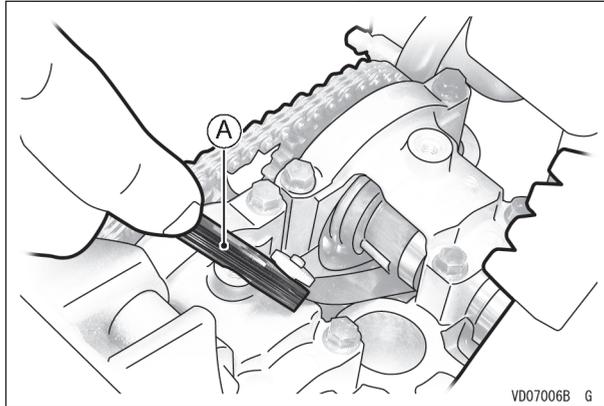


- A. Метка для установки зажигания
- B. Звёздочки распределительного вала
- C. Верхняя поверхность головки цилиндра

- Измерьте щупом зазор между рабочим выступом кулачка и толкателем клапана для всех четырех клапанов.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Запишите полученные результаты замера клапанного зазора.

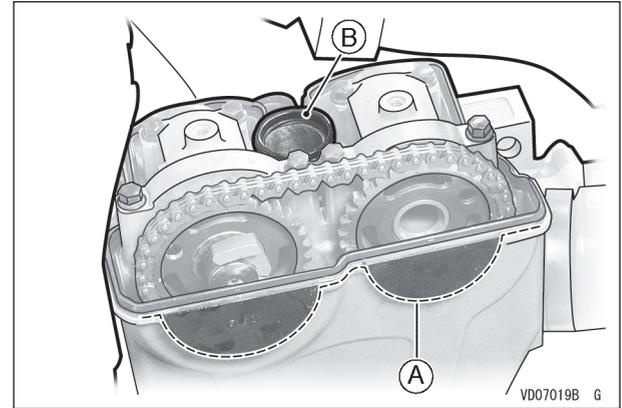


A. Щуп

- Если клапанный зазор не укладывается в указанный диапазон, его должен отрегулировать официальный дилер Kawasaki или компетентный механик, согласно инструкциям в Руководстве по техническому обслуживанию.

Монтаж крышки головки цилиндра

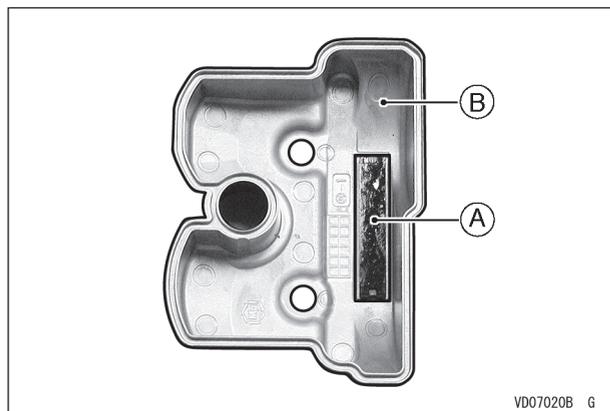
- Нанесите на новую прокладку крышки головки цилиндра силиконовый герметик, как показано на рисунке, и установите её на головку цилиндра.



- A. Нанесите силиконовый герметик
- B. Прокладка крышки головки цилиндра

110 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Удостоверьтесь, что верхняя направляющая цепи установлена на донышке крышки головки цилиндра.



- A. Верхняя направляющая цепи
- B. Крышка головки цилиндра

ВНИМАНИЕ

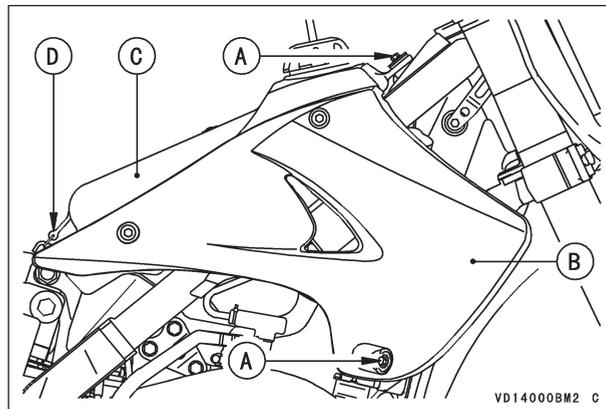
Если верхняя направляющая цепи не установлена, цепь распределительного вала может касаться крышки головки цилиндра, приводя к протечке масла.

- Установите крышку головки цилиндра.
- Установите шайбы на крышку головки цилиндра и затяните болты с заданным усилием затяжки.
- Установите две пробки на крышку генератора.
- Установите колпачок свечи зажигания и демонтированные детали.

Поршень (за исключением 4-х тактной модели)

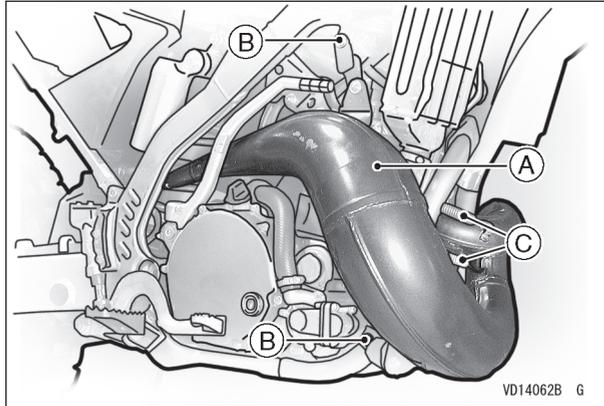
Демонтаж поршня (только на KX125 и KX250)

- Поверните ручку топливного крана в положение OFF (закрыто).
- Дренируйте охлаждающую жидкость (см. раздел „Система охлаждения“).
- Удалите сидение и кожухи с левой и правой сторон.
- Удалите монтажный болт топливного бака и монтажные болты чехла радиатора (левый и правый).
- Отсоедините резиновую ленту, и разъедините шланг подачи топлива от топливного крана.
- Демонтируйте топливный бак вместе с левым и правым чехлами радиатора.



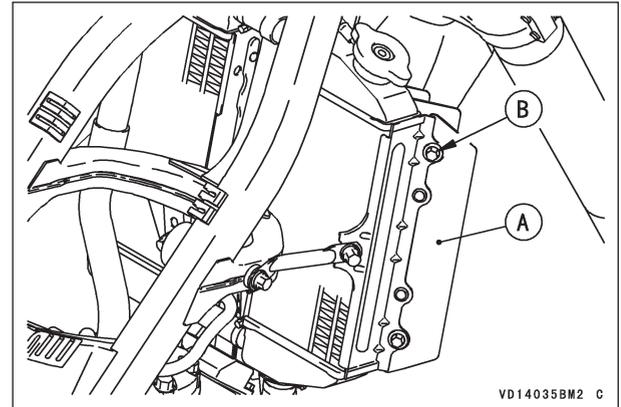
- A. Болт
- B. Чехол радиатора
- C. Топливный бак
- D. Резиновая лента

- Демонтируйте глушитель (см. раздел „Выхлопная система“).
- Удалите монтажные болты выхлопной трубы и удерживающие пружины.
- Для КХ125: Демонтируйте выхлопную трубу.
- Для КХ250: Демонтируйте выхлопную трубу и прокладку.



- A. Выхлопная труба
- B. Монтажный болт
- C. Удерживающие пружины

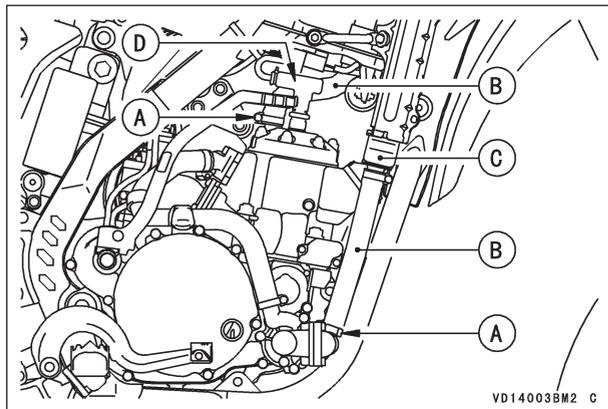
- Удалите левые и правые панели радиатора.



- A. Панель радиатора
- B. Болт

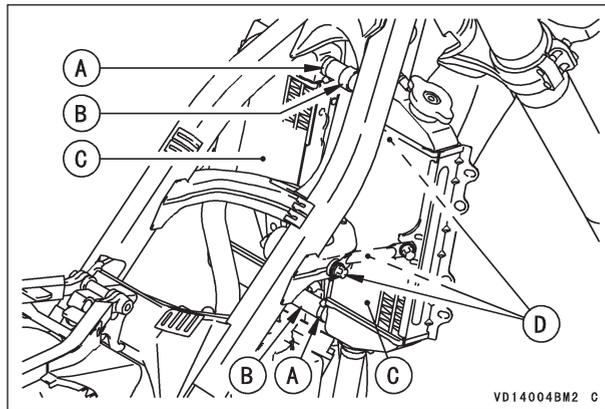
112 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Снимите колпачок свечи зажигания
- Ослабьте зажимные винты и отсоедините шланги системы охлаждения.



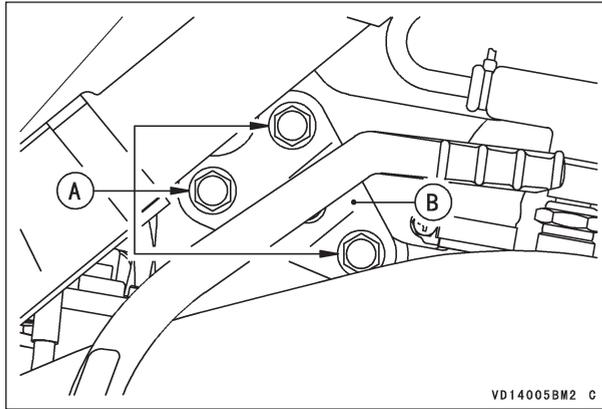
- A. Хомут
- B. Шланг системы охлаждения
- C. Радиатор
- D. Колпачок свечи зажигания

- Ослабьте зажимные винты и отсоедините шланги системы охлаждения, удалите левый и правый монтажные болты радиатора и радиатор.



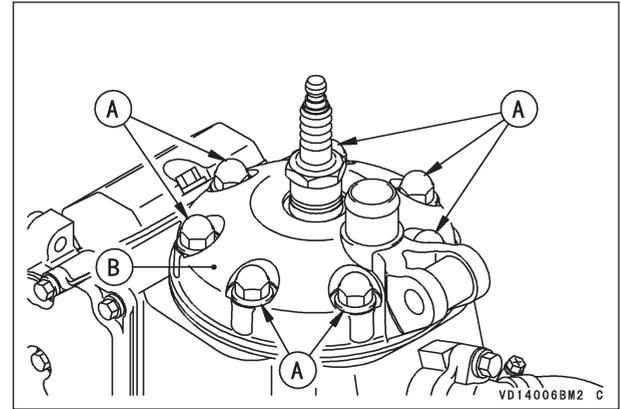
- A. Хомут
- B. Шланг системы охлаждения
- C. Радиатор
- D. Болты

- Демонтируйте карбюратор (см. раздел “Регулировка холостого хода”).
- Удалите гайки кронштейна головки цилиндра и кронштейн головки цилиндра.



- A. Гайки кронштейна головки цилиндра
 B. Кронштейн головки цилиндра

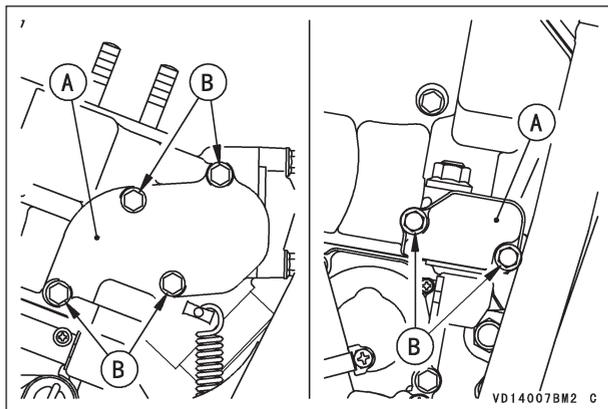
- Для KX125: Открутите гайки головки цилиндра и снимите головку цилиндра.
- Для KX250: Открутите гайки головки цилиндра и снимите головку цилиндра и прокладку.



- A. Гайки головки цилиндра
 B. Головка цилиндра

114 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

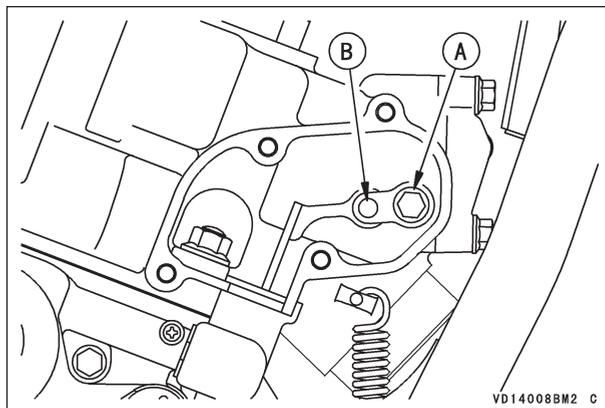
- Демонтируйте крышку KIPS на цилиндре.



- A. Крышка KIPS
- B. Болты

- Демонтируйте рычаг вала KIPS следующим образом.
 - Для KX125 и KX250-R: Открутите болт рычага промежуточной шестерни и снимите рычаг промежуточной шестерни с ведомого вала.

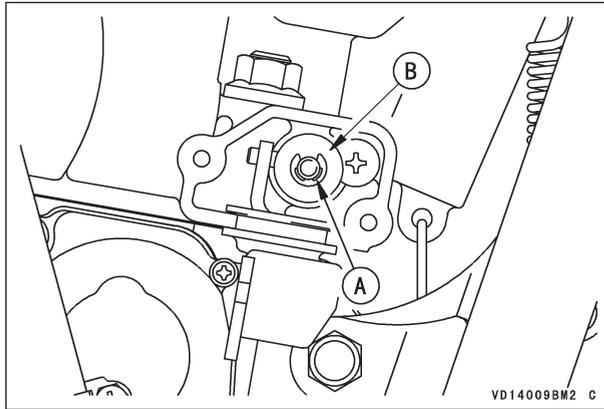
KX125, KX250-R



- A. Болт
- B. Рычаг промежуточной шестерни

- Для KX250-M: Снимите стопор (в виде буквы Е) с тяги рычажной передачи клапана.

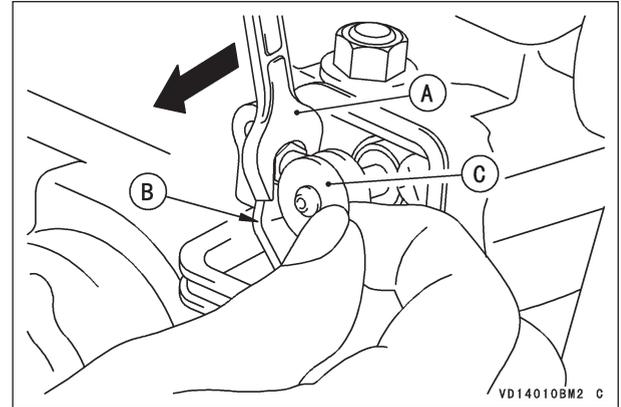
KX250-M



- A.** Стопор
- B.** Кольцо тяги рычажной передачи клапана

- Примените гаечный ключ на 9 мм к верхнему концу рычага вала KIPS.
- Поверните рычаг вала KIPS по часовой стрелке гаечным ключом и снимите кольцо тяги рычажной передачи клапана, вдавливая стержень в цилиндр.

KX250-M

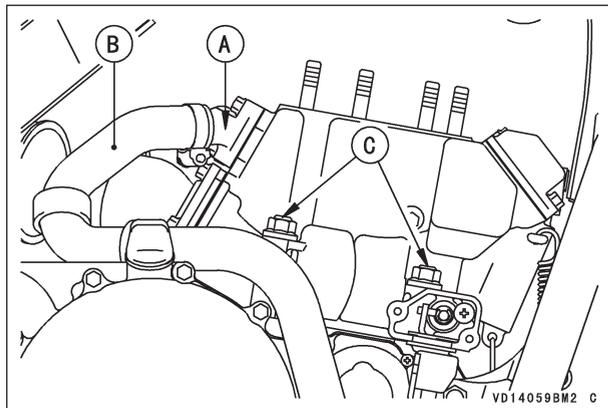


- A.** Гаечный ключ на 9 мм
- B.** Рычаг вала KIPS
- C.** Кольцо тяги рычажной передачи клапана

116 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Удалите соединительную деталь шланга системы охлаждения, ослабляя болты, затем открутите гайки крепления цилиндра.

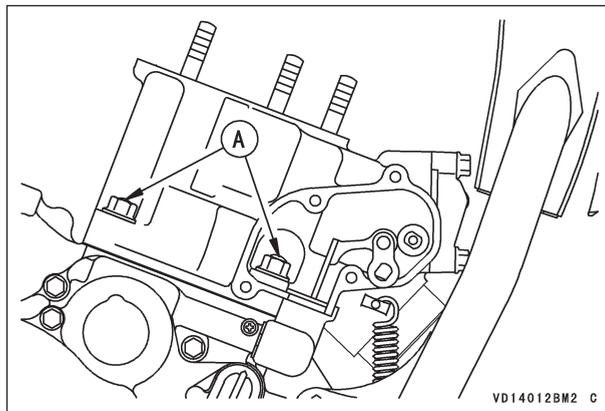
КХ250-М



- A. Соединительная деталь
- B. Шланг системы охлаждения
- C. Гайка крепления цилиндра

- Для КХ125 и КХ250-R: Отверните гайки крепления цилиндра.

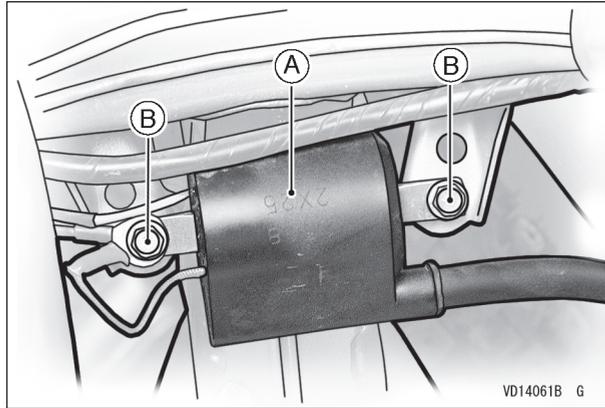
КХ125, КХ250-R



- A. Гайка крепления цилиндра

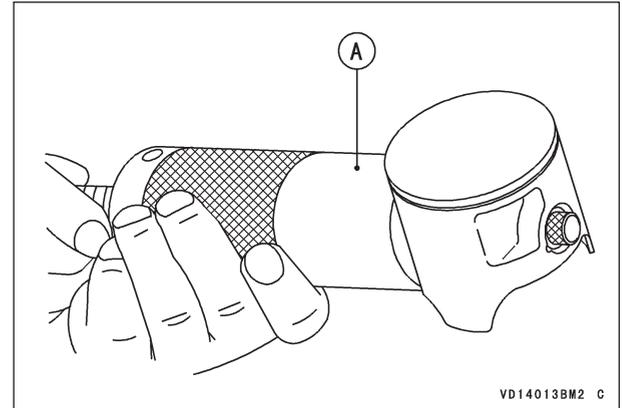
- Для КХ250-М: Снимите катушку зажигания, открутив болты.

КХ250-М



- A.** Катушка зажигания
- B.** Болты

- Поднимите цилиндр и удалите прокладку для уплотнения нижней часть цилиндра. При необходимости, слегка обстукивайте цилиндр вокруг основания пластмассовым молотком, стараясь не повредить цилиндр.
- Поместите в картер вокруг шатуна чистую ткань, чтобы туда не упали никакие детали.
- Удалите острогубцами одно из пружинящих стопорных колец поршневого пальца.
- Вытолкните поршневой палец на сторону демонтированного стопорного кольца и снимите поршень. Используйте съёмник поршневого пальца (специальный инструмент), если его посадка плотная.

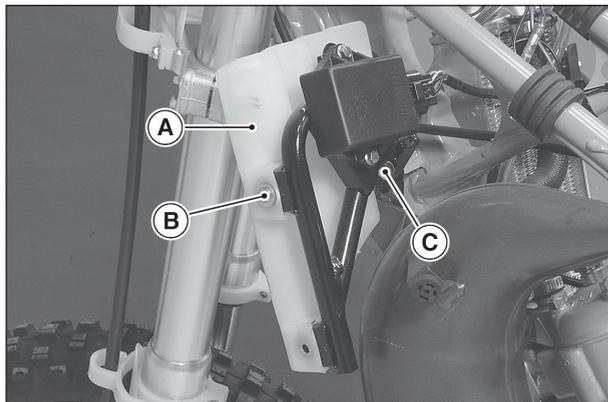


- A.** Съёмник поршневого пальца: 57001-910

118 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

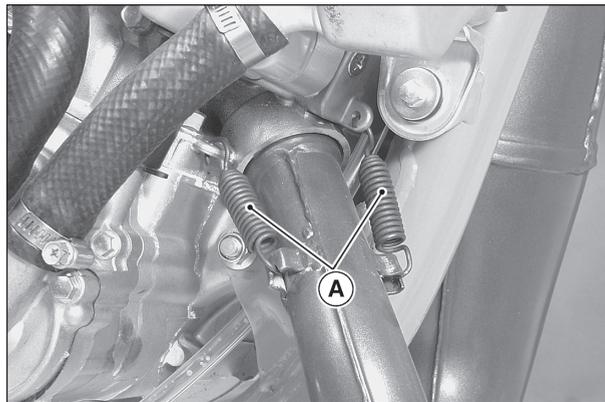
Демонтаж поршня (только на KX85 и KX100)

- Поверните ручку топливного крана в положение OFF (закрыто).
- Дренаруйте охлаждающую жидкость. (См. раздел „Система охлаждения“).
- Удалите сидение и кожухи с левой и правой сторон.
- Удалите топливный бак, левый и правый чехлы радиатора, отсоедините тросик сцепления от рычага.
- Снимите панель радиатора.



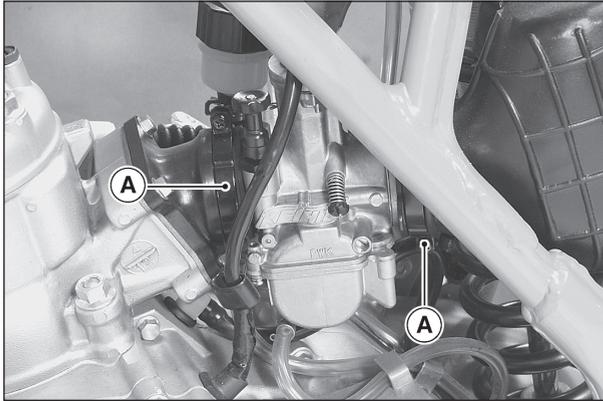
- A. Панель
- B. Болт
- C. Монтажный болт глушителя

- Демонтируйте глушитель (см. раздел „Выхлопная система“).
- Удалите монтажные болты глушителя и пружины.



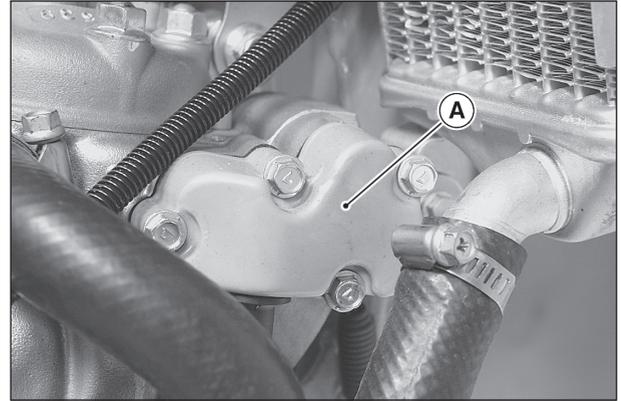
- A. Пружины

- Ослабьте хомуты и вытащите карбюратор из сочленений с двигателем и воздушным фильтром.



A. Хомут

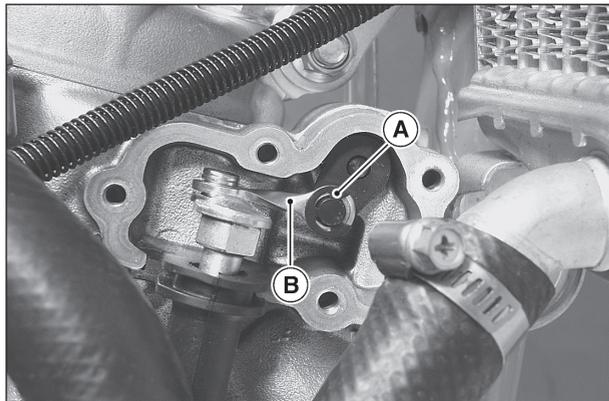
- Снимите крышку KIPS.



A. Крышка KIPS

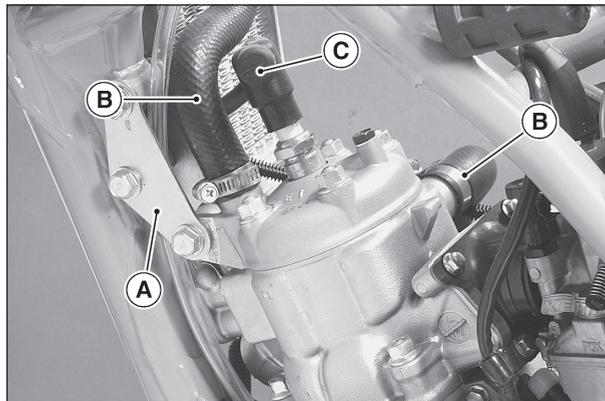
120 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Удалите быстросъёмную стопорную шайбу и снимите рычаг с оси шарнира, поворачивая гаечным ключом рычаг вала KIPS по часовой стрелке.



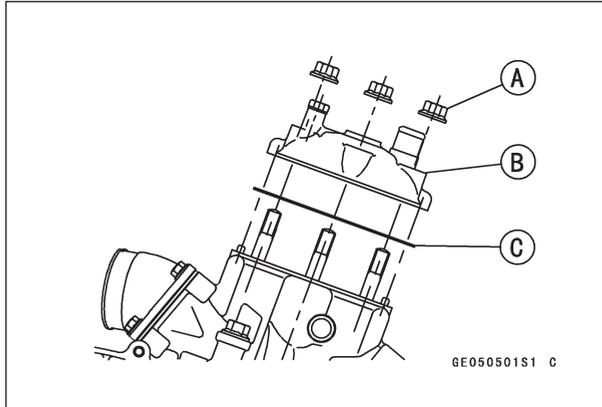
- A. Быстросъёмная стопорная шайба
- B. Кулисный рычаг

- Открутите болты опорного кронштейна двигателя и снимите опорный кронштейн.
- Отсоедините два шланга охлаждающей жидкости со стороны двигателя.
- Снимите колпачок свечи зажигания.



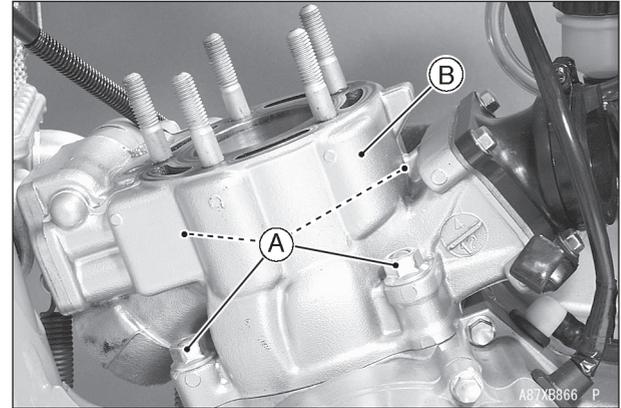
- A. Опорный кронштейн двигателя
- B. Концы шлангов охлаждающей жидкости
- C. Колпачок свечи зажигания

- Открутите гайки головки цилиндра и снимите головку цилиндра и прокладку.



- A. Гайки головки цилиндра
- B. Головка цилиндра
- C. Прокладка головки цилиндра

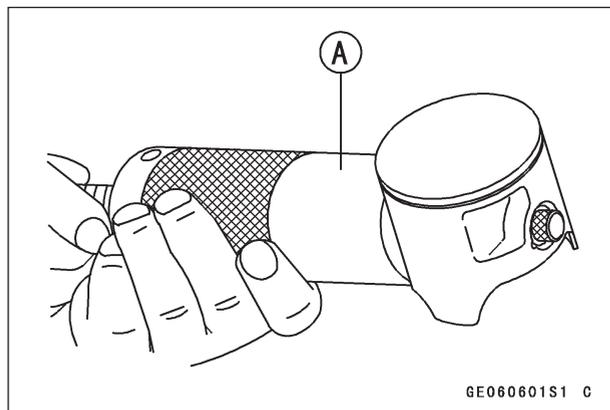
- Открутите гайки крепления цилиндра.
- Поднимите цилиндр и удалите прокладку для уплотнения нижней часть цилиндра. При необходимости, слегка обстучивайте цилиндр вокруг основания пластмассовым молотком, стараясь не повредить цилиндр.



- A. Гайка крепления цилиндра
- B. Цилиндр

122 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

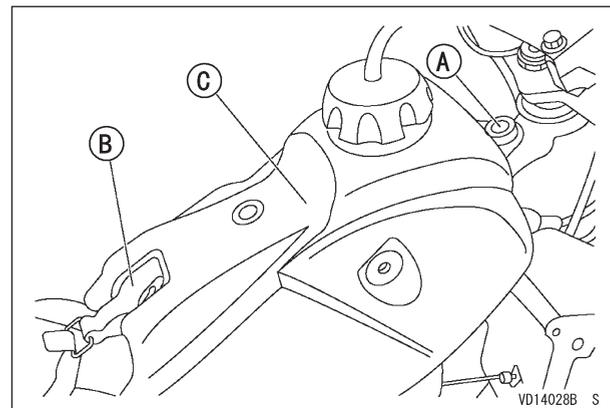
- Поместите в картер вокруг шатуна чистую ткань, чтобы туда не упали никакие детали.
- Удалите острогубцами одно из пружинящих стопорных колец поршневого пальца.
- Вытолкните поршневой палец на сторону демонтированного стопорного кольца и снимите поршень. Используйте съёмник поршневого пальца (специальный инструмент), если его посадка плотная.



A. Съёмник поршневого пальца: 57001-910

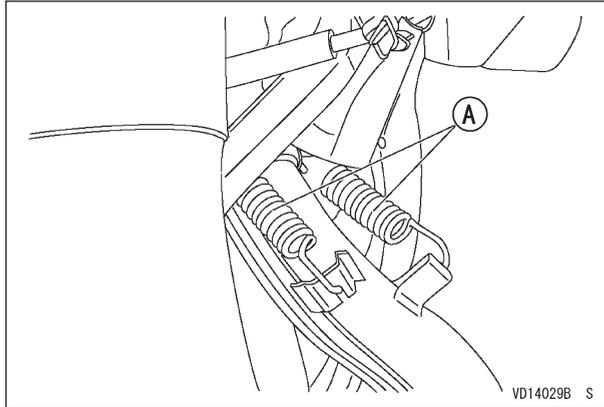
Демонтаж поршня (только на KX65)

- Поверните ручку топливного крана в положение OFF (закрыто).
- Дренаруйте охлаждающую жидкость. (См. раздел „Система охлаждения“).
- Удалите сидение и кожухи с левой и правой сторон.
- Удалите левые и правые чехлы радиатора и отсоедините тросик сцепления (см. раздел „Муфта сцепления“).
- Отсоедините шланг подачи топлива от топливного крана.
- Открутите крепёжный болт топливного бака и снимите крепёжную ленту.
- Снимите топливный бак.



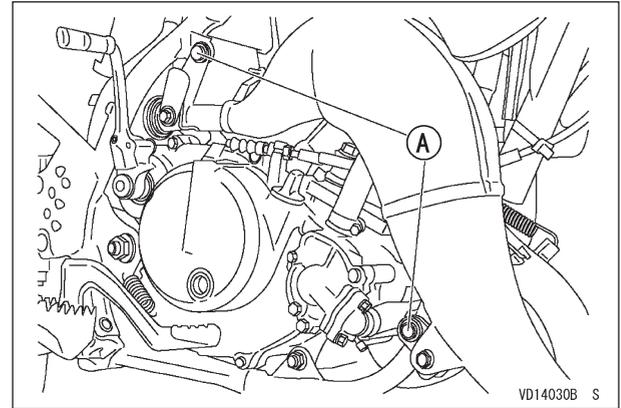
- A. Крепёжный болт топливного бака
- B. Крепёжная лента топливного бака
- C. Топливный бак

- Демонтируйте глушитель (см. раздел „Выхлопная система“).
- Удалите пружины, поддерживающие выхлопную трубу.



A. Пружины

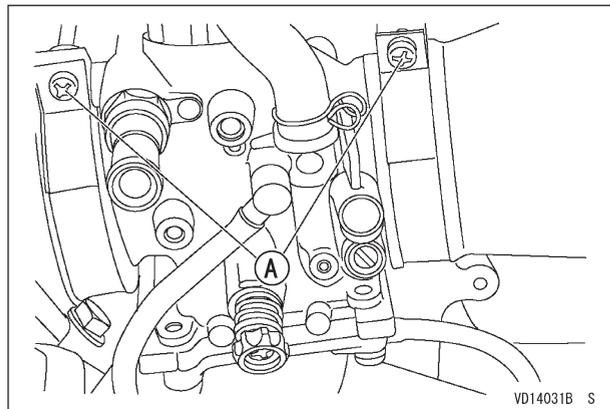
- Удалите монтажные болты амортизатора выхлопной трубы и отведите выхлопную трубу вперёд.



A. Монтажные болты амортизатора выхлопной трубы

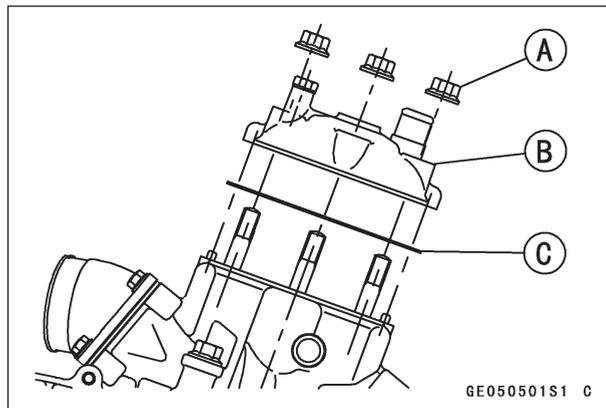
124 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Удалите прокладку выхлопной трубы.
- Ослабьте хомуты и вытащите карбюратор из сочленений с двигателем и воздушным фильтром.



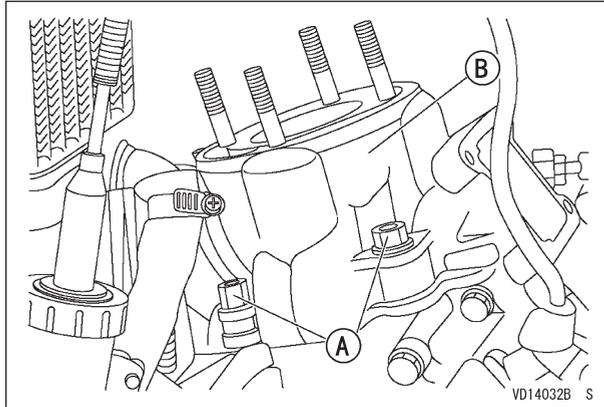
A. Хомут

- Разъедините шланг охлаждающей жидкости на головке цилиндра.
- Выкрутите свечу зажигания.
- Открутите гайки головки цилиндра и снимите головку цилиндра и прокладку.



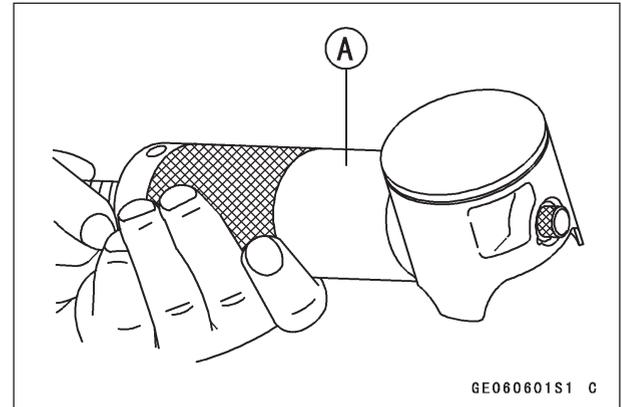
- A. Гайки головки цилиндра
- B. Головка цилиндра
- C. Прокладка головки цилиндра

- Открутите гайки крепления цилиндра.
- Поднимите цилиндр и удалите прокладку для уплотнения нижней часть цилиндра. При необходимости, слегка обстукивайте цилиндр вокруг основания пластмассовым молотком, стараясь не повредить цилиндр.



- A. Гайка крепления цилиндра
 B. Цилиндр

- Поместите в картер вокруг шатуна чистую ткань, чтобы туда не упали никакие детали.
- Удалите острогубцами одно из пружинящих стопорных колец поршневого пальца.
- Вытолкните поршневой палец на сторону демонтированного стопорного кольца и снимите поршень. Используйте съёмник поршневого пальца (специальный инструмент), если его посадка плотная.

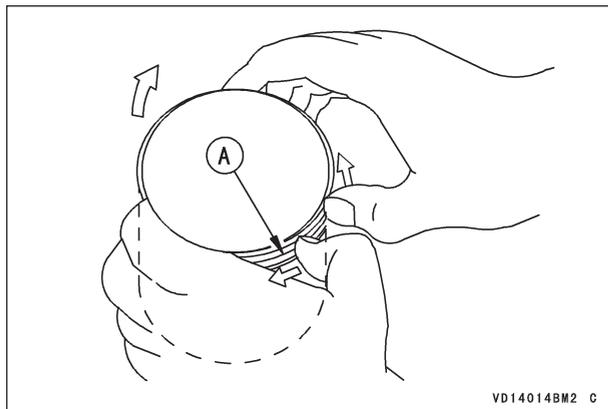


- A. Съёмник поршневого пальца: 57001-910

126 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Демонтаж поршневых колец

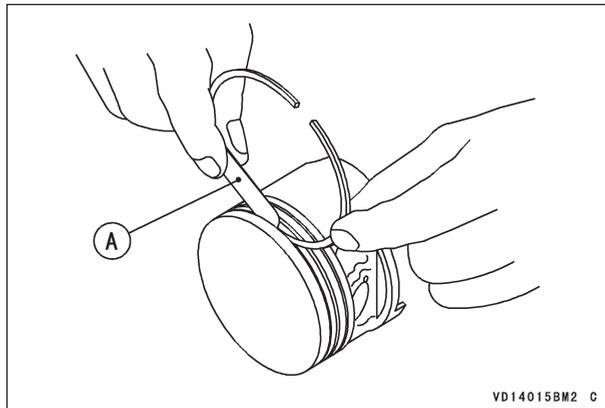
- Осторожно разведите поршневое кольцо большими пальцами за кромки в замке и снимите кольцо.



A. Поршневое кольцо

Осмотр поршневого кольца и канавки поршневого кольца

- Визуально осмотрите поршневые кольца и канавки для поршневых колец.
- Если кольца неравномерно изношены или повреждены, они должны быть заменены.
- Если канавки для поршневых колец неравномерно изношены или повреждены, поршень должен быть заменён и должны быть установлены новые кольца.
- Проверьте канавки на наличие неравномерного износа по посадке колец.
- Поршневые кольца должны быть параллельны поверхностям канавки. В противном случае поршень должен быть заменён.
- Вставив поршневое кольцо в его канавку, сделайте щупом несколько измерений, чтобы определить зазор между поршневым кольцом и канавкой.



A. Щуп

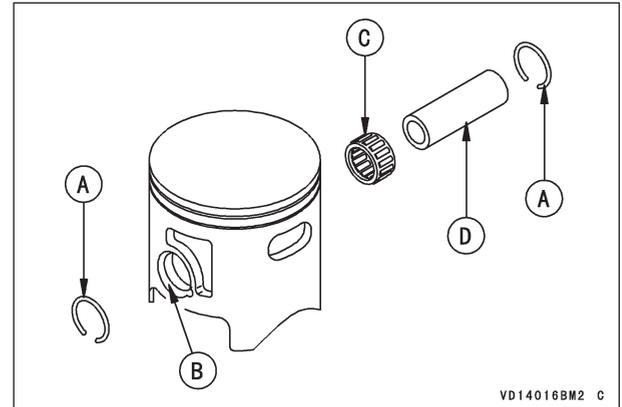
- Если зазор между поршневым кольцом и канавкой превышает эксплуатационный предел, измерьте толщину поршневого кольца.
- Если износ поршневого кольца превышает эксплуатационный предел, замените кольцо; если высота канавки поршневого кольца превышает эксплуатационный предел, замените поршень.

Проверка износа поршня, поршневого пальца, шатуна

- Визуально осмотрите установленное пружинящее стопорное кольцо.
- Если пружинящее стопорное кольцо ослабло или имеет деформацию, замените его. Если канавки в отверстии для поршневого пальца имеют чрезмерный износ, замените поршень.
- Измерьте микрометром диаметр поршневого пальца.
- Если диаметр поршневого пальца в каком-либо месте меньше эксплуатационного предела, замените поршневой палец.
- С помощью калибра измерьте диаметр обоих отверстий в поршне для поршневого пальца и внутренний диаметр головного подшипника.
- Если диаметр любого из отверстий для поршневого пальца превышает эксплуатационный предел, замените поршень.
- Если внутренний диаметр головного подшипника превышает эксплуатационный предел, замените коленчатый вал в сборе.
- Проверьте игольчатый подшипник.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Ролики в игольчатом подшипнике обычно изнашиваются незначительно и износ трудно измерить. Вместо измерения, осмотрите подшипник на истирание, изменения цвета и другие повреждения. Вместо измерения, осмотрите подшипник на истирание, изменения цвета и другие повреждения.*
- Если есть хоть какое-то сомнение относительно состояния игольчатого подшипника, замените подшипник и поршневой палец.



VD14016BM2 C

- A. Пружинное стопорное кольцо**
- B. Отверстие для поршневого пальца**
- C. Игольчатый подшипник**
- D. Поршневой палец**

Монтаж поршня (только на KX125 и KX250)

- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Поместите в картер вокруг шатуна чистую ткань, чтобы туда не упали никакие детали.

128 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

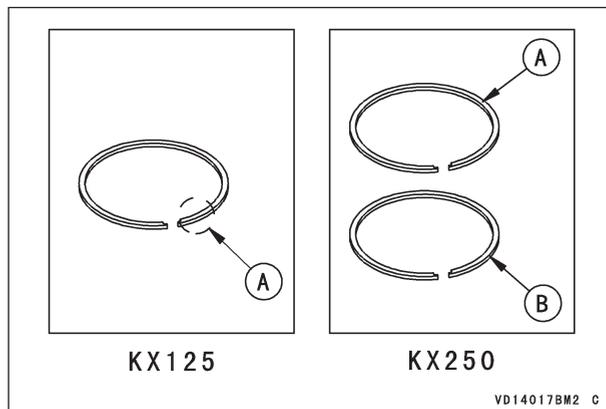
- Соскоблите с поршня нагар и слегка отполируйте поршень мелкой наждачной шкуркой.
- Удалите нагар из канавок для поршневого кольца, используя подходящий инструмент.

ВНИМАНИЕ

Частицы сажи могут сильно истирать поршневые кольца. Не допускайте попадания таких частиц на стенки цилиндра.

- Помните следующее, когда устанавливаете поршневое кольцо на поршень:
 - Для KX250: Верхнее и второе кольца идентичны.

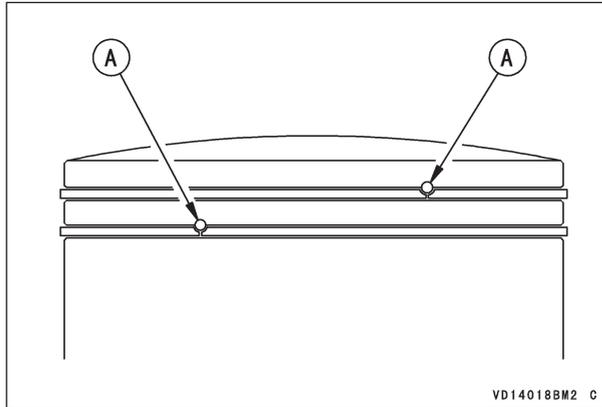
- Сначала установите один конец поршневого кольца против установочного штифта в канавке поршневого кольца, другой рукой разведите зазор в замке поршневого кольца и установите кольцо в канавку.
- Для KX125: Установите поршневое кольцо меткой "R" вверх.



- A. Метка „R“ (KX125) / Верхнее кольцо (KX250)
- B. Второе компрессионное кольцо

ПРИМЕЧАНИЕ

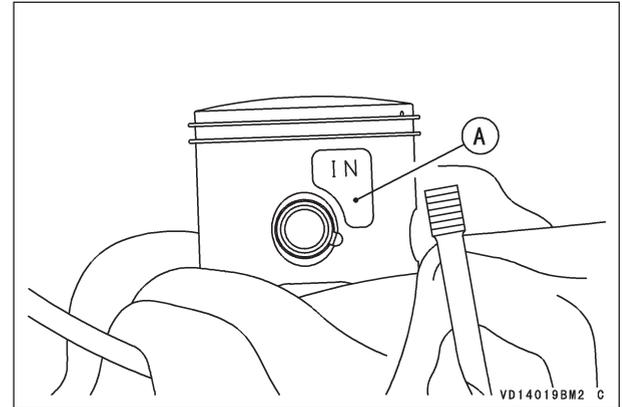
- Установите поршневое кольцо так, чтобы штифт в канавке для поршневого кольца находился в разъёме замка поршневого кольца.



A. Штифт

- Смажьте игольчатый подшипник шатуна и поршневой палец маслом для 2-х тактных двигателей.
- Для KX250: Установите поршень так, чтобы метка "IN" на боковой поверхности поршня была направлена к задней части двигателя.

KX250

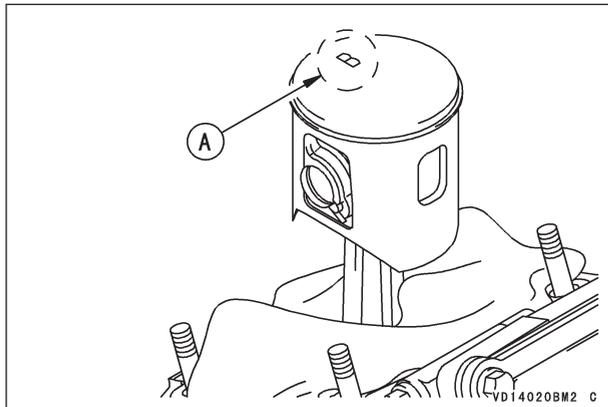


A. Метка „IN“

130 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Для КХ125: Установите поршень так, чтобы буквенный символ на доньшке поршня был расположен ближе к передней части двигателя.

КХ125



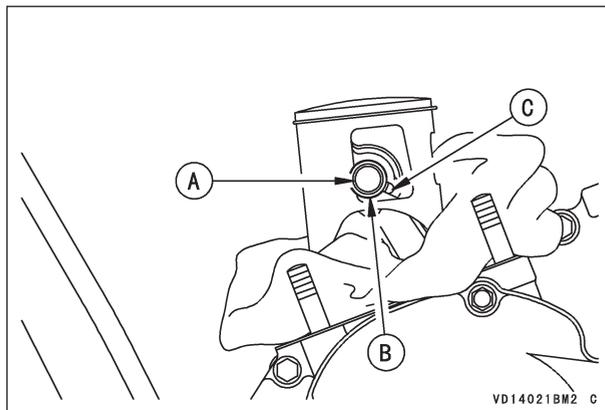
A. Буквенный символ

- Устанавливая пружинящее стопорное кольцо поршневого пальца, сожмите это только настолько, чтобы установить, и не больше.

ВНИМАНИЕ

Не используйте пружинящие стопорные кольца повторно, поскольку демонтаж ослабляет и деформирует их. Они могут выпасть и задрать стенки цилиндра.

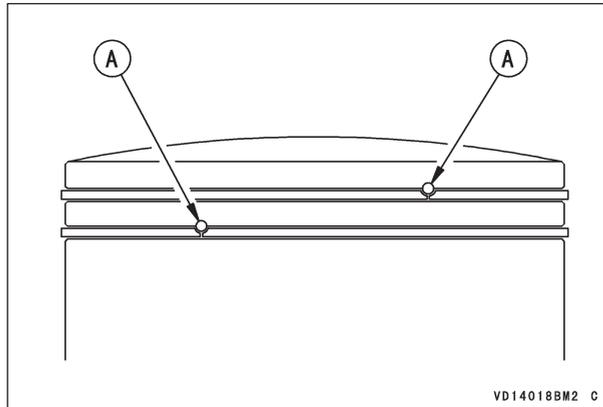
- Установите новое пружинящее стопорное кольцо поршневого пальца так, чтобы концы пружинящего стопорного кольца не совпадали с меткой на кромке отверстия для поршневого пальца.



- A. Стопорное кольцо поршневого пальца
- B. Зазор в замке кольца
- C. Метка

*Монтаж цилиндра и головки цилиндра
(только на KX125 и KX250)*

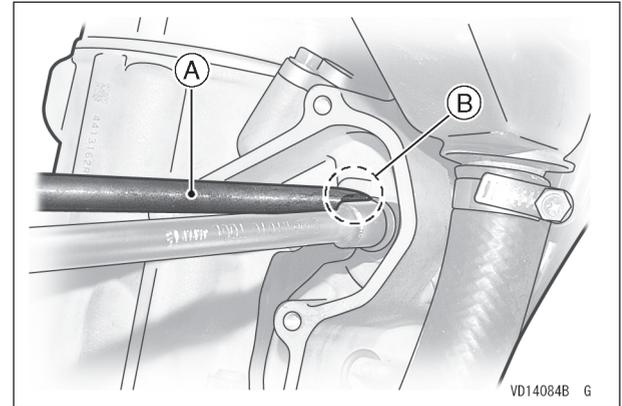
- Очистите выпускное окно от нагара.
- Проверьте наличие минеральных отложений и ржавчины в водяной рубашке цилиндра и удалите их, в случае необходимости.
- Замените новой прокладку уплотнения нижней части цилиндра.
- Нанесите моторное масло на боковые поверхности поршня, поршневые кольца и зеркало цилиндра.
- Проверьте, чтобы штифт в каждой из канавок для поршневого кольца находился в зазоре замка поршневого кольца; переустановите кольца, по мере необходимости. Будьте осторожны, чтобы кольца не выскользнули со своих мест.



A. Штифт

- Затяните гайки крепления цилиндра крест-накрест.
- Для KX125 и KX250-R: Установите рычаг промежуточной шестерни на ведомый вал и затяните болт, удерживая рычаг промежуточной шестерни подходящим инструментом.

KX125, KX250-R

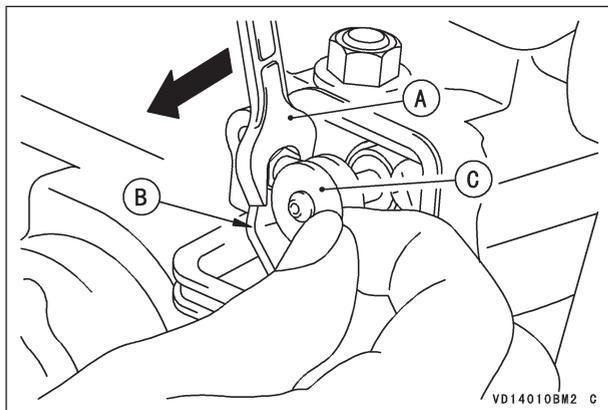


- A.** Инструмент
- B.** Фиксировать по месту

132 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Для KX250-M: Установите фитинг шланга системы охлаждения и затяните болты.
- Установите рычаг вала KIPS и проставочное кольцо тяги рычажной передачи в соответствии с описанной ниже процедурой.
- Примените гаечный ключ на 9 мм к верхнему концу рычага вала KIPS.
- Поверните рычаг вала KIPS гаечным ключом по часовой стрелке, совместите углубление проставочного кольца тяги рычажной передачи клапана с выступом на рычаге вала KIPS, поверните рычаг вала KIPS против часовой стрелки и установите проставочное кольцо на тягу рычажной передачи клапана.

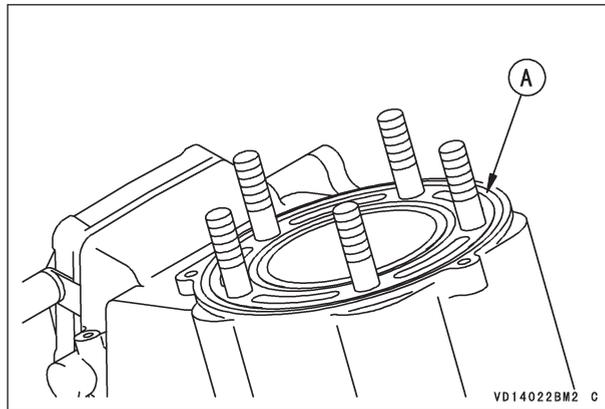
KX250-M



- A. Гаечный ключ на 9 мм
- B. Рычаг вала KIPS
- C. Кольцо тяги рычажной передачи клапана

- После того, как проставочное кольцо установлено, установите на тягу рычажной передачи клапана быстросъемную стопорную шайбу.
- Проверьте работу тяги рычажной передачи клапана.
- Установите крышку KIPS.
- Проверьте работу поршня, нажав несколько раз на ножной стартер.
- Замените новой прокладку головки цилиндра.
- Удалите нагар и промойте головку цилиндра раствором с высокой температурой вспышки.
- Проверьте наличие минеральных отложений и ржавчины в водяной полости крышки цилиндра и удалите их, в случае необходимости.
- Для KX125 и KX250-R: Проверьте кольцевое уплотнение цилиндра на наличие повреждений. Если кольцевое уплотнение повреждено, замените его новым.

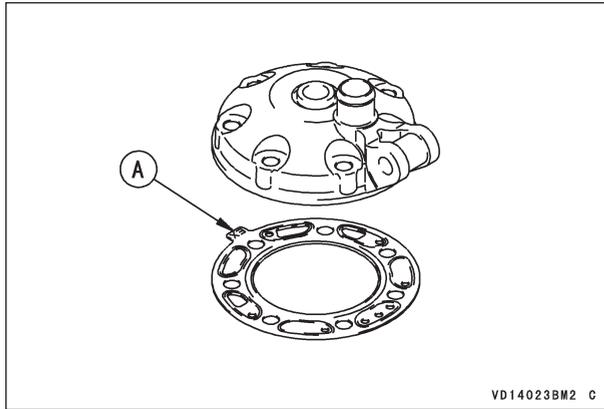
KX125, KX250-R



- A. Кольцевое уплотнение

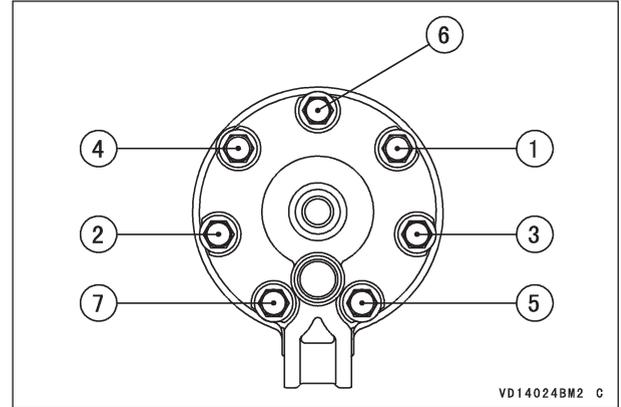
- Для КХ250-М: Установите новую прокладку головки цилиндра; метка "EX" должна быть направлена вперед.

КХ250-М



A. Метка „EX“

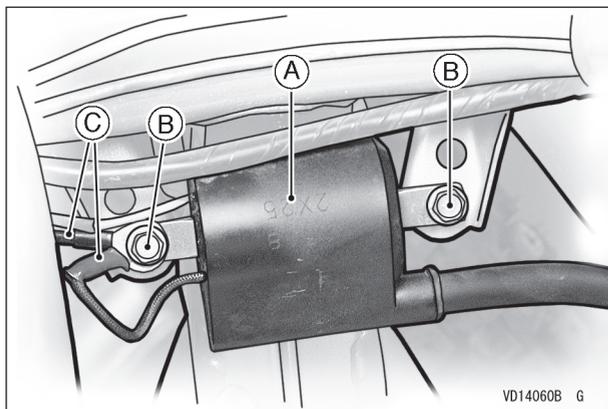
- Затяните гайки головки цилиндра крест-накрест с заданным моментом в последовательности, показанной на рисунке.



134 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Затяните гайки кронштейна головки цилиндра.
- Для КХ250-М: Установите катушку зажигания, закрутив болты. Убедитесь, что соединили два заземляющих провода к болту с левой стороны.

КХ250-М



- A. Катушка зажигания
- B. Болты
- C. Заземляющие провода

- Установите радиатор, подсоедините шланги системы охлаждения и затяните хомуты.
- Для КХ250: Установите карбюратор (см. раздел “Регулировка холостого хода”).
- Проверьте кольцевое уплотнение выхлопной трубы на наличие повреждений. Если кольцевое уплотнение повреждено, замените его новым.

- Нанесите на кольцевое уплотнение выхлопной трубы дисульфид-молибденовую смазку.
- Для КХ125: Установите выхлопную трубу и глушитель.
- Для КХ250: Установите выхлопную трубу, прокладку и глушитель.
- Надежно соедините разъём датчик дроссельной заслонки / топливного клапана, когда устанавливаете карбюратор.
- Установите на место демонтированные детали.
- Заполните радиатор охлаждающей жидкостью до основания заливной горловины. (см. главу „Система охлаждения“).
- Проверьте уровень охлаждающей жидкости.

Монтаж поршня (только на КХ85 и КХ100)

- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Поместите в картер вокруг шатуна чистую ткань, чтобы туда не упали никакие детали.
- Соскоблите с поршня нагар и слегка отполируйте поршень мелкой наждачной шкуркой.
- Удалите нагар из канавок для поршневого кольца, используя подходящий инструмент.

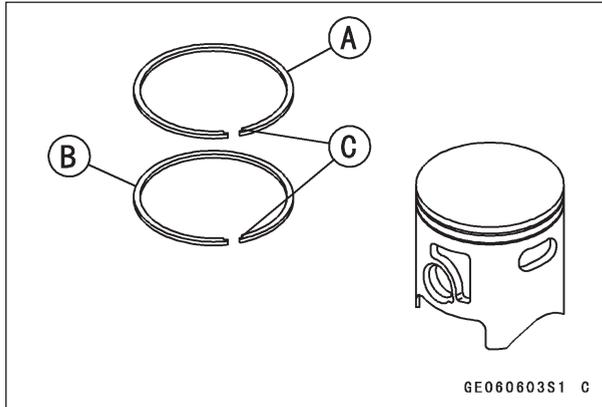
ВНИМАНИЕ

Частицы сажи могут сильно изнашивать поршневые кольца. Не допускайте попадания таких частиц на стенки цилиндра.

- Верхнее и второе поршневые кольца идентичны на модели КХ100, но отличаются на модели КХ85.
- Поршневые кольца имеют следующую маркировку:

КХ85	Верхнее кольцо: 1N
	Второе компрессионное кольцо: 2N
КХ100	Верхнее и второе поршневое (компрессионное) кольцо: N

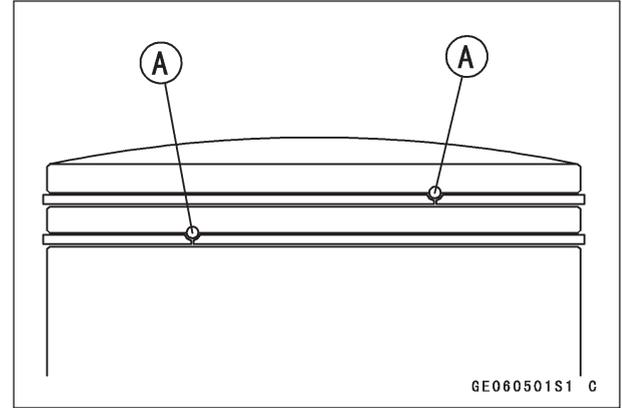
- Сначала установите один конец поршневого кольца против установочного штифта в канавке поршневого кольца, другой рукой разведите зазор в замке поршневого кольца и установите кольцо в канавку.
- Установите каждое кольцо так, чтобы маркированная поверхность была направлена вверх.



- A. Верхнее кольцо**
- B. Второе компрессионное кольцо**
- C. Маркированная сторона**

ПРИМЕЧАНИЕ

- Установите поршневое кольцо так, чтобы штифт в канавке для поршневого кольца находился в разъеме замка поршневого кольца.



A. Штифт

- Смажьте игольчатый подшипник шатуна и поршневой палец маслом для 2-х тактных двигателей.
- Установите поршень так, чтобы метка "IN" на боковой поверхности поршня была направлена к задней части двигателя.

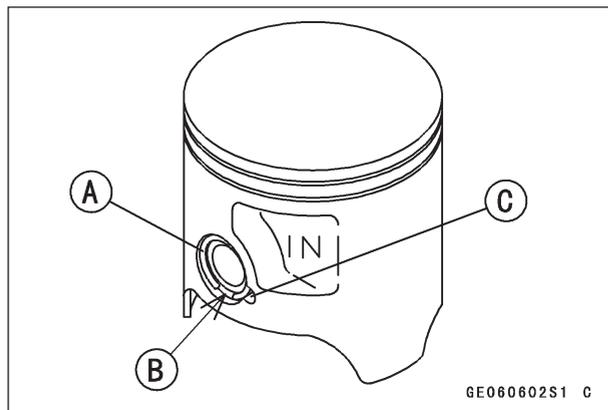
136 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Устанавливая пружинящее стопорное кольцо поршневого пальца, сожмите это только настолько, чтобы установить, и не больше.

ВНИМАНИЕ

Не используйте пружинящие стопорные кольца повторно, поскольку демонтаж ослабляет и деформирует их. Они могут выпасть и задрать стенки цилиндра.

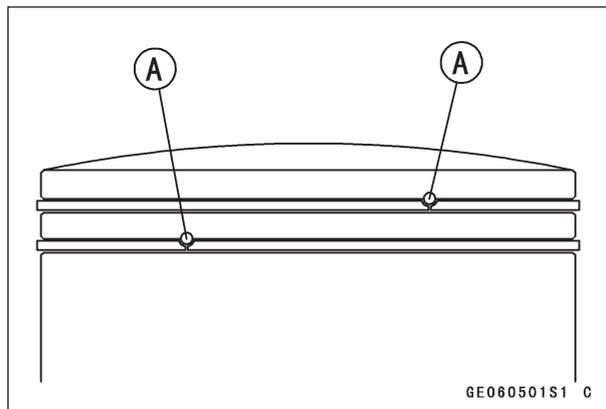
Установите новое пружинящее стопорное кольцо поршневого пальца так, чтобы концы пружинящего стопорного кольца не совпадали с меткой на кромке отверстия для поршневого пальца.



- A. Пружинное стопорное кольцо
- B. Замок стопорного кольца
- C. Метка

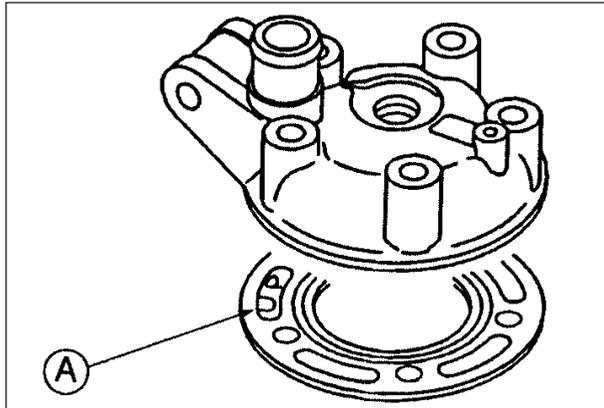
Монтаж цилиндра и головки цилиндра (только на KX85 и KX100)

- Очистите выпускное окно от нагара.
- Проверьте наличие минеральных отложений и ржавчины в водяной рубашке цилиндра и удалите их, в случае необходимости.
- Замените новой прокладку уплотнения нижней части цилиндра.
- Нанесите моторное масло на боковые поверхности поршня, поршневые кольца и зеркало цилиндра.
- Проверьте, чтобы штифт в каждой из канавок для поршневого кольца находился в зазоре замка поршневого кольца; переустановите кольца, по мере необходимости. Будьте осторожны, чтобы кольца не выскользнули со своих мест.



- A. Штифт

- Затяните гайки цилиндра крест-накрест с заданным моментом.
- Удалите нагар и промойте головку цилиндра раствором с высокой температурой вспышки.
- Проверьте наличие минеральных отложений и ржавчины в водяной полости крышки цилиндра и удалите их, в случае необходимости.
- Замените новой прокладку головки цилиндра.
- Установите новую прокладку головки цилиндра; метка "UP" должна быть направлена вверх.



A. Прокладка

- Затяните гайки головки цилиндра крест-накрест с заданным моментом.
- Установите свечу зажигания и подсоедините два шланга охлаждающей жидкости.
- Установите опорный кронштейн двигателя и затяните гайки.

- Наденьте кулисный рычаг на ось шарнира и вставьте быстросъемную стопорную шайбу в паз на рычаге вала KIPS.
- Установите на место демонтированные детали.
- Заполните радиатор охлаждающей жидкостью до основания заливной горловины. (См. главу „Система охлаждения“).
- Проверьте уровень охлаждающей жидкости.

Монтаж поршня (только на KX65)

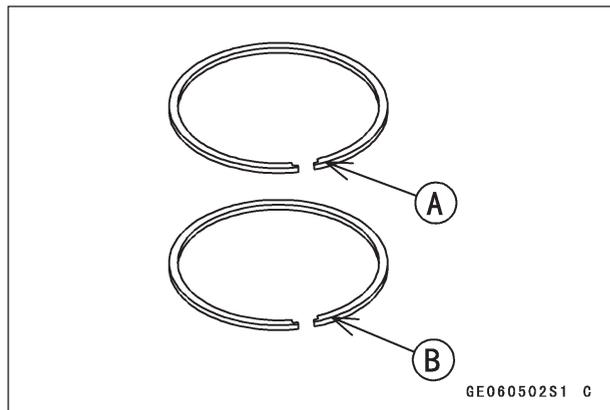
- Установите все детали в порядке, обратном порядку разборки.
- Поместите в картер вокруг шатуна чистую ткань, чтобы туда не упали никакие детали.
- Соскоблите с поршня нагар и слегка отполируйте поршень мелкой наждачной шкуркой.
- Удалите нагар из канавок для поршневого кольца, используя подходящий инструмент.

ВНИМАНИЕ

Частицы сажи могут сильно изнашивать поршневые кольца. Не допускайте попадания таких частиц на стенки цилиндра.

138 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

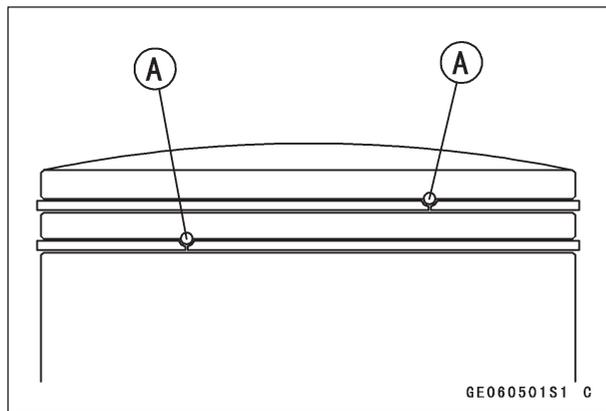
- Помните следующее, когда устанавливаете поршневое кольцо на поршень:
 - Сначала установите один конец поршневого кольца против установочного штифта в канавке поршневого кольца, другой рукой разведите зазор в замке поршневого кольца и установите кольцо в канавку.
 - На верхней поверхности верхнего кольца имеется метка „IN“.
 - На верхней поверхности второго кольца имеется метка „2N“.
 - Установите каждое кольцо так, чтобы маркированная поверхность была направлена вверх.



- A. Метка „IN“
- B. Метка „2N“

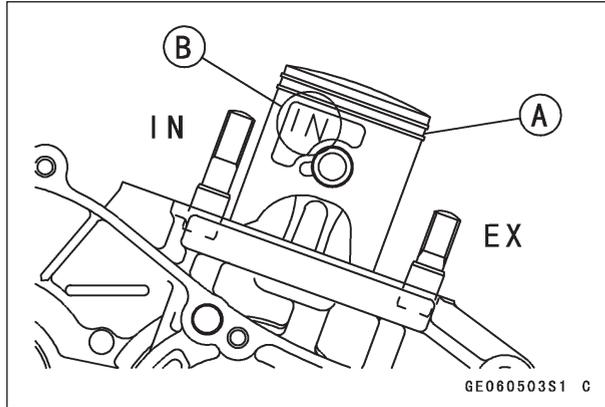
ПРИМЕЧАНИЕ

- Установите поршневое кольцо так, чтобы штифт в канавке для поршневого кольца находился в разьёме замка поршневого кольца.



- A. Штифт

- Смажьте игольчатый подшипник шатуна и поршневой палец маслом для 2-х тактных двигателей.
- Установите поршень так, чтобы метка „IN“ была направлена к задней стороне (сторона впуска) двигателя.



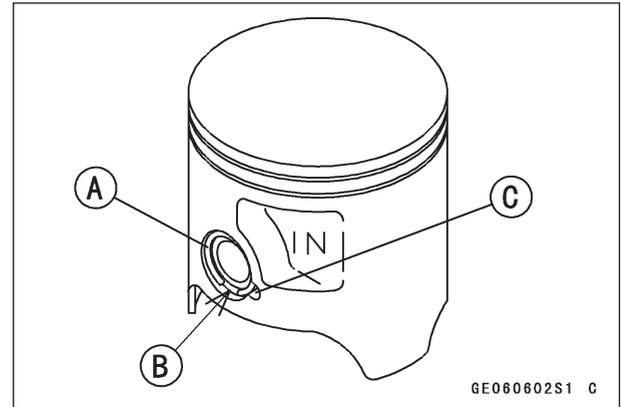
- A. Поршень
- B. Метка „IN“

- Устанавливая пружинящее стопорное кольцо поршневого пальца, сожмите это только настолько, чтобы установить, и не больше.

ВНИМАНИЕ

Не используйте пружинящие стопорные кольца повторно, поскольку демонтаж ослабляет и деформирует их. Они могут выпасть и задрать стенки цилиндра.

- Установите новое пружинящее стопорное кольцо поршневого пальца так, чтобы концы пружинящего стопорного кольца не совпадали с меткой на кромке отверстия для поршневого пальца.

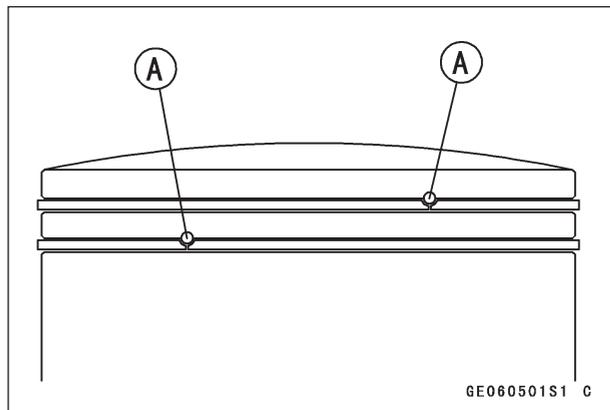


- A. Пружинное стопорное кольцо
- B. Замок стопорного кольца
- C. Метка

140 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

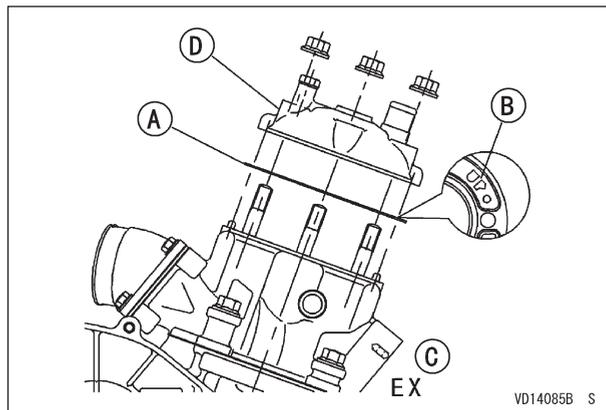
Монтаж цилиндра и головки цилиндра (только на КХ65)

- Очистите выпускное окно от нагара.
- Проверьте наличие минеральных отложений и ржавчины в водяной рубашке цилиндра и удалите их, в случае необходимости.
- Замените на новую прокладку уплотнения нижней части цилиндра.
- Нанесите моторное масло на боковые поверхности поршня, поршневые кольца и зеркало цилиндра.
- Проверьте, чтобы штифт в каждой из канавок для поршневого кольца находился в зазоре замка поршневого кольца; переустановите кольца, по мере необходимости. Будьте осторожны, чтобы кольца не выскользнули со своих мест.



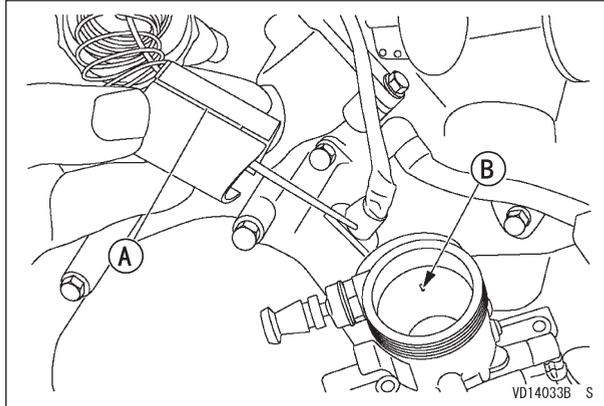
A. Штифт

- Затяните гайки цилиндра крест-накрест с заданным моментом.
- Удалите нагар и промойте головку цилиндра раствором с высокой температурой вспышки.
- Проверьте наличие минеральных отложений и ржавчины в водяной полости крышки цилиндра и удалите их, в случае необходимости.
- Замените прокладку головки цилиндра на новую.
- Установите новую прокладку головки цилиндра; метка "UP" должна быть направлена вверх, в сторону выхлопа.



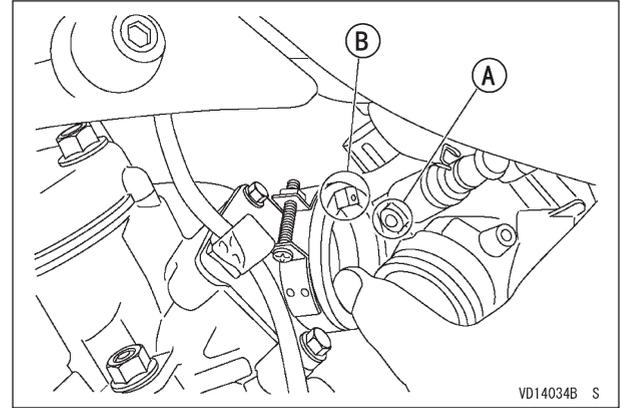
- A. Прокладка головки цилиндра
- B. Метка „UP“
- C. Сторона выхлопа
- D. Головка цилиндра

- Затяните гайки головки цилиндра крест-накрест с заданным моментом.
- Заверните на место свечу зажигания.
- Подсоедините шланг охлаждающей жидкости к головке цилиндра.
- Устанавливая карбюратор, помните следующее:
 - Старайтесь не изогнуть (или повредить иным способом) иглу дроссельной заслонки, выравнивая углубление в дроссельной заслонке с направляющим штифтом в корпусе карбюратора.



- A. Канавка**
- B. Направляющий штифт**

- Проконтролируйте, чтобы дроссельная заслонка заходила в корпус карбюратора на всю глубину и перемещалась без заеданий.
- Совместите выступ на корпусе карбюратора с пазом держателя карбюратора.



- A. Выступ**
- B. Паз**

- Надёжно затяните хомуты в местах соединений с воздушным фильтром и впускным каналом в цилиндр.
- Установите выхлопную трубу, прокладку и глушитель.
- Установите топливный бак и затяните крепёжный болт топливного бака.
- Проложите вентиляционный шланг и шланг слива при переаправке через зажим на картере двигателя.

ВНИМАНИЕ

Шланги не должны быть передавлены; удостоверьтесь, что они не касаются цепи или амортизатора.

- Поверните рычаг топливного крана в положение ON (открыто) и проверьте карбюратор на отсутствие протечки топлива.
- Установите на место демонтированные детали.
- Заполните радиатор охлаждающей жидкостью до основания заливной горловины (см. главу „Система охлаждения“).
- Проверьте уровень охлаждающей жидкости.

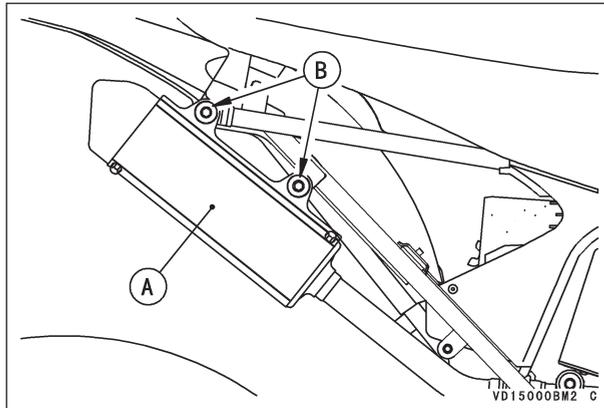
Система выпуска отработавших газов

Система выпуска отработавших газов, в особенности глушитель, предназначена для уменьшения шума выхлопа и для отвода выхлопных газов как можно дальше от водителя, минимизируя потерю мощности. Если в глушителе скапливается сажа, это отрицательно влияет на эффективность выхлопа, ухудшая характеристики двигателя.

Если глушитель сильно повреждён, имеет вмятины, трещины или сильную коррозию, замените его. Замените наполнитель глушителя, если шум выхлопа становится слишком громким или снижаются характеристики двигателя.

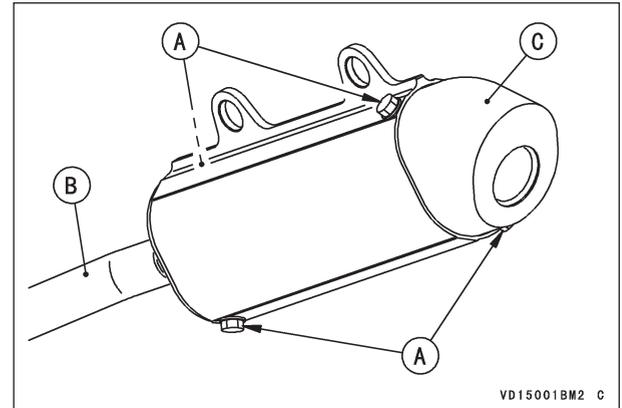
Замена наполнителя глушителя

- Удалите кожух с правой стороны.
- Открутите болты глушителя и сдвиньте глушитель к задней части.



- A. Глушитель
- B. Болты

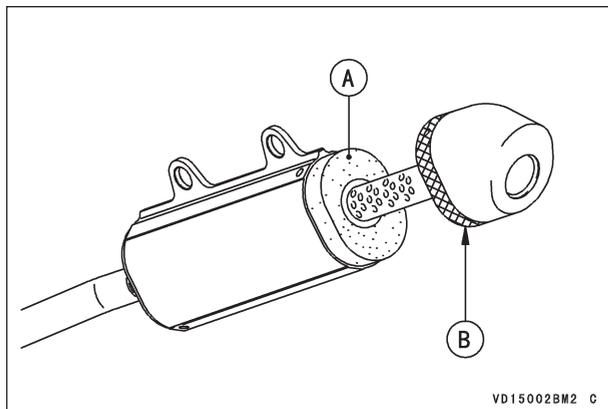
- Открутите монтажные болты трубы глушителя.
- Выведите трубу глушителя.
- Снимите торцевую крышку глушителя, выдвигая её.



- A. Болты
- B. Труба глушителя
- C. Торцевая крышка глушителя

144 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Достаньте старый наполнитель глушителя и установите новый.
- Нанесите вокруг внутренней части корпуса глушителя силиконовый герметик.
- Нанесите на монтажные болты трубы глушителя непостоянное скрепляющее вещество.



- A. Наполнитель глушителя
- B. Силиконовый герметик

- Установите трубу глушителя и торцевую крышку в корпус глушителя.
- Установите глушитель и кожух с правой стороны.

Приводная цепь

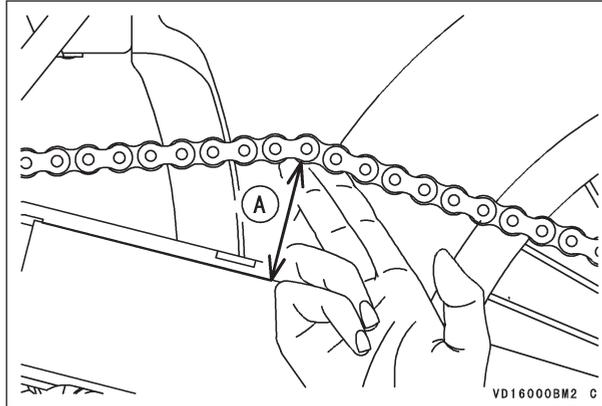
Приводная цепь должна проверяться, регулироваться и смазываться (в соответствии с картой периодического технического обслуживания) для безопасности и предотвращения чрезмерного износа. Если цепь сильно изношена или неправильно отрегулирована - или слишком слабая, или слишком натянута - цепь может соскочить со звёздочек или оборваться.

! ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Если цепь оборвётся или соскочит со звёздочек, она может заблокировать звёздочку двигателя или заднее колесо, что приведёт к повреждению мотоцикла и потере управления.

Проверка слабину цепи

- Поднимите заднее колесо над землей, вращайте его, чтобы найти место, где цепь имеет наибольшее провисание (ввиду неравномерного износа).
- Поднимите приводную цепь в середине верхней цепи, чтобы измерить провисание.
- Отрегулируйте приводную цепь, если её провисание вне указанного в спецификации значения.



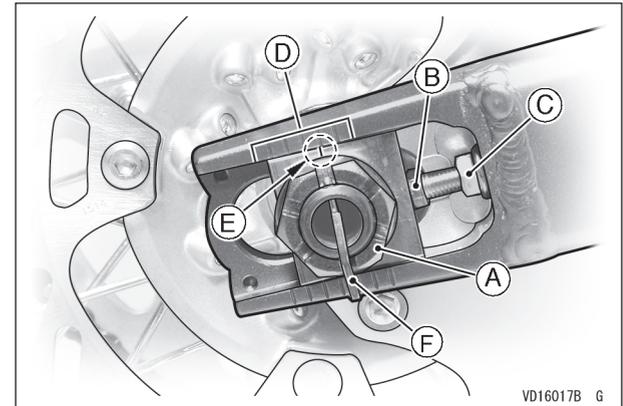
A. Провисание цепи

- В дополнение к проверке провисания, вращайте заднее колесо, чтобы осмотреть приводную цепь на наличие поврежденных роликов, ослабших штифтов и боковых пластин, звездочек на неравномерный или чрезмерный износ и повреждение зубьев.
- Если имеется какие-либо дефекты, замените приводную цепь и/или звездочки.
- См. раздел „Drive Chain“ (Приводная цепь) в главе „Maintenance and Adjustment“ (Техническое обслуживание и регулировка) английского варианта.

Руководства по эксплуатации, применимого к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki относительно провисания цепи.

Регулировка натяжения цепи

- Удалите шплинт из гайки задней оси.
- Ослабьте гайку задней оси и обе стопорных гайки натяжителя цепи.
- Равномерно вращайте оба регулировочных болта натяжения цепи. Чтобы заднее колесо было выровнено должным образом, метки на маятниковой вилке, с которыми совмещены натяжители цепи с левой и правой стороны, должны совпадать.



- A. Гайка оси**
- B. Регулировочный болт**
- C. Стопорная гайка**
- D. Метки**
- E. Паз**
- F. Шплинт**

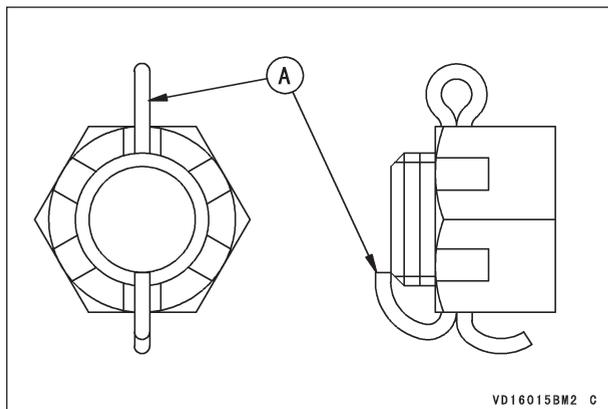
ПРИМЕЧАНИЕ

- Регулировка колес может также быть проверена с помощью проверочной линейки или по струне.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Несоосность колёс приведёт к чрезмерному износу и, возможно, к опасным ситуациям при поездке.

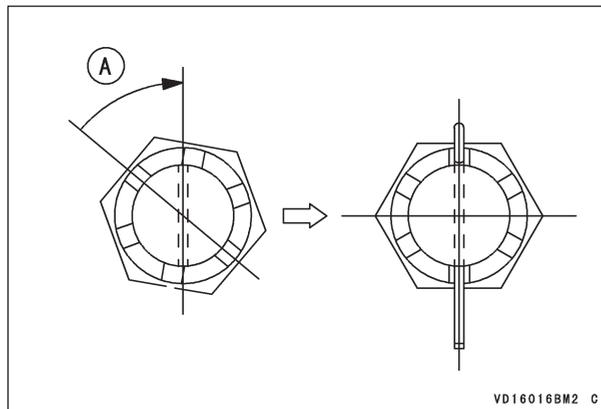
- Затяните обе стопорных гайки натяжителя цепи.
- Вращайте колесо, снова измерьте провисание цепи в самом напряженном положении и корректируйте, в случае необходимости.
- Установите в гайку оси новый шплинт, проходящий через отверстие в оси, и разведите его концы.



A. Шплинт

ПРИМЕЧАНИЕ

- Если паз в гайке не совпадают с отверстием под шплинт в оси колеса, затяните гайку по часовой стрелке до следующего выравнивания паза гайки с отверстием.



A. Вращение по часовой стрелке

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Если гайка оси затянута недостаточно или не установлен шплинт, это может привести в поездке к опасной ситуации.

- Проверьте эффективность заднего тормоза.

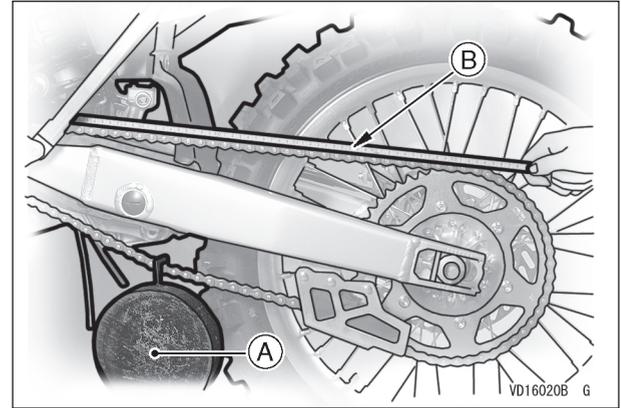
ПРИМЕЧАНИЕ

- При поездке во влажных и грязных условиях, грязь налипает на цепь и звездочки, приводя к чрезмерному натяжению цепи, что может привести её обрыву. Чтобы предотвратить это, отрегулируйте провисание цепи.

Проверка износа цепи

Когда цепь достигнет своего максимально допустимого износа (то есть, когда она растянется на 2% от своей первоначальной длины) она больше не безопасна для использования и должна быть заменена. Так как практически нецелесообразно измерять длину всей цепи, определите степень износа измерением участка из 20 звеньев.

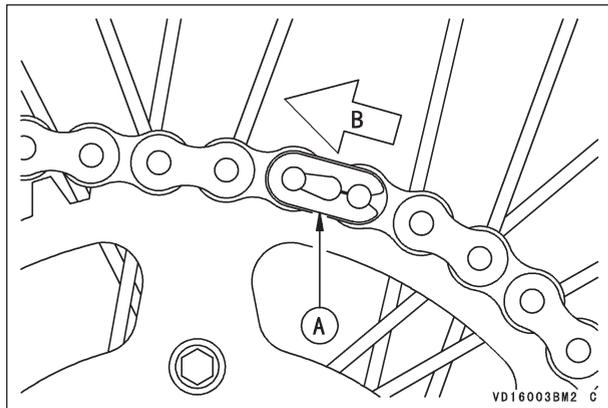
- Натяните цепь или с помощью натяжителей цепи, или вешая на цепь груз 10 кг (20 фунтов).
- Измерьте длину 20 звеньев на прямом участке цепи от оси 1-го пальца до оси 21-го пальца. Если длина превышает эксплуатационный предел, цепь должна быть заменена. Так как изношенные звездочки приведут к быстрому износу новой цепи, осматривайте обе звёздочки всякий раз, когда заменяете цепь, и замените их, в случае необходимости.



- A.** Груз
- B.** Металлическая рулетка

ПРИМЕЧАНИЕ

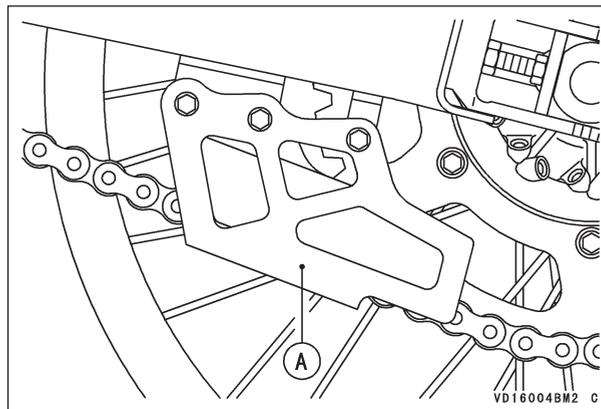
- Чтобы минимизировать вероятность поломки соединительного звена, скрепка соединительного звена должна быть установлена закрытым концом “U” в сторону направления вращения цепи.



- A. Пружинная пластина соединительного звена
- B. Направление вращения

Проверка износа направляющей цепи

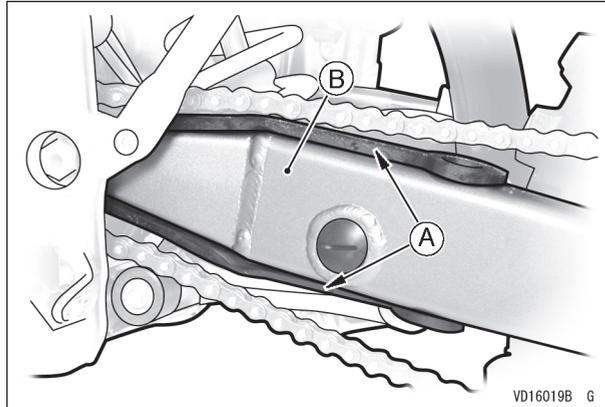
- Визуально осмотрите направляющую приводной цепи и замените её, в случае чрезмерного износа или повреждения.



- A. Направляющая цепи

Проверка износа направляющей цепи

- Визуально осмотрите верхний и нижний направляющие башмаки цепи на маятниковой вилке и замените их, если они изношены или повреждены.

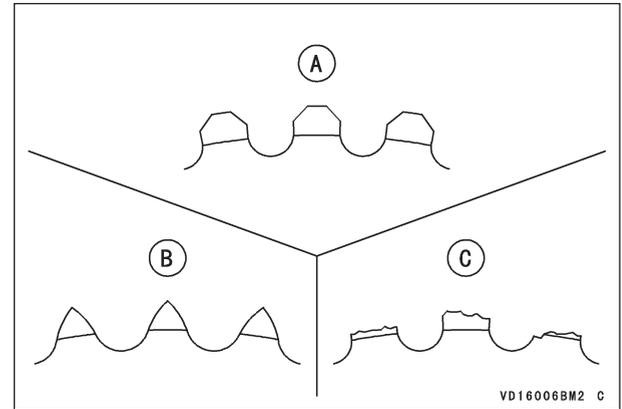


- A.** Направляющие башмаки цепи
- B.** Маятниковая вилка

Проверка износа звёздочки

- Визуально осмотрите зубья звёздочки и замените звёздочку, если её зубья изношены или повреждены.

Износ зубьев звёздочки



- A.** Нормальный зуб
- B.** Изношенный зуб
- C.** Повреждённый зуб

ПРИМЕЧАНИЕ

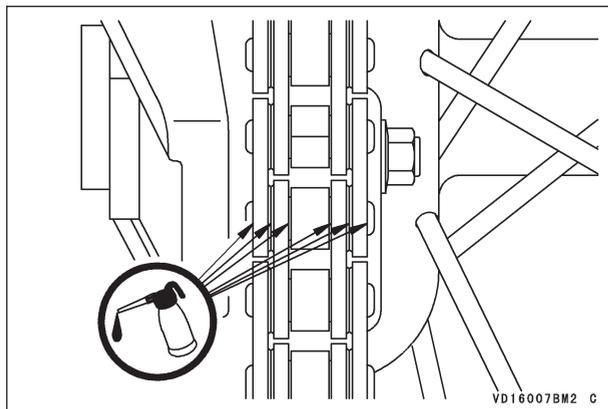
- *Износ звездочки на рисунке преувеличен для наглядности.*

150 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Смазка цепи

Смазка приводной цепи необходима после каждой поездки под дождём или по грязи, или в любое время, если цепь кажется сухой. Предпочтительно использовать вязкое масло, типа SAE90, более легкому маслу, так как оно дольше остаётся на цепи и обеспечивает лучшую смазку.

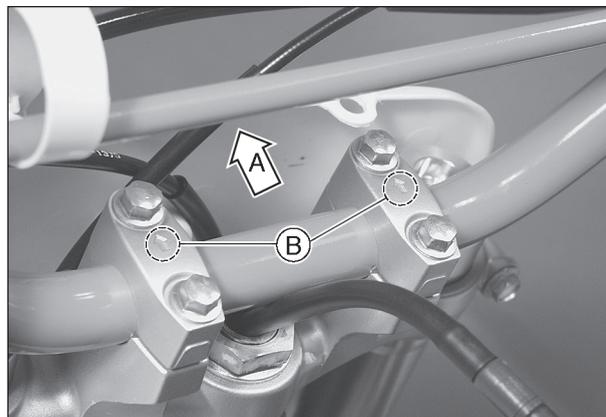
- Нанесите масло по сторонам роликов так, чтобы оно проникло к роликам и втулкам.
- Вытрите лишнее масло.



Руль

Только для KX65, KX85 и KX100

Чтобы закрепить руль по месту должным образом, необходимо правильно установить зажимы руля.

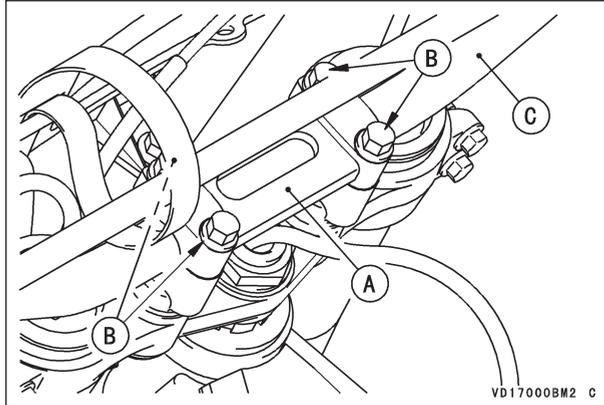


- A. Перед
- B. Стрелка метки

Только для KX125 и KX250

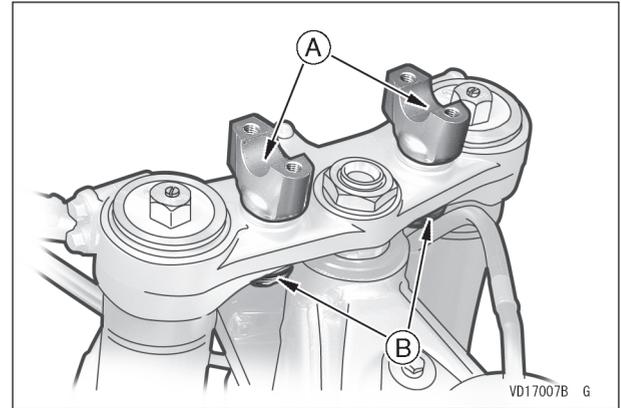
Чтобы удовлетворять различным положениям при поездке, руль может регулироваться переворачиванием держателей руля.

- Открутите зажимные болты руля, снимите зажимы и руль.



- A. Зажим руля
- B. Болты
- C. Руль

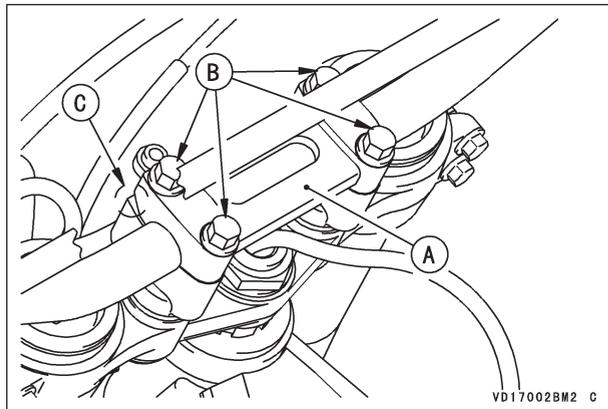
- Ослабьте гайки держателя руля, поверните держатели руля на 180° и надёжно зажмите гайки.



- A. Держатели руля
- B. Гайки держателя руля

152 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Поместите руль в держатели руля.
- Установите зажимы руля так, чтобы обрезанная сторона каждого зажима была направлена вперёд.



- A. Зажимы руля
- B. Зажимные болты
- C. Стороны со срезом

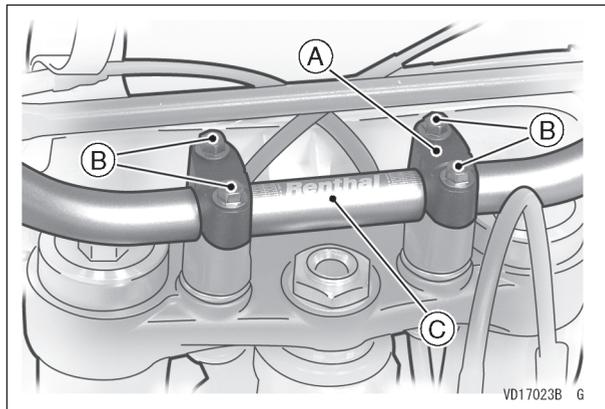
Если зажимы руля установлены правильно, после закручивания болтов не должно быть зазора с передней и с задней стороны зажимов.

Руль

Только на моделях с алюминиевым рулём

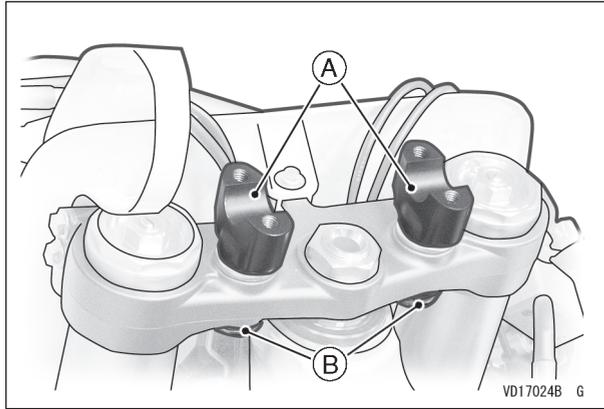
Чтобы удовлетворять различным положениям при поездке, руль может регулироваться переворачиванием держателей руля.

- Удалите накладку руля.
- Проверьте руль на наличие деформации или трещин.
- Открутите зажимные болты руля, снимите зажимы и руль.



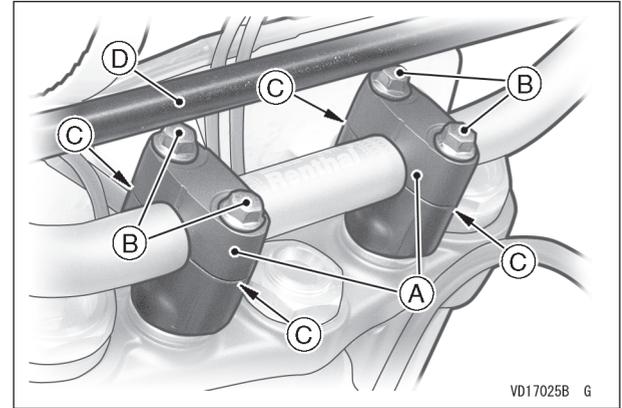
- A. Зажим руля
- B. Болты
- C. Руль

- Ослабьте гайки держателя руля, поверните держатели руля на 180° и надёжно зажмите гайки.



- A. Держатели руля
- B. Гайки держателя руля

- Поместите руль в держатели руля.
- Установите зажимы руля.
- Убедитесь, что руль поворачивается в обе стороны на одинаковый угол.



- A. Зажимы руля
- B. Зажимные болты
- C. Зазор
- D. Перекладина

- Одинаково затяните передние и задние болты зажимов руля. Если зажимы руля установлены правильно, после затягивания болтов с моментом 25 Н·м (2.5 кгс·м) на передней и задней части зажимов будет оставаться зазор.
- Не демонтируйте перекладину руля.
- Проверьте эффективность переднего тормоза.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Затягивайте эти два зажимных болта поочередно в два приёма, чтобы гарантировать должный момент затяжки.*

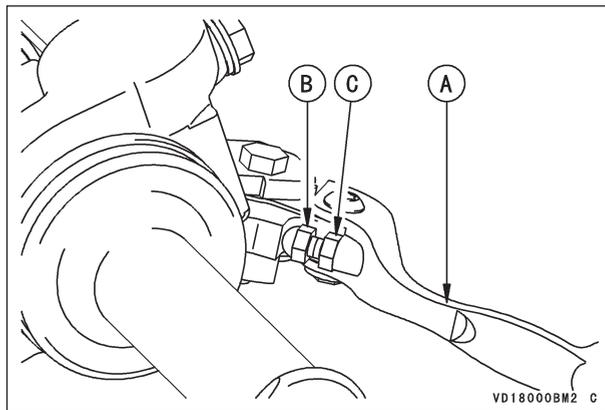
Тормоза

Износ диска и тормозной колодки автоматически компенсируется и это никак не сказывается на действии тормозной рукоятки или педали. На тормозах нет деталей, требующих регулировки, кроме положения рычага тормоза.

Положение тормозной рукоятки

Положение рычага тормоза может быть отрегулировано по предпочтению водителя.

- Чтобы отрегулировать положение рычага тормоза, ослабьте стопорную гайку и поверните регулятор гаечным ключом в любую сторону.
- После регулировки надежно затяните стопорную гайку.



- A. Тормозной рычаг
- B. Регулировочное приспособление
- C. Стопорная гайка

- Протестируйте тормозное усилие и проверьте, что тормоз не прихватывает.

! ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Если тормозная рукоятка или педаль „мягкие“, в трубках тормозной системы может быть воздух или тормоз может быть дефектным. Так как опасно управлять мотоциклом при таких обстоятельствах, немедленно проверьте тормоз.

Тормозная жидкость для дискового тормоза

В соответствии с картой периодического технического обслуживания проверяйте уровень тормозной жидкости в питательных бачках переднего и заднего тормоза, а так же выполняйте замену тормозной жидкости. Тормозная жидкость также должна заменяться, если в неё попала грязь или вода.

Используйте только тормозную жидкость для тяжело нагруженных тормозов, как определено ниже.

Тормозная жидкость для переднего тормоза:

DOT 3 или DOT 4

Тормозная жидкость для заднего тормоза:

DOT 4

ПРИМЕЧАНИЕ

- Мотоцикл поставляется заправленным тормозной жидкостью DOT4 в тормозной системе.

ВНИМАНИЕ

Не допускайте попадания тормозной жидкости на окрашенные поверхности.

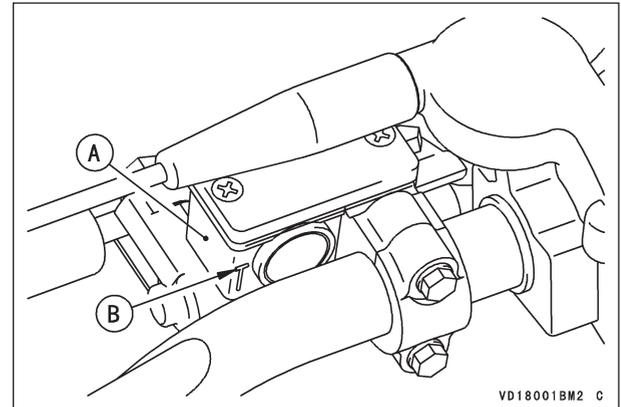
Не используйте тормозную жидкость, если она хранилась длительное время в открытой таре или если контейнер хранился длительное время распечатанным.

Проверьте наличие протечек жидкости вокруг соединений тормозной системы.

Проверьте тормозные шланги на наличие повреждений.

Проверка уровня тормозной жидкости (передний и задний резервуары)

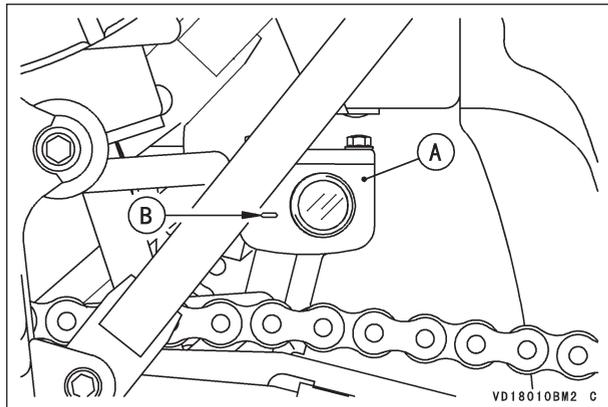
Когда передний или задний резервуар расположен горизонтально, тормозная жидкость должна всегда быть выше линии минимального уровня.



VD18001BM2 C

A. Передний резервуар

B. Линия минимального уровня



- A. Задний резервуар**
B. Линия минимального уровня

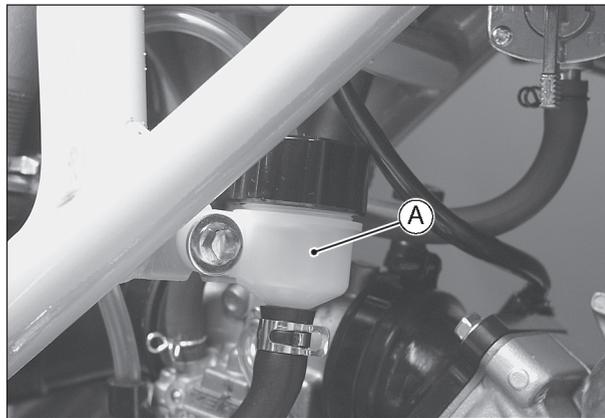
- Если тормозная жидкость в переднем или заднем резервуаре ниже линии минимального уровня, проверьте трубки тормозной системы на наличие утечек и заполните резервуар до линии максимального уровня. (Уступ в переднем и заднем резервуарах указывает максимальный уровень.)

Только для KX65, KX85 и KX100

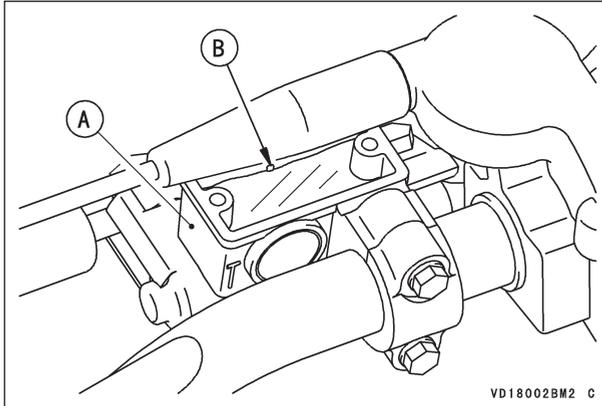
Задний резервуар

Расположенный горизонтально, задний резервуар всегда должен быть наполнен больше чем наполовину.

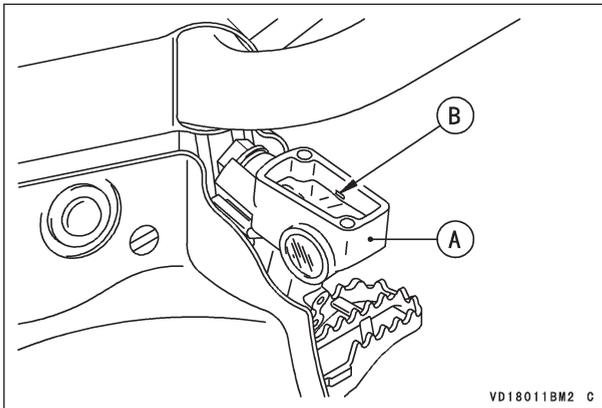
- Если количество тормозной жидкости недостаточно, проверьте трубки тормозной системы на наличие утечек и добавьте тормозную жидкость.



Задний резервуар



- A. Передний резервуар
- B. Линия максимального уровня



- A. Задний резервуар
- B. Линия максимального уровня

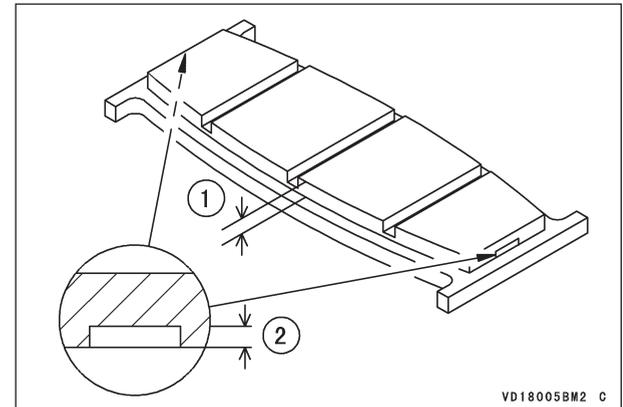
⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не смешивайте два различных типа или марки тормозной жидкости. Если требуется добавить тормозную жидкость, а жидкость в тормозной системе идентифицировать не удаётся, должна быть заменена вся жидкость.

Проверка тормозных колодок на износ

Осмотрите тормозные колодки на наличие износа в соответствии с картой периодического технического обслуживания. Если толщина какой-нибудь из колодок на любом (передний или задний) суппорте тормоза меньше 1 мм (0,04 дюйма), замените обе колодки суппорта как набор. Замена колодок должна выполняться официальным дилером Kawasaki.

Допустимый диапазон износа тормозной колодки



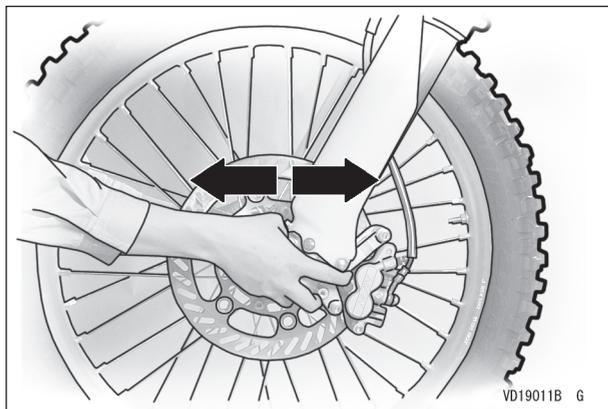
- 1. Толщина накладки
- 2. 1 мм (0,04 дюйма)

Рулевое управление

Рулевое управление всегда должно регулироваться так, чтобы руль вращался свободно, но при этом без чрезмерного свободного хода.

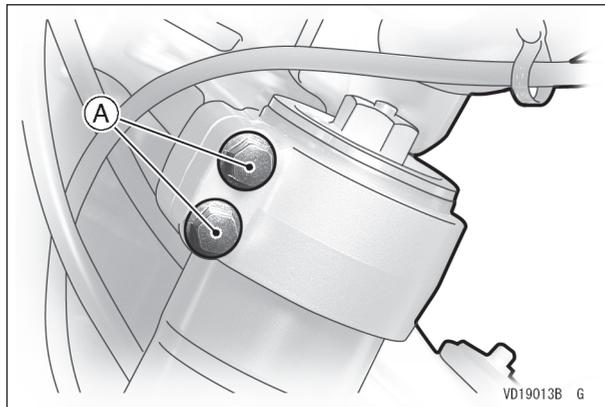
Проверка рулевого управления

- Чтобы проверить регулировку рулевого управления, поднимите с помощью домкрата (специальный инструмент) переднее колесо над землёй.
- Слегка нажмите руль в любую сторону. Если руль продолжает двигаться от полученного импульса, управление не слишком тугое.
- Сидя перед мотоциклом на корточках, возьмитесь руками за нижние концы передней вилки в районе оси и качайте переднюю вилку в разные стороны, как показано на рисунке. Если чувствуются свободный ход, управление слишком свободное и должно быть отрегулировано.



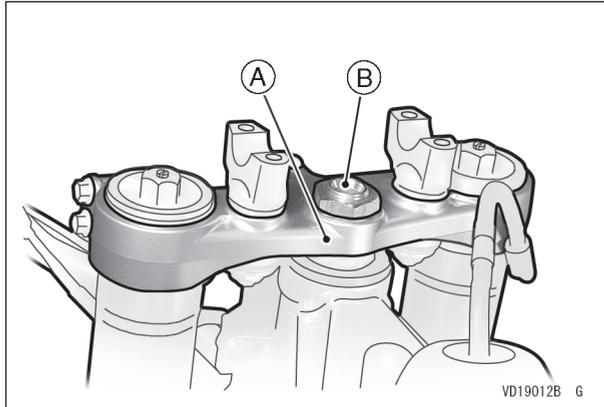
Регулировка рулевого управления

- Поднимите переднее колесо над землёй с помощью домкрата (специальный инструмент).
- Снимите номерной знак.
- Снимите руль.
- Ослабьте верхние зажимные болты передней вилки.



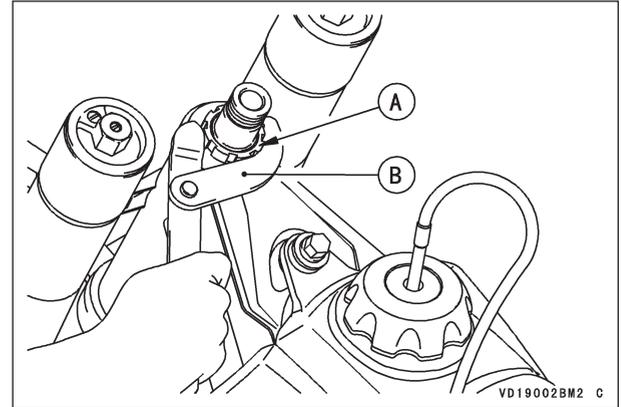
A. Верхние зажимные болты передней вилки

- Открутите гайку вилки поворотного кулака и снимите верхнюю траверсу вилки.



- A.** Верхняя траверса передней вилки
B. Гайка поворотного кулака вилки

- Поверните стопорную гайку стержня рулевой колонки специальным ключом, чтобы получить надлежащее регулирование.



- A.** Стопорная гайка стержня рулевой колонки
B. Ключ для гайки стержня рулевой колонки

- Установите верхнюю траверсу передней вилки.
- Затяните гайку вилки поворотного кулака и болты верхней траверсы передней вилки с заданным усилием затяжки.
- Установите руль, снова проверьте управление и откорректируйте, в случае необходимости.

Передняя подвеска

Любые из следующих регулировок передней вилки должны выполняться, чтобы настроить переднюю подвеску для соответствия весу водителя и состоянию трассы.

Имеется шесть основных регулировок, которые Вы можете выполнить на передней вилке.

- Давление воздуха

Давление воздуха по всему диапазону хода вилки действует как прогрессивная пружина. Поскольку давления воздуха в стойках вилки при нормальном использовании увеличивается, вилка на Вашем КХ в процессе гонки станет более жёсткой. Поэтому не рекомендуют увеличивать давление воздуха для получения дополнительной упругости. Вилки КХ предназначены для работы без дополнительного воздуха.

- Регулировка демпфирования обратного хода

Эта регулировка влияет на то, как быстро вилка отскакивает.

- Регулировка демпфирования на сжатие

Эта регулировка влияет на то, как быстро вилка сжимается.

- Регулировка уровня масла в вилке (Объём: Пневмогидравлическая передняя вилка).

Уровень масла влияет только на последние 100 мм (4 дюйма) хода вилки. Более высокий уровень масла делает обратный ход вилки более быстрым. Более низкий уровень масла делает обратный ход вилки более медленным.

- Пружины вилки

Имеются дополнительные пружины, более мягкие и более жесткие, чем стандартные.

- Положение траверсы вилки

Управление очень сильно зависит от положения траверсы вилки (насколько направляющие трубы вилки высовываются из верхней траверсы вилки). Чем меньше труба вилки высовывается, тем легче становится передняя часть, возрастает тенденция недостаточной поворачиваемости и понижения эффективности тормозной системы из-за смещения веса.

Увеличение количества выступа трубы оказывает противоположное воздействие. Убедитесь, что передняя шина не касается крыла, когда вилка полностью сжата.

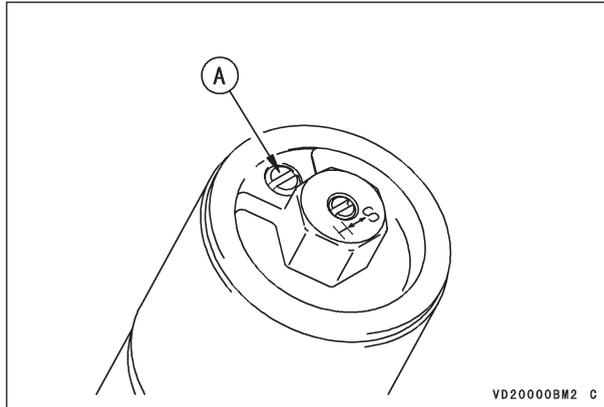
ВНИМАНИЕ

Правая и левая направляющие трубы вилки должны быть отрегулированы равномерно.

Регулировка давления воздуха

Стандартное давление воздуха в стойках передней вилки - атмосферное давление (0 кПа, 0 кгс/см², 0 фунт-сила-футов). Давление воздуха в стойках вилки при нормальном использовании увеличивается; таким образом, при работе жёсткость вилки возрастает. Сравните давление воздуха из стоек вилки перед каждой гонкой через винт сброса давления, расположенный на каждой крышке передней вилки. Выпуская давление удостоверьтесь, что передняя вилка полностью выдвинута и переднее колесо оторвано от земли.

- Поднимите переднее колесо над землёй с помощью домкрата (специальный инструмент).
- Открутите винт на каждой верхней пробке передней вилки, чтобы уровнять давление воздуха. Закрутите винты на место.



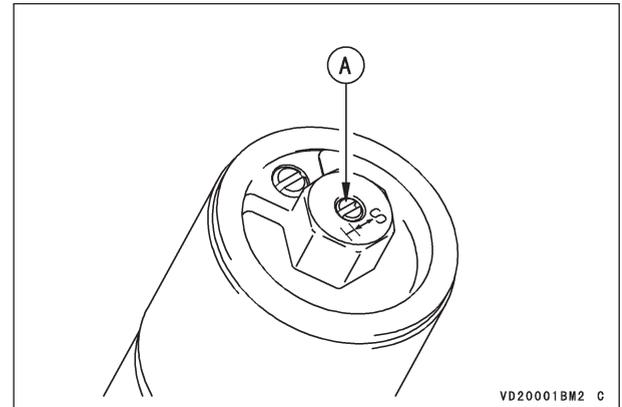
A. Винт

Регулировка демпфирования обратного хода (KX250-R: Регулировка демпфирования на сжатие).

- Чтобы отрегулировать демпфирование обратного хода, поверните регулятор на каждой верхней пробке передняя вилки отвёрткой с плоским шлицом. Отрегулируйте демпфирование обратного хода по своему предпочтению, чтобы соответствовать некоторым условиям.

ВНИМАНИЕ

Не пытайтесь вращать регуляторы обратного хода и демпфирующего усилия сжатия вне допущенных пределов, это может повредить регулировочный механизм.



A. Регулятор демпфирования обратного хода

ВНИМАНИЕ

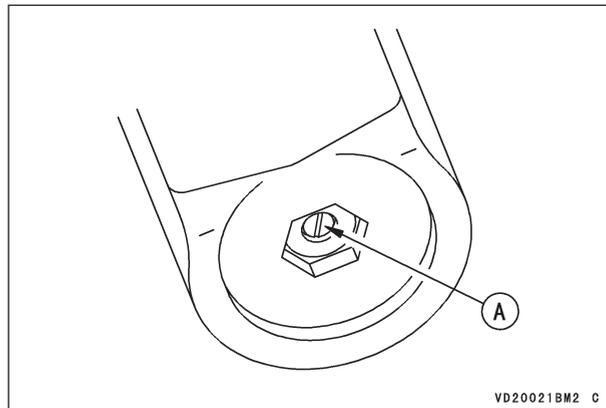
Правая и левая направляющие трубы вилки должны быть отрегулированы равномерно.

*Регулировка демпфирования при сжатии
(KX250-R: Регулятор демпфирования обратного хода)*

- Очистите нижнюю часть труб вилки.
- Снимите крышки на основании труб вилки.
- Чтобы отрегулировать демпфирование сжатия, поверните регулятор на каждом клапане цилиндра передней вилки отвёрткой с плоским шлицом. Отрегулируйте демпфирование сжатия по своему предпочтению, чтобы соответствовать некоторым условиям.

ВНИМАНИЕ

Не пытайтесь вращать регуляторы обратного хода и демпфирующего усилия сжатия вне допущенных пределов, это может повредить регулировочный механизм.



VD20021BM2 C

A. Регулятор демпфирования на сжатие

ВНИМАНИЕ

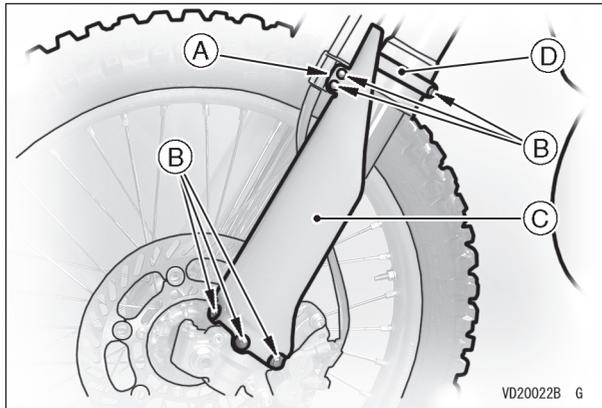
Правая и левая направляющие трубы вилки должны быть отрегулированы равномерно.

- Установите крышки на основания труб вилки.

Регулировка уровня масла вилки

(только на KX85, KX100, KX125 и KX250-N)

- Поднимите переднее колесо над землёй с помощью домкрата (специальный инструмент).
- Снимите номерной знак.
- Удалите держатель тормозного шланга.
- Удалите защитное приспособление передней вилки.



- A. Держатель тормозного шланга
- B. Болты
- C. Защитное устройство передней вилки
- D. Направляющая защитного устройства передней вилки

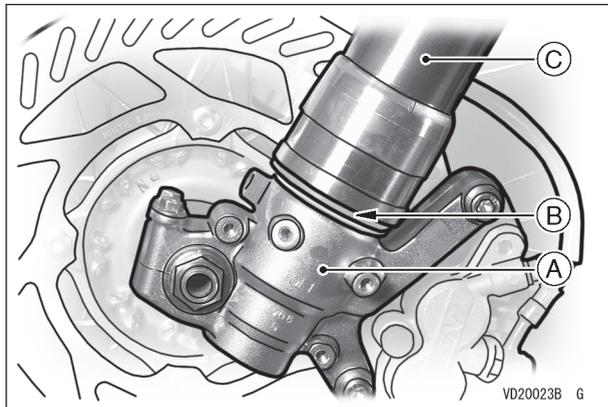
⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Верхние пробки находятся под воздействием усилия пружины. Проявите осторожность, удаляя верхние пробки. Используйте защиту глаз и лица.

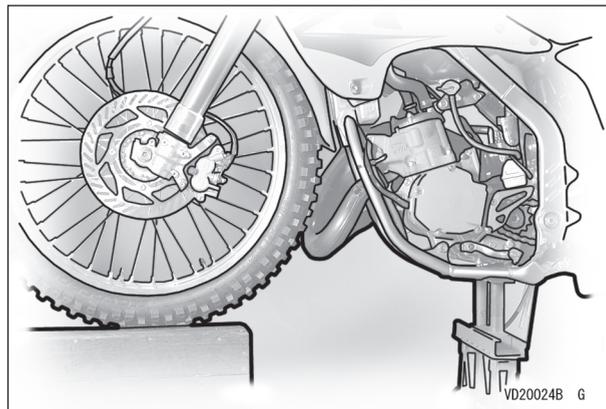
- Удалите защитные приспособления передней вилки, если установлены.
- Открутите зажимные болты руля, снимите руль.
- Ослабьте болты верхней траверсы вилки.
- Полностью открутите (вращать против часовой стрелки) регулятор демпфирования обратного хода.
- Полностью открутите верхние пробки передней вилки.

164 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

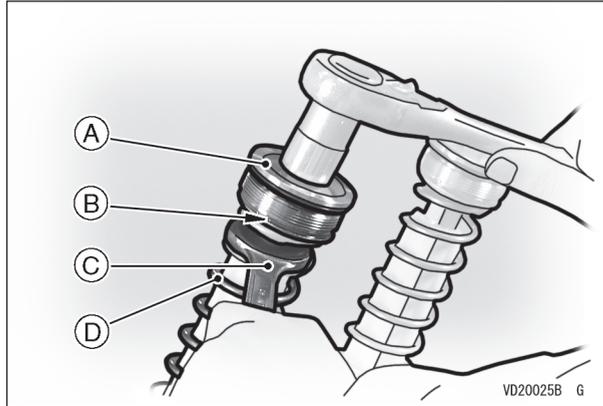
- Медленно сжимайте переднюю вилку до упора, поднимая подвижную трубу, пока её ступенчатая часть не коснётся пылезащитного уплотнения на нижнем конце направляющей трубы.
- Поместите под передним колесом стенд или другую подходящую опору.



- A. Подвижная труба (ступенчатая часть)
- B. Противопылевой колпак
- C. Внешняя труба



- Удерживая гайку толкателя гаечным ключом, ослабьте и удалите верхнюю пробку передней вилки в верхней части толкателя.



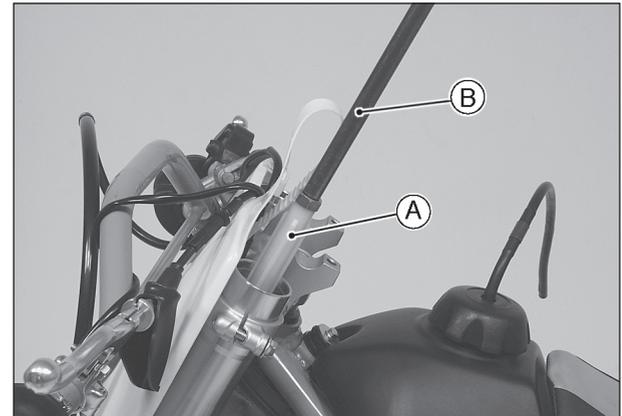
- A. Верхняя пробка
- B. Седло пружины
- C. Гаечный ключ
- D. Пружина

- Удалите гнездо пружины и пружину вилки.
- Удалите другую пружину вилки таким же образом, как описано выше.
- Заполните переднюю вилку до верха подвижной трубы указанным маслом.

Рекомендуемое масло для передней вилки

KAYABA 01 или SAE 0W

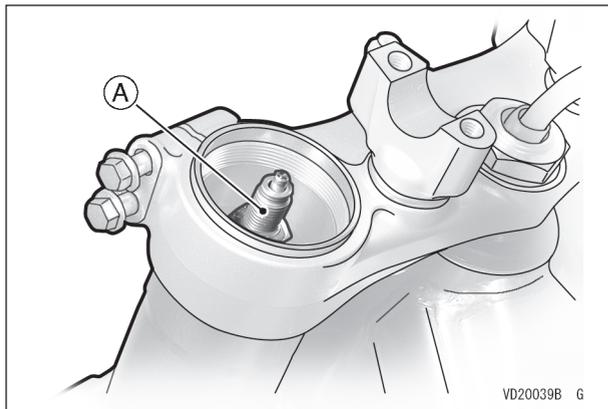
- KX85, KX100: Установите съёмник толкателя (специальный инструмент) на толкатель.



- A. Толкатель
- B. Съёмник толкателя (номер для заказа: 57001-1289)

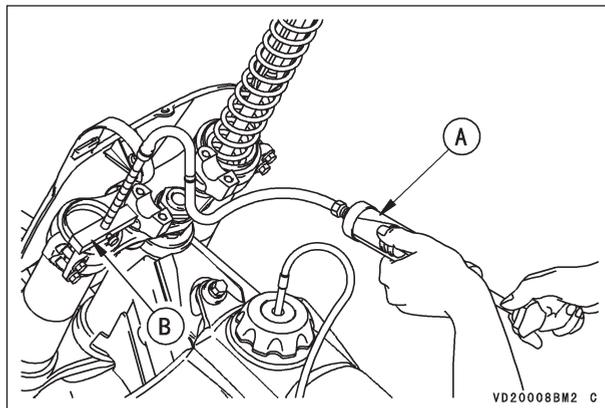
166 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Заполните масло в цилиндр вилки, плавно перемещая толкатель вверх и вниз пять раз.



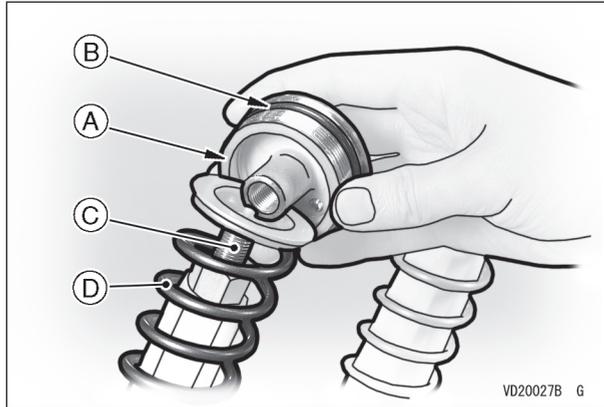
A. Толкатель

- Залейте масло между подвижной и направляющей трубами, качая направляющую трубу вверх и вниз пять раз.
- Отрегулируйте уровень масла в пределах диапазона регулировки, в соответствии со своими предпочтениями. Удалите лишнее масло через отверстие направляющей трубы с помощью указателя уровня масла (специальный инструмент).



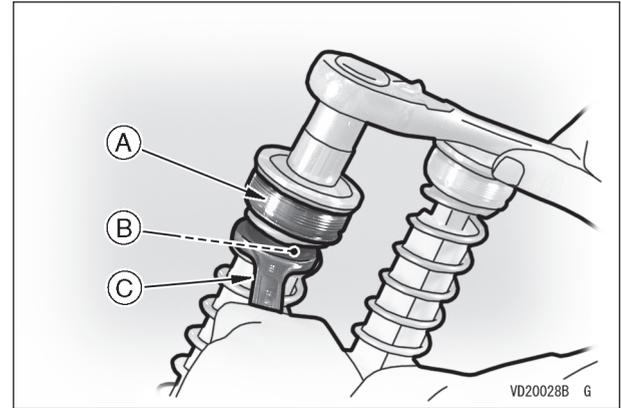
- A. Указатель уровня масла (номер для заказа: 57001-1290)
B. Стопор

- Вытяните толкатель.
- Удерживайте толкатель рукой.
- Удалите съемник толкателя, если используется.
- Установите пружину вилки и гнездо пружины вилки на пружину вилки.
- Проверьте оба кольцевых уплотнения верхней пробки на наличие повреждения и замените их, в случае необходимости.



- A. Верхняя пробка**
- B. Кольцевое уплотнение**
- C. Толкатель**
- D. Пружина**

- Проверьте гайку толкателя на основании резьбы и накрутите верхнюю пробку на толкатель.
- Удерживая гайку толкателя гаечным ключом, затяните верхнюю пробку на толкателе.



- A. Верхняя пробка**
- B. Гайка толкателя**
- C. Гаечный ключ**

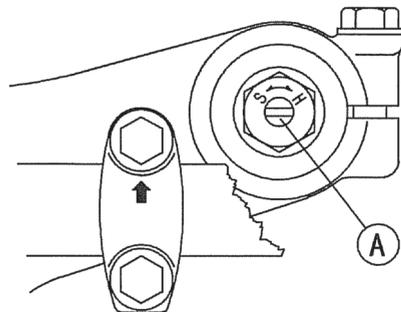
- Установите верхнюю пробку и затяните её.
- Соберите другую стойку вилки таким же образом, как описано выше.
- Затяните болты верхней траверсы вилки.
- Установите на место демонтированные детали.
- Отрегулируйте демпфирование обратного хода.

Регулировка демпфирования обратного хода (только для КХ65)

- Чтобы отрегулировать демпфирование обратного хода, поверните регулятор на каждой верхней пробке передней вилки отвёрткой с плоским шлицом. Отрегулируйте демпфирование обратного хода по своему предпочтению, чтобы он соответствовал определённым условиям.

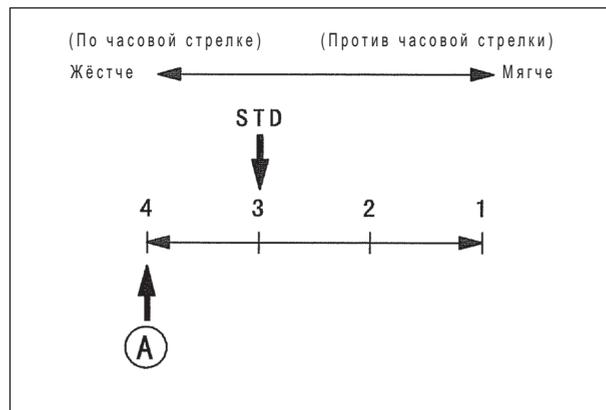
ВНИМАНИЕ

Не пытайтесь вращать регуляторы демпфирующего усилия обратного хода вне допустимых пределов, это может повредить регулировочный механизм.



A. Регулятор демпфирования обратного хода

Регулятор демпфирования обратного хода



- A. Стандартное положение (регулятор закручен до упора по часовой стрелке).

Стандартная установка регулятора демпфирования обратного хода.

3 щелчка*

* от полностью закрученного положения.

ВНИМАНИЕ

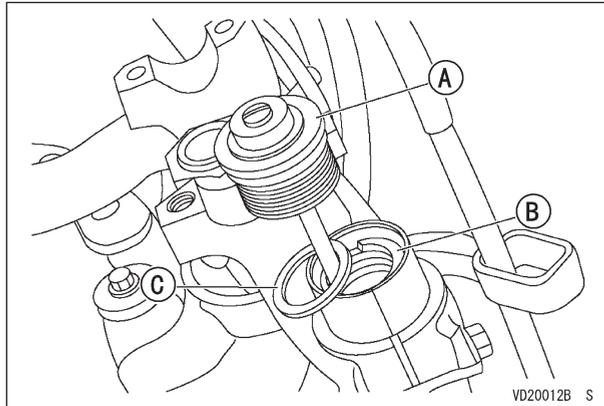
Правая и левая направляющие трубы вилки должны быть отрегулированы равномерно.

Регулировка уровня масла передней вилки (только для KX65)

- Поднимите переднее колесо над землёй с помощью домкрата (специальный инструмент).
- Снимите номерной знак.
- Ослабьте болты верхней траверсы вилки.
- Открутите зажимные болты руля и снимите руль.
- Удалите верхнюю пробку передней вилки, пружину вилки и гнездо пружины вилки.

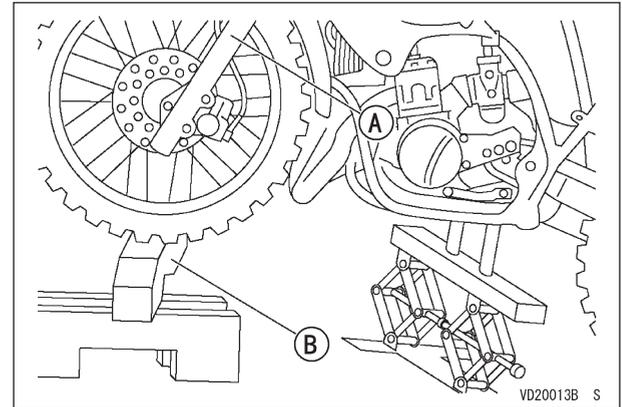
⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Верхние пробки находятся под воздействием усилия пружины.
Проявите осторожность, удаляя верхние пробки.
Используйте защиту глаз и лица.



- A. Верхняя пробка
- B. Пружина вилки
- C. Гнездо пружины вилки

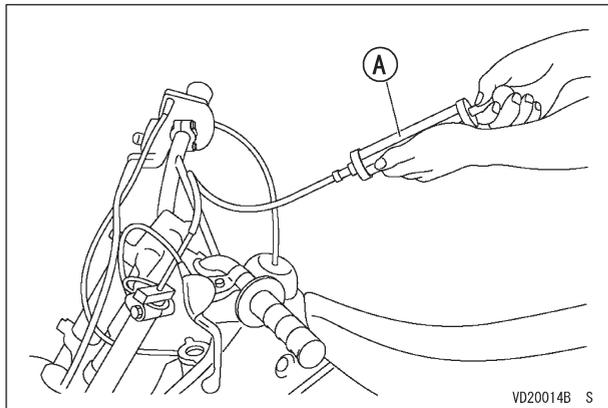
- Проверьте оба кольцевых уплотнения верхней пробки на наличие повреждения и замените их, в случае необходимости.
- Медленно сожмите передняя вилку до конца, поднимая направляющие трубы домкратом или другим подходящим способом под передним колесом.
- Поместите под передним колесом стэнд или другую подходящую опору.



- A. Направляющие трубы
- B. Стэнд

170 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- С вилкой в этом положении, используя указатель уровня масла (специальный инструмент), измерьте расстояние от вершины подвижной трубы до уровня масла.



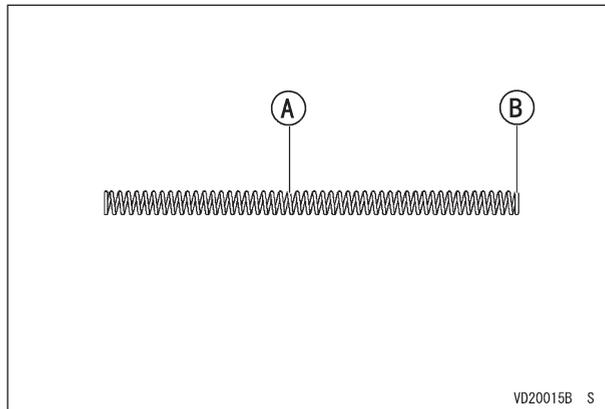
A. Указатель уровня масла (номер для заказа: 57001-1290)

- Отрегулируйте уровень масла вилки в пределах установленного диапазона.

Рекомендуемое масло для передней вилки

SHOWA SS8 или SAE 10W-20

- Установите пружину вилки более тонкой стороной вниз.



- A.** Пружина вилки
B. Более тонкая сторона

- Установите гнездо пружины вилки и верхнюю пробку.
- Соберите другую стойку вилки таким же образом, как описано выше.
- Затяните болты верхней траверсы вилки.
- Установите руль и затяните зажимные болты руля.
- Установите на место демонтированные детали.

Замена масла передней вилки (пневмогидравлическая передняя вилка для KX450D)

- Тщательно очистите вилку перед разборкой.

ВНИМАНИЕ

Избегайте задира или повреждения подвижной трубы или пылезащитного уплотнения. Используйте умеренное моющее средство и губку с большим количеством воды, чтобы удалить грязь.

- Ослабьте верхние зажимные болты передней вилки.

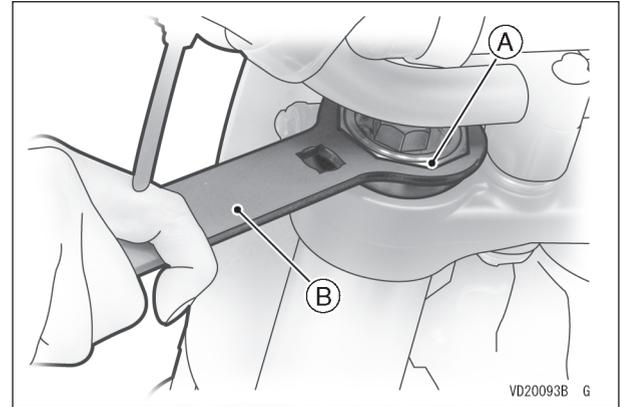
ПРИМЕЧАНИЕ

- Перед разборкой установите настройки демпфирования обратного хода и сжатия на самый низкий уровень, чтобы предотвратить демпфирование игл регуляторов. Запишите настройки, прежде чем крутить регуляторы.

- Ослабьте верхнюю пробку передней вилки гаечным ключом (специальный инструмент).

ПРИМЕЧАНИЕ

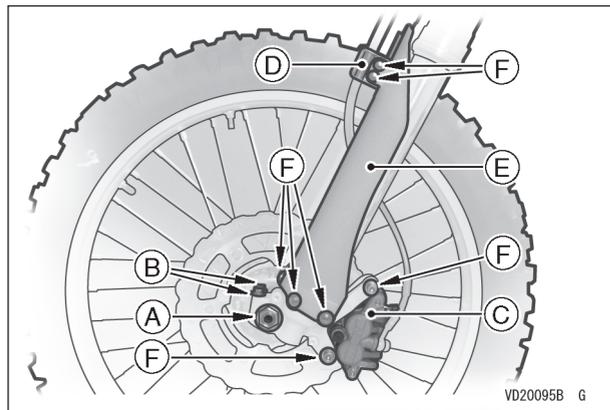
- Не снимайте верхнюю пробку.



- A. Верхняя пробка передней вилки
- B. Гаечный ключ для верхней пробки

172 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Поднимите мотоцикл домкратом (специальный инструмент).
- Отвинтите гайку передней оси, затем ослабьте левые зажимные болты передней оси.
- Снимите суппорт тормоза со стойки вилки, которая будет удалена, и разместите суппорт на стенде так, чтобы не повредить тормозной шланг.
- Вставьте между тормозными колодками деревянный клин. Это не позволит им сместиться из надлежащего положения при случайном нажатии на тормозную рукоятку.
- Удалите держателя тормозного шланга и защитное устройство вилки.

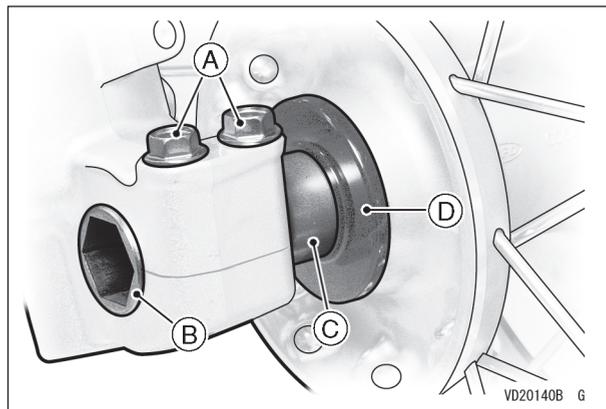


- A. Гайка передней оси
- B. Левые зажимные болты передней оси (ослабляются)
- C. Суппорт тормоза
- D. Держатель тормозного шланга
- E. Защитное устройство вилки
- F. Болт

- Ослабьте правые зажимные болты передней оси.
- Установите под двигателем подходящую подставку, чтобы приподнять переднее колесо над землёй.
- Удалите ось и выведите колесо. Снимите проставочное кольцо и крышку с каждой стороны передней втулки.

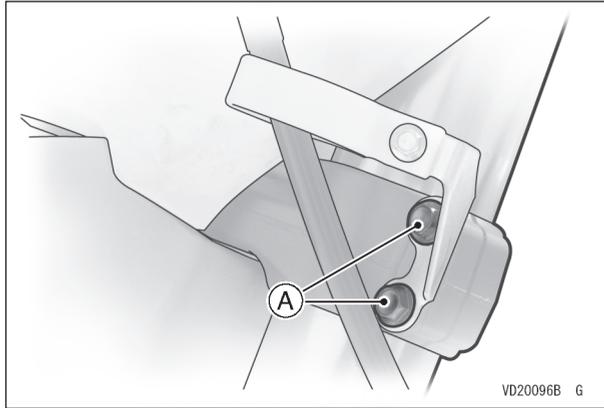
ВНИМАНИЕ

Не кладите колесо на землю диском вниз. Это может повредить или деформировать диск. Поместите под колесо блоки, чтобы диск не касался земли.



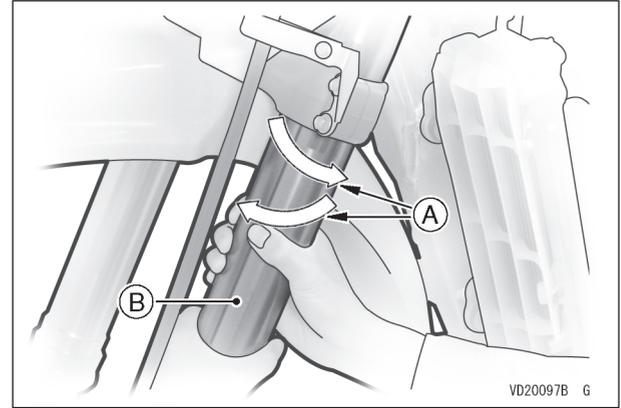
- A. Правые зажимные болты передней оси
- B. Ось
- C. Проставочное кольцо
- D. Крышка

- Ослабьте нижние зажимные болты передней вилки.



A. Нижние зажимные болты передней вилки

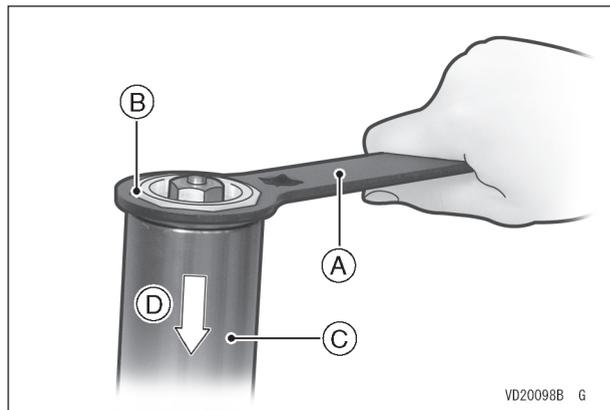
- Снимите переднюю вилку, опуская её вниз покручивая.



A. Опускать вниз покручивая.
B. Передняя вилка

174 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Ключом верхней пробки (специальный инструмент) удалите верхнюю пробку вилки из направляющей трубы и медленно опускайте направляющую трубу вниз.

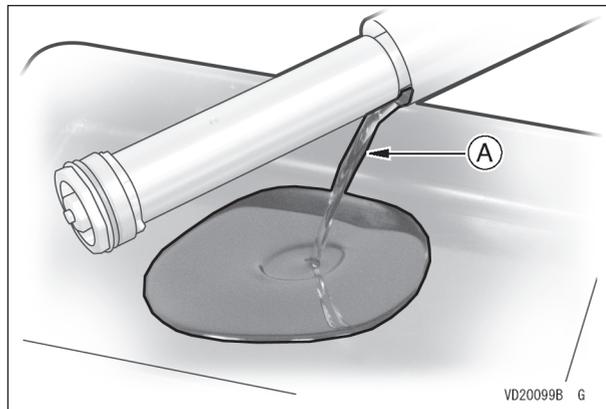


- A. Гаечный ключ для верхней пробки
- B. Верхняя пробка передней вилки
- C. Внешняя труба
- D. Опускать вниз

- Поместите под передней вилкой поддон и дренируйте масло вилки.

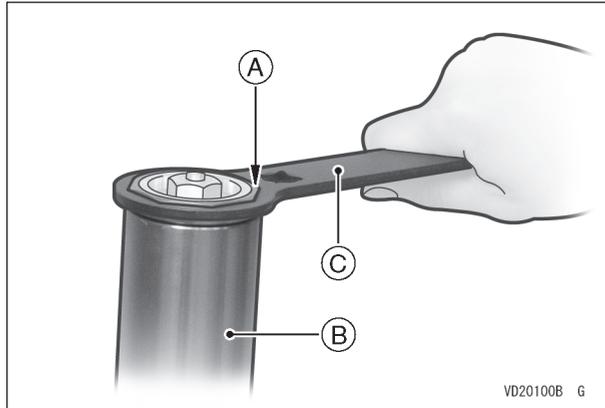
ПРИМЕЧАНИЕ

- *Двигайте трубу вилки несколько раз взад-вперёд, чтобы слить масло вилки.*



- A. Масло вилки

- Поднимите направляющую трубу и временно установите верхнюю пробку вилки в направляющую трубу, используя ключ для верхней пробки (специальный инструмент).



- A. Верхняя пробка передней вилки
- B. Внешняя труба
- C. Гаечный ключ для верхней пробки

- Зажмите держатель оси в тисках.

! ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

При слишком сильном зажиме держателя оси его можно повредить, что повлияет на боковую устойчивость при движении.

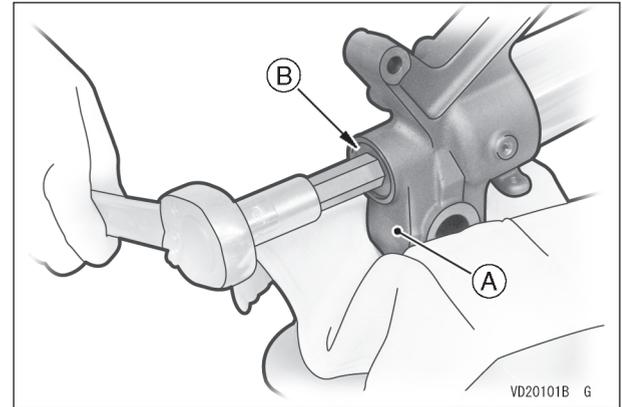
Не зажимайте держатель оси слишком сильно.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Защитите держатель оси ветошью, когда используете тиски.*
- Полностью ослабьте сборку регулятора.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *При демонтаже сборки регулятора не используйте гаечный ключ ударного действия.*



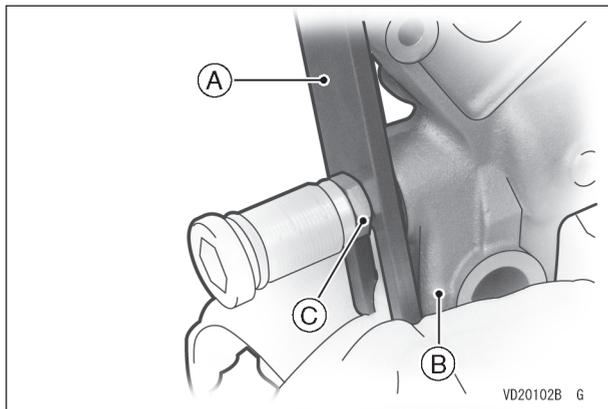
- A. Деталь держателя оси
- B. Сборка регулятора

176 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Затяните вручную направляющую трубу и установите гаечный ключ верхней пробки (специальный инструмент) между держателем оси и контргайкой.

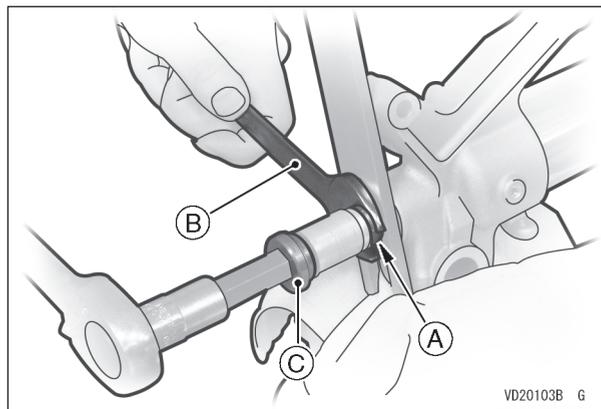
⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Силой реакции пружины специальный инструмент надёжно прижат, берегите при работе руки.



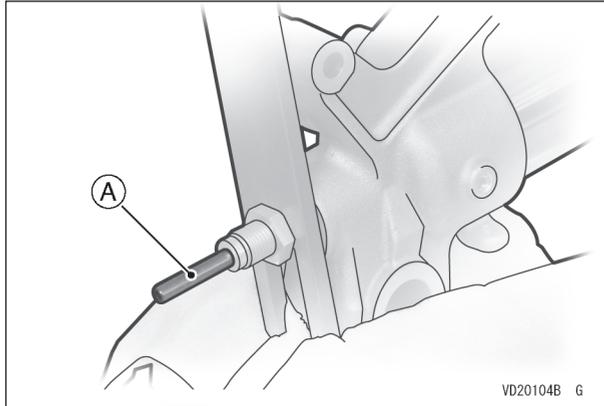
- A. Гаечный ключ для верхней пробки
- B. Основание держателя оси
- C. Контргайка

- Удерживая стопорную гайку гаечным ключом, удалите сборку регулятора.



- A. Стопорная гайка
- B. Гаечный ключ
- C. Сборка регулятора

- Вытяните толкатель.

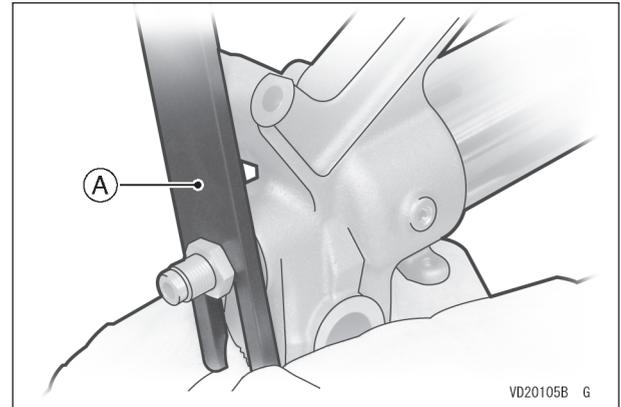


A. Толкатель

- Сжимая направляющую трубу вручную, удалите гаечный ключ для верхней пробки (специальный инструмент).

ВНИМАНИЕ

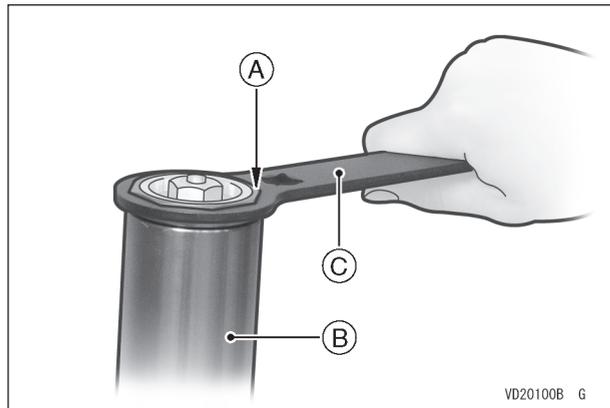
Удаление контргайки и вдавливание резьбы стержня поршня в цилиндрическую часть повредит сальник. Не скручивайте контргайку со стержня поршня. Опасайтесь воздействия от силы реакции пружины вилки, когда удаляете гаечный ключ верхней пробки. Удерживайте цилиндрическую часть в достаточно напряжённом состоянии, чтобы стопорная гайка не повредила стойку вилки.



A. Гаечный ключ для верхней пробки

178 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Удалите стойку вилки из тисков.
- Ослабьте верхнюю пробку передней вилки гаечным ключом (специальный инструмент).

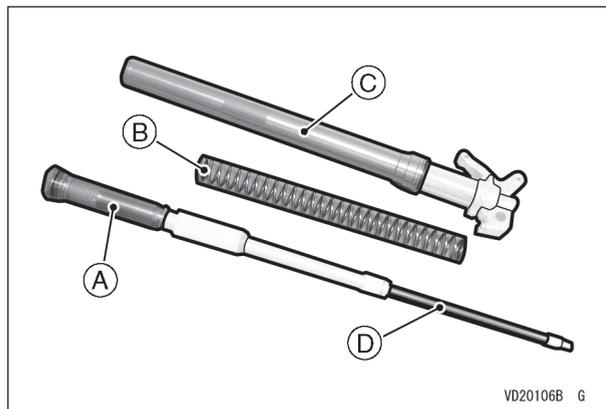


- A. Верхняя пробка передней вилки
- B. Внешняя труба
- C. Гаечный ключ для верхней пробки

- Удалите из направляющей трубы цилиндрическую часть и пружину вилки.

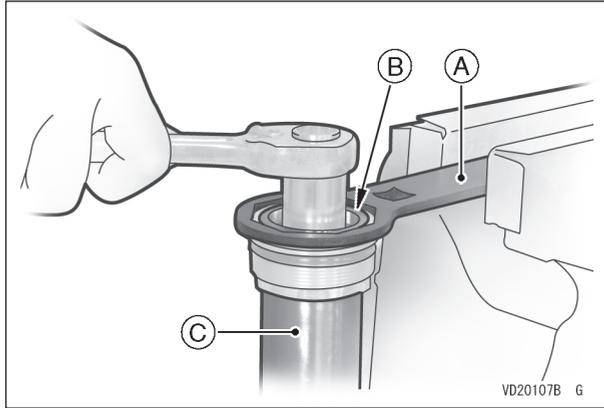
ВНИМАНИЕ

Разборка цилиндрической части может привести к неисправности. Не разбирайте цилиндрическую часть.



- A. Цилиндрическая часть
- B. Пружина вилки
- C. Внешняя труба
- D. Шток поршня

- Удерживая гаечный ключ верхней пробки (специальный инструмент) тисками, ослабьте блок основного клапана в цилиндрической части.

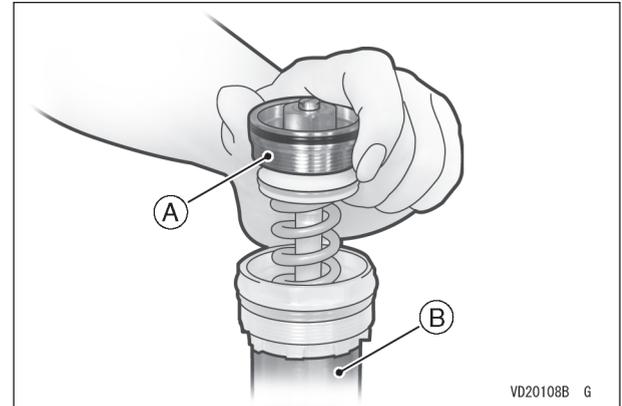


- A. Гаечный ключ для верхней пробки
- B. Основной клапан в сборе
- C. Цилиндрическая часть

- Удалите основной клапан в сборе из цилиндрической части.

ВНИМАНИЕ

Будьте осторожны, чтобы не повредить втулку основного клапана.



- A. Основной клапан в сборе
- B. Цилиндрическая часть

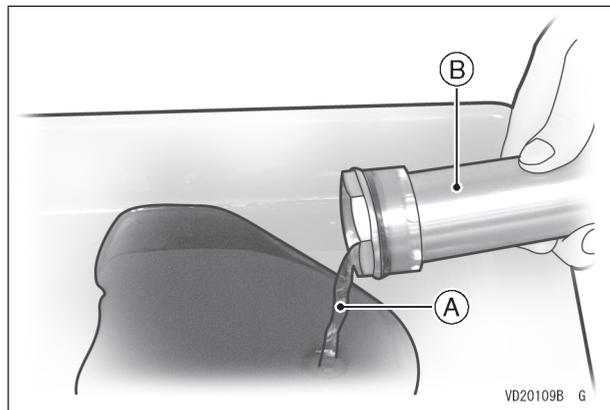
ПРИМЕЧАНИЕ

- Медленно вдавливайте стержень поршня, пока он не остановится, чтобы основной клапан в сборе мог быть легко демонтирован.

ВНИМАНИЕ

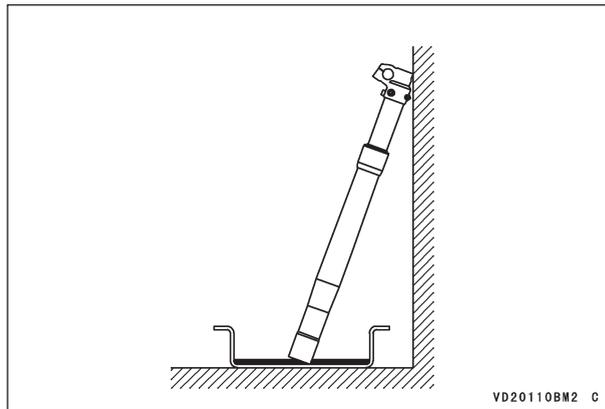
Разборка основного клапана в сборе может привести к неисправности. Не разбирайте блок клапана в сборе.

- Дренаруйте масло вилки из цилиндрической части, переминая стержень поршня несколько раз вперёд-назад.

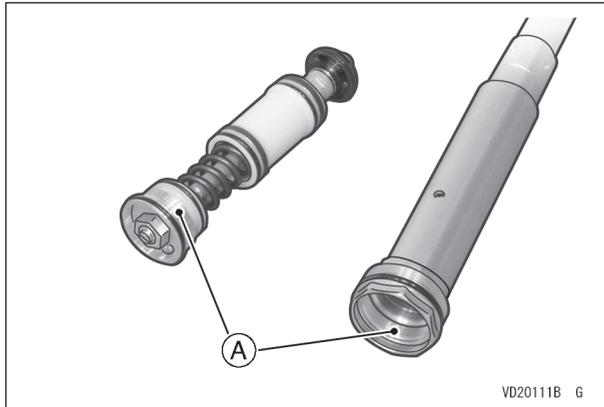


- A. Масло вилки
- B. Цилиндрическая часть

- Держите переднюю вилку в перевернутом состоянии в течение больше чем 20 минут, чтобы позволить маслу вилки полностью дренироваться.

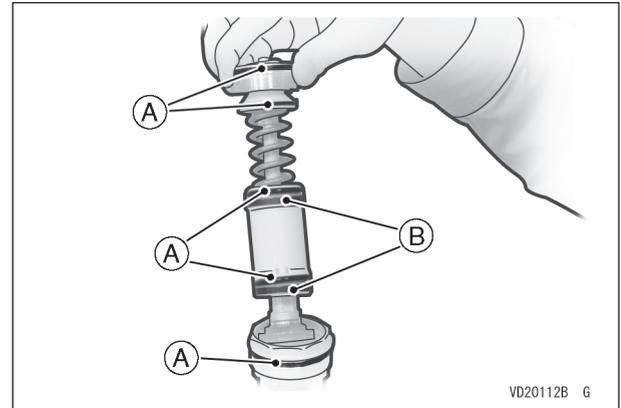


- Очистите резьбы цилиндрической части и основного клапана в сборе.



A. Резьба

- Замените кольцевое уплотнение на основном клапане в сборе и цилиндрической части на новые.
- Нанесите определенное для вилки масло на кольцевые уплотнения и втулки основного клапана в сборе.



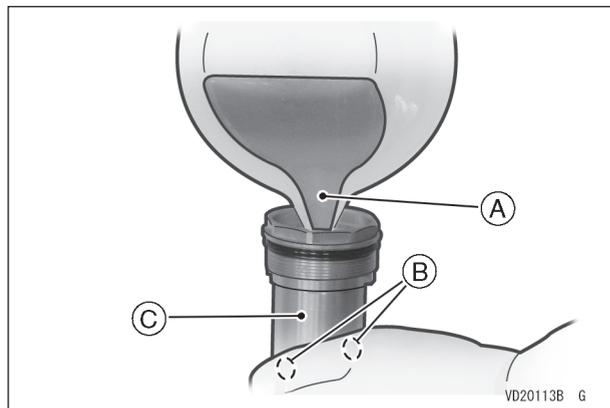
A. Кольцевое уплотнение
B. Втулка

182 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- При полностью сжатом стержнем поршня, залейте нормированное количество масла вилки.
- KX250T: При полностью вытянутом стержне поршня, залейте нормированное количество масла вилки.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Зажмите пальцами масляные отверстия на цилиндрической части.*



- A. Масло вилки
- B. Масляные отверстия
- C. Цилиндрическая часть

Рекомендуемое масло для передней вилки (KX450D)

KAYABA 01 или эквивалент

Стандартное количество масла для вилки (цилиндрическая часть)

KX450D: 170 мл (5,7 амер. унции)

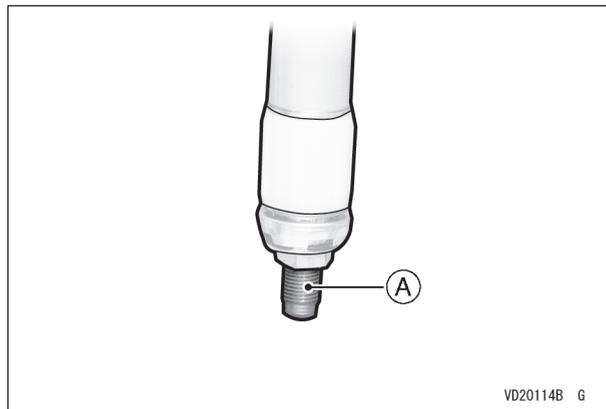
Рекомендуемое масло для передней вилки (KX250T)

SHOWA SS 05 или эквивалент

Стандартное количество масла для вилки (цилиндрическая часть)

KX250T: 193 мл (6,53 амер. унции)

- Медленно перемещайте стержень поршня несколько раз, чтобы удалить воздух.
- Удерживайте стержень поршня в полностью сжатом положении.



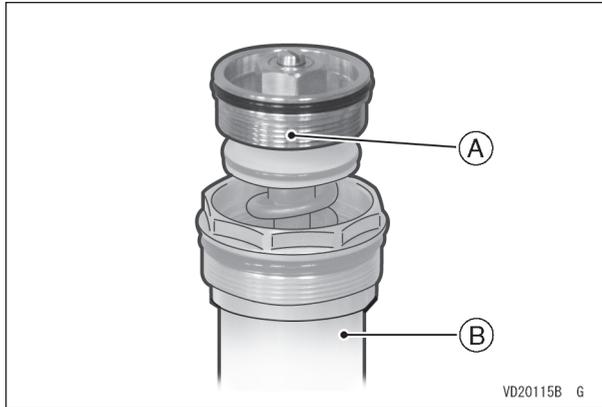
A. Сжатое положение

- KX250T: При положении стержня поршня в полностью выдвинутом положении осторожно установите основной клапан в сборе на цилиндрическую часть вилки.

- Осторожно установите основной клапан в сборе на цилиндрическую часть.

ВНИМАНИЕ

Избегайте повреждения втулки при сборке основного клапана.



VD20115B G

A. Основной клапан в сборе

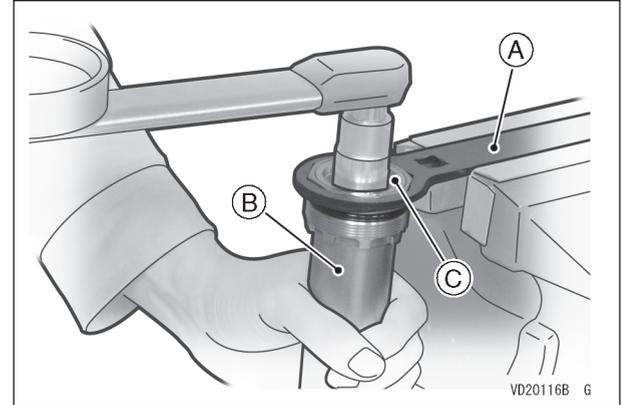
- KX450D: Закрутите основной клапан в сборе в цилиндрическую часть, когда стержень поршня выдвинут.
- Удерживайте гаечный ключ верхней пробки (специальный инструмент) тисками.
- Удерживая цилиндрическую часть гаечным ключом для верхней пробки (специальный инструмент), затяните основной клапан в сборе заданным усилием затяжки.

Момент затяжки основного клапана в сборе

KX450D: 27,5 Н·м (2,8 кгс·м, 20 фунт-сила-фунтов)

Момент затяжки основного клапана в сборе

KX250T: 29,5 Н·м (3,0 кгс·м, 21,8 фунт-сила-фунта)



- A. Гаечный ключ для верхней пробки
- B. Цилиндрическая часть
- C. Основной клапан в сборе

ПРИМЕЧАНИЕ

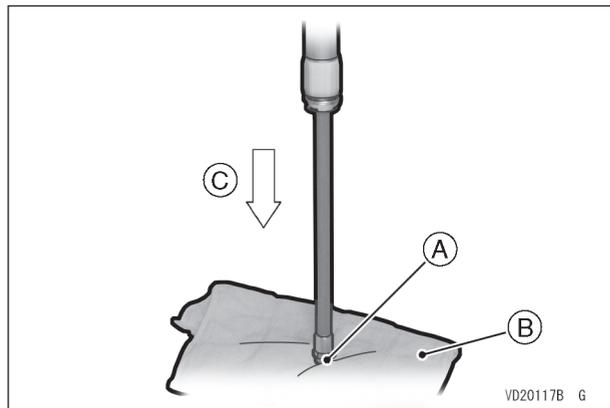
- Проверьте, полностью ли навинчена стопорная гайка на стержень поршня.

184 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Защитите конец стержня поршня ветошью, чтобы предотвратить повреждение вилки.
- Выпустите масло из цилиндрической части, перемещая стержень поршня на всю величину хода.

ВНИМАНИЕ

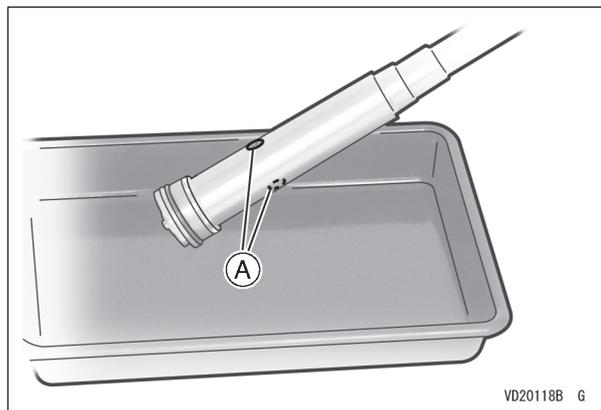
Опасайтесь погнуть или повредить стержень поршня при перемещении. Соблюдайте осторожность, так как из масляного отверстия цилиндрической части масло вылетает.



- A. Конец стержня поршня
- B. Ветошь
- C. Ход поршня

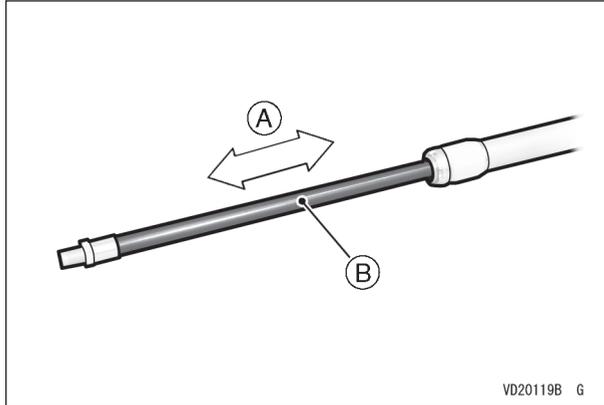
ПРИМЕЧАНИЕ

- Проверьте поверхность скольжения стержня поршня на наличие повреждений.
- Нанесите масло для вилки на поверхности скольжения стержня поршня.
- Дренаруйте лишнее масло через масляное отверстие цилиндрической части.



- A. Масляное отверстие

- Расположите цилиндрическую часть горизонтально и перемещайте стержень поршня вручную, чтобы убедиться в его плавном перемещении.
- Если стержень поршня не выходит до конца, удалите основной клапан в сборе и удалите воздух (залейте нормированное количество масла для вилки и слейте избыток).

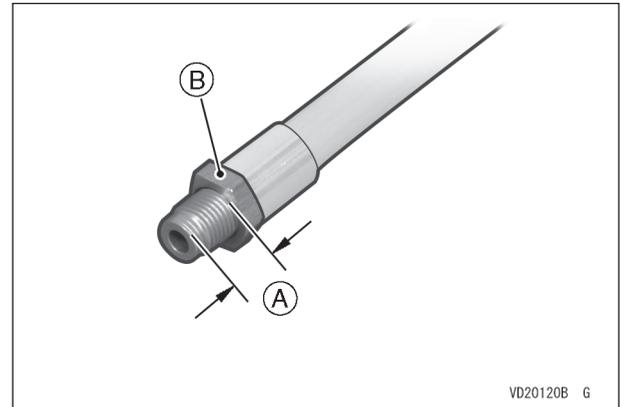


- A.** Перемещайте стержень поршня
B. Шток поршня

ВНИМАНИЕ

Опасайтесь погнуть или повредить стержень поршня при перемещении.

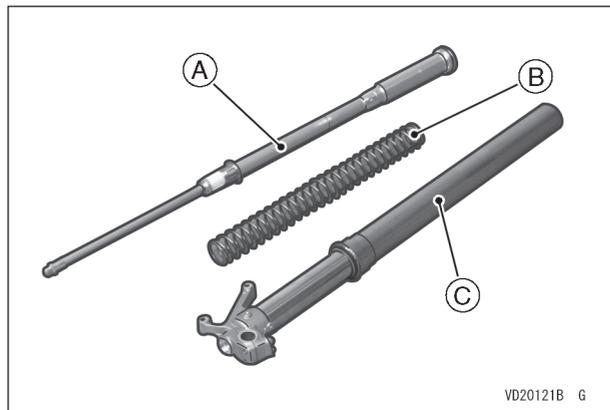
- Удостоверьтесь, что из контргайки выступает приблизительно 16 мм резьбы толкателя.



- A.** 16 мм
B. Контргайка

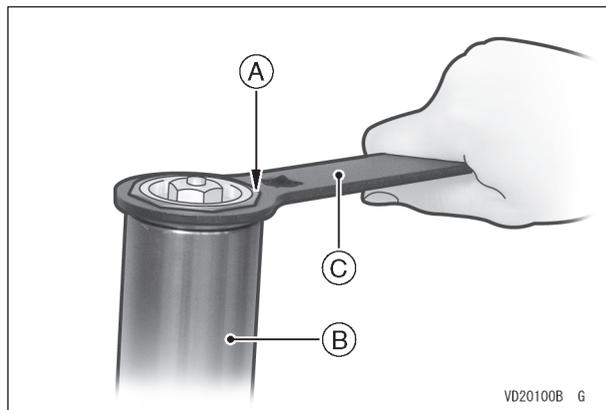
186 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Протрите пружины и цилиндрическую часть от масла.
- Вставьте пружину и цилиндрическую часть в направляющую трубу.



- A. Цилиндрическая часть
- B. Пружина вилки
- C. Внешняя труба

- Временно затяните верхнюю пробку вилки гаечным ключом для верхней пробки (специальный инструмент).



- A. Верхняя пробка передней вилки
- B. Внешняя труба
- C. Гаечный ключ для верхней пробки

- Зажмите держатель оси в тиски.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Защитите держатель оси ветошью, когда используете тиски.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

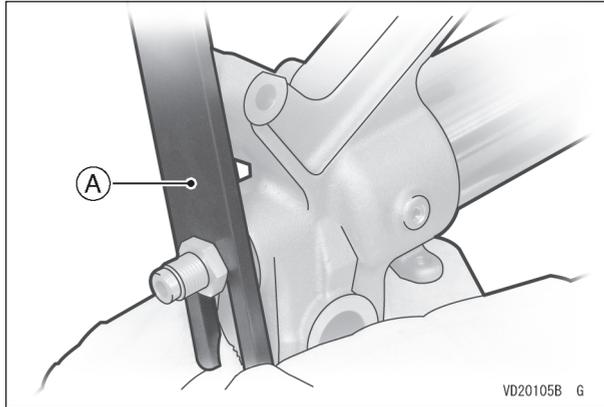
При слишком сильном зажиме держателя оси его можно повредить, что повлияет на боковую устойчивость при движении.

Не зажимайте держатель оси слишком сильно.

- Затяните вручную направляющую трубу и установите гаечный ключ верхней пробки (специальный инструмент) между держателем оси и контргайкой.

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Силой реакции пружины специальный инструмент надёжно прижат, берегите при работе руки.

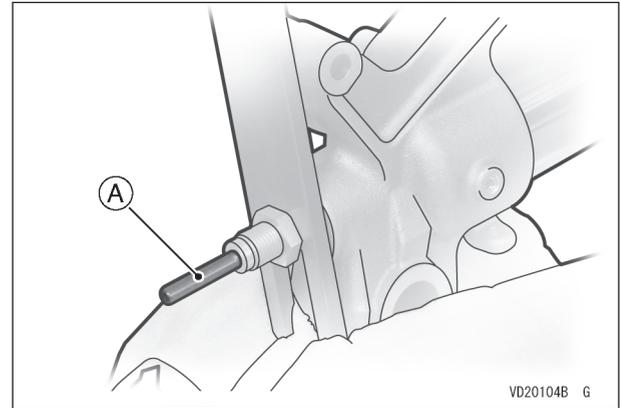


A. Гаечный ключ для верхней пробки

- Вставьте толкатель в стержень поршня.

ПРИМЕЧАНИЕ

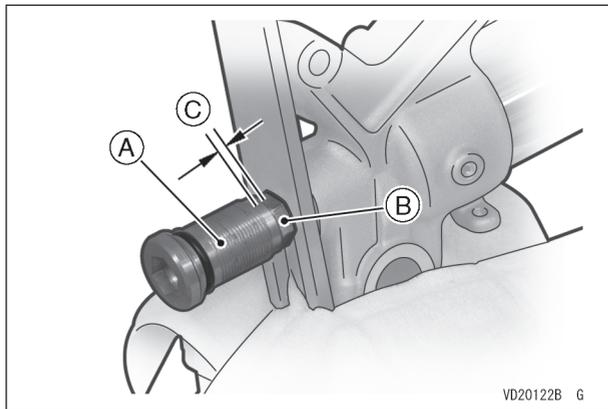
- Проверьте установку толкателя, поворачивая стержень поршня.



A. Толкатель

188 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Замените кольцевое уплотнение на сборке регулятора на новое и смажьте его определенным для вилки маслом.
- Медленно вращайте сборку регулятора по часовой стрелке, пока не почувствуется сопротивление, и проверьте зазор между контргайкой и сборкой регулятора, который должен быть больше 1 мм (0,04 дюйма).



- A. Сборка регулятора
- B. Контргайка
- C. Больше 1 мм

- Вращайте контргайку против часовой стрелки, пока она не коснется регулятора.
- Удерживая контргайку гаечным ключом, затяните регулятор с указанным усилием затяжки.

Момент затяжки контргайки / сборки регулятора

KX450D: 29 Н·м (3,0 кгс·м, 21 фунт-сила-фунт)

Момент затяжки контргайки / сборки регулятора

KX250T: 21,6 Н·м (2,2 кгс·м, 15,9 фунт-сила-фунта)

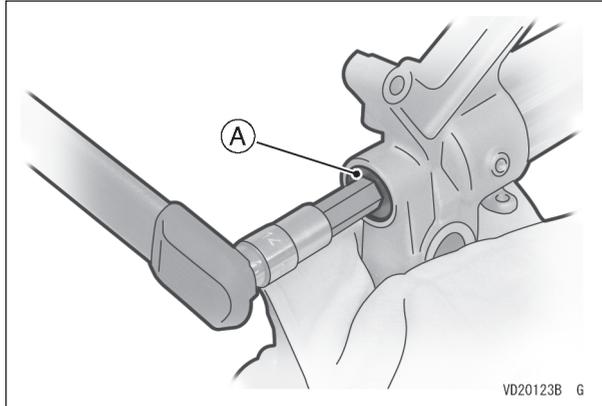
- Сжимая направляющую трубу вручную, удалите гаечный ключ для верхней пробки (специальный инструмент).
- Нанесите на резьбы сборки регулятора непостоянное скрепляющее вещество.
- Закрутите сборку регулятора с указанным усилием затяжки.

Момент затяжки сборки регулятора

KX450D: 55 Н·м (5,6 кгс·м, 40 фунт-сила-футов)

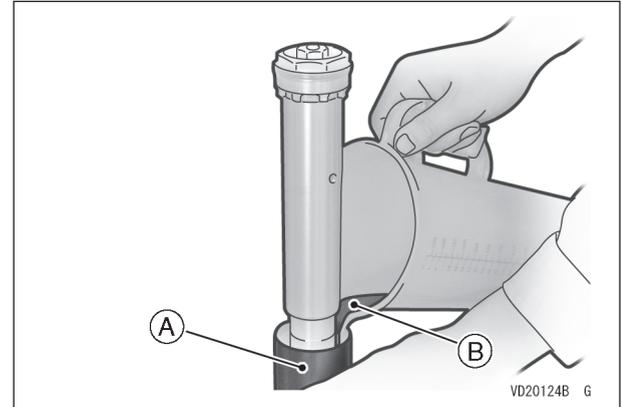
Момент затяжки сборки регулятора

KX250T: 69 Н·м (7,7 кгс·м, 50,9 фунт-сила-фунта)



A. Сборка регулятора

- Ключом верхней пробки (специальный инструмент) удалите верхнюю пробку вилки из направляющей трубы и медленно опускайте направляющую трубу вниз.
- Залейте нормированное количество масла для вилки в направляющую трубу.



- A. Внешняя труба
- B. Масло вилки

ВНИМАНИЕ

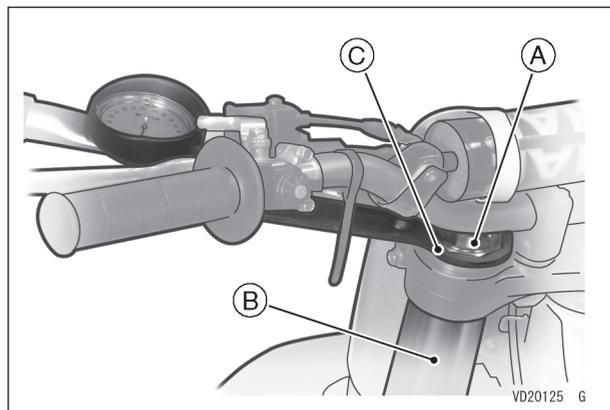
Убедитесь, что заправочный объём масла одинаков для обеих стоек вилки.

Рекомендуемое масло для передней вилки

KAYABA 01 или эквивалент

190 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

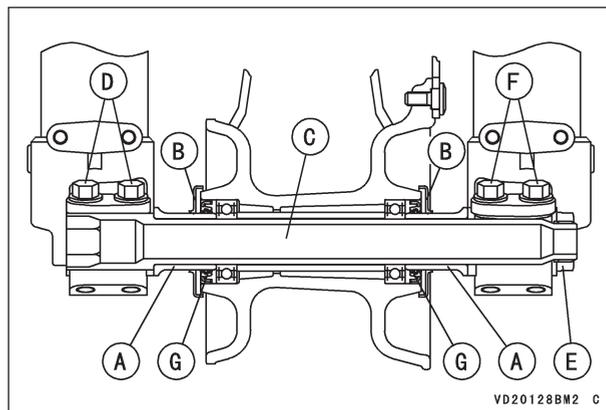
- Поднимите направляющую трубу и временно установите верхнюю пробку вилки в направляющую трубу, используя ключ для верхней пробки (специальный инструмент).
- Установите переднюю вилку на мотоцикл.
- Затяните нижние зажимные болты передней вилки с указанным усилием затяжки.
- Затяните верхнюю пробку передняя вилки гаечным ключом для верхней пробки (специальный инструмент) с указанным усилием затяжки.



- A. Верхняя пробка передней вилки**
- B. Внешняя труба**
- C. Гаечный ключ для верхней пробки**

- Затяните верхние зажимные болты передней вилки с указанным усилием затяжки.
- Установите суппорт тормоза на стойку вилки и затяните болты суппорта тормоза с указанным усилием затяжки.
- Выньте деревянный клин, вставленный между колодками дискового тормоза.

- Установите крышки и проставочные кольца с левой и правой стороны втулки.
- Поместите сборку переднего колеса между стойками вилки и вставьте диск переднего тормоза между колодками переднего тормоза.
- Вставьте переднюю ось с правой стороны мотоцикла.
- Затяните гайку передней оси номинальным моментом затяжки.
- Затяните нижние зажимные болты передней оси с указанным усилием затяжки.



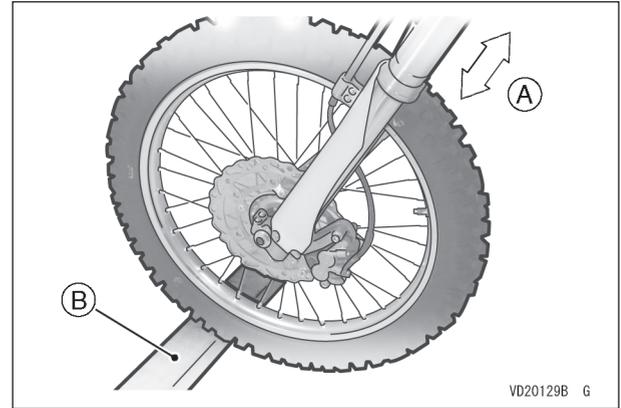
- A. Проставочные кольца**
- B. Крышки**
- C. Ось**
- D. Правые зажимные болты передней оси**
- E. Гайка оси**
- F. Левые зажимные болты передней оси**
- G. Сальник**

ПРИМЕЧАНИЕ

- Затягивайте эти два зажимных болта поочередно в два приёма, чтобы гарантировать должный момент затяжки.
- Удалите домкрат и стенд, поддерживающие мотоцикл.
- Установите на место демонтированные детали.
- Перед обжатием зажимных болтов на правой стойке вилки, качайте вилку вверх и вниз 4 - 5 раз, чтобы правая стойка вилки нашла нейтральное положение на передней оси.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Не нажимайте в течение этого процесса передний тормоз, чтобы не мешать мотоциклу катиться вперёд. Поместите перед колесом блок, чтобы не дать ему двигаться.



- A. Качайте вверх и вниз**
- B. Блок**

- Затяните зажимные болты передней оси с указанным усилием затяжки.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Затягивайте эти два зажимных болта поочередно в два приёма, чтобы гарантировать должный момент затяжки.

192 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Проверьте передний тормоз на эффективность торможения и отсутствия прихватаывания тормоза.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не пытайтесь ехать на мотоцикле, пока тормоз не будет работать должным образом; нажмите несколько раз на тормозную рукоятку, чтобы колодки коснулись тормозного диска. Тормоз не будет функционировать при первом нажатии рычага, если не сделать этого.

- Отрегулируйте демпфирующие усилия сжатие и обратного хода.

Дополнительные пружины вилки

Имеются различные пружины вилки, чтобы добиться подходящей работы передней вилки в соответствии с весом водителя и состоянием трассы.

Более жесткие пружины усиливают действие вилки и ускоряют демпфирование обратного хода.

Более мягкие пружины смягчают действие вилки и снижают скорость демпфирования обратного хода.

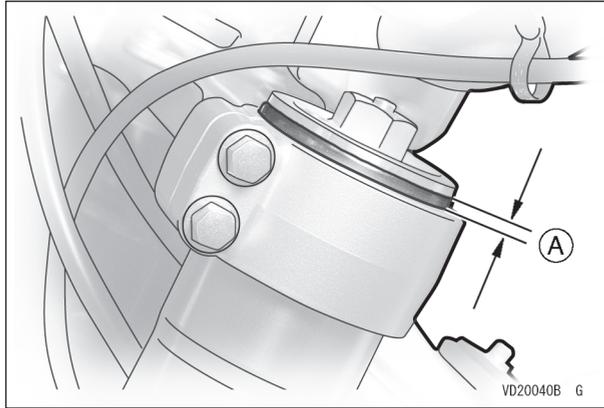
Регулировка положения траверсы вилки

Управление очень сильно зависит от положения траверсы вилки (насколько направляющие трубы вилки высовываются из верхней траверсы вилки). Чем меньше труба вилки высовывается, тем легче становится передняя часть, возрастает тенденция недостаточной поворачиваемости и понижения эффективности тормозной системы из-за смещения веса. Увеличение количества выступа трубы оказывает противоположное воздействие.

Убедитесь, что передняя шина не касается крыла, когда вилка полностью сжата.

ВНИМАНИЕ

Правая и левая направляющие трубы вилки должны быть отрегулированы равномерно.



A. Стандартное положение траверсы вилки

Задняя подвеска (UNI-TRAK®)

Обратитесь к разделу „Rear Suspension“ (Задняя подвеска) главы „Maintenance and Adjustment“ (Техническое обслуживание и регулировка) в Owner’s Manual (Руководстве по эксплуатации) на английском языке, применимому к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki по вопросам, касающимся задней подвески.

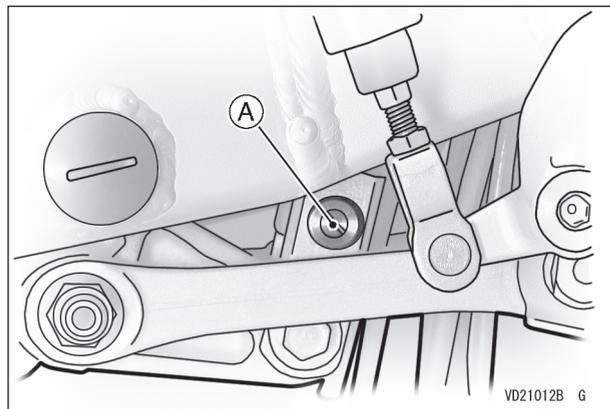
Система задней подвески этого мотоцикла называется „UNI-TRAK®“ и состоит из заднего амортизатора, маятниковой вилки, двух стержней рычага и рычага.

Рабочие характеристики подвески UNI-TRAK® аналогичны таковым для передней вилки. Однако, чтобы достичь характеристик прогрессивной пружины, используется система системы рычагов подвески.

Может быть отрегулирована предварительная нагрузка пружины амортизатора или пружина может быть заменена на другую, чтобы удовлетворить различным условиям вождения. Кроме того, может быть легко отрегулировано демпфирующее усилие, делая ненужным изменение вязкости масла.

Регулировка демпфирования обратного хода

Чтобы отрегулировать демпфирование обратного хода заднего амортизатора, поверните регулятор демпфирования обратного хода у основания заднего амортизатора отвёрткой с плоским шлицом.



A. Регулятор демпфирования обратного хода

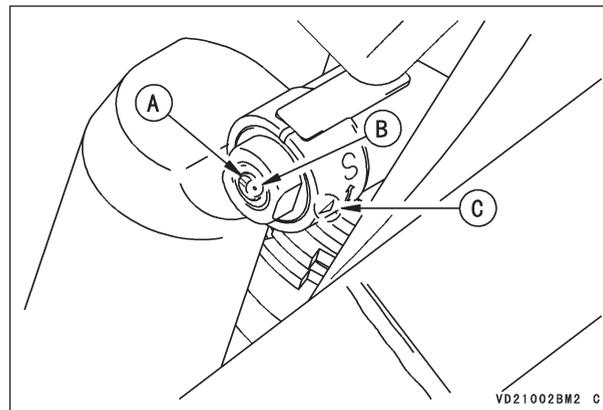
Если демпфирование кажется слишком мягким или слишком жестким, выполните регулировку.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Регулировка демпфирования обратного хода задней подвески немного повлияет на демпфирующее усилие сжатия. Всегда выполняйте любые регулировки демпфирования маленькими шагами и тестируйте их эффект перед использованием на соревновании.*

Регулировка демпфирования при сжатии (газовый резервуар)

Чтобы отрегулировать демпфирование при сжатии заднего амортизатора, поверните отверткой до щелчка регулятор демпфирования сжатия на газовом резервуаре.



- A. Регулятор демпфирования на сжатие**
- B. Отметка керном**
- C. Стрелка метки**

Если настройка демпфирования кажется слишком мягкой или слишком жесткой, выполните регулировку.

ПРИМЕЧАНИЕ

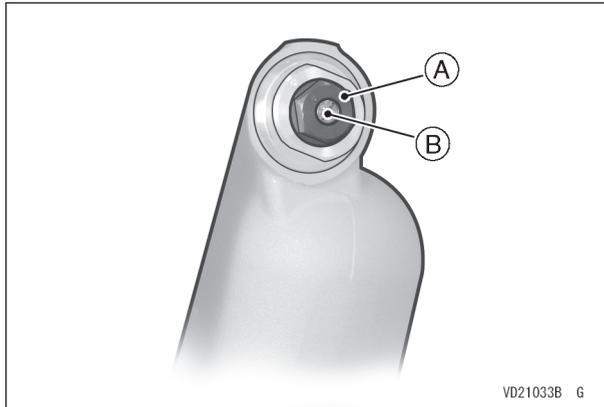
- *Регулировка демпфирования обратного хода задней подвески немного повлияет на демпфирующее усилие сжатия. Всегда выполняйте любые регулировки демпфирования маленькими шагами и тестируйте их эффект перед использованием на соревновании.*

Регулировка демпфирования при сжатии на моделях, оборудованных двойным регулятором демпфирования при сжатии (газовый резервуар)

Имеется два вида регулировки, которые Вы можете выполнить на газовом резервуаре заднего амортизатора.

Чтобы отрегулировать демпфирование при сжатии для высокой скорости, поверните регулятор демпфирования при сжатии на высокой скорости.

Чтобы отрегулировать демпфирование при сжатии на низкой скорости поверните регулятор демпфирования при сжатии на низкой скорости отвёрткой с плоским шлицом.



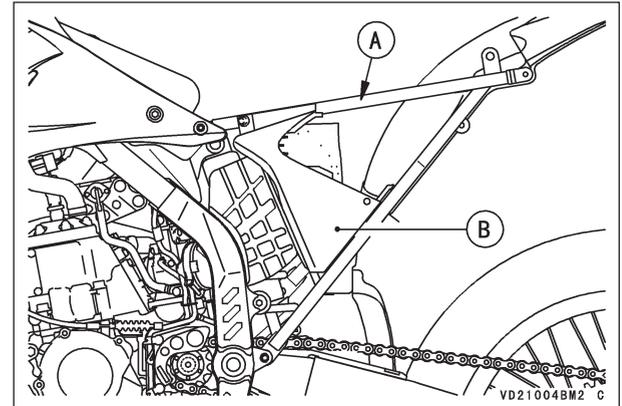
- A. Регулятор демпфирования при сжатии для высокой скорости
- B. Регулятор демпфирования при сжатии для низкой скорости

ПРИМЕЧАНИЕ

- Регулировка демпфирования обратного хода задней подвески немного повлияет на демпфирующее усилие сжатия. Всегда выполняйте любые регулировки демпфирования маленькими шагами и тестируйте их эффект перед использованием на соревновании.

Регулировка предварительного натяжения пружины

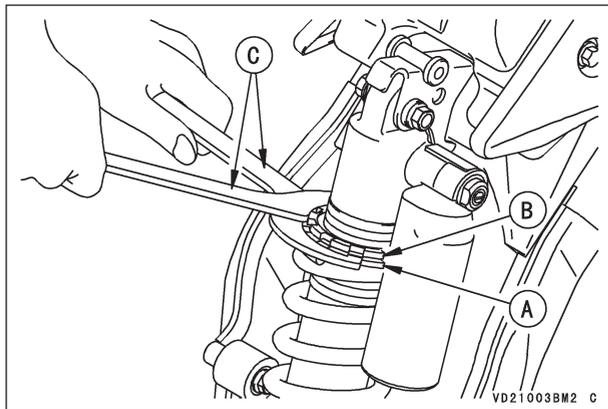
- Удалите сиденье и оба боковых обтекателя.
- Ослабьте зажимной винт впускного воздуховода.
- Удалите глушитель.
- Демонтируйте заднюю часть рамы с корпусом воздухоочистителя.



- A. Задняя часть рамы
- B. Корпус воздушного фильтра

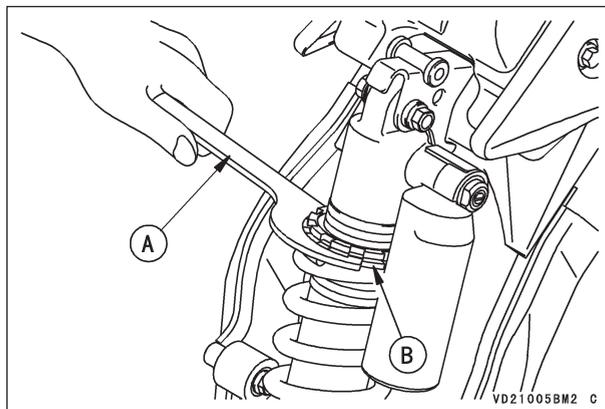
196 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

- Поднимите заднее колесо над землёй с помощью домкрата (специальный инструмент).
- Используя ключи для круглых шлицевых гаек (специальный инструмент), ослабьте стопорную гайку на заднем амортизаторе.



- A. Регулировочная гайка предварительного натяжения пружины
- B. Стопорная гайка
- C. Ключи для круглых шлицевых гаек

- Используя ключ для круглых шлицевых гаек (специальный инструмент), поверните регулировочную гайку предварительного натяжения пружины на требуемую величину. Скручивание регулировочной гайки вниз увеличивает предварительное натяжение пружины.



- A. Ключ для круглых шлицевых гаек
- B. Регулировочная гайка предварительного натяжения пружины

- Надёжно затяните стопорную гайку.
- После регулировки переместите пружину вверх и вниз; убедитесь, что она установлена должным образом.
- Установите на место демонтированные детали.

Дополнительные пружины заднего амортизатора

Имеются различные пружины для заднего амортизатора, позволяющие добиться должной работы заднего амортизатора в соответствии с весом водителя и состоянием трассы. Более жёсткая пружина делает амортизатор более жёстким и ускоряет демпфирование обратного хода.

Более мягкая пружина смягчает действие амортизатора и замедляет демпфирование обратного хода.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Несоответствующий демонтаж или монтаж пружины заднего амортизатора может привести к выбрасыванию пружины и / или сопряженных деталей на высокой скорости. При работе с задним амортизатором всегда используйте защиту для глаз и лица. Демонтаж и монтаж пружины заднего амортизатора должны выполняться официальным дилером Kawasaki.

Колёса

Давление воздуха в шинах

Давление воздуха в шинах влияет на сцепление с грунтом, управляемость и долговечность шины. Отрегулируйте давление воздуха в шинах для соответствия состоянию трассы и предпочтению водителя, оставаясь при этом в пределах рекомендованного диапазона.

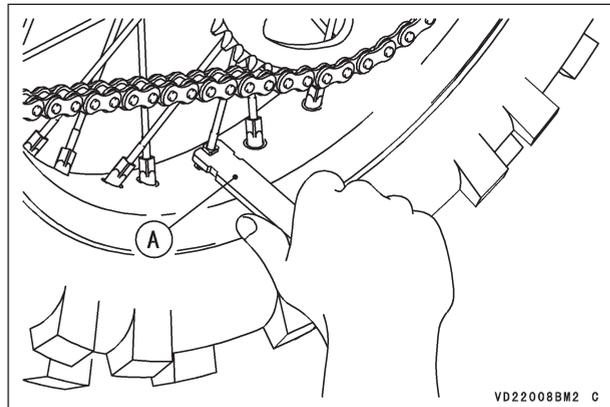
- Чтобы проверять давление воздуха в шинах, удалите воздушный колпачок клапана; удостоверьтесь, что Вы надежно затянули колпачок после проверки давления в шине.
- Уменьшите давление воздуха в шинах, чтобы увеличить поверхность контакта протектора шины с землёй при поездке по влажной, грязной, песчаной или скользкой трассе.
- Увеличьте давление воздуха в шинах, чтобы предотвратить повреждение или проколы (хотя при этом шины будут больше скользить) на покрытой галькой или твердой трассе.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Давление воздуха в шинах следует проверять на холодных шинах перед поездкой.*

Спицы и ободья

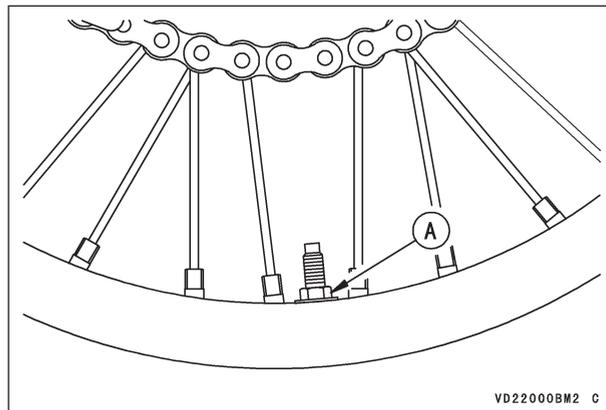
Спицы на обоих колесах должны все быть надежно и равномерно обтянуты, слабина не допустима. Неравномерно обтянутые или ослабленные спицы приведут к деформации обода, усталость металла ниппелей и спиц сказывается более быстро и спицы могут сломаться.



A. Комбинированный ключ для спиц и для свечи

Гайка крепления вентиля

На обоих колёсах установлена гайка крепления вентиля. Гайка крепления вентиля не допускает проворачивания шины и камеры на ободу и предотвращает повреждение штока клапана. Повреждение штока клапана приведёт к утечке воздуха и потребует замены камеры. Чтобы предотвратить проворачивание шины и камеры на ободу, осматривайте перед поездкой гайку крепления штока клапана и подтягивайте её, в случае необходимости. Затягивайте гайку штока клапана только усилием руки (без использования инструмента).



A. Гайка крепления вентиля

Биение обода

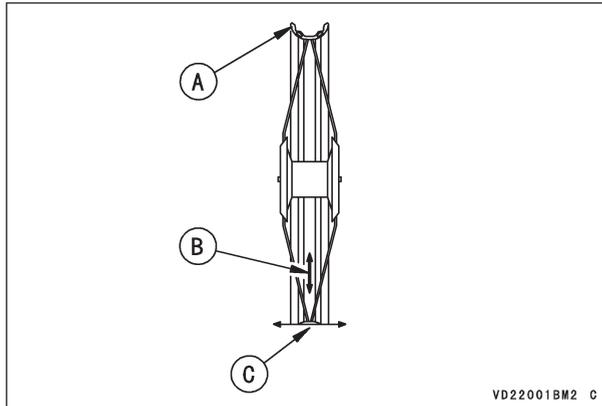
Установите скобу обода циферблатный индикатор и вращайте колесо, чтобы измерить его осевое биение. Величина боя - разница между максимальным и минимальным показаниями.

- Установите циферблатный индикатор на внутренней окружности обода и вращайте колесо, чтобы измерить радиальное биение. Величина боя - разница между максимальным и минимальным показаниями.
- Определенная величина деформации обода (биение) может быть исправлена центровкой обода, то есть, ослабляя некоторые спицы и затягивая другие, чтобы изменить положение определенных частей обода. Если обод имеет значительную деформацию, его следует заменить.

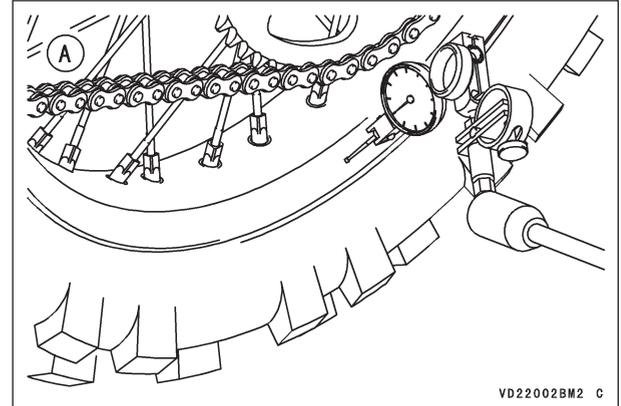
ПРИМЕЧАНИЕ

- Места сварки на ободе могут показать чрезмерное биение. Не обращайтесь на них внимания, когда измеряете бой обода.

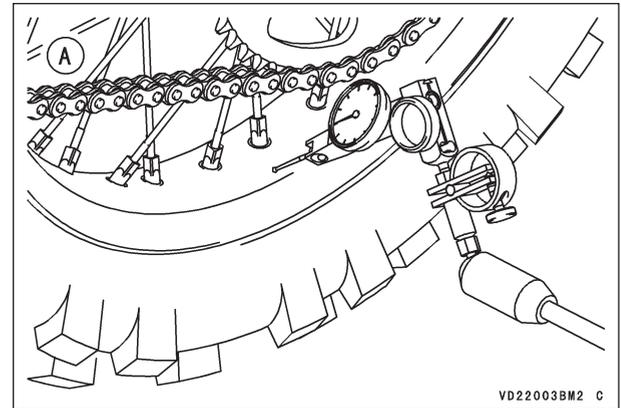
Биение обода



- A. Обод
- B. Радиальное биение
- C. Осевое биение



A. Измерение осевого биения обода

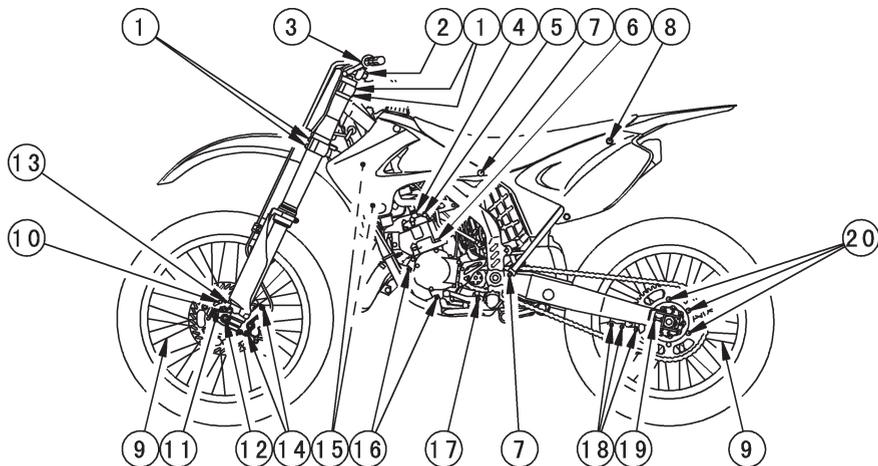


A. Измерение радиального биения обода

Моменты затяжки болтов и гаек

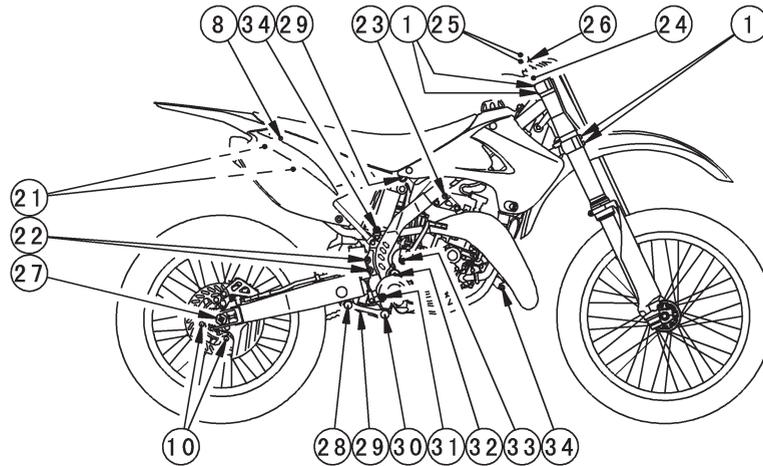
Места расположения гаек и болтов

Каждый день перед первым заездом проверяйте затяжку показанных ниже гаек и болтов. Так же проверяйте наличие и состояние шплинтов.



VD23006BM9 C

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| 1. Зажимные болты траверсы передней вилки | 8. Болт сиденья | 16. Монтажные болты и гайки двигателя |
| 2. Зажимные болты руля | 9. Спицы | 17. Болты педали переключения передач |
| 3. Болты держателя рычага управления муфтой сцепления | 10. Винты тормозного диска | 18. Болт направляющей цепи |
| 4. Свеча зажигания | 11. Зажимные болты передней оси | 19. Стопорная гайка натяжителя цепи |
| 5. Гайки головки цилиндра | 12. Гайка передней оси | 20. Гайка задней звёздочки |
| 6. Гайка крепления цилиндра | 13. Болты держателя шланга переднего тормоза | |
| 7. Болты задней части рамы | 14. Болты тормозного суппорта | |
| | 15. Болты радиатора | |



VD23007BM9 C

- | | | |
|--|---------------------------------------|---|
| 21. Болты глушителя | 26. Болты держателя тормозного рычага | 31. Шарнирный болт педали заднего тормоза |
| 22. Монтажные болты главного тормозного цилиндра | 27. Гайка задней оси | 32. Гайка оси шарнира |
| 23. Гайка кронштейна головки цилиндра | 28. Болт штока рычага UNI-TRAK® | 33. Шарнирный болт ножного стартера |
| 24. Гайка поворотного кулака вилки | 29. Болт и гайка заднего амортизатора | 34. Болт и гайка выхлопной трубы |
| 25. Монтажные болты главного тормозного цилиндра переднего тормоза | 30. Болт рычага UNI-TRAK® | |

Мойка мотоцикла

Общие меры безопасности

Частый и надлежащий уход за Вашим мотоциклом Kawasaki увеличит его привлекательность, оптимизирует его рабочие характеристики и продлит срок его службы. Накрытие мотоцикла высококачественным воздухопроницаемым чехлом поможет защищать его краску от вредных ультрафиолетовых лучей, грязи и уменьшит количество пыли, попавшей на его поверхности.

- Перед помывкой убедитесь, что двигатель и выхлопная система остыли.
- Избегайте попадания обезжиривающих средств на уплотнения, тормозные колодки и шины.
- Всегда используйте воск и очиститель / полироль неабразивного действия.
- Избегайте всех резких химикалий, растворителей, моющих средств и бытовых чистящих средств, типа стеклоочистителей на основе нашатырного спирта.
- Бензин, тормозная и охлаждающая жидкости повредят покрытие окрашенных и пластмассовых поверхностей: немедленно смойте их.
- Избегайте применения проволочных щеток, металлических мочалок и всех других подобных средств.
- Соблюдайте осторожность при мойке пластмассовых деталей, поскольку они легко могут быть поцарапаны.
- Избегайте применения высоконапорных моечных машинок; вода может проникнуть через уплотнения и в электрические компоненты, что может повредить Ваш мотоцикл.
- Избегайте распыления воды в областях расположения воздухозаборника, карбюратора, компонентов тормозных систем, электрических компонентов, выходных отверстий глушителя и горловины топливного бака.

Мойка мотоцикла

- Ополосните мотоцикл холодной водой из садового шланга, чтобы удалить слабо прилипшую грязь.
- Растворите умеренное нейтральное моющее средство (предназначенное для мотоциклов или автомобилей) в ведре с водой. Используйте для мытья мотоцикла мягкую ткань или губку. Если нужно, используйте умеренное обезжиривающее средство, чтобы удалить масло или смазочный материал.
- После мойки ополосните мотоцикл чистой водой, чтобы удалить остаток моющего средства (остатки моющего средства могут повредить детали мотоцикла).
- Используйте мягкую ткань, чтобы протереть мотоцикл насухо. При протирании осмотрите мотоцикл на наличие повреждения краски. Не сдувайте воду воздушной струей, это может повредить окрашенные поверхности.
- Запустите двигатель и дайте ему в течение нескольких минут поработать на холостом ходу. Тепло от двигателя поможет просушить влажные участки.
- Осторожно, двигаясь на мотоцикле на малой скорости, притормозите несколько раз. Это поможет просушить тормоза и восстановить их на нормальные рабочие характеристики.
- Смажьте приводную цепь, чтобы уберечь её от коррозии.

ПРИМЕЧАНИЕ

- После поездки в области, где дороги покрыты солью или около океана, немедленно вымойте мотоцикл холодной водой. Не используйте для этого теплую воду. Она ускоряет химическую реакцию соли. После высыхания, нанесите на все металлические и хромовые поверхности аэрозоль для защиты от коррозии.

Окрашенные поверхности

После мойки мотоцикла нанесите на окрашенные, металлические и пластмассовые поверхности имеющийся в наличии воск для мотоциклов или автомобилей. Воск должен наноситься раз в три месяца или когда этого потребует состояние мотоцикла. Избегайте поверхностей с глянцевым или матирующим покрытием. Всегда используйте продукты неабразивного действия и применяйте их согласно инструкциям на упаковке.

Пластмассовые детали

После мойки просушите пластмассовые детали мягкой тканью. После сушки обработайте неокрашенные пластмассовые детали одобренным продуктом для чистки / полировки пластмасс.

ВНИМАНИЕ

Пластмассовые детали могут повредиться и сломаться, если они приходили в соприкосновение с химическими веществами или бытовыми чистящими средствами, типа бензина, тормозной жидкости, стеклоочистителя, веществ для уплотнения резьбы или другими агрессивными химикатами. Если пластмассовая деталь соприкасалась с каким-нибудь агрессивным химическим веществом, немедленно смойте его водой с умеренным нейтральным моющим средством, затем осмотрите на наличие повреждений. Избегайте использования жестких губок или щёток для чистки пластмассовых деталей, поскольку они повредят покрытие.

Хром и алюминий

Хромированные и алюминиевые детали без покрытия можно обрабатывать средством для хромированных и алюминиевых поверхностей. Алюминий с покрытием следует мыть умеренным нейтральным моющим средством и обрабатывать аэрозольным полиролем. Алюминиевые колеса, как окрашенные, так и неокрашенные, можно чистить специальным некислотным очистителем для колёс.

Кожа винил и каучук

Если Ваш мотоцикл имеет кожаную отделку, должна быть предпринята особая осторожность. Для ухода за кожей используйте соответствующие препараты. Мойка кожаных деталей мощными средствами и водой может повредить и сократить срок их службы.

Виниловые детали должны мыться с остальной частью мотоцикла с последующей обработкой средством для ухода за винилом.

Боковины шин и другие резиновые компоненты следует обрабатывать средством для защиты резиновых деталей, чтобы продлить срок их службы.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Следует проявить осторожность, чтобы защитное средство не попало на протектор. Это может уменьшить способность шины сохранять контакт с дорожным покрытием, в результате водитель может потерять управление.

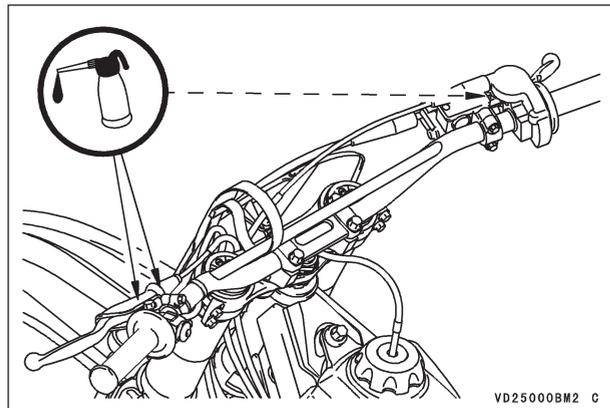
Смазка

Смажьте участки, показанные на иллюстрациях этого раздела или моторным маслом, или консистентной смазкой общего назначения в соответствии с Картой периодического технического обслуживания и всякий раз, когда транспортное средство использовалось во влажных или дождливых условиях. Перед смазкой каждой детали, очистите ржавые пятна средством для удаления ржавчины и удалите остатки смазочного материала, масла, грязь и т.п.

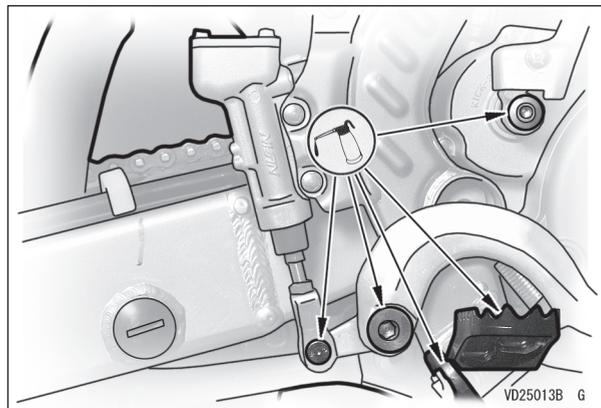
Смазка

Нанесите моторное масло на следующие точки поворота:

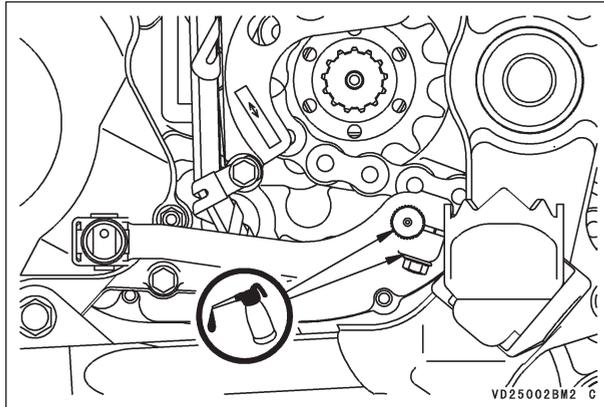
- Рычаг управления муфтой сцепления
- Рукоятка переднего тормоза



- Педаль заднего тормоза
- Соединения тяг заднего тормоза
- Ножной стартер
- Подставка для ног



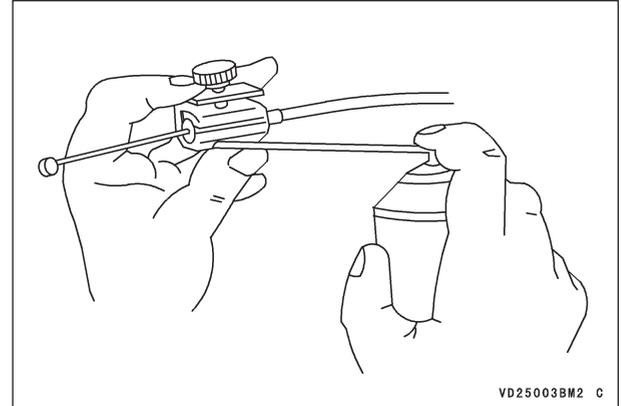
- Педаль переключения передач



Нанесите аэрозольную смазку под давлением на все тросики:

- Тросик сцепления
- Тросик дросселя

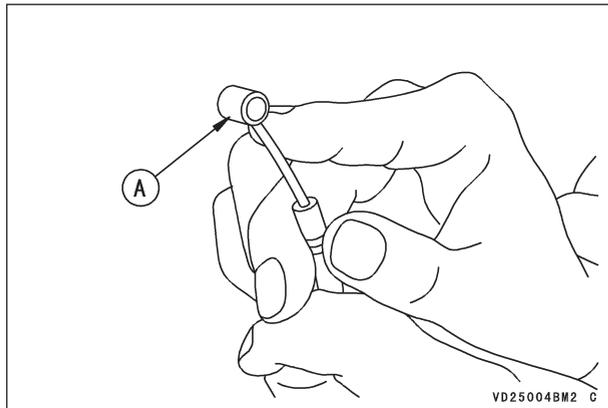
Смазка тросиков



206 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕГУЛИРОВКА

Нанесите смазочный материал на следующие точки:

- Верхний конец тросика сцепления
- Верхний конец тросика дросселя

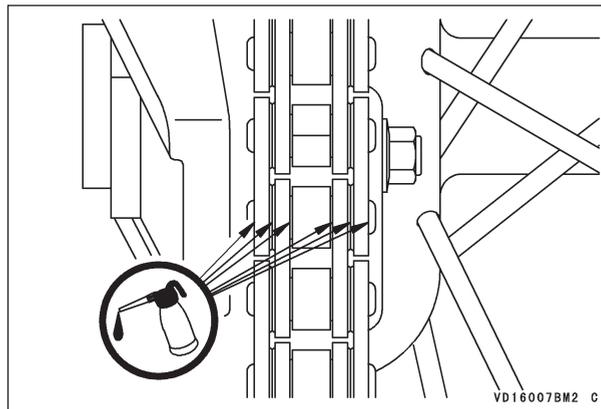


A. Смазка

Смазка приводной цепи

Смажьте приводную цепь в соответствии с Картой периодического технического обслуживания, а так же после поездки в дождь, по влажной трассе или всякий раз, когда цепь кажется сухой. Предпочтительно использовать вязкое масло, типа SAE90, более легкому маслу, так как оно дольше остаётся на цепи и обеспечивает лучшую смазку.

- Нанесите масло по сторонам роликов так, чтобы оно проникло к роликам и втулкам.
- Вытрите лишнее масло.



РУКОВОДСТВО ПО ПОИСКУ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Это руководство по поиску неисправностей не является исчерпывающим и не дает все возможные причины для каждой из перечисленных проблем. Оно является быстрым руководством для решения наиболее общих проблем.*

Невозможность запуска или затруднительный пуск – Двигатель не проворачивается

- Заклинило цилиндр или поршень
- Заклинило коленчатый вал
- Заклинило головной подшипник
- Заклинило мотылёвый подшипник
- Заклинило шестерню или подшипник трансмиссии
- Сломана возвратная пружина ножного стартера
- Храповик ножного стартера не входит в зацепление

Не поступает топливо

- В баке нет топлива
- Топливный кран закрыт
- Забито вентиляционное отверстие крышки бака
- Забит топливный кран
- Забит топливный трубопровод
- Засорился поплавковый клапан

Двигатель „захлебнулся“

- Уровень топлива слишком высокий
- Поплавковый клапан изношен или заклинен в открытом положении
- Неправильная техника запуска (когда двигатель „захлебывается“, проверните двигатель ножным стартером с полностью открытой дроссельной заслонкой, чтобы в двигатель поступало большее количество воздуха.)

Отсутствие или слабая искра зажигания

- Свеча зажигания, загрязнена, повреждена или зазор отрегулирован ненадлежащим образом
- Дефект колпачка свечи зажигания или высоковольтного провода зажигания
- Колпачок свечи зажигания не имеет должного контакта
- Неправильный тип свечи зажигания
- Дефектное зажигание
- Дефектная катушка зажигания
- Дефектный / разъединенный резистор катушки зажигания
- Поврежден статор CDI (конденсаторная электронная система зажигания)
- Электрическая цепь имеет короткое замыкание или разрыв

Некорректная топливно-воздушная смесь

- Винт регулировки холостого хода установлен ненадлежащим образом
- Засорился жиклёр холостого хода или воздушный канал
- Фильтрующий элемент воздушного фильтра засорился, плохо уплотнен или не установлен
- Засорился жиклёр пускового устройства

Низкая компрессия

- Неплотно закручена свеча зажигания
- Головка цилиндра затянута недостаточно
- Слабо затянуты гайки крепления цилиндра
- Изношен цилиндр или поршень
- Поршневое кольцо изношено, сломано или пригорело
- Чрезмерный зазор по высоте между поршневым кольцом и канавкой поршня
- Повреждена прокладка головки цилиндра
- Головка цилиндра деформирована
- Повреждена прокладка цилиндра
- Поврежден пластинчатый клапан

208 РУКОВОДСТВО ПО ПОИСКУ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

Низкая эффективность на низкой скорости – Слабая искра зажигания

- Свеча зажигания, загрязнена, повреждена или зазор отрегулирован ненадлежащим образом
- Дефект колпачка свечи зажигания или высоковольтного провода зажигания
- Колпачок свечи зажигания не имеет должного контакта или замкнут на корпус
- Неправильный тип свечи зажигания
- Неисправен электронный модуль системы зажигания
- Дефектная катушка зажигания
- Повреждён статор CDI (конденсаторная электронная система зажигания)

Некорректная топливно-воздушная смесь

- Винт регулировки холостого хода установлен ненадлежащим образом
- Засорился жиклёр холостого хода или воздушный канал
- Фильтрующий элемент воздушного фильтра засорился, плохо уплотнён или не установлен
- Плунжер ускорительного насоса заело в открытом положении
- Уровень топлива в карбюраторе слишком высокий или слишком низкий
- Забита вентиляция топливного бака
- Ослабло крепление карбюратора
- Ослабло крепление впускного воздуховода

Низкая компрессия

- Неплотно закручена свеча зажигания
- Головка цилиндра затянута недостаточно
- Слабо затянуты гайки крепления цилиндра
- Изношен цилиндр или поршень
- Поршневое кольцо изношено, сломано или пригорело
- Чрезмерный зазор по высоте между поршневым кольцом и канавкой поршня
- Повреждена прокладка головки цилиндра

- Головка цилиндра деформирована
- Повреждена прокладка цилиндра
- Повреждён пластинчатый клапан

Заслонки мощностного клапана (KIPS) заело в открытом положении

- Выпускной клапан KIPS заело в открытом положении (клапан заклинило или он загрязнён нагаром)
- Выпускные клапаны KIPS собраны неправильно
- Повреждена пружина регулятора выхлопного канала
- Заклинило тягу выхлопного клапана
- Шток KIPS заклинило в цилиндре

Прочие

- Неисправен электронный модуль системы зажигания
- Слишком высокая вязкость трансмиссионного масла
- Прихватывание тормоза

Плохая эффективность на высокой скорости – Неправильное зажигание

- Свеча зажигания, загрязнена, повреждена или зазор отрегулирован ненадлежащим образом
- Дефект колпачка свечи зажигания или высоковольтного провода зажигания
- Колпачок свечи зажигания не имеет должного контакта или замкнут на корпус
- Неправильный тип свечи зажигания
- Неисправен электронный модуль системы зажигания
- Дефектная катушка зажигания
- Повреждён статор CDI (конденсаторная электронная система зажигания)

Некорректная топливно-воздушная смесь

- Главный жиклер засорился или неправильного размера
- Износ иглы дроссельной заслонки или игольчатого жиклёра
- Положение ограничителя иглы дроссельной заслонки некорректное

- Уровень топлива в карбюраторе слишком высокий или слишком низкий
- Фильтрующий элемент воздушного фильтра засорился, плохо уплотнён или не установлен
- Стартерный плунжер заело в открытом положении
- Недостаточная подача топлива в карбюратор
- В топливе вода или инородные включения
- Забита вентиляция топливного бака
- Ослабло крепление карбюратора
- Ослабло крепление впускного воздуховода
- Забит топливный кран
- Забит топливный трубопровод

Низкая компрессия

- Неплотно закручена свеча зажигания
- Головка цилиндра затянута недостаточно
- Слабо затянуты гайки крепления цилиндра
- Изношен цилиндр или поршень
- Поршневое кольцо изношено, сломано или пригорело
- Чрезмерный зазор по высоте между поршневым кольцом и канавкой поршня
- Повреждена прокладка головки цилиндра
- Головка цилиндра деформирована
- Повреждена прокладка цилиндра
- Повреждён пластинчатый клапан

Недостаточное ускорение

- Плунжер ускорительного насоса заело в открытом положении
- Уровень топлива в карбюраторе слишком высокий или слишком низкий
- Засорился главный жиклер
- Дроссельная заслонка открывается не полностью
- Забился фильтрующий элемент воздушного фильтра
- Забился глушитель
- В топливе вода или инородные включения
- Забито выпускное окно цилиндра
- Прихватывание тормоза

- Пробуксовка сцепления
- Перегрев двигателя
- Слишком высокий уровень трансмиссионного масла
- Слишком высокая вязкость трансмиссионного масла
- Подшипник коленчатого вала изношен или повреждён

Заслонки мощностного клапана (KIPS) заело

в закрытом положении

- Выпускной клапан KIPS заело в закрытом положении (клапан заклинило или он загрязнён нагаром)
- Выпускные клапаны KIPS собраны неправильно
- Каналы мощностных клапанов (KIPS) забиты нагаром
- Заклинило тягу выхлопного клапана
- Шток KIPS заклинило в цилиндре

Детонация

- Отложение нагара в камере сгорания
- Плохое качество топлива или неверный тип топлива
- Неправильный тип свечи зажигания
- Неисправен электронный модуль системы зажигания

Перегрев двигателя –

Неправильное зажигание

- Свеча зажигания, загрязнена, повреждена или зазор отрегулирован ненадлежащим образом
- Неправильный тип свечи зажигания
- Неисправен электронный модуль системы зажигания

Некорректная топливно-воздушная смесь

- Главный жиклер засорился или неправильного размера
- Уровень топлива в карбюраторе слишком низкий
- Ослабло крепление карбюратора
- Фильтрующий элемент воздушного фильтра засорился, плохо уплотнён или не установлен
- Впускной воздуховод имеет недостаточное уплотнение

Высокая компрессия

- Отложение нагара в камере сгорания

210 РУКОВОДСТВО ПО ПОИСКУ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

Двигатель перегружен

- Прихватывание тормоза
- Пробуксовка сцепления
- Слишком высокий уровень трансмиссионного масла
- Слишком высокая вязкость трансмиссионного масла

Недостаточная смазка

- Слишком низкий уровень трансмиссионного масла
- Плохое качество трансмиссионного масла или неверный сорт

Несоответствующая охлаждающая жидкость

- Слишком низкий уровень охлаждающей жидкости
- Ухудшение эксплуатационных показателей охлаждающей жидкости

Дефект компонента системы охлаждения

- Забит радиатор
- Дефект пробки радиатора
- Не вращается насос охлаждения

Отказ в работе муфты сцепления –

Пробуксовка сцепления

- Нет свободного хода рычага управления муфтой
- Тросик сцепления отрегулирован ненадлежащим образом
- Дефектный тросик сцепления
- Диск сцепления изношен или деформирован
- Нажимная пружина муфты сцепления сломана или ослабла
- Дефект механизма выключения муфты
- Ступица муфты сцепления или картер сцепления неравномерно изношены

Муфта не расцепляется должным образом

- Чрезмерный свободный ход рычага муфты
- Диск сцепления деформирован
- Неравномерная жесткость нажимной пружины муфты сцепления
- Ухудшение свойств трансмиссионного масла

- Слишком высокая вязкость трансмиссионного масла
- Слишком высокий уровень трансмиссионного масла
- Ведущий вал „заклинило“ в корпусе муфты
- Дефект механизма выключения муфты

Неисправно переключение передач – Коробка передач не переключает передачи; педаль переключения передач не возвращается

- Муфта сцепления не расцепляется
- Вилка переключения согнута или её заклинило
- Шестерню заело на валу
- Заклинило рычаг переключения передач
- Возвратная пружина переключателя ослабла или сломана
- Ослаб штифт возвратной пружины переключателя
- Сломана пружина рычага механизма переключения
- Сломана пружина механизма переключения
- Сломан барабан переключателя

Включенная передача „выскакивает“

- Изношена вилка переключения
- Паз шестерни изношен
- Изношена зубчатая муфта и/или паз зубчатой муфты
- Изношен паз барабана переключателя
- Пружина рычага перемещения шестерни ослабла или сломана
- Изношен штифт вилки переключения
- Изношены шпоночные канавки ведущего вала, ведомого вала и/или шестерни

Коробка передач при переключении проскакивает через передачу

- Пружина рычага перемещения шестерни ослабла или сломана
- Сломана пружина рычага механизма переключения

Детонация

- Неисправен электронный модуль системы зажигания
- Отложение нагара в камере сгорания

- Плохое качество топлива или неверный тип топлива
- Неправильный тип свечи зажигания
- Перегрев двигателя

Стук поршня

- Чрезмерный зазор поршня
- Изношен цилиндр или поршень
- Погнут шатун
- Изношен поршневой палец или отверстие под поршневой палец

Другой шум

- Чрезмерный зазор головного подшипника
- Чрезмерный зазор мотылёвого подшипника
- Поршневое кольцо изношено, сломано или пригорело
- Поршень задран или повреждён
- Пропуск газов из-под прокладки головки цилиндра
- Выхлопная труба имеет пропуски на головке цилиндра
- Чрезмерное биение коленчатого вала
- Ослабли детали крепления двигателя
- Изношен подшипник коленчатого вала
- Первичная шестерня изношена или имеет выкрашивание

Ненормальный шум трансмиссии –

Шум муфты сцепления

- Чрезмерный зазор между корпусом муфты и фрикционным диском
- Чрезмерный осевой зазор между шестернёй корпуса муфты и первичной шестернёй
- В зубьях шестерни корпуса муфты налипла металлическая стружка

Шум коробки передач

- Подшипник в картере изношен или повреждён
- Шестерни коробки изношены или имеют выкрашивание
- В зубьях шестерни налипла металлическая стружка
- Уровень трансмиссионного масла или вязкость слишком низкие

- Храповик ножного стартера с шестернёй ножного стартера не расцепляются должным образом
- Промежуточная шестерня ведомого вала изношена или имеет выкрашивание

Шум приводной цепи

- Провисание приводной цепи отрегулировано ненадлежащим образом
- Изношена приводная цепь
- Износ звёздочек
- Приводная цепь недостаточно смазана
- Заднее колесо не отрегулировано

Ненормальный шум рамы –

Шум передней вилки

- Уровень масла или вязкость слишком низкие
- Слабая или сломанная пружина
- Высокое давление воздуха в передней вилке

Шум заднего амортизатора

- Амортизатор повреждён

Шум дискового тормоза

- Колодки установлены неправильно
- Поверхность колодок засалилась
- Тормозной диск деформирован
- Дефектный суппорт тормоза
- Тормозной цилиндр повреждён

Другой шум

- Кронштейны, гайки, болты и т.д. установлены или затянуты ненадлежащим образом

Дым отработавших газов –

Чрезмерно белый

- Тросик дросселя отрегулирован ненадлежащим образом

Коричневатый

- Забился фильтрующий элемент воздушного фильтра
- Главный жиклер слишком большой или выпал

212 РУКОВОДСТВО ПО ПОИСКУ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

- Плунжер ускорительного насоса заело в открытом положении
- Уровень топлива в карбюраторе слишком высокий

Плохая управляемость и/или стабильность – Руль поворачивается с трудом

- Тросики управления проложены не надлежащим образом
- Некорректно проложен жгут проводов
- Слишком сильно затянута стопорная гайка стержня рулевого колонки
- Роликовый подшипник повреждён
- Дефект или износ колец подшипника рулевого управления
- Стержень рулевой колонки недостаточно смазан
- Стержень рулевой колонки изогнут
- Слишком низкое давление воздуха в шинах

Руль чрезмерно трясётся или вибрирует

- Износ шины
- Повреждена втулка маятниковой вилки или игольчатый подшипник
- Обод деформирован или неотбалансирован
- Чрезмерное биение передней или задней оси
- Изношен подшипник колеса
- Ослаблены зажимы руля
- Ослаблена гайка поворотного кулака вилки

Руль тянет в одну сторону

- Деформация рамы
- Разрегулированное колесо
- Деформация маятниковой вилки
- Чрезмерное биение шарнирной оси маятниковой вилки
- Неотрегулированное рулевое управление
- Стержень рулевой колонки изогнут
- Изгиб пера передней вилки
- Уровень масла передней вилки в правой и левой стойках не одинаковый

Неудовлетворительная амортизация (подвеска слишком жёсткая)

- Чрезмерный уровень масла передней вилки
- Вязкость масла передней вилки слишком высокая
- Изгиб пера передней вилки
- Высокое давление воздуха в передней вилке
- Слишком высокое давление воздуха в шинах
- Задний амортизатор отрегулирован ненадлежащим образом

Неудовлетворительная амортизация (подвеска слишком мягкая)

- Недостаточный уровень масла в передней вилке и/или передняя вилка пропускает масло
- Вязкость масла передней вилки слишком низкая
- Слабая пружина передней вилки и/или заднего амортизатора
- Задний амортизатор пропускает газ
- Задний амортизатор отрегулирован ненадлежащим образом

Неудовлетворительная тормозная характеристика –

- Наличие воздуха в тормозном контуре
- Износ тормозных колодок или диска
- Утечка тормозной жидкости
- Тормозной диск деформирован
- Загрязнённые тормозные колодки
- Ухудшения качества тормозной жидкости
- Повреждены уплотнения одного из главных тормозных цилиндров
- Главный цилиндр задран
- Тормоза не отрегулированы (рычаг или педаль имеют чрезмерный свободный ход)

НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

Настройка карбюратора

Настройка карбюратора вовсе не является мистической наукой, как полагают многие гонщики. Единственная потребность, чтобы сделать работу хорошо, иметь элементарные знания устройства и принципа работы карбюратора.

Регулировка качества смеси в зависимости от температуры и от высоты над уровнем моря

Состояние*	Смесь должна быть	Регулировка
Холодный воздух	более бедная	обогатить
Тёплый воздух	более богатая	обеднить
Сухой воздух	более бедная	обогатить
Малая высота над уровнем моря	Стандарт	нет
Большая высота над уровнем моря (свыше 1 500 м или 4 000 футов)	более богатая	обеднить

* при постоянном атмосферном давлении и влажности. Размер главного жиклера должен быть увеличен или уменьшен на один - пять размеров, а двигатель протестирован, пока его мощность не достигнет максимума.

Симптомы неправильной смеси

Если Ваша машина показывает один или несколько из упомянутых ниже симптомов, она, возможно, нуждается в настройке карбюратора. Перед попыткой выполнить какие-либо изменений удостоверьтесь, что всё остальное оборудование в хорошем состоянии и должным образом настроено. Проверьте состояние свечи зажигания, удостоверьтесь, что установка угла опережение зажигания правильная, выполните обслуживание фильтрующего элемента воздушного фильтра и удалите нагар из глушителя.

Если Ваша машина бежала на определенной трассе в прошлый раз должным образом, а затем начинает бежать неудовлетворительно при тех же самых регулировках карбюратора, проблема, скорее всего, находится в другом месте; изменение регулировок карбюратора в таком случае, вероятно, будет пустой тратой времени.

Симптомы, когда смесь слишком богата

<input type="radio"/> Слабое ускорение
<input type="radio"/> Пропуск зажигания при низких оборотах двигателя
<input type="radio"/> Чрезмерная дымность
<input type="radio"/> Загрязнение свечи зажигания
<input type="radio"/> Низкий по тону шум выхлопа

214 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

Симптомы, когда смесь слишком бедная

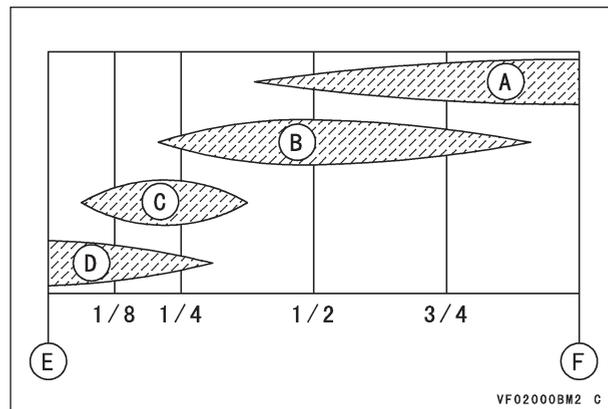
- | |
|-------------------------------------|
| ○ Свист или стук |
| ○ Неустойчивое ускорение |
| ○ Так же, как при выработке топлива |
| ○ Высокая температура двигателя |

При работе со стуком или грохотом удостоверьтесь, что бензин свежий и с достаточным октановым числом. Вы также можете попробовать использовать другую марку высокооктанового бензина.

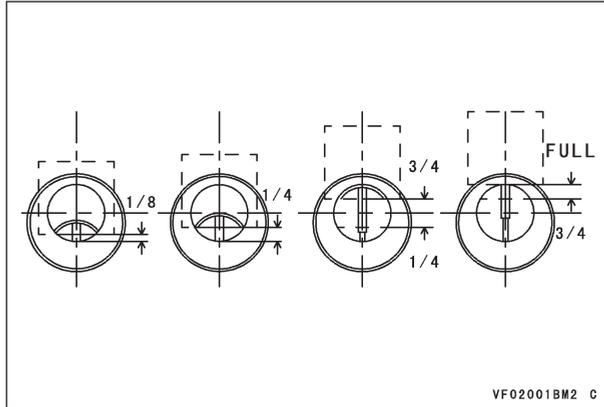
Выполнение регулировки

Настройка карбюратора выполняется или регулировкой иглы дроссельной заслонки, главного жиклёра и жиклёра холостого хода, которые регулируют поток топлива, и винтом добавочного воздуха, который регулирует воздушный поток.

Следующая диаграмма показывает рабочий диапазон каждого компонента. Обратите внимание на перекрытие рабочих диапазонов при открытии дроссельной заслонки.



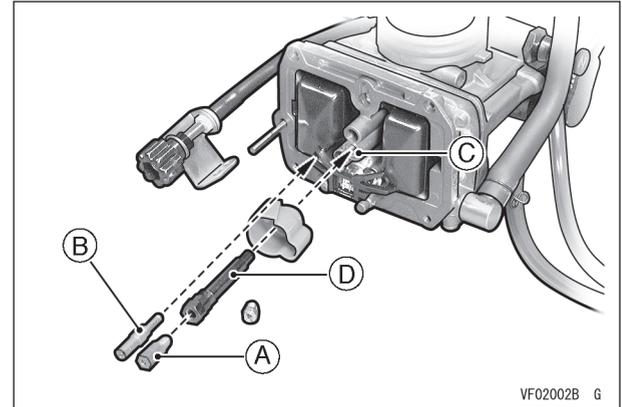
- A. Главный жиклёр
- B. Игла дроссельной заслонки (положение ограничителя)
- C. Игла дроссельной заслонки (прямое сечение)
- D. Винт добавочного воздуха и жиклёр холостого хода
- E. Закрыто
- F. Полностью открыто



Если Вы замечаете специфический симптом слишком богатой или бедной смеси в определенном рабочем диапазоне, используйте карту, чтобы определить, какой именно компонент требует наладки. Используйте следующую информацию, чтобы решить, какие изменения следует сделать.

Главный жиклёр –

Главный жиклер имеет наибольший эффект в диапазоне от 1/2 до полного открытия дроссельной заслонки. Число, указанное на основании или боковой поверхности главного жиклера, обозначает размер отверстия, через которое дозируется топливо. Чем больший номер главного жиклера, тем больше отверстие и тем больше топлива будет поступать; следовательно, большее число означают более богатое нагнетание; меньшее число означают более бедное нагнетание. Сделайте замену главного жиклера на один размер за один раз.



- A. Главный жиклёр
- B. Жиклёр холостого хода
- C. Игла дроссельной заслонки
- D. Игла дроссельной заслонки

⚠ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Бензин чрезвычайно огнеопасен, а при некоторых обстоятельствах может быть взрывоопасным. Никогда не курите, работая с карбюратором. Убедитесь, что место хорошо вентилируется и не содержит источников открытого пламени или искр; сюда входят любые приборы с запальником.

Игла дроссельной заслонки –

Игла дроссельной заслонки и отверстие игольчатого жиклёра вместе имеют их самый большой эффект в диапазоне открытия дроссельной заслонки от 1/4 до 3/4. Игла заходит и выходит из отверстия игольчатого жиклёра. Так как игла

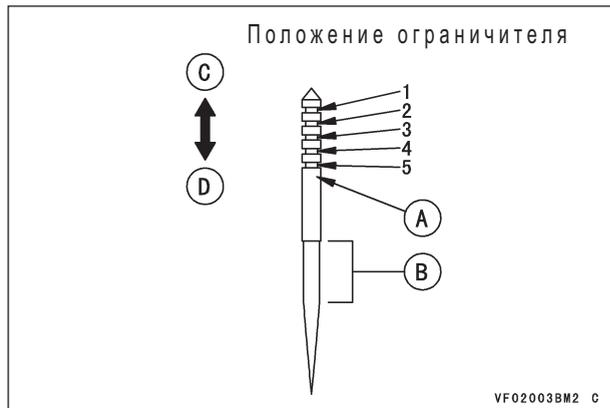
216 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

имеет конусную форму, ее положение в игольчатом жиклере определяет количество поступающего топлива. В верхней части иглы дроссельной заслонки имеется пять канавок, в которые ставится ограничитель. Этот ограничитель фиксирует иглу в дроссельной заслонке относительно отверстия игльчатого жиклера.

Перемещение ограничителя вниз удаляет иглу от жиклера; смесь, таким образом, обогащается. Перемещение ограничителя вверх обедняет смесь. Изменяйте положение ограничителя на одну позицию за один раз.

Прямая секция иглы дроссельной заслонки влияет на приемистость при меньших открытиях дроссельной заслонки.

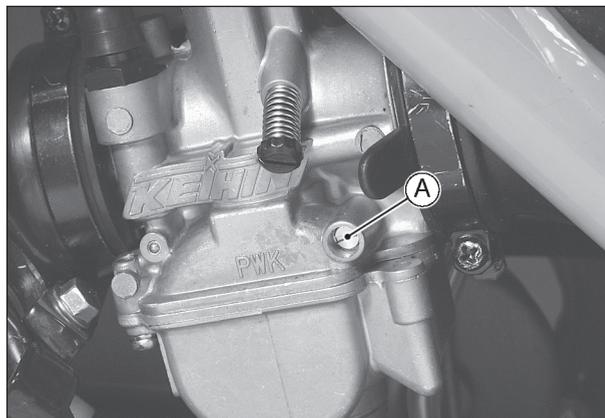
Положение ограничителя



- A. Номер иглы дроссельной заслонки
- B. Прямой участок
- C. Беднее
- D. Богаче

Жиклёр холостого хода и винт добавочного воздуха –

Жиклёр холостого хода и винт добавочного воздуха контролируют смесь в диапазоне от полностью закрытого до открытия дроссельной заслонки на 1/8, но оказывают незначительный эффект между этим положением и полностью открытой дроссельной заслонкой. Чтобы отрегулировать смесь в этом диапазоне, можно вращать винт добавочного воздуха, чтобы изменить воздушный поток, или можно заменить жиклёр холостого хода, чтобы изменить поток топлива. Начните с регулировки винтом добавочного воздуха. Завинчивание винта добавочного воздуха обогащает смесь. Спецификации винта добавочного воздуха указывают число поворотов от полностью закрученного положения. На жиклере холостого хода указано число, которое соответствует его размеру; чем больше номер жиклера, тем более богатая смесь. Выполняйте замену жиклера только на один номер за один раз и точно настройте качество смеси винтом добавочного воздуха.



- A. Винт добавочного воздуха

Испытание

- Установите все настройки карбюратора на стандартные и пройдите два-три круга трассы при различных положениях дроссельной заслонки, потом исследуйте состояние свечи зажигания.

Регулировка качества рабочей смеси

Состояние изолятора свечи зажигания	Смесь
Сухой, светло-коричневого цвета	корректная
Белесоватый	слишком бедная
Влажный и закопченный	слишком богатая

- ★ Если изолятор свечи зажигания имеет беловатый цвет, топливно-воздушная смесь слишком бедная. Увеличьте размер главного жиклера на один размер.
- ★ Если изолятор свечи зажигания влажный, топливно-воздушная смесь слишком богатая. Уменьшите размер главного жиклера на один размер.
- Настройте карбюратор так, чтобы двигатель выдавал удовлетворительную мощность при всех положениях дроссельной заслонки.

ПРИМЕЧАНИЕ

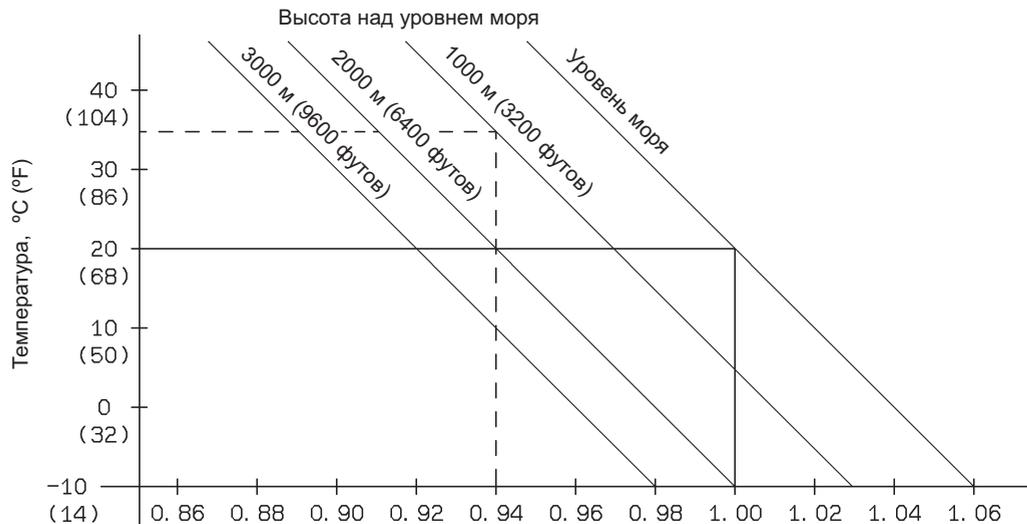
- Если воздушно-топливная смесь слишком бедная, двигатель имеет тенденцию к перегреву и его может заклинить. С другой стороны, если воздушно-топливная смесь слишком богатая, свеча зажигания намокает, что вызывает перебои зажигания. Качество смеси изменяется зависимости от атмосферных условий (давление, влажность и температура). Примите во внимание эти условия, когда регулируете карбюратор.

Поправочные коэффициенты для температуры и высоты над уровнем моря

ПРИМЕЧАНИЕ

- Применяя следующие рекомендации, Вы должны начать с использования стандартные установки. Не изменяйте ни одну из установок, пока Вы не определили, что это является необходимым. Все спецификации основаны на использовании указанного топлива и масла.

218 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ



Поправочный коэффициент, применимый к игле дроссельной заслонки и винту добавочного воздуха

Поправочный коэффициент	1,06 или выше	1,06 – 1,02	1,02 – 0,98	0,98 – 0,94	0,94 или ниже
Настройка иглы дроссельной заслонки	опустить фиксатор на одно положение	тоже самое			поднять фиксатор на одно положение
Открытие винта добавочного воздуха	закрутить на один оборот	закрутить на 1/2 оборота	тоже самое	тоже самое	вывернуть на 1 оборот

Поправочный коэффициент, применяемый для иглы дроссельной заслонки, игольчатого жиклёра и винта добавочного воздуха (только для КХ65)

Поправочный коэффициент	1,06 или выше	1,06-1,02	1,02-0,98	0,98-0,94	0,94 или ниже
Настройка иглы дроссельной заслонки	опустить фиксатор на одно положение	то же самое			поднять фиксатор на одно положение
Игольчатый жиклёр	на два размера больше	на один размер больше	то же самое	на один размер меньше	на два размера меньше
Открытие винта добавочного воздуха	закрутить на один оборот	закрутить на 1/2 оборота	то же самое	вывернуть на 1/2 оборота	вывернуть на 1 оборот

- Определите высотный и температурный поправочные коэффициенты.
- Выберите правильный жиклёр холостого хода и главный жиклёр.
- Измените положение фиксатора иглы дроссельной заслонки и открытие винта добавочного воздуха, согласно соответствующей диаграмме на предыдущей странице.
- Обратитесь к разделу „Carburetor Tuning“ (Настройка карбюратора) главы „ENGINE AND SUSPENSION TUNING“ (НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ) в Owner’s Manual (Руководстве по эксплуатации) на английском языке, применимом к Вашему мотоциклу, или проконсультируйтесь у официального дилера Kawasaki относительно настроек карбюратора.

Настройка подвески

Введение

Никакая область регулирования машины не является более критической, чем надлежащая настройка подвески. Ненадлежащим образом настроенная подвеска не позволит даже самому лучшему водителю использовать все возможности его машины. Регулируйте подвеску для конкретного водителя и в соответствии с состоянием трассы.

НАСТРАИВАЯ ПОДВЕСКУ, ПРИМИТЕ ВО ВНИМАНИЕ СЛЕДУЮЩЕЕ:

- Если машина новая, обкатайте подвеску, в течении одного часа (по крайней мере), прежде чем выполнять какие-либо настройки или изменения.
- Три главных фактора, которые нужно учитывать при настройке подвески: ВЕС ВОДИТЕЛЯ, СПОСОБНОСТИ ВОДИТЕЛЯ и СОСТОЯНИЕ ТРАССЫ. Дополнительные влияния оказывают СТИЛЬ ВОЖДЕНИЯ и ПОЛОЖЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ на машине.
- Перед изменением установок подвески, попробуйте изменить своё положение на мотоцикле и стиль вождения, чтобы проверить, является ли это причиной проблемы или нет.
- Это мудрая практика, чтобы отрегулировать подвеску для наиболее эффективного использования способностей водителя. Если Ваша сильная сторона - повороты, отрегулируйте подвеску для прохождения поворотов на большой скорости.
- Выполняйте изменения настроек в маленьких приращениях. Довольно легко настройки сделать избыточными.
- Настройки передней и задней подвески всегда должны быть сбалансированы; когда изменяется одна, другая должна быть изменена аналогично.

220 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

- Оценивая рабочие характеристики подвески, водитель должен приложить все усилия, чтобы управлять мотоциклом последовательно и оценить эффекты от изменения. Такие вещи как изменения положения водителя и увеличивающаяся усталость могут привести к неправильным выводам о необходимых регулировках.
- Когда для конкретной трассы были определены надлежащие установки, они должны быть записаны для последующего использования на этой трассе.
- Смазывайте подшипники маятниковой вилки и UNI-TRAK® после обкатки и после каждых 5 гонок, чтобы уменьшить трение, влияющее на рабочие характеристики подвески.

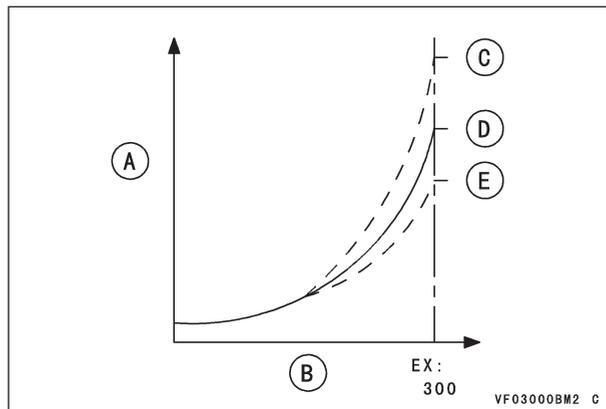
Передняя вилка

Уровень масла передней вилки –

Уровень масла в трубах вилки можно регулировать. Изменение в уровне масла вилки не скажется на жёсткости пружины в верхней части хода вилки, но окажет значительный эффект в нижней части хода.

- Когда уровень масла увеличен, пневматическая рессора становится более прогрессивной, а работа передней вилки становится „более твердой“ в поздней стадии хода вилки, около основания.
- Когда уровень масла уменьшен, пневматическая рессора становится менее прогрессивной, а работа передней вилки становится „более мягкой“ в поздней стадии хода вилки, около основания.

Влияние уровня масла на ход вилки



- A. Вес
- B. Ход вилки
- C. Увеличение уровня
- D. Стандартный уровень масла
- E. Уменьшение уровня

Изменение уровня масла вилки фактически сказывается только в конце хода вилки. Если вилка пробивает до упора, увеличивайте уровень масла вилки с приращением 10 мм (0,4 дюйма). Это изменит жёсткость дополнительной рессоры.

Регулировка уровня масла передней вилки –

- Отрегулируйте уровень масла передней вилки (см. „Регулировка уровня масла передней вилки“ в главе „Техническое обслуживание и регулировка“).

Поиск неисправностей из-за ненадлежащих настроек

Ниже приведены некоторые симптомы несоответствующих настроек подвески и наиболее вероятные способы их исправления. Надлежащие установки могут быть достигнуты применением информации, приведённой в этой главе в научной, методической манере. Это не означает, однако, что Вы должны быть ученым или обученным техником, чтобы преуспеть. Просто найдите время обдумать изменения, которые Вы считаете необходимо выполнить, сравните их с симптомами и предлагаемыми здесь способами „лечения“, выполняйте изменения в маленьких приращениях и принимайте во внимание эффект от изменения.

Симптомы неправильной регулировки передней вилки –*Слишком жёсткая***Слишком жёсткая пружина**

- Демпфирование обратного хода или сжатия отрегулированы ненадлежащим образом.
- Слишком сильная пружина
- Уровень масла слишком высокий
- Вязкость масла слишком низкая

Подвеска становится жёсткой в конце хода вилки

- Уровень масла вилки слишком высокий
- Высокое давление воздуха в вилке

Пружина нормальная, но подвеска слишком жёсткая

- Вязкость масла слишком низкая
- Ухудшение свойств масла вилки
- Высокое давление воздуха в вилке

*Слишком мягкая***Передняя вилка чрезмерно „ныряет“ при торможении и замедлении**

- Уровень масла вилки слишком низкий
- Слишком мягкая пружина
- Слишком высокая вязкость масла
- Ухудшение свойств масла вилки
- Демпфирование обратного хода и/или сжатия отрегулированы ненадлежащим образом

Симптомы ненадлежащей регулировки заднего амортизатора –*Слишком жёсткая***Подвеска слишком жёсткая**

- Демпфирование при сжатии слишком высокое
- Пружина слишком жёсткая

Пружина нормальная, но подвеска слишком жёсткая

- Дисбаланс между пружиной и демпфированием обратного хода (демпфирование обратного хода слишком слабое)
- Предварительное натяжение пружины слишком сильное (жёсткая)

222 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

Слишком мягкая

Полный пробой происходит при приземлении после прыжка (в других случаях нормально)

- Слишком мягкое предварительное натяжение пружины или слишком слабое демпфирование при сжатии
- Слишком мягкая пружина
- Масло амортизатора утратило свои свойства

Определение надлежащих установок

Стандартные установки –

Заводские настройки рассчитаны на водителя со средним весом и со средними навыками вождения. Следовательно, если фактический водитель весит значительно больше или меньше, или если его опыт вождения и способности отличаются от среднего уровня, вероятно, что несколько основных настроек подвески потребуются изменить.

Базовая корректировка регулировок подвески

Регулировка подвески для соответствия поверхности грунта

Ровная местность	Более мягкая пружина
Пересечённая местность	Более жёсткая пружина

Регулировка подвески для согласования с опытом вождения

Новичок	более мягкая пружина с большим демпфированием обратного хода
Опытный водитель	Более жёсткая пружина

Регулировка подвески для согласования с весом водителя

Тяжёлый водитель	Более жёсткая пружина
Лёгкий водитель	Более мягкая пружина

Регулировка подвески для соответствия типу трассы

Много поворотов	Опустить немного переднюю часть. [Увеличьте выступ труб вилки над верхней траверсой вилки на 5 мм (0,2 дюйма)]. Это увеличивает поворотливость.
Скоростная трасса	Поднимите немного переднюю часть. [Уменьшите выступ труб вилки над верхней траверсой вилки на 5 мм (0,2 дюйма)]. Это замедляет управление и увеличивает стабильность на высокой скорости.
Мягкий или песчаный грунт	Поднимите немного перед, чтобы добиться стабильности.

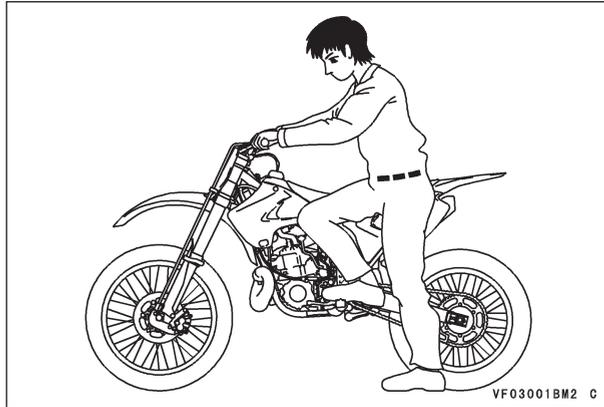
Начните фактическое испытание на ходу и оцените необходимость дальнейшего регулирования после выполнения этих предварительных регулировок.

Примите во внимание следующее, корректируя подвеску.

- Всегда выполняйте изменения в маленьких шагах.
- Водитель должен быть последовательным в оценке рабочих характеристик подвески.
- Изменение в передней подвеске может потребовать изменения в задней подвеске, и наоборот.

Проверка совместимости передней и задней подвески
Используйте эту процедуру для определения, достаточно ли хорошо сбалансирована подвеска.

- Удерживайте мотоцикл вертикально (удалите боковую подножку).
- Стоя рядом с машиной, слегка нажмите тормозную рукоятку, поставьте одну ногу на ближнюю к Вам подножку и резко нажмите на неё. Если мотоцикл при сжатии подвески останется горизонтально выровненным, пружины сбалансированы хорошо.
- Сядьте на мотоцикл, займите положение как при поездке и проверьте, находится ли машина в горизонтальном положении. Если один конец опускается заметно больше, чем другой, передняя и задняя часть не совместимы и должны быть отрегулированы, чтобы достичь лучшего баланса.



Хотя это одна из самых эффективных процедур регулирования, установки подвески могут изменяться в зависимости от состояния трассы и предпочтений водителя.

Поиск неисправностей передней и задней подвесок

„Качание“ передней части при спуске с горы или при выходе из поворота –

Передняя подвеска слишком мягкая.

- Увеличьте демпфирование при сжатии.
- Увеличьте уровень масла вилки на 10 мм (0,4 дюйма).
- Используйте дополнительную более жёсткую пружину или увеличьте предварительное натяжение пружины.

Передняя часть получает избыточную поворачиваемость –

Передняя подвеска слишком мягкая.

- Увеличьте демпфирование при сжатии или демпфирование обратного хода.
- Увеличьте уровень масла вилки на 10 мм (0,4 дюйма).

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Более тяжёлые или опытные водители, возможно, нуждаются в более жёсткой пружине.*

Переднее колесо „сносит“ от центра поворота –

Передняя подвеска слишком жёсткая.

- Уменьшите демпфирование при сжатии или демпфирование обратного хода.
- Выпустите немного воздуха из труб вилки.
- Уменьшите уровень масла вилки на 10 - 15 мм (0,4 - 0,6 дюйма).
- Используйте более мягкую пружину.

224 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Более лёгкие или менее опытные водители, возможно, нуждаются в более мягкой пружине.*

Передняя часть при повороте не реагирует на мелкие неровности грунта –

Передняя подвеска слишком жёсткая.

- Уменьшите демпфирование при сжатии или демпфирование обратного хода.
- Уменьшите уровень масла вилки на 10 - 15 мм (0,4 - 0,6 дюйма).
- Используйте более мягкую пружину.

Задняя часть „прыгает“ при торможении на грунте с мелкими неровностями –

Демпфирование обратного хода заднего амортизатора слишком слабое.

- Увеличьте демпфирование обратного хода.

Задняя шина при выходе из поворота теряет сцепление с грунтом –

Задний амортизатор может быть слишком жёстким.

- Уменьшите предварительное натяжение пружины заднего амортизатора.
- Уменьшите демпфирование при сжатии.
- Используйте более мягкую пружину (только если вес водителя маленький).

Вилка при прыжке на большой скорости пробивается до конца (может произойти из-за неподходящего положения водителя) –

Демпфирование обратного хода слишком мягкое или пружина слишком жёсткая.

- Увеличьте демпфирование обратного хода.

- Уменьшите предварительное натяжение пружины заднего амортизатора.
- Уменьшите демпфирование при сжатии.

После прыжка на большой скорости пробой подвески (передней или задней) происходит один или два раза за круг –

Передняя подвеска слишком мягкая.

- Увеличьте уровень масла вилки на 10 мм (0,4 дюйма).
 - Используйте более жёсткую пружину вилки.
- Задняя подвеска слишком мягкая.
- Увеличьте предварительное натяжение пружины заднего амортизатора или используйте более жёсткую пружину.
 - Увеличьте демпфирование при сжатии заднего амортизатора или используйте более жёсткую пружину.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Проверьте и совместимость передней и задней подвески после выполнения любого регулирования.*

Задняя часть пробивается до конца на низкой скорости –

- Увеличьте предварительное натяжение пружины до максимума.

Задняя часть пробивается после 3 - 4 последовательных прыжков –

- Уменьшите демпфирование обратного хода.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Поведение заднего амортизатора на этой машине может некоторых водителей ввести в заблуждение.*
- *Пробой заднего амортизатора (полный ход штока амортизатора), когда усилие пружины и демпфирование преодолены суммарным весом машины и водителя.*

- Чувство пробоя подвески (даже при том, что машина фактически не проседает на всю длину штока амортизатора) может быть вызвано весом машины и неспособностью водителя преодолеть усилие чрезмерно тугой пружины или чрезмерного демпфирования.
- Наблюдайте ход задней части подвески и попробуйте уменьшить предварительное натяжение пружины и демпфирование, если она не приближается к своему максимальному ходу.

Передача

Выбор вторичного передаточного числа (задняя звездочка)

Выбор задней звёздочки в соответствии с состоянием трассы

Скоростная трасса	маленькая звёздочка
Много поворотов и холмов	большая звёздочка
Песок или рыхлый грунт	

- Если трасса имеет длинные прямолинейные участки, вторичное передаточное число должно быть уменьшено, чтобы скорость машины могла быть увеличена.
- Если трасса имеет много поворотов, подъёмов или влажная, вторичное передаточное число должно быть увеличено, чтобы переключение передач и ускорение было плавными.
- Так как скорость должна быть изменена в зависимости от состояния грунта в день гонки, до гонки следует проехать круг и соответственно настроить машину.
- Если есть длинный прямолинейный участок трассы, на которой машиной можно управлять на максимальной скорости, машина должна быть настроена так, чтобы максимальная скорость была развита к концу прямолинейного участка трассы, но следует проявить осторожность, чтобы двигатель не превышал максимально допустимых оборотов.
- Если трудно настроить машину таким образом, чтобы лучше всего соответствовать всем участкам круга, определите,

226 НАСТРОЙКА ДВИГАТЕЛЯ И ПОДВЕСКИ

Какие части круга будут иметь самый большой эффект на время прохождения круга и настройте машину для этих частей. Подтвердите свои установки, делая запись времени прохождения круга после каждого изменения. Таким образом, машина покажет лучшие рабочие характеристики для всего круга.

Особая осторожность в соответствии с состоянием трассы

- В сухих и пыльных условиях (типа вулканического пепла или мелкой пыли), особое внимание следует уделить чистоте фильтрующего элемента воздушного фильтра.
- При поездке по влажной тяжелой глине, грязь налипает на шины и другие части транспортного средства. Грязь может добавить значительный вес транспортному средству и ухудшить рабочие характеристики. Старайтесь удалить налипшую грязь с шин и шасси после каждой езды, до её высыхания.
- Двигатель при грязных условиях работает более жёстко, а радиатор может забиться грязью. Старайтесь не перегреть двигатель в этих условиях. Двигатель также работает с большой нагрузкой при езде по глубокому песку.
- Если трасса грязная или песчаная, провисание цепи следует увеличить, поскольку цепь и звездочки будут залеплены грязью или песком, который уменьшает провисание цепи.
- Проверяйте износ цепи и звездочки при поездке по грязи или песку чаще, так как износ в этих условиях увеличивается.
- В очень пыльных условиях, поскольку воздушный фильтр забивается пылью, смесь становится более богатой; при этом желательно применить главный жиклер меньшего размера.

ПРОВЕРКИ ПЕРЕД ГОНКАМИ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОСЛЕ ГОНОК

Проверки перед гонкой –

- Затяжка гайки передней оси или гайки хомута оси
- Затяжка зажимного болта передней вилки
- Затяжка зажимного болта руля
- Затяжка винта ручки газа
- Работа ручки газа
- Установка шлангов переднего и заднего тормоза
- Уровень тормозной жидкости передней и задней систем тормозов
- Установка суппорта переднего и заднего тормозного диска
- Работа переднего и заднего тормоза
- Монтаж топливного бака
- Прокладка всех тросиков управления
- Момент затяжки крепёжного болта двигателя
- Монтаж звёздочки двигателя
- Момент затяжки болта педали переключения передач
- Уровень масла в коробке передач
- Затяжка зажимного винта карбюратора
- Затяжка верхней крышки карбюратора
- Затяжка болта штока рычага UNI-TRAK®
- Момент затяжки болта рычага UNI-TRAK®
- Момент затяжки болта заднего амортизатора
- Момент затяжки гайки оси шарнира маятниковой вилки
- Момент затяжки гайки задней оси
- Момент затяжки гайки или болта задней звёздочки
- Работа педали заднего тормоза
- Установка сиденья
- Натяжение спиц переднего и заднего колеса

- Давление воздуха передней и задней шин
- Давление воздуха в передней вилке
- Слабина приводной цепи
- Уровень охлаждающей жидкости

Техническое обслуживание после первой поездки –

- Очистить фильтрующий элемент воздушного фильтра.
- Отрегулировать слабину приводной цепи.
- Затянуть гайки задней звёздочки.
- Обтянуть спицы.
- Проверить давление воздуха передней и задней шин.
- Затянуть гайки передней и задней оси.
- Затянуть гайку оси шарнира.
- Затянуть гайки и болты глушителя.
- Затянуть болты или гайки переднего и заднего крыла.
- Затянуть болты или гайки топливного бака и сиденья.
- Проверить работу переднего и заднего тормоза.
- Проверить люфт рулевого управления.
- Заполнить топливный бак.
- Проверить уровень охлаждающей жидкости.

Техническое обслуживание после заезда по пыльной трассе –

Если грязь или пыль попадут в двигатель, то мотылёвый подшипник быстро изнашивается. После заезда осмотрите мотылёвый подшипник. Если мотылёвый подшипник изношен сверх эксплуатационного предела, замените коленчатый вал новым.

228 ПРОВЕРКИ ПЕРЕД ГОНКАМИ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОСЛЕ ГОНОК

Обслуживание после поездки под дождём или по грязной трассе –

- Нанести смазочный материал в точки поворота задней подвески и маятниковой вилки.
- Осмотреть приводную цепь и заднюю звёздочку на износ.
- Очистить фильтрующий элемент воздушного фильтра.
- Проверить мотылёвый подшипник и цилиндр.
- Смазать ручку газа и тросики управления.

Предлагаемые запасные части –

- Переднее и заднее колесо
- Педали переключения передач и тормоза
- Тормозная рукоятка, рычаг управления муфтой и держатели
- Тросики дроссельной заслонки и сцепления
- Руль
- Переднее и заднее крыло, боковые обтекатели и номерной знак
- Радиатор, чехол радиатора и шланги системы охлаждения
- Ручка газа в сборе
- Жиклёры карбюратора
- Фильтрующий элемент воздушного фильтра
- Глушитель и сопряжённые детали
- Ограждение цепи
- Передние пружины (для регулирования подвески)
- Пружина заднего амортизатора (для регулирования подвески)
- Задняя звёздочка с болтами/гайками и стопорными кольцами
- Электрические детали
- Свечи зажигания
- Муфта сцепления в сборе и фрикционные диски

- Прокладки
- Передние и задние шины (различные составы и рисунки протектора для различных условий)
- Передняя вилка в сборе
- Поршень и поршневые кольца
- Обертки для шин, болты, гайки, кольцевые уплотнения, шайбы, пружинящие стопорные кольца, провода, липкая лента, клейкая лента для герметизации воздухопроводов и наждачная шкурка от №400 до №600

ХРАНЕНИЕ

Перед постановкой на хранение

Когда мотоцикл должен быть поставлен на хранение, его следует подготовить следующим образом.

- Полностью промойте всё транспортное средство.
- Дайте двигателю поработать примерно пять минут, чтобы прогреть масло, остановите его и слейте масло из картера коробки передач.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Моторное масло - токсичное вещество. Утилизируйте отработанное масло должным образом. Свяжитесь с местными органами власти для выяснения одобренных методов удаления отходов или возможной повторной переработки.

- Установите пробку для слива масла и залейте свежее трансмиссионное масло.
- Осушите топливный бак и поплавковую камеру карбюратора.
(Качество топлива ухудшится, если оно хранится длительное время.)

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Бензин чрезвычайно огнеопасен, а при некоторых обстоятельствах может быть взрывоопасным. Всегда останавливайте двигатель и никогда не курите, работая с топливом. Убедитесь, что место хорошо вентилируется и не содержит источников открытого пламени или искр; сюда входят любые приборы с запальником.

Бензин - токсичное вещество. Избавьтесь от бензина должным образом. Свяжитесь с местными органами власти для выяснения одобренных методов удаления отходов.

- Выкрутите свечу зажигания и распылите масло непосредственно в цилиндр. Медленно проверните двигатель несколько раз ножным стартером, чтобы покрыть стенки цилиндра маслом. Заверните на место свечу зажигания.
- Смажьте приводную цепь и все тросики.
- Распылите масло на всех неокрашенных металлических поверхностях, чтобы предотвратить коррозию. Избегайте попадания масла на резиновые детали или тормоза.
- Установите мотоцикл на коробке или стенде так, чтобы оба колеса были подняты от земли. (Если этого нельзя сделать, положите под передние и задние колеса щитки, чтобы защитить резину шины от сырости.)
- Завяжите глушитель полиэтиленовым пакетом, чтобы предотвратить попадание в него влаги.
- Накройте мотоцикл, чтобы защитить его от пыли и грязи.

После хранения

- Удалите из глушителя полиэтиленовый пакет.
- Удостоверьтесь, что свеча зажигания затянута.

ПРИМЕЧАНИЕ

- *Установите на свечу зажигания колпачок, слегка потяните за него и удостоверьтесь, что он установлен должным образом.*
- Заполните топливный бак.
- Проверьте все пункты, перечисленные в разделе „Ежедневные проверки безопасности“.
- Выполните процедуры раздела „Смазка“.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Чтобы защищать окружающую среду, утилизируйте должным образом использованные шины, масла или другие компоненты транспортного средства, утилизация которых может потребоваться в будущем.

Консультируйтесь с официальным дилером Kawasaki или местным природоохранным ведомством для определения надлежащих процедур утилизации.

Модель для мотокросса



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Номер по каталогу: 99977-1287

