

HONDA

The Power of Dreams

**MANUAL DO
PROPRIETÁRIO**

CBF
600



CBF 600 - 8

Honda
CBF600S/SA/N/NA

MANUAL DO PROPRIETÁRIO



INFORMAÇÕES IMPORTANTES

- **CONDUCTORES E PASSEGEIRO**

Esta máquina foi projectada para o transporte do condutor e de um passageiro. Nunca ultrapasse a capacidade de carga indicada na etiqueta dos pneus.

- **USO NA ESTRADA**

Esta moto foi projectada para ser usada exclusivamente em estrada.

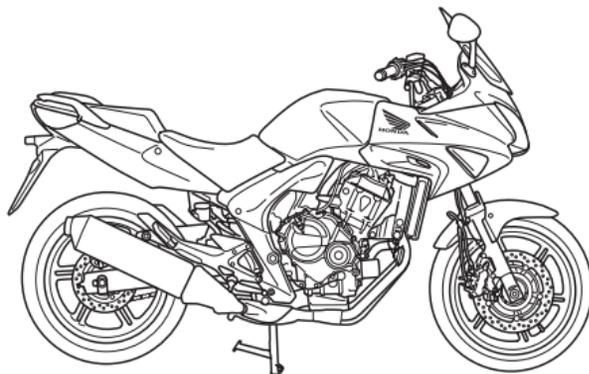
- **LEIA COM ATENÇÃO O MANUAL DO PROPRIETÁRIO**

Prestar atenção especialmente às mensagens de segurança que aparecem várias vezes no manual. Para estas mensagens há explicações detalhadas na secção “Mensagens de segurança”.

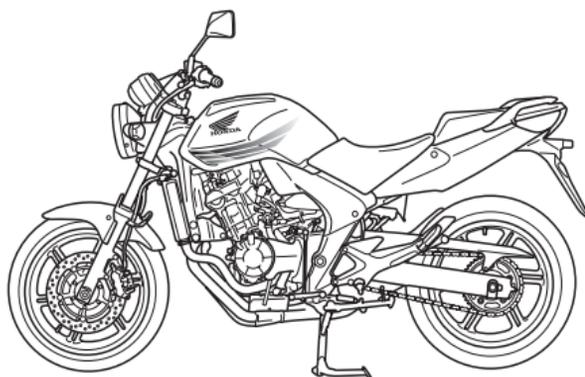
Este manual deve ser considerado uma parte permanente da moto e deve acompanhar a moto quando esta for revendida.

Honda CBF600S/SA/N/NA MANUAL DO PROPRIETÁRIO

CBF600S/SA



CBF600N/NA



Todas as informações desta publicação são actualizadas com base nos dados mais recentes disponíveis até o momento da aprovação da impressão. A Honda Italia Industriale S.p.A. reserva-se o direito de fazer mudanças a qualquer momento sem pré-aviso e sem nenhuma obrigação da sua parte.

Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida sem autorização escrita.

BEM-VINDO

A moto é uma aventura, é o desafio de domar um meio mecânico. Viagens no vento, ligados à estrada por um veículo que responde prontamente aos comandos e que, ao contrário do automóvel, não nos prende numa gaiola metálica. É como num avião, onde é preciso inspeccionar tudo antes de conduzir e fazer a manutenção regular, factores essenciais para a sua segurança. A sua recompensa é a liberdade.

Para poder aceitar este desafio com toda a segurança e para gozar completamente a sua nova aventura é preciso familiarizar-se com este manual **ANTES DE CONDUZIR A MOTO**.

Durante a leitura deste manual, encontram-se informações precedidas por um símbolo NOTA. Estas informações servem para evitar danos à moto, a outras coisas e ao ambiente.

Para qualquer reparação, lembre-se que o Concessionário Honda é aquele que conhece melhor a sua moto. Se tiver conhecimentos de mecânica e as ferramentas necessárias, o Concessionário pode fornecer-lhe um Manual de Oficina Honda oficial, que o pode ajudar a realizar as várias operações de manutenção e de reparação.

Desejamo-lhes uma condução agradável e agradecemos por ter escolhido uma Honda!

- As ilustrações se baseiam no tipo CBF600S/SA/N/NA.
- Os códigos a seguir, utilizados no manual, indicam os respectivos Países.

	CBF600S/SA		CBF600N/NA
E	Inglaterra,Irlanda	E	Inglaterra,Irlanda
F	Franca,Bélgica	F	Franca,Bélgica
ED	Venda directa na Europa	ED	Venda directa na Europa
IIIED	Alemanha	IIIED	Alemanha

- As características do veículo podem variar segundo as zonas ou países.

NOTAS SOBRE A SEGURANÇA

A segurança do condutor e a segurança dos outros é muito importante. Portanto utilizar esta moto de modo seguro é uma responsabilidade importante.

Para ajudar a tomar decisões de precaução em matéria de segurança, são fornecidas instruções para o uso e outras informações em etiquetas e neste manual. Estas informações são advertências sobre os perigos em potencial que podem atingir o condutor ou outras pessoas.

Naturalmente não é nem prático nem possível avisar sobre todos os perigos associados ao uso e a manutenção de uma moto. É preciso usar também o bom senso.

As informações de segurança importantes são apresentadas em várias formas:

- **Etiquetas de segurança** - Coladas na moto.
- **Mensagens de segurança** - Precedidas pelo símbolo de aviso  e por uma das três palavras típicas: **PERIGO**, **ATENÇÃO** ou **ADVERTÊNCIA**.

Estas palavras significam:

⚠ PERIGO

MORTE ou **GRAVES FERIMENTOS** se as instruções não forem seguidas.

⚠ ATENÇÃO

Risco de **MORTE** ou **GRAVES FERIMENTOS** se as instruções não forem seguidas.

⚠ ADVERTÊNCIA

Riscos de **FERIMENTOS** se as instruções não forem seguidas.

- **Títulos de segurança** - Como Informações de segurança importantes e Precauções de segurança importantes.
- **Secção de segurança** - Como Segurança da moto.
- **Instruções** - Como usar esta moto de modo correcto e seguro.

O manual contém informações importantes para a segurança: leia-o atentamente.

CONDUÇÃO DO MOTOCICLO

Página

1	SEGURANÇA NA CONDUÇÃO
1	Regras de segurança para a condução
2	Vestuário de protecção
4	Limites e conselhos sobre carga
8	LOCALIZAÇÕES
14	Instrumentos e indicadores
30	COMPONENTES PRINCIPAIS (Informações necessárias para a condução da moto)
30	Suspensão
32	Travões
35	Embraiagem
37	Fluido de arrefecimento
39	Combustível
42	Óleo do motor
43	Pneus sem câmara de ar
49	COMPONENTES ESSENCIAIS
49	Interruptor de ignição
50	Chaves
52	Sistema de imobilização (HISS)

Página

55	Comandos do punho direito
57	Comandos do punho esquerdo
58	CARACTERÍSTICAS (Não necessárias para a condução)
58	Tranca da direcção
59	Assento
61	Regulação da altura do pára-brisas
61	Regulação do guiador
62	Porta-capacete
63	Compartimento para o cadeado em U
63	Porta-documentos
64	Tampas laterais
65	Posição do depósito de combustível para as operações de manutenção
67	Remoção das semi-carenagens
68	Afinação vertical do feixe de luz do farol
69	CONDUÇÃO DA MOTO
69	Inspeção pré-condução
71	Arranque do motor
74	Rodagem

MANUTENÇÃO

Página

- 75 Condução
- 76 Travagem
- 80 Parqueamento
- 81 Sugestões contra roubo

82 MANUTENÇÃO

- 82 Importância da manutenção
- 83 Segurança da manutenção
- 84 Precauções de segurança
- 85 Calendário de manutenção
- 88 Kit de ferramentas
- 89 Números de série
- 90 Etiqueta de identificação da cor
- 91 Óleo do motor
- 96 Respiro do carter
- 97 Velas
- 101 Funcionamento do acelerador
- 102 Filtro de ar
- 103 Líquido de refrigeração
- 104 Corrente de transmissão
- 110 Guia da corrente de transmissão
- 110 Suspensão dianteira e traseira
- 111 Descanso lateral
- 112 Desmontagem das rodas

Página

- 119 Desgaste das pastilhas do travão
- 121 Bateria
- 124 Troca dos fusíveis
- 129 Regulação do interruptor da luz de travagem
- 130 Troca das lâmpadas

138 LIMPEZA

142 PARAGEM PROLONGADA DO VEÍCULO

- 142 Como guardar o veículo
- 144 Como voltar a usar o veículo

145 DADOS TÉCNICOS

149 CONVERTOR CATALÍTICO

SEGURANÇA NA CONDUÇÃO

INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA IMPORTANTES

Ao condutor que assume a responsabilidade pela segurança e que percebe os perigos da estrada, a moto proporciona muitos anos de serviço e de prazer.

Há várias precauções a tomar a fim de se proteger. Neste manual apresentam-se numerosas recomendações úteis. A seguir indicamos as que consideramos mais importantes.

Usar sempre o capacete

Está comprovado que os capacetes reduzem significativamente o número e a gravidade das lesões na cabeça. Portanto, condutor e passageiro devem usar sempre o capacete. Aconselha-se também o uso de óculos de protecção, calçado robusto, luvas e outros acessórios de protecção (pág. 2).

Manter-se bem visíveis no trânsito

Alguns condutores não notam as motos porque não prestam atenção. Para se fazer notar mais, usar um vestuário com cores vivas ou reflectoras, posicionar-se de modo a ficar bem visível no trânsito, dar sinal antes de virar ou mudar de faixa de rodagem e usar o buzina quando necessário para se fazer notar.

Guiar dentro dos próprios limites

Forçar os limites é uma outra causa principal dos acidentes com as motos. Nunca conduzir a moto indo além das próprias capacidades de condução ou mais rápido de quanto seria apropriado nas condições do momento. Lembrar que álcool, drogas, cansaço e desatenção podem diminuir notavelmente a capacidade de julgar correctamente e de guiar em condições de segurança

Conservar a moto em condições de segurança

Para uma condução segura, é importante inspeccionar a moto antes de toda e qualquer viagem e fazer a manutenção aconselhada. Não ultrapassar os limites de carga e usar só acessórios aprovados pela Honda para esta moto. Ver pág. 4 para maiores detalhes.

Não ingerir bebidas alcoólicas antes da condução

As bebidas alcoólicas não são compatíveis com a condução. Um só copo basta para reduzir a capacidade de reagir com prontidão a mudanças de situação e quanto mais se bebe menor a capacidade de reacção. Portanto não beba álcool antes de conduzir e não deixem que seus amigos o façam.

VESTUÁRIO DE PROTECÇÃO

Para a segurança do condutor, aconselha-se vivamente o uso de um capacete homologado, de óculos ou viseira de protecção para os olhos, botas, luvas, calças compridas e uma camisa ou casaco de mangas compridas. Mesmo se não for possível obter uma protecção completa, um vestuário correcto reduz o risco de lesões durante a condução. A seguir fornecemos algumas sugestões para a escolha do vestuário.

⚠ ATENÇÃO

Não usar o capacete aumenta o risco de lesões graves ou morte em acidentes.

Certificar-se de que o passageiro e o próprio condutor usa sempre um capacete, viseira e outros acessórios de protecção durante a condução.

Capacetes e óculos de protecção

O capacete é o elemento mais importante porque oferece protecção contra ferimentos na cabeça. O capacete deve adaptar-se confortavelmente e de modo seguro à cabeça. Um capacete de cores vivas ou com faixas reflectoras ajuda a fazer-se notar no trânsito.

Os capacetes abertos na frente oferecem uma certa protecção, mas os capacetes integrais são mais seguros. Usar uma viseira e óculos para proteger os olhos e facilitar a visão.

Outros acessórios para a condução

Além do capacete e dos óculos de protecção para os olhos, aconselhamos:

- Botas robustas com solas antideslize para proteger os pés e os calcanhares.
- Luvas de pele para manter as mãos quentes e evitar cortes, queimaduras, bolhas e ferimentos.
- Um fato de treino ou um casaco por conforto e também de protecção. Roupas coloridas reflectoras ajudam a fazer-se notar no trânsito. Evitar roupas soltas que se possam prender em peças da moto.

LIMITES E CONSELHOS SOBRE CARGA

Esta moto foi projectada para transportar o piloto e um passageiro. Quando há um passageiro, podem notar-se diferenças na aceleração e na travagem. De qualquer maneira, contanto que se mantenha a moto em boas condições, com bons pneus e travões, podem-se transportar seguramente cargas dentro dos limites e segundo as indicações de segurança fornecidas.

Se o limite de peso for ultrapassado ou se for transportada uma carga não equilibrada, pode haver problemas de manobra, travagem e estabilidade da moto. Acessórios não Honda, modificações inadequadas e uma manutenção de baixa qualidade podem reduzir a margem de segurança.

As seguintes páginas fornecem informações mais específicas sobre a carga, acessórios e modificações.

Carga

O peso colocado sobre a moto, e o modo com que é carregado são importantes para a segurança.

Quando há um passageiro ou uma carga, considerar o que segue:

ATENÇÃO

Uma carga excessiva ou imprópria pode causar acidentes com risco de ferimentos ou morte.

Respeitar todos os limites de carga e outras indicações sobre isto deste manual.

Limite de carga

A seguir estão descritos os limites de carga da moto:

Capacidade de peso máxima:

195 kg

Incluir o peso do piloto, do passageiro, de toda a carga e de todos os acessórios.

Peso máximo da carga:

33 kg

O peso dos acessórios acrescentados reduz a carga máxima transportável.

Indicação para a carga

Esta moto é feita para transportar o piloto e um passageiro. Pode-se fixar um casaco ou outros pequenos objectos no assento quando não há um passageiro.

Se for preciso transportar cargas maiores, ler atenção às indicações sobre os acessórios na pág. 6 além de consultar o seu concessionário Honda.

Uma carga inadequada sobre a moto pode influir sobre a sua estabilidade e manobra.

Mesmo se a moto estiver carregada correctamente, conduzir com velocidade reduzida e nunca ultrapassar os 130 km/h quando houver uma carga.

Seguir estas indicações quando houver um passageiro ou uma carga:

- Verificar se ambos os pneus foram cheios correctamente.
- Se a carga normal for modificada, pode ser necessário regular a suspensão dianteira e traseira (pág. 30-31).
- Para evitar que objectos soltos criem problemas, certificar-se de que toda a carga está bem amarrada antes de partir.
- Dispor o peso da carga o mais próximo possível do centro da moto.
- Equilibrar a carga de modo uniforme dos dois lados.
- Para evitar eventuais danos na motocicleta ou em objectos pessoais, não obstruir ou limitar com bagagens ou roupas o fluxo de ar ao redor do escape.

Acessórios e modificações

Modificar a moto ou usar acessórios que não sejam da Honda pode comprometer a segurança da moto. Antes de levar em consideração qualquer modificação ou adição de acessórios, leia atentamente as informações seguintes.

⚠ ATENÇÃO

Acessórios ou modificações impróprias podem causar acidentes onde há riscos de ferimentos ou até mesmo de morte.

Seguir todas as instruções deste manual do proprietário concernentes a acessórios e modificações.

Acessórios

Aconselhamos vivamente usar só acessórios genuínos Honda que foram desenhados e testados especificamente para esta moto. Não sendo possível testar todos os acessórios, o utilizador é pessoalmente responsável pela escolha, instalação e uso de acessórios não originais Honda. Consultar o seu concessionário Honda para assistência e seguir sempre estas indicações:

- Verificar cuidadosamente se o acessório não está a cobrir nenhuma das luzes, se não está a reduzir a distância do chão e o ângulo de inclinação em curva, se não está a limitar o curso das suspensões e o ângulo de viragem da direcção, se não está a alterar a posição de condução e se não está a obstacularizar o accionamento dos comandos.
- Certificar-se de que os equipamentos eléctricos não excedem a capacidade do sistema eléctrico da moto (pág. 148). Um fusível queimado pode causar a perda das luzes ou a perda de potência do motor, ambas representam um perigo.

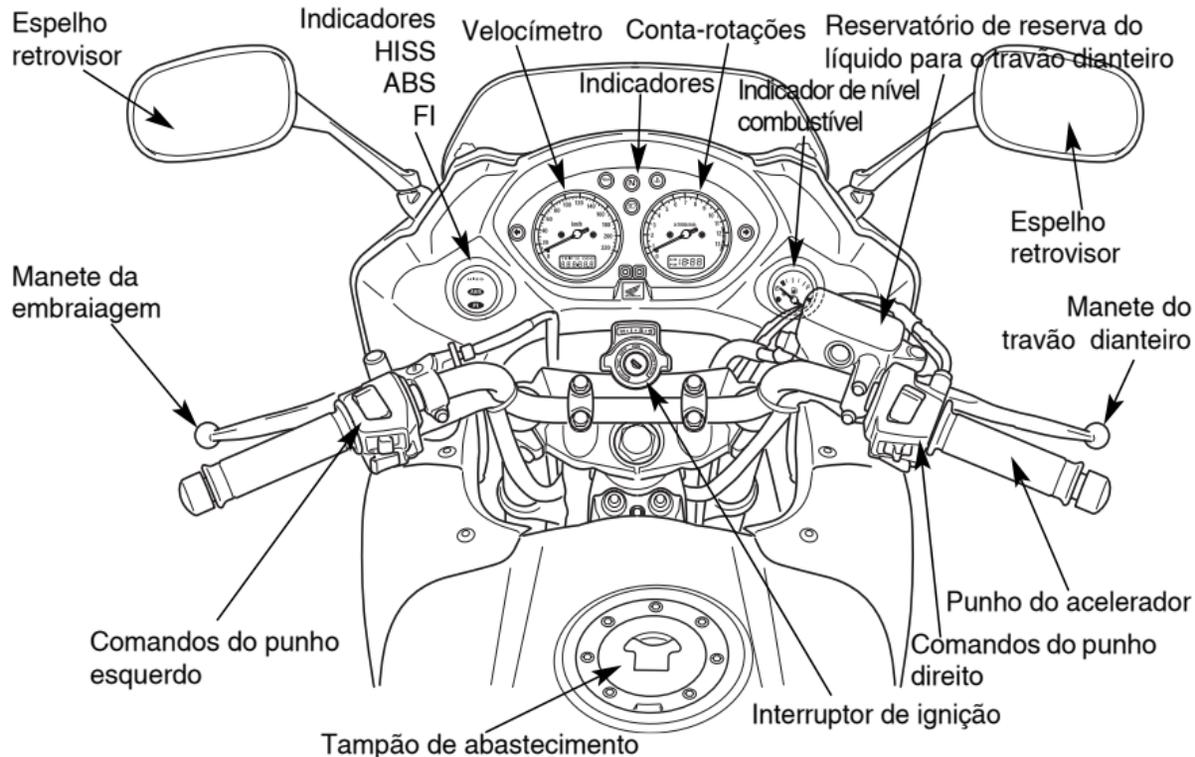
- Não rebocar side-car ou outros tipos de reboque. Esta moto não foi projectada para este tipo de reboque. O uso de tais reboques pode comprometer seriamente a capacidade de manobra da moto.

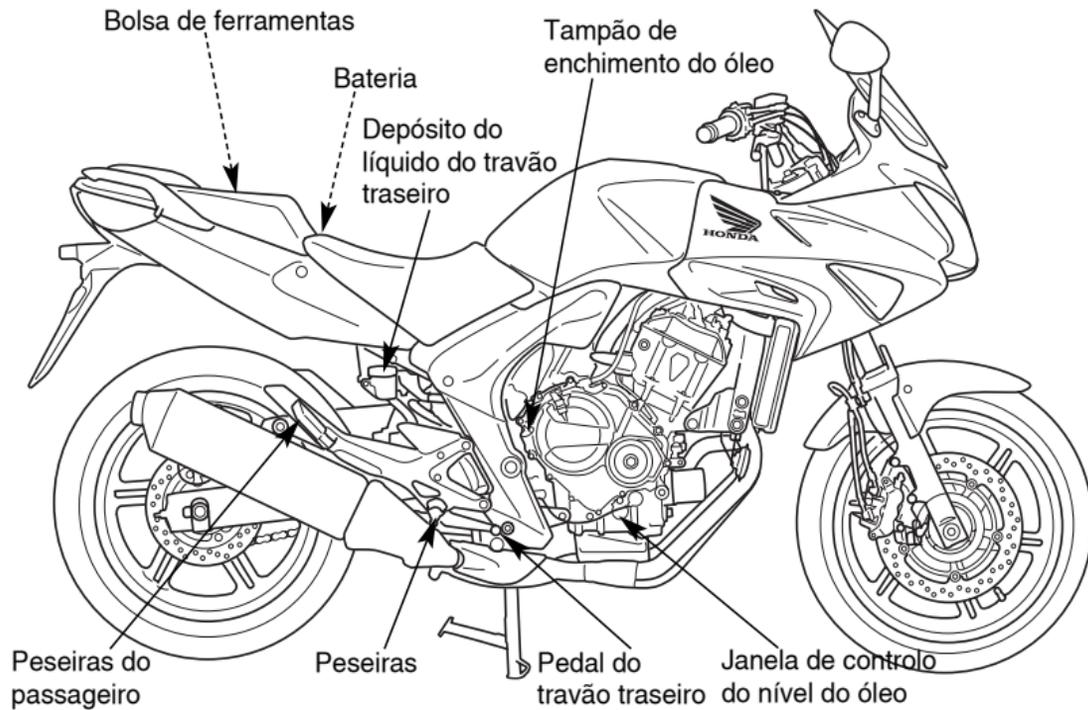
Modificações

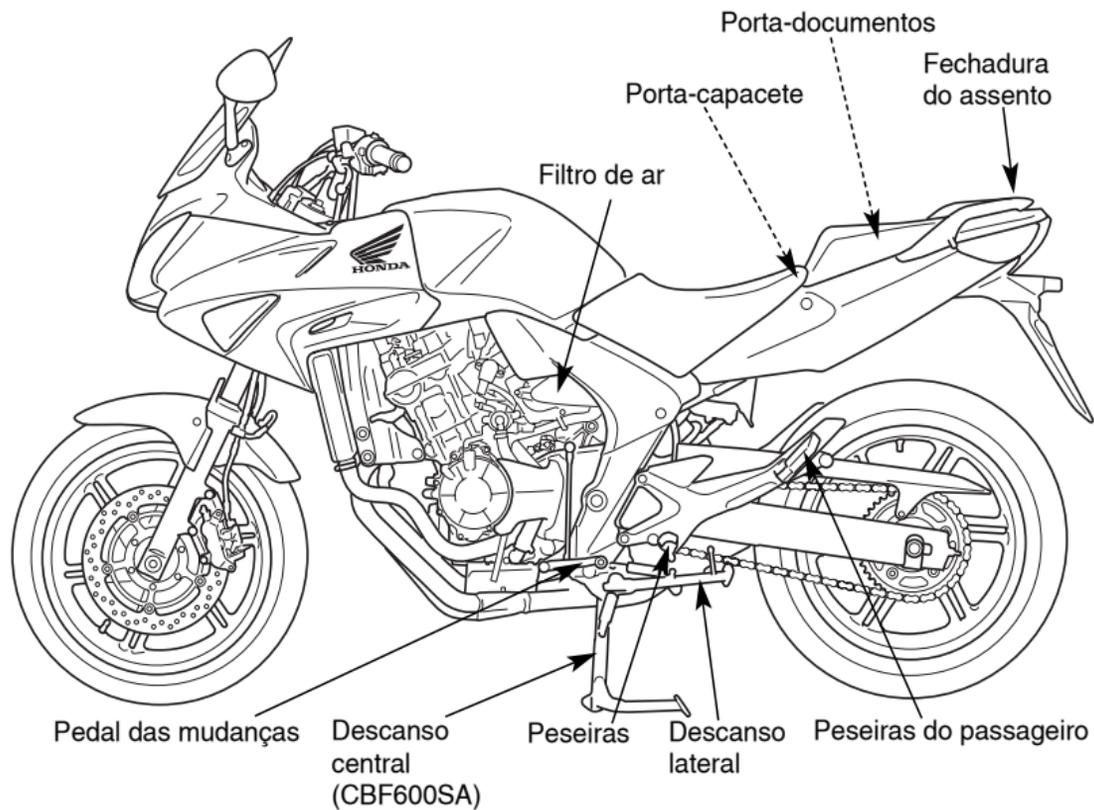
Aconselhamos vivamente não desmontar nenhum equipamento original e não modificar de nenhum modo a moto, isto poderia modificar o funcionamento, obstaculizando seriamente a capacidade de manobra, a estabilidade e a travagem da moto, tornando-a pouco segura para a condução.

A remoção ou modificação de luzes, tubos de escape, sistema de controlo das emissões ou outros equipamentos podem tornar a moto ilegal.

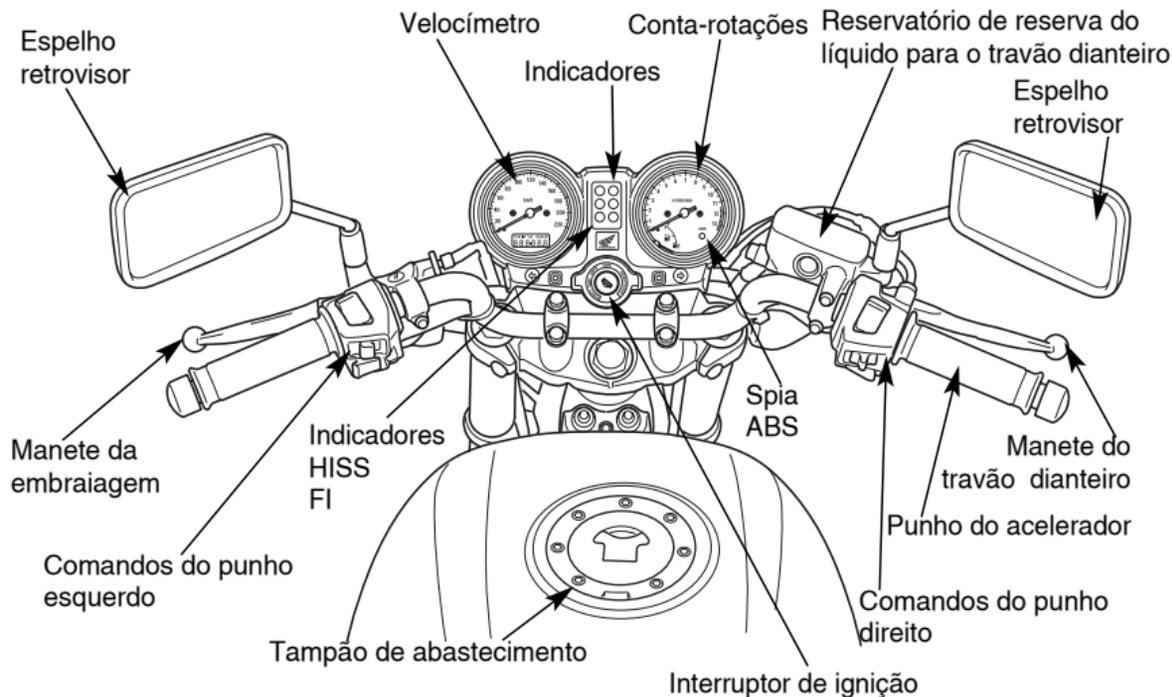
LOCALIZAÇÕES TIPO CBF600S/SA

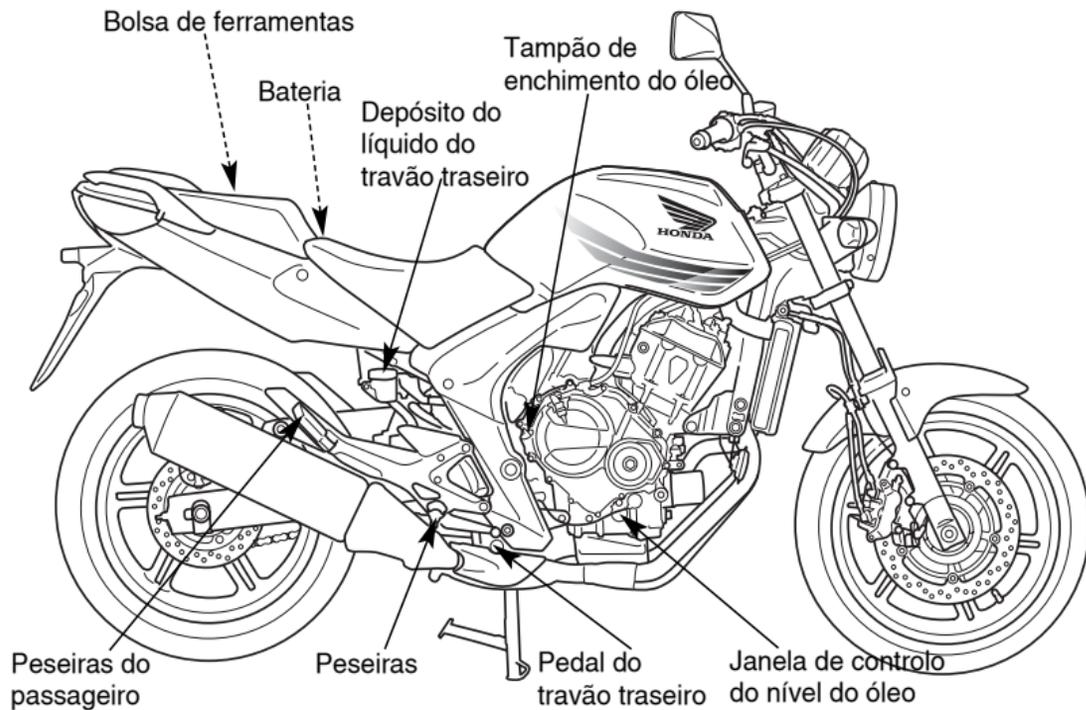


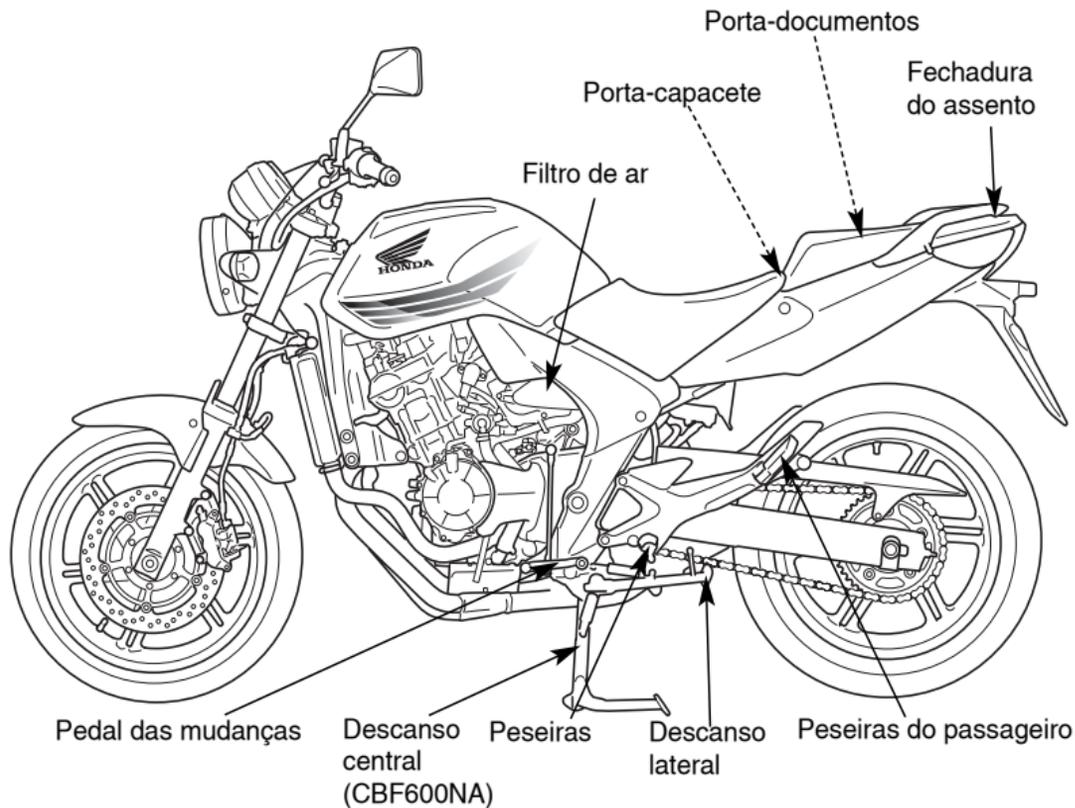


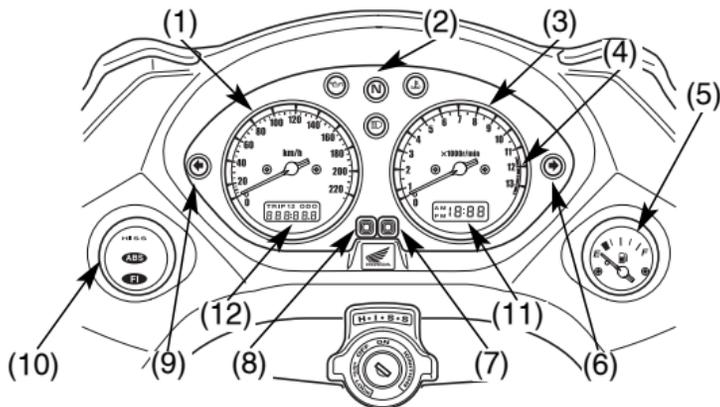


LOCALIZAÇÕES TIPO CBF600N/NA









INSTRUMENTOS INDICADORES

Os indicadores estão no painel de controlos. A função deles está descrita nas tabelas das páginas a seguir.

INSTRUMENTAÇÃO CBF600S/SA

- (1) Velocímetro
- (2) Lâmpada piloto do farol alto
 - Luz de pressão do óleo baixa
 - Luz de ponto morto
 - Luz temperatura fluido de arrefecimento

- (3) Conta-giros
- (4) Zona vermelha conta-giros
- (5) Indicador piloto da reserva
- (6) Luz do pisca-pisca direito
- (7) Tecla do relógio
- (8) Tecla conta-quilómetros
- (9) Luz do pisca-pisca esquerdo
- (10) Luz HISS
 - Luz ABS (CBF600SA)
 - Luz PGM-FI
- (11) Visor digital do relógio
- (12) Visor digital do conta-quilómetros

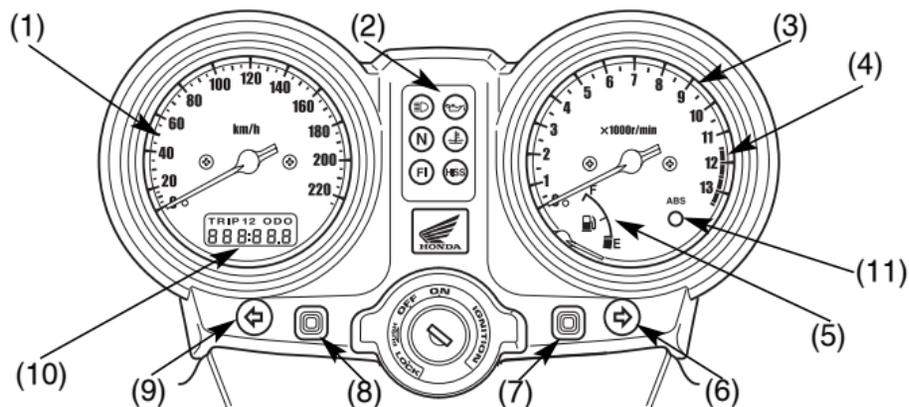
(Ref. N°) Descrição	Função
(1) Velocímetro	Indica a velocidade de curso. Indica a velocidade em quilómetros horários (km/h) e/ou em milhas horários (mph) consoante o modelo. Quando o interruptor de ignição é colocado em ON o ponteiro do velocímetro oscila para o valor máximo do mostrador.
(2) - Luz de máximos (azul)	Acende-se quando o farol está na posição de farol alto.
- Luz de pressão do óleo baixa (vermelha)	<p>Acende-se quando a pressão do óleo motor é menor que a normal. Deve acender-se quando o interruptor de ignição estiver em ON e o motor estiver desligado. Deve apagar-se quando o motor começar a girar, com excepção de acendimentos ocasionais no mínimo de rotações do motor quando este estiver quente.</p> <p>NOTA</p> <p>Fazer o motor girar com a pressão do óleo insuficiente pode danificá-lo gravemente.</p>
- Luz de ponto morto (verde)	Acende-se quando a transmissão está em ponto morto.

(Ref. N°) Descrição	Função
<p>- Indicador luminoso da temperatura do refrigerante (vermelho)</p>	<p>Acende-se quando o líquido de refrigeração ultrapassa a temperatura especificada. Se o indicador se acender durante a condução, desligue o motor e verifique o nível do líquido de refrigeração no depósito de expansão. Leia as pág.37-38 e não utilize a moto até que o problema esteja resolvido.</p> <p>NOTA</p> <p>Se exceder a temperatura máxima de funcionamento, pode danificar seriamente o motor.</p>
<p>(3) Conta-rotações</p>	<p>Indica as rotações do motor por minuto. Quando o interruptor de ignição é colocado em ON o ponteiro do conta-rotações oscila para o valor máximo do mostrador.</p>
<p>(4) Zona vermelha do conta-rotações</p>	<p>Não deixar a agulha do conta-rotações entrar na zona vermelha, mesmo com a rodagem feita.</p> <p>NOTA</p> <p>Ao fazer o motor girar com ritmos altos demais (no início da zona vermelha do conta-rotações) há o risco de danificá-lo gravemente..</p>

(Ref. N°) Descrição	Função
(5) Indicador do nível de combustível	Mostra aproximadamente a gasolina disponível no depósito (pág.26).
(6) Luz do pisca direito (verde)	Pisca quando o pisca direito for activado.
(7) Tecla do relógio	<p>Com o interruptor de ignição na posição ON premindo junto a tecla 7 e a tecla 8 durante dois segundos o visor digital do relógio (11) começa a piscar para regular as horas e os minutos. <u>Para regular as horas</u> manter premida a tecla (7) até atingir a hora desejada; <u>para regular os minutos</u> premir a tecla (8) uma vez, depois premir a tecla (7) repetidamente, tantas vezes quanto necessário para obter a hora desejada.</p> <p>Quando terminar a regulação premir de novo a tecla (8) ou rodar a chave do interruptor para a posição OFF durante mais de 30 segundos.</p> <p>Esta tecla serve também para activar e desactivar o HISS (pág. 52).</p>

(Ref. N°) Descrição	Função
(8) Tecla do conta-quilómetros (CBF600S/SA)	Esta tecla serve para zerar o conta-quilómetros parcial ou para seleccionar entre conta-quilómetros parcial 1, conta-quilómetros parcial 2 e total (pág. 28). Esta tecla serve também para regular a hora (pág. 17).
(9) Luz do pisca-pisca esquerdo (verde)	Pisca quando o pisca-pisca esquerdo for activado.
(10) - Indicador do imobilizador HISS (vermelho)	Este indicador acende-se durante alguns segundos quando o interruptor de ignição se encontra na posição ON e o interruptor de paragem do motor na posição  (RUN). De seguida, apaga-se se se inserir a chave com o código correcto. Se se inserir uma chave com um código incorrecto, o indicador permanece aceso e o motor não pega (pág.52). Quando a função intermitente deste indicador é activada e o interruptor de ignição está na posição OFF, continua a piscar durante 24 horas (pág.52).
- Luz do sistema anti-bloqueio dos travões (ABS) (vermelha)	Normalmente, esta luz acende-se quando se coloca o interruptor de ignição na posição ON e apaga-se depois de se conduzir o motociclo a uma velocidade superior a 10 km/h. Em caso de problemas no sistema de ABS, este indicador pisca e permanece iluminado (vide pág. 27).

(Ref. N°) Descrição	Função
- Indicador PGM-FI (vermelho)	<p>Acende-se quando existem anomalias no sistema PGM-FI (injecção programada do combustível). Acende-se também durante alguns segundos e apaga-se imediatamente quando se coloca o interruptor de ignição na posição ON e o de paragem do motor na posição  (RUN).</p> <p>Se se acender em qualquer outro momento, reduza a velocidade e leve o veículo o mais depressa possível ao centro de assistência autorizado Honda mais próximo.</p>
(11) Visor digital do relógio	Indica as horas e os minutos (vide pág.17)
(12) Visor digital do conta-quilómetros (CBF600S/SA)	<p>Este visor indica:</p> <p>o conta-quilómetros total: a distância total percorrida;</p> <p>o conta-quilómetros parcial: a distância parcial percorrida.</p> <p>Estão disponíveis dois conta-quilómetros parciais, o conta-quilómetros parcial 1 e o 2. É possível alternar a indicação de 1 e 2 premindo repetidamente o botão de controlo (8) à esquerda. Para reiniciar o conta-quilómetros parcial, mantenha premida o botão de controlo (8) à esquerda enquanto é visualizado o conta-quilómetros parcial 1 ou o conta-quilómetros parcial 2 durante mais 2 segundos (vide pág.28).</p>



INSTRUMENTAÇÃO CBF600N/NA

- | | |
|---|---|
| (1) Taquímetro | (4) Zona vermelha conta-giros |
| (2) Lâmpada piloto do farol alto | (5) Indicador piloto da reserva |
| Luz de pressão do óleo baixa | (6) Luz do pisca-pisca direito |
| Luz de ponto morto | (7) Tecla do relógio |
| Luz temperatura fluido de arrefecimento | (8) Tecla SEL |
| Luz PGM-FI | (9) Luz do pisca-pisca esquerdo |
| Luz HISS | (10) Visor digital do conta-quilómetros |
| (3) Conta-giros | (11) Luz ABS (CBF600NA) |

(Ref. N°) Descrição	Função
(1) Velocímetro	Indica a velocidade de curso. Indica a velocidade em quilómetros horários (km/h) e/ou em milhas horárias (mph) consoante o modelo. Quando o interruptor de ignição é colocado em ON o ponteiro do velocímetro oscila para o valor máximo do mostrador.
(2) - Luz de máximos (azul)	Acende-se quando o farol está na posição de farol alto.
- Luz de pressão do óleo baixa (vermelha)	<p>Acende-se quando a pressão do óleo motor é menor que a normal. Deve acender-se quando o interruptor de ignição estiver em ON e o motor estiver desligado. Deve apagar-se quando o motor começar a girar, com excepção de acendimentos ocasionais no mínimo de rotações do motor quando este estiver quente.</p> <p>NOTA Fazer o motor girar com a pressão do óleo insuficiente pode danificá-lo gravemente.</p>
- Luz de ponto morto (verde)	Acende-se quando a transmissão está em ponto morto.

(Ref. N°) Descrição	Função
<p>- Indicador luminoso da temperatura do refrigerante (vermelho)</p>	<p>Acende-se quando o líquido de refrigeração ultrapassa a temperatura especificada. Se o indicador se acender durante a condução, desligue o motor e verifique o nível do líquido de refrigeração no depósito de expansão. Leia as pág.37-38 e não utilize a moto até que o problema esteja resolvido.</p> <p>NOTA</p> <p>Se exceder a temperatura máxima de funcionamento, pode danificar seriamente o motor.</p>
<p>- Indicador PGM-FI (vermelho)</p>	<p>Acende-se quando existem anomalias no sistema PGM-FI (injecção programada do combustível). Acende-se também durante alguns segundos e apaga-se imediatamente quando se coloca o interruptor de ignição na posição ON e o de paragem do motor na posição  (RUN).</p> <p>Se se acender em qualquer outro momento, reduza a velocidade e leve o veículo o mais depressa possível ao centro de assistência autorizado Honda mais próximo.</p>

(Ref. N°) Descrição	Função
<p>- Indicador do imobilizador HISS (vermelho)</p>	<p>Este indicador acende-se durante alguns segundos quando o interruptor de ignição se encontra na posição ON e o interruptor de paragem do motor na posição  (RUN). De seguida, apaga-se se se inserir a chave com o código correcto. Se se inserir uma chave com um código incorrecto, o indicador permanece aceso e o motor não pega (pág.52). Quando a função intermitente deste indicador é activada e o interruptor de ignição está na posição OFF, continua a piscar durante 24 horas (pág.52).</p>
<p>(3) Conta-rotações</p>	<p>Indica as rotações do motor por minuto. Quando o interruptor de ignição é colocado em ON o ponteiro do conta-rotações oscila para o valor máximo do mostrador.</p>
<p>(4) Zona vermelha do conta-rotações</p>	<p>Não deixar a agulha do conta-rotações entrar na zona vermelha, mesmo com a rodagem feita.</p> <p>NOTA</p> <p>Ao fazer o motor girar com ritmos altos demais (no início da zona vermelha do conta-rotações) há o risco de danificá-lo gravemente..</p>

(Ref. N°) Descrição	Função
(5) Indicador do nível de combustível	Mostra aproximadamente a gasolina disponível no depósito (pág.26).
(6) Luz do pisca direito (verde)	Pisca quando o pisca direito for activado.
(7) Tecla do relógio (CBF600N/NA)	<p>Seleccionar a modalidade relógio (pág. 29). Com o interruptor de ignição na posição ON premindo junto a tecla 7 e a tecla 8 durante dois segundos o visor digital do relógio (11) começa a piscar para regular as horas e os minutos. <u>Para regular as horas</u> manter premida a tecla (7) até atingir a hora desejada; <u>para regular os minutos</u> premir a tecla (8) uma vez, depois premir a tecla (7) repetidamente, tantas vezes quanto necessário para obter a hora desejada.</p> <p>Quando terminar a regulação premir de novo a tecla (8) ou rodar a chave do interruptor para a posição OFF durante mais de 30 segundos.</p> <p>Esta tecla serve também para activar e desactivar o HISS (pág. 52).</p>
(8) Tecla do SEL (CBF600N/NA)	Esta tecla selecciona em sequência as seguintes modalidades: ODO - TRIP1- TRIP2 - RELÓGIO (ver pág. 29).

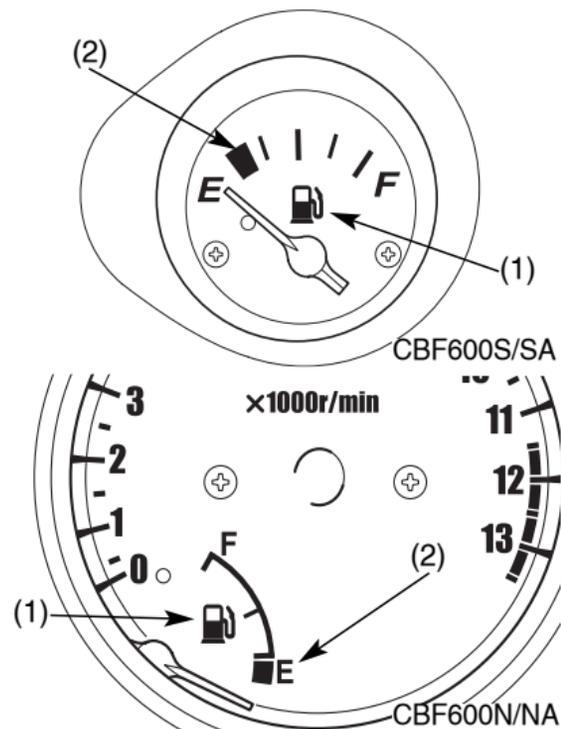
(Ref. N°) Descrição	Função
(9) Luz do pisca-pisca esquerdo (verde)	Pisca quando o pisca-pisca esquerdo for activado.
(10) Visor digital do conta-quilómetros e relógio (CBF600N/NA)	<p>Este mostrador indica:</p> <p>o conta-quilómetros total: a distância total percorrida;</p> <p>o conta-quilómetros parcial: a distância parcial percorrida.</p> <p>Estão disponíveis dois conta-quilómetros parciais, o conta-quilómetros parcial 1 e o 2. É possível alternar a indicação de 1 e 2 premindo repetidamente a tecla de controlo (8) à esquerda. Para reiniciar o conta-quilómetros parcial, manter premida a tecla de controlo (8) à esquerda enquanto é visualizado o conta-quilómetros parcial 1 ou o conta-quilómetros parcial 2 durante mais 2 segundos. (ver pág. 29)</p> <p>relógio digital: indica as horas e os minutos. Para a regulação da hora ver pág. 24.</p>
(11) Luz do sistema anti-bloqueio dos travões (ABS) (vermelha)	Normalmente, esta luz acende-se quando se coloca o interruptor de ignição na posição ON e apaga-se depois de se conduzir o motociclo a uma velocidade superior a 10 km/h. Em caso de problemas no sistema de ABS, este indicador pisca e permanece iluminado (vide pág. 27).

Indicador de nível combustível

O indicador de nível combustível (1) mostra a quantidade aproximada de combustível disponível no depósito da moto.

Quando a agulha do manómetro entra na zona vermelha (2), o nível de combustível está baixo e é preciso abastecer o mais rápido possível.

Quando a agulha do manómetro entra na zona vermelha de reserva, mantendo o motociclo na posição vertical, a quantidade de combustível residual é de aproximadamente 4,0 litros.

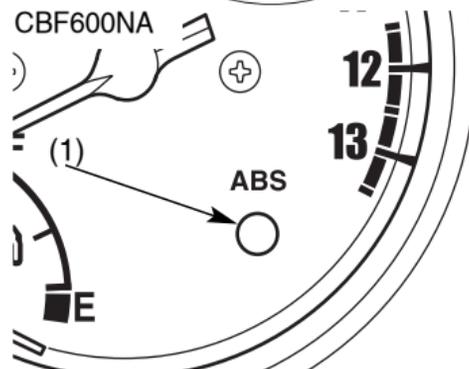
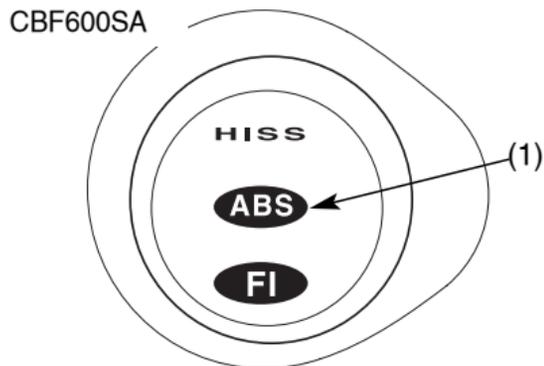


- (1) Indicador de nível combustível
- (2) Zona vermelha

Indicador da luz do sistema anti-bloqueio dos travões (ABS) (CBF600SA/NA)

Normalmente, esta luz acende-se quando se coloca o interruptor de ignição na posição ON e apaga-se depois de se conduzir o motociclo a uma velocidade superior a 10 km/h.

Em caso de problemas no sistema de ABS, este indicador pisca e permanece iluminado (vide pág. 79).



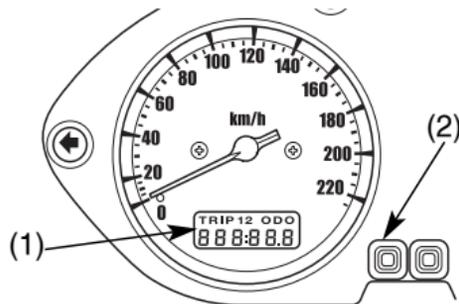
(1) Indicador da luz do sistema anti-bloqueio dos travões (ABS)

Indicações do conta-quilómetros/conta-quilómetros parcial (CBF600S/SA)

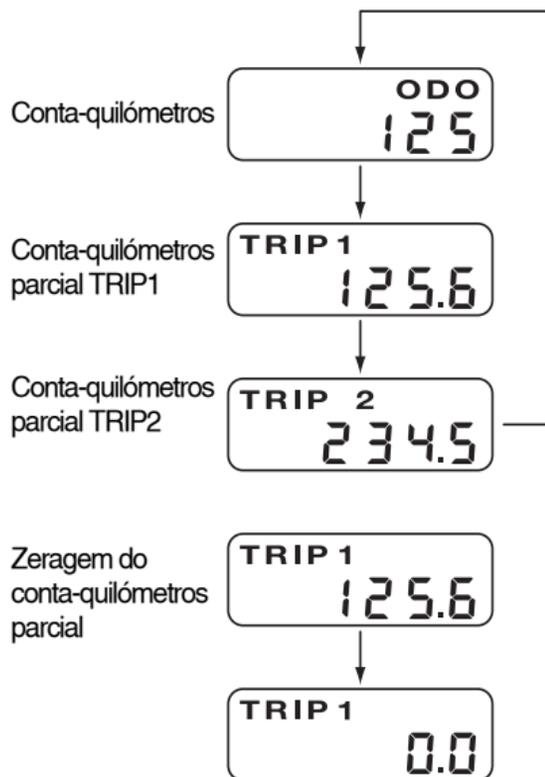
O mostrador (1) tem duas funções: conta-quilómetros totais e dois conta-quilómetros parciais "TRIP1" ou "TRIP2".

Apertar o botão (2) para seleccionar o modo "ODO" ou "TRIP1", "TRIP2".

Para zerar o conta-quilómetros parcial, apertar e manter apertada o botão (2) quando o visor estiver a indicar o modo "TRIP1" ou "TRIP2".



- (1) Indicação do conta-quilómetros/conta-quilómetros parcial.
- (2) Tecla de selecção e zeragem do conta-quilómetros parcial "TRIP1" ou "TRIP2"

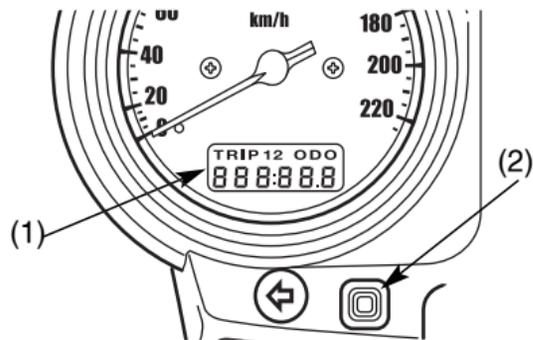


Indicações do conta-quilómetros/conta-quilómetros parcial/relógio (CBF600N/NA)

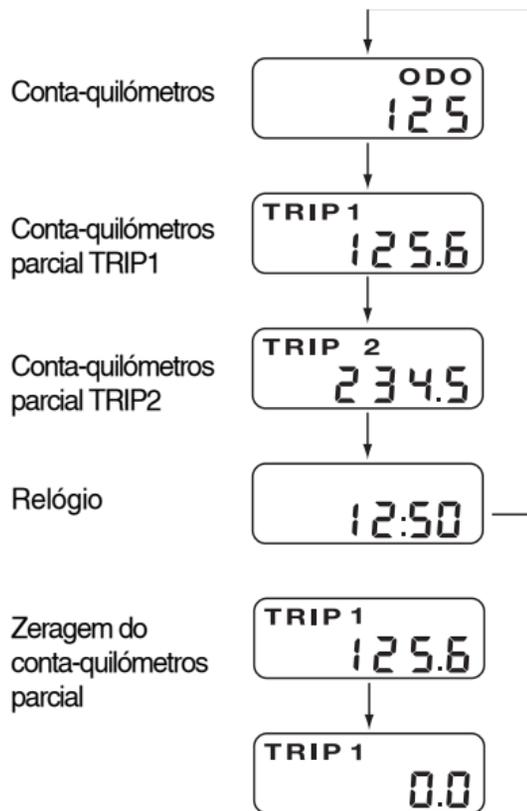
O mostrador (1) tem duas funções: conta-quilómetros totais e dois conta-quilómetros parciais “TRIP1” ou “TRIP2” e relógio.

Apertar o botão (2) para seleccionar o modo “ODO” ou “TRIP1”, “TRIP2” ou RELOGIO.

Para zerar o conta-quilómetros parcial, apertar e manter apertada o botão (2) quando o visor estiver a indicar o modo “TRIP1” ou “TRIP2”.



- (1) Indicação do conta-quilómetros/conta-quilómetros parcial/relógio
- (2) Tecla de selecção e zeragem do conta-quilómetros parcial “TRIP1” ou “TRIP2”



COMPONENTES PRINCIPAIS

(Informações necessárias para a condução da moto)

SUSPENSÃO

Suspensão Dianteira

Pré-carga da mola:

Regular a pré-carga da mola rodando o apropriado regulador (1) com a chave de parafuso fornecida no kit de ferramentas (pág. 88).

Controlar que ambas as hastes do garfo estejam reguladas na mesma posição.

Amortecimento (SOFT):

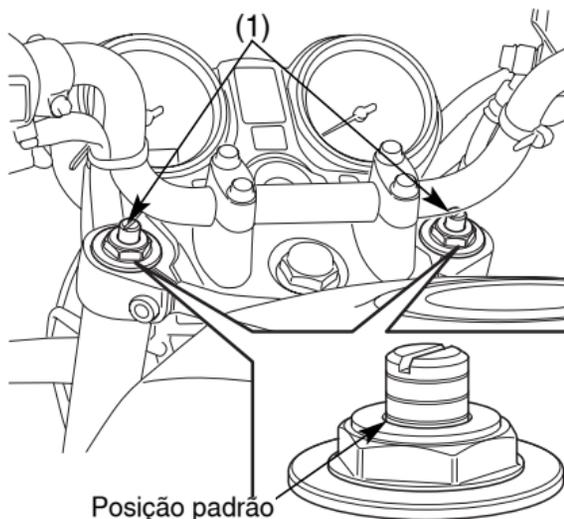
Rodar o regulador no sentido anti-horário, no caso de cargas leves e condução em estradas normais e em plano.

Endurecimento (HARD):

Rodar o regulador no sentido horário, para uma condução mais severa e em estradas acidentadas.

Posição padrão:

Para voltar para a posição padrão, rodar os reguladores até que a terceira ranhura em cima se alinhe com a superfície superior das tampas do garfo.



(1) Regulação pré-carga

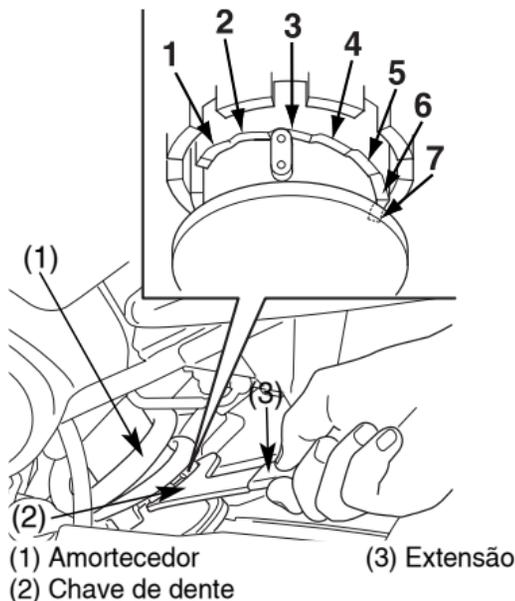
SUSPENSÃO TRASEIRA

O amortecedor (1) tem 7 posições de regulação para os vários tipos de carga também em função das condições da estrada. Regular o amortecedor traseiro com uma chave dentada (2) e a respectiva extensão (3).

As posições de 1 a 2 são para as cargas leves e para estradas em boas condições. Posição padrão é 3. As posições de 4 a 7 aumentam a pré-carga da mola para obter uma suspensão traseira mais rígida, e devem ser usadas se a moto estiver muito carregada.

O conjunto do amortecedor traseiro inclui uma unidade do amortecedor com nitrogénio sob alta pressão. Não tentar desmontar, desligar ou reparar esta unidade de amortecimento, ela não pode ser remontada e deve ser substituída quando se gasta. A eliminação deve ser realizada exclusivamente por um concessionário Honda.

As instruções deste manual limitam-se exclusivamente à regulação do conjunto do amortecedor.



TRAVÕES

Ambos os travões dianteiro e traseiro são de disco accionados hidráulicamente.

Com o desgaste das pastilhas, o nível do fluido dos travões baixa.

Não são necessárias regulações, mas é preciso verificar periodicamente o nível do fluido e o desgaste das pastilhas. O circuito dos travões deve ser inspeccionado frequentemente para verificar se há fugas de fluido. Se a manete do travão ou o pedal estiverem excessivamente soltos sem que as pastilhas estejam gastas além do limite de desgaste indicado (pág.119-120), a causa é provavelmente a presença de ar no circuito, que portanto deve ser eliminado. Para este tipo de manutenção procurar um concessionário Honda.

Nível do fluido do travão dianteiro:

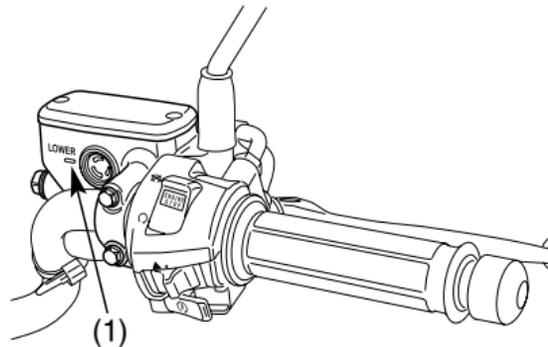
Mantendo a moto em posição vertical, verificar o nível do fluido. Deve estar acima da marca de nível LOWER (1). Se o nível estiver abaixo desta marca de nível LOWER (1),

verificar se as pastilhas dos travões estão com desgaste (pág. 119).

As pastilhas gastas devem ser substituídas. Se as pastilhas não estiverem gastas, verificar a existência de fugas no sistema de travões.

O fluido para travões aconselhado é fluido para travões Honda DOT 4 em um recipiente fechado, ou um outro equivalente.

Dianteiro



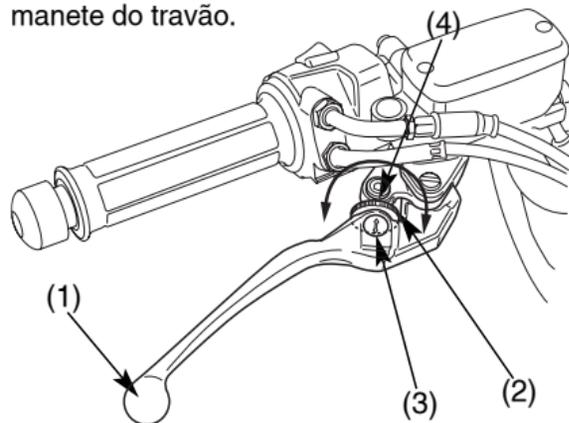
(1) Marca do nível inferior (LOWER)

Manete do travão dianteiro:

A distância entre a ponta da manete do travão (1) e o punho pode ser regulada girando o afinador (2).

Alinhar a seta (3) sobre a manete do travão com a marca de índice (4) no afinador.

Accionar várias vezes o travão e verificar se a roda está a girar livremente quando se solta a manete do travão.



(1) Manete do travão
(2) Afinador

(3) Seta
(4) Marca de índice

Outras verificações:

Certificar-se de que não há fugas de fluido travões. Verificar se as tubagens e os órgãos de união não mostram sinais de desgaste ou rachas.

Nível do fluido do travão traseiro:

Mantendo a moto em posição vertical, verificar o nível do fluido. Deve estar entre as marcas de nível UPPER (1) e LOWER (2). Se o nível estiver em LOWER (2) ou abaixo desta marca, verificar se as pastilhas dos travões estão gastas (pág. 119).

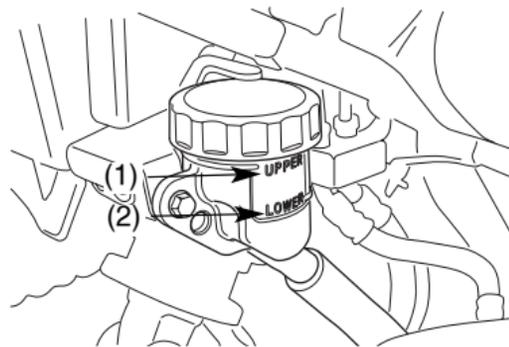
As pastilhas gastas devem ser substituídas. Se as pastilhas não estiverem gastas, verificar a existência de fugas no sistema de travões.

O fluido dos travões aconselhado é fluido para travões Honda DOT 4 de um recipiente fechado, ou um outro fluido equivalente.

Verificações adicionais:

Certificar-se de que não há nenhuma perda de fluido. Verificar se as tubagens e os órgãos de união não mostram sinais de desgaste ou rachas.

Traseiro



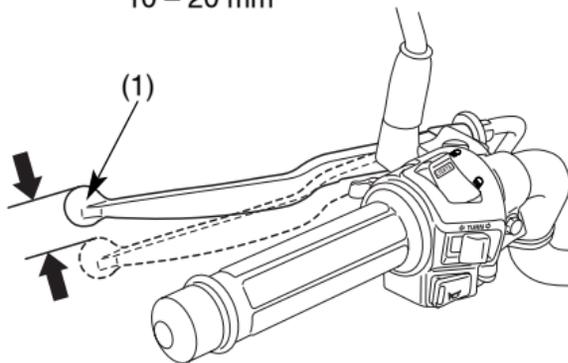
(1) Marca do nível superior (UPPER)

(2) Marca do nível inferior (LOWER)

EMBRAIAGEM

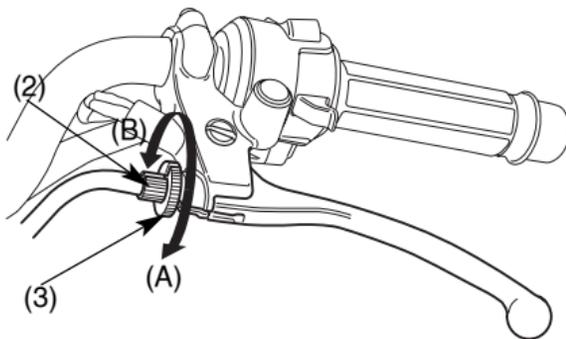
A afinação da embraiagem pode ser necessária se o motor se desligar quando se engrena uma mudança ou se se arrastar, ou ainda se a embraiagem patinar retardando a aceleração em relação a velocidade do motor. As afinações menores podem ser realizadas com o afinador do cabo da embraiagem (2) na manete (1).

A folga normal da manete da embraiagem é de:
10 – 20 mm



(1) Manete da embraiagem

1. Aliviar a contra-porca (3) e rodar o afinador (2). Apertar a contra-porca (3) e verificar a afinação.
2. Se o afinador estiver quase todo aliviado ou se não for possível obter a folga correcta, aliviar a contra-porca (3) e rodar completamente o afinador do cabo (2). Apertar a contra-porca (3) e recolocar o guarda-pó na sua posição.



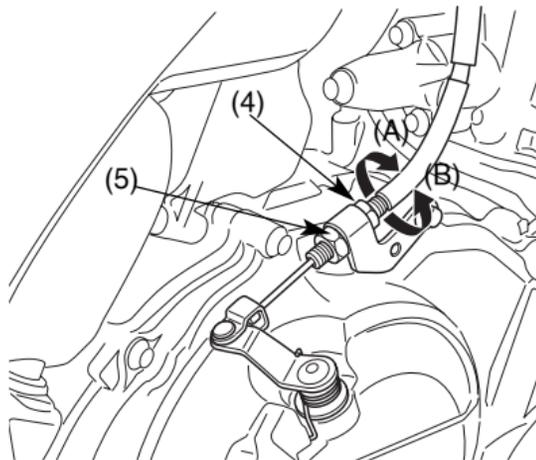
- (2) Afinador do cabo da embraiagem (A) Aumento da folga
(3) Contra-porca (B) Diminuição da folga

3. Aliviar a contra-porca (5) na extremidade inferior do cabo. Rodar a porca de afinação (4) de modo a obter a folga indicada. Apertar a contra-porca (5) e verificar a afinação.
4. Ligar o motor, apertar a manete da embraiagem e engrenar uma mudança. Certificar-se de que o motor não para e de que a moto não se arrasta. Soltar gradualmente a manete da embraiagem e abrir o acelerador. A moto deve começar a mover-se suavemente e acelerar gradualmente.

Se não conseguir obter a afinação correcta ou se a embraiagem não estiver a funcionar normalmente, procurar um concessionário Honda.

Outros controlos:

Verificar se o cabo da embraiagem não está dobrado ou desgastado e se não prende ou não funciona. Lubrificar o cabo da embraiagem com um lubrificante para cabos disponível no mercado a fim de evitar o desgaste prematuro e a corrosão.



(4) Porca de afinação

(5) Contra-porca

(A) Aumento da folga

(B) Diminuição da folga

FLUIDO DE ARREFECIMENTO

Conselhos sobre o fluido de arrefecimento

O utilizador deve conservar de modo adequado o fluido de arrefecimento para evitar o congelamento, o sobreaquecimento ou a corrosão. Usar o líquido anti-congelante de etileno-glicol de alta qualidade que contenha inibidores da corrosão, especialmente recomendados para o emprego em motores de alumínio. (LER A ETIQUETA DO RECIPIENTE DO ANTICONGELANTE.)

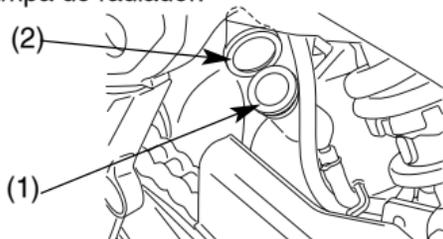
Usar somente água potável com poucos minerais ou água destilada para a solução anti-congelante. Uma água com alto conteúdo de minerais ou sal poderia danificar o motor.

O uso de anti-congelantes com inibidores à base de silício pode causar um desgaste prematuro dos retentores da bomba de água, ou o bloqueio das passagens do radiador. A moto sai da fábrica com uma mistura de

50/50 de anti-congelante e água. Esta mistura é suficiente para a maior parte das temperaturas de funcionamento e fornece uma boa protecção contra a corrosão. Uma concentração maior de anti-congelante reduz as prestações do circuito de arrefecimento e é recomendada só no caso de ser necessária uma protecção complementar contra o congelamento. Uma mistura de 40/60 (40% de anti-congelante) não fornece uma protecção adequada contra a corrosão. Nas temperaturas abaixo de zero, inspeccionar frequentemente o circuito de arrefecimento adicionando se for necessário anti-congelante para aumentar a concentração (máximo de 60%).

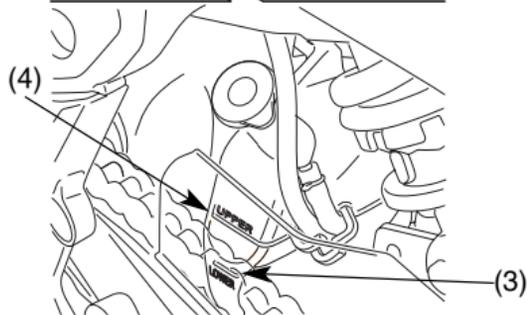
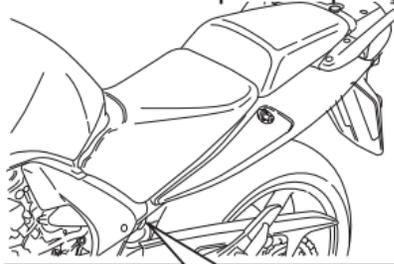
Verificação

O depósito de reserva está colocado próximo ao suspensão traseira. Verificar o nível do fluido de arrefecimento no reservatório (1) com o motor na temperatura normal de funcionamento e com a moto na posição vertical. Se o nível do fluido de arrefecimento estiver abaixo da marca de nível inferior LOWER (3), desmontar a tampa do reservatório (2) e adicionar fluido de arrefecimento até alcançar a marca de nível superior UPPER (4). Adicionar sempre o fluido de arrefecimento no reservatório. Não tentar adicionar fluido de arrefecimento removendo a tampa do radiador.



- (1) Reservatório de reserva
- (2) Tampa do tanque de expansão

Se o reservatório de expansão estiver vazio, ou se a perda de fluido de arrefecimento for excessiva, verificar se há fugas e procurar um concessionário Honda para a reparação.



- (3) Marca do nível inferior (LOWER)
- (4) Marca do nível superior (UPPER)

COMBUSTÍVEL

Depósito de combustível

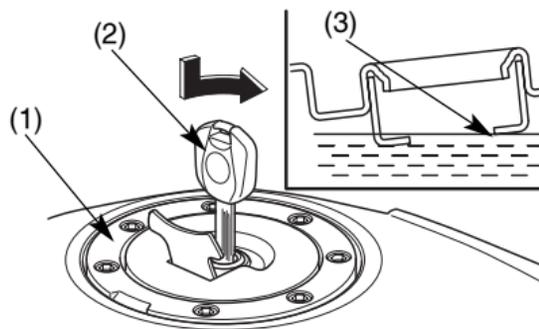
A capacidade do depósito de combustível, reserva incluída, é de:

20 /

Para abrir o tampão (1), introduzir a chave (2) de ignição e rodá-la no sentido horário. A tampa levanta e pode ser retirada.

Não encher demais o reservatório. Não deve haver combustível no tubo da boca de enchimento (3).

Acabado o reabastecimento, recolocar o tampão e empurrá-lo no bocal até fechar com um estalido e ficar bem fixado. Retirar a chave.



- (1) Tampão de enchimento combustível
- (2) Chave de ignição
- (3) Boca de enchimento

⚠ ATENÇÃO

A gasolina é muito inflamável e explosiva. Pode provocar queimaduras graves ou ferimentos.

- Desligar o motor e manter a devida distância de fontes de calor, faíscas ou chamas.
- Reabastecer só em ambientes ao ar livre.
- Limpar imediatamente os salpicos.

Usar gasolina sem chumbo com um índice de octano de 91 ou superior.

O uso de gasolina com chumbo causa danos prematuros ao conversor catalítico.

NOTA

Se conduzir com velocidades constantes com uma carga normal o motor “bater”, trocar a marca da gasolina. Se as batidas persistirem, procurar um concessionário Honda. Esta é uma obrigação do utilizador e o seu não cumprimento é considerado causa de danos por abuso da moto, e como tal não está assegurado pela Garantia Limitada.

Gasolina com álcool

Se desejar usar gasolina com álcool, escolher uma com índice de octano pelo menos igual ao recomendado pela Honda. Há dois tipos de “gasolina com álcool”: a que contém álcool etílico e a que contém álcool metílico. Não se deve usar gasolina com mais de 10% de álcool etílico. Não usar gasolina com álcool metílico, ou de madeira, que não contenha também co-solventes e inibidores de corrosão para álcool metílico. Nunca usar gasolina com mais de 5% de álcool metílico, mesmo se contiver co-solventes e inibidores de corrosão.

Os danos no circuito do combustível e os problemas relacionados com a prestação do motor causados pelo uso de gasolina com álcool não são cobertos pela garantia. A Honda não pode aprovar ou desaprovar o uso de gasolina com álcool metílico, porque os dados da sua adequação ao uso ainda estão incompletos.

Antes de reabastecer numa estação de serviço que não se conhece, tentar descobrir se a gasolina vendida contém álcool e, em caso afirmativo, de que tipo e com qual percentagem. Se houver efeitos negativos no funcionamento durante o uso de gasolina com álcool ou que se acha que contém álcool, substituí-la por outro sem álcool.

ÓLEO DO MOTOR

Verificação do nível do óleo do motor

Verifique o nível do óleo do motor todos os dias antes de conduzir a moto.

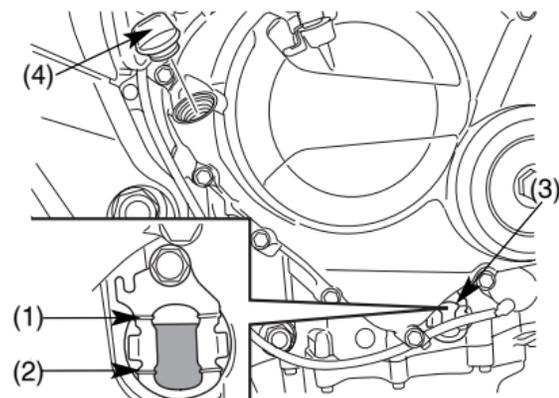
O nível deve estar compreendido entre as duas marcas superior (1) e inferior (2) indicadas na janela de controlo (3).

1. Ligue o motor e deixe-o trabalhar ao ralenti durante 3-5 minutos. Certifique-se de que o indicador de baixa pressão do óleo se apaga. Se permanecer aceso, desligue imediatamente o motor.
2. Pare o motor e mantenha a moto direita sobre um terreno plano e firme.
3. Passados 2-3 minutos, verifique se o nível do óleo se encontra entre as marcas de nível inferior e superior na janela.
4. Se necessário, retire o tampão do orifício de enchimento do óleo (4) e adicione óleo do tipo especificado (pág. 91) até à marca de nível superior. Não encha demasiado.

5. Volte a colocar o tampão do orifício de enchimento do óleo. Certifique-se de que não existem fugas de óleo.

NOTA

Se puser o motor a trabalhar com uma pressão de óleo insuficiente, pode danificá-lo seriamente.



- (1) Marca do nível superior
- (2) Marca do nível inferior
- (3) Janela de controlo
- (4) Tampão de enchimento do óleo

PNEUS SEM CÂMARAS DE AR

Para usar a moto em condições de segurança, os pneus devem ser do tipo e dimensões correctos, devem estar em boas condições com um piso adequado e cheios correctamente para a carga que se transporta. As páginas seguintes fornecem informações mais detalhadas sobre como e quando verificar a pressão do ar, como inspeccionar os pneus e o que fazer quando os pneus necessitarem de reparações ou substituição.

⚠ ATENÇÃO

O uso de pneus gastos demais ou incorrectamente cheios pode causar acidentes com risco de ferimentos e morte.

Seguir todas as instruções deste manual do proprietário para o enchimento dos pneus e a manutenção.

Pressão do ar

Com pneus correctamente cheios obtém-se a melhor combinação de manobra, vida útil do piso e conforto na condução, os pneus mal cheios gastam-se irregularmente, influenciam negativamente as manobras e falham mais facilmente quando sobreaquecidos.

Pneus cheios demais tornam a condução mais rígida, estão mais sujeitos a danos e aos perigos da estrada e gastam-se de modo irregular.

Aconselhamos uma inspecção visual sempre que se usar a moto e o emprego de um manómetro para medir a pressão do ar uma vez por mês ou quando o utilizador achar que a pressão dos pneus está baixa.

Os pneus sem câmara de ar têm uma certa capacidade de auto-selagem se furarem. Todavia, como a perda de ar é lenta, verificar bem a presença de furos se o pneu não estiver completamente cheio.

Verificar sempre a pressão do ar com os pneus “frios” isto é, depois de a moto ter ficado estacionada por pelo menos três horas. Verificar a pressão do ar com os pneus “quentes”, isto é, quando a moto tiver sido conduzida até mesmo por poucos quilómetros, dá valores mais altos em relação aos dos pneus “frios”. Isto é normal e portanto não esvaziar os pneus para obter as pressões indicadas para pneus frios.

As pressões aconselhadas para pneus “frios” são:

Dianteiro	250 kpa (2,50 kgf/cm ²) 36 psi
Traseiro	290 kpa (2,90 kgf/cm ²) 42 psi

Verificação

Quando verificar a pressão dos pneus, inspeccionar também o piso e as paredes laterais verificando desgastes, danos ou presença de objectos estranhos:

Prestar atenção a:

- Bolhas ou inchaços no lado do pneu ou no piso. Substituir o pneu se notar a presença de bolhas ou inchaços.
- Cortes, separações ou rachas no pneu. Substituir o pneu se o tecido ou telas estiverem visíveis.
- Desgaste excessivo do piso.

Se bater em algum obstáculo duro, parar na berma e certificar-se de que não há danos no pneu.

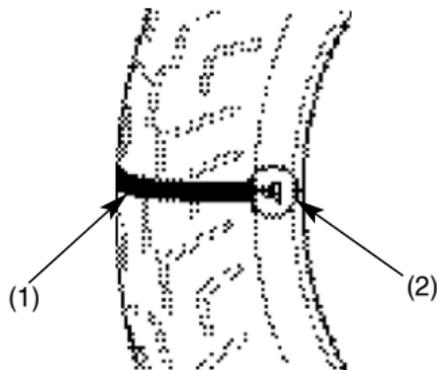
Desgaste da banda de rodagem

Trocar os pneus antes de a profundidade da banda de rodagem na parte central do próprio pneu chegar aos limites indicados a seguir:

Profundidade da banda de rodagem	
Dianteiro	1,5 mm
Traseiro	2,0 mm

SÓ PARA A ALEMANHA:

A lei alemã proíbe o uso de pneus com profundidade da banda de rodagem menor que 1,6 mm.



- (1) Indicador de desgaste
- (2) Marca do indicador de desgaste

Reparação de pneus

Se um pneu estiver furado ou danificado, deve ser trocado e não reparado. Como explicado a seguir, um pneu reparado, temporária ou permanentemente, tem limites de velocidade e prestações inferiores em relação a um pneu novo.

Uma reparação temporária, como um tampão externo para pneu sem câmara de ar, pode não ser segura para velocidades e condições de condução normais. Se for feita uma reparação temporária ou de emergência num pneu, conduzir lentamente e com cautela até um concessionário e trocar o pneu. Se possível, não transportar passageiros ou cargas até instalar um pneu novo.

Mesmo que tenha sido reparado profissionalmente com um remendo interno, nunca será tão bom quanto um pneu novo. Não ultrapassar os 80 km/h nas primeiras 24 horas, ou 130 km/h em qualquer outra ocasião. Adicionalmente, não é possível transportar com segurança uma carga comparável aquela possível com um pneu novo. Aconselhamos portanto vivamente substituir o pneu danificado. Se decidir reparar o pneu, certificar-se de que a roda está equilibrada antes de conduzir.

Substituição dos pneus

Os pneus fornecidos com a moto foram projectados com base nas prestações da moto e fornecem a melhor combinação de manobra, travagem, vida útil e conforto.

⚠ ATENÇÃO

A instalação de pneus impróprios na moto pode influenciar a capacidade de manobra e a estabilidade. Pode causar acidentes com risco de ferimentos graves ou morte.

Usar sempre pneus com dimensões e tipo aconselhados neste manual.

Os pneus aconselhados para a moto são:

Dianteiro	120/70ZR17M/C(58W) BRIDGESTONE BT57F RADIAL U MICHELIN Pilot ROAD B
Traseiro	160/60ZR17M/C(69W) BRIDGESTONE BT57R RADIAL E MICHELIN Pilot ROAD A
Tipo	RADIAL - TUBELESS

Quando substituir um pneu, usar um equivalente ao original e assegurar-se de que a roda está equilibrada depois de o novo pneu ter sido montado.

Informações importante para a segurança

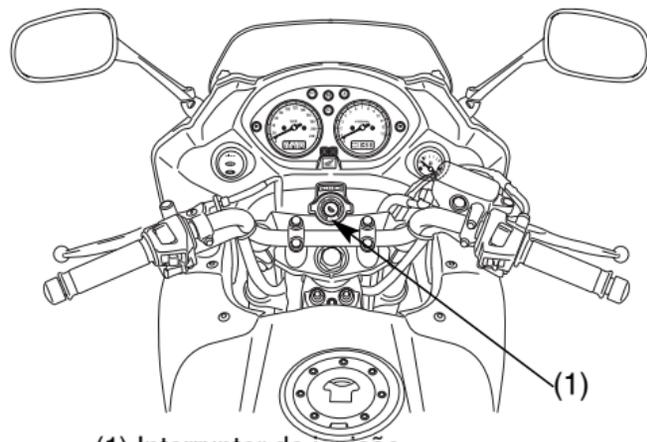
- Não instalar uma câmara de ar dentro de um pneu de tipo sem câmara de ar nesta moto. O sobreaquecimento excessivo pode causar a explosão da câmara de ar.
- Usar só pneus sem câmara de ar nesta moto. As jantes foram projectadas para pneus sem câmara de ar e durante acelerações ou travagens bruscas os pneus de tipo com câmara de ar podem deslizar para fora da jante e esvaziar-se rapidamente.
- Em caso de substituição dos pneus, use apenas os do tipo acima recomendado (pág. 47) e verifique as etiquetas dos pneus. A utilização de outros tipos de pneus com modelos equipados com sistema ABS pode danificar o funcionamento do mesmo. O microprocessador do sistema ABS funciona comparando as velocidades das duas rodas. Os pneus de tipo não recomendado podem influenciar a velocidade das rodas e, assim, confundir o microprocessador do sistema ABS.

COMPONENTES ESSENCIAIS

INTERRUPTOR DE IGNIÇÃO

O interruptor de ignição (1) encontra-se sob o painel dos indicadores.

O farol e as luzes de presença iluminam-se toda vez que se regula o interruptor de ignição em ON. Se a motocicleta estiver parada com o interruptor de ignição em ON e o motor parado, o farol dianteiro, a luz de presença, as luzes traseiras e a luz da placa permanecem acesas, descarregando a bateria.

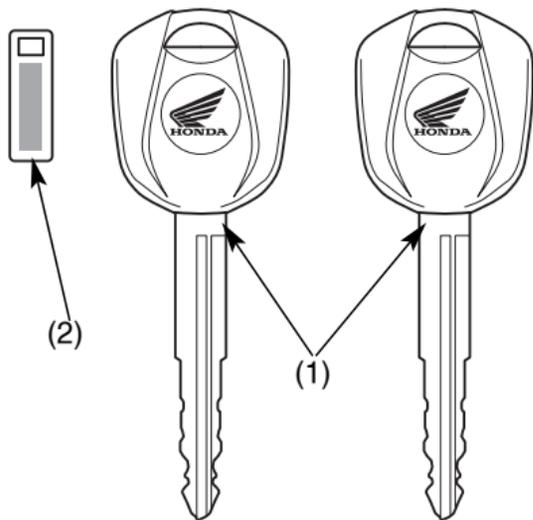


(1) Interruptor de ignição

Posição chave	Função	Remoção da chave
LOCK (tranca da direcção)	A direcção está trancada. O motor e as luzes não podem funcionar.	A chave pode ser retirada
OFF	O motor e as luzes não podem funcionar.	A chave pode ser retirada
ON	O motor e as luzes podem funcionar.	A chave não pode ser retirada

CHAVES

Este motociclo dispõe de duas chaves e de uma placa com o número das chaves.



(1) Chaves

(2) Placa com o número da chave.

O número da chave torna-se necessário para obter outras chaves. Guardar a placa com o número da chave num lugar seguro.

Para pedir uma cópia das chaves, levar todas as chaves, a placa com o número das chaves e o motociclo ao concessionário Honda.

Com este sistema de imobilização (HISS) podem-se registar até quatro chaves, incluídas as do utilizador.

Se todas as cópias da chave forem perdidas, será preciso trocar a unidade PGM-FI/módulo de ignição. Para evitar este problema, aconselha-se o cliente a substituir imediatamente as cópias da chave perdidas.

Estas chaves contém circuitos electrónicos que são activados pelo sistema de imobilização (HISS). Não é, portanto, possível ligar o motor com as chaves se os circuitos tiverem sido danificados.

- Não deixar as chaves cair e não apoiar objectos pesados sobre as mesmas.
- Não limar, furar ou alterar de modo algum a forma original das chaves.
- Manter as chaves sempre distantes de objectos magnéticos.

SISTEMA DE IMOBILIZAÇÃO (HISS)

HISS é a abreviação de Honda Ignition Security System.

O sistema de imobilização (HISS) protege o motociclo de roubos. Para ligar o motor é preciso activar o interruptor de ignição com uma chave munida de codificação correcta. Se for usada uma chave com uma codificação diferente da prevista, ou se for usado um outro dispositivo qualquer, o circuito de arranque do motociclo é desactivado.

Portando com o interruptor de ignição em ON e o de paragem do motor em  (RUN), a lâmpada piloto do sistema de imobilização (HISS) acende-se por alguns segundos e apaga-se a seguir. Se a lâmpada piloto ficar acesa, significa que o circuito não reconheceu a codificação da chave. Neste caso, recolocar o interruptor de ignição em OFF, tirar a chave, voltar a introduzi-la e colocar o interruptor em ON de novo.

A luz do sistema de imobilização (HISS) pode continuar a piscar a cada 2 segundos durante 24 horas após o interruptor de ignição ter sido colocado em OFF. Após este tempo, a luz apaga-se automaticamente.

A intermitência do indicador pode ser activada ou desactivada.

Para comutar a função de intermitência, proceda da seguinte forma:

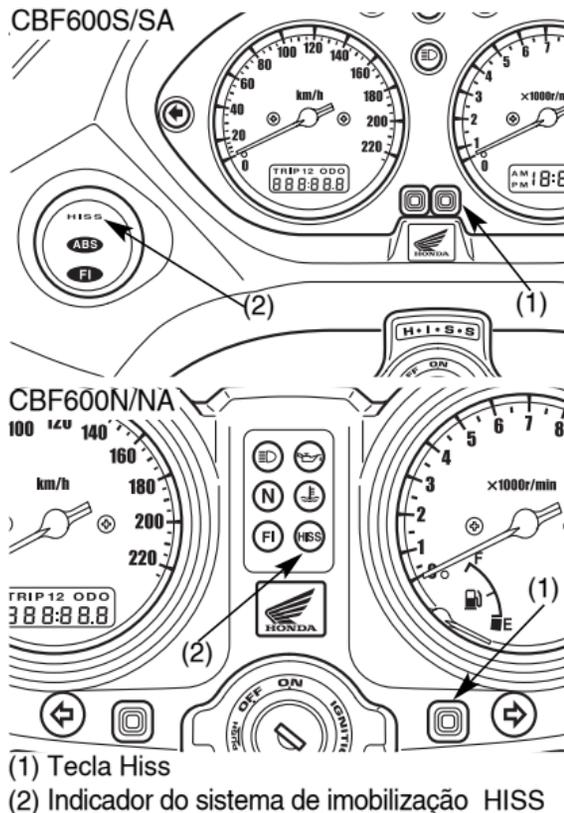
1. Rode o interruptor de ignição para ON.
2. Mantenha premida a tecla (1) durante mais de dois segundos.

O indicador do sistema de imobilização (HISS) (2) começa a piscar imediatamente, a função está activada.

3. Rode o interruptor de ignição para OFF e retire a chave.

De cada vez que o interruptor da ignição estiver em ON, o funcionamento da luz do indicador é desactivado.

No caso de remoção da bateria, depois de montar a mesma, girando o interruptor de ignição para ON, o modo HISS reactiva-se automaticamente e o indicador pisca.



Se o sistema continuar a não reconhecer a codificação da chave, consultar o seu concessionário Honda.

- O sistema pode não reconhecer a codificação da chave se nas proximidades do interruptor de ignição houver outras chaves do immobilizador. Para garantir que o sistema possa reconhecer o código da chave, manter as chaves do immobilizador separadas.
- Não tentar nem alterar o sistema de imobilização (HISS) nem acrescentar outros dispositivos. Poderia haver problemas eléctricos que tornariam impossível ligar o motor.
- Se todas as cópias da chave forem perdidas, será preciso trocar a unidade PGM-FI/módulo de ignição.

Directrizes CE

Este sistema immobilizador é conforme à Directriz R & TTE (aparelhagens rádio e aparelhagens terminais de telecomunicações e o mútuo reconhecimento da conformidade destas).



A declaração de conformidade com a Directriz R & TTE é fornecida ao proprietário no momento da compra. A declaração de conformidade deve ser conservada em um lugar seguro. Se a declaração de conformidade for perdida ou se estiver em falta, contactar o seu concessionário Honda.

COMANDOS DO PUNHO DIREITO

Interruptor de paragem do motor

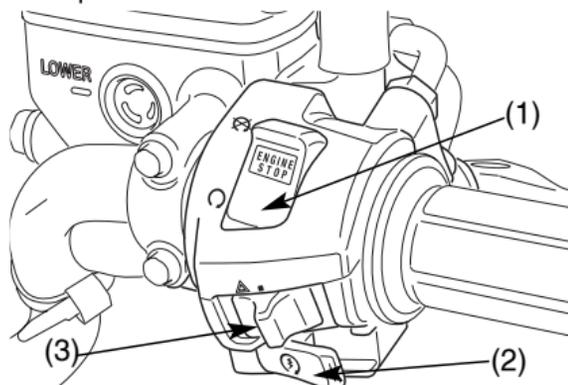
O interruptor de paragem do motor (1) fica ao lado do punho do acelerador. Quando este estiver na posição  (RUN) o motor funciona. Quando em (OFF)  o motor não funciona. Este interruptor serve principalmente como interruptor de segurança ou de emergência e normalmente deve ficar na posição  (RUN).

Se o motociclo estiver parado com o interruptor de ignição em ON e o interruptor de paragem do motor em  (OFF), o farol e as luzes de presença permanecem acesas e a bateria acaba por se descarregar.

Botão de arranque

O botão de arranque (2) está situado debaixo do interruptor de emergência (3).

Quando se pressiona o botão de arranque, o motor de arranque faz o motor rodar. Se o interruptor de paragem do motor estiver na posição  (OFF), o motor de arranque não funciona. Ver pág. 71 o procedimento para o arranque.



- (1) Interruptor de paragem do motor
- (2) Interruptor de arranque
- (3) Interruptor das luzes de emergência

Interruptor das luzes de emergência

Este sistema só deve ser usado quando o motociclo estiver parado devido a uma emergência. Para activá-lo, coloque a chave de ignição na posição ON e, de seguida, prima a tecla .

Os piscas dianteiros e traseiros começam a piscar em simultâneo.

Todos os indicadores de direcção podem piscar sem chave de ignição.

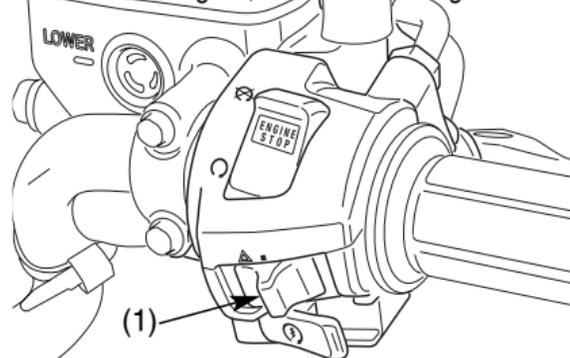
Para activar esta função, proceda da seguinte forma:

1. Rode a chave de ignição para ON e, de seguida, desloque o interruptor de emergência (1) para a posição assinalada por .
2. Todos os indicadores de direcção continuarão a piscar, mesmo depois de se rodar a chave de ignição para OFF.
3. Para desactivar a intermitência dos indicadores de direcção, coloque o interruptor das luzes de emergência em OFF.

Se deixar o interruptor em OFF durante mais de dois segundos e, de seguida, o voltar a colocar em , as luzes não se acendem.

Certifique-se de que desactiva os intermitentes de emergência quando eles já não forem necessários, caso contrário, os indicadores de direcção não funcionarão correctamente e criarão confusão nos outros condutores.

Se todos os indicadores de direcção ficarem acesos com o motor desligado, a bateria descarregar-se-á.



(1) Interruptor das luzes de emergência

COMANDOS DO PUNHO ESQUERDO

Comutador das luzes do farol (1)

Colocar o comutador na posição  (HI) para seleccionar o máximo e na posição  (LO) para seleccionar o médio.

Interruptor do comando da luz de ultrapassagem (2)

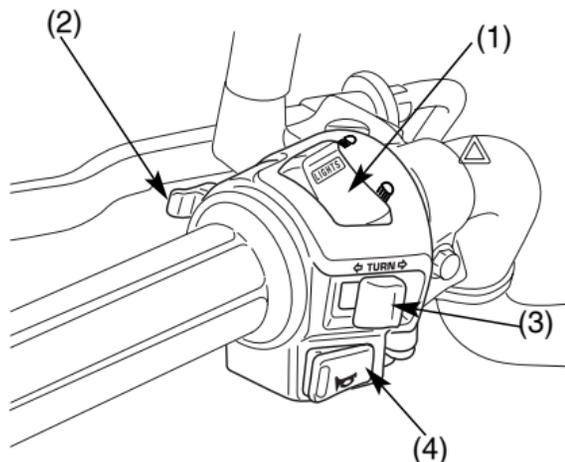
Quando se acciona este interruptor, o farol pisca sinalizando para os veículos que vêm na direcção oposta ou para a ultrapassagem.

Interruptor do pisca (3)

Deslocar o interruptor para a posição  (L) para sinalizar uma viragem à esquerda e para a posição  (R) para sinalizar uma viragem à direita. Para apagar o pisca pressionar o interruptor.

Botão da buzina (4)

Pressionar o botão para accionar a buzina.



- (1) Comutador do farol dianteiro
- (2) Interruptor do comando da luz de ultrapassagem
- (3) Interruptor dos piscas
- (4) Buzina

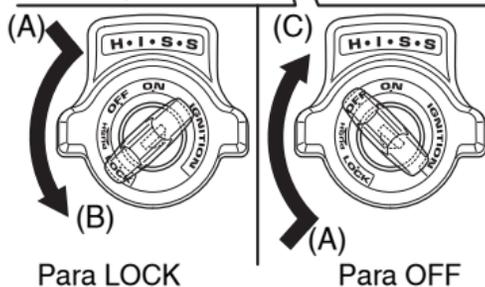
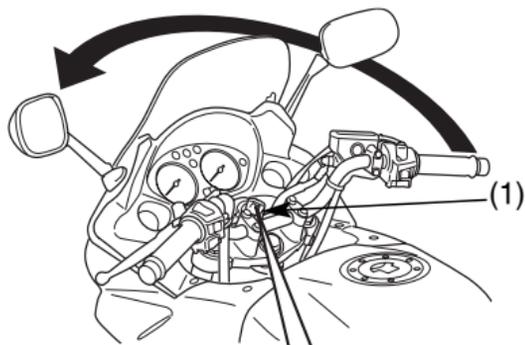
CARACTERÍSTICAS

(Não necessárias para a condução)

TRANCA DA DIRECÇÃO

Para trancar a direcção, rodar completamente o guidador para a esquerda e girar a chave (1) para a posição LOCK empurrando-a para dentro. Retirar a chave. Para destrancar a direcção, pressionar e girar a chave colocando-a em OFF.

Não girar a chave para a posição "LOCK" durante a condução da moto, porque isto provoca a perda de controlo do veículo.



(1) Chave de ignição

(A) Empurrar para dentro

(B) Girar para LOCK

(C) Girar para OFF

ASSENTO

Remoção do assento

Para remover o assento traseiro (1), insira a chave de ignição na fechadura do assento (2) e rode-a no sentido dos ponteiros do relógio. Puxe o assento para trás e levante-o.

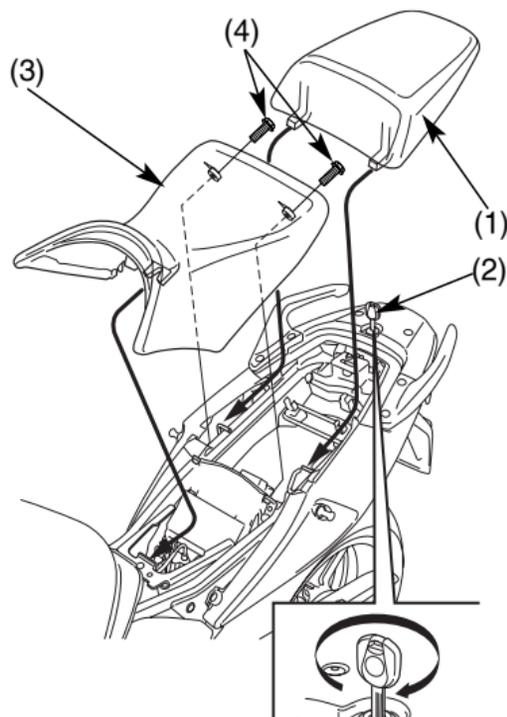
Para remover o assento dianteiro (3), desaperte os dois parafusos Allen (4) e puxe-o para trás e para cima.

Instalação do assento

Para instalar o assento dianteiro, inserir a saliência central no próprio alojamento como indicado na figura. A seguir inserir e apertar bem os dois parafusos Allen.

Para instalar o assento traseiro, inserir as duas saliências nos alojamentos presentes no chassi traseiro e pressione a parte de trás do assento.

Após a instalação, certifique-se de que o assento está devidamente bloqueado na posição.



(1) Assento traseiro
(2) Fechadura do assento

(3) Assento dianteiro
(4) Parafusos Allen

Regulação da altura do assento

Consulte as precauções de segurança da pág. 84. A altura do assento dianteiro pode ser regulado em três alturas diferentes.

Regulação do assento do piloto

Retirar o assento (pág. 59). Remover os parafusos Allen (1) da armação dianteira (2).

Remover os parafusos Allen (3) da armação traseira (4).

Colocar na posição requerida:

- a) baixa
- b) intermédia
- c) alta

Apertar de novo os parafusos com porca (1)(3) das duas armações (2)(4) e apertar com o torque conforme indicado.

Torque dos parafusos da armação
27 N•m (2,80 kgf•m)

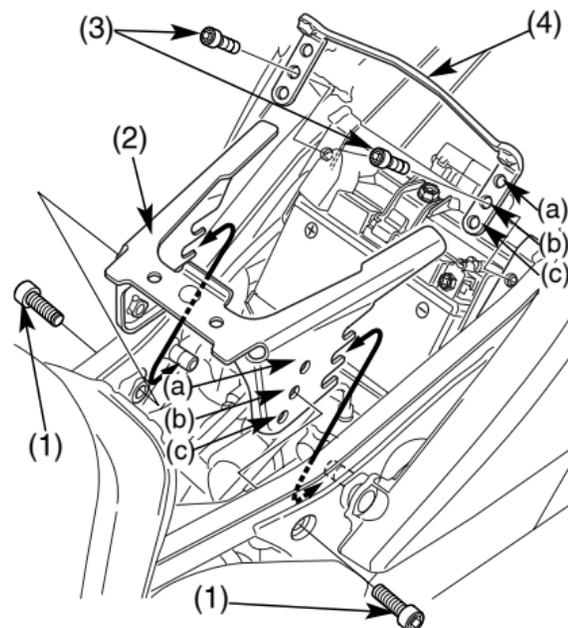
Se não for utilizada uma chave dinamométrica para esta instalação, contactar o mais rápido possível o concessionário Honda para verificar se a montagem foi realizada correctamente.

Voltar a montar o assento (pág. 59).

NOTA

Ao remover e voltar a montar a armação acima citada, contactar o próprio concessionário Honda para verificar que a montagem tenha sido realizada de

modo correcto.



- (1) Parafusos Allen
- (2) Armação dianteira
- (3) Parafusos Allen
- (4) Armação traseira

REGULAÇÃO DA ALTURA DO PÁRA- BRISAS (CBF600S/SA)

Esta operação de regulação apenas pode ser efectuada num concessionário autorizado Honda.

REGULACAO DO GUIADOR

Esta operação de regulação apenas pode ser efectuada num concessionário autorizado Honda.

PORTA-CAPACETE

O porta-capacete fica sob o assento. Remover o assento (ver pg. 59). Passar uma das extremidades do cabo (1) através do anel em D (2) do capacete.

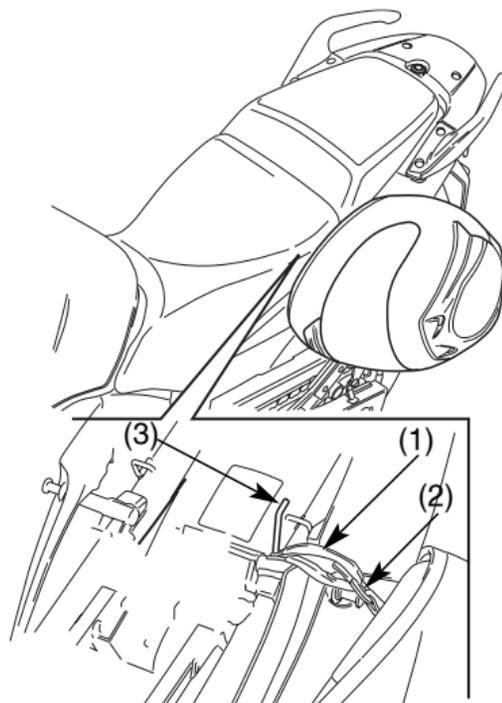
Enganchar os anéis do cabo no porta-capacete (3) e baixar o assento para bloqueá-lo.

O cabo para o porta-capacete é fornecido junto com as ferramentas.

⚠ ATENÇÃO

A condução com o capacete colocado no porta-capacete pode interferir com a roda ou com a suspensão traseira e pode causar acidentes com risco de ferimentos graves ou morte.

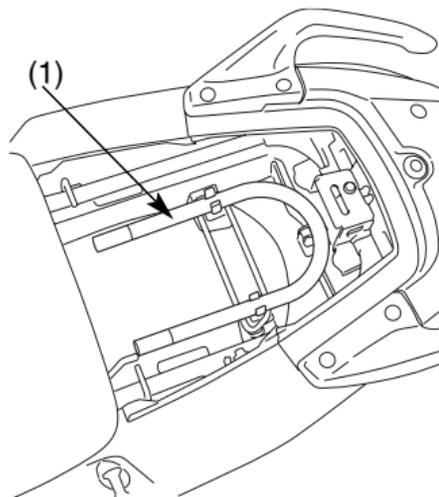
Usar o porta-capacete só quando estiver estacionado. Não conduzir com um capacete fixado no porta-capacete.



- (1) Cabo para o capacete
- (2) Anel em D
- (3) Porta-capacete

COMPARTIMENTO PARA CADEADO EM U

No guarda-lamas traseiro há um compartimento onde se pode guardar sob o assento o cadeado com forma de U (1). Alguns cadeados com forma de U podem não caber no compartimento pelas dimensões ou pela forma diferente.



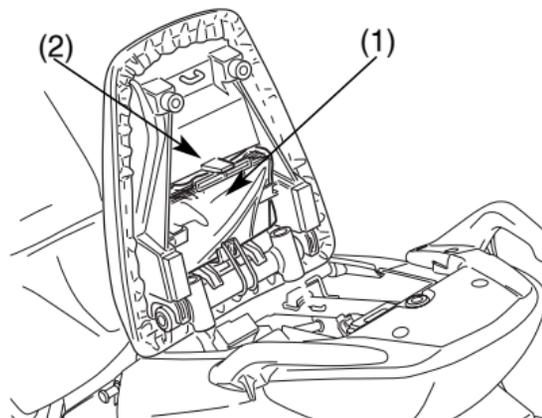
(1) Cadeado com forma de U

PORTA-DOCUMENTOS

A bolsa dos documentos (1) fica no vão (2) por baixo do assento.

Tanto este manual do utilizador quanto outros documentos podem ser guardados no porta-documentos.

Prestar atenção para não molhar este sector quando lavar a moto.



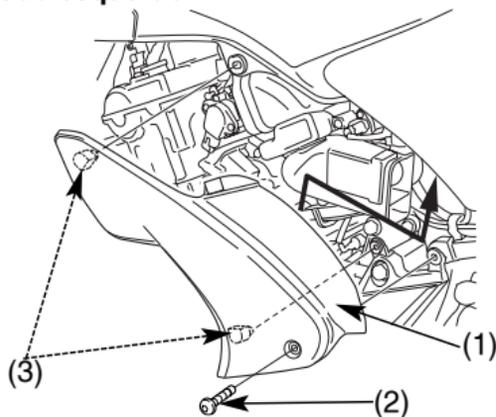
(1) Bolsa de documentos
(2) Porta-documentos

COBERTURAS LATERAIS

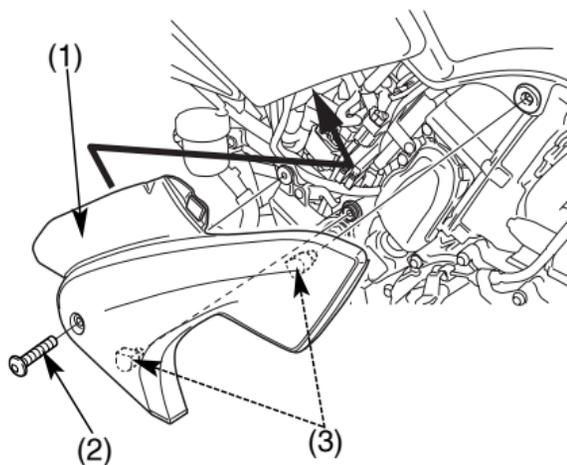
As coberturas laterais (1) devem ser removidas para poder efectuar a manutenção da bateria e do elemento do filtro de ar e do amortecedor traseiro. Para remover as coberturas laterais esquerda e direita:

1. Tirar o parafuso (2) e puxe o flanco para o exterior.
2. Retire as linguetas (3) da respectiva sede.

Lado esquerdo



Lado direito



- (1) Coberturas laterais
- (2) Parafuso
- (3) Linguetas

POSIÇÃO DO DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL PARA AS OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

A parte dianteira do depósito de combustível pode ser levantada para as operações de manutenção. Não é necessário esvaziar o depósito.

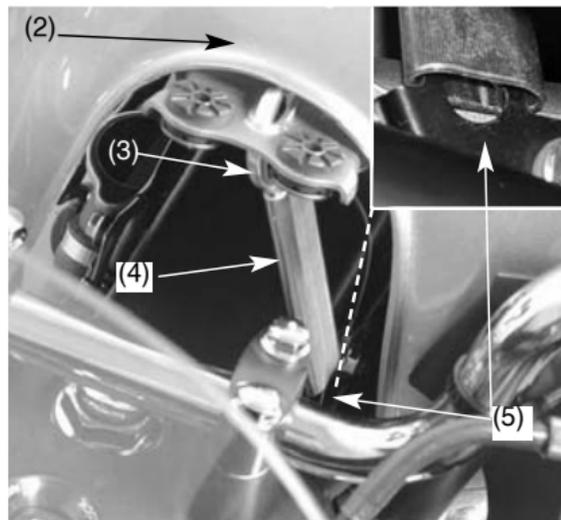
Para levantar:

1. Remover as semi-carenagens direita e esquerda (pág. 67) (CBF600S/SA).
2. Levantar a motocicleta no descanso com a marcha em ponto morto e o interruptor de ignição em "OFF". Controlar que a tampa de abastecimento combustível esteja fechada.
3. Retirar o assento (pág. 59) e as coberturas laterais (pág. 64).
4. Remover os dois parafusos com porca e os colares (1).



(1) Parafusos com porca/colares

5. Levantar a parte dianteira do depósito (2) e sustentá-la inserindo a chave (3) na extensão (4) como mostra a figura.
6. Inserir a base da extensão no gancho do estribo (5) no chassi, como mostra a figura. Não levantar o depósito do combustível mais de quanto seja permitido pelo filo. Controlar que o depósito seja estável e seguro antes de intervir. Prestar atenção para não danificar cabos, tubulações e cablagens.



(2) Depósito
(3) Chave

(4) Extensão
(5) Estribo

REMOÇÃO DAS SEMI-CARENAGENS (CBF600S/SA)

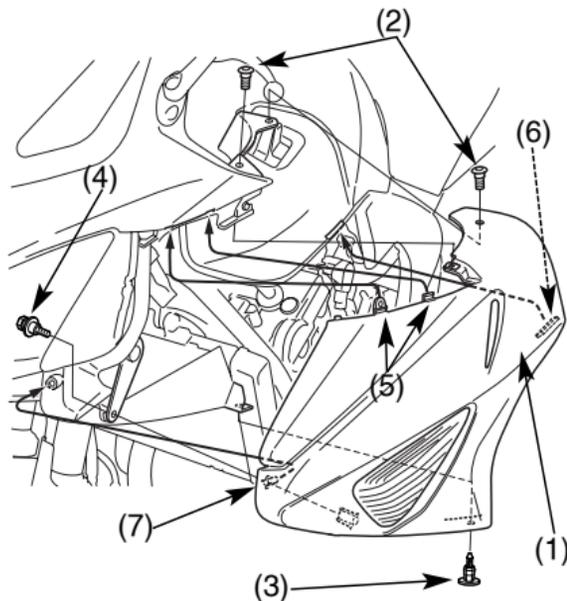
As coberturas laterais (1) devem ser removidas para poder efectuar a manutenção na zona do farol.

Remoção:

1. Remover os dois parafusos sextavados superiores (2).
2. Remover o fecho inferior (3) do alojamento pressionando o centro do mesmo e depois extraindo-o.
3. Remover o parafuso com porca (4). Extrair as linguetas (5) do respectivo alojamento, extrair o velcro interno (6) no depósito e fazer deslizar a semi-carenagem para a frente até libertar o encaixe dianteiro (7).
4. Desligue o conector do cabo dos piscas dianteiros.

Instalação:

1. Voltar a montar as partes seguindo a ordem inversa à da remoção.

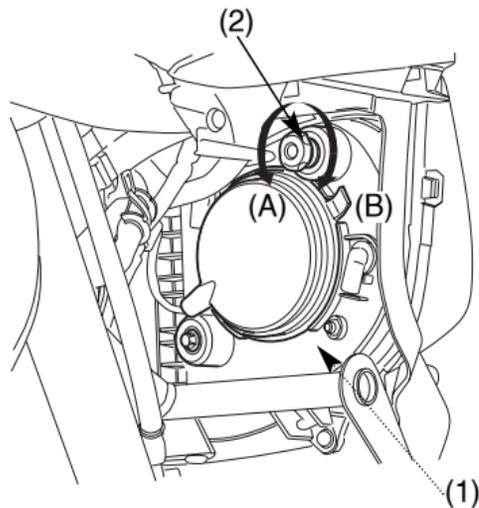


- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| (1) Semi-carenagem esquerda | (4) Parafuso com porca |
| (2) Parafusos Allen | (5) Linguetas |
| (3) Fecho | (6) Velcro interno |
| | (7) Encaixe dianteiro |

AFINAÇÃO VERTICAL DO FEIXE DE LUZ DO FAROL (CBF600S/SA)

A regulação vertical pode ser efectuada rodando o punho (2) para dentro e para fora, conforme necessário.

Observe as leis e as normas locais.



(1) Caixa do farol

(2) Punho

(A) Baixo

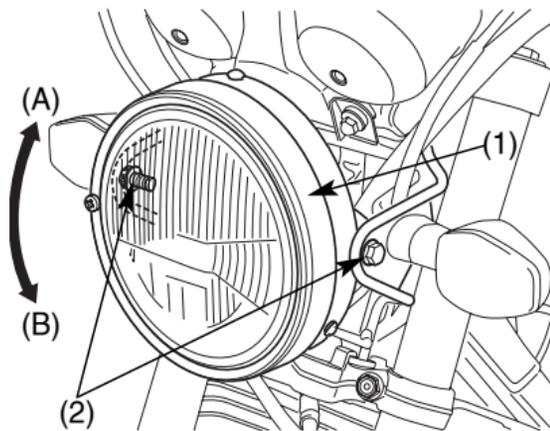
(B) Alto

AFINAÇÃO VERTICAL DO FEIXE DE LUZ DO FAROL (CBF600N/NA)

A afinação vertical pode ser efectuada deslocando o farol (1) conforme necessário.

Para deslocar o farol (1), aliviar os parafusos (2). Apertar os parafusos (2) depois da afinação.

Observar as leis e as normas locais.



(1) Caixa do farol

(2) Parafusos

(A) Alto

(B) Baixo

CONDUÇÃO DA MOTO

INSPECÇÃO PRÉ-CONDUÇÃO

É muito importante gastar algum tempo antes da condução para inspeccionar e verificar as condições da moto. Se houver algum problema, consultar o seu concessionário Honda.

ATENÇÃO

Uma manutenção imprópria da moto ou a não correcção de um problema antes da condução pode causar acidentes com riscos de graves ferimentos ou morte.

Efectuar sempre a inspecção pré-condução antes de corrigir eventuais problemas.

1. Nível do óleo do motor – Adicionar óleo para motor se for necessário (pág. 42). Verificar se há fugas.
2. Nível do combustível – Reabastecer se necessário (pág. 39). Verificar se há fugas.
3. Nível do fluido de arrefecimento - Adicionar fluido de arrefecimento se necessário. Verificar se não há fugas (pág. 37).
4. Travões dianteiros e traseiros – Verificar o funcionamento dos mesmos e verificar se há fugas do líquido para travões (pág. 32).
5. Pneus – Verificar o estado e o enchimento (pág. 43).
6. Corrente de transmissão – Verificar o estado e a folga (pág.104). Se necessário regulá-la e lubrificá-la.
7. Acelerador – Verificar que abre e fecha bem em todas as posições da direcção.

8. Luzes e buzina – Verificar se o farol, o farolim traseiro/luz do travão, os piscas e a buzina estão a funcionar correctamente.
9. Interruptor de paragem motor – verificar se está a funcionar correctamente (pág. 55).
10. Corta-circuitos da ignição – Verificar se está a funcionar correctamente (pág. 111).

ARRANQUE DO MOTOR

Seguir sempre o procedimento para o arranque apropriado indicado abaixo.

Esta moto tem um sistema de corta-circuitos da ignição. Não se pode arrancar com o motor se o descanso lateral estiver baixado, a não ser que o motor esteja em ponto morto. Se o descanso lateral estiver levantado, o motor pode ser ligado com a transmissão em ponto morto, ou engrenada mas com a embraiagem accionada. Depois de ter arrancado o motor com o descanso baixado, o motor pára se tentar engrenar uma mudança.

Para proteger o conversor catalítico do escape do motociclo, evitar períodos prolongados de espera com o motor ligado e o uso de gasolina com chumbo.

Os gases de escape da moto contêm o venenoso monóxido de carbono. Níveis elevados de monóxido de carbono podem acumular-se rapidamente em lugares fechados como uma garagem. Não deixar o motor ligado numa garagem com a porta fechada. E mesmo com a porta aberta, ligar o motor só o tempo necessário para levar a moto para fora da garagem.

Não usar o motor eléctrico de arranque por mais de 5 segundos de cada vez. Soltar o botão de arranque por cerca de 10 segundos antes de pressioná-lo de novo.

Preparativos

Antes de ligar o motor, introduzir a chave, colocar o interruptor de ignição em ON e verificar se:

- A caixa de velocidades está em ponto morto (Posição NEUTRA).
A luz correspondente acende-se.
- O interruptor de paragem do motor está na posição  (RUN).
- O indicador da pressão do óleo do motor está aceso.
- O indicador do PGM-FI está apagado.
- O indicador do sistema de imobilização (HISS) está apagado (OFF).
- O indicador luminoso do ABS está aceso (pág.27) (CBF600SA/NA)

O indicador de pressão do óleo baixo deve apagar-se 2-3 segundos depois que o motor partir. Se continuar a piscar, parar imediatamente o motor e verificar o nível do óleo do motor.

NOTA

O uso do motor com uma pressão do óleo insuficiente pode causar danos sérios ao motor.

Procedimento de arranque

Esta moto possui um motor de injeção programada de combustível com dispositivo de arranque rápido automático.

Proceda como abaixo indicado.

Seja qual for a temperatura do ar

- Prima o botão de arranque com o acelerador completamente fechado.

O motor não pega se o acelerador estiver totalmente aberto (porque o módulo de controlo electrónico interrompe a alimentação de combustível).

Mesmo que o líquido de refrigeração do motor fique abaixo da temperatura especificada, por vezes, quando se aumenta o regime do motor, a ventoinha de arrefecimento começa a funcionar, mas isso é normal.

Acelerando bruscamente ou deixando o motor num ralenti muito alto durante mais de 5 minutos, com uma temperatura atmosférica normal, podem ocorrer descolorações do tubo de escape.

Motor afogado

Se o motor não pegar após repetidas tentativas, pode ser que o motor esteja afogado com um excesso de combustível.

1. Para limpar um motor afogado, coloque o interruptor de paragem do motor na posição  (RUN).
2. Abra ao máximo o comando do acelerador.
3. Prima o botão do motor de arranque durante 5 segundos.
4. Siga o procedimento normal de arranque.
5. Se o motor pegar com um ralenti irregular, abra ligeiramente o comando do acelerador.

Se, pelo contrário, o motor não pegar, aguarde pelo menos 10 segundos e efectue novamente as operações indicadas nos pontos 1-4.

Desactivação da ignição

A moto foi concebida para parar automaticamente o motor e a bomba de combustível em caso de queda (um sensor de inclinação desactiva o sistema de ignição). Antes de ligar novamente o motor, é necessário colocar o interruptor de ignição na posição OFF e, em seguida, de novo para a posição ON.

RODAGEM

Para garantir a fiabilidade e as prestações futuras da moto, prestar muita atenção a como se conduz durante os primeiros 500 km. Neste período, evitar arranques a toda velocidade e acelerações rápidas.

CONDUÇÃO

Rer a secção “Segurança na condução” (pág. 1-7) antes do arranque.

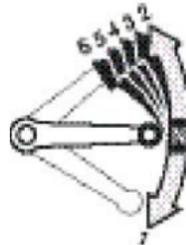
Verificar o funcionamento do mecanismo do descanso lateral. (Ler a secção do “CALENDÁRIO DE MANUTENÇÃO” pág. 85 e a explicação “DESCANSO LATERAL” na pág. 111).

Certificar-se de que materiais inflamáveis como relvas ou folhas secas não entrem em contacto com o sistema de escape durante a condução, quando em momentos de espera com o motor ligado ou quando a motociclo estiver estacionado.

1. Após ter aquecido o motor, a moto está pronta para partir.
2. Com o motor ao ralenti, puxar a manete da embraiagem e pressionar o pedal das mudanças para engrenar a primeira mudança.
3. Lentamente soltar a manete da embraiagem e ao mesmo tempo aumentar gradualmente a velocidade do motor abrindo o acelerador. Coordenando a

acção do punho do acelerador e da manete da embraiagem obtém-se um arranque fácil e leve.

4. Após ter alcançado uma certa velocidade, fechar o acelerador, puxar a manete da embraiagem e passar à 2ª mudança levantando o pedal das mudanças. Repetir esta mesma sequência para engrenar as mudanças superiores.
5. Coordenar a acção do acelerador e dos travões para uma desaceleração uniforme.
6. Accionar simultaneamente ambos os travões dianteiro e traseiro, sem exercer uma força que bloqueie as rodas, porque se não reduz a eficiência da travagem e o controlo da moto torna-se difícil.



TRAVAGEM

A moto CBF600SA/NA está equipada com Sistema de Travagem Combinado. Quando se acciona a manete do travão dianteiro, aplica-se ao travão dianteiro. Quando se carrega no pedal do travão traseiro, aplica-se ao travão traseiro e uma parte ao travão dianteiro. Para obter uma eficácia de travagem completa, use simultaneamente a manete e o pedal, como habitualmente se faz com o sistema de travagem convencional de qualquer moto.

Para travar normalmente, usar tanto o pedal quanto a manete do travão enquanto se reduz a marcha com a velocidade. Para obter o máximo da potência de travagem, fechar o acelerador e agir com firmeza sobre pedal e a manete, e largar a manete da embraiagem logo antes de parar completamente para evitar que o motor se desligue.

Informações de segurança importante:

- O uso separado só da manete do travão ou só do pedal do travão reduz as prestações de travagem.
- Uma aplicação extrema dos comandos de travagem pode causar o bloqueio das rodas, reduzindo o controlo da moto.
- Se possível, reduzir a velocidade ou travar antes de fazer uma curva; fechando o acelerador ou travando durante a curva as rodas podem deslizar. O deslize das rodas reduz o controlo da moto.
- Quando se conduz em pisos molhados ou sob chuva, ou sobre superfícies não compactas, a capacidade de manobra e travagem é menor. Conduzir de modo constante nestas condições. Acelerações, curvas ou travagens repentinas podem causar perda de controlo. Por segurança usar a máxima a travar, acelerar e curvar.

- Quando percorrer descidas longas e íngremes, usar o motor como travão reduzindo as mudanças e usar os dois travões intermitentemente.
Se usar os travões continuamente, estes podem sobreaquecer e perder a eficácia.
- Se mantiver o pé sobre o pedal do travão ou a mão na manete do travão durante a condução, a luz do travão pode acender, confundindo os outros condutores. Isto também pode sobreaquecer os travões, reduzindo a sua eficácia.

Sistema anti-bloqueio dos travões (ABS) (CBF600SA/NA)

Este modelo está também equipado com sistema anti-bloqueio dos travões (ABS), concebido para ajudar a evitar o bloqueio das rodas quando se trava bruscamente em superfícies irregulares ou não compactas durante a condução em linha recta. Mesmo que as rodas não bloqueiem, quando se trava bruscamente em curvas, a moto pode perder aderência, com conseqüente perda de controlo.

Em algumas situações, em superfícies irregulares ou não compactas, uma moto equipada com ABS pode precisar de uma maior distância de paragem em relação a uma moto sem ABS.

O ABS não pode compensar condições da via, erros de juízo ou uma utilização imprópria dos travões. É sempre responsabilidade do condutor guiar a velocidades razoáveis consoante as condições atmosféricas, a superfície da estrada e o estado do trânsito e

deixar uma margem de segurança.

O ABS é controlado automaticamente e está sempre activo.

- O ABS pode ser activado ao passar sobre um desnível brusco a descer ou subir da superfície da estrada.
É importante seguir as recomendações sobre os pneus (pág. 47). O computador do ABS actua comparando a velocidade das rodas. A utilização de pneus não aconselhados pode influenciar a velocidade das rodas e confundir o computador do ABS.
- O ABS não funciona a baixas velocidades (cerca de 10 km/h ou menos).
- O ABS não funciona se a bateria estiver descarregada.

Luz de indicação (ABS) (CBF600SA/NA)

Normalmente, esta luz acende-se quando se coloca o interruptor de ignição na posição ON e apaga-se depois de se conduzir o motociclo a uma velocidade superior a 10 km/h. Em caso de problemas no sistema de ABS, este indicador pisca e permanece iluminado. Quando a luz está acesa, o ABS não funciona.

Se a luz do ABS se acender durante a marcha, pare a moto num local seguro e desligue o motor.

Volte a colocar o interruptor de ignição na posição ON. A luz deve acender-se e apagar-se depois de se conduzir o motociclo a uma velocidade superior a 10 km/h. Se a luz não se apagar, o ABS não funciona mas o sistema dos travões funciona e fornece a capacidade de travagem normal. Mesmo assim, mande inspeccionar o sistema a um concessionário Honda assim que possível.

A luz do ABS pode acender-se se se fizer girar a roda traseira a alta velocidade durante mais de 30 segundos enquanto o motociclo estiver direito sobre um suporte adequado. Trata-se de uma situação normal. Coloque o interruptor de ignição na posição OFF e, de seguida, em ON. A luz deve acender-se e apagar-se depois de se conduzir o motociclo a uma velocidade superior a 30 km/h.

PARQUEAMENTO

1. Após a paragem da moto, colocar a transmissão em ponto morto, girar o guiador completamente para a esquerda, posicionar o interruptor de ignição em “OFF” e retirar a chave.
2. Ao parquear, apoiar a moto no descanso lateral ou descanso central.

Parquear a moto num terreno plano e sólido para evitar que caia.

Se for necessário parquear em terreno inclinado, virar a moto para a subida a fim de evitar que escorregue do descanso lateral.

3. Trancar a direcção para prevenir roubos (pág. 58).

Certificar-se de que materiais inflamáveis como relvas ou folhas secas não entram em contacto com o sistema de escape quando o motociclo estiver estacionado.

SUGESTÕES CONTRA ROUBO

1. Trancar sempre a direcção e nunca deixar a chave no interruptor de ignição. Isto pode parecer elementar, mas as pessoas tendem a esquecer.
2. As informações de registo da moto devem ser sempre cuidadas e actualizadas.
3. Parquear sempre a moto numa garagem fechada, se possível.
4. Usar um dispositivo anti-roubo suplementar de boa qualidade.
5. Escrever o seu nome, endereço e número de telefone neste manual do proprietário e conservá-lo na moto.

Muitas vezes as motos roubadas são identificadas graças às informações escritas no manual encontrado ainda na moto.

NOME: _____

ENDEREÇO: _____

TELEFONE: _____

MANUTENÇÃO

IMPORTÂNCIA DA MANUTENÇÃO

Uma moto bem conservada é essencial para uma condução segura, económica e sem problemas. Ajuda também a reduzir a poluição.

Para ajudar a cuidar correctamente da moto, as páginas seguintes incluem um Calendário de manutenção e um Registo de manutenção para a manutenção periódica.

Estas instruções baseiam-se no facto de que a moto será utilizada exclusivamente para os fins para os quais foi projectada. O seu uso contínuo a velocidades muito altas ou em condições excessivamente húmidas ou poeirentas requer intervenções mais frequentes do que especificado no Calendário de manutenção. Consultar o seu concessionário Honda para conselhos sobre as indicações aplicáveis às suas exigências

de uso.

Se a moto capotar ou for envolvida em acidentes, inspeccionar todas as peças principais num concessionário Honda, mesmo se algumas coisas puderem ser reparadas pessoalmente.

⚠ ATENÇÃO

Uma manutenção imprópria desta moto ou a falta de correcção de um problema antes da condução pode causar acidentes com riscos de graves ferimentos ou morte.

Seguir sempre as recomendações e o calendário de manutenção e inspecção neste manual do proprietário.

SEGURANÇA DA MANUTENÇÃO

Esta secção inclui instruções sobre algumas intervenções de manutenção importantes. Podem-se efectuar algumas destas intervenções com as ferramentas fornecidas se possui alguma habilidade mecânica.

Outras intervenções são mais difíceis e requerem equipamentos especiais e devem ser realizadas por profissionais. A remoção das rodas deve ser normalmente efectuada só por um concessionário Honda ou por outro mecânico qualificado; as instruções fornecidas neste manual servem só para casos de emergência.

A seguir estão indicadas algumas das precauções de segurança mais importantes. Não podemos advertir sobre todos os perigos possíveis durante a execução da manutenção. É o utilizador a decidir se efectua ou não uma intervenção pessoalmente.

⚠ ATENÇÃO

Não respeitar as instruções e as precauções de manutenção pode causar ferimentos graves ou a morte.

Seguir sempre os procedimentos e as precauções neste manual.

PRECAUÇÕES DE SEGURANÇA

- Certificar-se de que o motor está desligado antes de fazer manutenções ou reparações. Isto ajuda a eliminar vários riscos potenciais:
 - **Envenenamento por monóxido de carbono do motor.**
Certificar-se de ter uma ventilação adequada enquanto o motor estiver a funcionar.
 - **Queimaduras causadas por peças quentes.**
Deixe o motor e o escape arrefecerem antes de lhes tocar.
 - **Ferimentos causados por peças móveis.**
Não accionar o motor sem estar instruído sobre como fazê-lo.
- Ler as instruções antes de iniciar e certificar-se de que possui as ferramentas e a habilidade profissional necessárias.
- Para evitar que a moto caia, estacioná-la numa superfície firme e bem nivelada,

usando o descanso lateral ou mantendo-a em pé com um suporte adequado.

- A fim de reduzir as possibilidades de incêndio ou explosão, tomar cuidado quando estiver a trabalhar próximo do combustível ou das baterias. Usar somente solventes não inflamáveis, não usar gasolina para limpar peças da moto. Manter cigarros, faíscas e chamas longe da bateria e das peças relacionadas com combustível.

Lembre-se de que o seu concessionário Honda conhece bem a sua moto e tem todo o equipamento necessário para a sua manutenção e reparação.

Para garantir a melhor qualidade das prestações e maior fiabilidade, usar somente peças originais Honda ou os seus equivalentes para reparar ou repor peças.

CALENDÁRIO DE MANUTENÇÃO

Realize a “Inspeção pré-condução” (pág. 69) em cada um dos períodos de manutenção programados.

I: INSPECCIONAR E LIMPAR, AFINAR, LUBRIFICAR OU SUBSTITUIR SE NECESSÁRIO.

C: LIMPAR, R: SUBSTITUIR, A: AFINAR, L: LUBRIFICAR.

As seguintes operações requerem alguns conhecimentos de mecânica. Algumas partes (particularmente as assinaladas com * e **) requerem informação e ferramentas adicionais. Contacte o seu concessionário Honda.

* A manutenção e reparação deste motociclo deve ser sempre realizada pelo seu concessionário oficial Honda, a menos que o proprietário seja mecanicamente qualificado e possua as ferramentas apropriadas e as informações necessárias para a realização destes trabalhos. Consulte o Manual de Oficina Honda.

** Para sua maior segurança, recomendamos que estes componente sejam sempre reparados apenas pelo seu concessionário Honda.

Honda recomenda que o seu concessionário Honda realize um teste de condução em estrada depois da realização de cada manutenção periódica.

NOTA

- (1) Para percursos quilométricos maiores, repetir com a frequência indicada aqui.
- (2) Fazer manutenções mais frequentes se a moto for utilizada em zonas excessivamente molhadas ou poeirentas.
- (3) Efectue uma manutenção mais frequente se a moto for utilizada muitas vezes em condições de chuva ou se conduzir com o acelerador completamente aberto.
- (4) Substituir a cada 2 anos, ou ao alcançar as quilometragens indicadas, segundo a situação que se verificar primeiro. A substituição requer uma habilidade mecânica adequada.

INTERVALO		CONDIÇÃO QUE SE VERIFICA PRIMEIRO ↓	→		LEITURA DO CONTA-QUILÓMETROS [NOTA (1)]							
			x 1000 km		1	6	12	18	24	30	36	Ver página
		PARTE DA MOTO	NOTA	MESES								
*	TUBO COMBUSTÍVEL						I		I		I	-
*	FUNCIONAMENTO DO ACELERADOR						I		I		I	101
	FILTRO DE AR	NOTA (2)						I			I	102
	RESPIRO DO CÁRTER	NOTA (3)				C	C	C	C	C	C	96
	VELAS						I		R		I	97
*	FOLGA DAS VÁLVULAS								I			-
	ÓLEO DO MOTOR				R		R		R		R	91
	FILTRO DO ÓLEO MOTOR				R		R		R		R	93
	REFRIGERANTE RADIADOR	NOTA (4)					I		I		R	37,103
*	CIRCUITO DE ARREFECIMENTO						I		I		I	-
*	SISTEMA SECUNDÁRIO DE ABASTECIMENTO DE AR						I		I		I	-
	CORRENTE DE TRANSMISSÃO								A cada 1000 km I, L			104

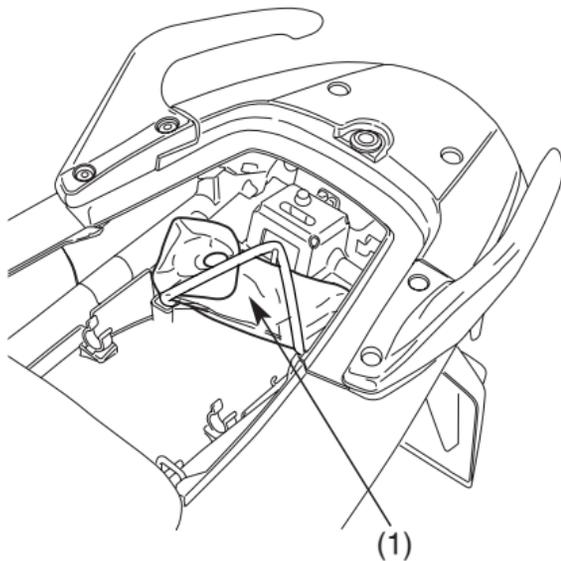
INTERVALO		CONDIÇÃO QUE SE VERIFICA PRIMEIRO ↓	LEITURA DO CONTA-QUILÓMETROS [NOTA (1)]								Ver página
			→	x 1000 km	1	6	12	18	24	30	
PARTE DA MOTO		↓	x 1000 mi	0,6	4	8	12	16	20	24	Ver página
		NOTA	MESES		6	12	18	24	30	36	
	GUIA DA CORRENTE										110
	LÍQUIDO DOS TRAVÕES	NOTA (4)					R			R	32
	DESGASTE DAS PASTILHAS DOS TRAVÕES										119
	SISTEMA DE TRAVAGEM										32,119
*	INTERRUPTOR LUZES TRAVÕES										129
*	ALTURA DO FAROL										-
	SISTEMA DA EMBRAIAGEM										35
	DESCANSO LATERAL										111
*	SUSPENSÕES										-
*	PORCAS, PARAFUSOS, ÓRGÃOS DE JUNÇÃO										-
**	RODAS/PNEUS										-
**	ROLAMENTOS COLUNA DA DIRECÇÃO										-

KIT DE FERRAMENTAS

O kit de ferramentas (1) encontra-se na caixa colocada por baixo do assento.

Com as ferramentas do kit podem-se efectuar algumas reparações de emergência, ou de qualquer maneira menos importantes, além de certas substituições na beira da estrada.

- Chave de caixa 8 x 10 mm
- Chave de caixa 12 x 14 mm
- Chave de caixa 14 x 17 mm
- Barra de prolongação
- Chave de bocas 27 mm
- Chave de bocas 22 mm
- Chave allen No. 5
- Chave velas
- Chave de fendas
- Cabo da chave de fendas
- Chave de dente
- Cabo porta-capacete
- Extrator de fusíveis
- Bolsa de ferramentas

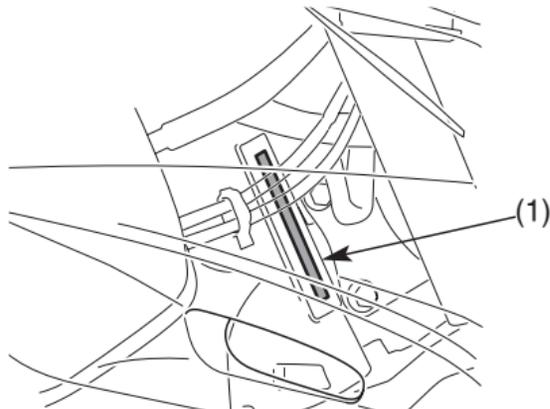


(1) Kit de ferramentas

NÚMEROS DE SÉRIE

Os números de série do quadro e do motor são necessários para registar a moto. Estes também podem ser solicitados pelo concessionário para a encomenda de peças de reposição. Escrever nos espaços abaixo os números como referência.

QUADRO N. _____

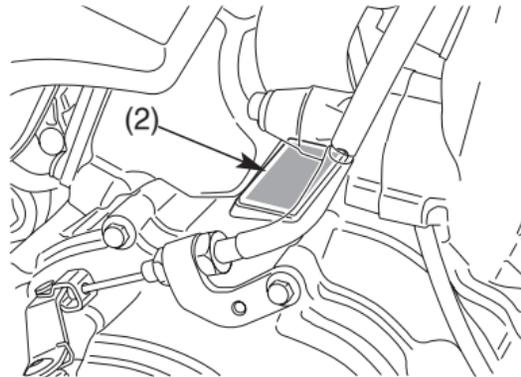


(1) Número do quadro

O número de série do quadro (1) está gravado do lado direito da coluna da direcção.

O número de série do motor (2) está impresso na parte direita do bloco do motor.

MOTOR N. _____



(2) Número do motor

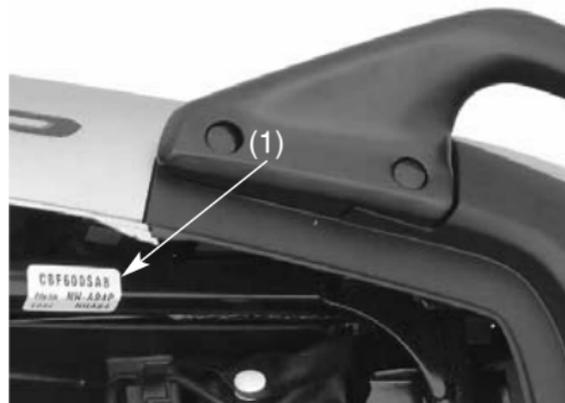
ETIQUETA DE IDENTIFICAÇÃO DA COR

A etiqueta da cor (1) está colada no quadro sob o assento (pág. 59).

Esta serve para a encomenda das peças de reposição. Escrever nos espaços abaixo a cor e o código como referência.

COR _____

CODIGO _____



(1) Etiqueta cor

ÓLEO DO MOTOR

Consultar as precauções de segurança na pág. 84.

Conselhos sobre o óleo

Classificação API	SG ou superior, excepto os óleos com a indicação de poupança energética colocada na etiqueta circular API
Viscosidade	SAE 10W-30
Standard JASO T 903	MA

Óleo recomendado

Óleos Honda "4-STROKE MOTORCYCLE" (óleo para motos de motores a 4 tempos) ou equivalente.

Esta moto não necessita de aditivos para o óleo. Utilizar o óleo recomendado.

Não utilizar óleos com aditivos à base de grafite ou molibdeno. Poderão comprometer o funcionamento da embraiagem.

Não utilizar óleos API SH ou de graduação superior, que apresentem a etiqueta circular API de "poupança energética" na embalagem.

Poderão afectar a lubrificação e o desempenho da embraiagem.



NÃO RECOMENDADO

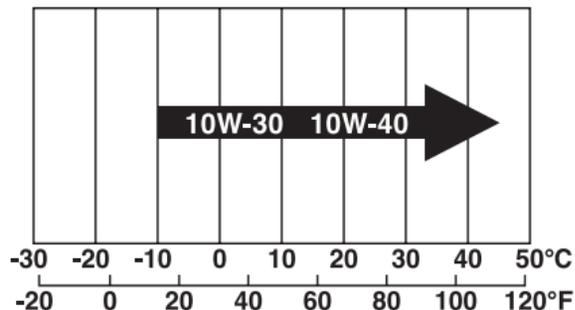


OK

Não utilizar óleos de competição não detergentes, vegetais ou à base de óleo de ricínio.

Viscosidade

O grau de viscosidade do óleo motor deve basear-se na média das temperaturas atmosféricas prevaletentes na área de uso da moto. Segue um guia para a selecção do grau da viscosidade correcto do óleo a ser usado segundo as várias temperaturas atmosféricas.

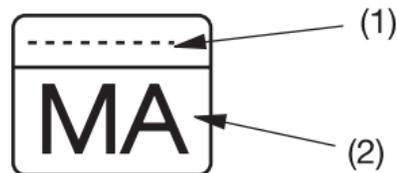


Norma JASO T 903

A norma JASO T 903 representa um índice para a selecção do óleo para motos com motores a 4 tempos.

Existem duas classes: MA e MB.

As embalagens dos óleos que respeitam essa norma possuem a respectiva etiqueta. Por exemplo, a seguinte etiqueta indica a classificação MA.



PRODUCT MEETING JASO T 903
COMPANY GUARANTEEING THIS MA PERFORMANCE:

- (1) Número do código da empresa distribuidora do óleo
- (2) Classificação do óleo

Óleo do motor e filtro

A qualidade do óleo do motor é essencial para uma duração maior da vida útil do motor.

Trocar o óleo do motor como indicado no calendário de manutenção (pág. 86).

Se a condução do veículo ocorrer em ambientes poeirentos, a troca de óleo deverá ser feita com uma frequência maior da indicada no calendário de manutenção.

O óleo deve ser deitado fora respeitando-se as normas de salvaguarda do ambiente. Aconselhamos recolher o óleo num recipiente vedado para depois levá-lo a um centro de reciclagem ou a um posto de reabastecimento para a reciclagem. Não deitar o óleo no lixo ou no chão ou em descargas comuns.

O óleo usado pode provocar cancro de pele se deixado em contacto com a mesma por períodos prolongados. Mesmo que isto seja altamente improvável a não ser que se use o óleo quotidianamente, é aconselhável lavar as

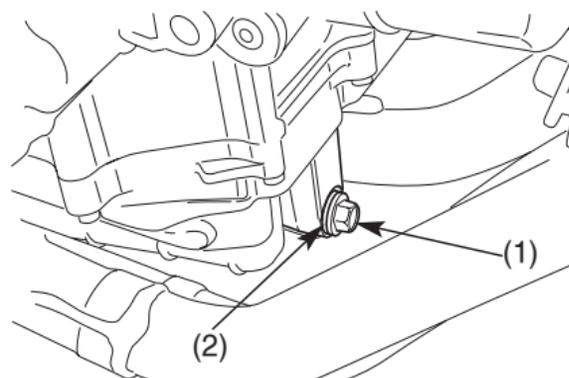
mãos cuidadosamente com água e sabão após ter manuseado o óleo.

A troca do filtro do óleo requer o uso de uma ferramenta adequada ao filtro e de uma chave dinamométrica. Se tais ferramentas não estiverem à disposição e/ou se o operador não possuir a habilidade necessária para a intervenção, aconselhamos recorrer ao seu concessionário Honda.

Se a chave dinamométrica não for utilizada para este tipo de instalação recorrer ao seu concessionário Honda a fim de verificar se a montagem foi feita correctamente.

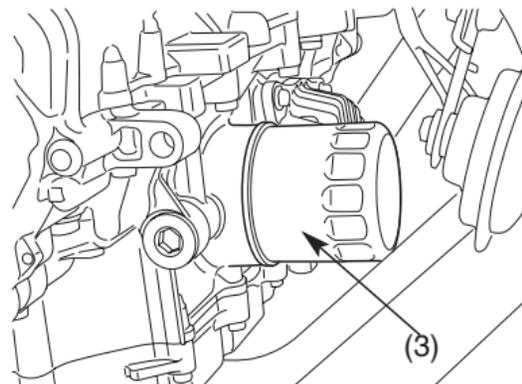
Efectuar a troca de óleo do motor com o motor à temperatura normal de funcionamento e com a mota em posição de descanso para garantir drenagem completa e rápida.

1. Para drenar o óleo, retire o tampão de enchimento do óleo (pág. 42), o bujão de drenagem de óleo (1) e a anilha de vedação (2).



(1) Bujão de drenagem do óleo
(2) Anilha de vedação

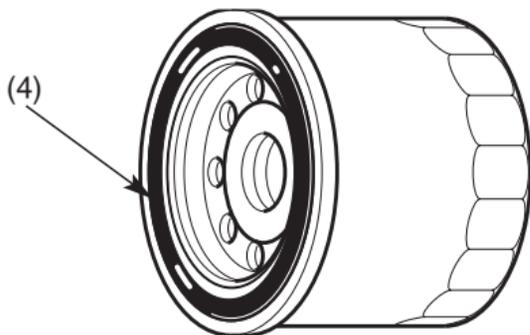
2. Retire o filtro do óleo (3) com uma chave para filtros e drene o óleo residual. Deite fora o filtro do óleo.



(3) Filtro do óleo

3. Lubrificar com óleo motor o novo vedante de borracha do filtro do óleo (4).
4. Utilizando a ferramenta especial e uma chave dinamométrica, instalar o filtro de óleo novo e apertar com o seguinte torque:
26 N•m (2,7 kgf•m)

O uso de filtros originais Honda, mas de tipo diferente do previsto, ou de filtros não Honda de qualidade não equivalente, pode causar um desgaste precoce do motor ou a degradação das prestações.



(4) Vedante do filtro do óleo

5. Verificar se a anilha de vedação do bujão de drenagem está em boas condições e recolocar o bujão no lugar. Substituir a anilha de vedação a cada duas trocas ou, se necessário, todas as vezes.

Torque de aperto do bujão de drenagem do óleo:

30 N•m (3,0 kgf•m)

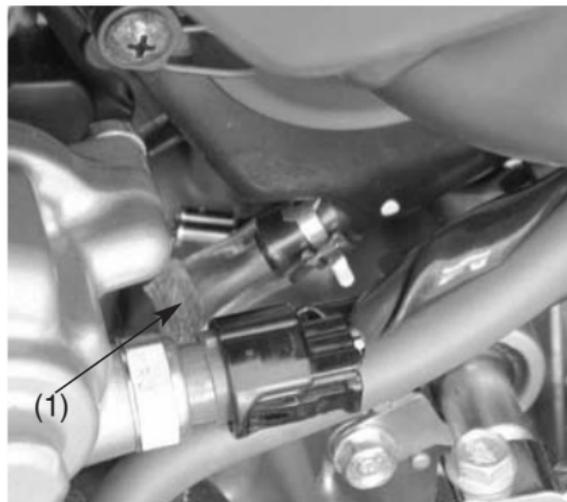
6. Encher o reservatório com o óleo recomendado:
2,8 l
7. Colocar o tampão.
8. Arrancar com o motor e deixá-lo rodar ao ralenti por 3-5 minutos.
9. Cerca de 2-3 minutos após ter desligado o motor, verificar, através do vidro de inspeção no cárter, se o nível do óleo se encontra à altura da marca de nível superior (pág. 42), mantendo o motociclo na posição vertical numa superfície plana. Certificar-se de que não existem fugas de óleo.

RESPIRO DO CARTER

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

1. Remover os depósitos do tubo de drenagem (1), depositando-os num recipiente adequado.
2. Reinstalar o bujão do tubo de drenagem.

A manutenção deve ser efectuada mais frequentemente se a moto for usada sob chuva, a alta velocidade, depois de tê-la lavado ou se por acaso ela tiver caído. Efectuar a manutenção também se houver depósitos na parte transparente do tubo de drenagem.



(1) Tubo de drenagem

VELAS

Consulte as precauções de segurança da pág. 84.

Velas recomendadas:

Normais:

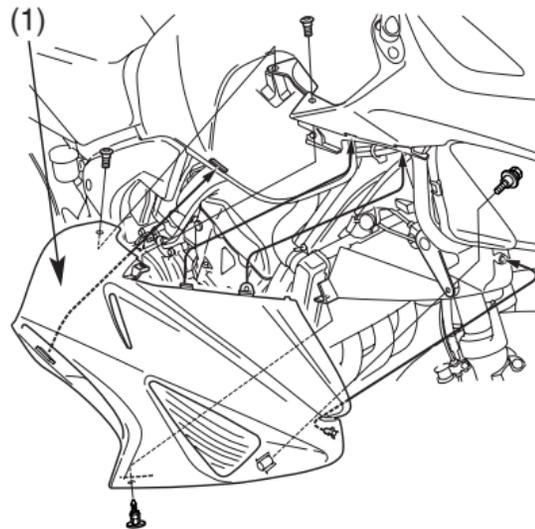
CR8EH-9 (NGK) o
U24FER9 (DENSO)

NOTA

Nunca utilize velas com um grau térmico errado, caso contrário, poderá danificar gravemente o motor.

Operações preliminares para a desmontagem das velas

1. Remover a semi-caretagem direita (1) e a esquerda (pág. 67).(CBF600S/SA)
2. Retirar o assento (pág. 59).
3. Remover as coberturas laterais direita e esquerda (pág. 64).
4. Levantar o depósito (pág. 65).

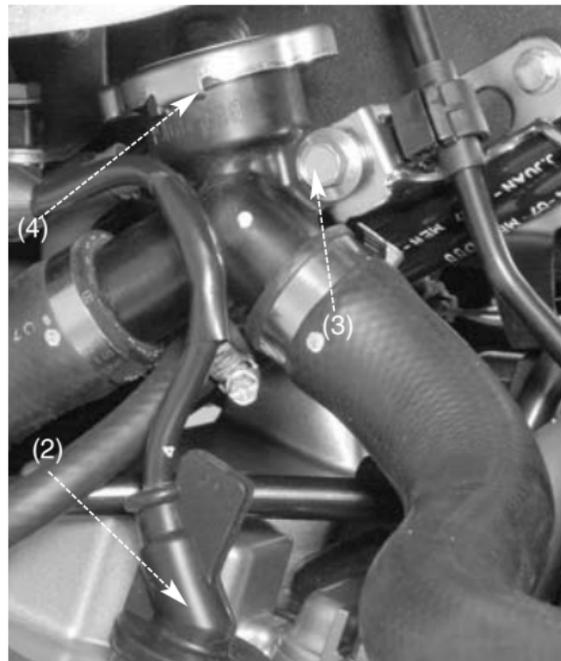


(1) Semi-caretagem
direita

Desmontagem das velas do lado direito

4. Retire a cobertura (2) externa da vela. Retire o parafuso (3) que fixa o grupo do tampão do radiador (4) ao quadro e desloque ligeiramente o grupo para fora. Aguarde que as tubagens e o grupo do tampão do radiador arrefeçam antes de lhes tocar. Preste atenção para não danificar os tubos flexíveis e as cablagens. Proceda à remoção das velas conforme descrito de seguida.

LADO DIREITO



- (2) Cobertura da vela
- (3) Parafuso
- (4) Grupo do tampão do radiador

Desmontagem das velas do lado esquerdo

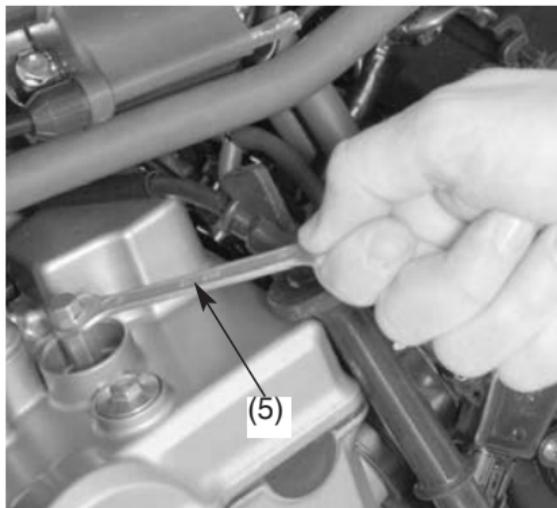
5. Preste atenção para não danificar os tubos flexíveis e as cablagens.

Proceda à remoção das velas conforme descrito de seguida.

6. Retire os cachimbos das velas.

7. Limpe a eventual sujidade existente à volta das bases das velas. Retire as velas utilizando a chave (5) fornecida juntamente com as ferramentas.

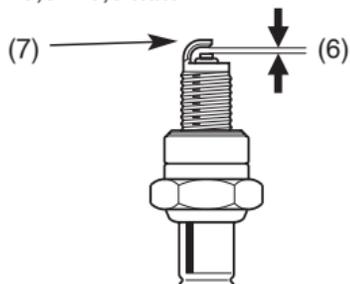
LADO ESQUERDO



(5) Chave para vela

8. Verificar se há depósitos de carbono ou incrustações e sinais de corrosão nos eléctrodos e na porcelana central. Substituir a vela se os depósitos e corrosões forem excessivos. Limpar as velas incrustadas ou molhadas com um produto de limpeza de velas ou com uma escova de arame.
9. Verificar a folga entre os electrodos (6) com um apalpa-folgas tipo arame. Se for necessário afiná-la, dobrar com cautela o eléctrodo lateral (7). A distância entre os eléctrodos deve ser de:

0,8 – 0,9 mm



(6) Folga da vela

(7) Eléctrodo lateral

10. Com a anilha aplicada, aparafusar a vela à mão para evitar danificar a rosca.
11. Aperte a vela:
 - Se a vela antiga ainda estiver em boas condições:
aperte 1/8 de volta depois de posicioná-la.
 - Se instalar uma vela nova, aperte-a duas vezes, para evitar que se solte:
 - a) Primeiro, aperte a vela:
NGK: 1/2 de volta depois de posicioná-la.
DENSO: 1 de volta depois de posicioná-la.
 - b) Depois, desaperte a vela.
 - c) De seguida, aperte-a novamente:
1/8 de volta depois de posicioná-la.
12. Reinstalar as velas.
13. Instalar as peças restantes na ordem inversa a da remoção.

NOTA

A vela deve ser bem apertada, porque se não aquece muito e pode danificar o motor.

FUNCIONAMENTO DO ACELERADOR

Tomar como referência as precauções de segurança da pág.84.

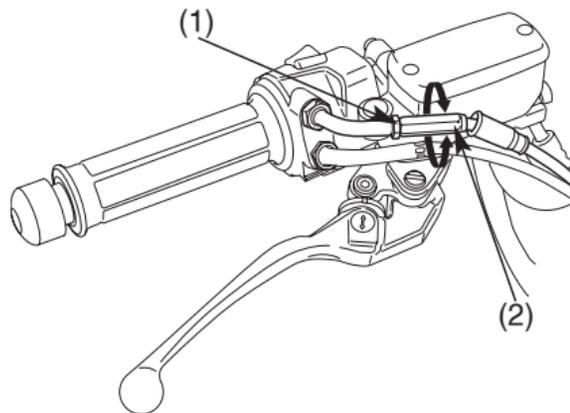
1. Verificar se o acelerador roda livremente da posição de abertura completa à de fecho completo em ambas as posições extremas do guidador.

2. Medir a folga do acelerador.

O curso livre normal do punho é de:

2,0-6,0 mm

Para afinar a folga, aliviar a contra-porca (1) e rodar o afinador (2).



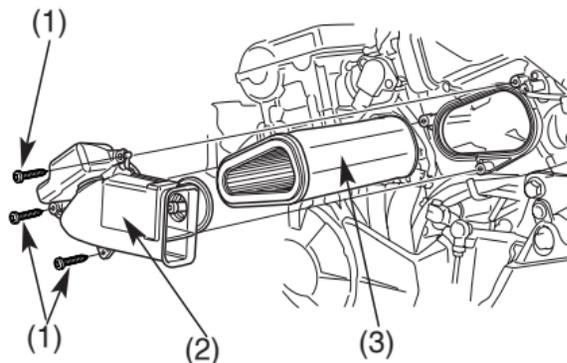
(1) Contra-porca

(2) Afinador

FILTRO DE AR

Tomar como referência as precauções de segurança indicadas na pág.84.

A manutenção do filtro de ar deve ser efectuada em intervalos regulares (pág. 86), e mais frequentemente se a condução se realizar em lugares excessivamente húmidos ou poirentos.



(1) Parafusos de fixação

(2) Tampa do Filtro de ar

(3) Filtro de ar

1. Desmontar a protecção lateral esquerda (pág. 64).
2. Retire os parafusos (1) e a cobertura do alojamento do filtro de ar (2).
3. Retirar o filtro de ar (3) e limpá-lo usando ar comprimido por dentro ou trocá-lo se necessário.
4. Instalar um filtro de ar novo. Usar filtros originais Honda ou um filtro de ar equivalente, específico para este modelo. O uso de filtros de ar originais Honda, mas de tipo diferente do previsto ou de filtros de ar não Honda e de qualidade não equivalente, pode causar um desgaste prematuro do motor ou o degradar das prestações.
5. Instalar as peças desmontadas na ordem inversa a da remoção.

FLUIDO DE ARREFECIMENTO

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

Substituição do fluido de arrefecimento.

O fluido de arrefecimento deve ser substituído por um concessionário Honda, a não ser que o proprietário tenha as ferramentas e dados de serviço necessários e tenha habilidades mecânicas. Tomar como referência o Manual de Oficina Honda oficial.

Adicionar sempre fluido de arrefecimento no reservatório de reserva. Não tentar adicionar fluido de arrefecimento abrindo a tampa do radiador.

⚠ ATENÇÃO

Se a tampa do radiador for retirada quando o motor estiver quente o fluido de arrefecimento poderia ser expelido causando queimaduras graves.

Esperar sempre que o motor e o radiador estejam frios antes de tirar a tampa do radiador.

CORRENTE DE TRANSMISSÃO

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

A duração da corrente de transmissão depende da sua correcta lubrificação e afinação. Se a manutenção não for efectuada correctamente, pode haver um desgaste prematuro da corrente ou os carretos podem danificar-se. A verificação e a lubrificação da corrente devem ser efectuados quando for feita a Inspeção pré-condução (pg.69). A manutenção deve ser efectuada mais frequentemente se a moto for usada em condições severas ou em lugares excepcionalmente lamacentos ou poeirentos.

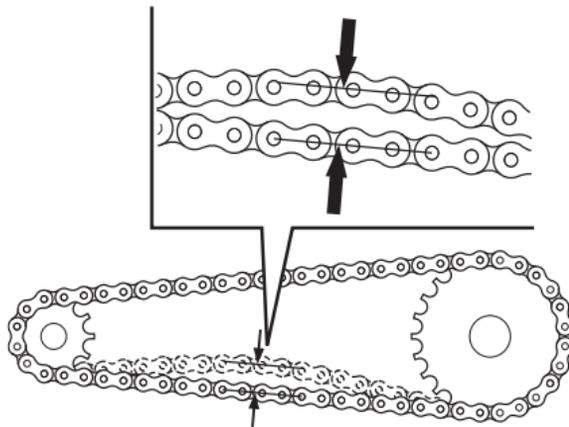
Verificação:

1. Desligar o motor, apoiar a moto no descanso e colocar em ponto morto.
2. Verificar a folga no vão inferior da corrente entre os dois carretos.

A folga da corrente deve ser afinada de modo a permitir o seguinte movimento à mão:

20-30 mm

3. Girar a roda traseira. Pará-la. Verificar a folga da corrente em vários pontos. A folga da corrente deve permanecer constante. Se, em vez, a folga se dá só em algumas secções, quer dizer que há elos vincados ou presos. A prisão pode ser muitas vezes eliminada simplesmente lubrificando a corrente.



(1) Corrente de transmissão

4. Girar lentamente a roda traseira e verificar se a corrente e os carretos não apresentam os seguintes defeitos:

CORRENTE DE TRANSMISSÃO

- Roletos danificados
- Pinos frouxos
- Elos secos ou enferrujados
- Elos vincados ou presos
- Desgaste excessivo
- Afinação errada
- Anéis de retenção danificados ou em falta

CARRETOS

- Dentes excessivamente gastos
- Dentes quebrados ou danificados

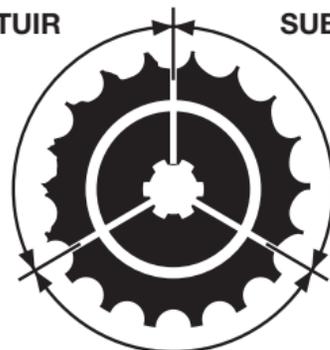
Se a corrente estiver com os roletos danificados, pinos frouxos ou anéis de retenção em falta, deve ser trocada. Se a corrente parecer seca ou enferrujada, precisa de lubrificação suplementar. Os elos vincados ou presos devem ser completamente lubrificados e colocados em condições de funcionamento. Se isto não for possível, é preciso trocar a corrente.

Dentes dos carretos estragados

Dentes dos carretos gastos

SUBSTITUIR

SUBSTITUIR

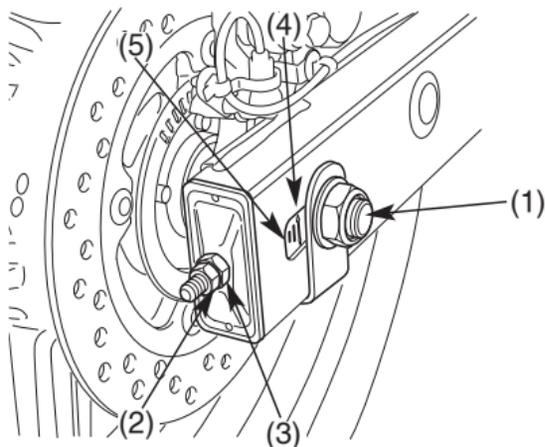


Dente em condições normais

BOM

Afinação:

A folga da corrente de transmissão deve ser verificada e, se necessário, afinada a cada 1.000 km. Se a moto for usada com altas velocidades ou em condições de freqüente aceleração rápida, a corrente deve ser regulada mais frequentemente.



(1) Porca do eixo

(2) Contra-porca

(3) Porcas de afinação

(4) Marcas de referência

(5) Borda traseira

Para a afinação da corrente proceder como indicado a seguir:

1. Erguer a moto colocando-a no descanso lateral e em ponto morto com o interruptor de ignição desligado.
2. Aliviar a porca do eixo (1).
3. Aliviar as contra-porcas (2) dos lados direito e esquerdo do braço oscilante.
4. Rodar ambas as porcas de afinação (3) com um número igual de voltas até obter a folga correcta da corrente. Rodar as porcas no sentido horário para apertar a corrente e no sentido anti-horário para aumentar a folga. Afinar a folga no ponto médio entre o pinhão de ataque e a cremalheira da roda traseira. Girar a roda traseira e verificar a nova folga em outros pontos da corrente.

A folga da corrente deve ser de:

20 – 30 mm

5. Verifique o alinhamento do eixo traseiro, certificando-se de que as marcas de referência (4) estão alinhadas com a borda traseira (5) das ranhuras de registo. Ambas as marcas direita e esquerda devem corresponder. Se o perno da roda não estiver alinhado correctamente, rode a porca de registo direita ou esquerda de modo que as marcas correspondam na borda traseira das ranhuras de registo e volte a verificar a folga da correia.
6. Apertar a porca do eixo com o torque especificado.

Torque de aperto da porca do eixo:

98 N•m (10,0 kgf•m)

Se não for utilizada uma chave dinamométrica para esta instalação, contactar o mais possível o concessionário Honda para verificar se a montagem foi realizada correctamente.

7. Apertar lentamente as porcas de afinação e apertar depois as contra-porcas fixando as porcas de afinação com uma chave.

Controlo do desgaste:

Ao regular a corrente, verifique a respectiva etiqueta do desgaste. Se a zona vermelha (6) da etiqueta estiver alinhada com a indicação (7) do braço oscilante após a regulação da folga, é sinal de que a corrente está excessivamente gasta e que deve ser substituída. A folga correcta é de:

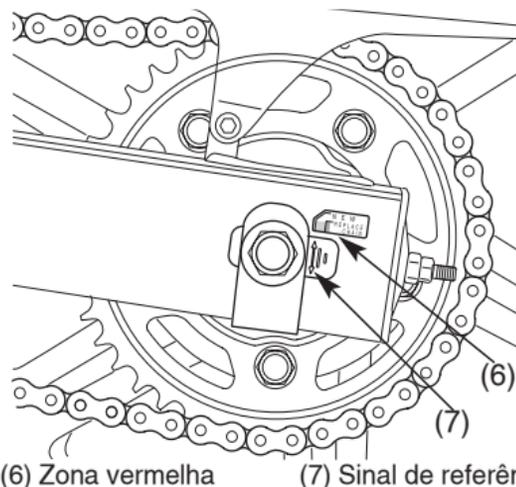
20 - 30 mm

A parte inferior do quadro pode sofrer danos se a folga da corrente ultrapassar os:

50 mm

Esta moto utiliza uma corrente de transmissão com elo principal cravado, o que exige uma ferramenta especial para cortar e cravar. Com esta corrente não se deve utilizar um elo principal de tipo normal.

Para a substituição da corrente de transmissão, contacte um concessionário Honda.



(6) Zona vermelha

(7) Sinal de referência

Lubrificação e limpeza:

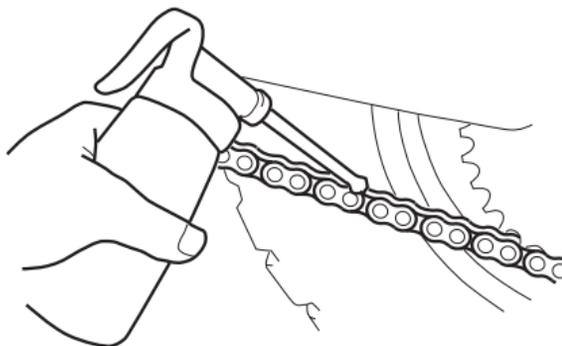
Lubrificar a corrente a cada 1.000 km, ou quando esta estiver seca.

A corrente de transmissão desta moto é dotada de pequenos anéis de retenção postos entre os elos. Estes servem para manter a massa lubrificante dentro da corrente a fim de prolongar a vida útil da mesma.

Os anéis de retenção da corrente podem ser danificados por limpeza a vapor, por lavagem com alta pressão da água e por alguns solventes.

Limpar os lados da corrente com um pano limpo.

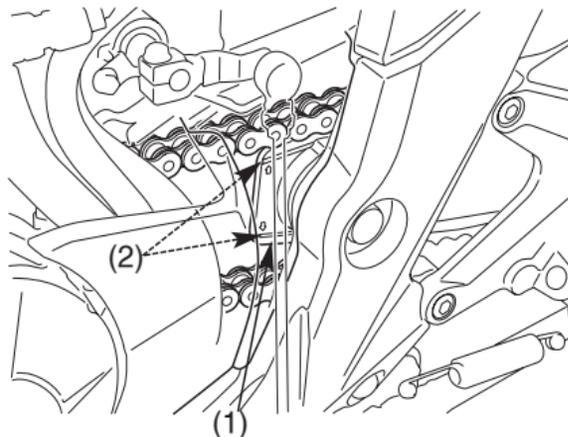
Não escovar os anéis de retenção, pois são de borracha e isto os danificaria. Enxugar e lubrificar a corrente só com óleo para engrenagens SAE 80 ou 90. Os lubrificantes para correntes no comércio podem conter solventes danosos para os anéis de retenção de borracha da corrente.



GUIA DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

Verificar se a guia da corrente (1) está gasta. A guia da corrente deve ser substituída se estiver gasta até a linha limite (2). Para a substituição consultar um concessionário HONDA.



(1) Guia da corrente

(2) Linha limite de desgaste

SUSPENSÃO DIANTEIRA E TRASEIRA

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

1. Testar a montagem do garfo apertando o travão dianteiro e empurrando vigorosamente a suspensão para cima e para baixo. A suspensão deve estar macia e não deve haver perda de óleo.
2. Os rolamentos do braço oscilante devem ser testados empurrando com força a lateral da roda traseira com a moto sustentada por um bloco de suporte. Se notar uma folga quer dizer que os rolamentos estão com desgaste.
3. Inspeccionar atentamente todos os elementos de fixação das suspensões dianteiras e traseiras para verificar se estão bem fixados.

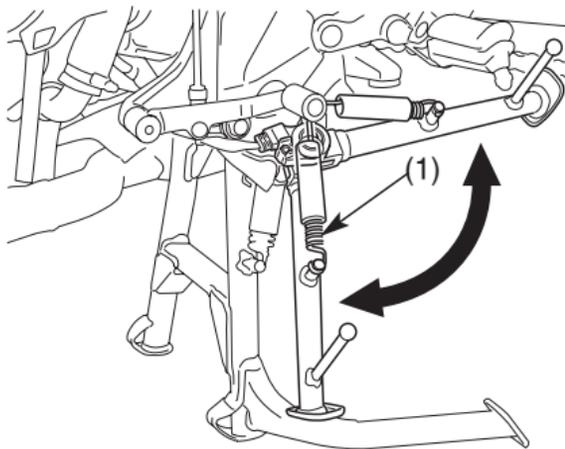
DESCANSO LATERAL

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

Efectuar a manutenção nos prazos indicados no calendário de manutenção.

Inspeção do funcionamento:

- Verificar se a mola (1) não está danificada ou enfraquecida e se o conjunto do descanso lateral se move livremente.
- Verificar o sistema de corta-circuitos da ignição:
 1. Sentar-se no assento, levantar o descanso lateral e colocar a moto em ponto morto.
 2. Arrancar com o motor accionando a embraiagem e engrenar uma mudança.
 3. Baixar completamente o descanso lateral. O motor deve desligar-se quando o descanso lateral for baixado. Se o sistema do descanso lateral não estiver a funcionar como previsto, procurar um concessionário Honda para uma revisão.



(1) Mola do descanso

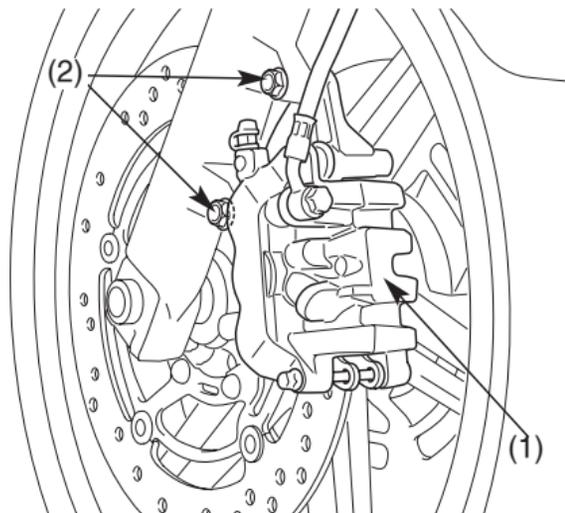
DESMONTAGEM DAS RODAS

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

Desmontagem da roda dianteira

1. Levantar a roda dianteira do chão colocando um suporte por baixo do motor.
2. Desmontar o conjunto da maxila esquerda (1) do garfo retirando os parafusos de fixação (2).
3. Retire o grupo da maxila direita procedendo como indicado para a maxila esquerda, tendo atenção para não danificar o sensor do ABS, se disponível. (CBF600SA/NA)

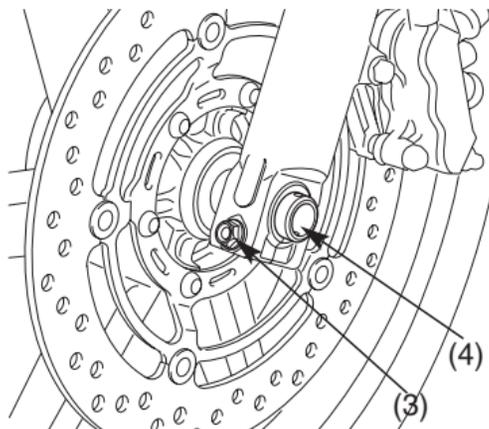
Para não danificar o tubo do travão o conjunto da maxila não deve ficar suspenso pelo cabo. Prestar também atenção para não torcer o tubo do travão.



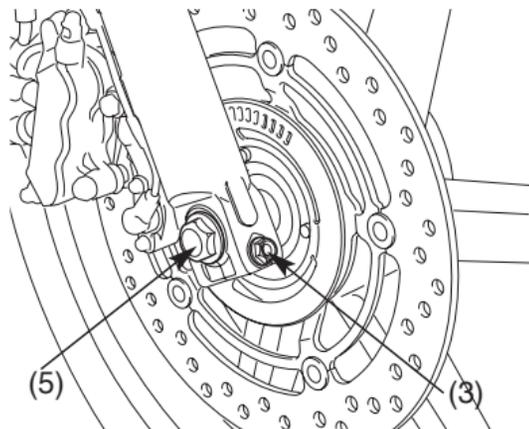
- (1) Conjunto da maxila do travão
(2) Parafusos de fixação

Não apertar a manete do travão com a roda da moto desmontada, porque força-se o pistão da maxila para fora e há a fuga de líquido dos travões. Neste caso torna-se necessária a manutenção do circuito dos travões. Para este serviço procurar um concessionário Honda.

4. Aliviar os parafusos de fixação direito e esquerdo do eixo (3) e retirar o parafuso do eixo (5).
5. Retirar o eixo dianteiro (4) e desmontar a roda dianteira.



- (3) Parafusos de aperto do eixo
(4) Eixo dianteiro



- (5) Parafuso do eixo

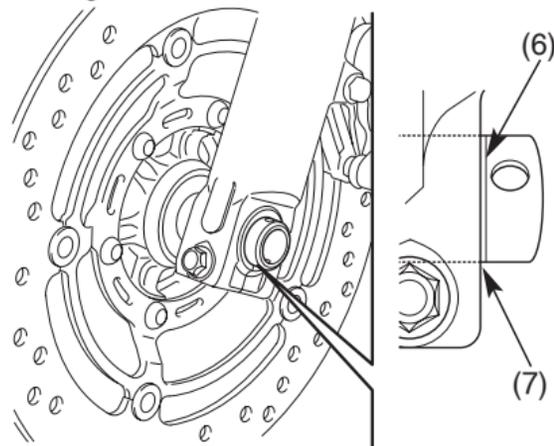
Instalação:

1. Posicionar a roda dianteira no garfo e inserir o eixo (4) do lado esquerdo através da haste esquerda do garfo e o cubo da roda.
2. Alinhar a linha de referência (6) do eixo dianteiro com a superfície (7) do caule do garfo.
3. Apertar o parafuso com porca de fixação (3) do eixo na haste esquerda do garfo com o torque especificado:
22 N•m (2,25 kgf•m, 16 lbf•ft)
4. Apertar o parafuso com porca do eixo (5) com o torque especificado.
Torque do eixo dianteiro:
59 N•m (6,0 kgf•m, 43 lbf•ft)
5. Instalar o grupo pinça direito e esquerdo nas hastes do garfo.
Para evitar danificar as pastilhas do travão, inserir atentamente o disco do travão entre as pastilhas.
Prestar atenção para não danificar o sensor do ABS na pinça direita, se disponível. (CBF600SA/NA)
6. Colocar e apertar os parafusos com porca de fixação da pinça com o torque

especificado:

30 N•m (3,1 kgf•m, 22 lbf•ft)

7. Accionar o travão dianteiro e mover o garfo para cima e para baixo várias vezes. Controlar se a roda está a girar livremente quando se solta o manete do travão. Voltar a controlar a roda se o travão emperrar ou não girar livremente.



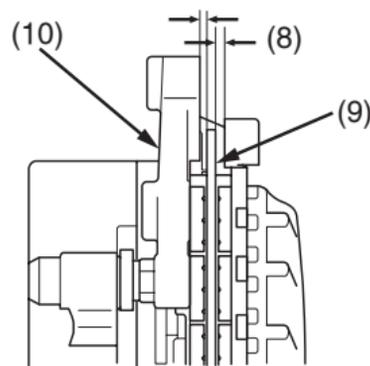
(6) Linha de referência

(7) Superfície

8. Se as distâncias (8) entre cada uma das superfícies do disco do travão (9) e o suporte do travão (10) (não as pastilhas) forem simétricas, efectuar a operação sucessiva.

Se as distâncias não forem simétricas, desapertar os parafusos de fixação do eixo esquerdo e mover o caule do garfo esquerda para fora ou para dentro para regular a folga.

A seguir efectuar a operação sucessiva.



- (8) Folga
(9) Disco travão
(10) Suporte pinça

9. Apertar os parafusos de fixação do eixo da haste direita do garfo com o torque especificado:

22 N•m (2,25 kgf•m, 16 lbf•ft)

- Verificar visualmente que as distâncias entre cada uma das superfícies do travão e o suporte do travão (não as pastilhas) sejam simétricas.

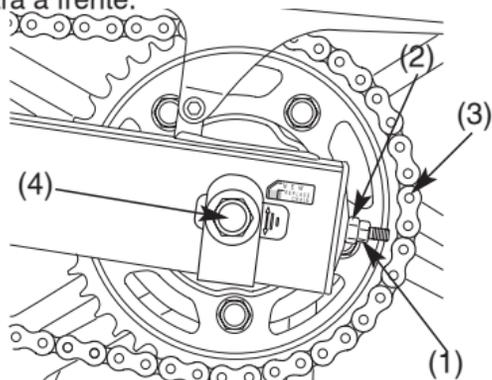
- Verificar que os travões funcionem correctamente antes de conduzir.

Se não for utilizada uma chave dinamométrica para esta instalação, contactar o mais rápido possível o concessionário Honda para verificar se a montagem foi realizada correctamente.

Uma montagem errada pode causar uma perda de capacidade de travagem.

Desmontagem da roda traseira

1. Levantar a roda traseira do chão colocando um suporte por baixo do motor.
2. Aliviar as contra-porcas dos afinadores da corrente de transmissão (1) e as porcas de afinação (2).
3. Retirar a porca do eixo traseiro.
4. Desmontar a corrente de transmissão (3) da cremalheira empurrando a roda traseira para a frente.



- (1) Contra-porcas (3) Corrente de transmissão
(2) Porcas de afinação (4) Eixo

5. Desmontar e tirar do braço oscilante: o eixo (4), o casquilho lateral e a roda traseira.

Não accionar o pedal do travão com a roda da moto desmontada, porque força o pistão da maxila para fora da bomba e há a fuga de líquido dos travões. Neste caso torna-se necessária a manutenção do circuito dos travões. Para este serviço procurar um concessionário Honda.

Nota de instalação

- Para instalar a roda traseira, seguir o procedimento inverso.
- Certificar-se de que a saliência (1) se encontra dentro da ranhura (2) no suporte da maxila do travão traseiro (3).
- Apertar a porca do eixo com o torque especificado.

Torque porca eixo:

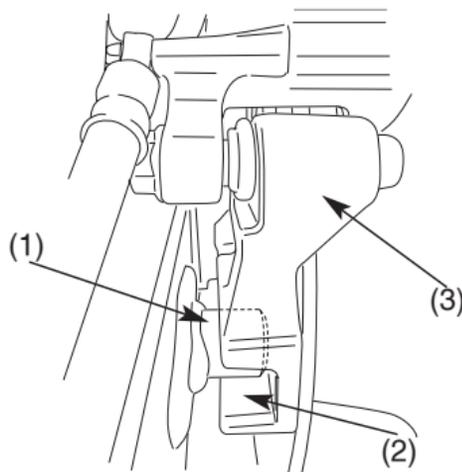
98 N•m (10,0 kgf•m)

- Regular a corrente de transmissão.

Ao montar a roda, colocar com cautela o disco do travão entre as pastilhas prestando atenção para não as danificar. Tenha atenção para não danificar o sensor do ABS na maxila traseira, se disponível. (CBF600SA/NA)

Depois de ter instalado a roda, accionar várias vezes os travões e verificar se a roda está a girar livremente ao soltá-los. Voltar a verificar as rodas se os travões estiverem dando contacto, e verificar se a roda está a girar sem entraves.

Se não tiver sido usada uma chave dinamométrica para a instalação, procurar o mais rápido possível um concessionário Honda para verificar se a montagem foi feita correctamente. Se a instalação não estiver correcta as prestações de travagem da moto poderiam diminuir.



- (1) Saliência
- (2) Ranhura
- (3) Suporte da maxila do travão traseiro

DESGASTE DAS PASTILHAS DO TRAVÃO

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

O desgaste das pastilhas dos travões depende do rigor de uso, do tipo de condução e das condições da estrada. (Em geral as pastilhas gastam-se mais rapidamente em estradas molhadas e sujas.)

Inspeccionar as pastilhas periodicamente, com intervalos de manutenção conforme o previsto (pg. 87).

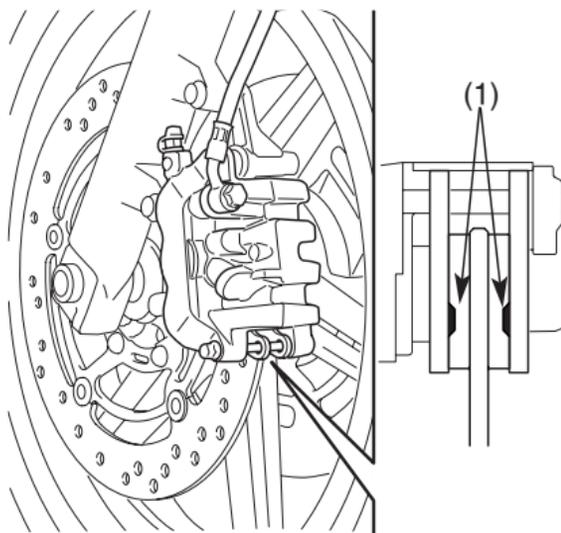
Travão dianteiro

Inspeccionar sempre cada uma das pastilhas de ambos os lados, direito e esquerdo das maxilas dos travões.

Verificar a marca que indica o limite de desgaste (1) de cada pastilha.

Se uma das duas pastilhas estiver gasta até esta marca, substituir todo o conjunto de ambas as pastilhas. Para esta operação procurar um concessionário Honda.

<TRAVÃO DIANTEIRO>

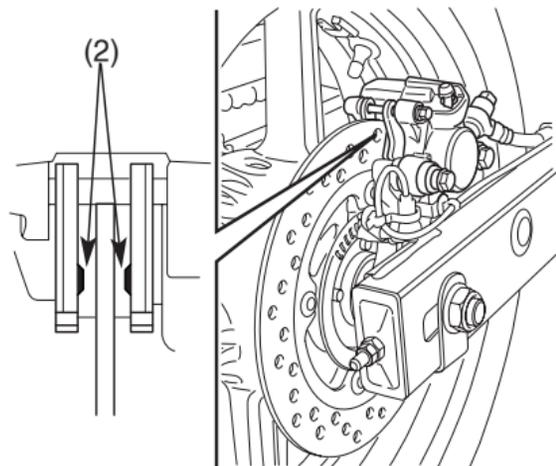


(1) Marca de indicação desgaste

Travão traseiro

Verificar a ranhura (2) de cada pastilha.
Se uma das duas pastilhas estiver gasta até esta ranhura, trocar todo o conjunto de ambas as pastilhas. Para esta operação procurar um concessionário Honda.

<TRAVÃO TRASEIRO>



(2) Ranhura

BATERIA

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 84.

Não é necessário verificar o nível do líquido electrolítico ou adicionar água destilada, porque a bateria é do tipo que não requer manutenção (selada). Se a bateria parecer enfraquecida e/ou estiver a perder eletrólito (causando um arranque difícil ou outros problemas eléctricos), procurar um concessionário Honda.

NOTA

A bateria é do tipo que não requer manutenção e pode ser danificada permanentemente se a faixa de cobertura for retirada.

⚠ ATENÇÃO

A bateria produz gases de hidrogénio explosivos durante o funcionamento normal.

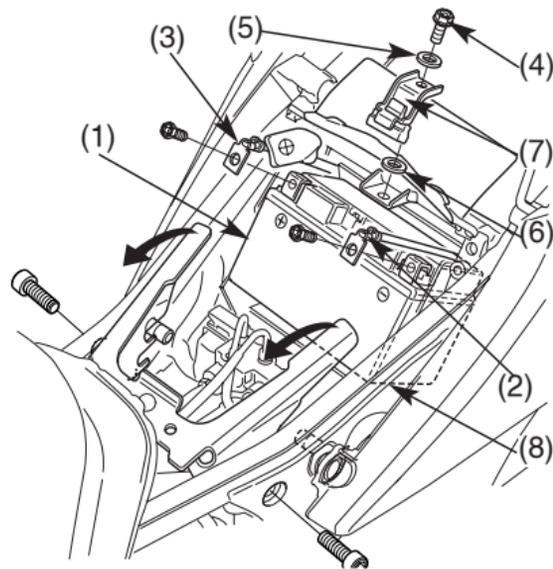
Uma faísca ou chama pode causar a explosão da bateria com força suficiente para matar ou ferir seriamente.

Usar roupas de protecção e uma protecção para o rosto ou fazer a manutenção da bateria com um técnico qualificado.

Remoção da bateria:

A bateria (1) encontra-se na sua caixa sob o assento.

1. Controlar que a chave de ignição esteja em OFF.
2. Retirar o assento dianteiro. (pág. 59).
3. Regular a posição da altura do assento.
Remover a armação dianteira e a armação traseira para a regulação da altura do assento (pág. 60).
4. Desligar primeiro o cabo do terminal negativo (-) (2) e depois o cabo do terminal positivo (+) (3).
5. Remover o parafuso com porca (4), a arruela (5) ou a arruela (6), segundo o tipo de bateria montada. A posição da arruela é diferente segundo o tipo de bateria montada (pág. 123).
Remover o fecho da bateria (7).
6. Extrair a bateria da caixa (8).



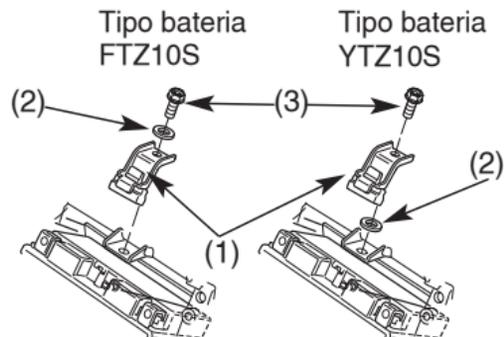
- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| (1) Bateria | (5) Arruela tipo FTZ10S |
| (2) Terminal negativo (-) | (6) Arruela tipo YTZ10S |
| (3) Terminal positivo (+) | (7) Fecho da bateria |
| (4) Parafuso com porca | (8) Caixa da bateria |

Instalação da bateria:

1. Voltar a inserir a bateria na sua caixa.
Certificar-se de ligar antes o terminal positivo (+) e depois o terminal negativo (-).
2. Instalar o fecho da bateria (1), a arruela (2) e o parafuso com porca (3).
A posição da arruela é diferente segundo o tipo de bateria montada, como indicado na figura.
3. Apertar o parafuso com porca (3) com o torque especificado. Torque parafuso com porca fecho da bateria:
27 N•m (2,80 kgf•m, 20 lbf•ft)
Se não for utilizada uma chave dinamométrica para esta instalação, contactar o mais rápido possível o concessionário Honda para verificar se a montagem foi realizada correctamente.
4. Voltar a montar atentamente a armação dianteira e a armação traseira para a regulação da altura do assento (pág. 60).
5. Posicionar a folha de protecção (4) de borracha como mostra a figura.
Voltar a montar o assento (pág. 59).

NOTA

Ao remover e voltar a instalar a bateria, contactar o próprio o concessionário Honda para verificar se a montagem foi realizada correctamente.



- (1) Fecho da bateria
- (2) Arruela
- (3) Parafuso com porca
- (4) Protecção de borracha

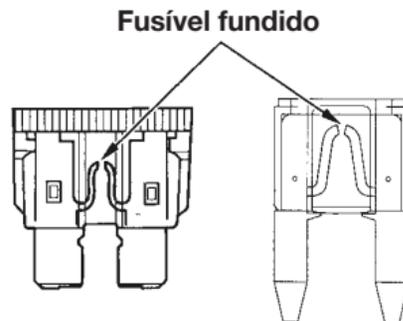
TROCA DOS FUSÍVEIS

Tomar como referência as precauções de segurança da pág. 85.

Se os fusíveis se fundirem frequentemente quer dizer que há um curto-circuito ou uma sobrecarga da instalação eléctrica. Para a reparação procurar um concessionário Honda.

NOTA

Nunca usar um fusível com uma amperagem diferente da que tiver sido prescrita. Em caso contrário pode-se danificar seriamente a instalação eléctrica, com risco de incêndio, e causar uma perigosa perda das luzes ou de potência do motor.

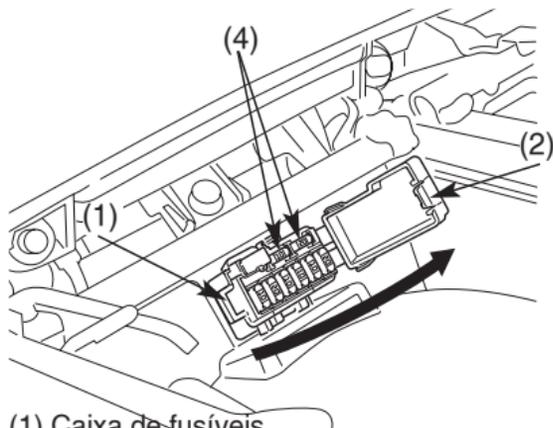


Caixa de fusíveis:

A caixa de fusíveis (1) encontra-se sob o assento traseiro. Os fusíveis especificados são:

10A - 20A

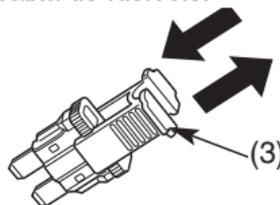
1. Retirar o assento traseiro (pág. 59).
2. Abrir a tampa da caixa de fusíveis (2).



- (1) Caixa de fusíveis
- (2) Tampa da caixa de fusíveis
- (3) Extractor de fusíveis
- (4) Fusíveis sobressalentes
- (5) Borracha

3. Extrair o fusível utilizando o respectivo extractor (3) fornecido juntamente com as ferramentas. Se o fusível queimar, instalar um novo.

Os fusíveis sobressalentes (4) encontram-se na caixa de fusíveis.



4. Fechar a tampa da caixa de fusíveis. Controlar o posicionamento da borracha (5) como indicado na figura e voltar a fechar o assento traseiro.



Caixas de fusíveis tipo FI/ABS (CBF600SA/NA)

A caixas de fusíveis encontra-se no atrás do flanco lateral direito.

Os fusíveis especificados são:

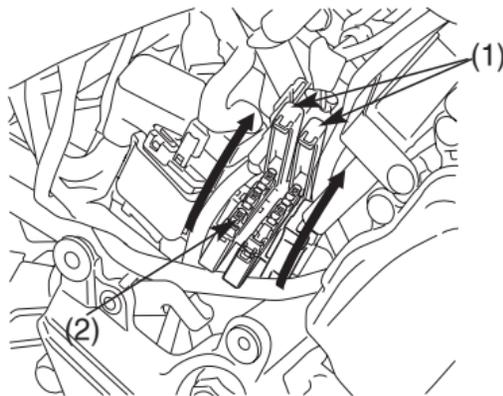
10A - 20A - 30A

1. Remover o flanco lateral direito (pág. 64).
2. Abrir a tampa da caixa de fusíveis (1).
3. Extrair o fusível utilizando o respectivo extractor fornecido juntamente com as ferramentas (pág. 125).

Se o fusível queimar, instalar um novo.

O fusíveis sobressalente (2) encontra-se no interior da caixas de fusíveis e na caixa de fusíveis principal sob o assento.

4. Voltar a fechar a tampa da caixa de fusíveis.



(1) Tampa da caixa de fusíveis

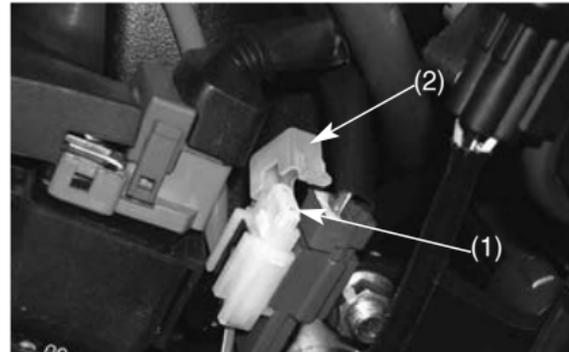
(2) Fusível sobressalente

Fusível FI (CBF600S/N)

O fusível FI (1) encontra-se atrás do tampa lateral direita.

O fusível especificado é: 20A

1. Remover o tampa lateral (pág. 64).
2. Abrir a tampa (2) da caixa de fusíveis.
3. Extrair o velho fusível FI e instalar o novo.
O fusível sobressalente FI encontra-se na caixa de fusíveis sob o assento.
4. Voltar a fechar a tampa da caixa de fusíveis.



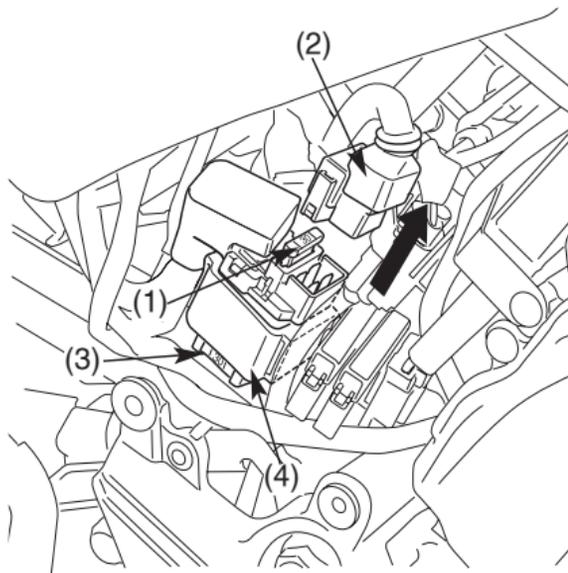
(1) Fusível FI (CBF600S/N)
(2) Tampa da caixa de fusíveis

Fusível principal:

O fusível principal (1) está situado debaixo da tampa do lado direito.

Os fusíveis especificados são: 30A.

1. Retire a tampa lateral direita (pág. 64).
2. Desligue a ficha (2) do interruptor magnético de arranque (3).
3. Retire o fusível. Se o fusível fundir, instale um novo. O fusível principal sobressalente (4) encontra-se por baixo do interruptor magnético de arranque.
4. Volte a ligar a ficha, monte de novo o suporte com o bloco porta-fusíveis, instale a bateria e o flanco lateral direito.



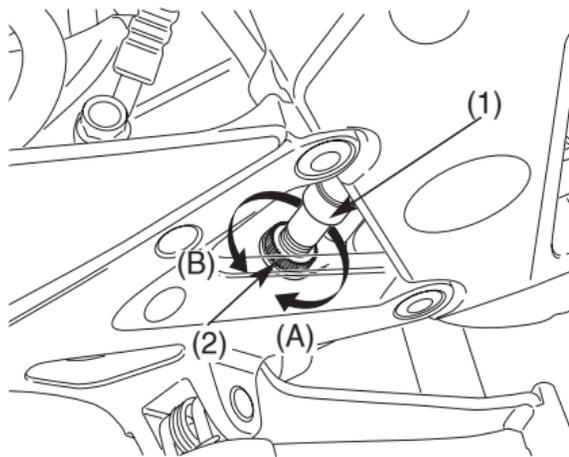
- (1) Fusível principal
- (2) Ficha
- (3) Interruptor magnético do motor de arranque
- (4) Fusível sobressalente

REGULAÇÃO DO INTERRUPTOR DAS LUZES DE TRAVAGEM

(Consulte as precauções para a manutenção na pág. 64)

Verifique regularmente o funcionamento do interruptor da luz de travagem (1) no lado direito do motor.

A regulação é efectuada rodando a porca de ajuste (2). Rode a porca na direcção (A) se o interruptor funcionar com atraso, ou na direcção (B) se funcionar em antecipação.



(1) Interruptor da luz de travagem

(2) Porca de ajuste

TROCA DAS LÂMPADAS

Tomar como referência as precauções de segurança da pg. 85.

A lâmpada acesa aquece e permanece quente por algum tempo depois de ter sido desligada. Antes de tocá-la deixá-la arrefecer. Não deixar impressões digitais na lâmpada, dado que isto poderia causar o sobreaquecimento da lâmpada e conseqüentemente a quebra.

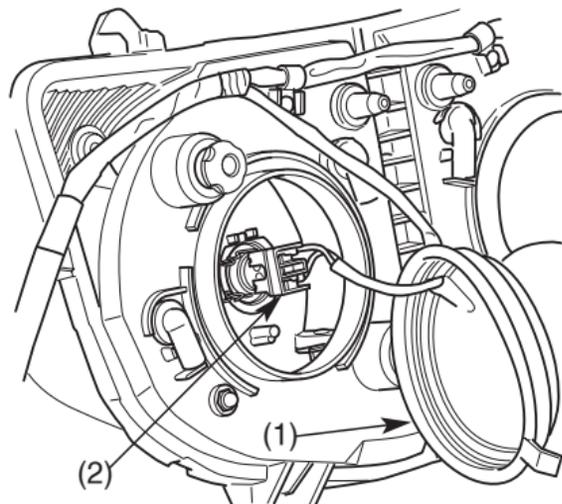
Substituir a lâmpada usando luvas limpas.

Se tocar a lâmpada com as mãos nuas, limpá-la com álcool para evitar que queime prematuramente.

- Antes de substituir a lâmpada, colocar o interruptor de ignição em OFF.
- Não usar lâmpadas diferentes das indicadas.
- Depois de instalar uma lâmpada nova verificar se está a funcionar normalmente.

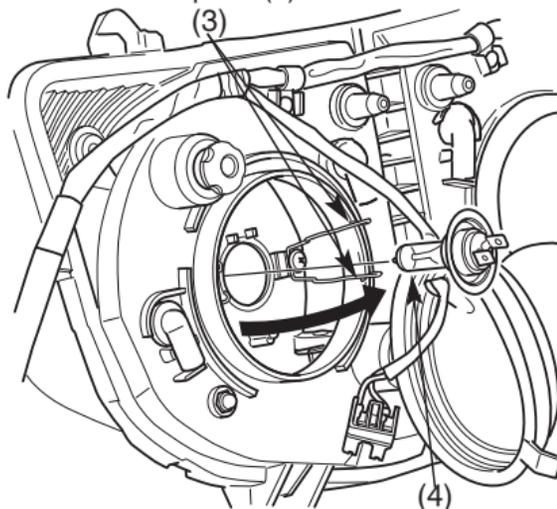
Lâmpada do farol (CBF600S/SA)

1. Retire a semi-carenagem do lado em que é necessário mudar a lâmpada (pág. 67)
2. Retire o guarda-pó (1).



- (1) Guarda-pó
- (2) Base porta-lâmpadas

3. Retire a base do porta-lâmpadas sem fazê-lo rodar (2).
4. Desengate e levante os dois ganchos laterais (3) do retentor do respectivo encaixe.
5. Retire a lâmpada (4) do farol desmontado.

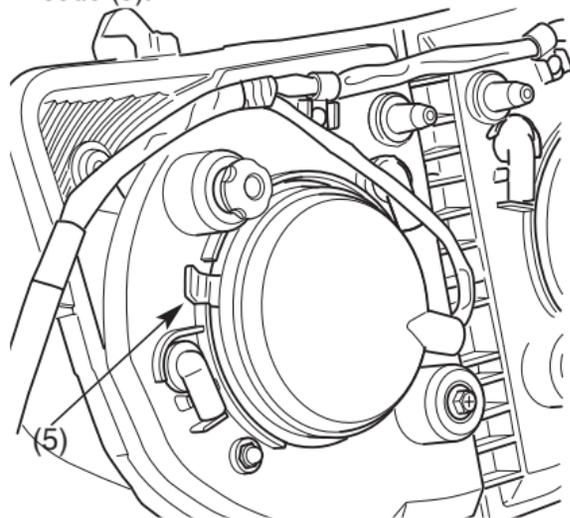


- (3) Ganchos laterais
- (4) Lâmpada do farol

6. Instale uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa à da remoção.

NOTA

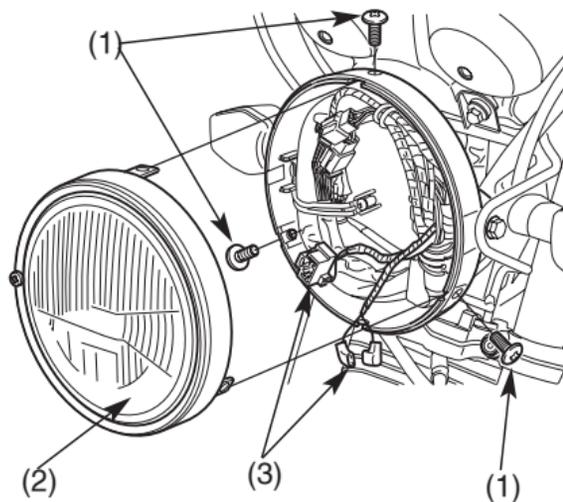
- Instale o guarda-pó, tendo o cuidado de fazer coincidir a lingueta com a respectiva sede (5).



(5) Lingueta do guarda-pó

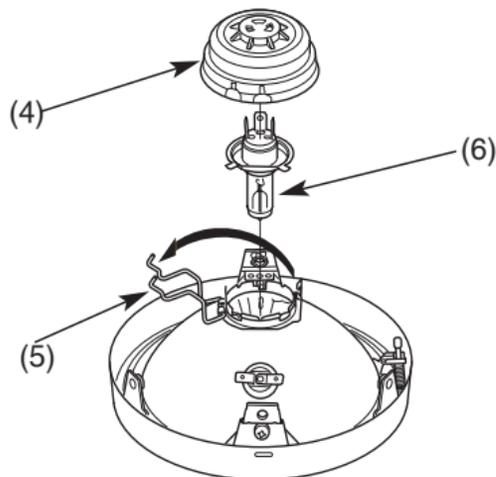
Lâmpada do farol (CBF600N/NA)

1. Retire os parafusos (1) do alojamento do farol.
2. Puxe cuidadosamente o farol (2) para a frente e desligue os conectores (3).



(1) Parafusos
(2) Farol
(3) Conectores

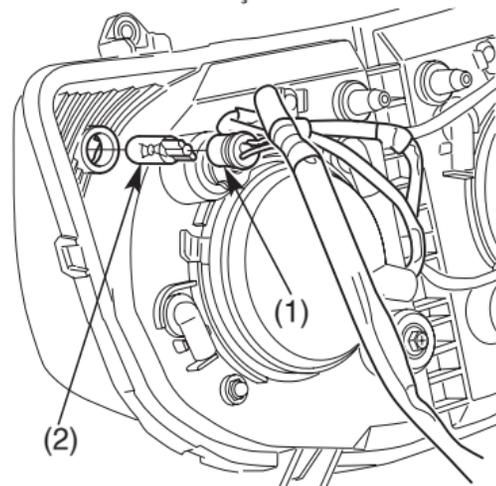
3. Retire o guarda-pó (4).
4. Desengate e levante o gancho (5) do fecho da lâmpada.
5. Retire a lâmpada (6) do farol.
6. Instale uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa à da remoção.



- (4) Guarda-pó
(5) Gancho
(6) Lâmpada do farol

Lâmpada das luzes de presença (CBF600S/SA)

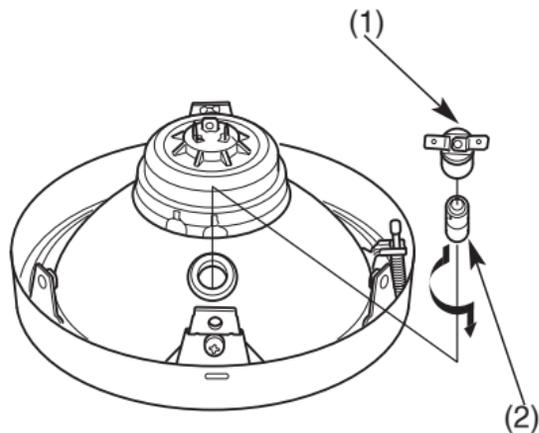
1. Retire a semi-carengem do lado em que é necessário mudar a lâmpada (pág. 67)
2. Retire o porta-lâmpadas (1).
3. Retire a lâmpada (2) sem rodá-la.
4. Instale uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa à da remoção.



- (1) Tomada
(2) Borracha

Lâmpada das luzes de presença (CBF600N/NA)

1. Retire a semi-caretagem do lado em que é necessário mudar a lâmpada (pág.132)
2. Retire o porta-lâmpadas (1).
3. Retire a lâmpada (2) sem rodá-la.
4. Instale uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa à da remoção.

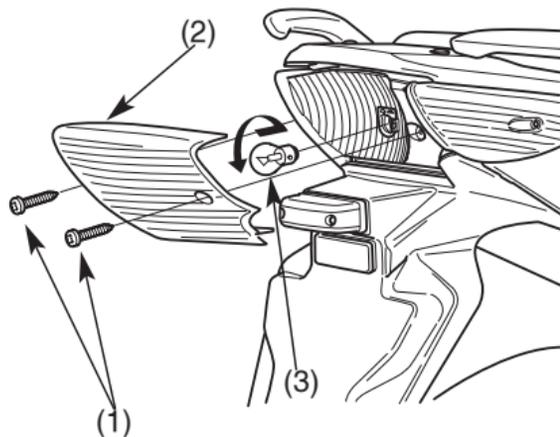


- (1) Tomada
(2) Borracha

134

Lâmpada paragem / luzes traseiras

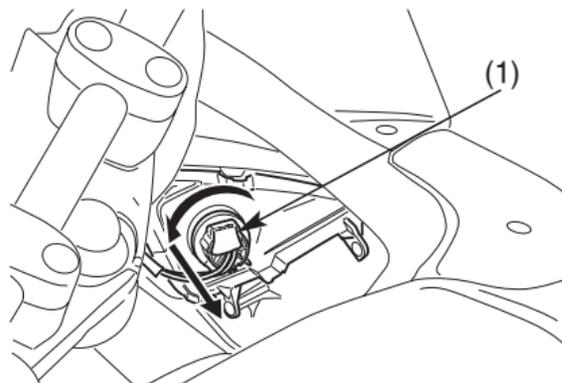
1. Tirar os dois parafusos (1).
2. Tirar a lente da luz traseira (2).
3. Extrair a lâmpada (3).
4. Instalar uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa a de remoção.



- (1) Parafusos
(2) Lente luz traseira
(3) Lâmpada

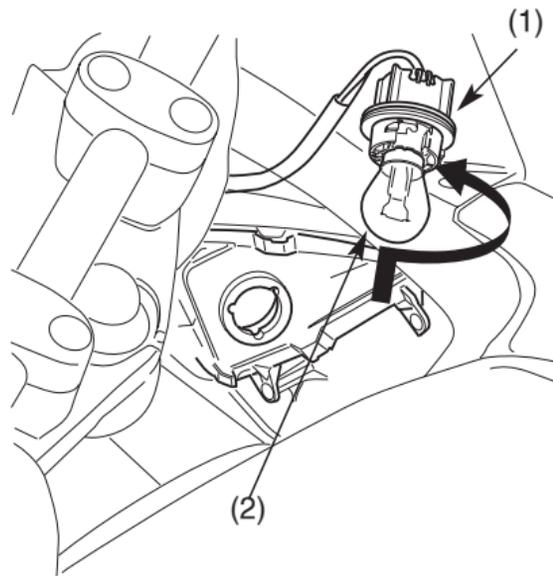
Lâmpada das setas dianteiras (CBF600S/SA)

1. Retire o porta-lâmpadas (1) como indicado na figura.
2. Retire a lâmpada (2) pressionando-a e rodando-a no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.



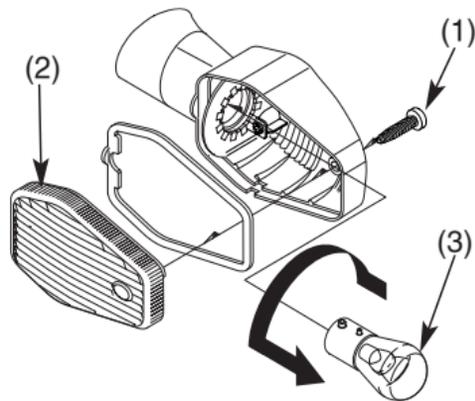
- (1) Porta-lâmpadas
(2) Lâmpada

3. Instale uma lâmpada nova invertendo a ordem de remoção e certifique-se de que a seta funciona correctamente.
 - Apenas usar a lâmpada cor de âmbar.



Lâmpada pisca-pisca dianteiros (CBF600N/NA)

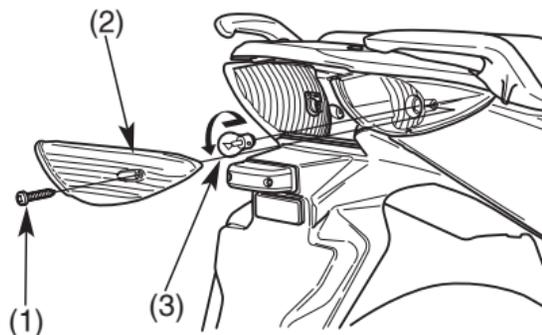
1. Tirar a parafuso (1).
2. Tirar a lente do pisca-pisca (2).
3. Tirar a lâmpada (3) pressionando-a e girando-a no sentido anti-horário.
4. Instalar uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa a de remoção e controlar se o pisca-pisca está a funcionar correctamente.
 - Apenas usar a lâmpada cor de âmbar.



- (1) Parafuso
(2) Vidro pisca-pisca
(3) Lâmpada

Lâmpada pisca-pisca traseiros

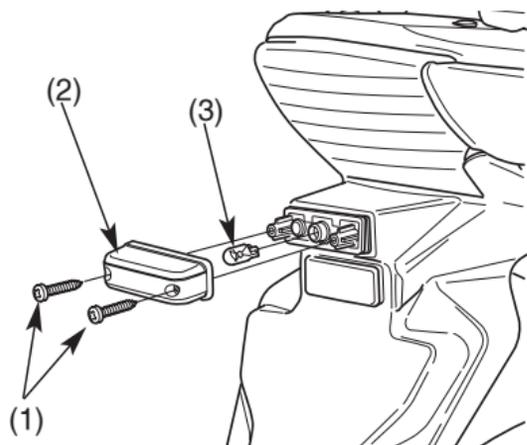
1. Tirar a lente da luz traseira (pag.134).
 2. Tirar a parafuso (1).
 3. Tirar a lente do pisca-pisca (2).
 4. Tirar a lâmpada (3) pressionando-a e girando-a no sentido anti-horário.
 5. Instalar uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa a de remoção e controlar se o pisca-pisca está a funcionar correctamente.
- Apenas usar a lâmpada cor de âmbar.



- (1) Parafuso
(2) Vidro pisca-pisca
(3) Lâmpada

Luz da placa

1. Tirar os dois parafusos (1).
2. Tirar a lente da luz da placa (2).
3. Extrair a lâmpada (3).
4. Instalar uma lâmpada nova seguindo a ordem inversa a de remoção.



- (1) Parafuso
(2) Vidro pisca-pisca
(3) Lâmpada

138

LIMPEZA

Limpar regularmente a moto para proteger o acabamento das superfícies e verificar que não há danos, desgastes ou fugas de óleo. Verificar fugas de óleo, fluido de arrefecimento ou fluido dos travões.

Evitar produtos de limpeza que não são destinados especificamente a superfícies de motos ou automóveis.

Poderiam conter detergentes fortes ou solventes químicos que podem danificar o metal, o verniz ou o plástico da moto.

Se a moto ainda estiver quente por uso recente, esperar que o motor e o sistema de escape arrefeçam.

Aconselhamos evitar o uso de jactos de água sob alta pressão (como nas lavagens automáticas).

NOTA

A água (ou ar) sob alta pressão pode danificar algumas peças da moto.

Lavagem da moto

1. Enxaguar bem a moto com água fria para remover as sujidade leves.
2. Limpar a moto com uma esponja ou um pano macio usando água fria.
Evitar direccionar a água para as saídas do escape ou das partes eléctricas.
3. Limpar as peças de plástico com um pano ou uma esponja humedecida em solução neutra e água. Limpar com delicadeza a área que estiver suja, enxaguando-a com água limpa.
Prestar atenção para evitar que fluido dos travões ou solventes químicos entrem em contacto com a moto.
Estes danificam o plástico e as superfícies pintadas.

A parte interna da lente do farol dianteiro pode ficar embaciada logo depois da lavagem da moto. A humidade que se condensa dentro da lente do farol desaparecerá gradualmente se o farol for

aceso no máximo. Enquanto o farol está aceso, deixar o motor ligado.

4. Depois da limpeza enxaguar completamente a moto com água limpa abundante. Não usar detergentes fortes porque podem corroer as peças de liga metálica.
5. Enxaguar a moto, ligar o motor e deixá-lo rodar por alguns minutos
6. Testar os travões antes de conduzir a moto. Para restabelecer as prestações normais de travagem pode ser necessário accionar os travões várias vezes.
7. Lubrificar a corrente de transmissão logo depois da lavagem e secagem da moto.

A eficiência da travagem poderia ser comprometida temporariamente logo depois da lavagem da moto.

Prever longas distâncias para a travagem a fim de evitar acidentes.

Acabamentos

Depois de ter lavado a moto aconselha-se usar um detergente spray ou cera líquida ou em pasta de boa qualidade para dar o acabamento final. Usar só ceras não abrasivas próprias para motos ou automóveis. Aplicar a cera segundo as instruções da embalagem.

Remoção do sal de estrada

O sal colocado nas estradas como prevenção contra o congelamento no inverno e a água marinha podem causar a formação de ferrugem. Lavar a moto nos seguintes pontos após ter percorrido em lugares com estas condições.

1. Limpar a moto usando água fria (pg. 139).

Não usar água quente. Isto piora o efeito do sal.

2. Enxugar a moto e proteger as peças metálicas com cera.

Manutenção das rodas de alumínio pintadas

O alumínio pode ser corroído pelo contacto com sujidade, lama ou sal colocado na estrada contra o gelo. Limpar as rodas depois de ter conduzido através de qualquer uma destas substâncias. Utilizar uma esponja húmida e um detergente neutro. Evitar escovas rígidas, palha de aço ou agentes de limpeza com abrasivos ou substâncias químicas.

Depois da lavagem, enxaguar com água abundante e enxugar com um pano limpo.

Retocar as rodas com a tinta de retoque se estas estiverem danificadas.

Manutenção do tubo de escape

O tubo de escape é de aço inoxidável mas pode ficar manchado por óleo ou lama. Se necessário, remover as manchas com um líquido abrasivo adequado.

PARAGEM PROLONGADA DO VEÍCULO

Uma paragem longa, como durante o inverno, requer algumas operações para reduzir os efeitos da deterioração causados pela não utilização da moto.

As eventuais reparações devem ser feitas ANTES da guardar a moto, porque senão há o risco de esquecer de fazê-las quando voltar a usar a moto.

COMO GUARDAR O VEÍCULO

1. Trocar o óleo do motor e o filtro do óleo.
2. Certificar-se de que o circuito de arrefecimento está cheio de uma solução anti-congelante a 50/50.
3. Drenar o reservatório do combustível para um recipiente próprio por intermédio de um sifão manual disponível no comércio, ou por intermédio de algo semelhante. Pulverizar a parte interna do reservatório com óleo anti-corrosão com um spray. Recolocar a tampa do reservatório do combustível.

⚠ ATENÇÃO

A gasolina é muito inflamável e explosiva. Há riscos de queimaduras graves ou feridas quando se manipula o combustível.

- Desligar o motor e manter a devida distância de fontes de calor, de faíscas e chamas.
- Reabastecer só ao ar livre.
- Limpar imediatamente os salpicos.

4. Para evitar a oxidação no interior dos cilindros, dirija-se ao seu concessionário Honda.
5. Tirar a bateria. Guardá-la num lugar protegido das temperaturas abaixo de zero e da luz do sol.
Efectue uma carga lenta da bateria uma vez por mês.
6. Lavar e enxugar a moto. Passar cera em todas as peças pintadas. Pulverizar com óleo anti-corrosão as peças cromadas.
7. Lubrificar a corrente (pg. 109).
8. Encher os pneus com a pressão prescrita. Colocar a moto sobre blocos deixando-a levantada do solo.
9. Cubrir a moto (não usar plástico ou materiais semelhantes) e guardá-la num lugar não aquecido, sem humidade e com um mínimo de variação de temperatura. Não deixar a moto exposta à luz directa do sol.

COMO VOLTAR A USAR O VEÍCULO

1. Descobrir e limpar a moto.
2. Trocar o óleo do motor se tiverem passado mais de quatro meses desde o início do período de paragem.
3. Instalar a bateria.
4. Tirar o excesso de óleo anticorrosão do reservatório do combustível. Encher o reservatório com gasolina fresca.
5. Efectuar todos as verificações da Inspeção Pré-condução (pg. 69).
Fazer um teste conduzindo com velocidade baixa num lugar sem perigos e distante do trânsito.

DADOS TECNICOS

DIMENSOES

Comprimento máximo	2160 mm
Largura máxima	765 mm
Altura máxima	1240 mm Tipo S/SA
	1110 mm Tipo N/NA
Distância entre eixos	1490 mm

CAPACIDADE

Óleo motor	
depois da drenagem	2,7 <i>ℓ</i>
depois da drenagem e	2,8 <i>ℓ</i>
da substituição do filtro de óleo	
depois da desmontagem	3,5 <i>ℓ</i>
Reservatório combustível	20 <i>ℓ</i>
Reserva	4 <i>ℓ</i>
Capacidade do circuito de arrefecimento	2,42 <i>ℓ</i>
Lotação	Piloto e um passageiro
Capacidade máxima de carga	195 kg

MOTOR

Diâmetro e curso	67,0 x 42,5 mm
Taxa de compressão	11,6: 1
Cilindrada	599,3 cm ³
Velas	
Standard	CR8EH – 9 (NGK) o U24FER9 (DENSO)
Folga dos eléctrodos	0,80 – 0,90 mm

QUADRO E SUSPENSÕES

Caster	26° 00'
Trail	99 mm
Dimensões pneu dianteiro	120/70ZR17M/C(58W)
Dimensões pneu traseiro	160/60ZR17M/C(69W)
Tipo	Radiale - Tubeless

TRANSMISSÃO

Relação primária	2,111
Relação das mudanças I:	2,750
II:	1,938
III:	1,556
IV:	1,304
V:	1,150
VI:	1,041
Relação final	2,625

INSTALAÇÃO ELÉCTRICA

Bateria	12V – 8,6Ah
Alternador	0,333kW/5.000 min ⁻¹ (rpm)

LUZES

Farol	12V – 60/55W N/NA	S/SA 12V-55W x2
Farolim traseiro/luz dos travões	12V – 21/5W	
Luz dos piscas	Dianteiro: 12V – 21W x 2	
	Traseiro: 12V – 21W x 2	
Luz instrumentos	12V – 1,7W x 2 N/NA	S/SA LED
Luz indicador ponto morto	LED	
Luz indicadora dos piscas	12V – 1,7W x 2 N/NA	S/SA LED
Luz do indicador de máximo	LED	
Indicador pressão baixa do óleo	LED	
Luz de presença	12V – 5W N/NA	S/SA 12V-5W x2
Luz da matrícula	12V – 5W	

FUSÍVEL

Fusível principal	30A
Fusível ABS	10A-30A SA/NA
Fusível FI	20A
Outros fusíveis	10A - 20A

CONVERSOR CATALÍTICO

Este motociclo está equipado com um conversor catalítico.

O conversor catalítico contém metais preciosos que servem como catalisadores, provocando reacções químicas que convertem os gases de escape sem influenciar os metais.

O conversor catalítico age sobre o HC, o CO e o NOx. A Peça de reposição deve ser original Honda ou equivalente.

O conversor catalítico deve funcionar com temperaturas altas para que as reacções químicas possam ocorrer. Isto pode incendiar qualquer material combustível que esteja próximo. Estacionar o motociclo longe de relva alta, folhas secas e outros materiais inflamáveis.

Um conversor catalítico defeituoso contribui para a poluição atmosférica e pode influir negativamente nas prestações do motor.

Tomar as seguintes precauções para proteger o conversor catalítico do motociclo.

- Utilize sempre gasolina sem chumbo. Mesmo uma pequena quantidade de gasolina com chumbo pode contaminar os metais do catalizador, tornando as painelas catalíticas ineficazes.
- Mantenha uma boa afinação do motor.
- Mandar inspeccionar e reparar a moto se se verificarem problemas de ignição, fugas, estalos ou outros problemas de funcionamento.



HONDA PORTUGAL, S.A.

R. Fontes Pereira de Melo, 16
ABRUNHEIRA
2714-506 SINTRA
Telf: 21 915 53 00 Fax: 21 915 10 19