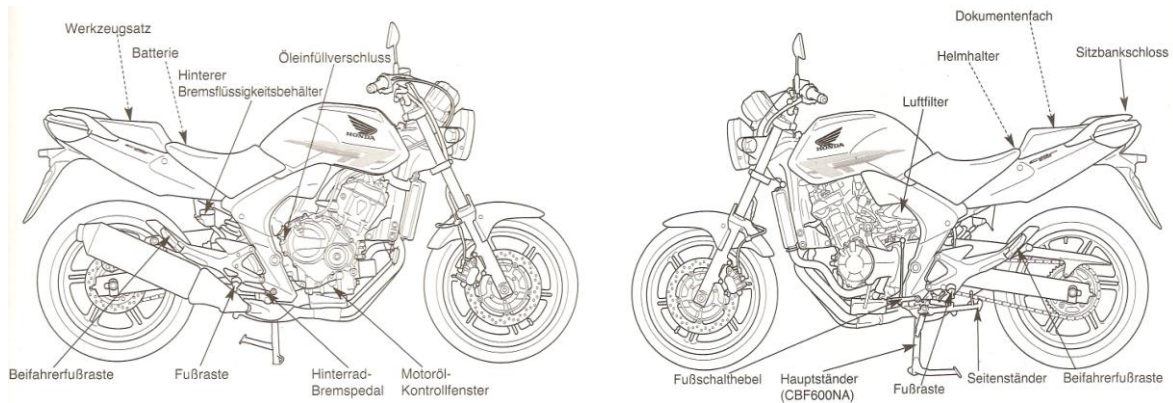


Honda CBF 600

1. Das Motorrad



2. Inbetriebnahme

Rundgangkontrolle:

Kontrolle des Zustandes des Fahrzeugs, keine groben Schäden am Motorrad, Zustand der Hebel am Lenker und der Pedale, Zustand und Vorhandensein der Spiegel.

Kontrolle der Räder auf Beschädigungen, Fremdkörper, Luftdruck (optisch), Profiltiefe (1,6mm in der Mitte der Laufflächen, auf etwa 75% der Laufflächenbreiten).

Kontrolle der Überprüfungsplakette (Pickerl) und der Autobahnvignette (falls vorhanden).

Kontrolle von Flüssigkeitsaustritten unter dem Motorrad, Gefahr des Haftens von Öl am Reifen, wenn beim Ausparken ein Ölfleck überfahren wird – STURZGEFAHR!

Kontrolle des Treibstoffvorrats, Benzinhahn ist nicht mehr vorhanden.

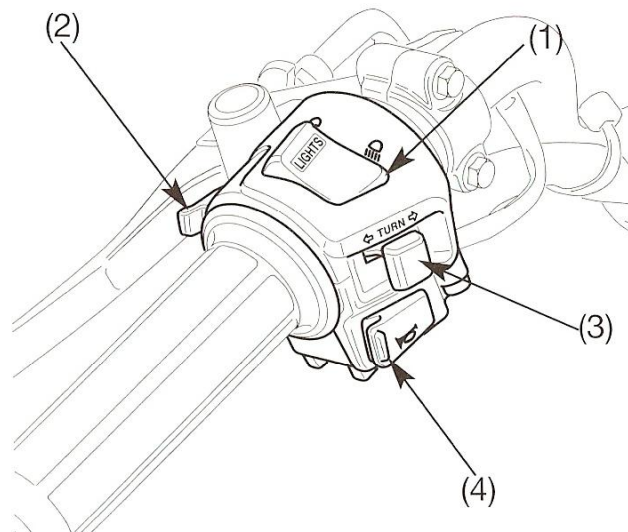
Kontrolle des Notstoppschalters nicht vergessen!!

Kontrolle der Beleuchtungseinrichtungen auf Sauberkeit, Zustand (gesprungen, zerbrochen) UND deren Funktionen:

- Kennzeichenbeleuchtung,
- Armaturenbeleuchtung,
- Blinker rechts und links, jeweils vorne UND hinten,
- Bremslicht, getrennt für Hand- UND Fußbremse,
- Abblendlicht und Fernlicht, sowie die Funktion der Lichthupe.

Es ist kein Lichtschalter mehr vorhanden, beim Einschalten der Zündung leuchtet sofort das Abblendlicht!

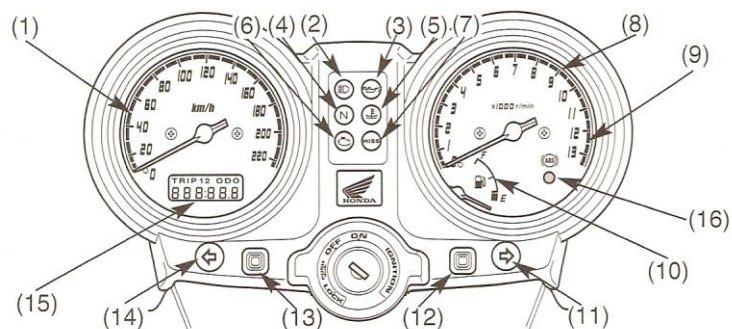
Bedienungselemente an der linken Lenkerseite:



- (1) Scheinwerferabblendschalter
- (2) Lichthupenschalter
- (3) Blinkerschalter
- (4) Hupenknopf

Anstartroutine:

Zündschlüssel in Position ON bringen, daraufhin leuchten Öldruck- und ABS-Kontrolleuchte auf



INSTRUMENTE CBF600N/NA

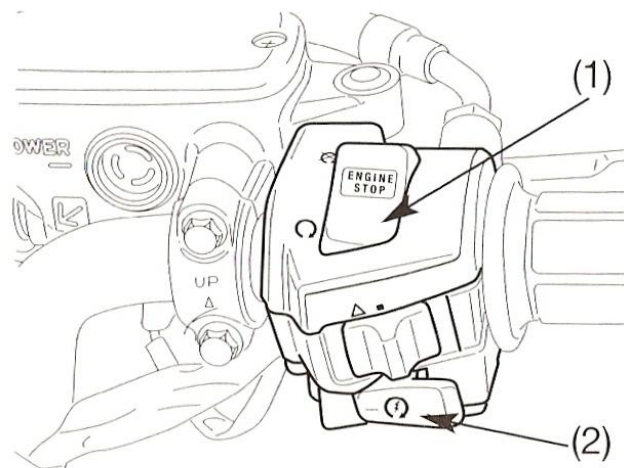
- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| (1) Tachometer | (9) Roter Drehzahlmesserbereich |
| (2) Fernlichtanzeige | (10) Kraftstoffanzeige |
| (3) Anzeige für niedrigen Öldruck | (11) Rechte Blinkeranzeige |
| (4) Leerlaufanzeige | (12) Taste Uhr |
| (5) Kühlmitteltemperaturanzeige | (13) Taste SEL |
| (6) PGM-FI-Anzeige | (14) Linke Blinkeranzeige |
| (7) HISS-Anzeige | (15) Digitaler Kilometerzähler |
| (8) Drehzahlmesser | (16) ABS-Anzeige (CBF600NA) |

Falls ein Gang eingelegt ist, in den Leerlauf schalten, die grüne Leuchte mit dem N leuchtet im Feld (2) auf.

Trotzdem die Kupplung ganz ziehen!

Ein Kaltstart ist aufgrund der Einspritzanlage kein Problem. Einfach die Kupplung ziehen und den Startknopf (2) drücken. Es ist kein Choker mehr vorhanden.

Bedienungselemente an der rechten Lenkerseite:



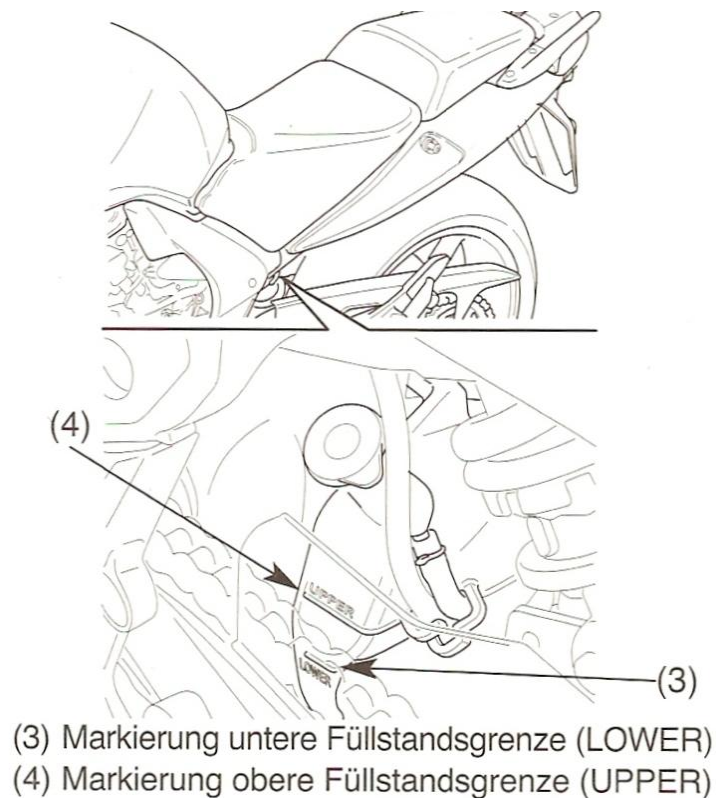
- (1) Motorabstellschalter
- (2) Starterknopf

Bei Störung der Einspritzanlage leuchtet die PGM-FI Kontrollleuchte (Nr.6) auf, dann das Motorrad vom Mechaniker überprüfen lassen.

3. Der Motor

Ein Vierzylinder- Viertakt- Reihenmotor quer eingebaut, 600ccm Hubraum mit Druckumlaufschmierung und Flüssigkeitskühlung.

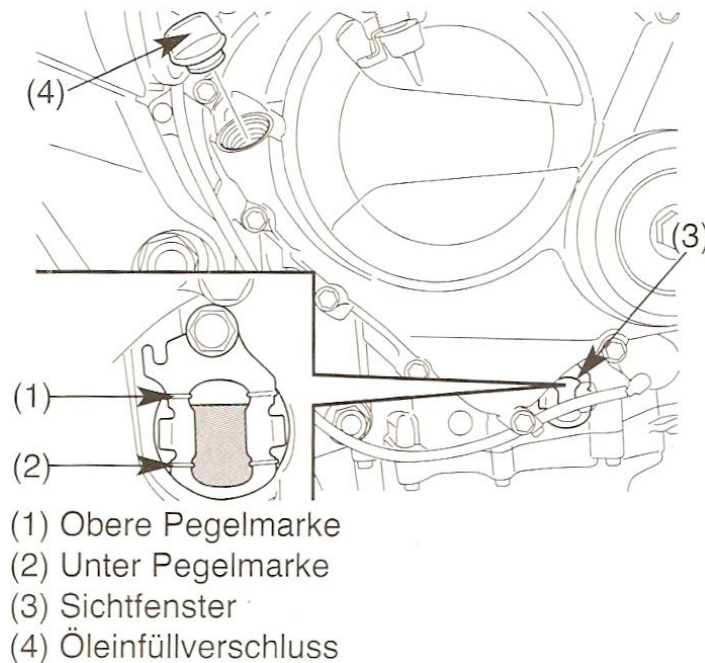
Bei Wasserkühlung darauf achten, dass die Kühlrippen am Kühler sauber und unbeschädigt sind und trotzdem den Motor im Stillstand nicht unnötig laufen lassen. Im Winter für Frostschutz sorgen und den Kühlmittelstand im Ausgleichsbehälter bei kaltem Motor überprüfen.



Während des Betriebes das Fernthermometer im Auge behalten, falls der Zeiger in den roten Bereich kommt, Motor abstellen, Flüssigkeitsstand überprüfen, gegebenenfalls die Sicherung (Sicherungen unter dem Beifahrersitz) für den Ventilator überprüfen.

An der Schmierung kann der Öldruck (indirekt) mithilfe der Öldruckkontrolleuchte überprüft werden. Beim Aufleuchten bei laufendem Motor besteht die Gefahr der unzureichenden Schmierung und eines Motorschadens und daher in weiterer Folge STURZGEFAHR!!!

Ölstandskontrolle mit Hilfe des Schauglases am Kurbelgehäuse.



Vor der Ölstandskontrolle Motorrad aufrecht am Hauptständer stellen, 5 - 10 Minuten warten, Ölmesstab heraus-schrauben, mit Fetzen abwischen, nur hineinstecken, nicht -schrauben, wieder herausnehmen und Ölstand ablesen (wie beim Auto), Stand sollte zwischen MIN und MAX sein.

Nachfüllen (am besten mit Trichter, sonst gibt's eine ziemliche Sauerei) an derselben Öffnung (nicht wie beim Auto)!!

4. Antriebskette

Die Kette besteht aus mehreren Kettengliedern, ähnlich einer Fahrradkette, die allerdings regelmäßig mit Kettenspray geschmiert werden muss.

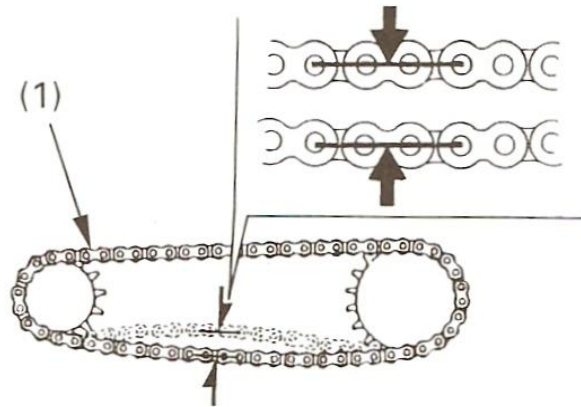
Die Kettenräder müssen fluchten, d.h. sie müssen in einer Linie stehen, was bei unsachgemäßem Nachspannen der Kette falsch gemacht werden kann. Die Gefahr dabei ist, die Kette kann leichter abspringen und wird schneller abgenützt, dadurch kann sie leichter reißen.

Falls ein Kettenschloss (hat die CBF 600 nicht) vorhanden ist, muss das geschlossene Ende des Bügels in Laufrichtung der Kette montiert sein.

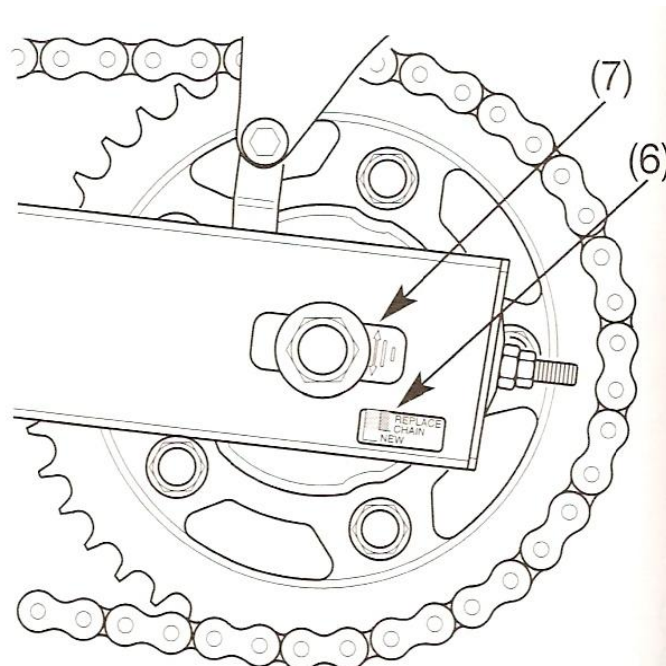
Außerdem unterliegt die Kette beim Fahren einem ständigen Zug, der sie mit der Zeit immer mehr ausleiert.

Diesen Effekt nennt man **DEHNUNG**, die durch Ziehen an der Kette am hinteren Kettenrad überprüft werden kann. Wenn die Kette nicht mehr als eine halbe Zahnhöhe abgehoben werden kann, ist sie (für den Prüfer) noch in Ordnung. Kann sie mehr angehoben werden, muss die Kette bzw. der gesamte Antriebssatz ausgetauscht werden. Trotzdem kann es sein, dass die Kette schon ein bisschen durchhängt durch den ständigen Zug und dann muss sie nachgespannt werden.

Die **SPANNUNG** der Kette wird überprüft, indem man sie in an dem Punkt, wo sie am meisten durchhängt, mit dem Fuß oder einem Finger von unten nach oben bewegt und dieses Spiel soll nicht mehr als 30mm betragen.



Beträgt es mehr, muss die Kette nachgespannt werden, indem man die Achsmutter und die Gegenmutter löst und an den Kettenspannmutter das Hinterrad nach hinten zieht. Dadurch wird die Kette zwar nicht neuer, aber der Verschleiß und die Gefahr des Abspringens sind geringer.



(6) Rote zone

(7) Indexmarke

Wichtig: die Muttern findet man an beiden Seiten der Hinterradschwinge, die Spannmuttern müssen an beiden Seiten gleich oft gedreht werden, sonst steht das Hinterrad schief und die Kettenräder fluchten nicht mehr. Wenn die Indexmarke (Doppelpfeil) sich schon an der roten Zone befindet, muss die Kette bzw. der Antriebssatz gewechselt werden.

5. Räder

Die Vorschriften der Motorräder sind denen der PKW-Räder sehr ähnlich, allerdings können unterschiedliche Dimensionen und Reifenbauarten vorgeschrieben sein. Auch gibt es faktisch keine Winterreifen für Motorräder, d.h. die Vorschriften und Fahreigenschaften gleichen denen der Sommer Pkw-Reifen, also:

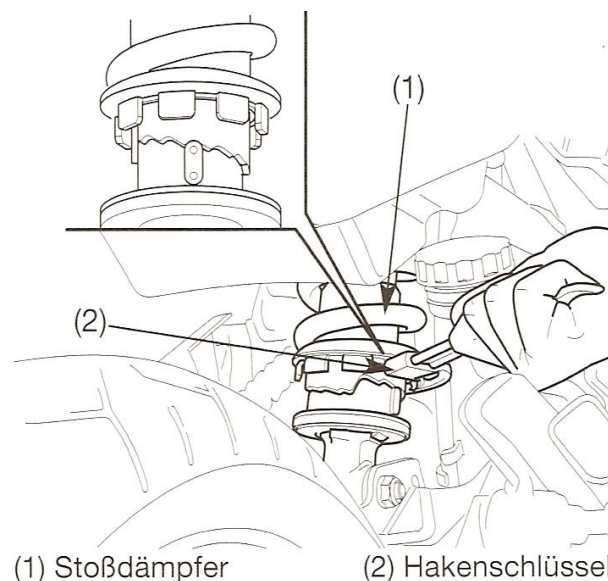
Mindestprofiltiefe 1,6mm auf den mittleren 75% der Laufflächenbreite, überprüfbar mithilfe der eingebauten Indikatoren.

Vorsicht beim Fahren in der kalten Jahreszeit, ab +7° Celsius abwärts, die Bodenhaftung wird geringer und somit wird der Bremsweg länger und das Kurvenfahren schwieriger, da die Reifen schneller wegrutschen.

Die Reifendimensionen: Vorderrad 120/70 ZR 17 (58W)
Hinterrad 160/60 ZR 17 (69W)

160mm Hinterradbreite, davon 60% Höhe, ZR = Radial- Hochgeschwindigkeitsreifen für über 240 km/h, 17 Zoll Felgendurchmesser, 69 Tragfähigkeitsziffer (325kg) und ‚W‘ ist die Bauartgeschwindigkeit (mehr als 270km/h).

Erforderlicher Reifendruck (in kaltem Zustand der Reifen überprüfen):
Vorne 2,5 bar, hinten 2,9 bar, wobei hinten nicht erhöht werden muss, wenn ein Beifahrer mitgenommen wird. Dann sollte aber das Federbein fester vorgespannt werden



und das Ablendlicht auf Blendung überprüft werden.

Achtung: Der Verlust eines Wuchtgewichtes kann zum Flattern des Lenkers, bzw. zum Pendeln des Motorrades und somit zum Sturz führen!

6. Bremsen

Motorräder haben in der Regel 2 voneinander völlig unabhängige Bremsanlagen für Vorderrad- und Hinterradbremse, d.h. die Bremskraft muss vom Fahrer richtig verteilt werden.

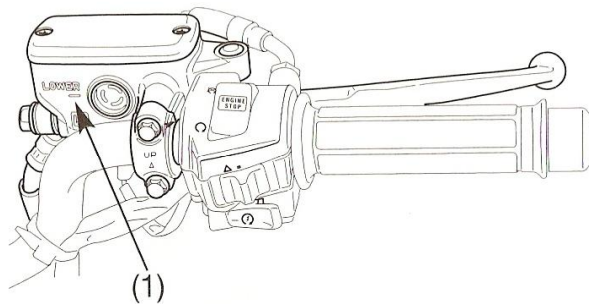
Beide Bremsanlagen sind hydraulische Scheibenbremsen mit ABS, das eine Sturzgefahr beim Überbremsen verringert.

Vorteile der hydraulischen Scheibenbremsen: bessere Kühlung, besser dosierbar, wartungsfreundlicher, Selbstnachstellung

Nachteil: bei Nässe schlechteres Ansprechen gegenüber mechanischen Trommelbremsen.

Standbremsprobe bei hydraulischer Scheibenbremse:

- Flüssigkeitsstand Vorderrad



(1) Untere Pegelmarke (LOWER)

und Hinterrad

Hinten

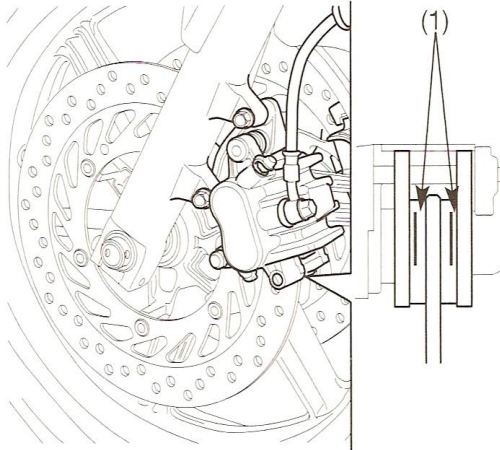


(1) Obere Pegelmarke (UPPER)
(2) Untere Pegelmarke (LOWER)

- Funktion des Bremslichts für beide Bremsen getrennt durchführen
- Leerweg (2-3cm am Hebelende), wird durch die Selbstnachstellung nicht größer
- Druckprobe (fester Widerstand)
- Dichtheitsprobe (Bremsen 30 – 40 Sekunden lang fest ziehen, Widerstand darf sich nicht ändern)

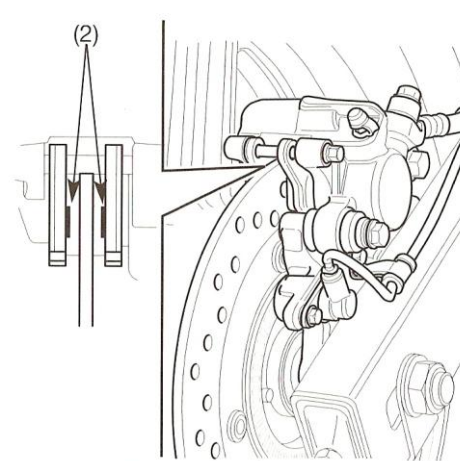
- Kontrolle der Bremsbelagsstärke anhand der Indikatorkerben (Ausschnitten), bzw. Verschleißmarkierungen

< VORDERRADBREMSE >



(1) Verschleißmarkierung

< HINTERRADBREMSE >



(2) Ausschnitt

7. Radaufhängungen und Lager

Nicht zu vergessen die Kontrolle der Radaufhängungen und Radlager!

Die Federbeine vorne auf Ölaustritte überprüfen.

Gabelkopflager: Motorrad auf den Hauptständer stellen, Vorderrad in die Luft bringen und den Lenker in beide Richtungen ganz hin und her bewegen, es darf kein Knacken oder Ecken zu spüren sein. Außerdem beide Gabelholme an den Enden mit den Händen fassen und nach vorne und hinten bewegen, es darf kein spürbares Spiel vorhanden sein!

Vorderradlager: das Vorderrad fest zwischen die Knie nehmen, den Lenker nach links und rechts bewegen, es darf wieder kein spürbares Spiel vorhanden sein!

Hinterradschwingenlager: Motorrad auf den Hauptständer stellen, Hinterradschwinge am Ende an einer Seite nehmen und fest zu sich her- und von sich wegdrücken, es darf noch immer kein spürbares Spiel vorhanden sein!

Zu guter Letzt das Hinterradlager: Motorrad am Hauptständer, Hinterrad mit jeweils einer Hand am höchsten und tiefsten Punkt nehmen und gegengleich von sich weg und zu sich herziehen, oben weg und unten her und dann umgekehrt. Selbstverständlich darf dabei kein Spiel zu bemerken sein...