

คู่มือการซ่อม HONDA

NOVA 4-S

NOVA RS



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษามุ่งในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น
บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด

วิธีการใช้หนังสือคู่มือการซ่อม

หนังสือคู่มือเล่มนี้จัดทำขึ้นสำหรับใช้เป็นแนวทางในการให้บริการซ่อมและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ฮอนด้า รุ่น NOVA-S

โปรดปฏิบัติตามคำแนะนำตามตารางการบำรุงรักษา (บทที่ 3) โดยเฉพาะการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ครั้งแรก เพราะที่สำคัญมาก ที่เราจะได้ทราบว่ามีความผิดปกติใด ๆ บ้างหรือไม่

ในบทที่ 1 ถึงบทที่ 3 เป็นรายละเอียดทั่ว ๆ ไป การหล่อลื่นและการบำรุงรักษาตามระยะเวลา ส่วนบทที่ 4 ถึงบทที่ 16 เป็นการอธิบายการซ่อมต่าง ๆ ซึ่งมีภาพประกอบอย่างชัดเจน และบทที่ 17 เป็นสรุป และแนวทางการแก้ไขข้อบกพร่องอันอาจเกิดขึ้นได้ของรถจักรยานยนต์

การค้นหาเนื้อเรื่องที่ต้องการให้ดูได้จากหัวข้อที่ระบุไว้ในหน้าสารบัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะมีหมายเลขบทที่บอกไว้

รายละเอียดในแต่ละหัวข้อจะเริ่มต้นด้วยวิธีการถอดการประกอบ ภาพแสดงชิ้นส่วน รายละเอียดมาตรฐานสำหรับการซ่อมหรือปรับตั้งและการแก้ไข พร้อมด้วยรายละเอียดอื่น ๆ

อย่างไรก็ตาม ถ้ามีสิ่งใดที่ท่านไม่เข้าใจ หรือต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโดยสอบถามได้ที่บริษัท

ข้อมูลต่าง ๆ ภาพรายละเอียด และค่ามาตรฐานที่จัดพิมพ์ไว้ในหนังสือเล่มนี้ นำมาจากการผลิตครั้งล่าสุด การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังบริษัทขอสงวนสิทธิในการเปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า

การคัดลอกภาพรายละเอียดหรือข้อความใด ๆ จากหนังสือเล่มนี้ ควรขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการดำเนินการ

ฝ่ายบริการ
บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด

สารบัญ

	รายละเอียดทั่ว ๆ ไป	1
	การหล่อลื่น	2
	การบำรุงรักษาตามระยะเวลา	3
ระบบเครื่องยนต์	ระบบเชื้อเพลิง	4
	การถอด/การประกอบเครื่องยนต์	5
	ฝาสูบ/เสื่อสูบ/ลูกสูบ	6
	คลัทช์/ชุดสตาร์ท ชุดเปลี่ยนเกียร์	7
	อัลเตอร์เนเตอร์	8
	ชุดเฟืองเกียร์/เพลาค้อเหวี่ยง/ห้องแค้มรังก์	9
ระบบโครงตัวถัง	ล้อหน้า/ระบบกันสะเทือน	10
	ล้อหลัง /ระบบกันสะเทือน	11
	ชุดเบรคไฮโดรลิก	12
	บังโคลนท้าย	13
ระบบไฟฟ้า	แบตเตอรี่/ระบบไฟชาร์จ	14
	ระบบไฟจุดระเบิด	15
	ไฟแสงสว่าง/สวิทช์ต่าง ๆ	16
	ปัญหาข้อขัดข้อง	17

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ความปลอดภัยทั่ว ๆ ไป	1-1 อัตราการขันแน่น	1-5
กฎของการบริการ	1-1 เครื่องมือ	1-7
หมายเลขประจำรุ่นรถ	1-2 การเดินสายเคเบิลและสายไฟ	1-8
ข้อมูลจำเพาะรุ่น	1-3	

ความปลอดภัยทั่ว ๆ ไป

ระวัง

เมื่อสตาร์ทเครื่องยนต์เพื่อต้องการทดสอบหรืออื่น ๆ ต้องแน่ใจว่าการถ่ายเทอากาศดี ไม่ควรสตาร์ทเครื่องยนต์ในที่ ๆ อับมือ เพราะว่าควันไอเสียมีก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

ระวัง

เชื้อเพลิงสามารถติดไฟและลุกไหม้ได้ในสภาพอุณหภูมิปรกติ อย่าสูบบุหรี่ หรือนำเปลวไฟ หรือทำให้เกิดประกายไฟในบริเวณที่มีเชื้อเพลิง

ระวัง

น้ำยาที่เติมในแบตเตอรี่ มีกรดซัลฟูริกซึ่งเป็นอันตรายไปรดป้องกันดวงตา ผิวหนัง และเสื้อผ้า ถ้ามีการหกกรดใส่ รีบล้างทันทีด้วยน้ำสะอาด และพบแพทย์โดยด่วนในกรณีบริเวณดวงตา

ระวัง

การชาร์จแบตเตอรี่ ทำให้เกิดก๊าซไฮโดรเจน ซึ่งสามารถระเบิดได้ อย่าสูบบุหรี่ หรือนำเปลวไฟ หรือทำให้เกิดประกายไฟในบริเวณที่ทำการชาร์จแบตเตอรี่

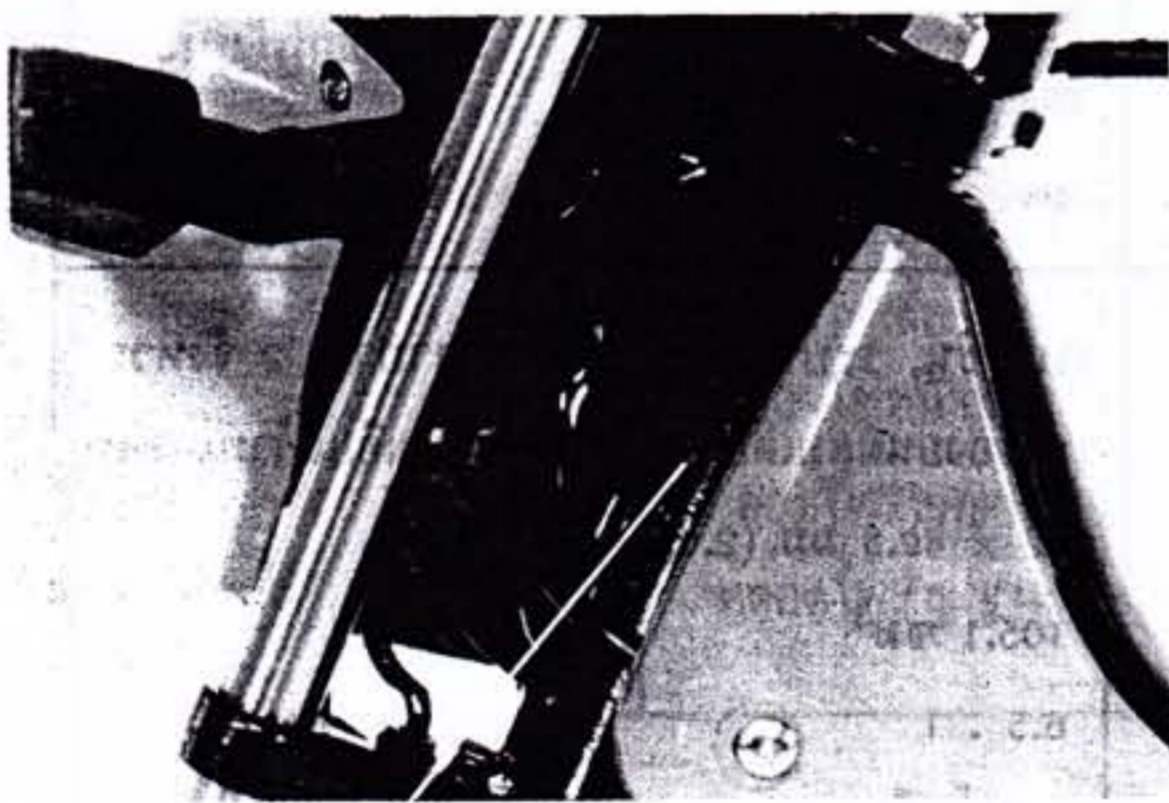
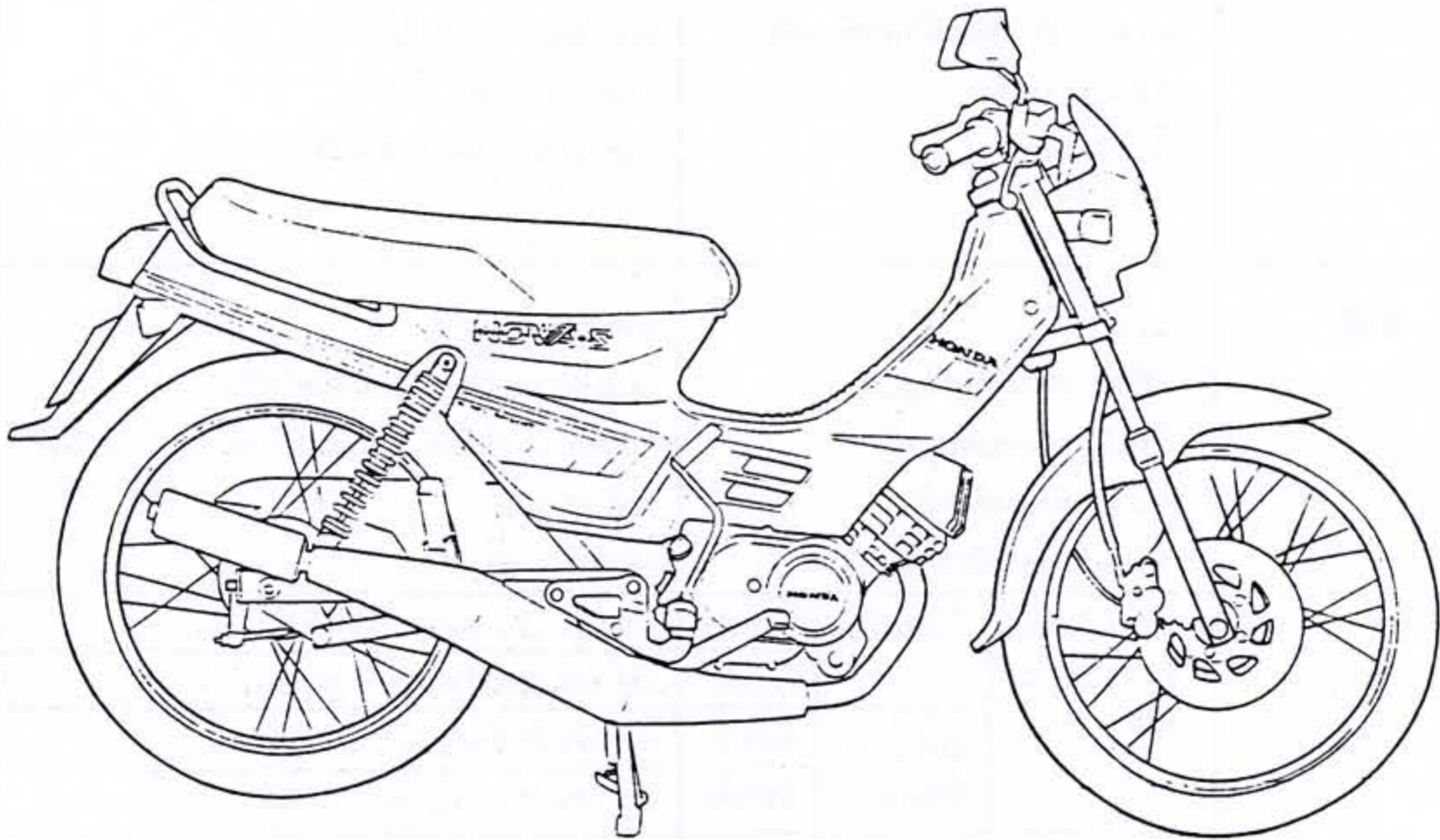
กฎของการบริการ

1. ใช้อะไหล่แท้ของฮอนด้า และน้ำมันหล่อลื่นของฮอนด้าหรือที่มีค่าความหนืดเท่าเทียมกัน การใช้อะไหล่อื่น ๆ ที่ไม่ใช่ของฮอนด้า อาจทำให้รถจักรยานยนต์บกพร่องได้
2. ใช้เครื่องมือพิเศษทำงานในส่วนที่ระบุไว้เพื่อประสิทธิภาพของงาน
3. ใช้เครื่องมือที่เป็นระบบวัดเมตร (ระบบเซนติเมตร) กับรถจักรยานยนต์คันนี้ อย่าใช้เครื่องมือที่เป็นระบบวัดอังกฤษ (ระบบนิ้ว) เพราะว่าค่าจะไม่เท่ากันเพียงใกล้เคียงกันเท่านั้น การใช้เครื่องมือไม่ถูกระบบ บัลท์ นัท สกรู ไม่ถูกระบบ จะทำให้รถจักรยานยนต์บกพร่องได้
4. ชิ้นส่วนบางอย่างเช่น ปะเก็น โอริง ปีน แหวน และอื่น ๆ ที่มีการเสียวรูปเมื่อมีการถอดแยกชิ้นส่วนเพื่อทำการซ่อมแซม ควรทำการเปลี่ยนใหม่ เพื่อประสิทธิภาพของเครื่องยนต์
5. เมื่อมีการขันถอดบัลท์หรือนัทที่ยึดชิ้นส่วนงานเดียวกันเป็นจำนวนหลายตัว ควรเริ่มต้นจากด้านเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ หรือตัวในสุดก่อนหรือขันไขว้กากบาท และต้องใช้อัตราขันแน่นตามมาตรฐาน
6. ทำความสะอาดชิ้นส่วนให้สะอาดก่อนการประกอบกลับคืน และควรหล่อลื่นผิวสัมผัสของโลหะที่จะสัมผัสกันด้วยน้ำมันหล่อลื่นก่อนทำการประกอบ
7. ภายหลังประกอบเสร็จแล้ว ให้ตรวจสอบชิ้นส่วนต่าง ๆ ถูกตำแหน่งและการทำงานด้วย

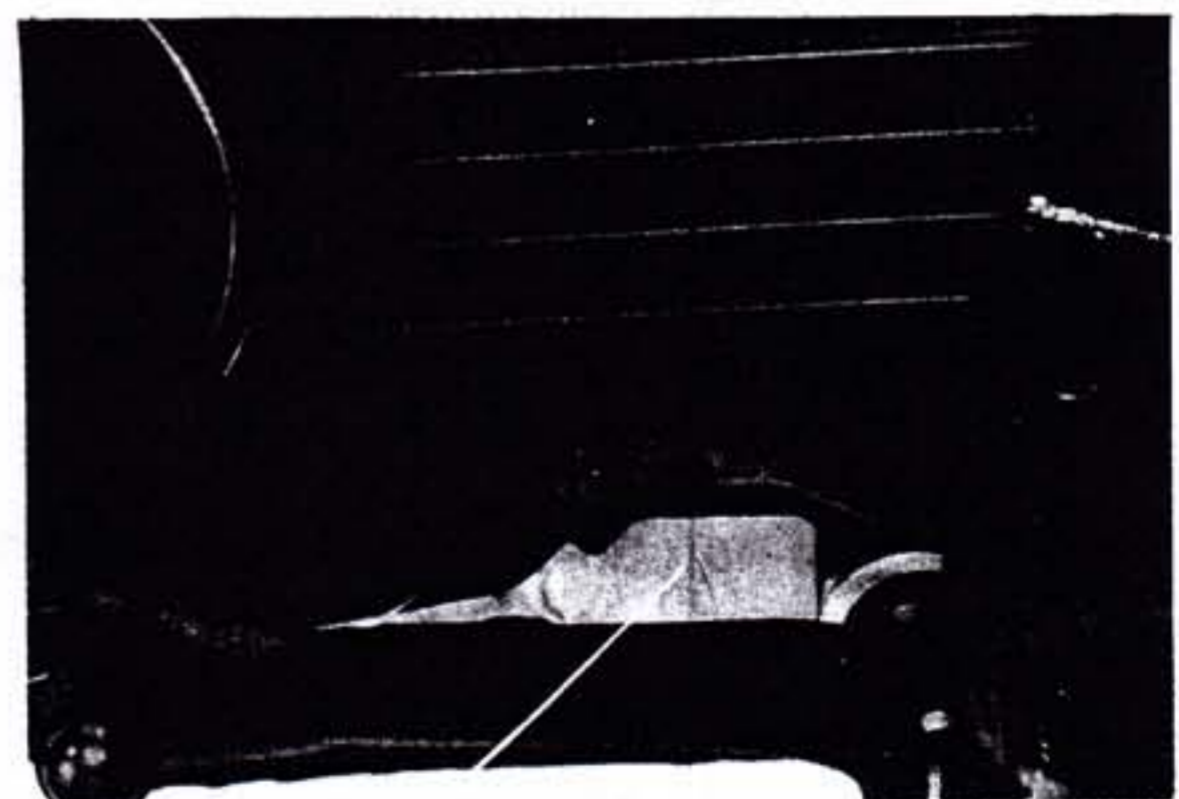
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

หมายเลขประจำรุ่นรถ



1) หมายเลขโครงตัวถัง
ประทับที่แกนคอรอด้านซ้าย



2) หมายเลขเครื่องยนต์
ประทับที่แตรังค์กลางด้านซ้าย

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ข้อมูลทางเทคนิค

รายการ		ค่ามาตรฐาน		
สัดส่วน	ความยาวตัวรถ	1840 มม (72.4 นิ้ว)		
	ความกว้างตัวรถ	645 มม (25.4 นิ้ว)		
สัดส่วน	ความสูงตัวรถ	950 มม (37.4 นิ้ว)		
	ความยาวจากล้อหน้ากับล้อหลัง	1195 มม (47.0 นิ้ว)		
	ความสูงจากพื้น	130 มม (5.1 นิ้ว)		
	น้ำหนักรถ	87 กก (191.8 ปอนด์)		
ตัวถัง	แบบ	แบบแบคโบน		
	โช้คอัพหน้า/ระยะหยุดตัว	แบบ 90 มม (3.5 นิ้ว) เทเลสโคปิก		
	โช้คอัพหลัง/ระยะหยุดตัว	สวิงอาร์ม/โช้คอัพขอบเบอร์ 80 มม (3.1 นิ้ว)		
	ขนาดของยางล้อหน้า	2.25-17-4 PR		
	ขนาดของยางล้อหลัง	2.50-17-4 PR		
	ความดันของลมยางขณะเย็น	ขับเคลื่อนเดียว	ล้อหน้า	200 kPa (2.0 kg/cm ² , 28 psi)
			ล้อหลัง	225 kPa (2.25 kg/cm ² , 32 psi)
		ขับเคลื่อน 2	ล้อหน้า	200 kPa (2.0 kg/cm ² , 28 psi)
			ล้อหลัง	225 kPa (2.25 kg/cm ² , 32 psi)
	ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง	4.5 ลิตร (1.19 แกลลอน)		
พื้นที่จานดิสเบรก	154.2 ซม ²			
พื้นที่คัมเบรคหลัง	86.4 ซม ²			
มุมแคสเตอร์	27°			
ระยะเทรล	88 มม (3.5 นิ้ว)			
ความจุของน้ำมันโช้คอัพหน้า	94 ซี.ซี. (ซ้ายและขวา)			
เครื่องยนต์	แบบ	เบนซิน, ระบายความร้อนด้วยอากาศ, 2 จังหวะ		
	การวางเครื่องยนต์	เครื่องยนต์สูบเดียววางจากแนวตั้งเอียงทำมุม 40°		
	ความโตกระบอกสูบ x ระยะชัก	52 x 49.5 มม (2.05 x 1.95 นิ้ว)		
	ปริมาตรห้องเผาไหม้	105.1 ซม ³		
	อัตราส่วนการอัด	6.5 : 1		
	ไส้กรองอากาศ	แบบโพสิทีฟเรเทน		
	กำลังอัดของลูกสูบ	1030 ± 98 kPa (10.1 ± 1 kg/cm ² , 149 ± 14 psi)		
	น้ำหนักเครื่องยนต์	22.5 kg (50 lb)		
	รอบเดินเบา	1700 ± 150 RPM		
	เติมน้ำมันเครื่อง	1.3 ลิตร ขณะเครื่องใหม่ 1.2 ลิตร ขณะเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง		

<p>คาร์บูเรเตอร์</p>	<p>คาร์บูเรเตอร์/ลูกเร่ง เบอร์ประจำคาร์บูเรเตอร์ สกรูปรับอากาศ ระดับลูกลอย</p>	<p>PB 18/18 มม (0.7 นิ้ว) PB 96 A 1-7/8 รอบจากปิดสุด 9.5 มม</p>
<p>ระบบส่งกำลัง</p>	<p>คลัทช์ ระบบส่งกำลัง อัตราทดเฟืองตัวแรก อัตราทดเฟืองตัวสุดท้าย อัตราทด เกียร์ 1 เกียร์ 2 เกียร์ 3 เกียร์ 4 การเปลี่ยนเกียร์</p>	<p>คลัทช์แบบเปียกหลายแผ่นซ้อนกัน 4 เกียร์ แบบเฟืองตรง 3.400 (68/20) 2.533 (38/15) 3.083 (37/12) 1.778 (32/18) 1.227 (27/22) 0.960 (24/25) ใช้เท้า แบบเกียร์วัน</p>
<p>ระบบไฟฟ้า</p>	<p>ระบบจุดระเบิด ระยะเวลาการจุดระเบิดที่ "F" ระบบสตาร์ท อัลเตอร์เนเตอร์ แบตเตอรี่ หัวเทียน ระยะห่างขั้วหัวเทียน ฟิวส์</p>	<p>แบบ C.D.I. 18° BTDC ที่รอบเดินเบา สตาร์ทเท้า 0.1 กิโลวัตต์ที่ 5000 รอบ/นาที 12V-2.5AH BP6ES (NGK) W20EP-U (ND) 0.7-0.8 มม 7A</p>
<p>ระบบไฟแสงสว่าง</p>	<p>หลอดไฟหน้า (สูง/ต่ำ) หลอดไฟเบรก/ไฟท้าย หลอดไฟบอกเกียร์ หลอดไฟเลี้ยว หลอดไฟหน้าปิด หลอดไฟสัญญาณไฟเลี้ยว หลอดไฟสัญญาณไฟสูง</p>	<p>12V 30/30W 12V 18/5W 12V 1.1 WXx5 12V 10W x 4 12V 1.7 W x 2 12V 1.7 W 12V 1.7 W</p>

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

**ค่ามาตรฐานของแรงบิด**

เครื่องยนต์

รายการ	จำนวน	ความโตเกลียว (มม)	แรงบิด		
			N.m	kg-m	ft-lb
น็อตฝาสูบ	4	8	20	2.0	14
น็อตเสื้อสูบ	4	8	20	2.0	14
น็อตจานไฟ	1	12	65	6.5	47
น็อตยึดคลัทช์แรงเหวี่ยง	1	14	85	8.5	61
น็อตยึดคลัทช์	1	14	55	5.5	40
ไขควงยึดสเตอร์หน้า	2	6	13	1.3	9
ไขควงยึดแผ่นลีดกระปุกเกียร์	1	6	13	1.3	9
ไขควงยึดกระปุกเกียร์	1	6	25	2.5	18
สลักยึดกระปุกเกียร์*	1	8	25	2.5	18
ไขควงปรับตั้งคลัทช์	1	8	22	2.2	16
ไขควงยึดแผ่นลีดเฟืองสตาร์ท*	1	6	13	1.3	9
ไขควงยึดสเตอร์	2	6	10	1.0	7
ไขควงยึดพัลเซอร์คอลย์	2	5	7	0.7	5
ไขควงยึดสวิทช์เปลี่ยนเกียร์	1	6	10	1.0	7
น็อตยึดคาร์บูเรเตอร์	2	6	10	1.0	7
ไขควงยึดปั๊ม 2T	2	6	10	1.0	7
ไขควงยึดฝาครอบฝาสูบ	4	6	10	1.0	7
ไขควงเช็คน้ำมันเครื่อง	1	8	22	2.2	16
ไขควงถ่ายน้ำมันเครื่อง	1	8	22	2.2	16
หัวเทียน	1	14	21	2.1	15
ไขควงยึดสตัทฝาสูบ	4	8	12	1.2	9

*ใช้น้ำยาทาเกลียวด้วย

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ตัวถัง

รายการ	จำนวน	ความโตเกลียว (มม)	แรงบิด		
			N-m	kg-m	ft-lb
น็อตคอรก	1	22	75	7.5	54
โบลท์ยึดโซ่ตัวบน	2	7	11	1.1	8
โบลท์ยึดโซ่ตัวล่าง	2	8	30	3	22
น็อตเพลาล้อหน้า	1	12	50	5	36
น็อตเพลาล้อหลัง	1	12	50	5	36
น็อตซีลวูด	—	BC 3.2	3	0.3	2
		6	6	0.6	4
น็อตยึดจานเบรคหน้า	5	6	15	1.5	11
โบลท์ยึดสตัลเบรคเตอร์หลัง	4	10	28	2.8	20
น็อตยึดสตัลเบรคเตอร์หลัง	4	10	65	6.5	47
โบลท์ยึดท่อน้ำมันเบรค	2	10	30	3.0	22
โบลท์ยึดแม่ปั้มเบรค	2	6	12	1.2	9
สกรูฝาครอบแม่ปั้มเบรค	2	4	2	0.2	1.4
น็อตยึดระดับเบรค	1	6	10	1.0	7
สกรูสวิทช์ไฟแสงสว่าง	1	4	1.0	0.1	0.7
โบลท์ยึดหูเรือนเบรค	2	8	27	2.7	20
วาวลีโล่ลม	1	8	6	0.6	4.3
น็อตสลักยึดเรือนเบรค	2	8	23	2.3	17
โบลท์ยึดสลักยึดเรือนเบรค	2	8	18	1.8	13
สลักผ้าเบรค	2	10	18	1.8	13
จุกปิดสลักผ้าเบรค	2	10	2	0.2	1.4
โบลท์ยึดแขนเบรค	1	6	10	1.0	7
โบลท์ยึดแขนจานเบรค	1	8	22	2.2	16
โบลท์ยึดแฮนด์	2	10	40	4.0	29
โบลท์ฝาปิดแกนโซ่ตัวบน	2	20	23	2.3	17
โบลท์ยึดลูกสูบแกนโซ่ตัวล่าง	2	8	20	2.0	14
น็อตล็อกแกนโซ่ข้อหลัง	1	8	20	2.0	14
น็อตยึดโซ่ข้อหลังตัวบน	2	10	35	3.5	25
น็อตยึดโซ่ข้อหลังตัวล่าง	2	10	40	4.0	29
น็อตยึดสวิงอาร์ม	1	12	50	5.0	36
น็อตยึดเครื่องยนต์	3	10	45	4.5	33
น็อตยึดตัวถังด้านล่าง	2	8	27	2.7	20
น็อตยึดบังโคลนหลัง	2	8	27	2.7	20

ค่ามาตรฐานของแรงบิด

รายการ	ค่าของแรงบิด N-m (kg-m, ft-lb)	รายการ	ค่าของแรงบิด N-m (kg-m, ft-lb)
5 มม โบลท์และน็อต	5 (0.5, 3.5)	5 มม สกรู	4 (0.4, 3)
6 มม โบลท์และน็อต	10 (1.0, 8)	6 มม สกรู	9 (0.9, 7)
8 มม โบลท์และน็อต	22 (2.2, 16)	6 มม โบลท์และ 8 มม	9 (0.9, 7)
10 มม โบลท์และน็อต	35 (3.5, 25)	6 มม โบลท์สี่แฉกและน็อต	12 (1.2, 9)
12 มม โบลท์และน็อต	55 (5.5, 40)	8 มม โบลท์สี่แฉกและน็อต	27 (2.7, 20)
		10 มม โบลท์สี่แฉกและน็อต	40 (4.0, 29)

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



เครื่องมือ

พิเศษ

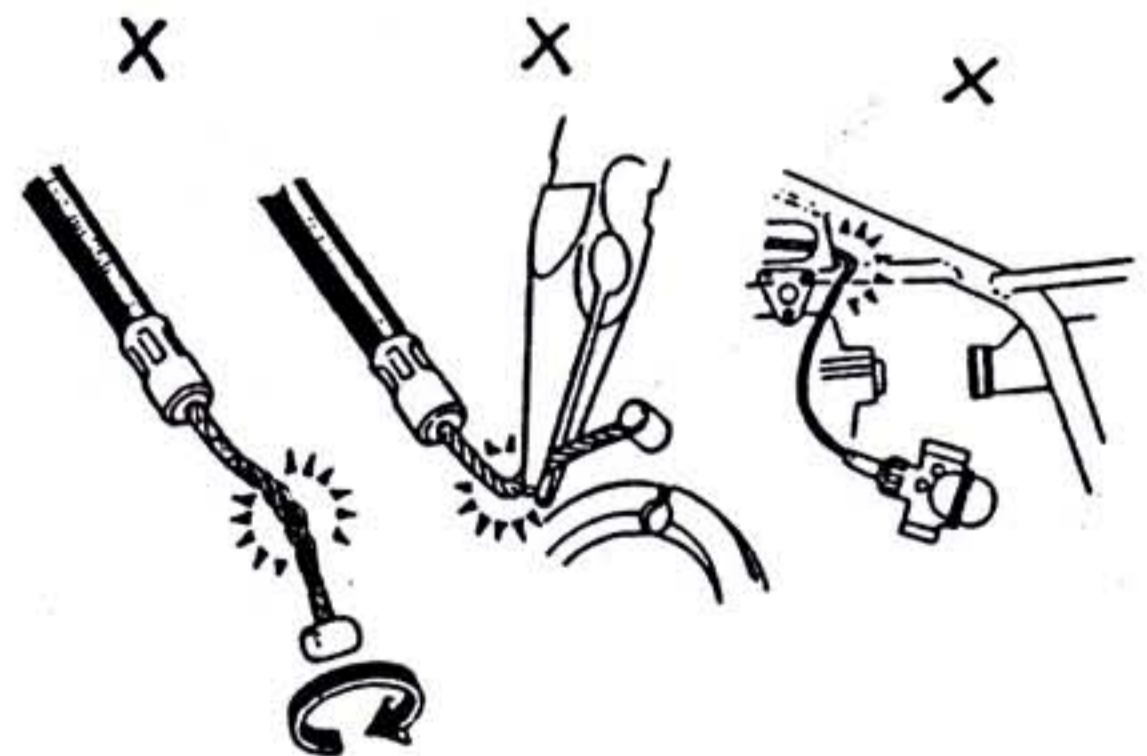
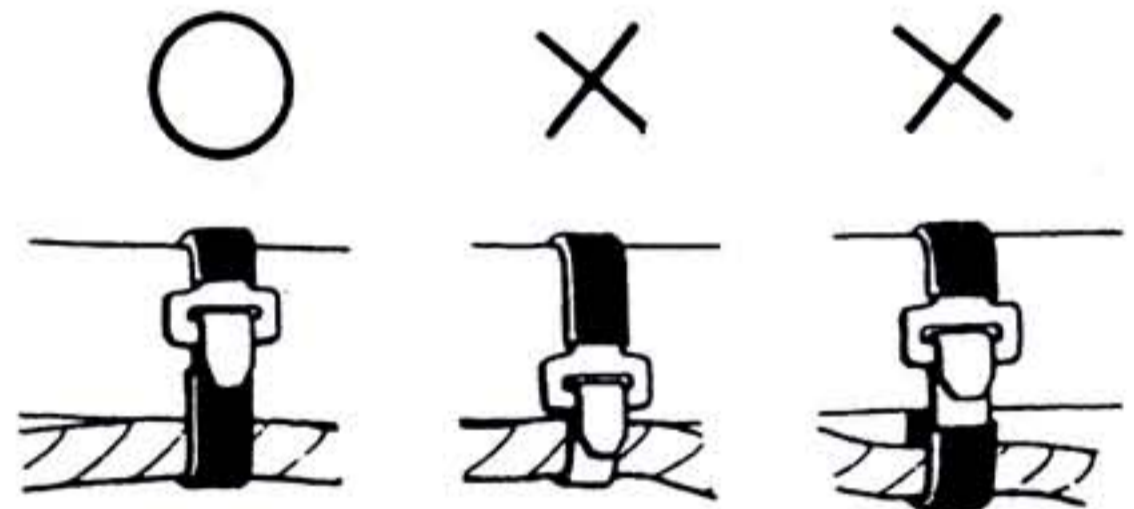
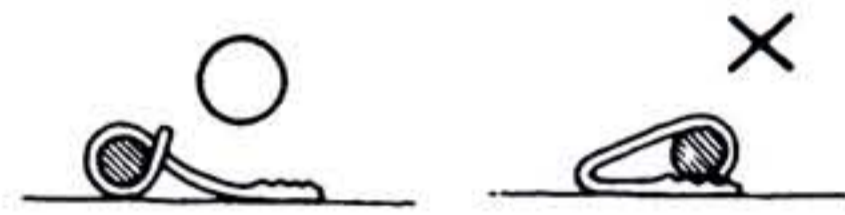
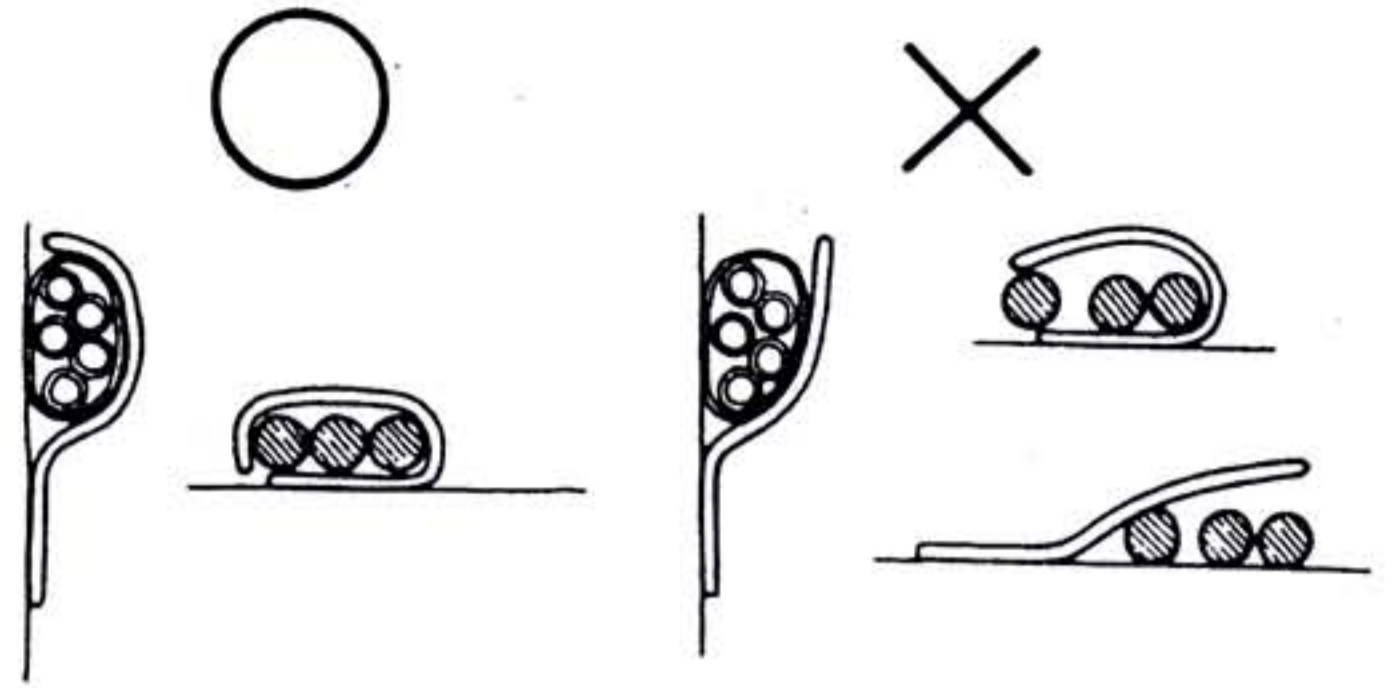
รายละเอียด	หมายเลขเครื่องมือ	บทที่
เครื่องมือประกอบแคแร็งค์		9
คีมถอดสปริง	07914-3230001	7, 10, 12
บ็อกแกนคอรต	07916-3710100	10
จับจานแม่เหล็ก	07933-KG20000	8
ถอดตลับลูกปืน (12 ม.ม.)	07936-1660001	7, 9
- แกน (12 ม.ม.)	07936-1660100	7, 9
- น้ำหนักกระทง	07741-0010201	7, 9
ตอกตลับลูกปืน	07944-1150001	10
ตอกตัวนอก (28x30 ม.ม.)	07946-1870100	7
ประกอบลูกปืนคอรต	07946-GC40000	10
ดึงลูกปืน	07631-0010000	9

รายละเอียด	หมายเลขเครื่องมือ	บทที่
วัดระดับลูกลอย	07401-0010000	4
ปากตาย B (4.5x5.1 ม.ม.)	07701-0020200	3
ประแจล็อกน็อต (20x24 ม.ม.)	07716-0020100	7
ด้ามต่อ	07716-0020500	7, 10
ยึดฟลายวีล	07725-0040000	8
ตอกตัวนอก (37x40 ม.ม.)	07746-0010200	9, 10, 11
ตอกตัวนอก (42x47 ม.ม.)	07746-0010300	9
ตอกตัวนอก (32x35 ม.ม.)	07746-0010100	9
แกนนำ (12 ม.ม.)	07746-0040200	9, 10, 11
แกนนำ (17 ม.ม.)	07746-0040400	9, 11
แกนนำ (20 ม.ม.)	07746-0040500	9
แกนถอดตลับลูกปืน	07746-0050100	10, 11
หัวถอด (12 ม.ม.)	07746-0050300	10, 11
กดชดสปริงโซ่คัท	07GME-0010000	11
ยึดเฟืองเกียร์	07724-0010100	7
ด้ามจับ A	07749-0010000	9, 10, 11



การเดินสายเคเบิล และสายไฟ

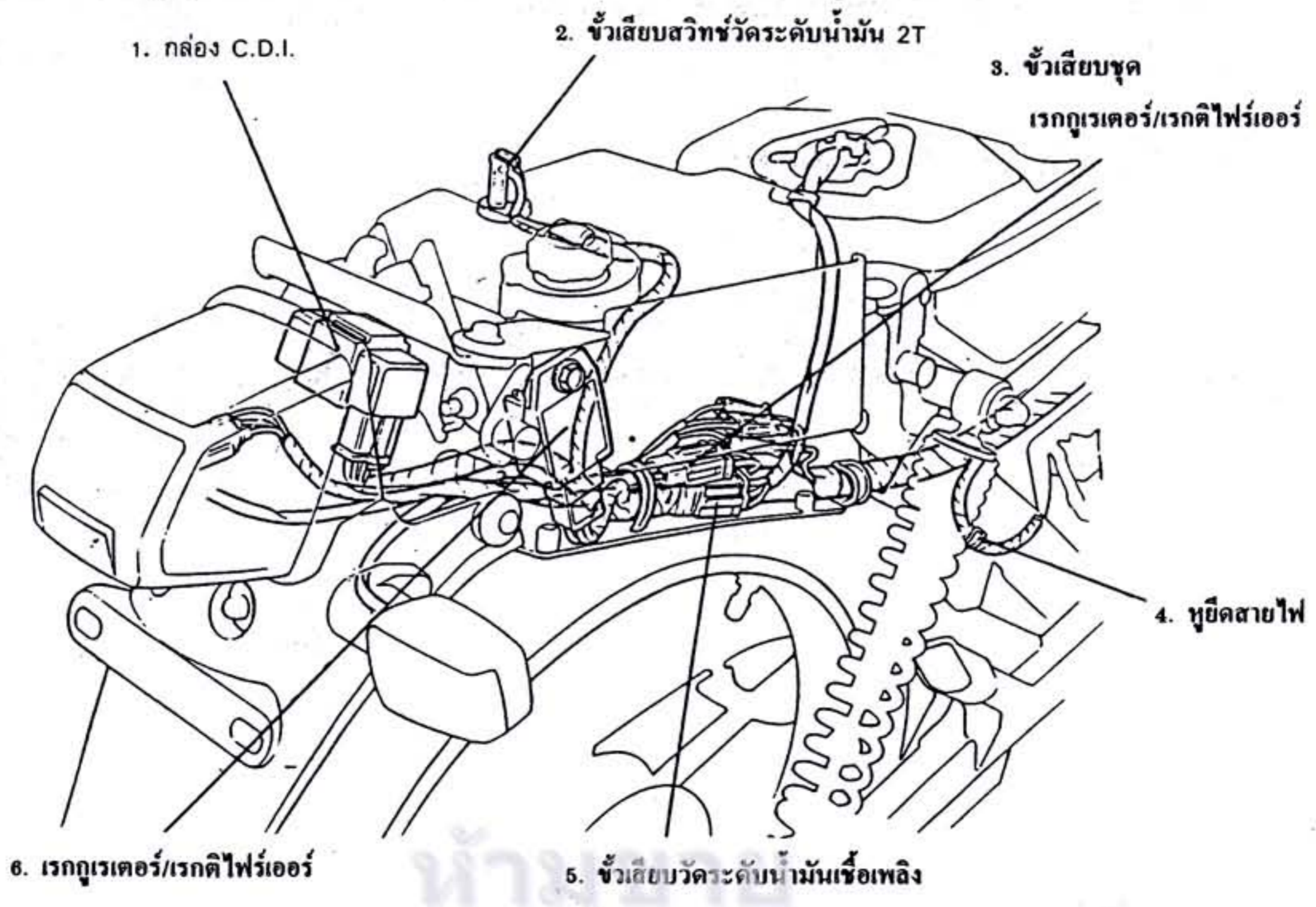
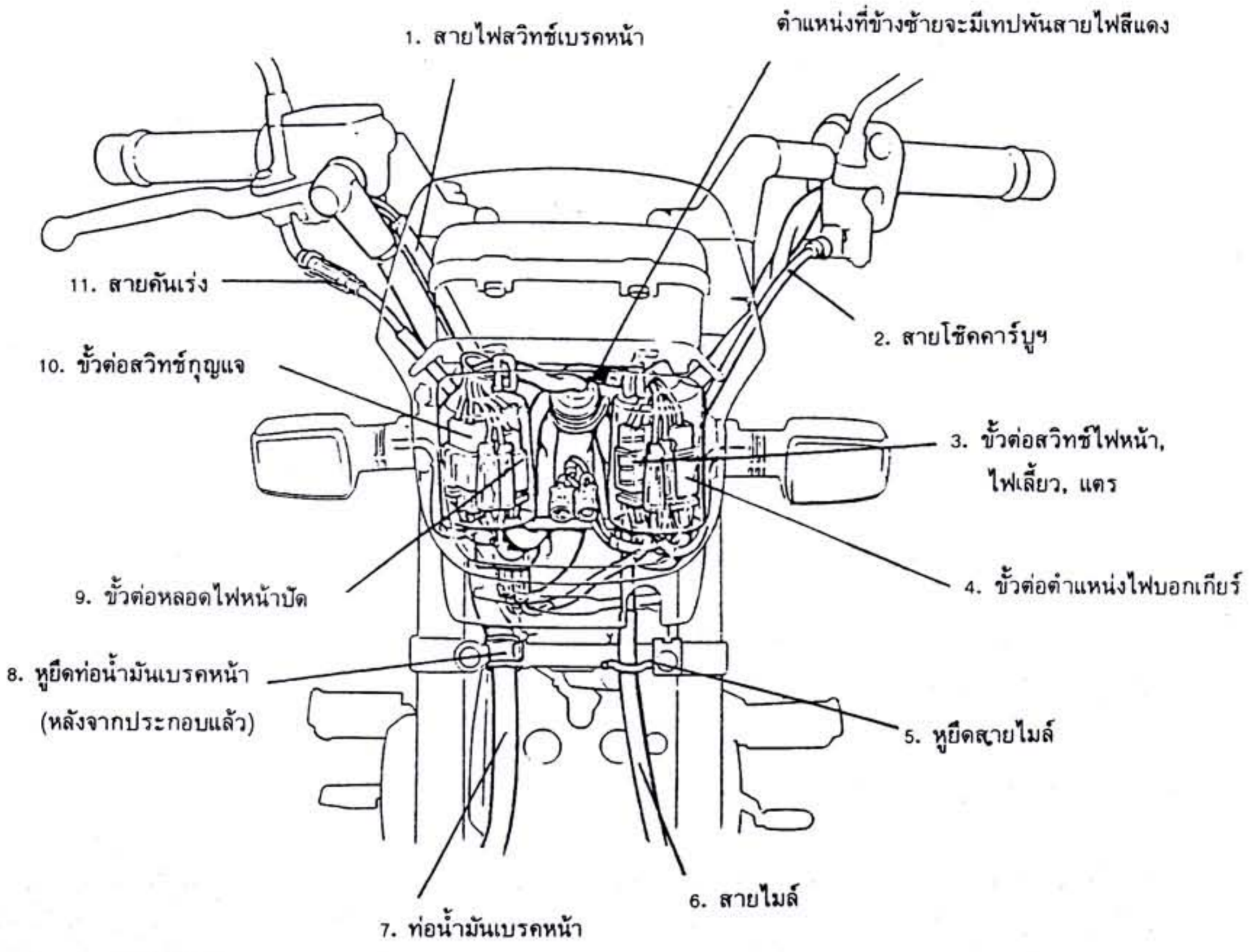
- สายไฟที่หลุดออกจากที่รัดอาจทำให้เกิดอันตรายได้ง่าย ดังนั้นหลังจากซ่อมเสร็จ ควรตรวจที่รัดสายตามจุดต่าง ๆ ว่าแน่นและเรียบร้อย
- อย่างอที่รัดสายมากเกินไป เพราะที่รัดสายส่วนใหญ่ทำจากโลหะอ่อน ซึ่งอาจเสียหายได้ง่าย
- หุ้มสายไฟด้วยเทปพันสายตำแหน่งที่ถูกกับส่วนที่เป็นขอบหรือสันของรถ
- สายไฟที่ฉีกขาดจนเห็นลวดทองแดงต้องพันด้วยเทปพันสายไฟ หรือเปลี่ยนใหม่
- การเดินสายไฟ ควรหลีกเลี่ยงอย่าให้ทับส่วนที่เป็นขอบหรือสันของรถ
- อย่าให้สายไฟพาดผ่านหัวของโบล, สกรู หรือนัดต่าง ๆ
- จัดระยะห่างของสายไฟ อย่าให้ใกล้กับชิ้นส่วนที่ร้อนของรถ
- เสียบขั้วสายไฟเข้ากันให้สุด และให้ปลอกขั้วปิดบังขั้วอย่างมิดชิด
- หลังกจากเดินสายไฟเสร็จต้องตรวจสอบจุดยึดต่าง ๆ ต้องอยู่กับที่ยึดอย่างเรียบร้อย ไม่บิด งอ หรือผิดตำแหน่งเดิม
- สายไฟที่ร้อยตามชิ้นส่วนที่เคลื่อนไหว เช่น แชนด์เซลล์ จะต้องไม่ตึงหรือหย่อนเกินไปขณะหันเลี้ยวรถ
- อย่าบิดหรือหักงอสายควบคุมต่าง ๆ เช่น สายเบรก สายคลัทช์ เพราะจะทำให้สายฝืดหรือติดขัด

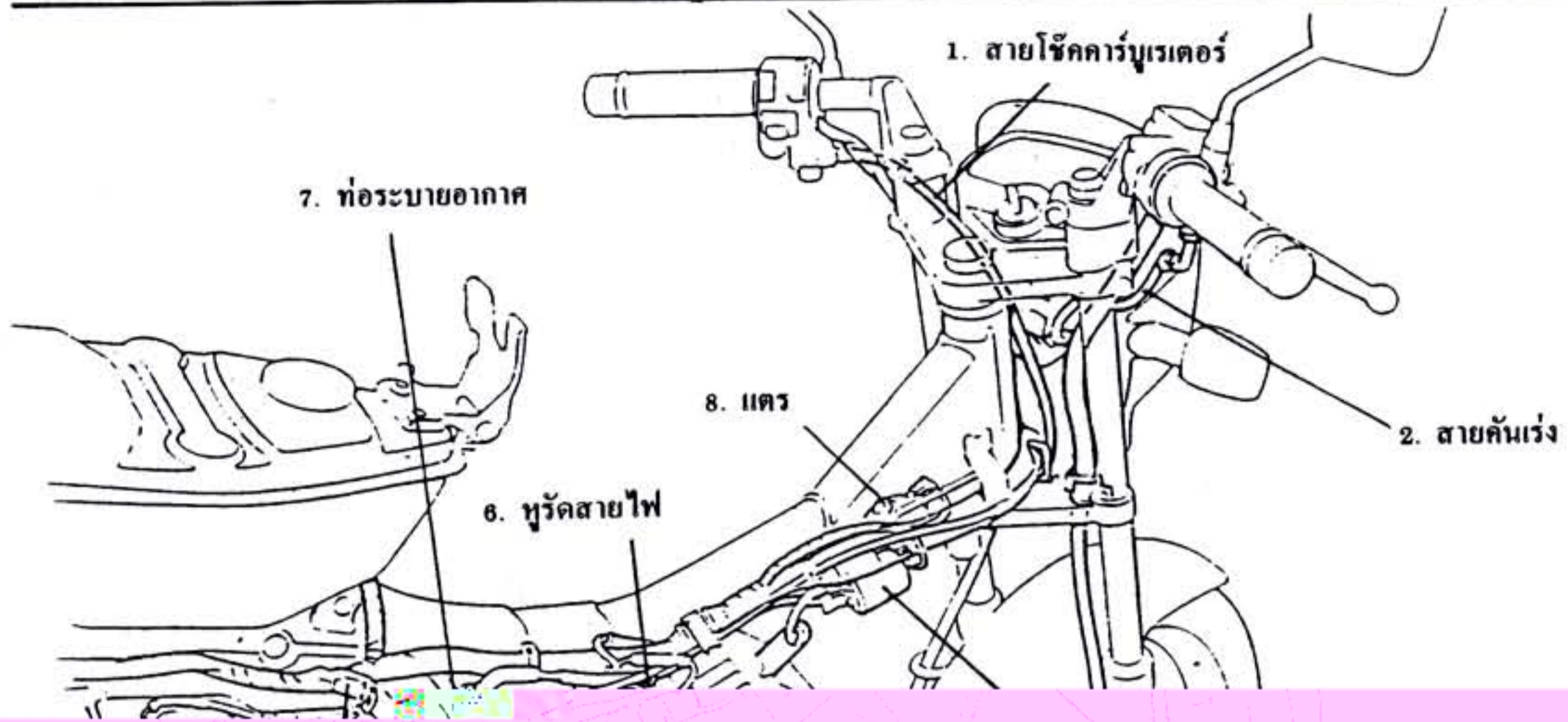


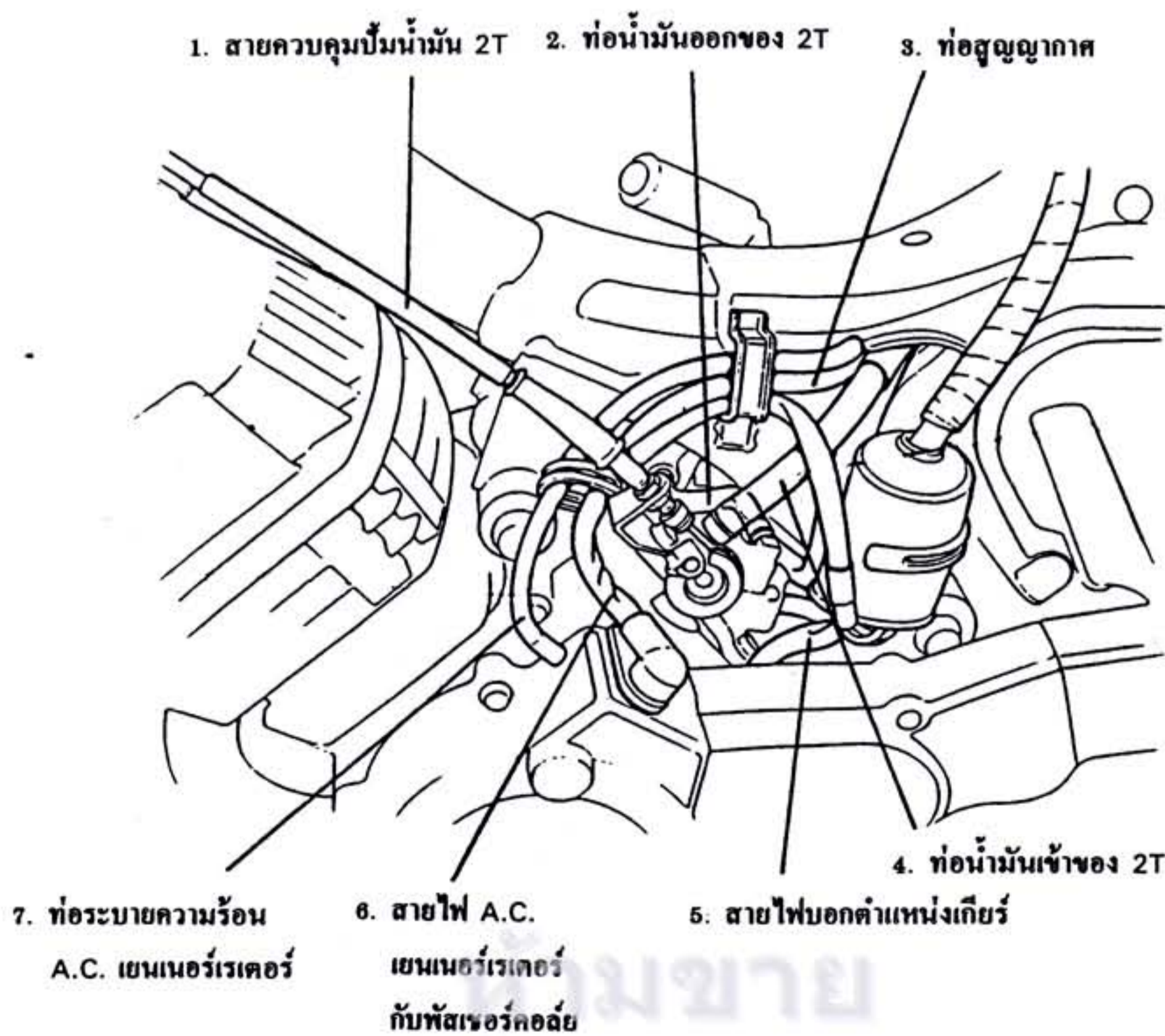
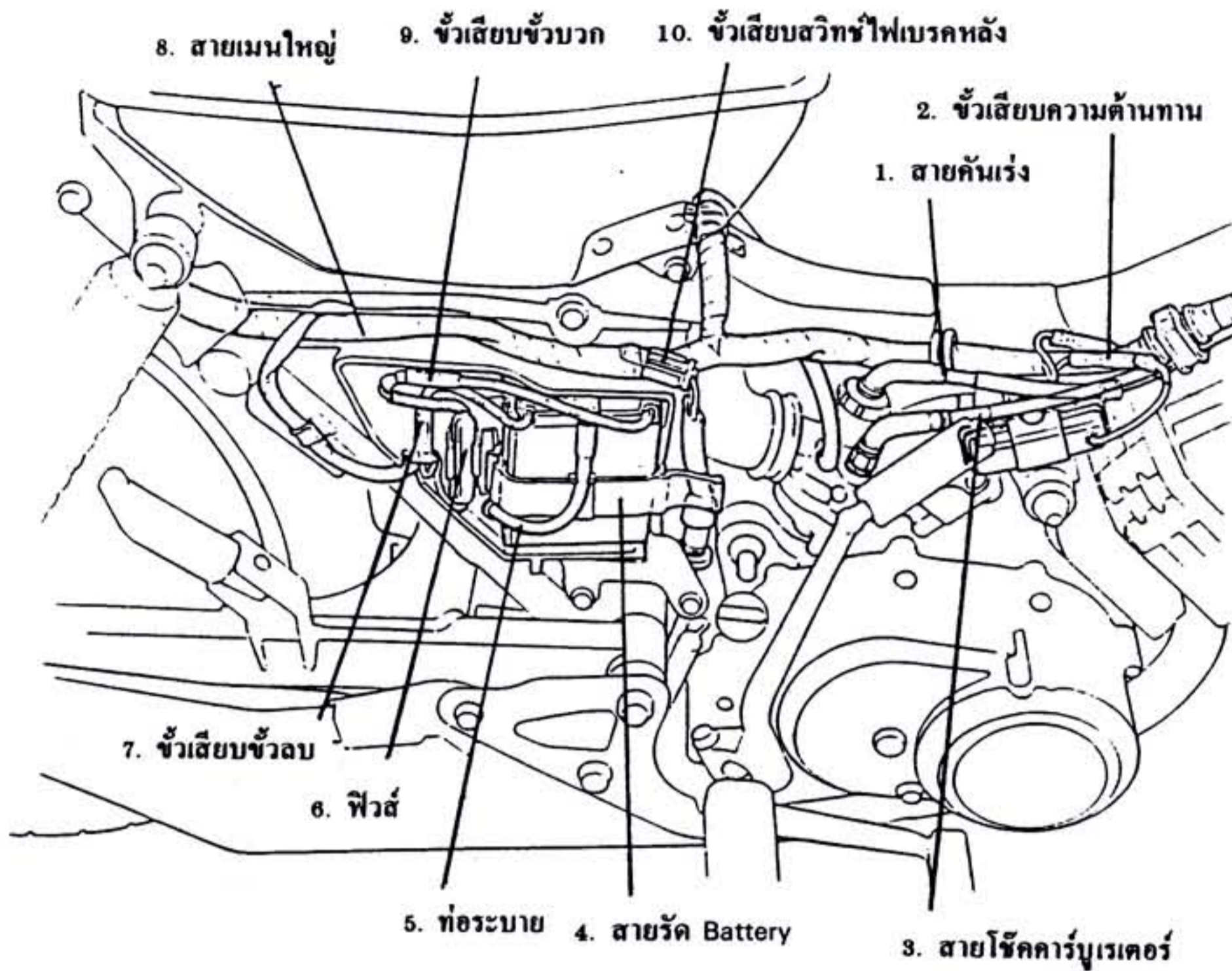
O = ถูกต้อง X = ไม่ถูกต้อง

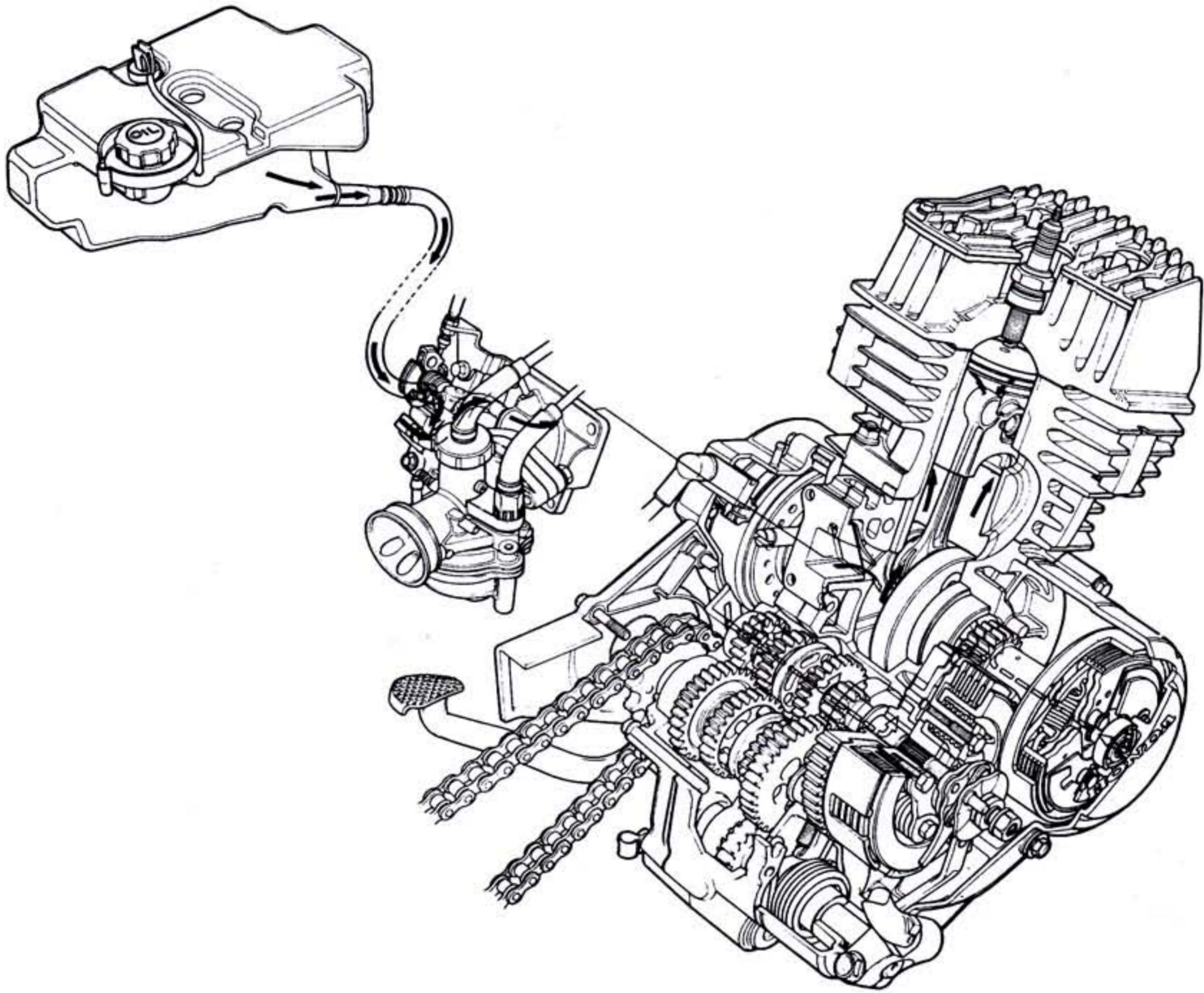
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น









← หล่อลื่นด้วยน้ำมัน 2T

← หล่อลื่นด้วยน้ำมัน 4T

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	2-1	สายควบคุมปั้มน้ำมัน 2T	2-5
ปัญหาข้อขัดข้อง	2-1	การปรับแต่ง	2-6
น้ำมันเกียร์	2-2	ไส้กรองน้ำมัน 2T	2-6
ปั้มน้ำมัน 2T	2-3	ถังน้ำมัน 2T	2-7
ปั้มน้ำมัน 2T / ท่อทางเดิน	2-4	จุดสำคัญที่ต้องหล่อลื่น	2-8

รายละเอียดการบริการ

- การตรวจเช็คปั้มน้ำมัน 2T ทำได้โดยไม่ต้องยกเครื่องออกจากเฟรม
- ใช้ความระมัดระวังในการถอดปั้มน้ำมัน 2T จากบนเครื่อง
- ห้ามแยกส่วนประกอบของปั้ม 2T
- ถ้ามีอากาศจากท่อน้ำมัน 2T เสียบไม่แน่นหรือท่อน้ำมันมีอากาศจากถังน้ำมัน 2T ถึงปั้มน้ำมัน 2T ให้ถอดท่อน้ำมันที่เข้าปั้มออก
- ถ้ามีอากาศจากปั้มน้ำมัน 2T ถึงท่อไอดี ให้ถอดสายที่ต่อเข้าท่อไอดีออก

ค่าที่กำหนด

ความจุน้ำมัน 2T 1.2 ลิตร

ความจุน้ำมันเกียร์ 1.3 ลิตร (เครื่องใหม่หรือยกเครื่อง)
1.2 ลิตร (เมื่อเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง)

แนะนำการใช้น้ำมัน 2T ใช้ น้ำมัน 2T ฮอนด้า หรือ น้ำมันที่มีค่าความหนืดเท่ากัน

แนะนำการใช้น้ำมันเกียร์ ใช้ น้ำมัน 4T ฮอนด้า หรือ น้ำมันที่มีค่าความหนืดเท่ากัน ค่าความหนืด SAE 10W-30
SAE 10W-40

ค่าของแรงบิด

โบลท์เช็คระดับน้ำมันเกียร์ 22 N-m (2.2 kg-m, 16 ft-lb)

โบลท์ถ่าน้ำมันเกียร์ 22 N-m (2.2 kg-m, 16 ft-lb)

โบลท์ปั้มน้ำมัน 2T 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)

โบลท์ยึดสายควบคุมปั้มน้ำมัน 2T 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)

ปัญหาข้อขัดข้อง

ตรวจเช็คควันและเขม่าที่จับอยู่ในหัวเทียน

- ปั้มน้ำมัน 2T ปรับไม่ตรงมาร์ค
- น้ำมัน 2T มีคุณภาพต่ำ
- ปั้มน้ำมัน 2T เสียบ

เครื่องร้อนจัด

- ปั้มน้ำมัน 2T ปรับไม่ตรงมาร์ค (น้ำมันออกน้อย)
- น้ำมัน 2T มีคุณภาพต่ำ
- ปั้มน้ำมัน 2T เสียบ

ถูกสูบติด

- น้ำมัน 2T ในถังแห้ง หรือท่อน้ำมัน 2T อุดตัน
- มีอากาศในท่อน้ำมัน
- ปั้มน้ำมัน 2T เสียบ
- ไส้กรองน้ำมัน 2T อุดตัน
- ปั้มน้ำมัน 2T ปรับไม่ตรงมาร์ค (น้ำมันออกน้อย)
- น้ำมัน 2T รั่วไหลออกจากถัง
- ไส้กรองน้ำมัน 2T อุดตัน



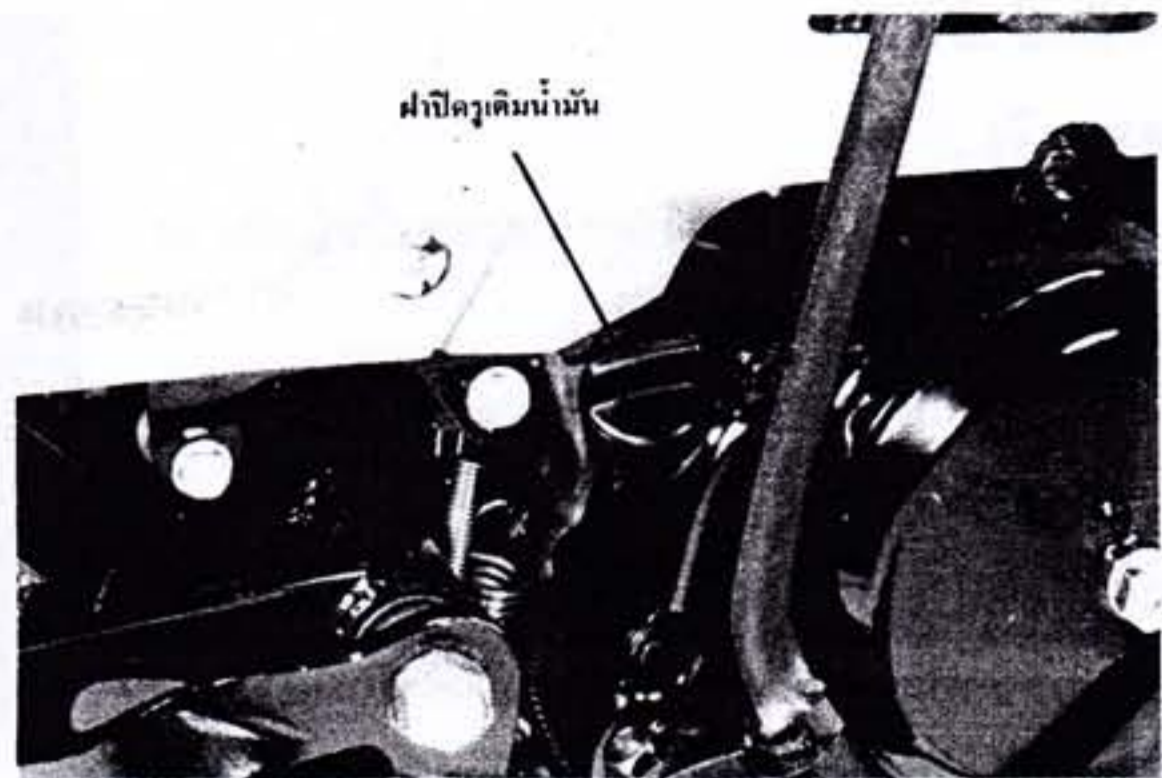
ตรวจเช็คระดับน้ำมันเกียร์

หมายเหตุ

ตั้งขาตั้งกลางให้รถขนานกับพื้น

ติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ประมาณ 2-3 นาที ก่อนเช็คระดับน้ำมันเกียร์

- ดับเครื่องยนต์และถอดฝาเติมน้ำมันเกียร์ออก และตรวจเช็คโบล์ทวัดระดับน้ำมันเครื่อง
- มีน้ำมันเครื่องไหลออกมาที่รูโบล์ท วัดระดับน้ำมันเครื่องเล็กน้อย
- ถ้าน้ำมันเครื่องไม่ไหลออกมา ให้เติมน้ำมันเครื่องเข้าไปช้า ๆ ที่รูเติม จนกระทั่งมีน้ำมันเริ่มไหลออกมาที่รูเช็คระดับ ให้หยุดเติมและใส่แหวนพร้อมโบล์ทปิดที่รูวัดระดับ
TORQUE : 22N-m (2.2 kg-m, 16ft-lb)
- หลังจากเช็คระดับน้ำมันเกียร์เสร็จแล้วให้ปิดฝาเติมน้ำมันเกียร์ และทำการวัดระดับน้ำมัน และขันโบล์ทปิดรูให้ได้ TORQUE เพื่อความปลอดภัย



เปลี่ยนน้ำมันเกียร์

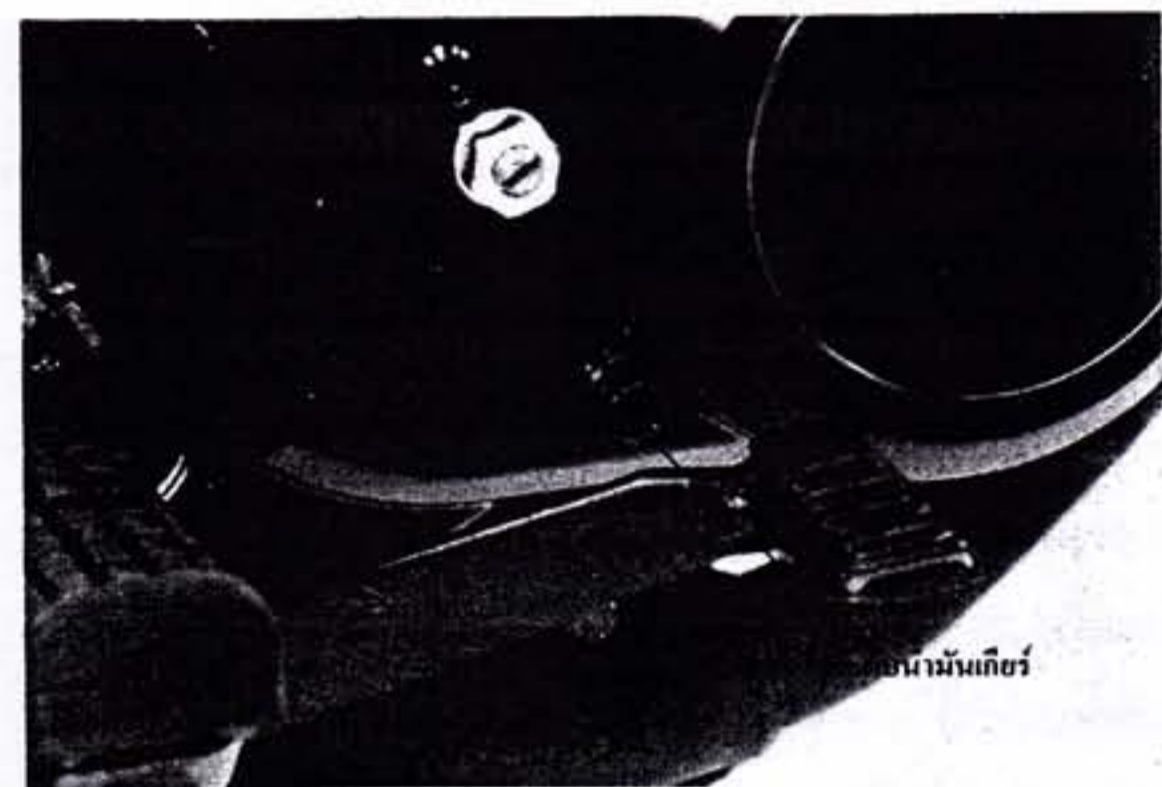
หมายเหตุ

ติดเครื่องก่อนถ่ายน้ำมันเครื่อง ชนนิอตให้แน่นเมื่อถ่ายน้ำมันเกียร์เสร็จเรียบร้อยแล้ว

- หากภาชนะมารองน้ำมันเครื่องใต้เครื่องยนต์ ถอดฝาปิดน้ำมันเครื่อง และโบล์ทถ่ายน้ำมันเครื่องออก
- ถ่ายน้ำมันเกียร์
- หมุนสวิทช์กุญแจดับเครื่องไปตำแหน่ง "OFF" เหยียบคันสตาร์ทหลาย ๆ ครั้งเพื่อให้ น้ำมันเกียร์ซึ่งอยู่ทางด้านซ้ายของเครื่องไหลออกมา
- หลังจากถ่ายน้ำมันเครื่องเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้เช็คแหวนรองโบล์ทถ่ายน้ำมันเกียร์อยู่ในสภาพดีหรือไม่
- ใส่แหวนและโบล์ทถ่ายน้ำมันเกียร์ และ TORQUE ให้ได้ตามค่าที่กำหนด

TORQUE : 22 N-m (2.2 kg-m, 16ft-lb)

- แนะนำการเติมน้ำมันเกียร์ให้เติมอย่างช้า ๆ ที่รูเติมน้ำมันเกียร์
- ความจุน้ำมันเกียร์ 1.3 ลิตร
- ปิดฝาเติมน้ำมันเกียร์
- ติดเครื่องยนต์และปล่อยทิ้งไว้ประมาณ 2-3 นาที
- ดับเครื่องยนต์และเช็คการรั่วซึมของเครื่อง
- เช็คระดับน้ำมันเกียร์อีกครั้ง



ห้ามขาย

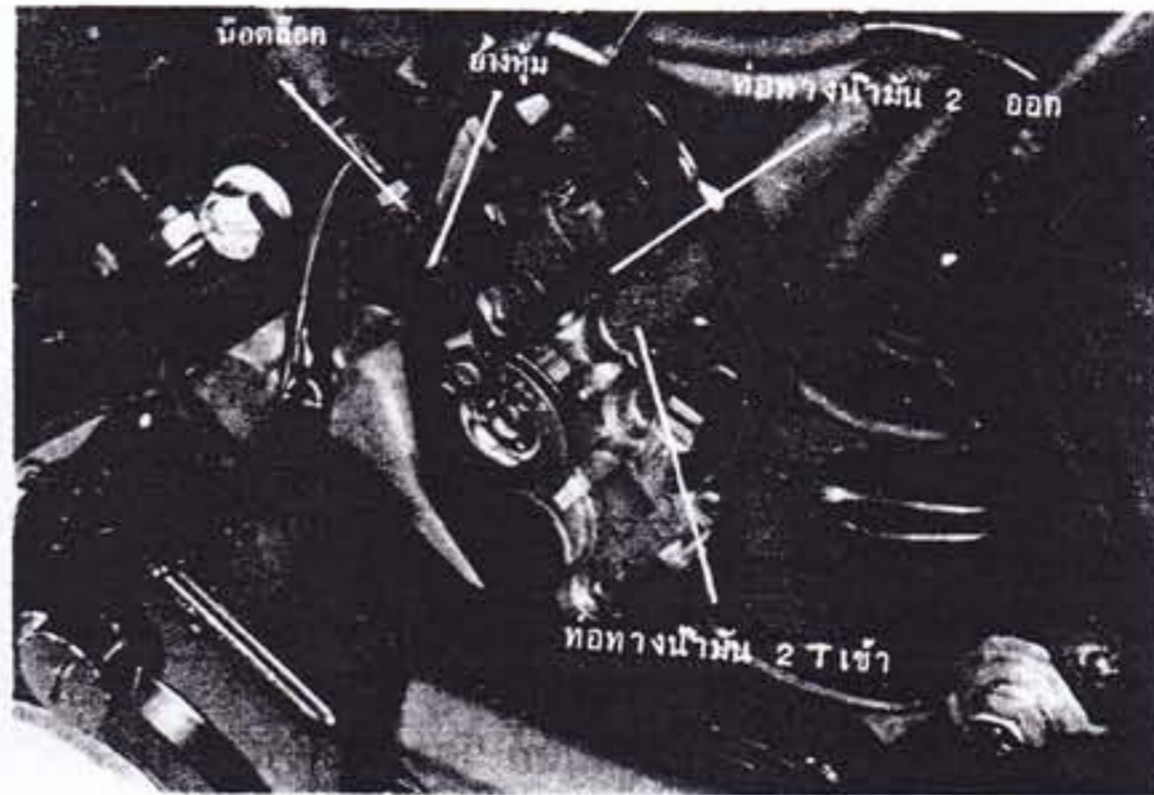
เอกสารนี้จัดทำเพื่อการศึกษาศึกษาในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ถอดปั้มน้ำมัน

ข้อควรระวัง

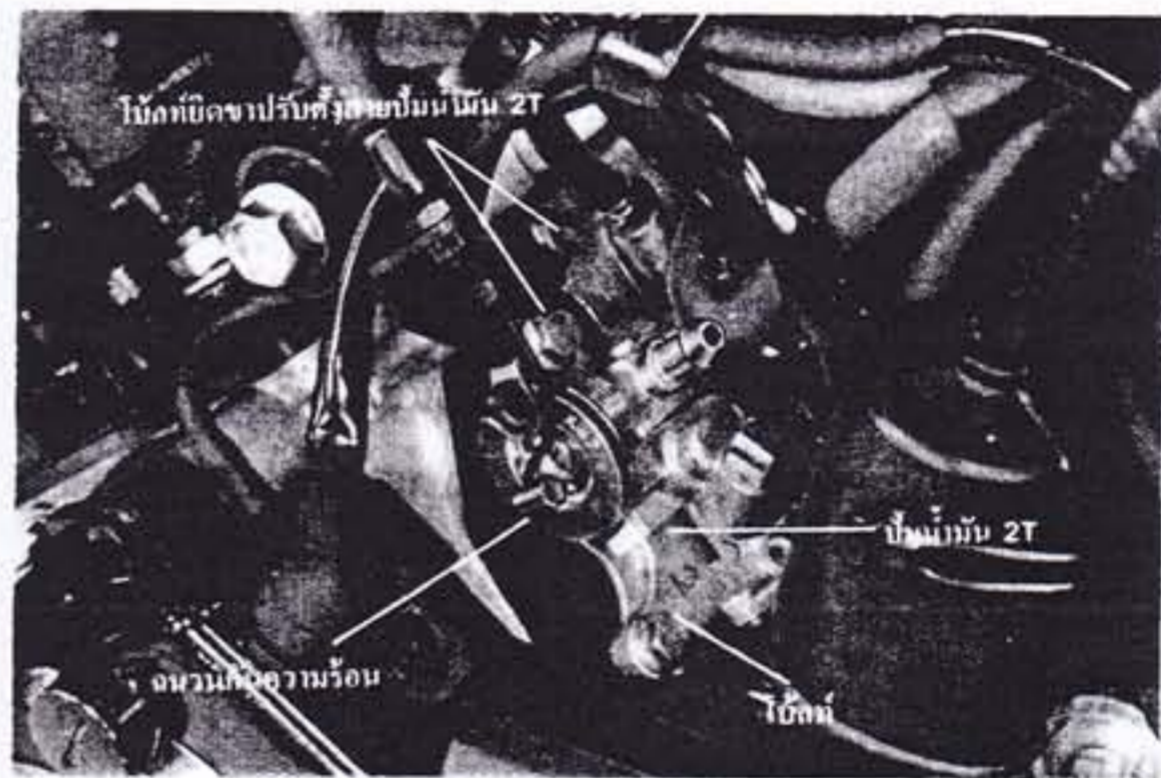
- ก่อนถอดปั้มน้ำมัน 2T ให้ทำความสะอาดปั้มน้ำมัน 2T และบริเวณรอบ ๆ ปั้ม
- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ถอดสายควบคุมปั้ม 2T ออก
- ให้คีมหนีบท่อน้ำมัน 2T อย่าให้น้ำมัน 2T ไหลออกมา แล้วถอดท่อน้ำมัน 2T ออกจากปั้มน้ำมัน 2T
- ถอดโบลท์ยึดสายควบคุมปั้มน้ำมัน 2T และโบลท์ยึดปั้ม 2T
- ถอดปั้ม 2T ออก และฉนวนปั้ม 2T ออกจากห้องเครื่อง



การตรวจสอบ

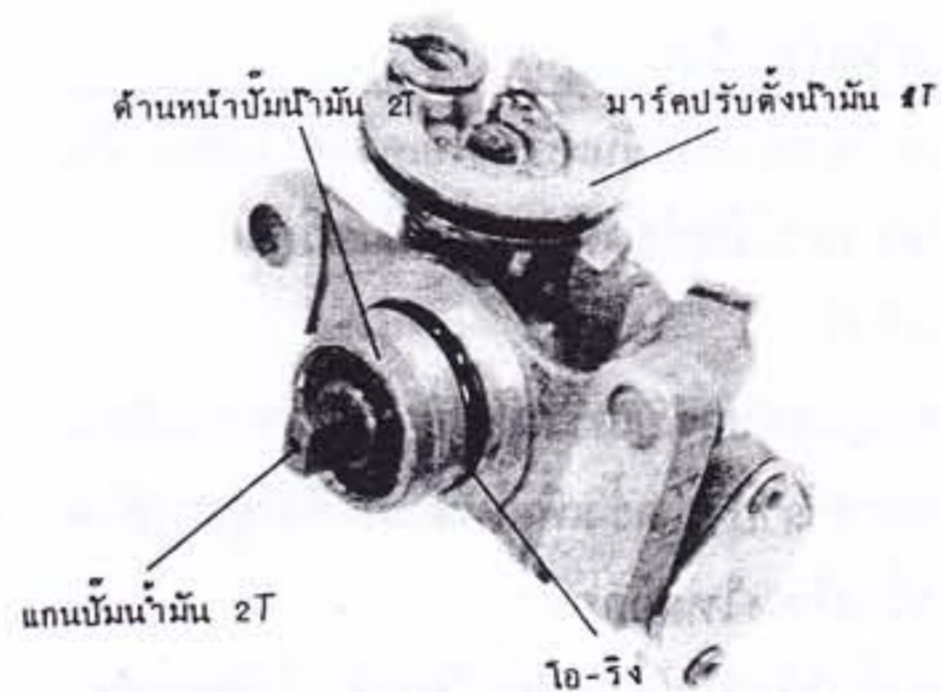
ตรวจสอบตามรายการ

- เช็คผิวหน้าของห้องเครื่องเรียบหรือไม่
- เรือนปั้ม 2T เสียหรือร้าว
- ควบคุมการทำงานของระดับ
- ปั้มเสียหรือโอริงฉีก
- เฟลาปั้ม 2T เสียหรือสึกหรอ
- น้ำมัน 2T รั่ว



การประกอบ

- เช็คโอริงของฉนวนปั้มน้ำมัน 2T เสียหรือไม่
- ทาจารมีที่โอริงของปั้มน้ำมัน 2T และที่ฉนวน
- ใส่ฉนวนปั้มน้ำมัน 2T และปั้มน้ำมัน 2T เข้ากับห้องเครื่อง ดูเฟลาปั้มให้ตรงกับร่องของเฟลาขั้วที่ห้องเครื่อง



ข้อควรระวัง

ใส่ปั้มน้ำมัน 2T เข้าไปให้ตรงกับห้องเครื่อง



ระบบหล่อลื่น

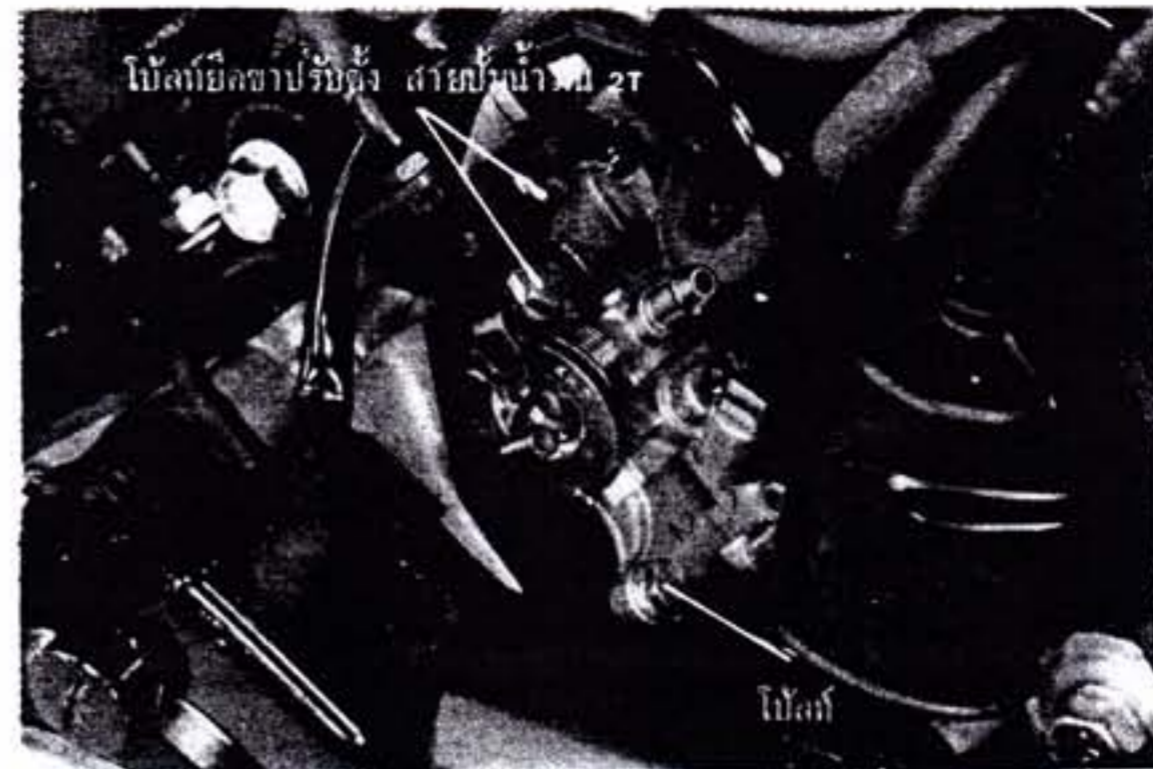


HONDA
NOVA - S

ใส่โบลท์ปั้มน้ำมัน 2T และโบลท์ยึดปั้มน้ำมัน 2T และขันให้ได้ค่าตามที่กำหนด

TORQUE : 10 N-m (1.0 kg-m, 7ft-lb)

- ใส่ท่อน้ำมัน 2T เข้า และท่อน้ำมัน 2T ออก
- ใส่สายควบคุมปั้ม 2T และปรับตั้งปั้มให้ตรงมาร์ค
- ใส่สายควบคุมปั้ม 2T เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับเครื่อง



หลังจากประกอบเรียบร้อยแล้ว ให้เช็คดูรอยรั่วและทำการปรับสายควบคุมปั้มน้ำมัน 2T (หน้า 2-6) และใส่อากาศออกจากท่อน้ำมันและปั้มน้ำมัน 2T

ปั้มน้ำมัน 2T/ท่อใส่อากาศ

★ คำเตือน

การปฏิบัตินี้จะต้องมีพื้นที่ระบายอากาศที่ดี

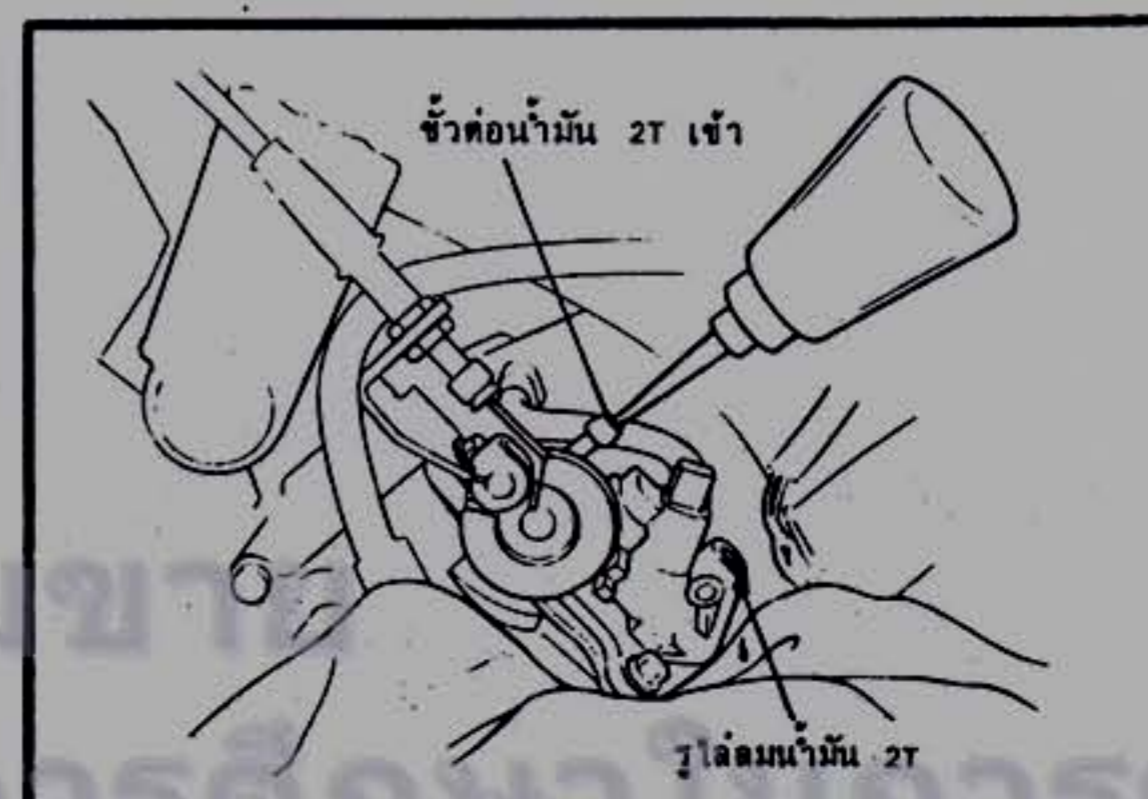
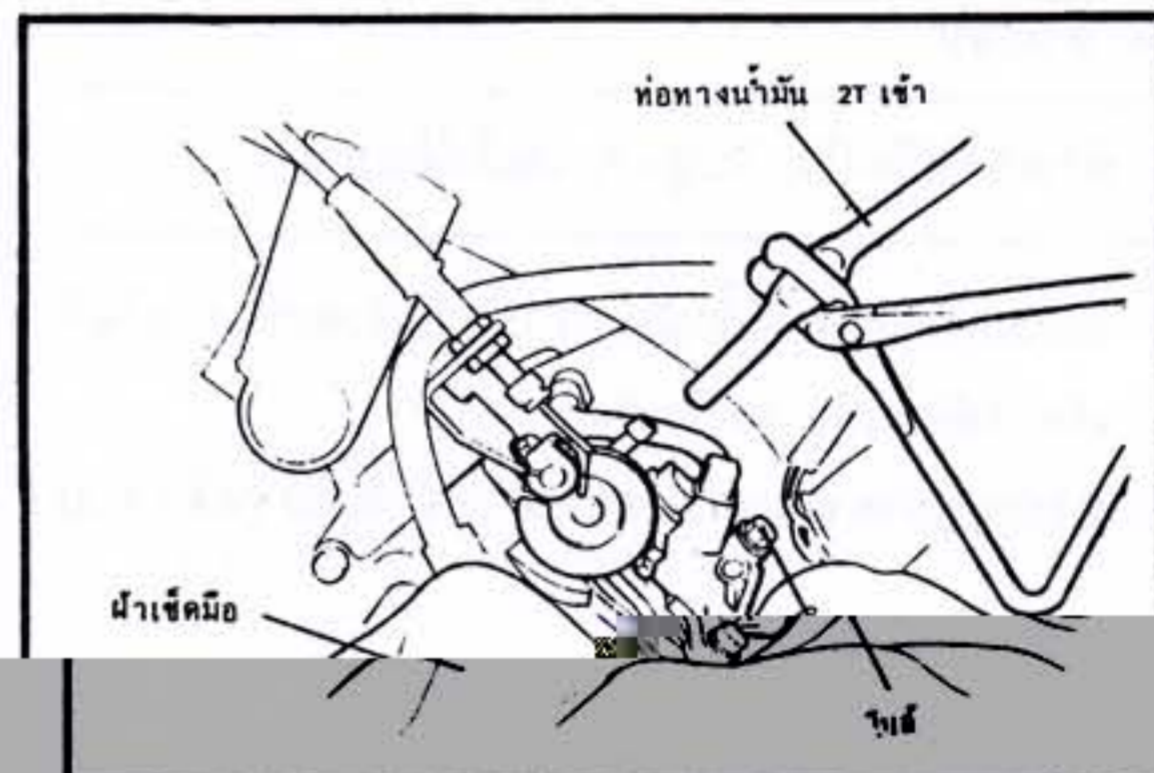
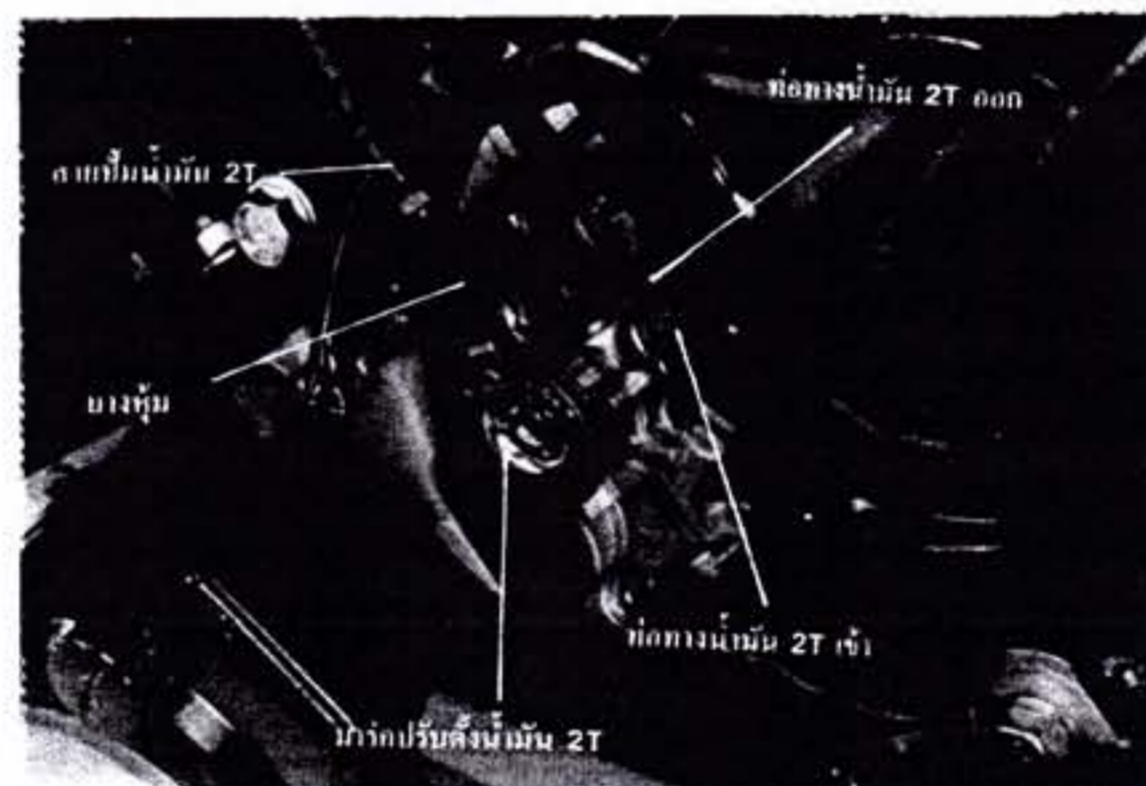
★ ข้อควรระวัง

- อากาศในระบบน้ำมัน 2T นี้จะต้องใส่อากาศออกให้หมด มีแต่น้ำมัน 2T ไหลเข้าอย่างเดียวน เพื่อเป็นการตัดปัญหาเครื่องยนต์เสียหายได้
 - การใส่อากาศจากท่อน้ำมัน เมื่อไรก็ตาม ถ้าท่อน้ำมัน 2T หรือปั้ม 2T ถูกถอดออก หรือมีอากาศในท่อน้ำมัน
- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
 - คูัดังน้ำมัน 2T กับการแนะนำน้ำมัน 2T (หน้า 2-1)
 - ท่อทางเข้าน้ำมัน 2T/ปั้มน้ำมัน 2T
 - ใช้ผ้ารองรอบ ๆ ปั้มน้ำมัน 2T
 - ใช้คริมหนีบท่อทางเข้าของน้ำมัน 2T น้ำมันจะไม่ไหลออก
 - ถอดท่อทางเข้าของน้ำมัน 2T ออกจากปั้ม 2T
 - ถอดโบลท์ใส่อากาศที่ปั้มน้ำมัน 2T
 - ใช้กาน้ำมัน 2T บีบเข้าไปที่หัวท่อทางเข้าของปั้มน้ำมัน 2T คุณจนกระทั่งมีน้ำไหลออกมาจากรูใส่ลม

★ ข้อสังเกต

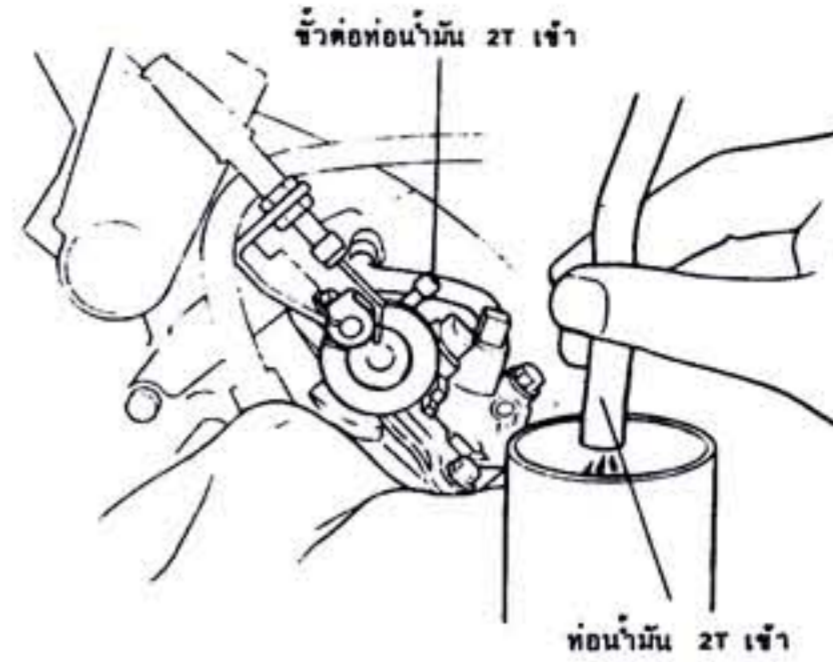
ใส่อากาศจนกระทั่งไม่มีฟองอากาศไหลออกมาจากรู

- ใส่สกรูใส่อากาศเข้ากับตัวปั้มน้ำมัน 2T



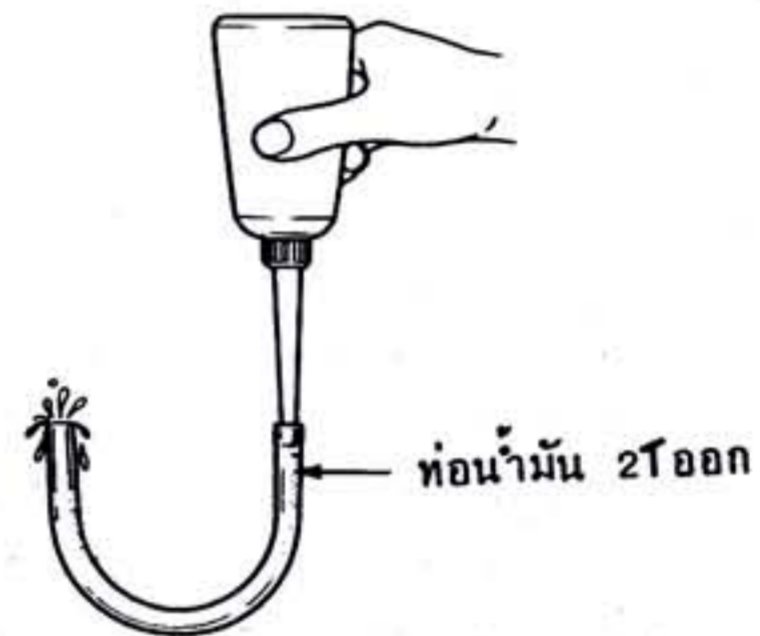


- ถอดคีมหนีบสายออก และปล่อยให้ น้ำมันในท่อจากถังไหลออกมาจนกระทั่งไม่มีอากาศในท่อทางเข้าปั๊ม 2T ไหลออกมา
- จับปลายท่อและเสียบปลายท่อน้ำมัน 2T เข้ากับหัวต่อที่ปั๊มน้ำมัน 2T



ท่อทางออกของน้ำมัน 2T

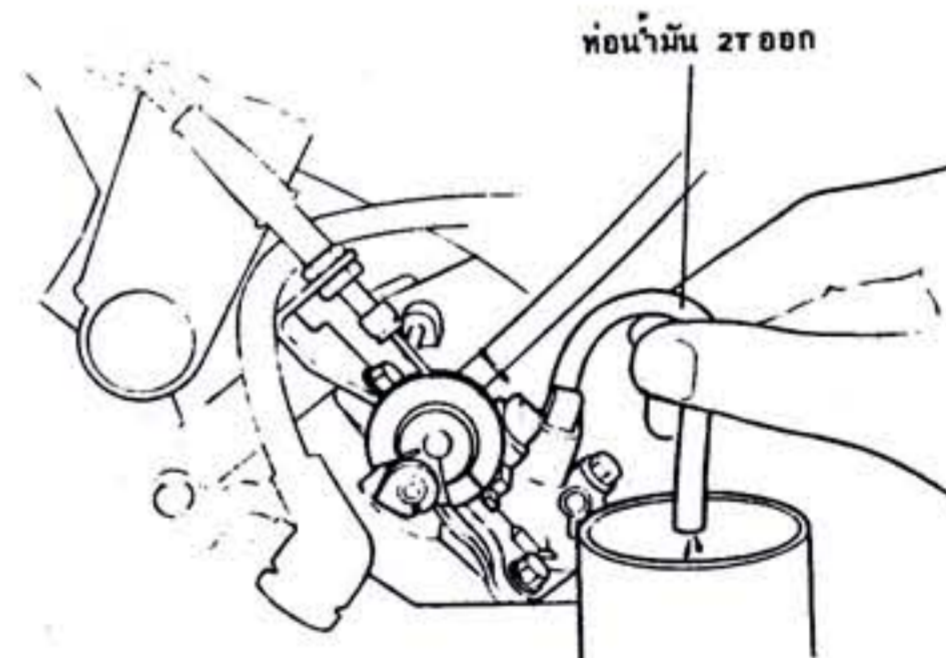
- ถอดท่อทางออกของน้ำมัน 2T และปิดที่หัวต่อของท่อไอดี
- แสดงท่อทางออกของน้ำมัน 2T กับน้ำมัน 2T
- ต่อท่อทางออกของน้ำมันกับปั๊มน้ำมัน 2T
- ติดเครื่องยนต์และควบคุมการเปิดของน้ำมัน 2T ให้อยู่ตำแหน่งเปิดสุด ดูน้ำมัน 2T ไหลออกมาจากท่อทางออกของน้ำมัน 2T
- ถ้าน้ำมัน 2T ไม่ไหลออกมาจากข้างในปั๊มประมาณ 1 นาที ให้ดับเครื่องยนต์และใส่อากาศใหม่จากท่อทางเข้าของน้ำมัน 2T และปั๊มน้ำมัน 2T อีก



★ คำเตือน

ห้ามเร่งเครื่องในรอบสูง ๆ โดยไม่จำเป็น

- ต่อท่อทางออกของน้ำมัน 2T เข้ากับหัวต่อของท่อไอดี
- เช็กระดับน้ำมัน 2T ในถัง
- ประกอบฝาครอบเฟรมตรงกลางเข้าที่เดิม (หน้า 5-3)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



การปรับตั้งมาร์คปั้ม 2T

★ ข้อสังเกต

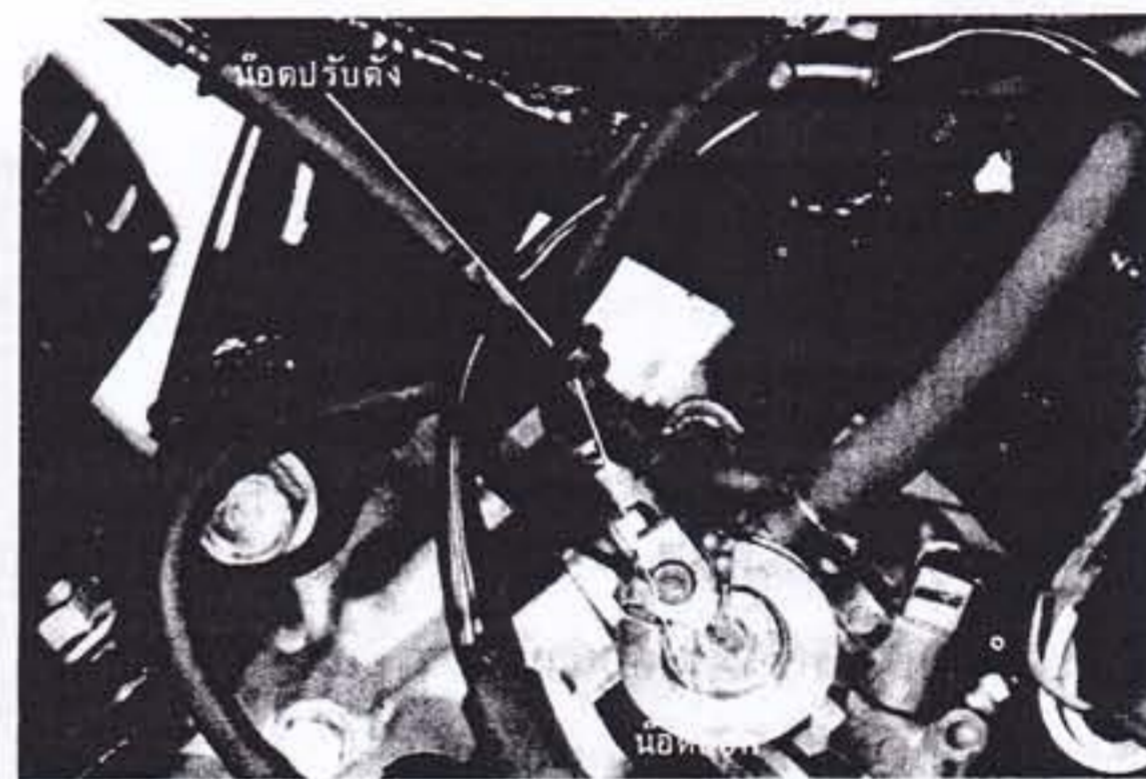
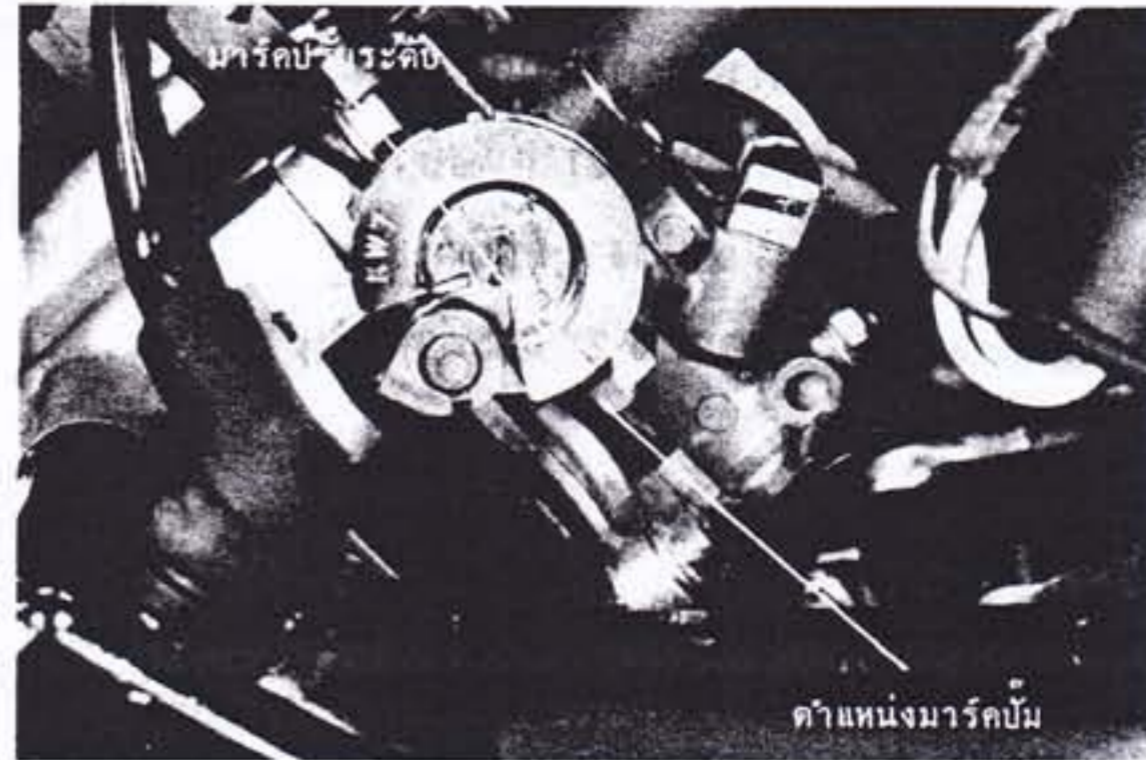
หลังจากการปรับตั้งมาร์คปั้ม 2T จะต้องปรับตั้ง ระยะฟรี ของคันเร่งก่อน

- ถอดฝาครอบตรงกลางเฟรมออก (หน้า 5-2)
- คลายน็อตล็อคควบคุมสายปั้ม 2T ให้หลวม และบิดคันเร่ง ให้ลูกเร่งเปิดสุด
- เช็คมาร์คควบคุมสายปั้ม 2T ให้ตรงกับมาร์คที่ปั้ม 2T ตรงกัน
- ถ้าไม่ตรงให้ปรับน็อตที่สายควบคุมปั้ม 2T ให้ตรงกับ มาร์คปั้ม

★ คำเตือน

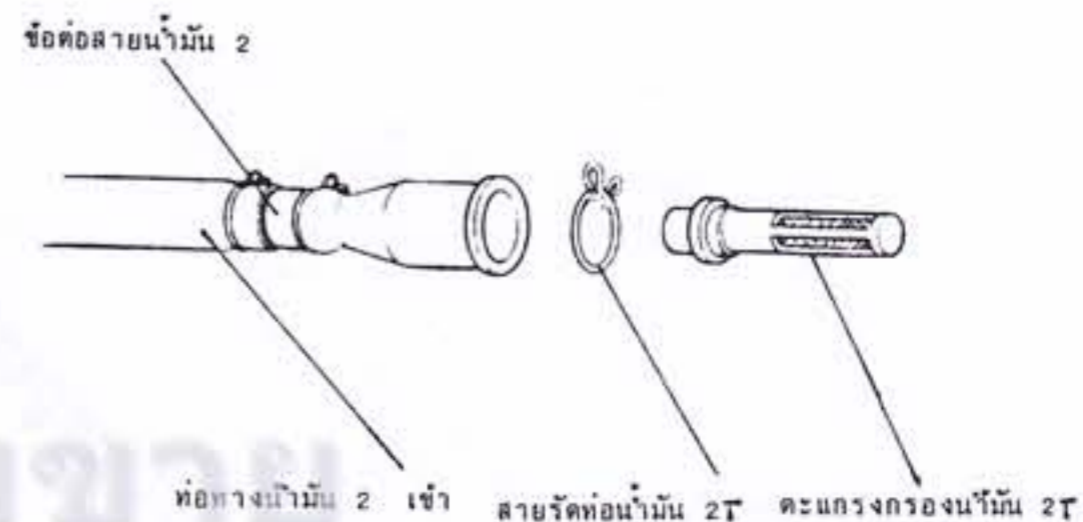
ห้ามปรับสายควบคุมปั้ม 2T ในขณะที่ลูกเร่งปิดอยู่ จะทำให้ ปั้ม 2T จ่ายน้ำมัน 2T เข้าไปน้อย จะทำให้เครื่องยนต์ เสียหายได้

- ถ้ามาร์คที่ปั้ม 2T เปิดมากเกินไป จะทำให้เกิดควันขาว ออกมามากหรือ ทำให้สตาร์ทเครื่องติดยาก
- ถ้ามาร์คที่ปั้ม 2T เปิดน้อยเกินไป จะทำให้ลูกสูบติดหรือ ไหม้ได้



ตะแกรงกรองน้ำมัน 2T

- ถอดฝาครอบด้านหลังออก (หน้า 13-2)
- ถอดท่อทางน้ำมัน 2T จากปั้ม 2T ออก และถ่าน้ำมัน 2T ออกจากถัง
- คลายคลิบรัดปากท่อ 2T ให้หลวม และถอดท่อน้ำมัน 2T ออกจากข้อต่อใต้ถังน้ำมัน 2T
- ถอดตะแกรงกรองน้ำมัน 2T ออก



ห้ามขาย



- ทำความสะอาดตะแกรงกรองน้ำมัน 2T โดยใช้ลมเป่า
- อย่าใส่ตะแกรงกรองน้ำมัน 2T กลับข้าง
- ควรเติมน้ำมัน 2T ให้เต็มถึงระดับขีดบน
- การใส่อากาศควรใส่จากปั้ม 2T และท่อน้ำมัน 2T (หน้า 2-4)
- ความจุถังน้ำมัน 2T : 1.2 ลิตร

แนะนำการใช้ น้ำมัน 2T

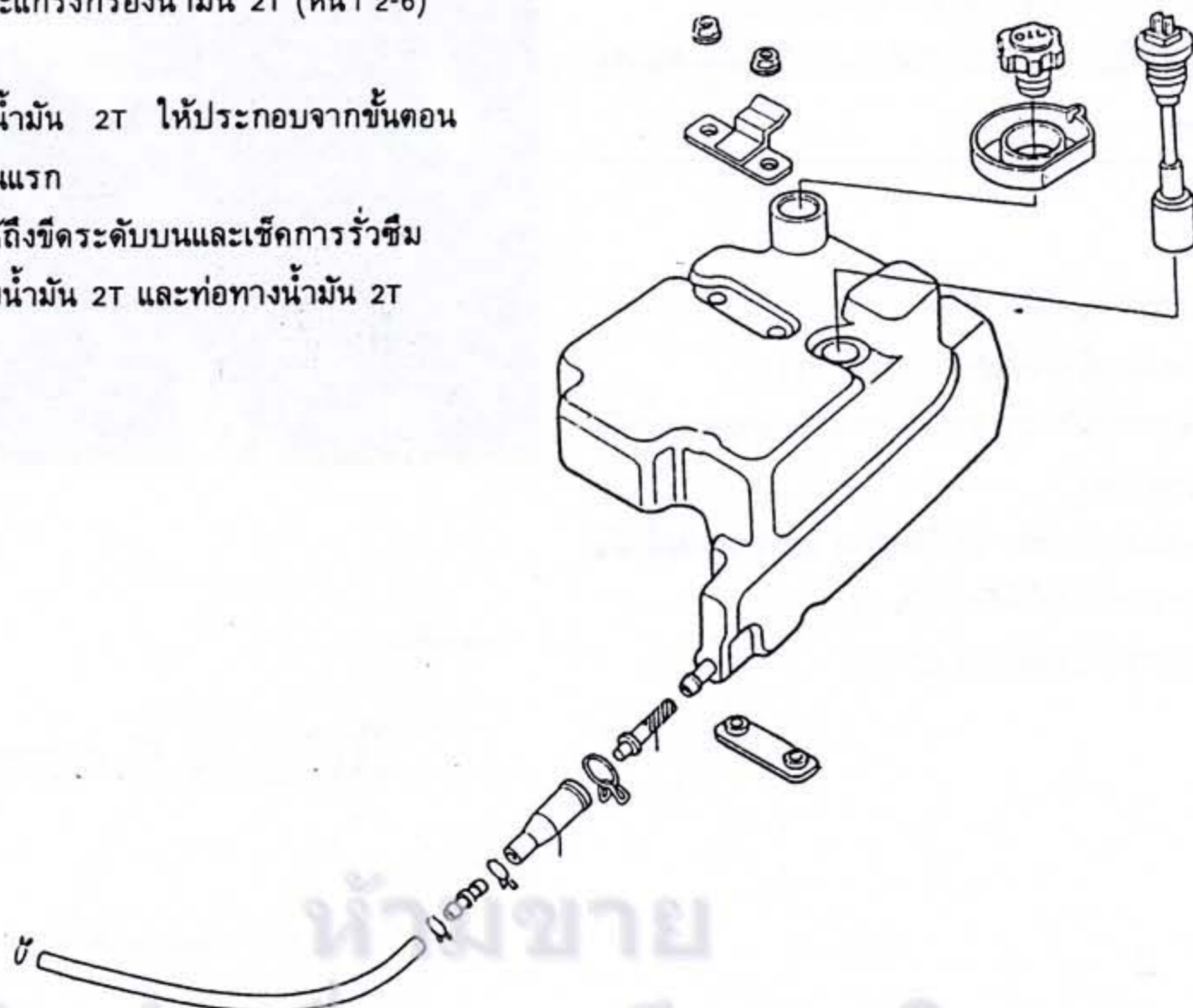
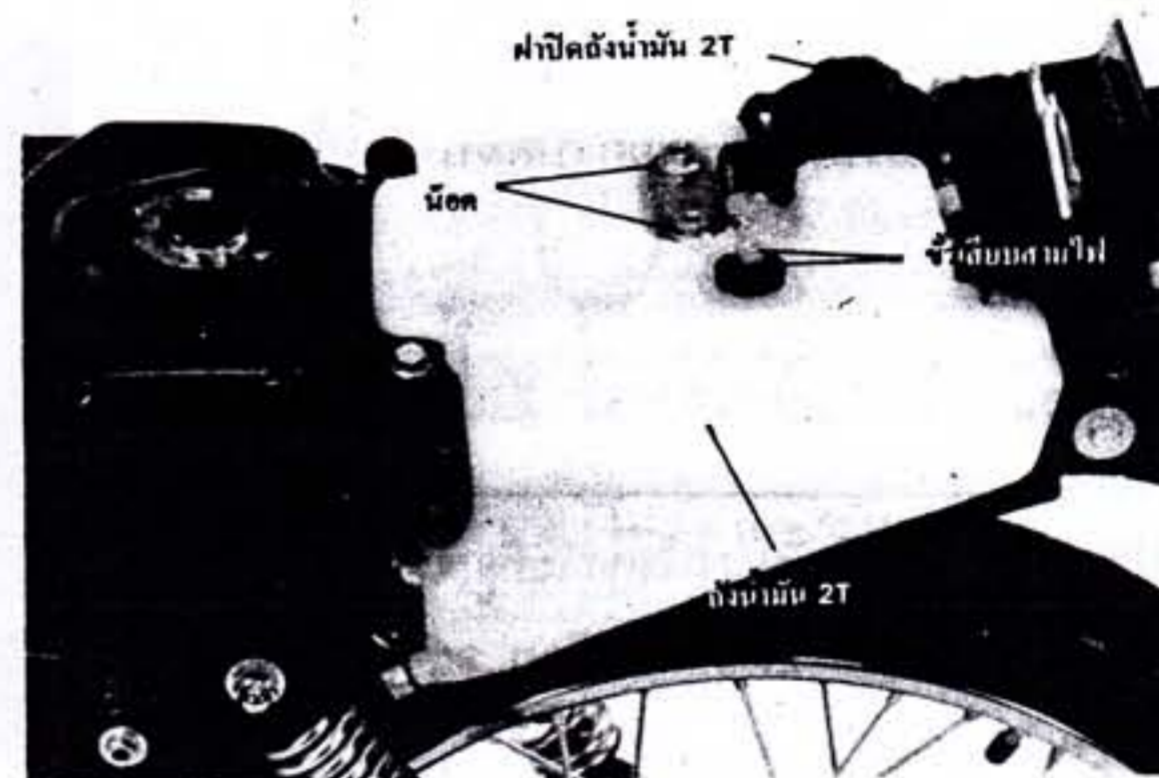
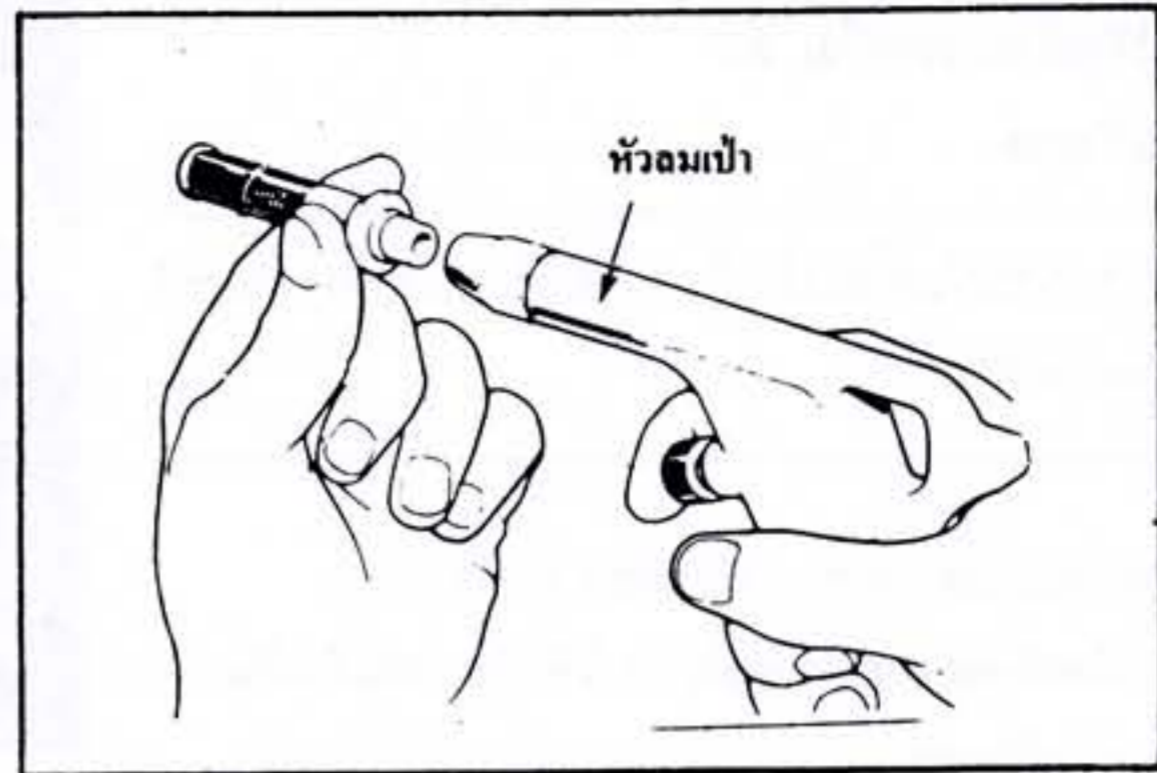
ใช้น้ำมัน 2T ของฮอนด้า หรือ น้ำมัน 2T ที่มีเกรดเท่ากับของฮอนด้าเท่านั้น ต่อท่อน้ำมัน 2T เข้าที่ให้เรียบร้อย และเช็ควงการรั่วซึม

ถังน้ำมัน 2T

- ถอดฝาครอบด้านข้างออก (หน้า 5-2)
- ถอดฝาครอบด้านหลังออก (หน้า 13-2)
- ถอดฝาปิดถังน้ำมัน 2T
- ถอดท่อน้ำมัน 2T ที่ปั้ม 2T ออก และทำการใส่อากาศที่เติมน้ำมัน 2T เข้าไปใหม่
- ถอดปลั๊กเสียบสวิทช์วัดระดับน้ำมัน 2T ออกจากสวิทช์
- ถอดท่อน้ำมัน 2T ใต้ถังออก (หน้า 2-6)
- ถอดน็อตยึดถังน้ำมัน 2T และถังน้ำมัน 2T
- ทำความสะอาดตะแกรงกรองน้ำมัน 2T (หน้า 2-6)

การประกอบ

- การประกอบถังน้ำมัน 2T ให้ประกอบจากขั้นตอนสุดท้ายมาขั้นตอนแรก
- เติมน้ำมัน 2T ให้ถึงขีดระดับบนและเช็ควงการรั่วซึม
- ใส่อากาศจากปั้มน้ำมัน 2T และท่อทางน้ำมัน 2T (หน้า 2-4)



ห้ามขาย



จุดที่ต้องทำการหล่อลื่น

ทำการหล่อลื่นในจุดที่สำคัญตามคำแนะนำ โดยใช้จารบีชนิดใช้งานทั่ว ๆ ไปในจุดอื่น ๆ ที่ไม่ได้แสดงไว้ในภาพ ถ้ามีการหมุนหรือเสียดสีกันให้พิจารณาใช้น้ำมันหรือจารบีทำการหล่อลื่น ตามความเหมาะสม

หล่อลื่นสายควบคุมต่าง ๆ

จุดที่ต้องหล่อลื่นเป็นบางครั้ง ถอดสายคันเร่งออกจากปะกับคันเร่ง

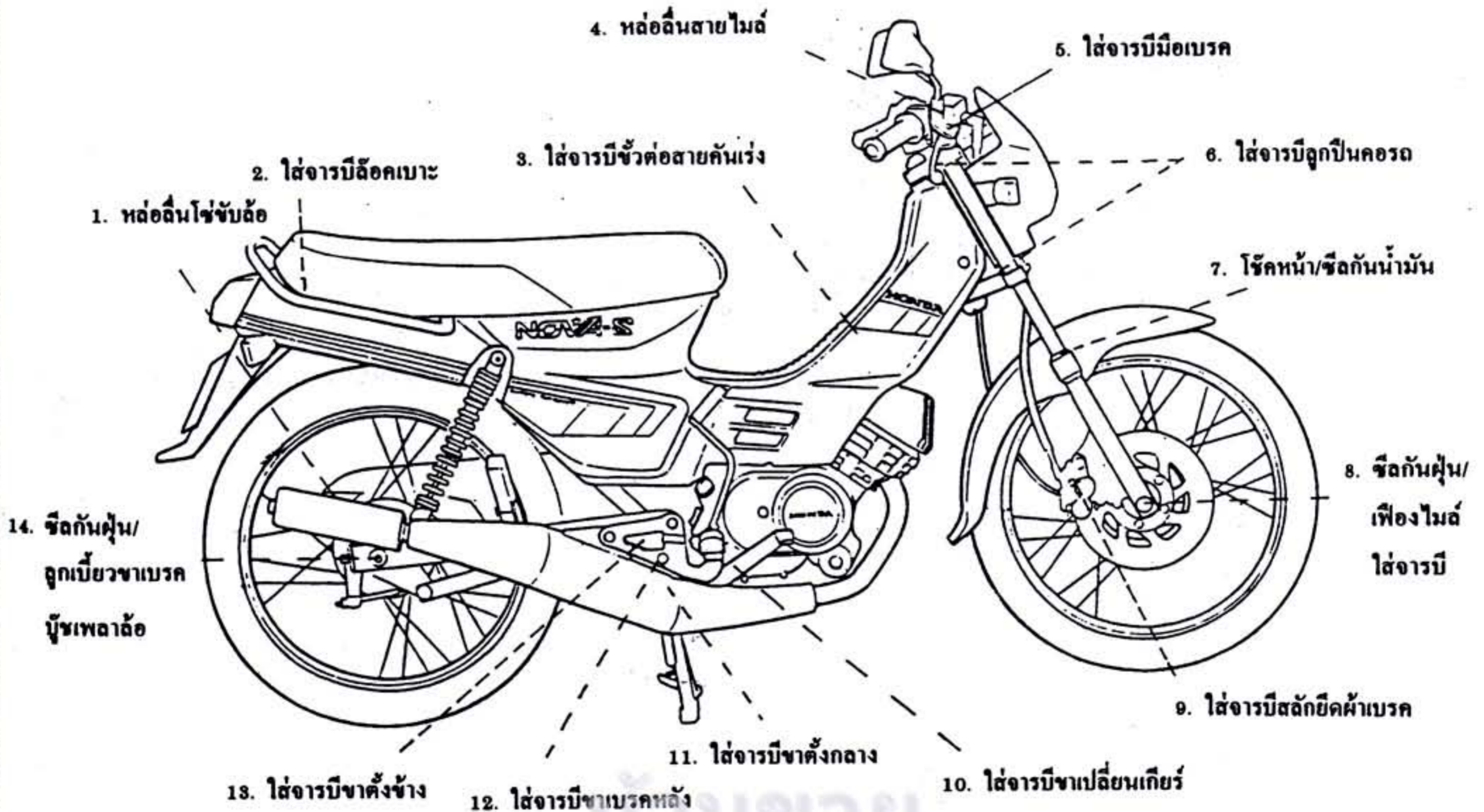
จุดสำคัญต่าง ๆ ทั่วไปที่ต้องหล่อลื่นที่สายควบคุม

มันไม่จำเป็นต้องหล่อลื่นน้ำมันที่สายคันเร่ง

ถ้าสายคันเร่งไม่ลื่นหรือฝืดมาก ให้เปลี่ยนสายคันเร่งใหม่

ลูกปืนล้อ

ก่อนจะประกอบลูกปืนล้อให้ทาจารบีใหม่ทุกครั้งและใส่ซีลกันฝุ่น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	3-1	รอบเดินเบาคาร์บูเรเตอร์	3-8
ตารางการบำรุงรักษา	3-2	น้ำมันเกียร์	3-8
ท่อทางเดินน้ำมันเชื้อเพลิง	3-3	กำลังอัดกระบอกสูบ	3-8
ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง	3-3	โซ่ขับล้อ	3-9
ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง		แบตเตอรี่	3-10
ระยะฟรีคันเร่ง	3-3	น้ำมันเบรก	3-10
โซ่คาร์บูฯ	3-4	ความสึกของผ้าเบรกหลัง/หน้า	3-11
ท่อทางเดินน้ำมัน 2T	3-4	ระบบเบรก	3-11
ตะแกรงกรองน้ำมัน 2T	3-5	สวิทช์ไฟเบรก	3-12
ปั้มน้ำมัน 2T	3-5	ไฟหน้า	3-12
ไส้กรองอากาศ	3-5	ระบบคลัทช์	3-12
หัวเทียน	3-6	ขาตั้งข้าง	3-13
เขม่าฝาสูง	3-7	ระบบกันสะเทือน	3-13
เขม่าช่องพอร์ตไอเสีย	3-7	น็อต, ไข้ลท์, สกรูต่าง ๆ	3-14
เขม่าท่อไอเสีย	3-7	ล้อหน้าและหลัง/ยาง	3-14
		ลูกปืนบังคับล้อ	3-14

รายละเอียดการบริการ

น้ำมันเครื่อง ใช้น้ำมันเครื่อง Honda หรือน้ำมันเครื่องที่มีเกรดเท่ากัน

★ คำเตือน

เมื่อเครื่องยนต์ใช้งานไปต้องมีพื้นที่ในการระบายอากาศที่ดี ห้ามติดเครื่องในที่ที่ไม่มีอากาศถ่ายเท

ถ้าได้รับสารพิษจากควันไอเสียซึ่งมีแก๊สคาร์บอนมอนอกไซด์เข้าไปในร่างกายอาจทำให้หมดสติและถึงแก่ความตายได้

รายละเอียด

เครื่องยนต์

ระยะฟรีคันเร่ง

หัวเทียน NGK : BP6ES

ND : W20 EP-U

ระยะห่างเขี้ยวหัวเทียน 0.7-0.8 mm (0.028-0.031 in)

รอบเดินเบา 1,700 \pm 150 RPM

กำลังอัดกระบอกสูบ 1,030 \pm 98 Kpa (10.5 \pm 1 kg/cm², 149 \pm 14 psi)



ตารางการบำรุงรักษา

การตรวจสอบจะอยู่ในคู่มือผู้ใช้รถจักรยานยนต์

I : ตรวจสอบ และทำความสะอาด ปรับแต่ง หล่อลื่น หรือ เปลี่ยนถ้าจำเป็น

R : เปลี่ยน

L : หล่อลื่น

C : ทำความสะอาด

ข้อมูล	ระยะ	แล้วแต่ระยะไหน ถึงก่อน → ↓ ทุก ๆ ระยะ	ระยะทางที่อ่านได้จากมิเตอร์				รายละเอียด
			1000 Km	4000 Km	8000 Km	12000 Km	
* ท่อทางน้ำมันเชื้อเพลิง				I	I	I	4
* ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง/ไส้กรอง			C	C	C	C	4
* ระยะเวลาฟรีคันเร่ง			I	I	I	I	3
* ท่อทางน้ำมัน 2T				I	I	I	2
* ตะแกรงกรองน้ำมัน 2T						C	2
** ป้อน้ำมัน 2T			I	I	I	I	2
ไส้กรองอากาศ		หมายเหตุ		C	C	C	4
หัวเทียน			I	ทุก ๆ 3000 Km:R R			3
** เขม่าฝาสูบ					C		3
** เขม่าพอร์ตไอเสียเสื้อสูบ					C		3
** เขม่าท่อไอเสีย						C	3
* รอบเดินเบา			I	I	I	I	4
น้ำมันเกียร์		2 ปี เปลี่ยน R					2
โซ่ขับล้อ			ทุก ๆ 1000 Km I, L				3
แบตเตอรี่			I	I	I	I	14
น้ำมันเบรก		เดือน : I 2 ปี : R	I	I	I	I	12
ความสึกผ้าเบรกหน้า/หลัง			I	I		I	3
ระบบเบรก			I	I	I	I	3
* สวิตช์ไฟเบรก			I	I	I	I	16
* ระดับไฟหน้า			I	I	I	I	3
ระบบคลัทช์			I		I		3
* ขาดตั้งข้าง				I	I	I	3
* ระบบกันสะเทือน			I		I		3
* น็อต, ไขควง และอื่น ๆ			I	I	I	I	3
** ล้อ			I		I		3
** ลูกปืนคอ			ห้ามขาย			I	3

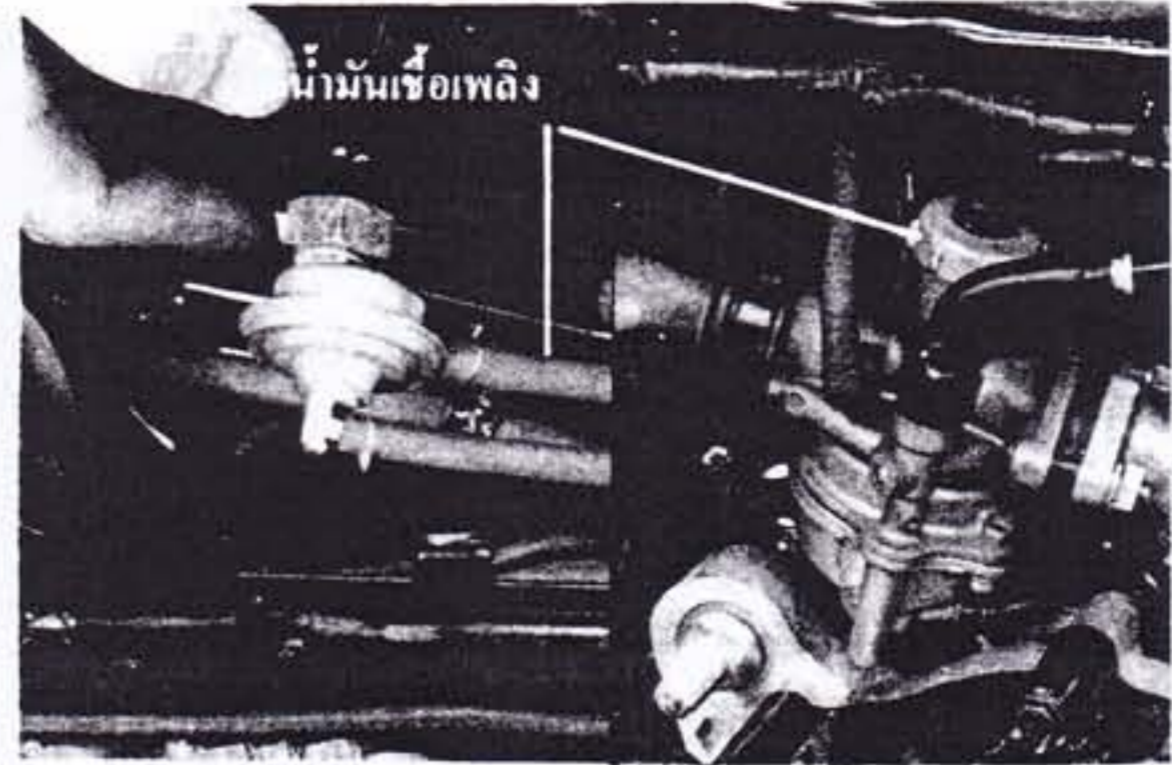


ท่อน้ำมันเชื้อเพลิง

- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2) และ ถังน้ำมันเชื้อเพลิง (หน้า 4-3)
 - เช็کت่อน้ำมันเชื้อเพลิงและเปลี่ยนถ้าเสื่อม เสียหรือรั่ว
- ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง/ไส้กรอง**

★ คำเตือน

- น้ำมันเชื้อเพลิงรั่วและคุณภาพข้างใต้จนแน่ใจ อย่าสูบบุหรี่หรือจุดไฟหรือสะเก็ดไฟเข้าใกล้พื้นที่การทำงานของคุณ



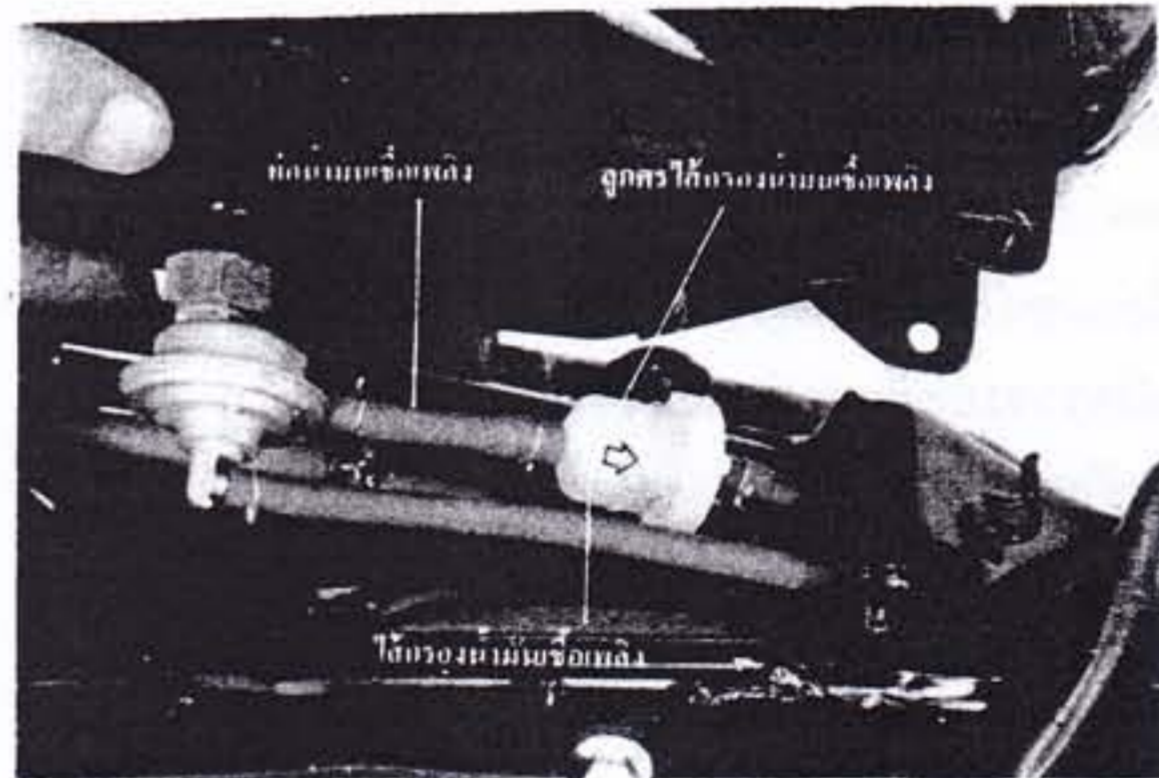
ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง

- ถอดถังน้ำมันเชื้อเพลิงและปั้มน้ำมันเชื้อเพลิง (หน้า 4-3)
- ดึงตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิงออก เช็คว่ารูอุดตันของตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง
- เปลี่ยนตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิงอันใหม่ ถ้าจำเป็น
- ใส่ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง
- หลังจากการใส่แล้วให้เช็คว่าการรั่วของน้ำมันเชื้อเพลิง



ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง

- ถอดถังน้ำมันเชื้อเพลิง (หน้า 4-3)
- ดึงไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงออก และเช็คว่ารูอุดตันของไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง
- เปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงอันใหม่ ถ้าจำเป็น
- ใส่ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงโดยให้เครื่องหมายลูกศรด้านข้างชี้ไปข้างหน้า
- หลังจากใส่เข้าไปแล้ว เช็คว่าการรั่วของน้ำมันเชื้อเพลิง



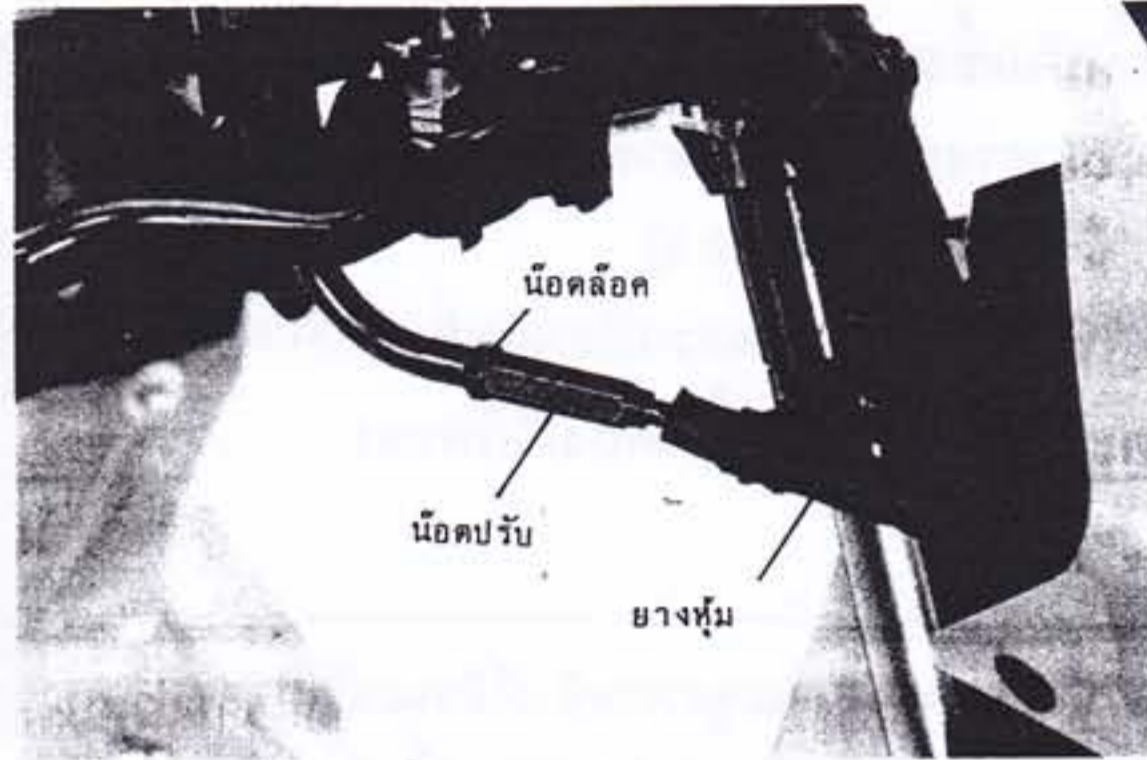
ระยะฟรีสายคันเร่ง

- เช็คว่าการคล่องตัวของสายคันเร่งเมื่อปิดคันเร่งสุด และปล่อยมันจะหมุนกลับเอง และเช็คว่าการเลี้ยวของแฮนด์ว่าสายค้างหรือไม่
- เช็คว่าสายคันเร่งและเปลี่ยนถ้าสายคันเร่งเสื่อม หรือหักงอหรือเสียหาย
- หล่อลื่นสายคันเร่ง (หน้า 2-8) ถ้าสายคันเร่งไม่ลื่นหรือคล่องตัว
- วัดระยะฟรีของสายคันเร่งที่ปลดออกคันเร่ง
- ระยะฟรี : 2-6 มม. (0.08 - 0.24 นิ้ว)



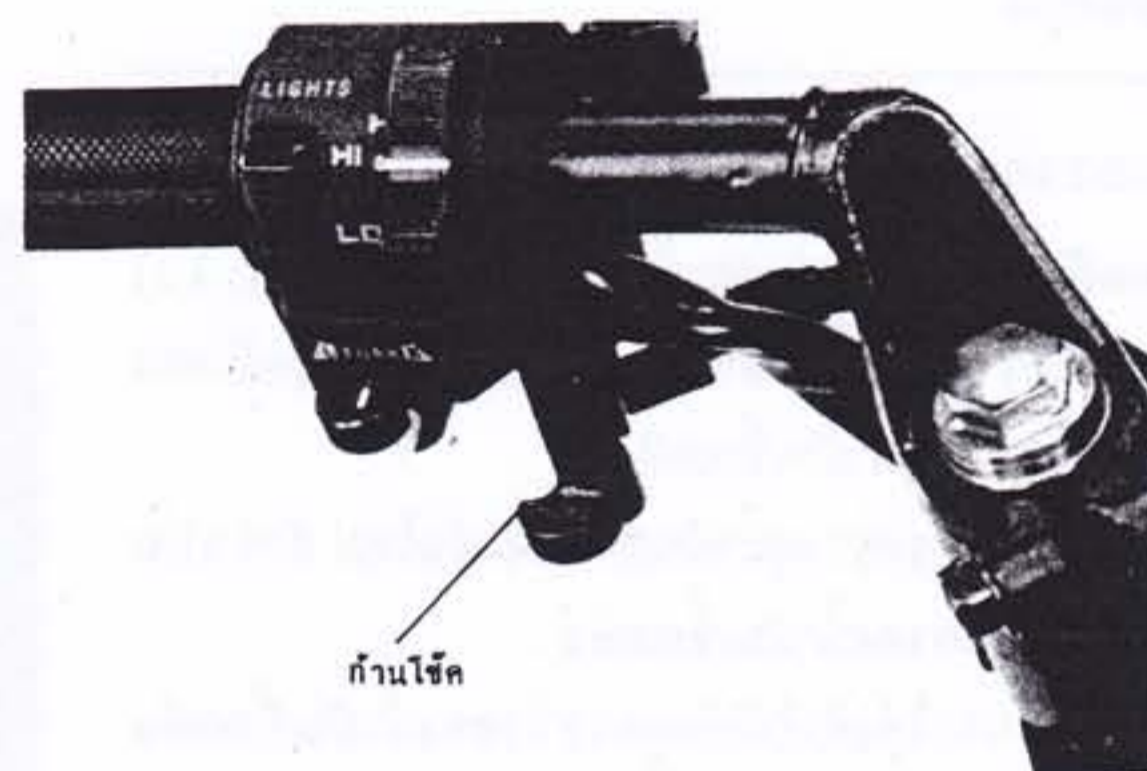


- การปรับสามารถทำได้โดยการคลายสล็อกน็อตให้หลวม และหมุนตัวปรับ
- เปลี่ยนสายคันเร่งเมื่อสภาพของสายเส้นผิวดำคร่ำ
- หลังจากการปรับตั้ง ให้ใส่ยางหุ้ม และเช็คมาร์คปั้มน้ำมัน 2T ใหม่



โช้คคาร์บูเรเตอร์

- ระบบโช้คคาร์บูเรเตอร์ของรถจักรยานยนต์รุ่นนี้จะใช้ วาล์วลูกสูบเป็นตัวควบคุมวงจรสำหรับจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ให้มีส่วนผสมหนา เมื่อเลื่อนแขนโช้คไปทางซ้ายสายโช้ค จะไปดึงให้ลูกสูบลวาล์วเลื่อนขึ้นทำให้ส่วนผสมหนา
- เช็คการทำงานของสายโช้คว่าลื่นหรือไม่ หยอดน้ำมันหล่อลื่น ถ้าสายโช้คไม่ลื่น



- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
 - คลายน็อตโช้คที่คาร์บูฯ ออก
 - ถอดโช้คออกจากคาร์บูฯ
 - เลื่อนแขนโช้คที่แฮนด์กลับไปกลับมาให้สุด และทำจนแน่ใจว่าระยะชักของวาล์วได้ตามค่าที่กำหนด
- ระยะชักของวาล์ว : 6.5 มม (0.26 นิ้ว)

ท่อทางเดินน้ำมัน 2T

- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ตรวจสอบท่อน้ำมัน 2T ว่าเสียหรือเสื่อม
- เปลี่ยนอะไหล่ที่เสีย รั่ว หรือมีรอยเสื่อม



ห้ามขาย

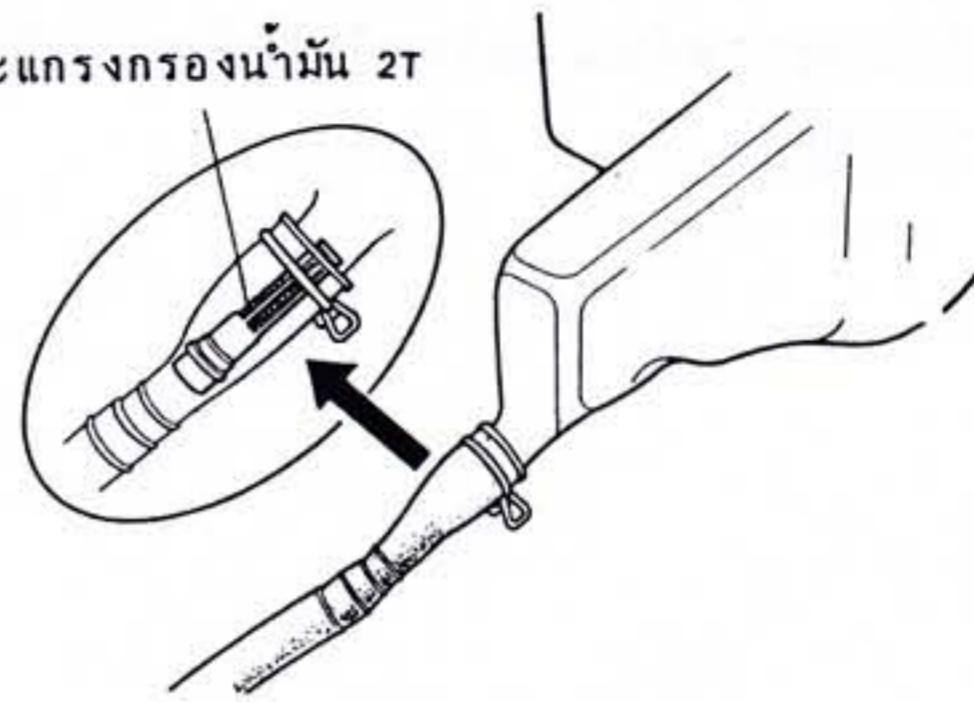
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ตะแกรงกรองน้ำมัน 2T

- ถอดไส้กรองน้ำมัน 2T (หน้า 2-6)
- เช็คว่าไส้กรองน้ำมัน 2T ว่าอุดตันหรือเสีย
- ถ้าไส้กรองอุดตัน ให้ทำความสะอาดไส้กรอง 2T และใช้ลมเป่า (หน้า 2-7)
- ไส้กรองน้ำมัน 2T (หน้า 2-7)
- หลังจากประกอบเรียบร้อยแล้วให้เช็ควารอยรั่ว

ตะแกรงกรองน้ำมัน 2T



ปั้มน้ำมัน 2T

★ ข้อสังเกต

หลังจากปรับตั้งระยะฟรีคันเร่ง (หน้า 3-3) ใช้เช็ควา
มาร์คปั้ม 2T

- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- หมุนคันเร่งให้สุด เช็ความาร์คที่แขนเลื่อนกับมาร์คที่ตัวปั้มตรงกันหรือไม่



ติดเครื่องยนต์

- บิดคันเร่งนิดเดียวจากตำแหน่งเดิมมา เมื่อแน่ใจให้เช็ควาการทำงานของระดับควบคุมปั้มน้ำมัน 2T ขณะเครื่องยนต์เร่งสุด
- การปรับแต่งทำได้โดยการคลายน็อตล็อคที่สายควบคุมปั้มน้ำมัน 2T และหมุนน็อตปรับตั้ง

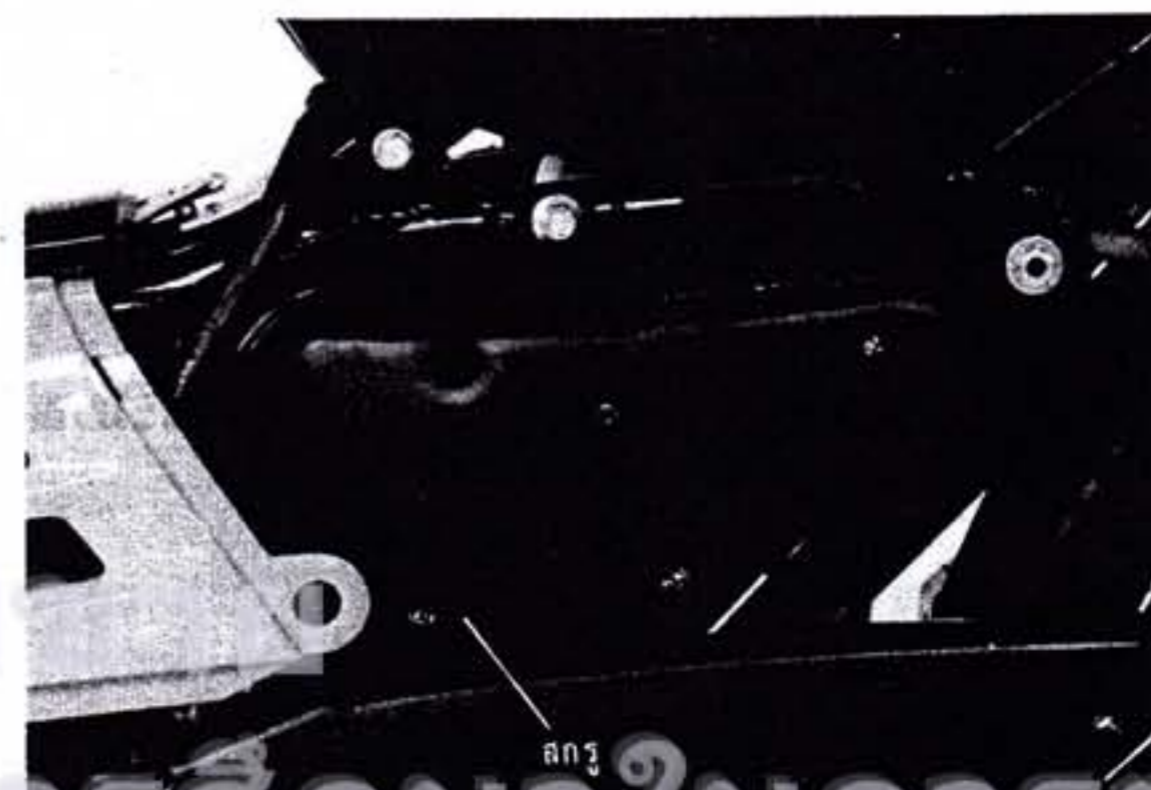


★ ข้อสังเกต

- ห้ามปรับสายควบคุมปั้มน้ำมัน 2T โดยไม่หมุนคันเร่ง จะทำให้มาร์คปั้ม 2T ไม่ตรงหรือทำให้การส่งน้ำมัน 2T ออกมาน้อย และจะทำให้เครื่องยนต์เสียหายได้
- ถ้าปรับตั้งมาร์คปั้ม 2T มากเกินไป จะทำให้มีควันสีขาวออกมากหรือเครื่องสตาร์ทยาก
- ถ้าปรับตั้งมาร์คปั้ม 2T น้อยเกินไป จะทำให้ลูกสูบติดหรือไหม้

ไส้กรองอากาศ

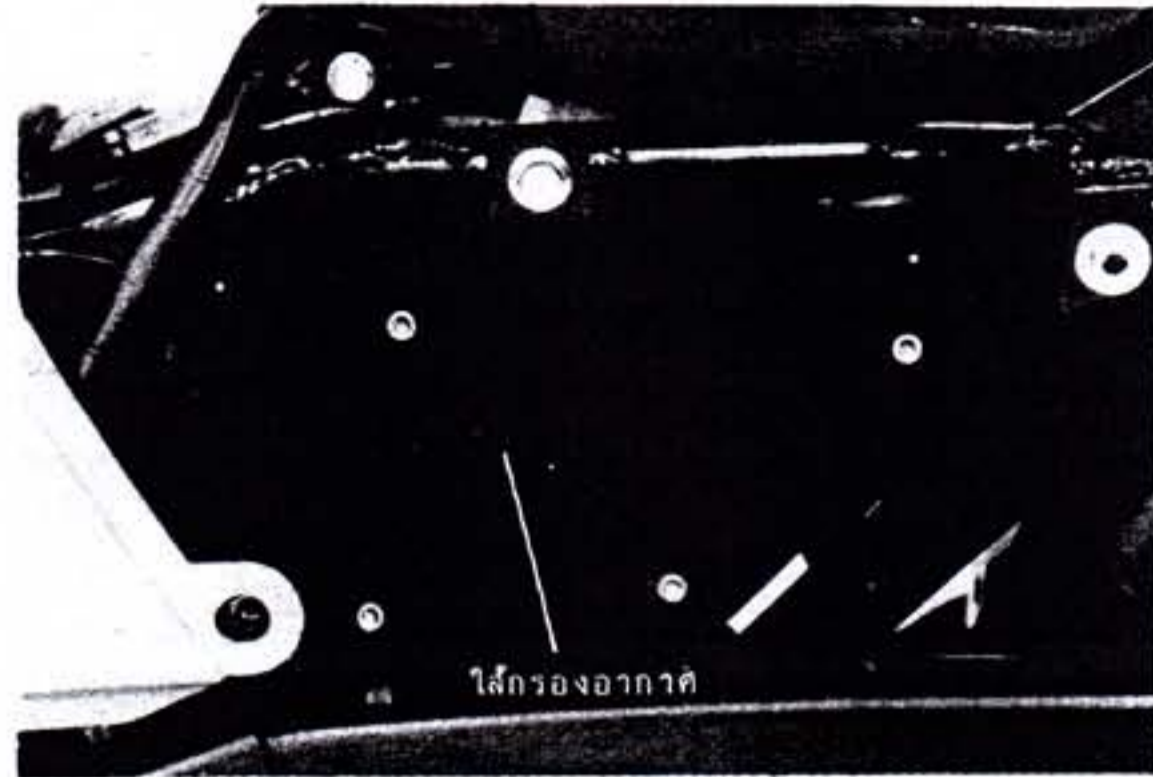
- ถอดฝาครอบข้างด้านซ้าย (หน้า 5-2)
- ถอดสกรูยึดฝาครอบไส้กรองอากาศ และฝาครอบไส้กรองอากาศ



ห้าม



- ล้างไส้กรองอากาศด้วยน้ำมันก๊าดหรือล้างด้วยน้ำมันที่มีจุดวาบไฟสูง

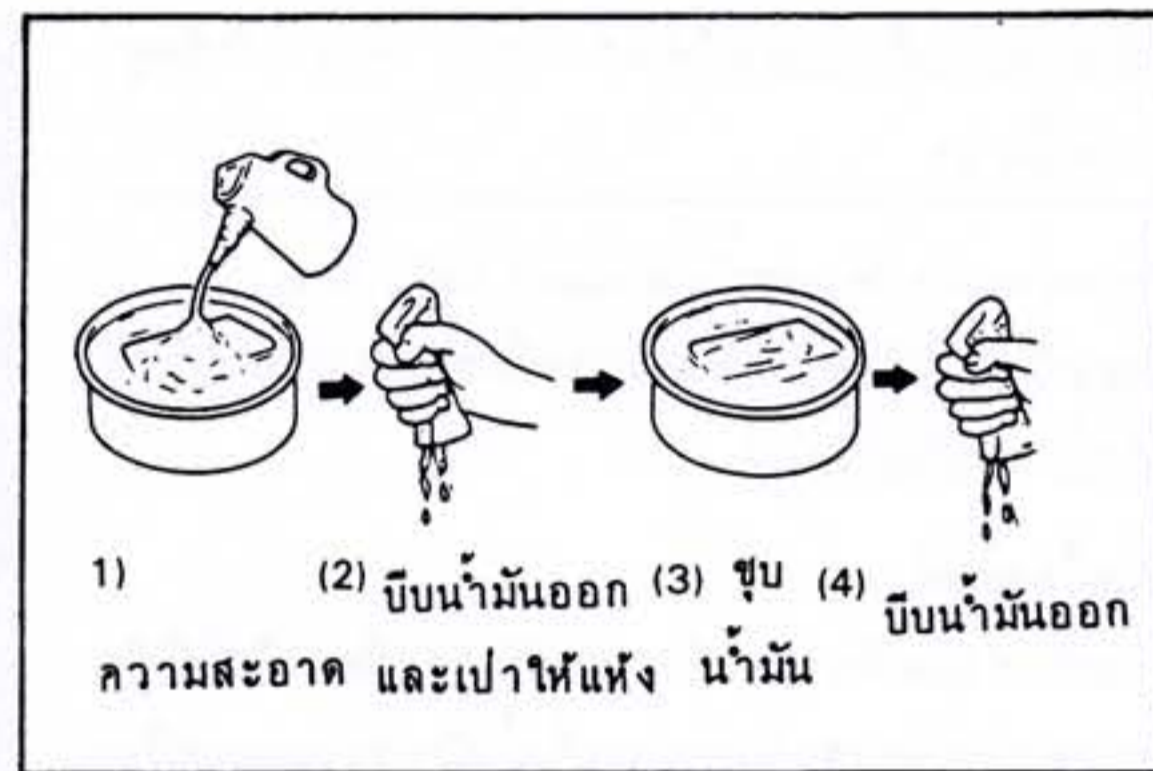


- บีบไส้กรองอากาศให้แห้งและใช้ลมเป่า

★ คำเตือน

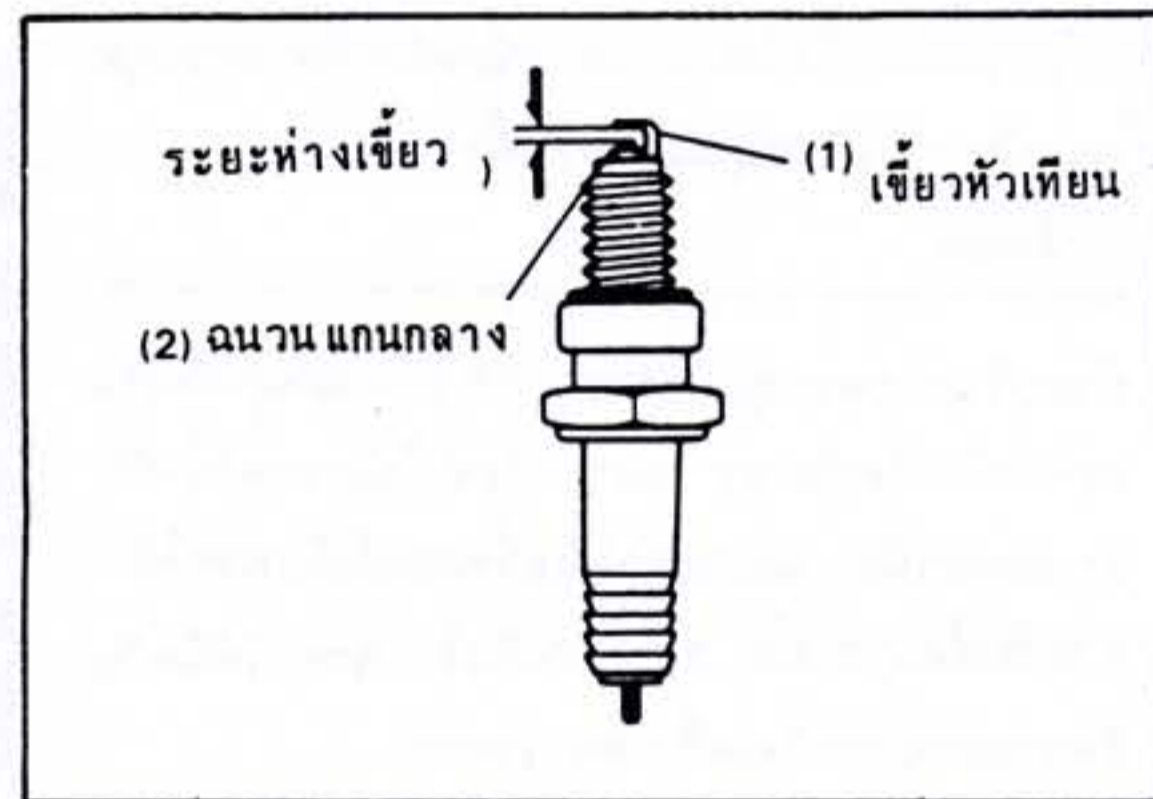
อย่าใช้น้ำมันเบนซินหรือน้ำมันที่มีจุดวาบไฟต่ำ ล้างไส้กรองอากาศเพราะอาจทำให้เกิดไฟลุกหรือระเบิดขึ้นได้

- ชะโลมไส้กรองอากาศด้วยน้ำมันเครื่อง (SAE 10W-40) หรือน้ำมันเกียร์ (SAE 80-90) และบีบน้ำมันที่ชะโลมออกใส่ไส้กรองอากาศและฝาครอบไส้กรองอากาศกับสกรูยึดฝาครอบไส้กรองอากาศ



หัวเทียน

- ถอดปลั๊กหัวเทียนและทำความสะอาดรอบ ๆ แกนกลางของหัวเทียน
- ถอดและทิ้งหัวเทียนที่เสีย
- วัดระยะห่างขั้วหัวเทียนด้วยฟิลเลอร์เกจ์แบบเส้นลวด
- ระยะห่างขั้วหัวเทียน : 0.7-0.8 มม (0.028-0.031 นิ้ว)
- ระวังในการปรับตั้งขั้วหัวเทียน



แนะนำการใช้หัวเทียน

NGK : BP6ES

ND : W 20 EP-U

- หมุนหัวเทียนด้วยมือจนกระทั่งสุดเกลียว
- ขันหัวเทียนด้วยบล็อกหัวเทียนหมุนเข้าไปประมาณ 1/2 รอบ

แรงขัน : 12 N-m (1.2 kg-m, 9ft-lb)

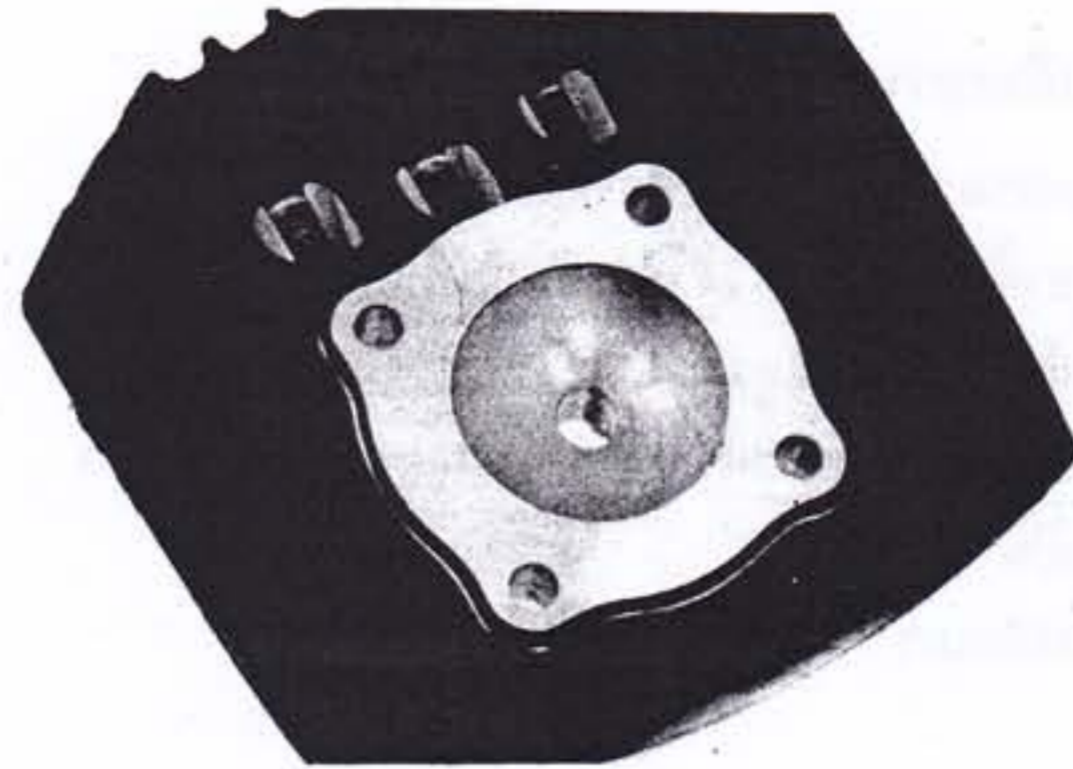
ห้ามขาย



เขม่าฝาสูบ

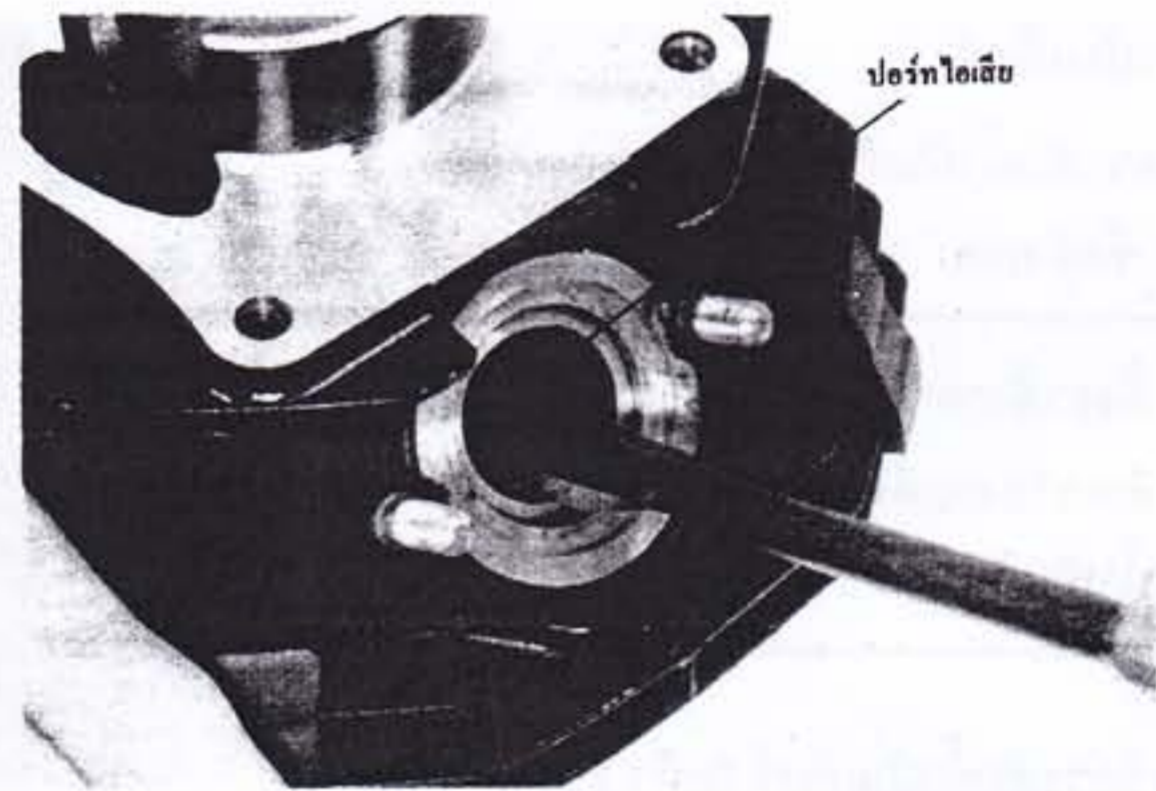
- ถอดฝาสูบ (หน้า 6-2)
 - จุดเขม่าฝาสูบที่เกิดจากการเผาไหม้
 - ทำความสะอาดผิวหน้าของขอบปะเก็นที่เป็นปะเก็นโลหะ
- ★ คำเตือน

อย่าจุดเขม่าโดนผนังของห้องเผาไหม้ที่ฝาสูบและผิวหน้า
ด้านบนของปะเก็น



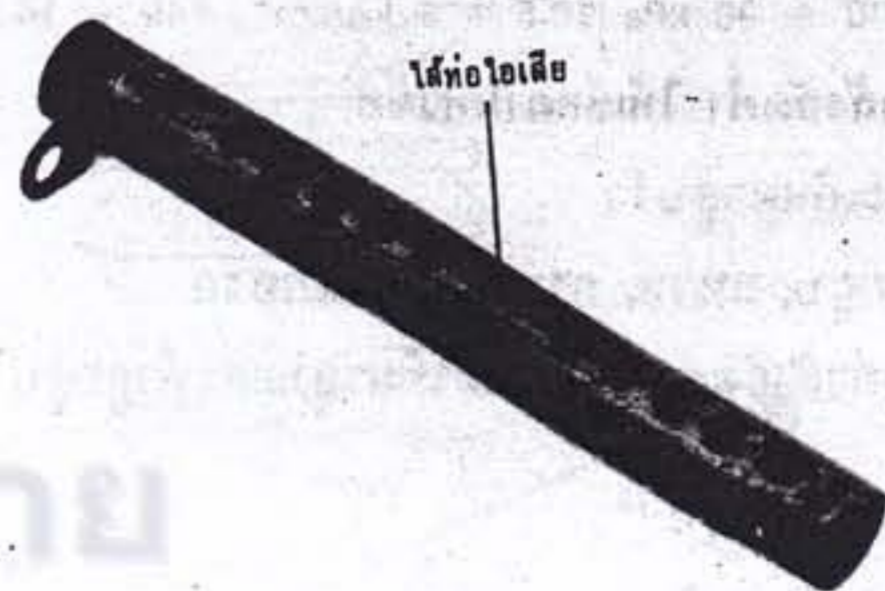
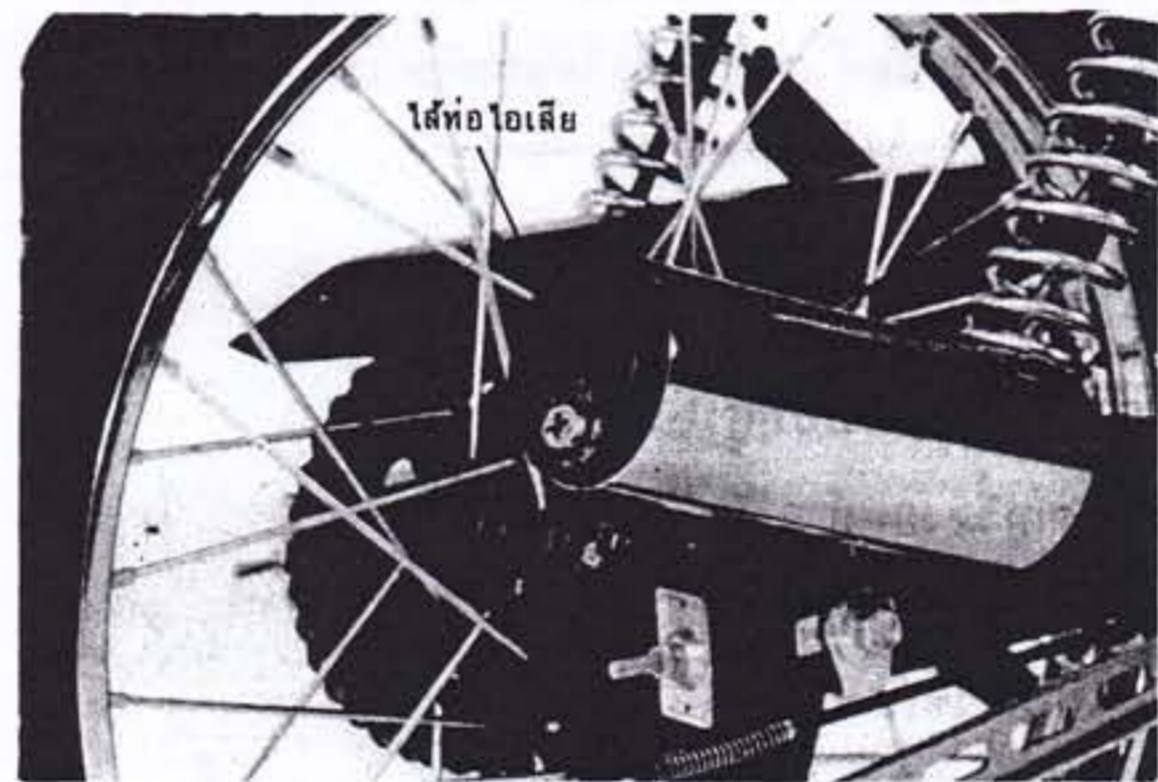
จุดเขม่าพอร์ตไอเสียเสื่อสูบ

- ถอดเสื่อสูบ (หน้า 6-4)
- จุดเขม่าพอร์ตไอเสียที่เสื่อสูบ
- ทำความสะอาดเสื่อสูบและผิวหน้าของปะเก็นฝาสูบ
ที่เป็นโลหะ



เขม่าท่อไอเสีย

- ถอดสกรูยึดไส้ท่อไอเสียและไส้ท่อไอเสีย
 - ทำความสะอาดไส้ท่อไอเสียด้วยแปรงลวด
 - จุดเขม่าข้างในท่อไอเสีย
- ★ คำเตือน
- ทำความสะอาดหรือจุดเขม่าท่อไอเสียขณะเครื่องยนต์เย็น



ห้ามขาย



รอบเดินเบาของคาร์บูเรเตอร์

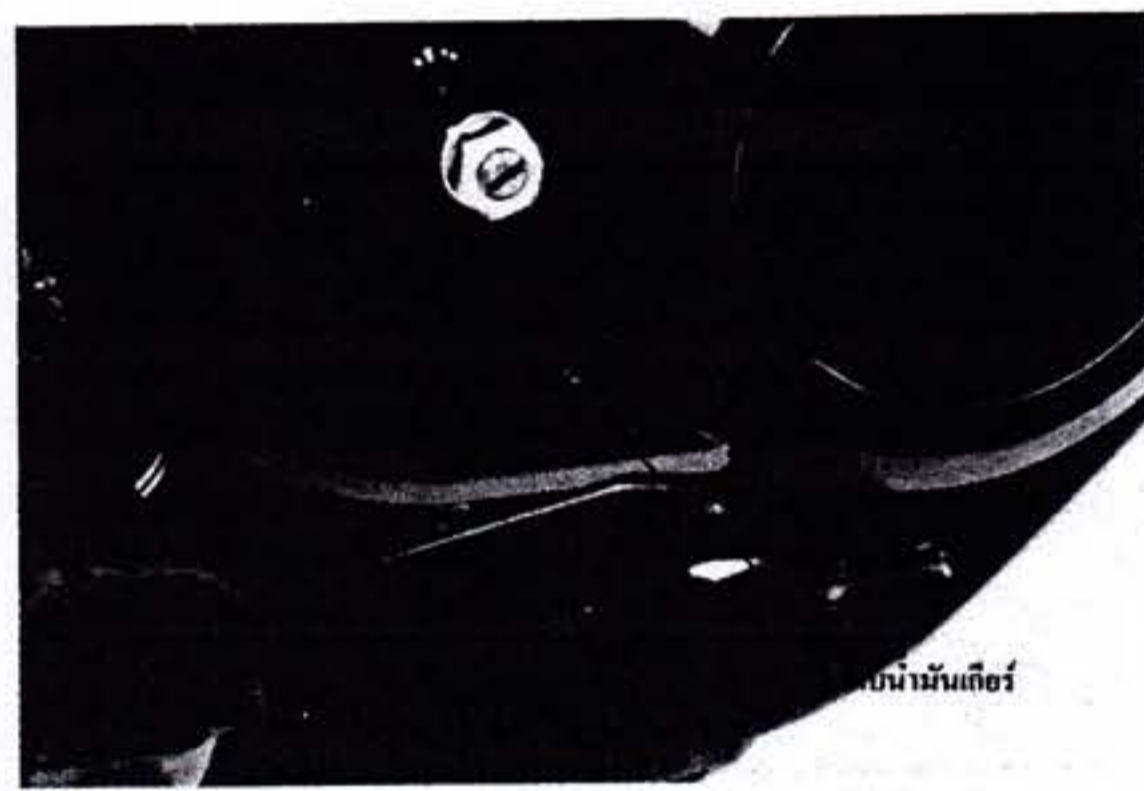
- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ตั้งขาตั้งกลางให้รถได้ระดับกับพื้นดิน
- ปิดเครื่องยนต์และดูรอบเครื่อง
- เช็ครอบเดินเบาและปรับคาร์บูฯ โดยหมุนสกรูปรับถ้าจำเป็น
- รอบเดินเบา : 1700 ± 150 RPM

น้ำมันเกียร์

เช็กระดับน้ำมันเกียร์

★ ข้อสังเกต

- ตั้งขาตั้งกลางให้รถได้ระดับกับพื้นดิน
- ปิดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ประมาณ 2-3 นาที ก่อนเช็กระดับน้ำมันเกียร์



น้ำมันเกียร์

- เช็กระดับน้ำมันเกียร์ (หน้า 2-2)
- ถ้าระดับน้ำมันเกียร์ต่ำ ให้เติมน้ำมันเข้าไป (หน้า 2-2)
- เปลี่ยนน้ำมันเกียร์ (หน้า 2-2) ให้ตรงกับตารางการบำรุงรักษา

กำลังอัดกระบอกสูบ

- ปิดเครื่องยนต์
- ดับเครื่องยนต์ ถอดปลั๊กหัวเทียนออกและถอดหัวเทียน
- ใส่เกจวัดกำลังอัด
- บิดคันเร่งให้สุดและเหยียบคันสตาร์ทหลาย ๆ ครั้ง

กำลังอัดกระบอกสูบ

- 1030 ± 98 kPa (10.5 ± 1 kg/cm², 149 ± 14 psi)

ถ้ากำลังอัดต่ำ ให้เช็ตามหัวข้อ

- ปะเก็นฝาสูบรั่ว
- ลูกสูบ, แหวน, กระบอกสูบ สึกหรือ
- ถ้ากำลังอัดสูง ให้ดูเข็มที่ฝาสูบและหัวลูกสูบ

ห้ามขาย



โซ่ขับล้อ

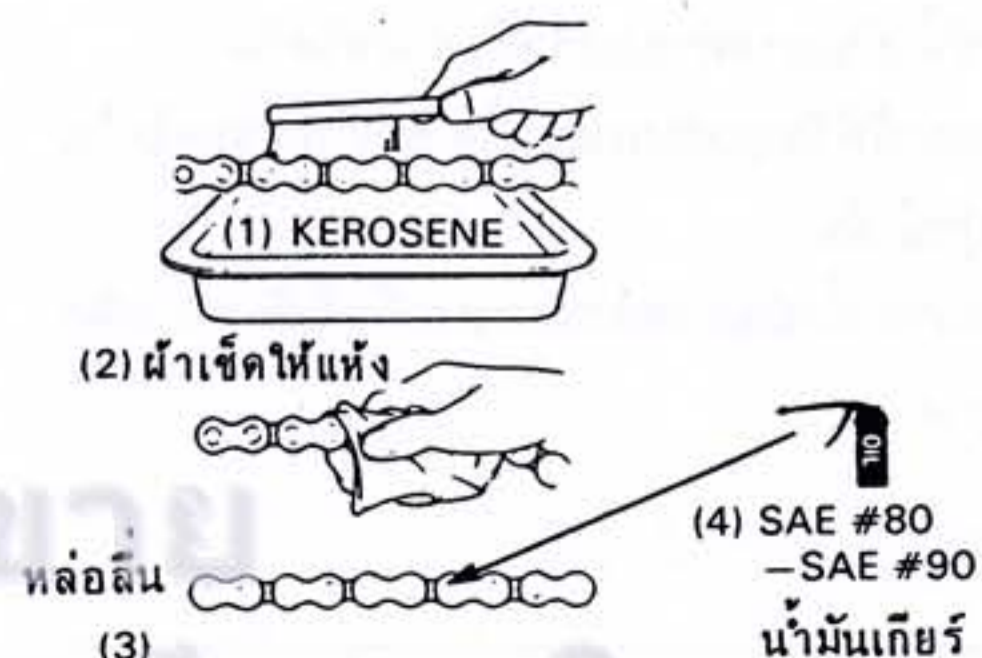
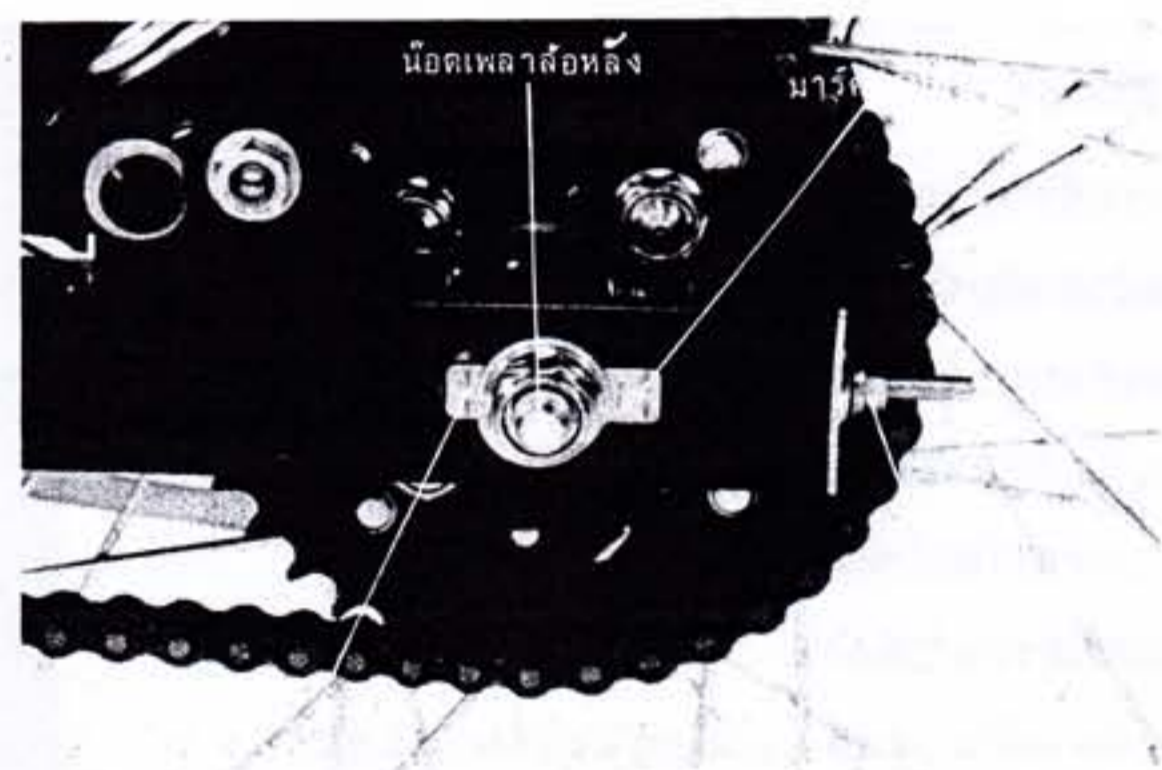
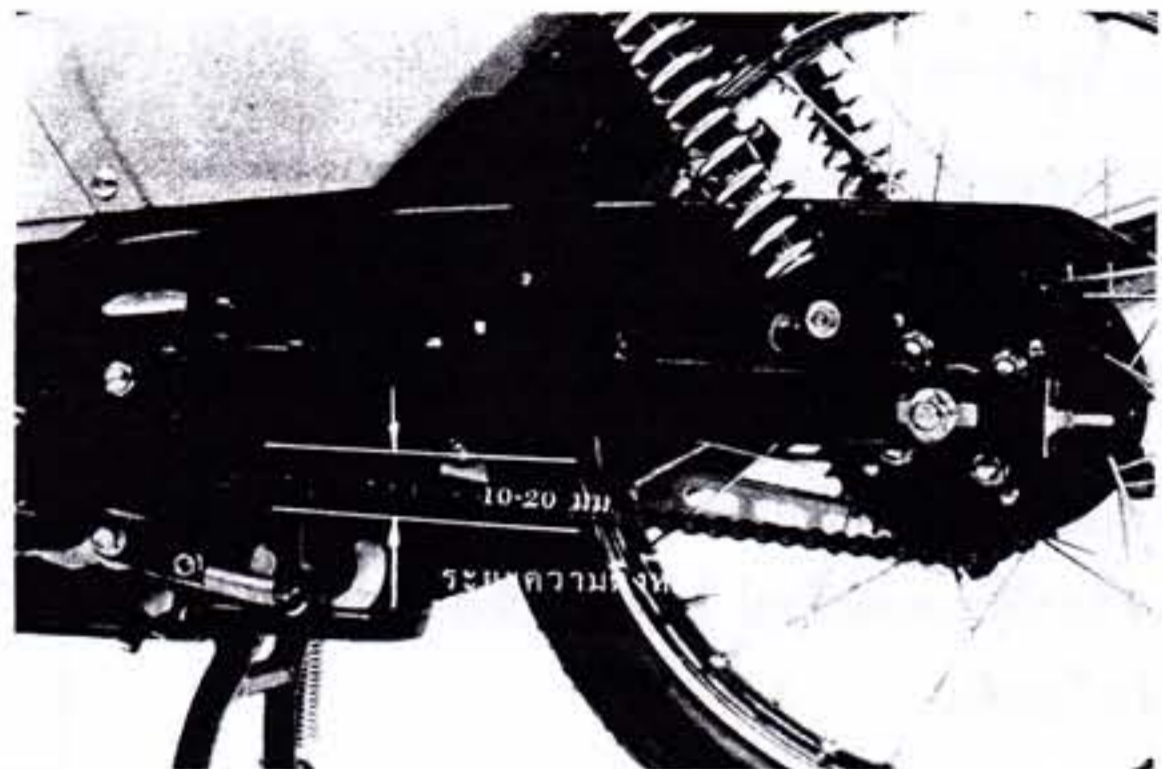
เช็คความหย่อนของโซ่ขับล้อ

*** คำเตือน**

- อย่าตรวจสอบโซ่ขับล้อหรือปรับตั้งโซ่ขับล้อขณะเครื่องยนต์ติด
- หมุนสวิทช์กุญแจไปตำแหน่ง "OFF" ให้โซ่ขาค้างกลางตั้งรถและเข้าเกียร์ในตำแหน่งเกียร์ว่าง
- เช็คความตึงหย่อนของโซ่ขับล้อระหว่างตรงกลางของสเตอร์หน้าและหลัง
- ความตึงหย่อนของโซ่ขับล้อ : 10-20 มม (0.4-0.8 นิ้ว)

การปรับตั้งโซ่ขับล้อ

- คลายน็อตเพลาล้อหลัง
- คลายโบลต์และน็อตปรับตั้ง
- ปรับตั้งโบลต์โดยให้มาร์คเลื่อนที่เพลาล้อหลังตรงกับมาร์คที่สวิงดอาร์ม
- ขันโบลต์น็อตล็อกให้แน่น
- ขันน็อตเพลาล้อหลังให้แน่น
- แรงบิด : 50 N-m (5.0 kg-m, 36 ft-lb)
- ให้ตรวจเช็คความหย่อนของโซ่ขับล้อโดยการหมุนล้อ ถ้าโซ่ขับล้อหย่อนมากไม่สามารถปรับตั้งได้ตามค่ามาตรฐานที่กำหนด ให้เปลี่ยนโซ่ขับล้อใหม่
- หล่อลื่นโซ่ขับล้อด้วยน้ำมันเกียร์เบอร์ SAE 80 หรือ 90
- ตรวจสอบโซ่ขับล้อและสเตอร์
- เช็คโซ่ขับล้อว่าสึกหรือเสีย
- ถอดคลิบ และแผ่นยึดข้อต่อโซ่และข้อต่อโซ่ออกจากโซ่ขับล้อ
- ถอดโซ่ออก
- ทำความสะอาดโซ่ด้วยน้ำมันก๊าดในภาคล้างและใช้ผ้าแห้งเช็ด
- ตรวจสอบความสึกหรอของโซ่หรือเสีย ถ้าเป็นไปได้
- เปลี่ยนโซ่ขับล้อถ้าลูกกลิ้งโซ่เสีย ข้อต่อหลวม หรืออย่างหนึ่งที่ปรากฏออกมาคือ ไม่มีการใช้งานประกอบโซ่และหล่อลื่น
- ให้สังเกตคลิบล็อกข้อต่อโซ่ (ตรงปลายปากของคลิบล็อกจะอยู่ตรงข้ามกับทิศทางการหมุนของล้อ)
- ปรับตั้งการหย่อนของโซ่ขับล้อ
- ปรับตั้งระยะฟรีของเบรคหลัง (หน้า 3-11)



เอกสารนี้เป็นเพื่อการศึกษามอเตอร์ไซด์ฮอนด้าโนวาเท่านั้น

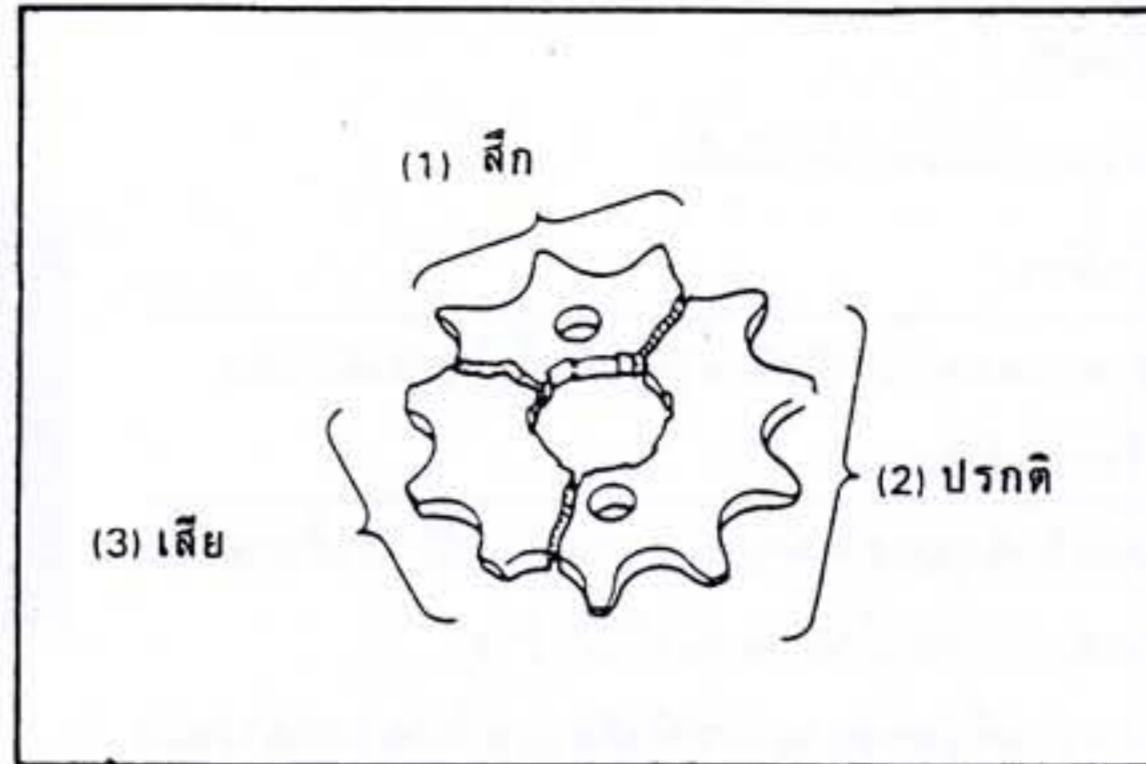


การบำรุงรักษา

- ตรวจสอบซีพินของเฟืองสเตอร์เพื่อตรวจสอบสภาพ
- เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น

★ หมายเหตุ

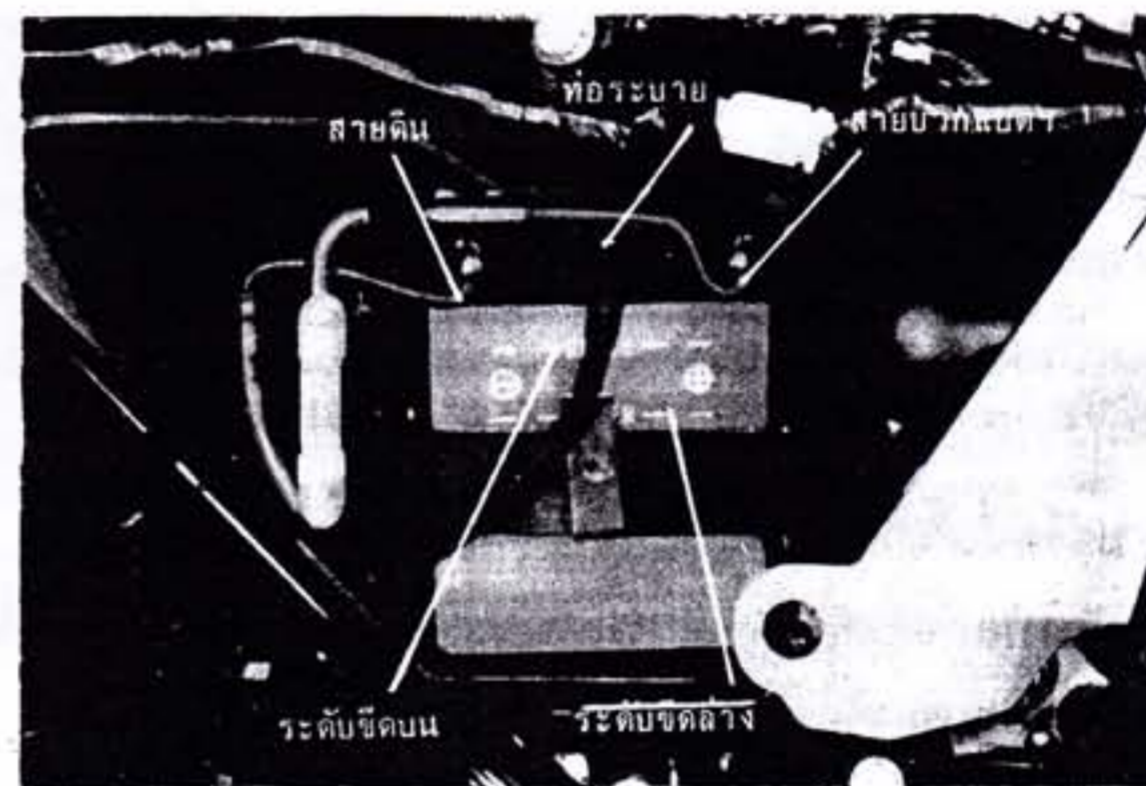
อย่าเปลี่ยนโซ่ขับเคลื่อนใหม่เพียงอย่างเดียวโดยใช้สเตอร์เก่าหรือเปลี่ยนสเตอร์ใหม่ โดยใช้โซ่เส้นเก่า ควรจะเปลี่ยนใหม่พร้อมกัน



แบตเตอรี่

จอดรถจักรยานยนต์ด้วยขาตั้งกลางบนพื้นราบ
ถอดฝาครอบข้างออก (หน้า 5-2)
ตรวจสอบระดับของน้ำมันแบตเตอรี่ ว่าอยู่ในระดับใด
ถ้าอยู่ใกล้กับระดับต่ำ ควรดำเนินการ :-

- ถอดสายรัดแบตเตอรี่ออก
- ถอดท่อระบายออก
- ถอดสายดิน (สาย -) และสายบวก (+) ออก
- ยกแบตเตอรี่ออก เปิดฝาจากออกให้หมด
- ใช้น้ำกลั่นบริสุทธิ์เติมเข้าไปในช่องเซลล์แต่ละช่องจนได้ระดับเต็ม (ระดับสูง)
- ประกอบแบตเตอรี่กลับคืน



น้ำมันเบรคหน้า

ตรวจสอบระดับของน้ำมันเบรค โดยสังเกตจากแนวขีดระดับที่แสดงไว้ที่กระปุกน้ำมันเบรค ถ้าเห็นระดับต่ำควรเติมให้ได้ระดับเต็ม โดยใช้น้ำมันเบอร์ DOT 3 แล้วตรวจสอบการรั่วซึม

★ ควรระวัง

- อย่าเปิดฝากระปุกน้ำมันออก ถ้าแฮนด์รถยังไม่ได้ระดับ
- อย่าใช้น้ำมันเบรคต่างเบอร์หรือต่างชนิดกัน
- ระวังอย่าให้วัสดุแปลกปลอมใด ๆ ตกหล่นลงไปในกระปุกน้ำมัน
- ระวังอย่าทำน้ำมันเบรคหกตกลงบนพื้นผิวสี พลาสติก หรือยาง



ห้ามขาด

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

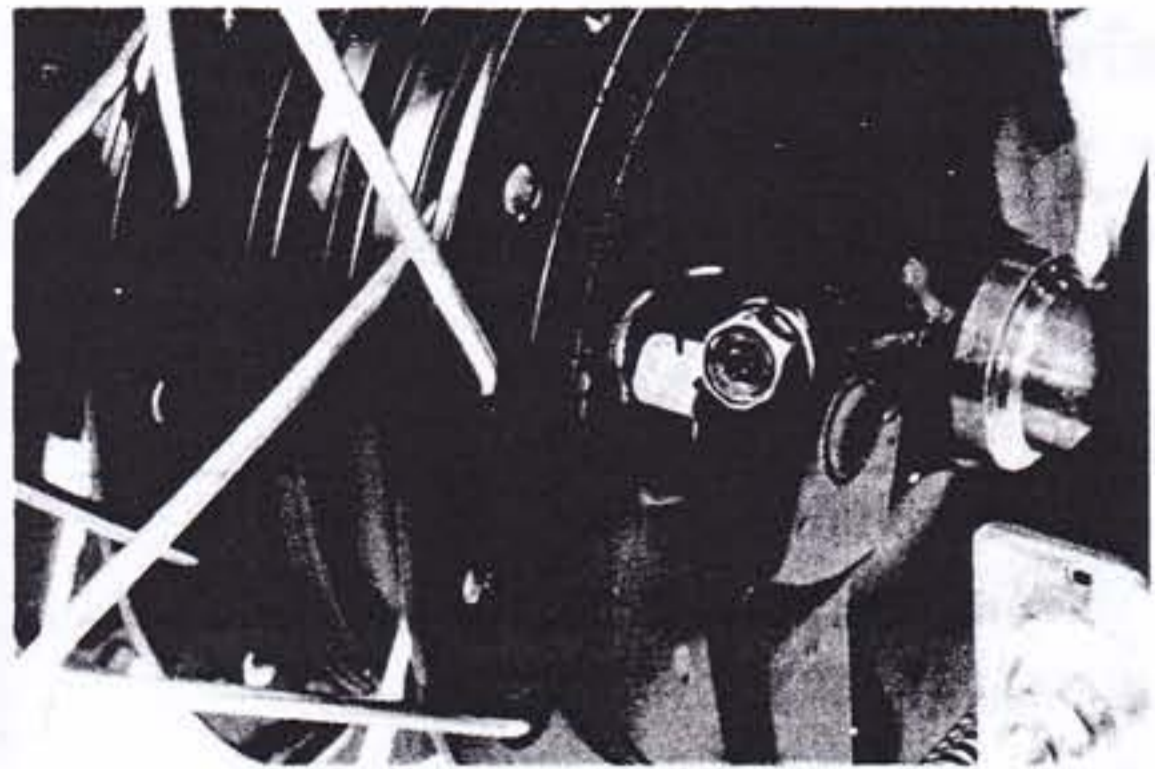


ผ้าเบรคหลัง/ผ้าเบรคหน้าสึก

ผ้าเบรคหลังสึก

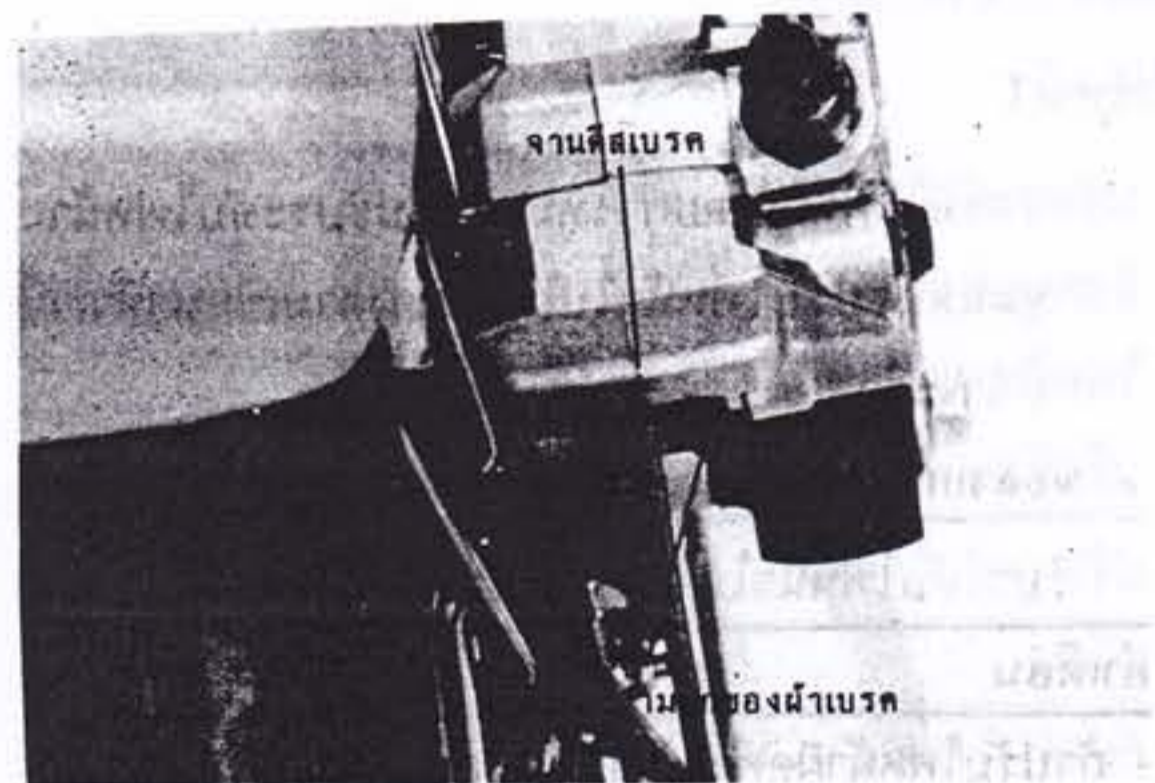
ข้อสังเกต

- หลังจากเหยียบเบรคหลัง ให้เช็คความลึกของผ้าเบรค
เหยียบเบรคหลังให้สุดและเช็คมาร์คที่ลูกศรของแขน
เบรคให้ได้ตำแหน่ง
- เปลี่ยนผ้าเบรคหลังถ้ามาร์คลูกศรไม่ตรงกับมาร์คที่
จานเบรค



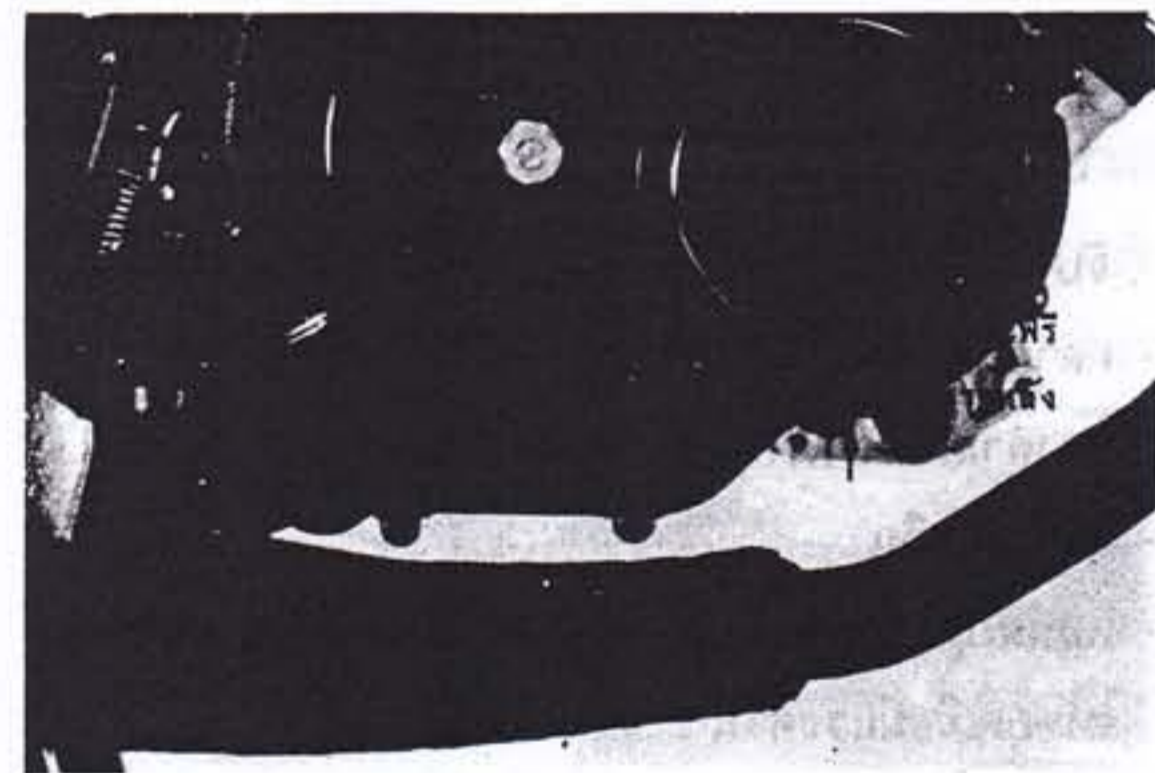
ผ้าเบรคหน้าสึก

- เช็คความลึกของผ้าเบรคหน้า
- เปลี่ยนผ้าเบรคใหม่ถ้าผ้าเบรคสึกถึงเส้นความลึก

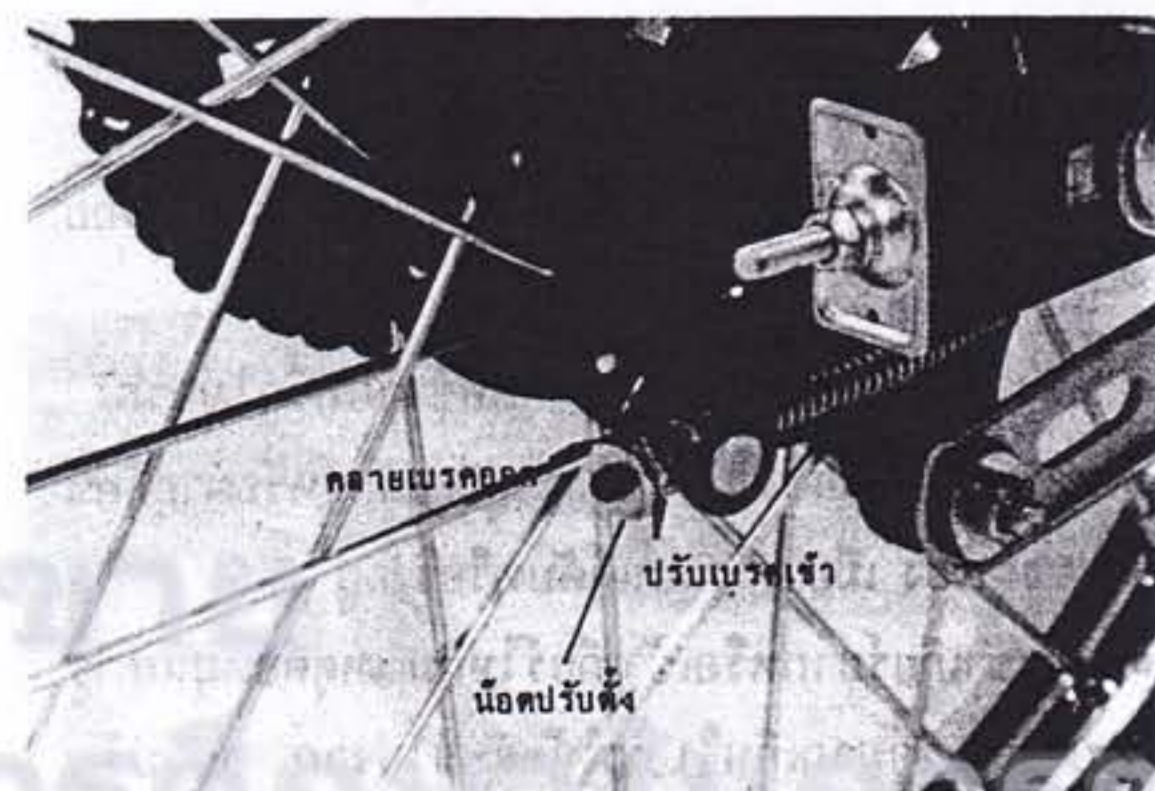


ระบบเบรค

- ระยะฟรีของคันเบรคหลัง
- วัดระยะฟรีคันเบรคหลัง
- ระยะฟรี : 20-30 มม (0.8-1.2 นิ้ว)



- ถ้าจำเป็นที่จะต้องปรับตั้ง ให้หมุนน็อตปรับตั้งที่แขน
เบรคหลัง



ห้ามขาด

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษารวม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

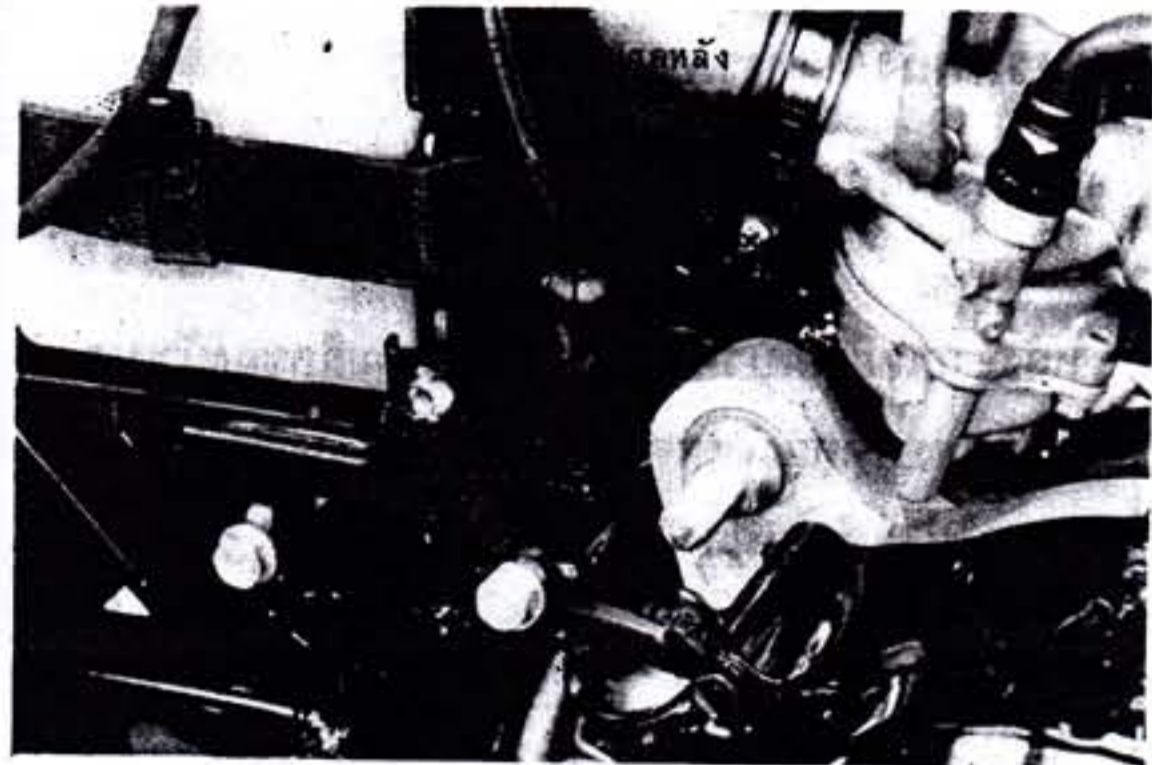


สวิทช์ไฟเบรคหลัง

★ ข้อสังเกต

- ก่อนปรับสวิทช์ไฟเบรคหลังให้ปรับตั้งระยะฟรีของคันเบรคหลังก่อน
- สวิทช์ไฟเบรคหน้าไม่ต้องปรับตั้ง
 - ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
 - ปรับตั้งสวิทช์ไฟเบรคตั้งนั้นถ้าไฟเบรคติดเมื่อเริ่มต้นทำการเบรค

ปรับโดยการหมุนตัวปรับตั้ง และตรวจเช็คการทำงานของสวิทช์ไฟเบรค



ไฟหน้า

- ปรับระดับไฟหน้าโดยการหมุนสกรูปรับระดับไฟหน้า ถ้าหมุนสกรูปรับไฟหน้าไปในทิศทางตามเข็มนาฬิกา ไฟหน้าจะต่ำ

★ ข้อสังเกต

- ปรับระดับไฟหน้าให้ได้ระดับมาตรฐานที่กำหนด
- คำเตือน**
- ถ้าปรับไฟหน้าผิดทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็น หรือถ้าระดับไฟหน้าส่องที่พื้นมากจะทำให้ไม่ปลอดภัยในการขับขี่

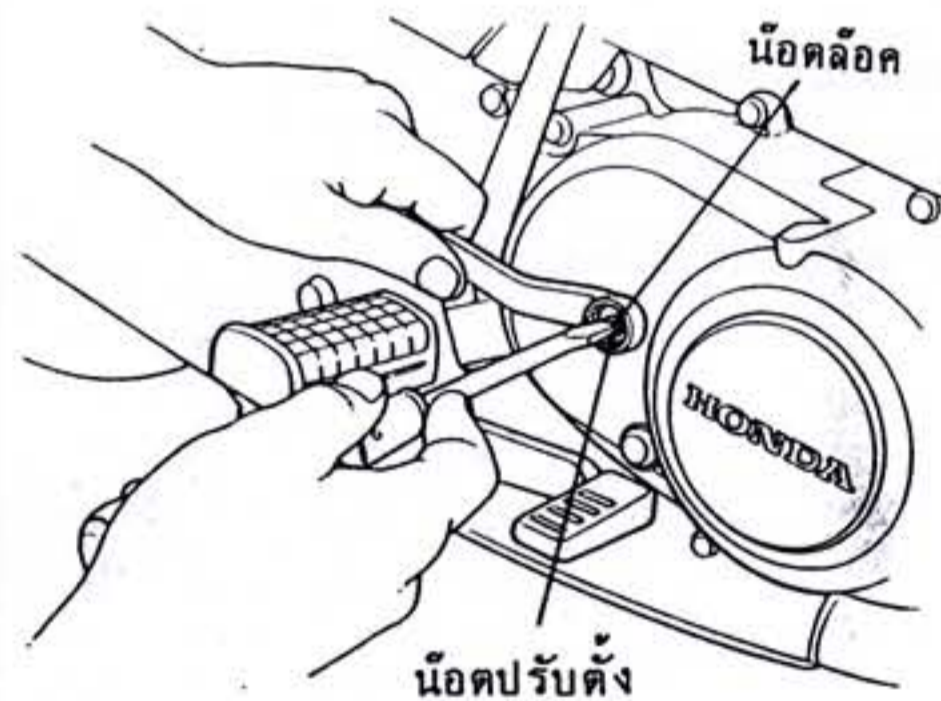


ระบบคลัทช์

- จับรถตั้งขาตั้งกลาง
- คลายน็อตล็อคออกและหมุนสกรูปรับตั้งคลัทช์ไปในทิศทางตามเข็มนาฬิกาประมาณ 1 รอบ
- อย่าหมุนเกิน
- หมุนสกรูปรับตั้งซ้ำ ๆ ไปในทิศทางทวนเข็มนาฬิกาและให้หยุดเมื่อมีแรงต้าน
- จากจุดนี้ หมุนสกรูปรับคลัทช์ไปในทิศทางตามเข็มนาฬิกา 1/8 รอบ และขันน็อตล็อคให้แน่น

★ ข้อสังเกต

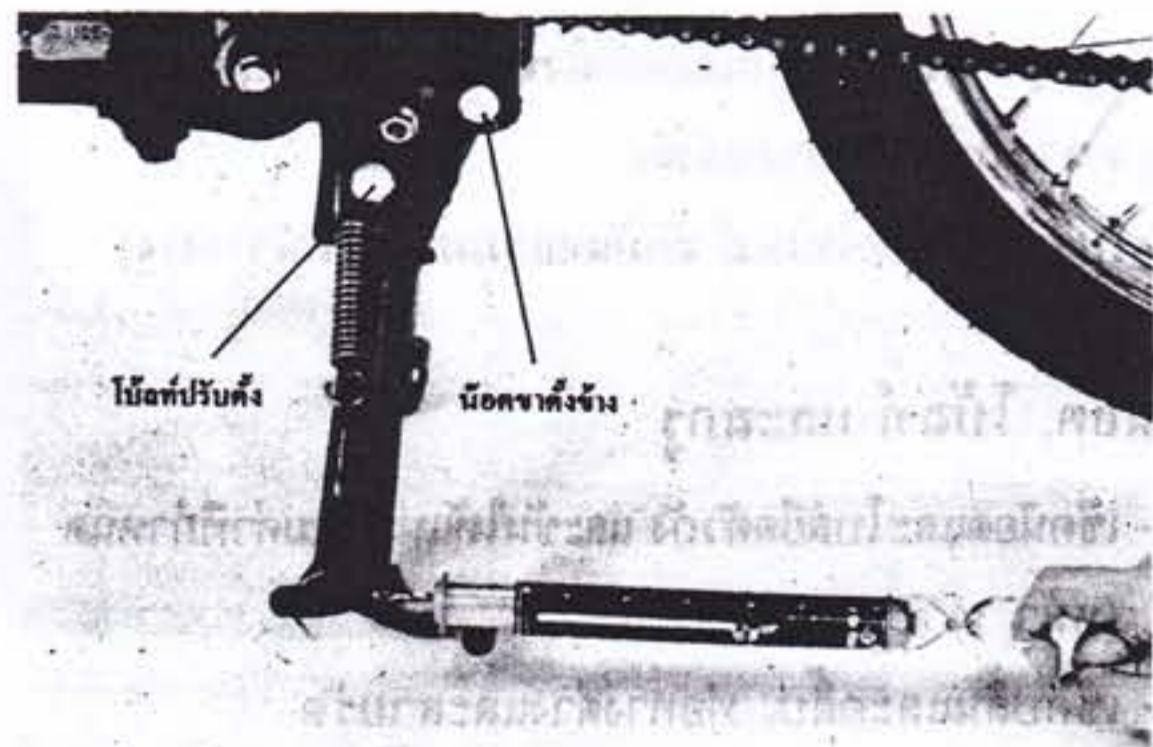
- อย่าปรับสกรูปรับคลัทช์เมื่อขันน็อตล็อคแน่นเรียบร้อยแล้ว
- หลังจากการปรับตั้ง ให้เช็คคลัทช์จากหรือไม่จาก
- เช็คความรู้สึกของแผ่นคลัทช์ตามคู่มือคลัทช์หรือผ้าคลัทช์แรงเหวี่ยง เมื่อเครื่องยนต์ดับหรือวิ่งอยู่
- เมื่อเข้าเกียร์ยากหรือเข้าเกียร์ไม่นุ่ม เหตุคือหมุนสกรูปรับตั้งเข้ามากเกินไปทำให้คลัทช์ไม่จาก อย่าปรับสวิทช์ไฟเบรคหลังมันไม่เกี่ยวกับการปรับคลัทช์ เช็คระดับน้ำมันเกียร์





ขาตั้งข้าง

- นำรถมาตั้งขาตั้งกลาง
- เช็คสปริงขาตั้งข้างว่าเสียหรือสปริงล้า
- ใช้สปริงสเกลวัด โดยนำปลายขอเกี่ยวที่ด้านหน้าของขาตั้งข้าง และอ่านค่าสปริงสเกล -kg (-lbs)
- เช็คการคล่องตัวของขาตั้งข้าง



แรงบิด

โบลท์ขาตั้งข้าง

น็อตยึดขาตั้งข้าง : บน: 50 N-m (5.0 kg-m, 36 ft-lb)

ล่าง: 27 N-m (2.7 kg-m, 20 ft-lb)

การรองรับน้ำหนัก

*** คำเตือน**

- อย่าขับขี่รถจักรยานยนต์โดยที่ระบบการรองรับน้ำหนักใช้ไม่ได้ เช่น หลวม สึก หรือเสีย จะทำให้เกิดอันตรายในการขับขี่



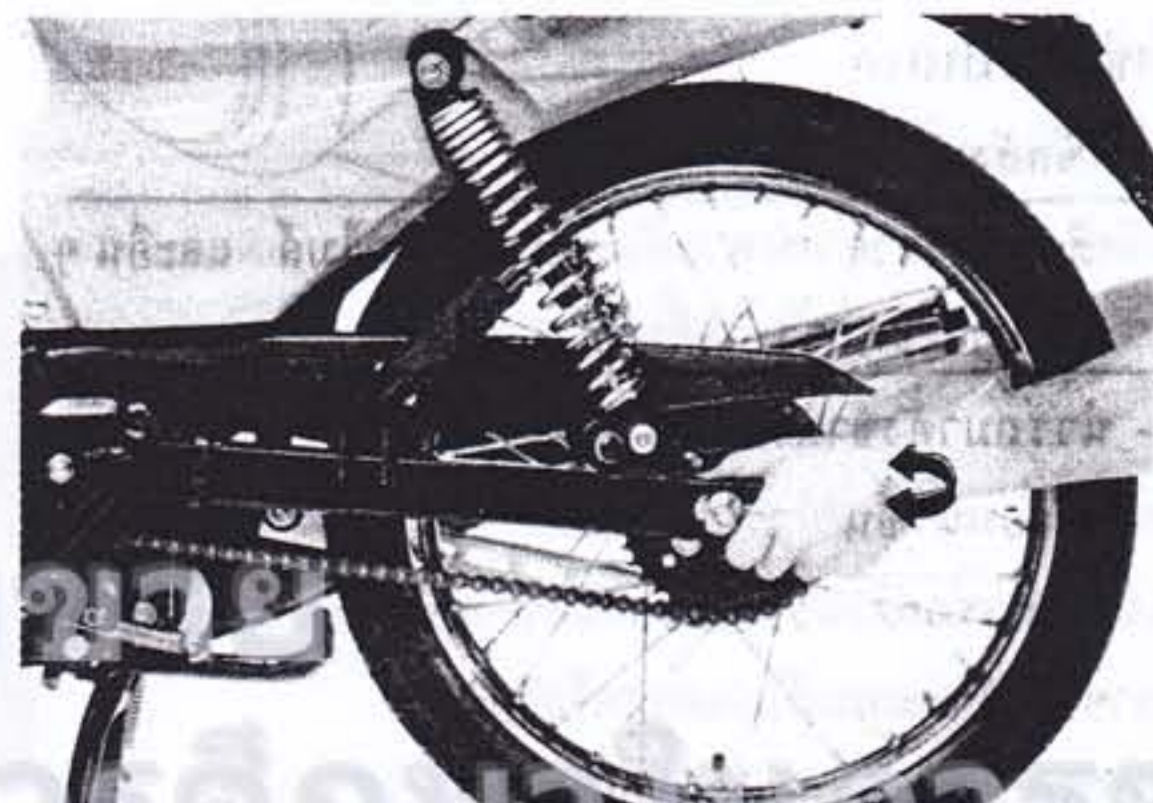
โช๊คอัพหน้า

- เช็คการทำงานของโช๊คอัพหน้าโดยการกดโช๊คหน้าขึ้นลงหลาย ๆ ครั้ง
- เช็คความเสียหายหรือรั่วของโช๊คอัพหน้า เปลี่ยนของที่เสียซึ่งไม่สามารถซ่อมได้ ชันน็อตและโบลท์



โช๊คอัพหลัง

- เช็คการทำงานของโช๊คอัพหลังโดยการกดที่ท้ายรถหลาย ๆ ครั้ง
- เช็คความเสียหายหรือรั่วของโช๊คอัพหลัง เปลี่ยนของที่เสียซึ่งไม่สามารถซ่อมได้ ชันน็อตและโบลท์
- นำรถมาตั้งขาตั้งกลาง
- เช็คความรู้สึกของบูชสวิงค์อาร์มโดยการโยกดูด้านข้างของสวิงค์อาร์ม
- เปลี่ยนบูชใหม่ถ้ามันหลวมมาก (หน้า 11-12)

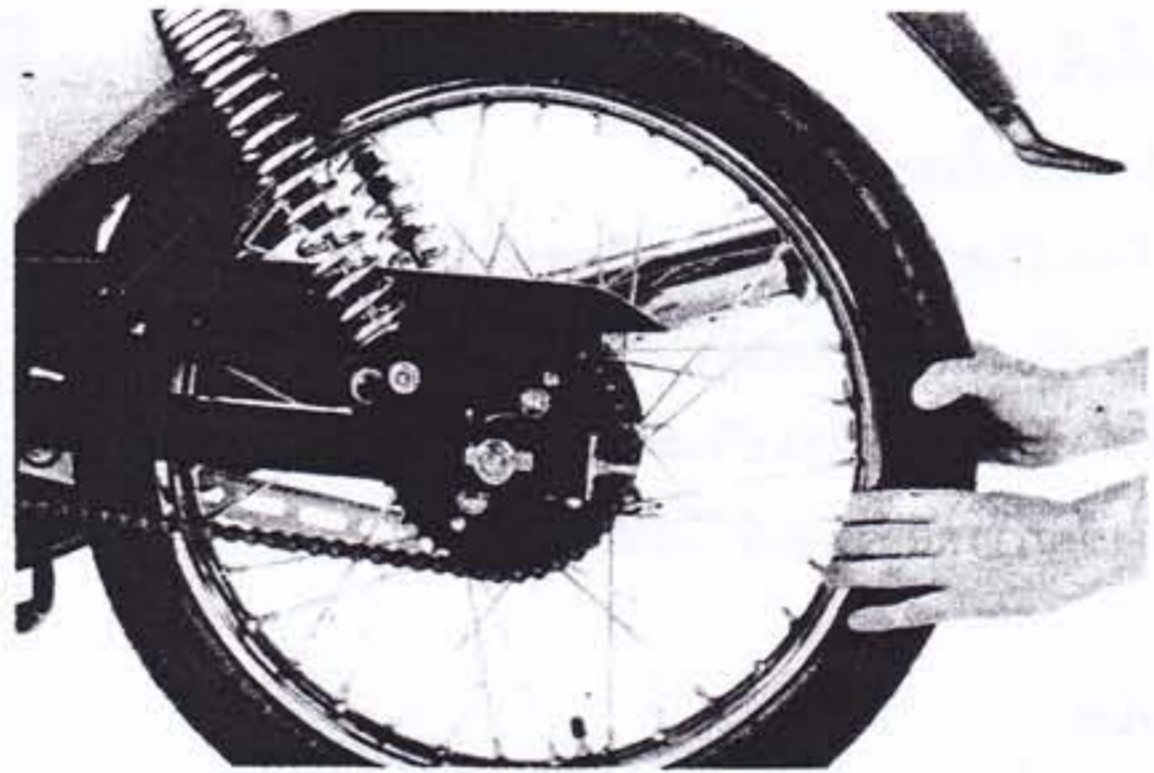


ห้ามขอย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษารถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- เช็คความสึกของลูกปืนล้อหลังโดยการโยกล้อหลัง และดูการโยกด้านข้างของล้อ
- เปลี่ยนลูกปืนล้อใหม่ ถ้ามันหลวมมาก (หน้า 11-4)

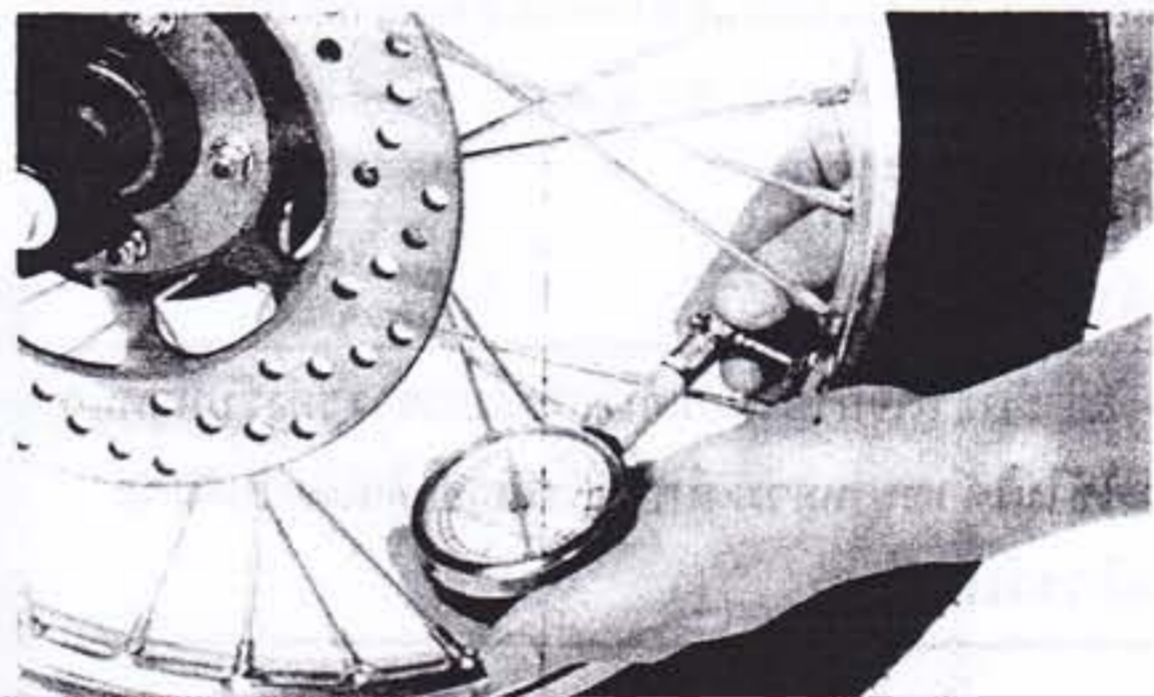


น๊อต, ไข้ลท์ และสกรู

- เช็คน๊อตและไข้ลท์ยึดตัวถัง และขันให้แน่นตามค่าที่กำหนด (หน้า 1)
- เช็คปลิ้นและคลีป, ท่อทางต่างและสายรัด

ล้อหน้า/หลังและยาง

- เช็คยางเกิดจากการฉีก หรือโดนตะปูตำ หรือเสียหายจากสาเหตุอื่น ๆ



ความดันลมยาง

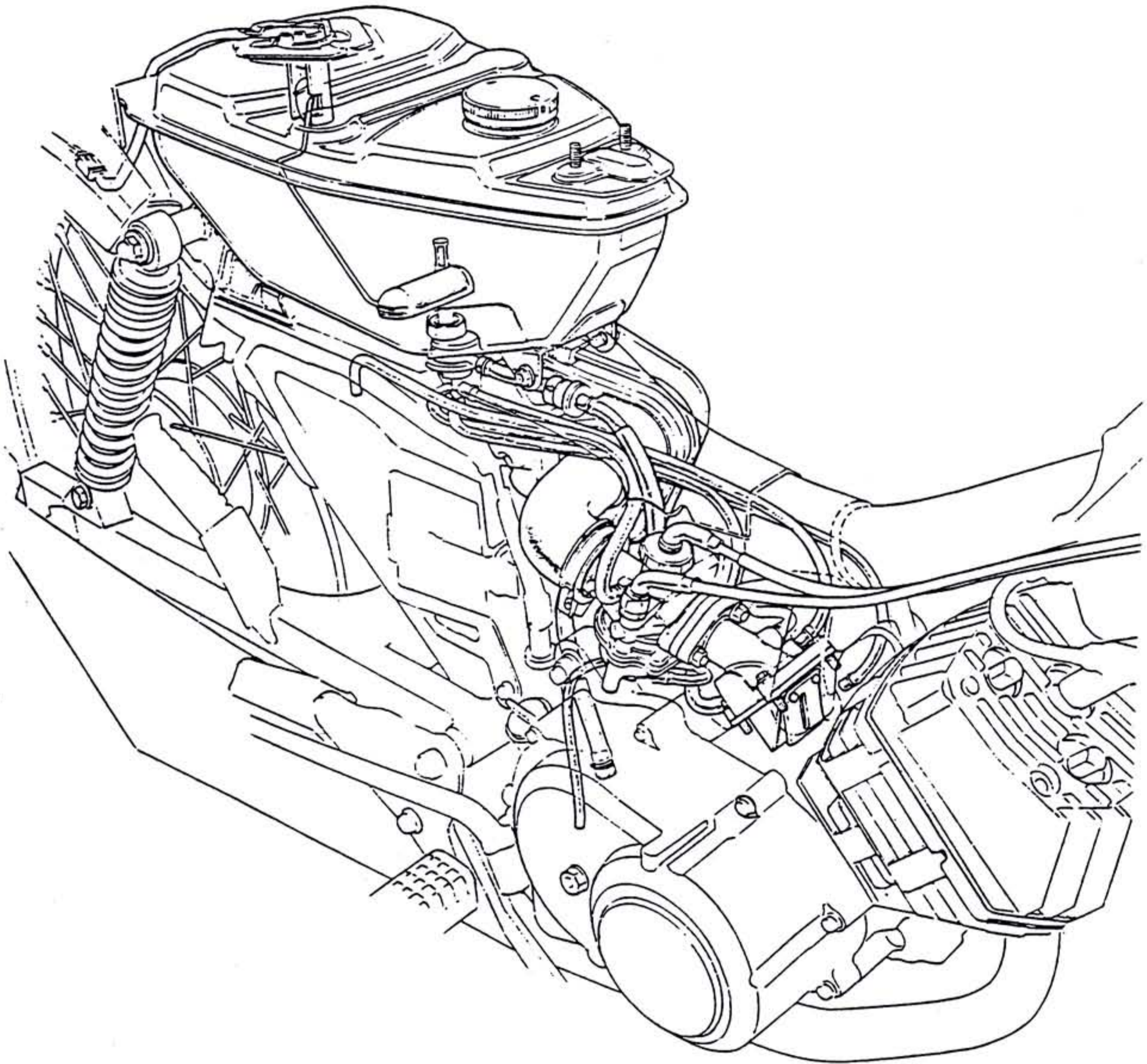
★ ข้อสังเกต

- เช็คความดันลมยางขณะยางเย็น
- การแนะนำการเติมลมยางและขนาดของยาง

ตำแหน่ง	ความดันลมยาง (PSI)	ความดันลมยาง (kg/cm ²)
ล้อหน้า	32	2.3
ล้อหลัง	36	2.6

หมายเหตุ: ความดันลมยางที่แนะนำนี้ใช้สำหรับน้ำหนักบรรทุกปกติ. กรุณาตรวจสอบคู่มือการใช้งานสำหรับข้อมูลเพิ่มเติม.





ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ สอนดำ โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	4-1	คาร์บูเรเตอร์	4-7
ปัญหาข้อขัดข้อง	4-2	ส่วนประกอบของไช้คคาร์บูฯ	4-11
ถังน้ำมันเชื้อเพลิง	4-3	ส่วนประกอบของลูกเร่ง	4-11
ฝาครอบไส้กรองอากาศ	4-4	รีดวาล์ว	4-12
ถอดส่วนประกอบของลูกเร่ง	4-5	การปรับตั้งสกรูปรับอากาศ	4-13
ถอดส่วนประกอบของไช้คคาร์บูฯ	4-6	ตรวจสอบแผ่นไดอะแฟรม	4-14

รายละเอียดการบริการ

★ คำเตือน

- การทำงานในบริเวณที่มีน้ำมันเชื้อเพลิง ควรมีพื้นที่ที่มีอากาศถ่ายเทที่ดี และต้องไม่มีควันหรือประกายไฟในบริเวณพื้นที่

- ดูหน้า 3 ของลูกเร่งและการปรับสายไช้ค
- เมื่อถอดชิ้นส่วนของคาร์บูฯ ให้สังเกตตำแหน่งของโอ-ริง และเปลี่ยนชิ้นส่วนอันใหม่
- ไล่ลมจากท่อน้ำมันออกเมื่อไรก็ตามที่ยังมีอากาศ
- คลายสกรูถ่าน้ำมันเบนซินให้หลวมที่สุดคาร์บูฯ เพื่อถ่าน้ำมันเก่าออก
- การทำความสะอาดรีดวาล์วโดยไม่ต้องยกเครื่องออก

★ ข้อควรระวัง

อย่าบิดหรือหมุนสายคันเร่ง เพราะจะทำให้ไส้ของสายคันเร่งติดและฝืดเวลาเร่งเครื่อง

รายละเอียด

ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	4.5 ลิตร
ความโตภายใน เวนจู้รี	18 มม (0.7 นิ้ว)
หมายเลขเบอร์คาร์บูฯ	PB96A
นมหนูเดินเบา	38
นมหนูน้ำมัน	92
ระดับลูกลอย	9.5 มม (0.37 นิ้ว)
รอบเดินเบา	1700 ± 150 รอบ/นาที
ระยะฟรีคันเร่ง	2-6 มม (0.08-0.24 นิ้ว)
สกรูปรับอากาศ	1-7/8 รอบ

ค่าแรงบิด

นัตยึดคาร์บูเรเตอร์ 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)

เครื่องมือ

เกจวัดระดับลูกลอย 07401-0010000



เครื่องสตาร์ทไม่ติด

- น้ำมันเชื้อเพลิงในถังไม่มี
- น้ำมันเชื้อเพลิงในคาร์บูฯ ไม่มี
- น้ำมันท่วม
- ไฟจุดระเบิดไม่มี
- ใ้สักรองอากาศอุดตัน
- ท่อไอดีรั่ว
- การทำงานของโซ้คไม่ถูกต้อง
- การทำงานของลูกเร่งไม่ถูกต้อง
- ท่อน้ำมันเบนซินอุดตัน
- ใ้สักรองน้ำมันเบนซินอุดตัน

เครื่องเดินไม่เรียบ, เร่งไม่ขึ้น

- การทำงานของโซ้คไม่ถูกต้อง
- ระบบจุดระเบิดผิดพลาด
- น้ำมันเชื้อเพลิงไหลไม่ทัน
- ท่อไอดีรั่ว
- รอบเดินเบาผิดพลาด
- การปรับสกรูอากาศไม่ถูกต้อง
- กำลั้งอัดต่ำ
- โซ้คคาร์บูฯ ค้าง
- โซ้คคาร์บูฯ เสีย
- ส่วนผสมหนา
- ส่วนผสมบาง
- คาร์บูเรเตอร์อุดตัน

เครื่องยนต์เร่งไม่ขึ้น

- ระบบจุดระเบิดผิดพลาด
- ส่วนผสมบาง
- ส่วนผสมหนา

การเผาไหม้ผิดพลาด

- ระบบจุดระเบิดผิดพลาด
- ส่วนผสมบาง
- ส่วนผสมหนา

เครื่องยนต์เร่งไม่ขึ้น และกินน้ำมันเชื้อเพลิง

- ระบบจุดระเบิดผิดพลาด

เครื่องยนต์ตีติ๊กกลับ

- ระบบจุดระเบิดผิดพลาด
- คาร์บูเรเตอร์เสีย
- ส่วนผสมบาง
- ส่วนผสมหนา

ส่วนผสมบาง

- นมหนูน้ำมันเชื้อเพลิงอุดตัน
- เข็มลูกลอยเสีย
- ใ้สักรองน้ำมันเชื้อเพลิงอุดตัน
- ระดับของลูกลอยต่ำกว่าปกติ
- สายน้ำมันเชื้อเพลิงอุดตัน
- ท่อระบายอากาศอุดตัน
- ท่อไอดีรั่ว

เครื่องยนต์กินน้ำมันมาก

- ใ้สักรองอากาศอุดตัน
- เสื่อเข็มลูกเร่งหรือเข็มลูกเร่งสึก
- เข็มลูกลอยเสีย
- ระดับของลูกลอยสูงกว่าปกติ
- โซ้คคาร์บูฯ ค้าง
- โซ้คคาร์บูฯ เสีย
- นมหนูอากาศอุดตัน

เครื่องยนต์เบาไม่ได้

- ระยะฟรีของสายโซ้คคาร์บูผิดพลาด
- โซ้คคาร์บูฯ ค้างหรือเสีย
- โซ้คคาร์บูฯ ไม่ได้ปรับตั้ง

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



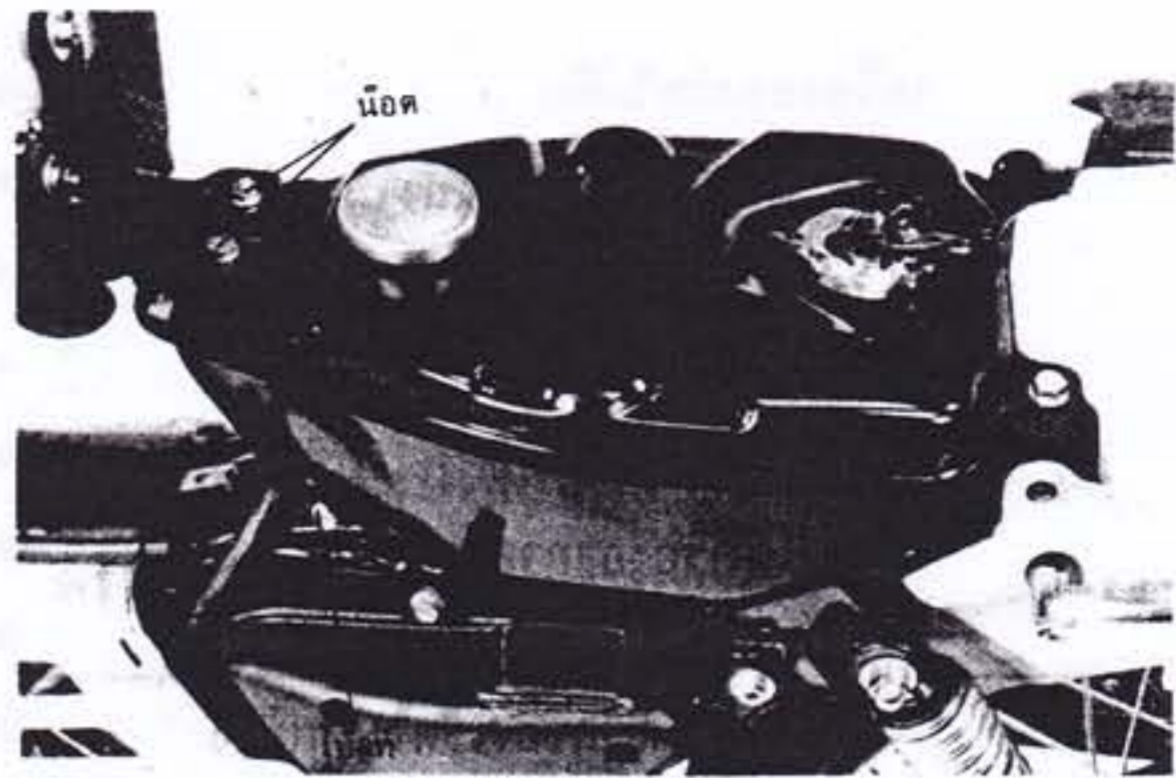
ถังน้ำมันเชื้อเพลิง

ถอดประกอบ

★ คำเตือน

- อย่าให้เปลวไฟหรือสะเก็ดไฟใกล้น้ำมันเบนซิน เช็ดน้ำมันเบนซินที่หกทันที

- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ถอดขั้วเสียบลูกลอยน้ำมันเชื้อเพลิงออก (หน้า 16-9)
- ถอดน็อตสองตัวที่ยึดเบาะและเบาะออก
- ถอดโบลียึดถังน้ำมันเชื้อเพลิง
- ถอดถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถอดท่อน้ำมันเชื้อเพลิงและท่อสูญญากาศที่ บัมน้ำมันเชื้อเพลิงแบบสูญญากาศ
- ถอดถังน้ำมันเชื้อเพลิง



ทำความสะอาดตะแกรงกรองน้ำมันเบนซิน

- ถ่ายน้ำมันเบนซินลงในภาชนะที่รองรับ
- ถอดน็อตล็อกบัมน้ำมันเบนซิน
- ถอดตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิงและใช้ลมเป่าให้สะอาด
- เช็ดโอ-ริงหมดสภาพหรือเสีย ให้เปลี่ยนถ้าจำเป็น
- ใส่ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิงลงในถังน้ำมัน



ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง



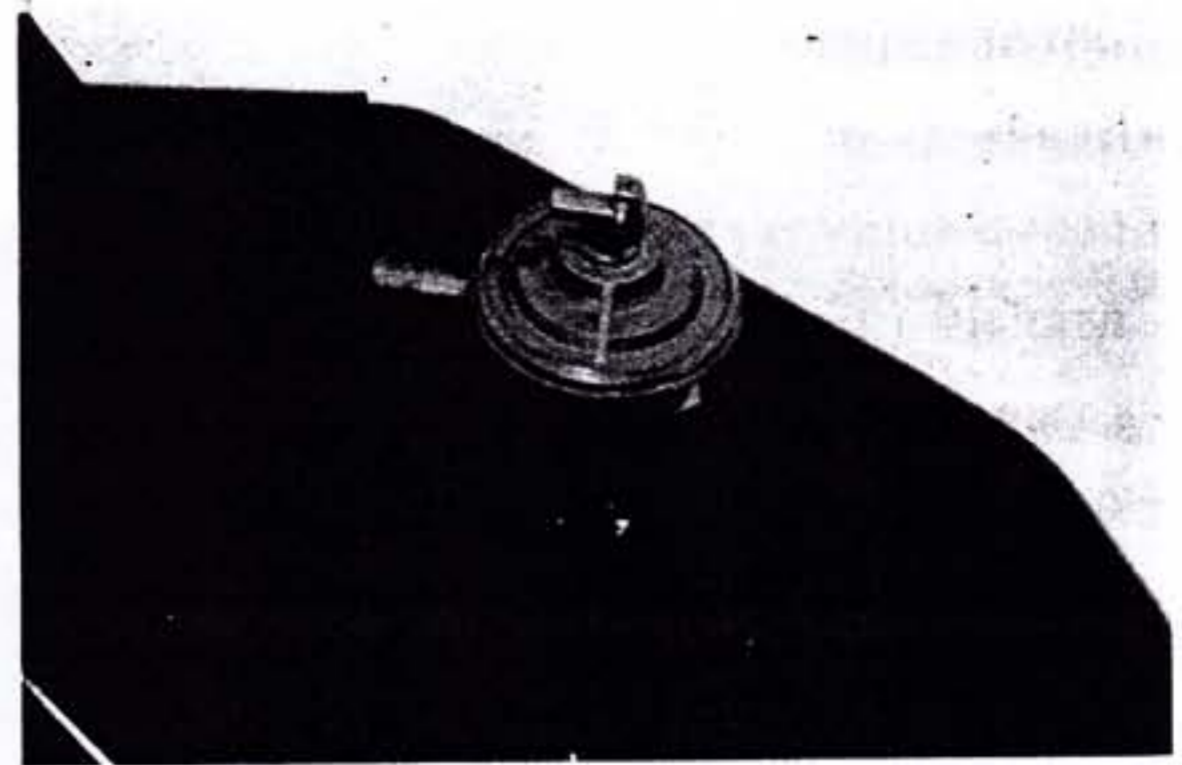
ห้ามขาย



- ขันน็อคล็อกปั้มน้ำมันเบนซิน

★ ข้อสังเกต

- หลังจากประกอบเรียบร้อยแล้ว ให้ใส่น้ำมันเบนซินลงในถังน้ำมันและเช็การรั่ว

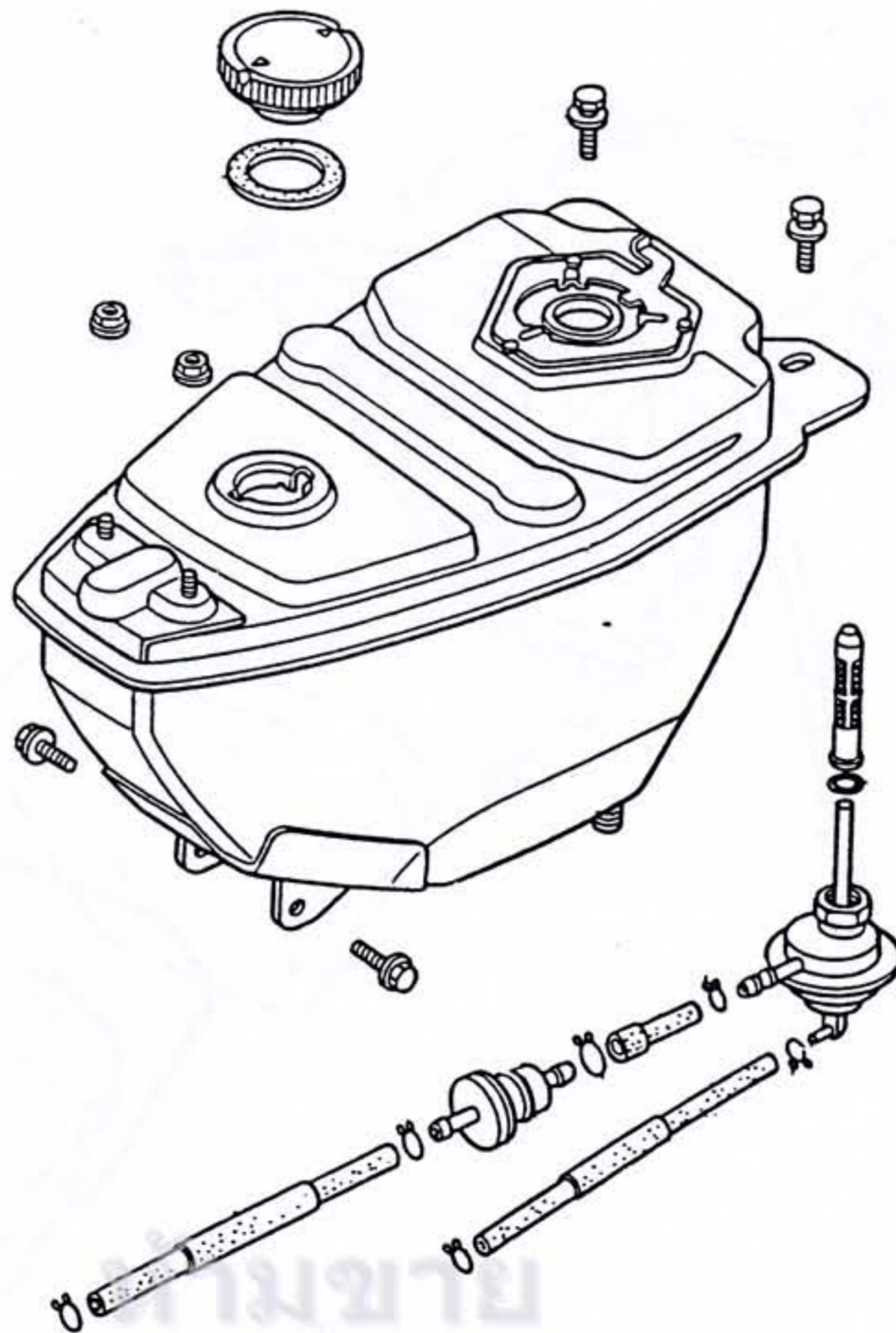


การติดตั้ง

- การประกอบให้ย้อนทางจากการถอด

★ ข้อสังเกต

- หลังจากประกอบเรียบร้อยแล้ว ทำจนแน่ใจว่าไม่มีน้ำมันเบนซินรั่ว

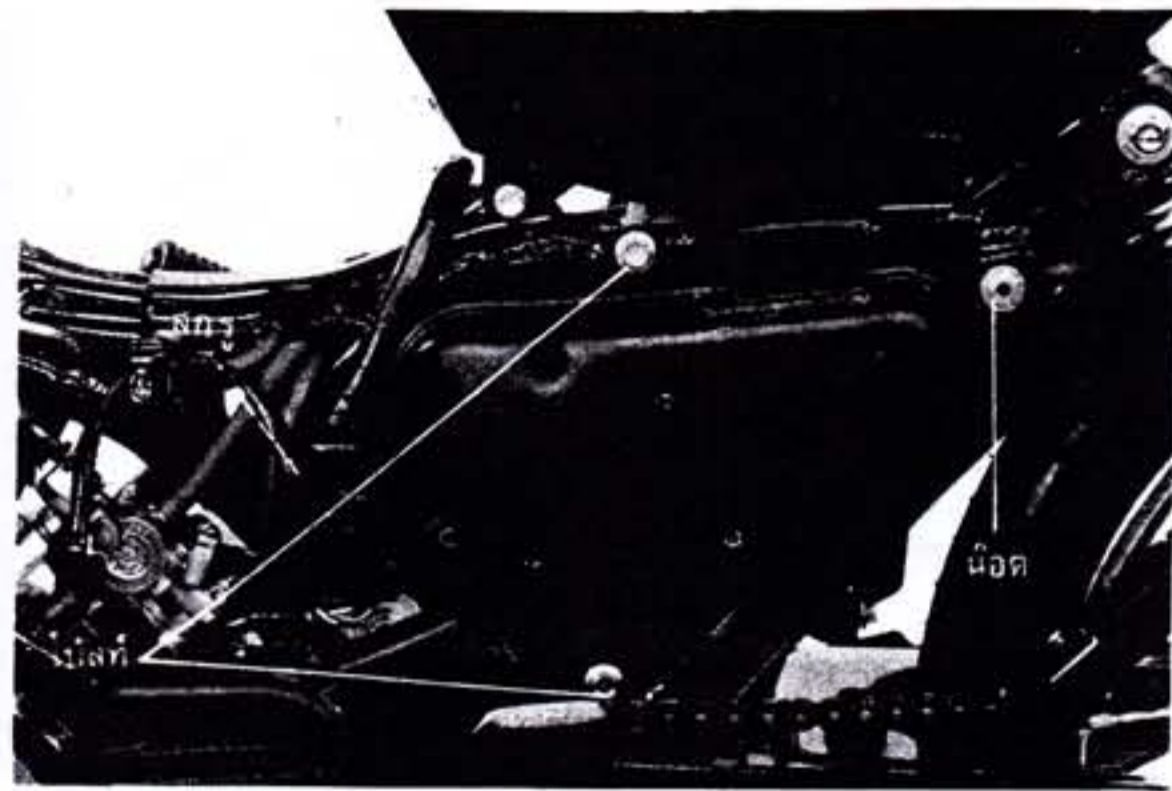




หม้อกรองอากาศ

การถอดประกอบ

- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ถอดบังโคลน (หน้า 11-12)
- คลายสกรูที่คาร์บูเรเตอร์ (หน้า 4-7)
- ถอดโบลท์หัวหมวกของหม้อกรองอากาศและนอต
- ถอดหม้อกรองอากาศ

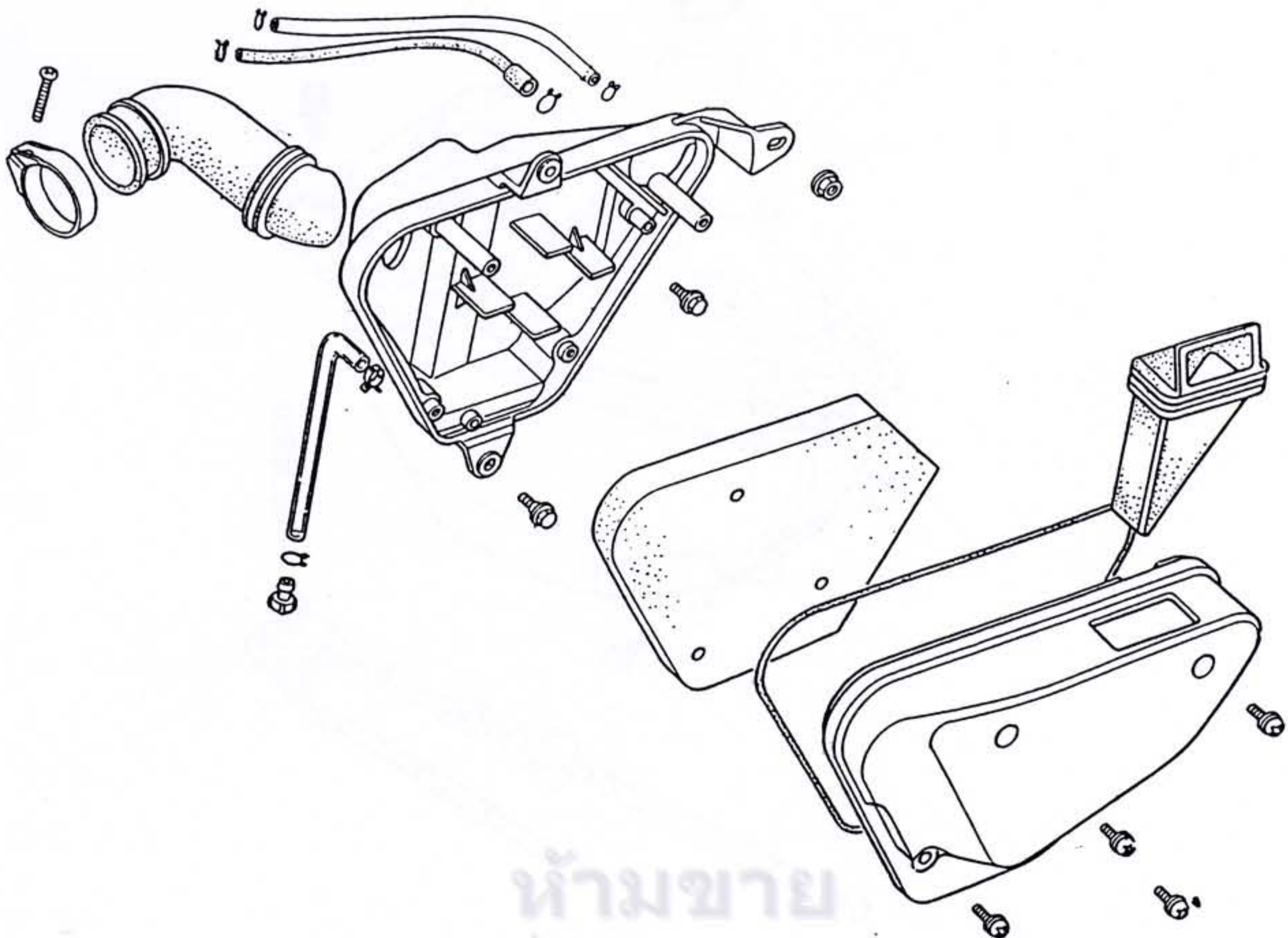


การประกอบ

- การประกอบให้ย้อนทางจากการถอด

★ ข้อสังเกต

- ประกอบท่อหายใจของหม้อกรองอากาศและส่วนที่เกี่ยวข้อง (หน้า 1-9)



ห้ามขาย

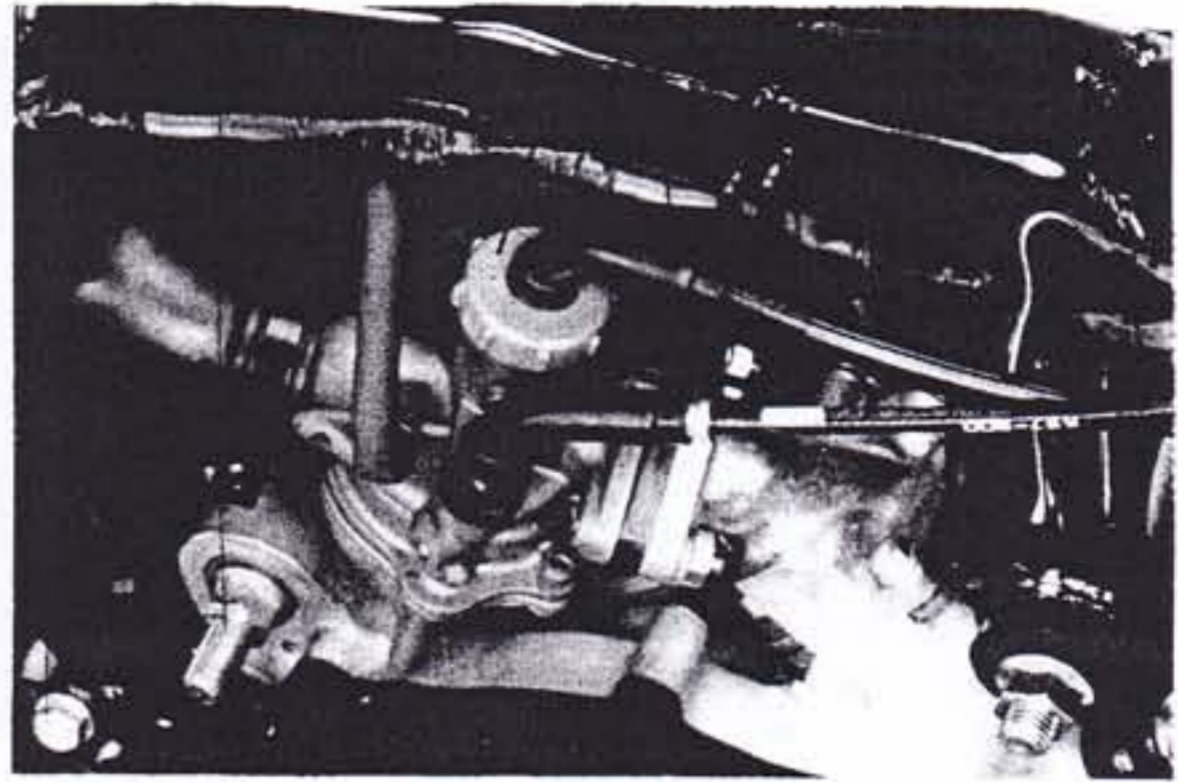


การถอดประกอบลูกเร่ง

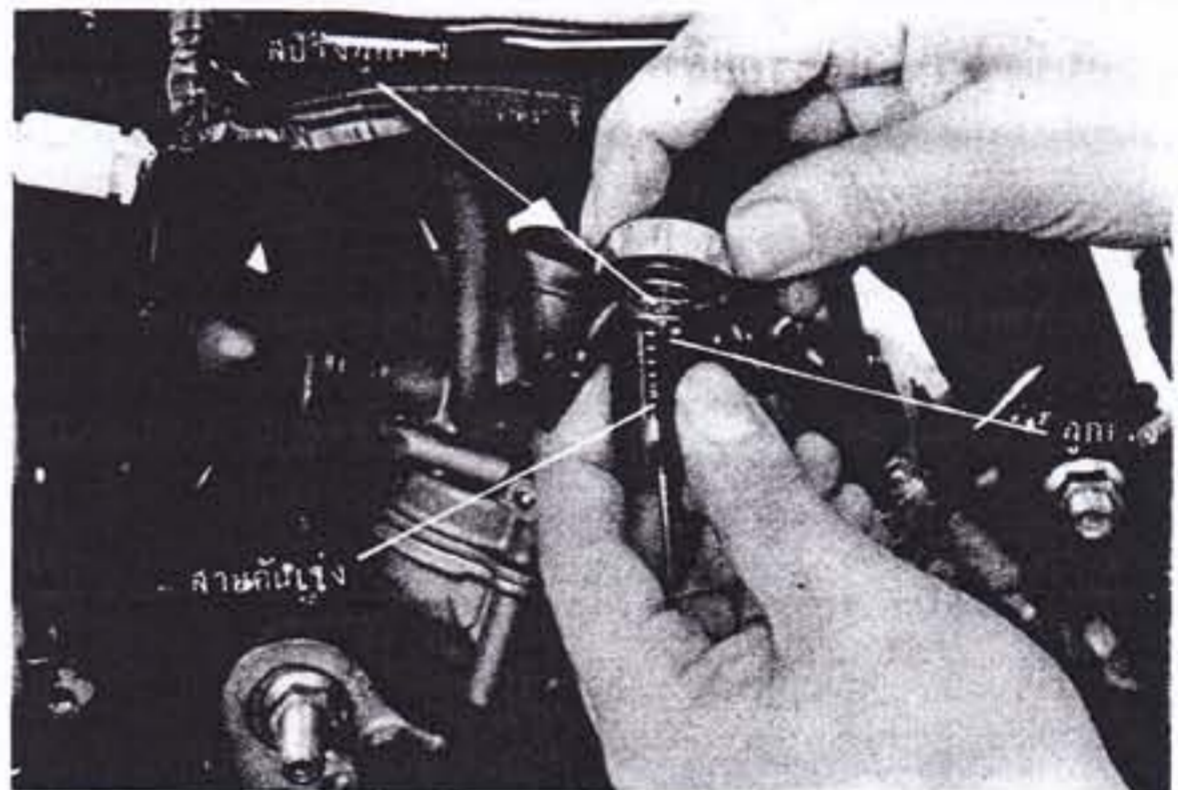
- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ถอดฝาปิดลูกเร่งและดึงเอาลูกเร่งออก
- ถอดสายลูกเร่งและสปริงลูกเร่งออกจากลูกเร่ง

★ คำเตือน

- ฝาปิดคาร์บูเรเตอร์จะสอดอยู่ในสายคันเร่ง ฝาปิดคาร์บูฯ ห้ามแยกออกจากสายคันเร่งนอกจากสายคันเร่งเสีย
- อย่าให้สายคันเร่งคดงอหรือบิด จะทำให้สายไม่ลื่น ถ้าสายคดงอหรือบิด

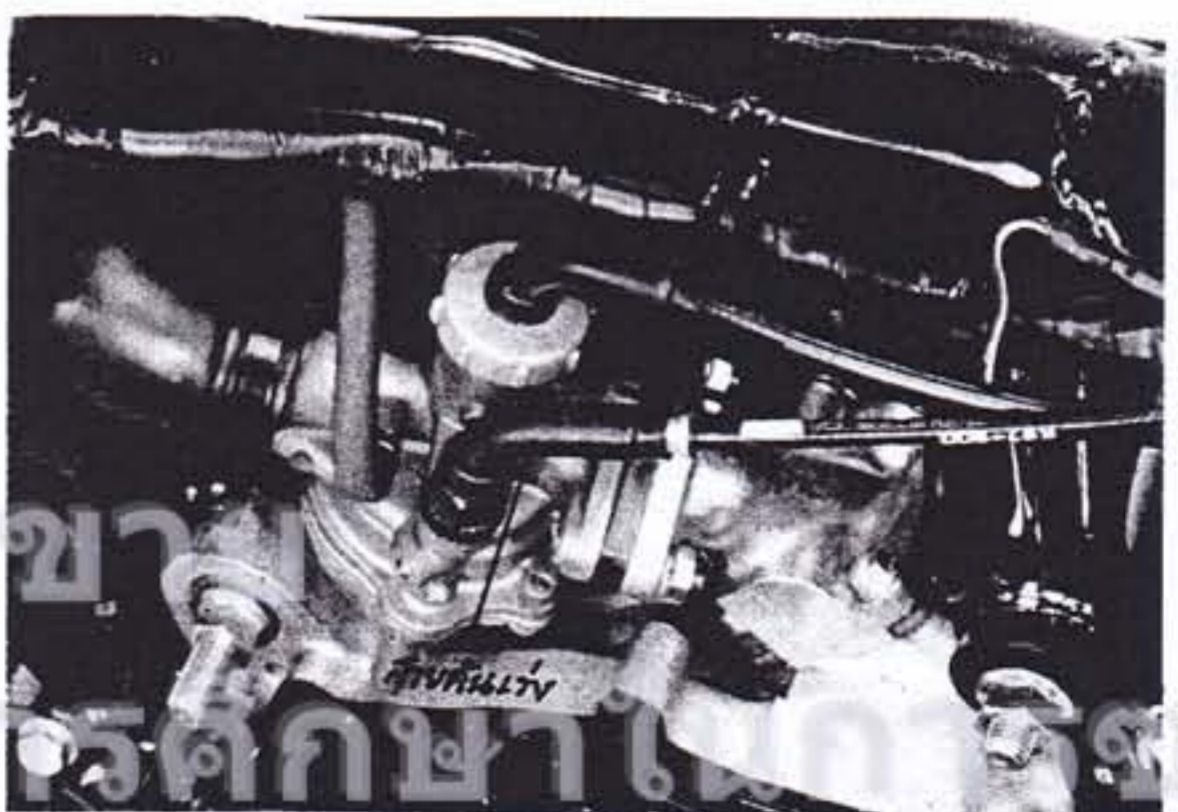
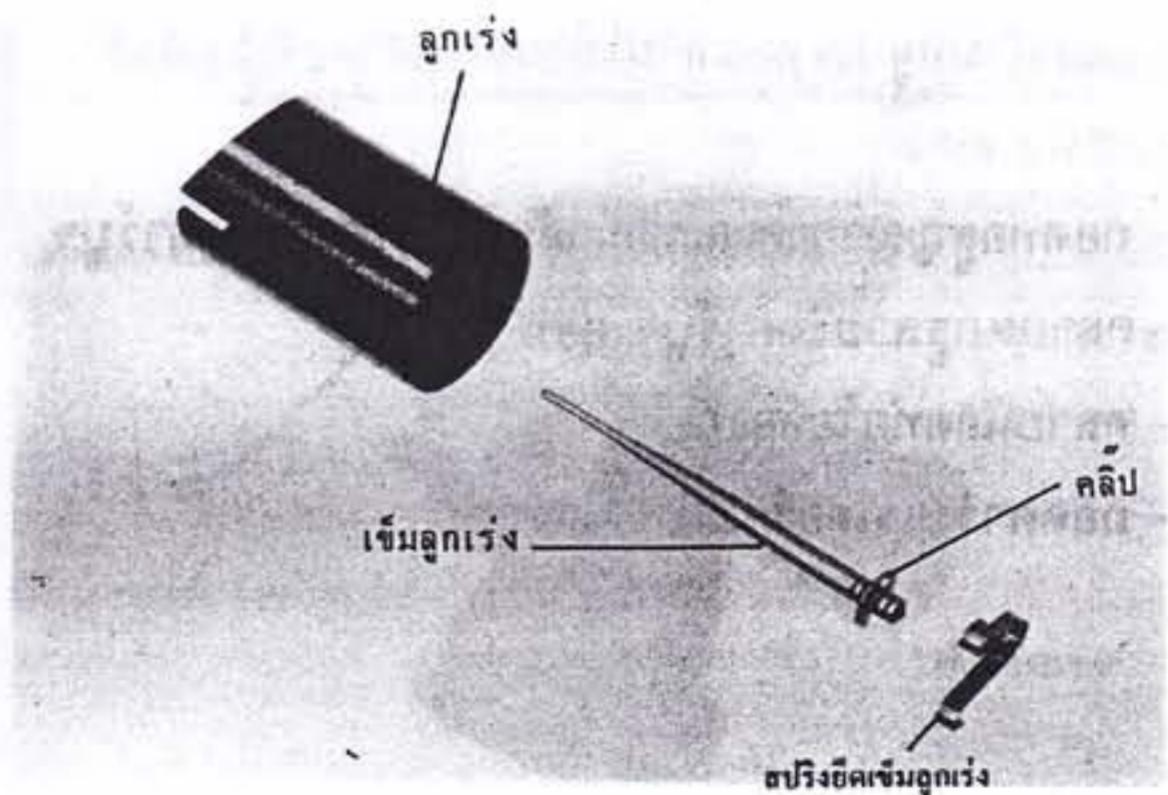


- ถอดเข็มลูกเร่ง คลิปล็อกเข็มลูกเร่ง ปะกับเข็มลูกเร่ง
- ถอดเข็มลูกเร่ง และคลิปเข็มลูกเร่ง
- ตรวจสอบลูกเร่งและเข็มลูกเร่ง มีคราบสกปรก รอยชูดขีด และรอยสึก



ถอดใช้คาร์บูเรเตอร์

- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลางออก (หน้า 5-2)
- ถอดสายใช้คออกจากตัวคาร์บูเรเตอร์และเอาใช้คคาร์บูฯ ออก

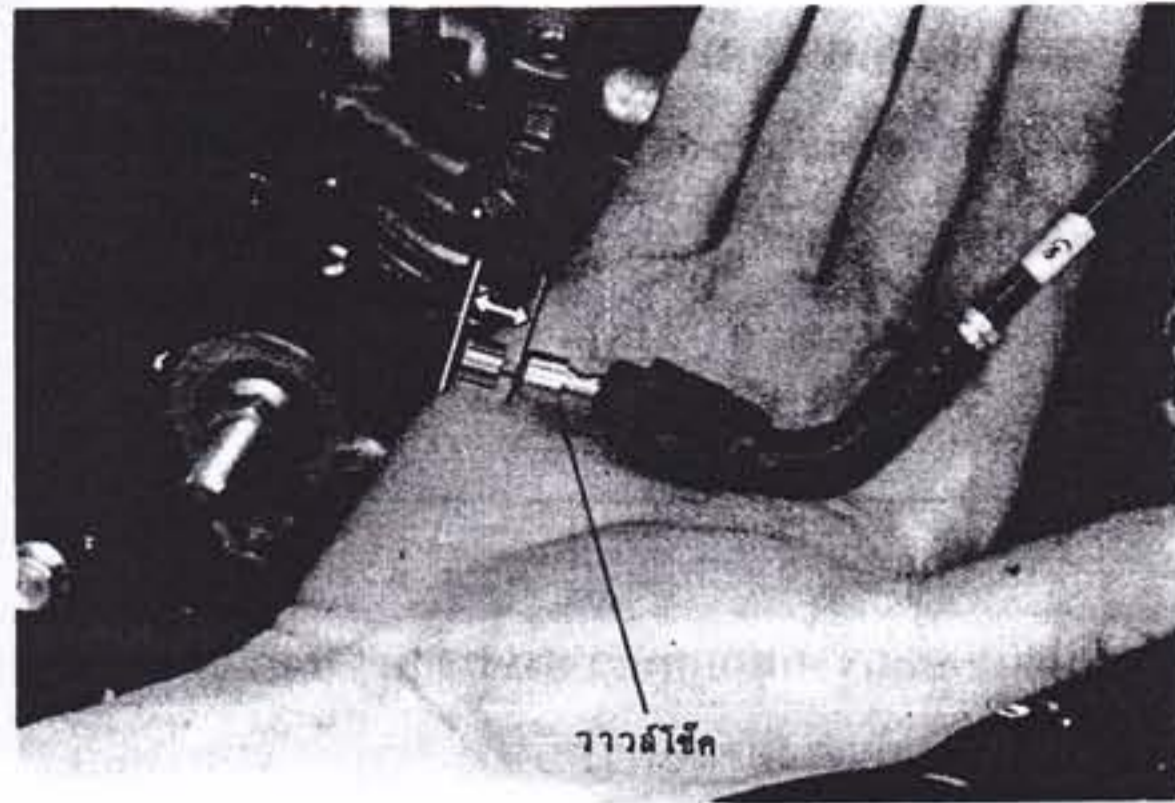


ห้ามข...

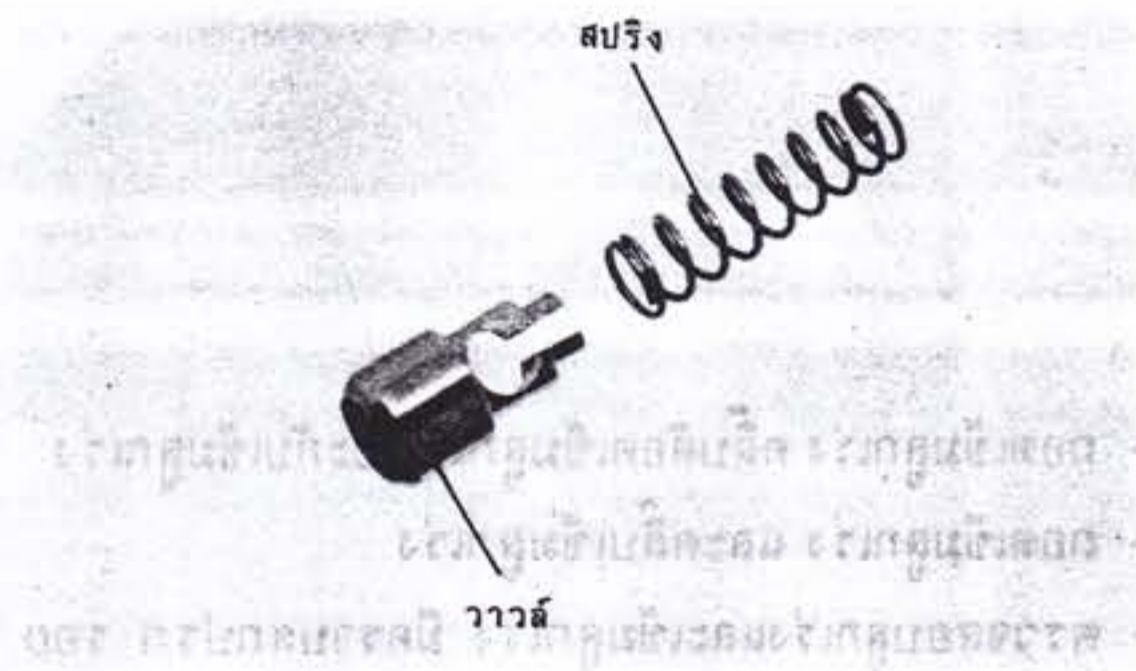
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในกรม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ถอดสายโซ่ออกจากโซ่คาร์บูฯ

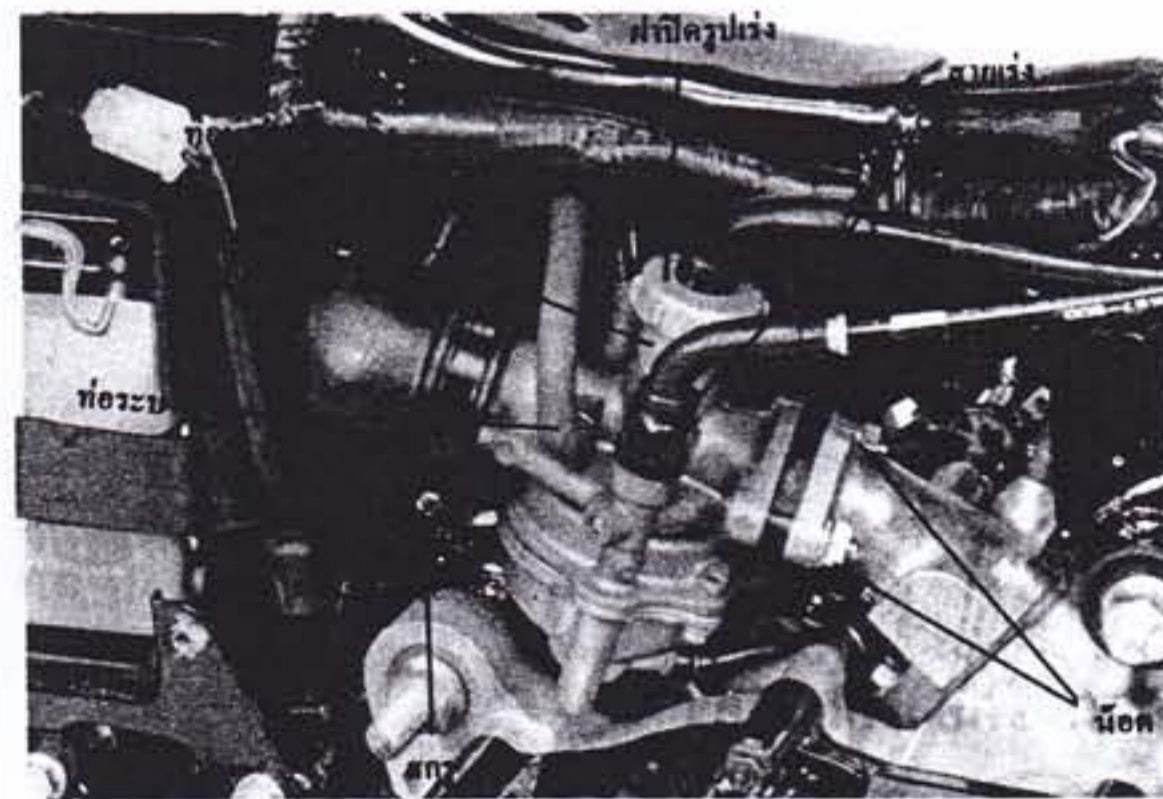


- ตรวจสอบโซ่คาร์บูฯ และสปริงวาล์วมีสิ่งสกปรก รอยขีดข่วน และรอยสึก



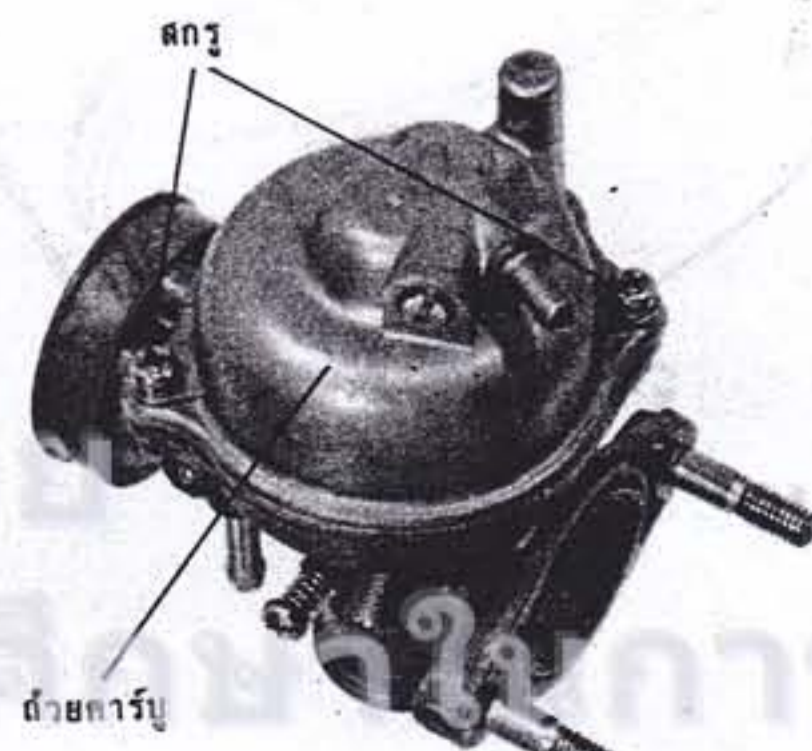
คาร์บูเรเตอร์

- ถอดฝาปิดลูกเร่งและสายโซ่ออกจากตัวคาร์บูเรเตอร์ (หน้า 4-6)
- ถอดท่อสูญญากาศและท่อน้ำมันเบนซินออกจากคาร์บูฯ
- คลายสกรูสายรัดคาร์บูฯ ออก
- คลายน็อตท่อไอดีออก
- ถอดคาร์บูเรเตอร์ฯ



ลูกลอย, เข็มลูกลอย และเสื้อเข็มเร่ง

- คลายสกรูถ่ายน้ำมันและถ่ายน้ำมันเบนซินออก
- ถอดสกรูยึดด้วยคาร์บูฯ 2 ตัวออก
- คลายน็อตท่อไอดีออก



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการบริการลูกค้าในการซ่อม

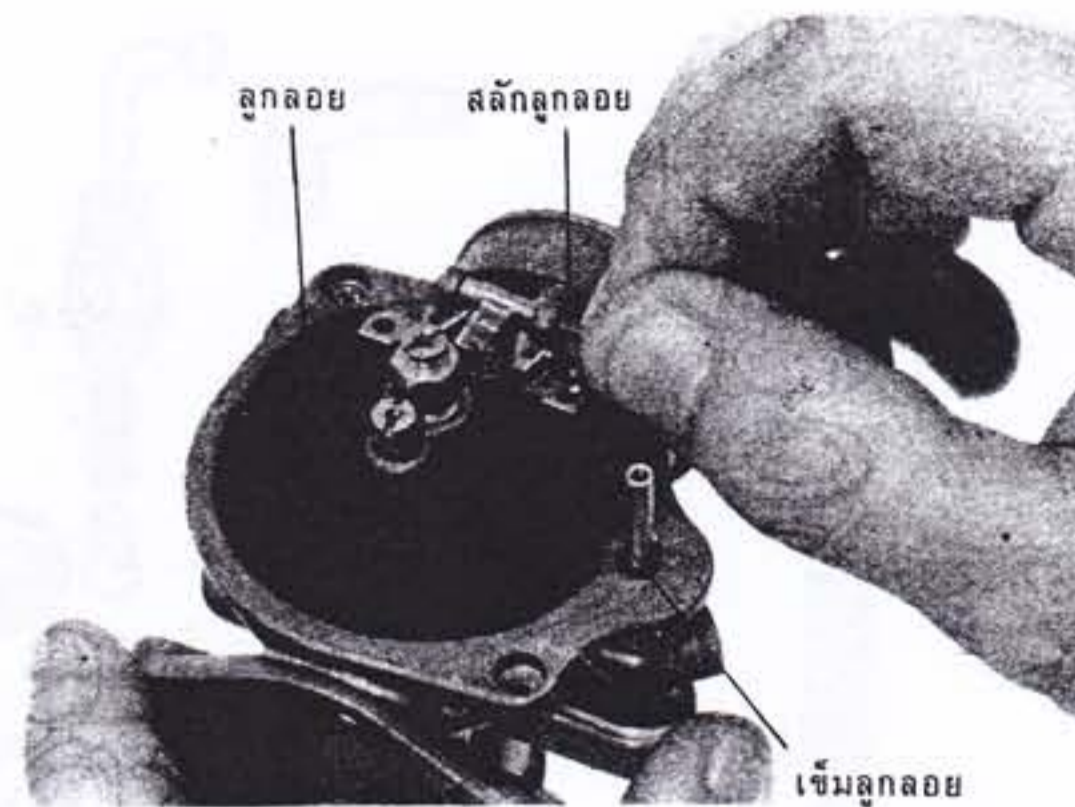
รถจักรยานยนต์ สอนต้า โนวา เท่านั้น

ระบบเชื้อเพลิง

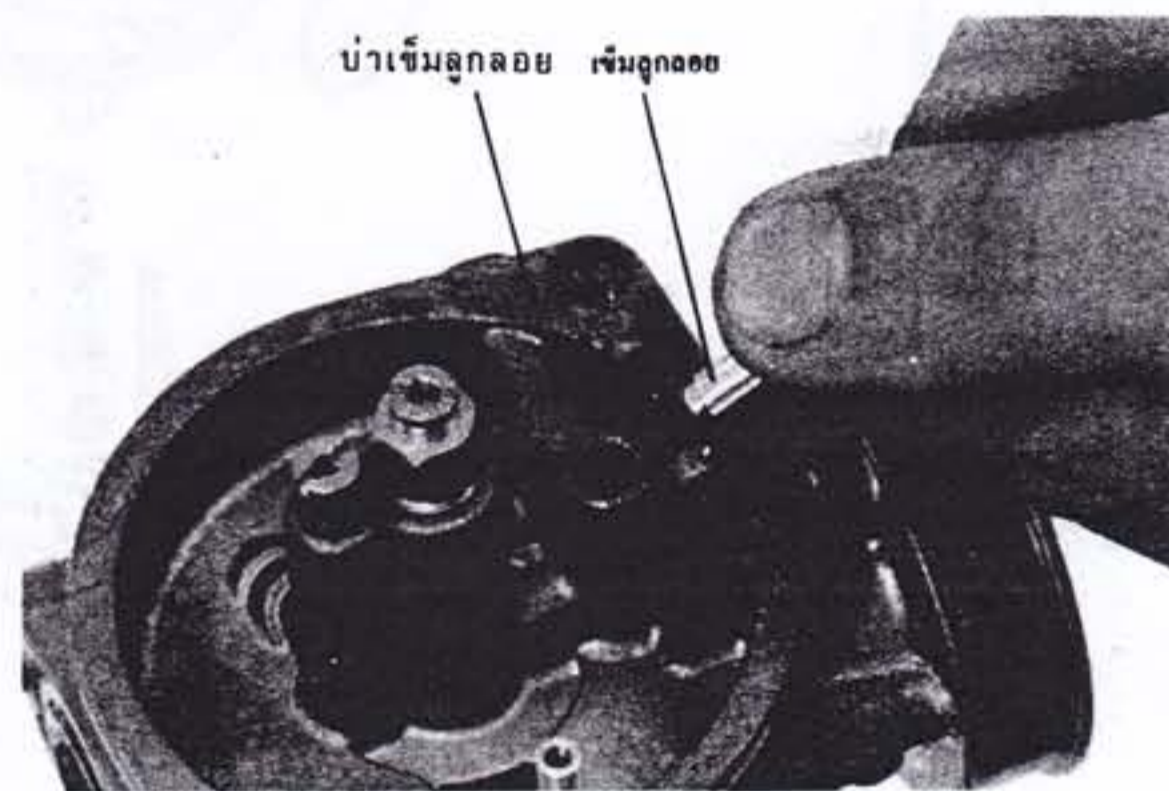


HONDA
NOVA-S

- ถอดสลักยึดลูกกลอยน้ำมันเชื้อเพลิง
- ถอดลูกกลอยและเข็มลูกกลอยน้ำมันเชื้อเพลิง



- ตรวจสอบเข็มลูกกลอยและเสื่อเข็มลูกกลอยที่คาร์บูเรเตอร์
สึกหรอหรือเสีย



ลำดับขั้นตอนการถอดคาร์บูเรเตอร์

- นมหนูเดินเบา
- ช่องยึดเสื่อเข็มลูกเร่ง
- เสื่อเข็มลูกเร่ง
- สกรูปรับรอบเดินเบา
- สกรูปรับอากาศ

★ ข้อสังเกต

- ก่อนถอดสกรูปรับอากาศ ให้หมุนสกรูปรับอากาศเข้าและนับจำนวนรอบ
- ทำเครื่องหมายนี้ไว้ เมื่อใช้ในการใส่สกรูปรับอากาศ

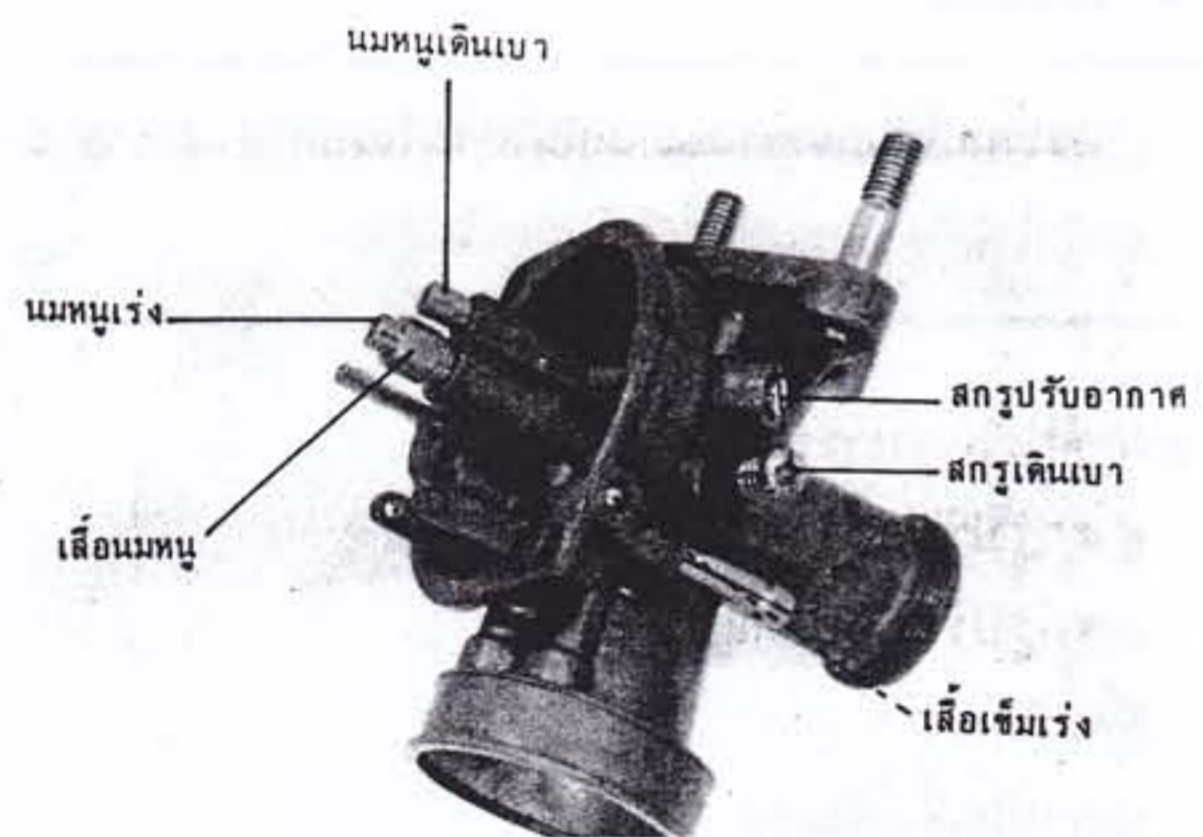
★ คำเตือน

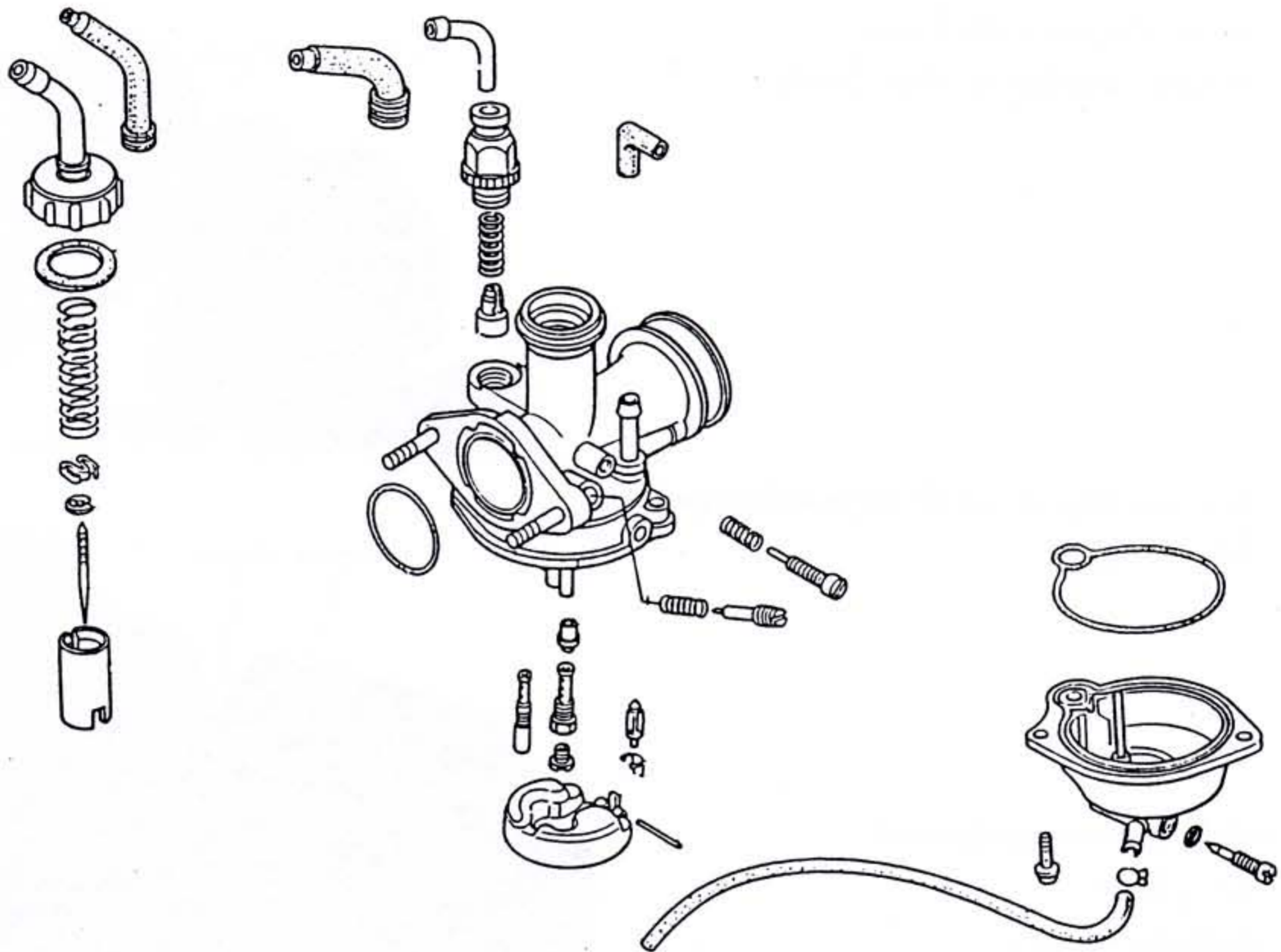
- สกรูปรับอากาศจะเกิดการเสียหายขึ้น ถ้าขันป้าของสกรูปรับอากาศผิด

- ทำความสะอาดรูนมหนูแต่ละตัวด้วยน้ำมันก๊าดหรือน้ำมันที่มีจุดวาบไฟสูงเพื่อป้องกันไฟติด
- ใช้ลมเป่ารูนมหนูของแต่ละตัว

★ ข้อสังเกต

ห้ามใช้ลมที่มีความดันสูง



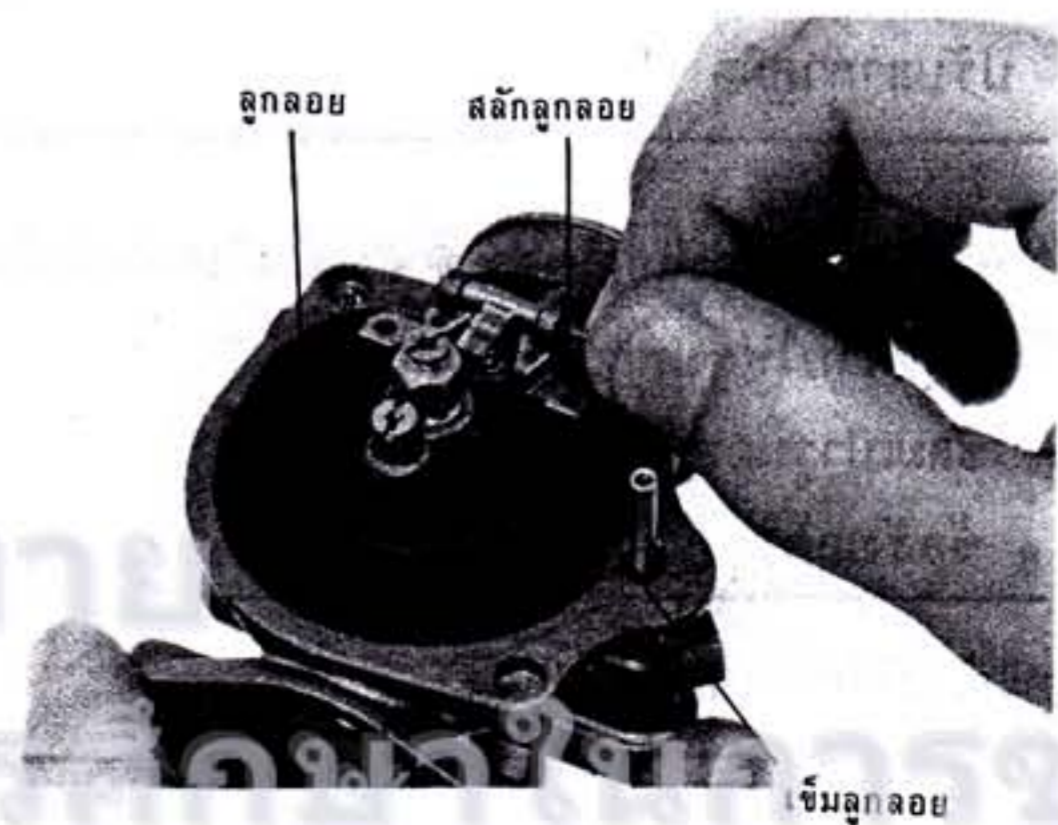
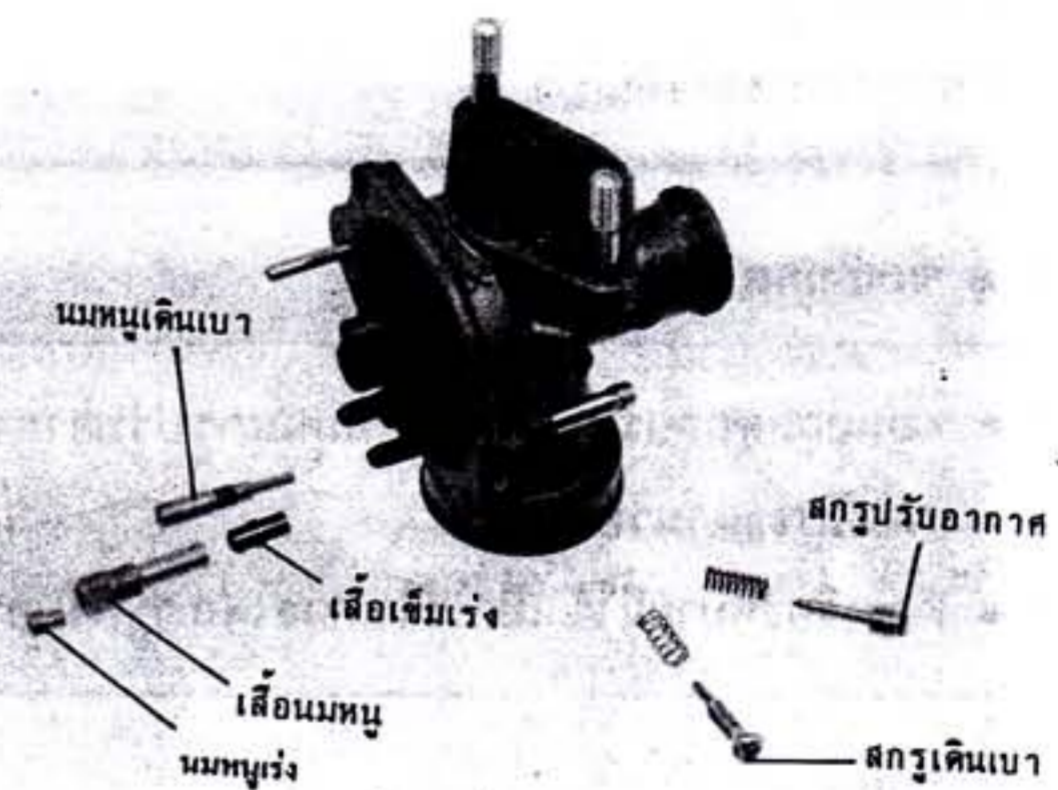


★ ข้อสังเกต

- ประกอบเลื่อนน๊อตและน๊อตให้ระว่างในการใส่ เพราะจะทำให้เกิดรอยขีดหรือถลอกได้ง่าย

ลำดับขั้นตอนในการประกอบ

- สกรูปรับอากาศ
- สกรูปรับรอบเดินเบา
- เสือเข็มเร่ง
- ปลอกยึดเสื่อเข็มเร่ง
- นมหนูน้ำมัน
- นมหนุอากาศ
- ประกอบเข็มลูกลอย ลูกลอย และสลักยึดลูกลอย

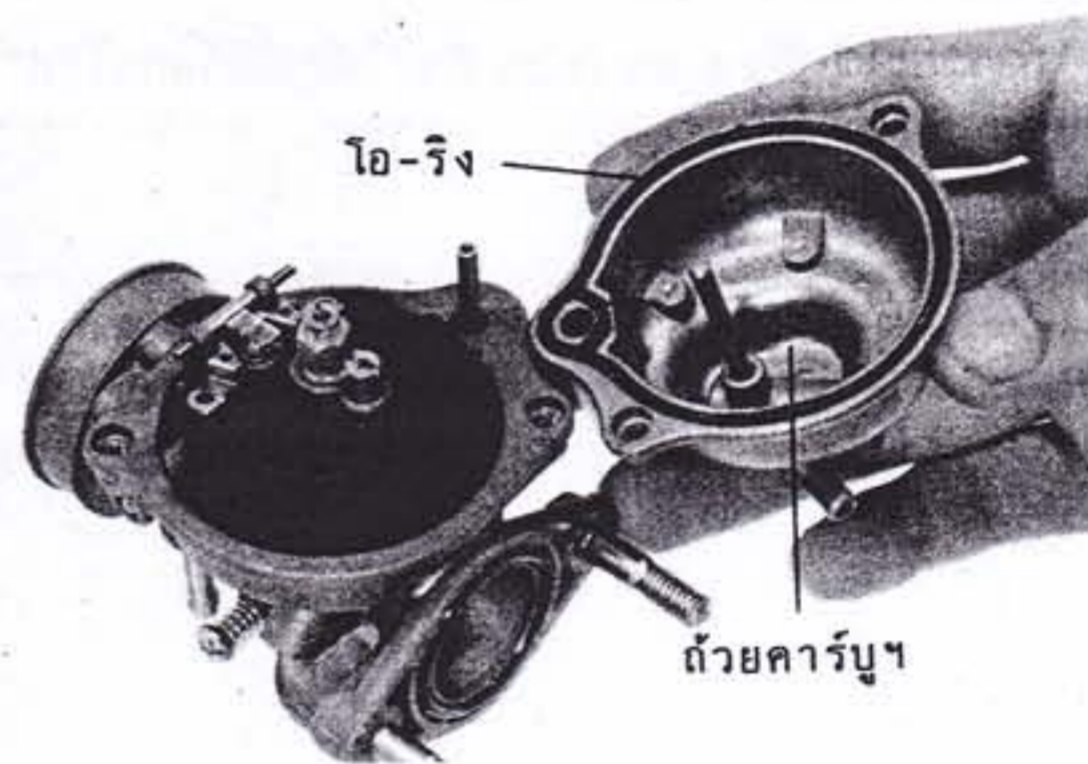


ห้ามขาย

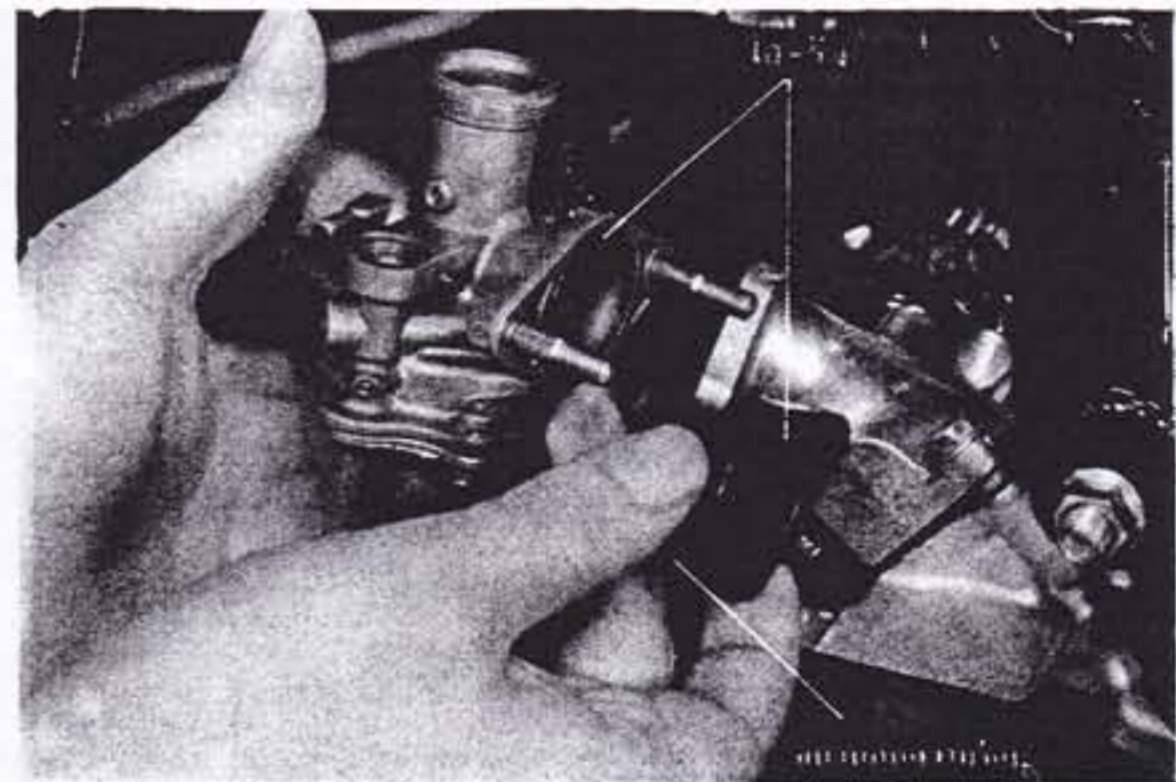


ระดับลูกลอย

- วัดระดับลูกลอยกับคาร์บูเรเตอร์โดยให้เอียงทำมุม 15°-45° จากเส้นตั้งฉาก ดังนั้นขา ลูกลอยจะต้องติดกับเข็ม ลูกลอย
- ระดับลูกลอย : 9.5 มม (0.37 นิ้ว)
- เครื่องมือ เกจวัดระดับลูกลอย 07401-0010000
- ปรับระดับลูกลอยโดยการตัดที่ก้านลูกสูบ
- เช็คอ-ริงที่ถ้วยคาร์บูฯ หากสภาพหรือเสีย เปลี่ยนถ้าจำเป็น
- ประกอบถ้วยคาร์บูฯ พร้อมกับยึดสกรู 2 ตัว

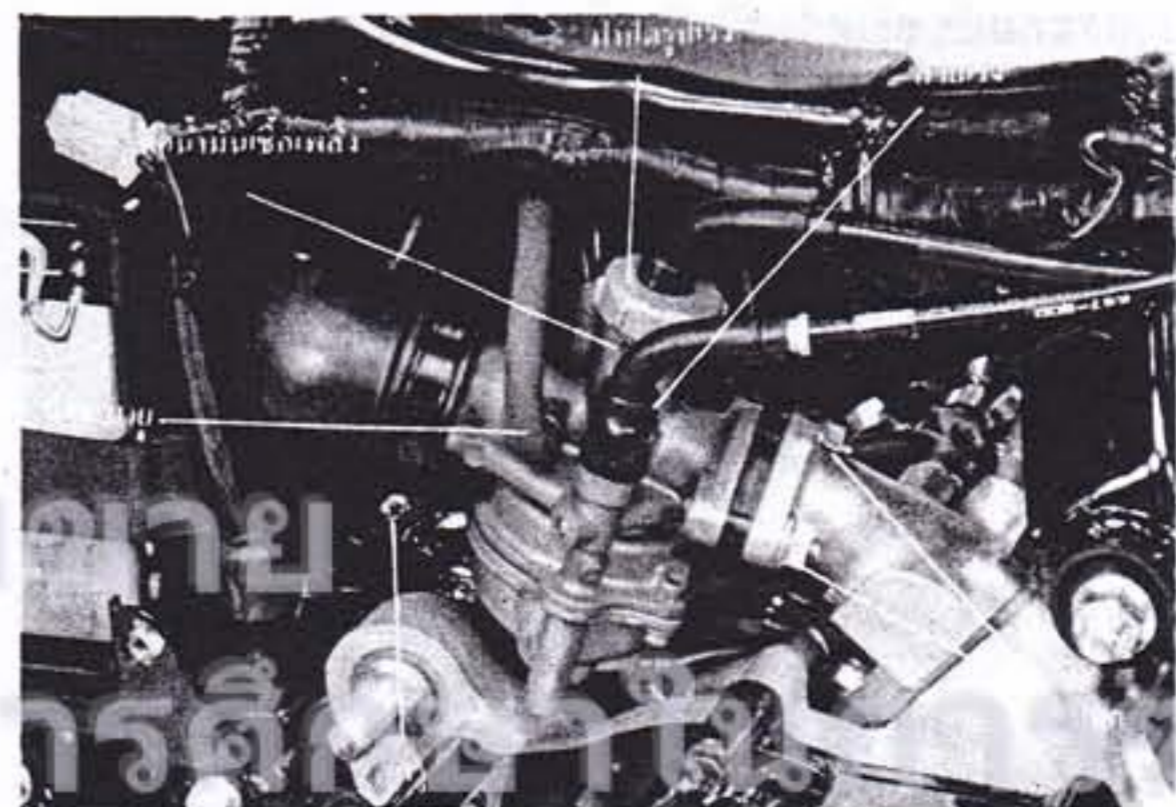


- เช็คอ-ริงที่ปากคาร์บูฯ และแผ่นฉนวน หากอายุหรือเสีย เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น



การประกอบ

- ประกอบแผ่นฉนวนเข้ากับคาร์บูเรเตอร์
- ขันสกรูยึดคาร์บูฯ และน็อตยึดท่อไอดี 2 ตัว
- แรงขัน 10 N-m (1.0 kg-m 7 ft-lb)
- ต่อสายน้ำมันเชื้อเพลิงและท่อสูญญากาศ
- ประกอบฝาปิดลูกเร่ง (หน้า 4-12)
- ประกอบสายโซ่คาร์บูฯ (หน้า 4-11)



ห้ามขาย

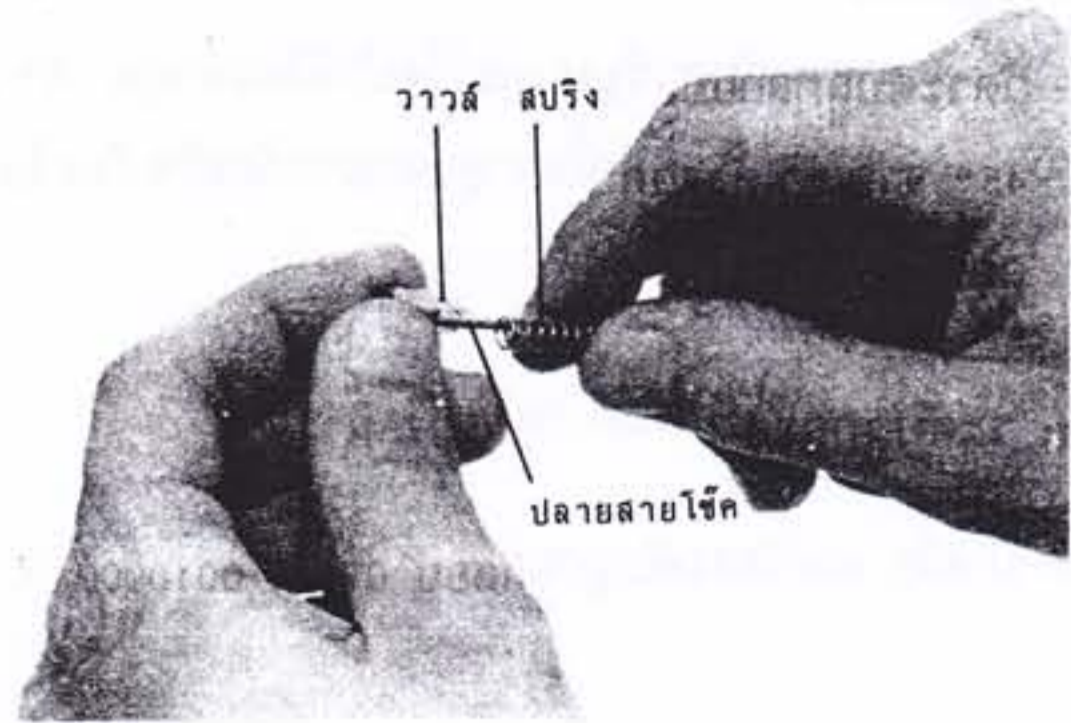
เอกสารจัดทำเพื่อการบริการลูกค้า

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



โช๊คคาร์บูเรเตอร์

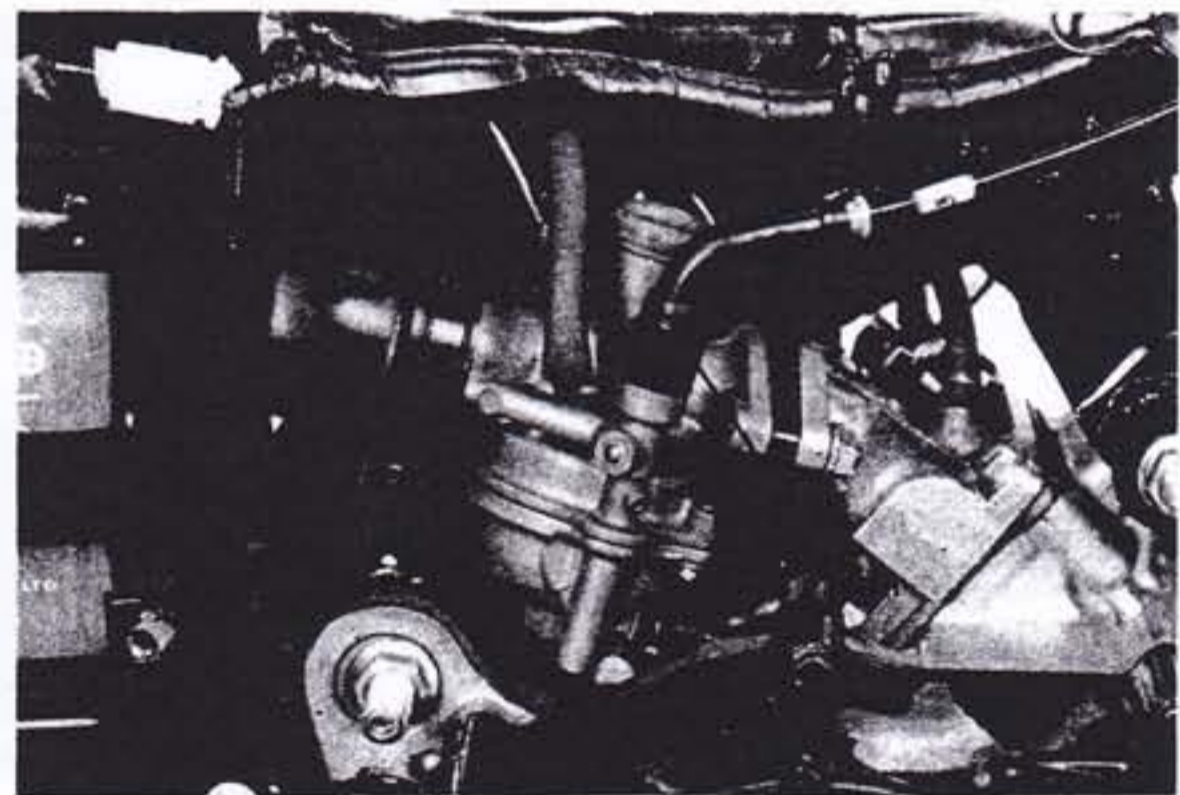
- ประกอบปลายสายโช๊คคาร์บูฯเข้ากับสปริงวาวล์ของโช๊คคาร์บูฯ



- ปรับระดับโช๊คของคาร์บูฯ และวัดระยะชักของคาร์บูฯ
- ระยะชัก : 6.5 มม (0.26 นิ้ว)
- ถ้าระยะโช๊คไม่ถึง 6 มม (0.26 นิ้ว) ให้เปลี่ยนสายโช๊ค

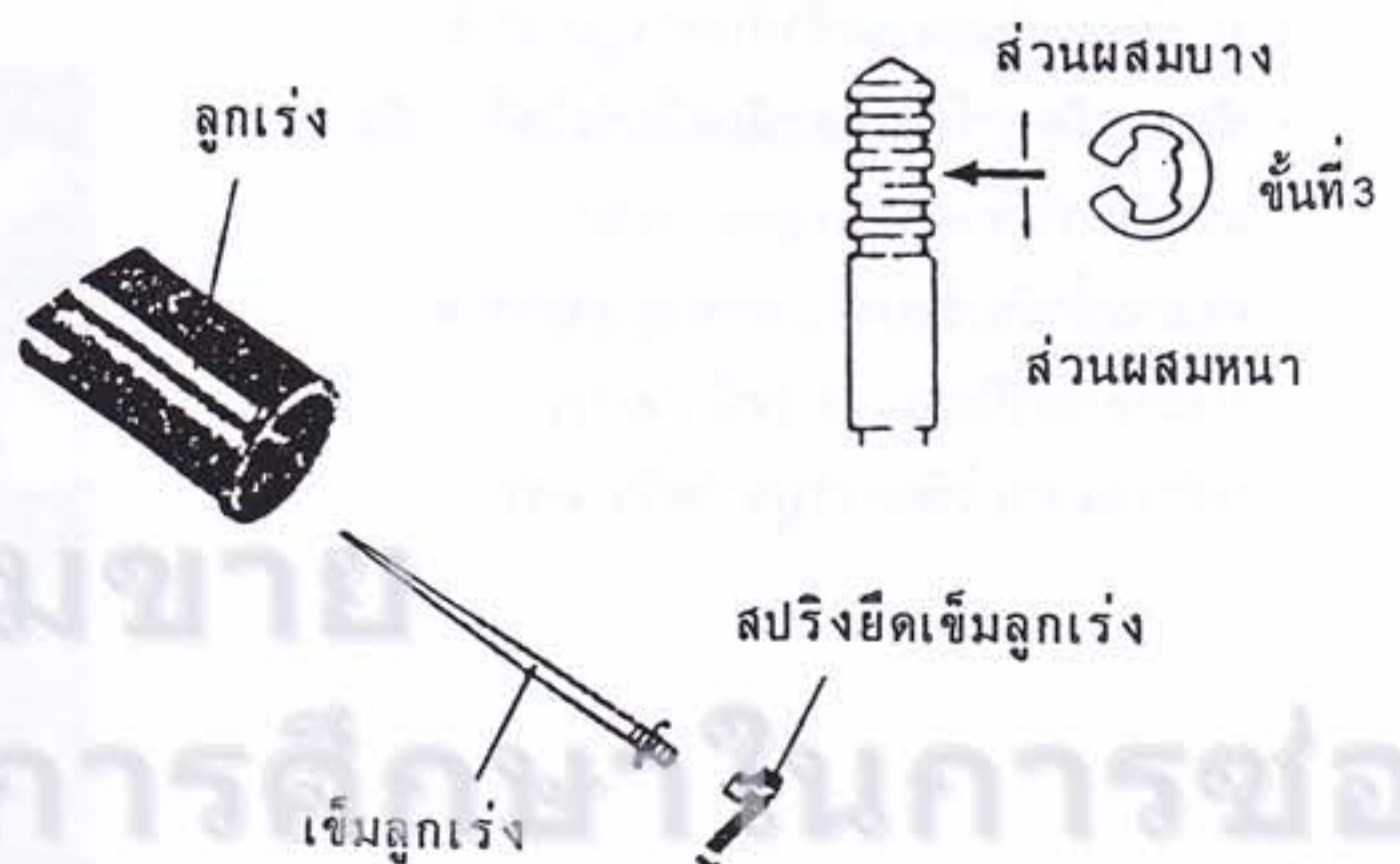


- ประกอบสายโช๊คเข้ากับตัวคาร์บูฯ



ชุดลูกเร่งทั้งชุด

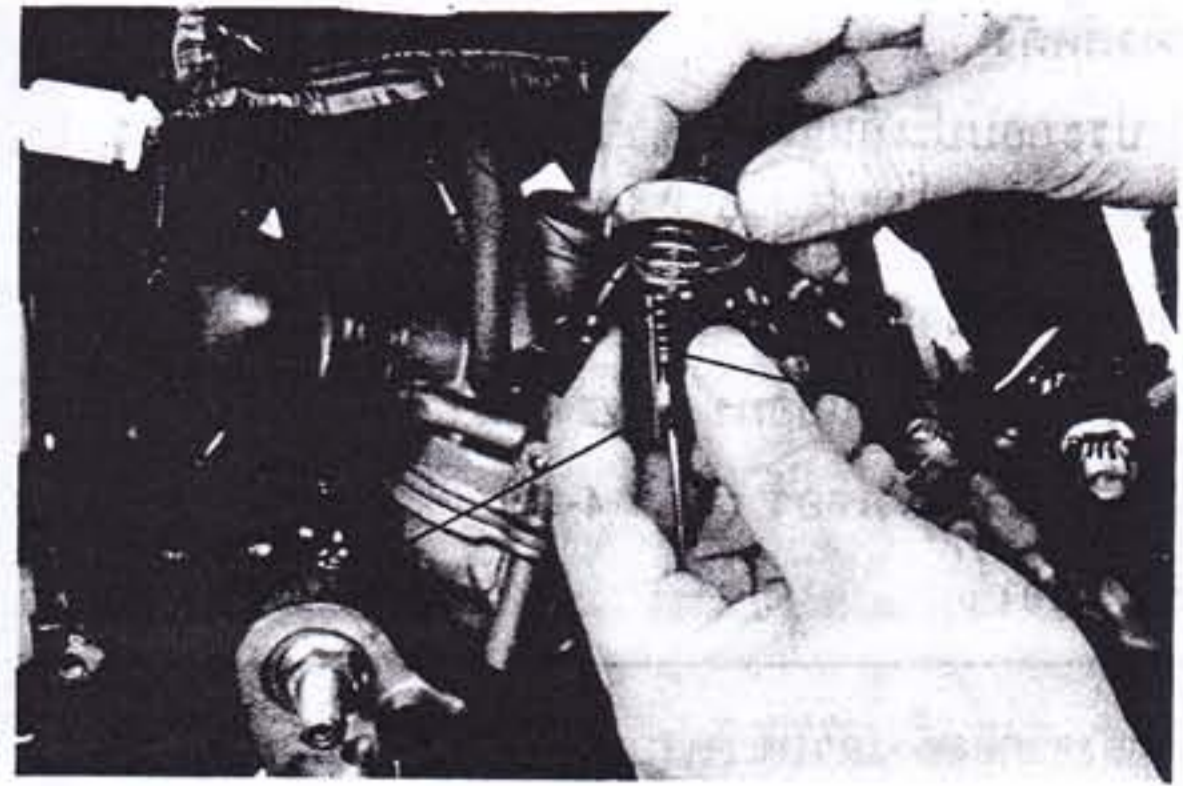
- ประกอบคลิบเข็มเร่งเข้ากับเข็มเร่ง
- มาตรฐานของเข็มเร่ง ชั้นที่ 3 นับจากบนลงล่าง
- ใส่เข็มเร่งเข้าไปในลูกเร่ง และใส่สปริงล็อกเข็มลูกเร่งเพื่อความปลอดภัย



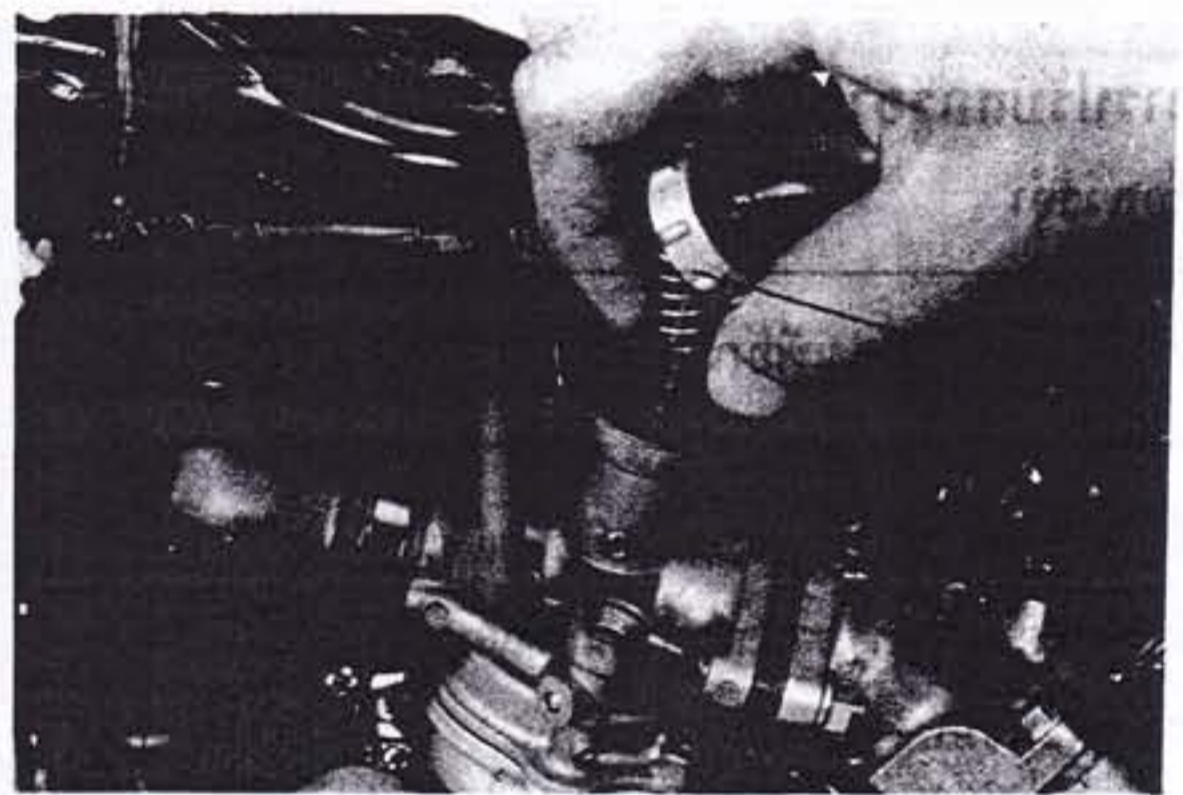
ห้ามขาย



- ใส่สปริงลูกเร่งกับลูกเร่งเข้ากับสายคันเร่ง

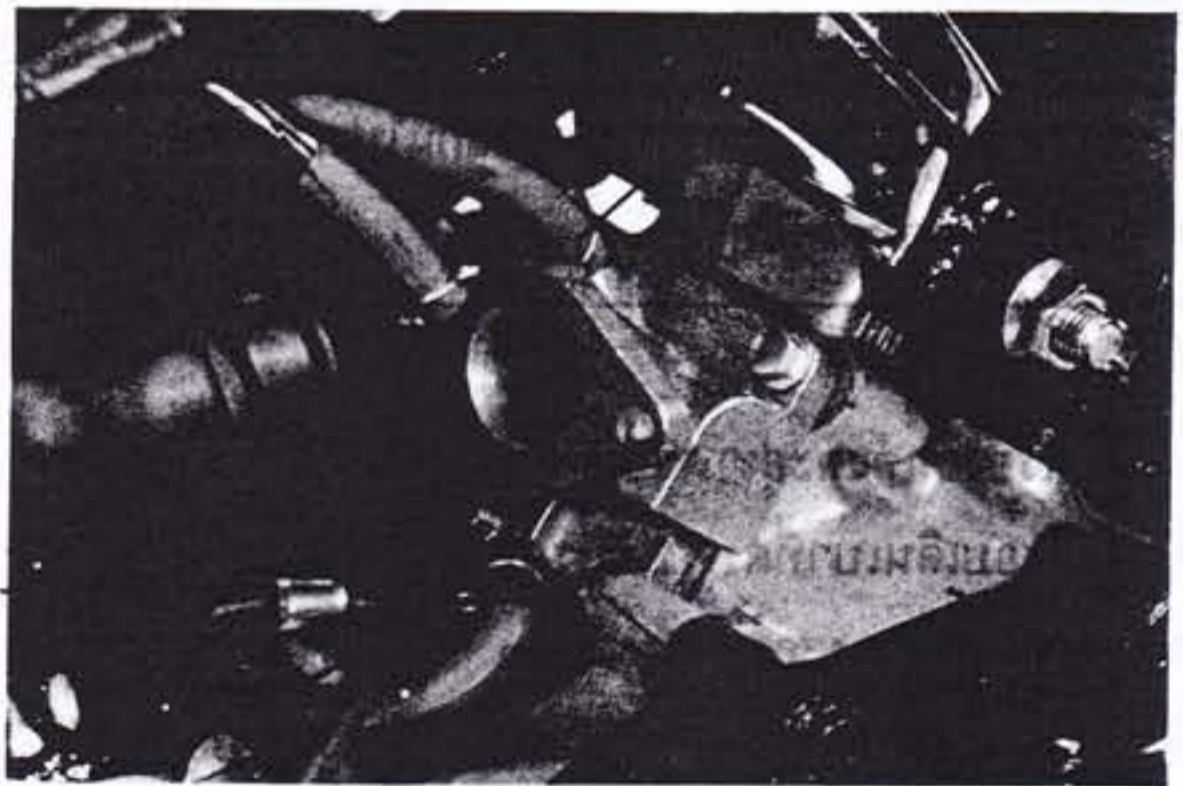


- ใส่ลูกเร่งโดยให้ร่องของลูกเร่งตรงกับสลักที่คาร์บูฯ และใส่ฝาปิดลูกเร่งเข้ากับคาร์บูฯ
- ปรับระยะฟรีของคันเร่ง (หน้า 3-3)



รีดวาล์ว

- ถอดคาร์บูเรเตอร์ (หน้า 4-7)
- ถอดสายน้ำมันออกจากปั้ม 2T (หน้า 2-3)
- ถอดท่อสูญญากาศ
- ถอดโบลท์ 4 ตัวยึดท่อไอดี
- ถอดท่อไอดี ปะเก็น และรีดวาล์วจากห้องแครง



ตรวจสอบ

- เช็ครีดวาล์วเสียหรือเสื่อม ให้เปลี่ยนถ้าจำเป็น
- เปลี่ยนรีดวาล์วอันใหม่ถ้ายางรองแตกหรือเสีย หรือถ้ารีดวาล์วปิดไม่สนิท
- เช็คแผ่นบังคับริดวาล์วเสีย และให้เปลี่ยนถ้าจำเป็น

★ คำเตือน

- อย่าถอดหรือตัด reed stopper ซึ่งจะทำให้เครื่องยนต์ทำงานไม่ดี
- สำหรับรีดวาล์วอันที่ไม่มีอะไหล่แยกชิ้น ในกรณีที่ยางฐานรองแผ่นรีด, รีด หรือ บ่ารองรีด ใช้งานไม่ได้ให้เปลี่ยนทั้งชุด



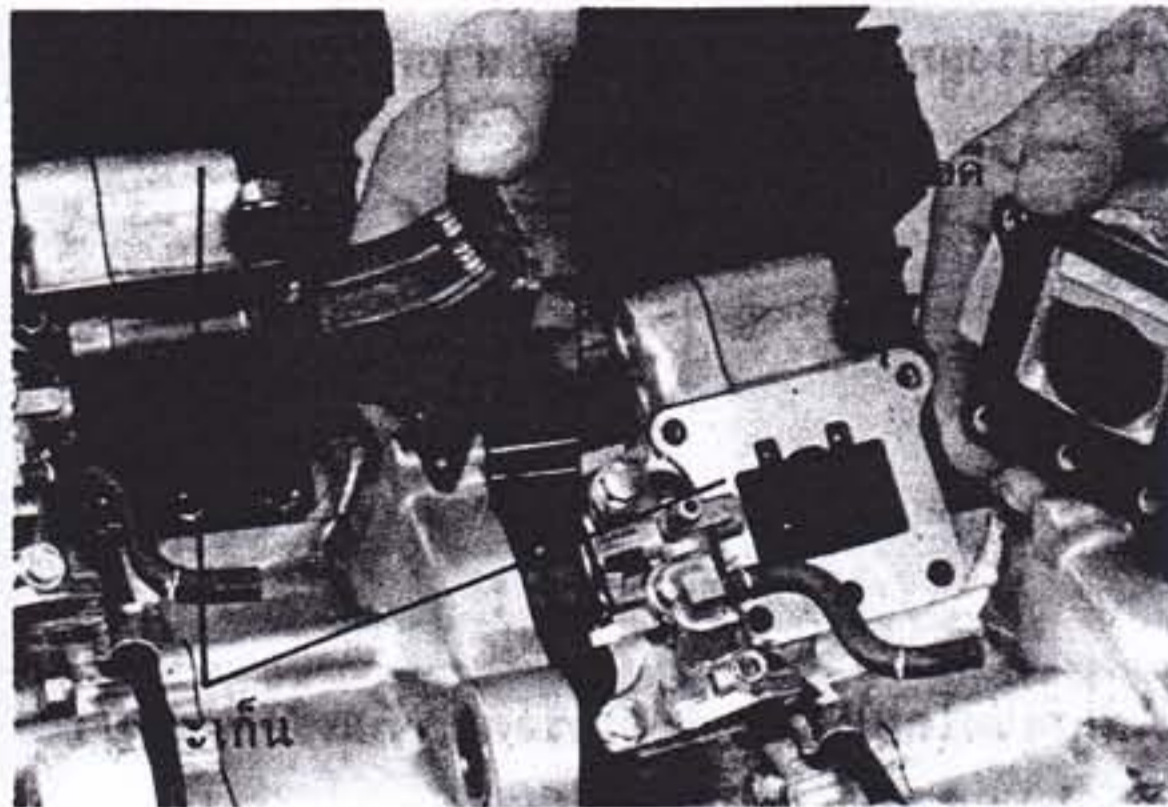


การติดตั้ง

- ประกอบปะเก็นและรีดวาล์วเข้ากับห้องแครง
- ประกอบปะเก็นและท่อไอดีเข้ากับห้องแครง
- ต่อท่อระบายอากาศและท่อหายใจห้องแครง
- ต่อท่อทางน้ำมันออกของ 2T (หน้า 2-3)
- ติดตั้งคาร์บูเรเตอร์ (หน้า 4-10)

ข้อควรจำ

- หลังจากติดตั้งแล้วให้ใช้ครอยร้วของอากาศอีกครั้งรอบ ๆ ฐานรีดวาล์ว และท่อไอดี



การปรับสกรูอากาศ

ข้อควรจำ

- ควรจะอุ่นเครื่องเพื่อการปรับสกรูอากาศอย่างถูกต้อง

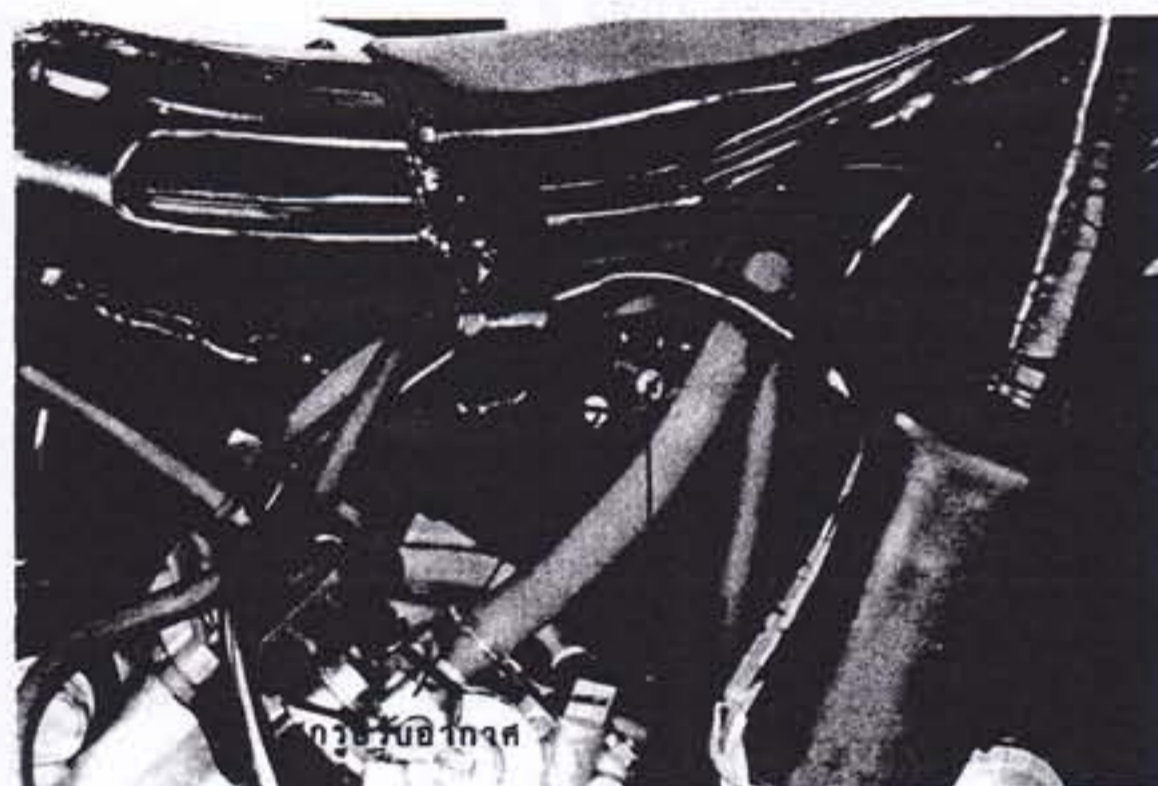
- เมื่อเครื่องยนต์ทำงานผิดปกติหรือเดินไม่เรียบ ให้ปฏิบัติดังนี้คือ ขันสกรูอากาศเข้าจนสุดและคลายออกให้ได้ตามจำนวนรอบ

- รอบของสกรูปรับอากาศ 1-7/8 รอบ

★ ข้อควรระวัง

- อย่าขันสกรูปรับอากาศเข้าจนแน่นเกินไปจะทำให้บ่าของสกรูปรับอากาศเสียได้

- ติดตั้งสายไมล์
- ติดเครื่องยนต์และอุ่นเครื่อง
- ปรับรอบเดินเบาที่สกรูปรับรอบเดินเบา
- รอบเดินเบา : 1700 ± 150 rpm
- ต้องแน่ใจว่า เครื่องยนต์ไม่ดับเมื่อขันสกรูปรับอากาศเข้าจนสุด
- ถ้าจำเป็นให้ขันสกรูปรับอากาศ 1/4 รอบ (สูงสุด) ในขณะที่เครื่องเดินดีที่สุด
- ถ้าไม่ปรับรอบเครื่อง 1/4 รอบ ให้ย้อนไปดูการแก้ไข ปัญหา การทำงานที่รอบต่ำและรอบเดินเบา (หน้า 17-3)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



การตรวจสอบก๊อคน้ำมันเชื้อเพลิงแบบสูญญากาศ

การตรวจสอบทำดังนี้

★ ข้อควรจำ

การทดสอบไม่ต้องถอดถังน้ำมันออก

1. ถอดท่อน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากคาร์บูฯ และ เช็คน้ำมันเชื้อเพลิงน้ำมันจะไหลออกมาที่ท่อก๊อคน้ำมันเชื้อเพลิงปกติหลังจากดึงท่อน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากคาร์บูฯ จะมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ค้างอยู่ในท่อไหลออกมาจนหมดและหยุดไหล ถอดท่อสูญญากาศออกและ

ท่อน้ำมันเชื้อเพลิงออกและเช็คการทำงาน

- ตรวจเช็คท่อทางเดินของผ้าปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงแบบสูญญากาศ

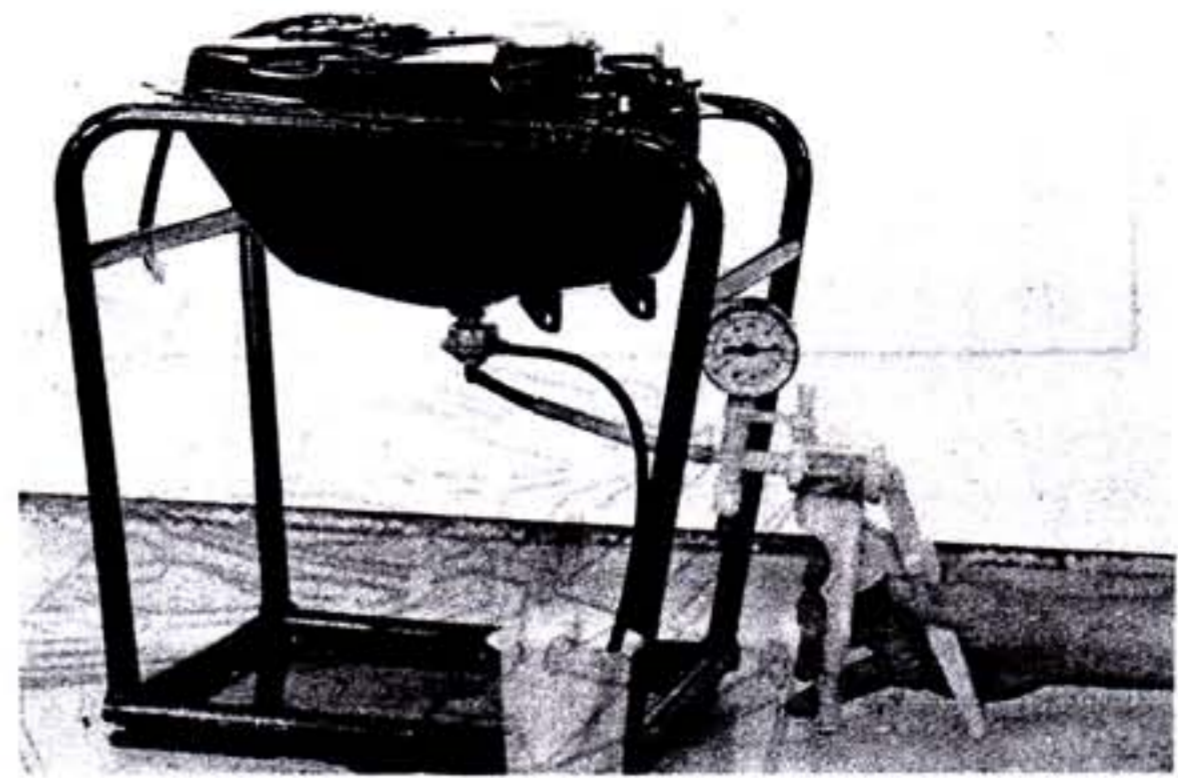
- เช็คแรงดันลมของก๊อคน้ำมันเชื้อเพลิง

2. ถอดท่อสูญญากาศออกจากท่อไอดีและให้ปิดกั้นสูญญากาศที่ท่อสูญญากาศ เมื่อปิดกั้นสูญญากาศจะต้องมีน้ำมันเชื้อเพลิงไหลออกมาเป็นปกติที่ท่อน้ำมันเชื้อเพลิง ถ้าน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ไหลออกมาที่ท่อน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อเกิดสูญญากาศน้อย ให้ทำดังนี้

- ใช้ลมเป่าที่ท่อสูญญากาศให้สะอาด

- ใช้ลมเป่าที่ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงให้สะอาด

- คลายฐานยึดแผ่นไดอะแฟรมออก และใช้ลมเป่าท่อสูญญากาศตัวล่าง ให้ใช้หัวลมเป่าห่างจากปลายท่อสูญญากาศประมาณ 3 นิ้ว



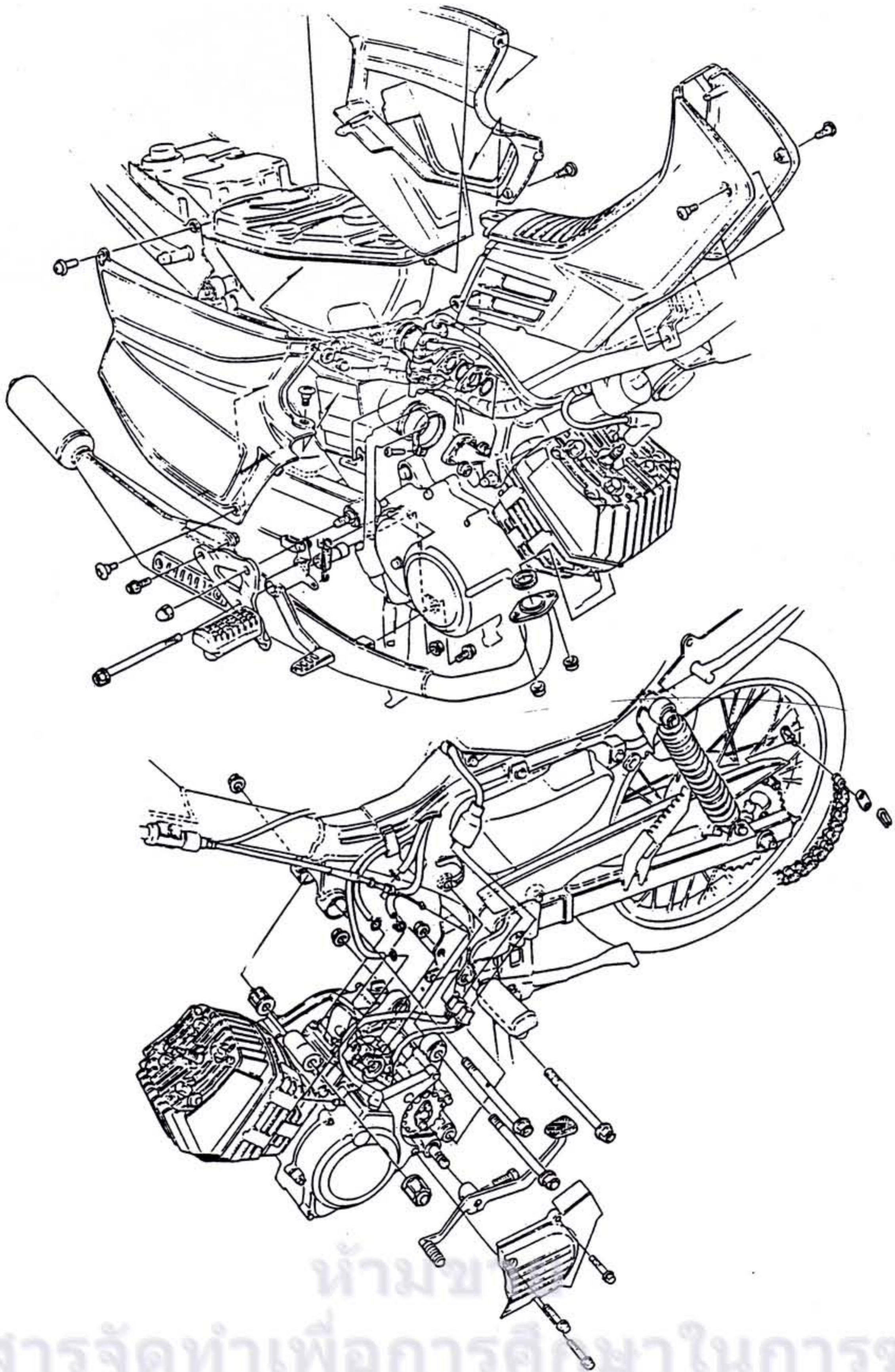
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



HONDA
NOVA-S

การถอด/การประกอบเครื่องยนต์



ห้ามข

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ สอนดำ โนวา เท่านั้น

5. การถอด/การประกอบเครื่องยนต์



HONDA
NOVA-S

รายละเอียดการบริการ	5-1 การประกอบเครื่องยนต์	5-3
การถอดเครื่องยนต์	5-2	

รายละเอียดการบริการทั่วไป

• อะไหล่ที่จำเป็นในการถอดประกอบเครื่องยนต์

- เฟลาข้อเหวี่ยง
- ระบบส่งกำลัง
- กระจุกเกียร์และก้ามปูเกียร์
- แกนคันสตาร์ท

การตรวจสอบ

น้ำหนักของเครื่องยนต์	22.5 kg (50 lb)
น้ำมันเกียร์	ขนาด 4 จังหวะ SAE 10W-30 หรือ 10W-40
ความจุน้ำมันเกียร์	1.3 ลิตร เมื่อทำการยกเครื่องใหม่
	1.2 ลิตร เมื่อเปลี่ยนน้ำมันเกียร์ใหม่

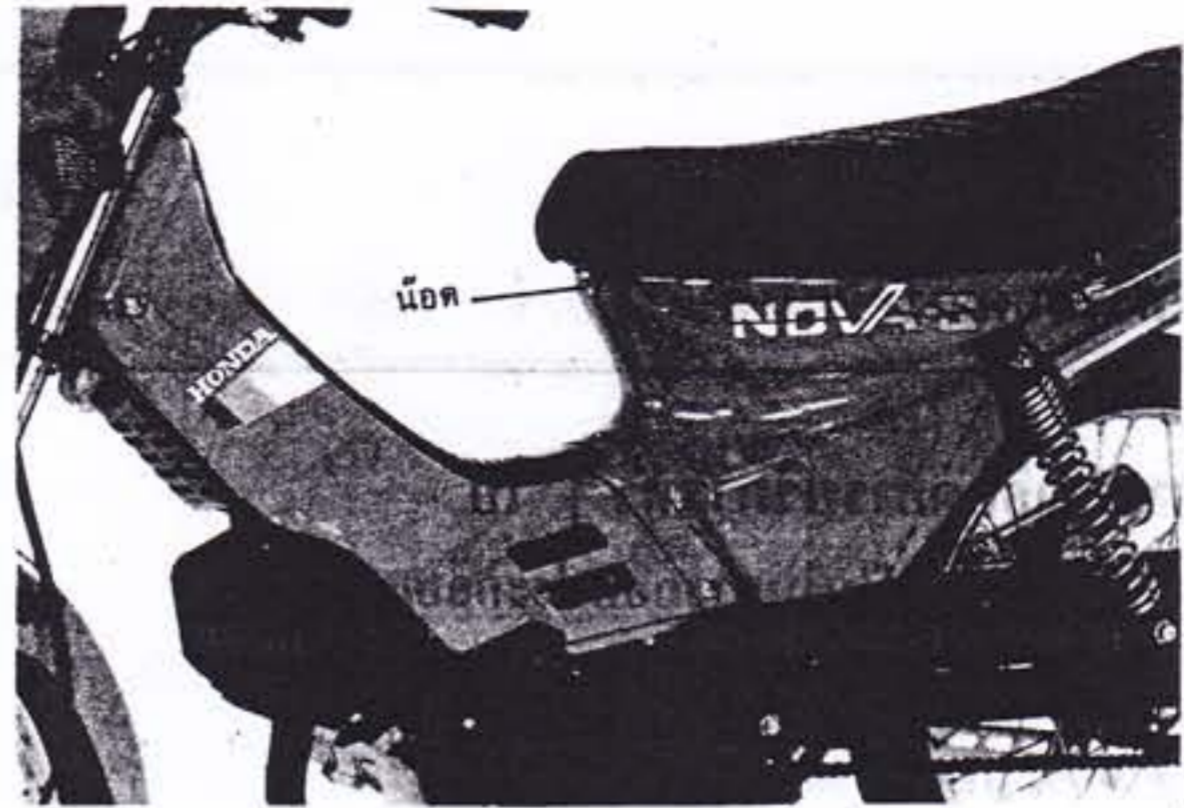
อัตราขันแน่น น้ำมันเกียร์

โซลท์ถ่วงน้ำหนักเกียร์ 45 N·m (4.5 kg·m, 33 ft·lb)

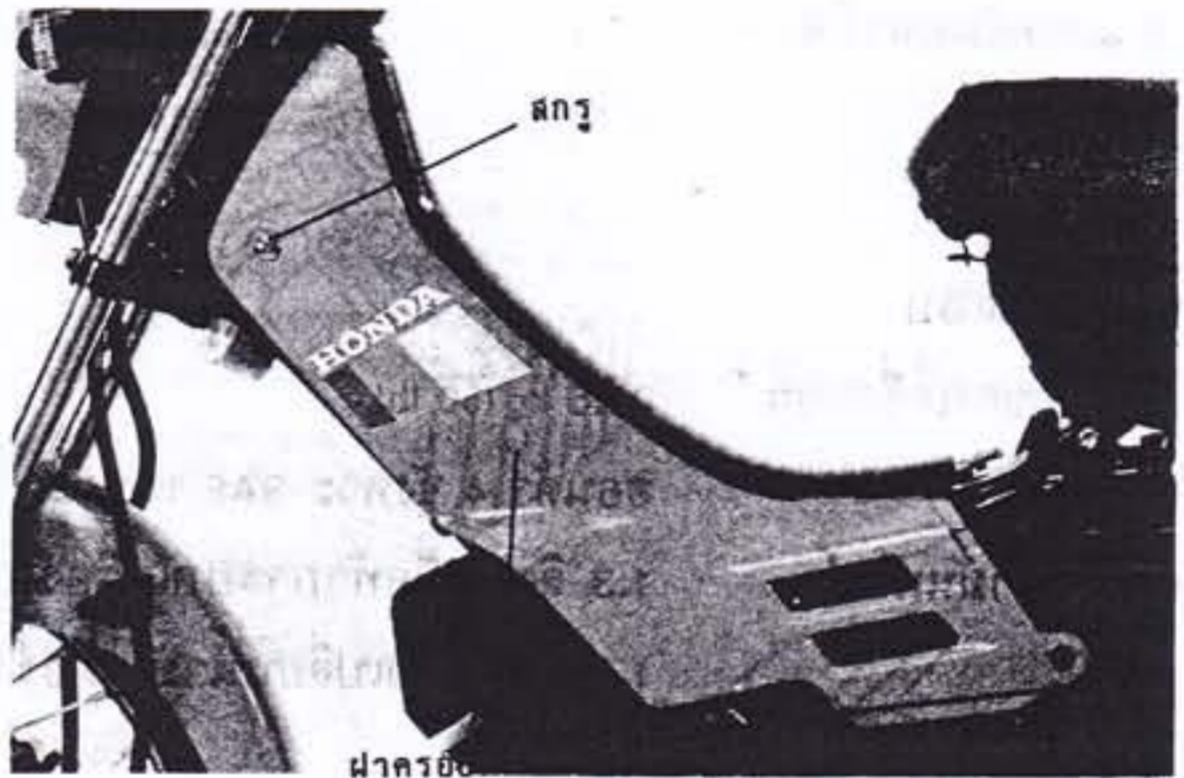


ถอดเครื่องยนต์

- ถ่าน้ำมันเกียร์ (หน้า 2-1)
- ถอดสกรูและน็อตที่ฝาครอบข้าง
- ถอดฝาครอบข้าง

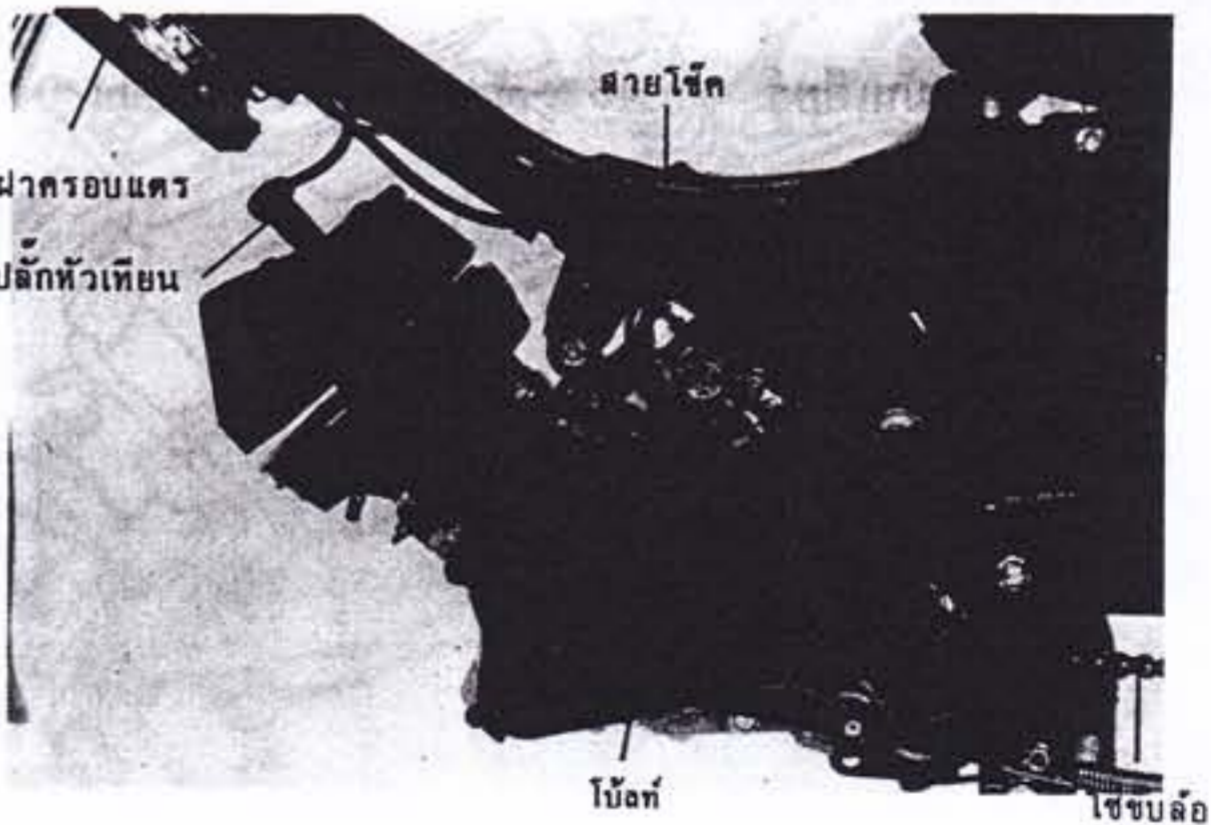


- ถอดสกรูฝาครอบเฟรมตรงกลาง
- ถอดฝาครอบเฟรมตรงกลาง



ถอดชิ้นส่วนตามรายการต่อไปนี้

- ท่อไอเสีย (หน้า 11-13)
- ฝาครอบแตร
- ปลั๊กหัวเทียน
- ถอดขั้วเสียบสายไฟที่ A.C เจนเนอเรเตอร์
- ถอดสวิตช์สายไฟบอกเกียร์
- สายควบคุมปั๊ม 2T
- ท่อน้ำมัน 2T เข้า (หน้า 2-3)
- โช้ชับล้อ (หน้า 3-9)
- ขาเปลี่ยนเกียร์
- คาร์บูเรเตอร์ (หน้า 4-7)
- พักเท้าข้างขวา (หน้า 11-13)
- ขาเบรค (หน้า 11-13)
- ถอดโบลท์ยึดสเตอร์หน้า และฝาครอบ
- ใช้แม่แรงหรือแท่นรองเครื่องไว้ได้เครื่อง



หมายเหตุ

- แม่แรงหรือแท่นรองได้เครื่อง ควรสามารถปรับเลื่อนความสูง-ต่ำได้ จะได้สะดวกในการถอดน็อตแทนเครื่องออกอย่างง่าย ๆ



- ถอดโบลท์ยึดแท่นเครื่องออกและยกเครื่องยนต์ลง



การติดตั้งเครื่องยนต์

ติดตั้งเครื่องยนต์ให้ย้อนจากการถอด

ข้อควรจำ

- ใส่โบลท์แทนเครื่องตัวกลางก่อน แล้วจึงใส่โบลท์แทนเครื่องตัวล่าง และโบลท์ตัวบนหน้าเครื่องยนต์ และขันให้ได้ค่าตามที่กำหนด
- ประกอบขั้วเสียบของสายไฟและสายปั้มน้ำมัน 2T (หน้า 1-8)



ค่าแรงขัน 45 N-m (4.5 kg-m, 33 ft-lb)

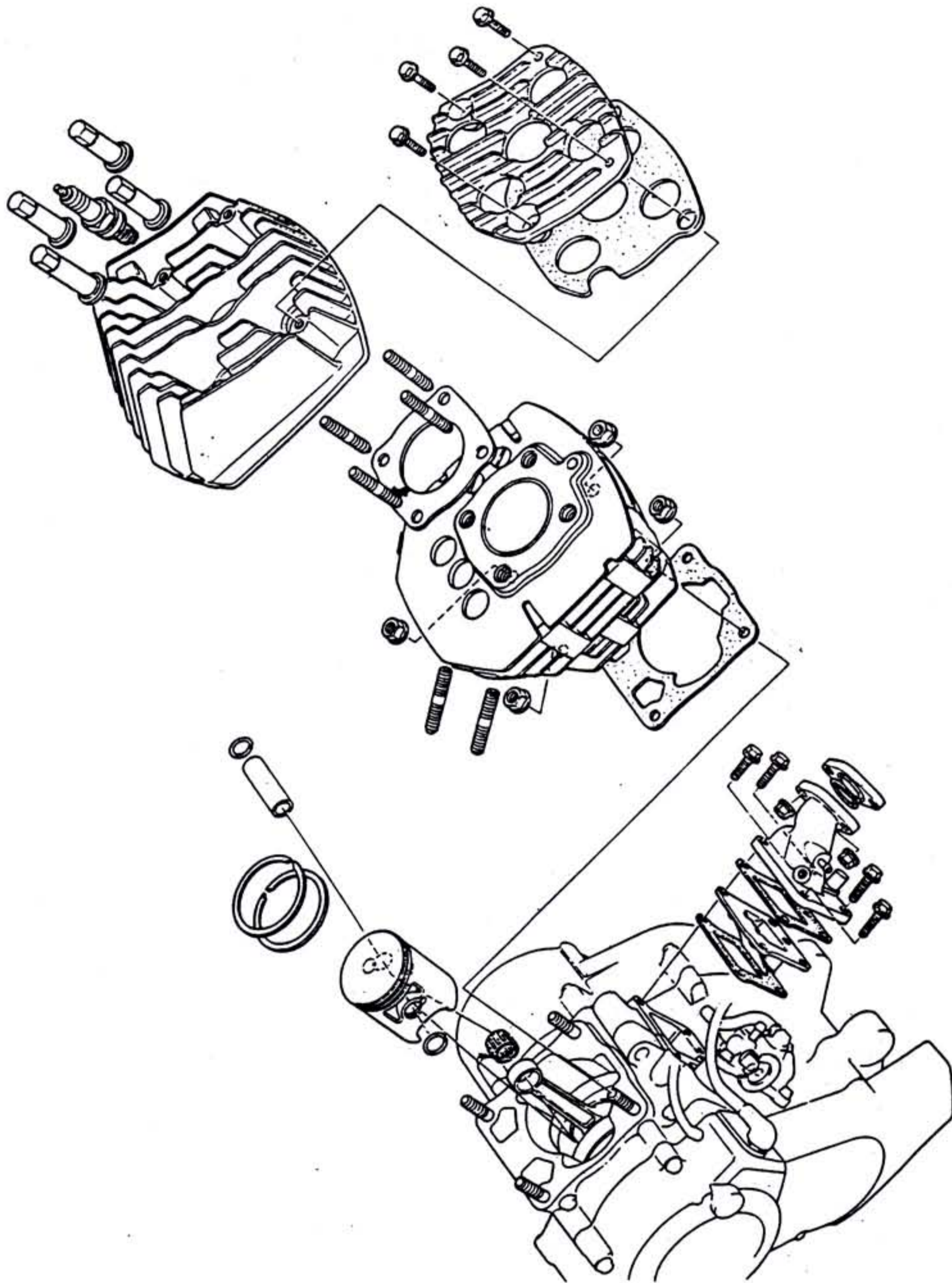
หลังจากติดตั้งเครื่องยนต์ให้ทำตามรายการต่อไปนี้

การตรวจสอบและการปรับตั้ง

- น้ำมันเกียร์ (หน้า 2-2)
- ระยะฟรีคันเร่ง (หน้า 3-3)
- ระยะฟรีเบรคหลัง (หน้า 3-11)
- ระยะฟรีของโช้ขับเคลื่อน (หน้า 3-9)
- เช็ครีวของไอเสียที่ปากท่อไอเสีย

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

6. ฝาสูบ/เสื้อสูบ/ลูกสูบ



HONDA
NOVA - S

รายละเอียดการซ่อม	6-1	ฝาสูบ	6-2
ปัญหาข้อขัดข้อง	6-3	เสื้อสูบ/ลูกสูบ	6-4

รายละเอียดการบริการทั่ว ๆ ไป

- การบริการฝาสูบ เสื้อสูบและลูกสูบสามารถทำได้โดยไม่ต้องยกเครื่องลง
- ก่อนยกช่วงบน ให้ทำความสะอาดสิ่งสกปรกที่เครื่องยนต์เพื่อป้องกันไม่ให้เศษผงหรือหินเข้าไปในห้องแค้ม
- ถอดปะเก็นโลหะออกจากผิวหน้าของเสื้อสูบและห้องแค้ม
- เมื่อจะถอดหรือประกอบให้ระวังความเสียหายที่จะเกิดกับฝาสูบ เสื้อสูบ และลูกสูบ
- ทำความสะอาดชิ้นส่วนทั้งหมดก่อนตรวจเช็ค ใช้น้ำมัน 2T ซิลิโคนผิวหน้าของชิ้นส่วนก่อนที่จะประกอบ

การตรวจสอบ

หน่วย : มม. (นิ้ว)

รายการ	ค่ามาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม		
ความโค้งของฝาสูบ	—	0.10 (0.004)		
เสื้อสูบ	ความโตภายใน	52.000-52.015 (2.0472-2.0478)	52.065 (2.0498)	
	วัดความเรียบ	0.015 (0.0006)	0.050 (0.0020)	
	วัดความเบี้ยว	0.015 (0.0006)	0.050 (0.0020)	
	วัดความสึกหรอด้านบน	—	0.10 (0.004)	
ลูกสูบ, สลักลูกสูบ, แหวนลูกสูบ	ความโตลูกสูบ	51.955-51.970 (2.0455-2.0461)	51.920 (2.0441)	
	ความโตสลักลูกสูบ	14.002-14.008 (0.5513-0.5515)	14.030 (0.5524)	
	ความโตภายนอกลูกสูบ	13.994-14.000 (0.5509-0.5512)	13.980 (0.5504)	
	ระยะห่างลูกสูบกับสลักลูกสูบ	0.002-0.014 (0.0001-0.0006)	0.040 (0.0016)	
	ระยะห่างร่องแหวน	ตัวบน	0.045-0.085 (0.0018-0.0033)	0.120 (0.0047)
		ตัวล่าง	0.045-0.085 (0.0018-0.0033)	0.120 (0.0047)
	ปากแหวนลูกสูบ	ตัวบน	0.15-0.30 (0.0059-0.0118)	0.55 (0.022)
		ตัวล่าง	0.15-0.30 (0.0059-0.0118)	0.55 (0.022)
ระยะห่างระหว่างลูกสูบกับกระบอกสูบ	0.040-0.050 (0.0016-0.0020)	0.090 (0.0035)		
ความโตภายในของก้านสูบตัวบน	19.005-19.012 (0.7482-0.7485)	19.030 (0.7492)		
ระยะห่างของสลักลูกสูบกับความโตภายในของก้านสูบตัวบน	0.005-0.030 (0.0002-0.0012)	0.060 (0.0024)		

ค่าของแรงบิด

น็อตฝาสูบ 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)

น็อตเสื้อสูบ 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)

ปัญหาข้อขัดข้อง

กำลังอัดต่ำ, สตาร์ทติดยากหรือเร่งไม่ขึ้นที่รอบต่ำ

- ปะเก็นฝาสูบรั่ว
- หัวเทียนหลวม
- แหวนลูกสูบหักหรือสึกหรอ
- เสื้อสูบ และลูกสูบสึกหรอหรือเป็นรอย
- รั่ววาล์ววาล์วเสียหาย

กำลังอัดสูง เครื่องรอบจัดหรือเครื่องน็อค

- มีเขม่ามากที่หัวลูกสูบหรือฝาสูบ

ลูกสูบมีเสียงดังผิดปกติ

- เสื้อสูบและลูกสูบสึกหรอ
- สลักลูกสูบหรือรูของสลักลูกสูบสึก
- ปลายนก้านสูบตัวบนสึก

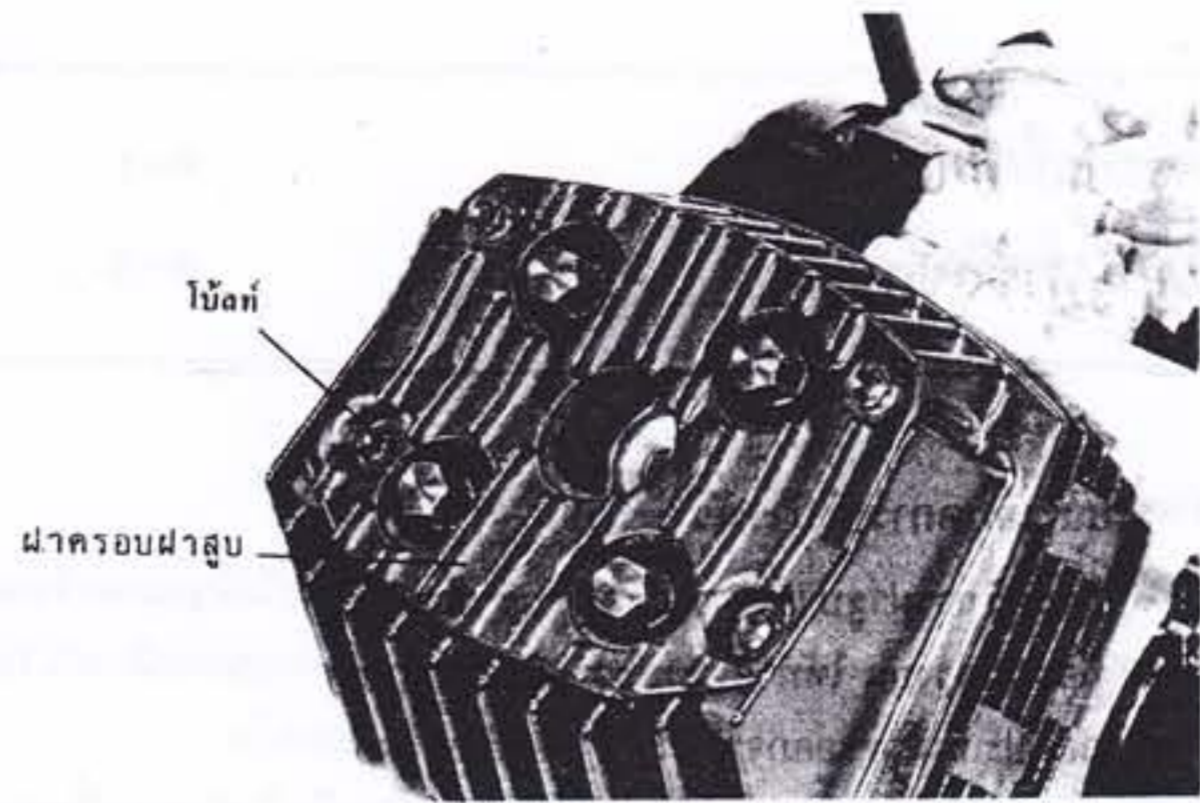
มีเสียงดังผิดปกติ

- แหวนลูกสูบหักหรือสึกหรอ
- เสื้อสูบสึกหรอหรือเสียหาย



ฝาสูบ

- ถอดฝาครอบฝาสูบ
- ถอดปลั๊กหัวเทียนและหัวเทียน
- ถอดโบลต์ฝาครอบฝาสูบและฝาครอบ
- ถอดยางออกจากฝาสูบ



ถอดฝาสูบ

★ ข้อควรระวัง

- ถอดฝาสูบออกได้โดยไม่ต้องถอดฝาครอบฝาสูบ
- ถอดน็อตฝาสูบและฝาสูบออก

★ คำเตือน

- คลายน็อตฝาสูบออก 2-3 รอบ เป็นมุมทแยงเพื่อป้องกันฝาสูบโก่ง

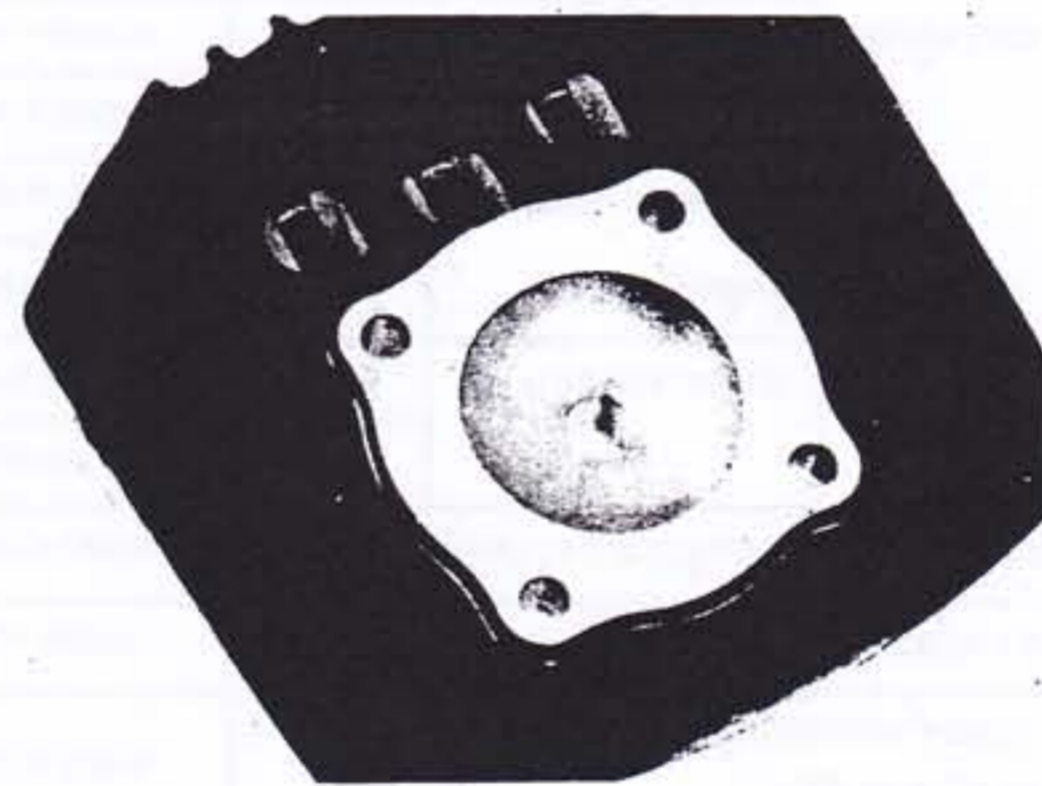
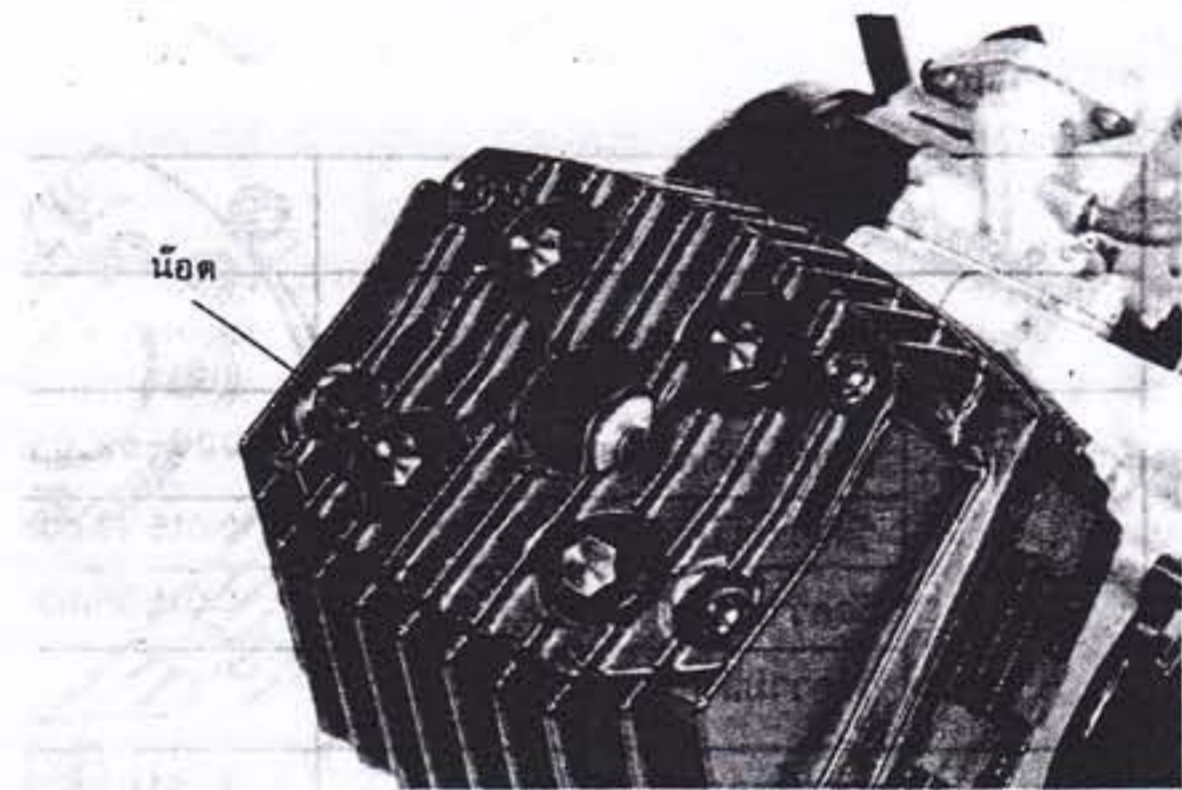
- ถอดปะเก็นฝาสูบ

จุดเขม่าฝาสูบ

- จุดเขม่าฝาสูบออกจากห้องเผาไหม้ที่ฝาสูบ
- ทำความสะอาดปะเก็นโลหะของผิวหน้าของปะเก็น

★ คำเตือน

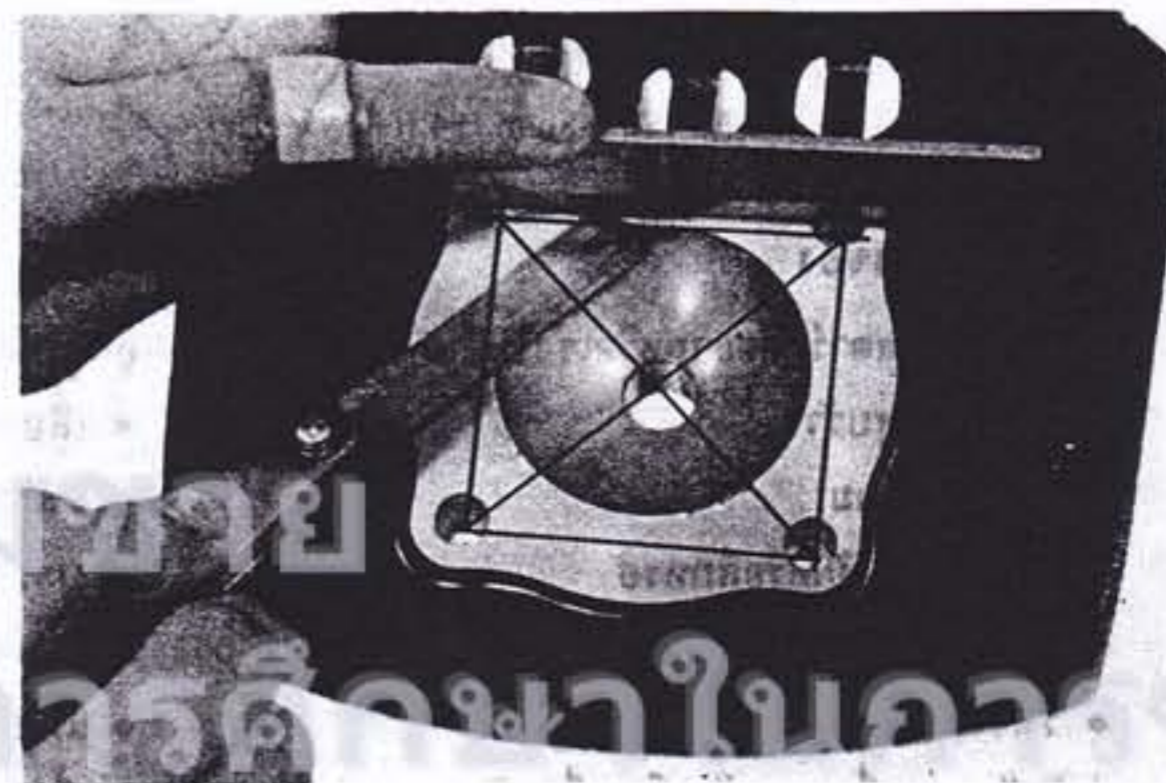
- อย่าให้ผิวหน้าของห้องเผาไหม้ที่ฝาสูบและผิวหน้าของปะเก็นโลหะเป็นรอยขีดข่วน



การตรวจสอบ

- เช็คความโก่งของฝาสูบเป็นมุมทแยงด้วยเหล็กฉากและฟิลเลอร์เกจ

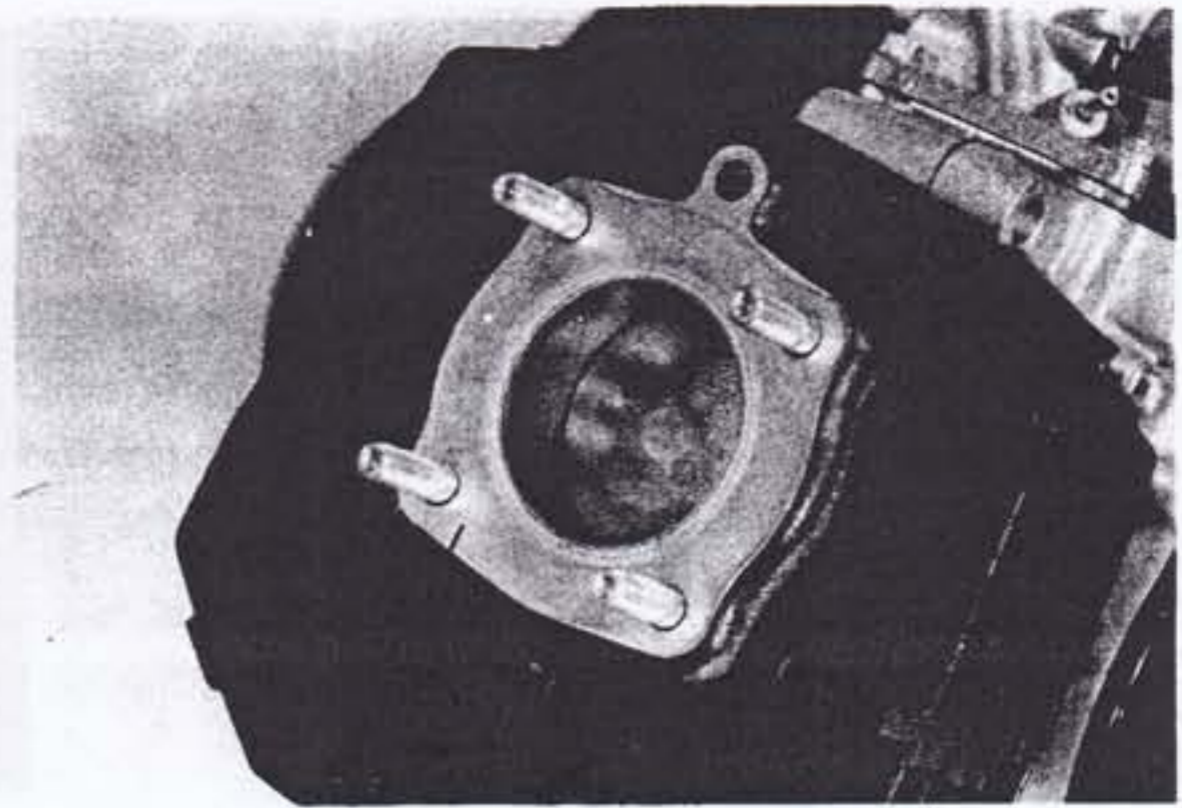
ค่าจำกัดการข้อม : 0.10 มม (0.004 นิ้ว)





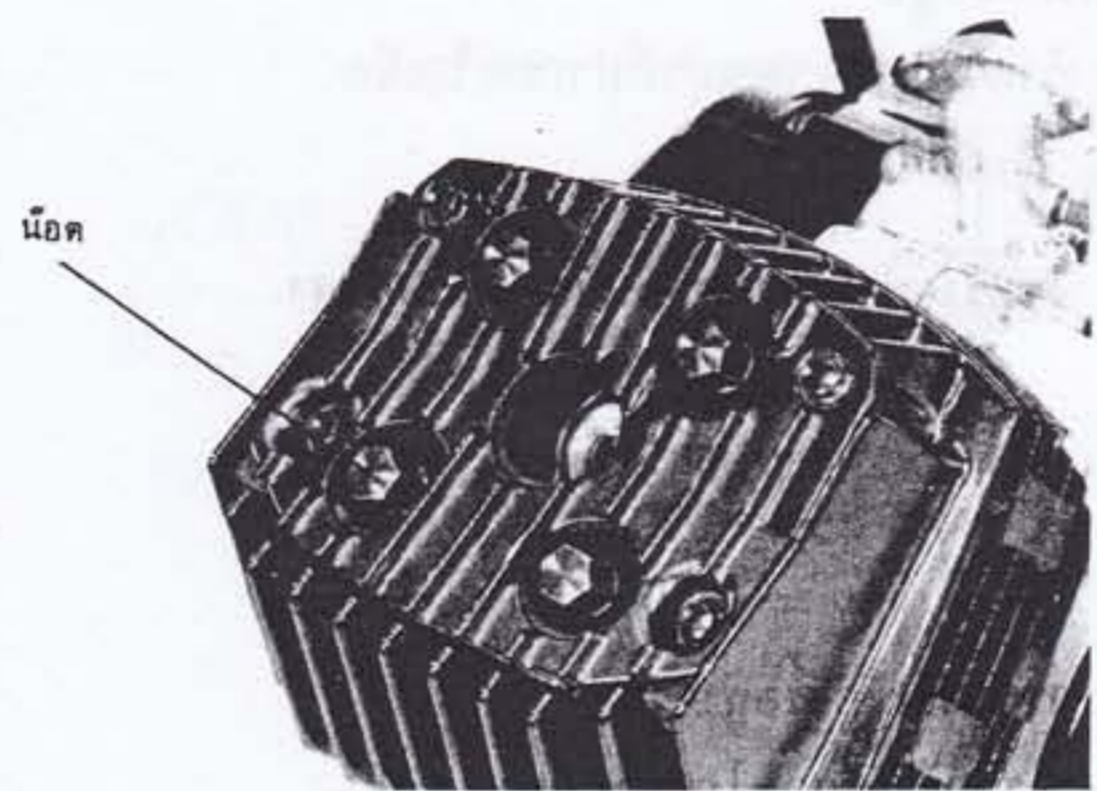
การประกอบฝาสูบ

- ทำความสะอาดผิวหน้าของฝาสูบอย่าให้เศษ โลหะหรือเศษผงตกลงไปในกระบอกสูบ
- ให้ใช้ผ้าสะอาดเช็ดในกระบอกสูบเพื่อช่วยป้องกันทรายที่ปะเก็นตกลงไปในกระบอกสูบ
- ใช้ลมเป่าที่หัวลูกสูบก่อนและเคลื่อนลูกสูบลงแล้วใช้ผ้าสะอาดเช็ดที่กระบอกสูบ

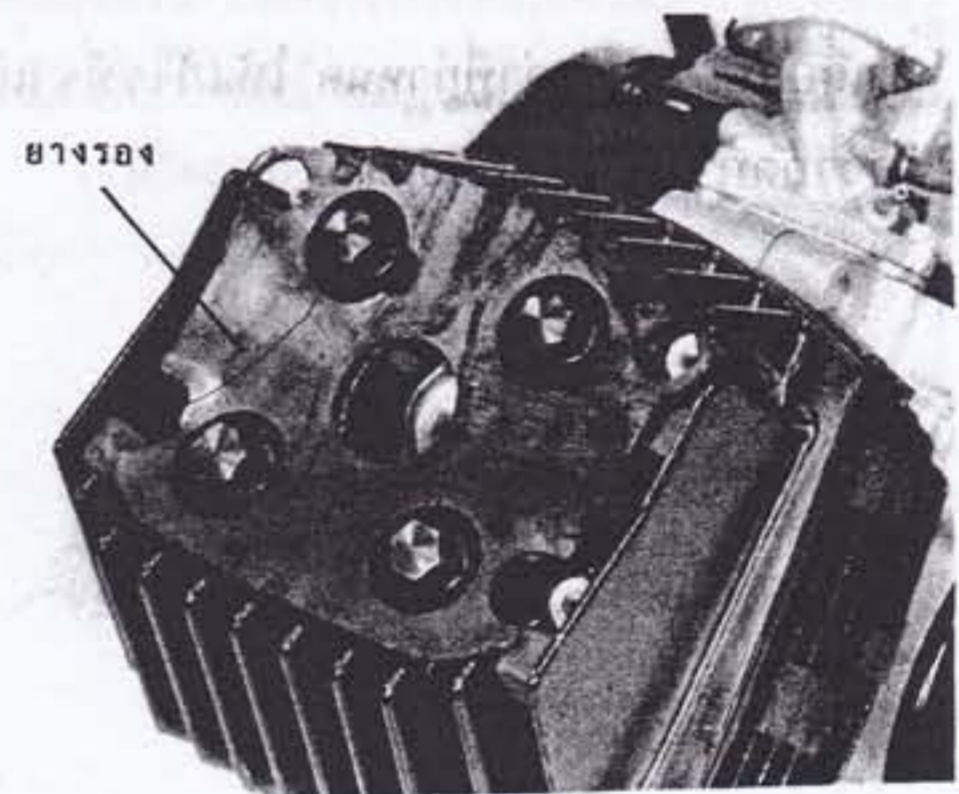


- เปลี่ยนปะเก็นใหม่

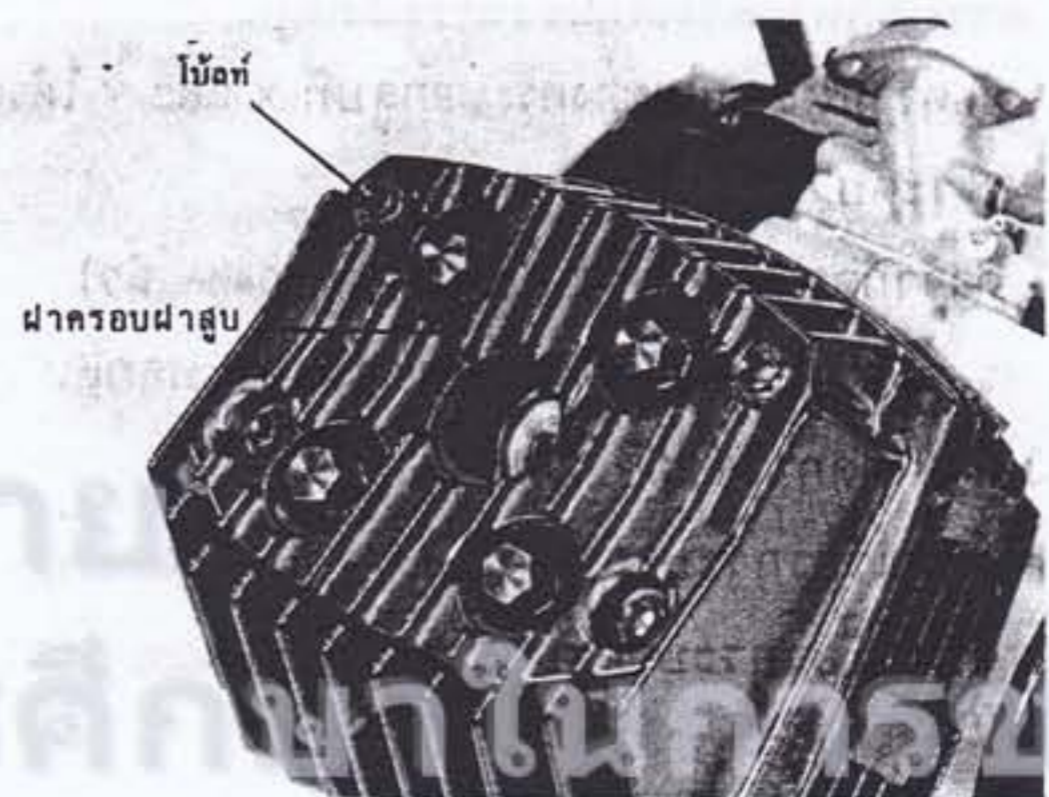
- ประกอบฝาสูบเข้ากับเสื้อสูบ และใส่ น็อตหัวแหวนและขันเป็นมุมทแยง อย่างขันแน่นข้างเดียว ให้ขันแรงเท่า ๆ กัน 2-3 ครั้ง



- แรงขัน : 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)
- ประกอบฝาครอบฝาสูบ
- ประกอบยางลงบนฝาสูบ



- ประกอบฝาครอบฝาสูบและขันน็อตอย่างระมัดระวัง



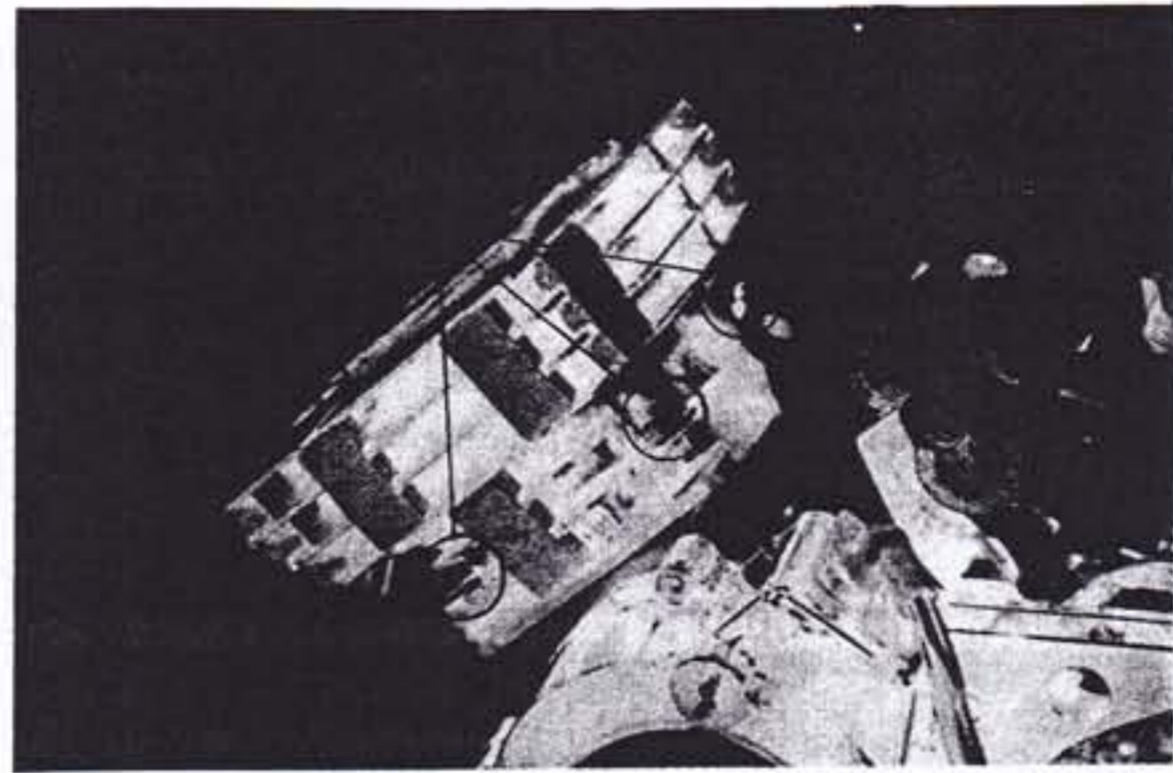
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานี้ในกรณีของรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



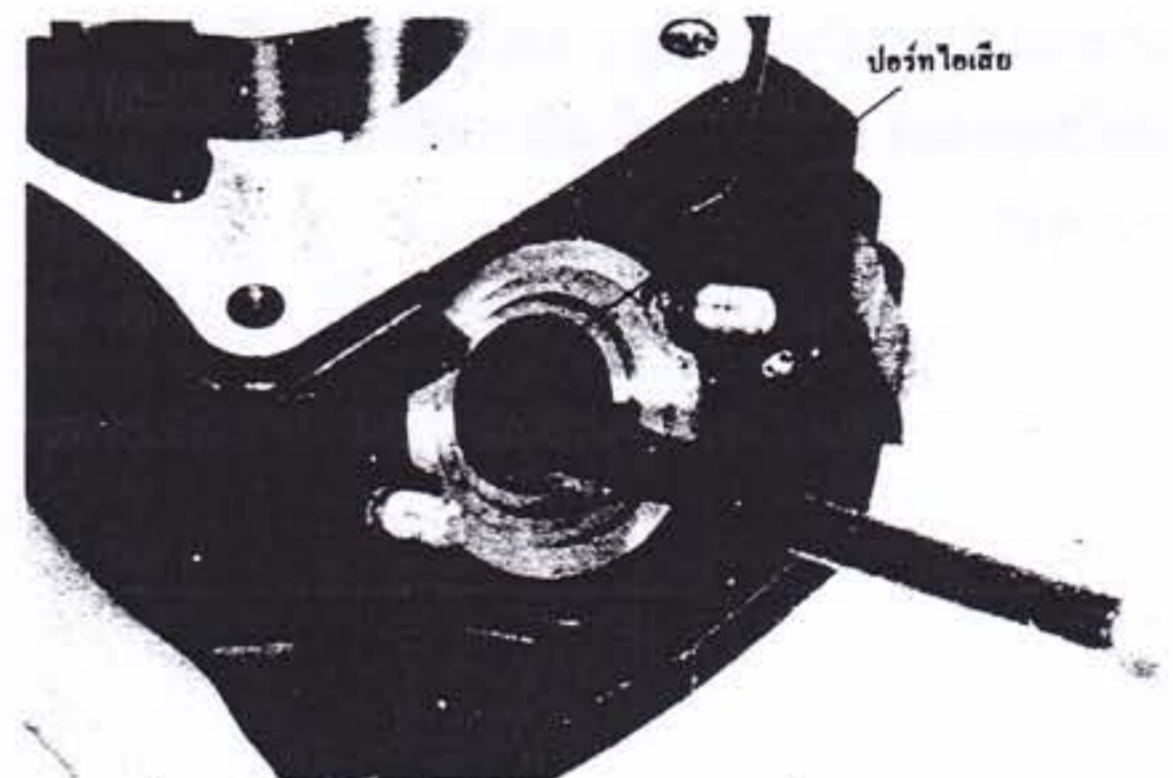
เสื่อสูบ/ลูกสูบ

- ถอดเสื่อสูบ
- ถอดฝาสูบ (หน้า 6-2)
- ถอดน็อตหัวแหวนที่ยึดเสื่อสูบกับห้องแครง
- ถอดเสื่อสูบ
- ★ คำเตือน
- อย่างจัดหรือตีบนเสื่อสูบ



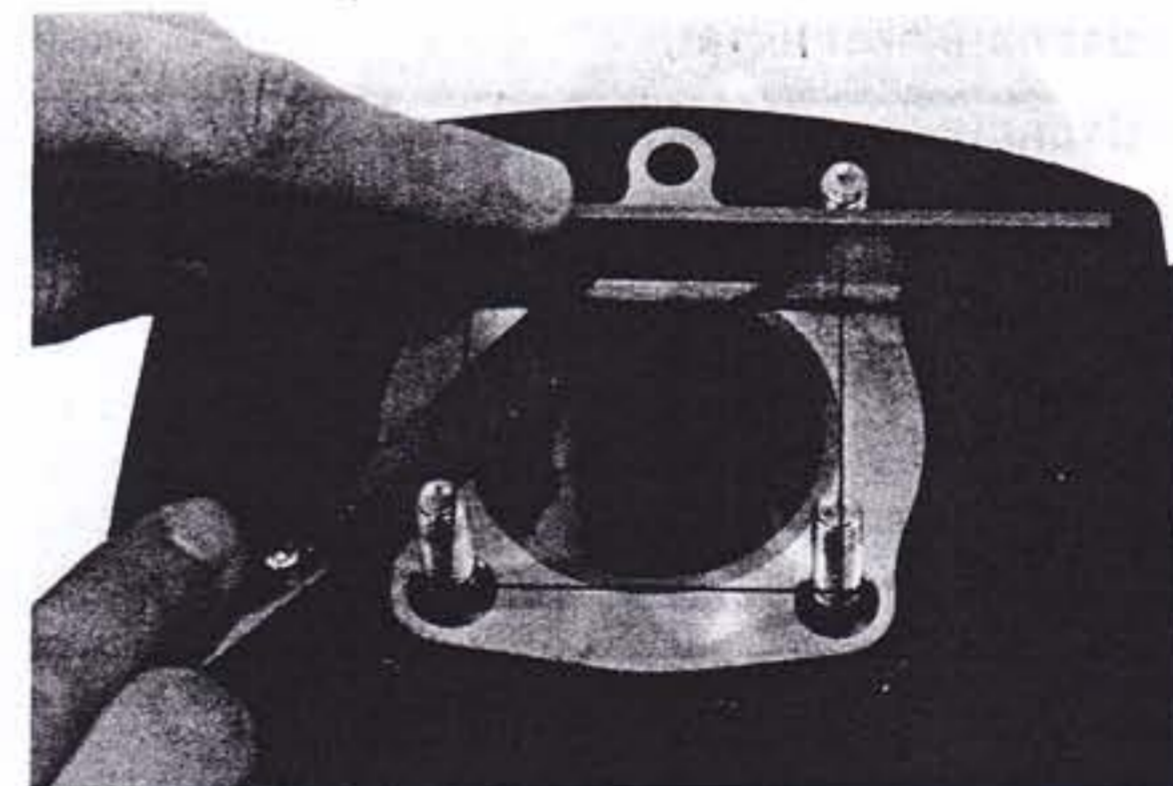
เขม่าเสื่อสูบ

- ทำความสะอาดเขม่าที่ปากท่อไอเสีย
- ★ คำเตือน
- ระวังอย่าขูดเขม่าโดนผนังกระบอกสูบ

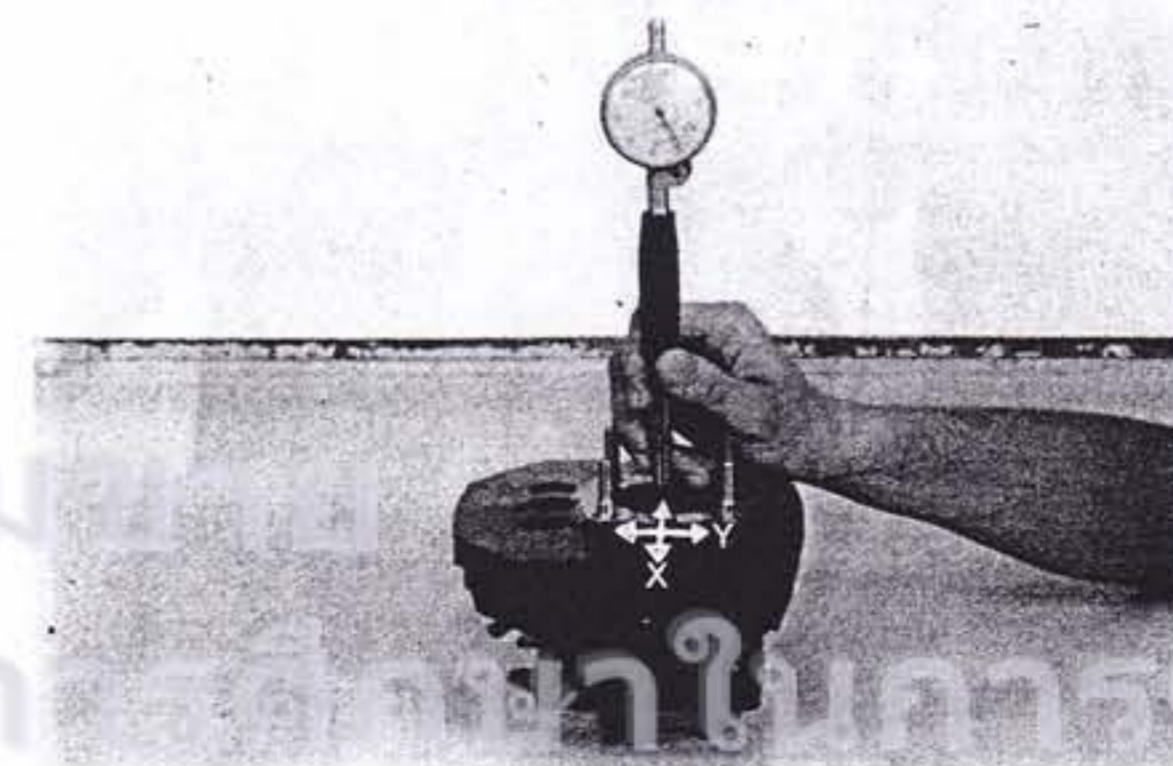


การตรวจเช็คเสื่อสูบ

- ตรวจเช็คความโก่งด้านบนของเสื่อสูบ
- ใช้เหล็กฉากและฟิลเลอร์เกจเช็คความโก่งของเสื่อสูบ
ถ้าเสื่อสูบเกินกว่าค่าที่กำหนด ให้แก้ไขที่จำเป็น
- ค่าจำกัดการซ่อม : 0.10 mm (0.004 นิ้ว)



- ใช้ไมโครมิเตอร์และไดแอลเกจวัดกระบอกสูบตรวจสอบ
ความสึกหรอหรือเสียหายของกระบอกสูบ
- วัดความโตภายในของกระบอกสูบที่ X และ Y ให้วัดทั้ง
3 ระดับ
- ค่าจำกัดการซ่อม : 52.065 มม (2.0498 นิ้ว)
- วัดค่าความเรียบและความเบี้ยวของกระบอกสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม
- ความเรียบกระบอกสูบ : 0.050 mm (0.0020 นิ้ว)
- ความเบี้ยวกระบอกสูบ : 0.050 mm (0.0020 นิ้ว)



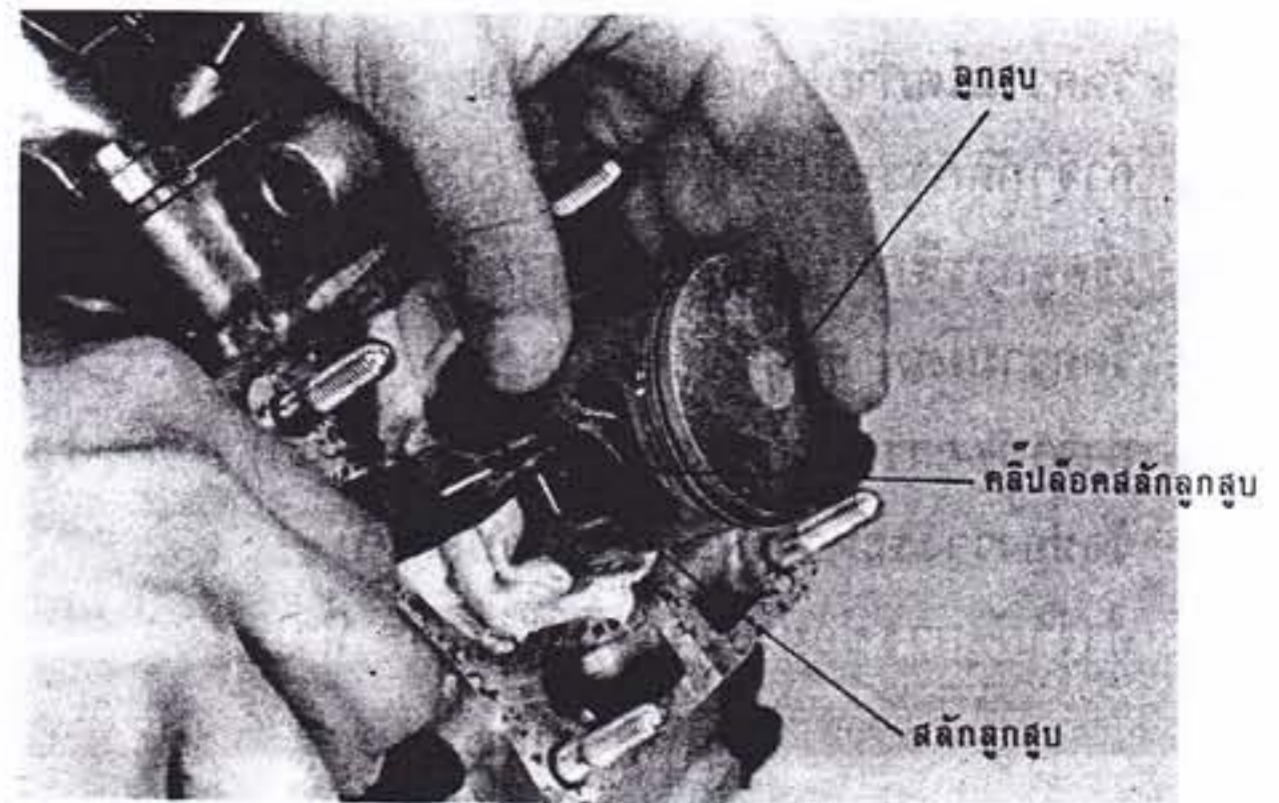


ถอดลูกสูบ

- ถอดคลีบล็อกสลักลูกสูบโดยใช้ครีมปากจิ้งจก
- ดันสลักลูกสูบออกจากลูกสูบและถอดลูกสูบ

★ คำเตือน

- อย่าให้ลูกสูบเป็นรอย
- จับลูกสูบไว้เมื่อทำการถอดสลักลูกสูบ
- อย่าทำคลีบล็อกตกลงไปในห้องแครง



ถ่างปากแหวนและเลื่อนให้ปากแหวนร่องยึดปากแหวน

★ คำเตือน

อย่าถ่างปากแหวนห่างเกินไปจะทำให้แหวนเสียได้



ตรวจสอบลูกสูบ

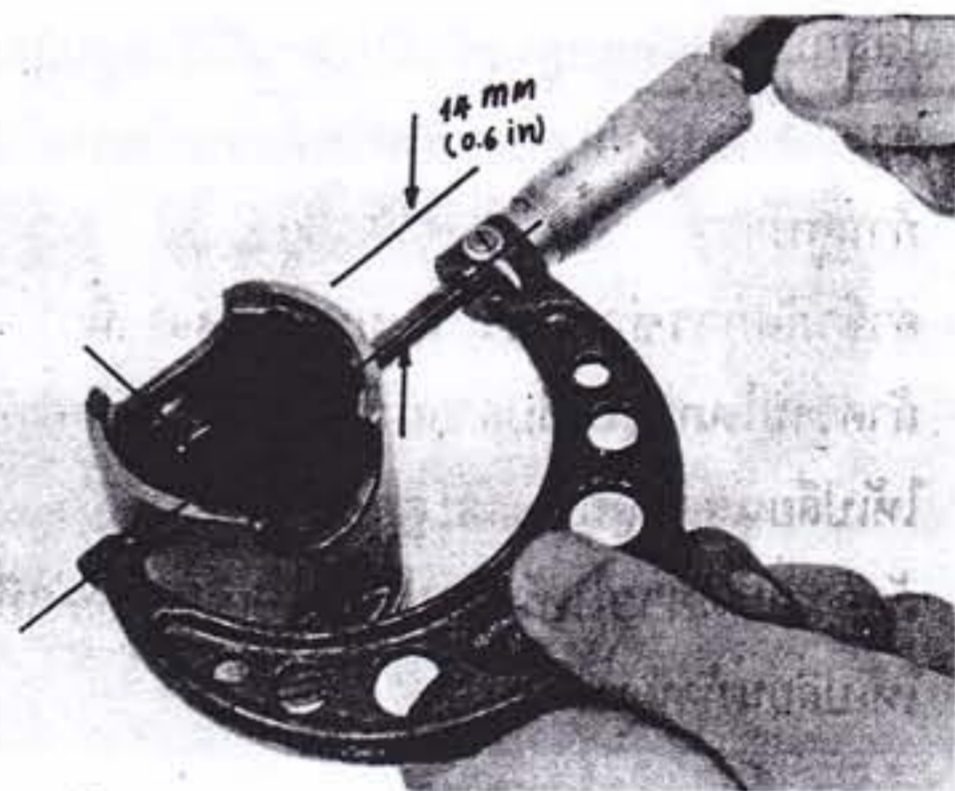
- วัดความโตภายนอกของลูกสูบ โดยวัดจากด้านล่างของกระโปรงลูกสูบกับรูของสลักลูกสูบในแนวเส้นตรงต้องได้ค่า 14 มม (0.6 นิ้ว)

ค่าจำกัดการซ่อม : 51.920 มม (2.0441 นิ้ว)

- ถ้าความโตภายนอกของลูกสูบต่ำกว่าค่าการซ่อม ให้เปลี่ยนลูกสูบใหม่
- จากการคำนวณของระยะห่างระหว่างลูกสูบกับกระบอกสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม : 0.090 มม (0.0035 นิ้ว)
- ทำความสะอาดแหวนลูกสูบและร่องแหวน
- ประกอบแหวนลูกสูบเข้ากับลูกสูบ
- วัดระยะห่างร่องแหวนลูกสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม

แหวนด้านบน : 0.120 มม (0.0047 นิ้ว)

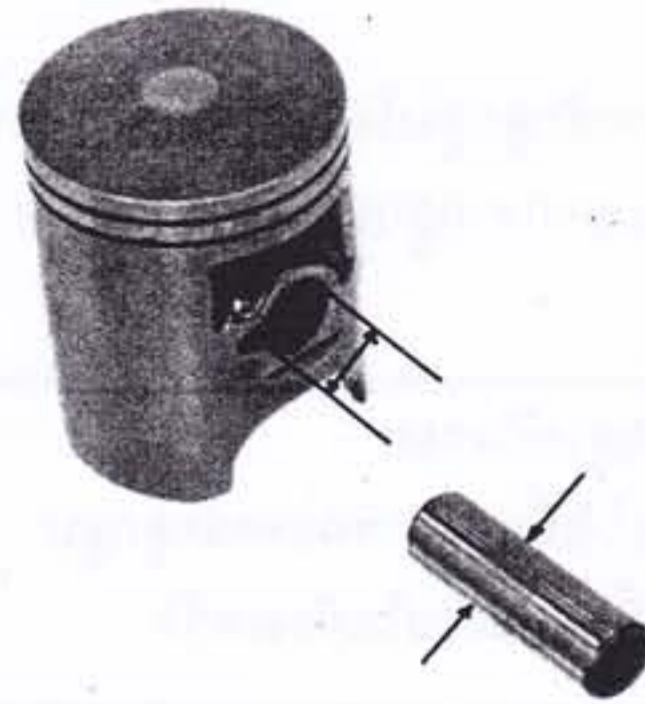
แหวนด้านล่าง : 0.120 มม (0.0047 นิ้ว)



ห้ามขาด
เอกสารจัดทำเพื่อการ
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

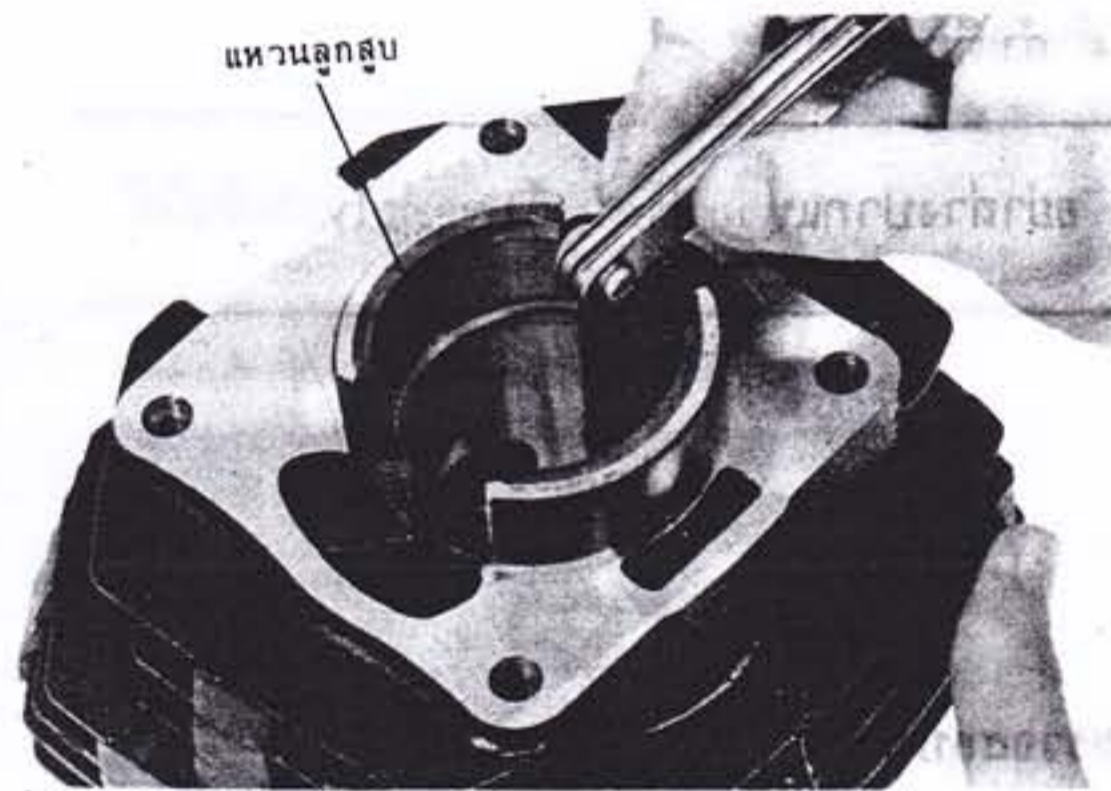


- วัดความโตภายในของสลักลูกสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม 14.030 มม (0.5524 นิ้ว)
- เช็คดูการสึกหรอของสลักลูกสูบและจะต้องไม่ไหม้
- วัดความโตภายนอกของสลักลูกสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม 13.980 มม (0.5504 นิ้ว)
- วัดช่องว่างระหว่างสลักลูกสูบกับลูกสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม 0.040 มม (0.0016 นิ้ว)



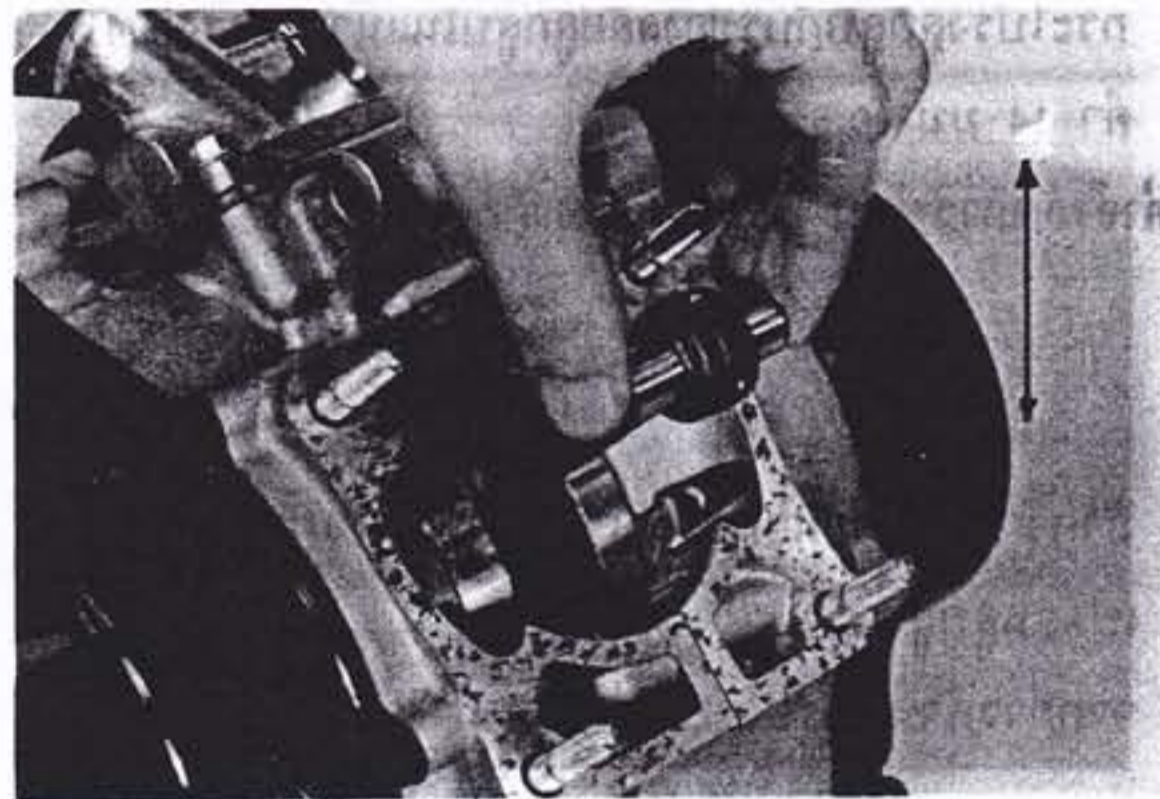
การตรวจสอบแหวนลูกสูบ

- ใส่แหวนลูกสูบเข้าไปในกระบอกสูบ ใช้ลูกสูบกดแหวนลงไป
- วัดระยะห่างของแหวนลูกสูบด้วยฟิลเลอร์เกจ
- ค่าจำกัดการซ่อม 0.55 มม (0.022 นิ้ว)
- ถ้าปากแหวนห่างเกินค่าที่กำหนด ให้เปลี่ยนแหวนใหม่และคว้านกระบอกสูบใหม่



ตรวจสอบก้านสูบ

- ใส่ลูกปืนและสลักลูกสูบเข้ากับปลายที่ก้านสูบและเช็คดูระยะฟรี ถ้ามันรู้สึกหลวมให้วัดที่ความโตภายในของก้านสูบ
- ค่าจำกัดการซ่อม 19.030 มม (0.7492 นิ้ว)
- ถ้าความโตภายในที่ปลายก้านสูบไม่เกินจากค่าที่กำหนด ให้เปลี่ยนสลักลูกสูบและลูกปืนสลัก
- ถ้าความโตภายในที่ปลายก้านสูบเกินกว่าค่าที่กำหนด ให้เปลี่ยนก้านสูบใหม่

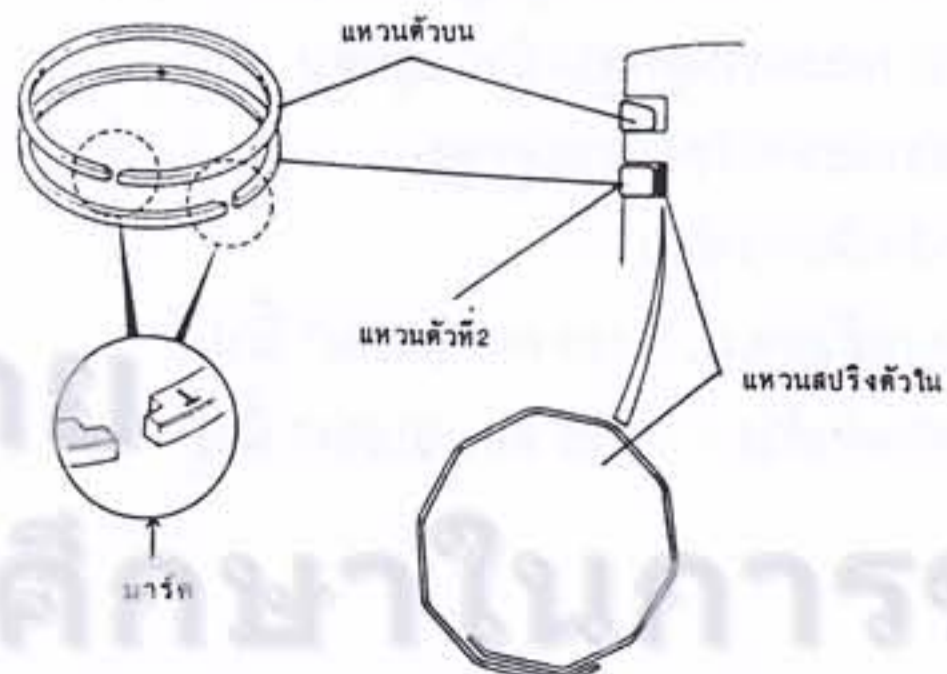


การประกอบเสื่อสูบ

- ทำความสะอาดร่องแหวนลูกสูบ
- หล่อลื่นแหวนลูกสูบและร่องแหวนลูกสูบด้วยน้ำมัน 2T
- ประกอบแหวนลูกสูบเข้ากับลูกสูบ

★ ข้อควรระวัง

- การใส่แหวนลูกสูบให้มาร์คที่อยู่ด้านบน
- “T” มาร์คแหวนตัวที่ 1
- “2T” มาร์คแหวนตัวที่ 2
- หมุนให้ปากแหวนของลูกสูบลงร่องแหวน



ห้ามขาย
เอกสารนี้จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษามืออาชีพในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- หล่อลื่นลูกปืนสลักและสลักลูกสูบด้วยน้ำมัน 2T
- ประกอบลูกปืนสลักลูกสูบเข้ากับก้านสูบ สลักลูกสูบและลูกสูบ

★ ข้อควรระวัง

- ประกอบลูกสูบโดยเครื่องหมาย "IN" อยู่ทางด้านไอดี
- ประกอบคลีบล็อกสลักลูกสูบ

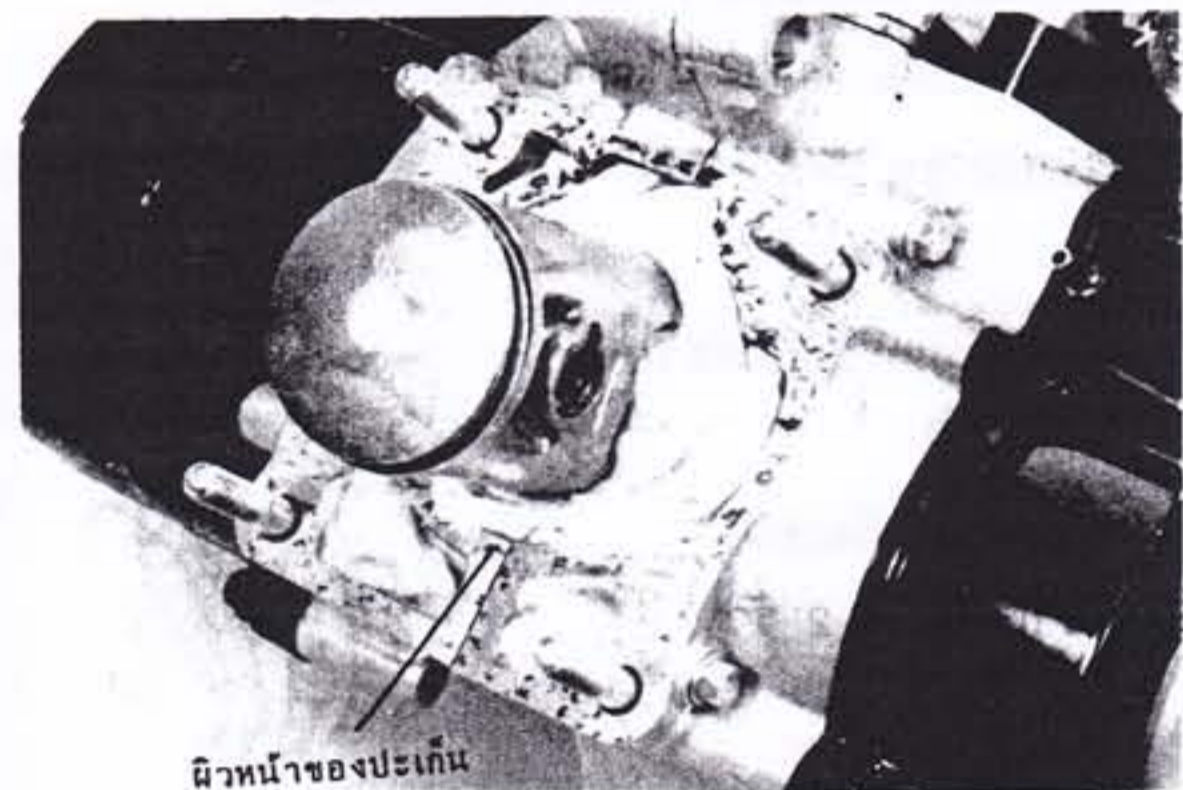
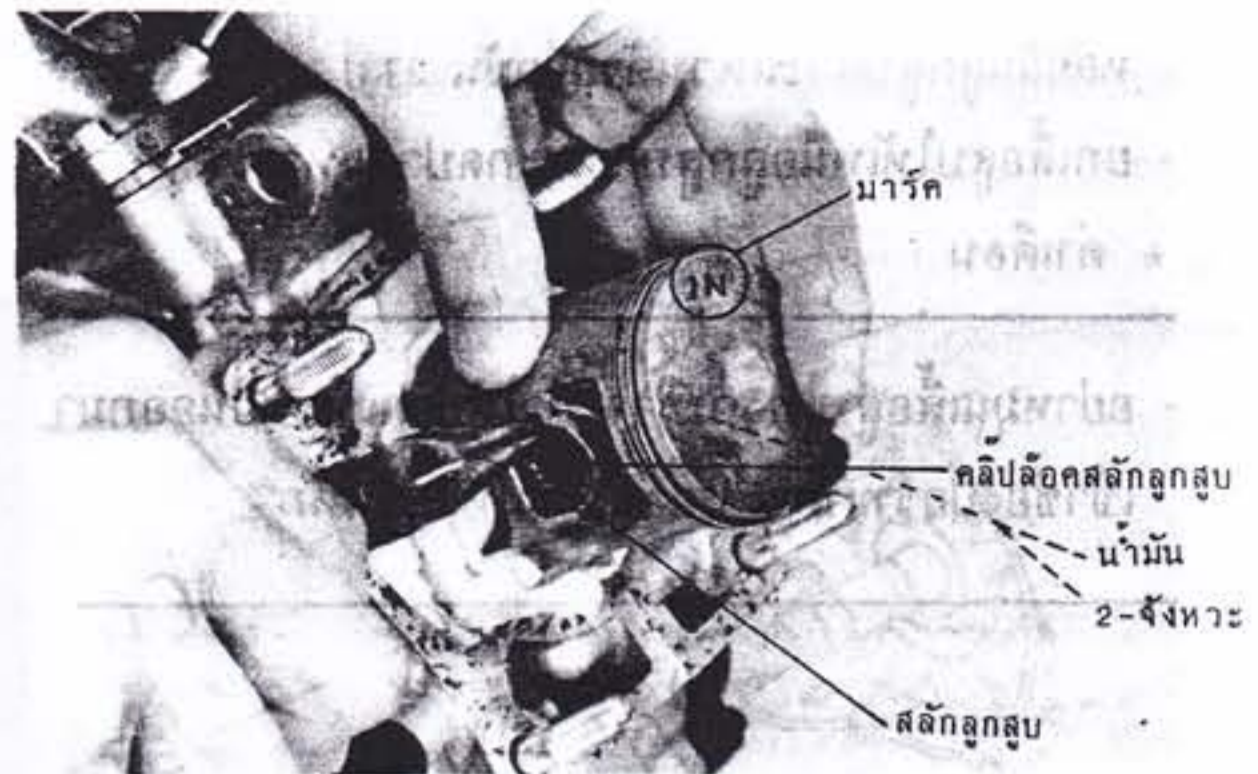
★ คำเตือน

- เปลี่ยนคลีบล็อกตัวใหม่ทุกครั้งที่ถอดสลักออก
- อย่าทำคลีบล็อกตกลงในห้องเครื่อง

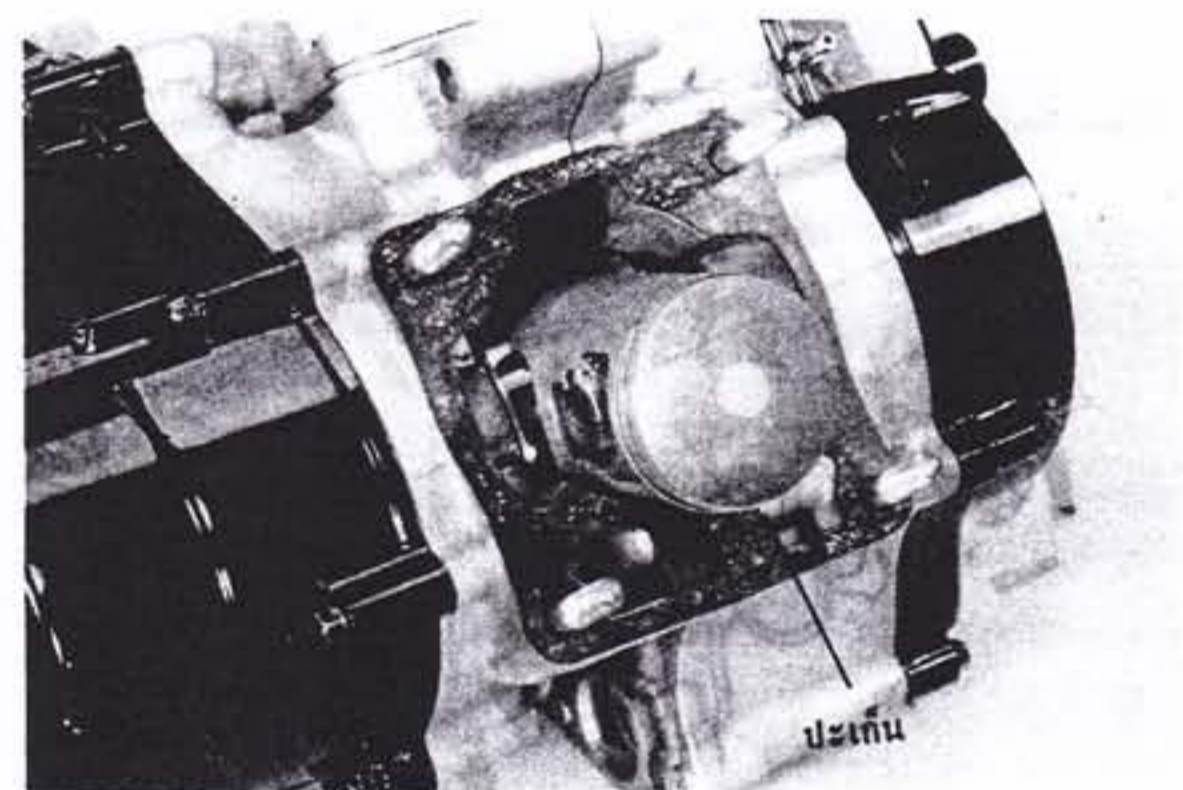
- ทำความสะอาดผิวหน้าของห้องเครื่องที่มีเศษปะเก็นติดอยู่

★ ข้อควรระวัง

- ระวังอย่าให้ผิวหน้าของปะเก็นฉีกขาดหรือเศษปะเก็นตกลงไปในห้องเครื่อง



- เปลี่ยนปะเก็นเสื้อสูบใหม่



- ให้ปากแหวนตรงกับสลักยึดปากแหวนในร่องแหวน



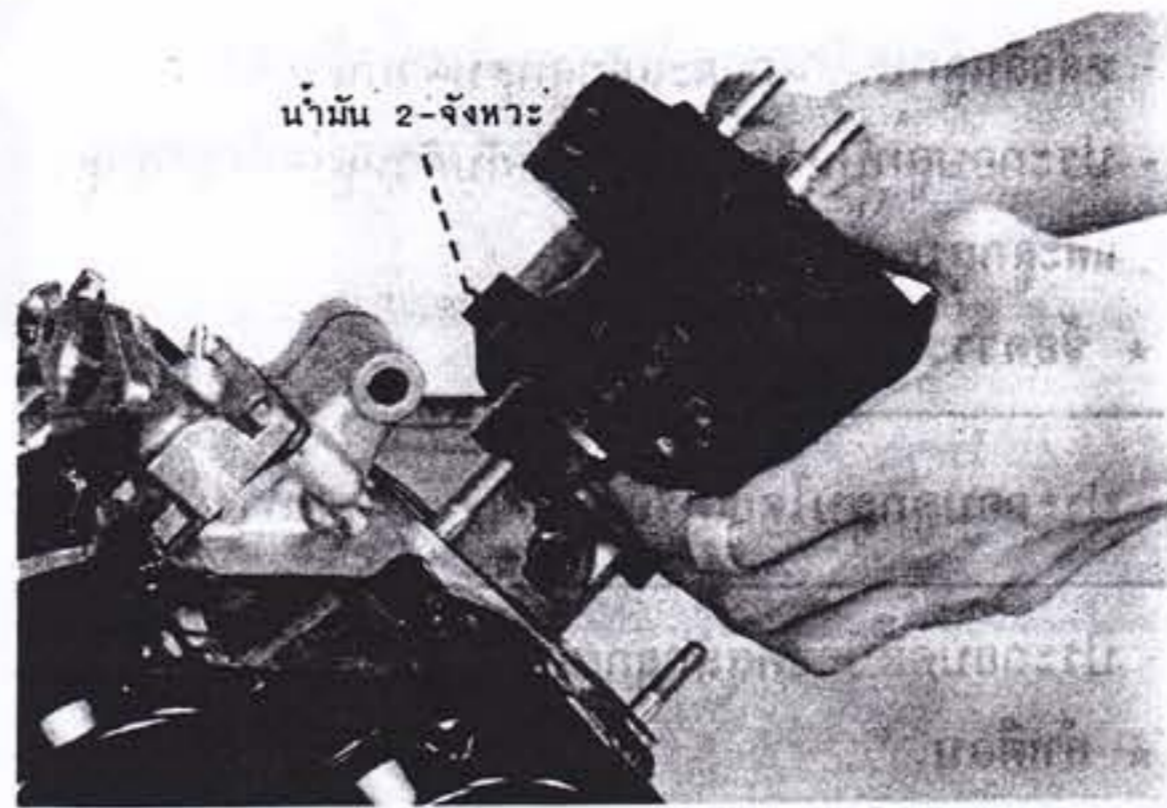
ห้ามขาย



- หล่อลื่นลูกสูบและแหวนด้วยน้ำมัน 2T
- ยกเสื้อสูบให้เหนือลูกสูบ ขณะกดปากแหวน

★ คำเตือน

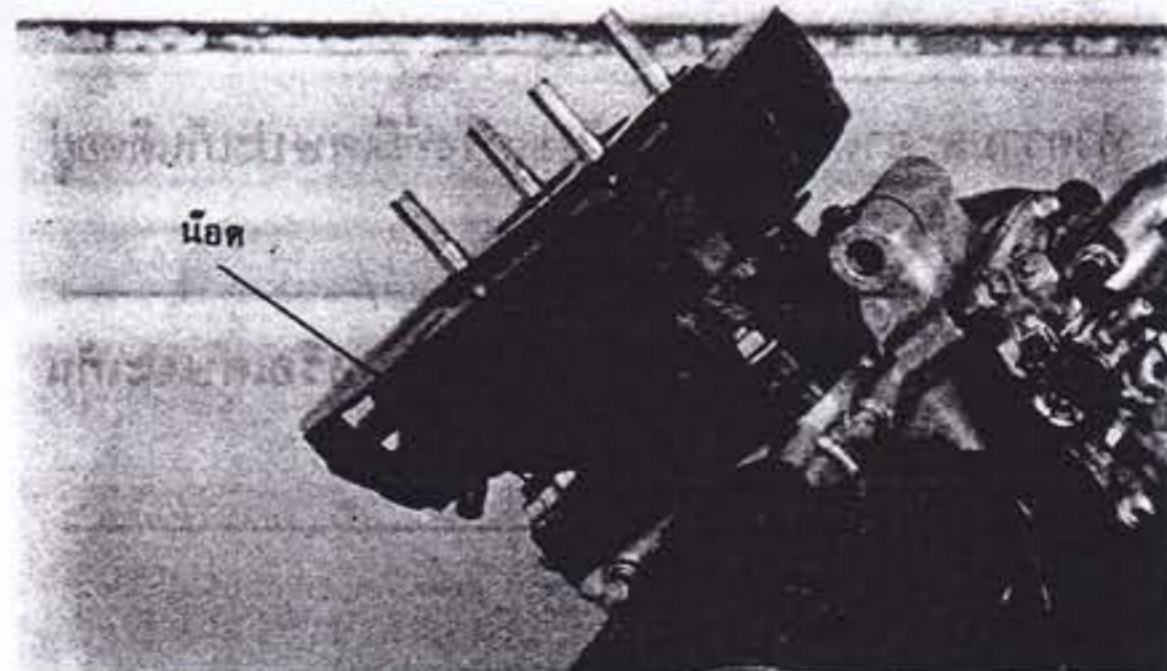
- อย่าหมุนเสื้อสูบเพราะจะทำให้ปากแหวนยื่นออกมา
เข้าช่องพอร์ตที่กระบอกสูบทำให้แหวนหัก



- ใส่เม็ดหัวแหวนและขันให้ได้ตามค่าที่กำหนด
- ค่าแรงบิด 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)
- ประกอบฝาสูบ (หน้า 6-3)

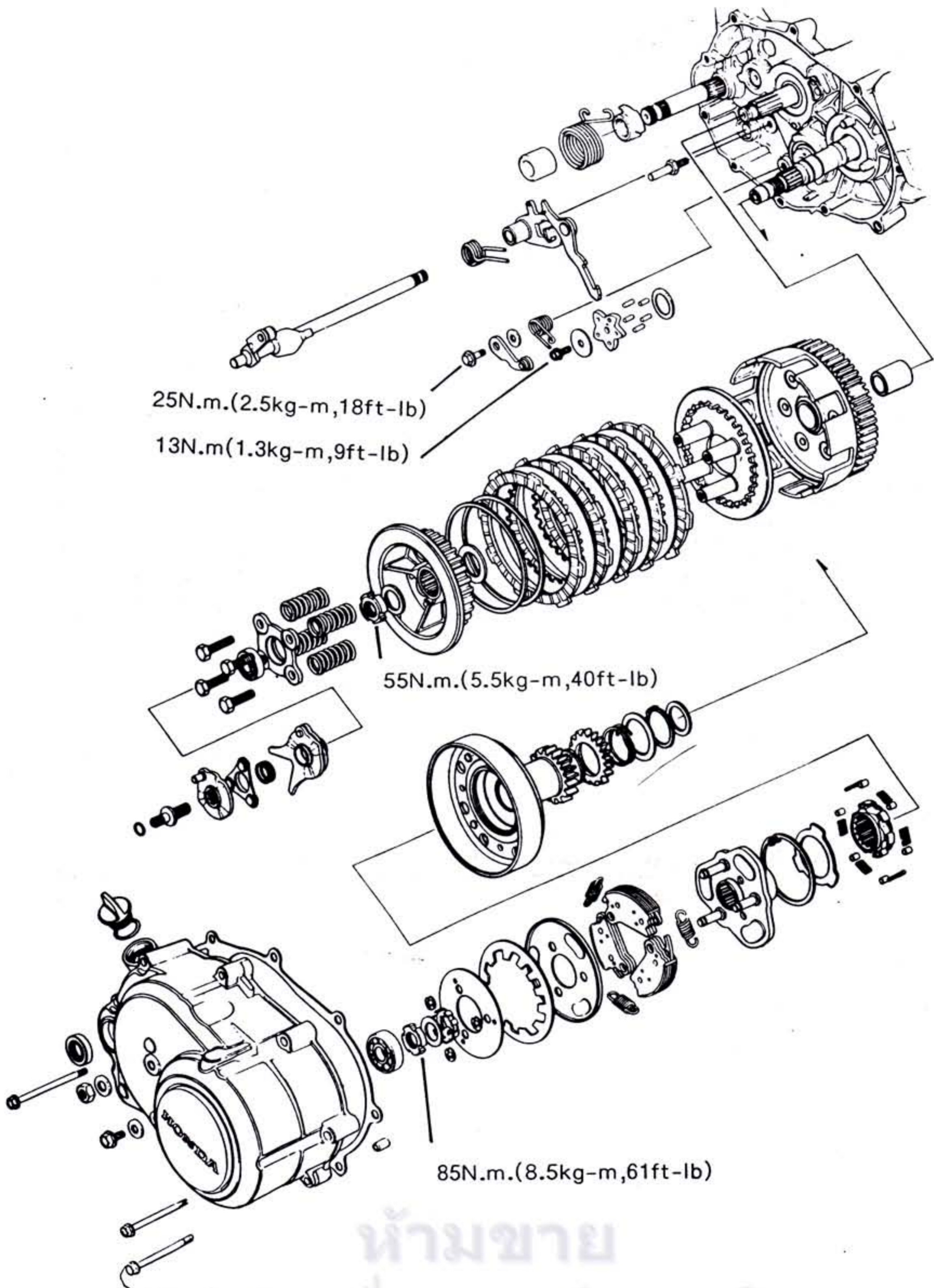
ติดเครื่องยนต์และเช็كدังต่อไปนี้

- กำลั้งอัดรั้ว
- เครื่องมีเสียงดังผิดปกติ
- ท่ออากาศตัวที่ 2 รั้ว



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



7. คลัทช์/ชุดสตาร์ท/ชุดเปลี่ยนเกียร์

รายละเอียดการบริการ	7-1	คลัทช์ขับเคลื่อน	7-11
ปัญหาข้อขัดข้อง	7-2	ขาเปลี่ยนเกียร์	7-16
ถอดฝาครอบคลัทช์	7-3	คันสตาร์ท	7-18
คลัทช์แรงเหวี่ยง	7-4	ประกอบฝาครอบคลัทช์	7-19

รายละเอียดการบริการทั่ว ๆ ไป

- การถอดฝาครอบข้างนี้ และประกอบฝาครอบคลัทช์ คลัทช์ ขาเปลี่ยนเกียร์และเยนเนอร์เรเตอร์ สามารถทำได้โดยไม่ต้องยกเครื่องออกจากเฟรม
- การปฏิบัติในการตรวจสอบให้ทำในขั้นตอนแรก

รายละเอียด

หน่วย มม. (นิ้ว)

รายการ		ค่ามาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม	
คลัทช์แรงเหวี่ยง	ผ้าคลัทช์แรงเหวี่ยง	1.5 (0.06)	1.0 (0.04)	
	ความโตภายในจานคลัทช์	20.020-20.041(0.7882-0.0780)	20.070(0.7902)	
	ความโตภายในเฟืองลดเสียง	26.020-26.041(1.0244-1.0252)	26.070(1.0264)	
	ความโตภายนอกจานคลัทช์	25.959-25.980(1.0220-1.0228)	25.930(1.0209)	
ความโตภายนอกเพลาช้อเหวี่ยง		19.965-19.980(0.7860-0.7866)	19.935(0.7848)	
คลัทช์ขับเคลื่อน	ความโตภายในเสื้อคลัทช์		23.000-23.021(0.9055-0.9063)	23.060(0.9079)
	ปลอกเสื้อคลัทช์	ความโตภายใน	16.991-17.009(0.6689-0.6696)	17.040(0.6709)
		ความโตภายนอก	22.959-22.980(0.9039-0.9047)	22.930(0.9028)
	ความยาวอิสระของสปริง		41.5 (1.63)	40.5 (1.59)
	ผ้าคลัทช์	ผ้าคลัทช์ A 4 แผ่น	2.992-3.008(0.1178-0.1184)	2.5(0.10)
		แผ่นคลัทช์ B	3.62-3.70(0.43-0.146)	3.1(0.12)
	แผ่นเหล็กและความโก่ง	ผ้าคลัทช์	0.1(0.003)	0.2(0.007)
		แผ่นเหล็ก	0.15(0.006)	0.2(0.007)
ความโตของเพลาช้อ		16.966-16.984(0.6680-0.6687)	16.935(0.6667)	

ค่าแรงบิด

น็อตล็อกคลัทช์แรงเหวี่ยง	85N.m.(8.5kg-m,61ft-lb)
น็อตล็อกคลัทช์ขับเคลื่อน	55N.m.(5.5kg-m,40ft-lb)
โบลท์ยึดแกนลิคกระปุกเกียร์	25N.m.(2.5kg-m,18ft-lb)
แผ่นลิคกระปุกเกียร์	13N.m.(1.3kg-m,9ft-lb)



เครื่องมือพิเศษ

คีมต่างแหวน	07914-3230001
ตัวดูดลูกปืน 12 มม	07936-1660001
ด้ามตอกลูกปืน 12 มม	07936-1660100

เครื่องมือธรรมดา

ด้ามตอก	07749-0010000
หัวตอกลูกปืน 28 x 30 มม	07946-1870100
ด้ามตอบล็อก	07716-0020500
ตัวขัดเฟือง	07724-0010100

7-1

ปัญหาข้อขัดข้อง

การทำงานของคลัทช์ผิดปกติสามารถปรับได้ที่ระบบ

คลัทช์

คลัทช์ฉีกขณะเร่งเครื่อง

- แก้ไขโดยการปรับตั้ง
- ผ่าคลัทช์สึก
- สปริงเสีย
- คลัทช์แรงเหวี่ยงเสีย

รต่วงช้าคลัทช์จับไม่สนิท

- แก้ไขโดยการปรับตั้ง
- แผ่นเหล็กสึก
- แผ่นลูกเบี้ยวคลัทช์สึก
- คลัทช์แรงเหวี่ยงสึก

ขาเปลี่ยนเกียร์

- เข้าเกียร์ยาก
- ขาเลื่อนเกียร์สึก
- แผ่นล็อกและสลักสึก
- ไบรท์แผ่นล็อกหลวม
- ปรับตั้งคลัทช์ไม่ถูกต้อง

ระบบส่งกำลังของเกียร์หลุด

- แชนล็อกกระปุกเกียร์สึก
- แผ่นล็อกกระปุกเกียร์สึก
- ไบรท์ยึดแผ่นล็อกหลวม

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



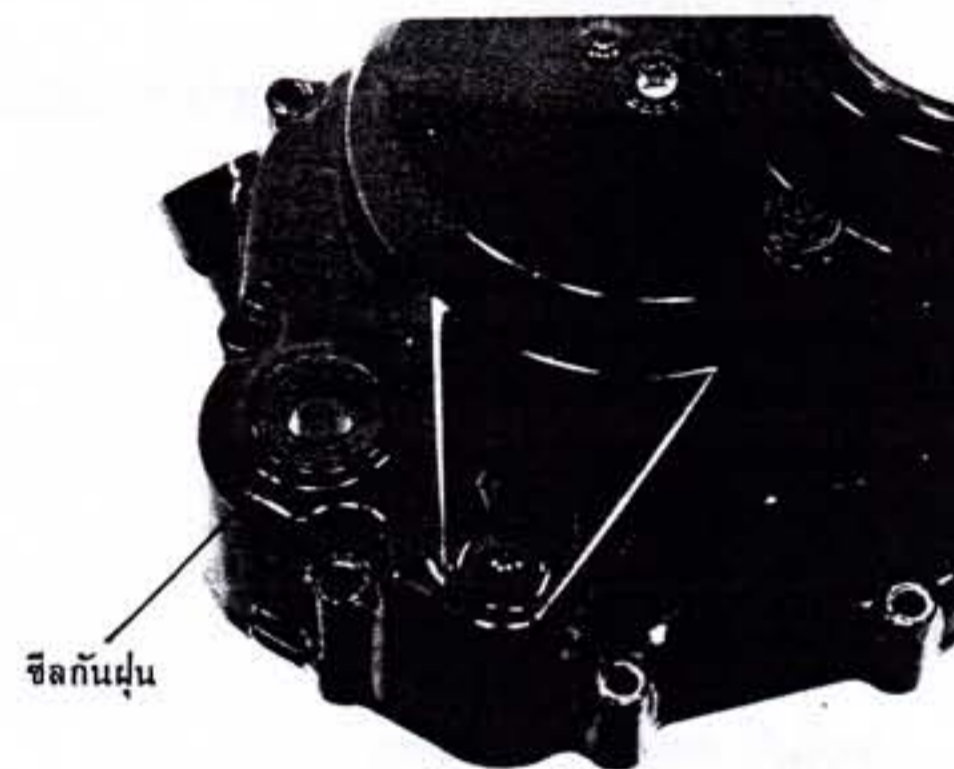
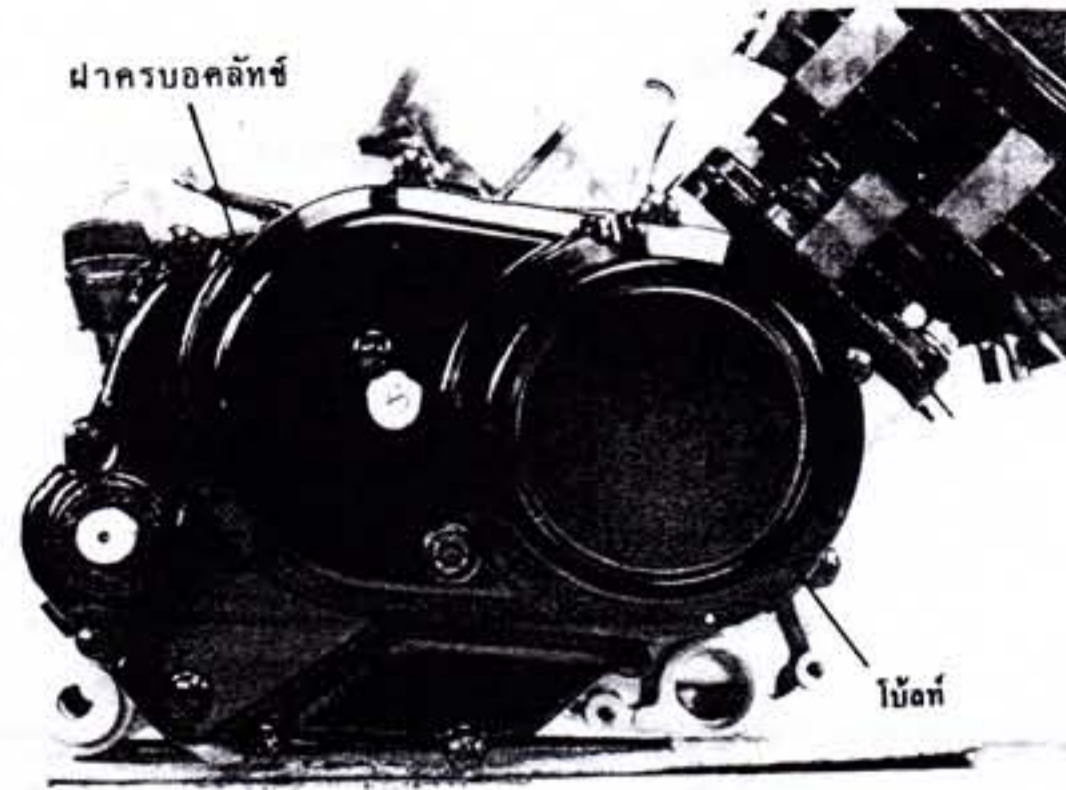
ถอดฝาครอบคลัทช์

- ถ่ายน้ำมันเกียร์ (หน้า 2-2)
- ถอดส่วนประกอบต่อไปนี้
- พักเท้าข้างขวา (หน้า 11-13)
- คลายน็อตปรับเบรคหลัง
- สปริงเบรคและสปริงสวิทช์ไฟเบรคหลัง
- ขาสตาร์ท
- ขาเกียร์ (หน้า 5-2)

- ถอดน็อตฝาครอบคลัทช์และฝาครอบ
- ถอดลูกปืนคลัทช์ และสปริง
- ถอดปะเก็น และบูช

เปลี่ยนซีลแกนสตาร์ทและลูกปืน

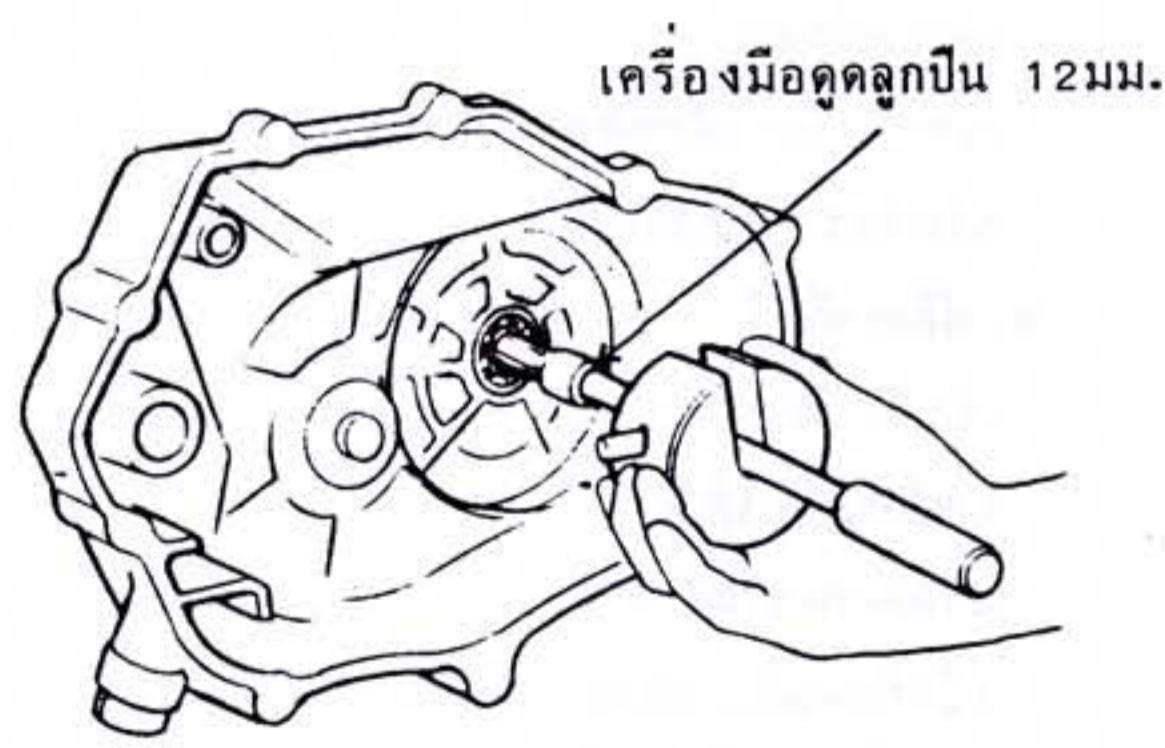
- ตรวจสอบซีลแกนสตาร์ทที่ฝาครอบคลัทช์ว่าสึกหรือเสียหายให้เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น



- ถอดลูกปืนออกจากฝาครอบคลัทช์แสดงดังรูป

เครื่องมือ

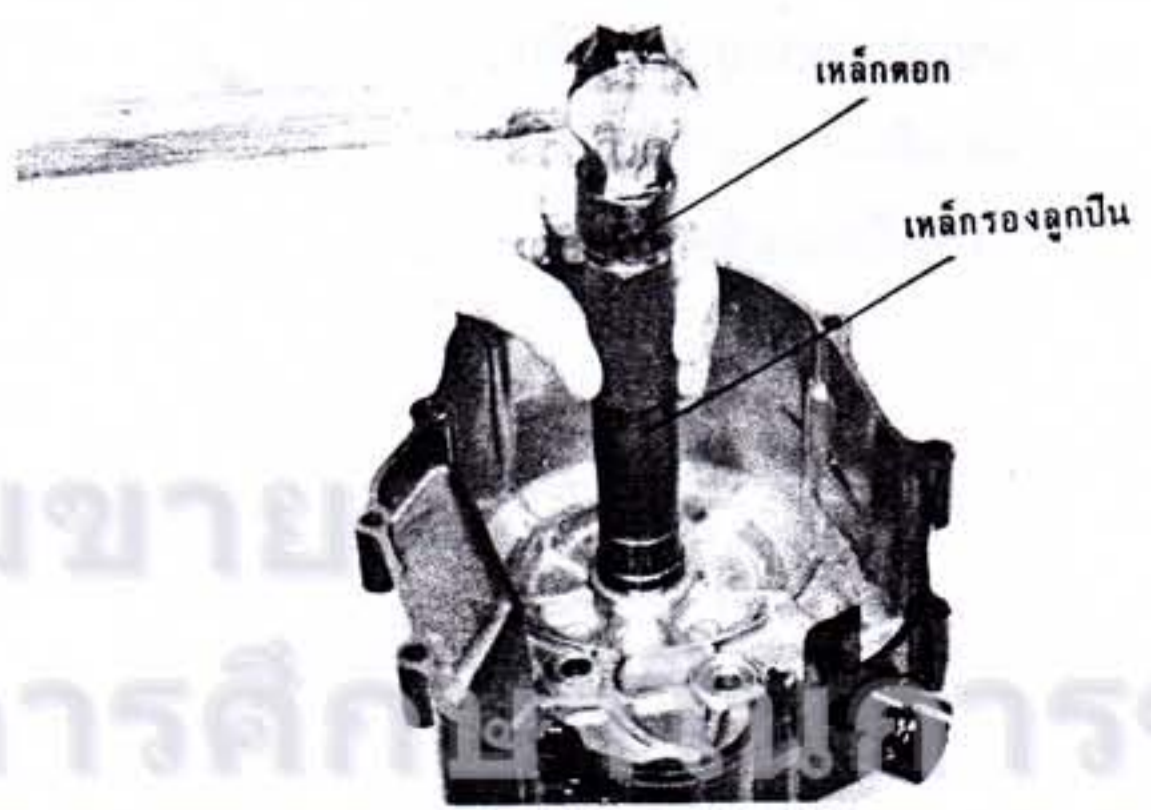
ตัวดูดลูกปืน 12 มม	07936-1660001
ตัวตอกลูกปืน 12 มม	07936-1660100
ค้อนน้ำหนัก	07741-0010201



ใส่ลูกปืนใหม่
เครื่องมือ

- ค้อนตอก
- ตัวตอก 28 x 30
- ★ ข้อควรระวัง

- ประกอบลูกปืนใหม่ให้ด้านที่เป็นซีลลงด้านล่าง

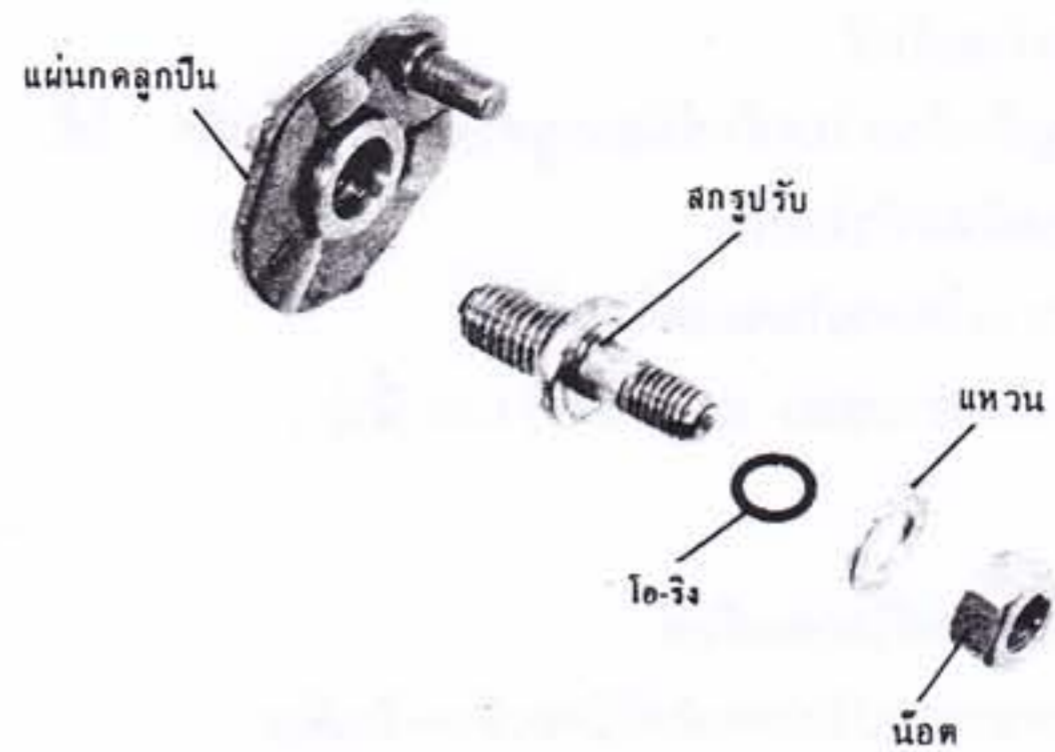


ห้ามขาย



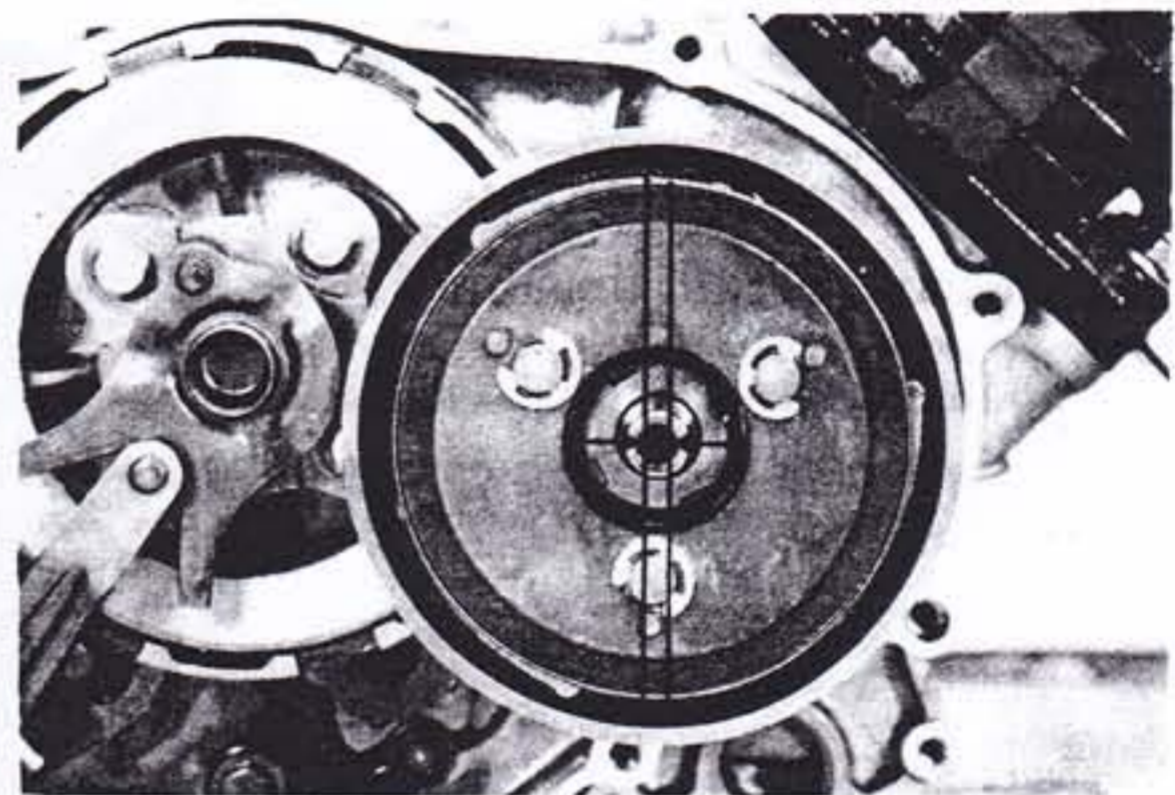
ชุดตัวปรับคลัทช์

- ถอดน็อตล็อกและแหวนของสกรูปรับคลัทช์
- ถอดตัวปรับคลัทช์จากฝาครอบคลัทช์
- เช็ควินสันส่วนทั้งชุดมีการสึกหรอหรือเสียหาย
- เปลี่ยนชิ้นส่วนที่จำเป็น



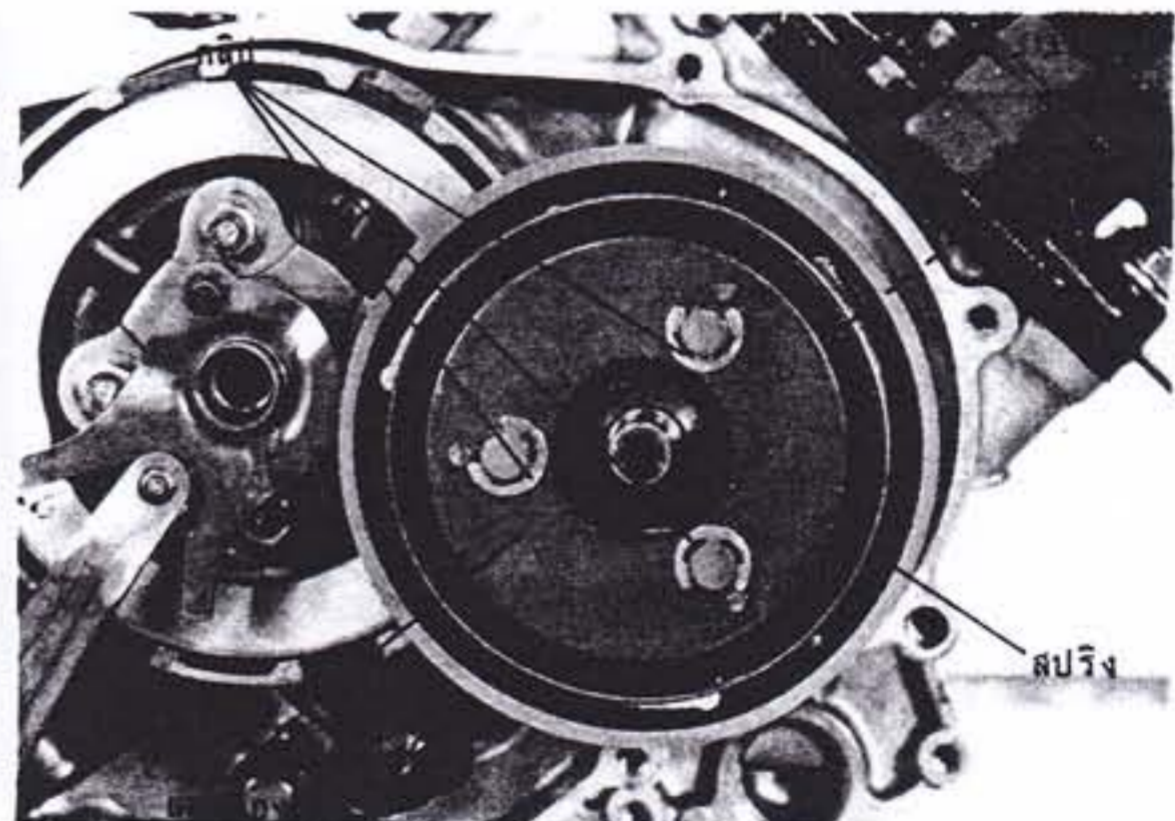
คลัทช์แรงเหวี่ยง

- ตรวจสอบผ้าคลัทช์แรงเหวี่ยง
- วัดความหนาของผ้าคลัทช์แรงเหวี่ยง
- ค่าจำกัดการซ่อม : 1.0 มม (0.04 นิ้ว)

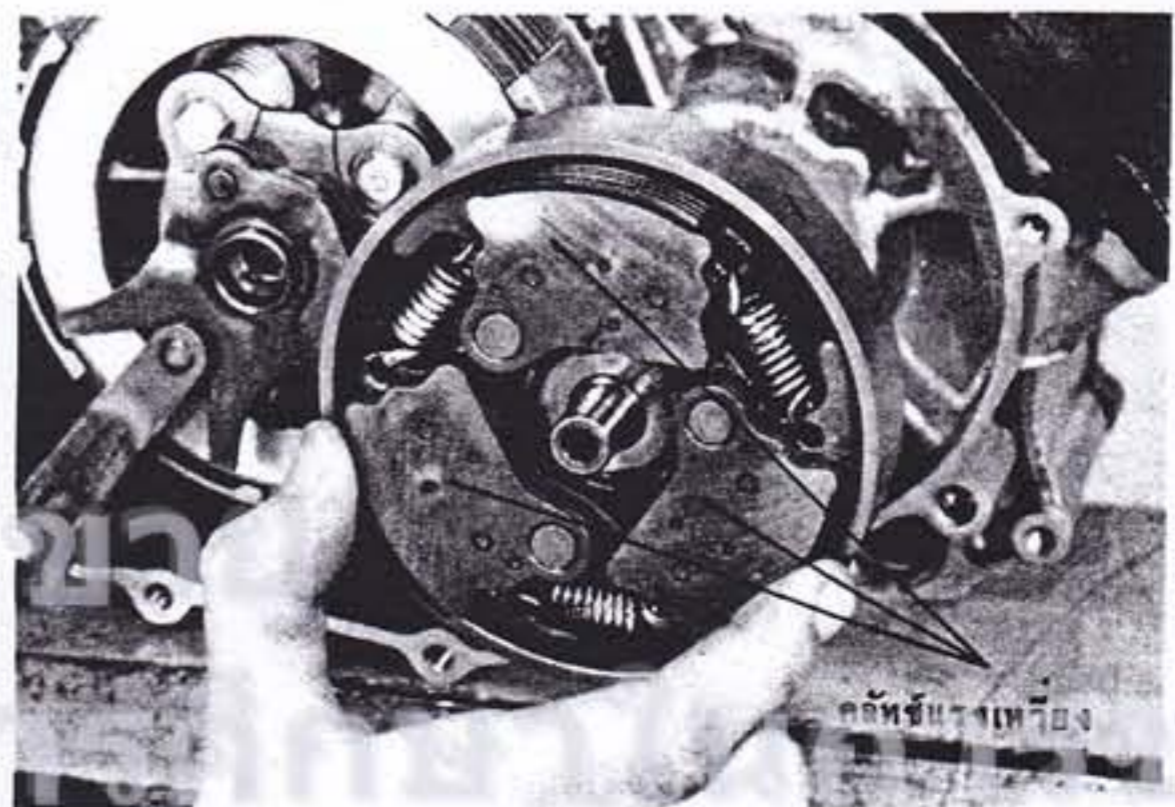


ถอดชุดแรงเหวี่ยง

- ถอดคลีบล็อก แผ่นยึด สปริงกดคลัทช์และแหวน



- ถอดคลัทช์แรงเหวี่ยงออก



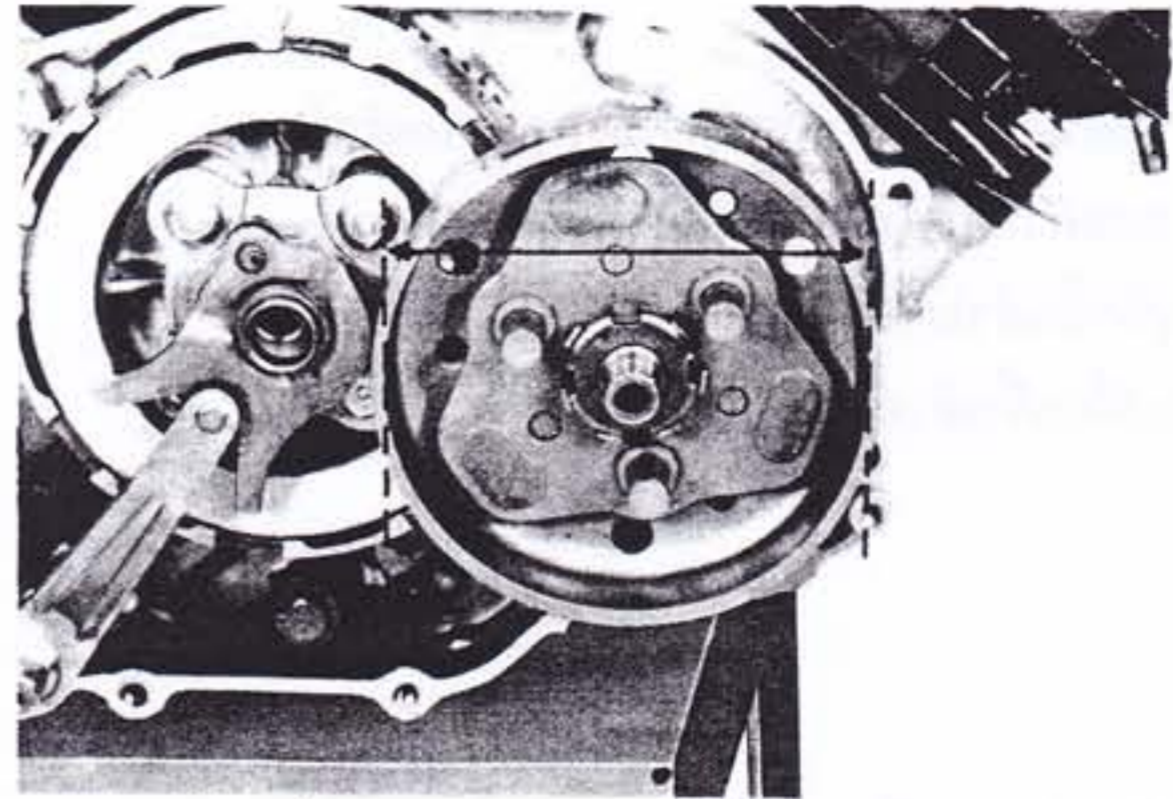
ห้าม

เอกสารจัดทำเพื่อการค้า
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ตรวจดรัมคลัทช์

- เช็คดูข้างในดรัมคลัทช์มีรอยขีดขูดหรือดูลอยสึก ให้เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น
- วัดความโตภายในของดรัมคลัทช์
- ค่าจำกัดการซ่อม 102.3 มม (4.03 นิ้ว)

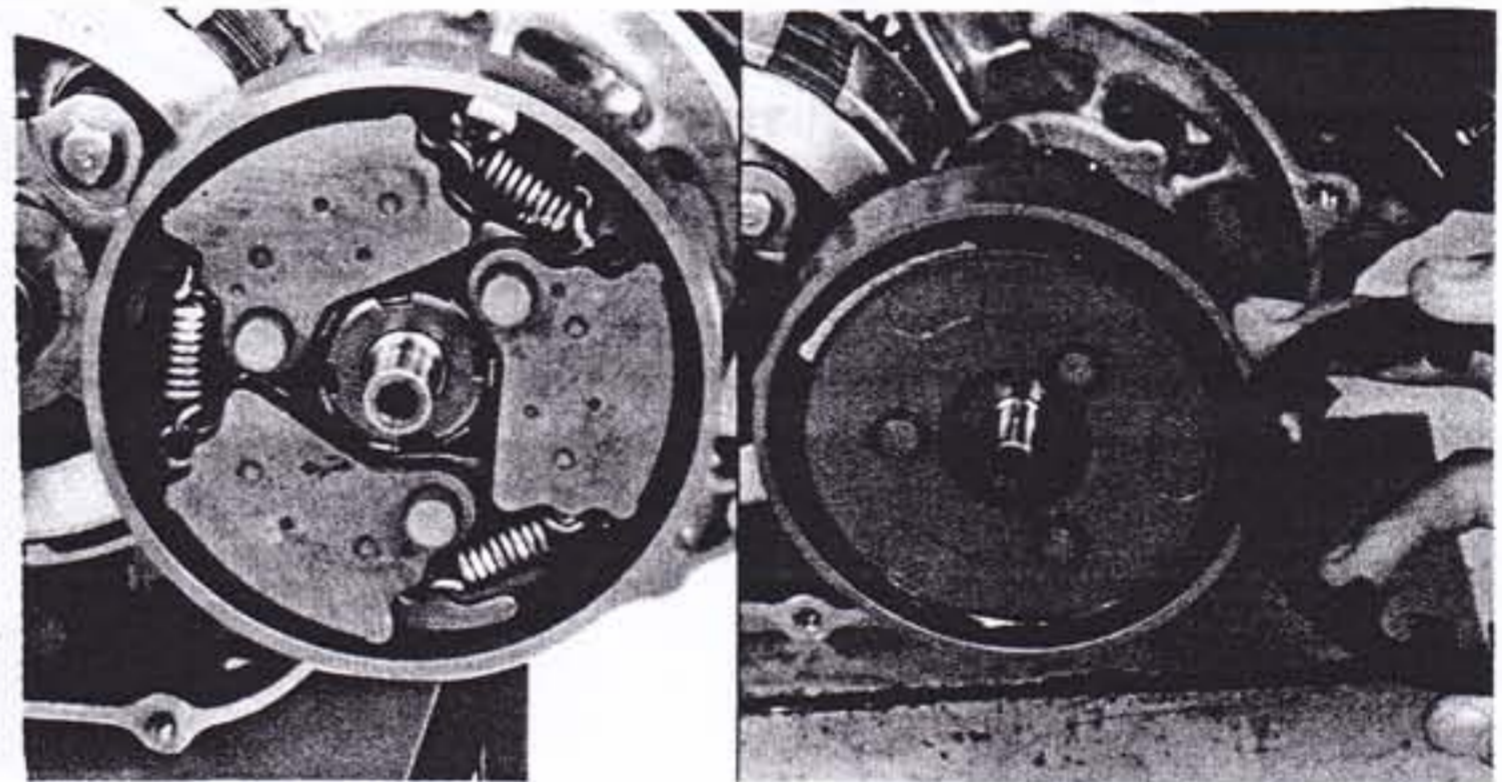


ตรวจสอบสปริงกดคลัทช์

- ตรวจสอบสปริงกดคลัทช์มีรอยสึกหรือเสีย
- เปลี่ยนสปริงกดคลัทช์ ถ้าจำเป็น

ตรวจสอบค้อน้ำหนัก

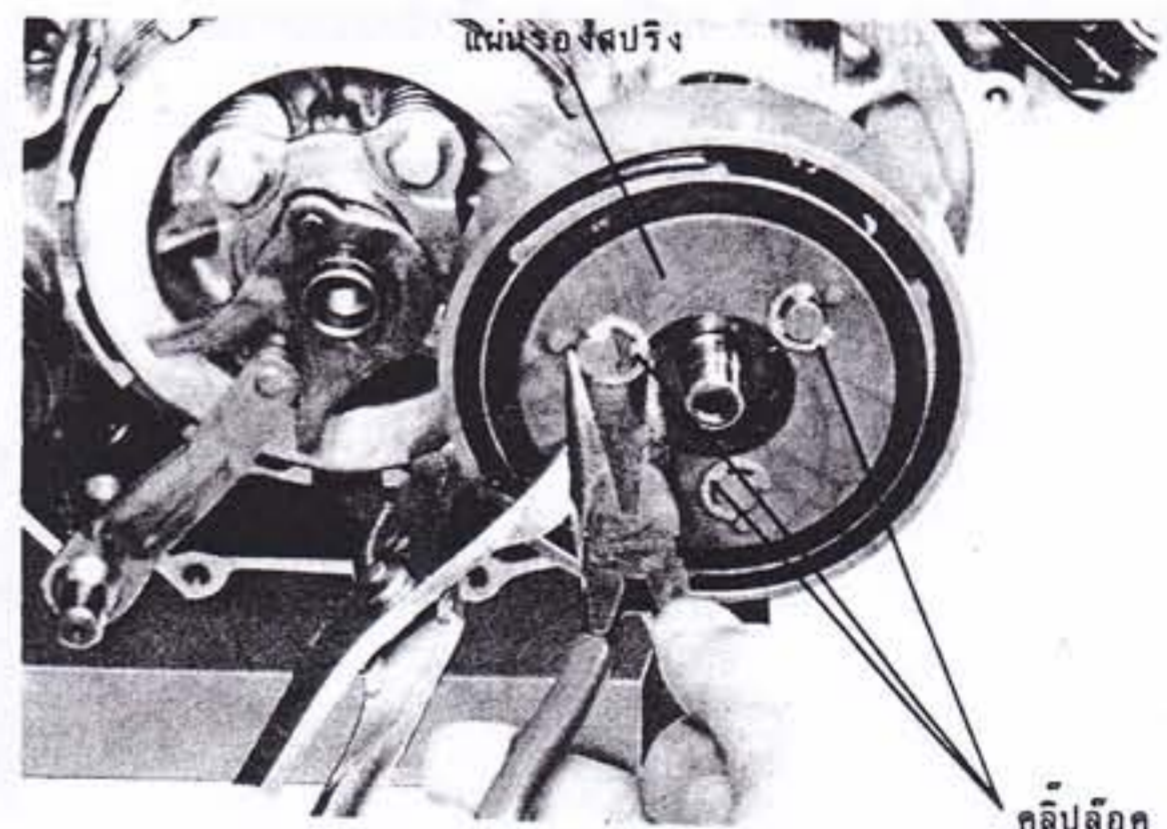
- ประกอบค้อน้ำหนักที่แสดงในรูป
- ประกอบแหวนและสปริงกดคลัทช์



- ประกอบแผ่นเหล็กและคลีบบังรูป

*** ข้อควรระวัง**

- เปลี่ยนคลีบบังใหม่ เมื่อประกอบแผ่นเหล็กเข้าไป



ถอดชุดแรงเหวี่ยง

- คลีบบังลื่นค้อน็อต



ห้าม

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในคู่มือซ่อม

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

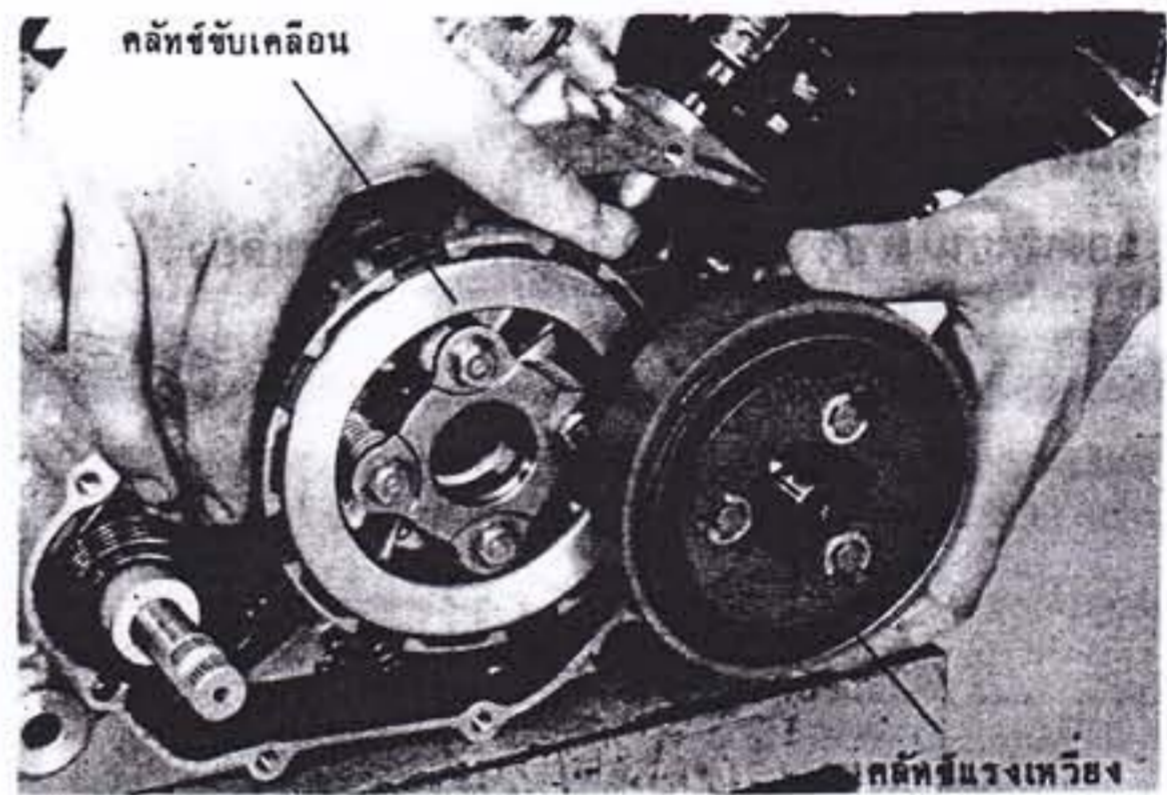
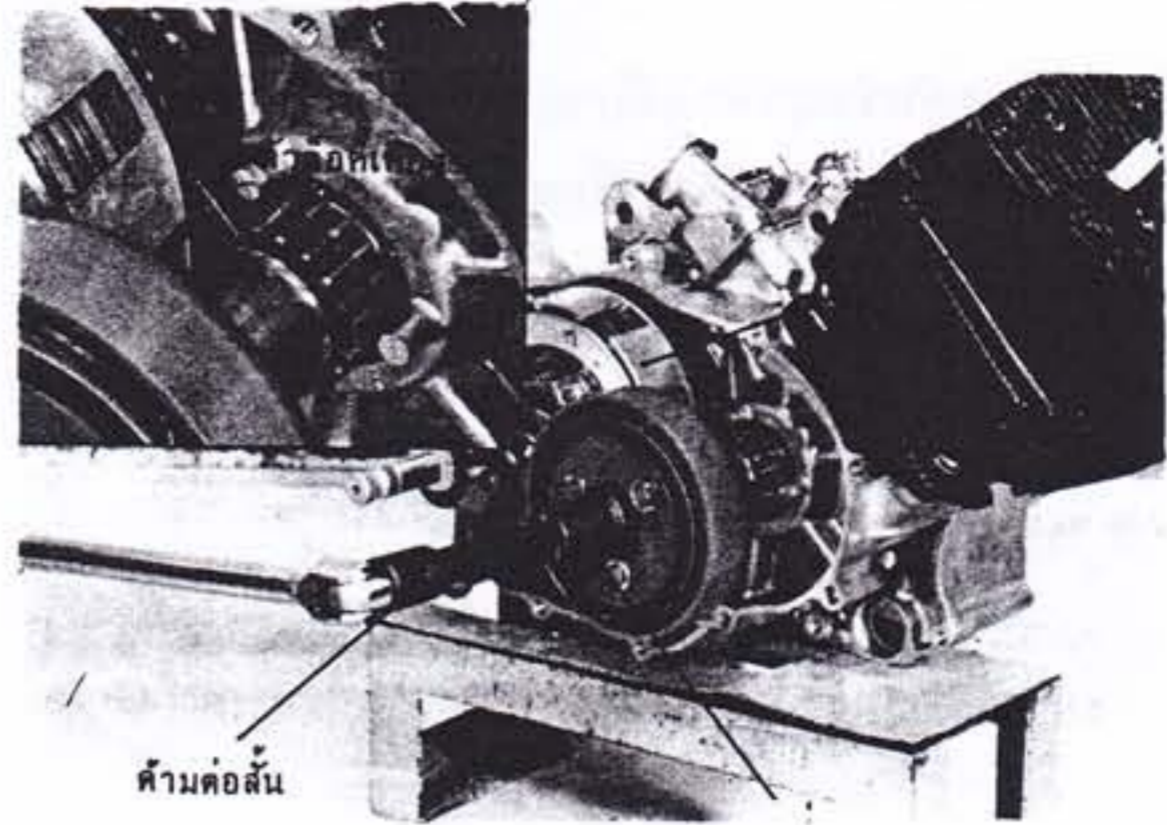


- ประกอบเฟืองลิ้อระหว่างเฟืองขับชุดไพรมารีและเฟืองตาม

เครื่องมือ

- ประแจสี่ขา 20 x 24 มม 07716-0020100
- ก้านต่อสี่ขา 07716-0020500
- เฟืองลิ้อค 07724-0010100

- ถอดน็อตล็อกและแหวนออกจากคลัทช์ขับเคลื่อน (หน้า 7-11)
- ถอดคลัทช์แรงเหวี่ยงและคลัทช์ขับเคลื่อน

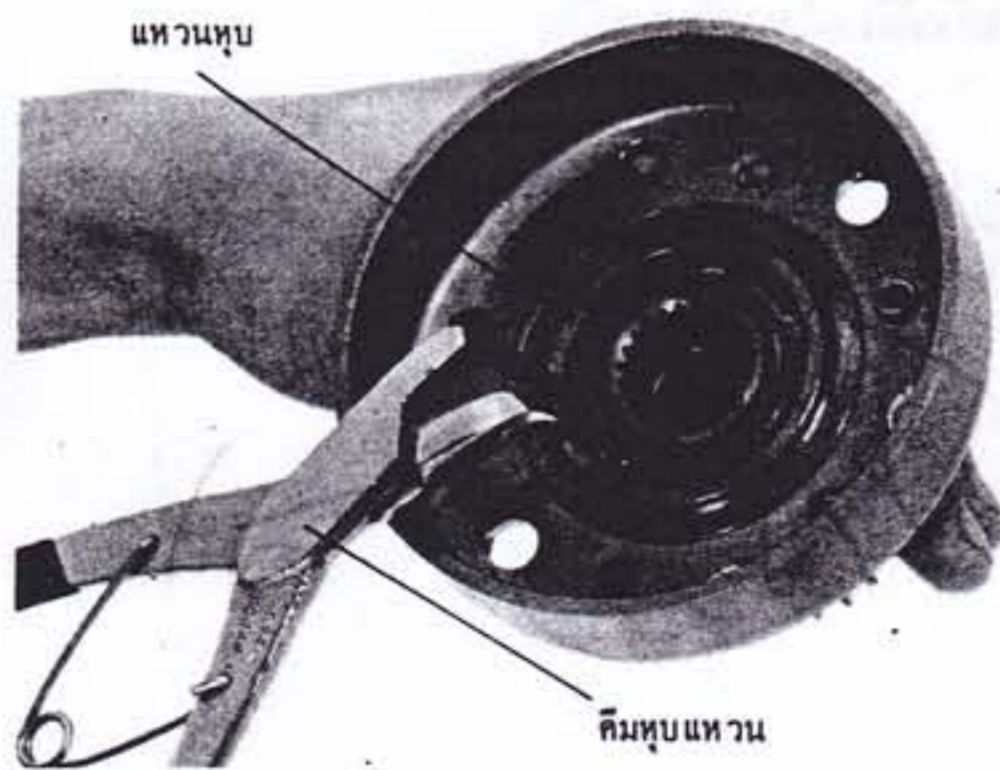


ชุดคลัทช์แรงเหวี่ยง

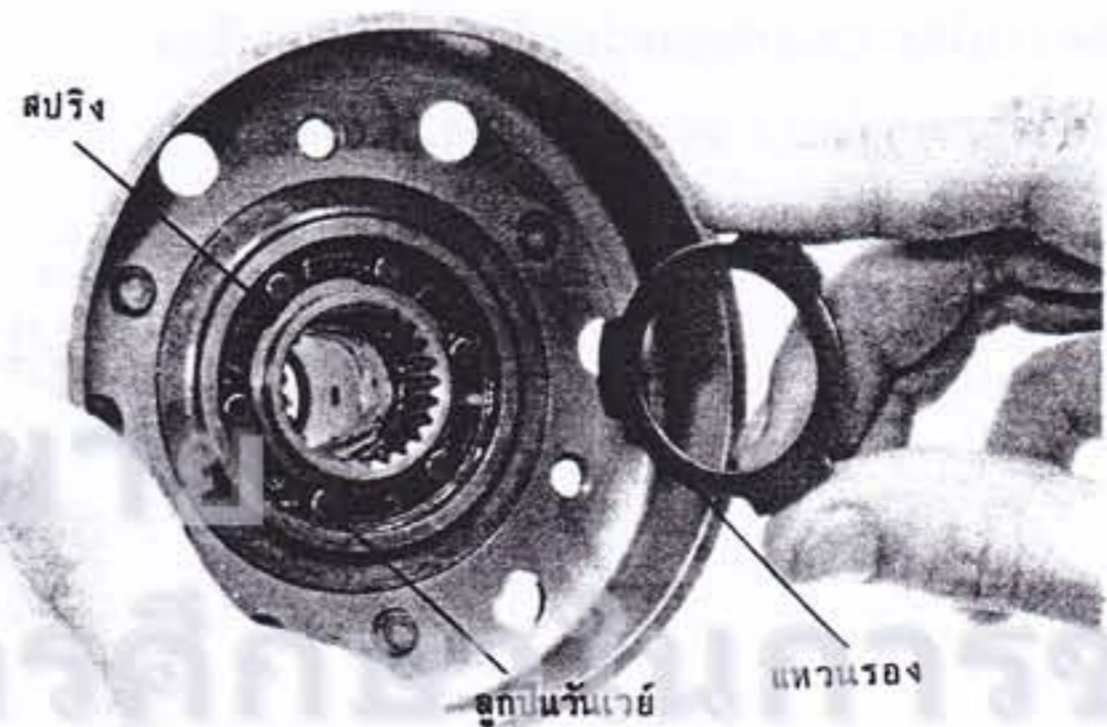
- ถอดแหวนลิ้อออกจากดรัมด้วยคีมหุบแหวน

เครื่องมือ

- คีมหุบแหวน 07914-3230001



- ถอดแหวน ลูกปืนและสปริงกันกลับออกจากดรัม
- เช็คลูกปืนและสปริงกันกลับให้ดูว่าสึกหรือเสีย ให้เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น

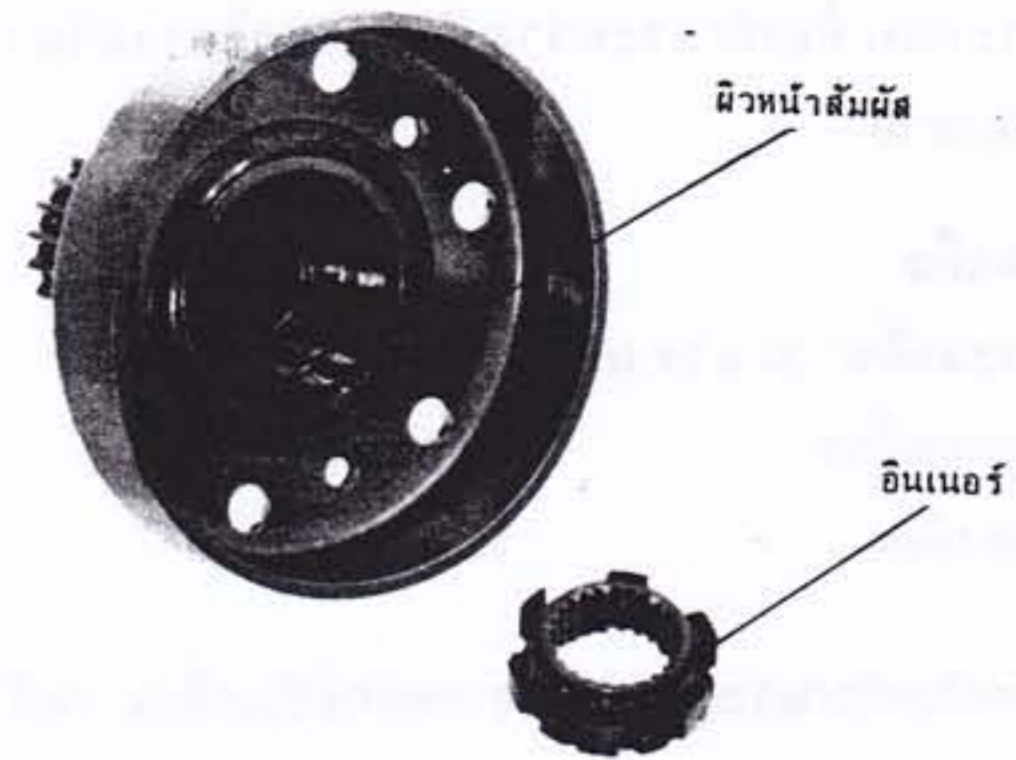


ห้ามทำ

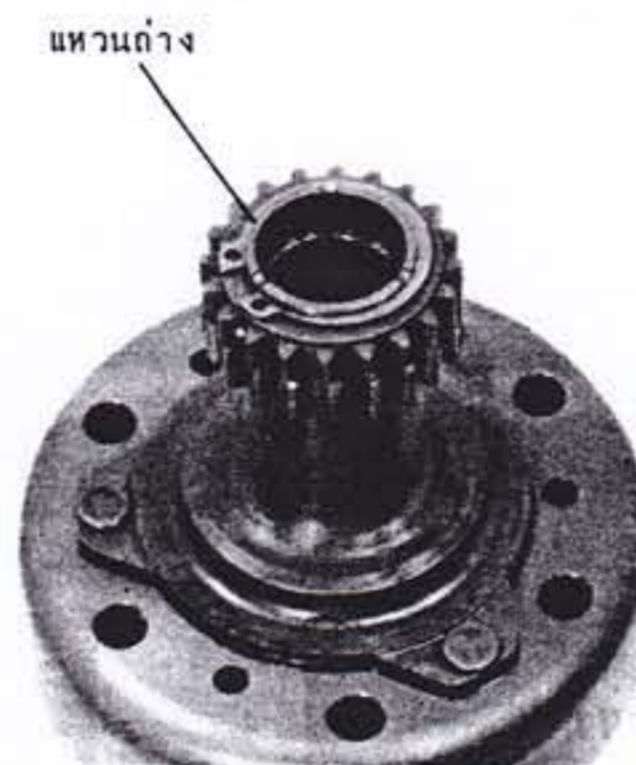
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานิตยสารรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



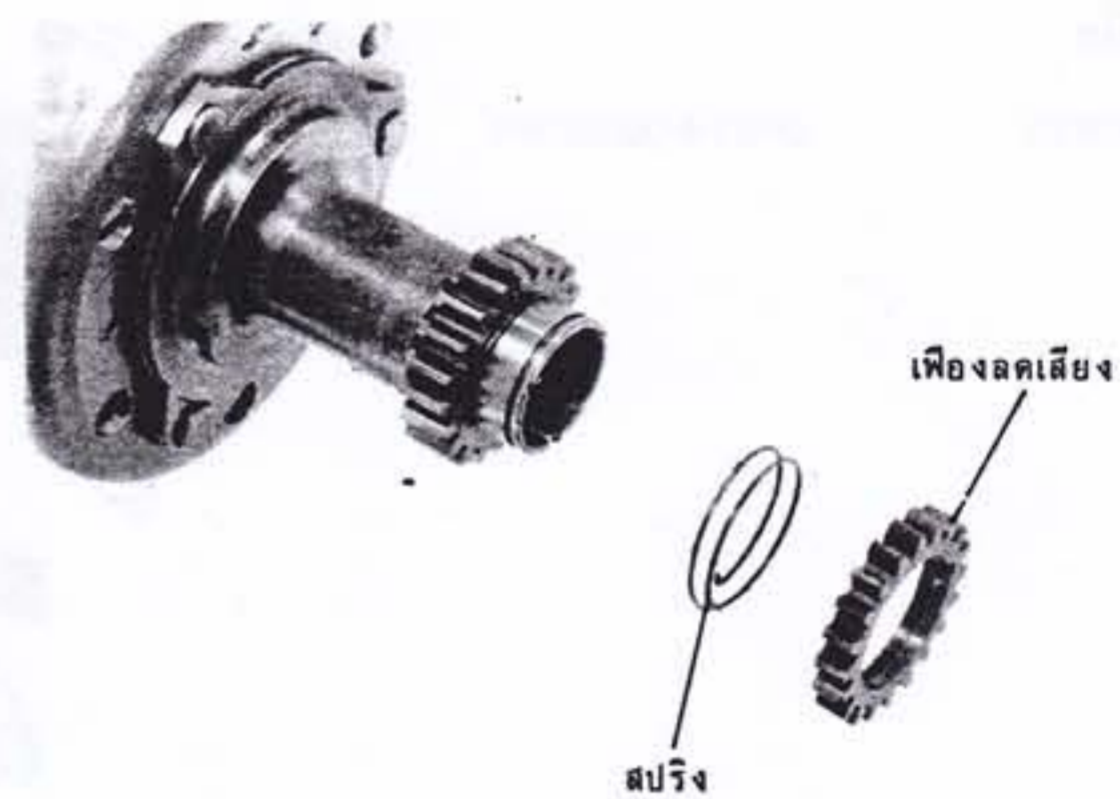
- เช็คลูกปืนคลัทช์หมุนทางเดียวและดูที่ผิวหน้าในดรัม ลูกปืนคลัทช์หมุนทางเดียวว่าสึกหรือเสีย ให้เปลี่ยนใหม่ ถ้าจำเป็น



- ถอดแหวนล็อกด้วยคีมถ่างแหวน **เครื่องมือ**
- คีมถ่างแหวน 07914-3230001
- ถอดแหวน สปริงเฟืองลดเสียงและเฟืองลดเสียง



- เช็ควัสดุพื้นเฟืองลดเสียงและสปริงเฟืองลดเสียงดูว่าสึกหรือเสีย ให้เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น



- วัดความโตภายในของเฟืองลดเสียง
- ค่าจำกัดการซ่อม 26.070 มม (1.0264 นิ้ว)
- วัดความโตภายนอกของดรัมคลัทช์ที่เฟืองลดเสียง
- ค่าจำกัดการซ่อม : 25.930 มม (1.0209 นิ้ว)

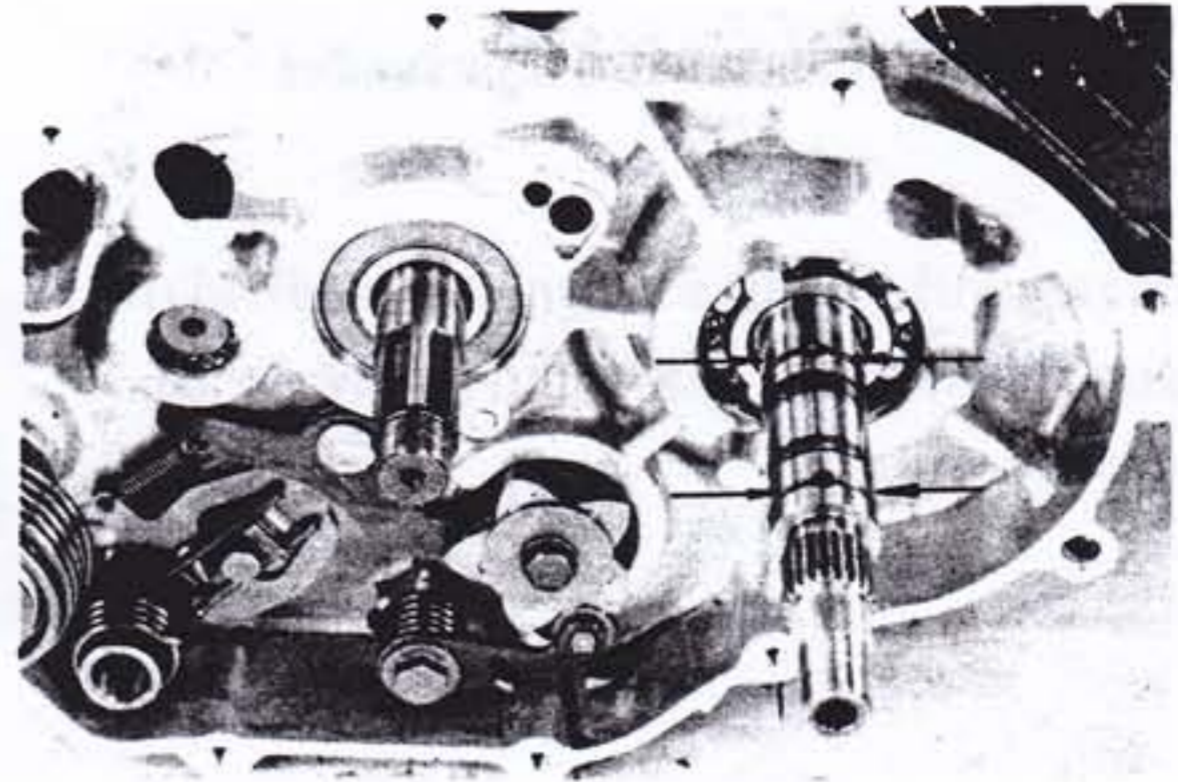


ห้ามขาย



ตรวจสอบบูชคลัทช์แรงเหวี่ยง

- ตรวจสอบบูช
- เปลี่ยนถ้าคูมีรอยหรือขูดขีดหรือถ้าสึกมาก ดังนั้นผิวหน้าจะแดงปรากฏมากกว่า 3/4 ของผิวหน้าทั้งหมด
- วัดความโตภายนอกของเพลาช้อเหวี่ยง 2 จุด
- ค่าจำกัดการซ่อม 19.935 มม (0.7848 นิ้ว)



ตรวจสอบคลัทช์แรงเหวี่ยง

- ประกอบปลายของสปริงลดเสียงเข้ากับร่องบนเฟืองลดเสียงดังรูป
- ประกอบเฟืองลดเสียงและสปริงเฟืองลดเสียงเข้าปลายของดรัมคลัทช์ นำปลายของสปริงเข้ากับร่องที่ดรัมคลัทช์
- หมุนเฟืองลดเสียงไปทางซ้ายจนกระทั่งสปริงอยู่ในร่องของเฟืองลดเสียงพอดี
- ใส่แหวนเข้ากับดรัมคลัทช์
- ใส่แหวนล็อกด้วยคีมถ่าง

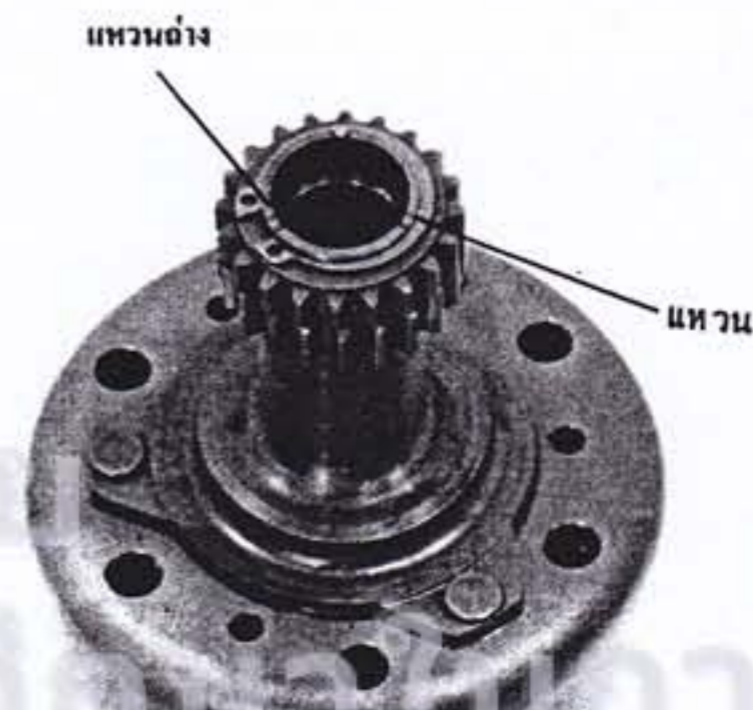
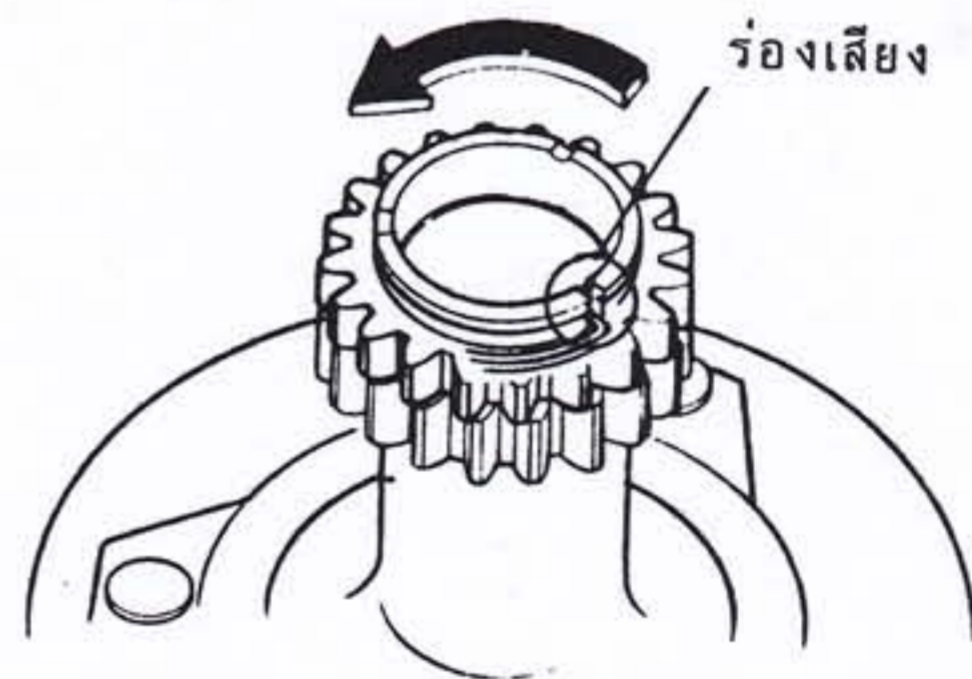


เครื่องมือ

คีมถ่าง 07914-3230001

★ ข้อควรระวัง

- หลังจากการประกอบ ทำจนแน่ใจว่าเฟืองลดเสียงหมุนตัวคล่อง



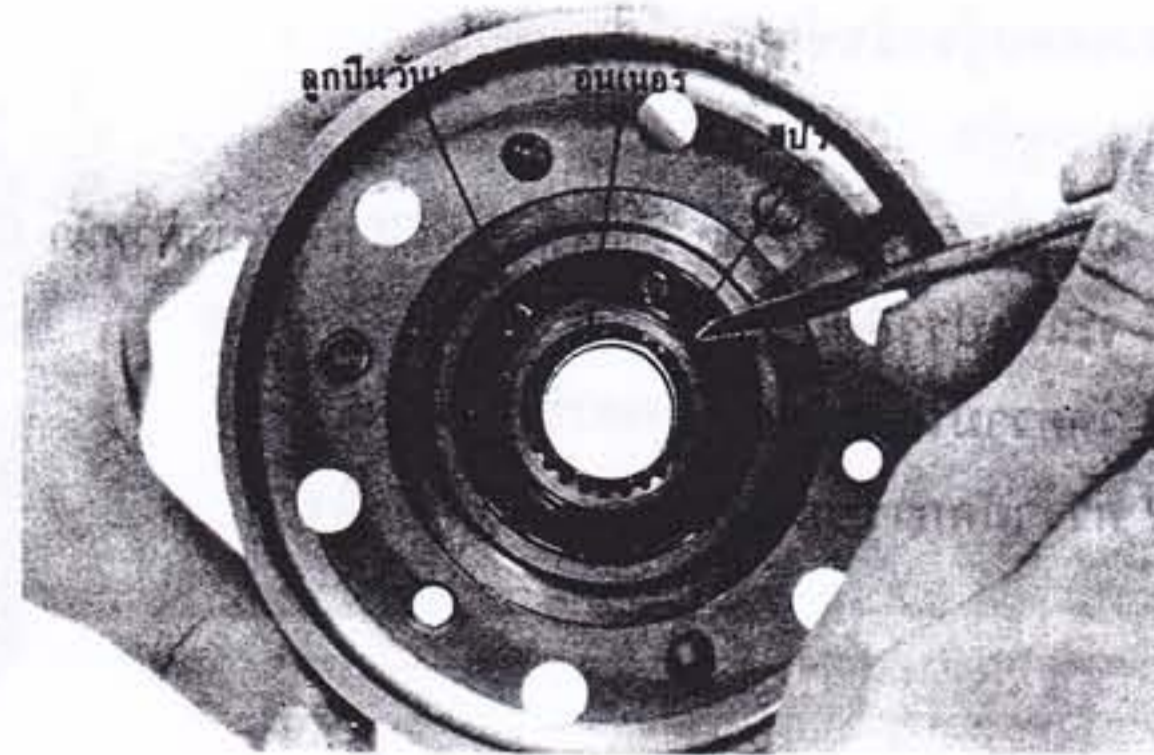
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาค้นคว้าและการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ประกอบลูกปืนวันเวย์คลัทช์เข้ากับดรัมคลัทช์

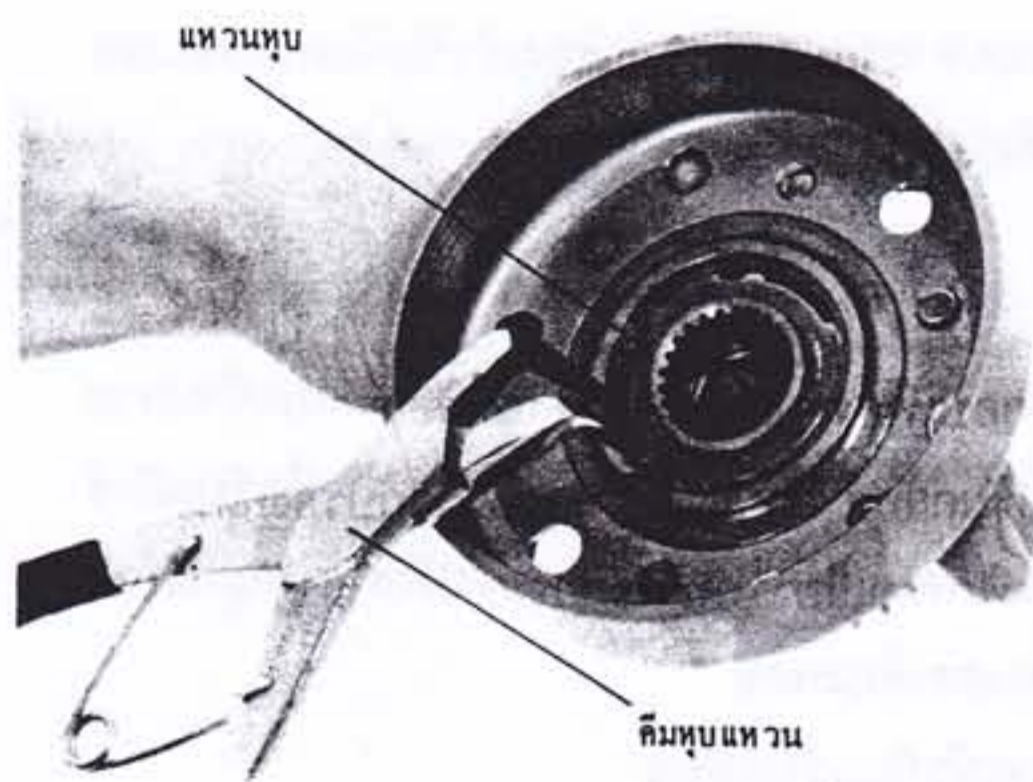
- ประกอบสปริงกันกลับเข้ากับลูกปืนวันเวย์คลัทช์ตัวใน
- ขณะใส่สปริงกันกลับ ให้ใส่ลูกปืนโรเลอร์เข้ากับวันเวย์คลัทช์ดังรูป



- ใส่แหวนรองเข้ากับวันเวย์คลัทช์

- ใส่แหวนล็อกเข้ากับดรัมคลัทช์ด้วยคีมหุบแหวนเครื่องมือ

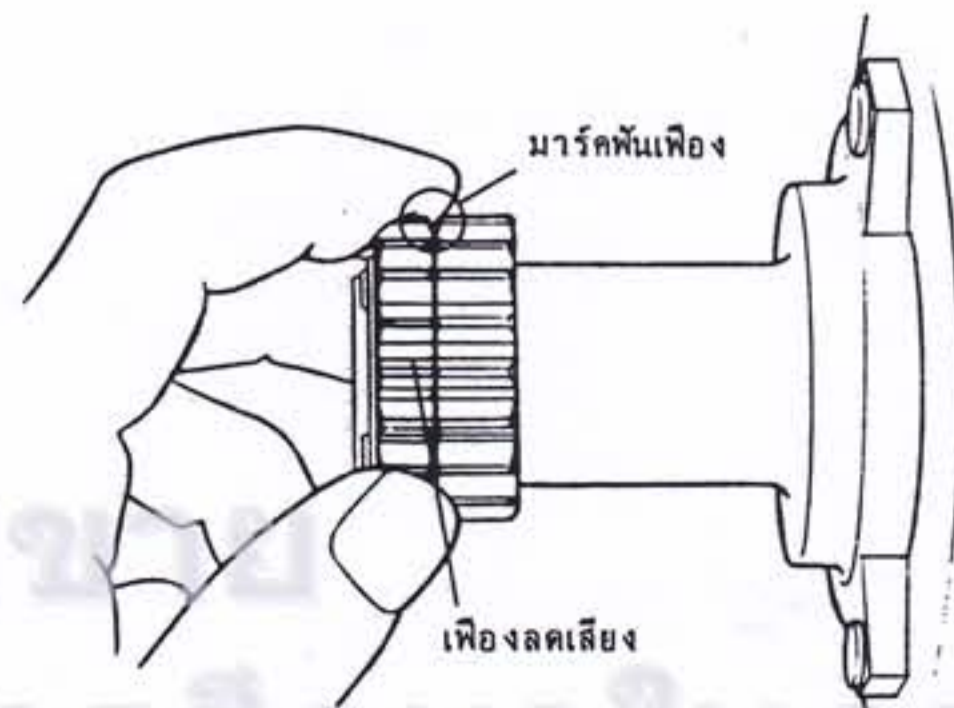
คีมหุบแหวน 07914-3230001



- ใส่ชุดคลัทช์แรงเหวี่ยงและเช็คการหมุนของลูกปืนวันเวย์คลัทช์



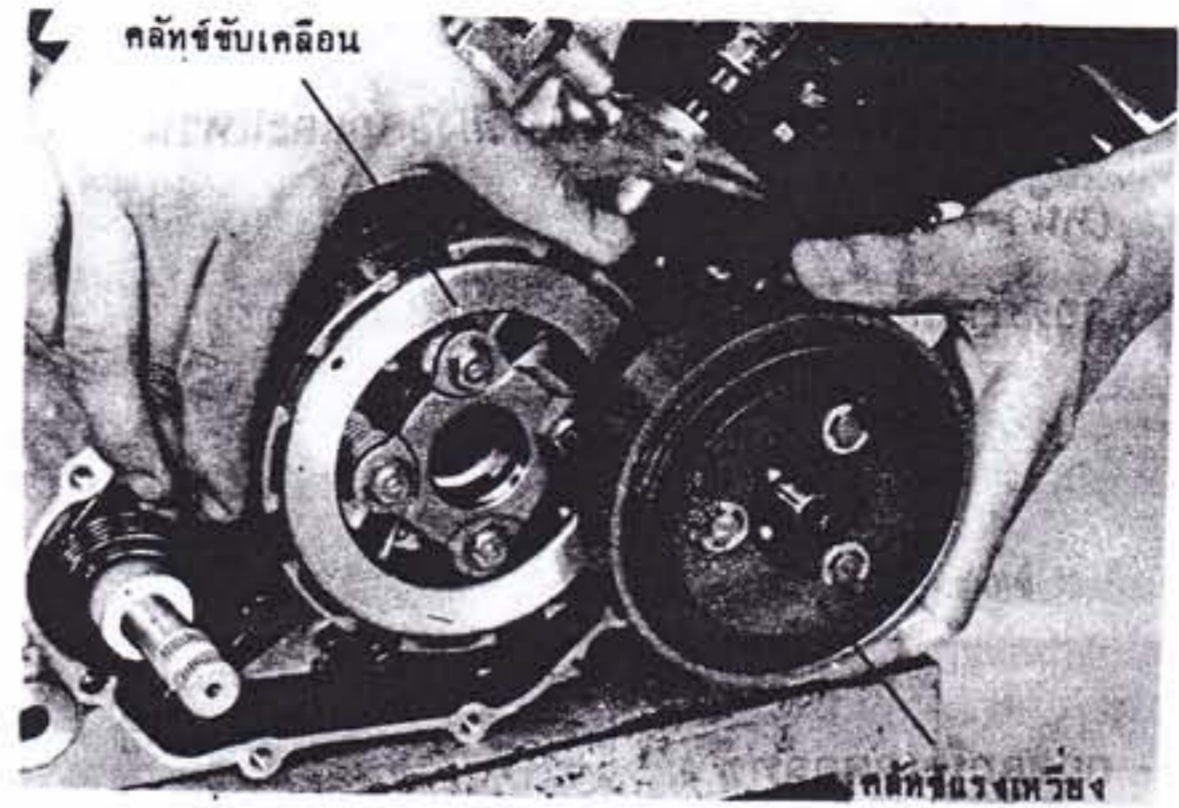
- หมุนเฟืองลดเสียงโดยให้ฟันเฟืองของเฟืองลดเสียงตรงกับเฟืองของดรัมคลัทช์



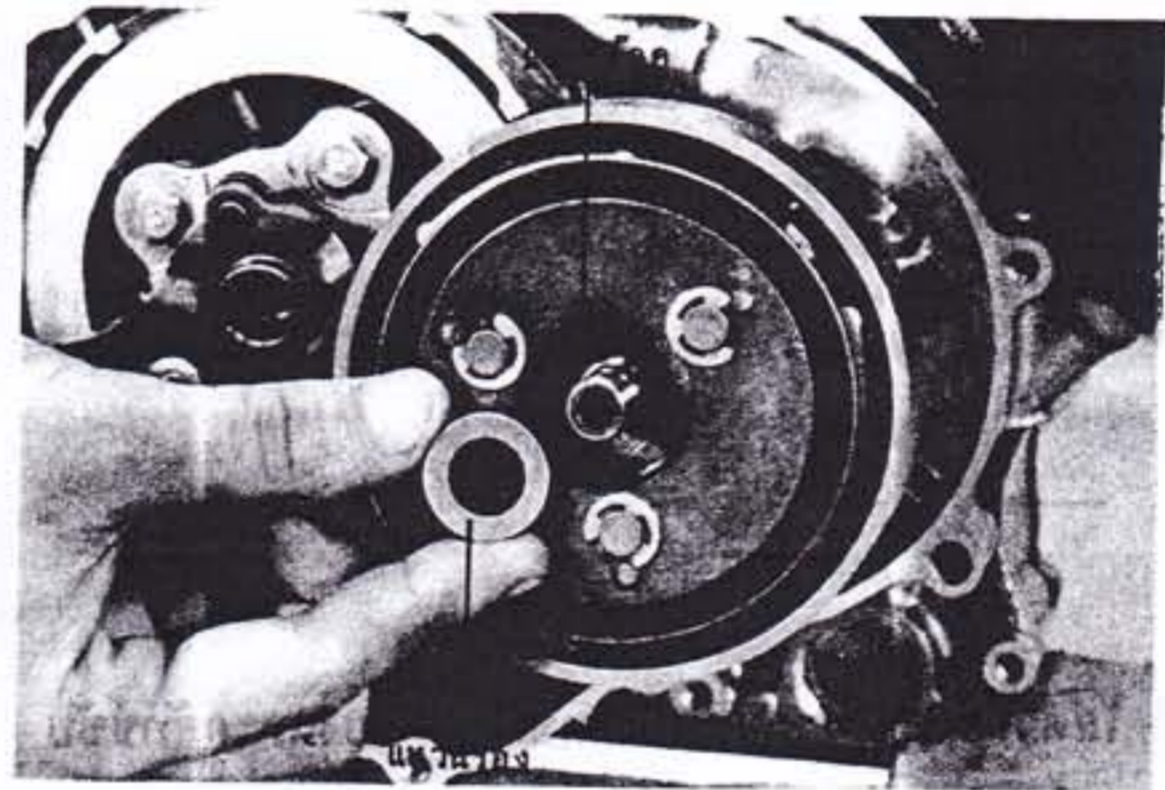
ห้ามขมขย



- จับพื้นเฟืองของเฟืองลดเสียงกับเฟืองของดรัมคลัทช์ให้ตรงกัน ใส่ชุดคลัทช์ขับเคลื่อนกับชุดของดรัมคลัทช์เข้าด้วยกัน
- ใส่ชุดคลัทช์แรงเหวี่ยงและคลัทช์ขับเคลื่อน
- ใส่แหวนและน็อตล็อกคลัทช์ขับเคลื่อน (หน้า 7-14)



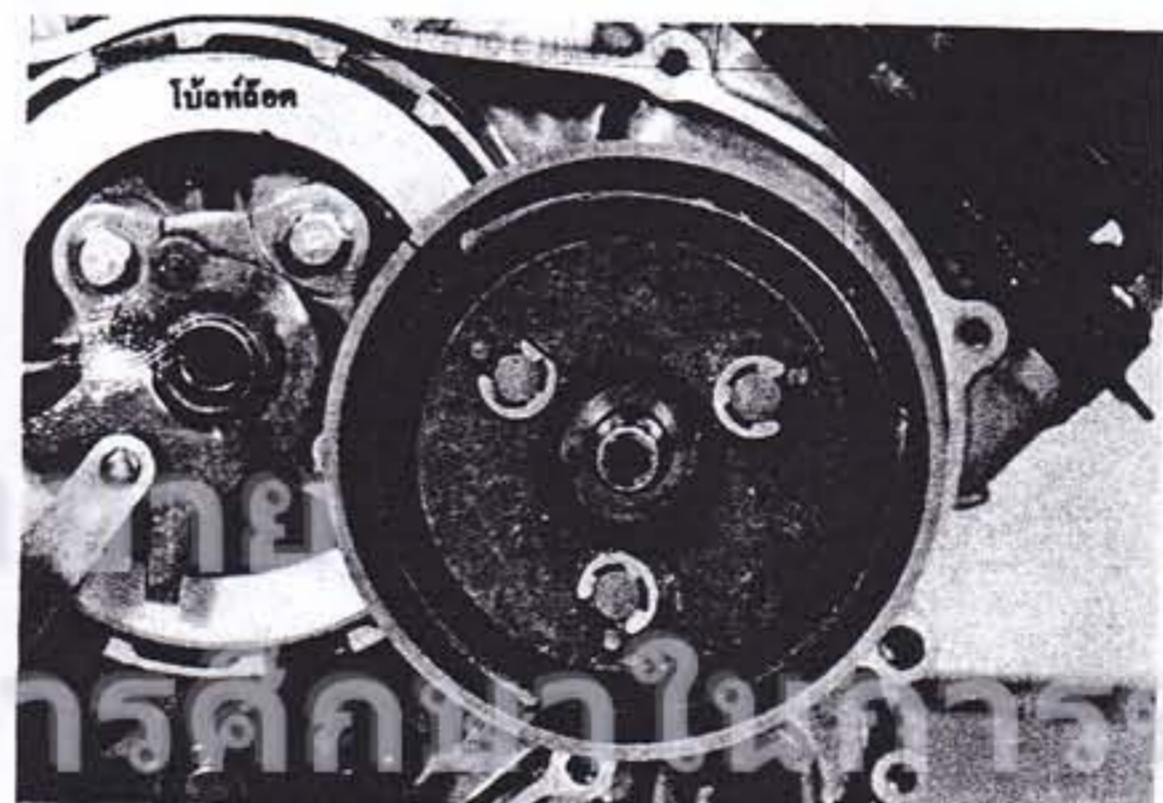
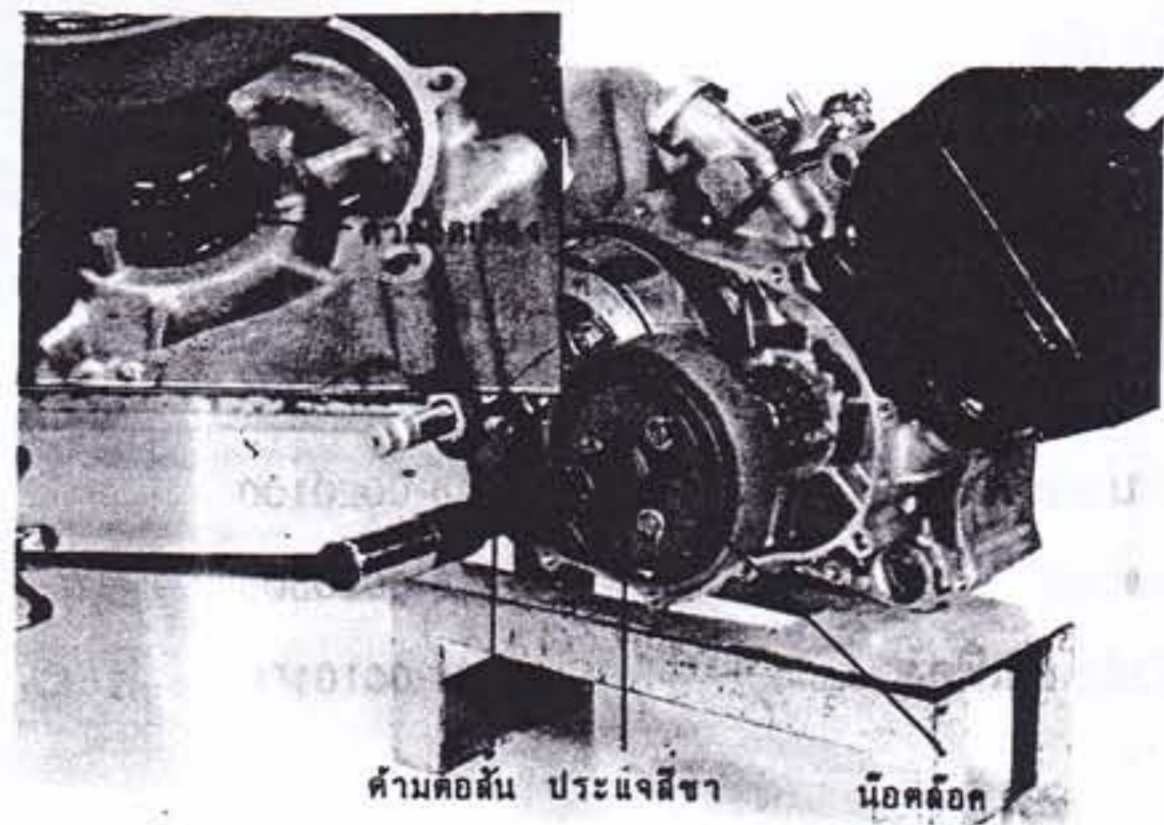
- ใส่แหวนล็อกและแหวนคลัทช์แรงเหวี่ยง



- ใส่ น็อตล็อกเข้ากับคลัทช์แรงเหวี่ยง
- ใส่ตัวล็อกเฟืองเข้าระหว่างคลัทช์แรงเหวี่ยงกับคลัทช์ขับเคลื่อน
- ชันน็อตล็อกให้ได้ตามค่าที่กำหนด
- ค่าแรงบิด : 85 N-m (8.5 kg-m, 61 ft-lb)

เครื่องมือ

- ประแจบล็อก 20 x 24 mm 07716-0020100
- ค้อน 07716-0020500
- ตัวล็อกเฟือง 07724-0010100
- ชันแหวนล็อกให้เข้ากับร่องของน็อตล็อก



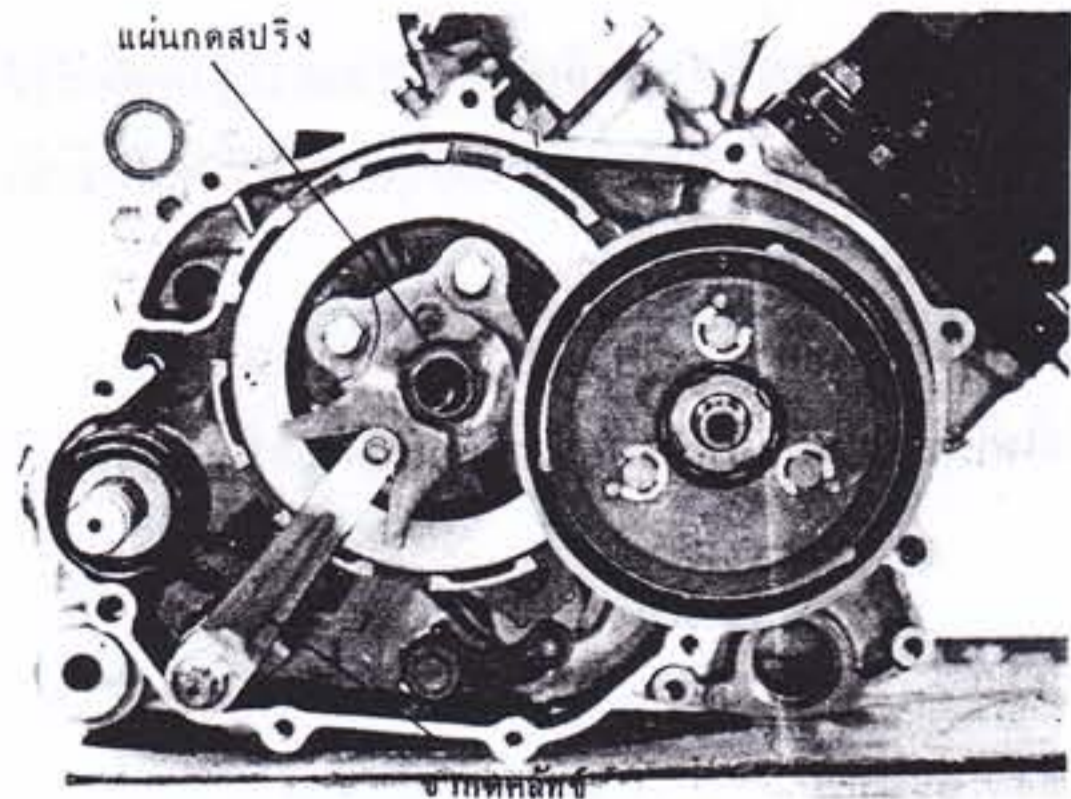
ห้าม

เอกสารจัดทำเพื่อการรคกนใน การซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

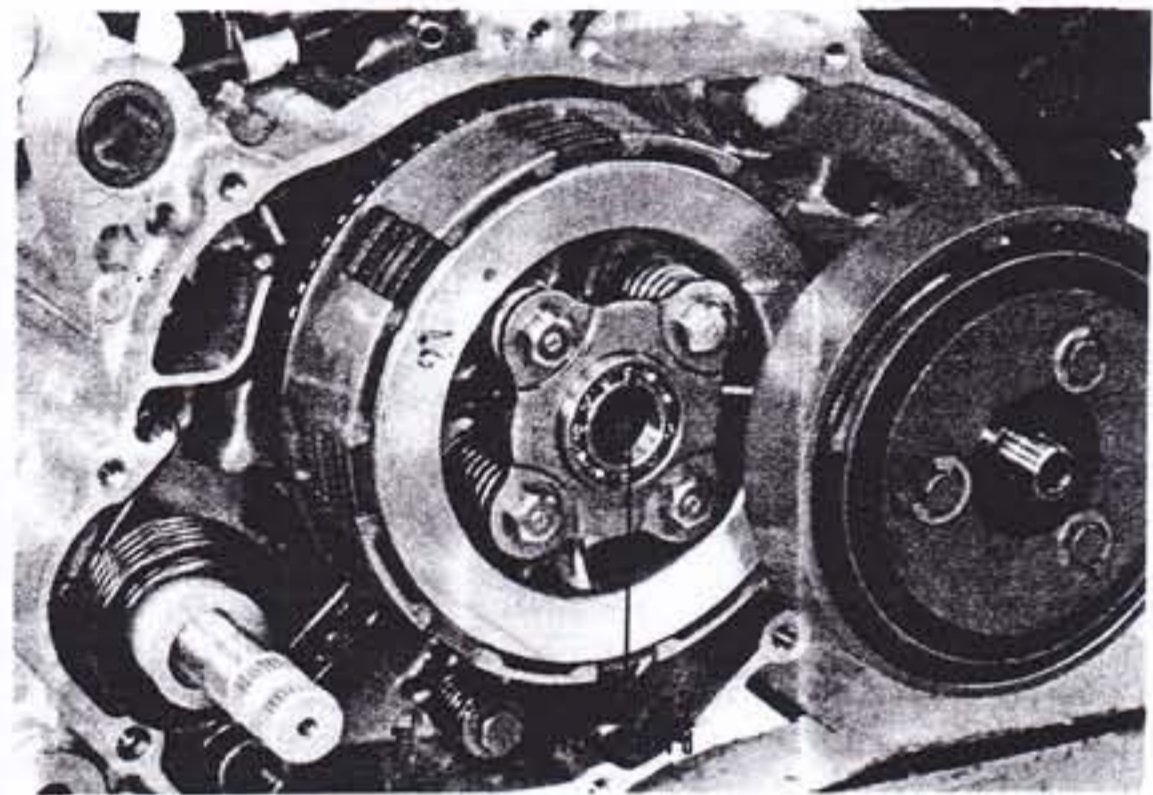


ถอดคลัทช์ขับเคลื่อน

- ถอดน็อตล็อกของคลัทช์แรงเหวี่ยงออกและแหวน (หน้า 7-5)
- ถอดก้านเลื่อนตัวกดคลัทช์และแผ่นกดคลัทช์



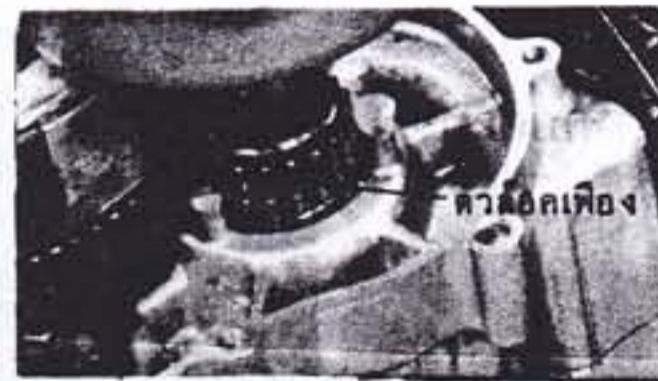
- ถอดลูกปืนกดคลัทช์



- ใส่ตัวล็อกเฟืองระหว่างคลัทช์แรงเหวี่ยงและคลัทช์ขับเคลื่อน

เครื่องมือ

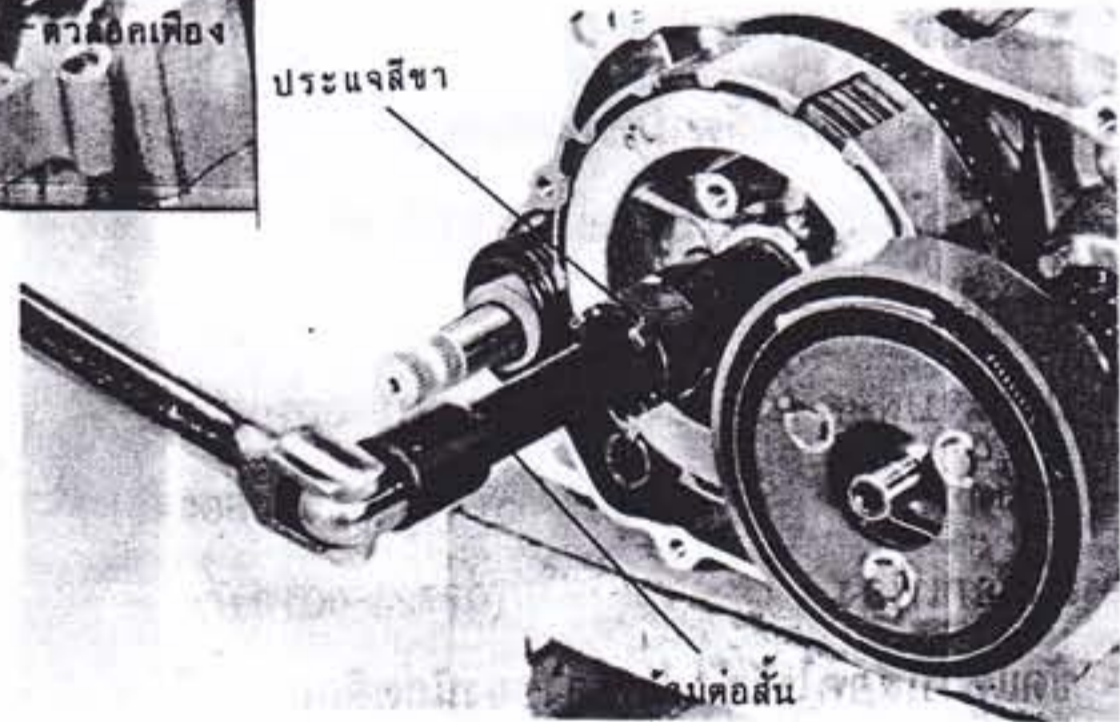
- ตัวล็อกเฟือง



- ถอดน็อตล็อกคลัทช์ขับเคลื่อนและแหวน

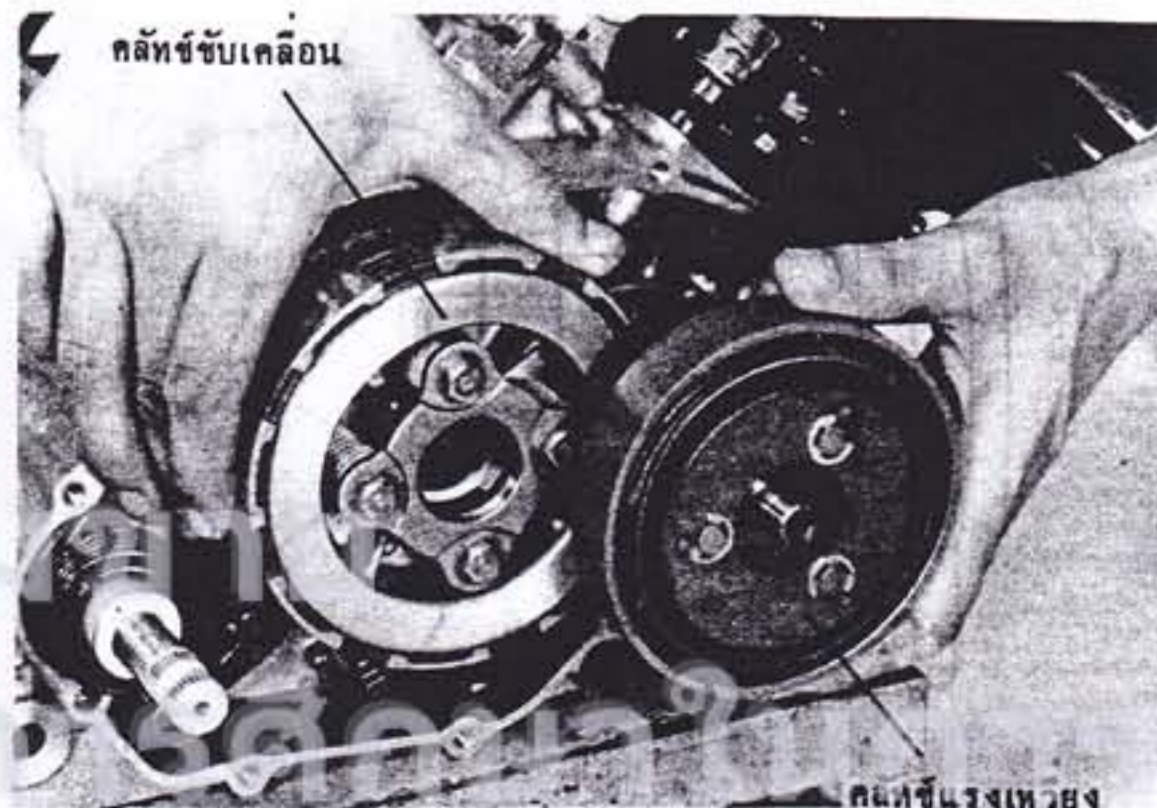
เครื่องมือ

- ประแจบล็อก 20 x 24 มม 07716-0020100
- ค้อนตอ 07716-0020500
- ตัวล็อกเฟือง 07724-0010100



- ถอดคลัทช์ขับเคลื่อนและคลัทช์แรงเหวี่ยงออกพร้อมกัน

- ถอดบูชคลัทช์ขับเคลื่อนและแหวนออกจากเพลลาขับ



ห้าม

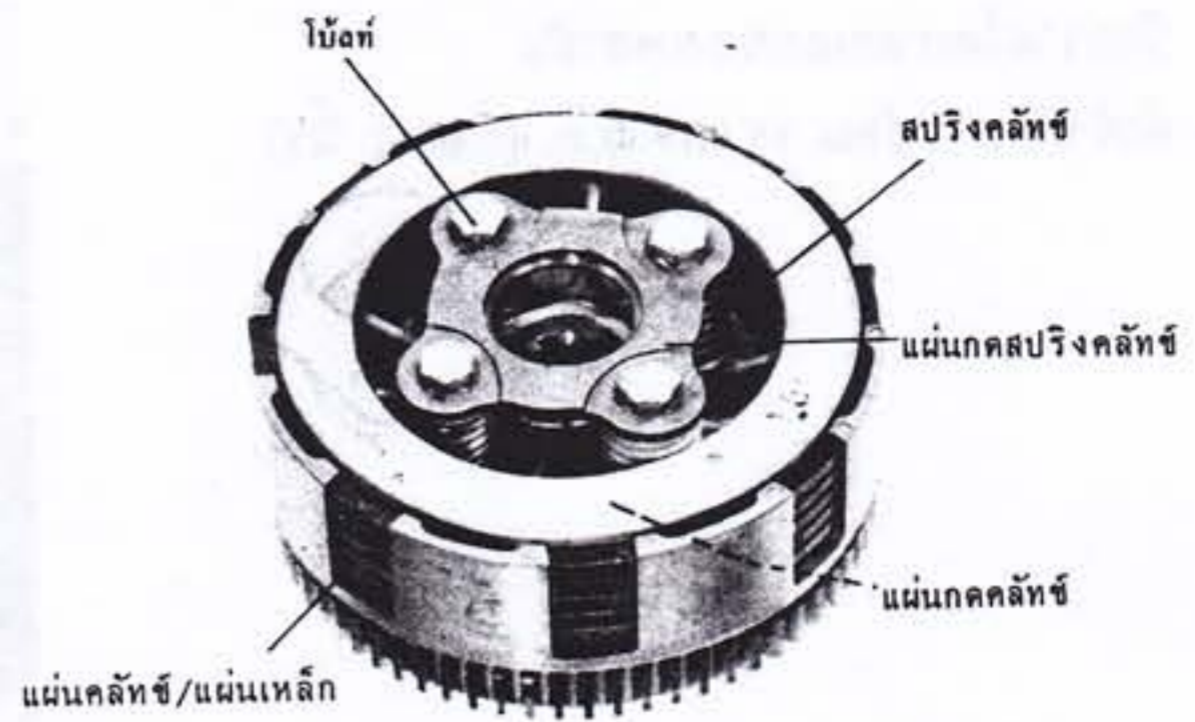
ซ่อม

เอกสารจัดทำเพื่อ



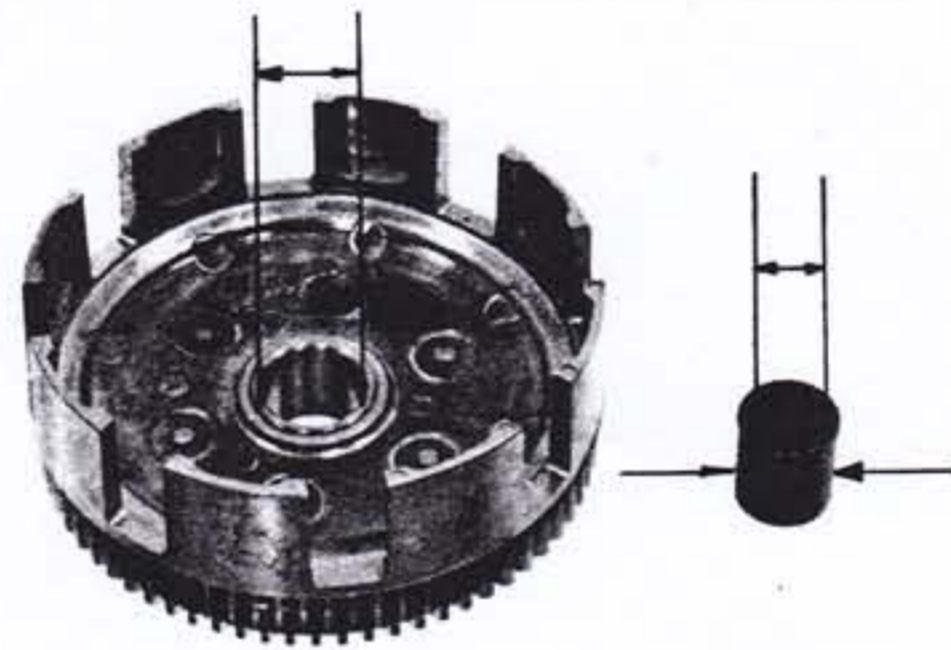
ถอดส่วนประกอบต่อไปนี้ออกจากคลัทช์ขับเคลื่อน

- ไบ์ลท์
- สปริง
- แผ่นกดสปริง
- แผ่นกดคลัทช์ตัวนอก
- ผ้าคลัทช์/แผ่นคลัทช์
- เสือคลัทช์

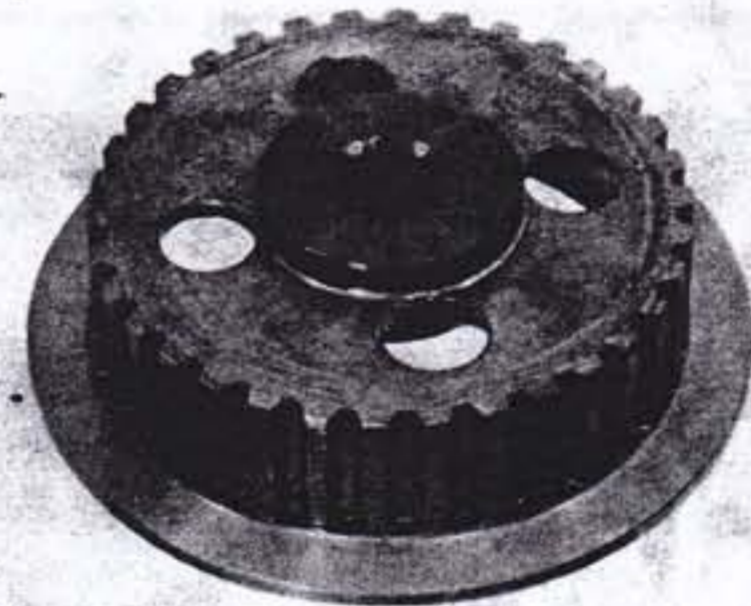


การตรวจสอบ

- เช็คที่รูของเสื่อคลัทช์ว่าสึกหรือเสียหายจากการเสียดสีของผ้าคลัทช์
- เปลี่ยนเสื่อคลัทช์ใหม่ ถ้าจำเป็น
- วัดความโตภายในของรูที่เสื่อคลัทช์
- ค่าจำกัดการซ่อม 23.060 มม (0.9079 นิ้ว)
- วัดความโตภายในและภายนอกของบูชคลัทช์
- ค่าจำกัดการซ่อม
ความโตภายใน : 17.040 ม.ม. (0.6709 นิ้ว)
ความโตภายนอก : 22.930 ม.ม. (0.9028 นิ้ว)



- เช็ครอยหรือเป็นร่องซึ่งเกิดจากการกระชากของแผ่นคลัทช์



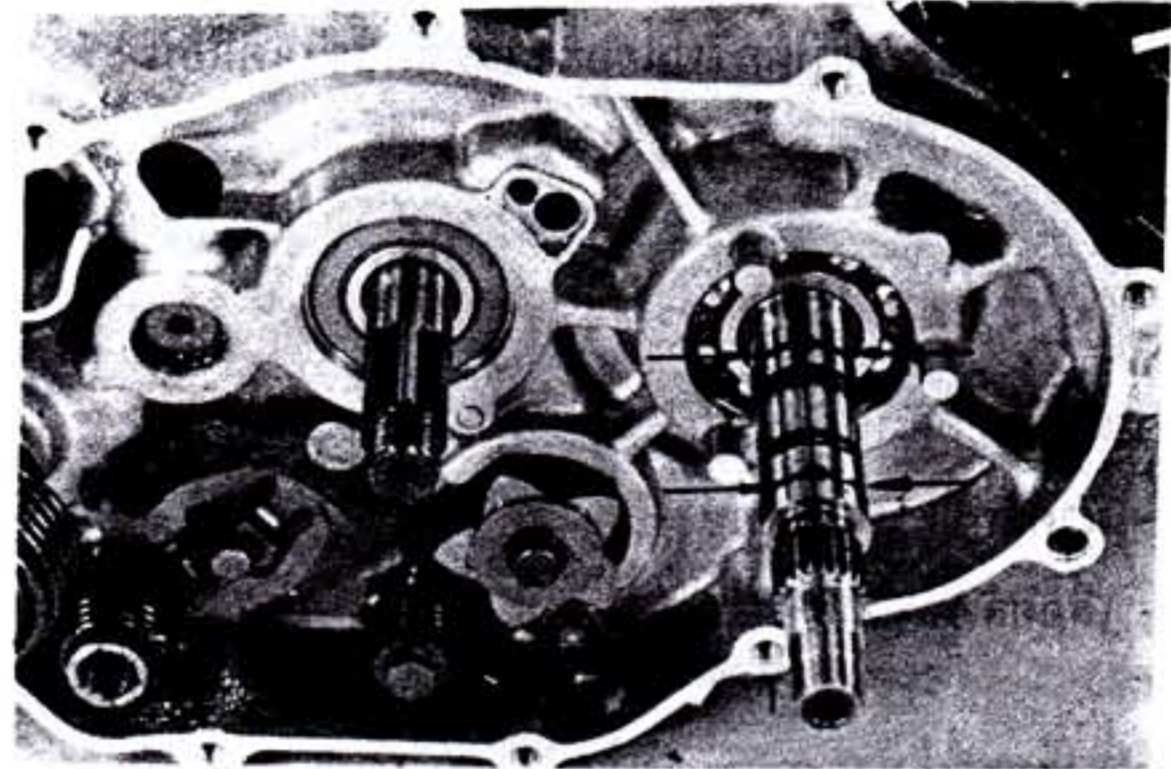
- ตรวจสอบแผ่นกดสปริงสึกหรือเสีย



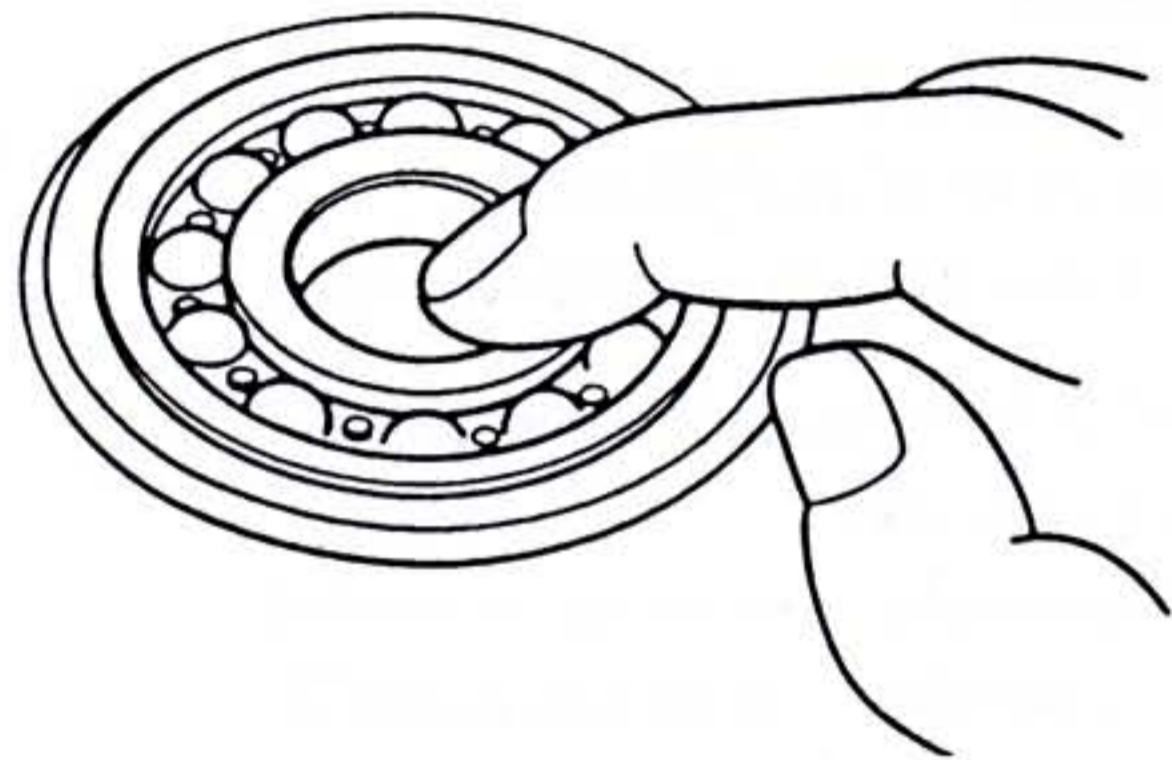
ห้ามขาย



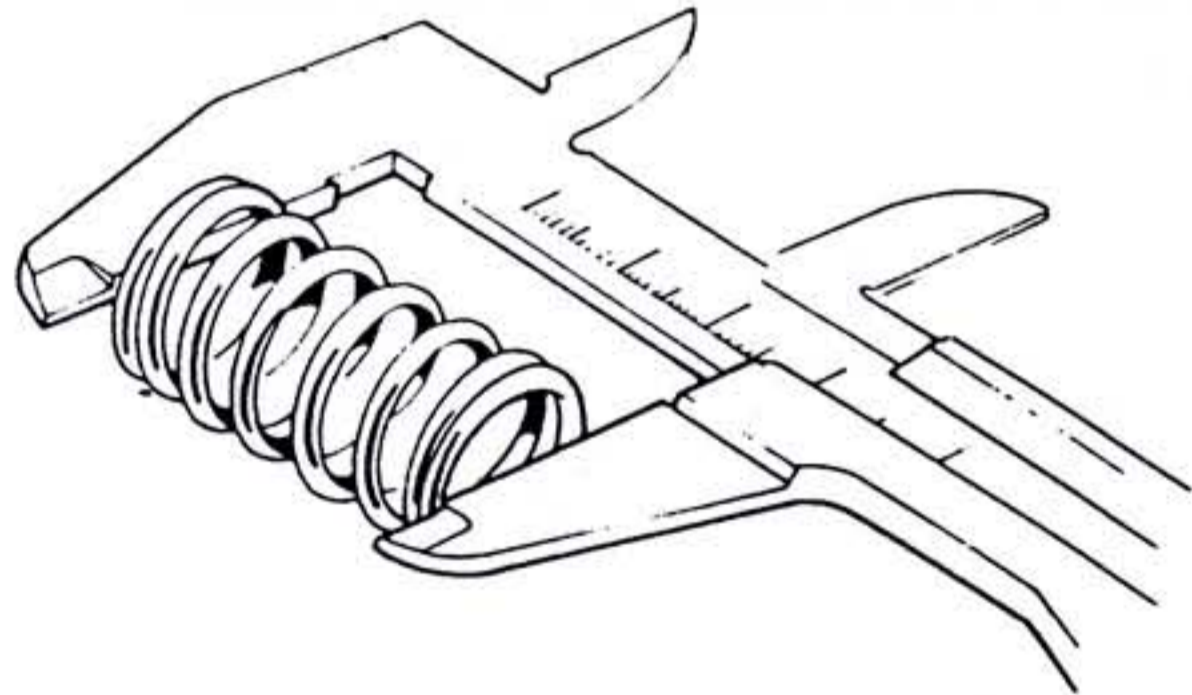
- วัดความโตภายนอกของเพลาชับ
- ค่าจำกัดการซ่อม 16.935 มม. (0.6667 นิ้ว)



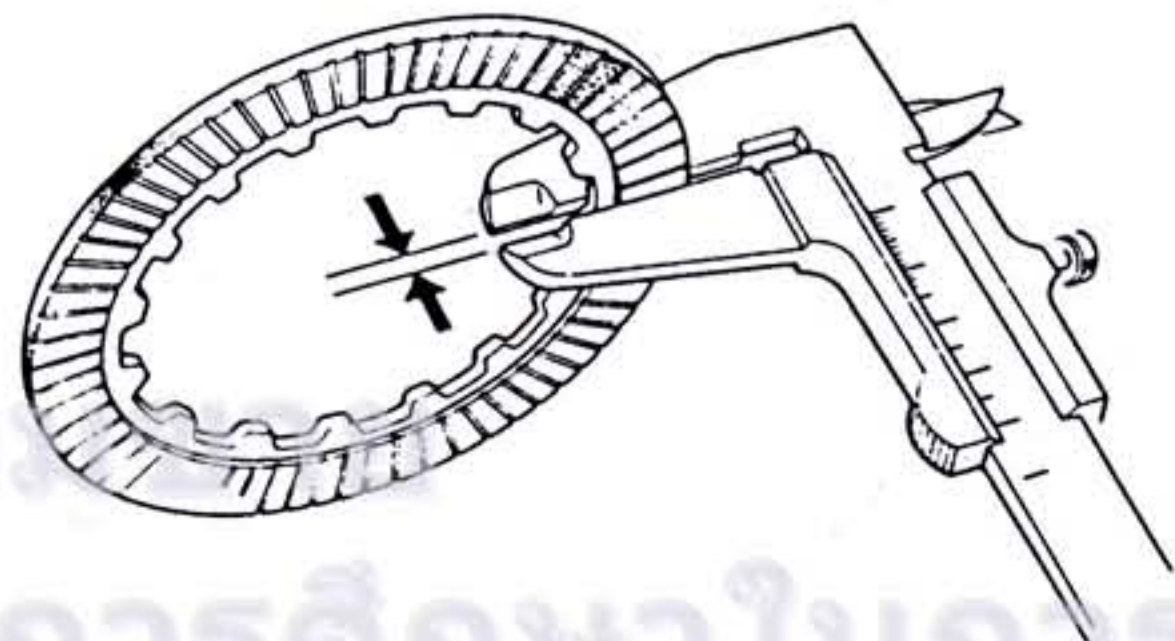
- หมุนขอบลูกปืนตัวในด้วยนิ้วมือ
- ลูกปืนจะต้องหมุนคล่อง



- วัดความยาวอิสระของสปริงคลัทช์
- ค่าจำกัดการซ่อม 40.5 มม. (1.59 นิ้ว)

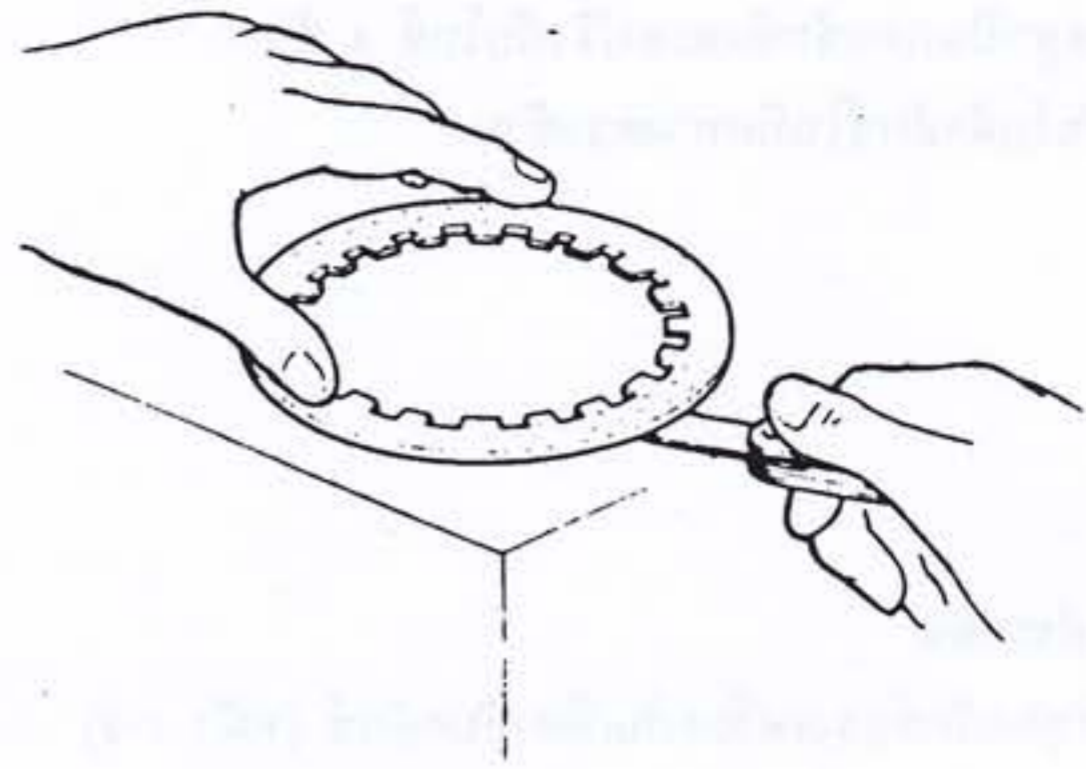


- เปลี่ยนผ้าคลัทช์ถ้าเห็นเป็นรอยเส้นหรือไหม้
- การวัดผ้าคลัทช์
- ค่าจำกัดการซ่อม
- ผ้าคลัทช์ A (4 แผ่น) : 2.5 มม (0.10 นิ้ว)
- ผ้าคลัทช์ B (1 แผ่น) : 3.1 มม (0.12 นิ้ว)

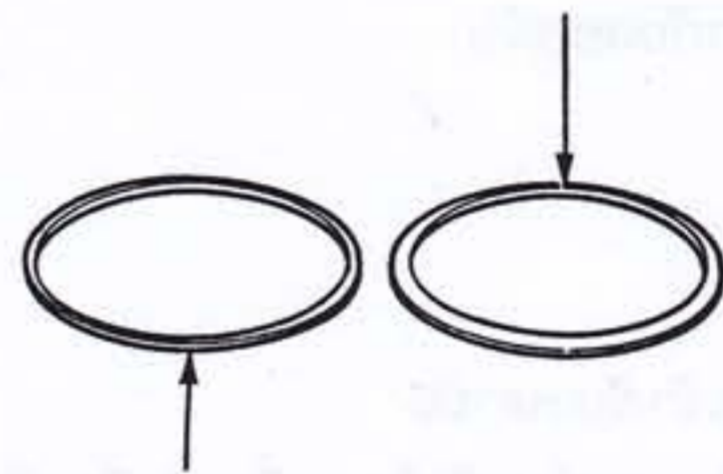




- เช็คความโค้งของแผ่นเหล็กแต่ละแผ่นด้วยฟิลเลอร์เกจ
- ค่าจำกัดการซ่อม : 0.2 มม (0.007 นิ้ว)



- เช็คแผ่นรองสปริงและจานสปริง สึกหรือเสีย ให้เปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น



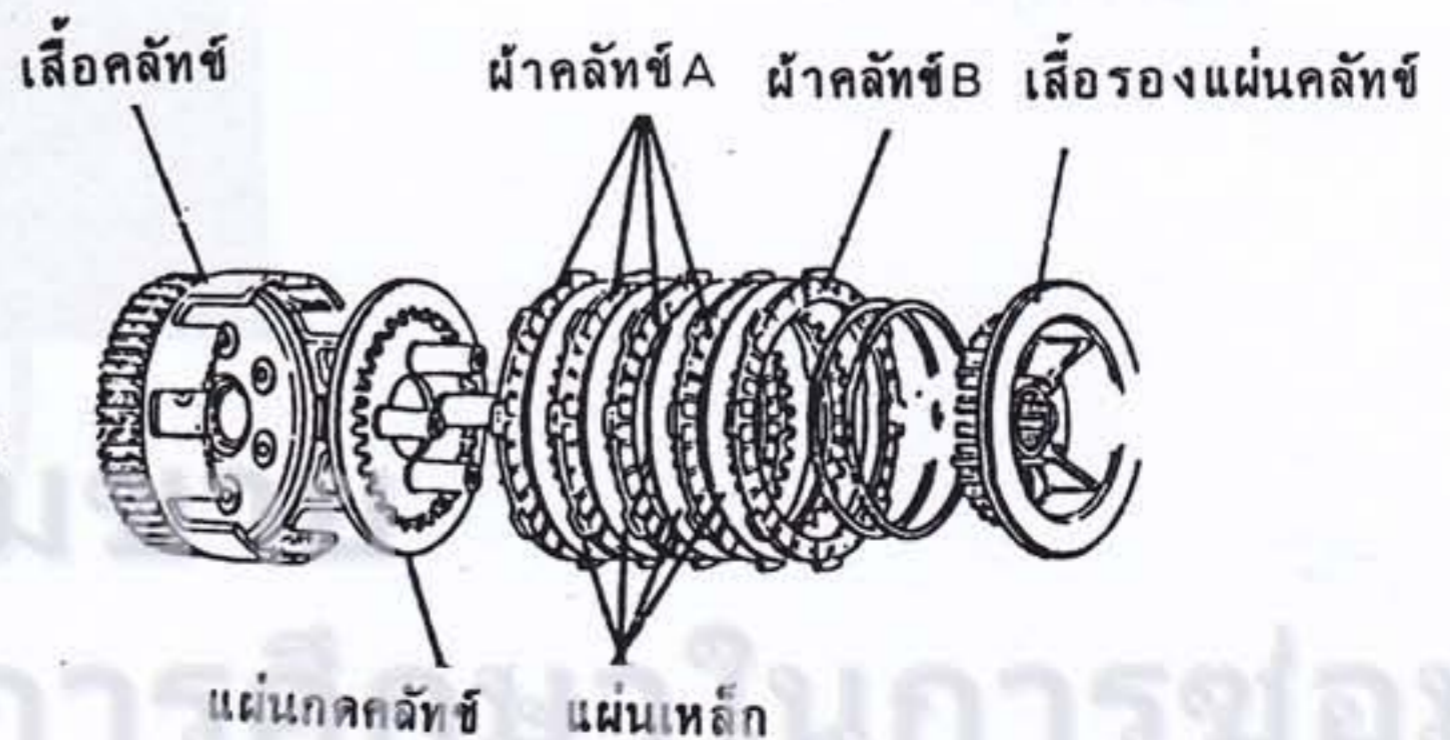
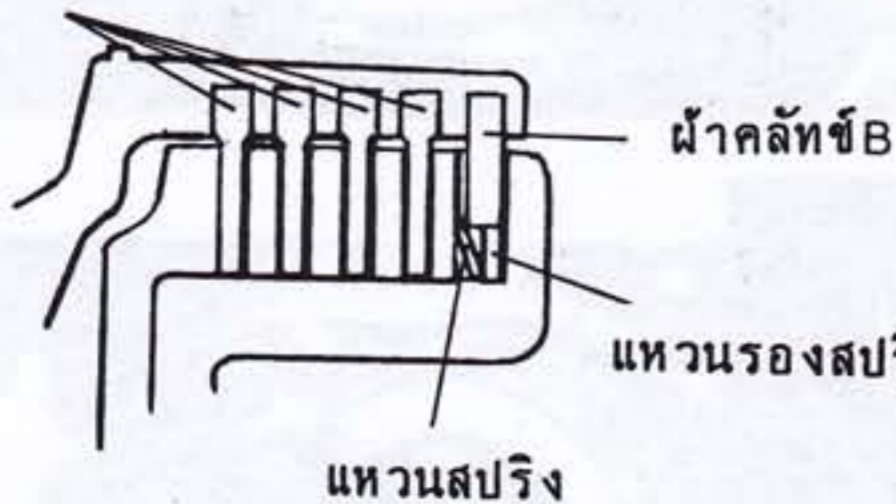
ประกอบ

- ใส่แหวนและบูชคลัทช์เข้ากับเพลลาขับ
- ประกอบผ้าคลัทช์ แผ่นรองสปริง และจานสปริงด้วยน้ำมันเกียร์
- ใส่แผ่นรองสปริงและจานสปริงและผ้าคลัทช์ B
- ★ ข้อควรระวัง



- ให้ระวังในการใส่แผ่นรองสปริงและจานสปริงดังรูป

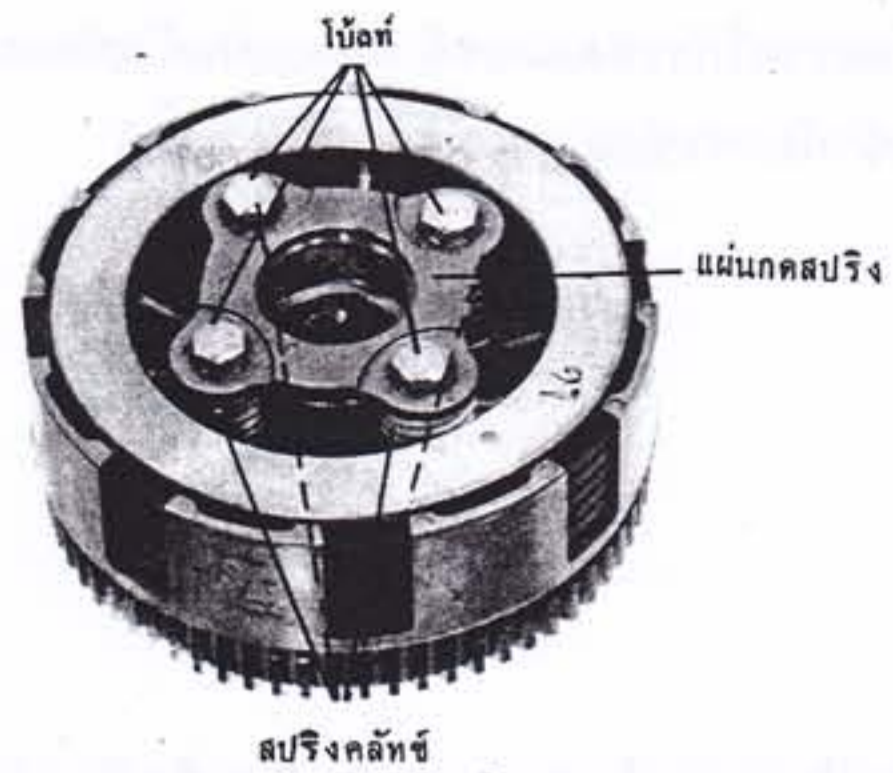
ผ้าคลัทช์ A



- ใส่ผ้าคลัทช์ 4 แผ่น แผ่นรองคลัทช์ 4 แผ่น และแผ่นกดคลัทช์ตัวในเข้ากับแผ่นกดคลัทช์ตัวนอก
- ประกอบชุดคลัทช์ทั้งชุดเข้ากับเลือคลัทช์

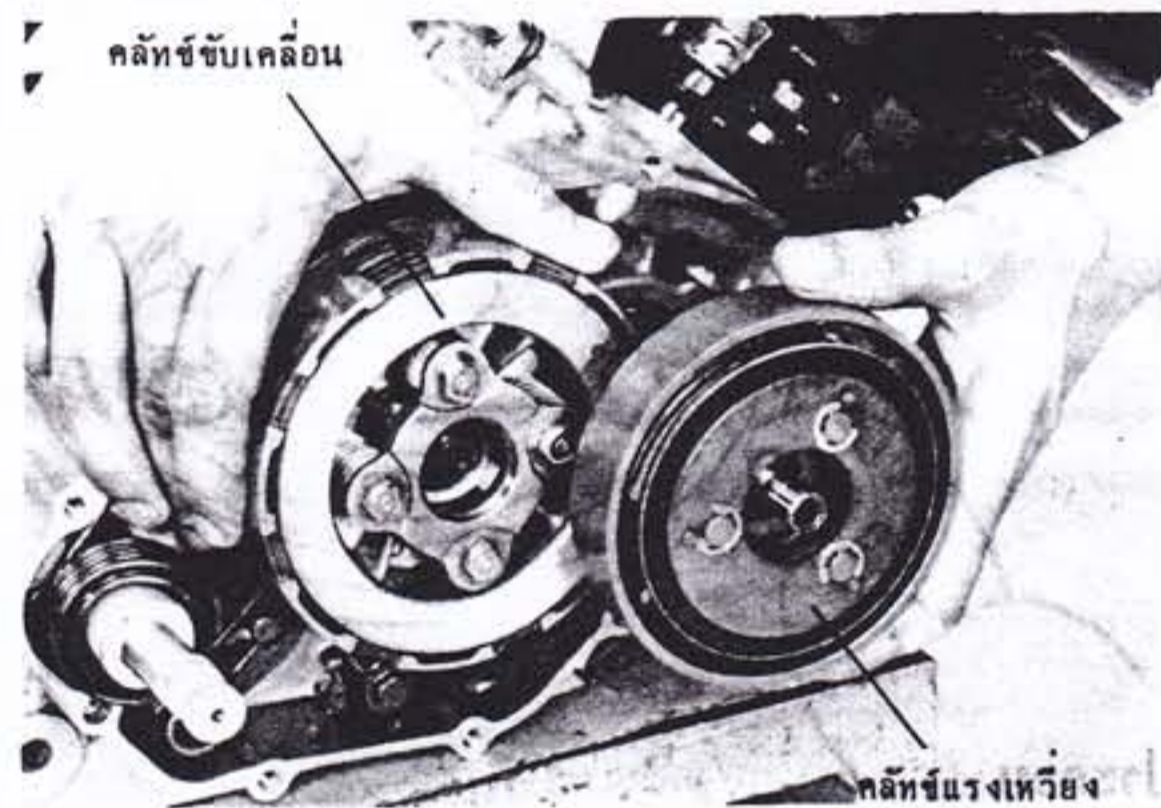


- ใส่ลูกปืนกดคลัทช์และสปริงกับโบลต์ 4 ตัว
- ขันโบลต์คลัทช์ในทิศทางตรงข้าม



การประกอบ

- ใส่ชุดคลัทช์แรงเหวี่ยงกับเฟืองขับคลัทช์ (หน้า 7-9)
- ใส่คลัทช์ขับเคลื่อนและคลัทช์แรงเหวี่ยงเข้าด้วยกัน

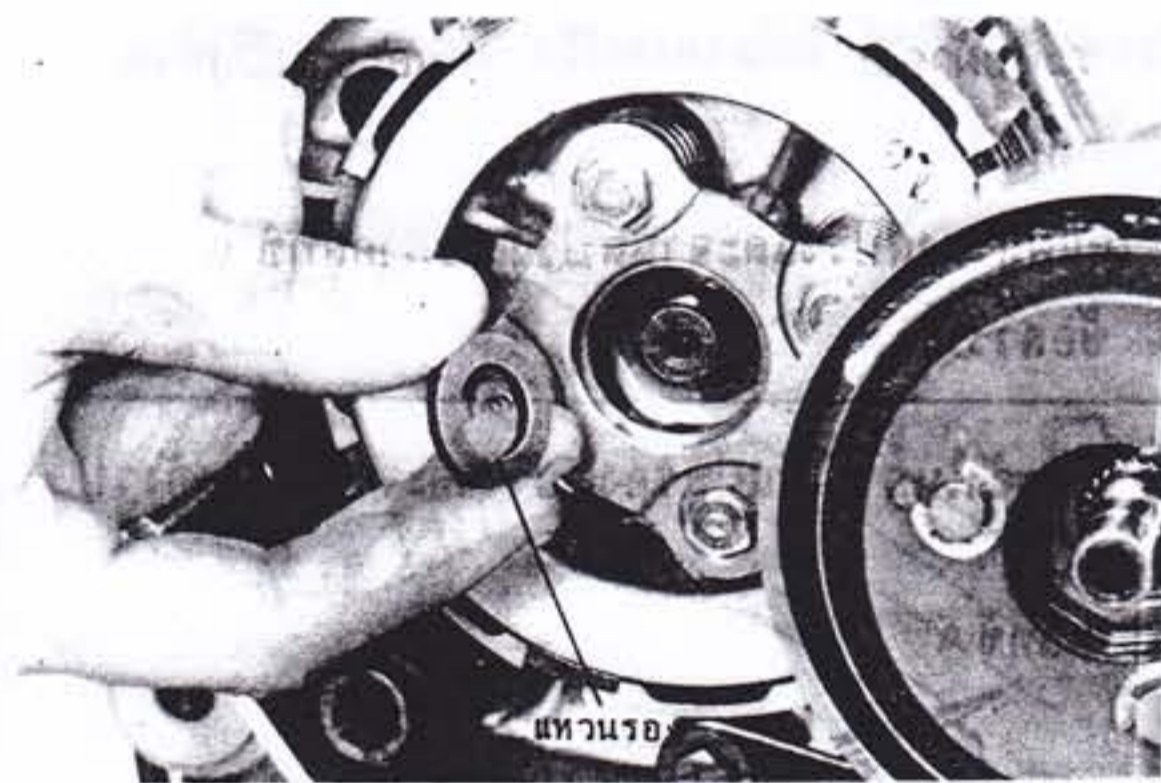


- ใส่แหวนเข้ากับเพลลาขับ

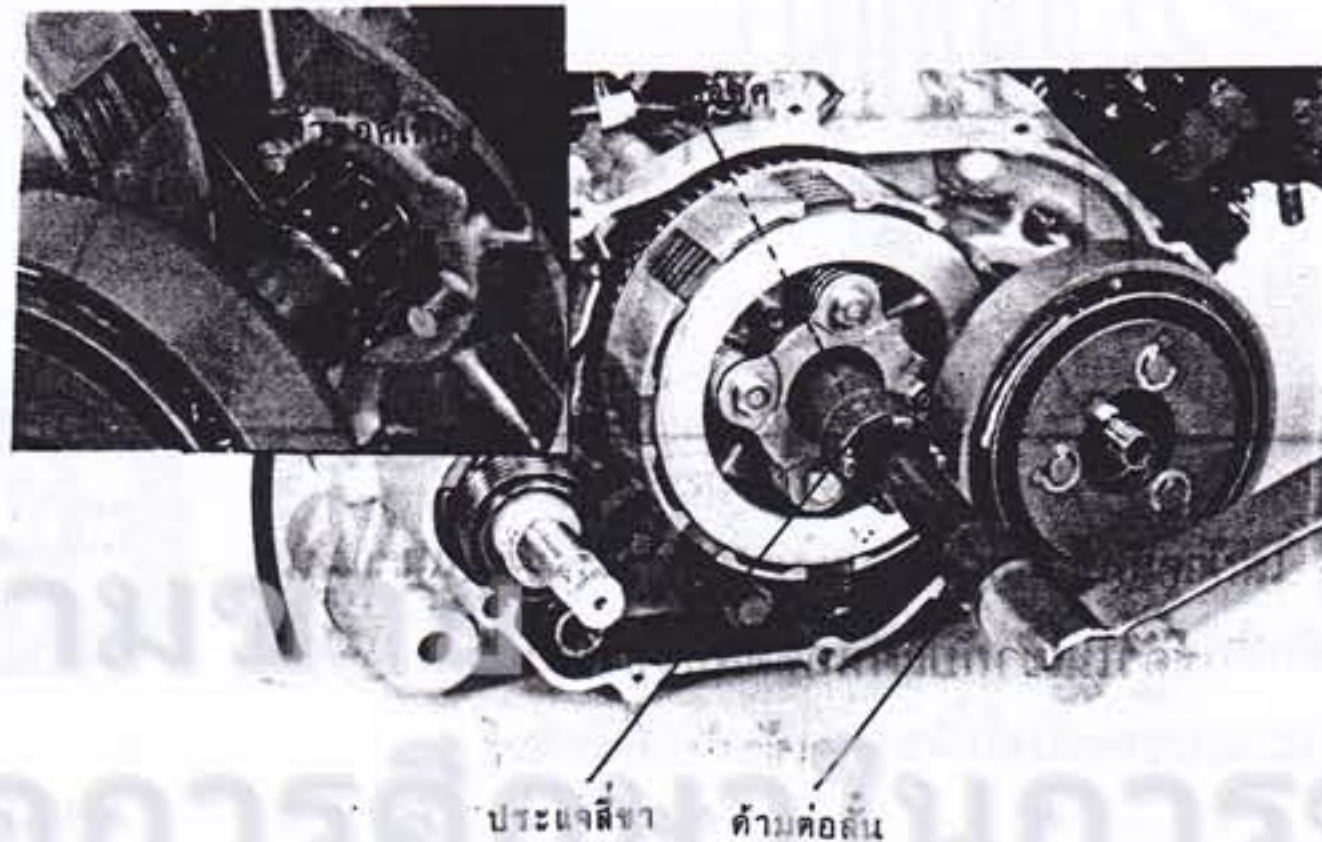
- ใส่ล้อล็อกเข้ากับเพลลาขับ
- ใส่ตัวล็อกเฟืองระหว่างคลัทช์แรงเหวี่ยงกับเฟืองขับคลัทช์

เครื่องมือ

- ตัวล็อกเฟือง 07724-0010100
- ประแจบล็อก 20 x 24 มม 07716-0020100
- ค้อนตอ 07716-0020500
- ขันล้อล็อกให้ได้ตามค่าที่กำหนด
- ค่าแรงบิด : 55 N-m (5.5 kg-m, 40 ft/lb)

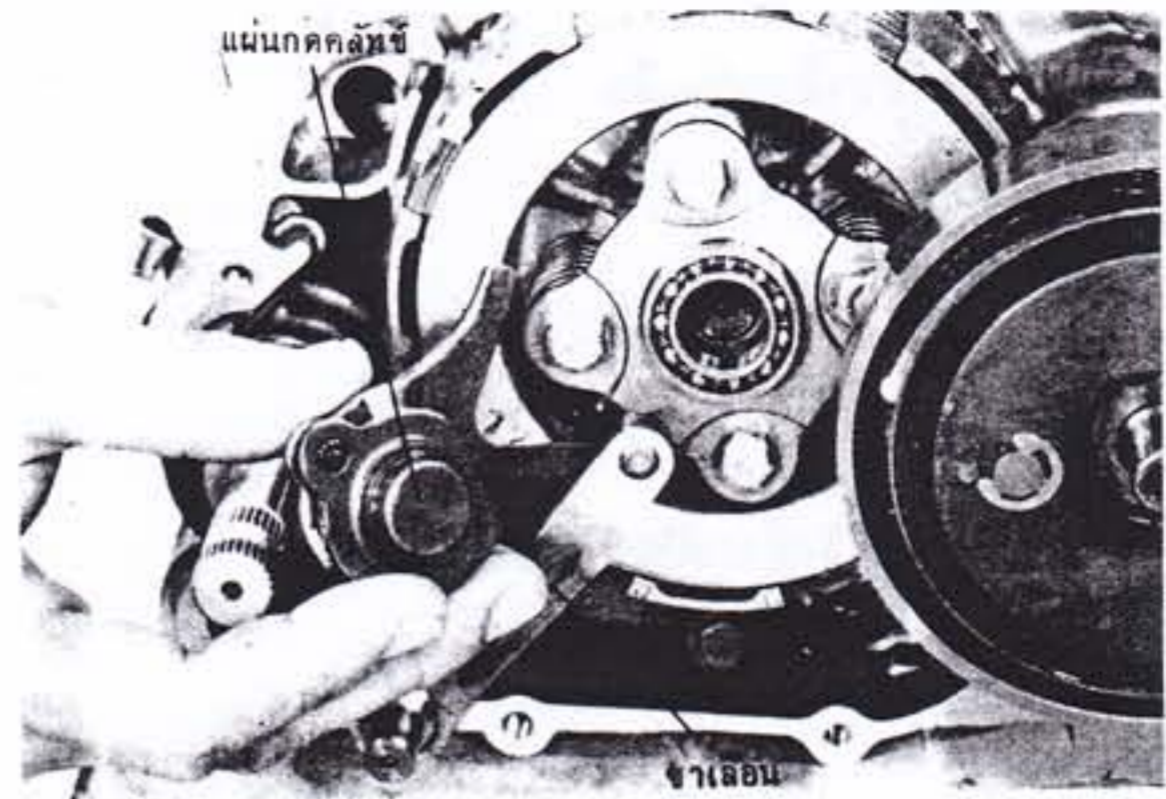


- ใส่แหวนล็อกและล้อเข้ากับคลัทช์แรงเหวี่ยง (หน้า 7-10)



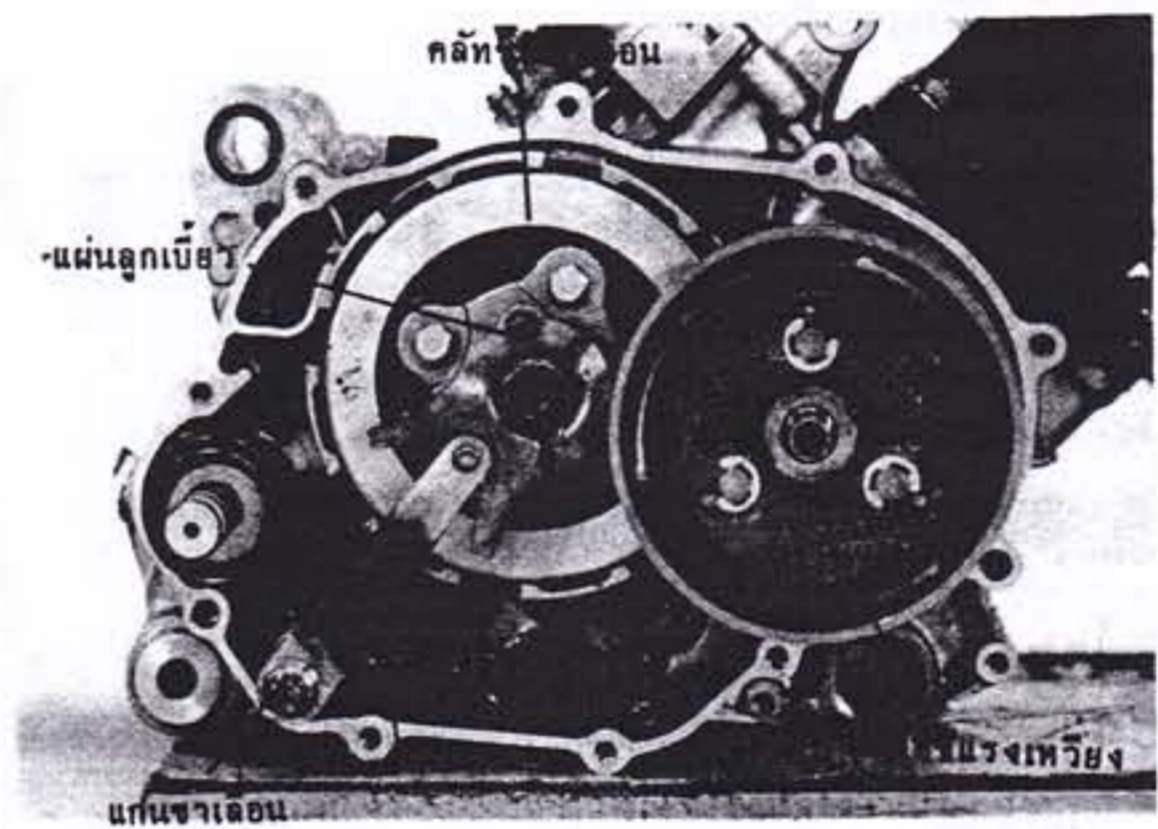


- ใส่ด้ามเลื่อนตัวกดคลัทช์ (หน้า 7-18)
- ใส่แผ่นลูกเบี้ยวคลัทช์เข้ากับแผ่นเลื่อนกดคลัทช์

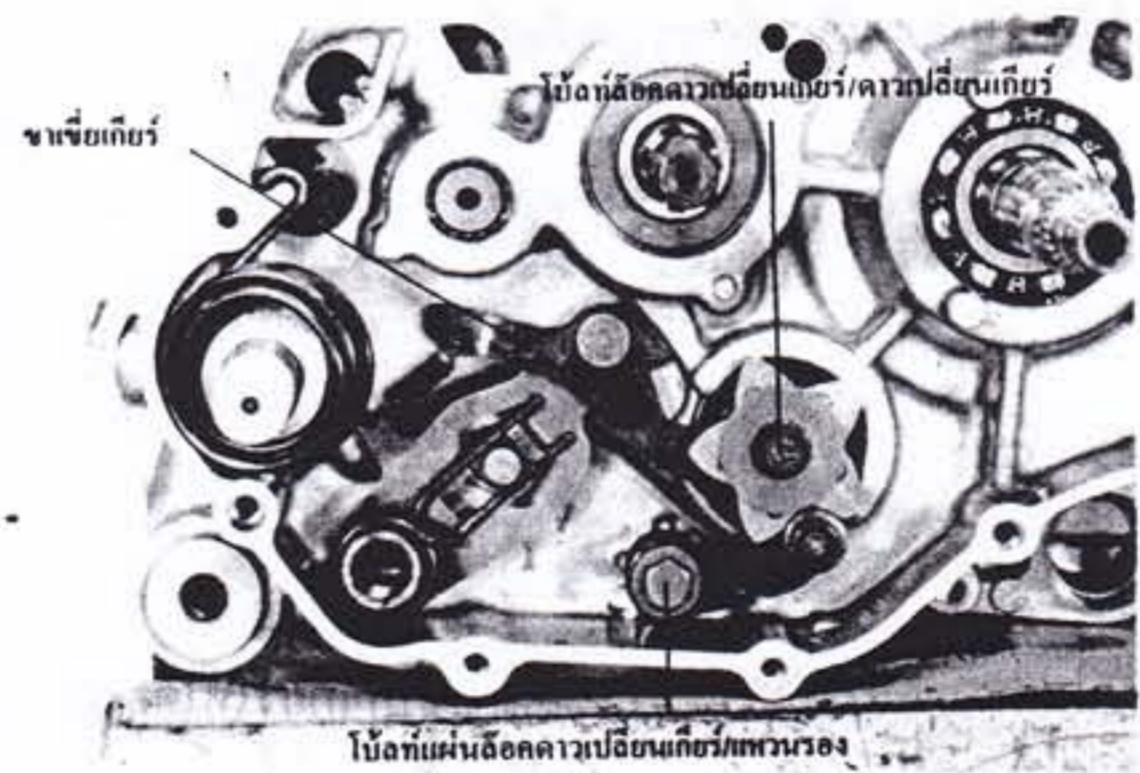


ขาเลื่อนกระปุกเกียร์

- ถอดตามต่อไปนี้
- คลัทช์แรงเหวี่ยง (หน้า 7-5)
- คลัทช์ขับเคลื่อน (หน้า 7-11)
- แผ่นลูกเบี้ยวคลัทช์
- แขนเลื่อนกระปุกเกียร์
- ขาเปลี่ยนเกียร์



- ถอดตามต่อไปนี้
- ไขควงดาวเปลี่ยนเกียร์และดาวเปลี่ยนเกียร์
- ไขควงยึดแขนล็อกดาวเปลี่ยนเกียร์ แหวน แผ่นยึดและสลัก
- แขนเลื่อนกระปุกเกียร์



การตรวจสอบ

- เช็คแขนเลื่อนกระปุกเกียร์จากการสึกหรือเสีย
- เช็คสปริงเลื่อนกระปุกเกียร์จากการเสียหรือล้า



ห้ามขาย

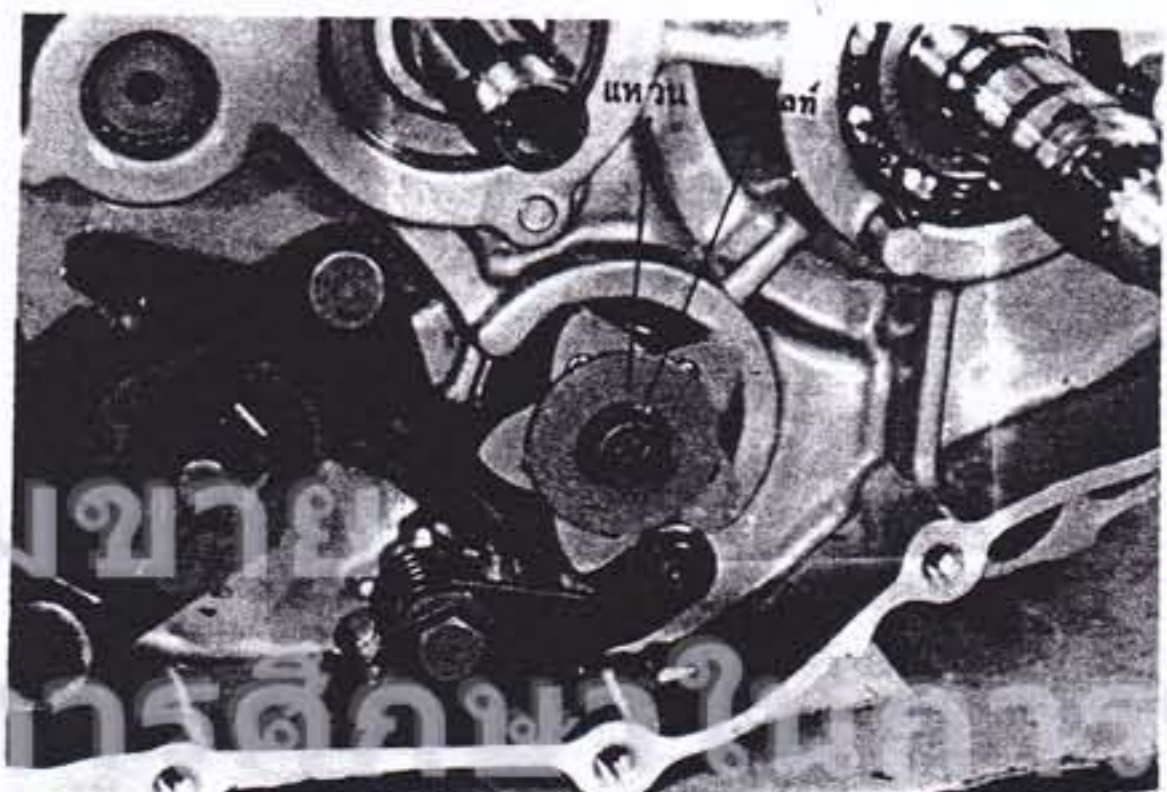
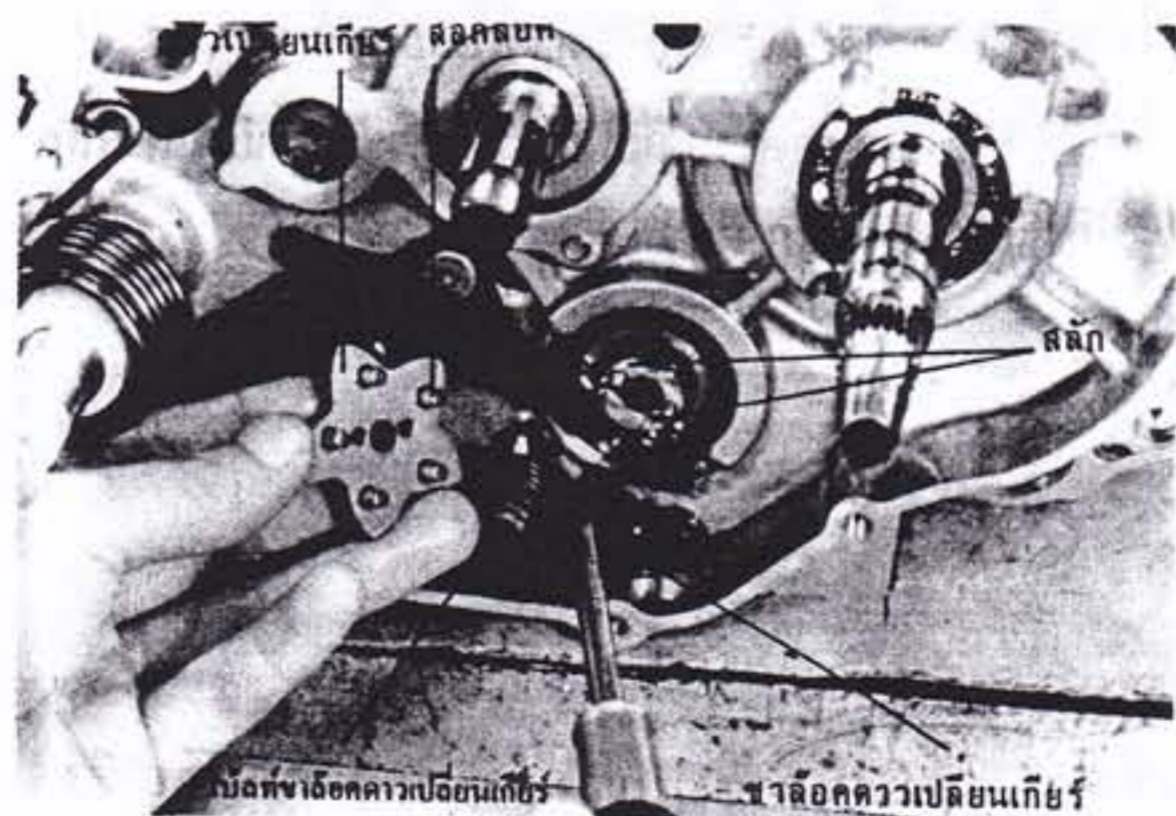
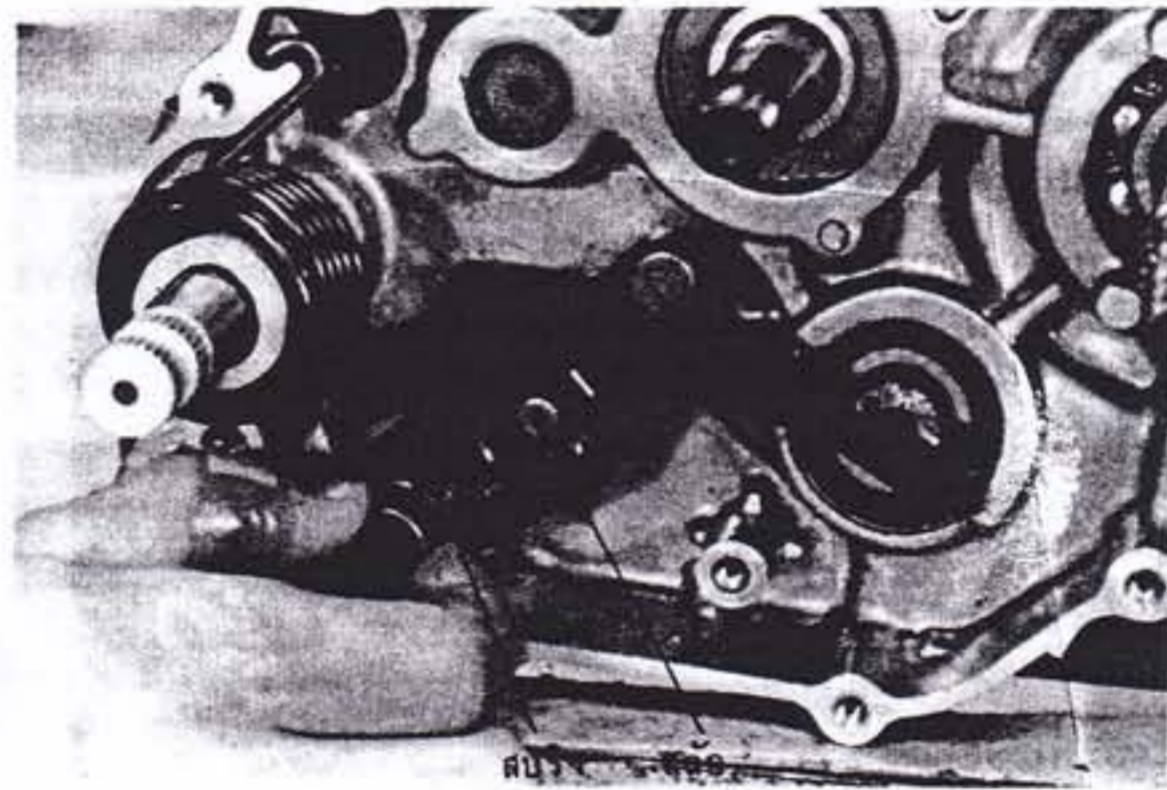
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- เช็คแกนเกียร์ว่าสึกหรือเสีย

การประกอบ

- ใส่ปลายของสปริงดึงกลับเข้ากับสลักดั่งรูป
- ชุดแกนลิ้นคดาว แหวนและสปริง และประกอบเข้า
- ชั้นโบลท์ยึดแกนลิ้นคดาว
- แรงบิด 25 N-m (2.5 kg-m, 18 ft/lb)
- ใส่สลักกระปุกเกียร์เข้ากับกระปุกเกียร์
- ใส่สลักเข้ากับแผ่นลิ้นคดาวที่กระปุกเกียร์
- ขณะใส่ให้ดึงแกนลิ้นคดาว และใส่แผ่นคาวยึดกระปุกเกียร์ให้รูสลักตรงกับรูที่กระปุกเกียร์
- ใส่แหวนและโบลท์ยึดคาวเลื่อนกระปุกเกียร์ให้ได้ตามค่าที่กำหนด
- ค่ามาตรฐานแรงบิด 13 N-m (1.3 kg-m, 9 ft-lb)
- ใส่คลัทช์ขับเคลื่อนและคลัทช์แรงเหวี่ยง (หน้า 7-8, 15)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการฝึกอบรมในภาคซ่อม

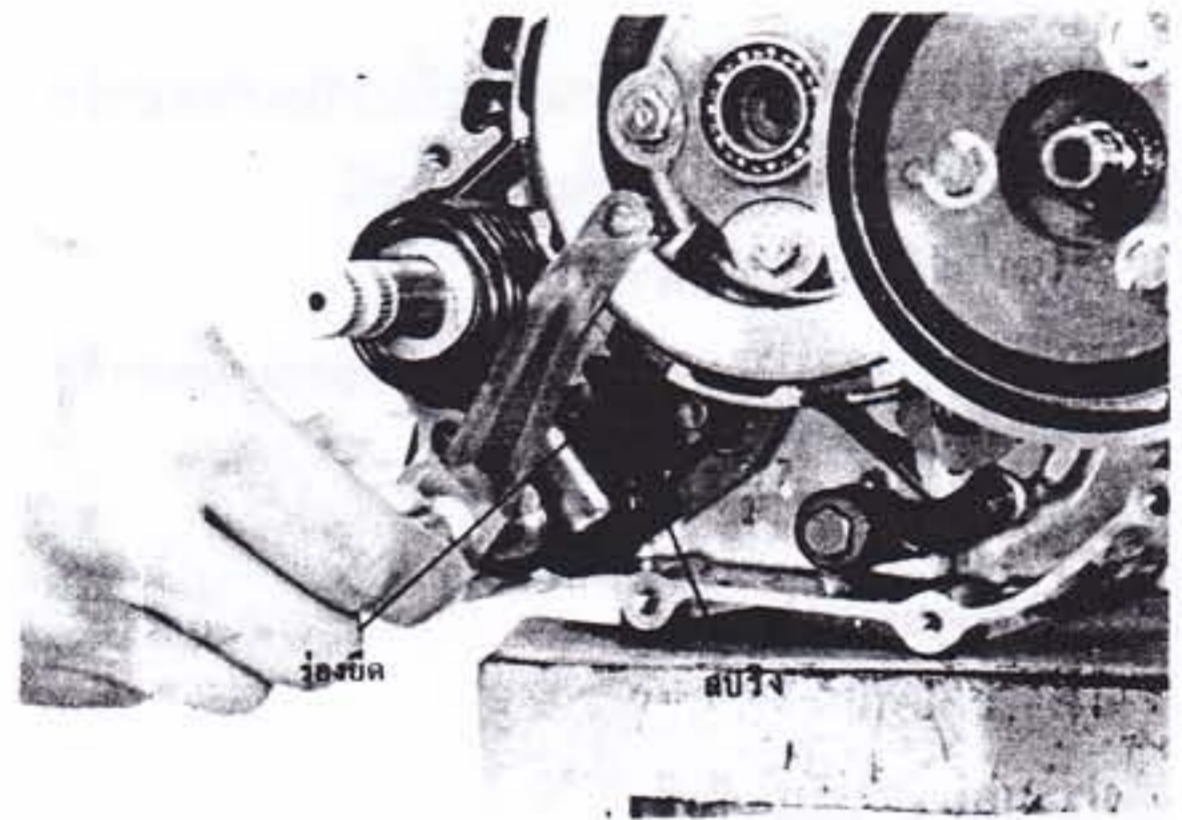
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- ใส่แกนเปลี่ยนเกียร์เข้ากับสปริงดึงกลับ

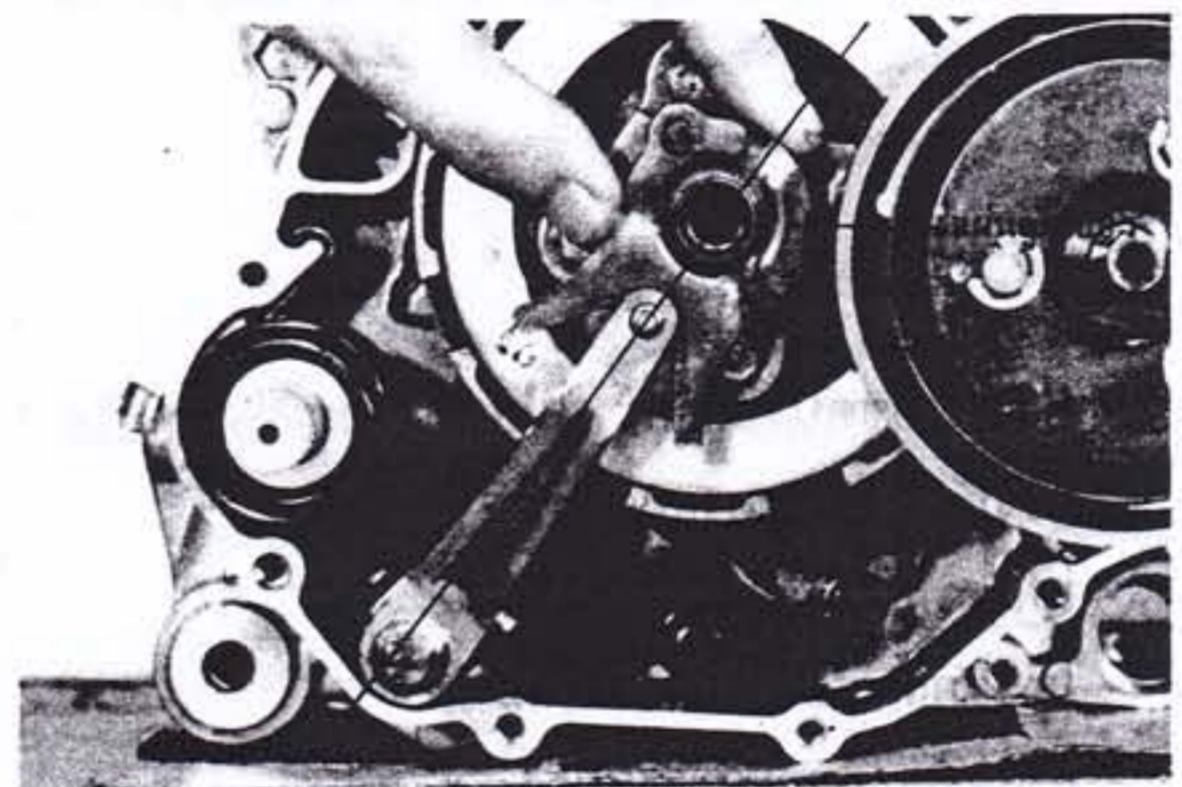
★ ข้อควรระวัง

- ประกอบแกนเกียร์เข้าที่รูอยู่ในด้านซ้ายของแคร็งจะมีซีล
เมื่อประกอบแกนอย่าให้ซีลเสีย



- ประกอบแผ่นลูกเบี้ยวคลัทช์ดังรูป

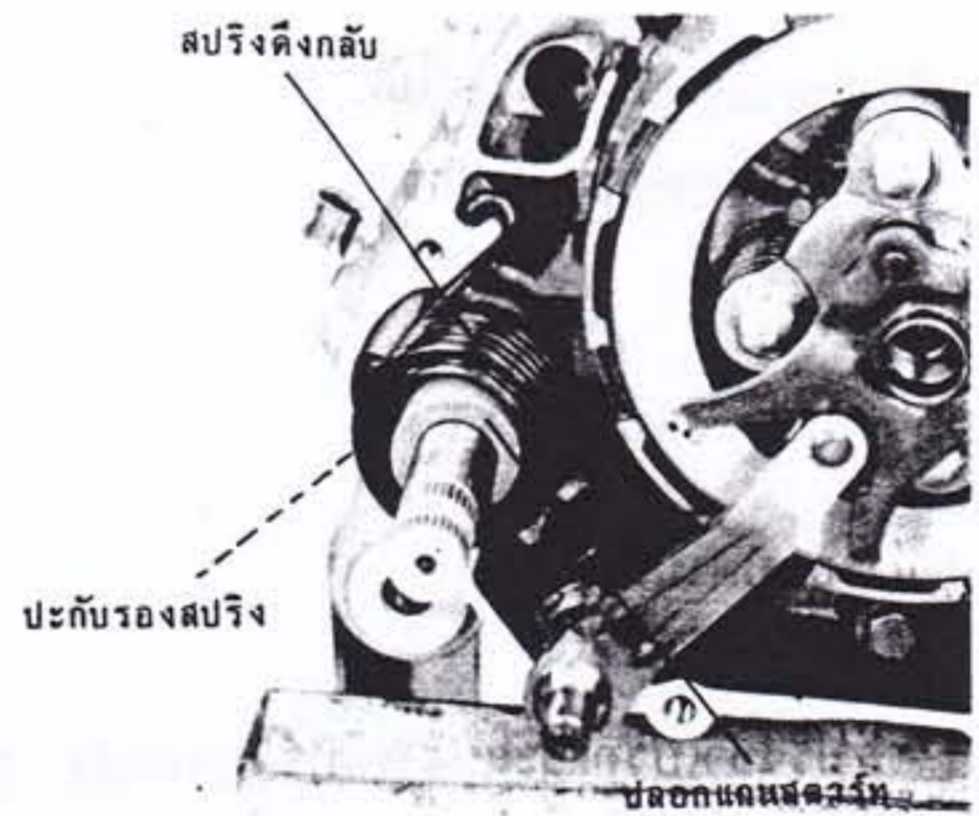
- ประกอบแกนเลื่อนลูกเบี้ยวคลัทช์ (หน้า 5-3)



คันสตาร์ท

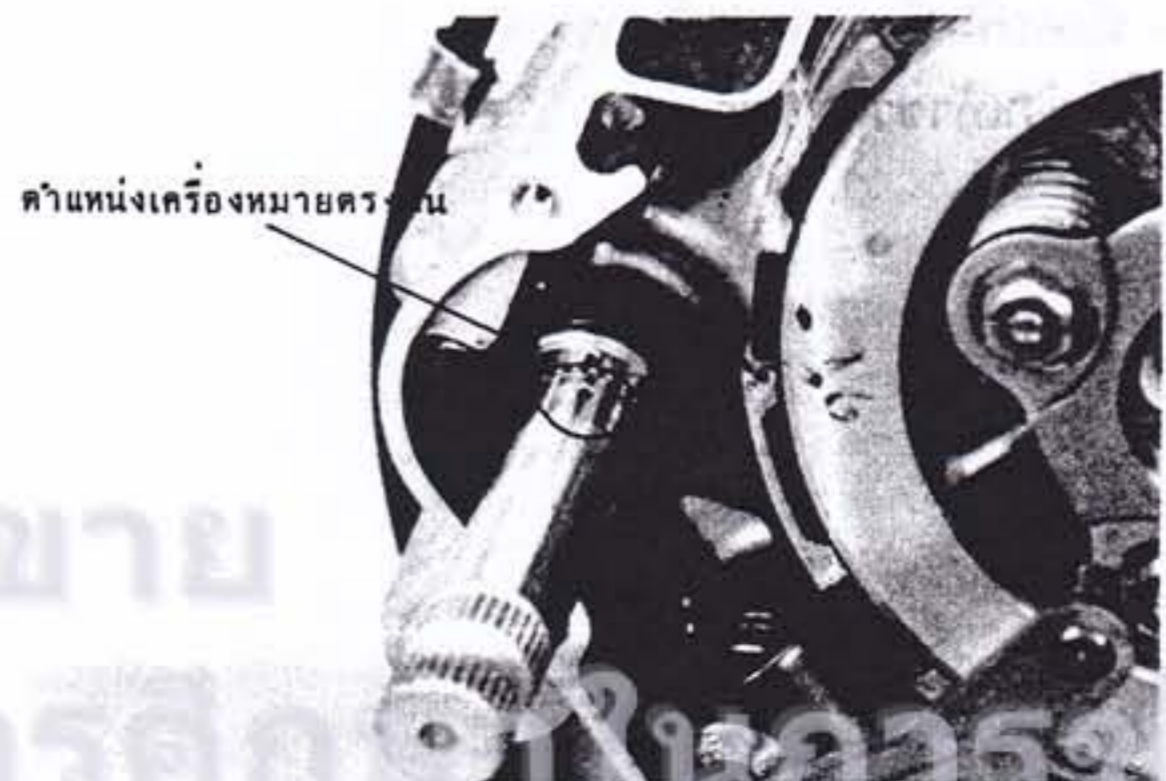
การถอด

- ถอดสปริง ปลอกและปะเก็นรองสปริงออกจากแกน
สตาร์ท



การประกอบ

- การประกอบปะกับรองสปริงเข้ากับแกนสตาร์ท โดยให้
มาร์คของปลอกตรงกับมาร์คของแกนสตาร์ท



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานานาชาติ

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- เอาขอของสปริงดึงกลับด้านล่างเกี่ยวกับแกนสตาร์ท และขอของสปริงเกี่ยวกับที่แครง้ดงรูป
- ใส่ปลอกเข้ากับแกนสตาร์ท
- หลังจากการประกอบ เช็คการทำงานของแกนสตาร์ท

ฝาครอบคลัทช์

การประกอบ

ประกอบชุดปรับคลัทช์

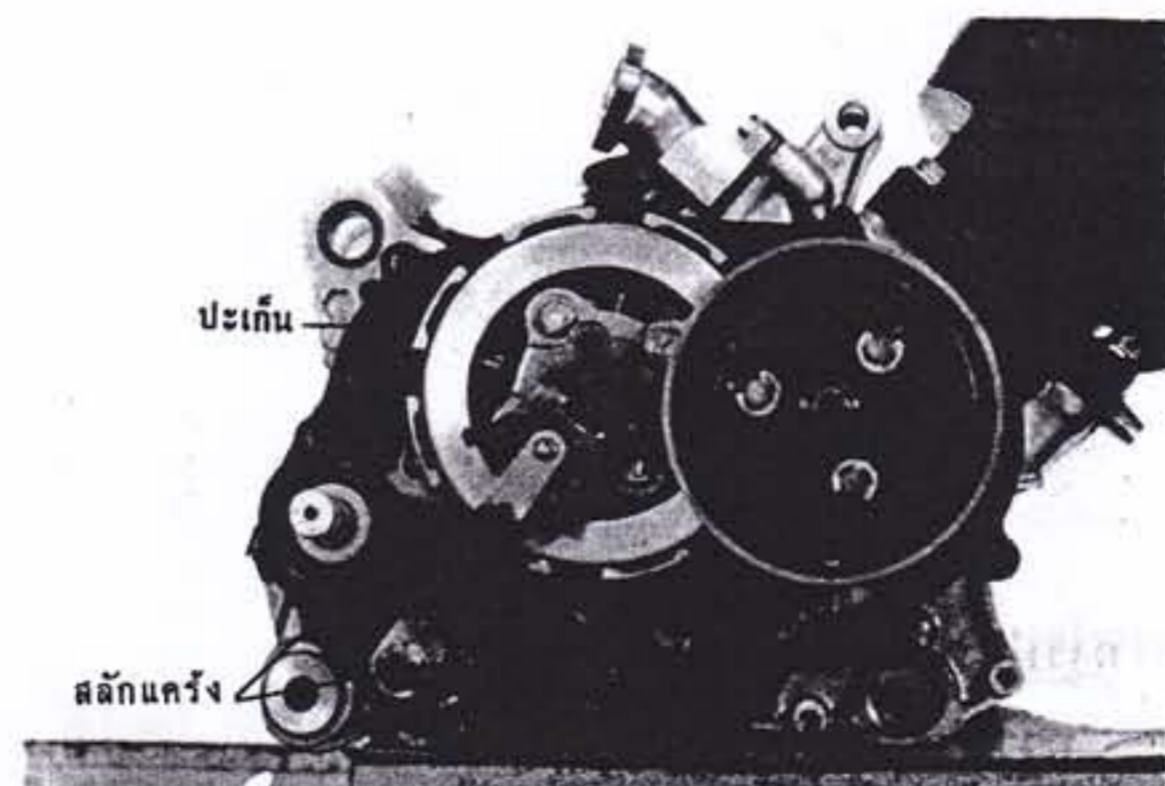
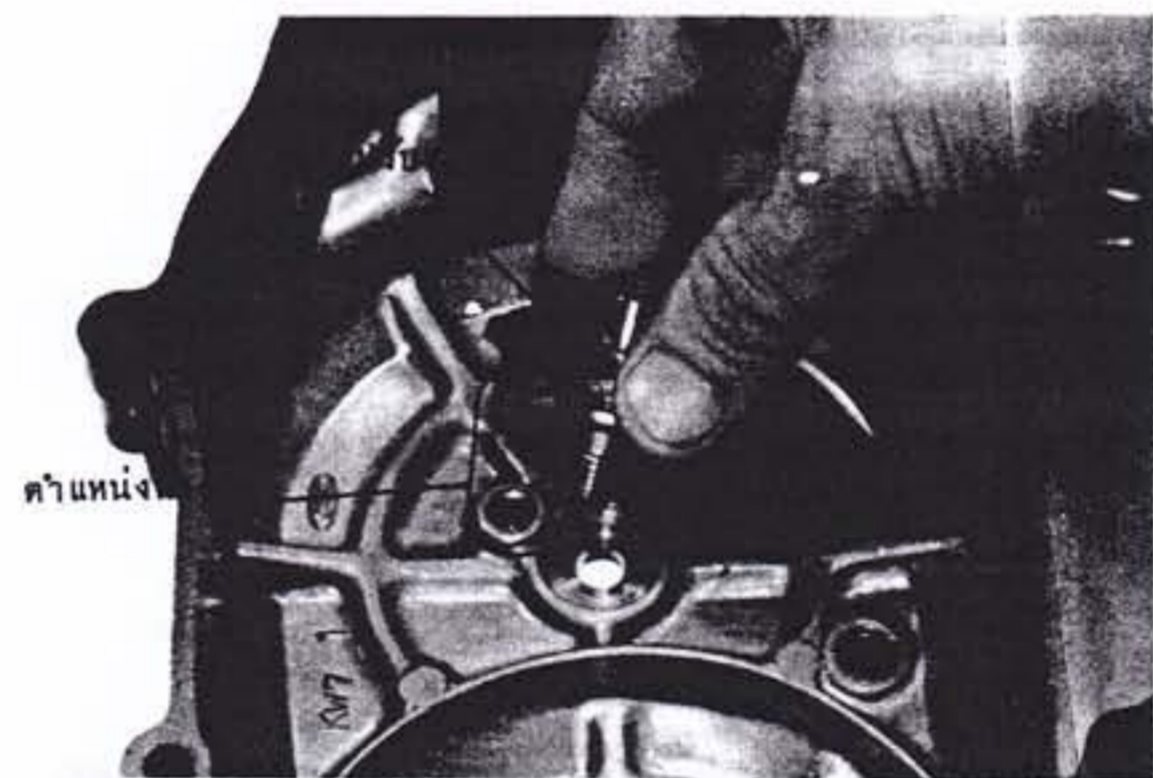
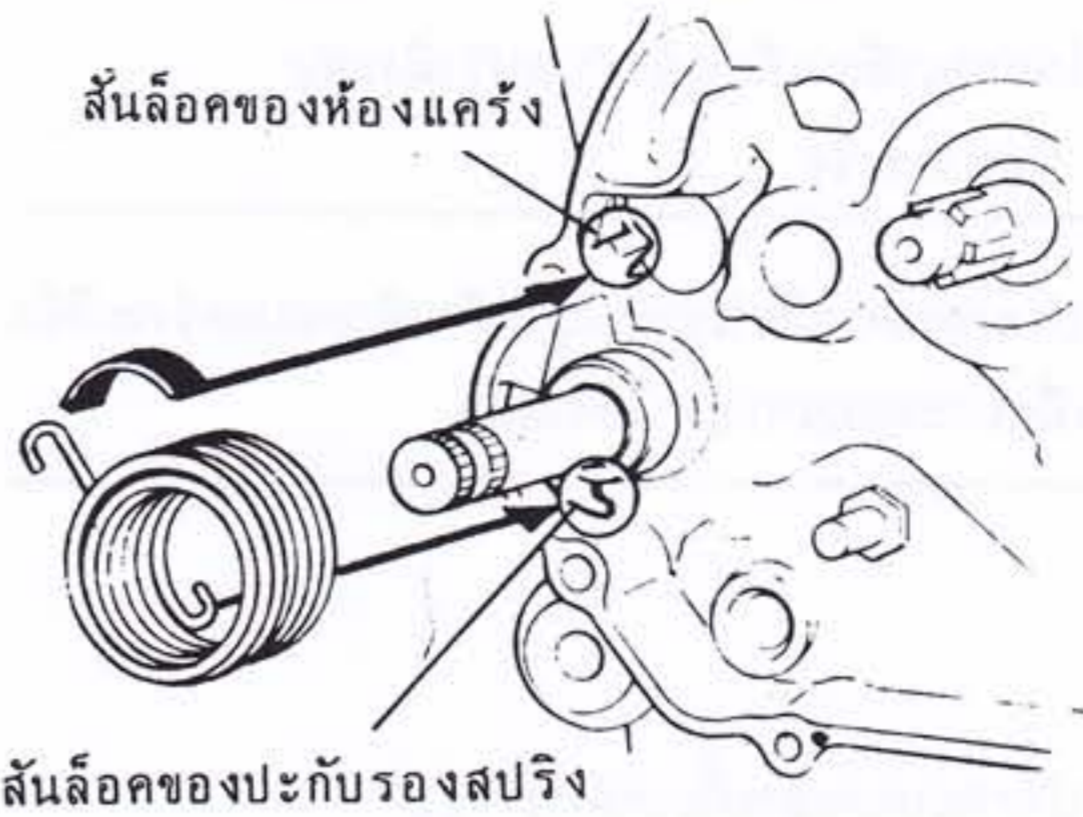
- สกรูปรับคลัทช์ข้างในชุดปรับคลัทช์และใส่โอ-ริงใหม่

- ประกอบชุดปรับคลัทช์ ให้สลักของชุดปรับคลัทช์ใส่ตรงกับรูของฝาครอบคลัทช์
- ใส่แหวนและน็อตล็อก
- ใส่สลักและเปลี่ยนปะเก็นใหม่
- ใส่ลูกปืนกดคลัทช์และสปริง

- ใส่ฝาครอบคลัทช์และโบลท์
- ขันโบลท์ฝาครอบคลัทช์

ประกอบตามต่อไปนี้

- คันสตาร์ท
- สปริงขาเบรคและสปริงสวิทช์ไฟเบรคหลัง (หน้า 11-14)
- น็อตปรับตั้งเบรค (หน้า 11-14)
- พักเท้าขวา (หน้า 11-14)



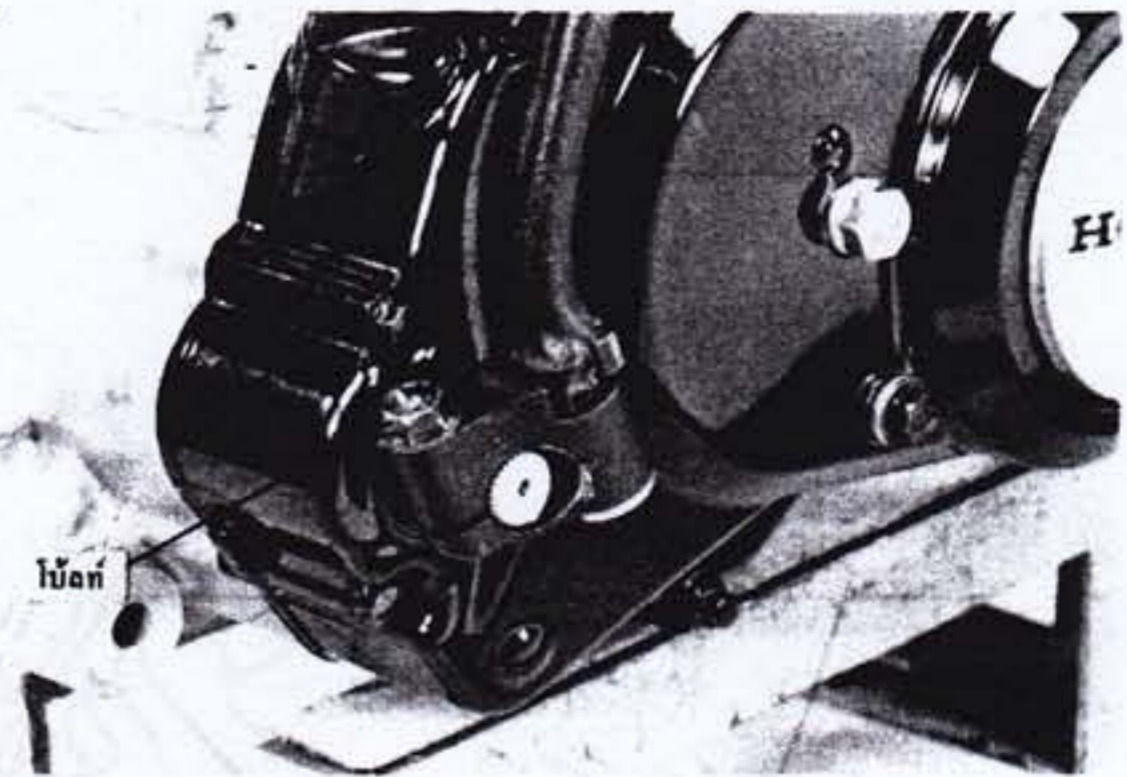
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในโครงการซ่อม

รถจักรยานยนต์ สอนดำ โนวา เท่านั้น

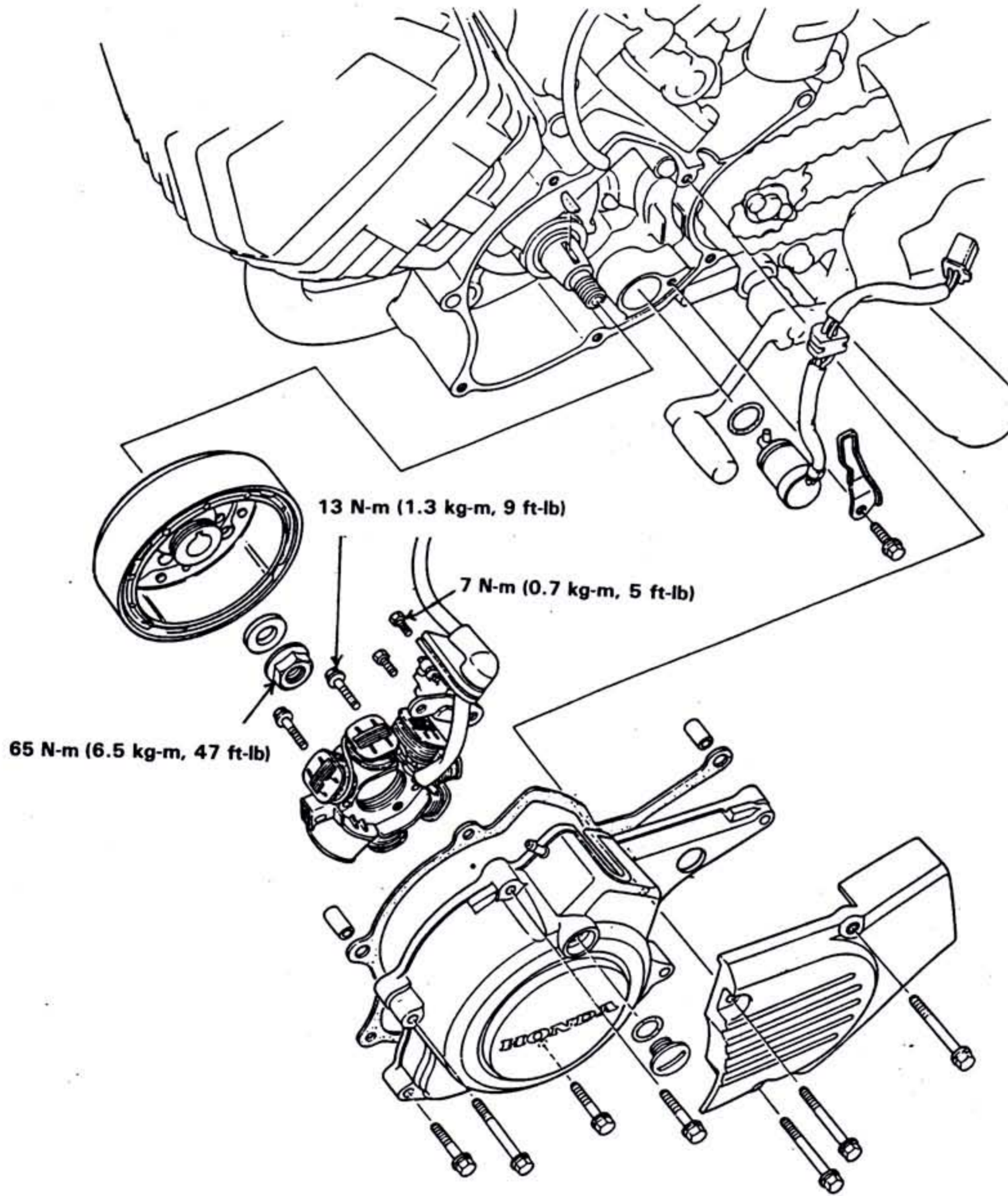


- ใส่อันสตาร์ทและโบลท์
- หลังจากประกอบ เช็คและปรับตั้งต่อไปนี้
 - ระยะฟรีเบรคหลัง (หน้า 3-11)
 - น้ำมันเกียร์ (หน้า 2-2)
 - เช็คการรั่วของน้ำมันเกียร์



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

8. อัลเตอร์เนเตอร์



HONDA
NOVA-S

ถอดฝาครอบจานไฟ	8-2	ใส่ฝาครอบจานไฟ	8-3
ถอดจานแม่เหล็ก	8-2	สวิตช์ไฟบอกเกียร์	8-4
ใส่จานแม่เหล็ก	8-3		

รายละเอียดการบริการทั่ว ๆ ไป

- ถอดชิ้นส่วนข้างนี้ออก และประกอบชุดเบนเนอร์เรเตอร์ จานแม่เหล็ก ฟิสเซอร์คอลลีย์ เจนเนอร์เรเตอร์ ฝาครอบจานไฟ และสวิตช์ไฟบอกเกียร์
- สำหรับการตรวจสอบอัลเตอร์เนเตอร์ ให้ดูอ้างอิงได้จากบทที่ 1

ค่าแรงบิด

น็อตจานไฟ	65 N-m (6.5 kg-m, 47 ft-lb)
โบลต์ยึดขดลวด	10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)
โบลต์ยึดฟิสเซอร์คอลลีย์	7 N-m (0.7 kg-m, 5 ft-lb)

เครื่องมือพิเศษ

ตัวคูดแม่เหล็ก	07933-KG20000
ตัวคูดแม่เหล็ก	07725-0040000

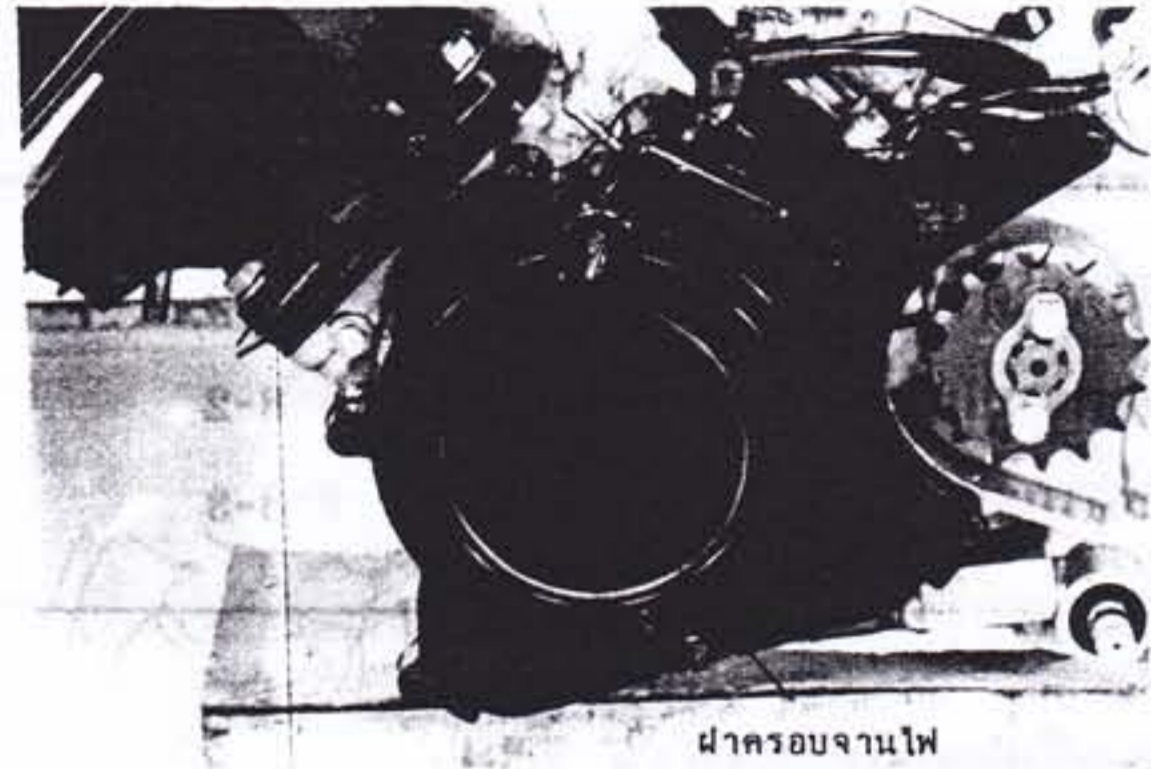
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ถอดฝาครอบจานไฟ

- ถอดเยนเนอร์เรเตอร์และไฟบอกเกียร์ที่ติดอยู่ (หน้า 15-5, 16-7)
- ถอดฝาครอบสเตอร์หน้า (5-2)
- ถอดโบลท์ฝาครอบจานไฟและฝาครอบจานไฟ
- ถอดน๊อตและปะเก็น



- การเปลี่ยน ขดลวด/พัลเซอร์คอล์ย
- ถอดโบลท์ยึด ขดลวดและพัลเซอร์คอล์ย
- ถอดขดลวดและพัลเซอร์คอล์ยออกจากฝาครอบจานไฟ
- ประกอบขดลวดชุดใหม่และพัลเซอร์คอล์ย ให้ใส่จากหลัง มาหน้า
- ★ ข้อควรระวัง
- ใส่ยางหุ้มสายไฟเข้าไปในร่องของฝาครอบจานไฟ



ค่าแรงบิด

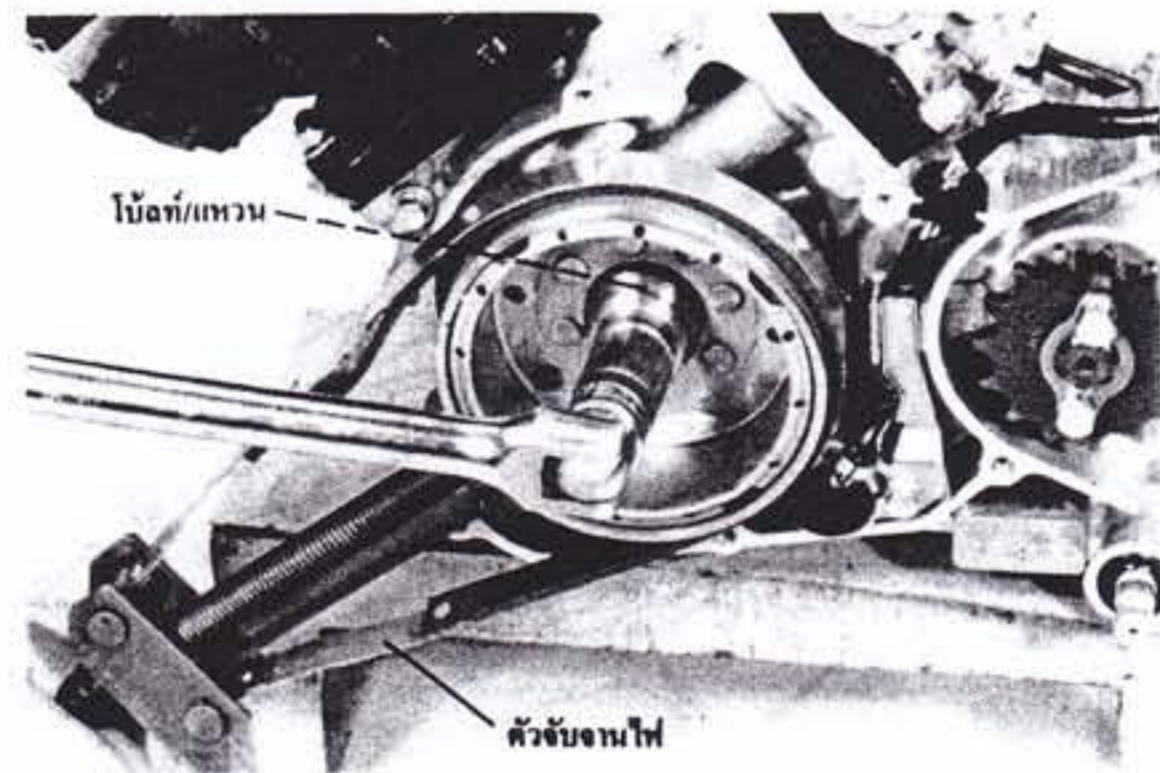
- โบลท์ยึดขดลวด 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)
- โบลท์พัลเซอร์คอล์ย 7 N-m (0.7 kg-m, 5 ft-lb)

ถอดจานแม่เหล็ก

- จับจานแม่เหล็กด้วยเครื่องมือพิเศษ
- ถอดน็อตจานแม่เหล็กและแหวน

เครื่องมือพิเศษ

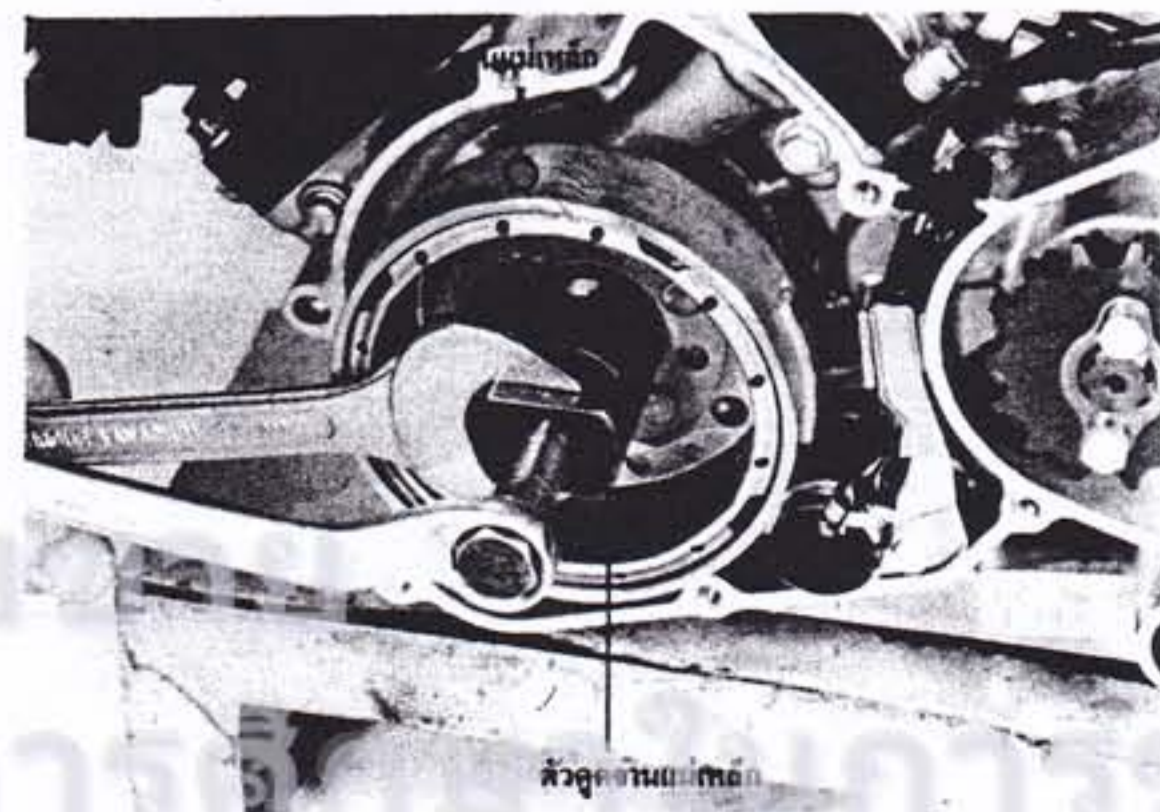
- เครื่องมือจับจานไฟ 07725-0040000



- ถอดจานแม่เหล็กด้วยตัวดูด

เครื่องมือพิเศษ

- ตัวดูดแม่เหล็ก 07933-KG20000



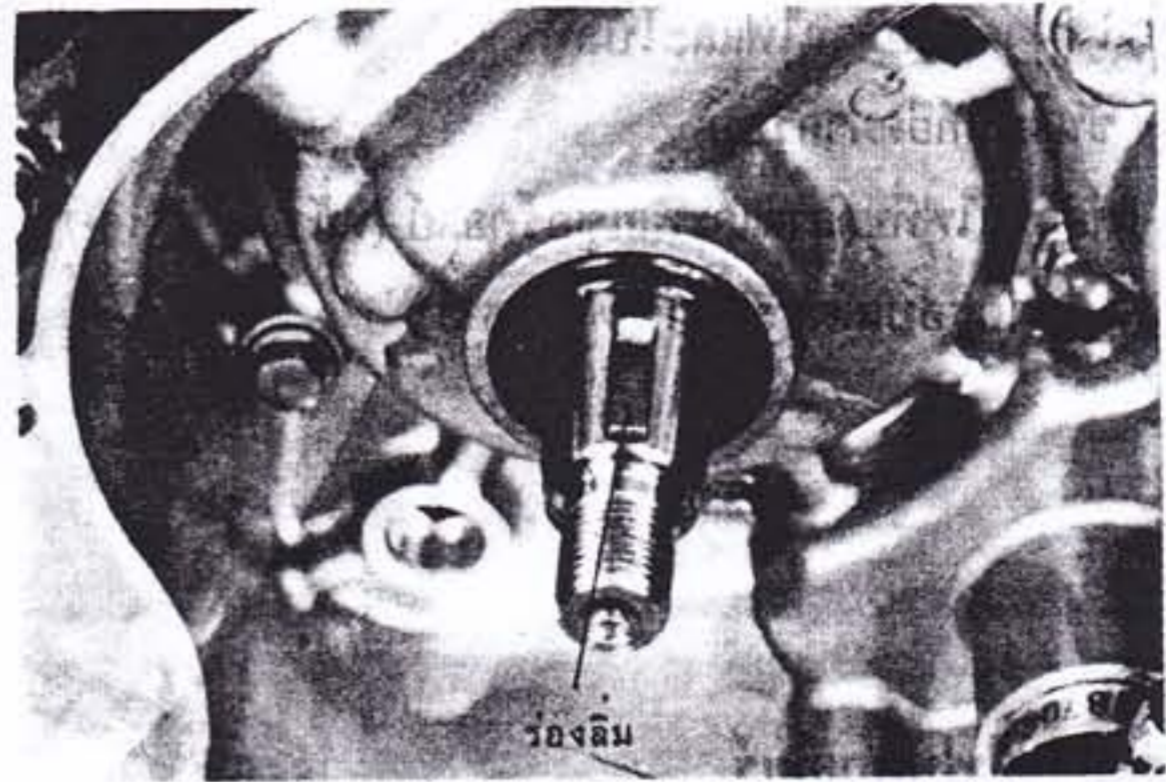
ห้าม



- ถอดลิ้มออกจากเพลลาข้อเหวี่ยง

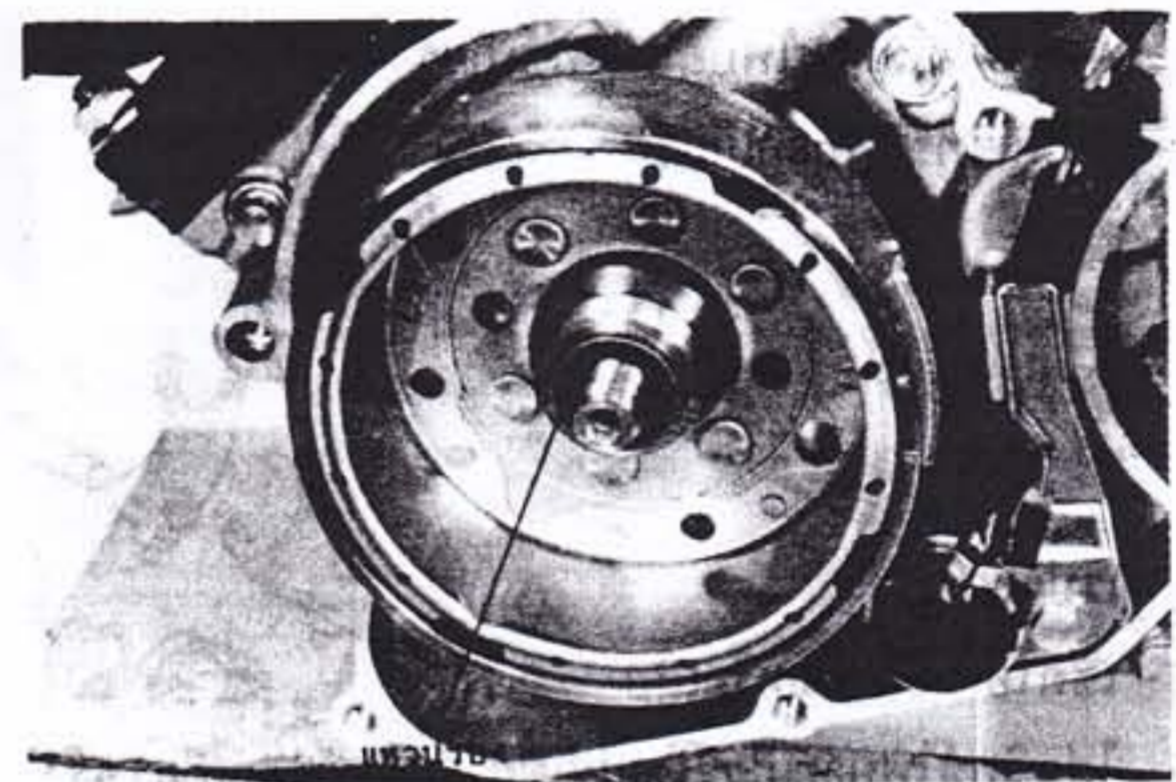
★ ข้อควรระวัง

- ทำความสะอาดเพลลาข้อเหวี่ยงที่มีน้ำมันจับอยู่



การประกอบจานแม่เหล็ก

- ใส่ลิ้มเข้ากับเพลลาข้อเหวี่ยง
- ใส่จานแม่เหล็กโดยให้ร่องลิ้มของจานแม่เหล็กตรงกับร่องลิ้มที่เพลลาข้อเหวี่ยง
- ใส่แหวนที่จานแม่เหล็ก

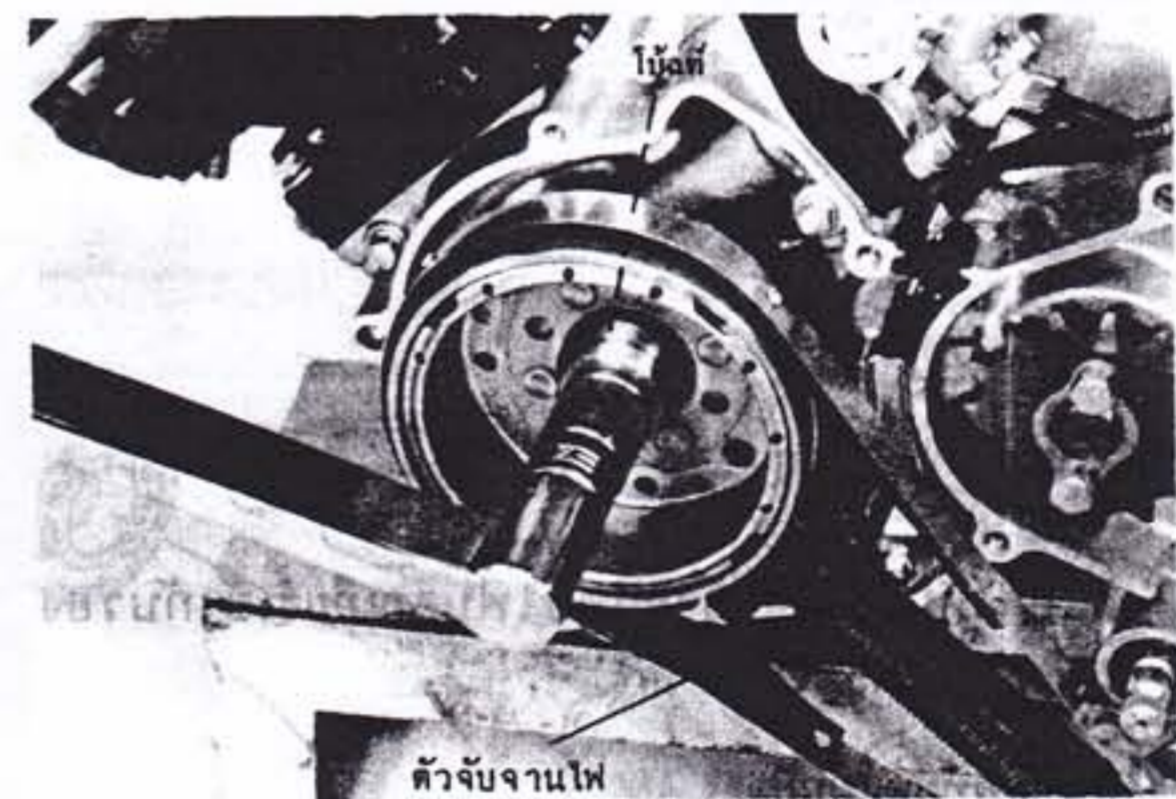


- ใส่น็อตและขันนอตยึดจานแม่เหล็ก
- ขันนอตให้ได้ตามค่าที่กำหนด
- ค่าแรงบิด 65 N-m (6.5 kg-m, 47 ft-lb)

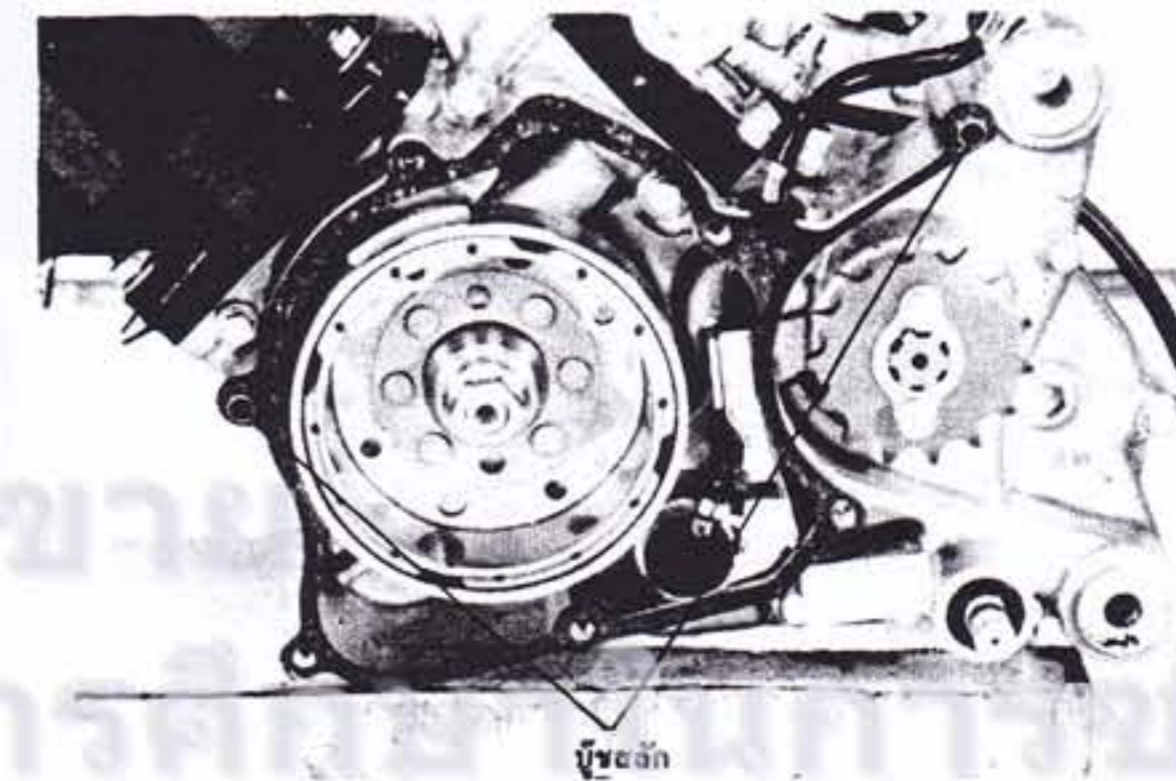
เครื่องมือ

- ตัวจับจานแม่เหล็ก 07725-0040000

- ใสฝาคครอบจานไฟ



- ประกอบฝาคครอบจานไฟ
- ใส่บูชและปะเก็น

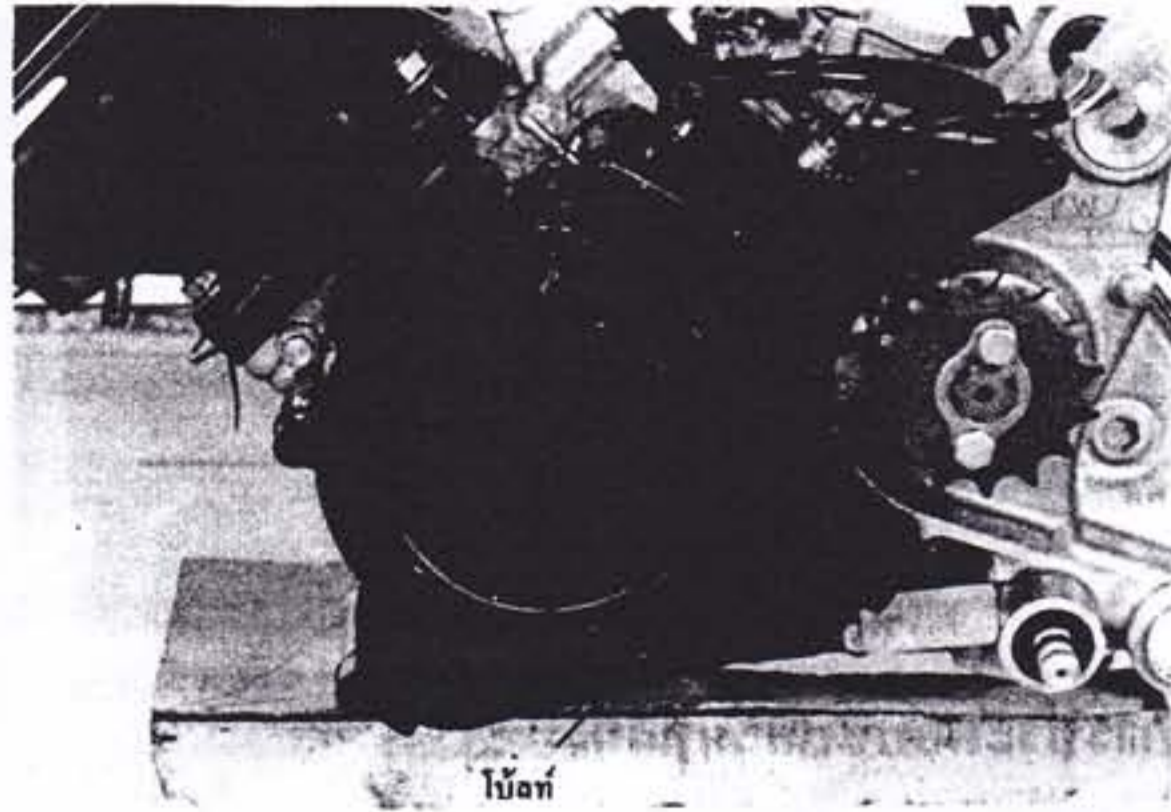


ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานานการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



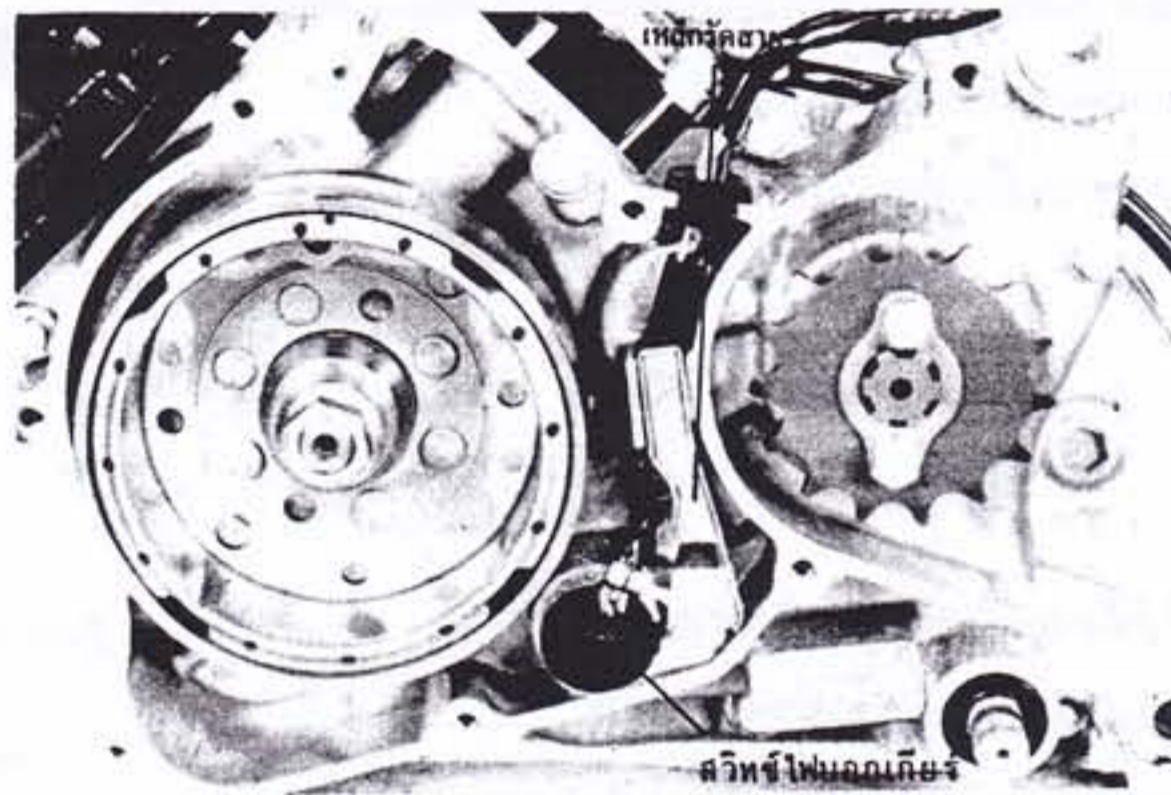
- ใส่ฝาครอบจานไฟและโบลท์
- ชั้นโบลท์ยึดฝาครอบ
- ต่อสายไฟที่ขดลวดและพัลเซอร์คอลลีย์ (หน้า 15-5, 16-7)
- ใส่ฝาครอบสเตอร์หน้า (หน้า 5-3)



โบลท์

สวิทช์ไฟบอกเกียร์

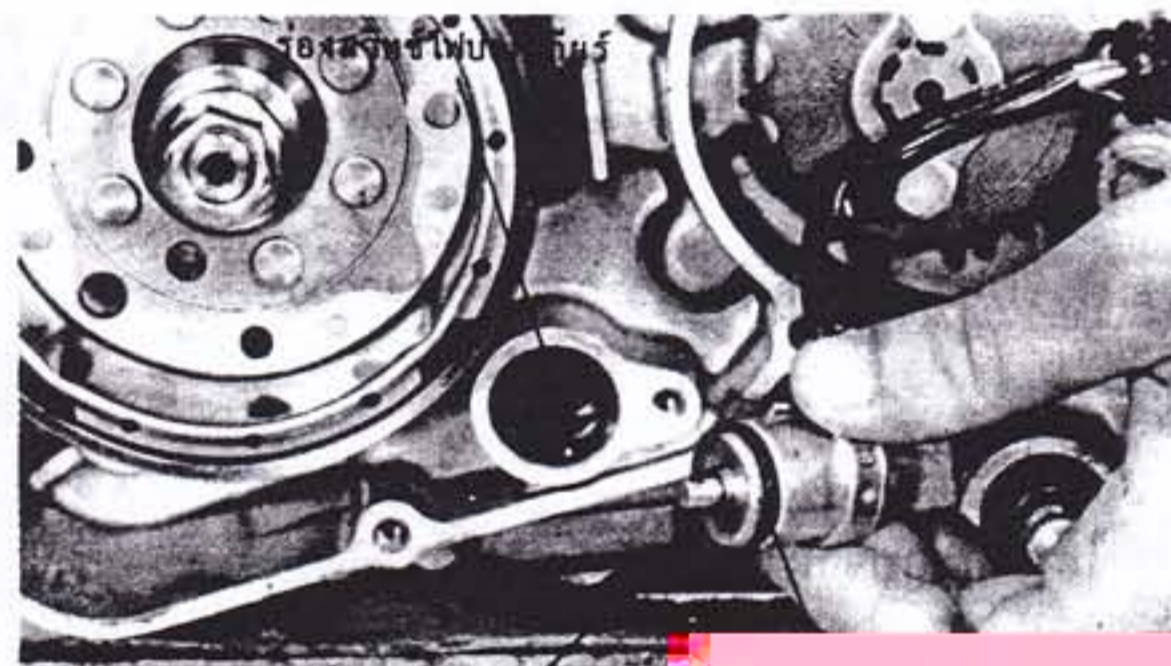
- ถอดฝาครอบจานไฟ (หน้า 8-2)
- ถอดแผ่นยึดสายไฟบอกสวิทช์เกียร์
- ถอดสวิทช์ไฟบอกเกียร์



สวิทช์ไฟบอกเกียร์

การประกอบ

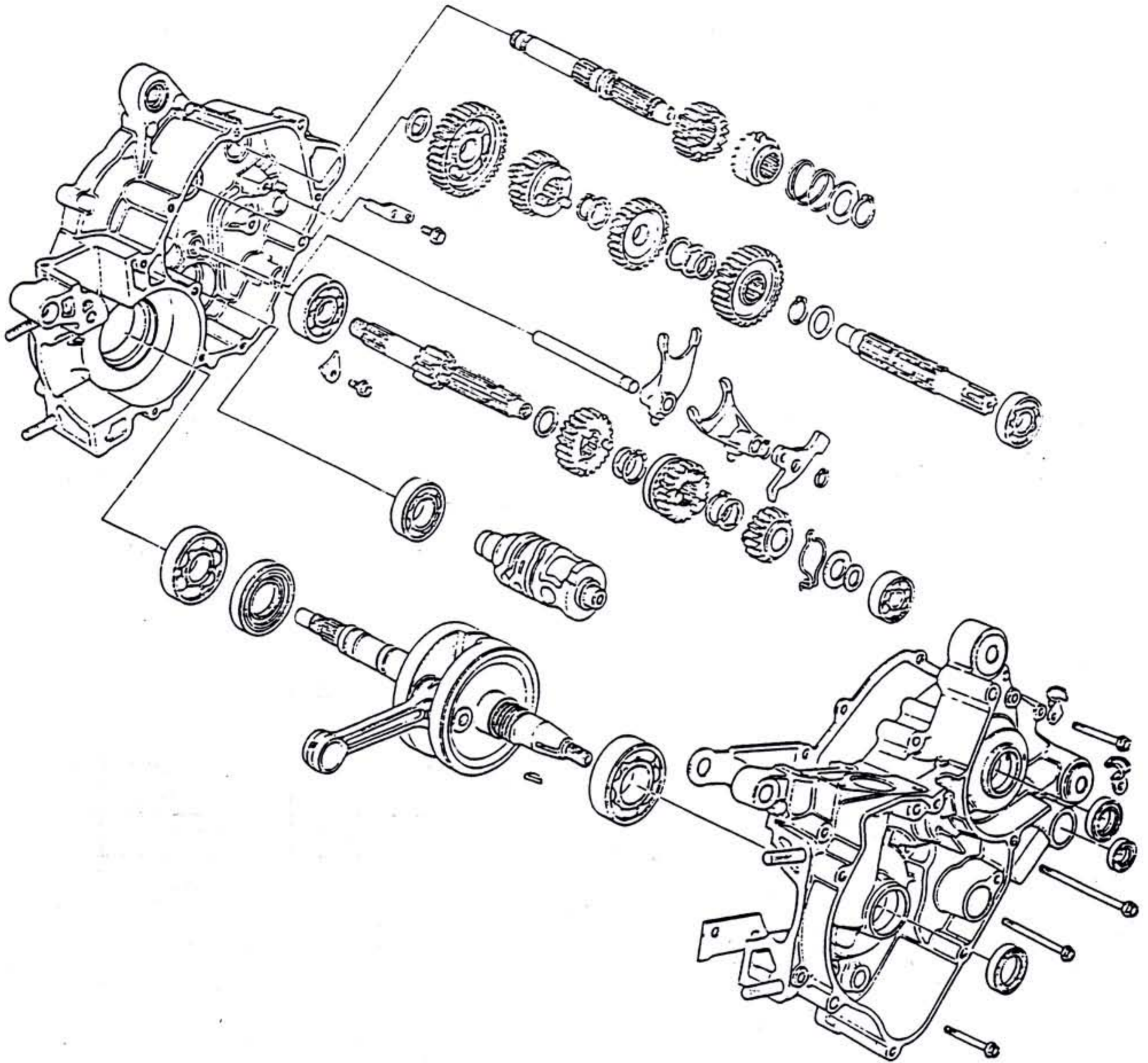
- เช็กโอ-ริง เสื่อมหรือเสีย
- ใส่สวิทช์ไฟบอกเกียร์โดยให้เขี้ยวที่สวิทช์บอกเกียร์ตรงกับเขี้ยวที่กระปุกเกียร์



รองสวิทช์ไฟบอกเกียร์

- ใส่ยางหุ้มสายไฟของสวิทช์ไฟบอกเกียร์เข้ากับร่อง

Handwritten mark resembling the number '5' with a horizontal line through it.



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	9-1	เพลาช้อเหวียง	9-7
ปัญหาข้อขัดข้อง	9-2	คันสตาร์ท	9-8
แยกห้องแครงค์	9-3	เพลาบ้ำมัน 2T	9-10
ชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง	9-3	เปลี่ยนลูกปืนห้องแครงค์	9-11
ประกอบชุดส่งกำลัง	9-6	ส่วนประกอบห้องแครงค์	9-13

รายละเอียดการบริการ

- การบริการระบบส่งกำลังและเพลาช้อเหวียงจะต้องยกเครื่อง ถอดชิ้นส่วนต่อไปนี้ก่อนยกเครื่อง
 - คลัทช์
 - คันสตาร์ท
 - ขาเปลี่ยนเกียร์
 - ฝาสูบ
 - เยนเนอร์เรเตอร์
 - เลื่อสูบ, ลูกสูบ

รายละเอียด

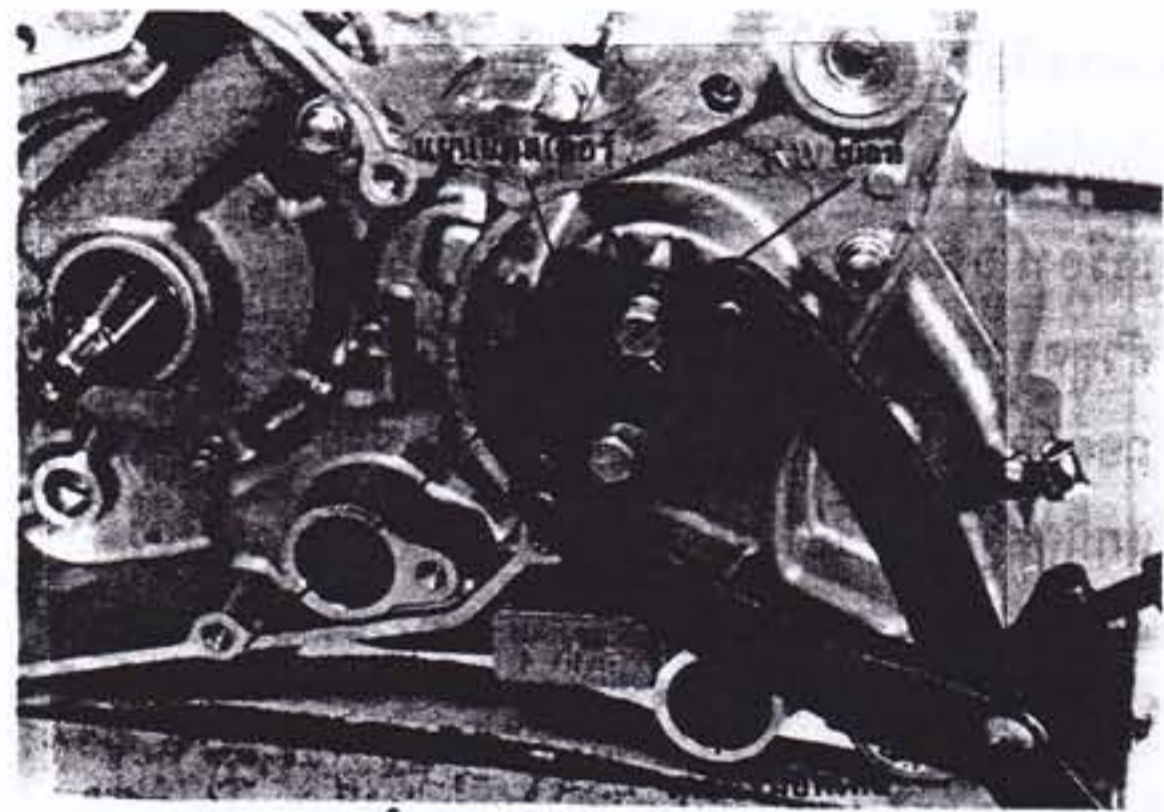
หน่วย : มม.(นิ้ว)

รายการ		ค่ามาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม
ความโตภายในของก้ามปู		10.000-10.018(0.3937-0.3944)	10.050(0.3957)
ระยะช่องว่างของก้ามปู		4.93-5.00(0.194-0.197)	4.50(0.177)
ความโตภายนอกของสลักก้ามปู		9.972-9.987(0.3926-0.3932)	0.950(0.3917)
ความโตที่ปลายก้ามปู (ขวาและซ้าย)		19.979-20.000(0.7866-0.7874)	19.950(0.7854)
ความโตภายในเฟือง	เฟือง M2	17.016-17.034(0.6699-0.6706)	17.100(0.6732)
	เฟือง C1	16.522-16.543(0.6505-0.6513)	16.600(0.6535)
	เฟือง C3	19.020-19.041(0.7488-0.7496)	19.100(0.7520)
ความโตภายนอกของเพลาช้อที่เฟือง M2		16.966-16.984(0.6680-0.6687)	16.930(0.6665)
ความโตภายนอกของเพลาดาม	เฟือง C1	16.464-16.486(0.6482-0.6491)	16.440(0.6472)
	เฟือง C2	16.978-16.989(0.6684-0.6689)	16.960(0.6677)
ระยะห่างด้านข้างของ		0.25-0.65(0.010-0.026)	0.85(0.033)
ระยะลุนของก้านสูบ		-	0.05(0.002)
ระยะลุนเพลาช้อเหวียง		-	0.1(0.003)
แกนสตาร์ท	ความโตแกนสตาร์ท	20.020-20.041(0.7882-0.7890)	19.930(0.7846)
	ความโตภายในเฟือง	19.959-19.980(0.7858-0.7866)	20.070(0.7902)
น้ำมัน	ความโตภายนอกเพลาดาม	9.872-9.887(0.3887-0.3893)	9.850(0.3878)
	ความโตภายในของปลอก	9.900-9.915(0.3898-0.3904)	9.935(0.3911)



ผ่าเครื่อง

- ยกเครื่องออกจากเฟรม (เรื่องที่ 5)
- ถอดดังต่อไปนี้
 - ฝาสูบ
 - เลื่อสูบ
 - ลูกสูบ
 - คลัทช์
 - ขาเปลี่ยนเกียร์
 - คันสตาร์ท
 - เจนเนอเรเตอร์
- คลายโบลท์ยึดสเตอร์หน้าโดยการไขตัวจับจานไฟจับที่สเตอร์หน้า



เครื่องมือ

- ตัวจับแม่เหล็ก 07725-0030000
- ถอดแผ่นล็อกสเตอร์หน้าและสเตอร์หน้า
- ถอดโบลท์ที่แครงค์และโบลท์ถ่ายน้ำมัน
- ถอดแครงค์ข้างซ้ายออกจากแครงค์ข้างขวา
- ถ้าถอดแครงค์ออกยากให้ใช้หมอนพลาสติกตี 2-3 ครั้ง

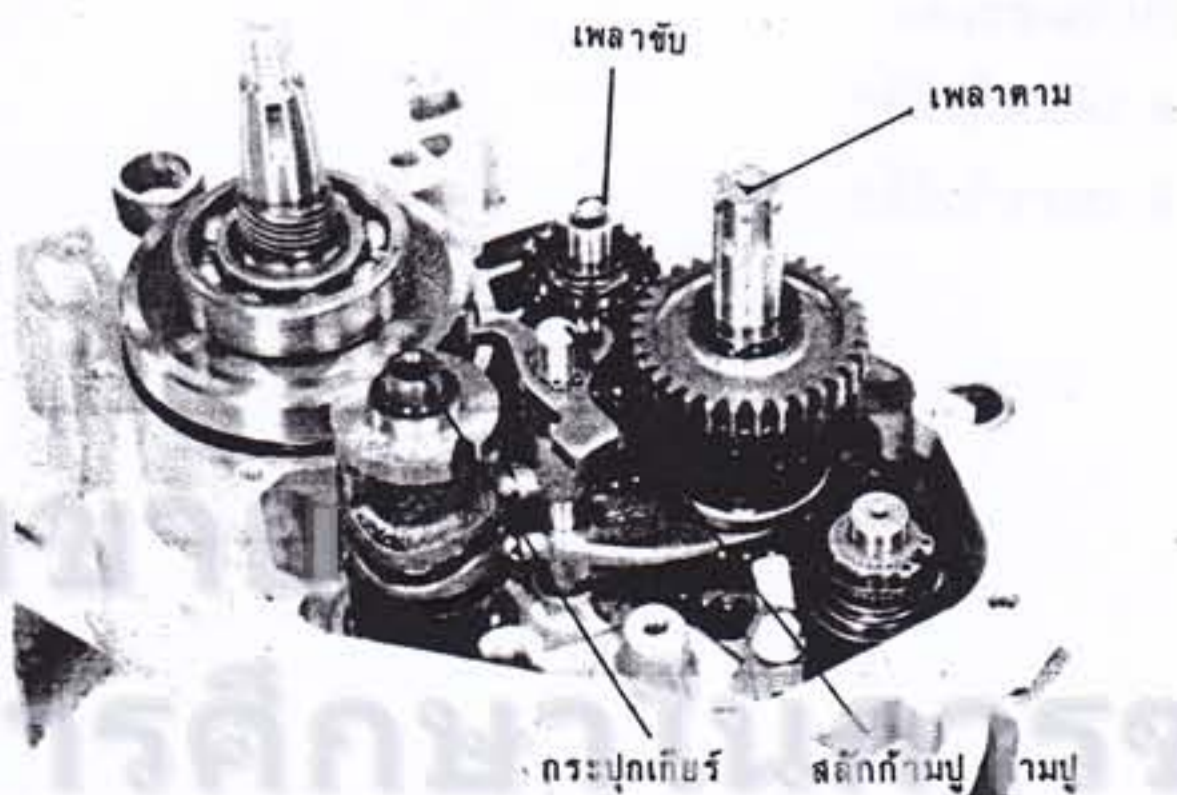
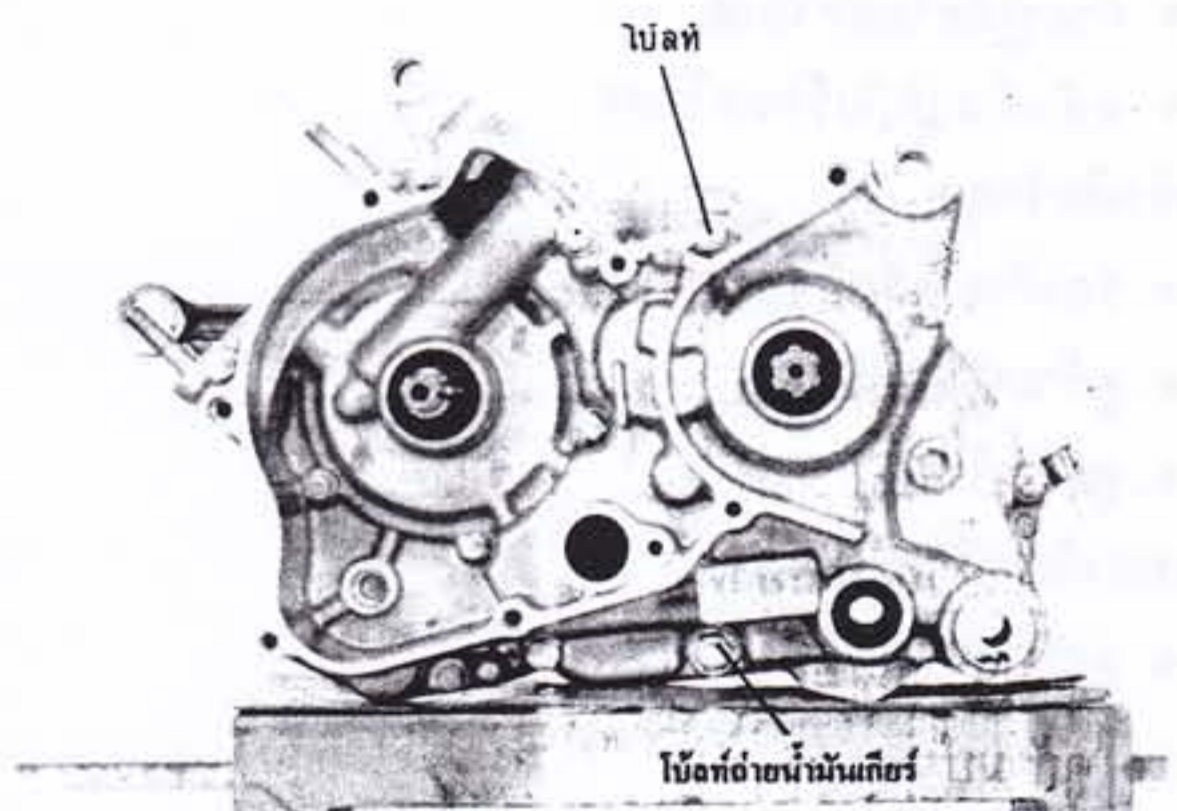
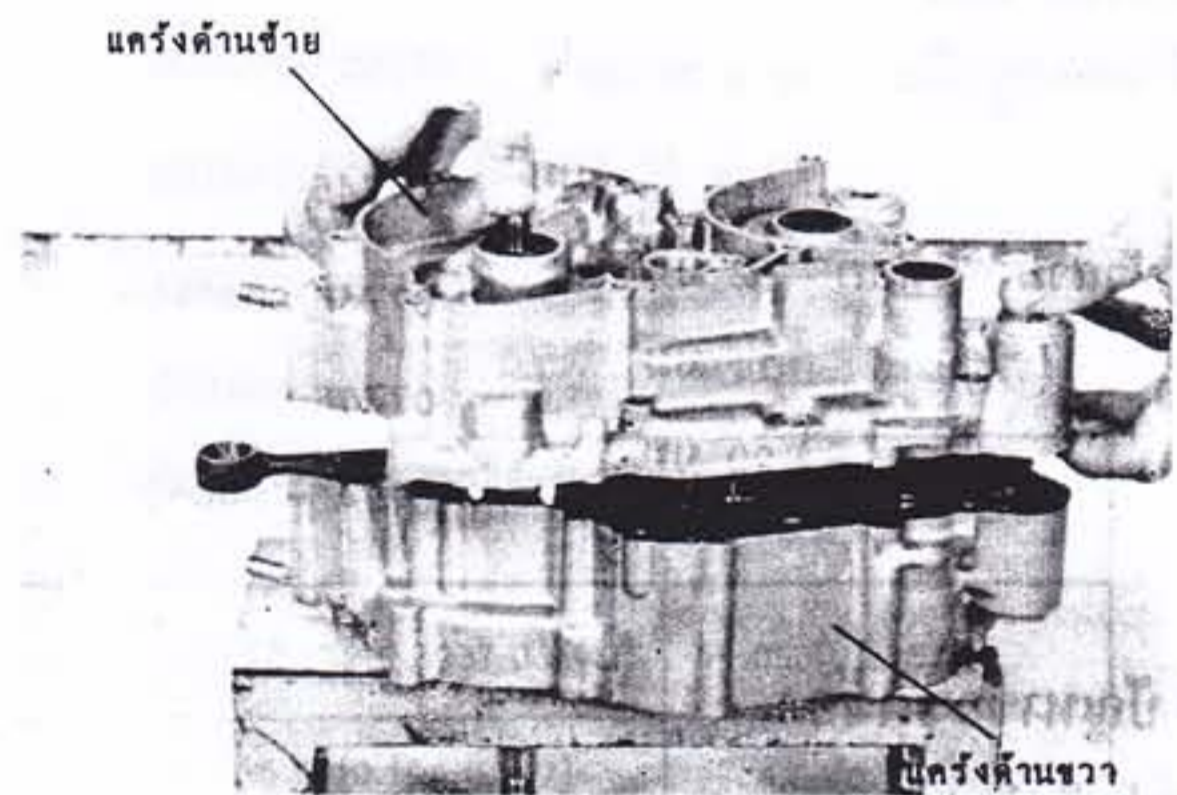
★ คำเตือน

- อย่าแยกแครงค์ออกโดยใช้ไขควงจัด

- ถอดปะเก็นและบูช

ชุดระบบส่งกำลัง

- ก้ามปูเกียร์/กระปุกเกียร์ ถอดชุดเกียร์
- แยกแครงค์ออกจากกัน
- ถอดปะเก็นและบูช
- ถอดสลักก้ามปูและก้ามปู กระปุกเกียร์ ชุดเพลตาม และเพลาชับทั้งชุดออกจากห้องแครงค์ข้างขวา



ห้ามทำ

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานานาชาติ
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



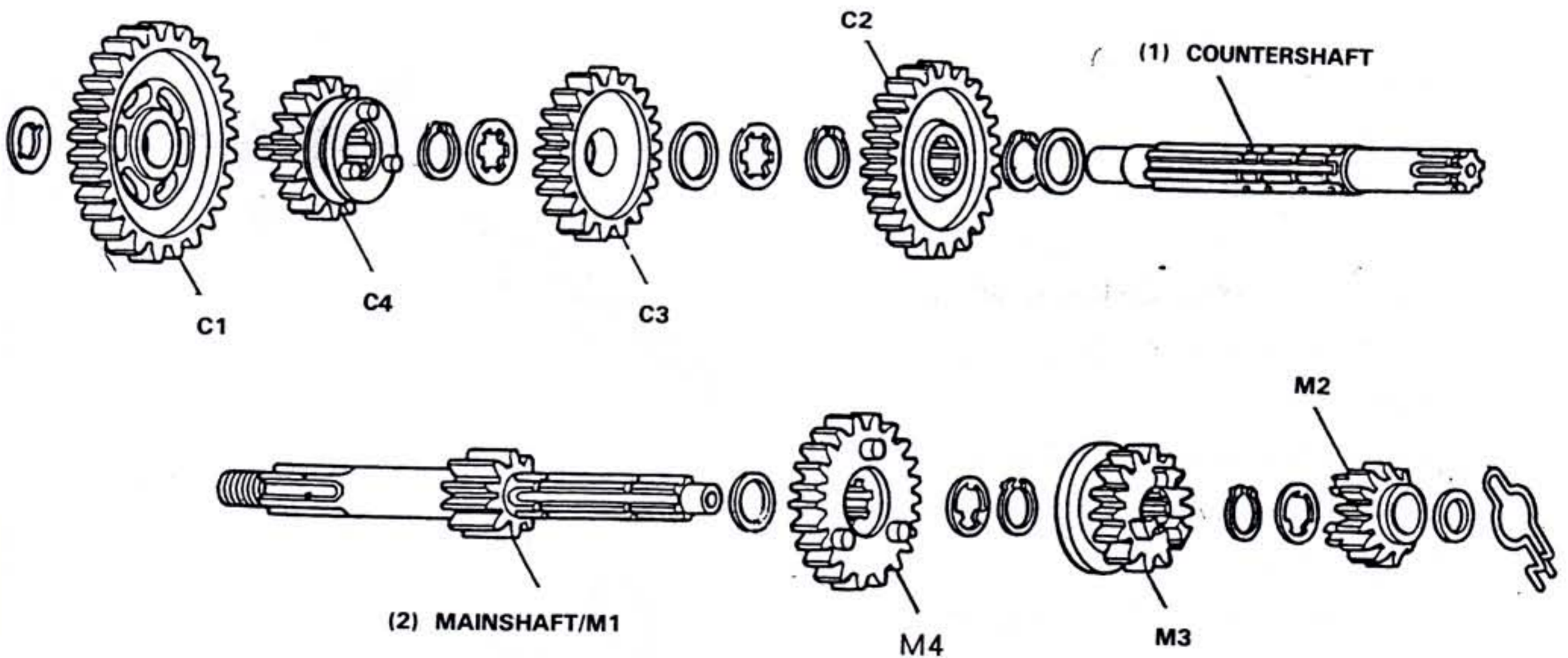
ชุดเกียร์ส่งกำลัง

- ถอดสลักก้ามปูและก้ามปูออกจากเฟืองส่งกำลัง
- แยกเฟืองเพลาค้อและเฟืองเพลาคตาม



ตรวจสอบเพลาค้อและเฟืองเกียร์

- ตรวจสอบเฟืองแต่ละตัว สึกหรือเสีย และเปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น
- เช็คฟันเฟืองและร่องก้ามปู สึกหรือเสีย
- เช็คผิวหน้าของเพลาคตามและเพลาค้อ สึกหรือเสีย



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- วัดความโตภายในของเฟืองแต่ละตัว

ค่าจำกัดการซ่อม

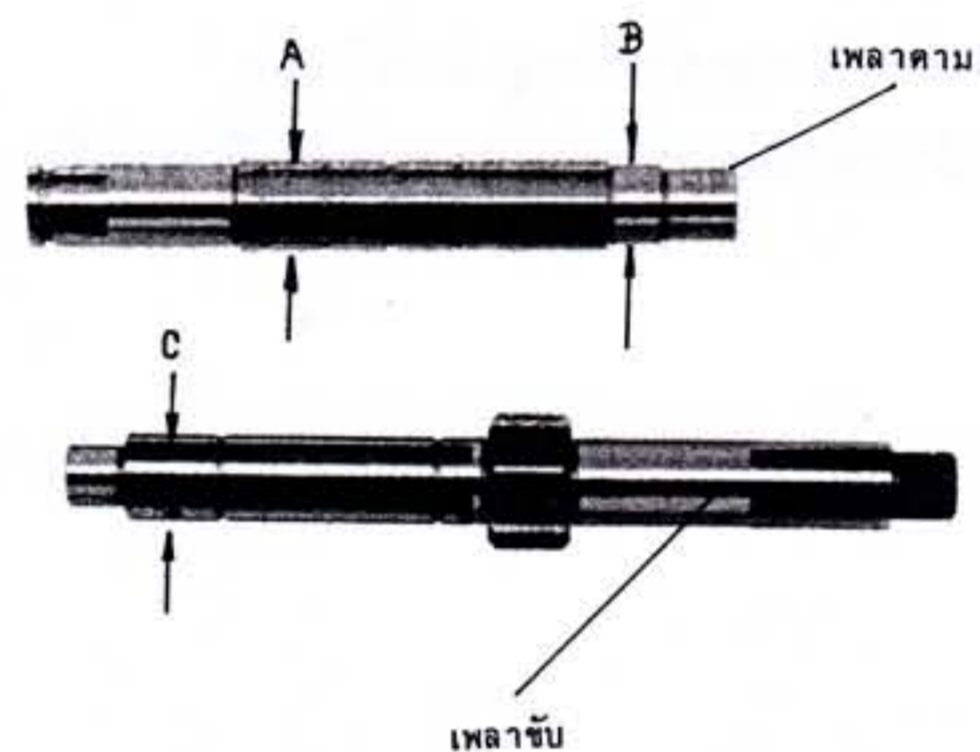
- M2 : 17.100 มม (0.6732 นิ้ว)
- C1 : 16.600 มม (0.6535 นิ้ว)
- C3 : 19.100 มม (0.7520 นิ้ว)



- วัดความโตภายนอกของเพลาดามและเพลาชับ. แสดงในการวัด

ค่าจำกัดการซ่อม

- A (เฟือง C2) 16.960 มม (0.7453 นิ้ว)
- B (เฟือง C1) 16.440 มม (0.6472 นิ้ว)
- C (เฟือง M2) 16.930 มม (0.6665 นิ้ว)



ตรวจสอบ ก้ามปู สลักก้ามปู กระจุกเกียร์

- เช็คสลักก้ามปูเกียร์ต้องไม่งอ สึกหรอ หรือเสียหาย
- วัดความโตภายในและปลายก้ามปู

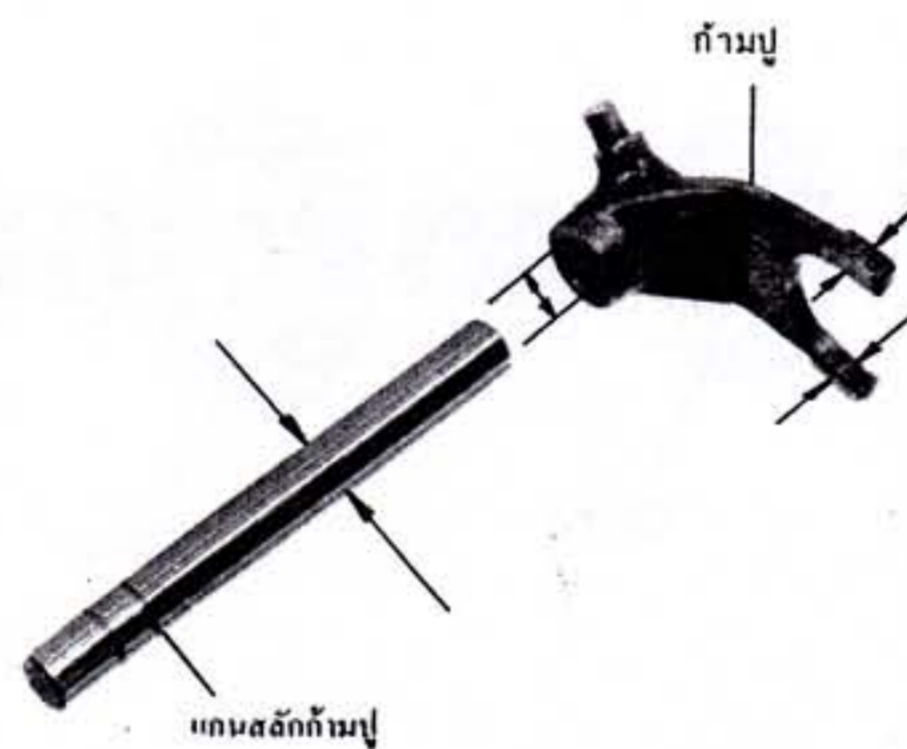
ค่าจำกัดการซ่อม

- ปลายก้ามปู : 4.50 มม (0.177 นิ้ว)
- ความโตภายใน : ขวา 10.050 มม
ซ้าย 10.050 มม

- เช็คก้ามปูเกียร์ต้องไม่งอ สึกหรอ หรือเสียหาย
- วัดความโตภายนอกของสลักก้ามปู

ค่าจำกัดการซ่อม

- ตรวจสอบร่องของกระจุกเกียร์และแหวน
- เปลี่ยนกระจุกเกียร์หรือแหวน ถ้าร่องหรือแหวนเสียหรือคูม็รอยสึก
- วัดความโตภายนอกที่ปลายของกระจุกเกียร์
ขวา : 19.950 มม (0.7854 นิ้ว)
ซ้าย : 19.950 มม (0.7854 นิ้ว)



แหวนรอง



ห้ามขาย

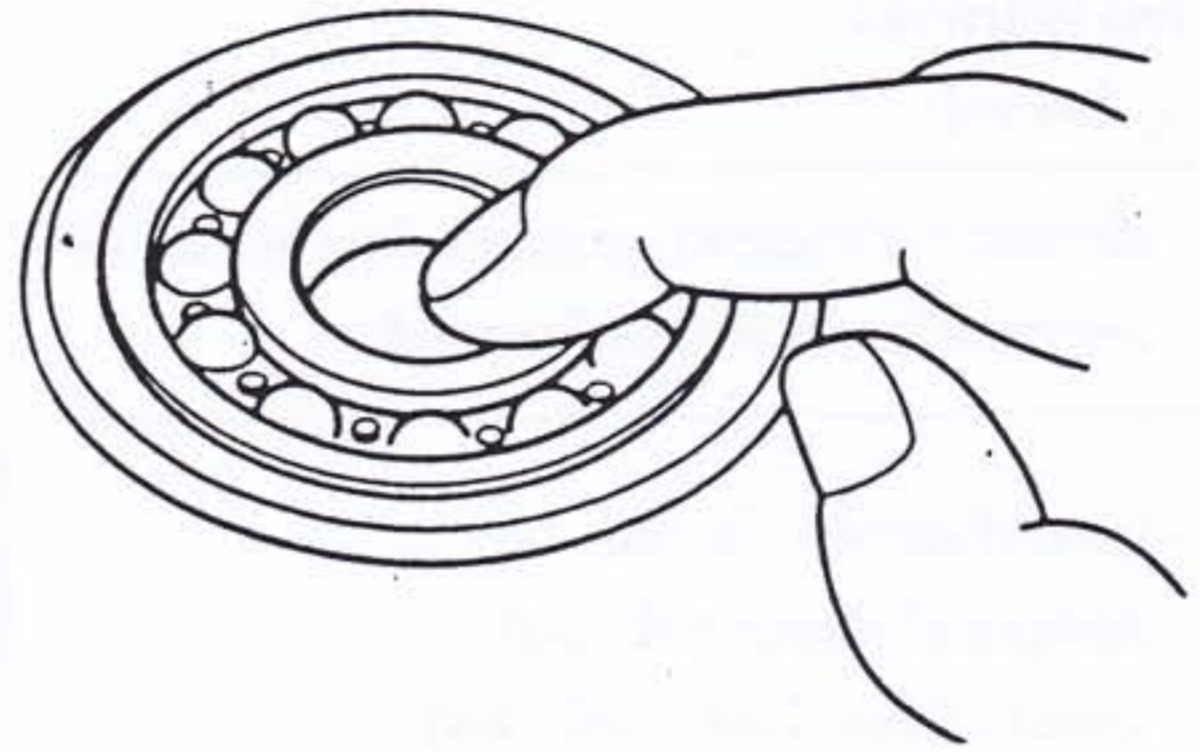
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม

รถจักรยานยนต์ สอนดำ โนวา เท่านั้น



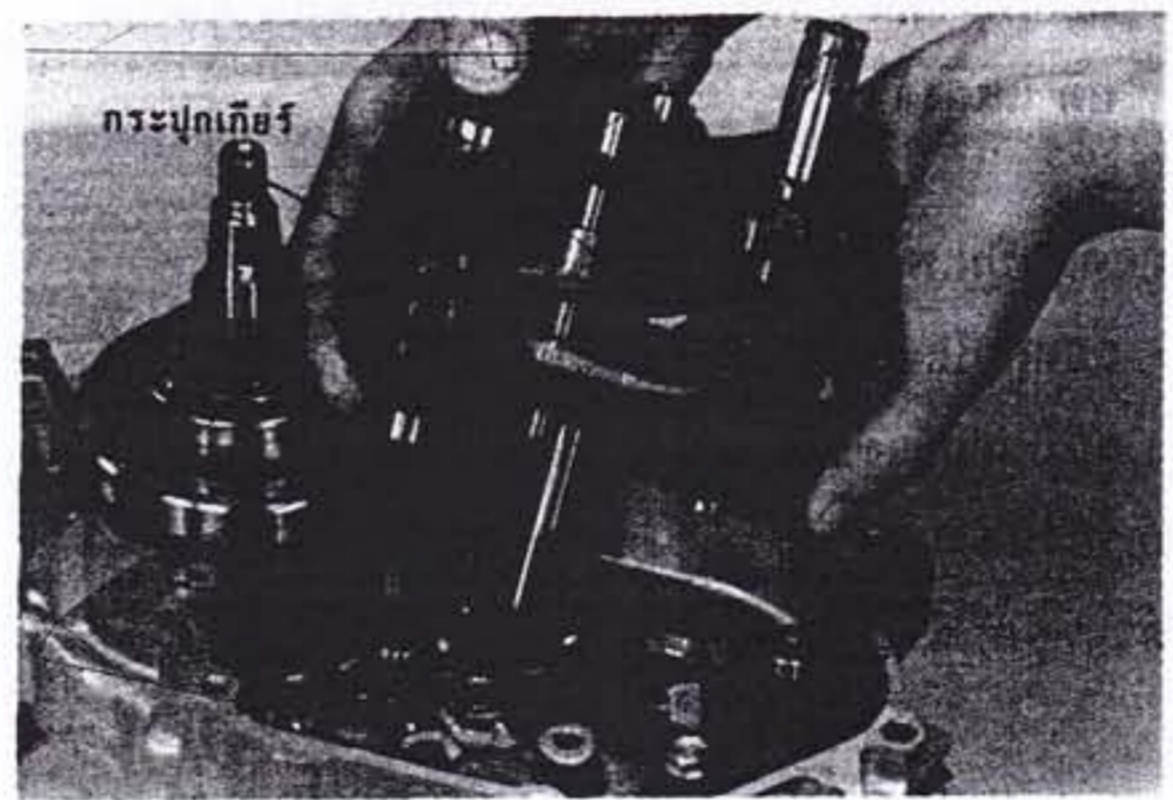
ตรวจสอบลูกปืนเกียร์

- หมุนขอบในของลูกปืนด้วยนิ้วมือ ลูกปืนจะต้องหมุนคล่องและเงียบ
- ถอดลูกปืนและหมุน ถ้าหมุนไม่คล่องให้เปลี่ยนลูกปืนใหม่ (ดูหน้า 9-11)



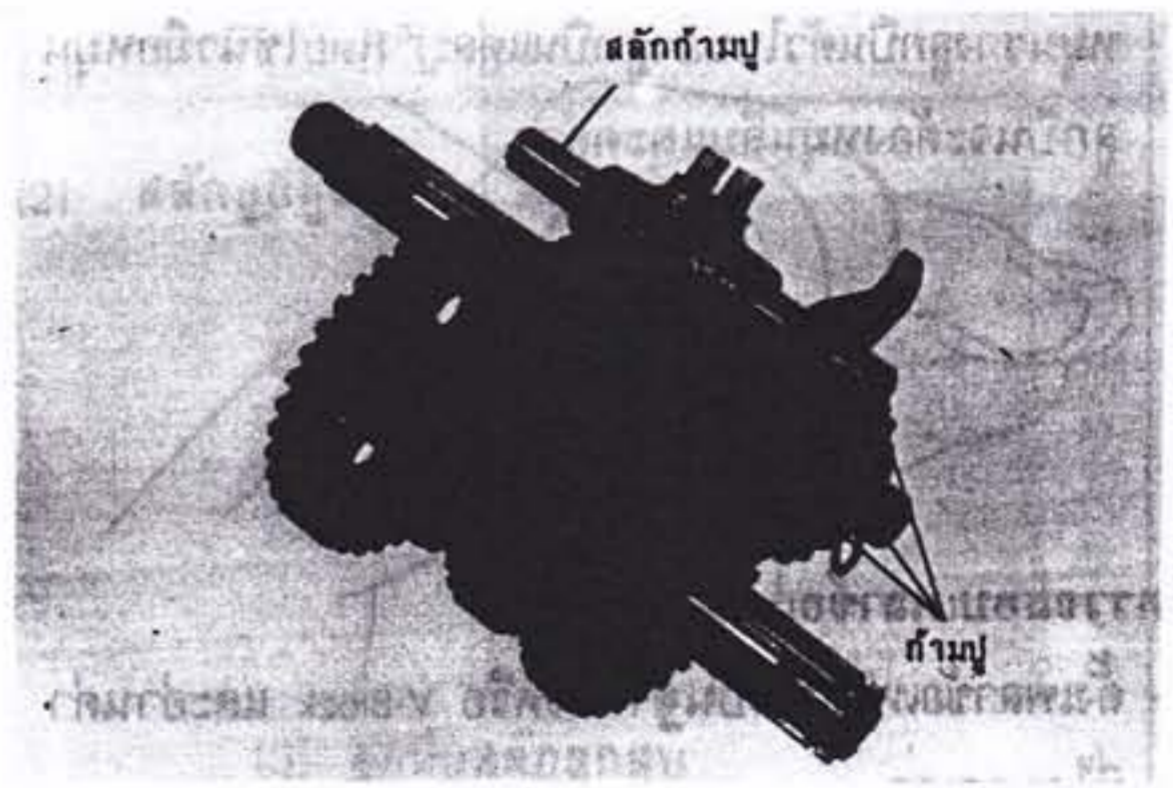
ประกอบชุดส่งกำลัง

- ทำความสะอาดเครื่อง
- ชุดเฟืองส่งกำลังและเพลาค้อ
- ซิลิโคนน้ำมันเกียร์ที่เฟืองแต่ละตัว
- ใส่แหวนล็อกเข้ากับสลักก้ามปู
- ใส่ก้ามปูเข้ากับสลักก้ามปูให้ใส่แหวนล็อกด้านข้างดังรูป

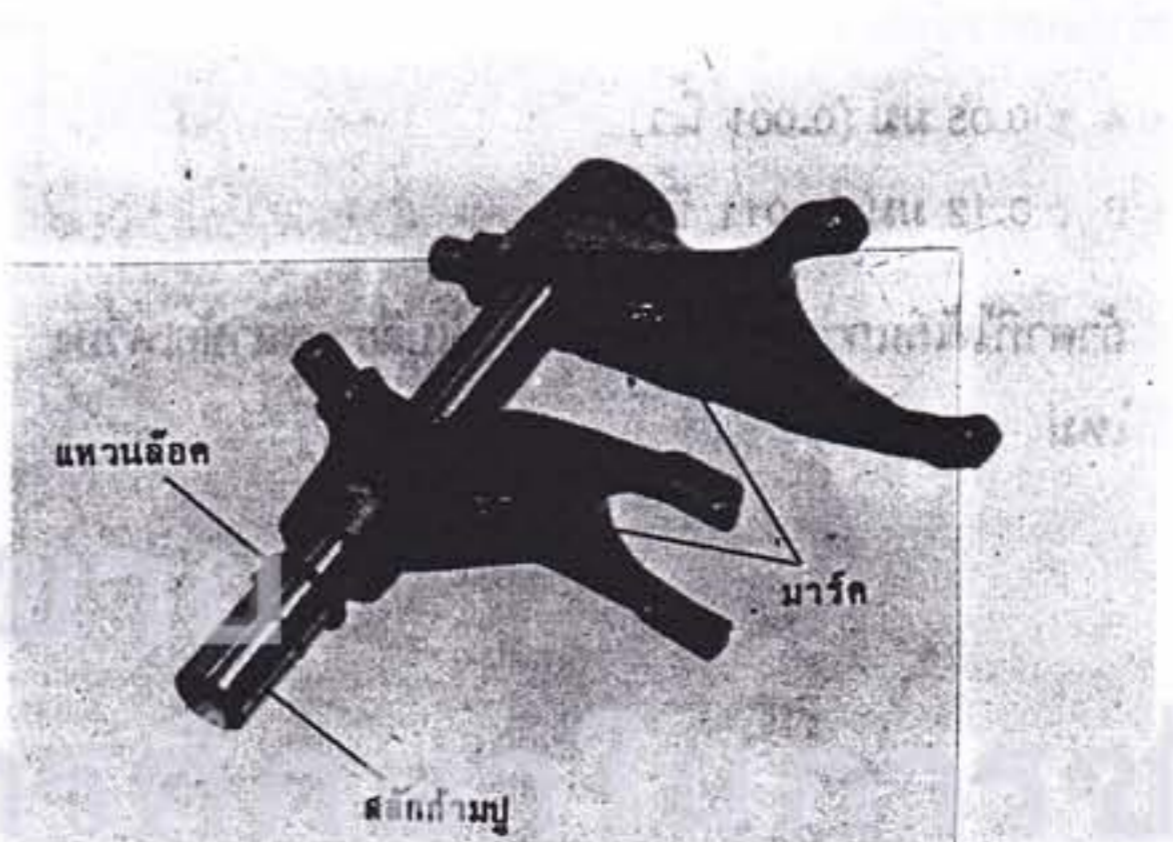


- ใส่สปริงล็อกเข้ากับแผ่นล็อกกระจกเกียร์
- ใส่แผ่นล็อกกระจกเกียร์เข้ากับสลักก้ามปู
- ใส่แหวนล็อกที่สลักก้ามปู

- ใส่ก้ามปูและสลักก้ามปู และให้ใส่ก้ามปูเข้าตรงกับร่องของเพลาค้อเกียร์ 3 และเพลาค้อเกียร์ 4



- ประกอบชุดเกียร์ทั้งชุดเข้ากับห้องเครื่องข้างขวา
- หลังจากติดตั้งและให้เช็คการทำงานเรียบร้อยดีหรือไม่
- นำเครื่องข้างซ้ายประกอบเข้ากับเครื่องข้างขวา





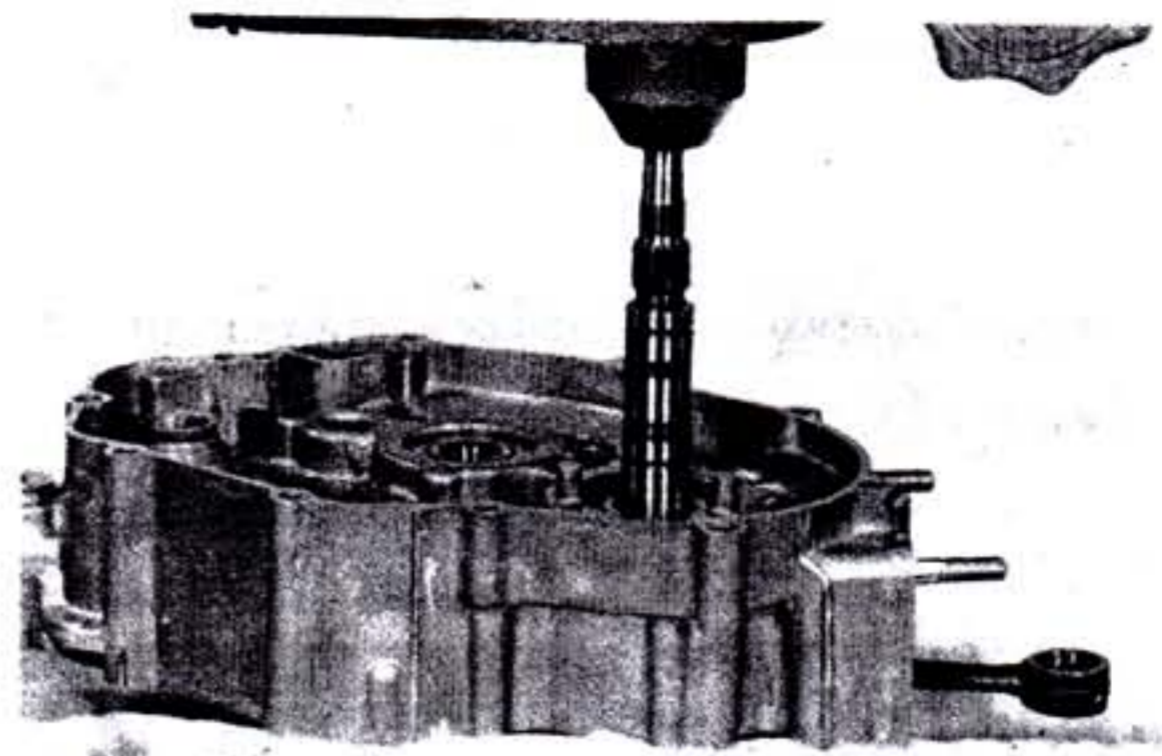
เพลาค้อเหวี่ยง

*** ข้อควรจำ**

- เมื่อถอดประกอบและตรวจสอบเพลาค้อเหวี่ยง อย่าให้เพลาค้อเหวี่ยงเป็นรอยหรือเสียหายได้

- แยกแครงค์ออกจากกัน (หน้า 9-3)
- ถอดชุดส่งกำลังออก (หน้า 9-3)
- ถอดแกนคันสตาร์ทออก (หน้า 9-8)

- ถอดเพลาค้อเหวี่ยงออกจากแครงค์ข้างขวาโดยใช้ไฮโดรลิกกด แสดงดังรูป

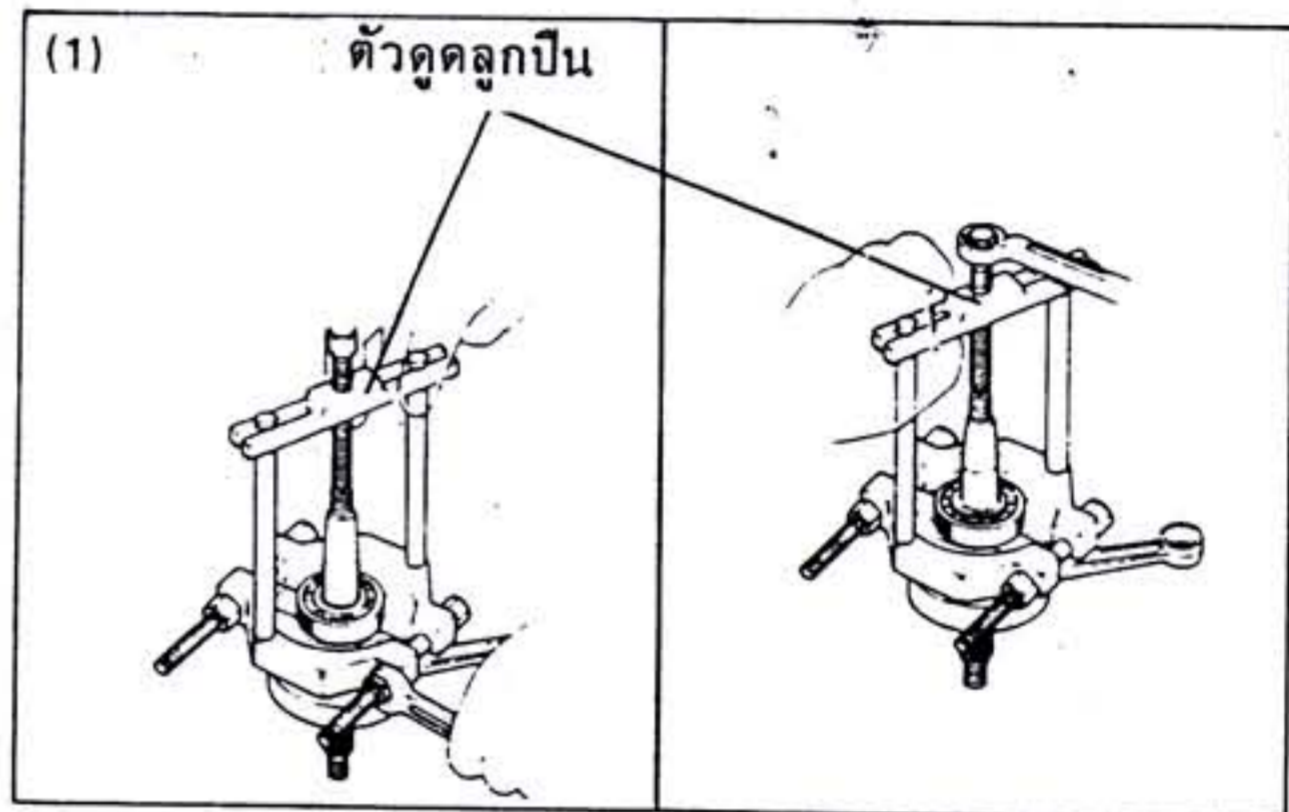


ถอดลูกปืนเพลาค้อเหวี่ยง

- ถอดลูกปืนข้อเหวี่ยงออกทั้งคู่โดยใช้ตัวดูดลูกปืน ถ้ามีลูกปืนอยู่ข้างซ้ายของข้อเหวี่ยง

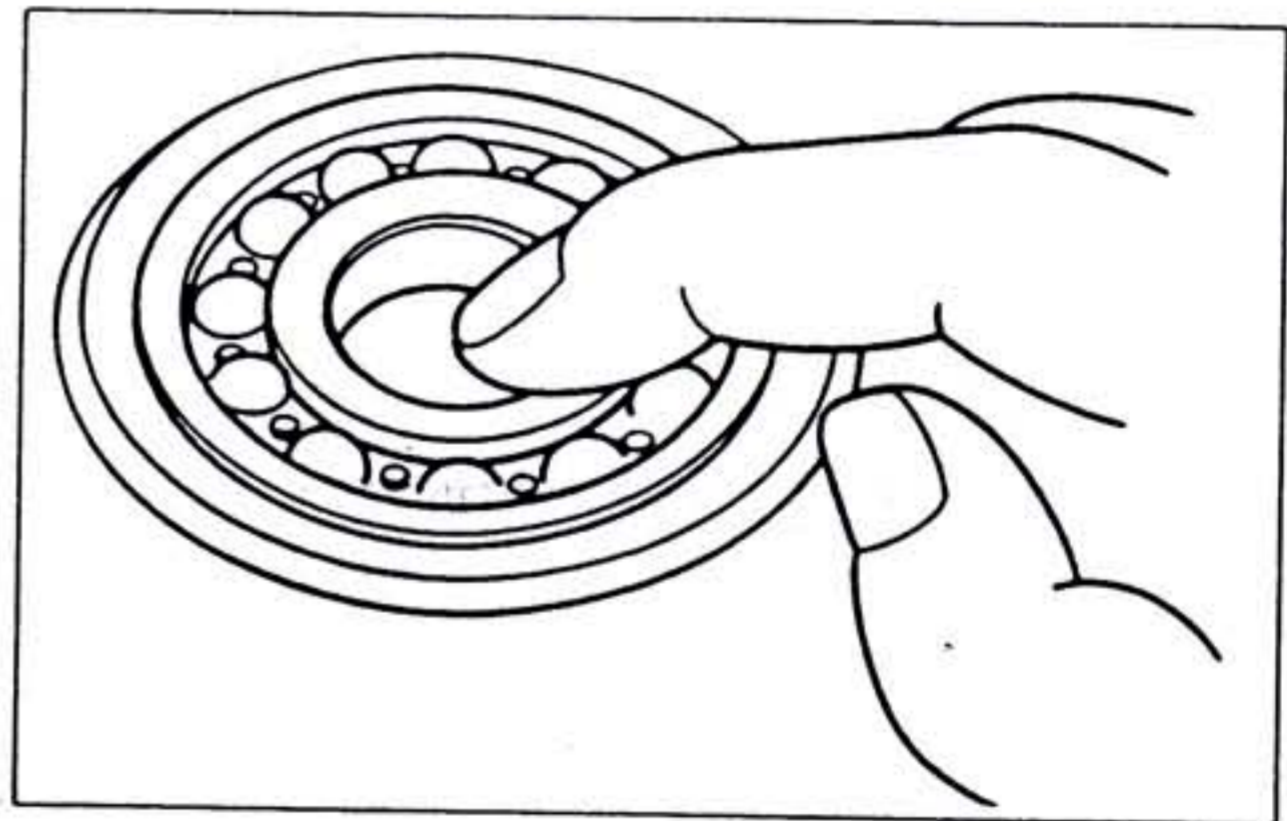
เครื่องมือ

ตัวดูดลูกปืน 07631-0010000



ตรวจสอบลูกปืนเพลาค้อเหวี่ยง

- หมุนรางลูกปืนตัวในของลูกปืนแต่ละตัวโดยใช้นิ้วมือหมุน ลูกปืนจะต้องหมุนลื่นและคล่อง

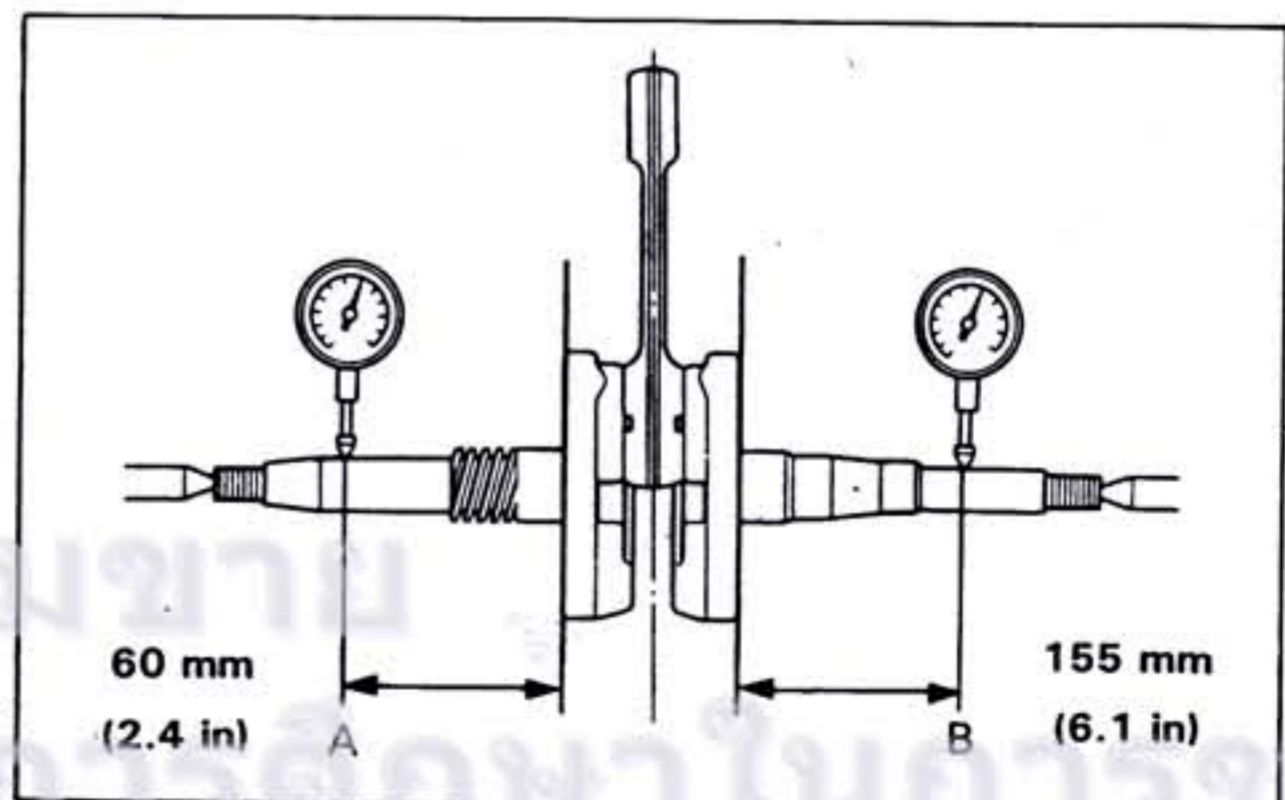


ตรวจสอบเพลาค้อเหวี่ยง

- ตั้งเพลาค้อเหวี่ยงลงบนฐานตั้งหรือ V-Block และอ่านค่าที่ไดแอลลเกจ

ค่าจำกัดการซ่อม

- A : 0.05 มม (0.001 นิ้ว)
- B : 0.12 มม (0.011 นิ้ว)
- ถ้าค่าที่ได้เกินกว่าค่ามาตรฐาน ให้เปลี่ยนเพลาค้อเหวี่ยงใหม่



ห้ามขาย

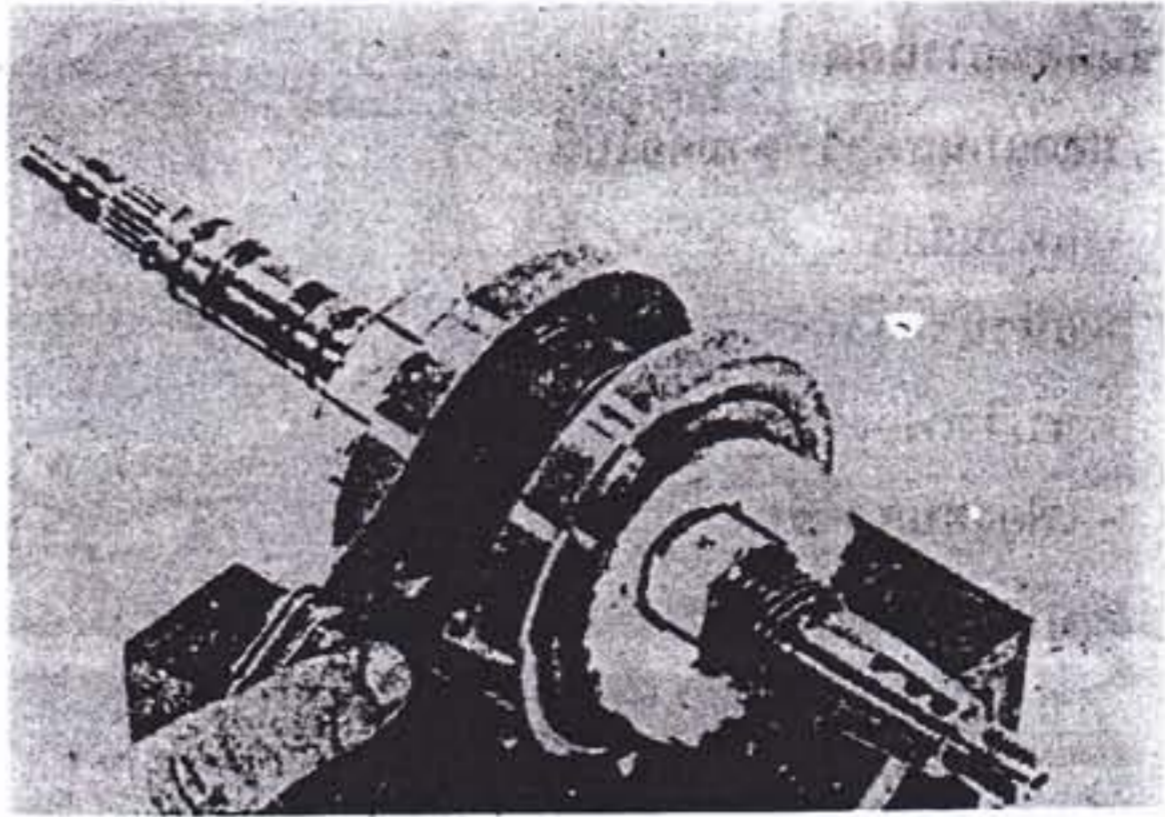
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

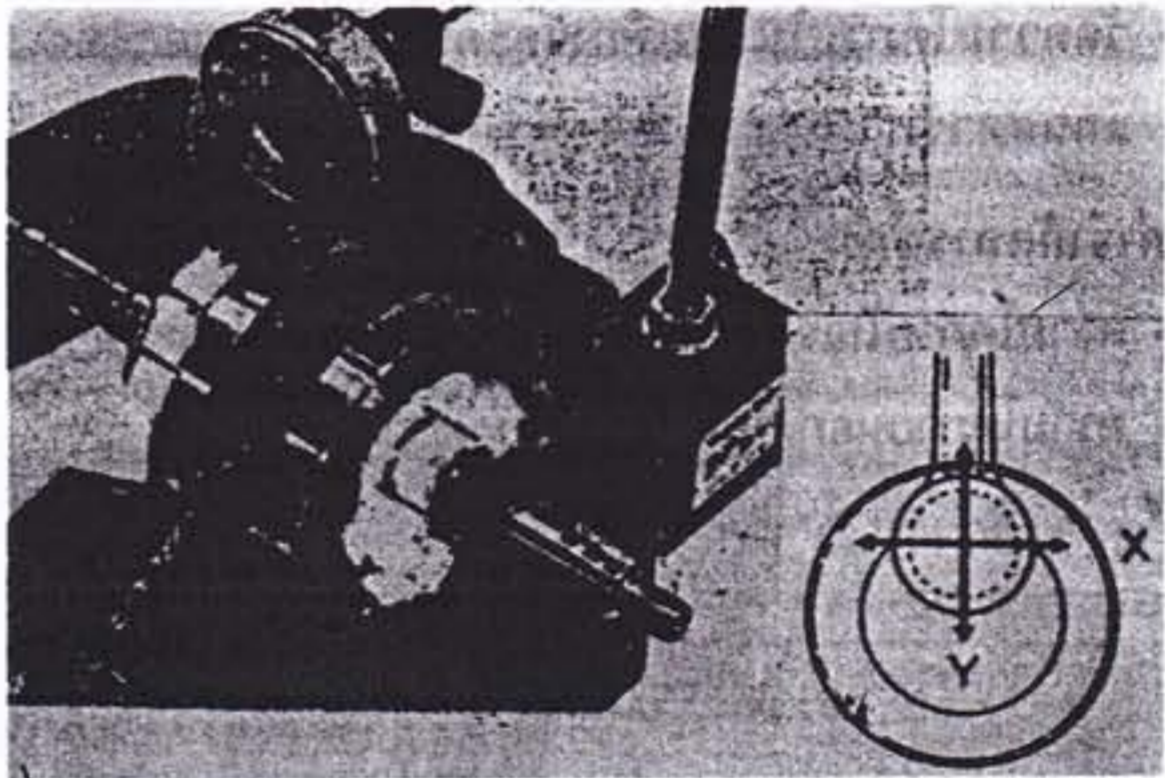


วัดระยะห่างด้านข้างของก้านสูบ

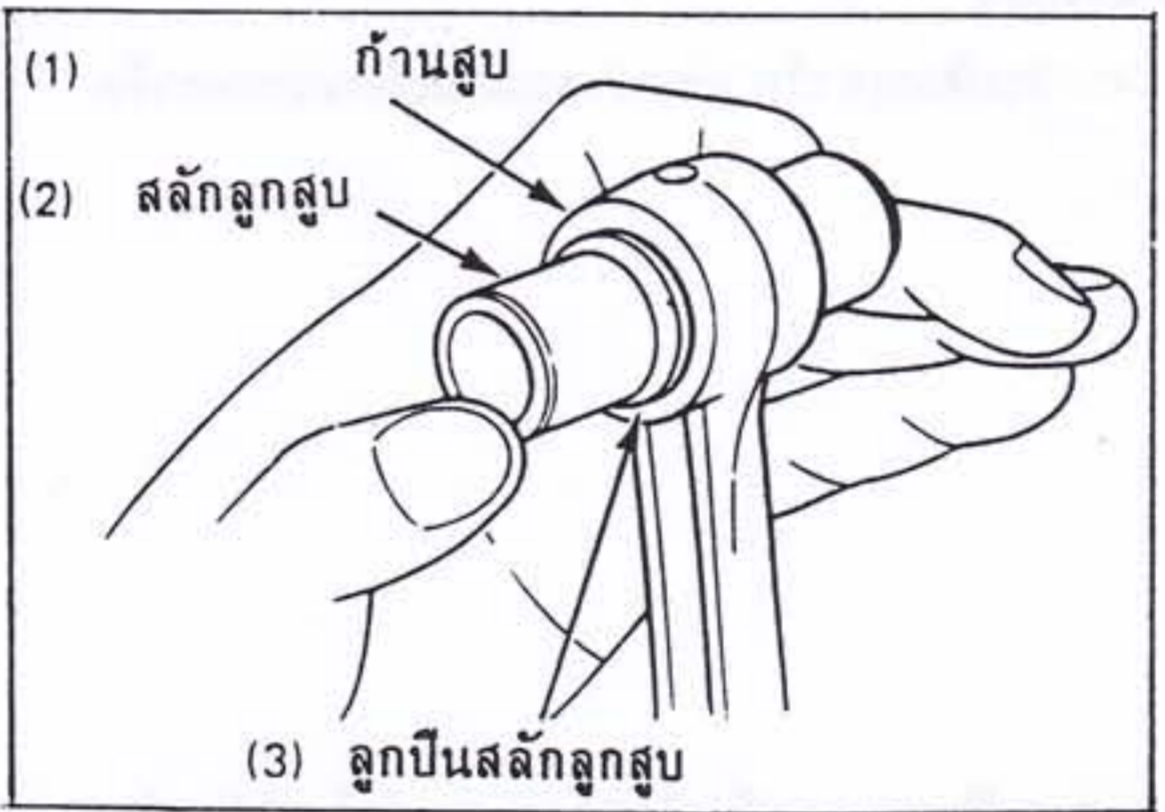
- ค่าจำกัดการซ่อม : 0.85 มม (0.033 นิ้ว)
- ถ้าระยะห่างช่องว่างเกินกว่าค่าที่กำหนด ให้เปลี่ยนเพลาค้อเหวี่ยงใหม่



- วัดระยะฟรีที่ปลายด้านล่างของก้านสูบ ดังรูป
- ค่าจำกัดการซ่อม : 0.05 มม (0.002 นิ้ว)
- ถ้าระยะฟรีเกินกว่าค่าที่กำหนดให้เปลี่ยนเพลาค้อเหวี่ยงใหม่



- ใส่สลักลูกสูบเข้ากับลูกปืนสลักที่ก้านสูบด้านบนและเช็คระยะฟรีของลูกปืน ถ้ามีระยะฟรี ให้วัดความโตภายในก้านสูบด้านบน (หน้า 6-6)
- ถ้าค่าจำกัดไม่เกินค่าที่กำหนด ให้เปลี่ยนลูกปืนและสลักลูกสูบ
- ถ้าเกินกว่าค่าที่กำหนด ให้เปลี่ยนเพลาค้อเหวี่ยง



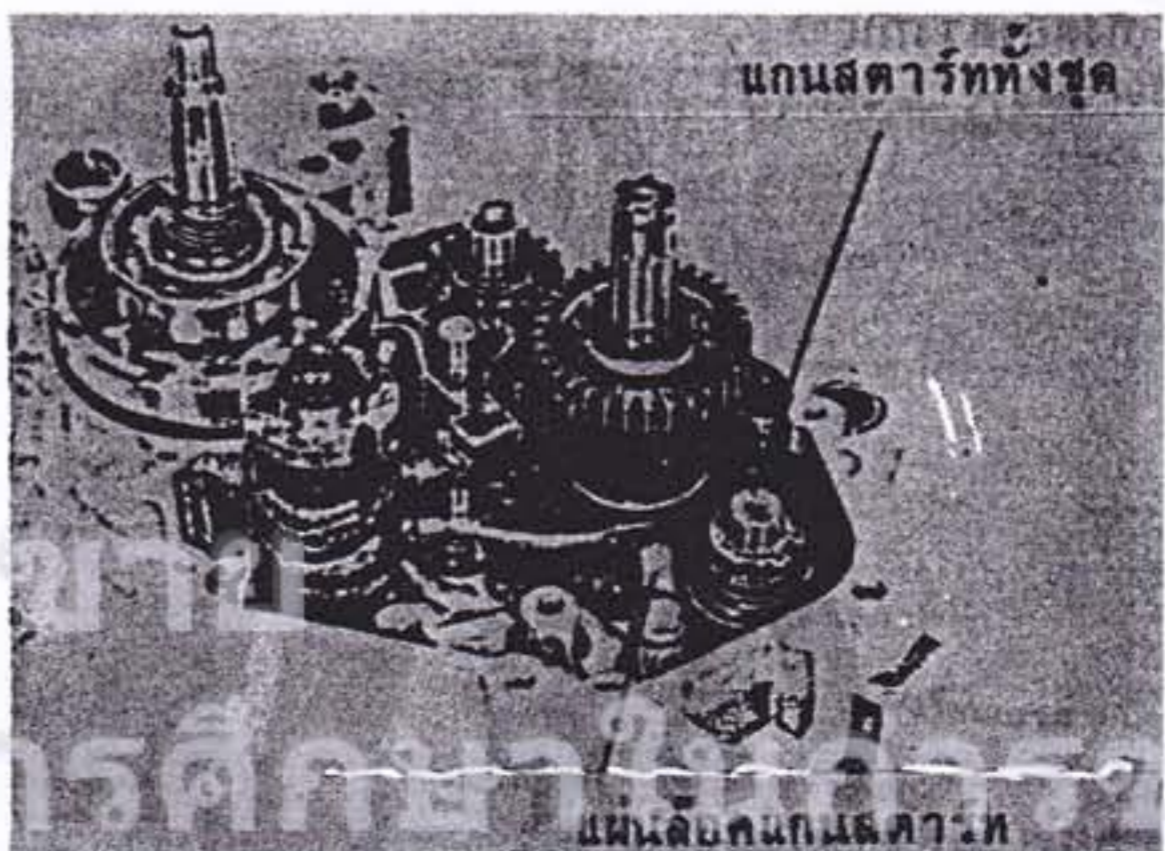
การประกอบ

- เปิดดูหน้า 9-13.

คันสตาร์ท

การถอด

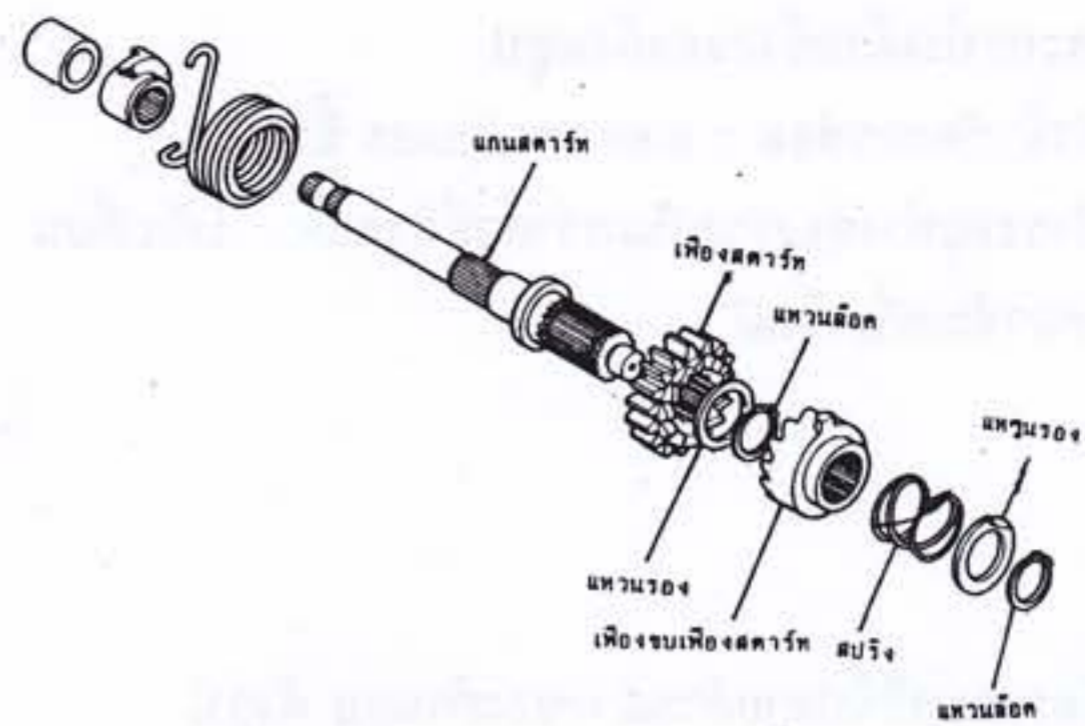
- ถอดห้องแครงค์ข้างซ้ายออก (หน้า 9-3)
- ถอดชุดแกนสตาร์ททั้งชุด และแผ่นกันเฟืองขบสตาร์ท





ขั้นตอนการถอด

- ถอดแกนสตาร์ทตามต่อไปนี้
 - แหวนล็อก
 - แหวนรอง
 - สปริงเฟืองขับสตาร์ท
 - เฟืองขับสตาร์ท
 - เฟืองสตาร์ท

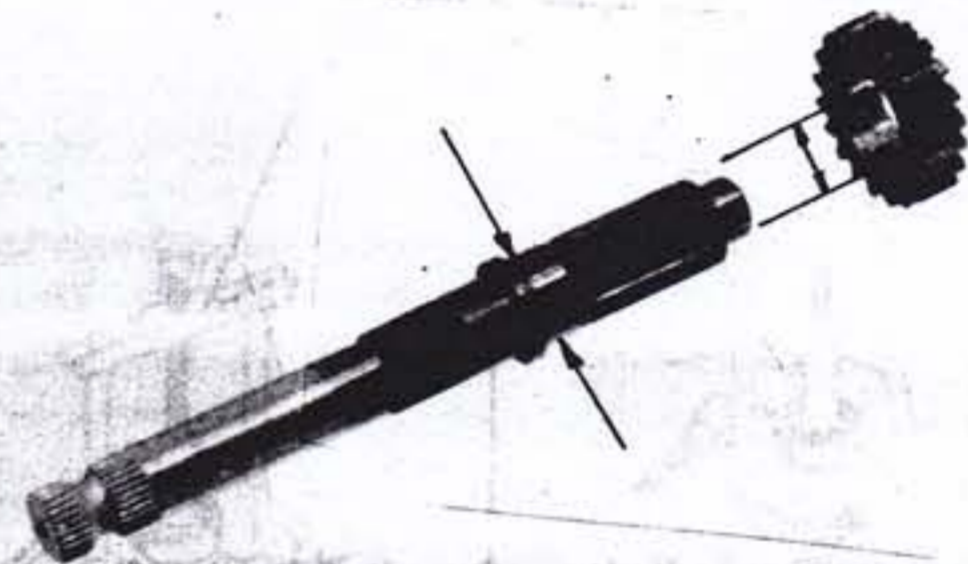


การตรวจสอบ

- วัดความโตภายในของเฟืองและความโตภายนอกของแกนสตาร์ท

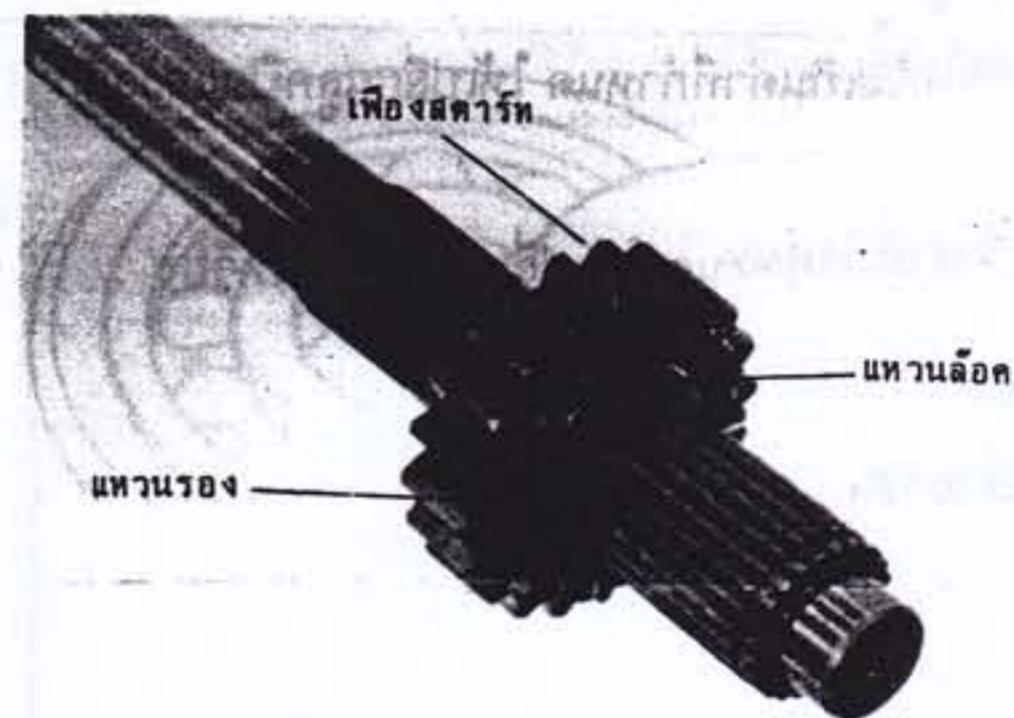
ค่าจำกัดการซ่อม

- ความโตภายในเฟือง : 20.070 มม (0.7902 นิ้ว)
- ความโตภายนอกแกนสตาร์ท : 19.930 มม (0.7846 นิ้ว)



ชุดประกอบ

- ประกอบเฟืองสตาร์ท แหวน และแหวนล็อกแกนสตาร์ท



- ประกอบเฟืองขับสตาร์ทเข้ากับแกนสตาร์ทโดยให้มาร์คทั้งสองตรงกัน





- ประกอบสปริงเฟืองขบสตาร์ท แหวนและแหวนล็อกเข้ากับแกนสตาร์ท



การประกอบ

- ประกอบแผ่นกันเฟืองขบสตาร์ทให้ตรงกับรูที่ห้องแครงค์



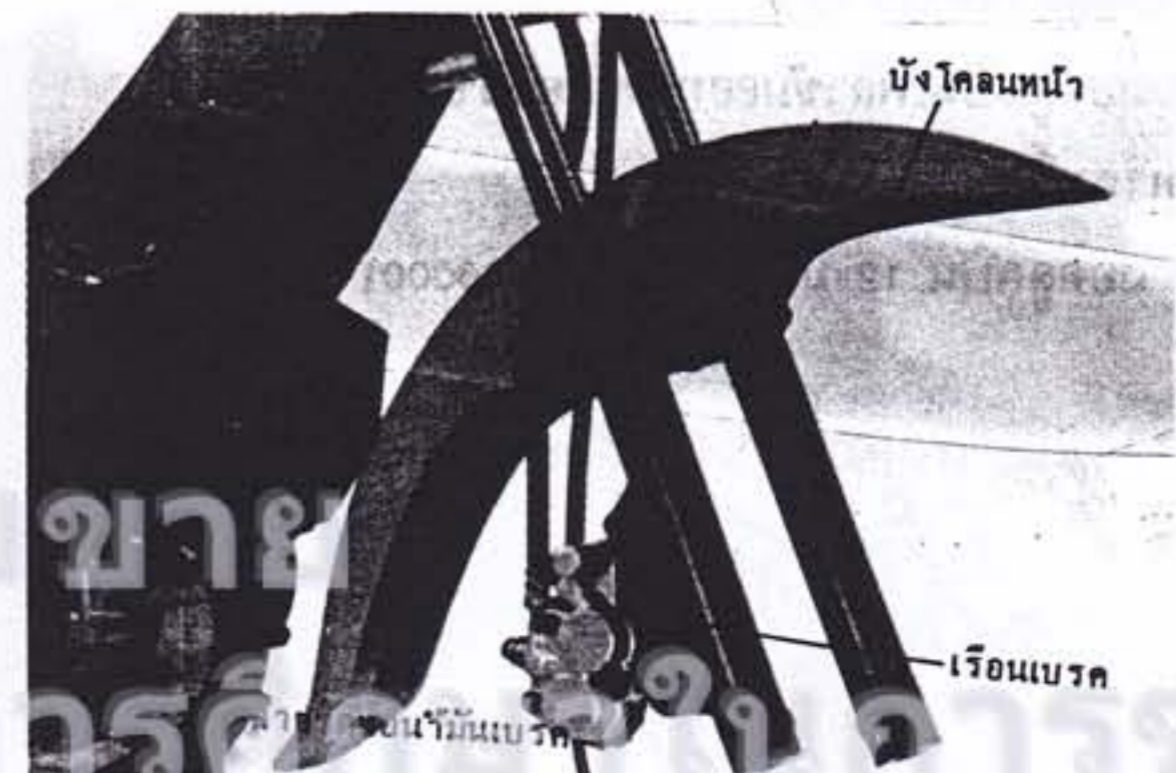
- ประกอบโบลท์ยึดแผ่นกันเฟืองขบสตาร์ทและขันให้ได้ที่กำหนด
- ประกอบแกนสตาร์ททั้งชุดเข้ากับห้องแครงค์



เพลาบ้ำมัน

การถอด

- แยกแครงค์กลางออก (หน้า 9-3)
- ถอดปลอกเพลาบ้ำมัน 2T และเพลาบ้ำมันออก



ห้ามขาย

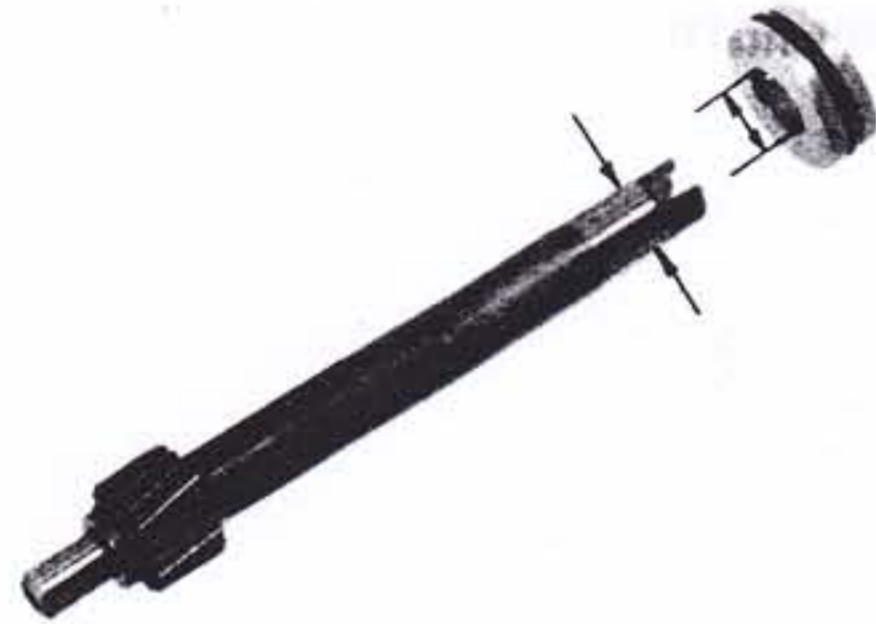
เอกสารจัดทำเพื่อการค้า

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



การตรวจสอบ

- เช็คการสึกหรอหรือเสียหายของเพลาบ้ำมัน 2T
 - เช็คการเสื่อมหรือเสียหายของโอ-ริง
 - วัดความโตภายนอกของเพลาบ้ำมัน 2T และความโตภายในของปลอก
 - ค่าจำกัดการซ่อม
- ความโตภายนอกของเพล่า 9.850 มม (0.3878 นิ้ว)
ความโตภายในของปลอก 9.935 มม (0.3911 นิ้ว)

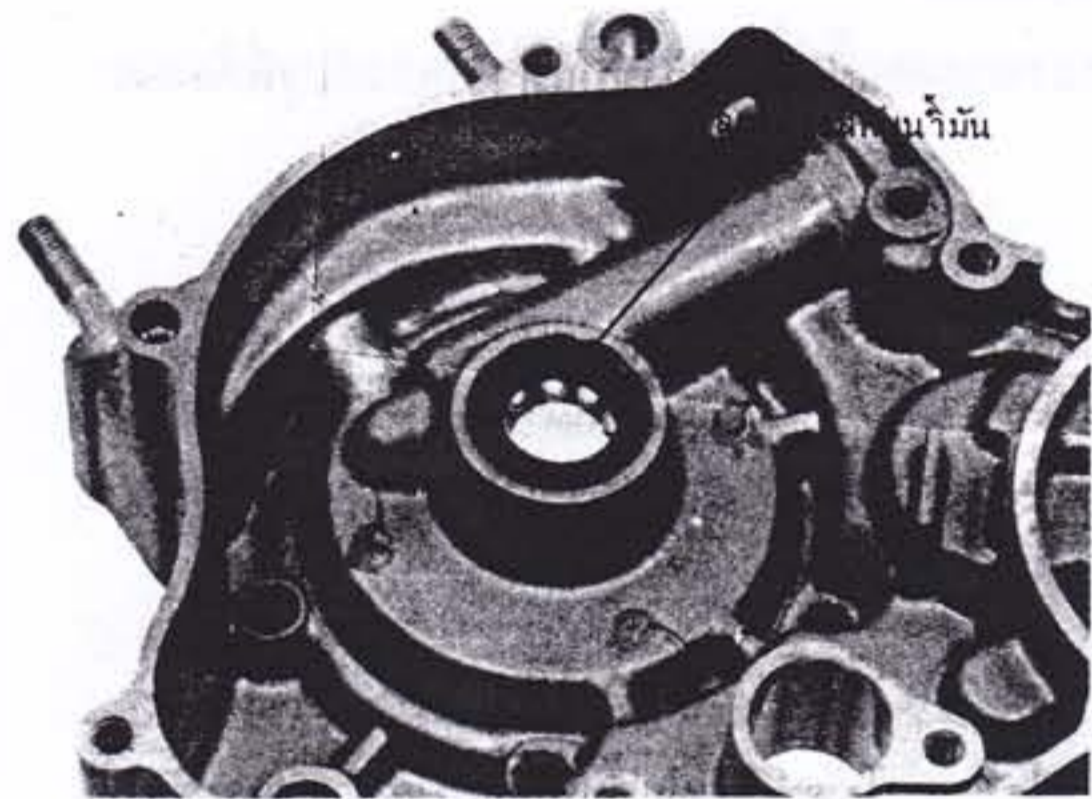


การตรวจสอบ

- ตรวจสอบตามรายการที่ถอด
- ประกอบแครงค์กลาง (หน้า 9-13)

การเปลี่ยนลูกปืนห้องแครงค์

- ลูกปืนเพลาช้อเหวียง
- ถอดลูกปืนช้อเหวียงและซีลกันน้ำมันออกจากแครงค์ข้างซ้าย
- ถอดลูกปืนช้อเหวียงออกจากแครงค์ข้างขวา
- เปลี่ยนลูกปืนใหม่ทั้งคู่ลงในเบ้าลูกปืน



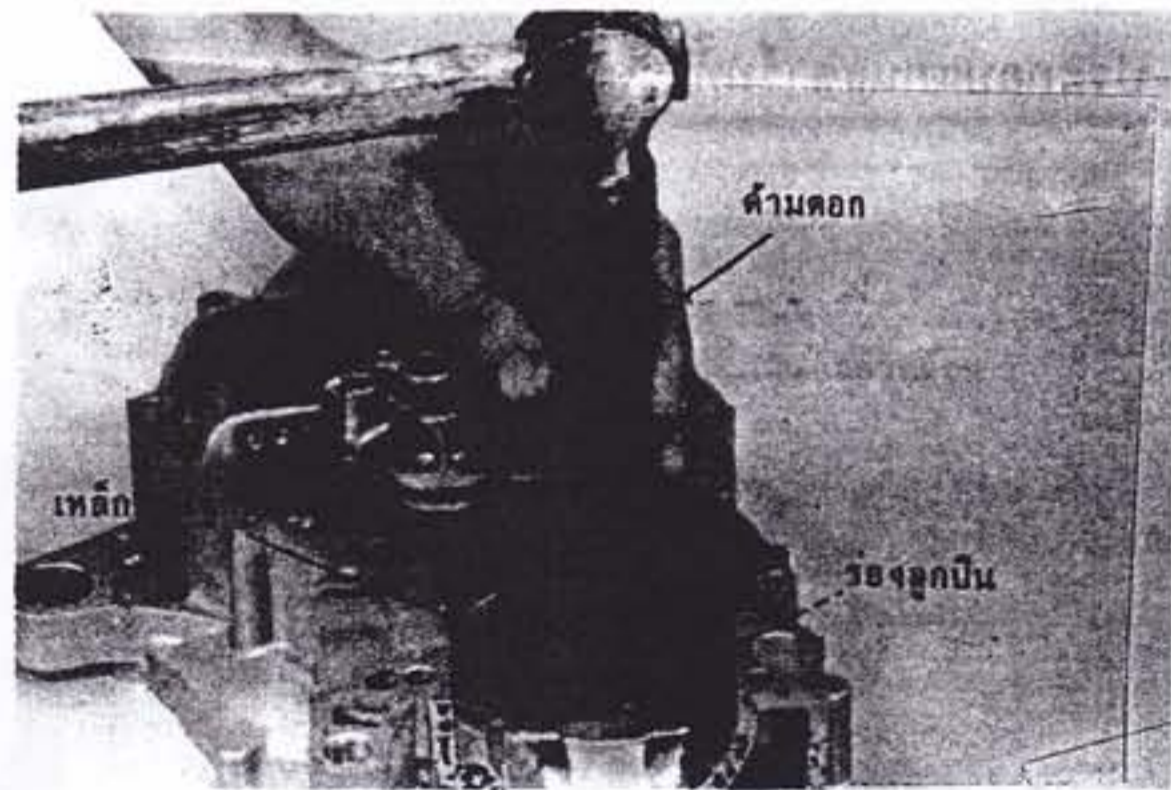
แครงค์ข้างขวา

- เหล็กทรง 07746
- แผ่นเหล็กทรง 07746
- ด้ามตอก 07749-0010000

แครงค์ข้างซ้าย

- เหล็กทรง 07746
- แผ่นเหล็กทรง 07746
- ด้ามตอก 07749-0010000

ประกอบซีลเพลาช้อเหวียงเข้ากับแครงค์ข้างซ้าย

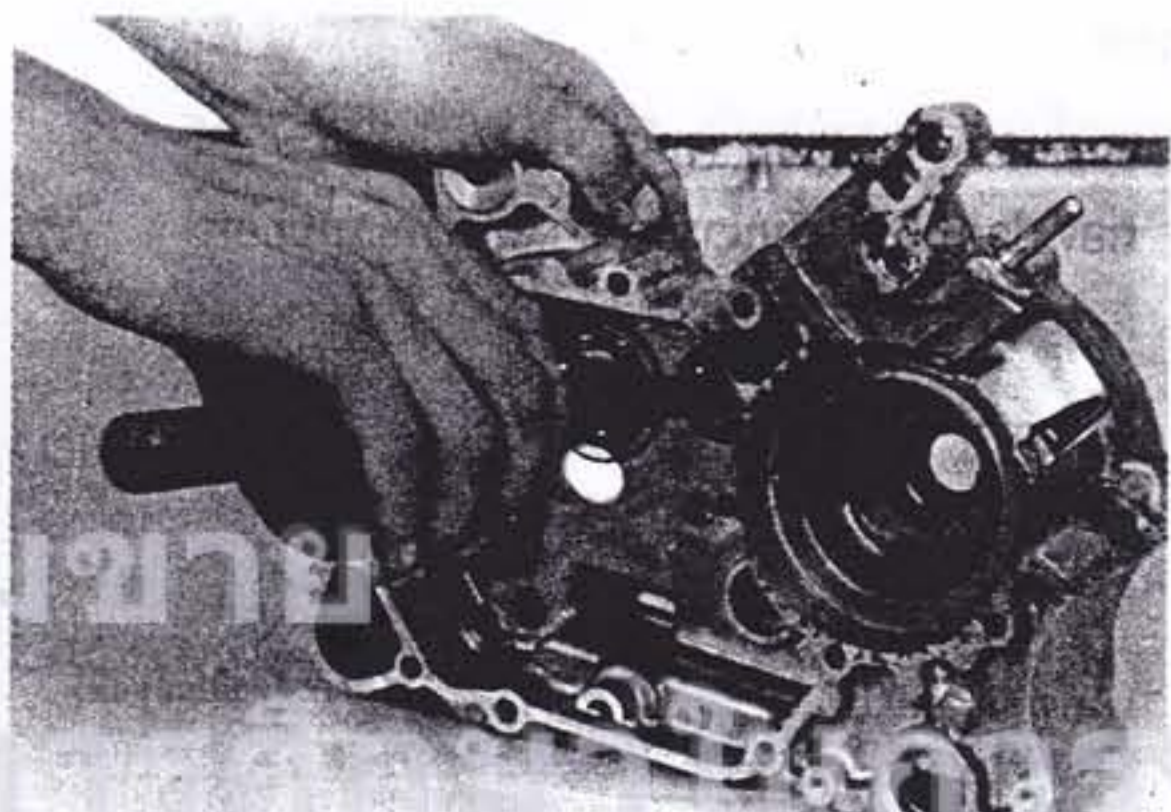
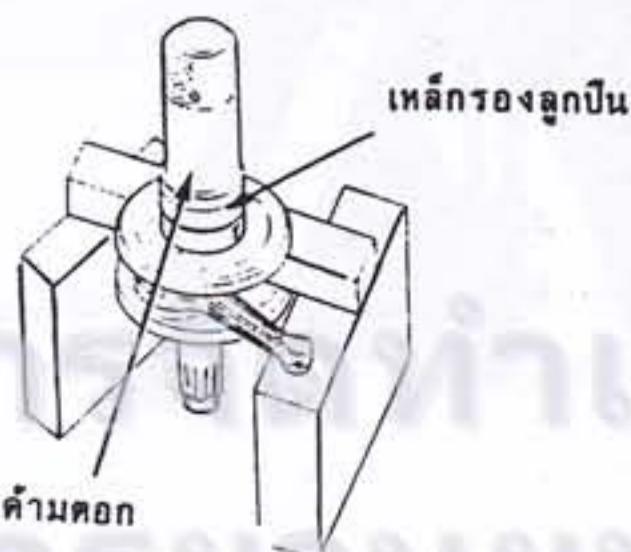


การเปลี่ยนลูกปืนเกียร์

- ลูกปืนแครงค์ข้างซ้าย
- ถอดลูกปืนเพลาช้อเหวียงออกจากแครงค์ข้างซ้าย

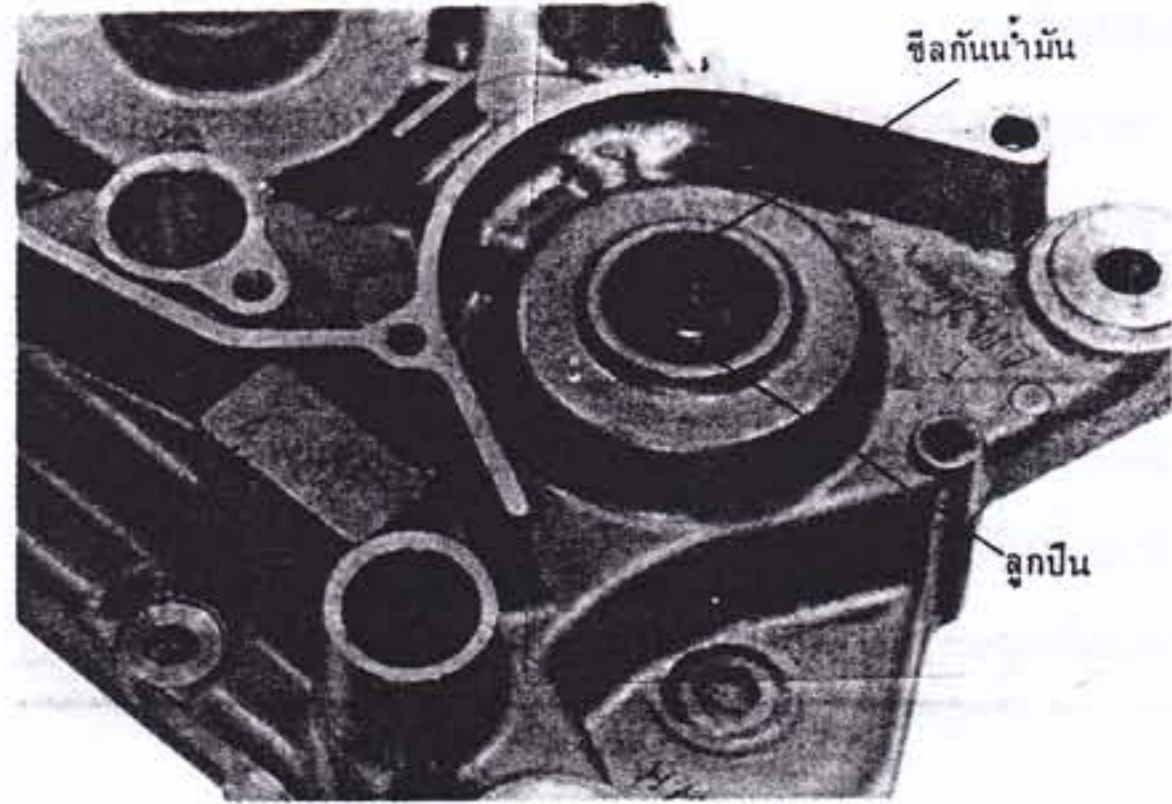
เครื่องมือ

- ถอดลูกปืน 12 มม 07936-1660001





- ถอดซีลสเตอร์หน้าและลูกปืนออกจากแครงค์ข้างซ้าย
- ใส่ลูกปืนราวเกียร์เพลาดาม



เครื่องมือ

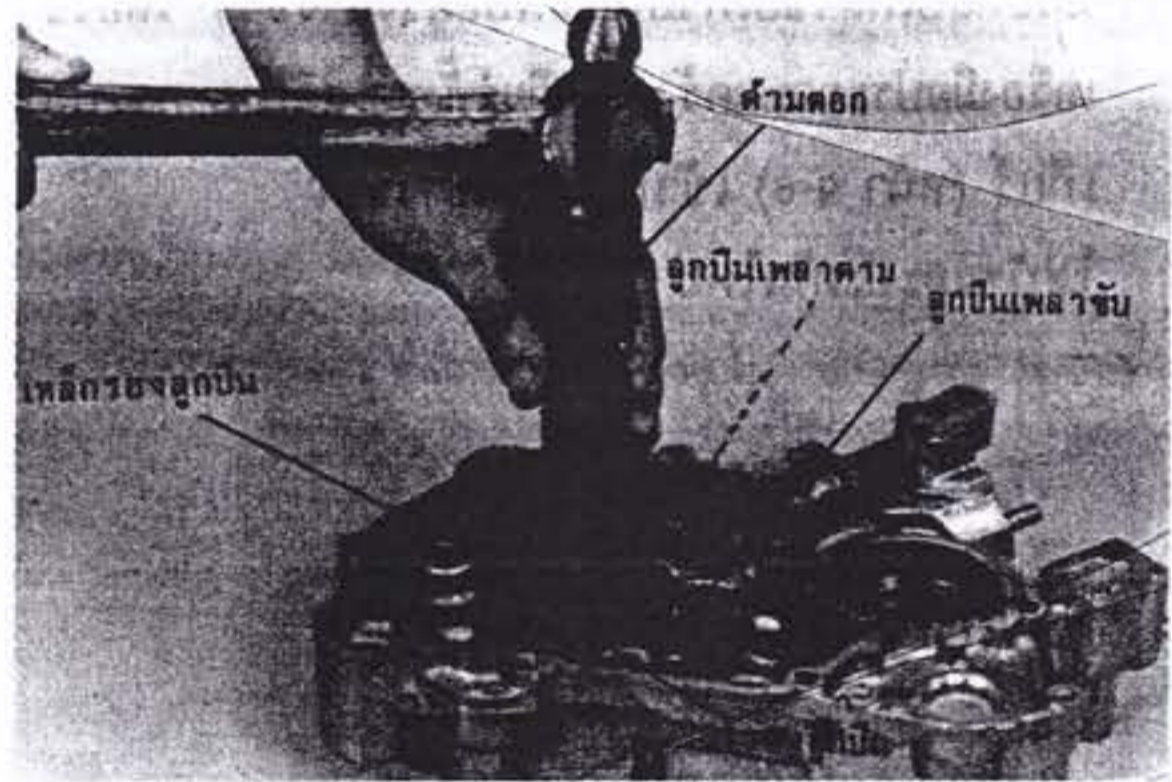
- เหล็กกรอง 42x47 ม.ม. 07746-0010300
- แผ่นเหล็กกรอง 17 ม.ม. 07746-0040500
- ด้ามตอก 07749-0010000

ใส่ลูกปืนราวเกียร์เพลาชับ

เครื่องมือ

- เหล็กกรอง 32x35 ม.ม. 07746-0010100
- แผ่นเหล็กกรอง 12 ม.ม. 07746-0040200
- ด้ามตอก 07749-0010000

ทากจารบีที่ขอบของซีลสเตอร์หน้าและใส่เข้าไป



ลูกปืนแครงค์ข้างขวา

- ถอดเพลาดามและลูกปืนกระปุกเกียร์
- ถอดแผ่นยึดลูกปืนเพลาชับและลูกปืนเพลาดาม
- ใส่ลูกปืนเพลาชับ

เครื่องมือ

- เหล็กกรอง 42x47 ม.ม. 07746-0010300
- แผ่นเหล็กกรอง 17 ม.ม. 07746-0040400
- ด้ามตอก 07749-0010000

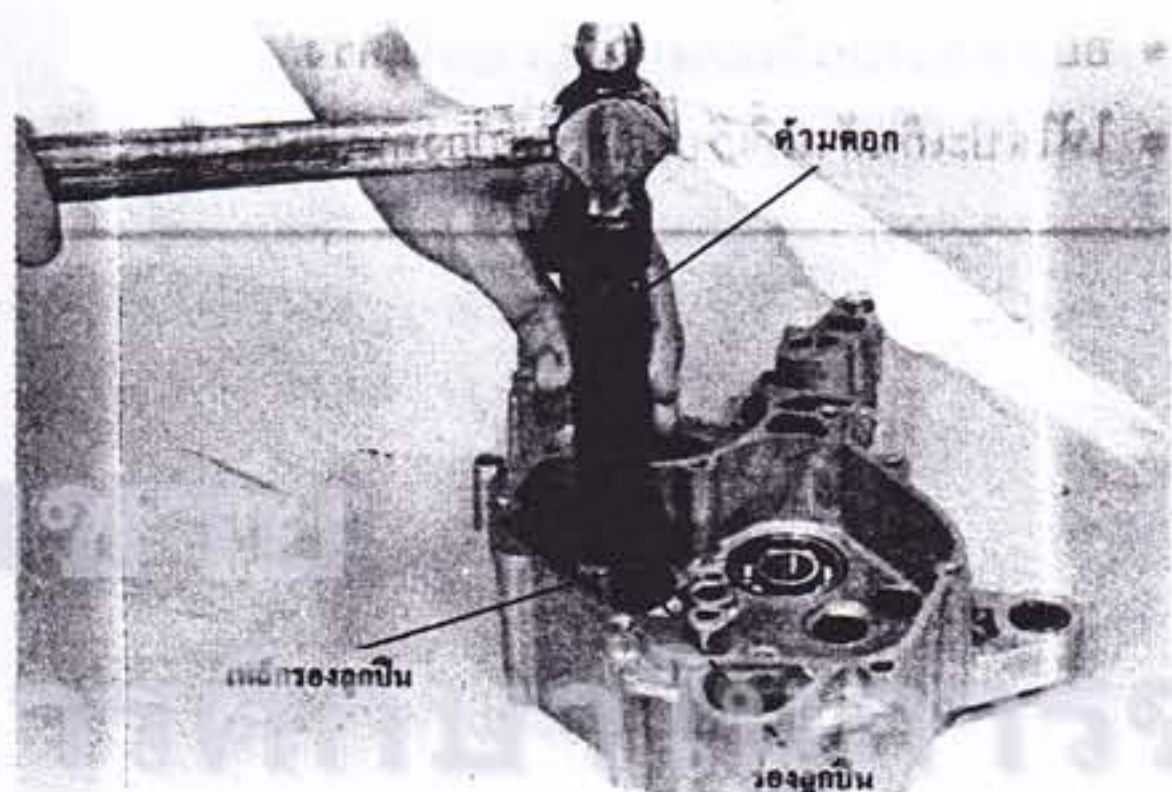
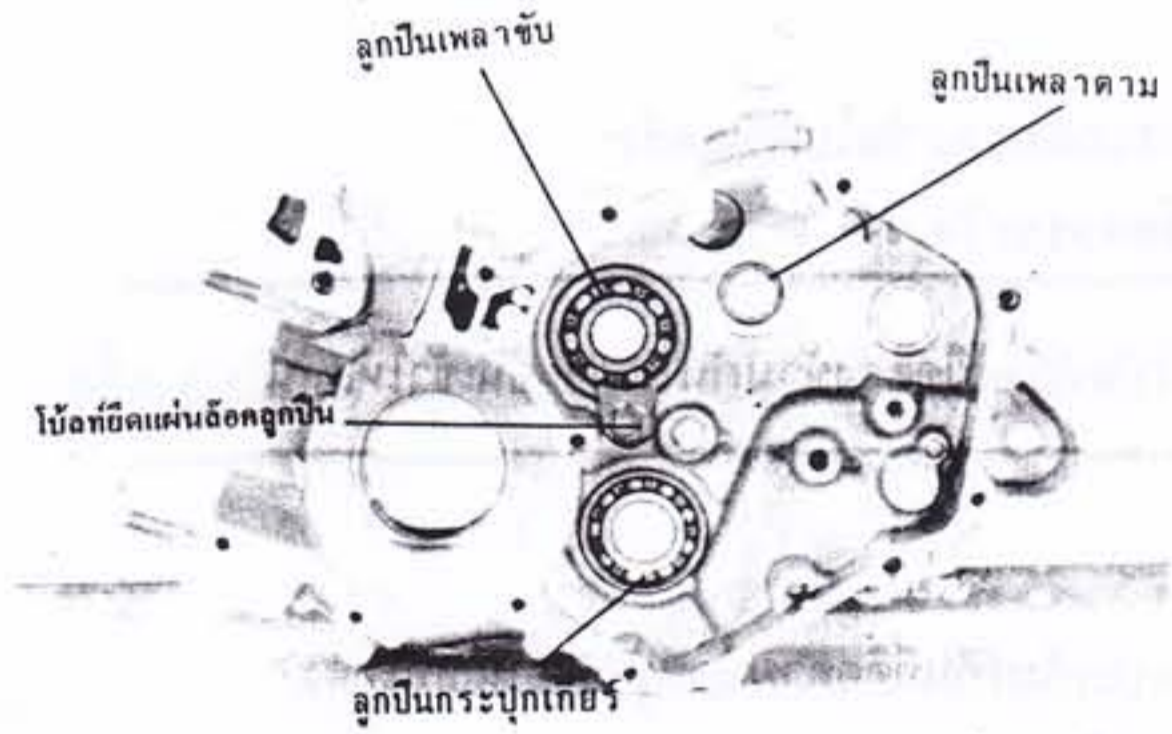
ใส่ลูกปืนกระปุกเกียร์

เครื่องมือ

- เหล็กกรอง 42x47 ม.ม. 07746-0010300
- แผ่นเหล็กกรอง 20 ม.ม. 07746-0040400
- ด้ามตอก 07749-0010000

ใส่แผ่นยึดลูกปืนกระปุกเกียร์และขันโบลท์ยึดให้ได้ตามค่าที่กำหนด

ประกอบลูกปืนเพลาดามโดยใช้ไฮโดรลิคกด



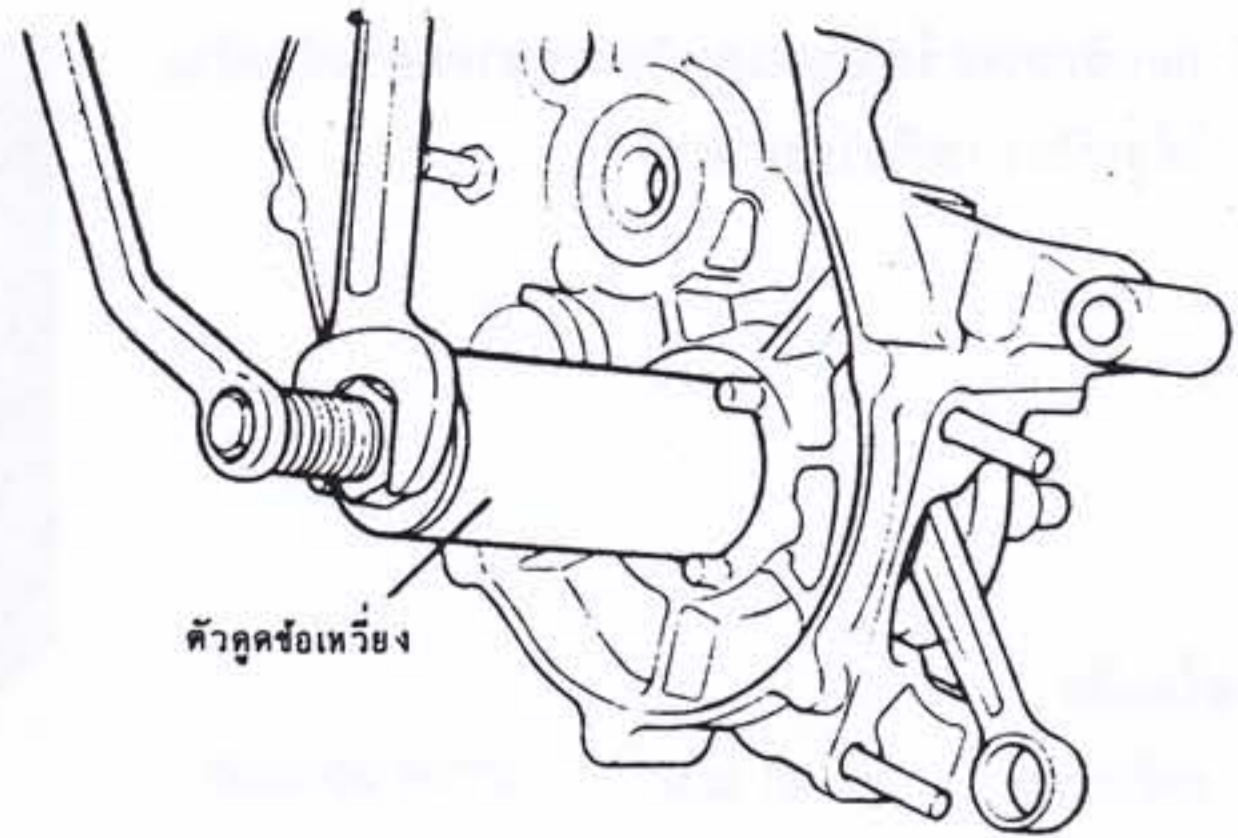


ห้องแคร์ริงค์

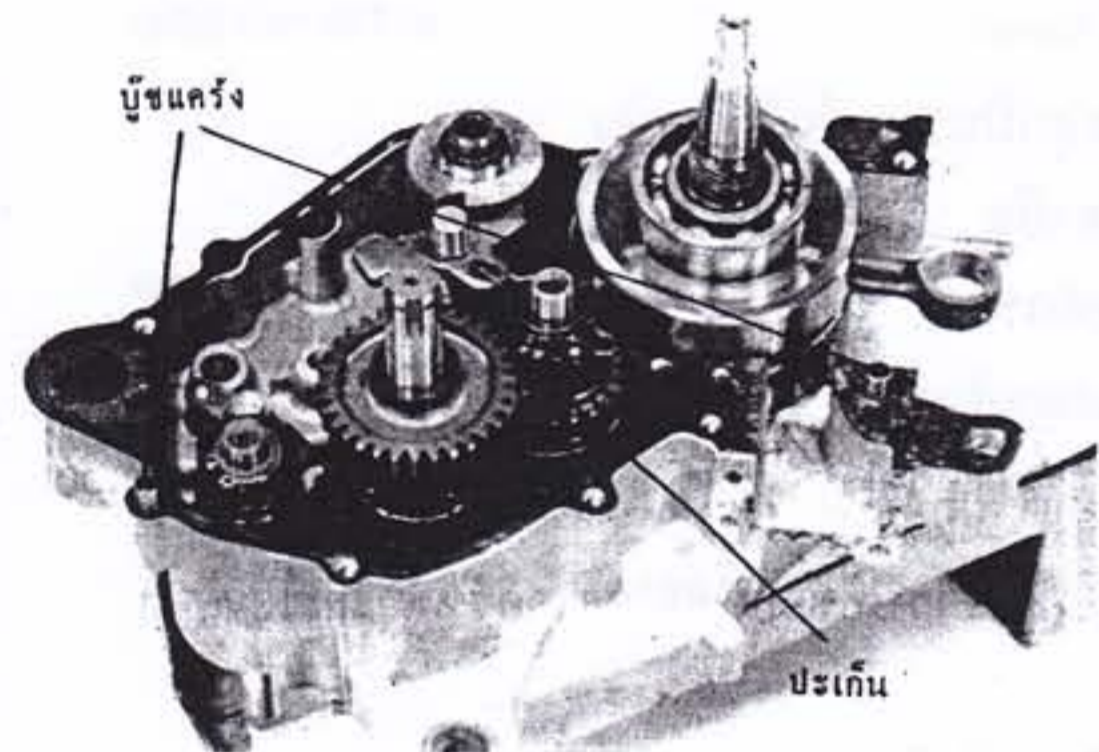
- ทำความสะอาดบริเวณผิวหน้าที่สกปรกก่อนลงมือประกอบและเช็คการสึกหรอหรือเสียหาย

★ ข้อควรระวัง

- หลังจากทำความสะอาด ให้หล่อลื่นลูกปืนเพลาค้อเหวี่ยงด้วยน้ำมัน 2T
- หล่อลื่นลูกปืนเกียร์ด้วยน้ำมันเกียร์



ประกอบเพลาค้อเหวี่ยงเข้ากับแคร์ริงค์ข้างขวา โดยใช้เครื่องมือประกอบแคร์ริงค์ ชุดเกียร์ทั้งชุด สลักและกระปุกเกียร์ (หน้า 9-6) เข้ากับแคร์ริงค์ข้างขวา ใส่บูชและปะเก็นใหม่



ประกอบและขันโบลียัดแคร์ริงค์

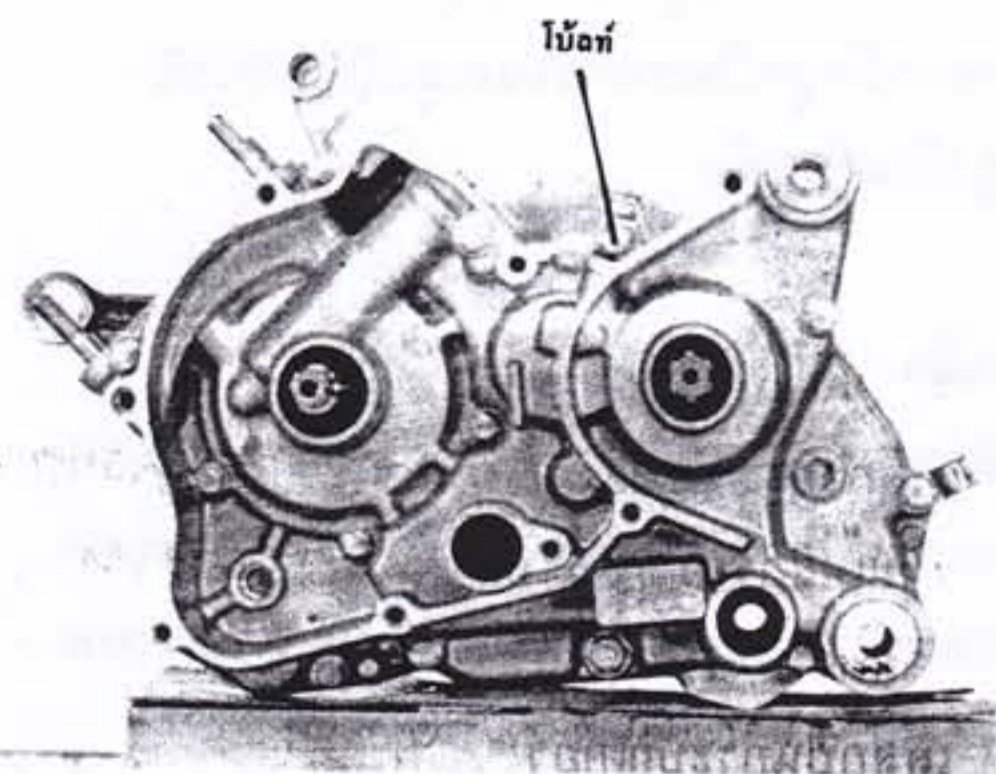
★ ข้อควรระวัง

-ขันโบลียัดตรงข้ามกันให้ทั่ว ขันเข้าให้แน่น 2 ถึง 3 ครั้ง

- ขูดปะเก็นที่ติดตามผิวหน้าที่ฐานเสื้อให้สะอาด

★ คำเตือน

- อย่าให้เศษของปะเก็นตกอยู่ในห้องแคร์ริงค์
- ให้ใส่ปะเก็นด้านที่เรียบลงเพื่อป้องกันปะเก็นเสียหาย



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานานาชาติ



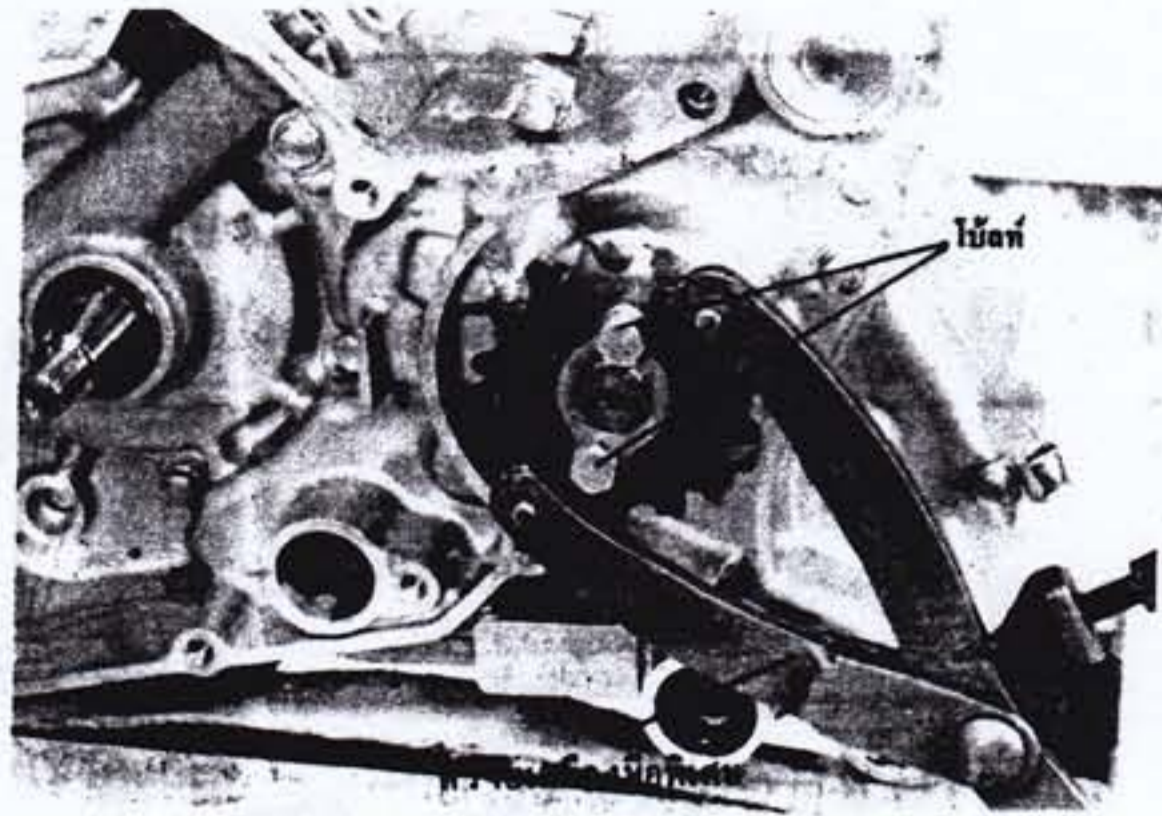
โดยให้รื่องของแผ่นรองเข้ากับรื่องของราวเกียร์

- ประกอบโบลท์ยึดแผ่นรองสเตอร์หน้าและชั้นให้ได้ค่า

ค่าที่กำหนด 13 N-m (1.3 kg-m, 9 ft/lb)

เครื่องมือ

ตัวจับ 07725-0030000

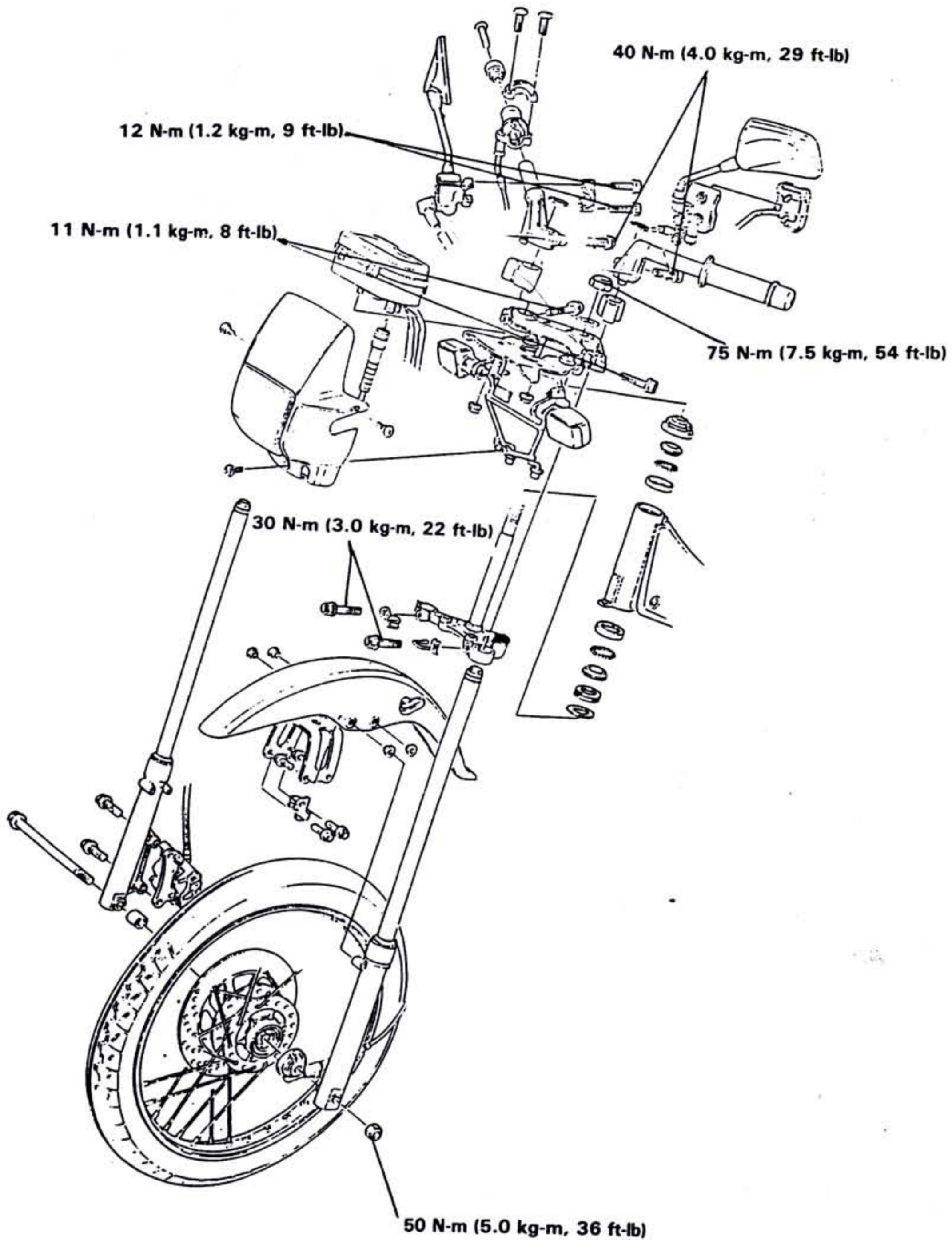


ประกอบชิ้นส่วนให้ย้อนจากหลังมาหน้า

- คันสตาร์ท (บทที่ 7)
- แกนเปลี่ยนเกียร์ (บทที่ 7)
- คลัทช์ (บทที่ 7)
- ฝาสูบและเสื่อสูบ (บทที่ 6)
- เยนเนอร์เรเตอร์ (บทที่ 8)
- เครื่องยนต์ (บทที่ 5)

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

10. ล้อหน้า/ระบบกันสะเทือน



HONDA
NOVA - S

รายละเอียดการบริการ	10-1	ล้อหน้า	10-5
ปัญหาข้อขัดข้อง	10-2	ตะเกียบหน้า	10-9
แฮนด์บังคับเลี้ยว	10-3	ระบบบังคับเลี้ยว	10-15

รายละเอียดการบริการทั่วไป :-

*** คำเตือน**

ถ้าจานเบรคสกปรกหรือผ้าเบรคสิ้น ให้ทำความสะอาดผ้าเบรคและจานดีสเบรค และใช้น้ำมันเบรคที่มีคุณภาพที่สูง

- เมื่อต้องการปฏิบัติงานเกี่ยวกับล้อหน้า ควรตั้งรถให้ดี หรือหนุนรถให้ดีเพื่อความปลอดภัย
- ในบทนี้เป็นเนื้อเรื่องเกี่ยวกับล้อหน้า ระบบกันสะเทือน และระบบบังคับเลี้ยว

หน่วย : ม.ม.(นิ้ว)

รายการ	ค่ามาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม
เพลาล้อหน้าคดงอ	—	0.2(0.01)
ขอบล้อหน้ากว้าง	ด้านหน้า	—
	ด้านหลัง	—
ความยาวของสปริงโช๊คด้านหน้า	468.1(18.43)	458.7(18.06)
แกนโช๊ค	—	0.20(0.008)
ความจุน้ำมันโช๊คอัพหน้า	94 cm ³	—
ระดับน้ำมันโช๊คอัพหน้า	175.4 ม.ม. (6.91 นิ้ว)	—

อัตราขันแน่น

- ไบ์ลท์ยึดแฮนด์รถ 40 N-m (4.0 kg-m, 29 ft-lb)
- ไบ์ลท์ยึดแม่ปั้มเบรค 12 N-m (1.2 kg-m, 9 ft-lb)
- ซีลวด 3 N-m (0.3 kg-m, 2 ft-lb)
- น็อตยึดจานดีสเบรค 15 N-m (1.5 kg-m, 11 ft-lb)
- สดัดไบ์ลท์คุมล้อหน้า 6 N-m (0.6 kg-m, 4 ft-lb)
- น็อตเพลาล้อ 50 N-m (5.0 kg-m, 36 ft-lb)
- ไบ์ลท์ยึดโช๊คอัพหน้า 20 N-m (2.0 kg-m, 24 ft-lb)
- ไบ์ลท์ยึดโช๊คอัพตัวบน 11 N-m (1.1 kg-m, 8 ft-lb)
- ไบ์ลท์ยึดโช๊คอัพตัวล่าง 30 N-m (3.0 kg-m, 22 ft-lb)
- ฝาปิดโช๊คอัพ 23 N-m (2.3 kg-m, 17 ft-lb)
- น็อตยึดแกนคอ 75 N-m (7.5 kg-m, 54 ft-lb)

ห้าม

โปรดทำตามคู่มือการซ่อมในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



เครื่องมือพิเศษ

- ประแจขันคอรถ	07916-3710100
- เหล็กตอดถ้วยคอ	07944-1150001
- ด้ามตอกถ้วยคอ	07946-GC40000

เครื่องมือธรรมดา

- ประแจขันซี่ลวด	4.5 x 5.1 มม	07701-0020200
- เหล็กถอดลูกปืน		07746-0050100
- หัวถอดลูกปืน	12 มม	07746-0050300
- ด้ามตอก		07749-0010000
- แผ่นรอง	37 x 40 มม	07746-0010200
- แผ่นเหล็กรอง	12 มม	07746-0040200
- ประแจขันน็อต	30 x 32 มม	07716-0020400

ปัญหาข้อขัดข้อง

แฮนด์หนัก

- ชั้นน็อตปรับตั้งลูกปืนคอรถมากเกินไป
- ลูกปืนคอรถสึก
- ลูกปืนคอรถเสีย
- ยางหน้าแบน

โช๊คอัพหน้ามีเสียงดัง

- ดูการคดงอด้านข้าง
- น้ำมันโช๊คอัพหน้าน้อย
- โบลท์โช๊คอัพหน้าหลวม

แฮนด์เอียงข้างหนึ่งข้างใดหรือวิ่งไม่เป็นทางตรง

- คุแกนโช๊คอัพหน้า
- คุเพลาล้อหน้า
- ล้อไม่ได้ศูนย์

ล้อหน้าแกว่ง

- คุขอบล้อ
- ลูกปืนล้อหน้าสึก
- ยางแกว่ง
- ชั้นน็อตเพลาล้อไม่แน่น

ระบบรองรับน้ำหนักอ่อน

- สปริงโช๊คหน้าอ่อน
- น้ำมันโช๊คหน้าขาด

ระบบรองรับน้ำหนักแข็ง

- ปริมาณน้ำมันโช๊คไม่ถูกต้อง
- แกนโช๊คอัพคอรถ
- แกนโช๊คอัพทั้งสองข้างคดงอหรือรอบเลื่อนโช๊คชำรุด

ห้ามขาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์ในการซื้อขาย

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



แฮนด์บังคับเลี้ยว

การถอดประกอบชิ้นส่วนต่อไปนี้

- สวิตช์แฮนด์ข้างซ้าย
- คลายโบลท์ยึดแฮนด์ข้างซ้าย แหวนล็อกแฮนด์ และถอดแฮนด์ข้างซ้ายออกจากโช๊คอัพข้างซ้าย
- แม่ปั้มเบรคหน้าและไม่ต้องถอดสายไฟสวิตช์เบรคหน้า
- คลายโบลท์ยึดแฮนด์ข้างขวา คลายสกรูปลดคันทันแรงและถอดแหวนล็อก และแฮนด์ข้างขวาออกจากโช๊คอัพหน้าข้างขวา
- ดูสกรูที่สวิตช์แฮนด์ข้างขวา และไม่ต้องถอดสายคันทันแรง
- ถอดปลอกกรองแฮนด์ข้างซ้ายและขวา

★ คำเตือน

- ใช้สิ่งของรองแม่ปั้มเบรคหรือใช้เชือกผูกไว้ที่สูงเพื่อป้องกันอากาศเข้าไปภายในระบบเบรคหลังจากติดตั้งแล้ว

การติดตั้ง

- ใส่ปลอกกรองแฮนด์ข้างขวาเข้าไปที่แฉงคอตตรงร่อง
- ใส่แฮนด์ และใส่สลักยึดเข้าไปในรูของปลอกกรองแฮนด์

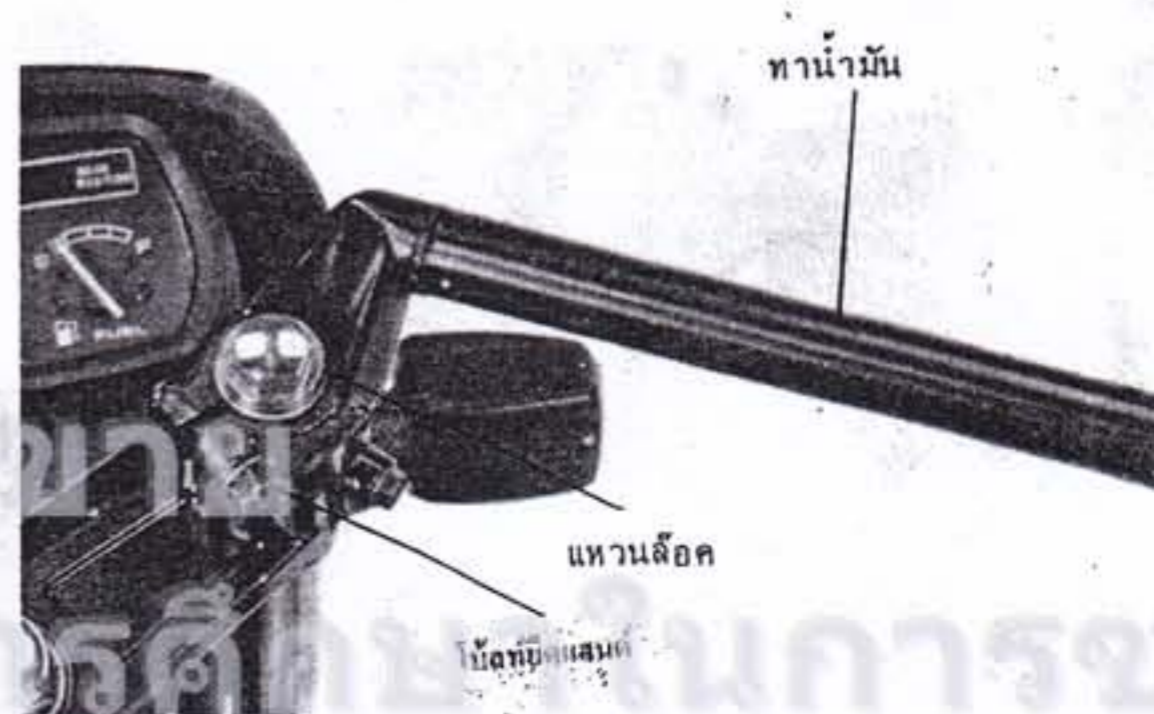
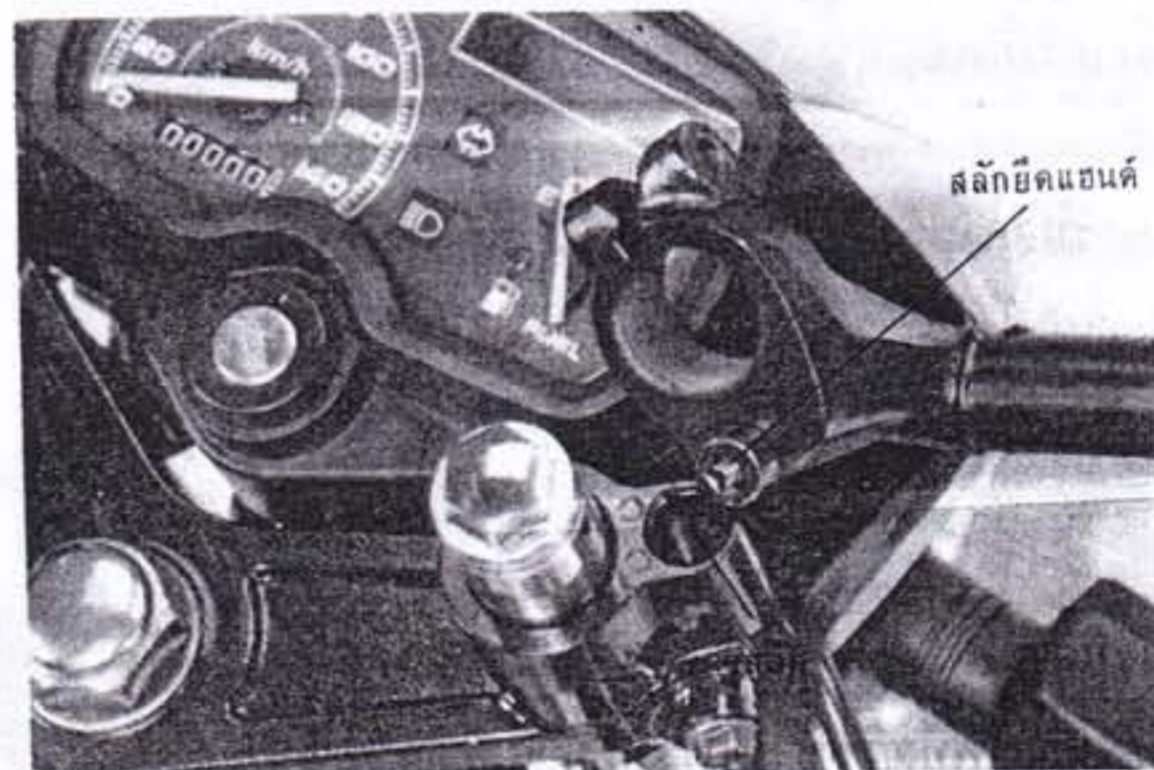
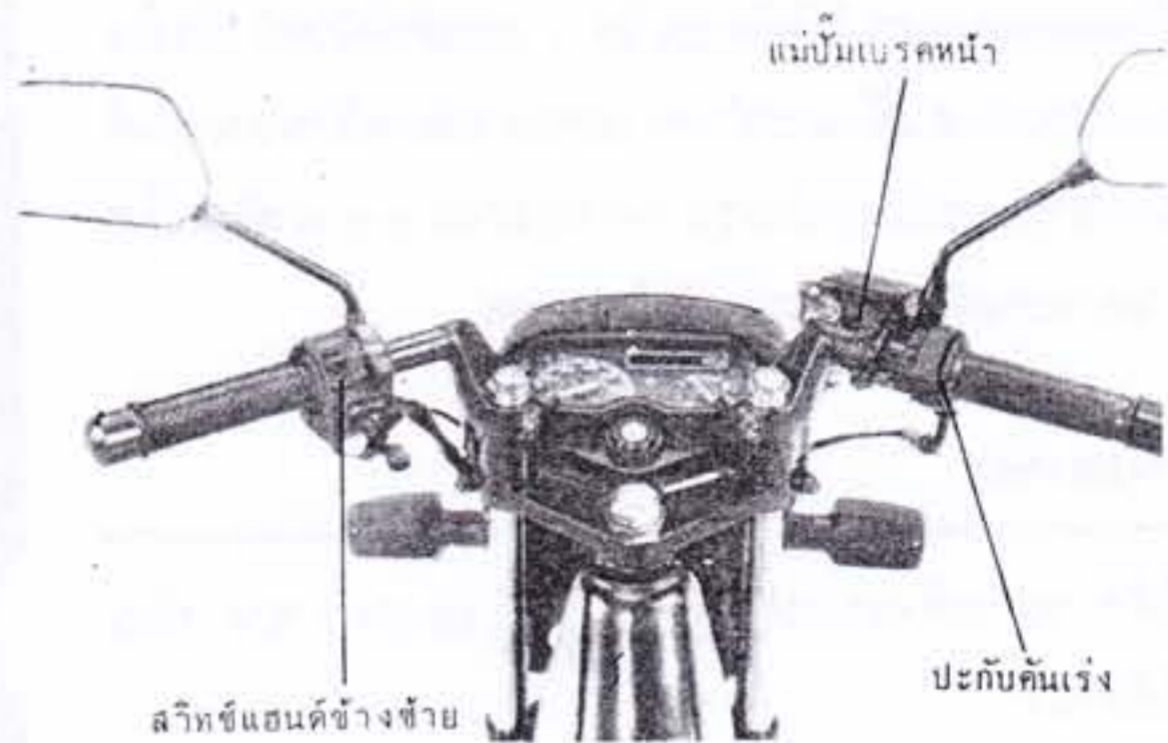
- ขั้นตอนยึดแฮนด์

แรงบิด 40 N-m (4.0 kg-m, 29 ft-lb)

- ใช้น้ำมันทาบบริเวณผิวหน้าที่ด้ามแฮนด์ให้ลื่น
- ใส่แฮนด์ข้างซ้ายเหมือนกับการใส่แฮนด์ข้างขวา

★ ข้อควรจำ

- เมื่อประกอบและขันโบลท์ยึดแฮนด์ ให้ขันแฮนด์ขณะกดแฮนด์ลงไปข้างหน้า
- ใส่แหวนล็อกเข้าไปในร่องของแกนโช๊ค

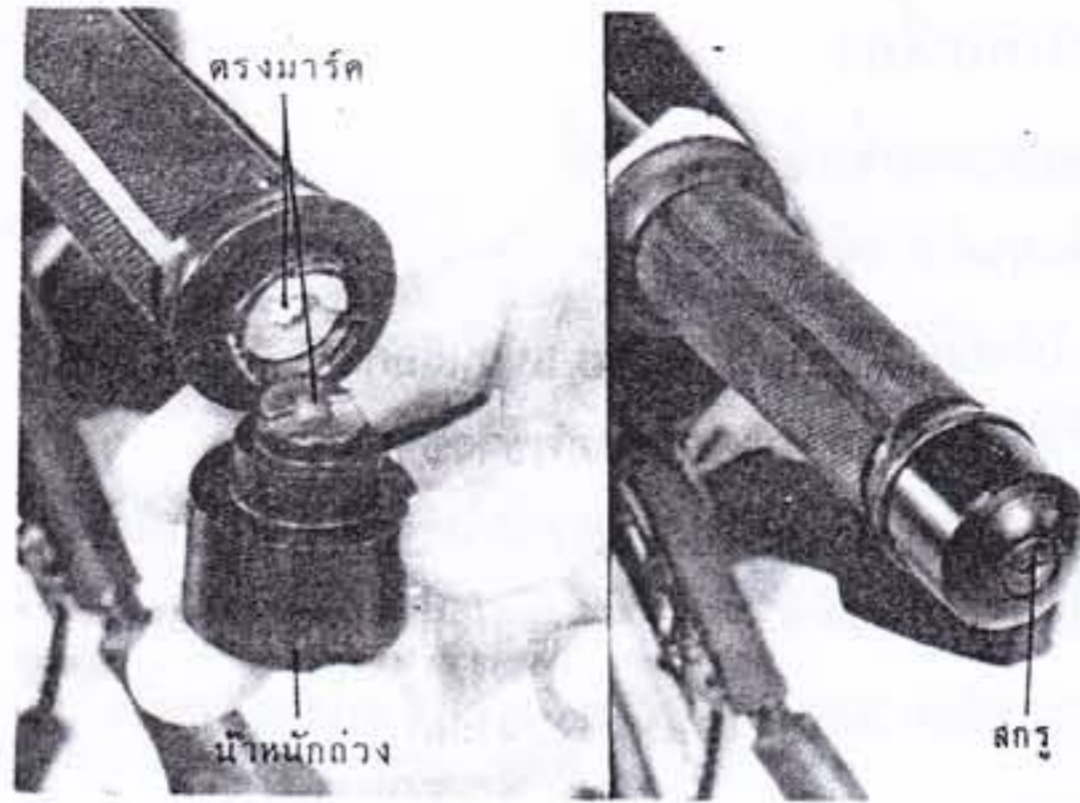




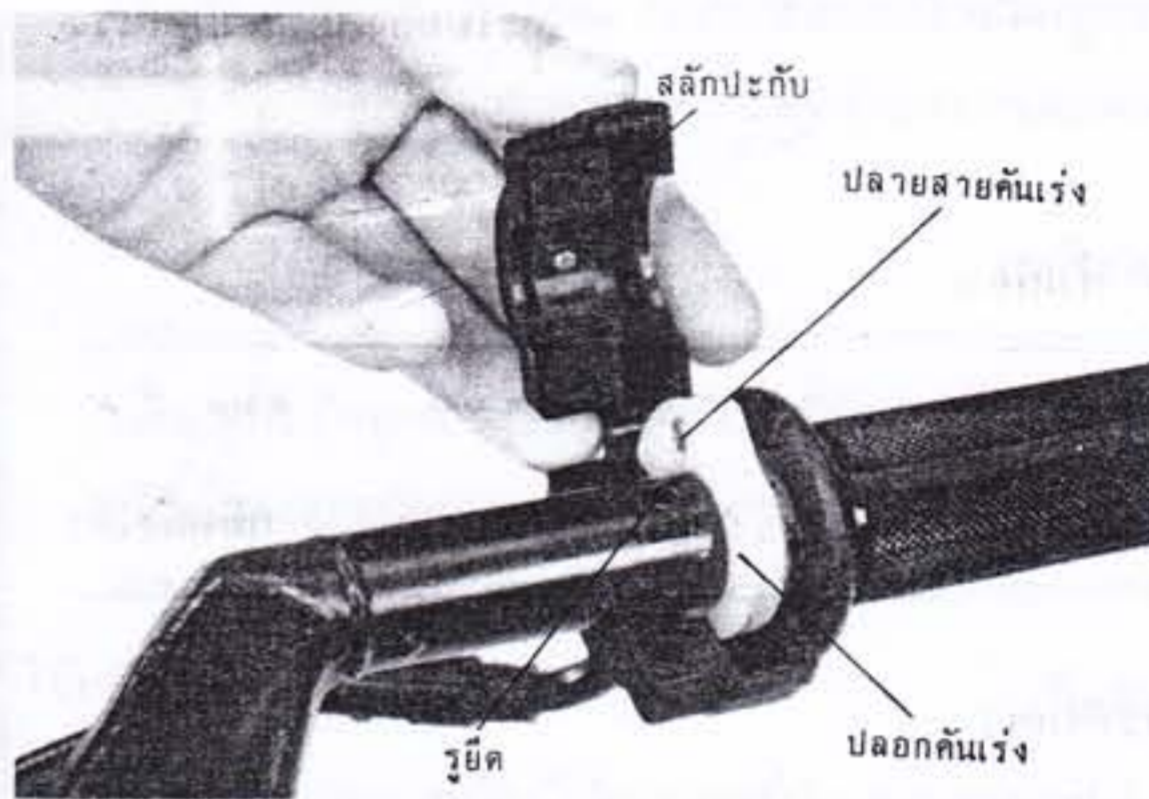
- ถัดถอดปลอกแฮนด์ ให้ทาบอ์น A ขอนด้าที่ผิวหน้าข้างในของปลอกแฮนด์ และทำความสะอาดผิวหน้าของแฮนด์ข้างซ้ายและปลอกคันเร่ง รอประมาณ 3-5 นาทีและใส่ปลอกแฮนด์หมุนปลอกเข้าไปจนสุด

*** ข้อควรจำ**

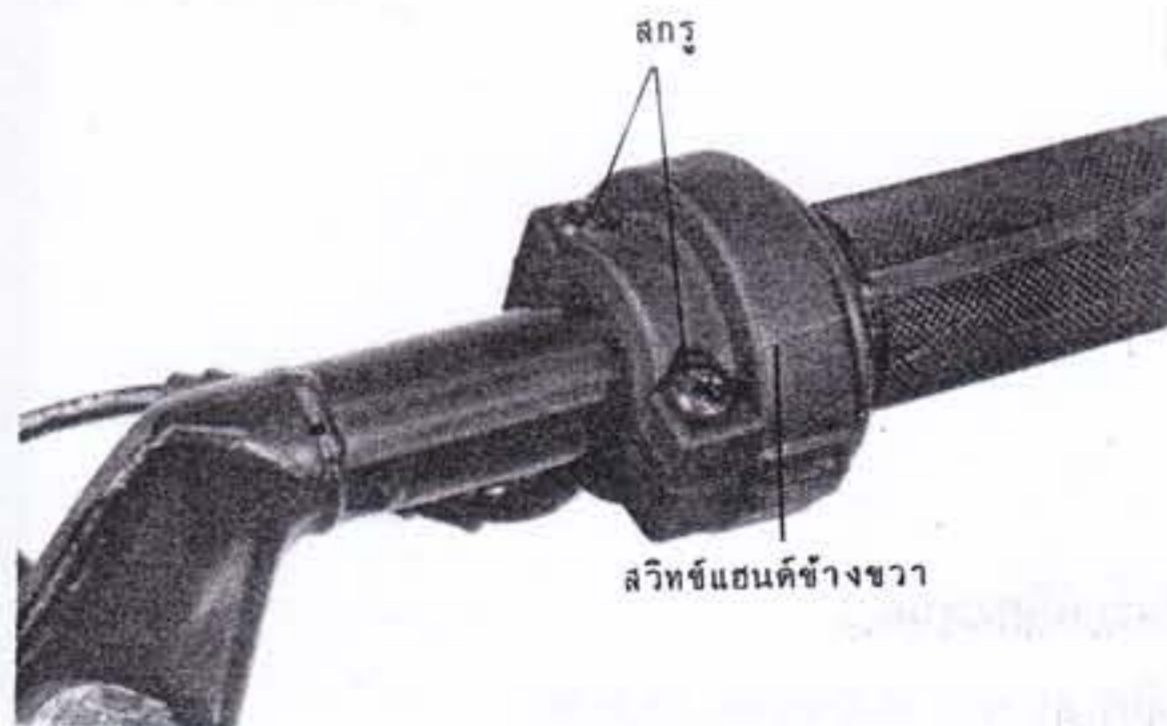
- ให้กาวเกาะติดจนแน่นและทิ้งไว้ประมาณ 1 ชม. ก่อนใช้งาน



- ประกอบตัวสมดุลย์ของแฮนด์ โดยให้ปลายน้ำหนักตรงกับร่องของแฮนด์
- ขันสกรูยึด

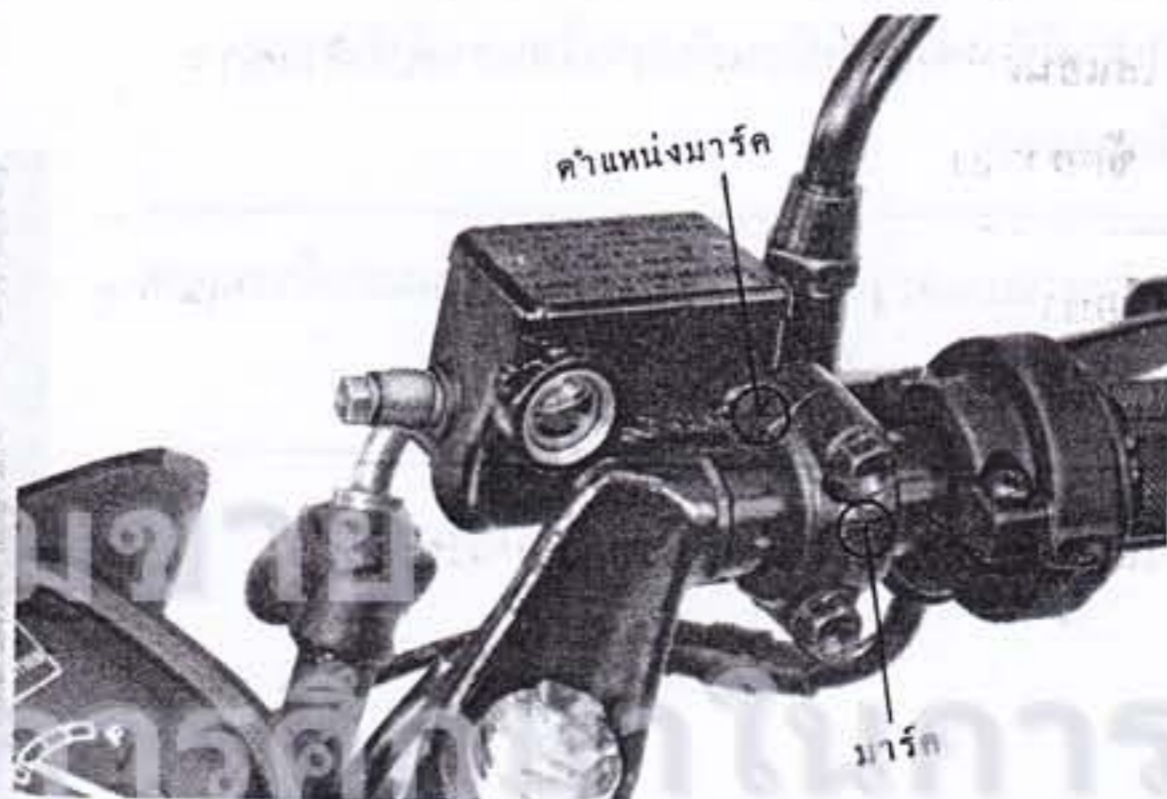


- ทาจารบีที่ปลายสายคันเร่งและใส่ปลอกคันเร่ง
- ใส่ปะกับคันเร่งให้สลักที่ปะกับตรงกับรูด้านบนของแฮนด์
- ใส่สกรูและขันสกรูตัวหน้าก่อนแล้วขันตัวหลัง
- ใส่แม่ปั้มเบรคหน้าและประกอบแม่ปั้มเบรคโดยให้เครื่องหมาย "UP" อยู่ที่ด้านบนและคลายใส่โบลัที่รู
- ประกอบแม่ปั้มเบรคให้มาร์คที่แฮนด์ตรงกับรอยที่ปะกับและขันโบลัตัวบนก่อนแล้วจึงขันตัวล่าง



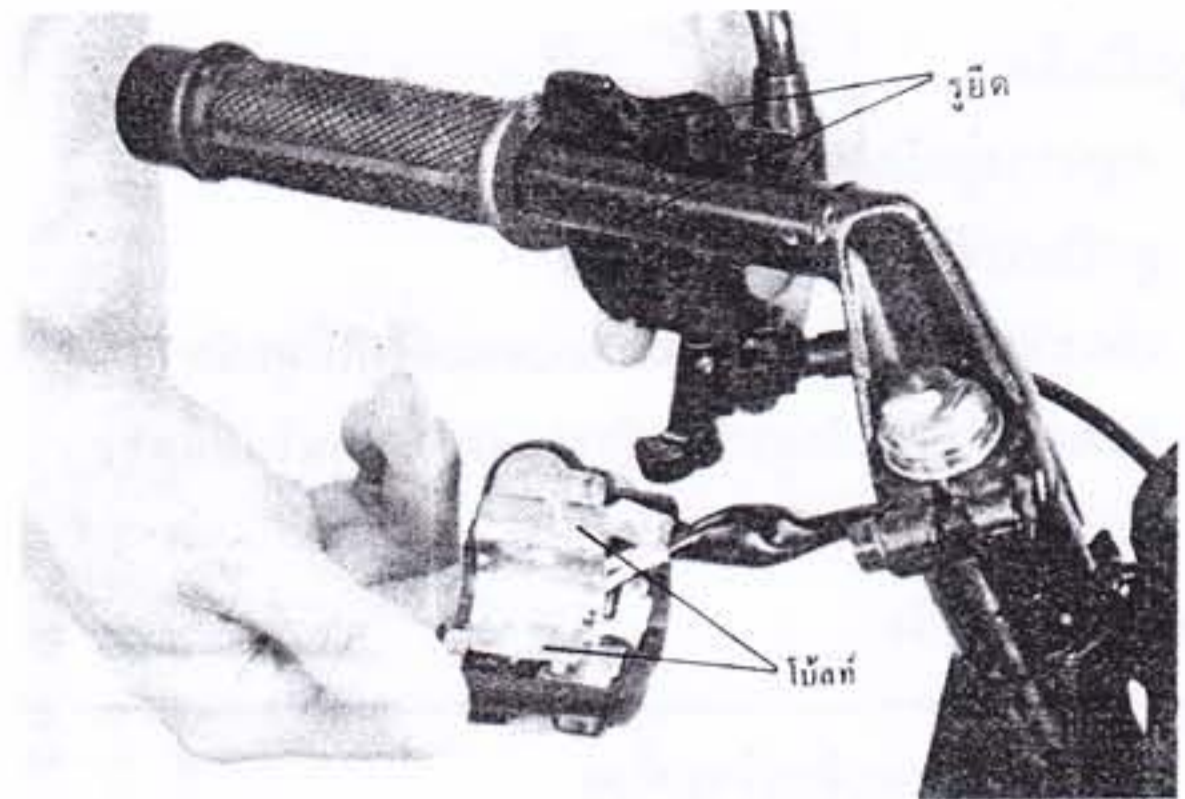
แรงบิด 12 N-m (1.2 kg-m, 9 ft-lb)

- ต่อสายไฟที่สวิทซ์ไฟเบรคหน้าและคูสวิทซ์

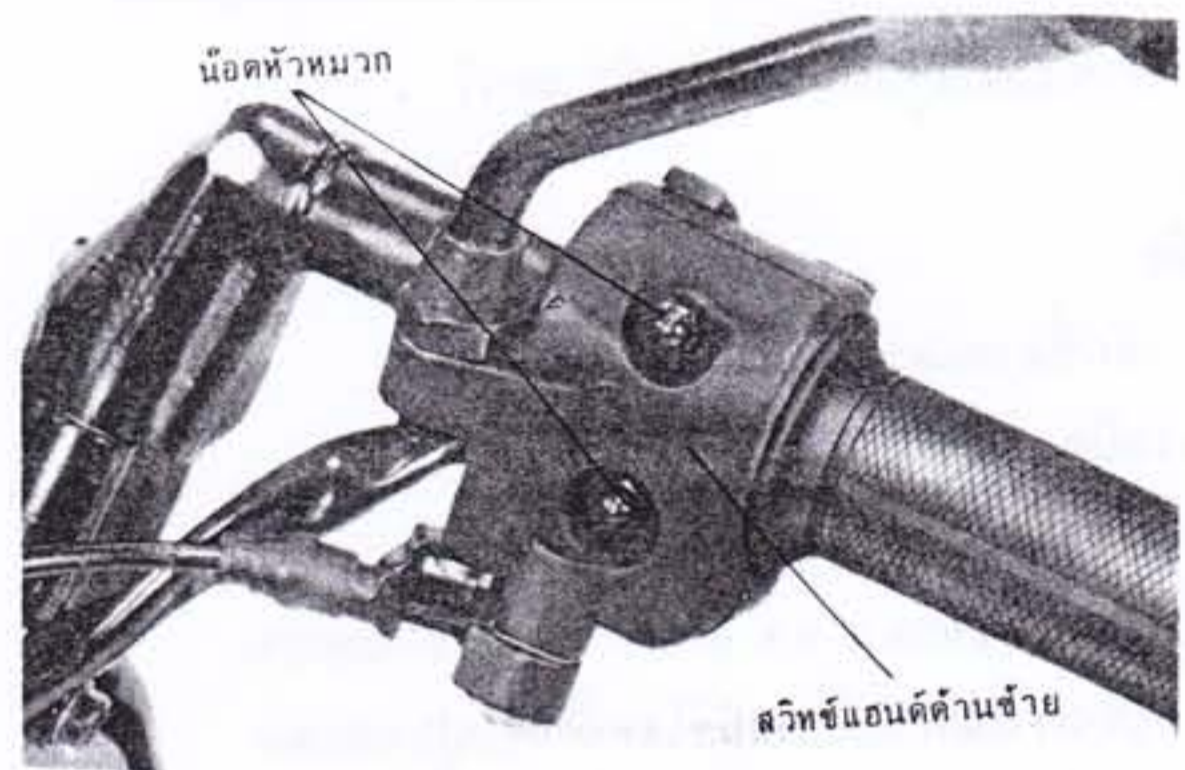




- ประกอบสวิทช์แฮนด์ข้างซ้าย ให้รูที่สวิทช์ตรงกับ
โบลท์ยึด

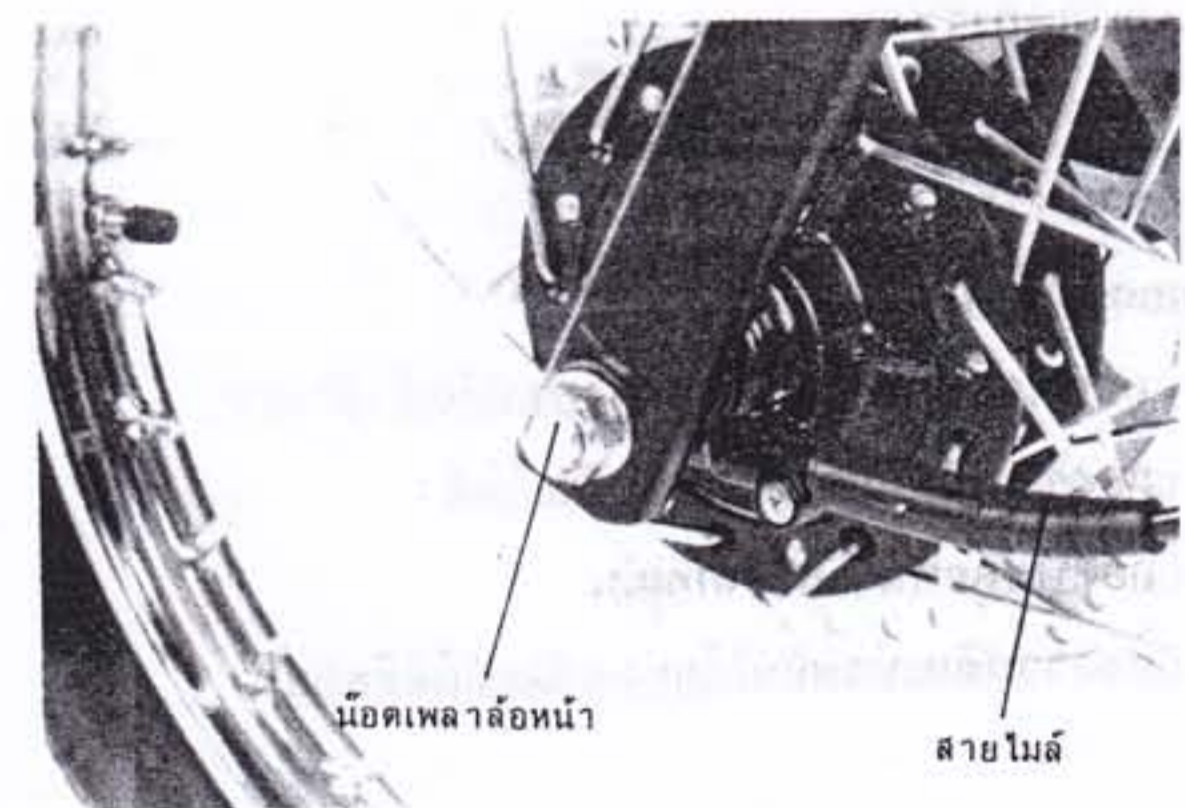


- ขันน็อตหัวหมวกตัวบนก่อน แล้วจึงขันน็อตตัวล่างที่หลัง



การถอดล้อหน้า

- ยกล้อหน้าให้สูงจากพื้นดินโดยให้ใช้กล่องไม้หรือ
สแตนด์รองที่ได้เครื่อง
- ไม่ต้องถอดสายไมล์ออกจากชุดเฟืองขับวัดความ
เร็วที่ล้อหน้า
- ถอดน็อตเพลลาและถอดเพลลาล้อหน้าออกทางด้าน
ขวา

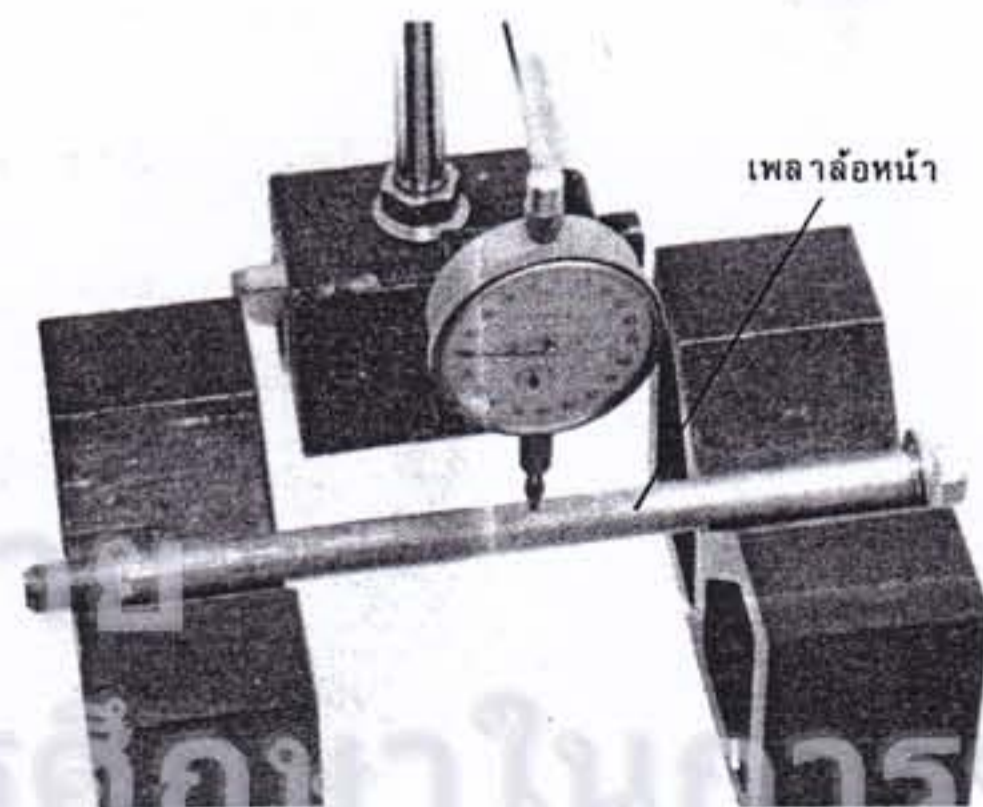


★ ข้อควรระวัง

- อย่าบีบเบรคหน้าหลังจากถอดคาลิปเปอร์ออกมา จะทำให้
ลูกสูบคาร์ลิบเปอร์เคลื่อนออก จะทำให้การใส่ล้อยาก

การตรวจสอบเพลาล้อ

- ตั้งเพลาล้อบน V-Block และ วัดการคดงอของเพลาล้อ
- ค่าที่คดงอคือค่าของ 1/2 ของการอ่านทั้งหมด
- ค่าจำกัดการซ่อม 0.2 มม (0.01 นิ้ว)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ลูกปืนล้อ

- หมุนรางลูกปืนตัวในด้วยนิ้วมือ
- ลูกปืนจะต้องหมุนลื่นและเงียบ
- เช็ครางลูกปืนตัวนอกจะต้องแน่นพอดีอยู่ในคุมล้อ
- ถอดและไม่ต้องวัดลูกปืน ถ้ารางลูกปืนหมุนไม่ลื่นหรือเงียบ หรือถ้าหลวมพอดีในคุมล้อ

★ ข้อควรระวัง

- ลูกปืนจะต้องเปลี่ยนใหม่ทั้งคู่
- การเปลี่ยนลูกปืนล้อ (ดูหน้า 10-7)

ล้อ

- เช็คซี่ลวดและชั้นถ้ามันหลวม

แรงบิด 3 N-m (0.3 kg-m 2ft-lb)

เครื่องมือ

ประแจขันซี่ลวด B 4.5 x 5.1 07701-0020200

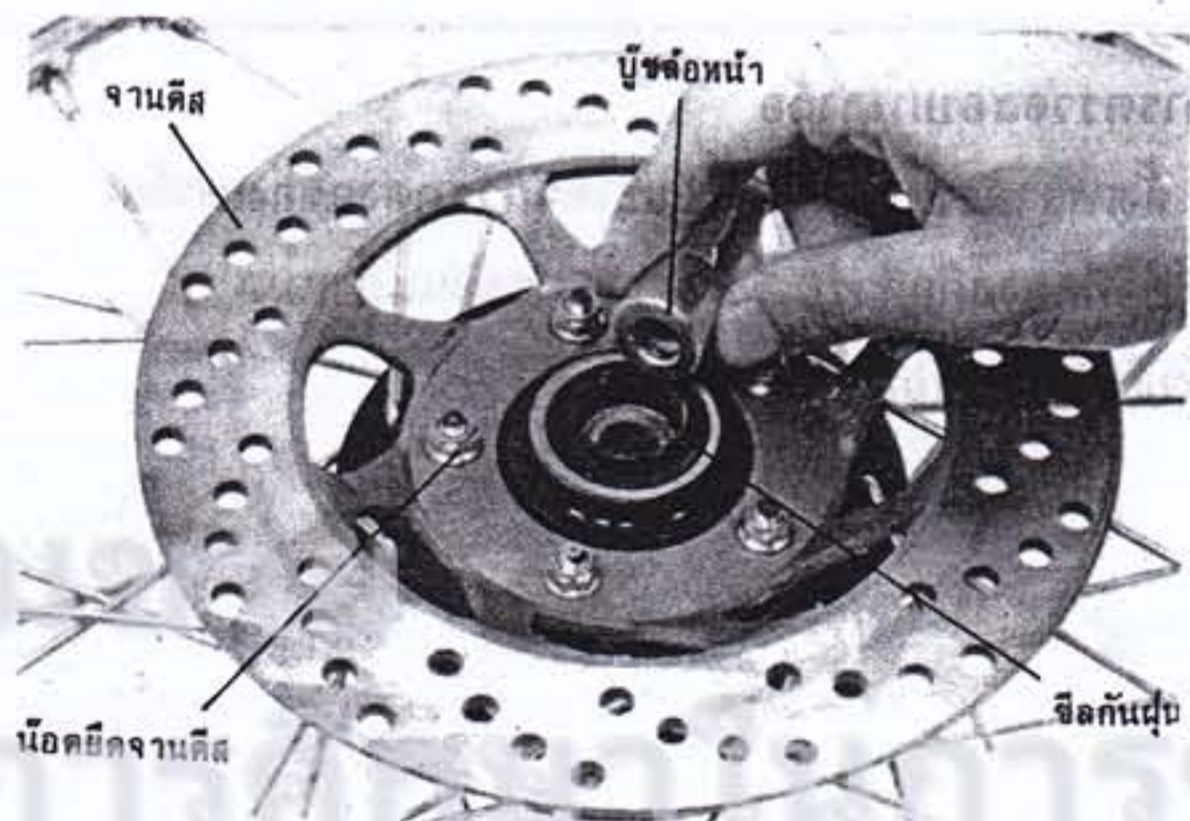
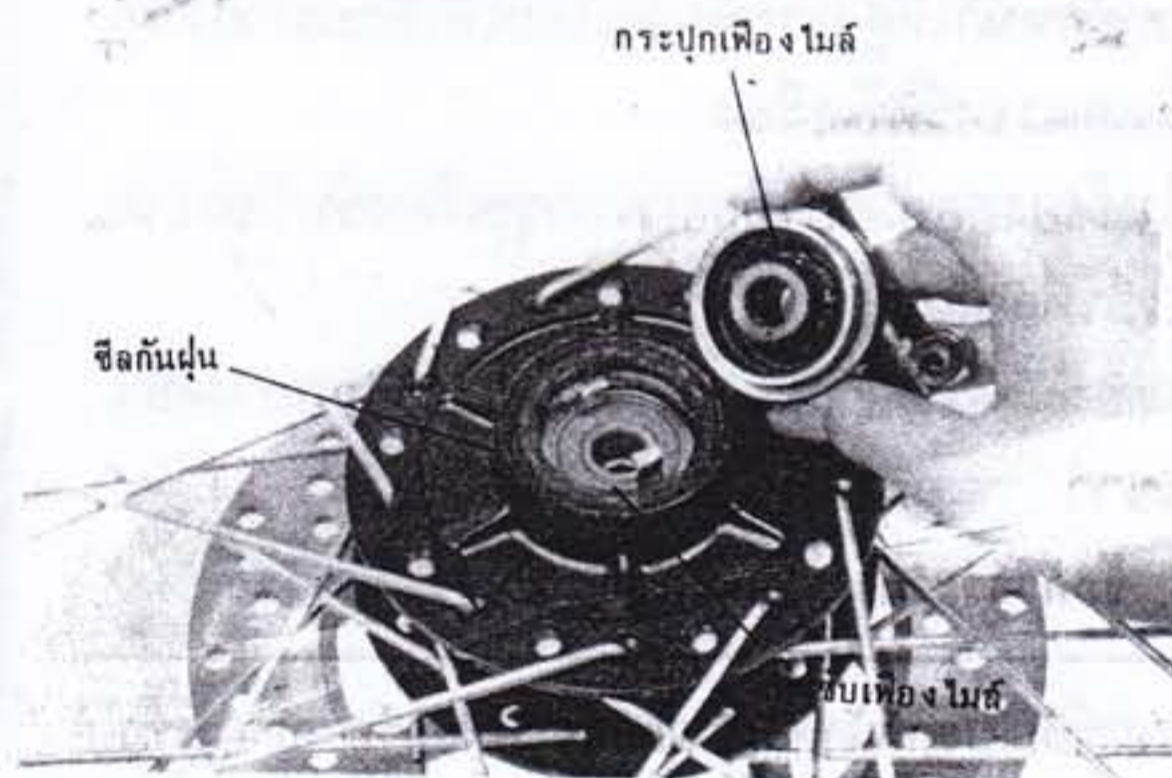
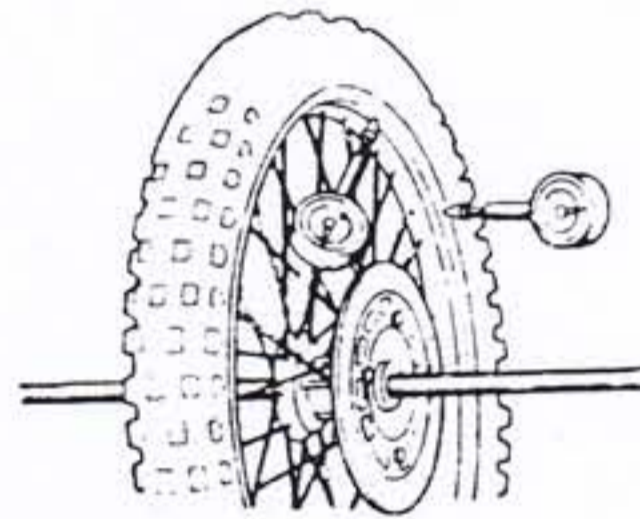
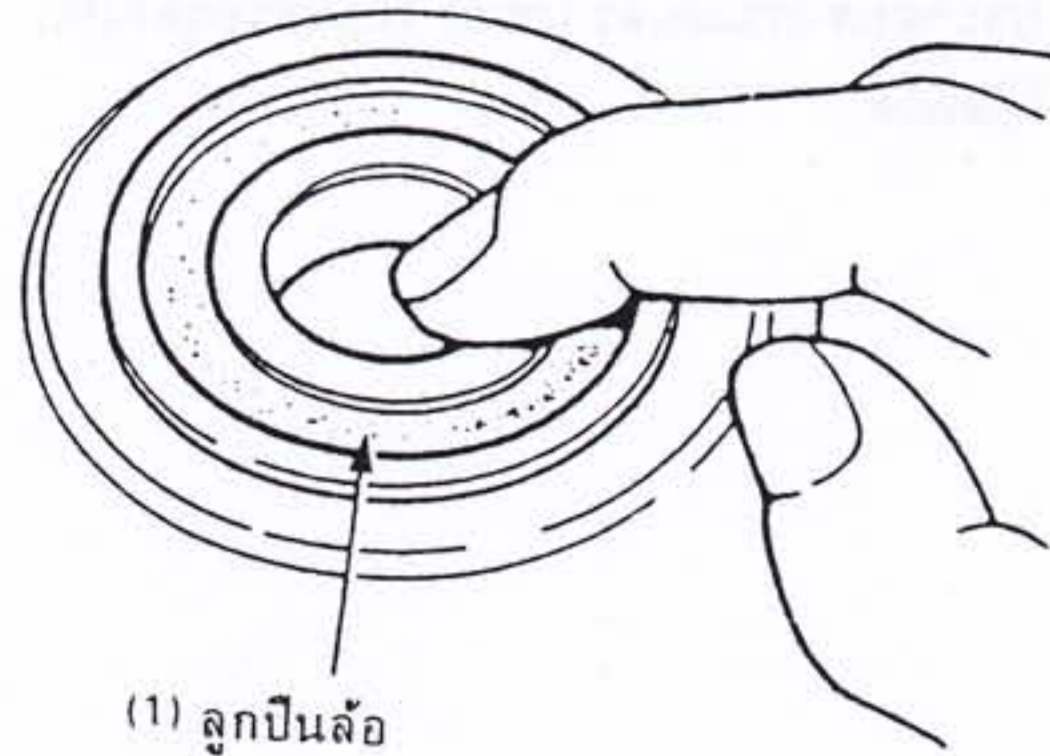
- เช็คความกว้างที่ขอบล้อโดยตั้งล้ออยู่บนสแตน
- หมุนล้อด้วยมือ และอ่านค่าที่เครื่องมือวัด

ค่าจำกัดการซ่อม

- กว้างด้านหน้า 2.0 มม (0.08 นิ้ว)
- ด้านข้าง 2.0 มม (0.08 นิ้ว)

แยกชิ้นส่วน

- ถอดกระปุกเฟืองไมล์ออกจากคุมล้อหน้าข้างขวา
- ถอดซิลกันฝุ่นและปะกับขับเฟืองไมล์
- ถอดบูชล้อหน้าและซิลกันฝุ่น
- ถอดจานดิสเบรคหน้าโดยถอดน็อตยึดดิสออก

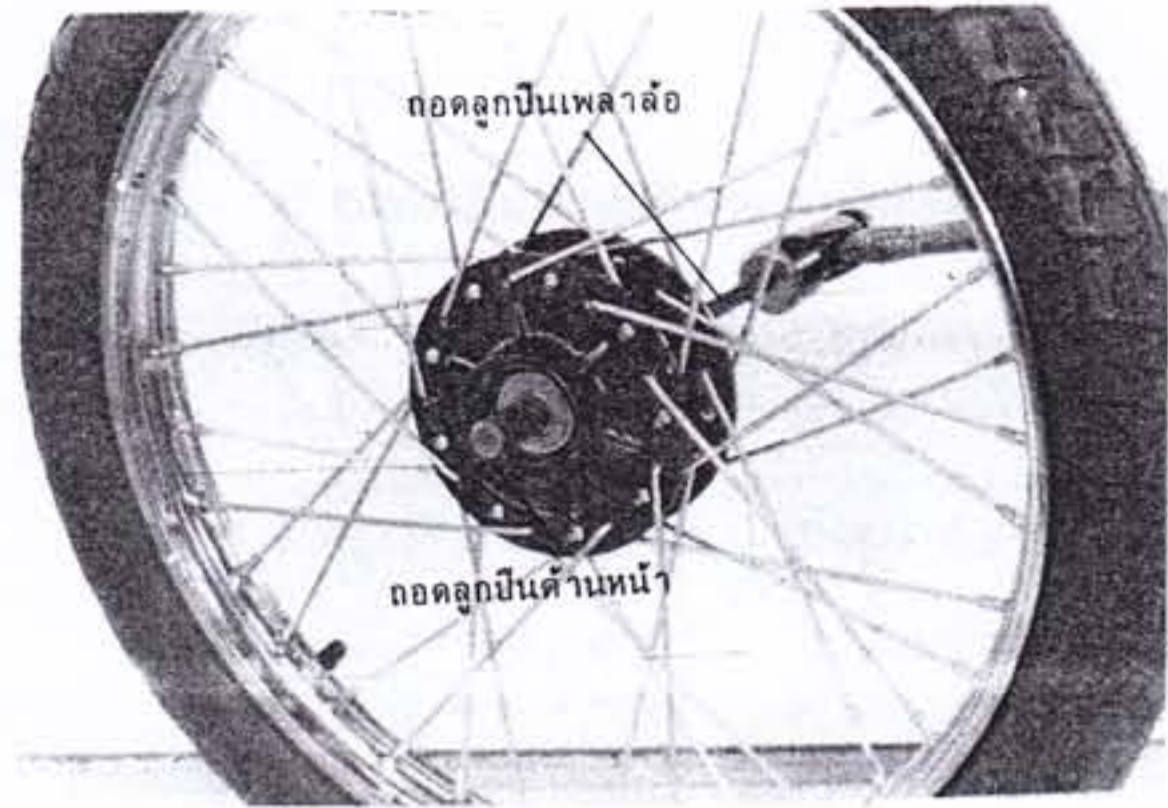




- ถอดลูกปืนล้อและบูชเพลาล้อ

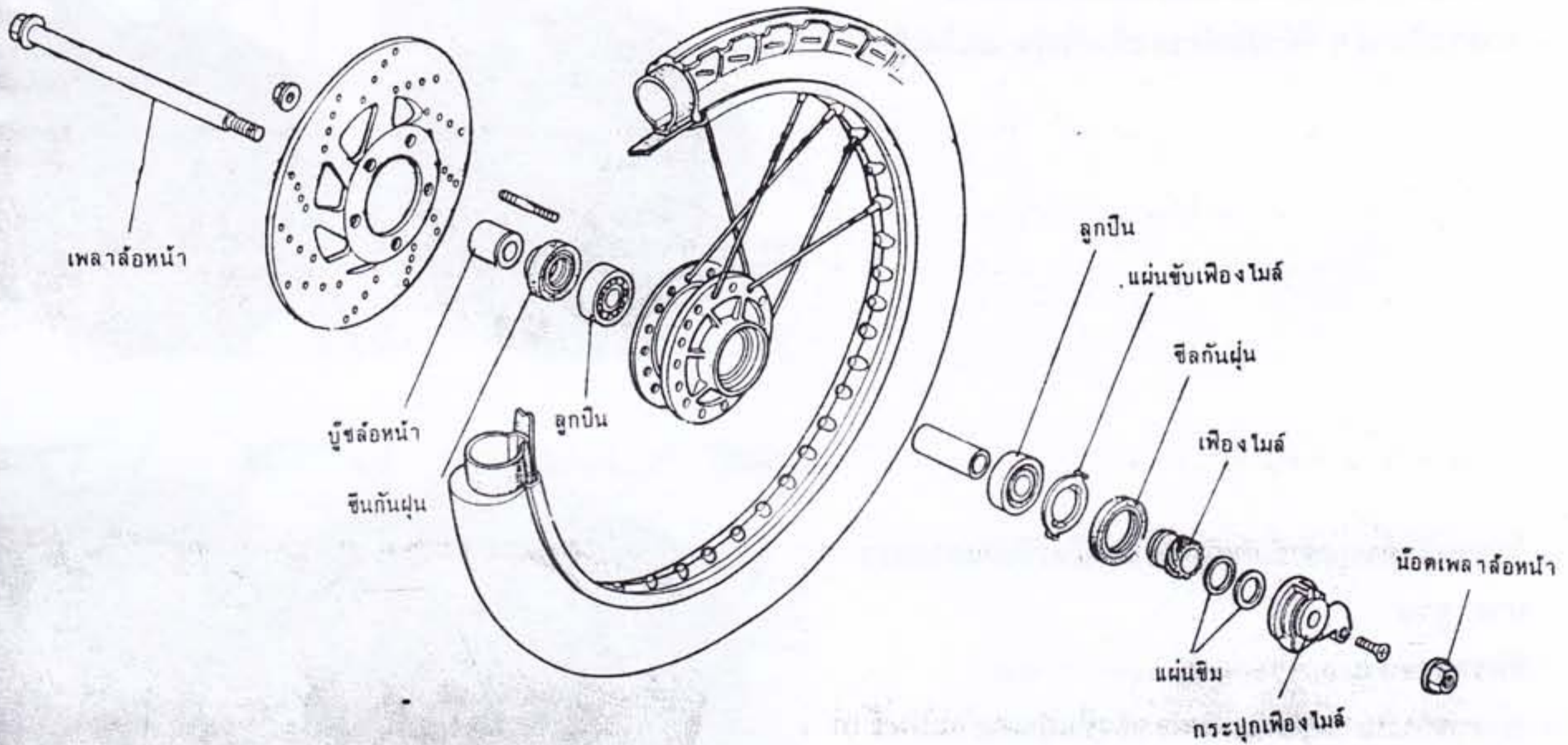
* ข้อควรระวัง

- เปลี่ยนลูกปืนล้อใหม่ เมื่อถอดลูกปืนออก



เครื่องมือ

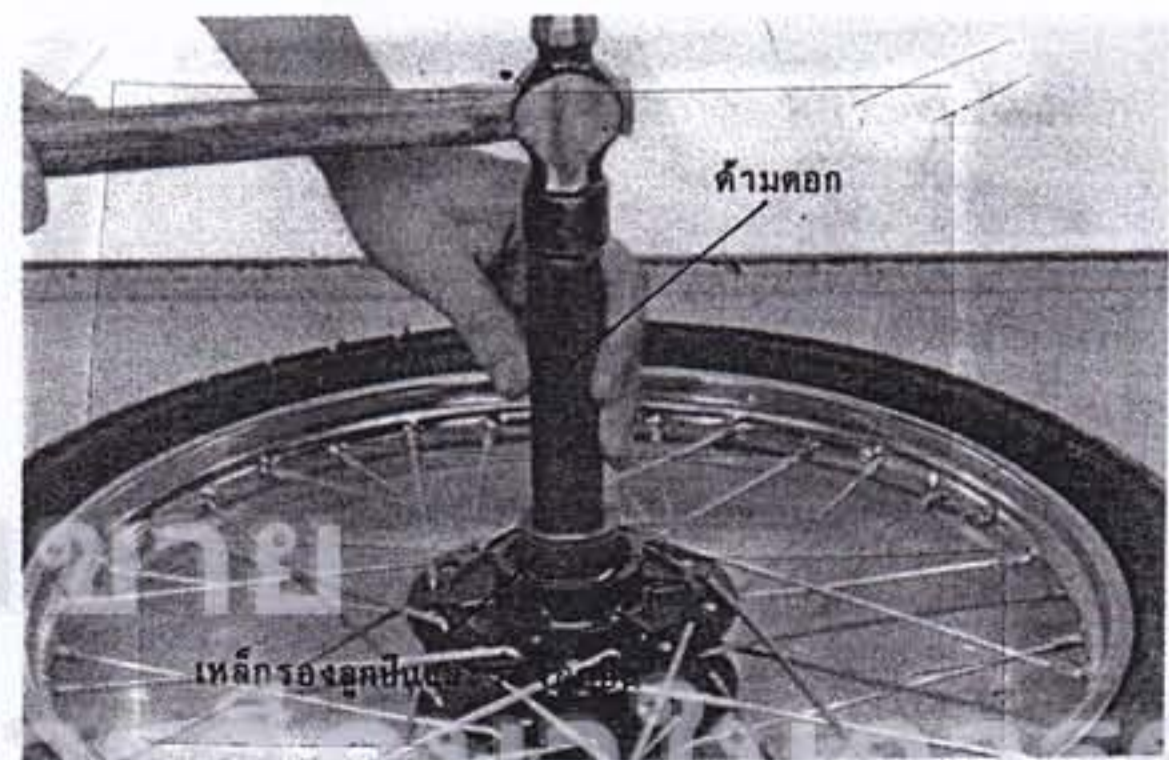
- เหล็กถอดลูกปืนล้อ 07746-0050100
- หัวถอดลูกปืนล้อ 12 มม. 07746-0050300



- ตอกลูกปืนข้างซ้ายก่อนจนกระทั่งมันเข้าสู่สุดเบ้า ลูกปืนล้อซ้ายและขวา

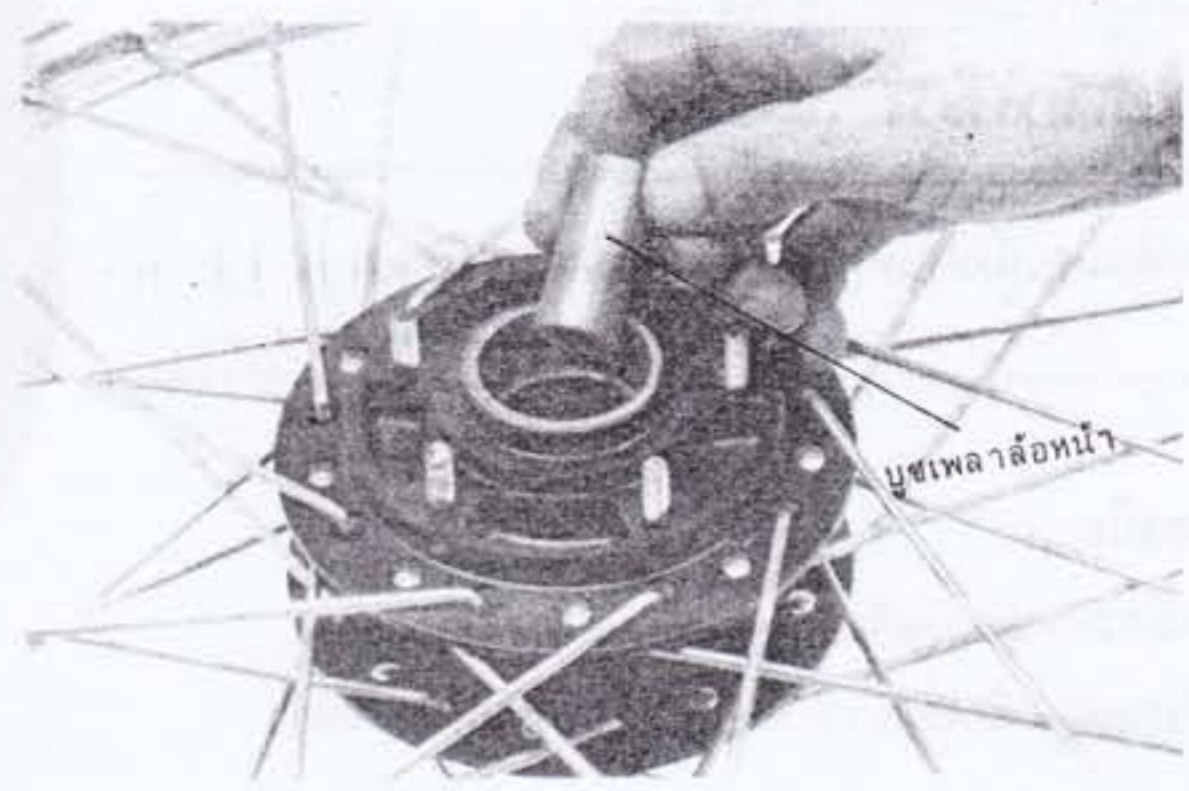
เครื่องมือ

- ค้อนตอก 07749-0010000
- เหล็กตอก 37x40 มม. 07746-0010200
- แผ่นเหล็กตอก 12 มม. 07746-0040200

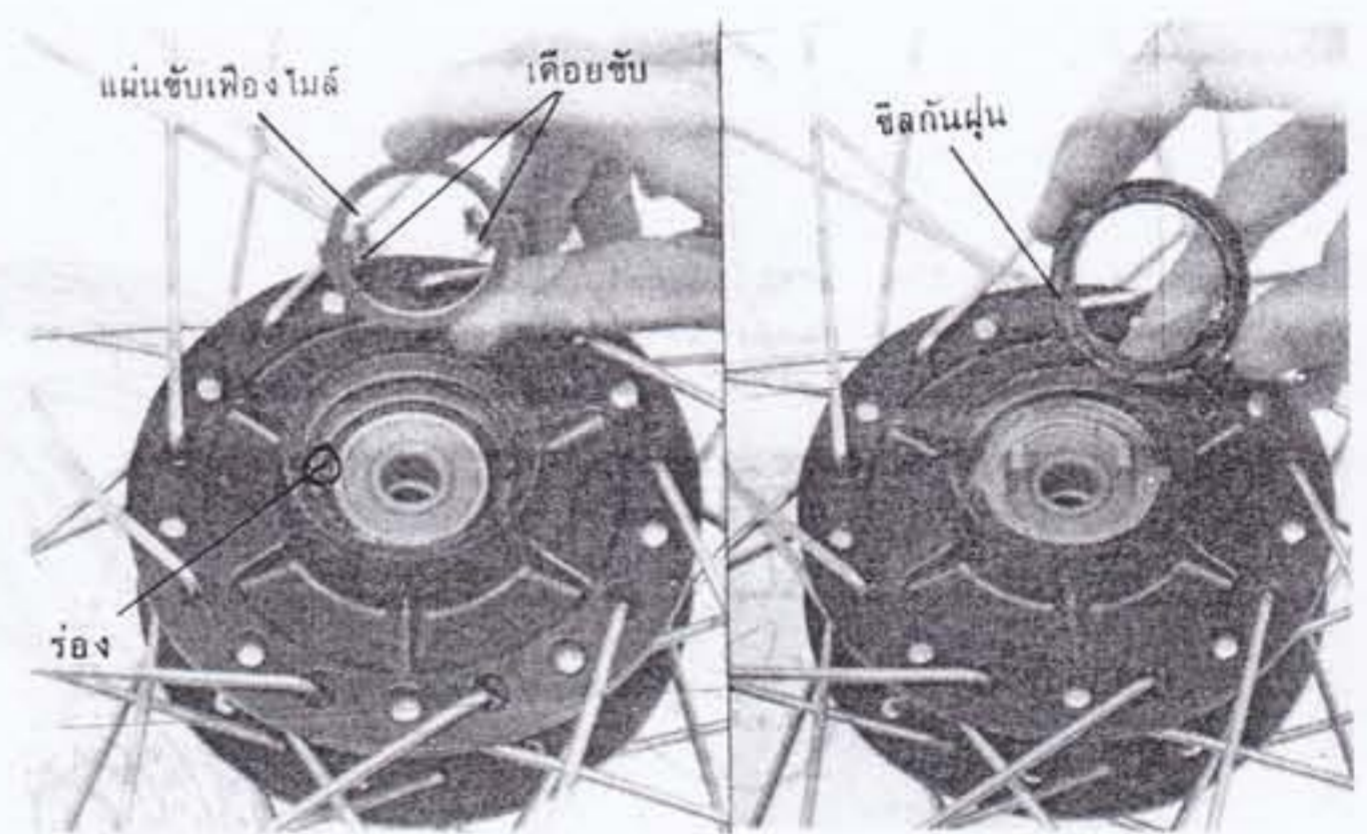




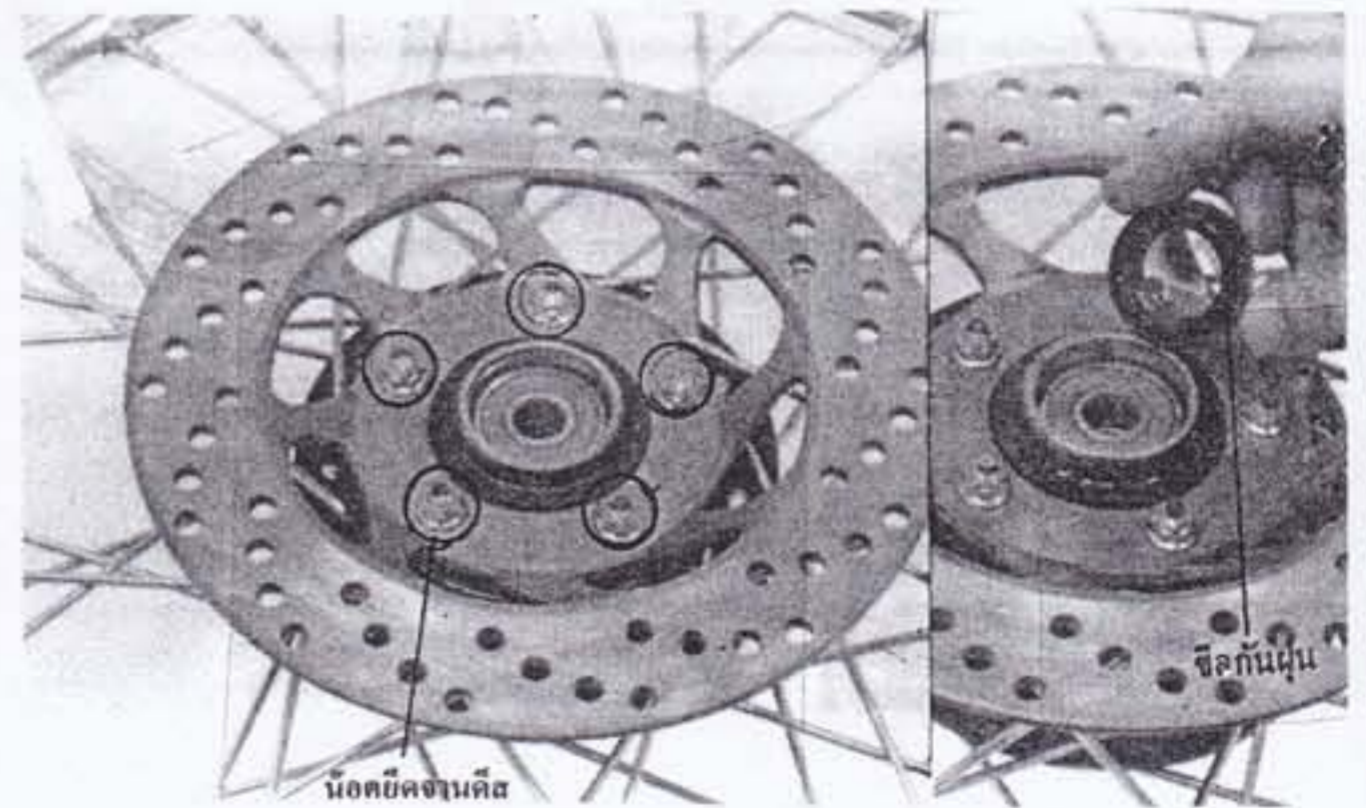
- ใส่บูชเพลาล้อหน้า และตลับลูกปืนด้านขวา



- ใส่จารบีที่แผ่นขับเฟืองไมล์ และติดตั้งเข้าที่เดิม โดยต้องให้เดียวกับร่องตรงกันเพื่อป้องกันการเสียหาย
- ทาจารบีบาง ๆ ที่ผิวสัมผัสของซีลกันฝุ่น และใส่เข้าที่



- ใส่จานดีสเบรคเข้าที่เดิม ชันน็อตยึดให้แน่นตามแรงมาตรฐาน
- อัตราขันแน่น : 15 N-m (1.5 kg-m, 11 ft-lb)
- ทาจารบีบาง ๆ ที่ผิวสัมผัสของซีลกันฝุ่นและใส่เข้าที่
- ถ้าสตัคโบลท์ที่ดุมล้อด้านขวามีการถอดออก เมื่อประกอบกลับคืน ต้องทาน้ำยาหล่อเกลียวด้วย แล้วขันแน่นตามแรงมาตรฐาน



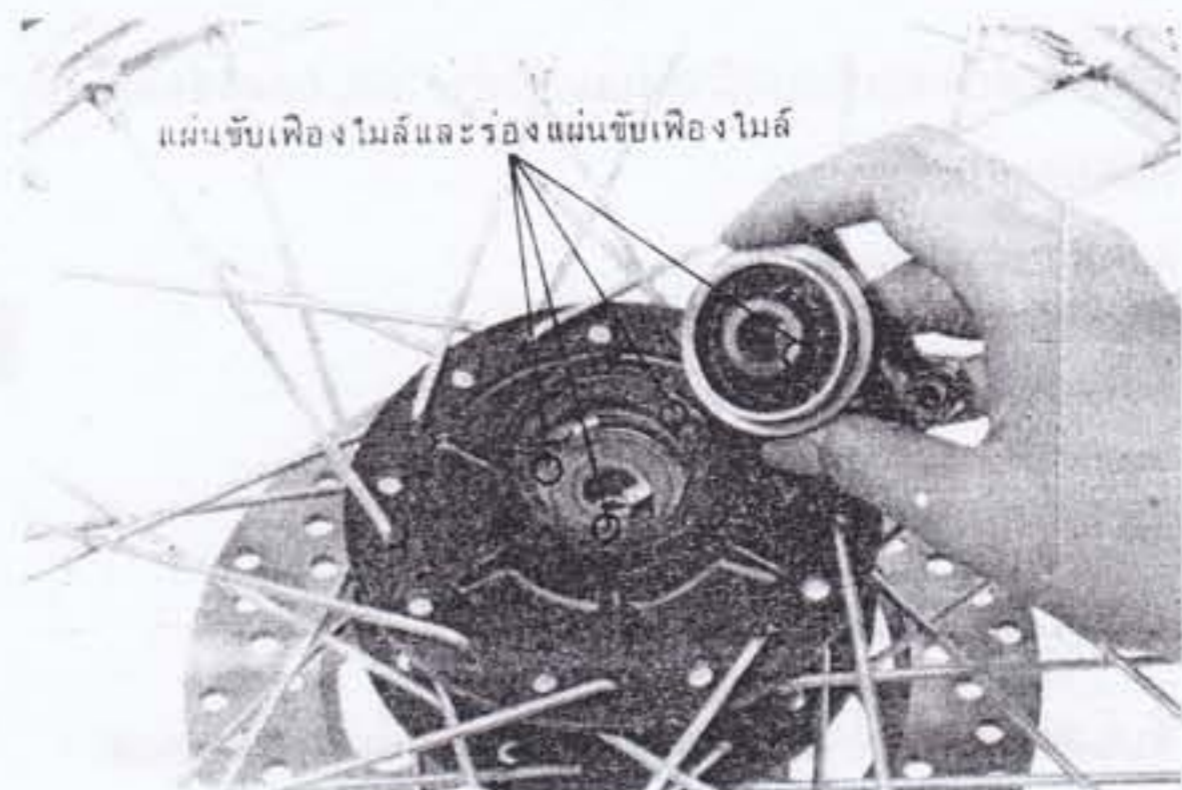
- อัตราขันแน่น : 6 N-m (6.0 kg-m, 4 ft-lb)
- ใส่แผ่นซีมลงในกระปุกเฟืองไมล์ และทาจารบีลงที่เฟืองไมล์
- ประกอบเฟืองไมล์ลงในกระปุกเฟืองไมล์ และประกอบกลับคืน



เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาระบบการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



- ใส่กระปุกเฟืองไมล์เข้ากับดุมล้อโดยให้ปะกับขั้วตรงกับรูที่เฟืองไมล์

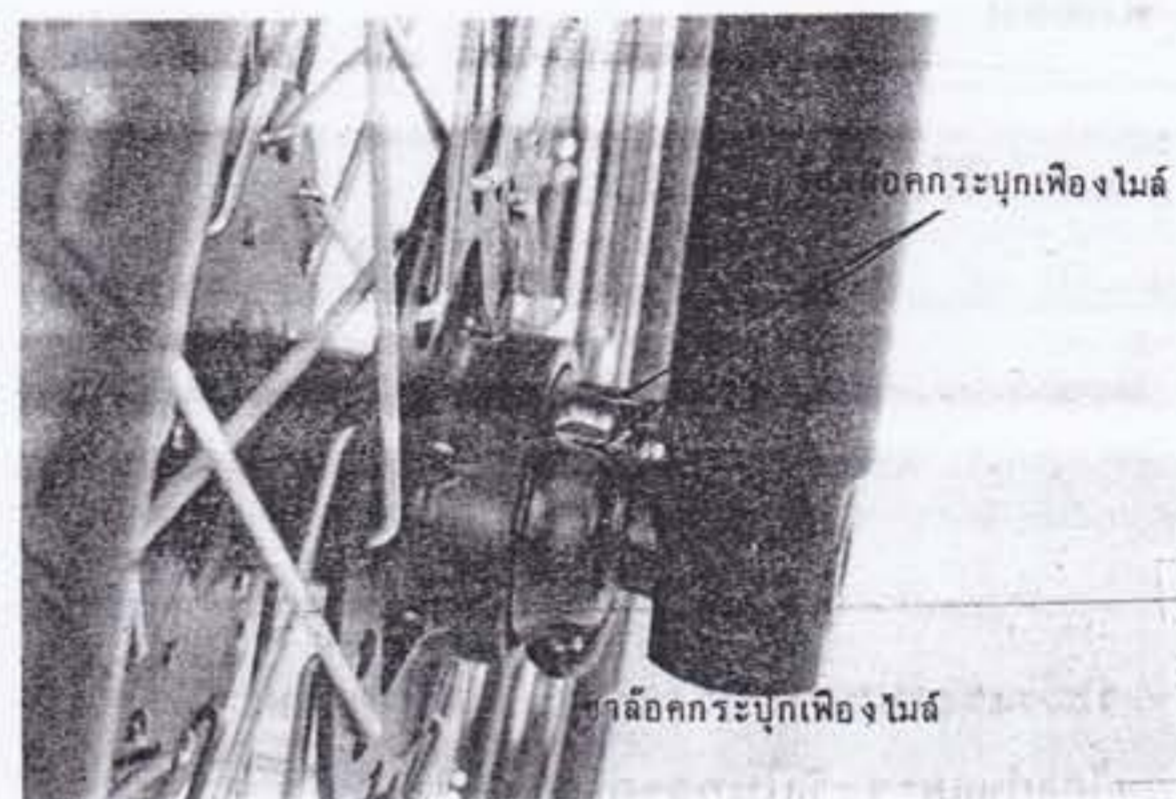


การประกอบ

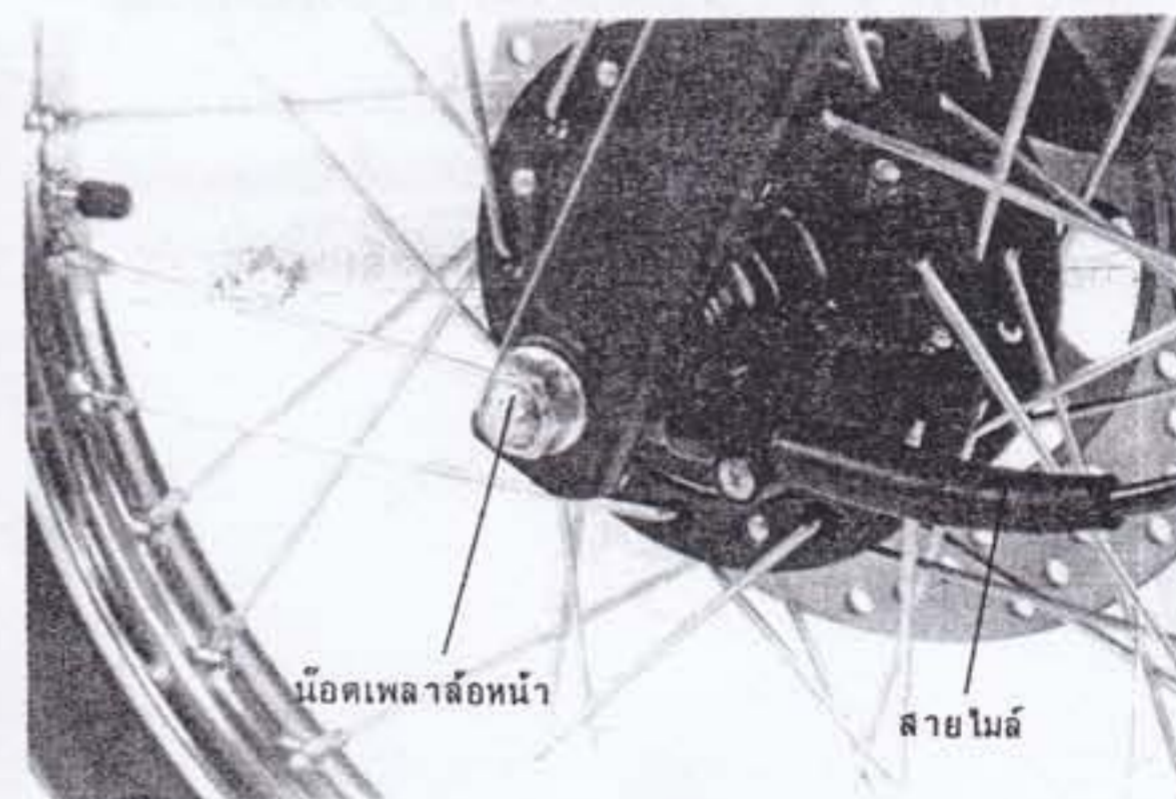
- ตำแหน่งล้อหน้าระหว่างเดือยที่กระบอกล้อโซ่ และใส่เพลาล้อหน้าจากด้านขวา

★ คำเตือน

- เมื่อประกอบล้อหน้า ระวังจานดิสเบรคด้านซ้ายจะเสียดสีกับผ้าเบรคควรหลีกเลี่ยงการเสียหายที่อาจจะเกิดจากผ้าเบรค



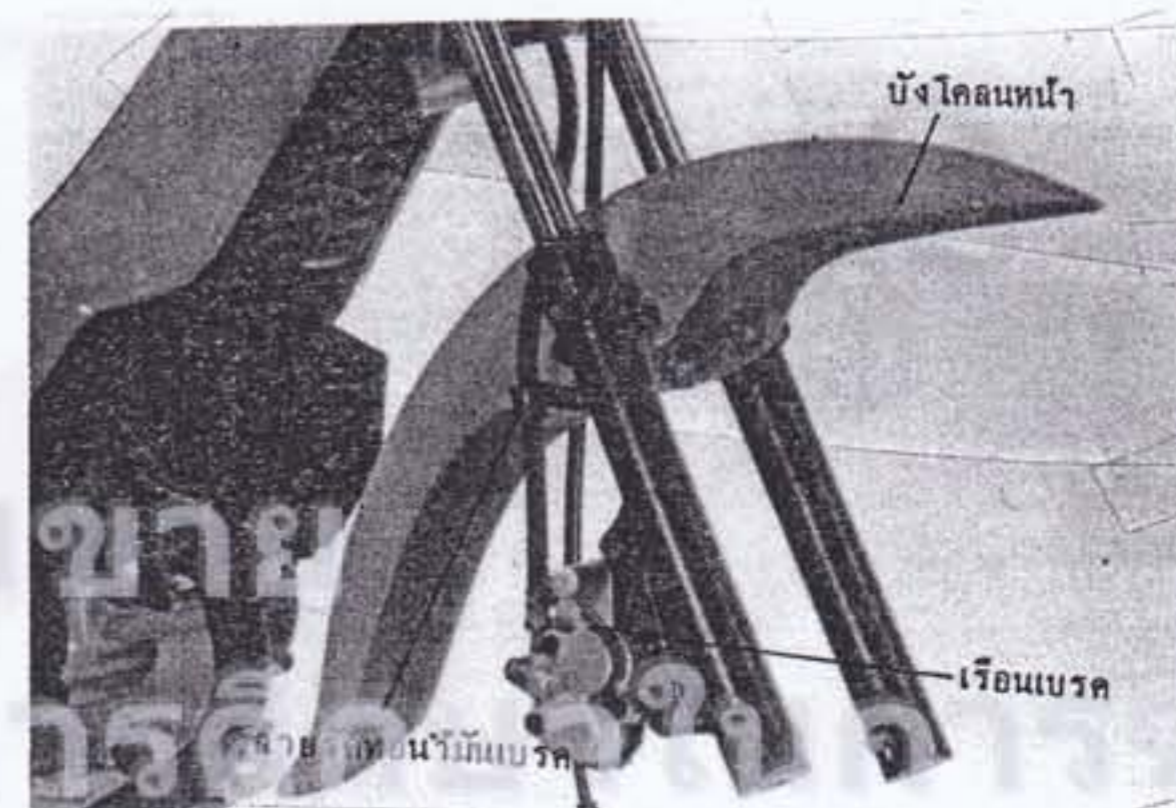
- ให้ร่องที่กระปุกเกียร์ตรงกับเดือยที่กระบอกล้อโซ่
- ประกอบน็อตเพลาล้อและขันน็อตให้ได้ค่าที่กำหนด แรงบิด 50 N·m (5 kg·m 36 ft·lb)
- ใส่สายไมล์เข้ากับกระปุกเกียร์และขันสกรูให้แน่น



โซ่ข้อพหน้า

ถอดชิ้นส่วนต่อไปนี้

- แชนด์รต (หน้า 10-3)
- ลูกสูบเบรคหน้า (12-9) และถอดท่อน้ำมันเบรคออกจากหุ้ยัดสายเบรค
- ถอดบังโคลนหน้าโดยการถอดน็อตออกทั้ง 4 ตัว



ห้ามขาย

ออกสารพัดกิจเพื่อการค้าปลีก

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



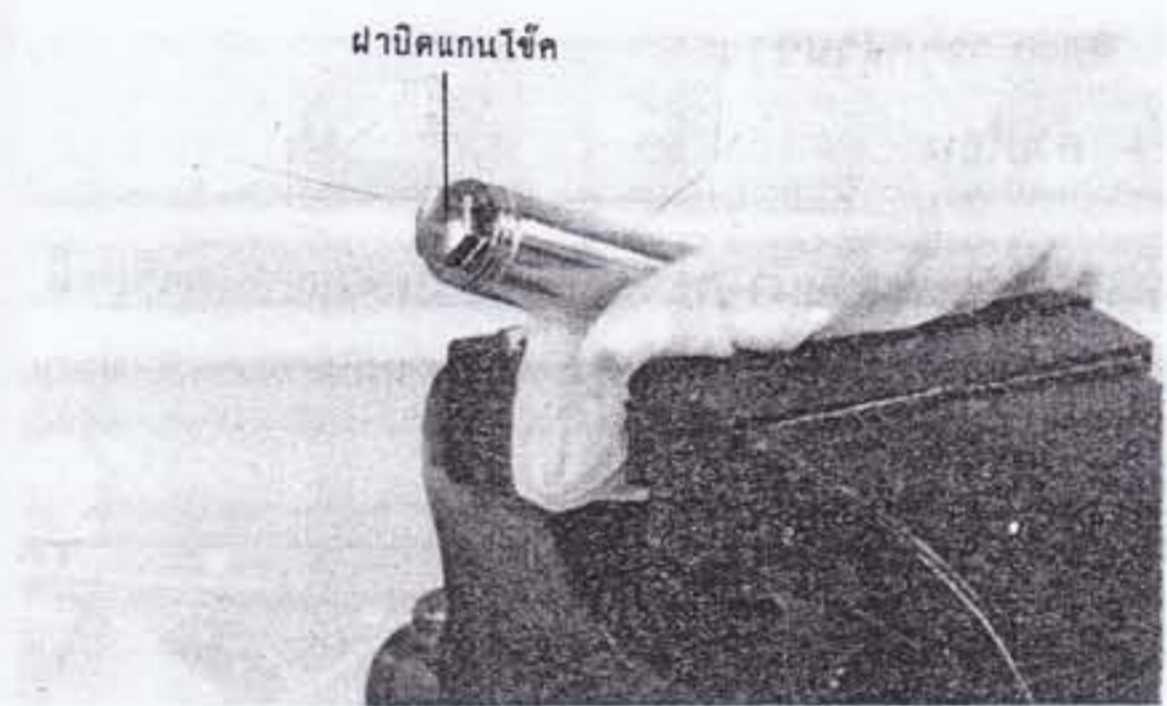
- คลายน็อตยึดตะเกียบหน้าตัวบนและล่าง และถอดโช๊คอัพหน้าออก
- คลายฝาปิดโช๊คอัพ

แยกชิ้นส่วนประกอบ

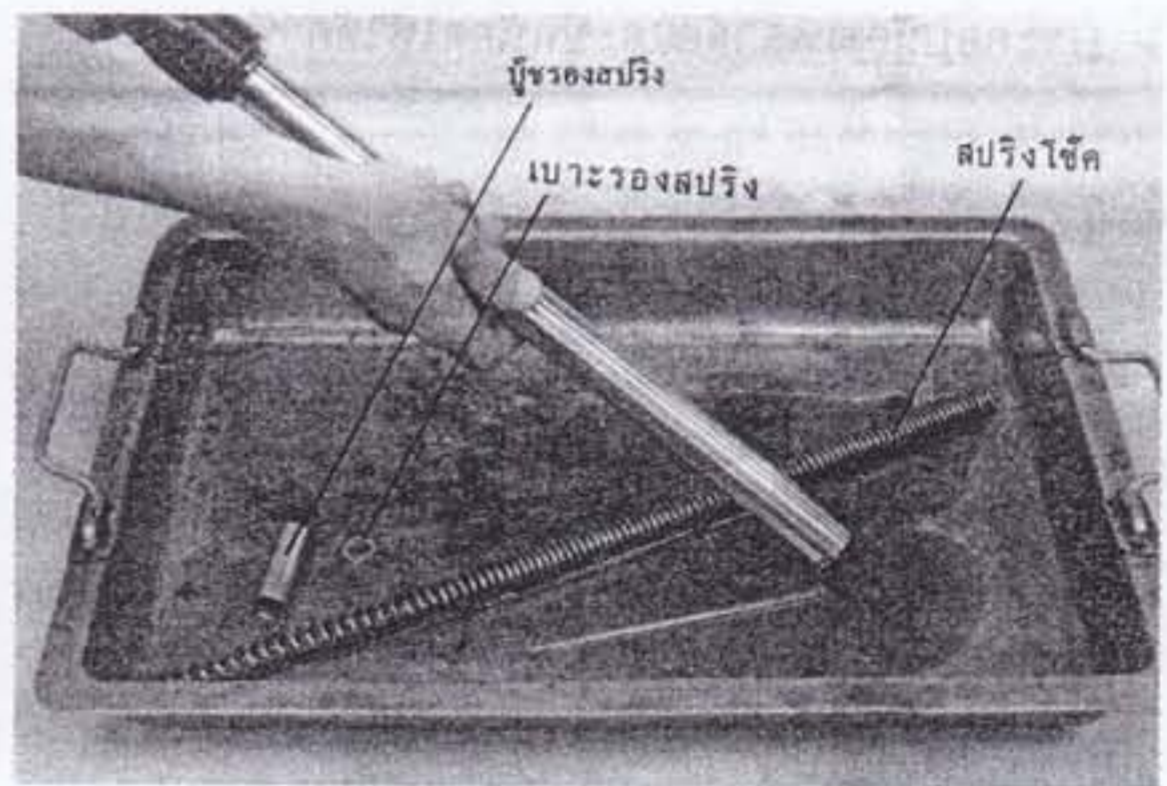
- จับแกนโช๊คด้วยปากกาโดยใช้ผ้าพันที่แกนและถอดฝาปิดออก

★ คำเตือน

- อย่าทำให้ผิวหน้าของชิ้นงานเสีย



- ระวังแรงดันของสปริงจะกระเด็นเข้าตาและหน้า ควรป้องกันและระวังในการถอด
- ถอดสปริงโช๊ค ลูกสูบ และแหวนรอง ถัดน้ำมันออกโดยการจิ้มที่กระบอกโช๊คหลาย ๆ ครั้ง
- จับกระบอกโช๊คด้วยปากกาควรใช้ผ้ารองที่กระบอกก่อน
- ถอดบัลท์ยึดลูกสูบด้วยประแจหกเหลี่ยม



ถอดแกนโช๊ค ลูกสูบ สปริงลูกสูบโช๊ค และท่อน้ำมัน





- ถอดซีลกันน้้ำมันและแหวนล้อย่น

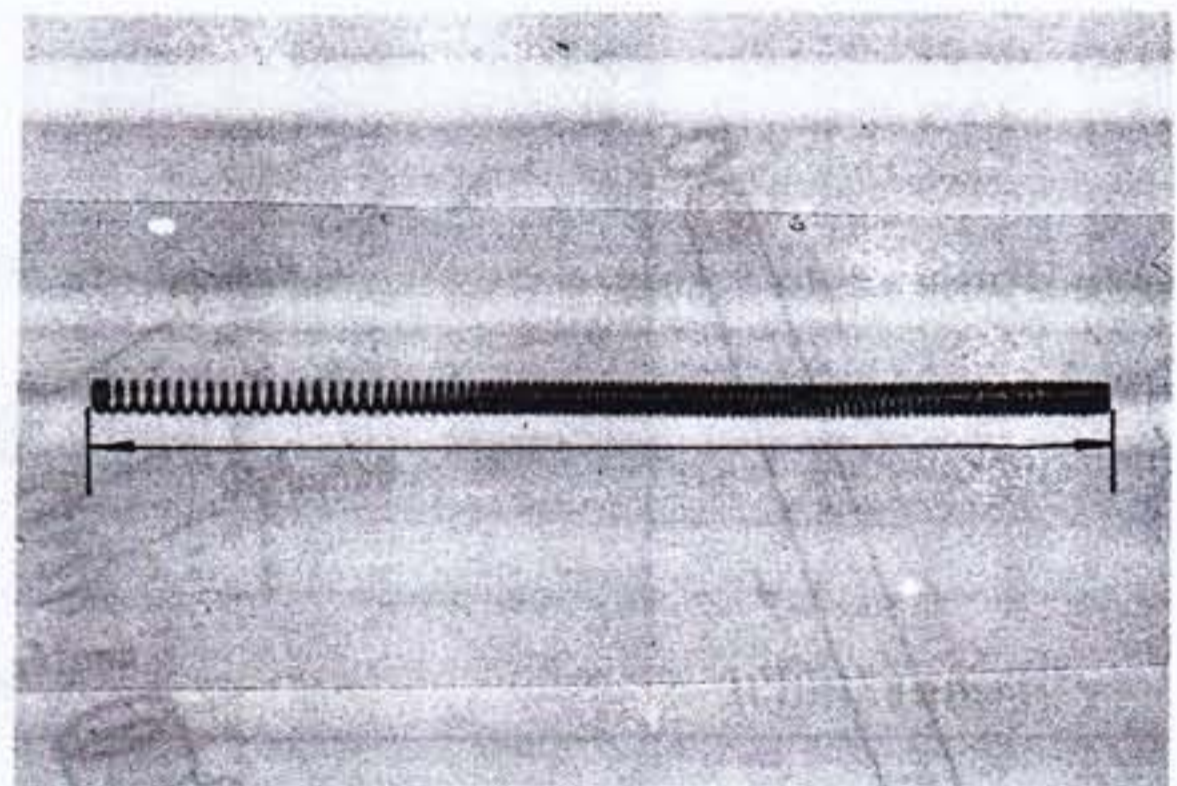
ตรวจสอบความยาวของสปริง

- วัดความยาวของสปริง



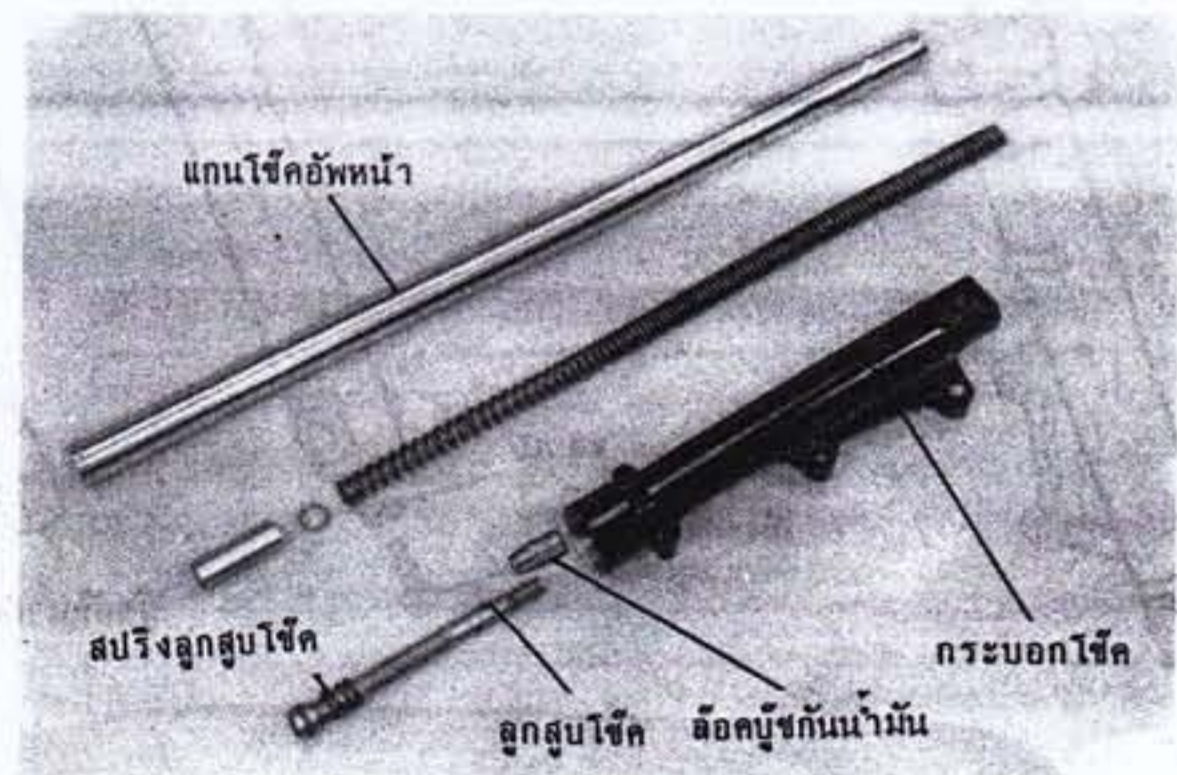
ค่าจำกัดการช้อม 458.7 มม (18.06 นิ้ว)

- แกนโช้ค กระบอกโช้ค ลูกสูบโช้ค
- เช้คแกนโช้ค กระบอกโช้คและลูกสูบ มีรอยถลอกหรือรอยขูดขีด และดูการสึกที่ผิตปกติ เปลี่ยนชิ้นส่วนที่สึกหรอหรือเสีย
- เช้คแหวนลูกสูบโช้คว่าสึกหรือเสีย
- เช้คสปริงลูกสูบโช้คว่าอ่อนล้าหรือเสีย

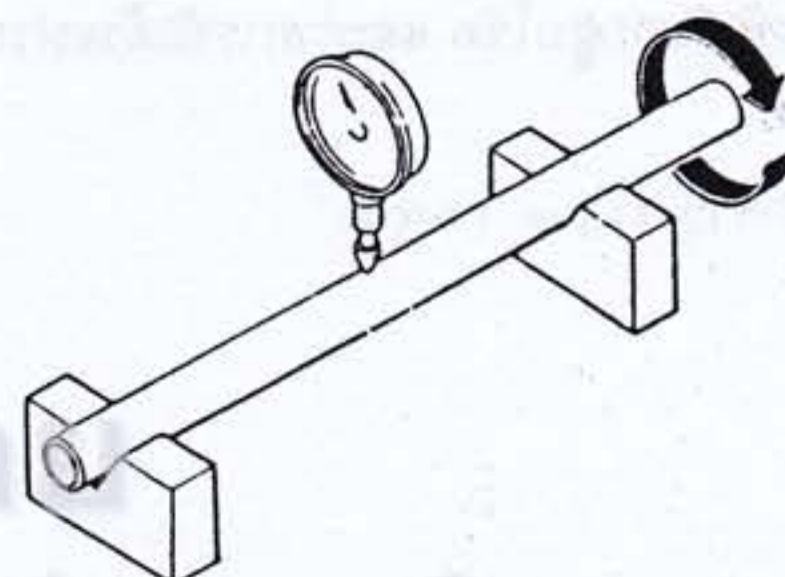


แกนโช้ค

- ตั้งแกนโช้คบน V-Block และอ่านค่าที่เครื่องมือวัด ใช้ 1/2 ของค่าที่อ่านได้จริง ๆ



ค่าจำกัดการช้อม 0.20 มม (0.008 นิ้ว)

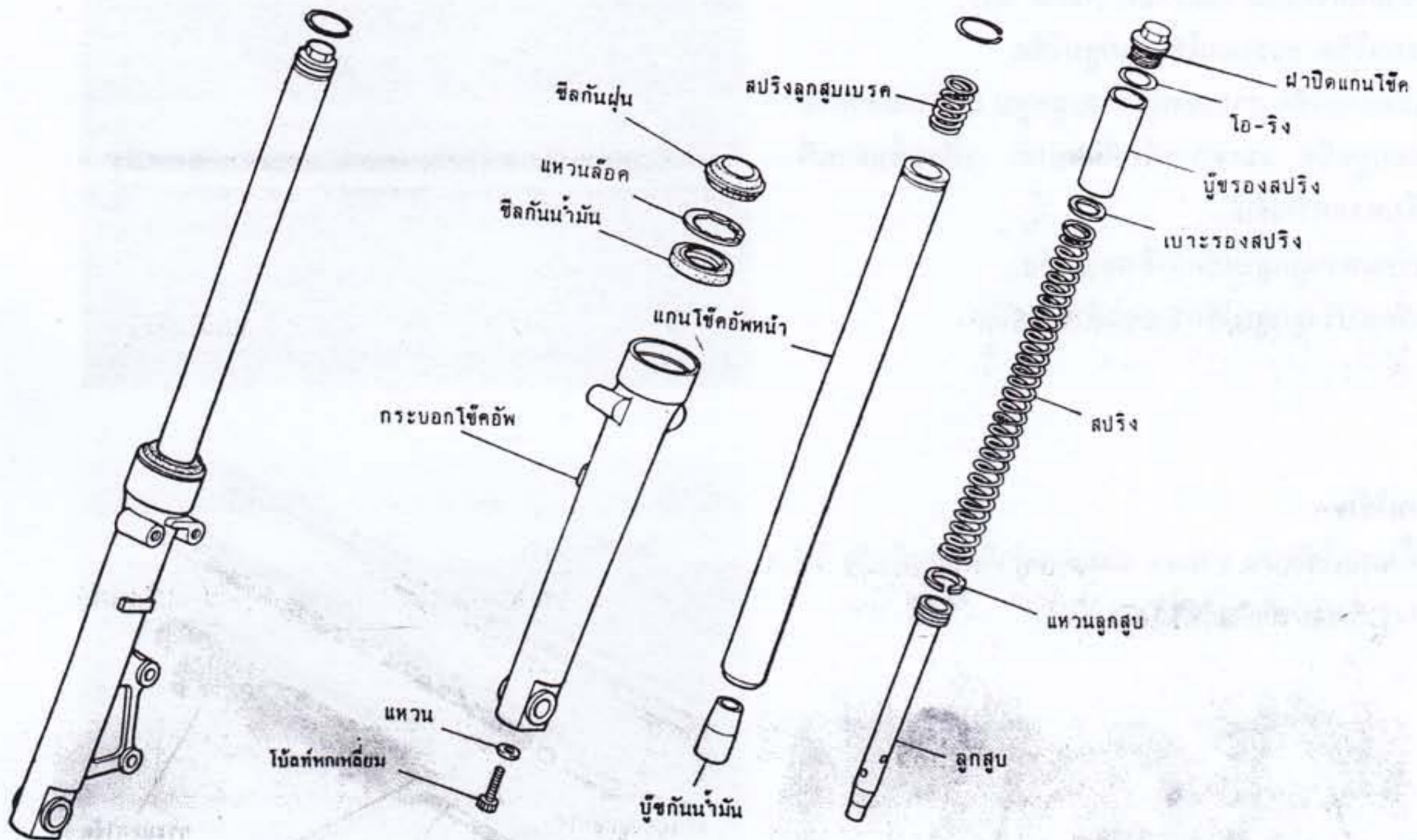
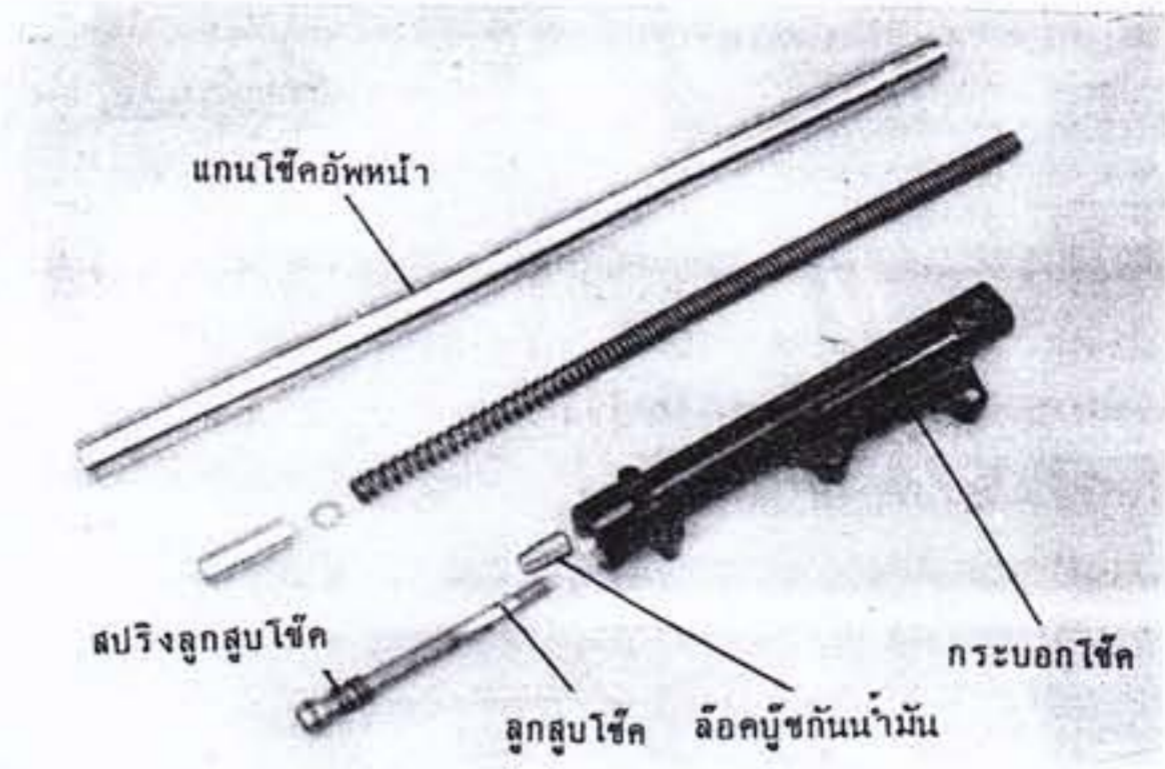


ห้ามขา



ชิ้นส่วนประกอบ

- ก่อนประกอบชิ้นส่วน ล้างชิ้นส่วนด้วยน้ำมันเบนซิน
- ใส่สปริงลูกสูบโช๊คและลูกสูบเข้ากับแกนโช๊ค
- ใส่ลอคน้ำมันเข้าที่ปลายลูกสูบ
- ใส่แกนโช๊คข้างซ้ายเข้ากับกระบอกลูกสูบโช๊คข้างซ้าย



- จับกระบอกลูกสูบเข้ากับปากของปากกาหรือใช้ผ้าหุ้ม ใส่โบล็ลอคเข้ากับลูกสูบโช๊ค และทำการขันด้วยประแจหกเหลี่ยม

แรงบิด 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)



ห้าม... เอกสารจัดทำเพื่อ... รถจักรยานยนต์... 10-12



- ทาที่ผิวสัมผัสของซีลกันน้ำมันด้วยน้ำมัน ATF
- ใส่ซีลกันน้ำมันเข้าที่

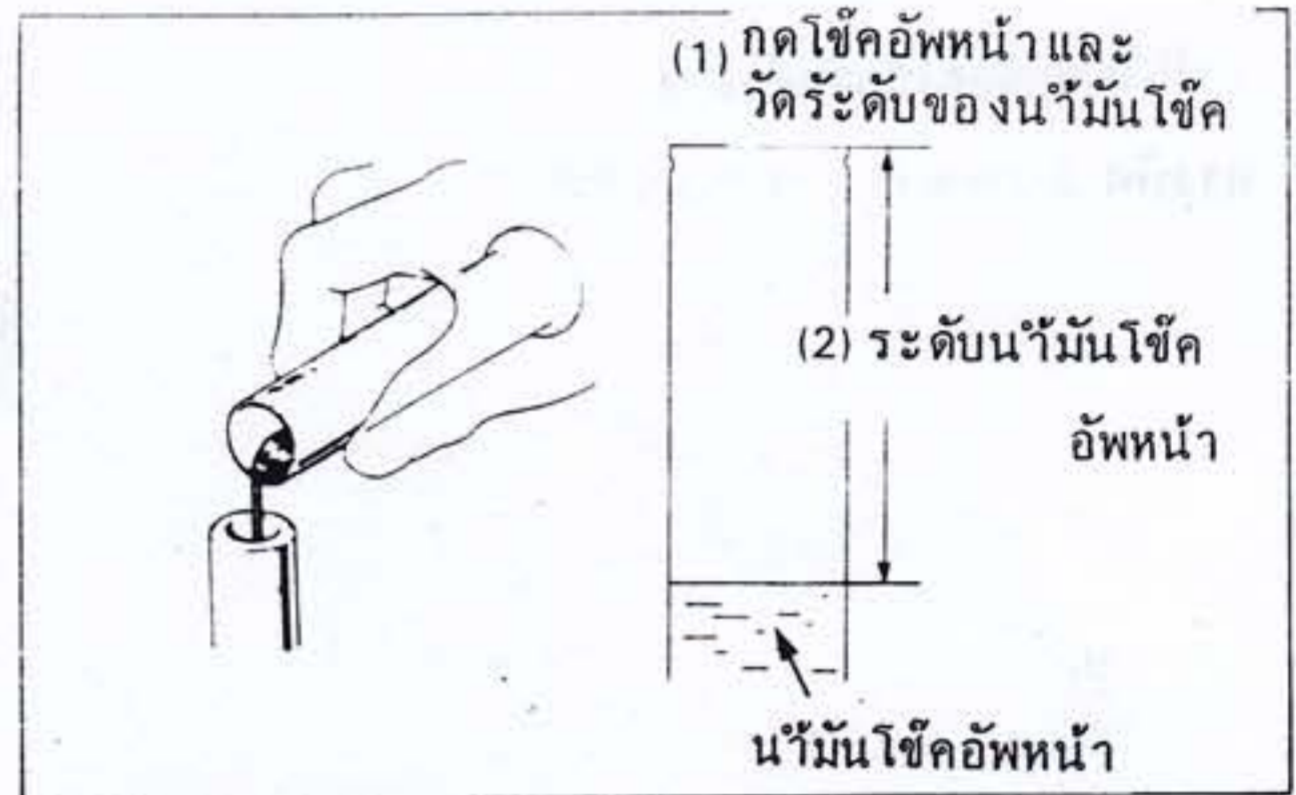
เครื่องมือ

- ตัวตอกซีล 07749-0010000
- ด้ามตอกซีล 07746-0010200
- ใส่แหวนล็อกเข้ากับร่องของกระบอกโช๊คอัพ

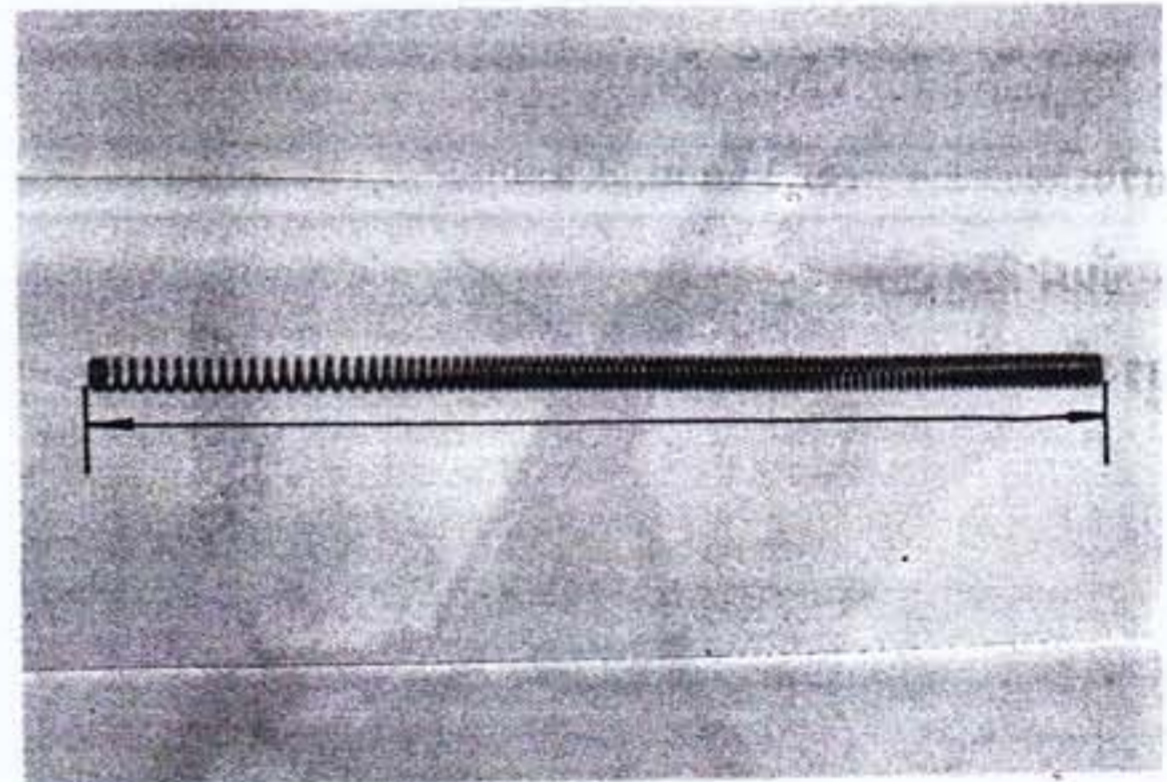
- เติมน้ำมันกระบอกโช๊คอัพด้วยน้ำมัน ATF

ปริมาตรความจุ : 94 ซี.ซี.

- กดแกนโช๊คอัพหลาย ๆ ครั้ง
- วัดระดับของน้ำมันโช๊คอัพจากตำแหน่งบนสุดของโช๊คอัพถึงผิวหน้าของน้ำมัน
- ระดับน้ำมันมาตรฐาน : 175.4 มม.



- ใช้ผ้าสะอาดเช็ดน้ำมันที่ติดอยู่กับสปริงออกให้หมด
- ใส่สปริงโช๊คอัพลงในกระบอกโช๊คอัพโดยให้สปริงด้านที่ลงด้านล่าง



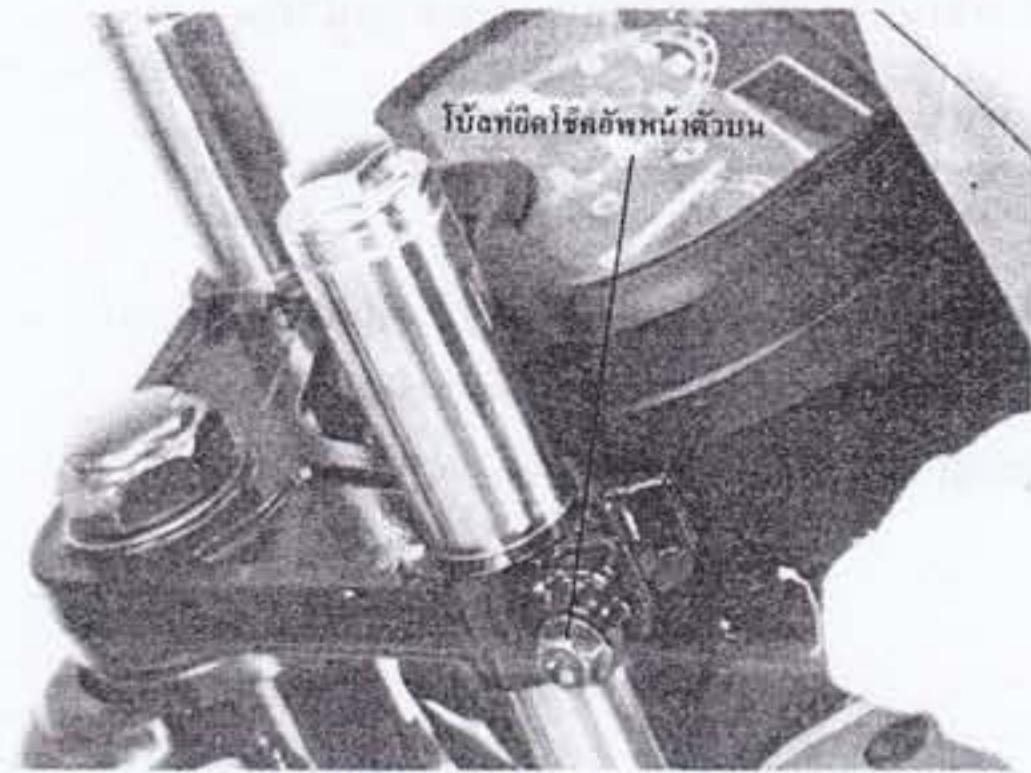
- ใส่แหวนรองสปริง และปลอกกวดสปริง
- ประกอบฝาปิดแกนโช๊คอัพพร้อมกับโอริง
- ขันฝาปิดโช๊คอัพ





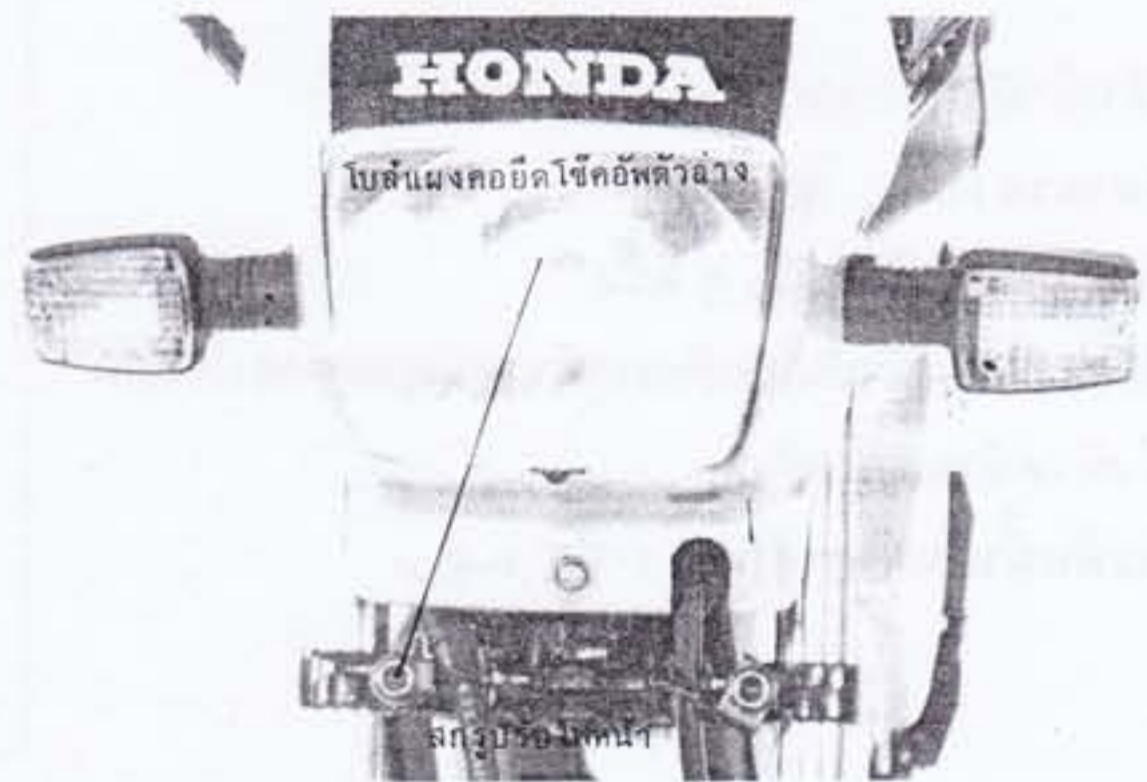
การประกอบ

- ประกอบเดือยของแกนโช๊คเข้ากับแผ่นคอตัวล่างและแผ่นคอบน และให้ตรงกับร่องด้านล่างของแกนโช๊คกับผิวหน้าด้านบนของโช๊ค



- ชันโบลท์ล็อกโช๊คอัพตัวล่าง

แรงบิด 3.0 N-m (3.0 kg-m, 22 ft-lb)

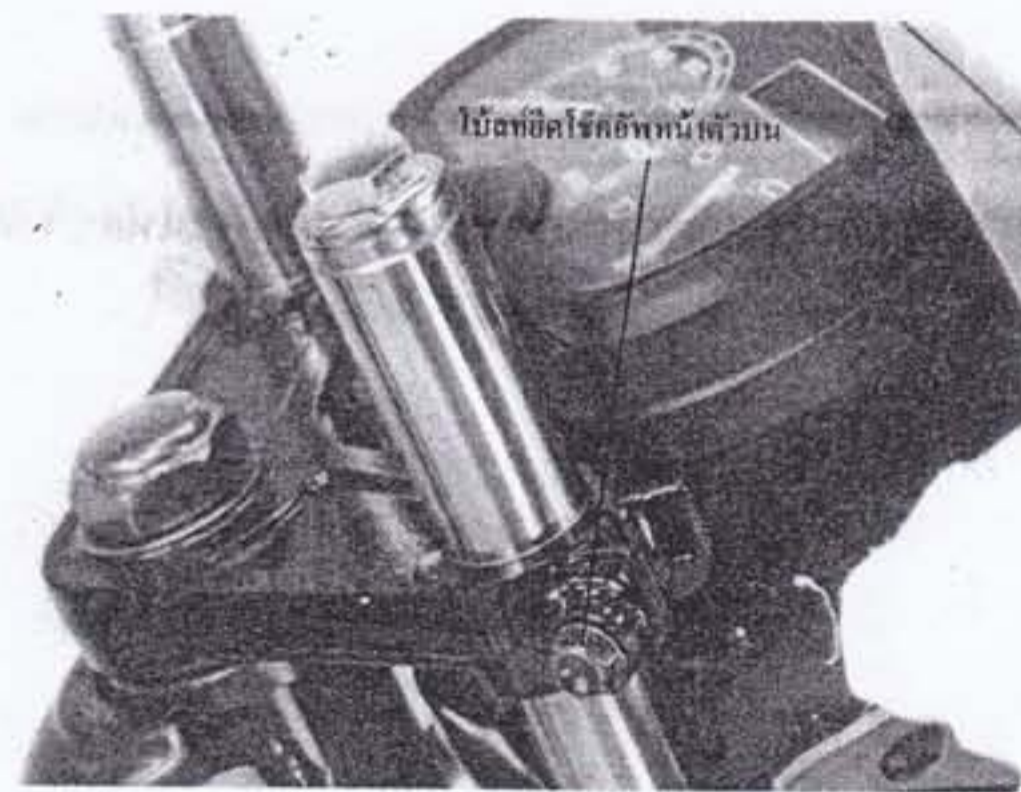


- ชันโบลท์ล็อกโช๊คอัพตัวบน

แรงบิด 11 N-m (1.1 kg-m, 8 ft-lb)

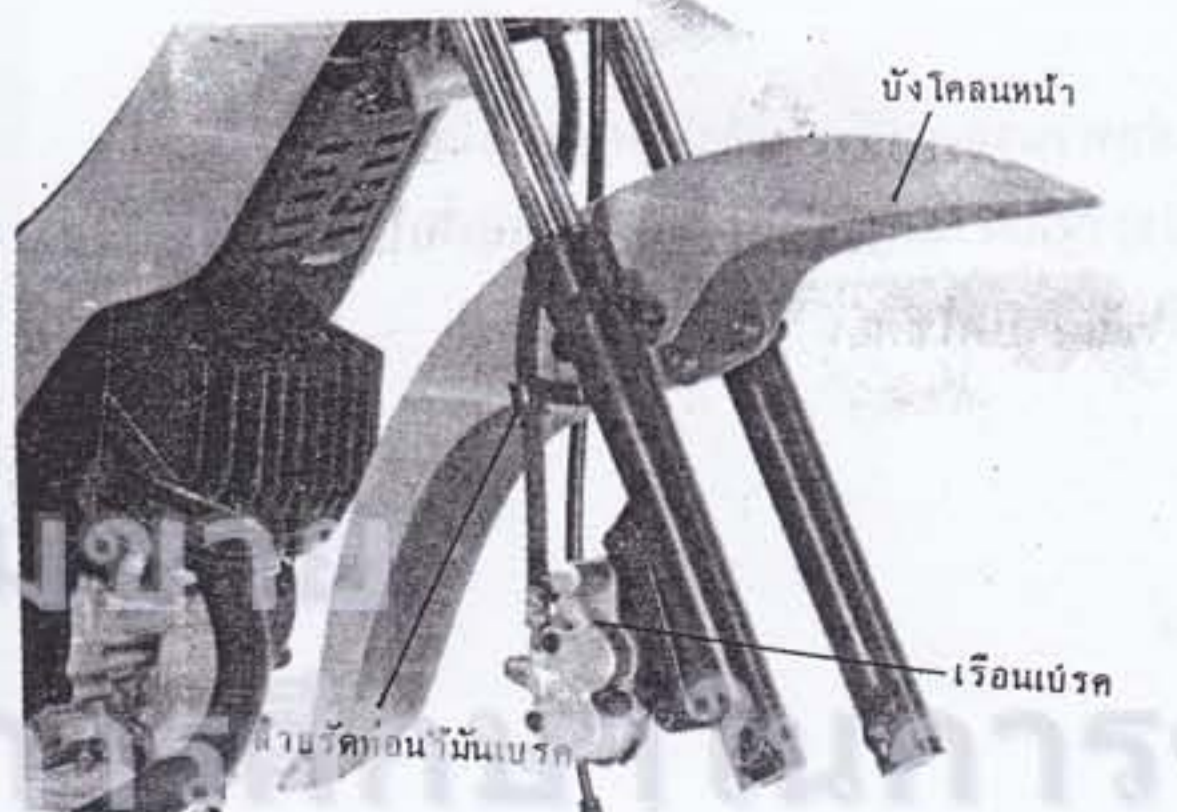
- ชันฝาปิดโช๊ค

แรงบิด 23 N-m (2.3 kg-m, 17 ft-lb)



ประกอบชิ้นส่วนต่อไปนี่

- บังโคลนหน้า
- คาลิปเปอร์เบรค (หน้า 12-10)
- ล้อหน้า (หน้า 10-10)
- แอนด์ (หน้า 10-3)





แผงคอ

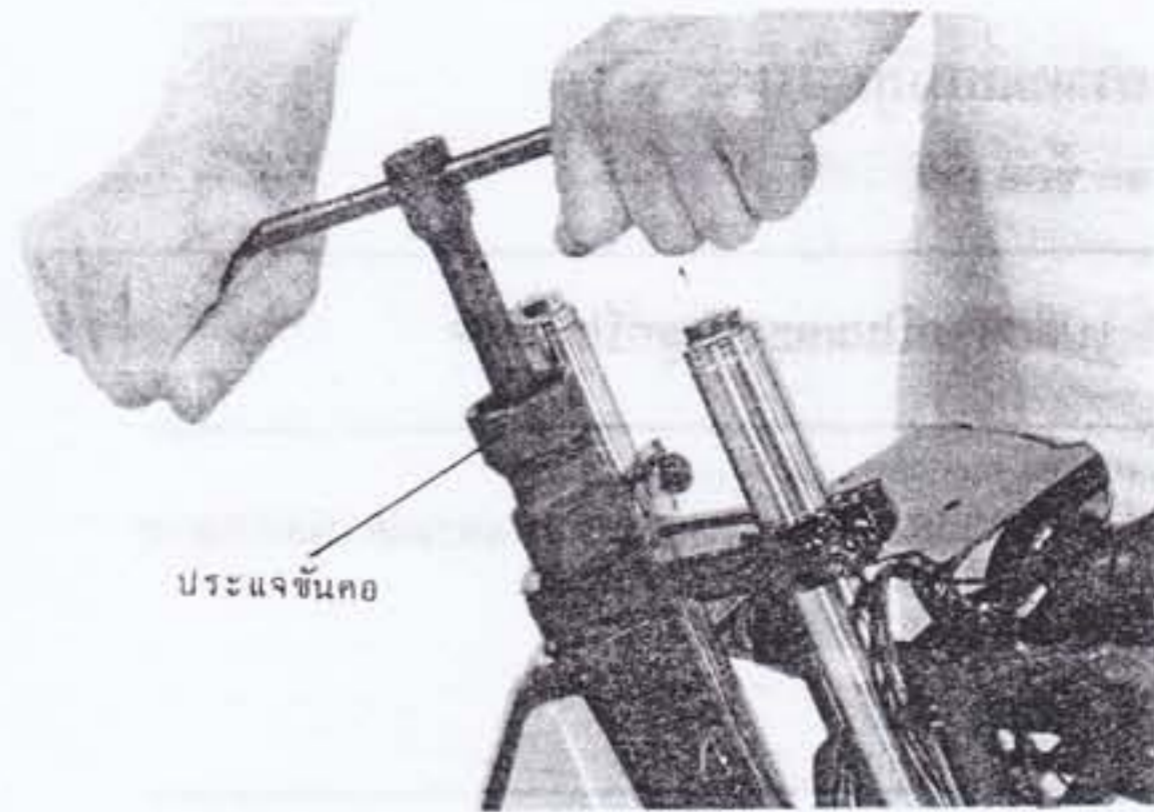
การถอด

- แชนด์ (หน้า 10-3)
- ล้อหน้า (หน้า 10-5)
- มิเตอร์ (หน้า 16-2)
- ไฟหน้า (หน้า 16-2)

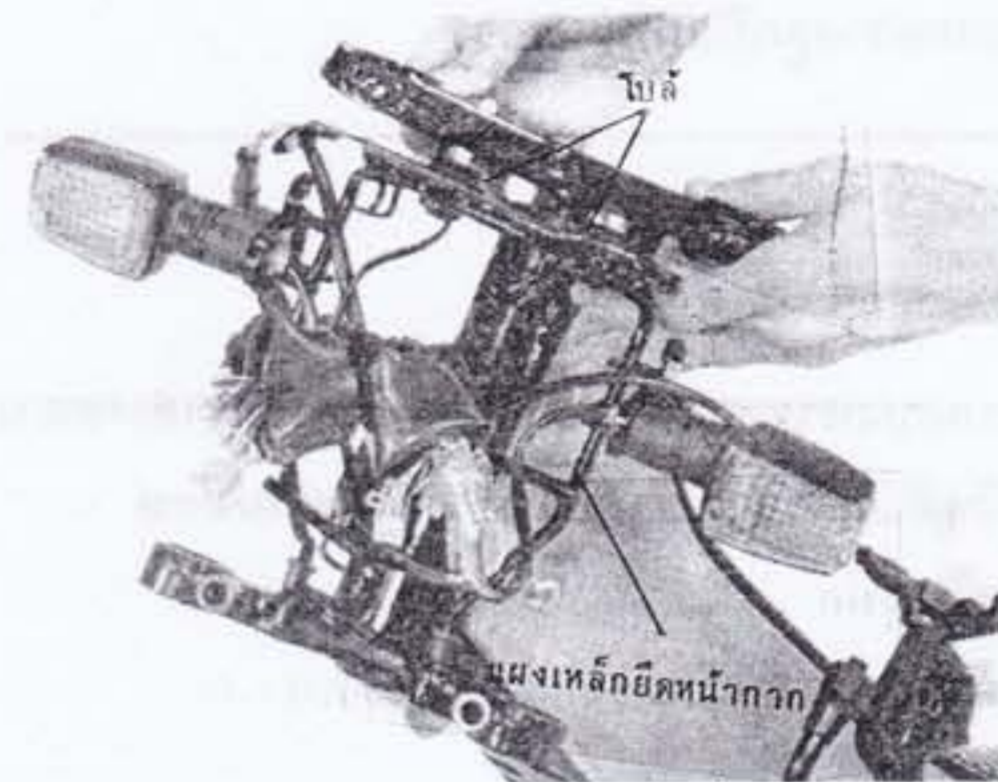
- ถอดน็อตฝาครอบลูกปืนและแหวน

เครื่องมือ

- บล็อกถอดแหวน 30 x 32 มม 07716-0020400
- ถอดโช้คอัพหน้า (หน้า 10-10) และแผงคอ
- ถอดโคลงเหล็กยึดหน้าจากโดยถอดโบลียึด 2 ตัว



ประแจขันคอ



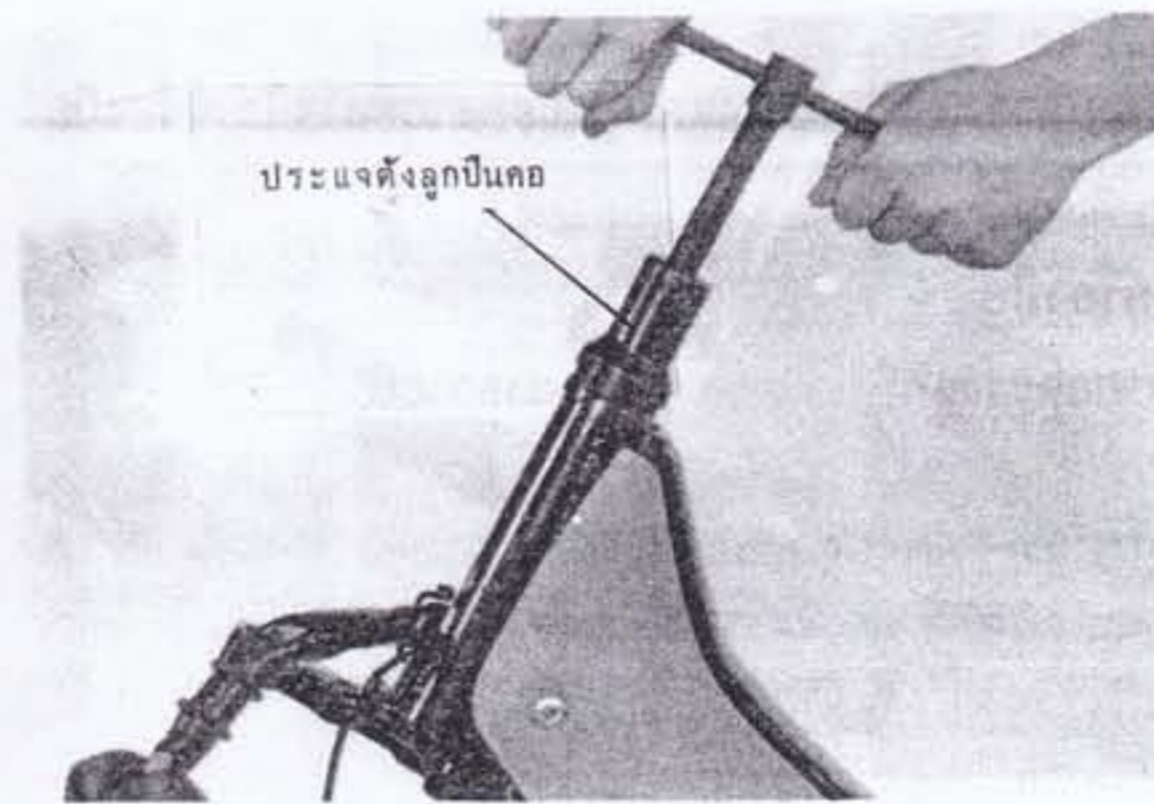
โบลี

แผงเหล็กยึดหน้าจาก

- คลายน็อตปรับลูกปืนคอ

เครื่องมือ

- ประแจสี่ขาขันคอ 07916-3710100



ประแจตั้งลูกปืนคอ

- ใช้มือดึงน็อตฝาปิดลูกปืนคอ
- ถอดน็อตปรับ ลูกปืนตัวบน ฝาปิดลูกปืนตัวบนและลูกปืน
- ถอดน็อตปรับลูกปืนคอออกจากคอร์รถ
- ถอดลูกปืนตัวล่างออกจากถ้วยลูกปืน
- เช็คลูกปืนคอ ตัวในและตัวนอกว่า สึกหรือหรือเสีย



น็อตปรับตั้ง

รางลูกปืนตัวบน

ลูกปืนคอบน



การเปลี่ยนลูกปืน

★ ข้อควรระวัง

- เปลี่ยนลูกปืนและรางลูกปืนทั้งคู่
- ถอดรางลูกปืนตัวในและซีลกันฝุ่นและแหวนออกจาก
แฉงคอ

★ ข้อควรระวัง

- ใส่ขันยัดแฉงคอเข้ากับแฉงคอเพื่อป้องกันเกลียวเสีย
เมื่อถอดรางลูกปืนตัวล่าง

- ประกอบแหวนและยางกันฝุ่นเข้ากับแฉงคอและกดกลาง
ลูกปืนตัวล่างเข้ากับแฉงคอด้วยเครื่องมือพิเศษ

เครื่องมือ

ด้ามกดรางลูกปืน 07946-GC40000

- ดอกรางลูกปืนตัวบนและล่างออกจากคอรถใช้เครื่องมือ
พิเศษ

เครื่องมือ

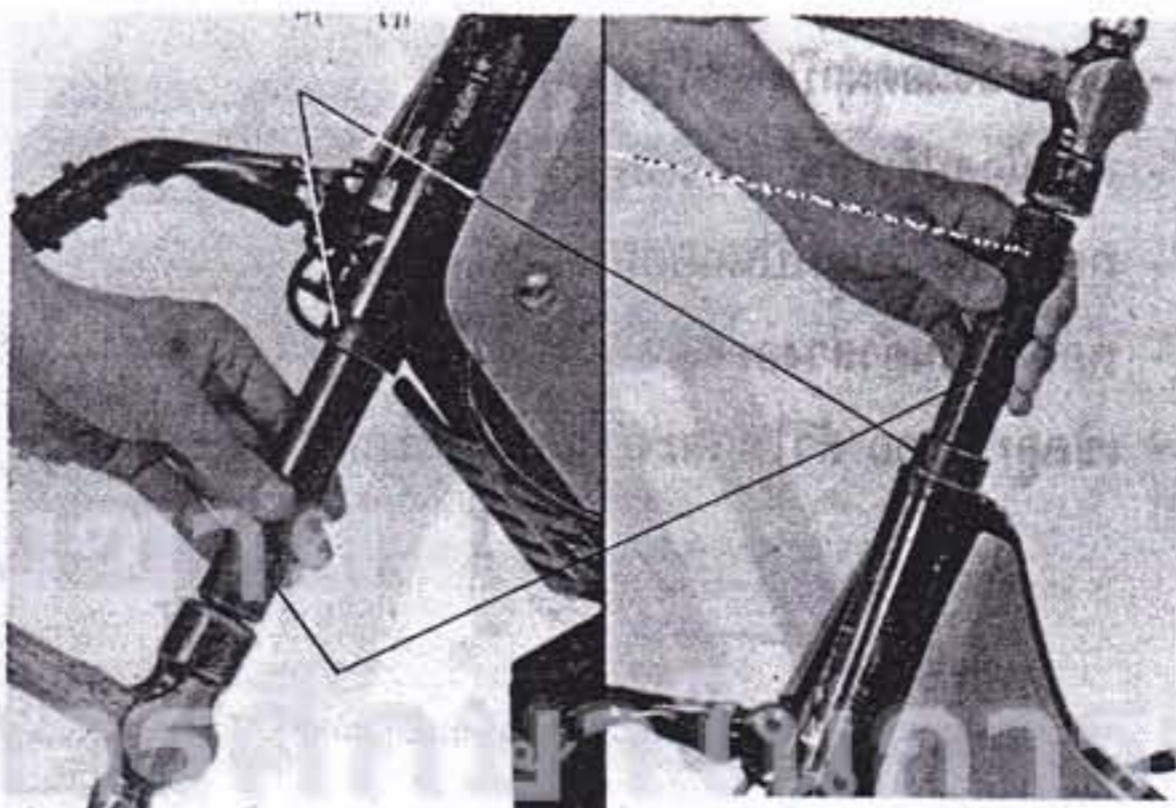
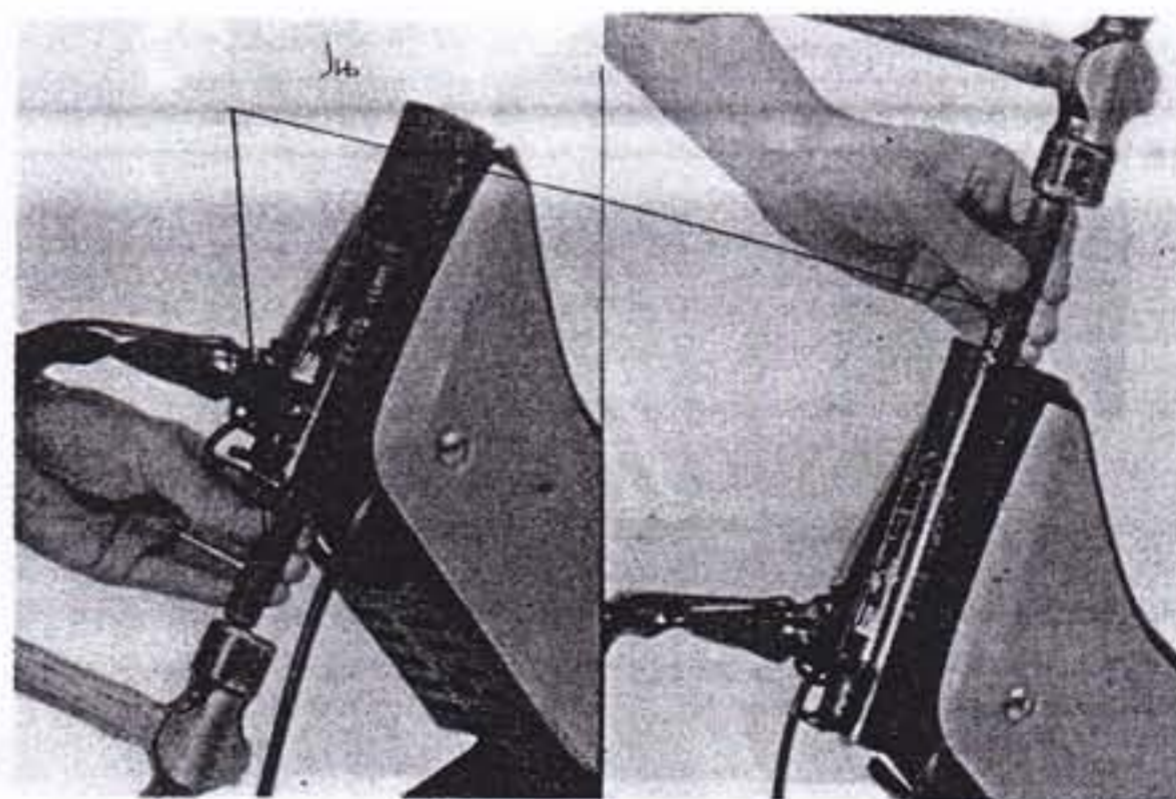
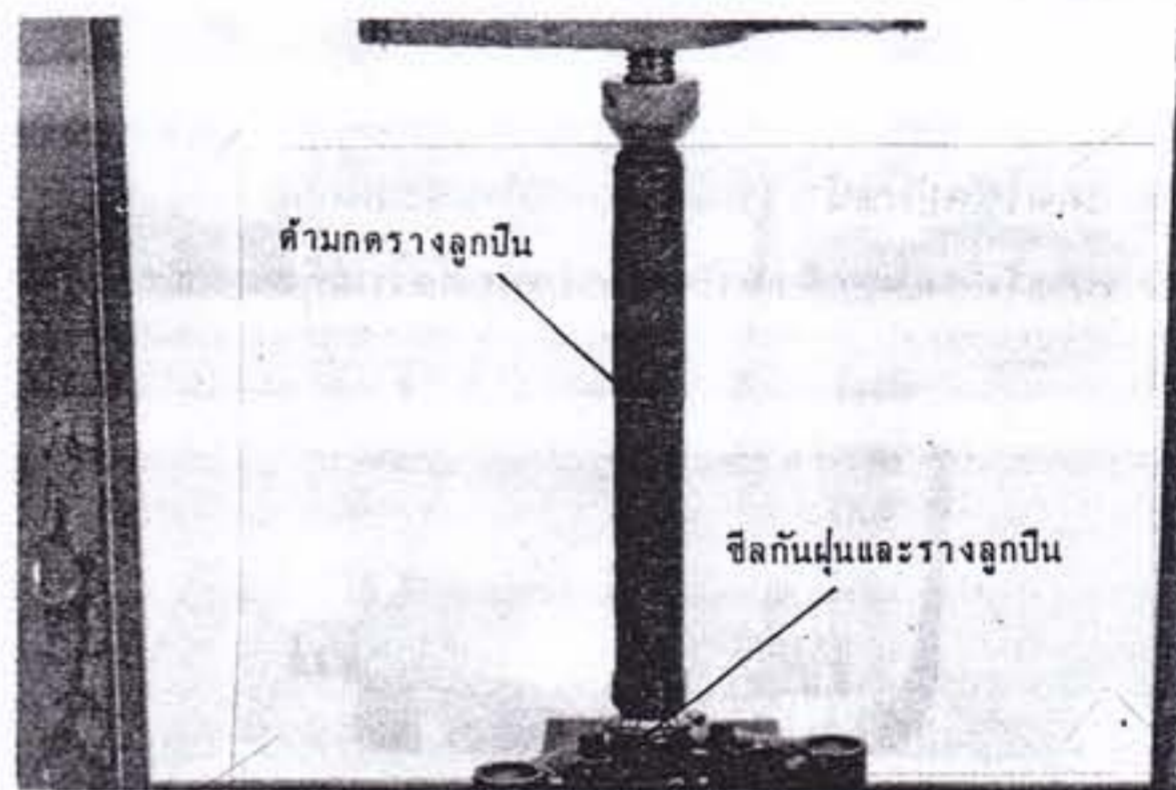
- ดอกรางลูกปืน 07944-1150001

- ดอกรางลูกปืนตัวบนและล่างเข้าที่คอรถ

เครื่องมือ

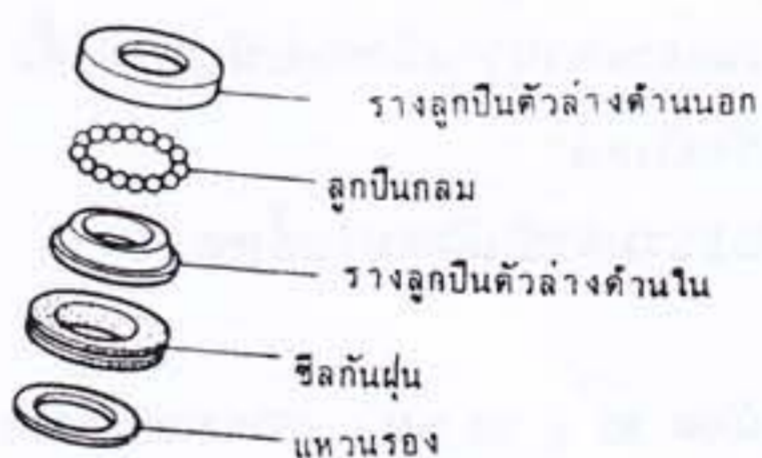
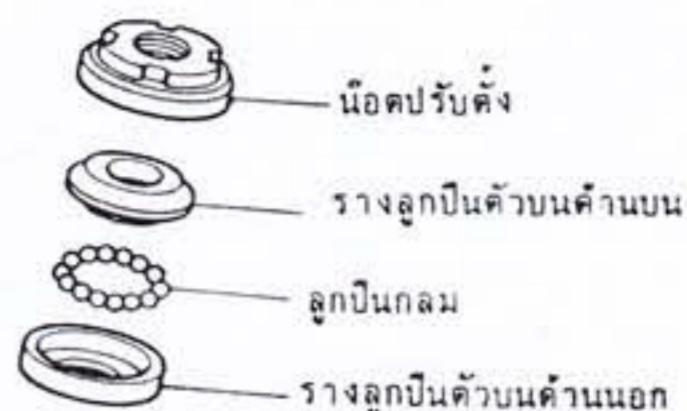
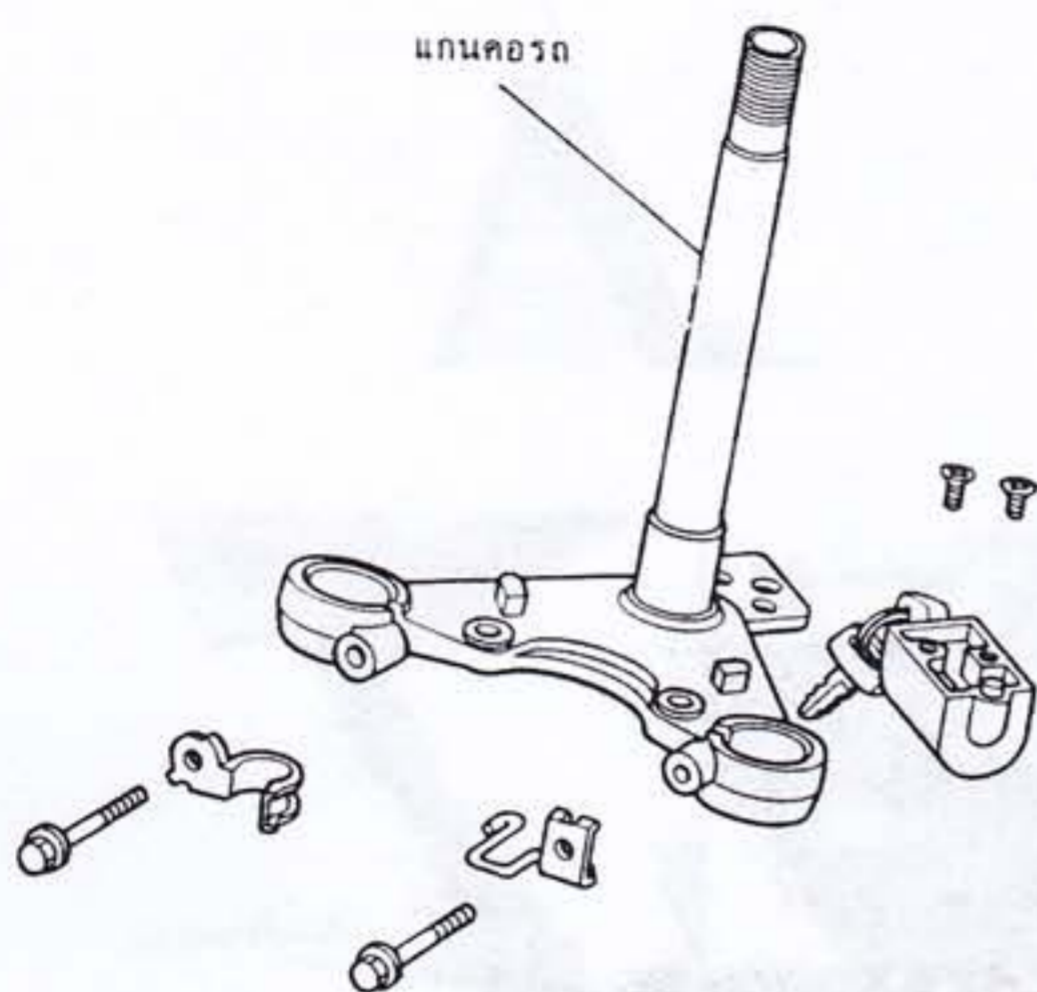
- ด้ามดอก 07749-00100000

- เหล็กทรง 07746-0010200





- จารบีที่วางลูกปืนกับลูกปืน



- ประกอบลูกปืนคอตัวล่าง 21 เม็ด เข้ากับรางลูกปืน
- ประกอบรางลูกปืนเข้าที่ด้ามบนของคอรถ



- ประกอบลูกปืนคอตัวบน 21 เม็ด และรางลูกปืนประกบใส่น็อตปรับตั้งคอ



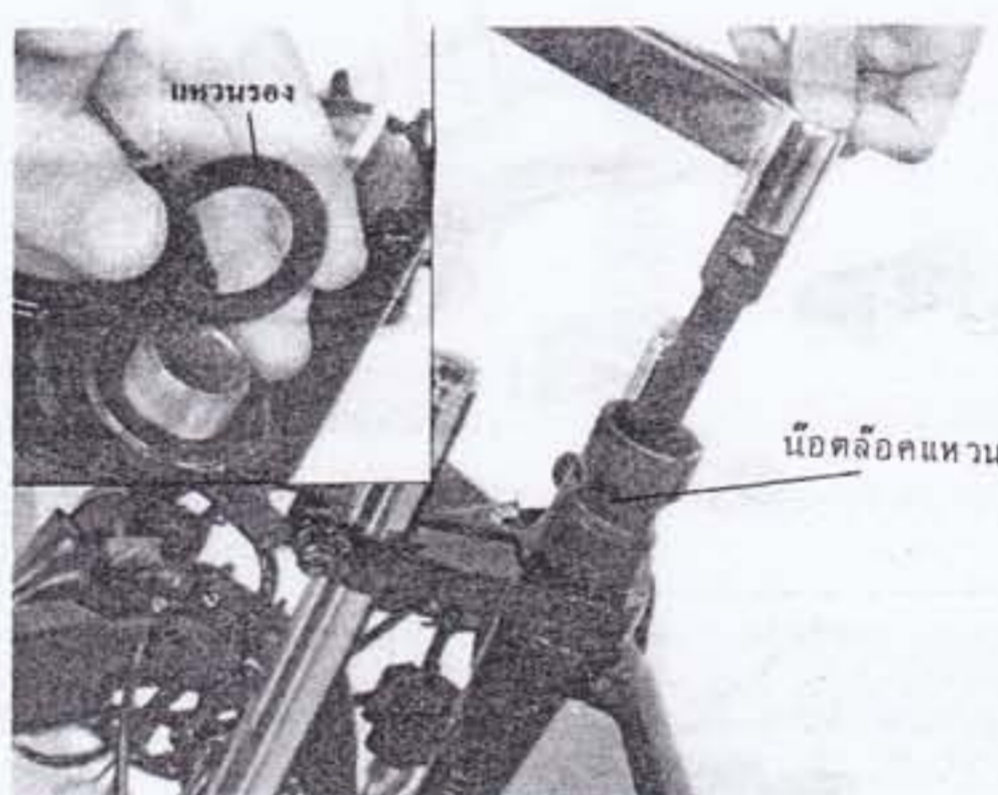
ห้ามขาย



- ชั้นน็อตปรับตั้งด้วยมือ และให้มันทำมุม 15-17 องศา ในการหมุน
- แนใจว่าการประกอบไม่ผิดพลาดและเวลาหมุนจะต้องไม่ฝืด



- ใส่แผงคอปบนและแหวนรองน็อตและน็อตปรับตั้ง
- ประกอบใช้คอปหน้า
- ใช้เครื่องมือธรรมดาขันน็อตปรับตั้งคอปเครื่องมือ
- ประแจขันน็อต 30 x 32 มม 07716-0020400
- แรงบิด 75 N-m (7.5 kg-m 54 ft-lb)
- ประกอบโครงเหล็กยึดไฟหน้า และชั้นโบลั

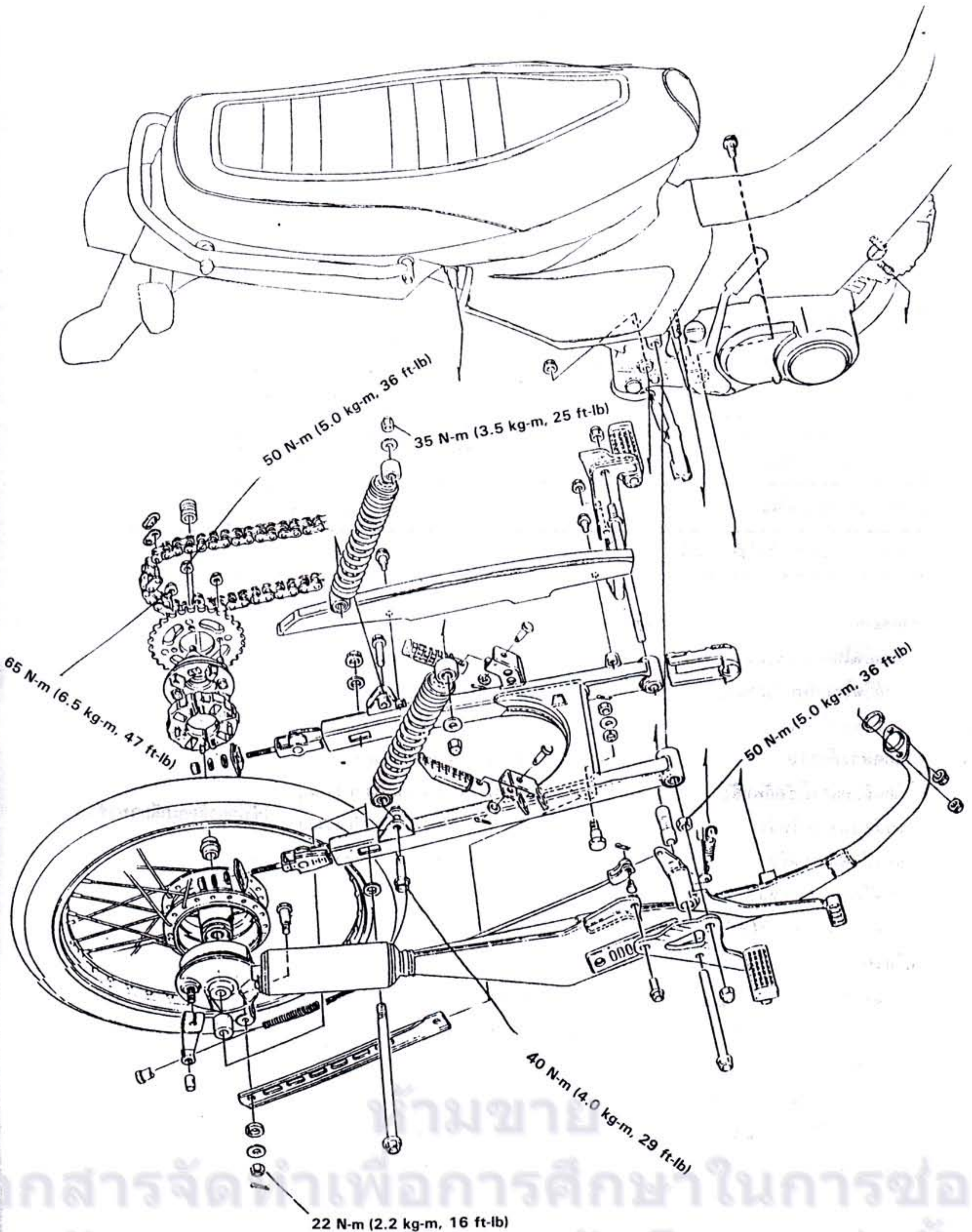


- ชั้นโบลัยึดใช้คอปหน้า (หน้า 10-15) ให้ร่องของแกนโซ้ค ด้านล่างกับด้านบนของแผงคอตตรงกัน ประกอบชิ้นส่วนต่อไปนี้
- มิเตอร์
- ไฟหน้า
- ประกอบเรือนไมล์และไฟหน้า
- ล้อหน้า
- แอนด์



ห้ามขาย

เอกสารจัดทําเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ยอนด้า โนวา เท่านั้น



เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	11-1	โช้คอัพหลัง	11-9
ปัญหาข้อขัดข้อง	11-2	ตะเกียบหลัง	11-12
ล้อหลัง	11-3	ขาเบรค	11-13
เบรคหลัง	11-7		

รายละเอียดการบริการ

หน่วย : ม.ม. (นิ้ว)

รายการ	ค่ามาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม
เพลาล้อหลังคด	—	0.2 (0.008)
ความกว้างของขอบล้อหลัง	ด้านหน้า	2.0 (0.08)
	ด้านข้าง	2.0 (0.08)
ภายในดรัมเบรคกว้าง	110.0 (4.33)	111.0 (4.37)
ความหนาของผ้าเบรค	4.0 (0.16)	3.0 (0.12)
ความยาวของสปริงโช้คอัพหลัง	241.9 (9.52)	237.1 (9.33)

ค่าแรงบิด

- โบลียึดโช้คอัพหลังตัวบน 35 N-m (3.5 kg-m, 25 ft-lb)
- โบลียึดโช้คอัพหลังตัวล่าง 40 N-m (4.0 kg-m, 29 ft-lb)
- น็อตเพลาล้อหลัง 50 N-m (5.0 kg-m, 36 ft-lb)
- น็อตสวิงอาร์ม 50 N-m (5.0 kg-m, 36 ft-lb)
- น็อตล็อกแกนโช้คอัพหลัง 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)
- โบลีสวมสเตอร์หลัง 28 N-m (2.8 kg-m, 20 ft-lb)
- น็อตยึดสเตอร์หลัง 65 N-m (6.5 kg-m, 47 ft-lb)
- โบลียึดแขนเบรคหลัง 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)
- น็อตยึดก้านจานเบรคหลัง 22 N-m (2.2 kg-m, 16 ft-lb)

ใช้น้ำยาล็อกเกลียวทาด้วย

เครื่องมือ

- ด้ามดอก 37x40 ม.ม. 07746-0010200
- ด้ามต้อ 12 ม.ม. 07746-0040200
- ตัวดอก 07749-0010000
- ด้ามดอกลูกปืน 07746-0050100
- หัวต้อดอกลูกปืน 12 ม.ม. 07746-0050300
- หัวต้อสปริง 07GME-0010000



ปัญหาข้อขัดข้อง

แกว่งหรือสั่น

- ขอบล้อส่าย
- ลูกปืนล้อหลวม
- สเตออร์บิดหรือหลวม
- ยางหลังแกว่ง
- เหลาล้อหลวม
- บูชสวิงค์อาร์มสึก
- โบลียึดสวิงค์อาร์มหลวม
- ปรับตั้งโช้ไม่ได้ปรับ
- เฟรมคดหรือสวิงค์อาร์มคด

โช้คอัพหลังอ่อน

- สปริงอ่อน
- ปรับโช้คอัพไม่ถูกต้อง

โช้คอัพหลังแข็ง

- ปรับโช้คอัพไม่ถูกต้อง
- แกนโช้คอัพคด

โช้คอัพหลังมีเสียงดัง

- หูโช้คคด
- หลวมเร็ว
- แกนโช้คเสียด

เบรคไม่อยู่

- เบรคหลังไม่ได้ปรับ
- ก้านเบรคสึก
- ผ้าเบรคเปื่อย
- ลูกเบี้ยวเบรคสึก
- ดรัมเบรคสึก
- แขนเบรคไม่ได้ใส่
- ลูกเบี้ยวที่ผิวหน้าเบรคสึก

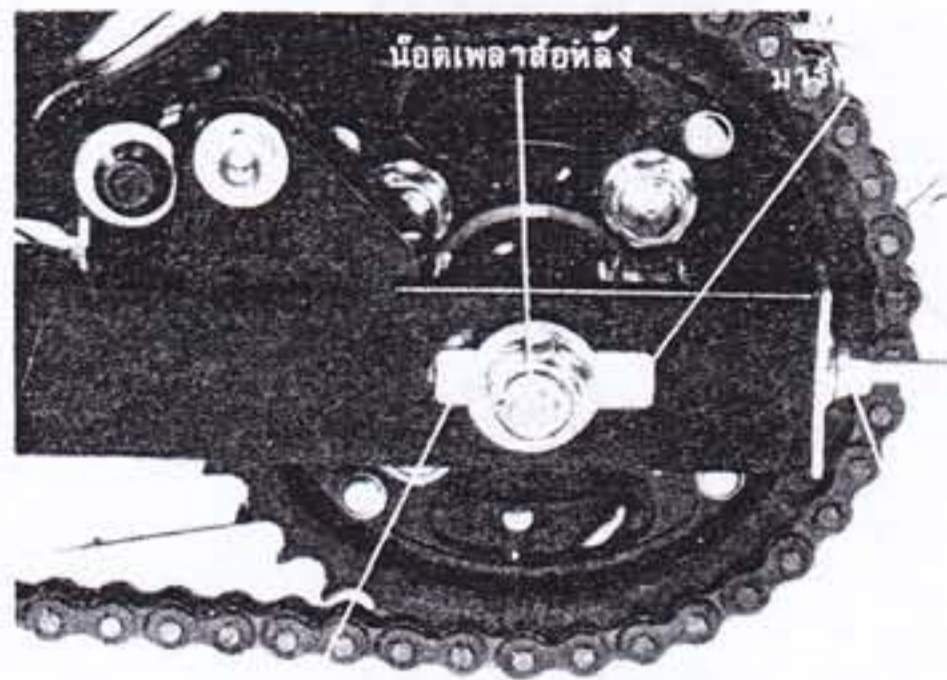
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

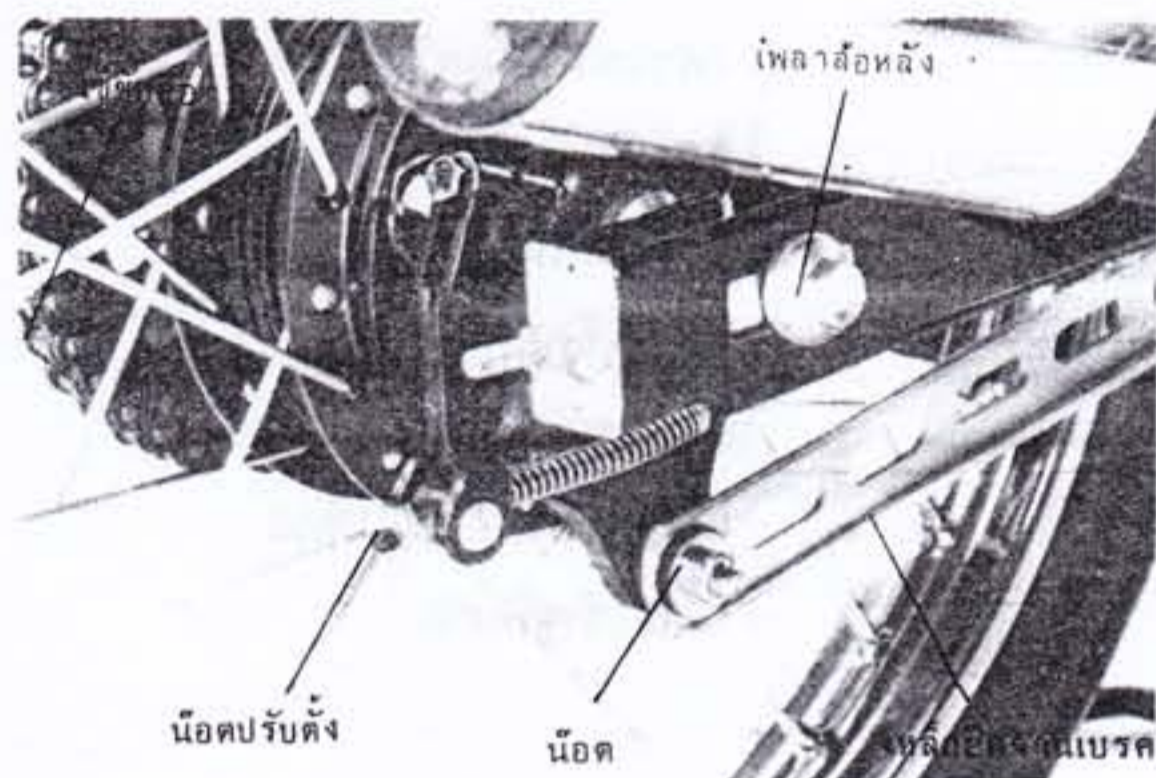


ล้อหลัง

- ตั้งรถด้วยขาตั้งกลาง
- คลายน็อตปรับตั้งโช้ซับล้อ
- ถอดน็อตเพลาล้อหลัง

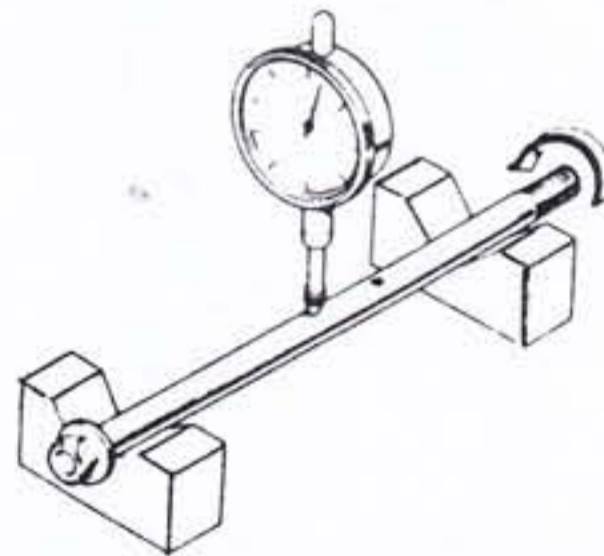


- ถอดน็อตปรับตั้งเบรคหลัง
- ถอดแขนยึดจานเบรคหลังโดยการถอดปลั๊ก น็อต แหวน ยางรองและโบลท์
- ผลักล้อไปข้างหน้าและถอดโช้ซับล้อออกจากสเตอร์หลัง
- ถอดเพลาล้อหลัง บูชล้อหลังและล้อหลัง
- ถอดขาเบรคออกจากล้อ



การตรวจสอบ

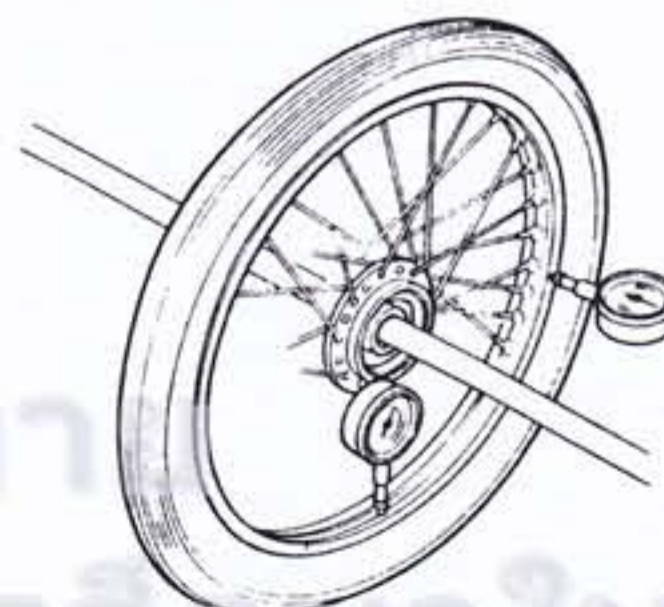
- ตั้งเพลาล้อหลังบน V-Block และอ่านค่าบนเครื่องมือวัด
- ค่าจำกัดการซ่อม : 0.2 มม (0.008 นิ้ว)



- ตั้งล้อบนสแตนและเช็คการแกว่งที่ขอบล้อ
- หมุนล้อช้าๆ ด้วยมือและอ่านค่าที่เครื่องมือวัด

ค่าจำกัดการซ่อม

- ด้านหน้า 2.0 มม (0.08 นิ้ว)
- ด้านข้าง
- เช็คซี่ลวดล้อที่หลวม (หน้า 3-14)



ห้ามขา

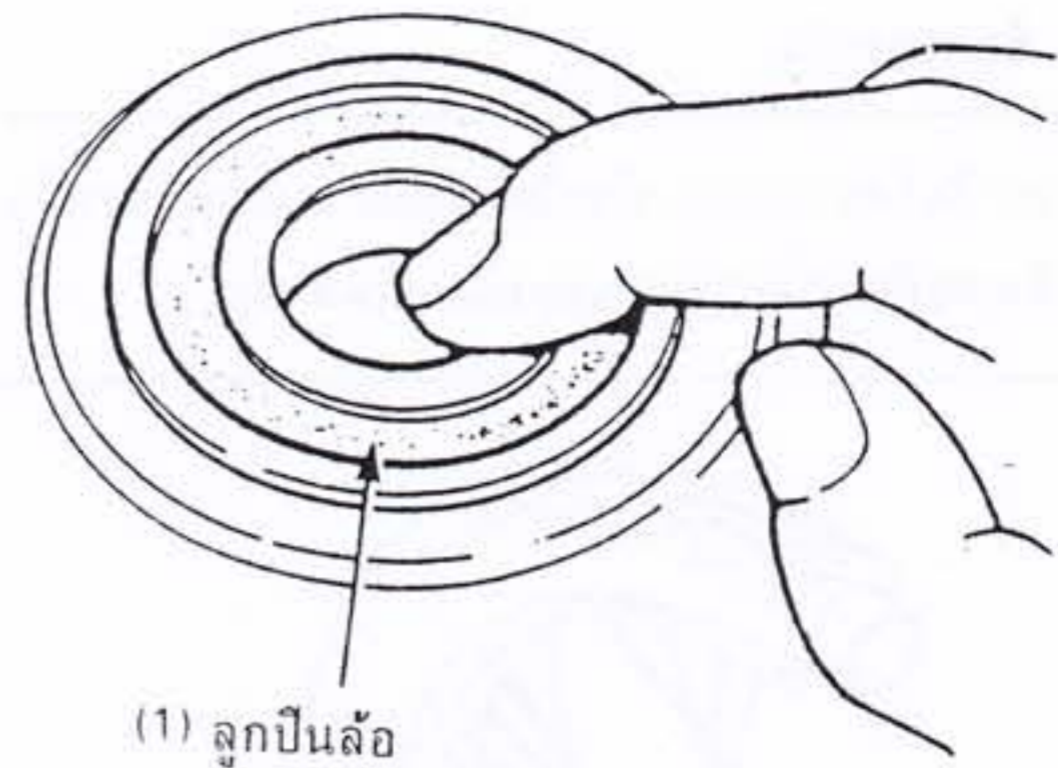


ล้อหลัง/ระบบกันสะเทือน

- หมุนขอบลูกปืนล้อด้านในด้วยนิ้วมือ หมุนลูกปืนจะต้อง
ลื่นและเงียบ
- เช็ควงของลูกปืนด้านนอกพอดีกับเบ้าที่คุมหรือสเตอร์
ขับโซ่
- ถอดลูกปืนออกถ้าหมุนแล้วไม่ลื่นหรือเงียบหรือถ้าไม่
หลวมในคุมหรือสเตอร์ขับโซ่

★ ข้อควรระวัง

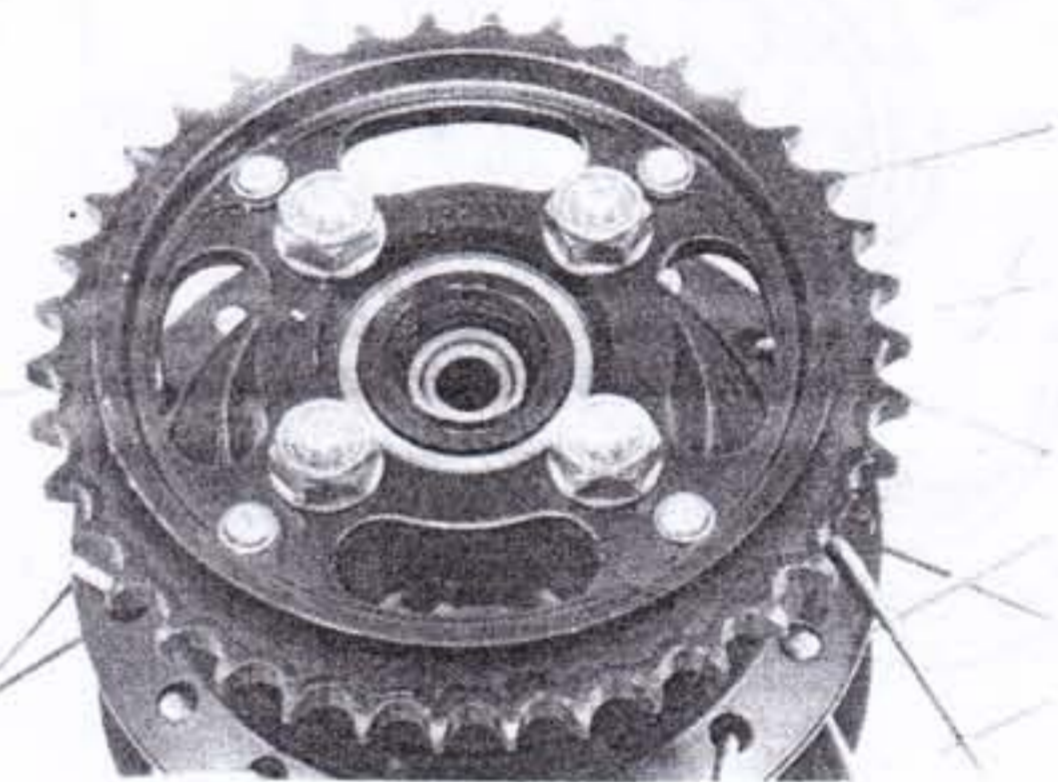
เปลี่ยนลูกปืนใหม่ทั้งคู่



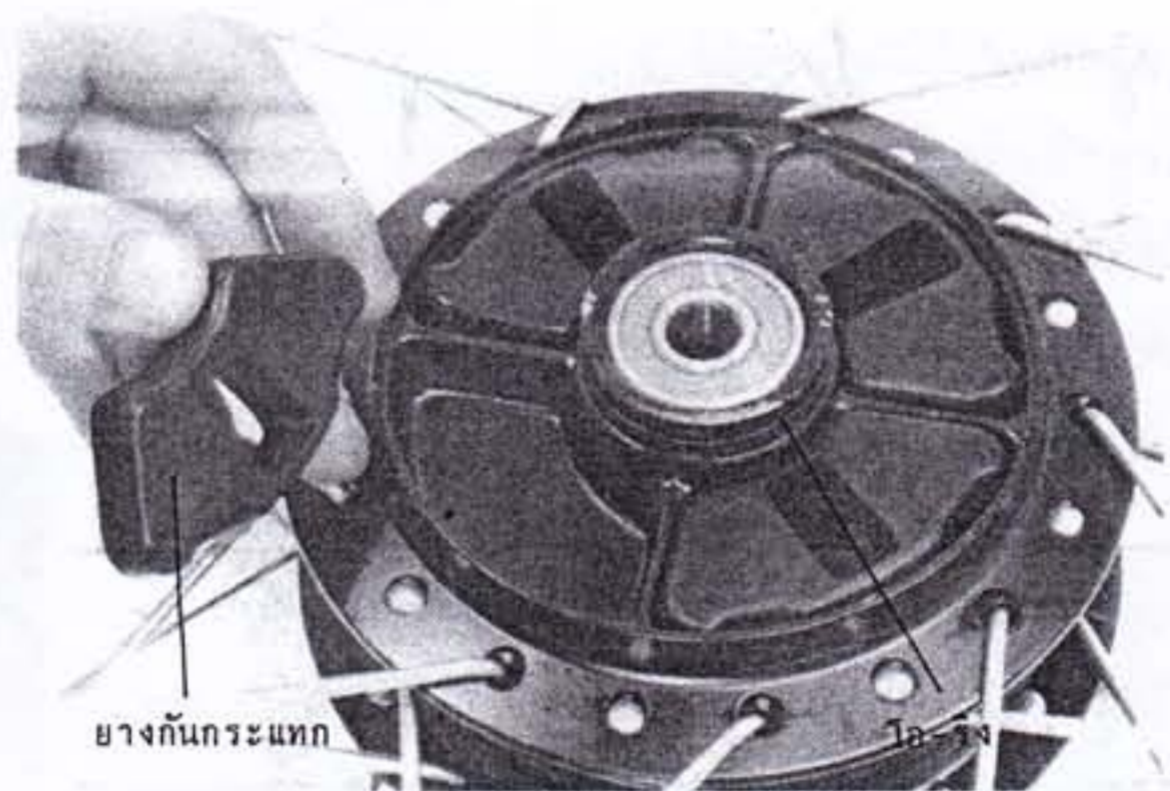
(1) ลูกปืนล้อ

ถอดแยกชิ้นส่วน

- ถอดซีลกันฝุ่น
- ถอดเรือนยึดสเตอร์ออกจากล้อ
- ถอดลูกปืนออกจากเรือนยึดสเตอร์จากด้านใน



- ถอดยางกันกระชากออกจากล้อ
- ถอดโอ-ริง

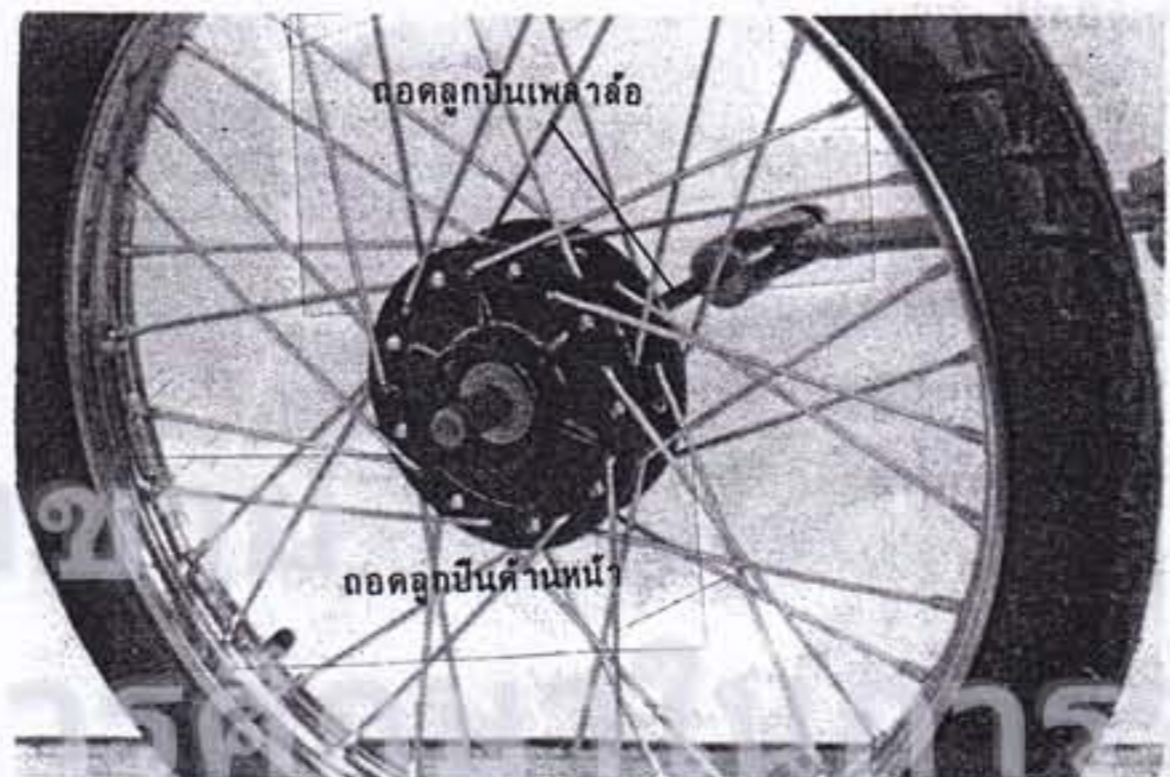


- ถอดลูกปืนออกจากล้อหลัง

- ถอดปลอกเพลาล้อหลัง

เครื่องมือ

- เพลารถอดลูกปืน 07746-0050100
- หัวถอดลูกปืน 07746-0050300



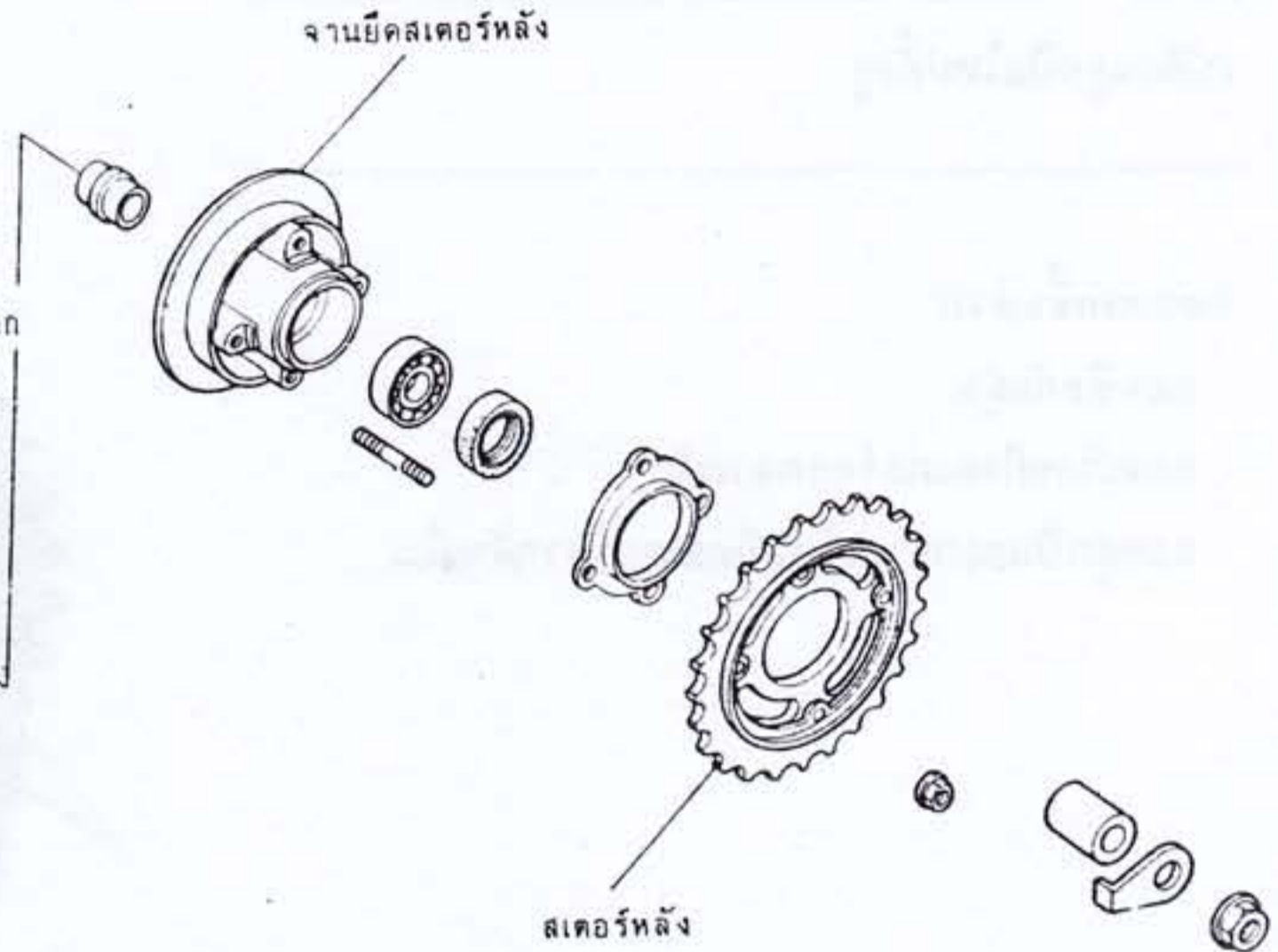
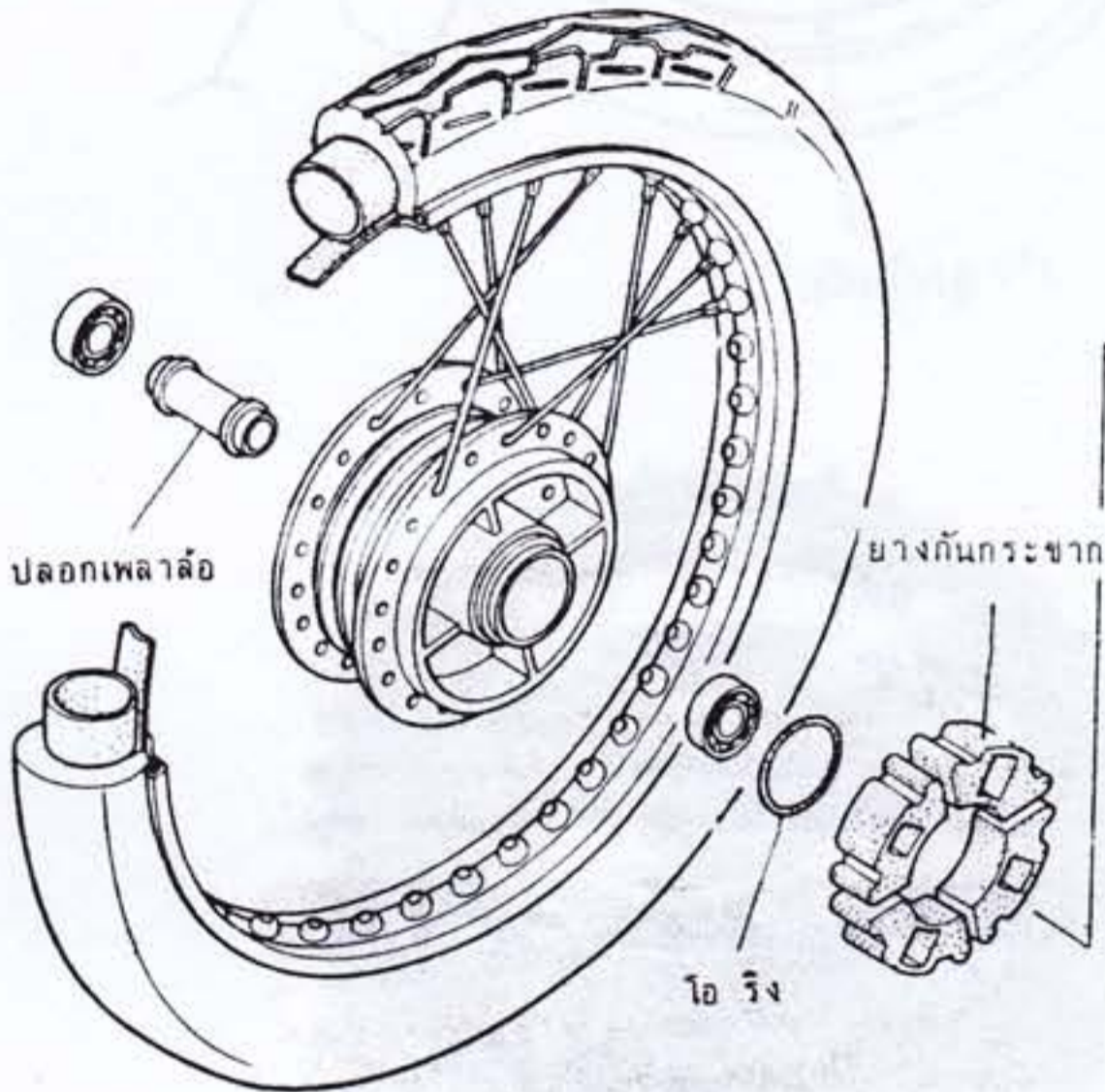
ห้ามข

เอกสารนี้เป็นเอกสารเพื่อการค้าและเผยแพร่โดยไม่หวังผลกำไร



★ ข้อควรระวัง

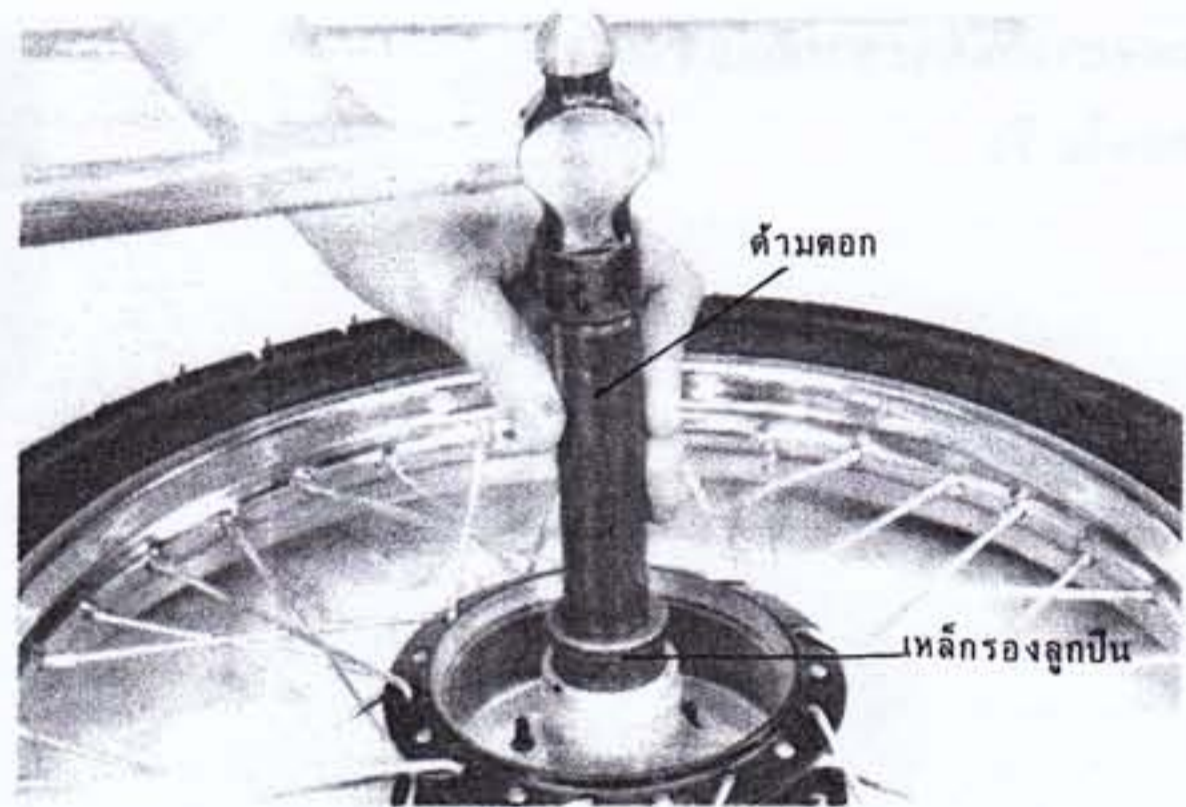
- อย่าลืมใส่ยางรองยางในเมื่อเปลี่ยนยางนอกหรือยางใน
- สังเกตทิศทางการหมุนของปลอกเพลาล้อ



- ใส่ลูกปืนล้อให้ทาบจารบีด้วย
- ใส่ลูกปืนข้างขวา
- ใส่ปลอกเพลาล้อ
- ใส่ลูกปืนข้างซ้าย

★ ข้อควรระวัง

- อย่าใส่ลูกปืนเอียงข้าง
- ใส่ลูกปืนให้ด้านที่มีตัวอักษรอยู่ด้านนอก



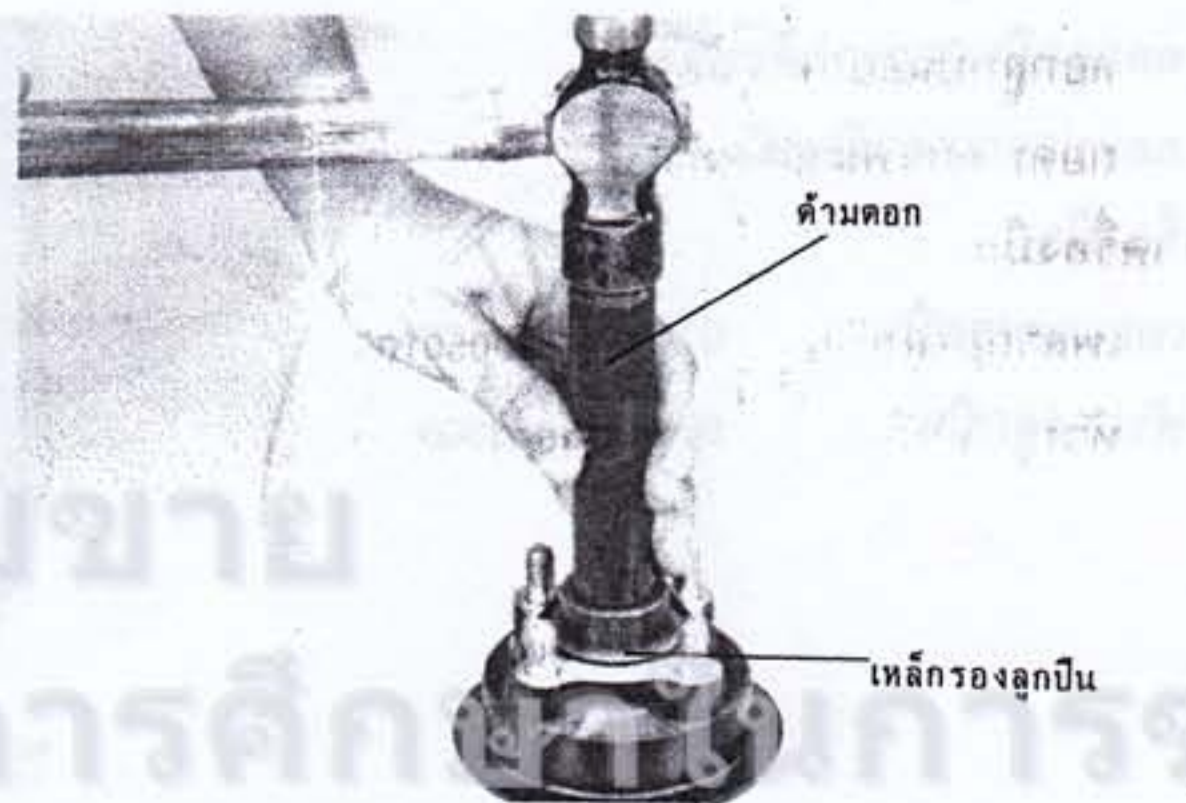
เครื่องมือพิเศษ

- ตั้มตอก 07749-0010000
- ตัวตอก 37x40 ม.ม. 07746-0010200
- ตัวนำ 12 ม.ม. 07746-0040200

ประกอบตลับลูกปืนด้านสเตอร์หลัง

เครื่องมือพิเศษ

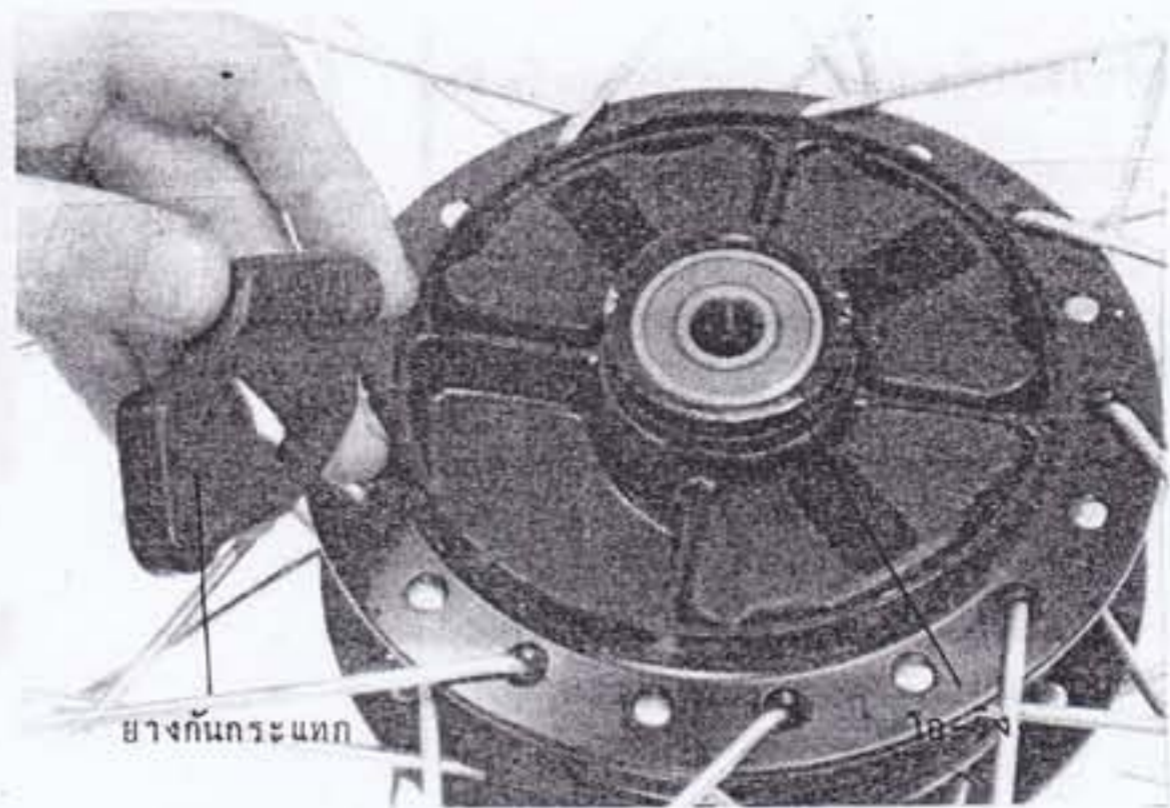
- ตั้มตอก 07749-0010000
- ตัวตอก 37x40 ม.ม. 07746-0010200



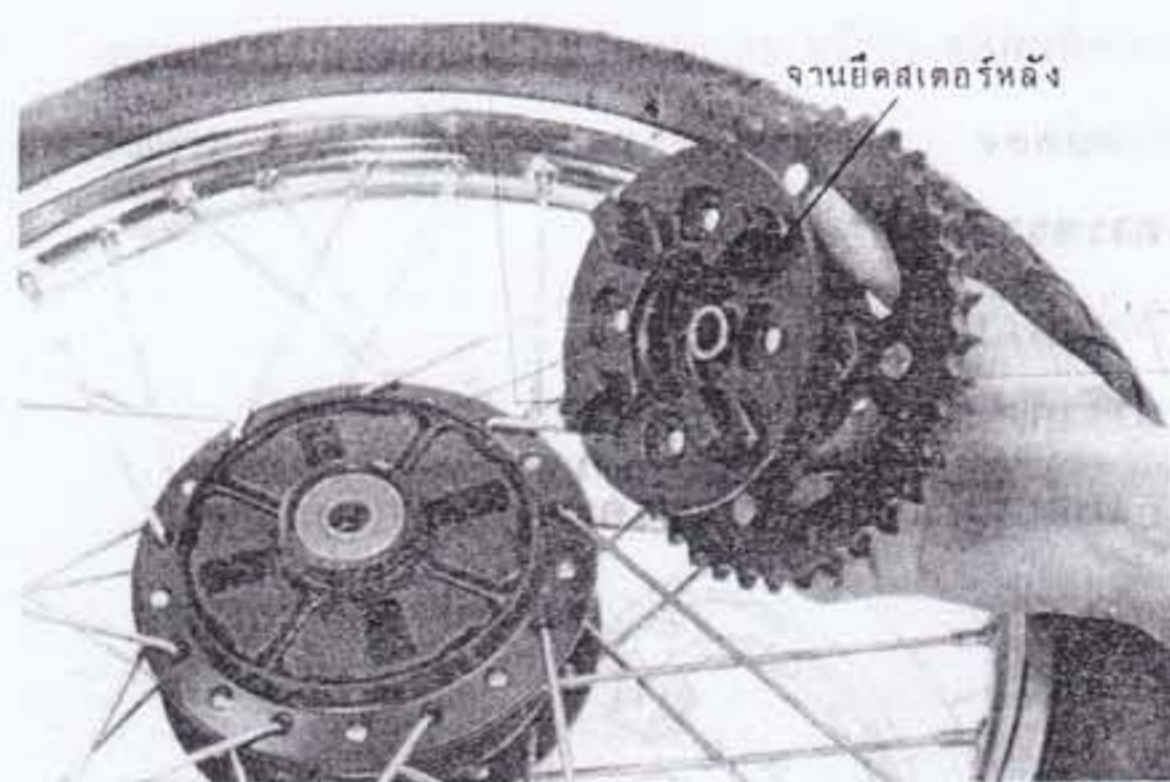


ล้อหลัง/ระบบกันสะเทือน

- ใส่ยางกันกระชากที่ดุมล้อ
- ใส่โอริงตัวใหม่เข้ากับร่อง ทาจารบีรอบ ๆ โอริง



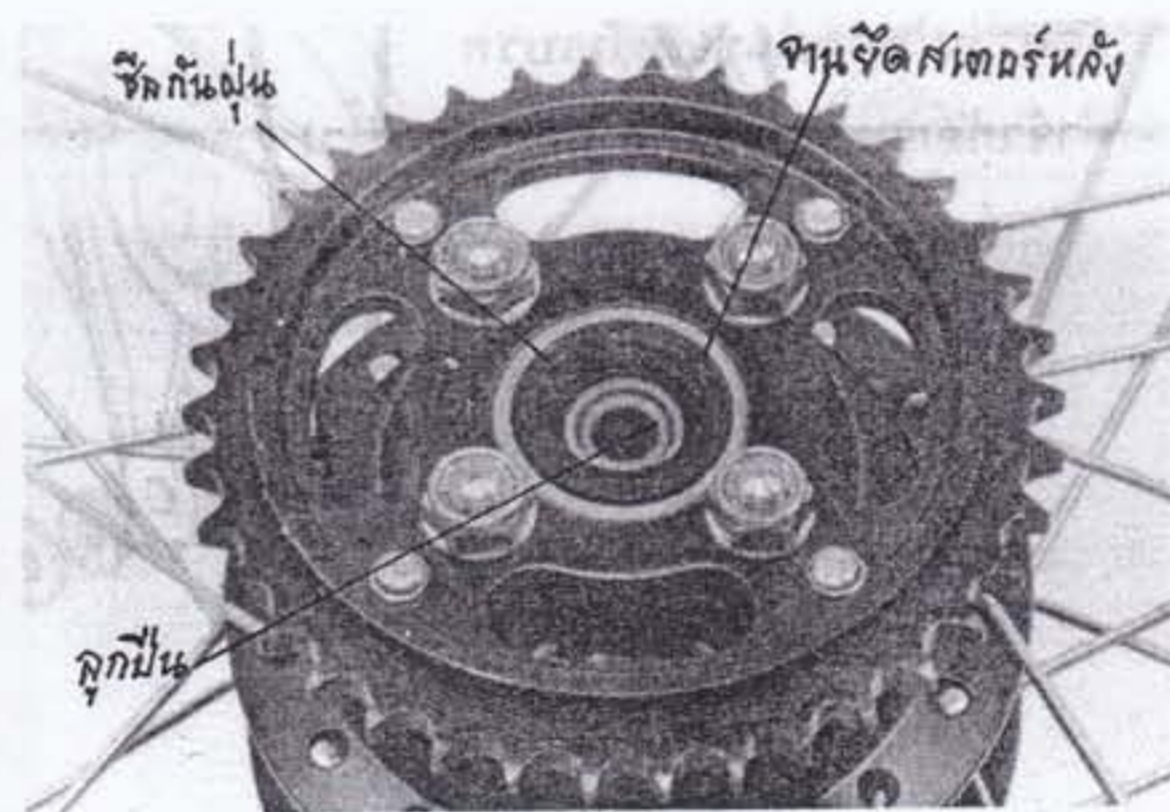
- ใส่เรือนยึดสเตอร์เข้ากับดุมล้อและให้เดือยที่เรือนตรงกับรูของยางกันกระชาก



- ชันน็อตยึดสเตอร์หลังให้ได้ค่าแรงบิด ถ้าเปลี่ยนสเตอร์หลังใหม่

แรงบิด 65 N-m (6.5 kg-m, 47 ft-lb)

- ประกอบซีลกันฝุ่นตัวใหม่และทาจารบีที่ร่องซีล

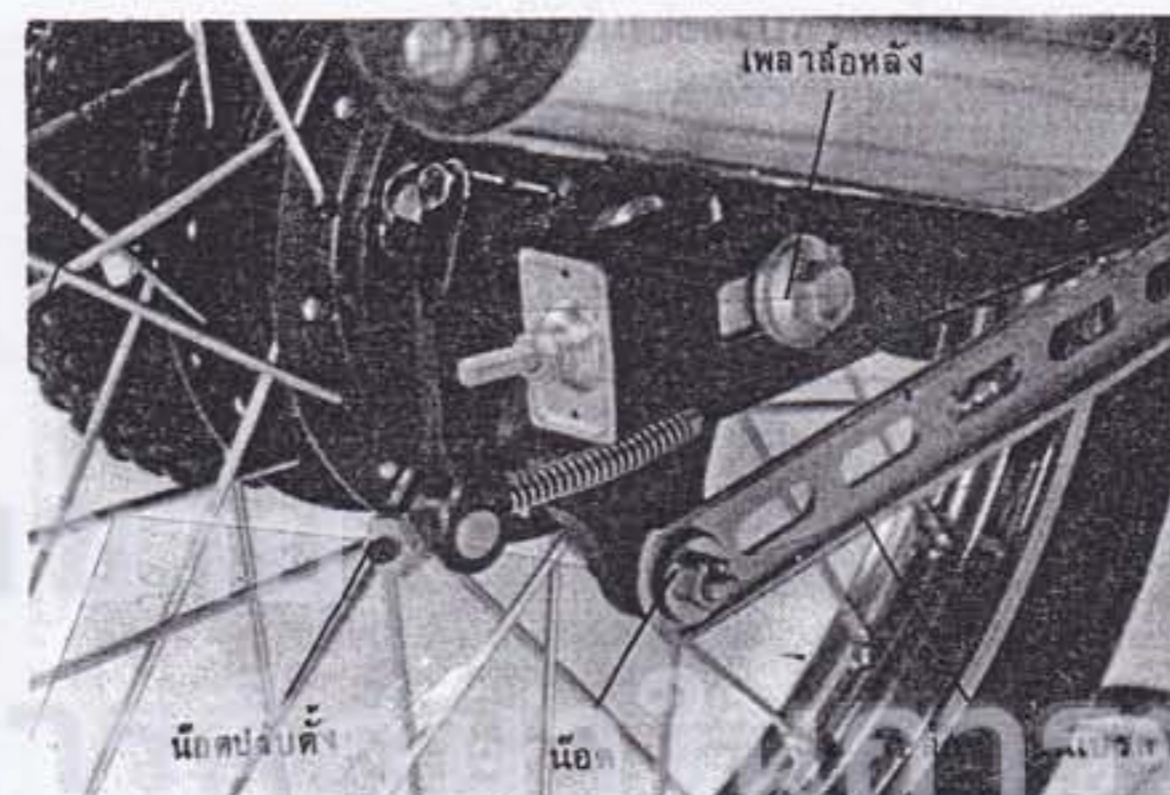


การประกอบ

- ใส่ล้อหลังเข้ากับสวิงอาร์ม
- ใส่บูชล้อทั้งคู่และใส่เพลาล้อหลังจากด้านขวาเข้าหุปรับตั้งโช้
- ใส่ชิ้นส่วนต่อไปนี้
 - โบลียึดแกนจานเบรค
 - แกนจานเบรค
 - ยางรองและแหวน
- ชันน็อตยึดแกนจานเบรคให้ได้ตามค่า

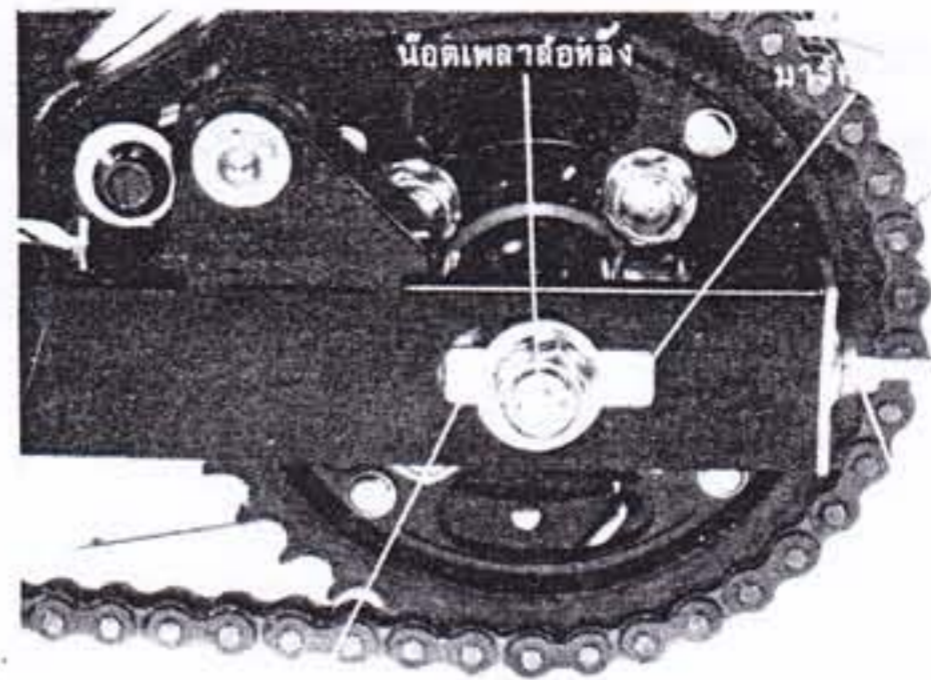
แรงบิด 22 N-m (2.2 kg-m, 16 ft-lb)

- ใส่ก้านเบรค สปริงและปริน
- ใส่น็อตปรับเบรค





- ประกอบโซ่ขับเคลื่อนเข้ากับสเตอร์หลัง
- ปรับความตึงของโซ่ (หน้า 3)
- ชันน็อตเพลาล้อหลังให้ได้ค่าแรงบิด
- แรงบิด : 50 N-m (5 kg-m, 36 ft-lb)
- ปรับตั้งระยะฟรีเบรค (หน้า 3)

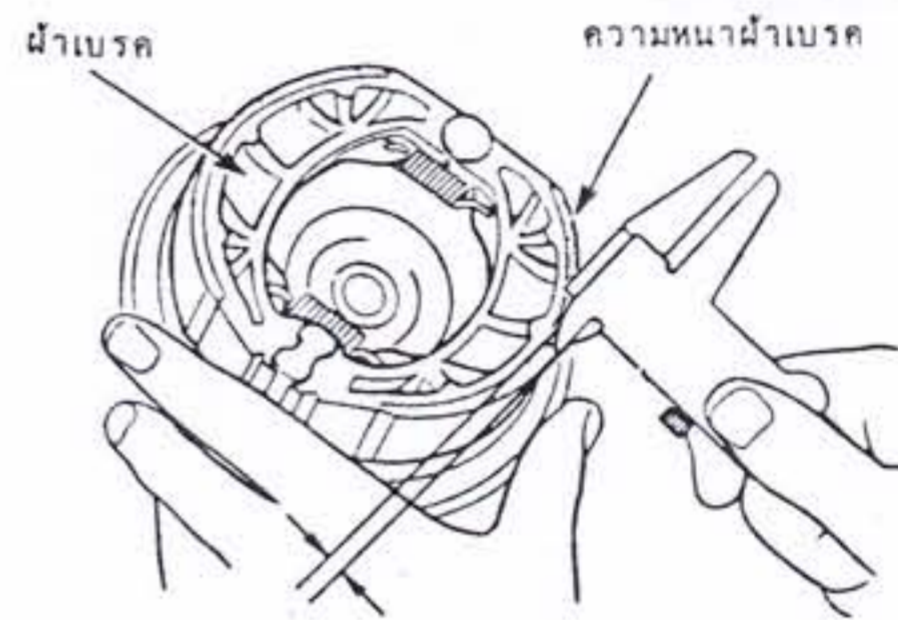


เบรคหลัง

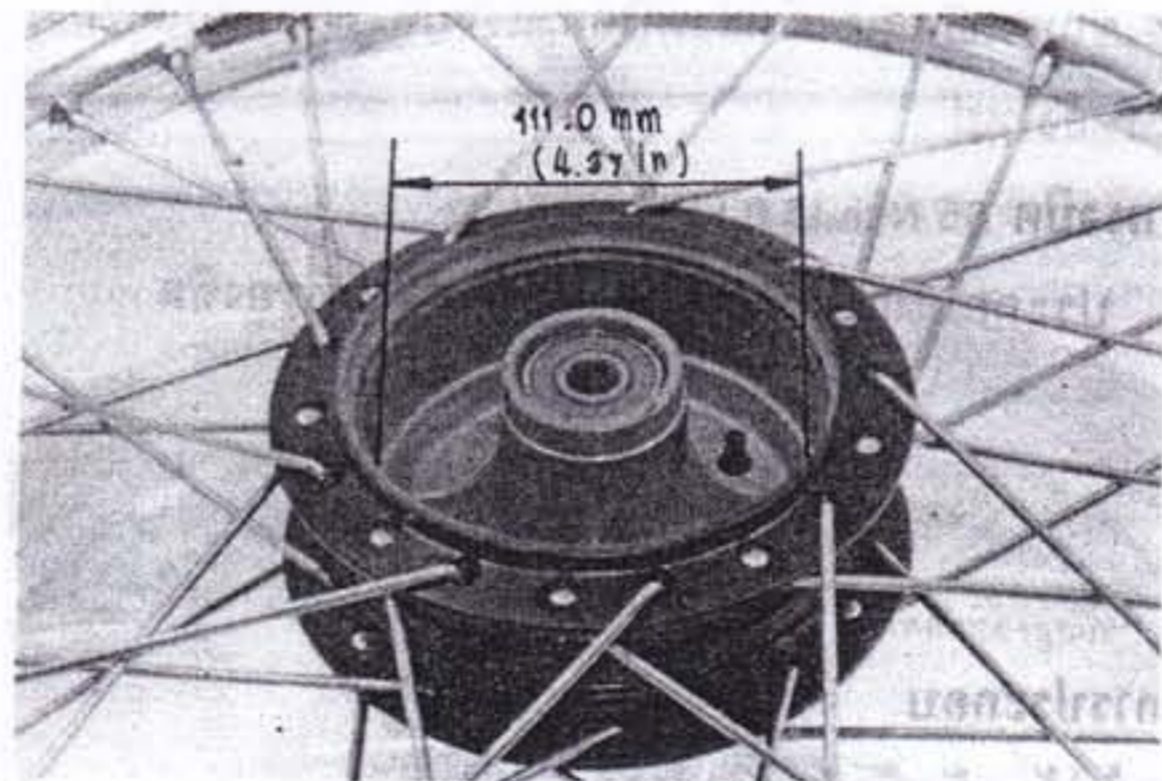
- ถอดล้อหลัง (หน้า 11-3) แล้วถอดจานเบรคออกจากล้อหลัง

การตรวจสอบ

- วัดความหนาของผ้าเบรค
- ค่าจำกัดการซ่อม 3.0 มม (0.12 นิ้ว)
- เปลี่ยนผ้าเบรคถ้าผ้าเบรคบางกว่าค่าที่กำหนด

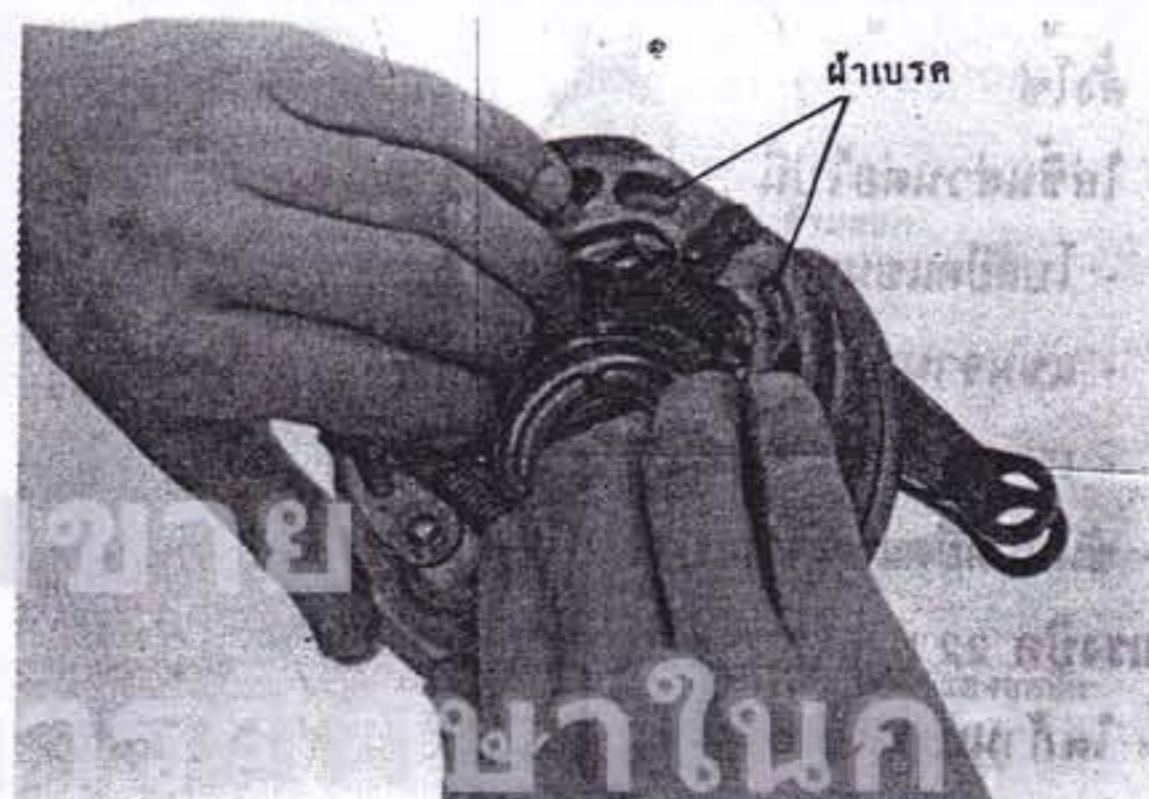


- วัดความโตภายในของดรัมเบรค
- ค่าจำกัดการซ่อม 111.0 มม (4.37 นิ้ว)



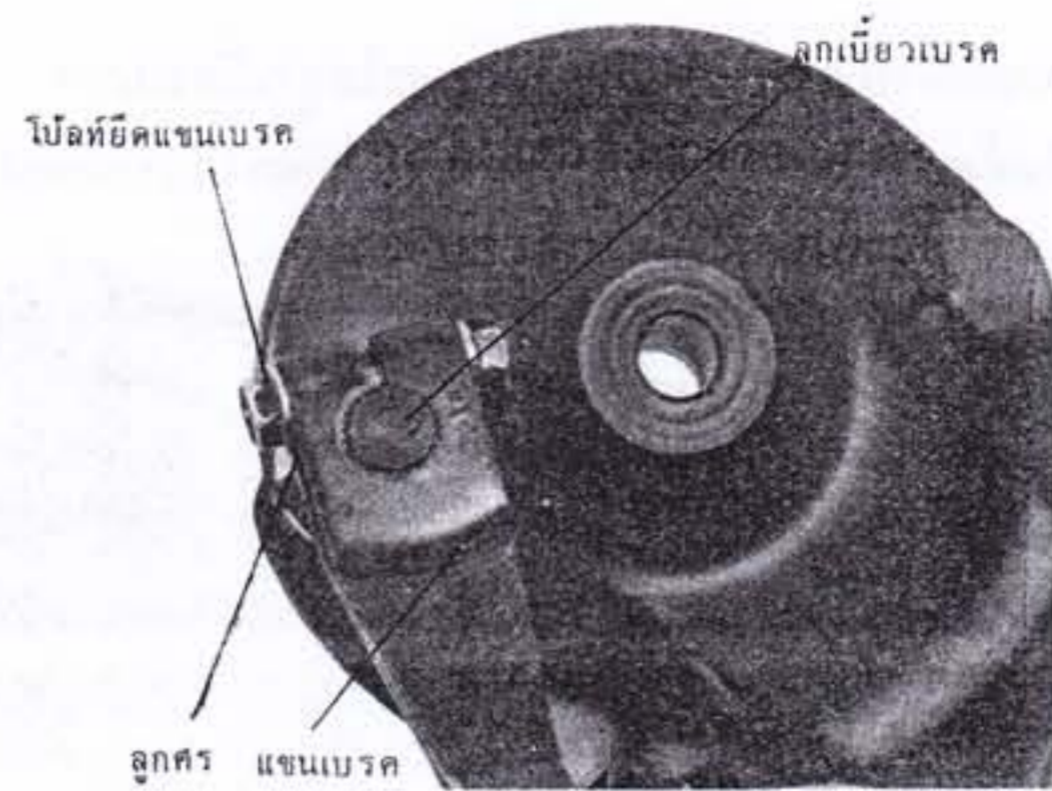
แยกชิ้นส่วนประกอบ

- ออกแรงถ่างผ้าเบรคออกโดยใช้มือ
 - ★ ข้อควรระวัง
-
- ทำตำแหน่งของผ้าเบรคให้ถูกต้องก่อนใส่เข้าไป
-



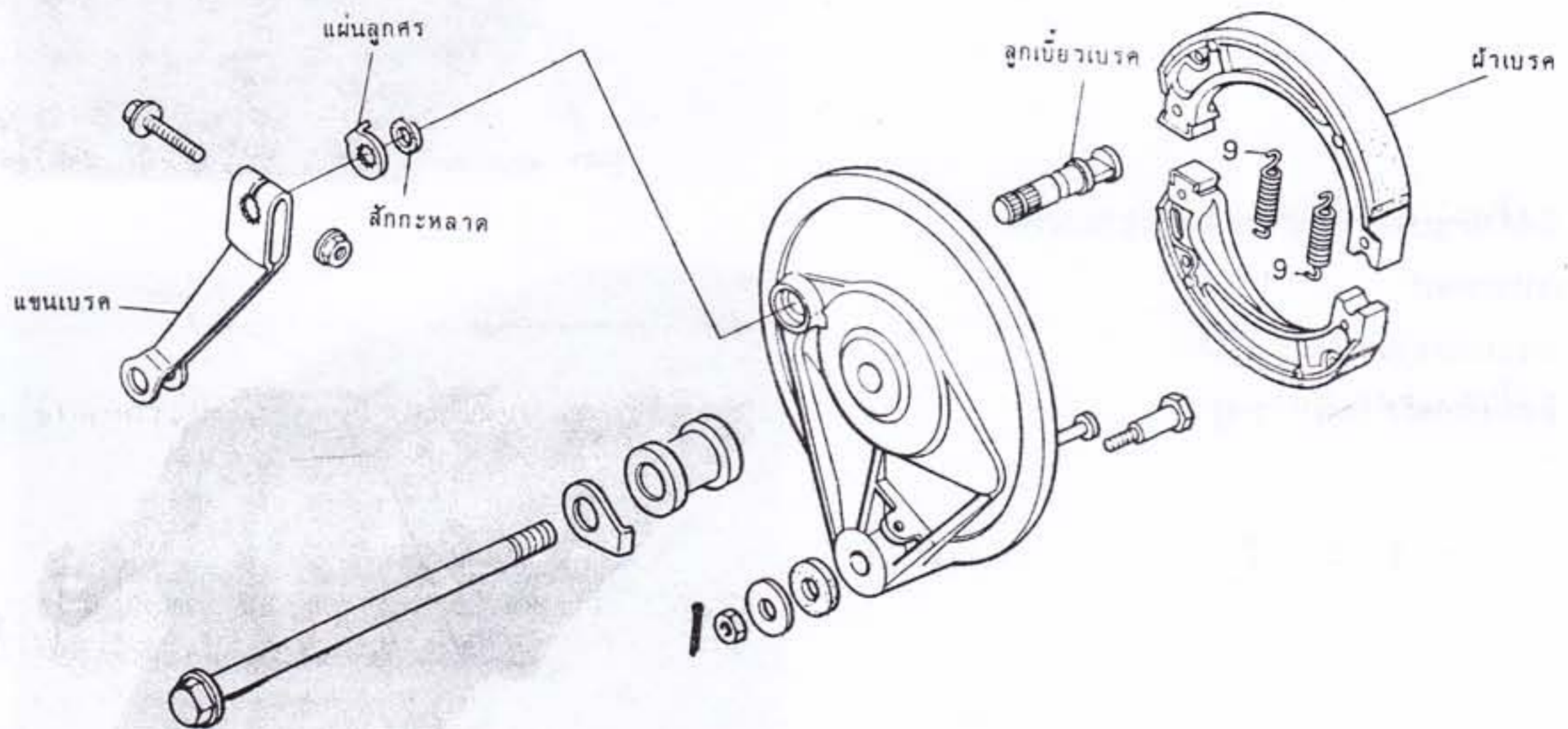


- ถอดก้านเบรค และดึงลูกเบี้ยวเบรคออก



★ คำเตือน

- ทาจารบีที่ขาเบรคเพื่อกันเบรคค้าง เช็คจารบีที่เรีตรอดออกมา ดูจารบีที่ออกมาจากลูกเบี้ยวเบรค

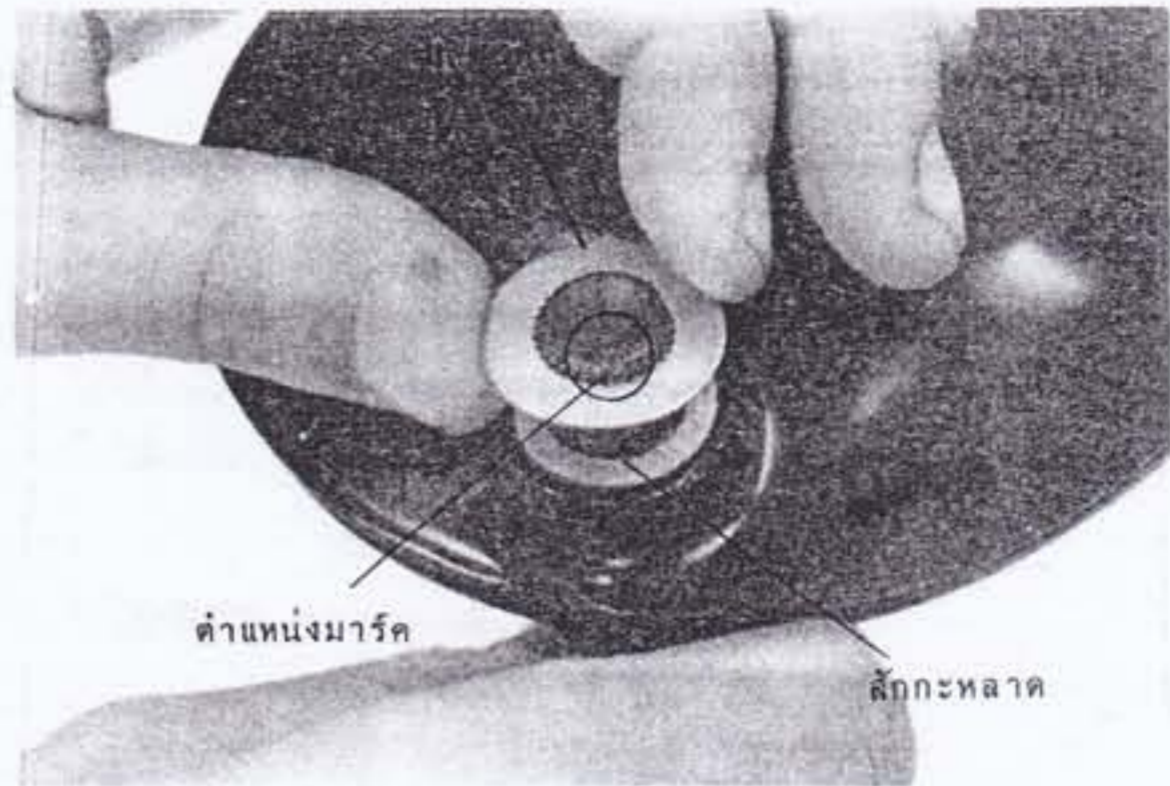


- ทาจารบีที่ลูกเบี้ยวเบรคและสลักเบรค และใส่ลูกเบี้ยวเบรคเข้ากับแกนเบรค

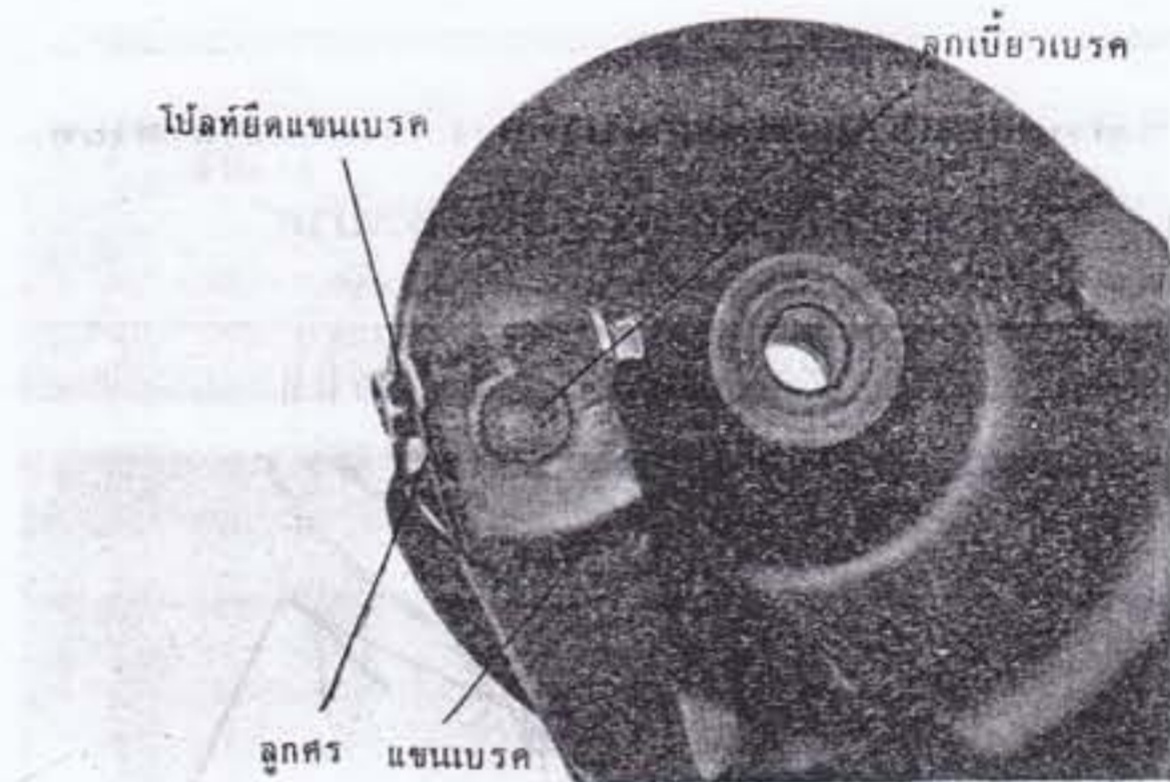




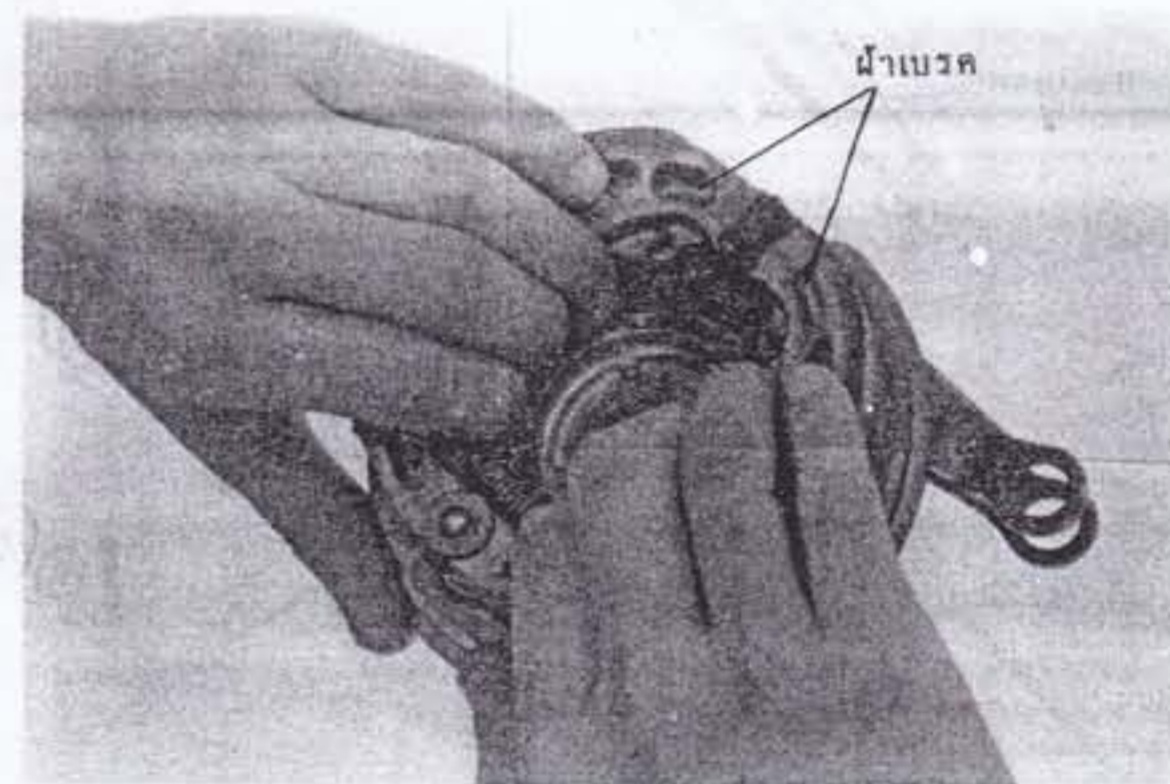
- หยอดน้ำมันเครื่องที่สลักหลอดและใส่ลูกเบี้ยวเบรค
- ติดตั้งแผ่นบอกความสึกของผ้าเบรคให้ตรงกับร่องของลูกเบี้ยวเบรคกับพื้นแผ่นบอกความสึก



- ติดตั้งแขนเบรคเข้ากับลูกเบี้ยวเบรคโดยให้ตรงกับเครื่องหมาย
 - ขันน็อตโบลท์ที่แขนเบรค
- แรงบิด 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)



- ติดตั้งผ้าเบรคให้ได้ตำแหน่งบนจานเบรค
- การประกอบ
- ประกอบจานเบรคเข้ากับล้อ
 - ติดตั้งล้อหลัง (หน้า 11-6)



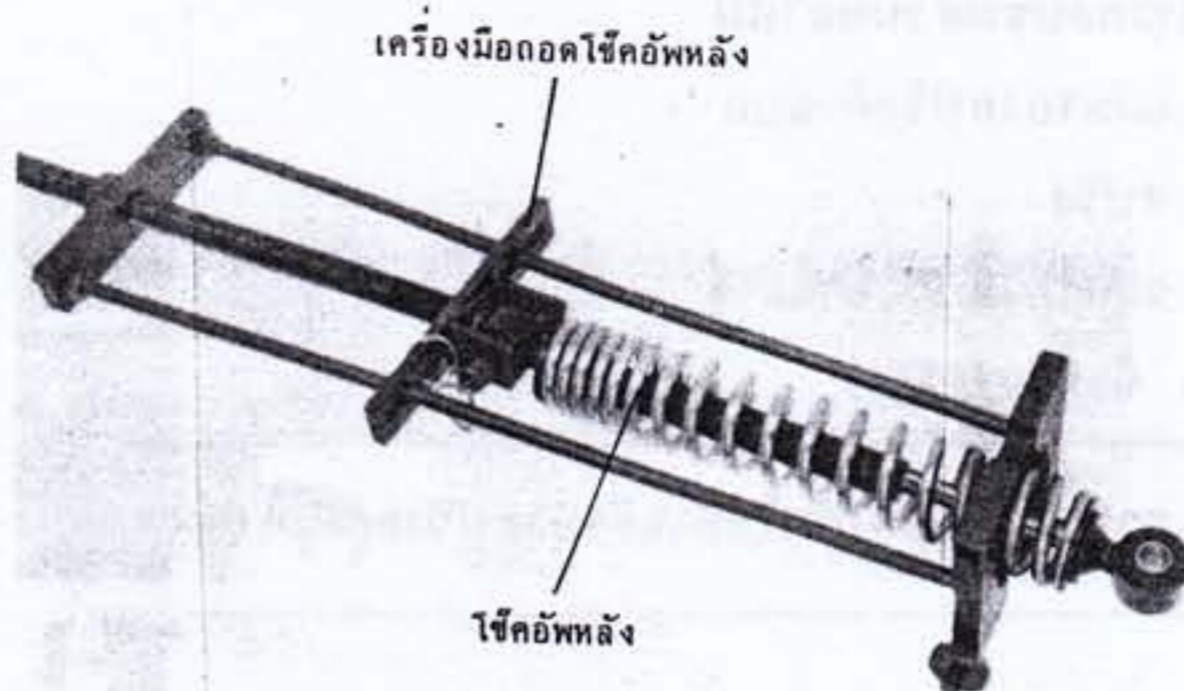
โช๊คอัพหลัง

- รุดตั้งขาตั้งทาง
- ถอดโบลท์ยึดโช๊คอัพหลัง และโช๊คอัพหลัง

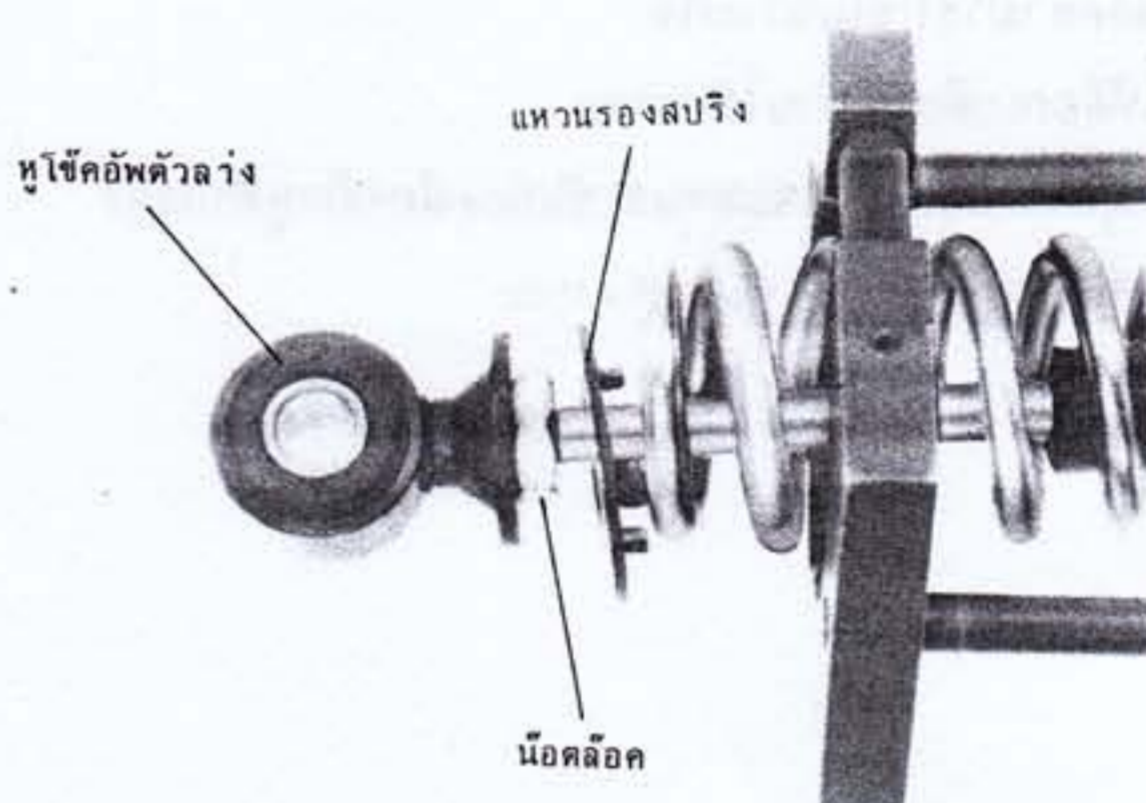




- นำโช้คอัพหลังมาถอดด้วยตัวกดโช้คดังรูป
 - และกดสปริงโดยหมุนตัวกดด้วยมือ
- เครื่องมือ
- ตัวกดโช้ค 07GME - 0010000



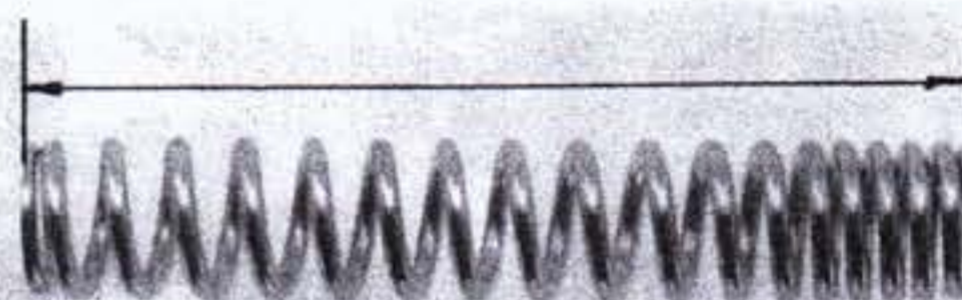
- จับหูโช้คตัวล่างและคลายน็อตล็อก แล้วถอดโดยการหมุนมันออกมา
- ถอดสปริงกดและแยกสปริงโช้คอัพออกจากกระบอกลูกโช้ค



การตรวจสอบ

- วัดความยาวของสปริง

ค่าจำกัดการซ่อม 237.1 มม (9.33 นิ้ว)



- เช็คแกนโช้คคดและมีรอยรั่วของน้ำมัน
- เช็คยางกันกระแทกเสียหรือไม่



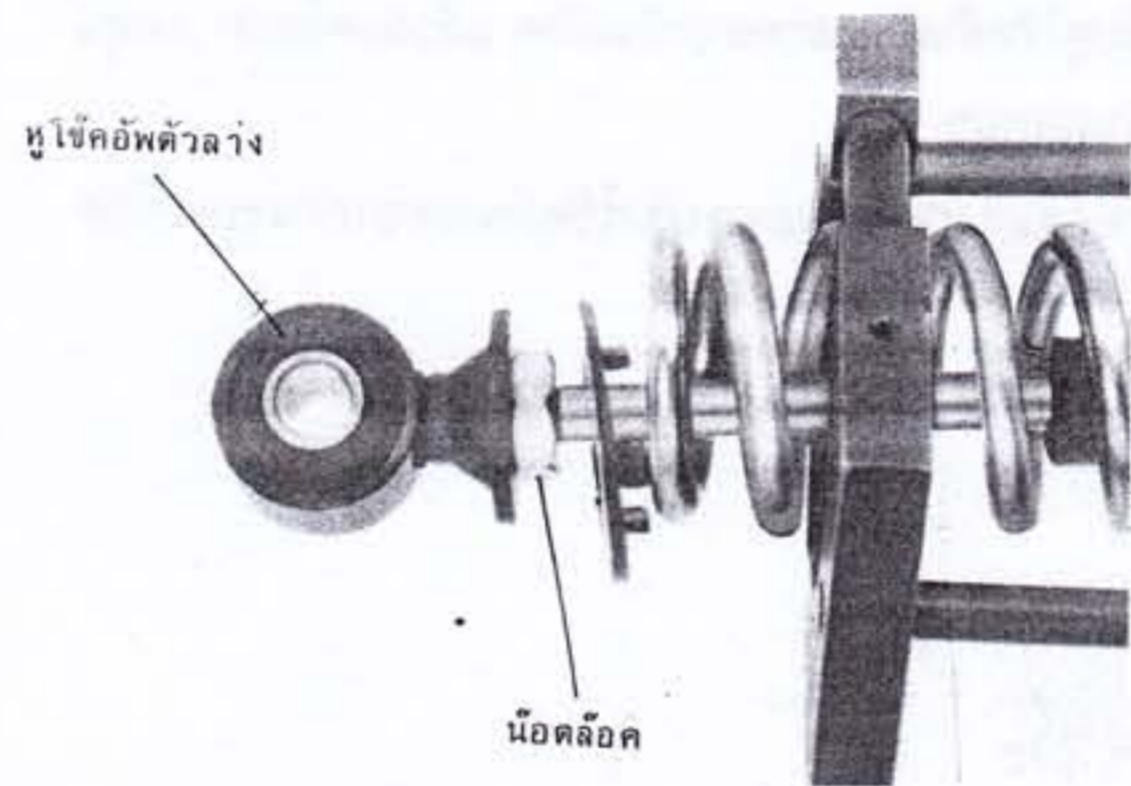


ประกอบชิ้นส่วนต่อไปนี้

- แผ่นรองสปริงด้านบน
- สปริง
- แผ่นรองสปริงด้านล่าง

★ ข้อควรระวัง

- การประกอบสปริงให้ด้านถี่ของสปริงอยู่ด้านบน
 - ประกอบโช้คอัพให้ใช้เครื่องมือพิเศษกดจนกระทั่งน็อตล็อคสามารถขันเข้าไปได้
 - ให้ล็อกเกลียวที่ก้านโช้คแทน
 - หมุนเกลียวที่หูเข้าจนสุดและขันน็อตล็อคยึดหูด้านล่าง
- แรงบิด 20 N-m (2.0 kg-m, 14 ft-lb)**



- ถอดโช้คอัพหลังออกจากเครื่องมือพิเศษ
- จับหุยึดให้ตรงกันทั้ง 2 ตัว



การประกอบ

- ประกอบโช้คอัพหลังและขันโบล็อยด์

แรงบิด

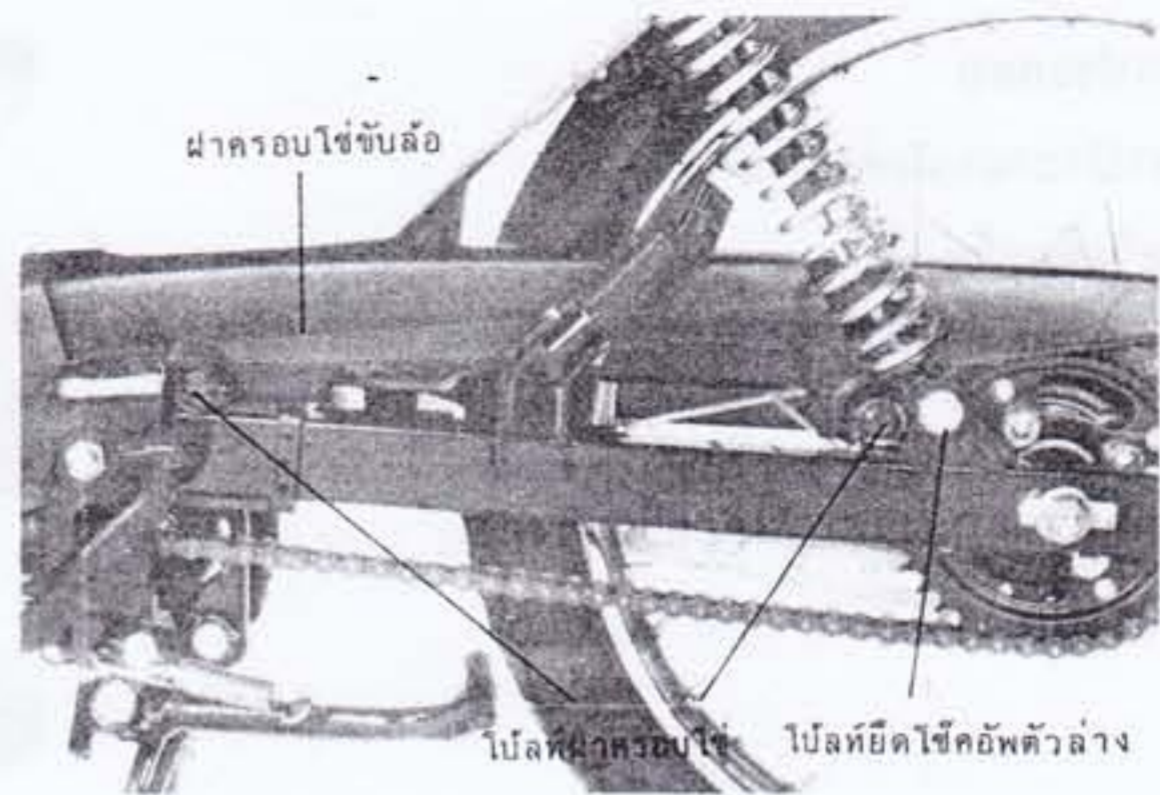
- ตัวบน 35 N-m (3.5 kg-m, 25 ft-lb)
- ตัวล่าง 40 N-m (4.0 kg-m, 29 ft-lb)





ตะเกียบหลัง

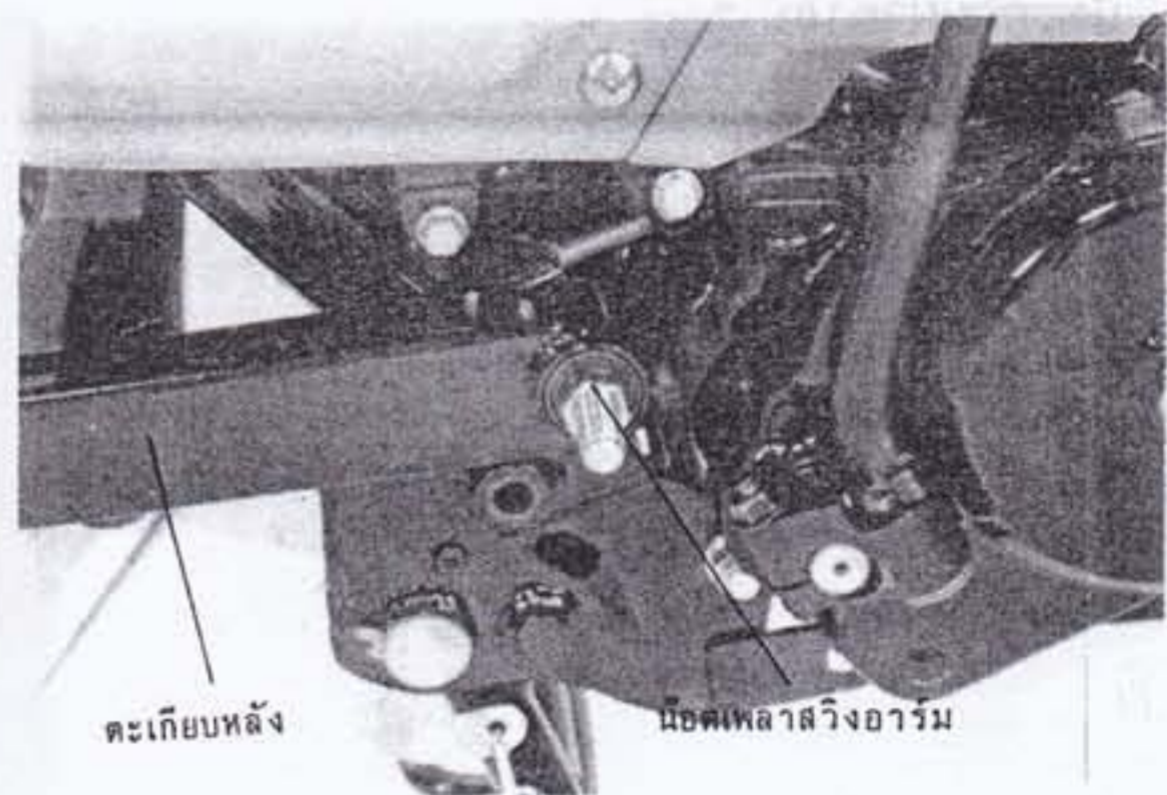
- ถอดล้อหลัง (หน้า 11-3)
- ถอดฝาครอบโช้โดยถอดโบลท์ 2 ตัว
- ถอดโช้ค้อพหลังคล้ายโบลท์ตัวล่าง



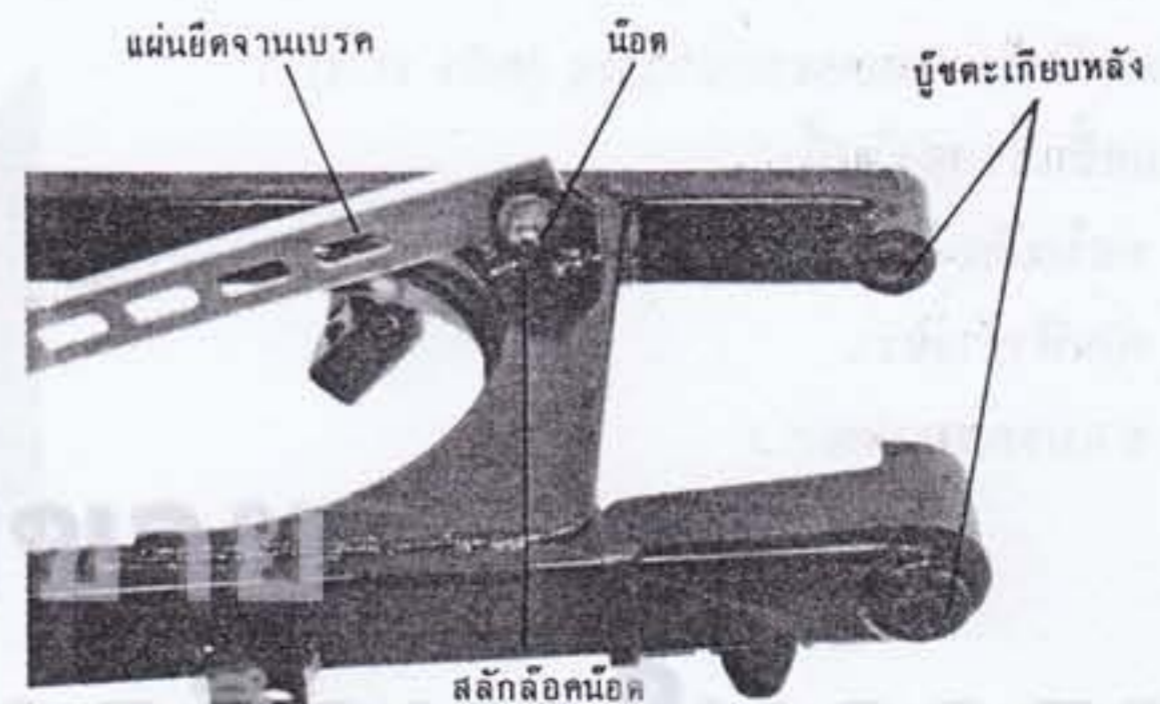
- ถอดขาเบรค (หน้า 11-13)
- ถอดพนักเท้าข้างซ้าย



- ถอดน็อตและโบลท์ยึดตะเกียบหลัง และตะเกียบหลัง



- เช็คความสึกหรือเสีย ของชิ้นส่วนต่อไปนี้
 - สวิงค์อาร์ม
 - โช้ขั้วล้อยีก
 - บูชสวิงค์อาร์ม
 - ขายึดจานเบรคหลัง





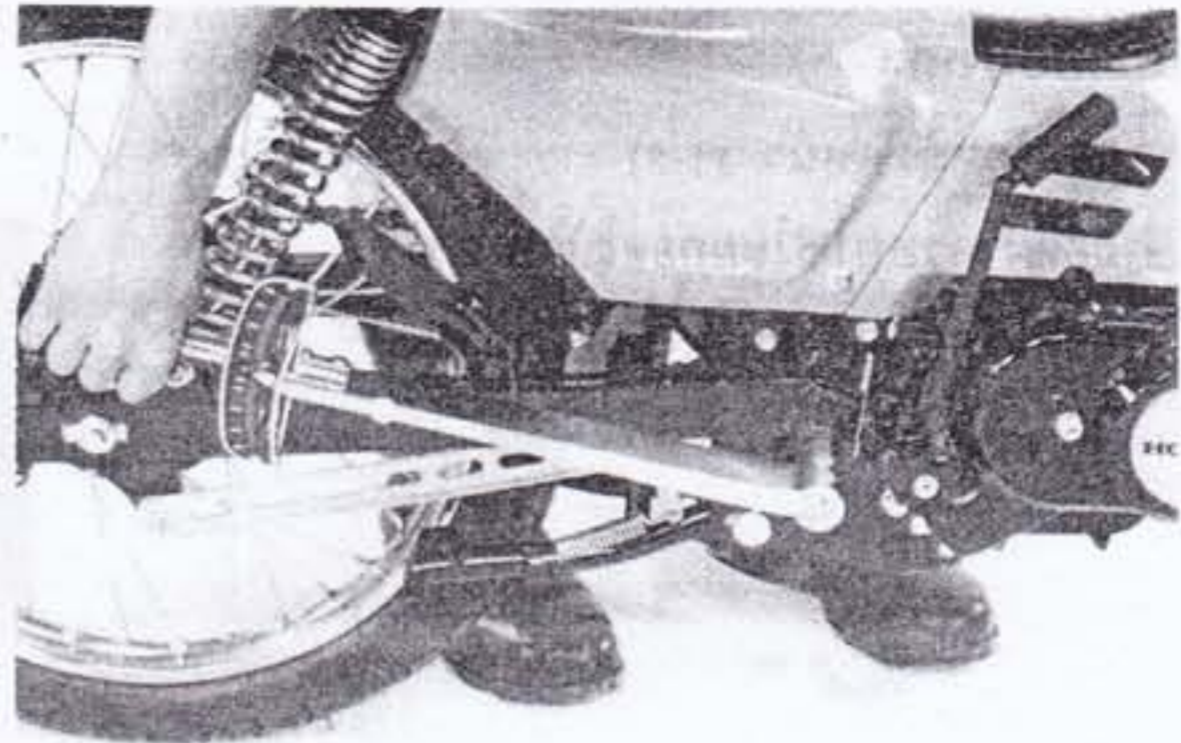
การประกอบ

การประกอบดังต่อไปนี้

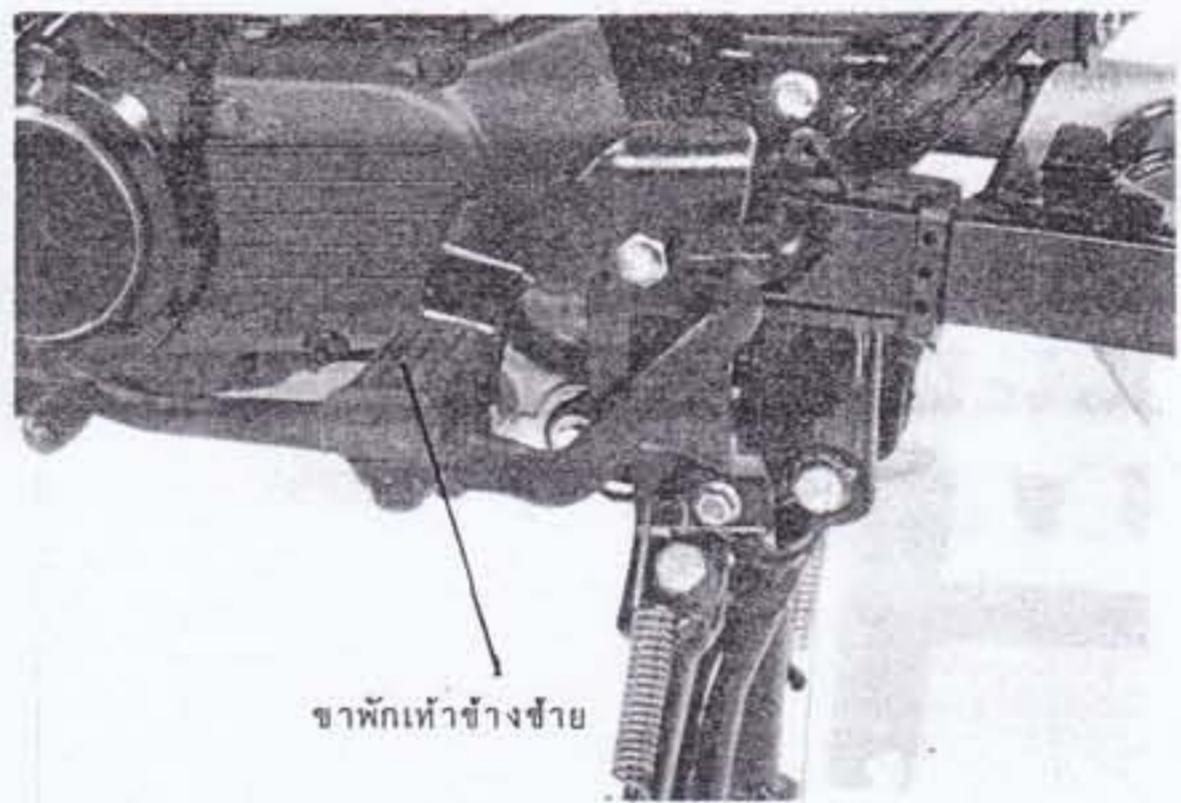
- สวิงอาร์ม
- ล้อหลัง (หน้า 11-6)
- โช้คอัพหลัง

กดท้ายรถลงและขันนอตยึดสวิงอาร์ม

แรงบิด 50 N-m (5.0 kg-m, 36 ft-lb)

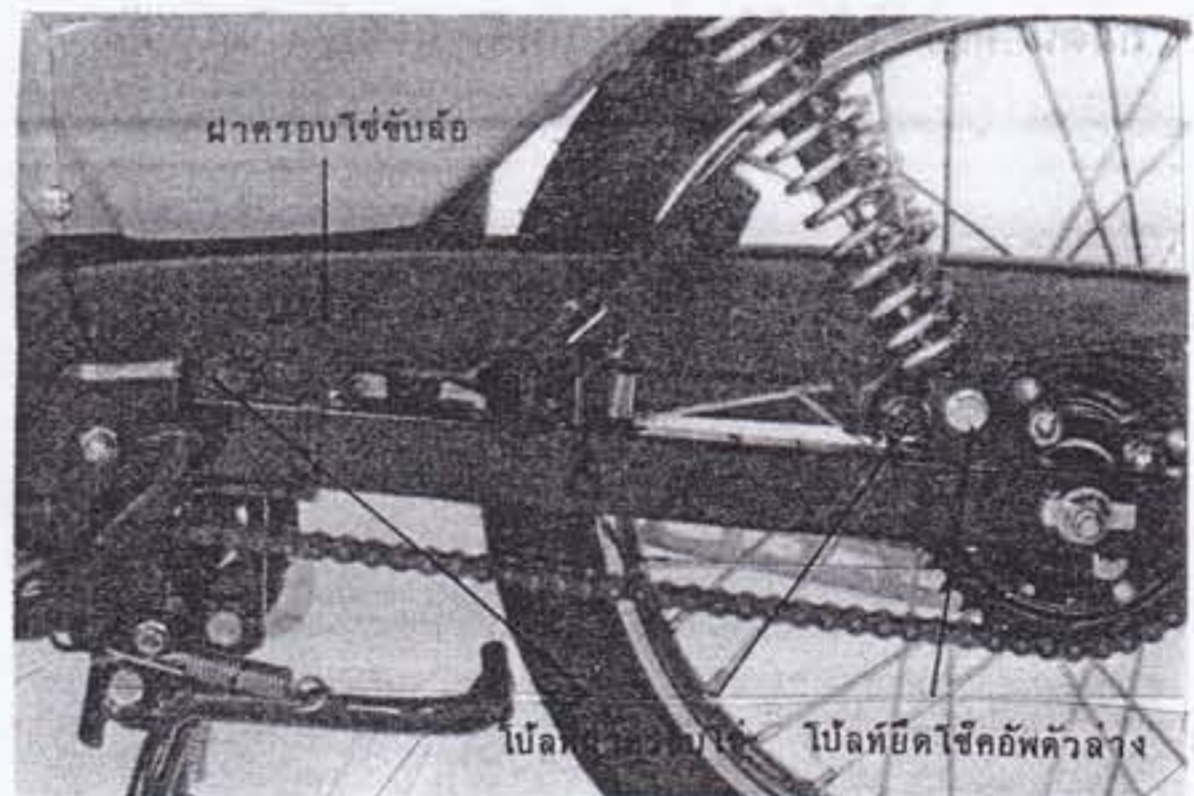


- ติดตั้งพิกเท้าข้างซ้าย
- ติดตั้งขาเบรค (หน้า 11-14)



ขาพิกเท้าข้างซ้าย

- ประกอบฝาครอบโช้



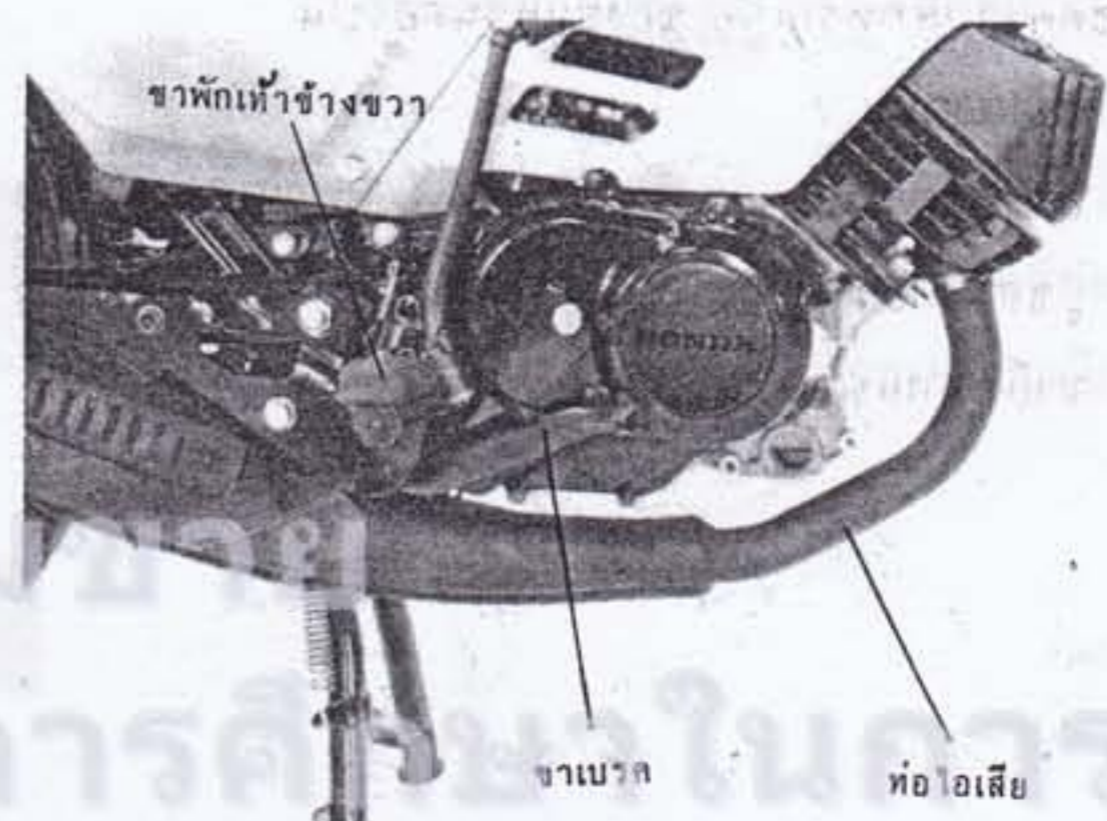
ฝาครอบโช้ขับเคลื่อน

โบลท์ยึดโช้คอัพด้านล่าง

โบลท์ยึดโช้คอัพด้านบน

ขาเบรค

- ถอดก้านเบรคออกจากขาเบรค (หน้า 11-3)
- ถอดชิ้นส่วนต่อไปนี้
 - ท่อไอเสีย
 - พิกเท้าข้างขวา
 - ขาเบรคและปลอก



ขาพิกเท้าข้างขวา

ขาเบรค

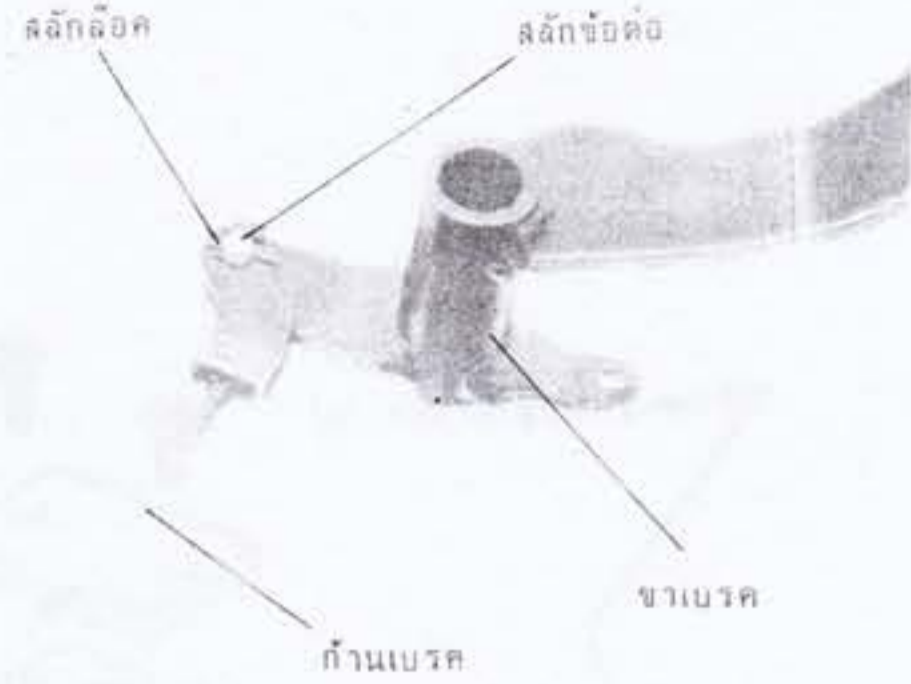
ท่อไอเสีย



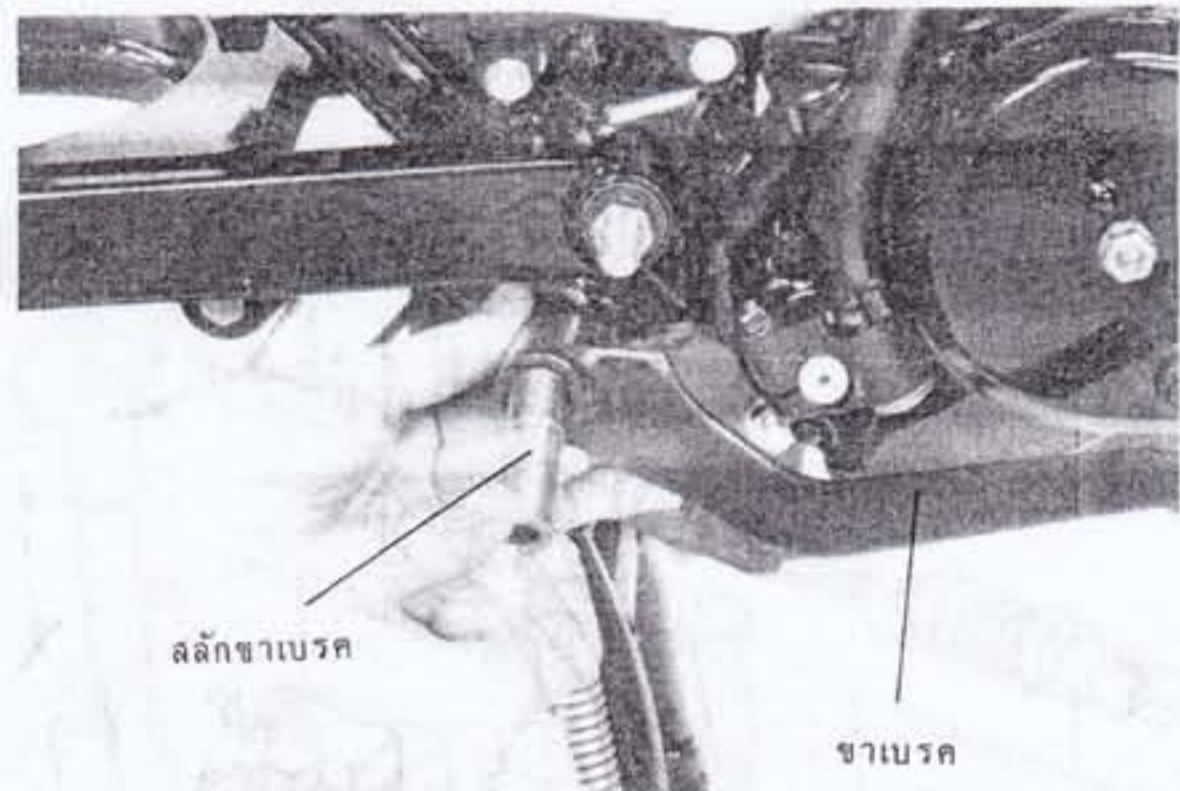
- ถอดปลิ้นสลัก สลักข้อต่อและก้านเบรค

การประกอบ

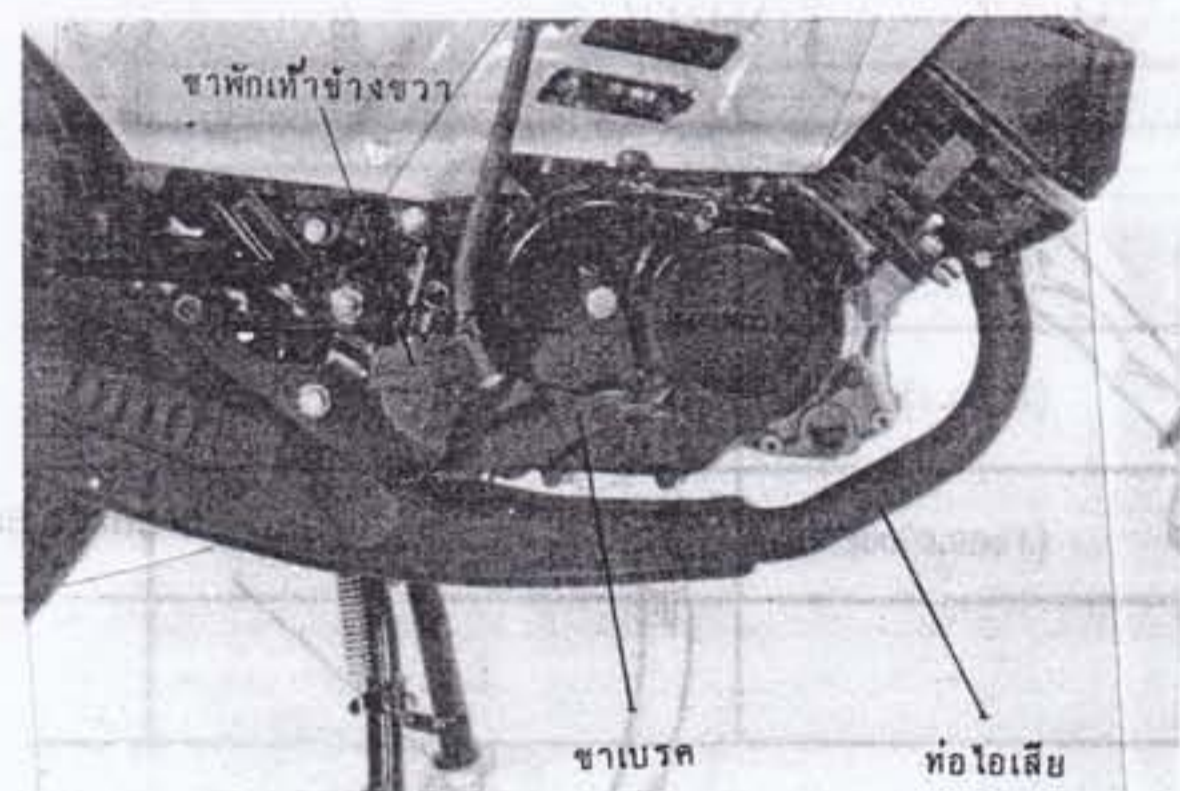
- ใส่ก้านเบรคเข้ากับขาเบรคด้วยสลักข้อต่อจากด้านบน
- ดังรูป
- ใส่ก้านเบรคแล้วให้ใส่ปลิ้นสลักตัวใหม่



- ทาจารบีที่ปลอกของขาเบรค

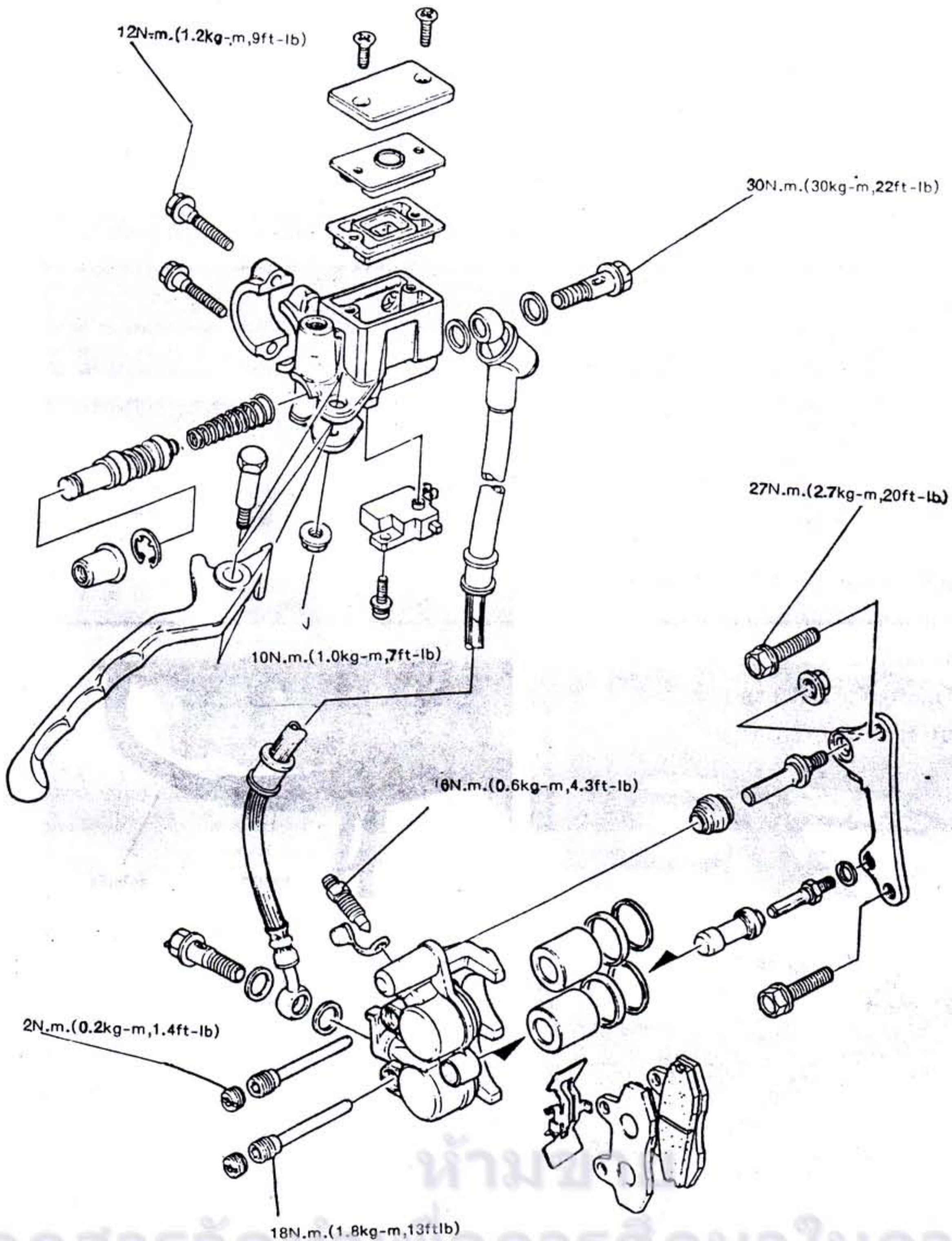


- ใส่สปริงขาเบรคและสปริงไฟเบรคเข้ากับขาเบรค
- ประกอบพีกเท้าข้างขวาเข้ากับขาเบรค
- ใส่ท่อไอเสีย
- ใส่ก้านเบรคเข้ากับแขนเบรค (หน้า 11-6)
- ปรับระยะฟรีที่ขาเบรค (หน้า 3-11)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ห้าม

12. ชุดเบรคไฮดรอลิก



HONDA
NOVA - S

รายละเอียดการซ่อม	12-1	ผ้าเบรค/จานดิสเบรค	12-4
ปัญหาข้อขัดข้อง	12-2	แม่ปั้มเบรคหน้า	12-6
การเปลี่ยนน้ำมันเบรค/การไล่ลม	12-3	เรือนเบรคหน้า	12-9

รายละเอียดการซ่อม

★ คำเตือน

- ถ้าจานดิสเบรคสกปรกหรือผ้าเบรคสิ้น ให้ขัดสิ่งสกปรกที่ผ้าเบรคและล้างจานดิสเบรคด้วยน้ำมันเบรคที่มีคุณภาพสูง
- เรือนเบรคหน้าสามารถที่จะถอดออกมาได้โดยไม่ต้องไปถอดระบบทางเดินน้ำมัน
- ถ้ามีการถอดประกอบให้ไล่ลมที่ระบบเบรคใหม่หรือถ้ารู้สึกว่ามีฟองอากาศเกิดขึ้น
- อย่าให้เศษผงตกเข้าไปในกระปุกเบรค
- อย่าให้น้ำมันเบรคหกลงบนสี พลาสติกหรือชิ้นส่วนที่เป็นยาง ให้ใช้ผ้าคลุมชิ้นส่วนเมื่อไรก็ตามที่ต้องการบริการระบบเบรค
- ให้เช็การทำงานของเบรคเสมอก่อนการขับขี่

รายละเอียด

หน่วย : ม.ม. (นิ้ว)

รายการ		ค่ามาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม
จานดิสเบรค	ความหนาจานดิส	3.8-4.2(0.15-0.17)	0.3(0.12)
	ความโค้ง	-	0.3(0.01)
ความโตภายในของแม่ปั้มเบรค		12.700-12.743(0.5000-0.5017)	12.755(0.5022)
ความโตภายนอกของแม่ปั้มเบรค		12.657-12.684(0.4983-0.4994)	12.640(0.4976)
ความโตภายในของลูกสูบเบรค		25.400-25.405(1.0000-1.0002)	25.450(1.0020)
ความโตภายนอกของลูกสูบเบรค		25.318-25.368(0.9968-0.9987)	25.300(0.9961)
น้ำมันเบรค		DOT3	-

ค่าแรงบิด

- วาวลีไล่ลมเบรค 6 N-m (0.6 kg-m, 4.3 ft-lb)
- ไบ้ลท์ยึดลูกสูบเบรค 27 N-m (2.7 kg-m, 20 ft-lb)
- ไบ้ลท์ยึดหูท่อน้ำมันเบรค 30 N-m (3.0 kg-m, 22 ft-lb)
- สลักยึดผ้าเบรค 18 N-m (1.8 kg-m, 13 ft-lb)
- ผ้าปิดสลักยึดผ้าเบรค 2 N-m (0.2 kg-m, 1.4 ft-lb)
- ไบ้ลท์ยึดแม่ปั้มเบรค 12 N-m (1.2 kg-m, 9 ft-lb)

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



เครื่องมือพิเศษ

- คีมหุบแหวน

07914-3230001

ปัญหาข้อขัดข้อง

เบรคอ่อนหรือมีฟองอากาศ

1. มีอากาศในระบบเบรค
2. ระดับน้ำมันเบรคต่ำ
3. มีรอยรั่วในระบบเบรค

เบรคแข็ง

1. ลูกสูบตาย
2. ระบบเบรคอุดตัน
3. คูผ้าเบรคและการสึกหรอ

เบรคค้าง

1. ระบบเบรคค้าง
2. ลูกสูบค้าง
3. ระบบเบรคอุดตัน
4. สลักลูกสูบค้าง
5. จานดิสหรือล้อแกว่ง

เบรคจับตลอดเวลา

1. ผ้าเบรคสกปรก
2. จานดิสหรือล้อแกว่ง

เบรคมีเสียงดัง

1. ผ้าเบรคสกปรก
2. ดูการแกว่งของจานดิส
3. ใส่ลูกสูบเบรคไม่ถูกต้อง
4. จานดิสและล้อแกว่ง

ปัญหาข้อขัดข้อง	สาเหตุ	การแก้ไข
เบรคอ่อนหรือมีฟองอากาศ	มีอากาศในระบบเบรค	ไล่ฟองอากาศออกจากระบบเบรค
	ระดับน้ำมันเบรคต่ำ	เติมน้ำมันเบรคให้ถึงระดับที่กำหนด
	มีรอยรั่วในระบบเบรค	ซ่อมแซมรอยรั่วในระบบเบรค
เบรคแข็ง	ลูกสูบตาย	เปลี่ยนลูกสูบ
	ระบบเบรคอุดตัน	ทำความสะอาดระบบเบรค
	คูผ้าเบรคและการสึกหรอ	เปลี่ยนคูผ้าเบรค
เบรคค้าง	ระบบเบรคค้าง	ไล่ฟองอากาศออกจากระบบเบรค
	ลูกสูบค้าง	เปลี่ยนลูกสูบ
	ระบบเบรคอุดตัน	ทำความสะอาดระบบเบรค
	สลักลูกสูบค้าง	เปลี่ยนสลักลูกสูบ
	จานดิสหรือล้อแกว่ง	เปลี่ยนจานดิสหรือล้อแกว่ง

ห้ามขาย



การเปลี่ยนน้ำมันเบรค/การไล่ลม

★ คำเตือน

- อย่าทำน้ำมันเบรคหกลงบนสี พลาสติกหรือชิ้นส่วนที่เป็นยาง ใช้ผ้าคลุมชิ้นส่วนเมื่อทำการบริการระบบเบรค
- ห้ามผสมน้ำมันเบรคต่างชนิดกัน และอย่าใช้น้ำมันเบรคที่สกปรก ใช้น้ำมันเบรค DOT 3 เท่านั้น

การไล่ลม

- หมุนแฮนด์ไปทางซ้ายและถอดฝาครอบกระปุกเบรคพลาสติกรองไดอะเฟรมและไดอะเฟรม
- กับฝาครอบกระปุกเบรคไว้ที่พื้น
- ต่อสายยางเข้ากับวาล์วไล่ลม
- บีบมือเบรคซ้ำ ๆ และบีบมือเบรคไว้
- คลายวาล์วไล่ลมออก เมื่อน้ำมันเบรคหยุดไหลออกมาที่วาล์วไล่ลมให้ลือควาล์วไล่ลม

น้ำมันเบรค/การไล่ลม

★ ข้อควรระวัง

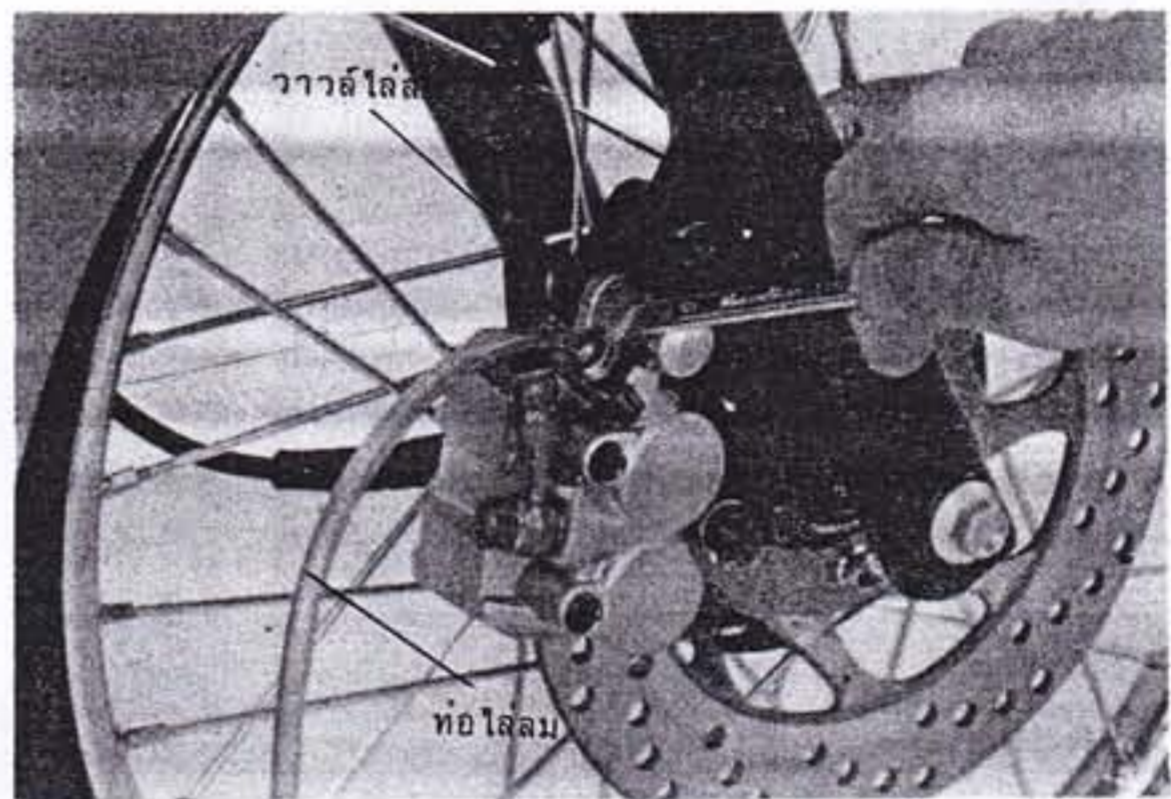
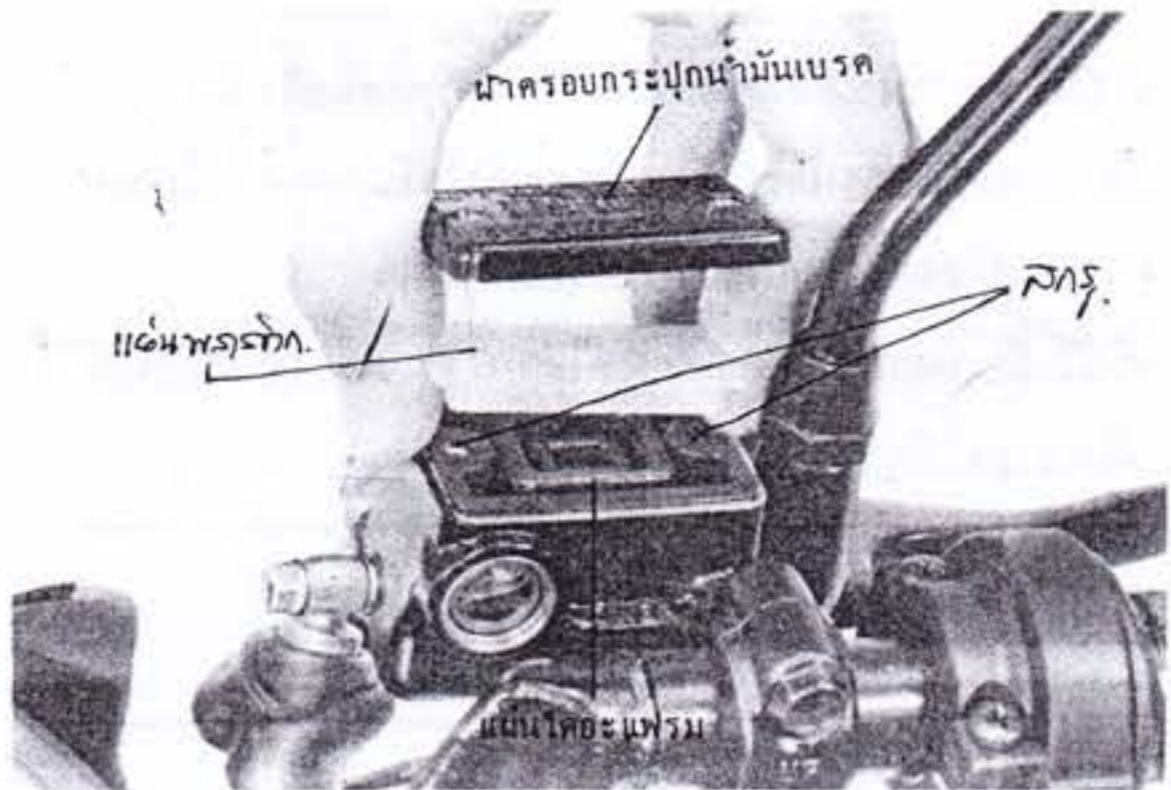
- เช็กระดับน้ำมันเบรคบ่อย ๆ ขณะไล่ลมเบรค เพื่อป้องกันอากาศเข้าไปในระบบเบรค
- เมื่อใช้เครื่องมือไล่ลมตามคำแนะนำการทำงาน

ปิดวาล์วไล่ลมและเติมน้ำมันเบรคให้ถึงระดับขีดบน

ต่อเครื่องมือไล่ลม NO 6860 หรือวิธีใดที่ใช้ไล่ลมได้ บีบเครื่องมือไล่ลมและคลายวาล์วไล่ลม เติมน้ำมันเบรคเมื่อระดับน้ำมันเบรคต่ำ ทำไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งไม่มีอากาศปรากฏอยู่ในสายยาง

★ ข้อควรระวัง

- ถ้ามีอากาศรั่วออกจากที่เกลียวของวาล์วไล่ลม ให้ใช้เทปพันที่เกลียวแทนซีล





ถ้าไม่สามารถไล่ลมเบรคได้ ควรทำดังต่อไปนี้

- บีบระบบเบรคให้มีแรงดันจนกระทั่งไม่มีอากาศไหลออกมาจากรูไล่ลม และรู้สึกมีแรงต้านที่มือเบรค

1. บีบมือเบรคแล้วคลายวาล์วไล่ลม 1/2 รอบและปิดวาล์ว

★ ข้อควรระวัง

- อย่าปล่อยมือเบรคจนกระทั่งปิดวาล์วไล่ลม

2. ปล่อยมือเบรคช้า ๆ และค่อยจนกระทั่งมือเบรคเลื่อนออกจนสุด

ทำขั้น 1 และ 2 จนกระทั่งมีฟองอากาศปรากฏในน้ำมันที่ปลายสายยาง
ชั้นวาล์วไล่ลม

แรงบิด 6 N-m (0.6 kg-m, 4.3 ft-lb)

- ปิดวาล์วไล่ลม และดูว่ายังมีน้ำมันเบรคอยู่ในอ่าง
- ประกอบไดอะแฟรม พลาสติกปิดไดอะแฟรม และฝาครอบ

★ กำเดือ

- จานดีสเบรคสกปรกหรือผ้าเบรคสิ้น กระจกทรายขัดผ้าเบรคและทำความสะอาดจานดีสเบรคด้วยน้ำมันเบรคที่มีคุณภาพสูง

ผ้าเบรค/จานเบรค

- การเปลี่ยนผ้าเบรคหน้า

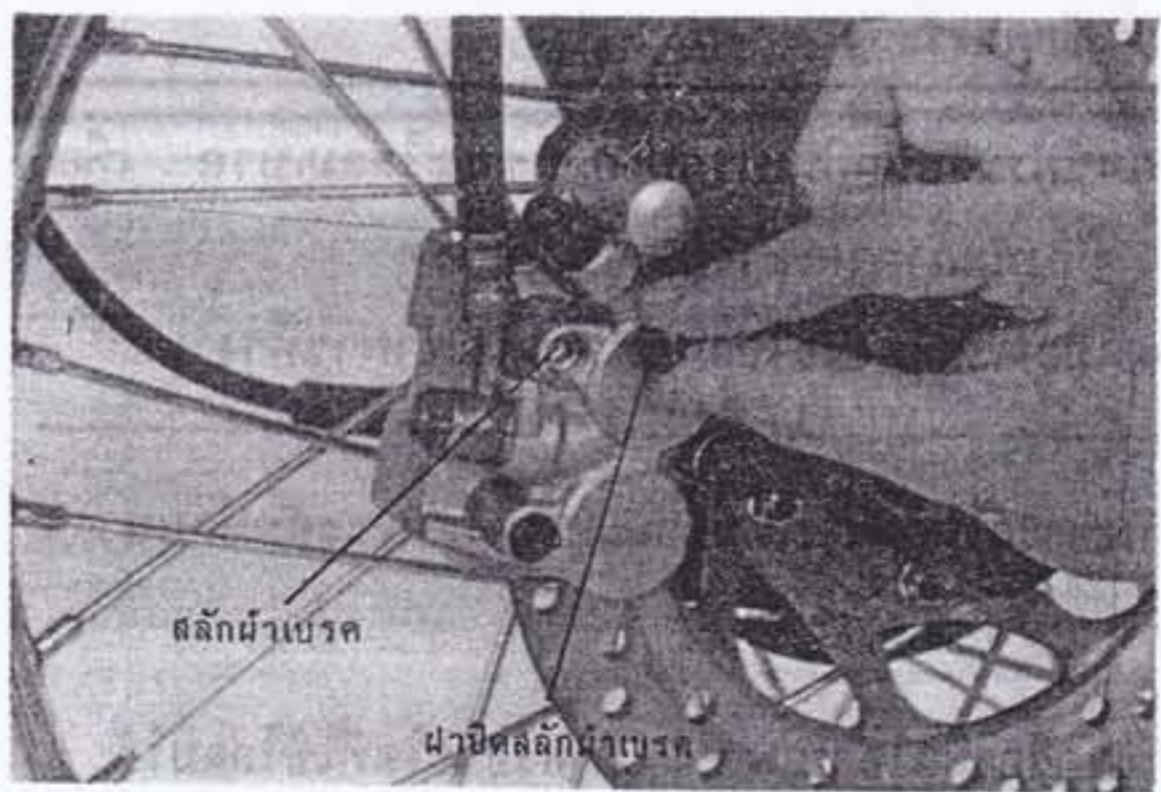
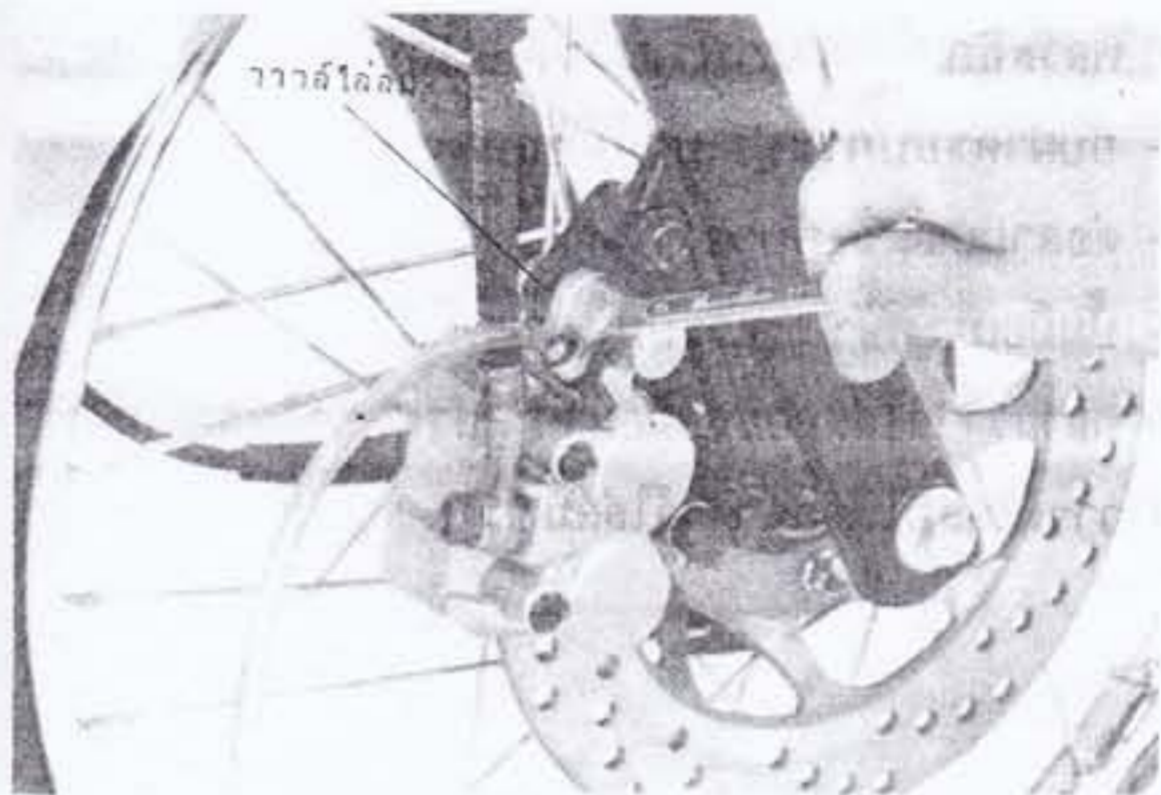
★ ข้อควรจำ

- เปลี่ยนผ้าเบรคทั้งคู่เสมอเพื่อความแน่นอนในการบีบเบรค

- ถอดปลั๊กปิดสลักยึดผ้าเบรคและคลายสลักยึดผ้าเบรค

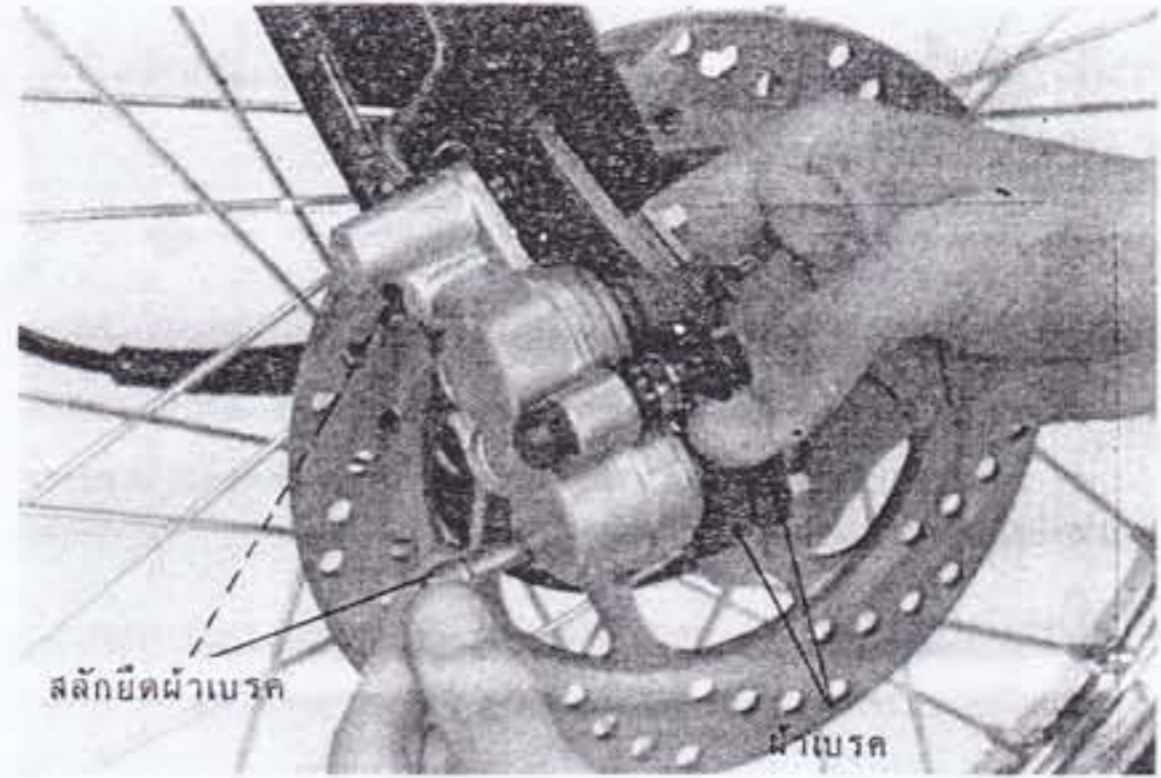
- ถอดโบลียึดหูเรอเบรค แล้วถอดเรอเบรคและหุยึด

- ถ่างผ้าเบรคอันเก่าเข้ากับลูกสูบเบรค และใช้ไขควงดันผ้าเบรคให้ลูกสูบเบรคเลื่อนเข้าไปข้างใน

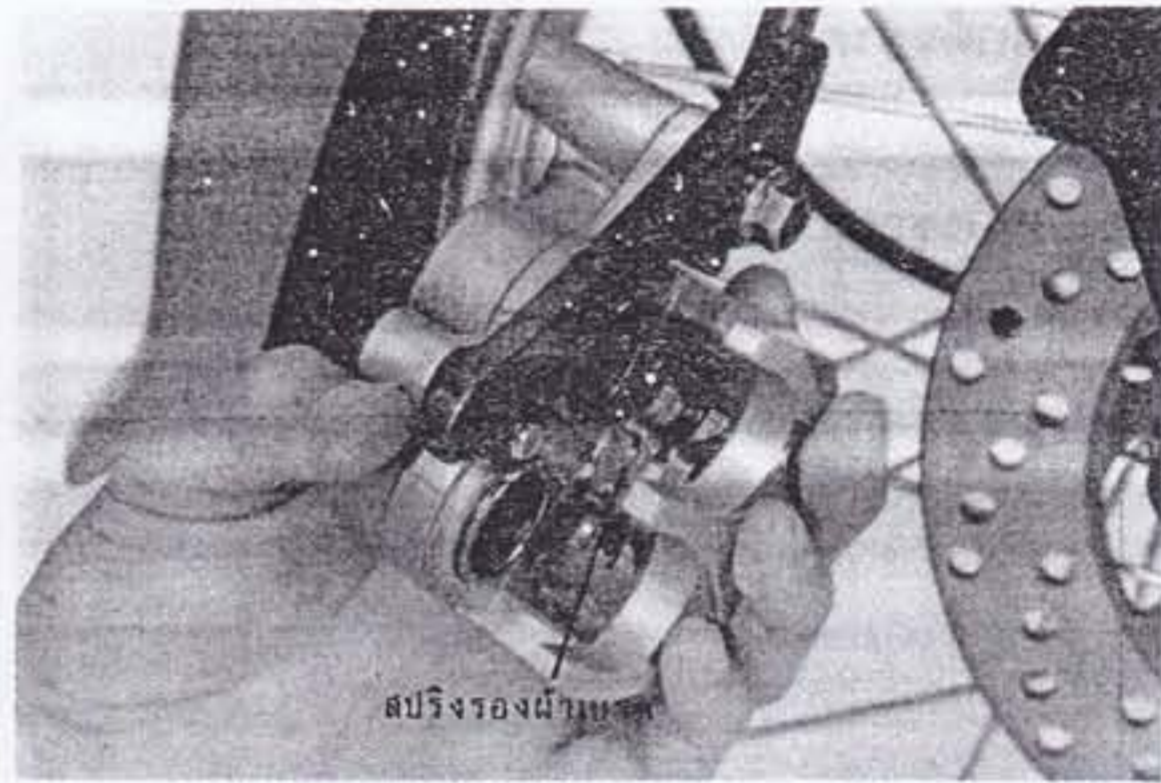




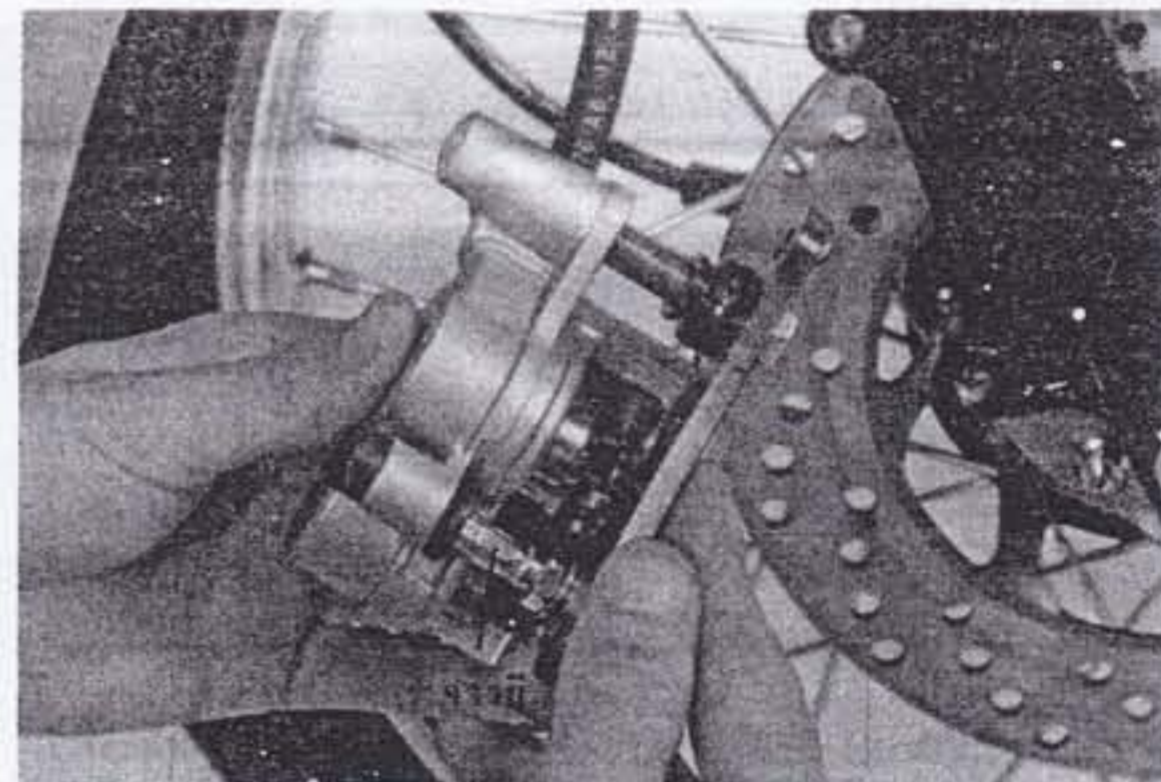
- ดึงสลักยึดผ้าเบรคออกจากลูกสูบเบรค
- ถอดผ้าเบรค



- ตำแหน่งของสปริงผ้าเบรคอยู่ในเรือนเบรคดังรูป



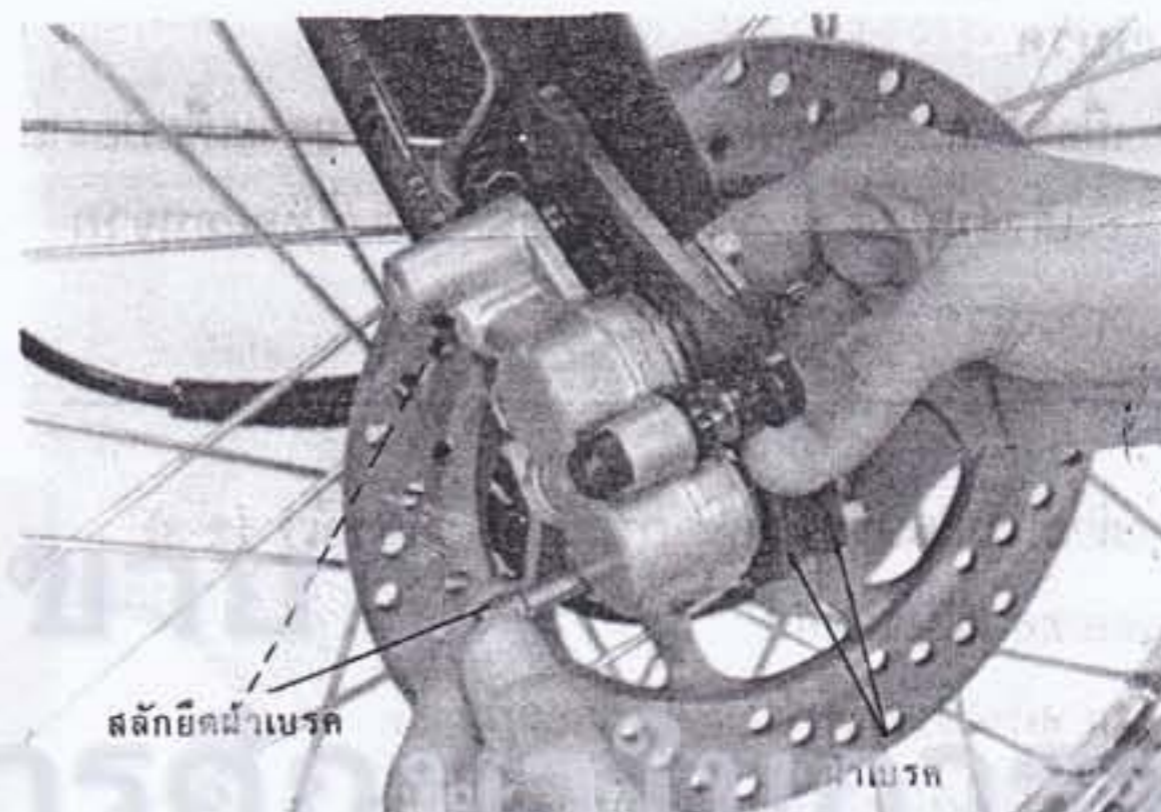
- ถัดถอดหุ้ยัดเรือนเบรค และทาจารบีที่หุ้ยัดเรือนเบรค



- ใส่ผ้าเบรคอันใหม่เข้ากับเรือนเบรค

★ ข้อควรระวัง

- เปลี่ยนผ้าเบรคทั้งคู่เสมอเพื่อความแน่นอนในการเบรค
- ใส่สลักยึดผ้าเบรคอันแรกแล้ว ให้กดผ้าเบรคไปดันสปริง แล้วใส่สลักตัวที่ 2





- ประกอบเรือนเบรค และทำงานแน่ใจว่าผ้าเบรคไม่เสียแล้ว

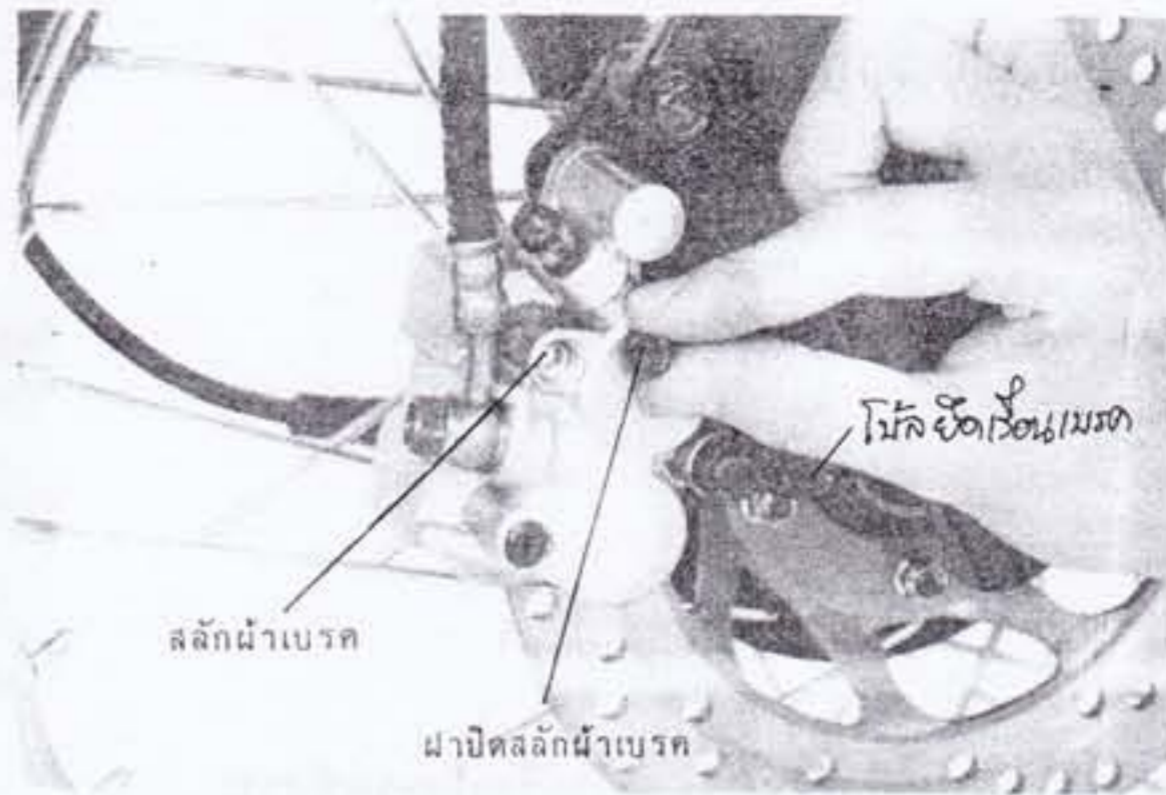
ขันหุ้ยัดลูกสูบเบรค

- ขันสลักยึดผ้าเบรค

แรงบิด 18 N-m (1.8 kg-m, 13 ft-lb)

- ขันฝาปิดสลักยึดผ้าเบรค

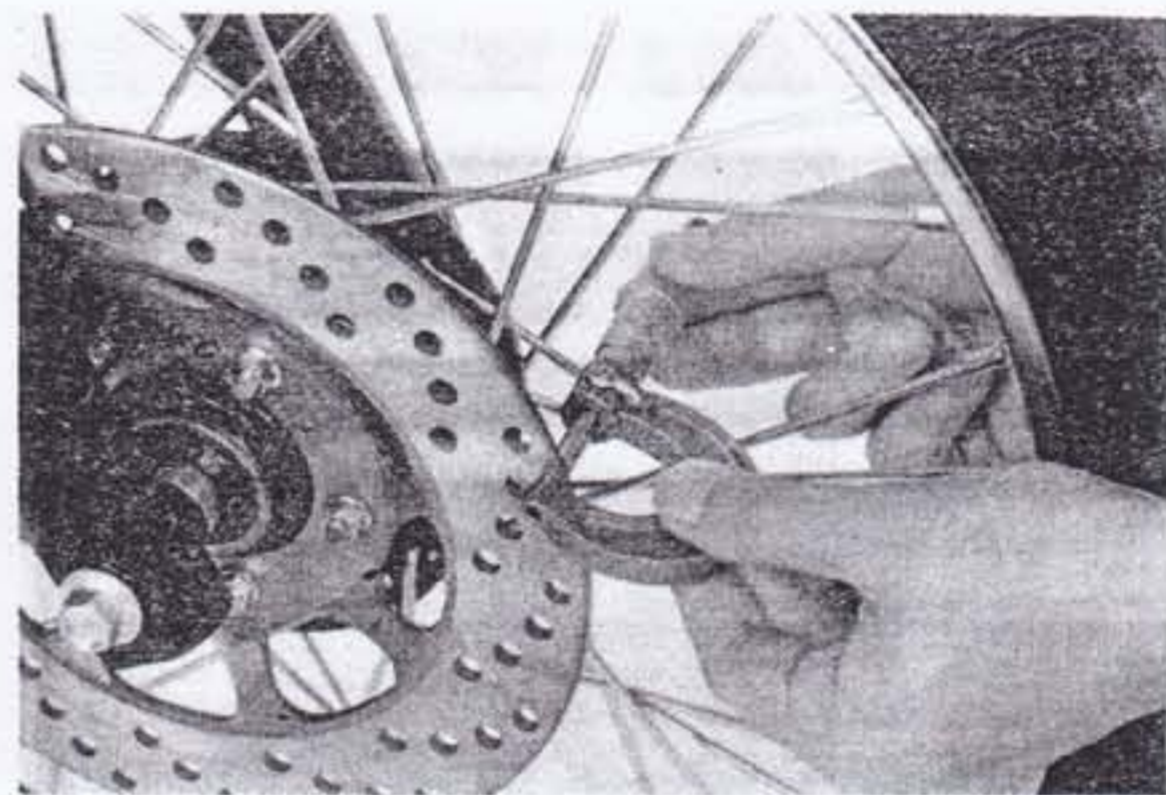
แรงบิด 2 N-m (0.2 kg-m, 1.4 ft-lb)



ความหนาผ้าเบรค

- วัดความหนาของผ้าเบรค

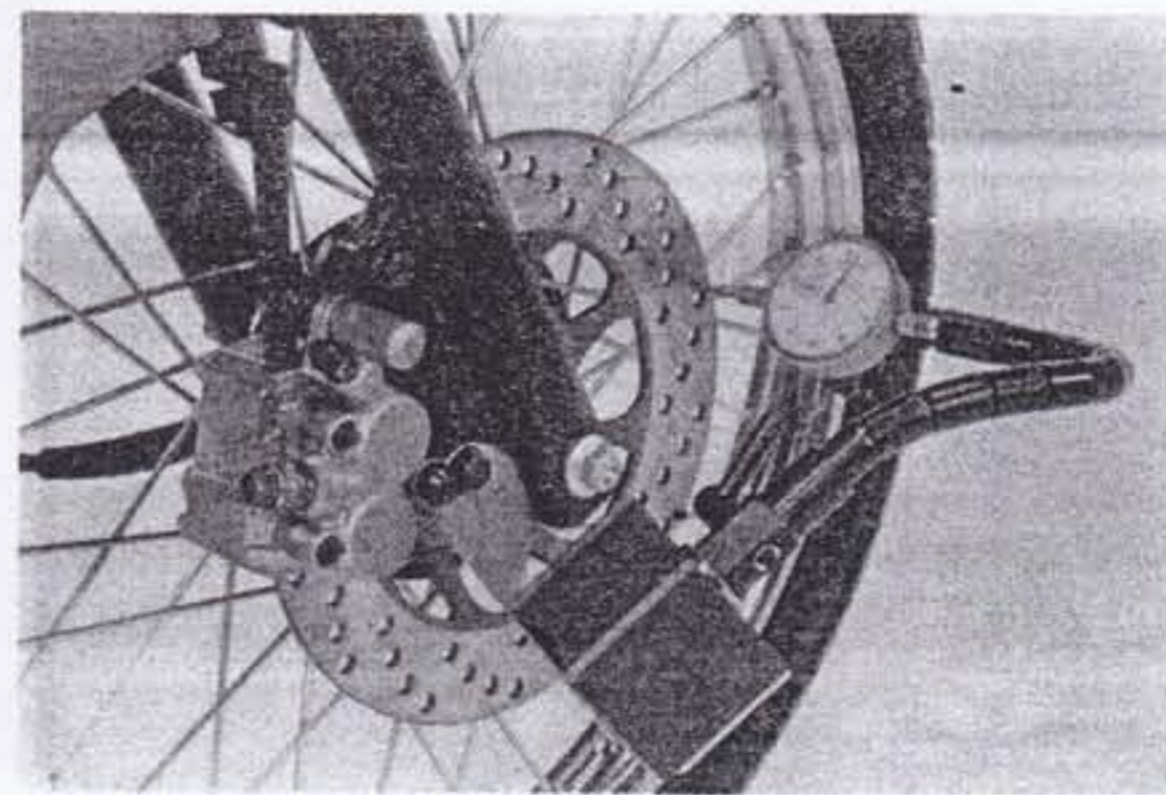
ค่าจำกัดการซ่อม 3.0 มม (0.12 นิ้ว)



จานดิสเบรคโค้ง

- วัดความโค้งของผิวหน้าจานดิสเบรค

ค่าจำกัดการซ่อม 0.3 มม (0.01 นิ้ว)



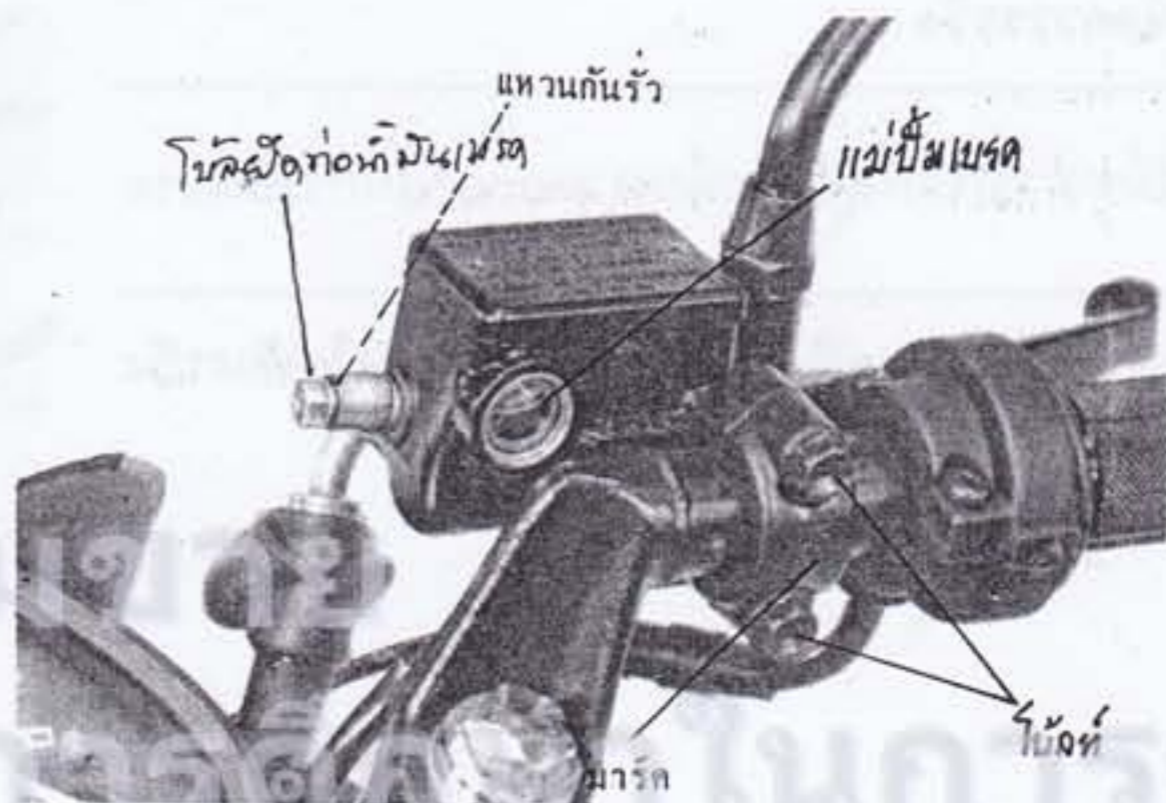
แม่ปั้มเบรคหน้า

การถอด

★ คำเตือน

- อย่าทำน้ำมันเบรคหกลงบนสี พลาสติกหรือชิ้นส่วนที่เป็นยาง ให้ใช้ผ้าคลุมชิ้นส่วนเมื่อต้องการบริการระบบเบรค
- เมื่อถอดสายเบรค ใช้พลาสติกคลุมที่ปลายสายเพื่อป้องกันสิ่งสกปรก และป้องกันน้ำมันเบรคไหลออกจากสายเบรค

- ถ่ายน้ำมันเบรคออกจากระบบเบรค (หน้า 12-3)
- ถอดสายเบรคออก
- ถอดสายไฟสวิตช์เบรคหน้าออก
- ถอดโบลียัดแม่ปั้มเบรคออกและแม่ปั้มเบรค





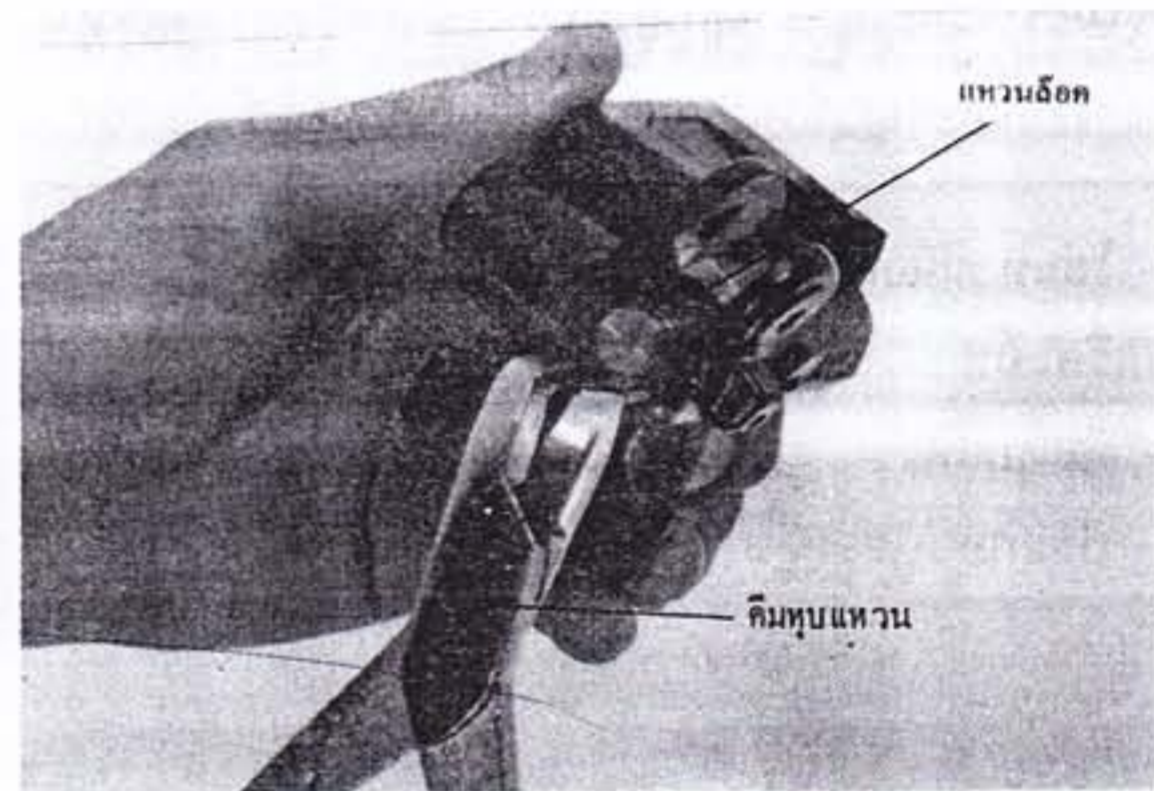
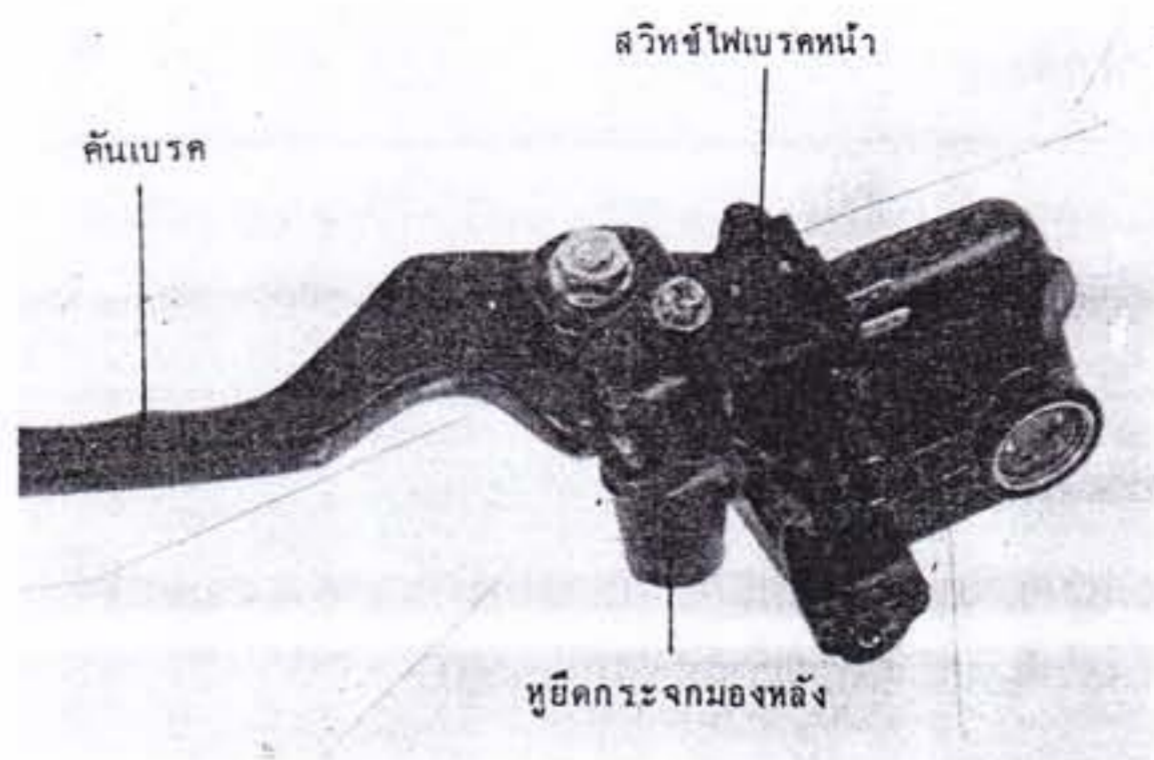
- ถอดนอตยึดมือเบรค ไบ์ท์และมือเบรค
- ถอดสวิทช์ไฟเบรคหน้า
- ถอดบูชลูกสูบออก

แยกชิ้นส่วน

- ถอดแหวนล๊อคออกจากเรือนแม่ปั้มเบรค

เครื่องมือ

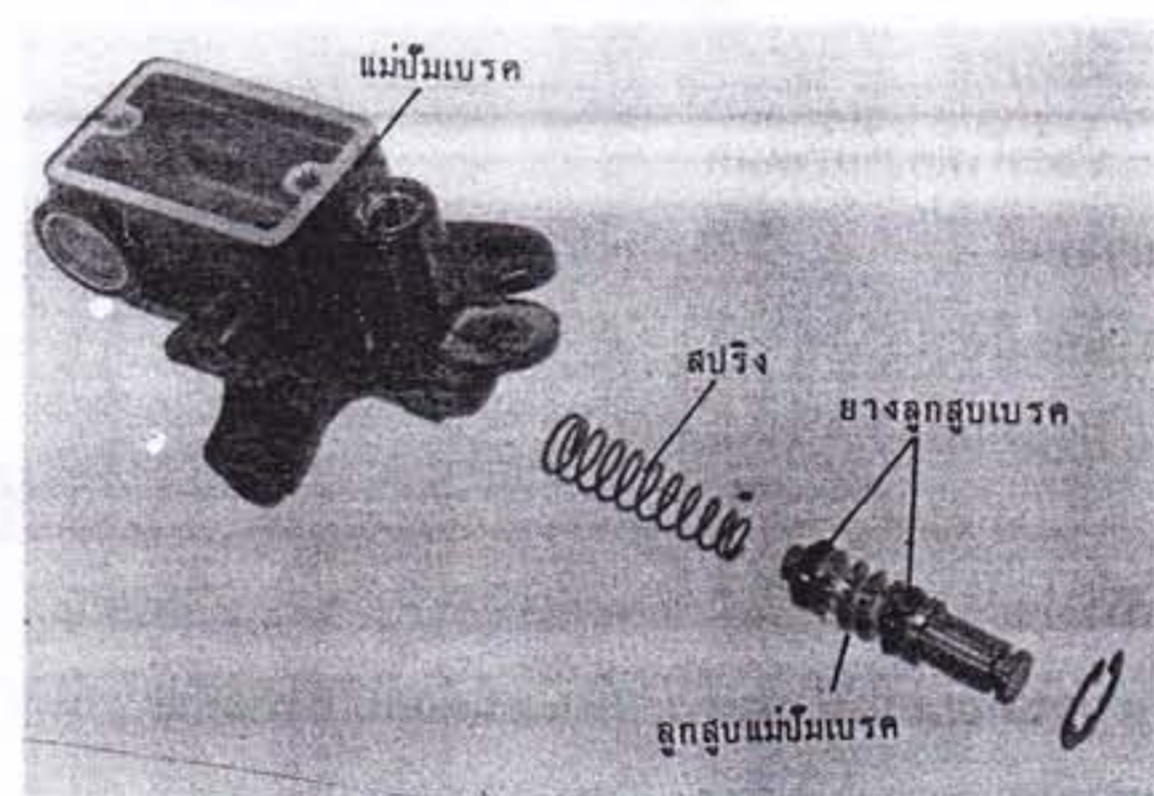
คีมหุบแหวน 07914-3230001



- ถอดยางลูกสูบและลูกสูบออกจากสปริง
- ทำความสะอาดข้างในแม่ปั้มเบรคและลูกสูบแม่ปั้มด้วยน้ำมันเบรค

*** ข้อควรระวัง**

- ทำความสะอาดแยกชิ้นส่วนด้วยน้ำมันเบรคและทำจนแน่ใจแล้วใช้ลมเป่า



การตรวจสอบ

- เช็คแม่ปั้มเบรคมีรอยตลอด รอยขีดขูด หรือรอยแห้ว
- วัดความโตภายในของแม่ปั้มเบรค

ค่าจำกัดการซ่อม 12.755 มม (0.5022 นิ้ว)

- วัดความโตภายนอกของแม่ปั้มเบรคจากตำแหน่งที่แสดง

ค่าจำกัดการซ่อม 12.640 มม (0.4976 นิ้ว)

- เช็คลูกยางที่ 1 และ 2 ว่าเสียหรือไม่ก่อนจะประกอบเข้าไป



เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษานำในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



★ คำเตือน

- เก็บลูกสูบแม่ปั๊มเบรก ลูกยาง สปริงทั้งชุด อย่าเปลี่ยนอะไหล่ชิ้นหนึ่งชิ้นใด

ประกอบแม่ปั๊มเบรก

- ประกอบสปริง ลูกสูบกับลูกยางตัวที่ 1 และ 2 กับสปริง โดยให้ปลายด้านเรียบเข้ากับลูกสูบ

★ คำเตือน

- เมื่อประกอบลูกยางลูกสูบเบรก อย่าให้ลูกยางลูกสูบเบรคปลิ้นออกมาข้างนอก และใส่แหวนล็อกให้เข้ากับร่อง

- ใส่แหวนล็อกเข้ากับเรือนแม่ปั๊มเบรก

เครื่องมือ

- คีมหุบแหวน 07914-3230001
- ประกอบบูชลูกสูบ

- ทาจารบีที่สลักยึดมือเบรกและน็อตมือเบรกและประกอบมือเบรก

- ชันให้ได้ค่าที่กำหนด

แรงบิด

- น็อตยึด 10 N-m (1.0 kg-m, 7 ft-lb)
- ประกอบสวิทช์ไฟเบรกหน้า

การประกอบ

- ประกอบแม่ปั๊มเบรกเข้ากับแฮนด์และใช้โบลียึด

แรงบิด 12 N-m (1.2 kg-m, 9 ft-lb)

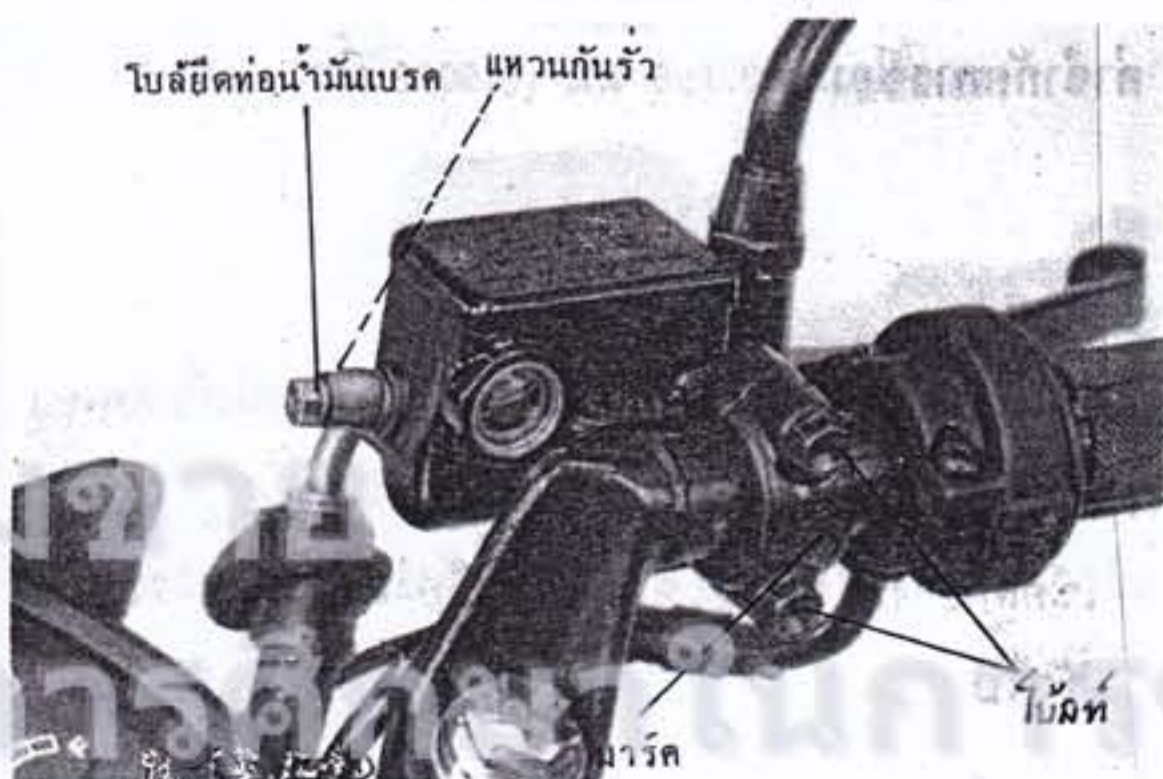
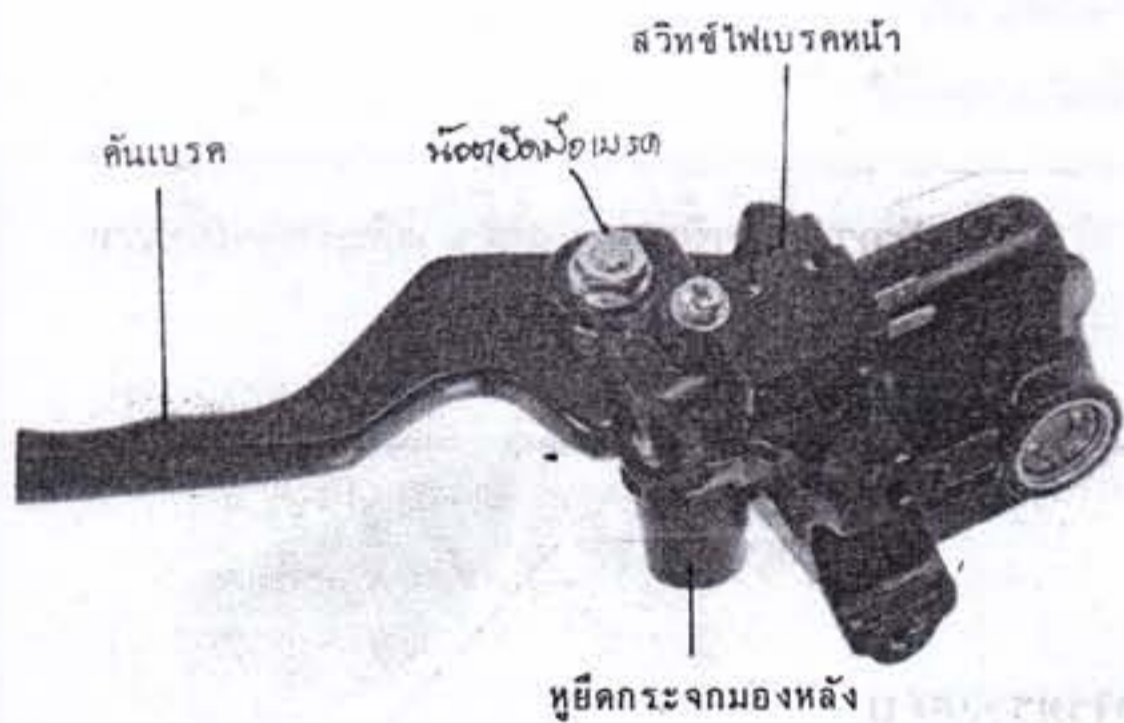
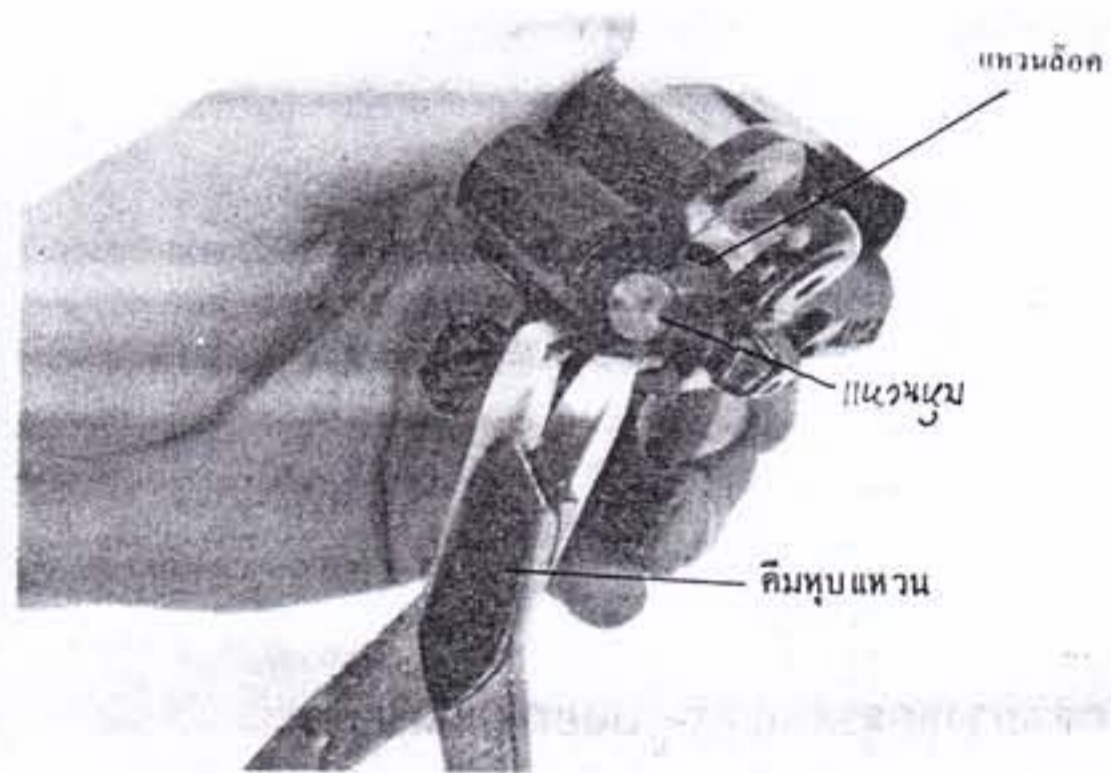
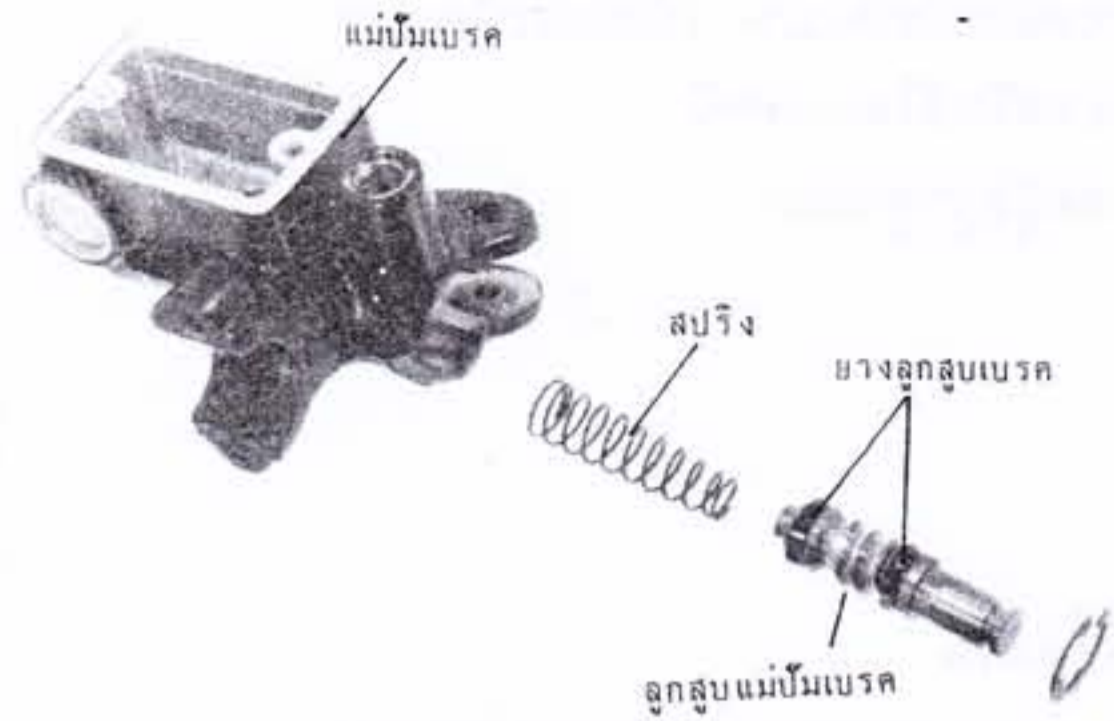
★ ข้อควรระวัง

- ประกอบปะกับยึดแม่ปั๊มให้เครื่องหมาย "UP" อยู่ด้านบน
- ให้อยู่ปะกับตรงจุดเครื่องหมายที่แฮนด์
- ชันโบลีอันแรกตัวบนก่อนแล้วค่อยขันตัวล่าง

- ประกอบสายเบรกและโบลี และแหวนกันรั่ว

แรงบิด 30 N-m (3.0 kg-m, 22 ft-lb)

- ต่อสายไฟสวิทช์ไฟเบรกหน้า
- ระดับน้ำมันเบรกให้ถึงขีดบนและไล่ลม (หน้า 12-3)



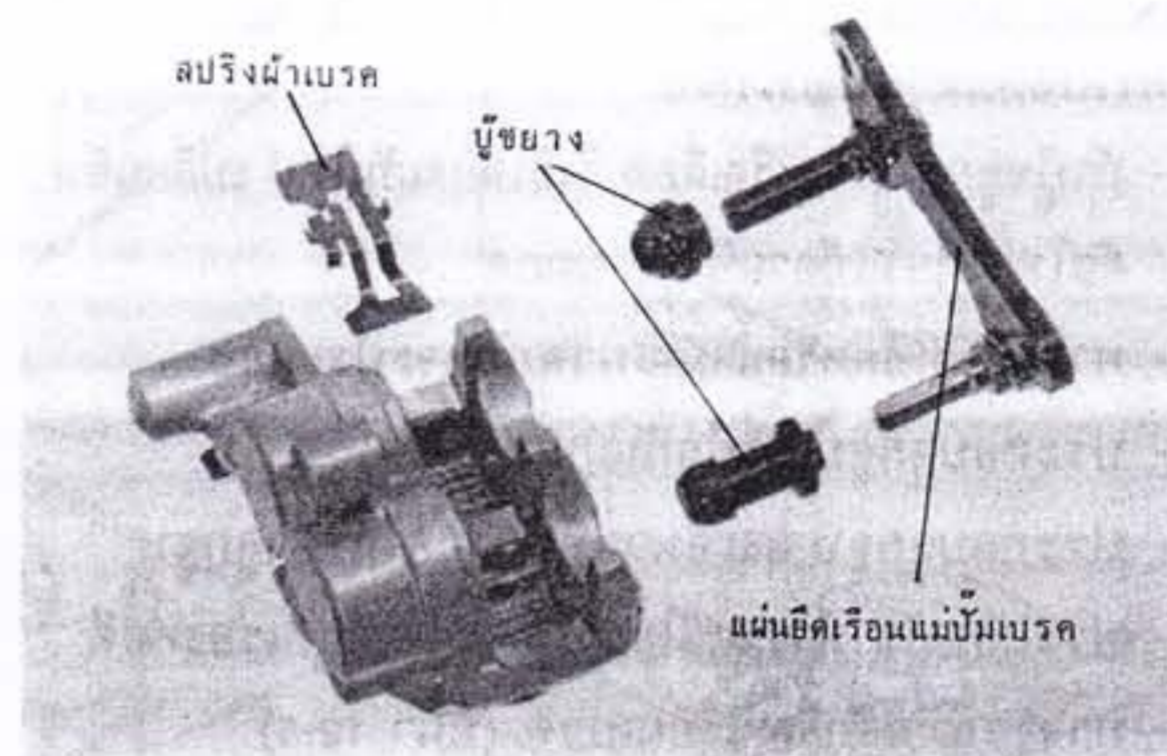
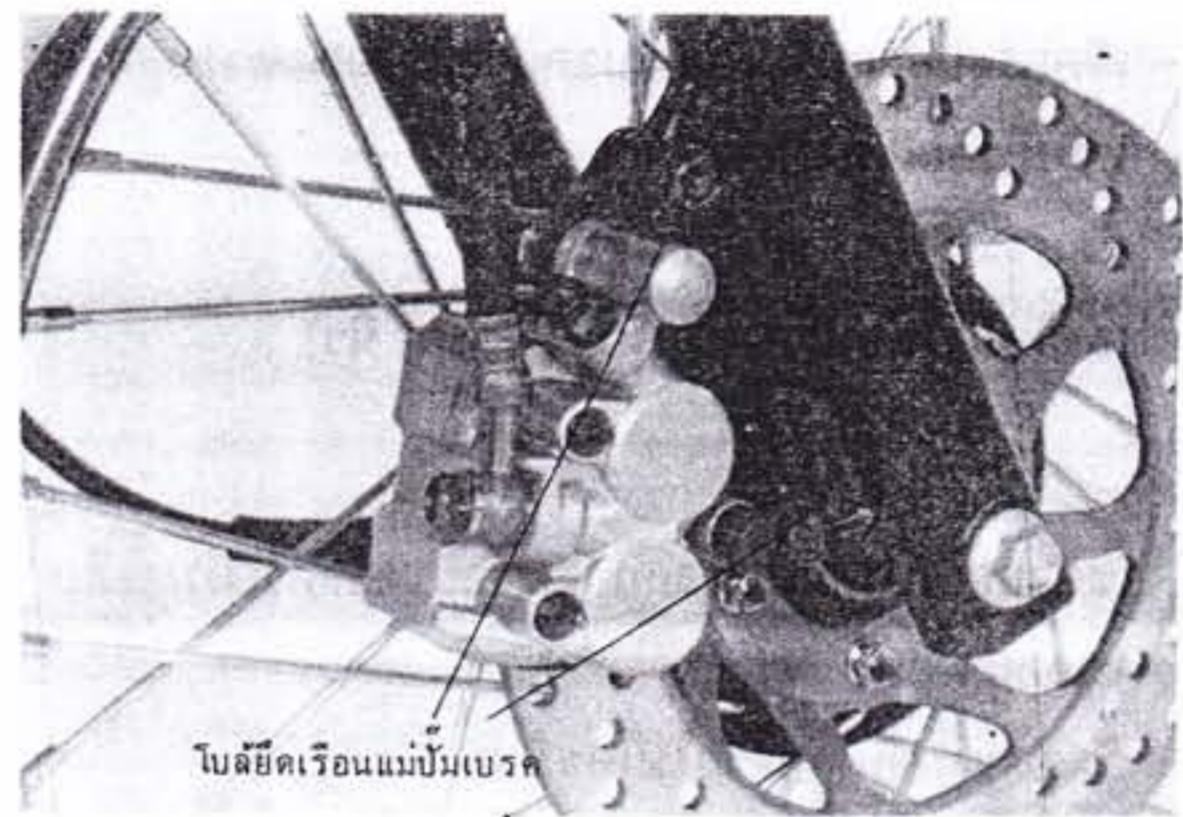


เรือนลูกสูบเบรค

- ถอดประกอบ
- ทำความสะอาดลูกสูบเบรคด้านล่างและถอดสายเบรคออกจากเรือนเบรค

★ คำเตือน

- อย่านำน้ำมันเบรคหกลงบนสี
- ถอดโบลท์ยึดหูเรือนลูกสูบเบรคจากด้านหน้าลูกสูบเบรค
- ถอดลูกสูบเบรค
- ถอดชิ้นส่วนต่อไปนี้
 - - สลักผ้าเบรคและผ้าเบรค (หน้า 12-4)
 - - หูยึดลูกสูบเบรค
 - - สปริงเบรค
 - - บูชหุยึด



แยกชิ้นส่วน

- เรือนลูกสูบเบรคกับลูกสูบคว่ำลงด้านล่าง และใช้ลมเป่าที่ทางเข้าของน้ำมันเบรค

★ คำเตือน

- อย่านำแรงลมที่สูงเป่าออกหรือทำเป็นรูปปิดทางเข้าของน้ำมันเบรค

★ ข้อควรระวัง

- ให้ใช้ผ้ารองที่ลูกสูบเพื่อป้องกันลูกสูบกระเด็นออกมา
- ตรวจสอบรอยถลอกและรอยขีดข่วนที่ลูกสูบและกระบอกสูบ หรือมีการเสียหายที่อื่น และเปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น
- ดันซีลลูกสูบและซีลกันฝุ่นเข้า

★ คำเตือน

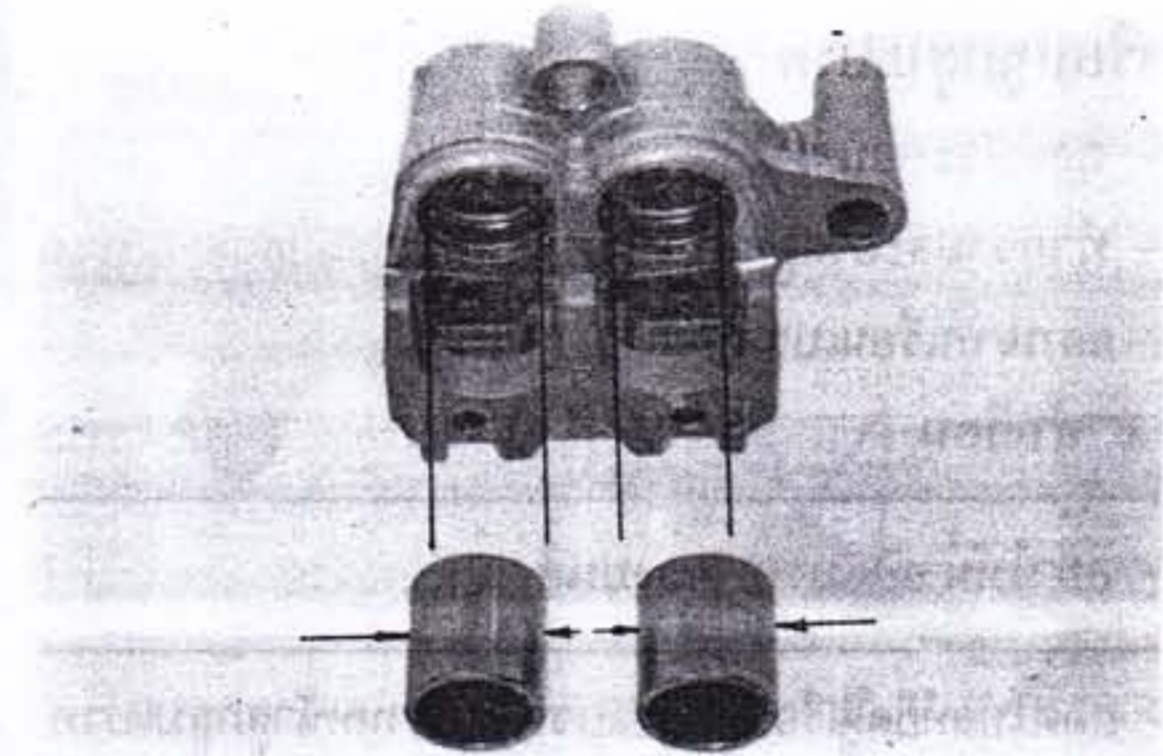
- ระวังอย่าทำผิวหน้าของลูกสูบเสียหายเมื่อเปลี่ยนซีล
- ทำความสะอาดร่องของซีลลูกสูบเบรคด้วยน้ำมันเบรค





- เช็คกระบอกสูบของเรือนเบรคมีรอยถลอกและรอยขีดข่วนหรือมีรอยเสียหายจากอย่างอื่น
- วัดกระบอกสูบของเรือนสูบ
ค่าจำกัดการซ่อม 25.450 มม (1.0020 นิ้ว)

- เช็คลูกสูบเบรคมีรอยถลอก และรอยขีดข่วนหรือมีรอยเสียหายจากอย่างอื่น
- วัดความโตลูกสูบด้วยไมโครมิเตอร์
ค่าจำกัดการซ่อม 25.300 มม (0.996 นิ้ว)



การถอดและการประกอบ

- ถ้าบูชลูกสูบแข็งหรือเสื่อม ให้เปลี่ยนอันใหม่ เปลี่ยนซีลตัวใหม่เมื่อไรก็ตามที่ไม่เคยถอด
- ทาจารบีที่ซีลหรือน้ำมันเบรคก่อนจะประกอบ
- ประกอบลูกสูบและซีลกันฝุ่น
- ประกอบลูกสูบ และฉนวนที่ปลายด้านหน้าลูกสูบ
- ประกอบบูช ทำจนแน่ใจว่ามันจะต้องอยู่ในร่องพอดี
- ทาจารบีที่สลักยึดหูเรือนเบรค (หน้า 12-5)
- ประกอบแผ่นสปริงและเรือนลูกสูบ (หน้า 12-5)
- ประกอบผ้าเบรคและสลักผ้าเบรค (หน้า 12-6)
- ประกอบเรือนเบรค และแน่ใจว่าผ้าเบรคไม่เสีย แล้วขันโบลยึดหูเรือนเบรค



แรงบิด 27 N-m (2.7 kg-m 20 ft-lb)

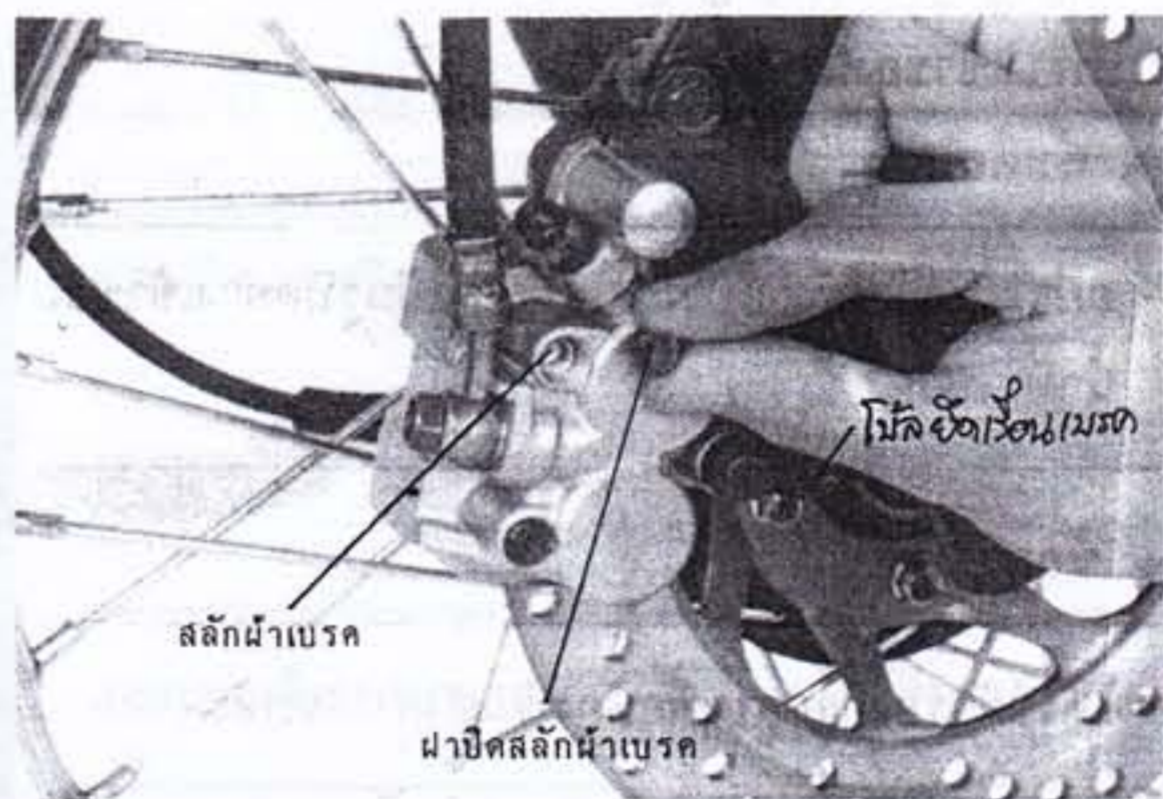
- ขันสลักยึดผ้าเบรค

แรงบิด 18 N-m (1.8 kg-m, 13 ft-lb)

- ขันฝาปิดสลักยึดผ้าเบรค

แรงบิด 2 N-m (0.2 kg-m, 1.4 ft-lb)

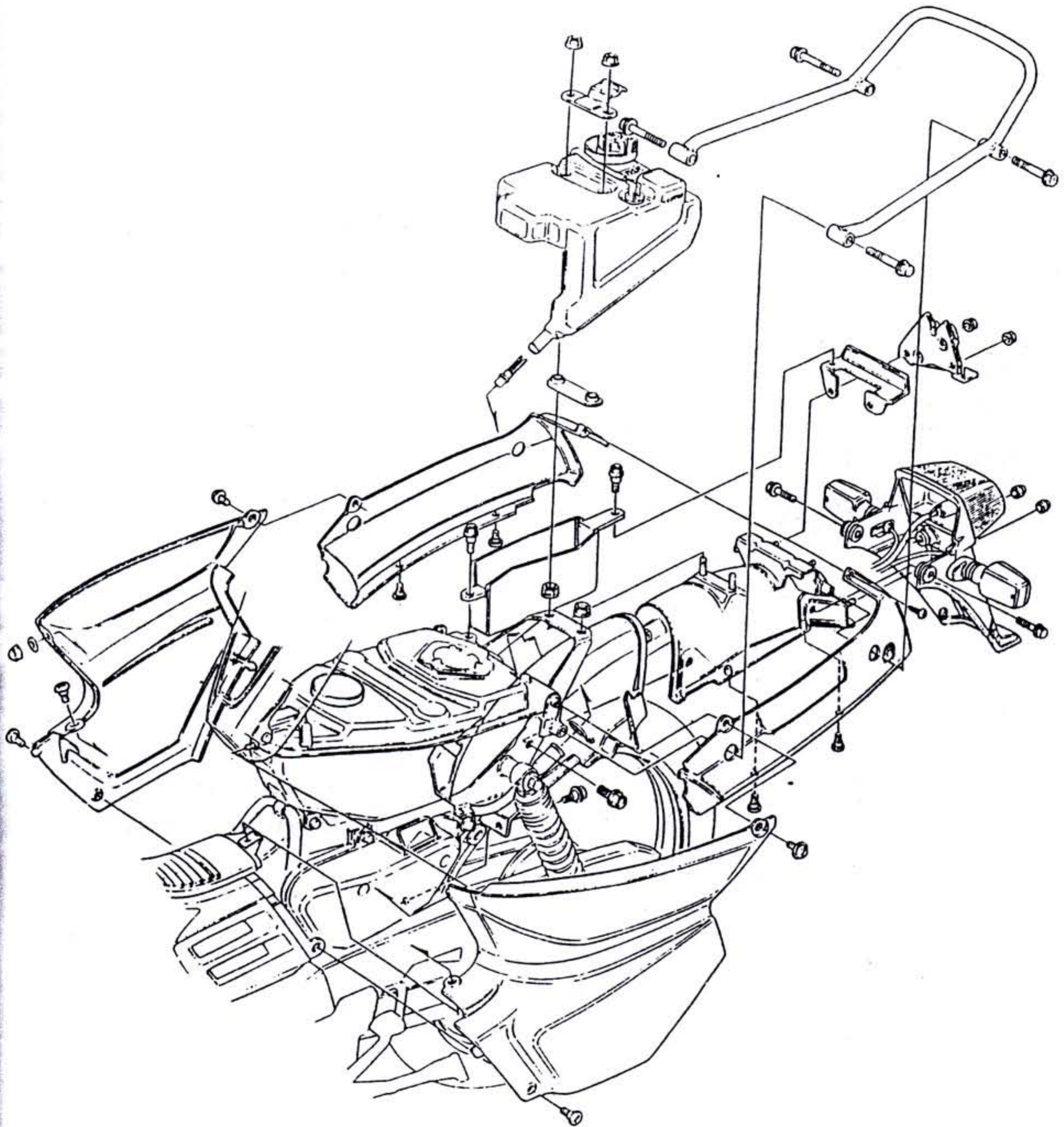
- ประกอบแม่ปั้มเบรคและไล่ลมที่ระบบเบรค (หน้า 12-3)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษในการซ่อม

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	13-1	บังโคลนท้าย	13-2
ครอบบังโคลนท้าย	13-2	โครงตัวถังส่วนท้าย	13-2

รายละเอียดการบริการ

ทั่ว ๆ ไป

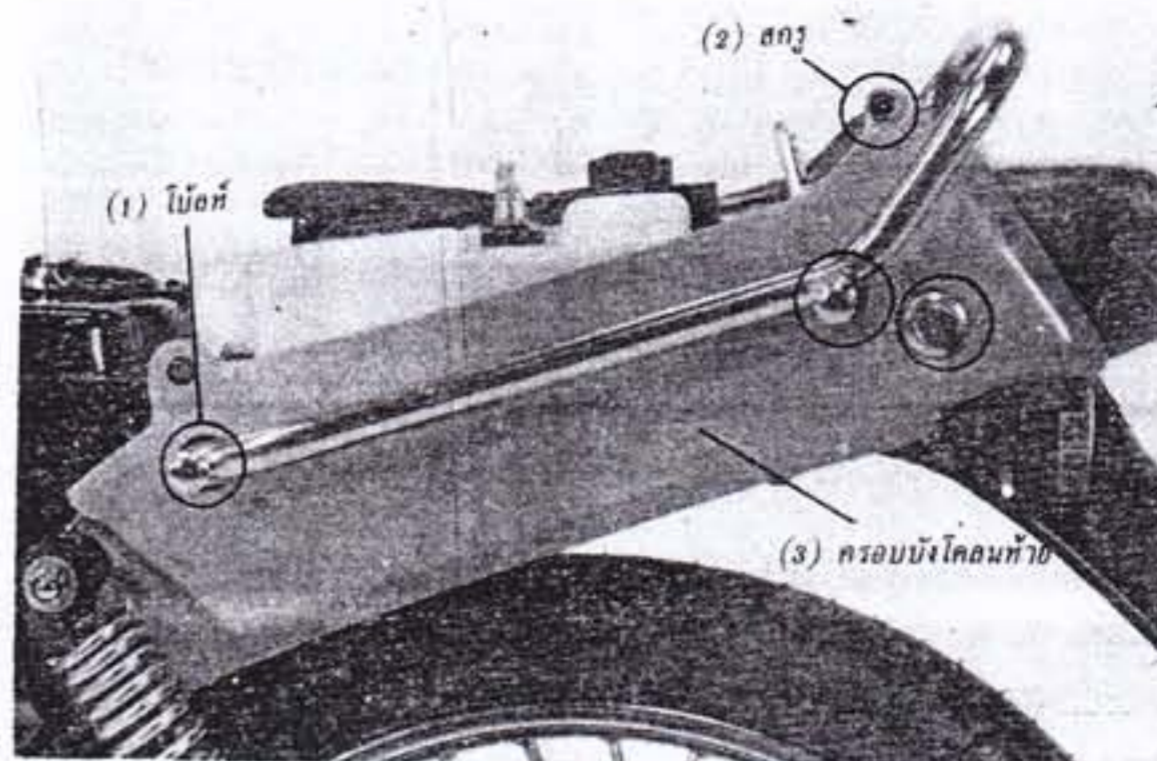
- ในบทนี้ จะอธิบายรายละเอียดต่าง ๆ ของการถอดและการประกอบของชุดบังโคลนท้าย อันประกอบด้วยครอบบังโคลนท้าย, บังโคลนท้ายส่วนแรก บังโคลนท้ายส่วนที่สอง รองในบังโคลนท้าย
- เมื่อดำเนินการถอดหรือประกอบ ควรระมัดระวังเกี่ยวกับสกรู และสายไฟซึ่งอาจเผลอทำให้ชำรุดหรือฉีกขาดได้

ห้ามขาย



ครอบบังโคลนท้าย

- ถอดฝาครอบกลางรถออก (หน้า 5-2)
- ถอดโบลท์ยึดเหล็กจับท้ายเบา และยกเหล็กออก
- ถอดสกรูยึดครอบบังโคลนท้าย และเอาครอบออก
- การประกอบกลับคืนให้ย้อนกลับกับวิธีการถอดออก

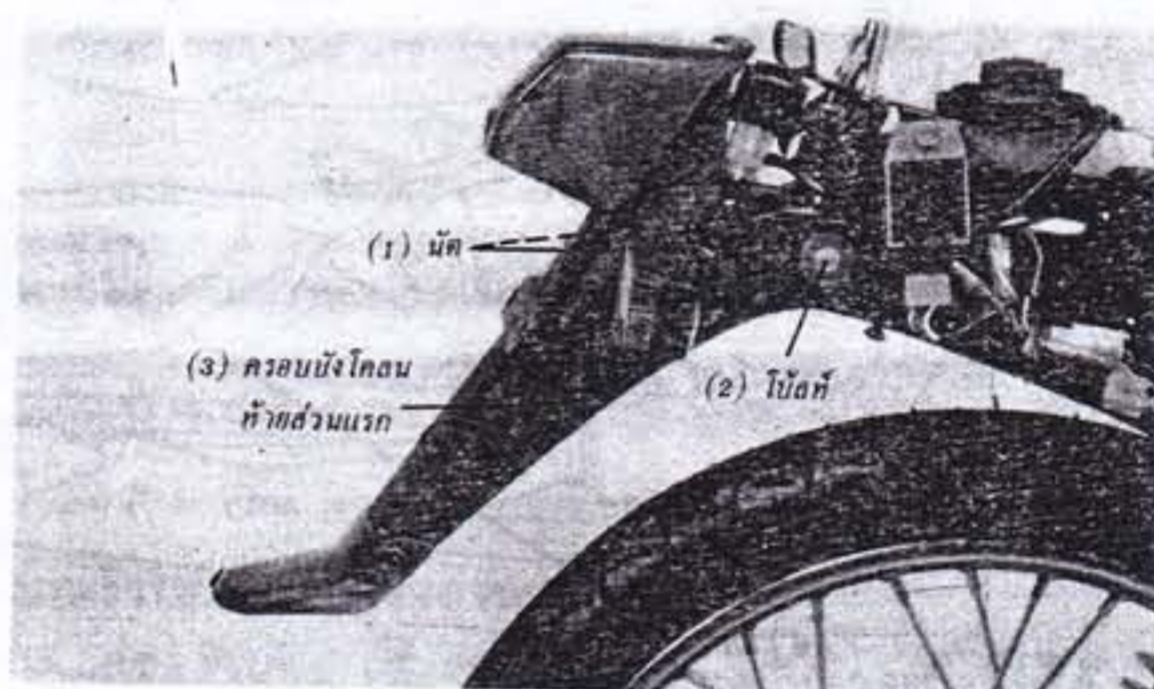


บังโคลนท้าย

บังโคลนท้ายส่วนแรก

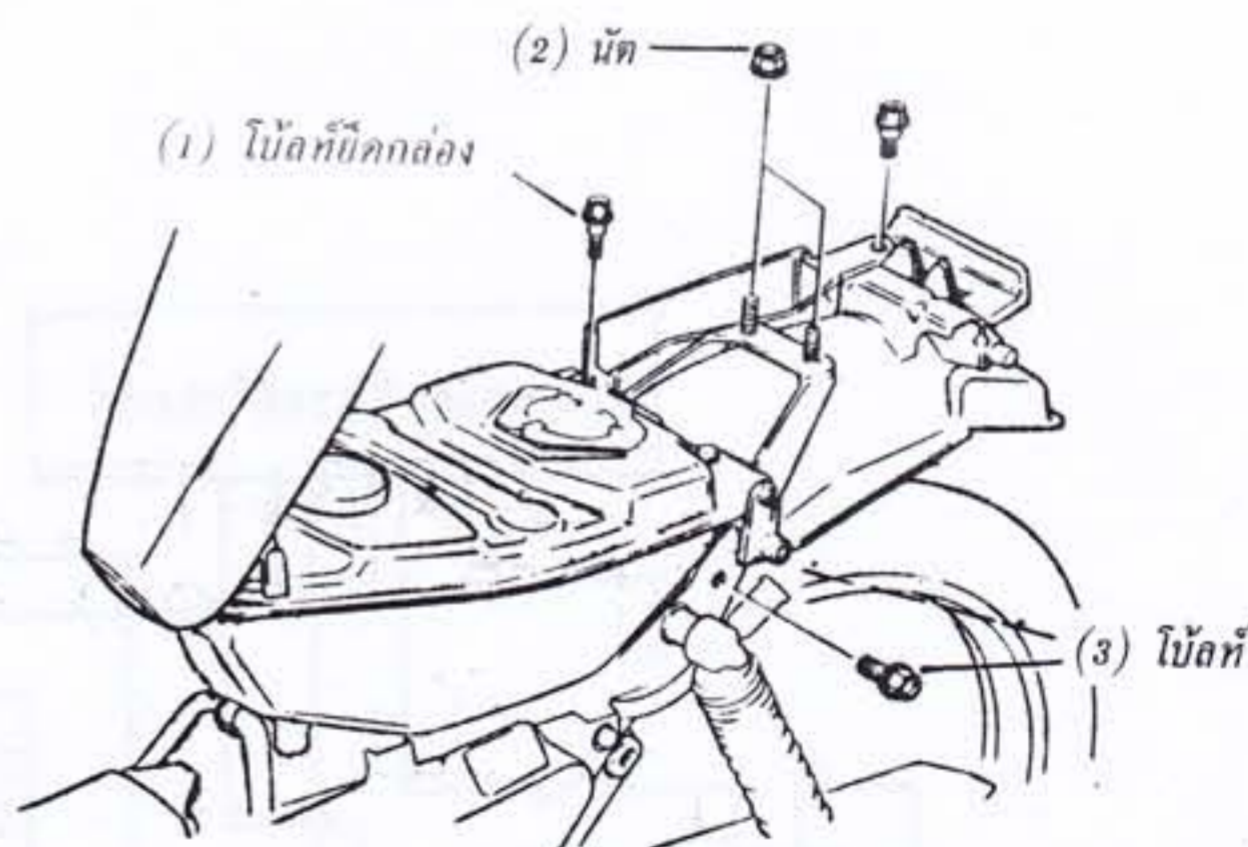
วิธีการถอดครอบบังโคลนท้าย

- ปลดขั้วต่อสายไฟของชุดไฟท้าย/ไฟเบรคออก
- ถอดโบลท์และนัตที่ยึดบังโคลนท้ายส่วนแรกออก
- ยกบังโคลนท้ายส่วนแรกออก
- การประกอบกลับคืนให้ย้อนกลับกับวิธีการถอดออก



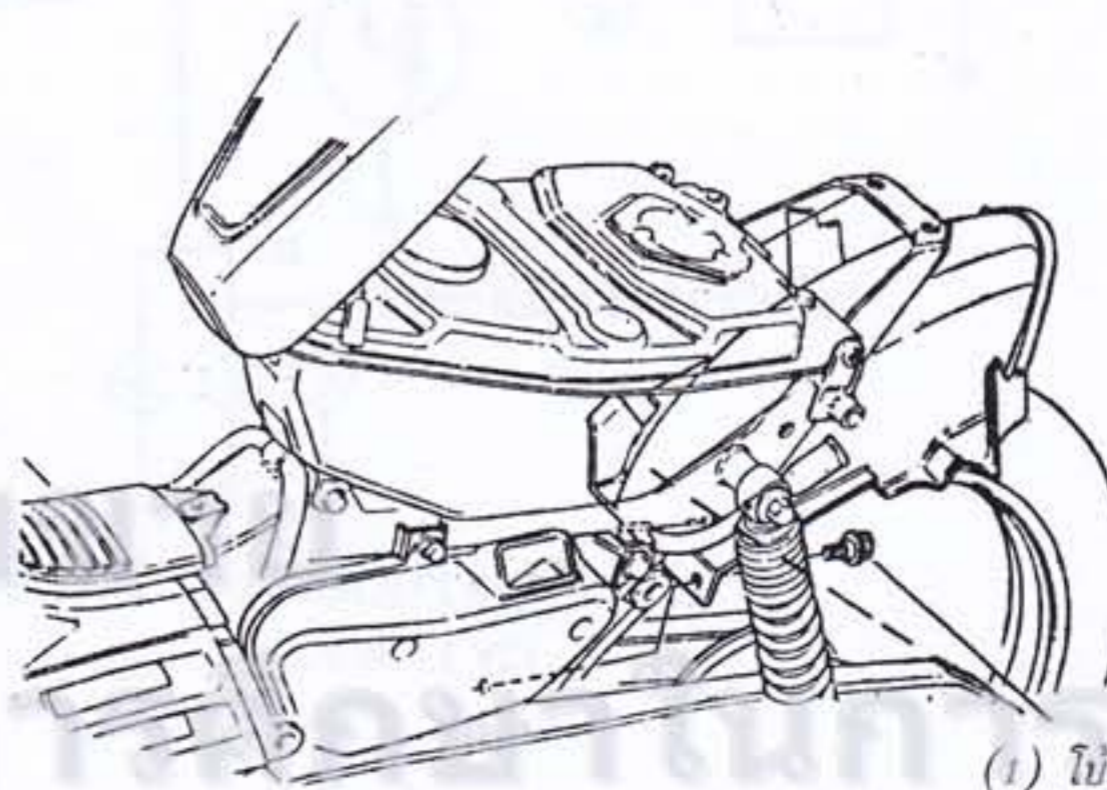
บังโคลนท้ายส่วนที่สอง

- ถอดครอบบังโคลนท้ายออก
- ถอดบังโคลนท้ายส่วนแรกออก
- ถอดถังน้ำมันเชื้อเพลิงออก (หน้า 2-7)
- ถอดนัตยึดกล่องใส่เครื่องมือ และเอากล่องเครื่องมือออก
- ถอดโบลท์และนัตยึดบังโคลนท้ายส่วนที่สองออก
- การประกอบกลับคืนให้ย้อนกลับกับวิธีการถอดออก

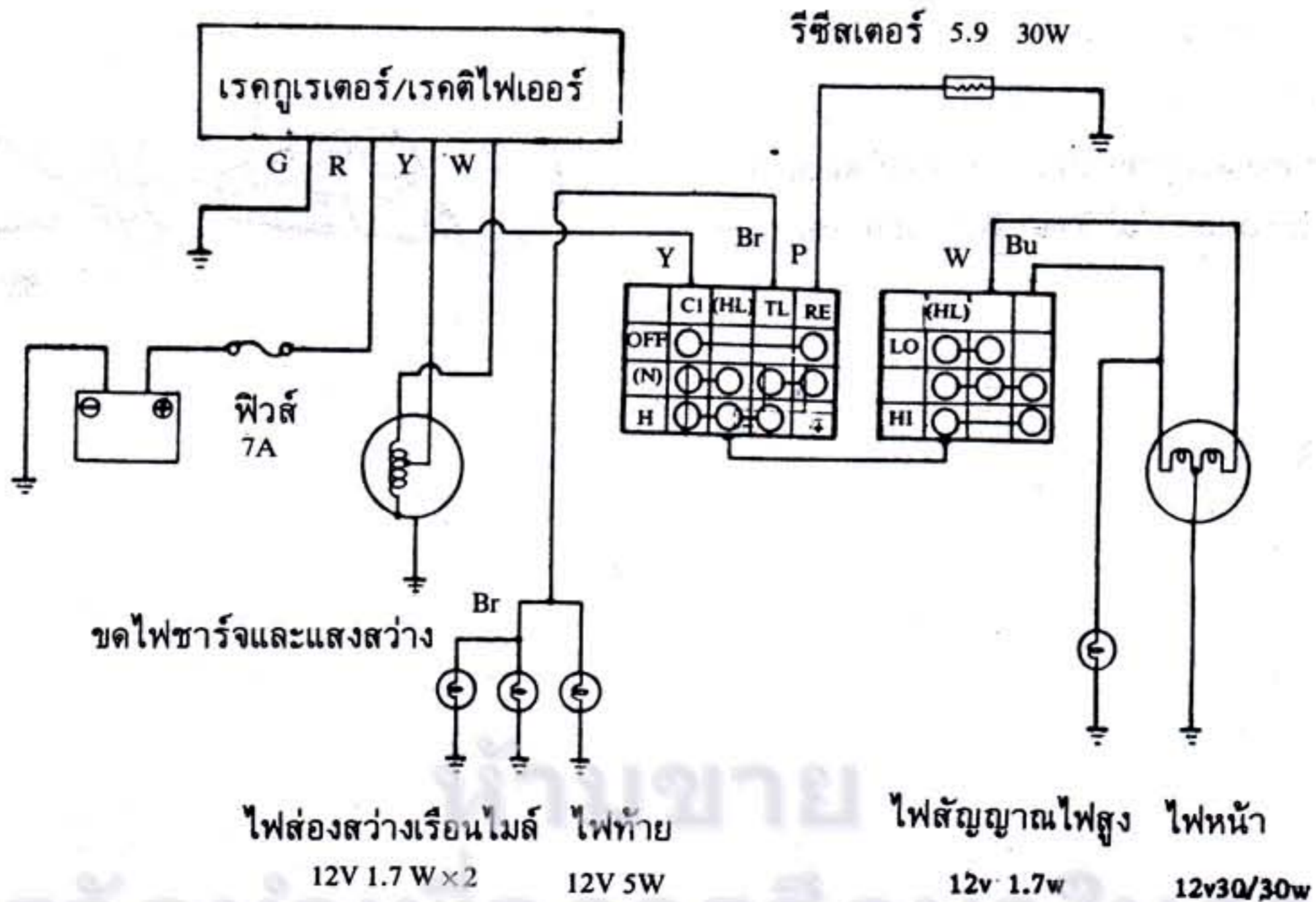
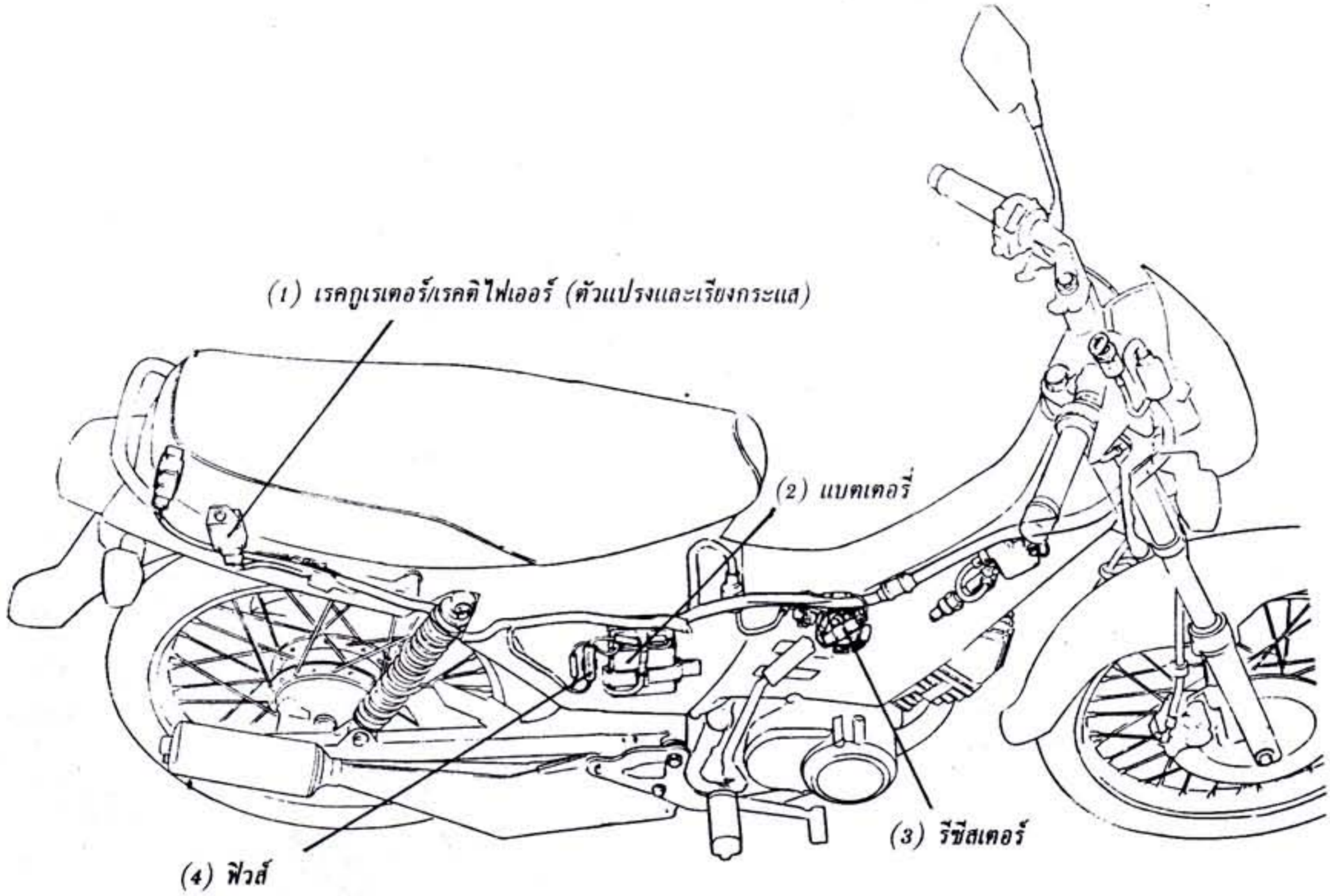


โครงตัวถังส่วนท้าย

- ถอดบังโคลนท้ายส่วนที่สอง
- ถอดถังน้ำมันเชื้อเพลิงออก (หน้า 4-3)
- ถอดโบลท์ยึดโครงตัวถังออก
- การประกอบกลับคืนให้ย้อนกลับกับวิธีการถอดออก



เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาและเผยแพร่โดยไม่หวังผลตอบแทน
 13-2

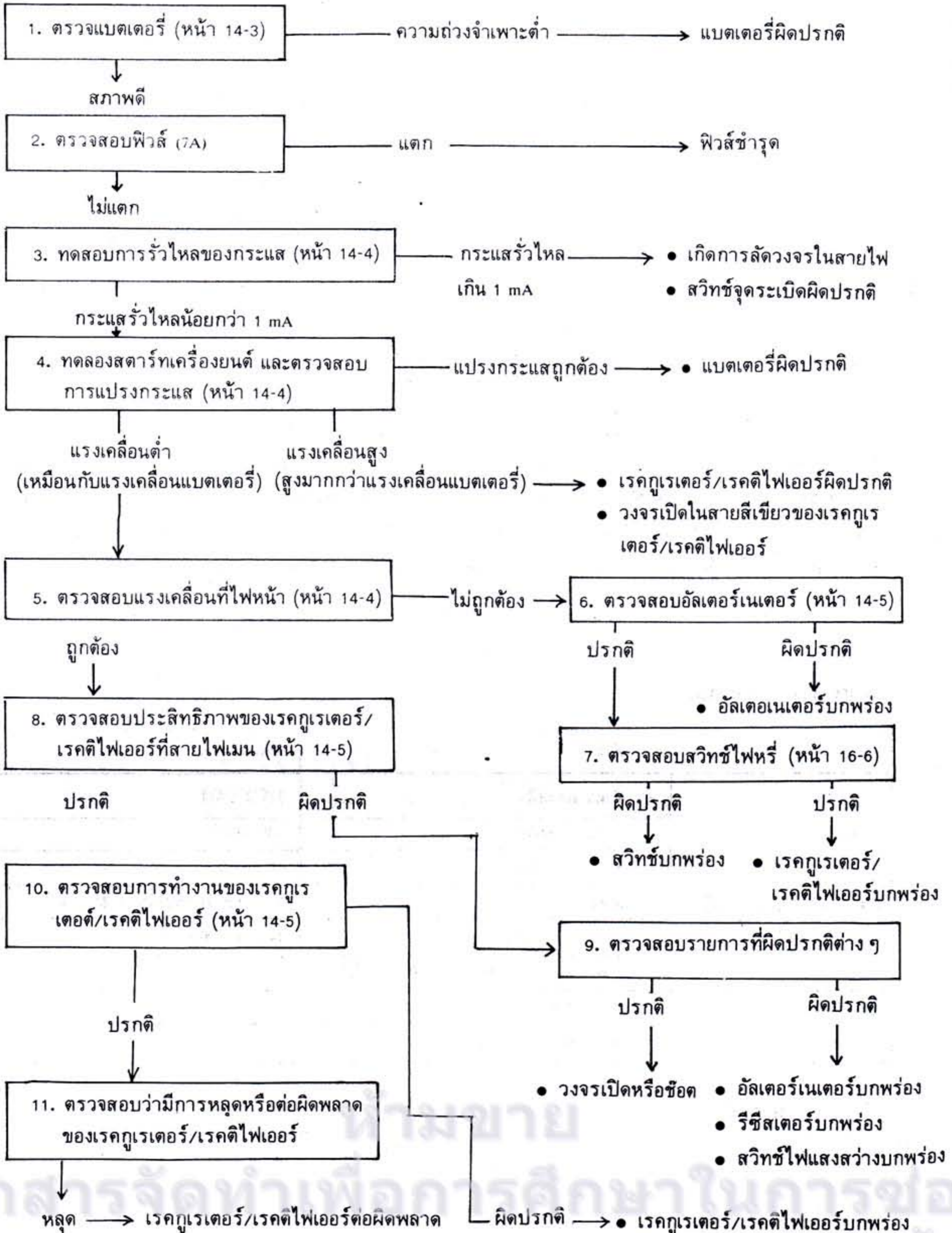


เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ปัญหาข้อขัดข้อง

แบตเตอรี่ไม่มีไฟ





แบตเตอรี่

การถอด

- ถอดฝาครอบข้างรถออก (หน้า 5-2)
- ถอดท่อหายใจของแบตเตอรี่ออกจากแบตเตอรี่
- ถอดสายลบของแบตเตอรี่ออกก่อนเป็นอันดับแรก แล้วจึงค่อยถอดสายบวก
- ถอดสายรัดแบตเตอรี่ออกแล้วยกแบตเตอรี่ออก

การตรวจสอบค่าความถ่วงจำเพาะ

ให้ทำการตรวจสอบค่าความถ่วงจำเพาะของแต่ละช่องเซลล์ด้วยไฮโดรมิเตอร์

ค่าความถ่วงจำเพาะ

ที่ 20°C/68°F

แรงเคลื่อนไฟที่	12-13 V
ชาร์จเต็ม	1.270-1.290
ชาร์จไม่เต็ม	1.260 หรือต่ำกว่า

หมายเหตุ

- ต้องชาร์จแบตเตอรี่ใหม่ ถ้าค่าความถ่วงจำเพาะที่วัดได้ต่ำกว่า 1.260
- ค่าความถ่วงจำเพาะของแบตเตอรี่จะผันแปรไปตามอุณหภูมิดังแสดงในแผนภูมิ
- เปลี่ยนแบตเตอรี่ใหม่ ถ้ามีตะกอนซัลเฟตติดอยู่หรือเห็นตกตะกอนใต้ช่องเซลล์

คำเตือน

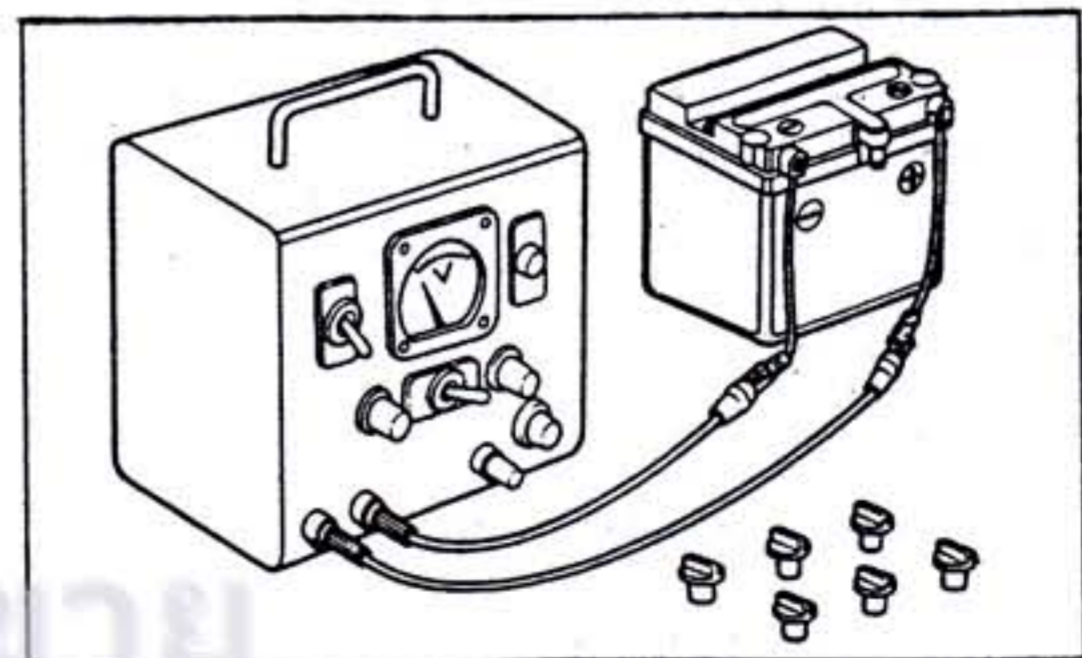
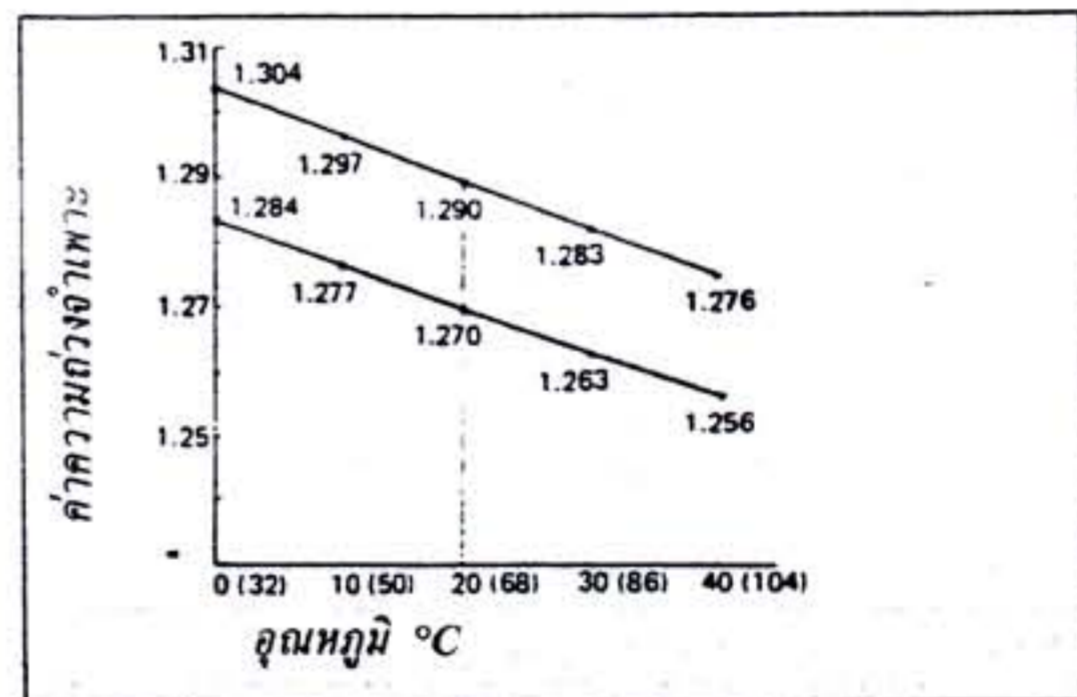
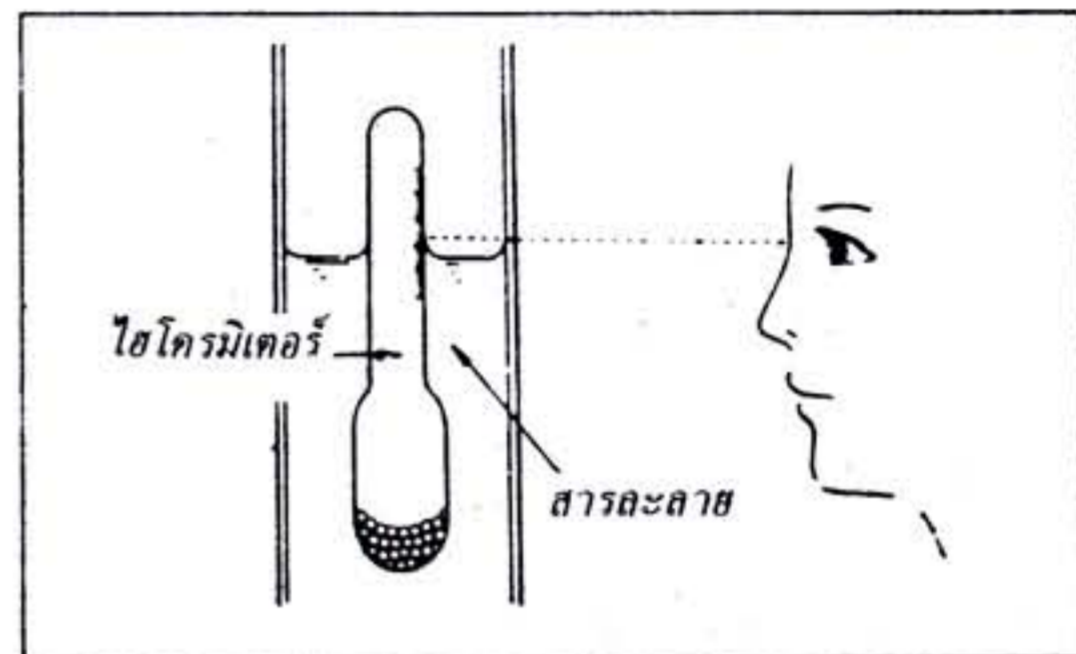
สารละลายในแบตเตอรี่เป็นน้ำยาเคมี ระมัดระวังอย่าให้ถูกผิวหนัง ดวงตาหรือเสื้อผ้า ถ้าถูก ต้องให้รีบใช้น้ำล้างและรีบทำการตรวจบำบัดทางยา

การชาร์จกระแสไฟแบตเตอรี่

- ถอดจุกปิดช่องแบตเตอรี่ออก
- ต่อขั้วบวกของเครื่องชาร์จเข้ากับขั้วบวกของแบตเตอรี่
- ตั้งขั้วลบของเครื่องชาร์จเข้ากับขั้วลบของแบตเตอรี่
- ชาร์จกระแสไฟจนได้ค่าความถ่วงจำเพาะ 1.270 - 1.290 (ที่ 20°C หรือ 68°F)

คำเตือน

- ก่อนชาร์จแบตเตอรี่ต้องเปิดฝาแบตเตอรี่ออกก่อน
- อย่างนำเปลวไฟหรือประกายไฟมาใกล้ขณะกำลังชาร์จแบตเตอรี่
- การปิด/เปิดสวิตช์ ควรทำที่เครื่องชาร์จไม่ใช่ถอดออกจากแบตเตอรี่
- หยุดการชาร์จกระแสไฟ ถ้าอุณหภูมิของน้ำยาสูงถึง 45°C





การประกอบ

การประกอบแบตเตอรี่ ให้ใช้วิธีทวนกลับกับการถอดออก

หมายเหตุ

- ต้องต่อขั้วบวกก่อนเสมอ แล้วจึงต่อขั้วลบ
- ร้อยสายหายใจของแบตเตอรี่ตามคำแนะนำ

ระบบไฟชาร์จ

การทดสอบการรั่วไหลของไฟ

- ปิดสวิตช์กุญแจสตาร์ทไปที่ตำแหน่ง "OFF"
- ถอดสายลบออกจากแบตเตอรี่
- ทำการวัดแบบอนุกรมดังตัวอย่างแสดง

ควรรระวัง

- อย่าเปิดสวิตช์กุญแจสตาร์ทที่ตำแหน่ง "ON"
- วัดจำนวนกระแสอย่างน้อย 2 ครั้ง ถ้าได้จำนวนมากผิดปกติ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าฟิวส์บกพร่อง

กระแสรั่วไหล = น้อยกว่า 1 mA

การทดสอบจำนวนไฟชาร์จจ่ายออก

หมายเหตุ

- แบตเตอรี่ต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์และชาร์จไฟเต็ม
- อย่าให้ขั้วบวกของแบตเตอรี่ไฟแตะกับโครงตัวถังติดเครื่องยนต์สักครู่เพื่ออุ่นเครื่อง

ต่อเครื่องโวลท์มิเตอร์และแอมมิเตอร์ดังตัวอย่างแสดง สตาร์ทเครื่องยนต์ และอ่านค่าที่วัดได้ ค่อย ๆ เร่งเครื่องยนต์ขึ้นไปเรื่อย ๆ จนความเร็วคงที่ และอ่านค่า

ค่ากระแส	0-0.5A/5,000 rpm
ค่าแรงเคลื่อน	13-15V/5,000 rpm

การทดสอบจำนวนไฟแสงสว่างจ่ายออก

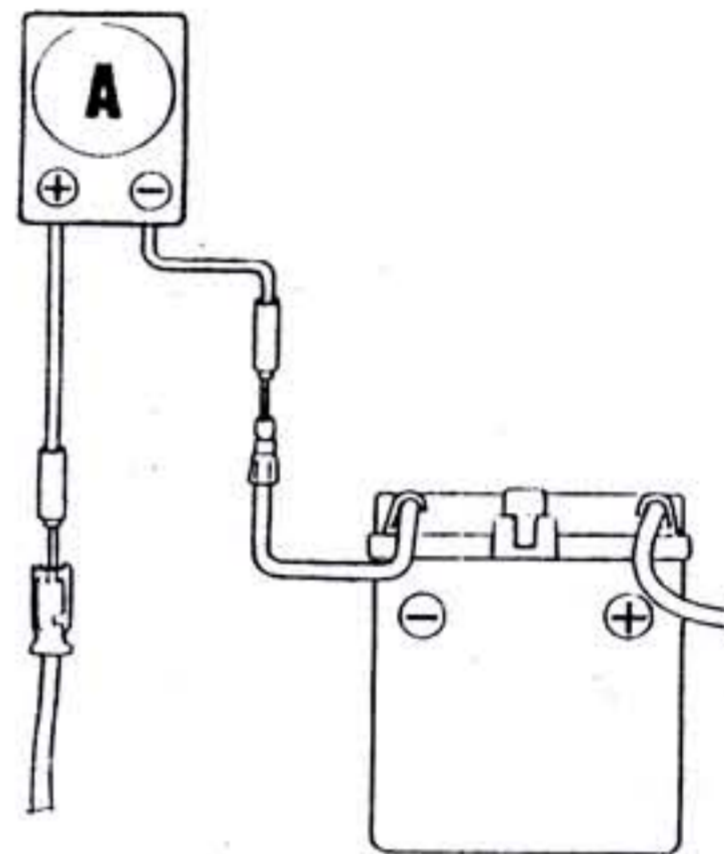
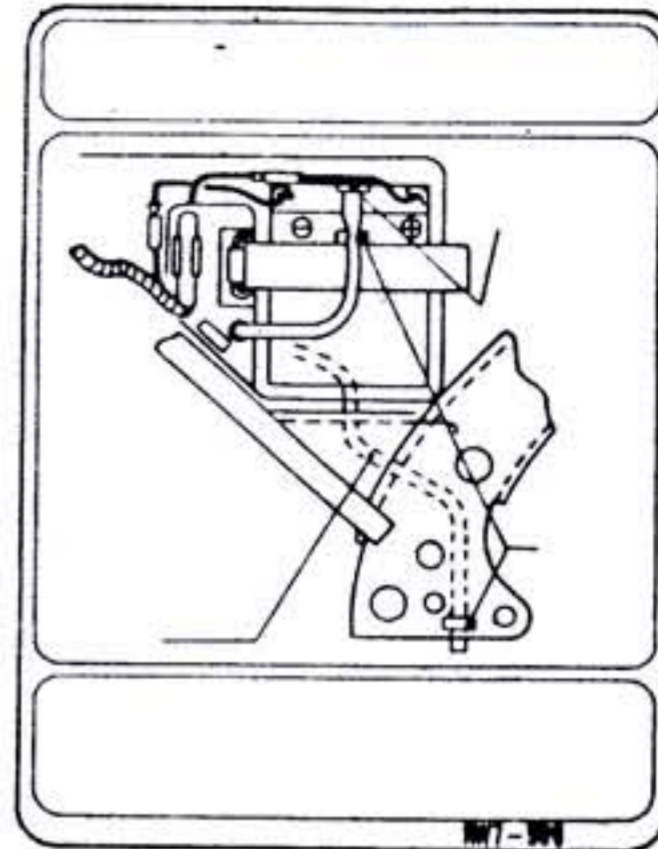
ควรรระวัง

การตรวจสอบโดยขั้วต่อของไฟหน้าต่ออยู่ตามปกติ

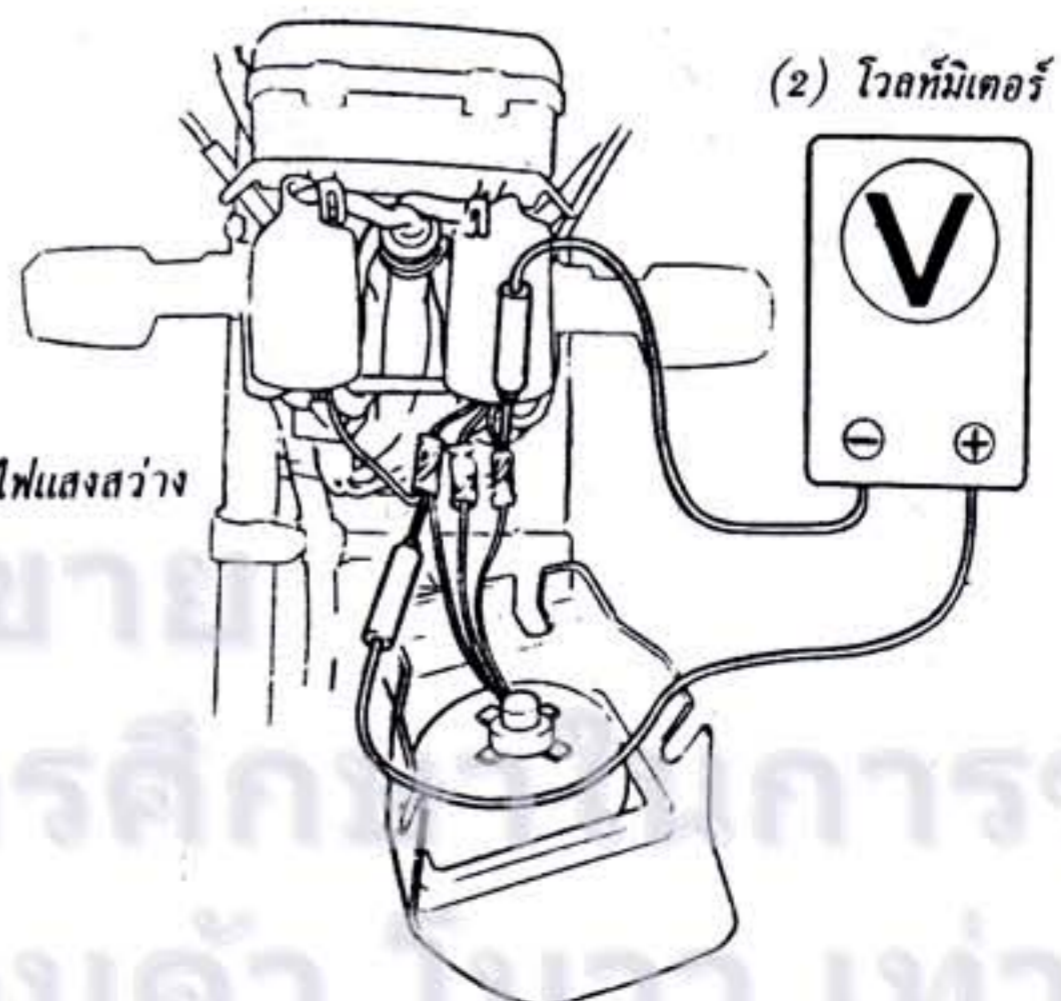
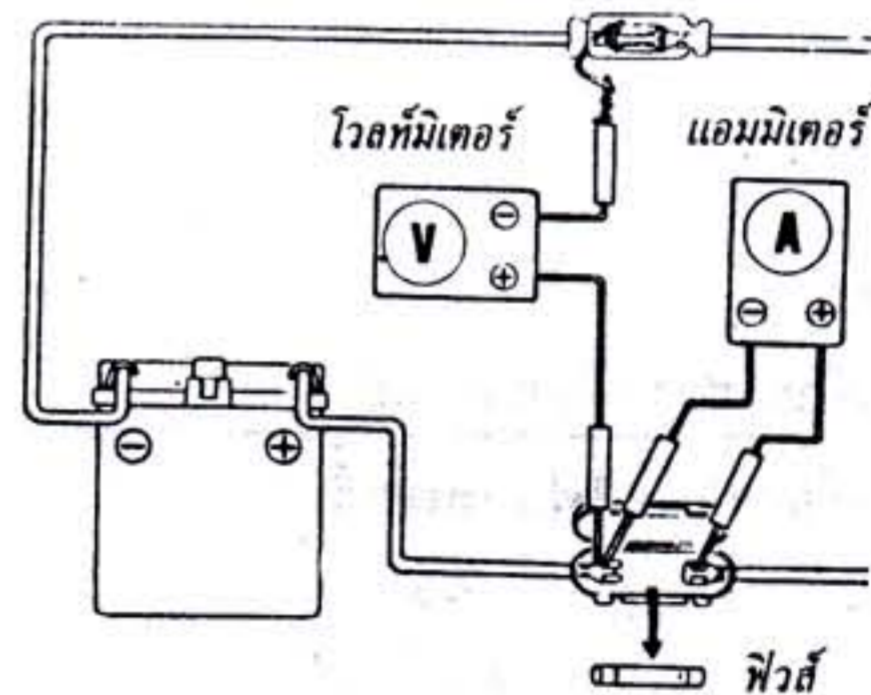
- ถอดยกโคมไฟหน้าออก (หน้า 16-2)
- สตาร์ทเครื่องยนต์ ต่อสายไฟเข้ากับขั้ว + และสายเขียวกับขั้ว - ของโวลท์มิเตอร์ โดยให้สวิตช์ไฟแสงสว่างอยู่ตำแหน่ง "ON" และไฟหรืออยู่ตำแหน่ง

เครื่องวัดแบบเข็มชี้	เครื่องวัดแบบแสดงตัวเลข
12-14V/5,000 rpm	10-13V/5,000 rpm

ถ้าค่าของกระแสที่อ่านได้ไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐานที่แสดงไว้ ให้ตรวจสอบอัลเตอร์เนเตอร์



สายดิน



(1) สายไฟแสงสว่าง

(2) โวลท์มิเตอร์

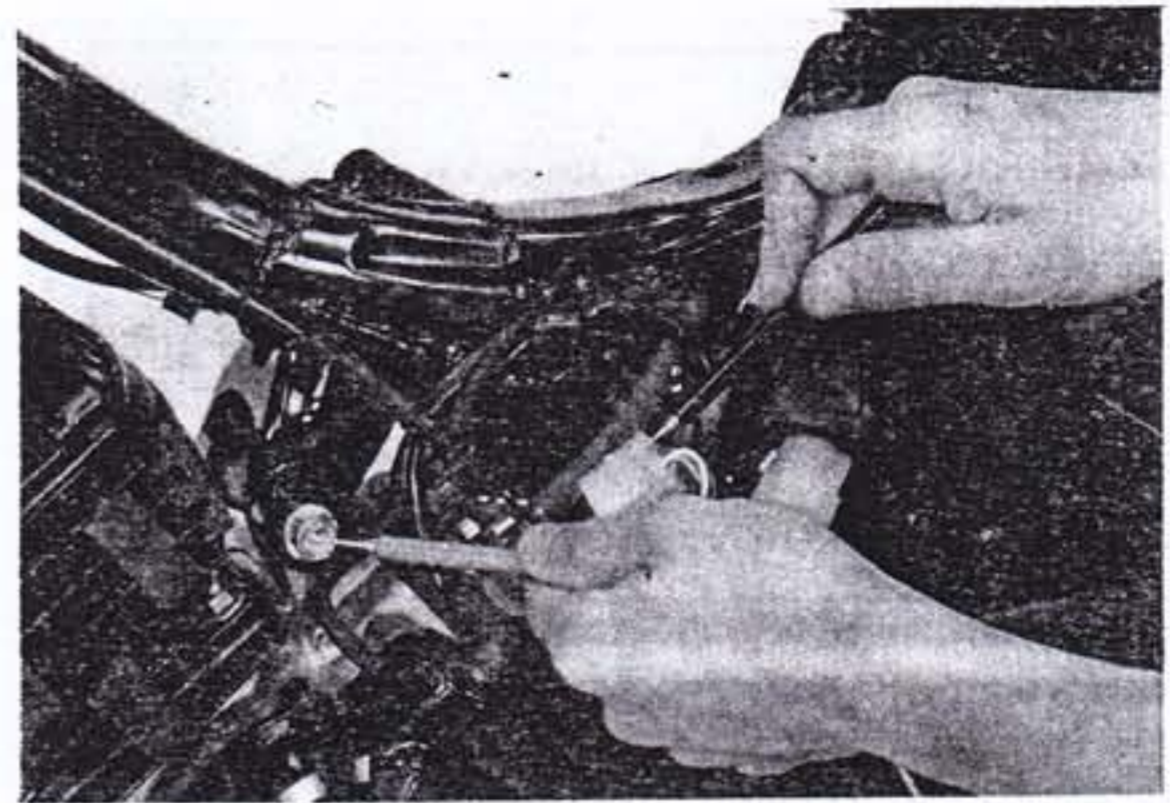


ชุดไฟชาร์จ/ไฟแสงสว่าง

หมายเหตุ

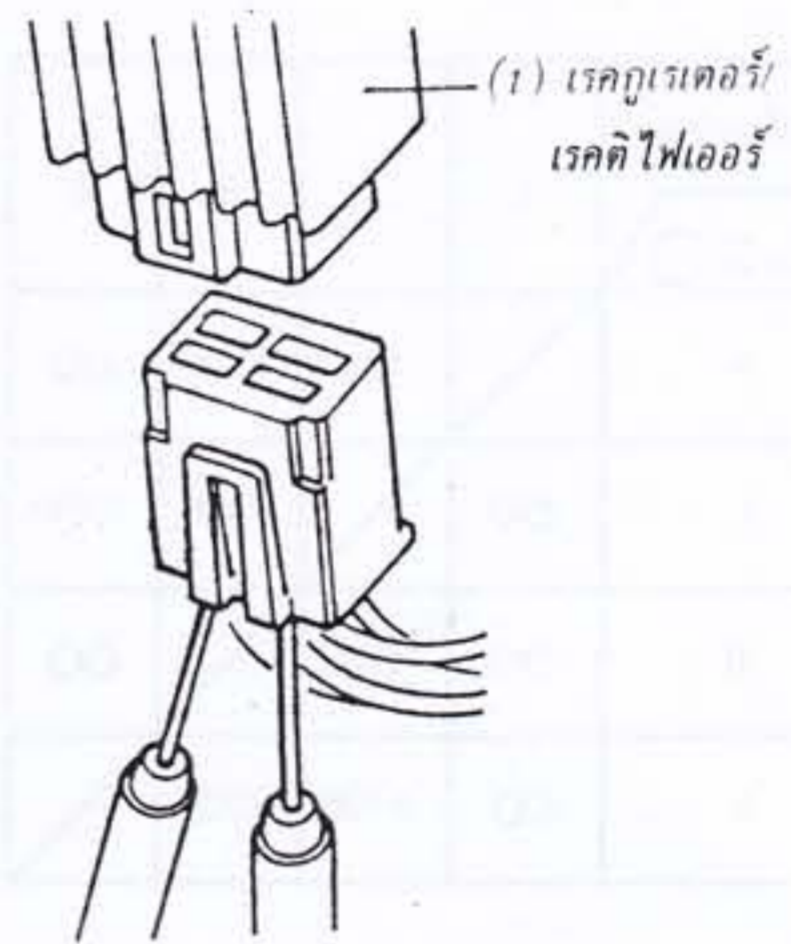
การทดสอบนี้สามารถปฏิบัติงานได้โดยไม่ต้องถอดชุดแบตเตอรี่ออก

- ถอดครอบโครงตัวถังรถออก (หน้า 5-2)
- ถอดขั้วต่อของชุดอัลเตอร์เนเตอร์ออกและทำการวัดชุดไฟชาร์จ (ขาว-เขียว) = 0.2-1.5
ชุดไฟแสงสว่าง (เหลือง-เขียว) = 0.2-1.5
- ถ้าผลของการตรวจวัดไม่ได้ค่าตามมาตรฐาน ให้ทำการเปลี่ยนชุดสแตเตอร์ (หน้า 8)



การตรวจสอบ

- ให้ทำการถอดครอบท้ายรถออก (หน้า 13-2)
- ถอดขั้วต่อของชุดเรกจูเรเตอร์/เรกติไฟเออร์ออก



รายการ	สีสายไฟ	ค่าจำเพาะ
สายไฟชาร์จของแบตเตอรี่	แดง-เขียว	แรงเคลื่อนของแบตเตอรี่จะต้องพร้อมตลอดเวลา
อัลเตอร์เนเตอร์		
สายไฟชาร์จ	ขาว - เขียว	0.2 - 2.0
สายไฟแสงสว่าง	เหลือง - เขียว	0.2 - 2.0

- ถ้าผลของค่าตรวจสอบบ่งชี้ว่าผิดปกติ อาจทำการเปลี่ยนใหม่ หรือทำการซ่อมแซมสายไฟตามวงจรที่ดำเนินการตรวจสอบ
- ถ้าไม่มีปัญหา ให้ดำเนินการวัดความต้านทานระหว่างขั้วต่าง ๆ ของเรกจูเรเตอร์/เรกติไฟเออร์

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



หมายเหตุ

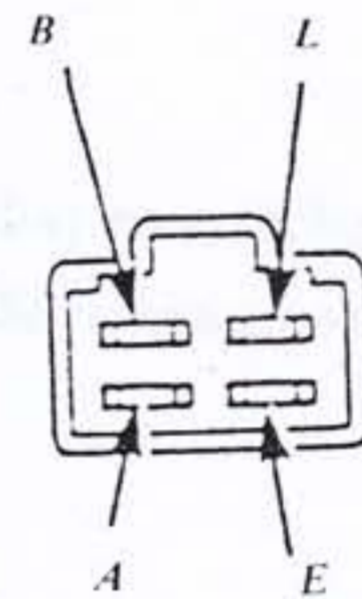
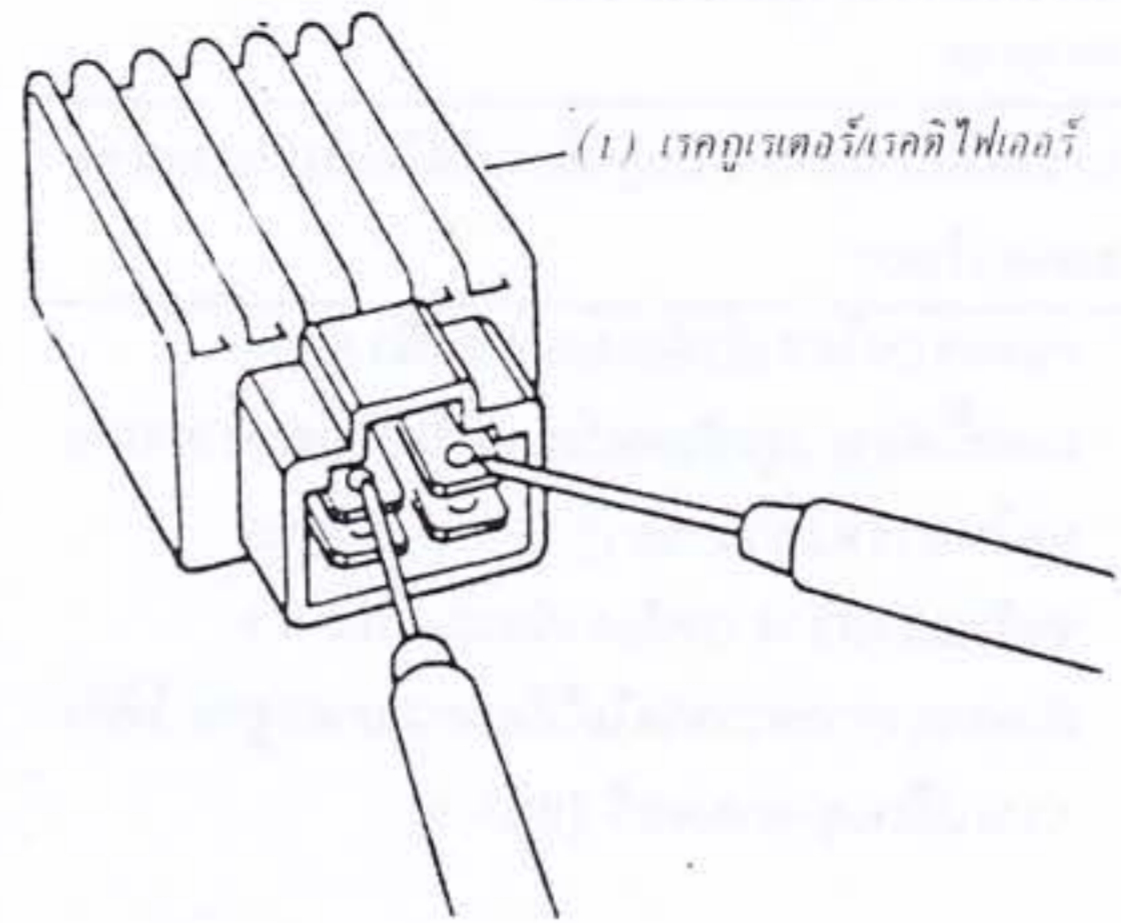
- เพื่อให้การตรวจวัดไปตามค่าความต้านทานค่าเดียวกัน ควรใช้เครื่องวัดที่แนะนำไว้ ถ้าใช้เครื่องวัดที่แตกต่างออกไป ค่าที่วัดรอบได้ อาจไม่ตรงตามกัน

- เครื่องวัด SANWA รุ่น 07308-0020001

- เครื่องวัด KOWA รุ่น TH-5H

SANWA = $\times K$

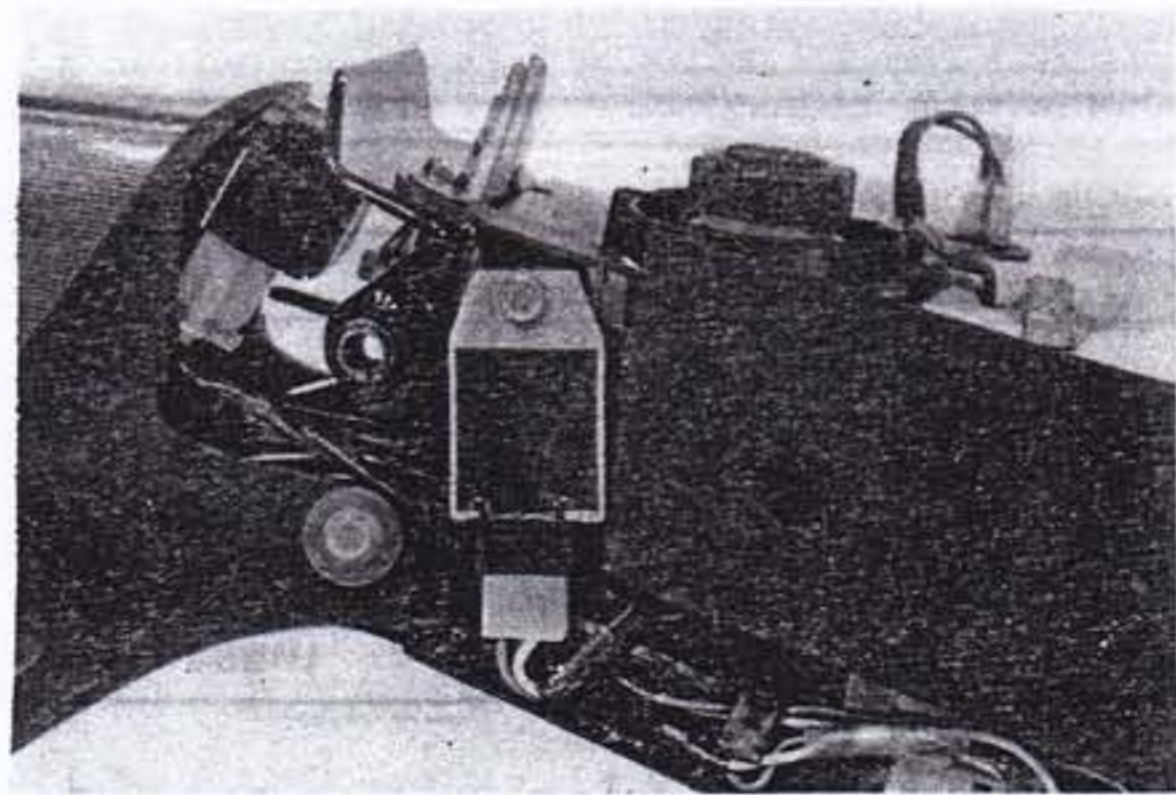
KOWA = $\times 100$



เครื่องวัด	A	L	B	E
A		∞	0.5-10	∞
L	∞		∞	5-100
B	∞	∞		∞
E	∞	5-100	∞	

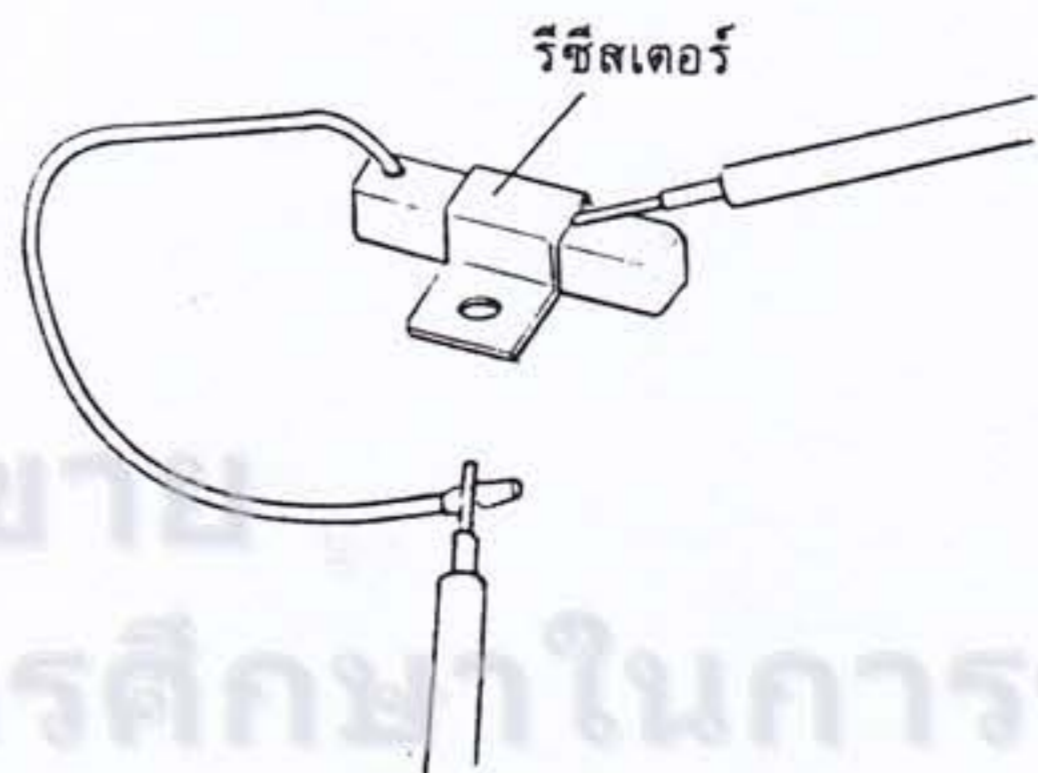
ถ้าผลการตรวจวัดมีปัญหาเกิดขึ้น ควรเปลี่ยนใหม่
การเปลี่ยน

- ถอดฝาครอบท้ายออก (หน้า 13-2)
- ถอดโบลท์ยึด และปลดขั้วต่อออก
- ประกอบตัวใหม่เข้าแทนที่

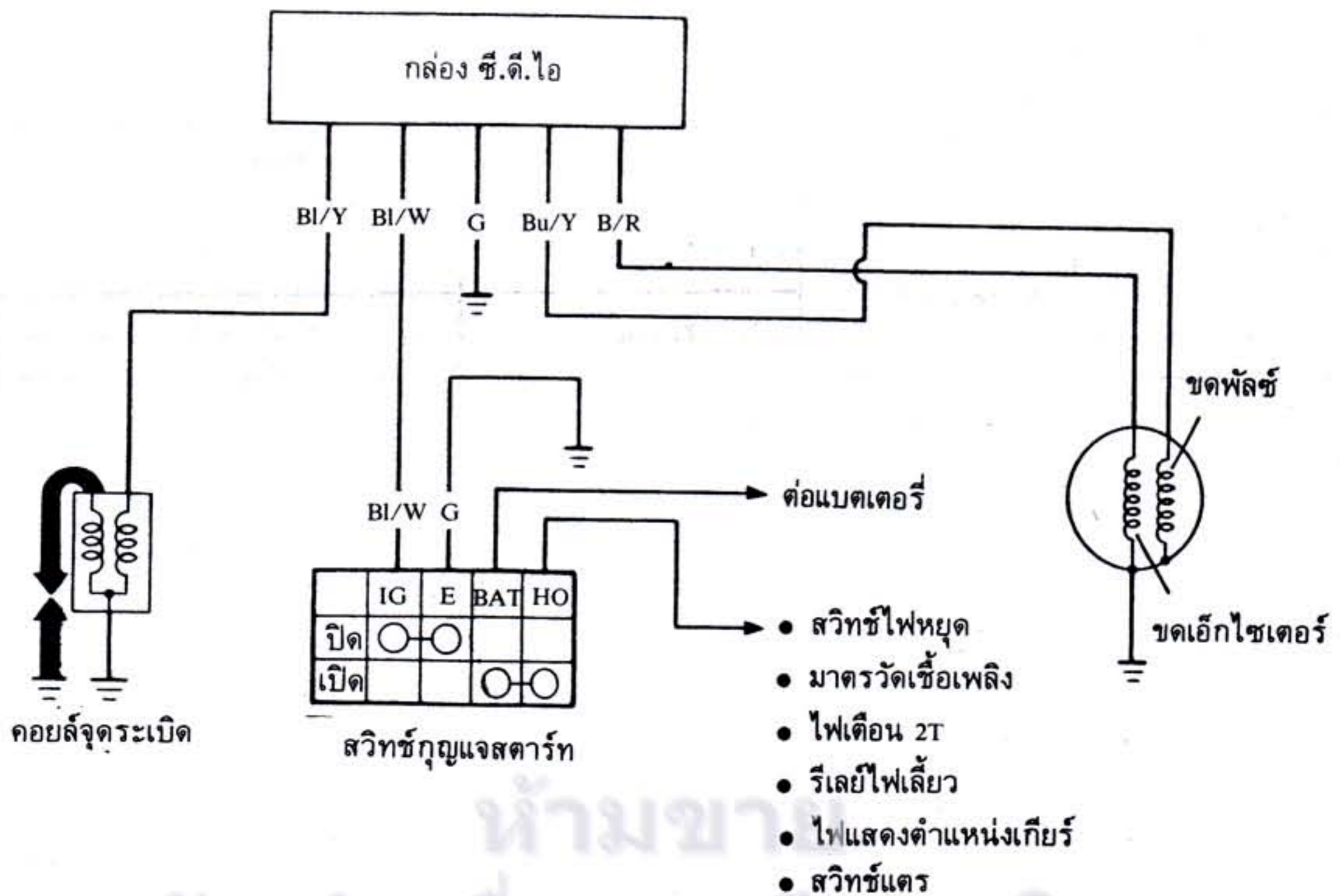
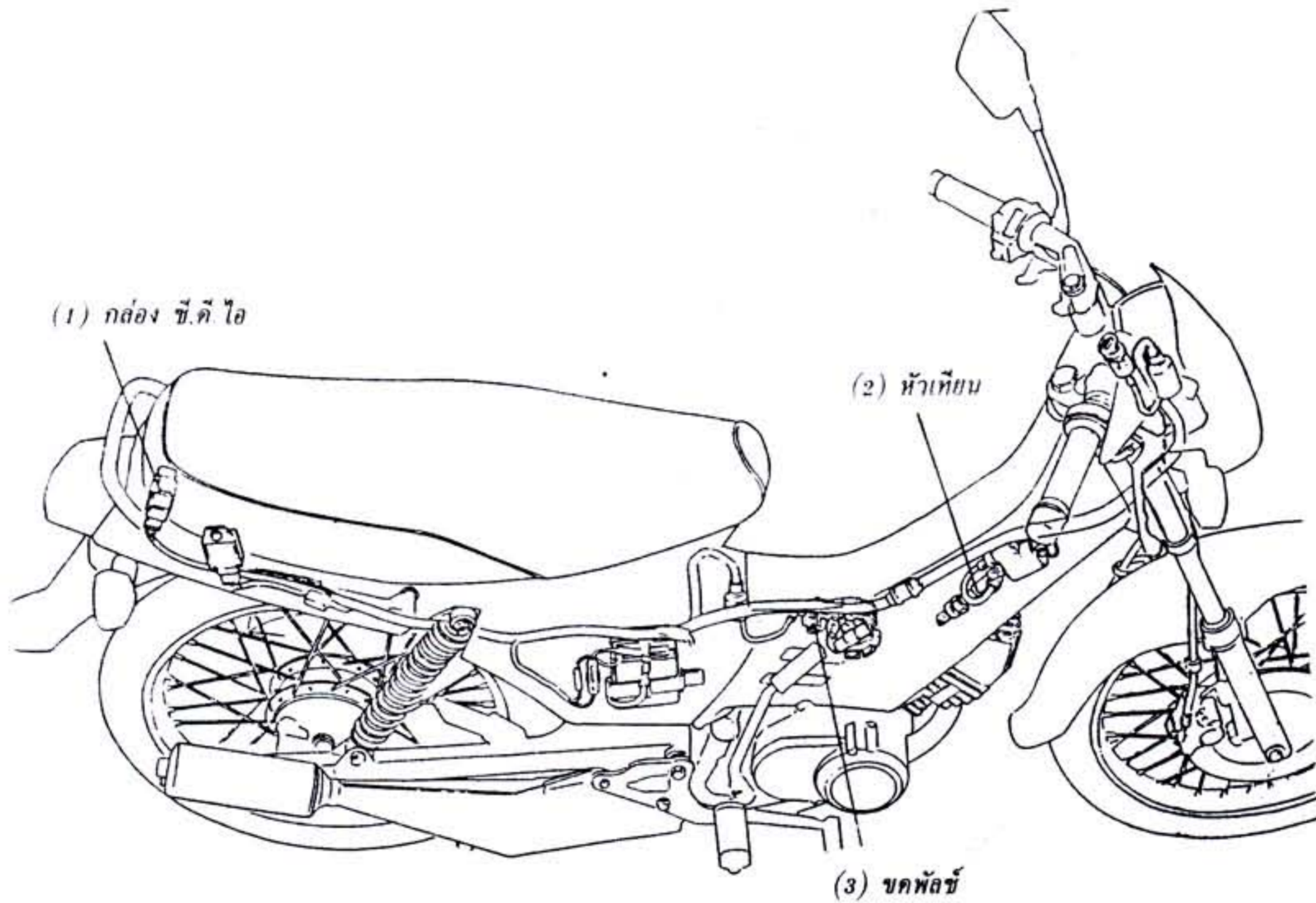


รีซิสเตอร์

- ถอดรีซิสเตอร์ออก และทำการวัดรอบค่า
ค่ามาตรฐาน = 5.8-6.0 Ω



ห้ามขาด



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



รายละเอียดการบริการ	15-1	คอยล์จุดระเบิด	15-4
ปัญหาข้อบกพร่อง	15-2	ขดพัลส์	15-5
การตรวจสอบกล่อง ซี.ดี.ไอ	15-3	ขดเอ็กไซเตอร์	15-5
		จังหวะจุดระเบิด	15-5

รายละเอียดการบริการ ทั่วไป

- จังหวะจุดระเบิดไม่สามารถปรับตั้งได้ เพราะวาล์วกล่อง ซี.ดี.ไอ.ออกแบบมาเฉพาะไม่สามารถปรับได้ ถ้าจังหวะจุดระเบิดไม่ถูกต้อง ให้ตรวจสอบระบบและเปลี่ยนอะไหล่ตัวที่บกพร่อง
- สำหรับการตรวจสอบระยะห่างเขี้ยวหัวเทียน และวิธีการอื่น ๆ (ดูหน้า 3-6)
- สำหรับการถอดและประกอบอัลเตอร์เนเตอร์ (ดูบทที่ 7)
- สำหรับการถอดและประกอบขดพัลส์ (ดูบทที่ 7)
- เมื่อทำการตรวจสอบจังหวะจุดระเบิด ให้ตรวจสอบทั้งระบบ ตามขั้นตอนโดยอาศัยวิธีการจากแบบตรวจสอบปัญหาข้อบกพร่อง

รายละเอียดจำเพาะ

รายการ		ค่ามาตรฐาน (ที่ 20°C/68°F)	
หัวเทียน		NGK BP6ES ND W20EP-U	
ระยะห่างเขี้ยว		0.7-0.8 มม. (0.027-0.031 นิ้ว)	
จังหวะจุดระเบิด	ที่เครื่องหมาย F	18° BTDC ที่รอบ 1,700 rpm	
ความต้านทานของ คอยล์จุดระเบิด (ที่ 20°C/68°F)	ขดไพมารี่	0.1 - 0.3 Ω	
	ขดเช็คกันดารี	มีปลั๊กหัวเทียน	8 - 10 KΩ
		ไม่มีปลั๊กหัวเทียน	3 - 5 KΩ
พัลส์	ความต้านทานขด (ที่ 20°C/68°F)	50 - 200 Ω	
อัลเตอร์เนเตอร์	ความต้านทานเอ็กไซเตอร์ (ที่ 20°C/68°F)	100 - 500 Ω	

เครื่องมือ

พิเศษ

Inspection adaptor

เครื่องวัด

KOWA รุ่น 07411-0020000

KOWA รุ่น TH-5H

SANWA รุ่น 07308-0020001

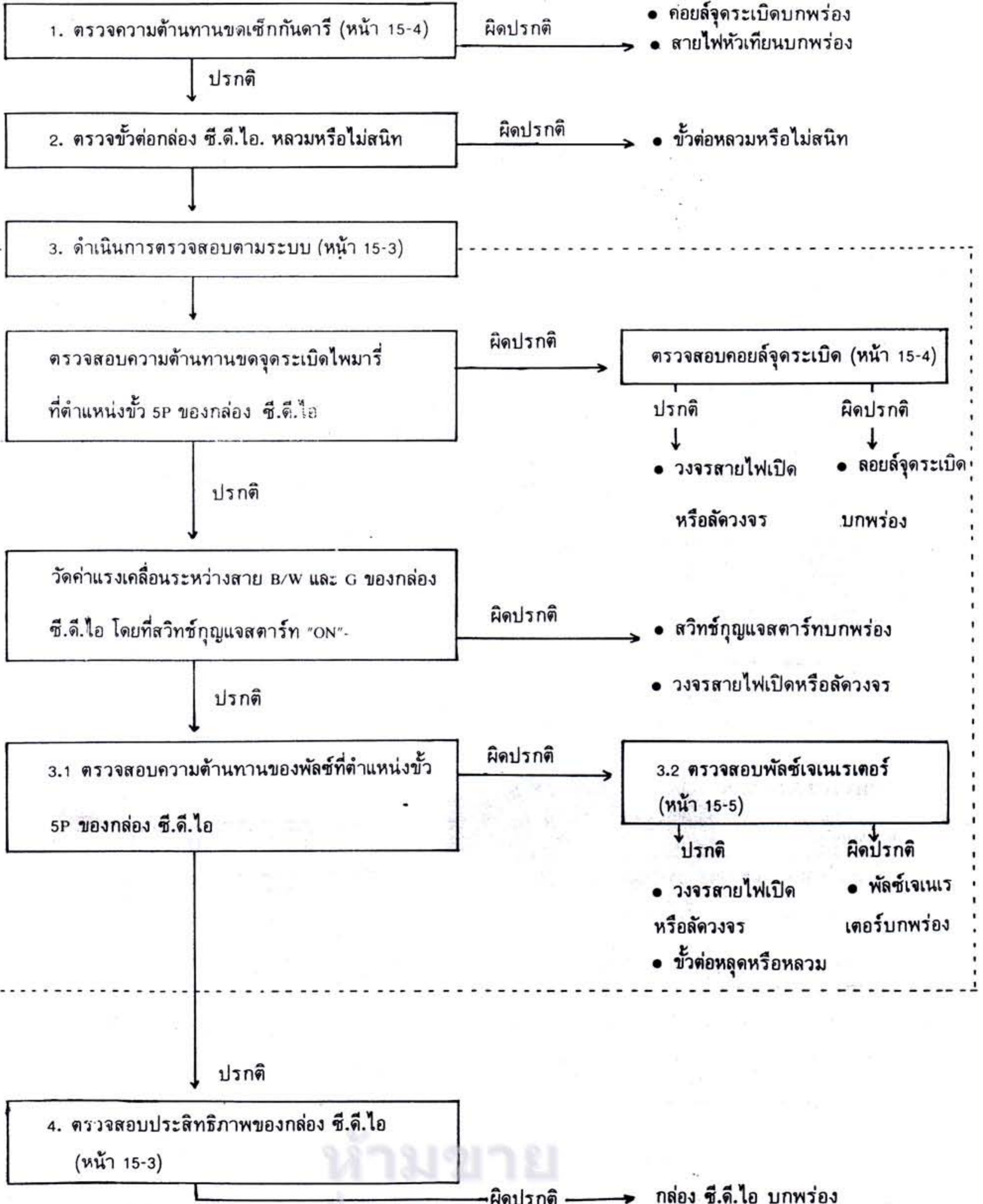
ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม

รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



ไม่มีประกายไฟที่ปลั๊กหัวเทียน



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



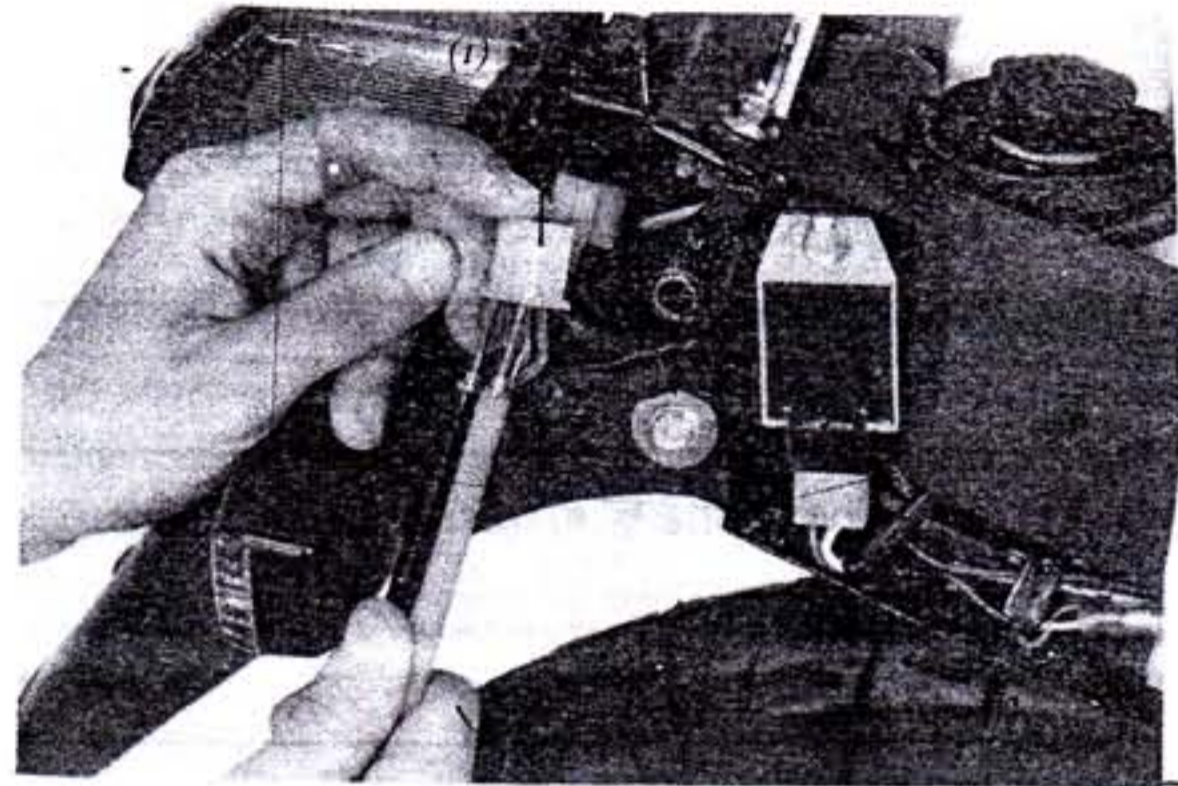
การตรวจสอบกล่อง ซี.ดี.ไอ

เมื่อปรากฏว่ากระแสไฟอ่อนหรือไม่มีเลย ควรดำเนินการ

การตรวจสอบตามรายการ :

หมายเหตุ

วิธีการตรวจสอบนี้ไม่รวมถึงกรรมวิธีการตรวจสอบ
จิ้งหะจุดระเบิด



- ตรวจสอบสภาพของประกายไฟก่อนที่จะทำการตรวจสอบระบบไฟจุดระเบิด
- ถอดขั้วต่อของกลุ่ม ซี.ดี.ไอ.ออก ตรวจสอบดูสนิมด้วย
- ทำการวัดสอบค่า ดังตารางแสดง

รายการ		สายไฟ	ค่ามาตรฐาน (ที่ 20°C/68°F)
คอยล์จุดระเบิด (ขดไฟมारी) ที่ 20°C/68°F		ดำ/เหลือง - เขียว	0.1 - 0.3
สายพัลส์เจเนเรเตอร์ ที่ 20°C/68°F		น้ำเงิน/เหลือง - เขียว	50 - 200
สายเอ็กไซเตอร์ ที่ 20°C/68°F		ดำ/แดง - เขียว	100 - 500
สวิตช์กุญแจสตาร์ทรถ	ON	ดำ/ขาว - เขียว	ไม่แสดง
	OFF		แสดง

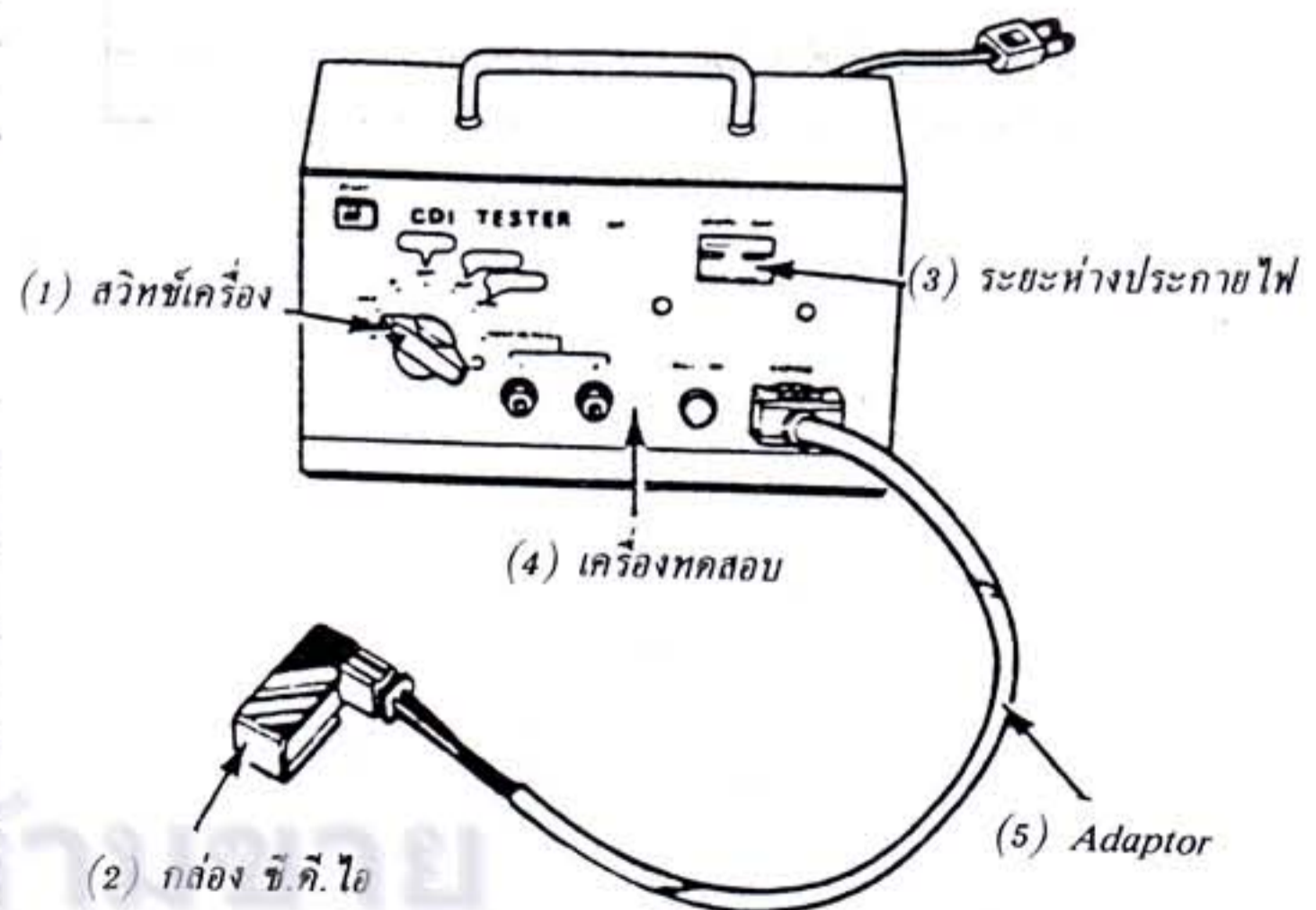
การตรวจสอบด้วยเครื่องมือตรวจสอบ ซี.ดี.ไอ

หมายเหตุ

ให้ปฏิบัติตามคำแนะนำของบริษัทผู้ผลิตเครื่องมือ
ต่อหัวของ adaptor เข้ากับ ซี.ดี.ไอ-เครื่องทดสอบ
Adaptor หมายเลข 07508-0010100 (166/187)

	ใช้ได้	ใช้ไม่ได้
1 OFF	ไม่มีประกายไฟ	-
2 P	ไม่มีประกายไฟ	-
3 EXT	ไม่มีประกายไฟ	มีประกายไฟ
4 ON 1	มีประกายไฟ	ไม่มีประกายไฟ
5 ON 2	มีประกายไฟ	ไม่มีประกายไฟ

กระแสไฟ เอ.ซี. ขนาด 100V



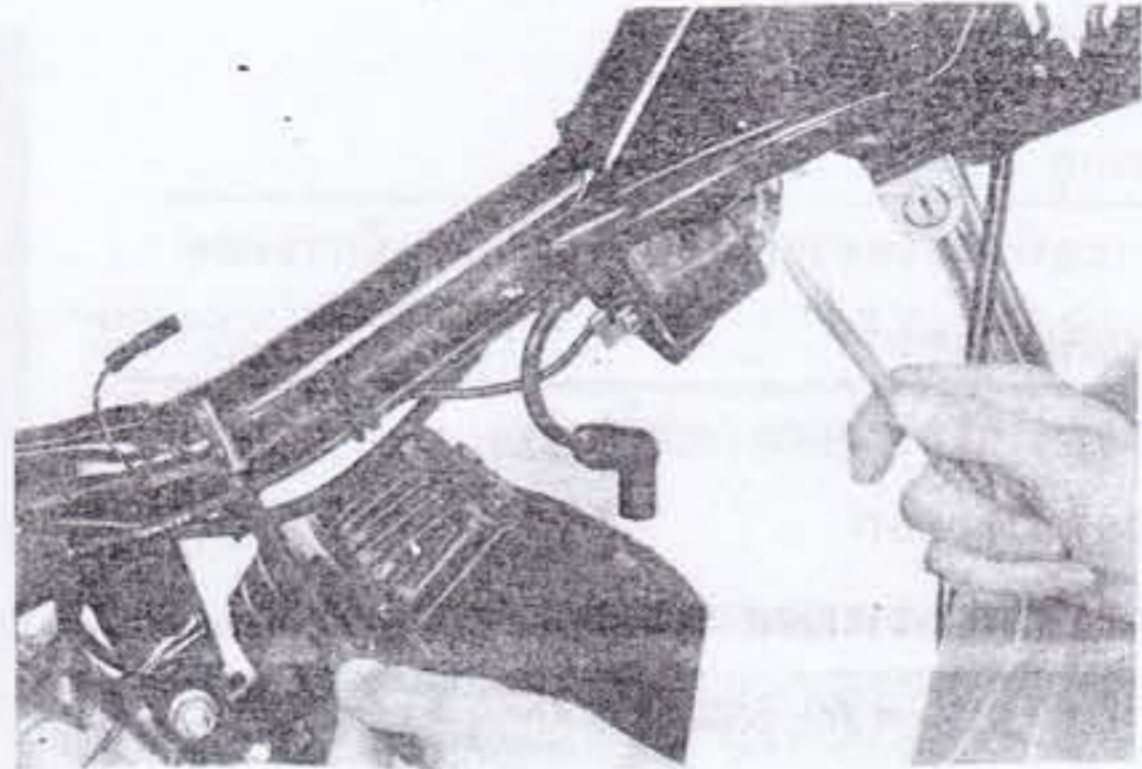


คอยล์จุดระเบิด

การทดสอบวงจร

- ถอดครอบกลางโครงรถออก (หน้า 5-2)
- ถอดปลั๊กหัวเทียน สายไฟมาร์ทรี และสายดิน
- ตรวจสอบวงจรระหว่างไฟมาร์ทรีและดิน

ค่าความต้านทานไฟมาร์ทรี (ที่ 20°C/68°F) = 0.1-0.3



วัดสอบค่าความต้านทานเช็กกันดารี

ค่าความต้านทาน (มีปลั๊กหัวเทียน) ที่ 20°C/68°F

8-10



ค่าความต้านทาน (ไม่มีปลั๊ก) ที่ 20°C/68°F 3-5 k Ω



การถอด

- ถอดครอบกลางโครงรถออก (หน้า 5-2)
- ไขสกรูยึดออก ถอดคอยล์จุดระเบิดออก
- ถอดปลั๊กหัวเทียนออก

การประกอบคืน

- การประกอบคืนให้ทวนกลับกับวิธีการถอดออก





ฟัลซ์เจเนเรเตอร์

การตรวจสอบ

หมายเหตุ

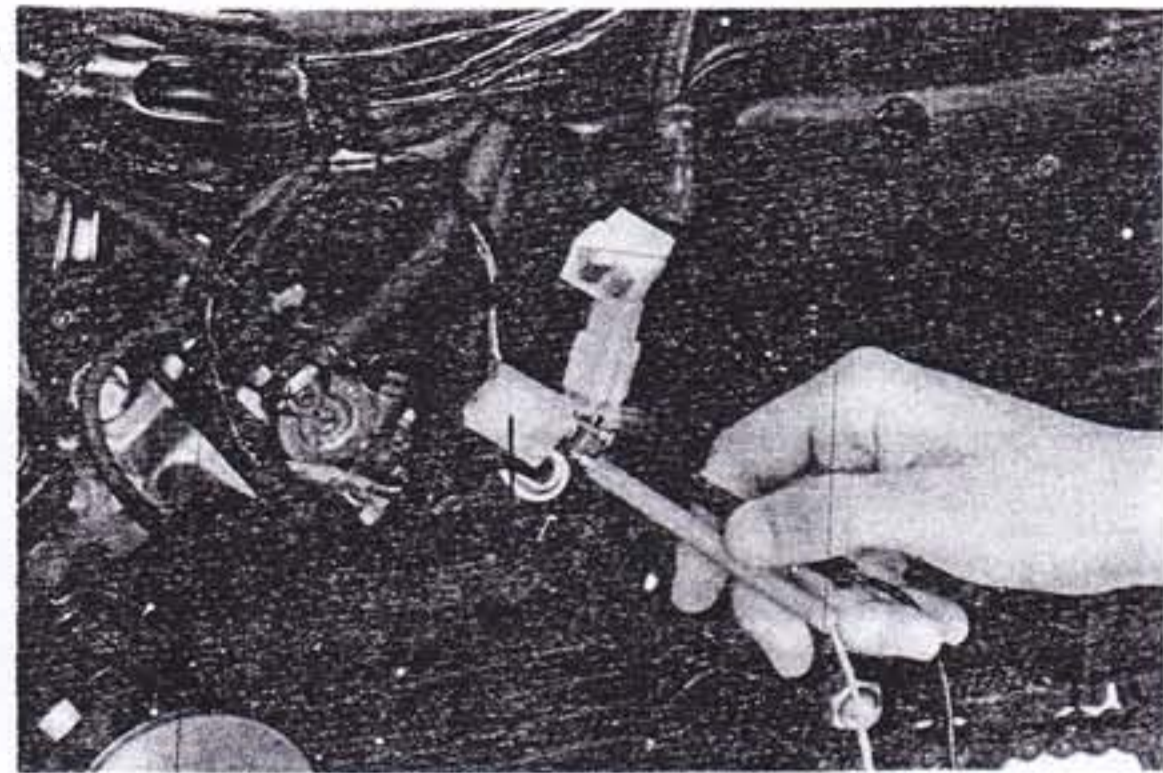
สามารถทำการตรวจสอบได้โดยไม่ต้องมีการถอดฟัลซ์เจเนเรเตอร์

- ถอดฝาครอบข้างออก (หน้า 5-2)
- ถอดขั้วต่อออก
- วัดสอบค่าระหว่างสายเขียวและน้ำเงิน/เหลือง

ค่ามาตรฐาน = 50 - 200

(ที่ 20°C/68°F)

- ให้เปลี่ยนใหม่ถ้าค่าที่ตรวจสอบได้ไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐาน



เอ็กไซเตอร์คอยล์

การตรวจสอบ

หมายเหตุ

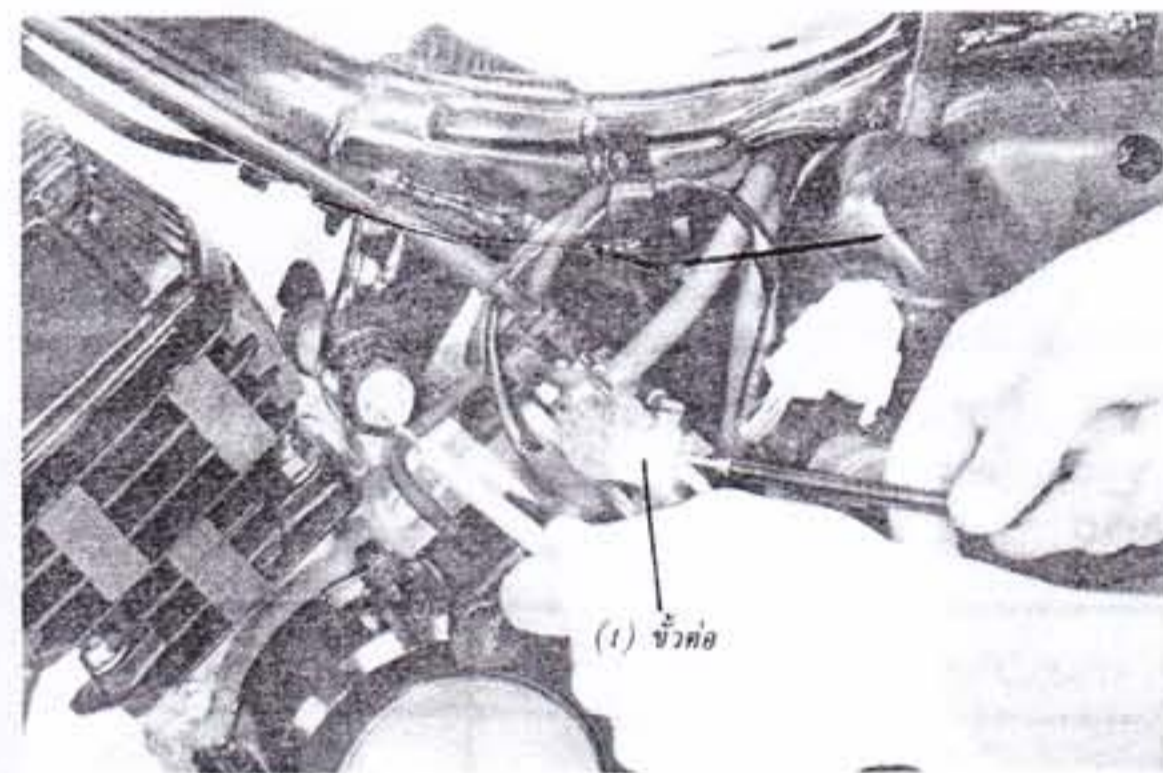
สามารถทำการตรวจสอบได้โดยไม่ต้องถอดอัลเทอร์เนเตอร์

- ถอดฝาครอบข้างออก (หน้า 5-2)
- ถอดสายไฟออกที่สี ดำ/แดง
- วัดสอบค่าความต้านทานระหว่างสายดำ/แดงและดิน ด้วยโอห์มมิเตอร์

ค่ามาตรฐาน = 100 - 500

(ที่ 20°C/68°F)

- ให้เปรียบสแตเตอร์ใหม่ถ้าค่าที่อ่านได้ไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐาน (หน้า 8-2)



จังหวะจุดระเบิด

หมายเหตุ

จังหวะจุดระเบิดด้วย ซี.ดี.ไอ นี้ ไม่สามารถปรับแต่งได้ เพราะออกแบบมาโดยเฉพาะ ถ้าไม่ถูกต้อง ให้เช็คกล่อง ซี.ดี.ไอ และอัลเทอร์เนเตอร์ พบส่วนใดบกพร่องให้เปลี่ยนใหม่

- สตาร์ทเครื่องยนต์ทิ้งไว้สักครู่ เพื่ออุ่นเครื่อง ดับเครื่อง
- เปิดฝาช่องตรวจสอบจังหวะจุดระเบิด
- ต่อเครื่องวัดไทมิ่งไลท์
- สตาร์ทเครื่องยนต์อีกครั้ง และปรับรอบเดินเบา

รอบเดินเบา 1700 ± 150

ถ้าจังหวะจุดระเบิดไม่ถูกต้อง ให้ตรวจสอบทั้งระบบ

(หน้า 15-3)



(1) เครื่องหมายอยู่ที่



(2) เครื่องหมาย F



รายละเอียดการบริการ	16-1	- สวิตช์กุญแจสตาร์ทรถ	16-5
ปัญหาข้อบกพร่อง	16-1	ชุดสวิตช์แฮนด์ด้านซ้าย	16-8
โคมไฟหน้า	16-2	สวิตช์ไฟเบรก	16-7
เรือนมาตรวัดต่าง ๆ	16-2	ไฟแสดงตำแหน่งเกียร์/สวิตช์	16-7
ไฟสัญญาณเลี้ยว	16-4	ชุดลูกลอยเชื้อเพลิง	16-8
ไฟท้าย/ไฟเบรก	16-5	ชุดมาตรวัดเชื้อเพลิง	16-8
		แดร	16-10

รายละเอียดการบริการ

ทั่ว ๆ ไป

- การตรวจสอบวงจรทางไฟฟ้าต่าง ๆ สามารถทำได้โดยไม่จำเป็นต้องถอดชิ้นส่วนต่าง ๆ ออกจากตัวรถ เพียงแต่ถอดขั้วต่อออก ใช้เครื่องมือวัดทางไฟฟ้า วัดสอบค่าต่าง ๆ

ข้อมูลจำเพาะ

โคมไฟหน้า	12 โวลท์ 30/30 วัตต์
ไฟเบรก/ไฟท้าย	12 โวลท์ 18 วัตต์/5 วัตต์
ไฟแสดงตำแหน่งเกียร์	12 โวลท์ 1.1 วัตต์ x 5
ไฟสัญญาณไฟเลี้ยว	12 โวลท์ 10 วัตต์ x 4
ไฟเรือนไมล์	12 โวลท์ 1.7 วัตต์ x 2
ฟิวส์	7 แอมแปร์

ปัญหาข้อบกพร่อง

ไฟแสดงตำแหน่งเกียร์ไม่ติดสว่าง เมื่อเปิดสวิตช์กุญแจสตาร์ทรถแล้ว

- หลอดไฟผิดขนาดหรือขาด
- สวิตช์ไฟจุดระเบิดหรือสวิตช์เกียร์บกพร่อง
- สายไฟที่เป็นอุปกรณ์ต่าง ๆ ขาด
- ฟิวส์ไหม้
- สายไฟหลวม หัก หรือต่อผิด
- แบตเตอรี่หมดอายุ หรือไม่ได้ต่อวงจร

ไฟตำแหน่งเกียร์ติดแต่หรี ๆ เมื่อเปิดสวิตช์กุญแจสตาร์ทรถแล้ว

- แรงเคลื่อนของแบตเตอรี่ต่ำ
- หลอดไฟผิดขนาด

ไฟหน้าไม่ติดสว่าง หรือหลอดขาดบ่อย ๆ เมื่อสตาร์ทรถ

- สวิตช์ไฟหน้าและไฟหรีบกพร่อง
- หลอดไฟบกพร่อง

• ขดไฟแสงสว่างบกพร่อง (บทที่ 14)

• เรคกูเรเตอร์/เรคตีไฟเออร์บกพร่อง (บทที่ 14)

• สายไฟหลวม หัก หรือต่อผิด

ไฟสูง-ต่ำไม่ปรับเปลี่ยน เมื่อใช้สวิตช์ไฟสูง-ต่ำแล้ว

- ไล่หลอดไฟขาด
- สวิตช์ไฟบกพร่อง
- สายไฟหลวม หัก หรือต่อผิด

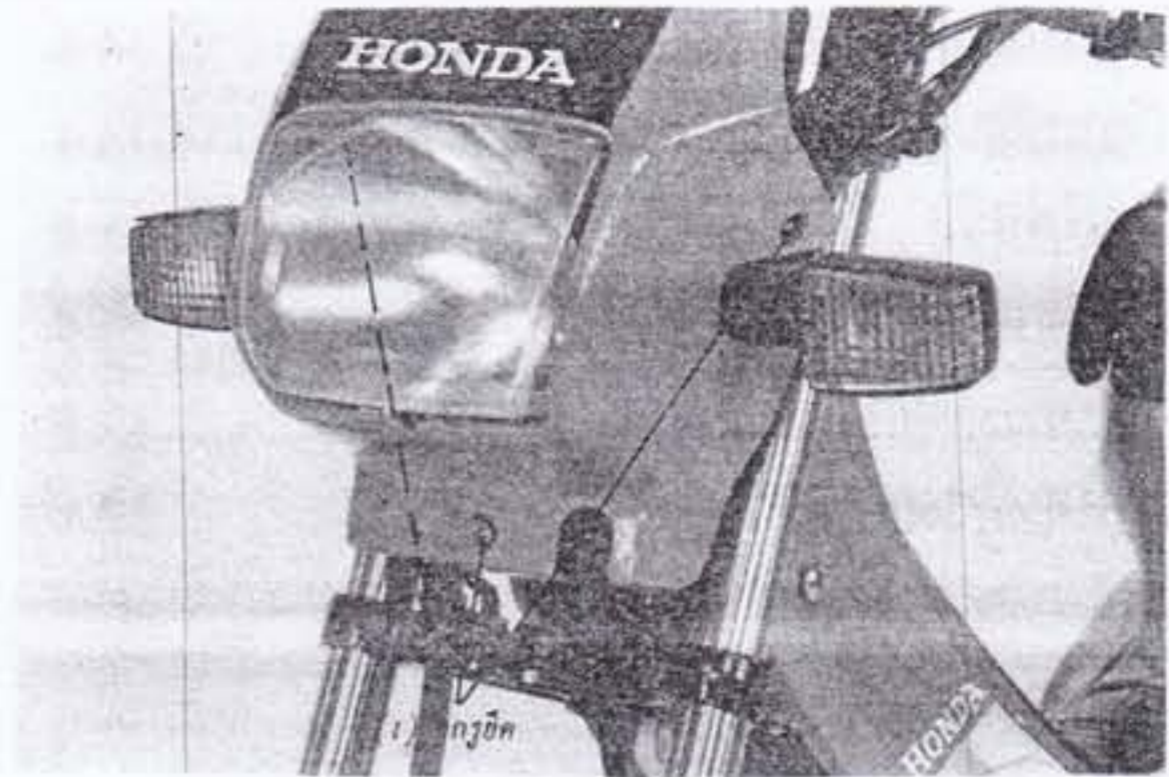
ห้ามขาย



โคมไฟหน้า

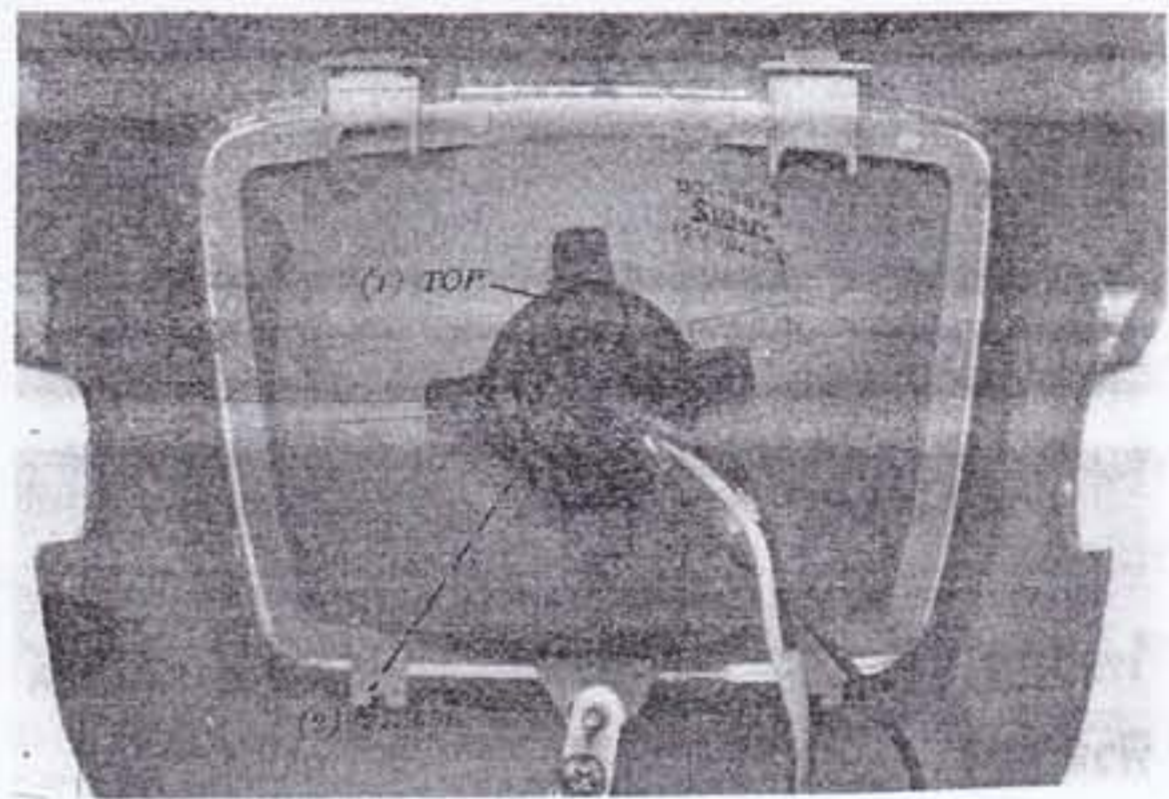
การถอด

- ถอดสกรูยึดโคมไฟหน้าออก
- ยกดวงโคมไฟหน้าออกมา
- ถอดขั้วสายไฟต่าง ๆ



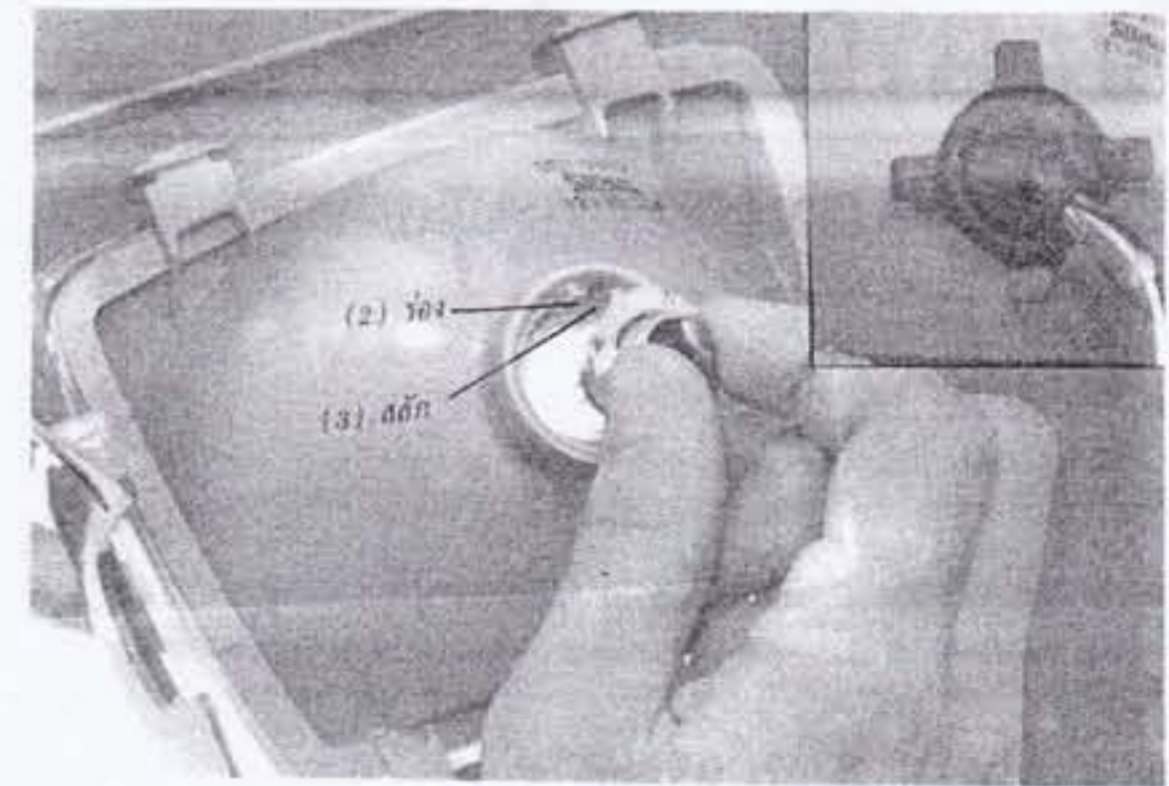
การเปลี่ยนหลอดไฟ

- ถอดจุกครอบขั้วหลอดออก
- ถอดขั้วหลอดออกจากตำแหน่ง
- เปลี่ยนหลอดไฟใหม่



- ขณะใส่หลอดใหม่ ต้องให้ตำแหน่งของสลักและร่องที่ และร่องที่ดวงโคมเข้าตรงกัน

- ใส่จุกครอบให้ถูกตำแหน่งโดยให้ "TOP" อยู่ด้านบน
- การประกอบกลับคืน โคมไฟหน้าให้ทวนกลับกับวิธีการถอดออก
- หลังจากประกอบเรียบร้อยแล้ว ให้ปรับตำแหน่งส่องสว่างด้วย (หน้า 3-12)



เรือนมาตรวัดต่าง ๆ

การถอด

- ถอดโคมไฟหน้าออก
- ปลดขั้ว 4P ของวงจรถัดระเบิดออก
- ปลดขั้ว 8P ของเรือนมาตรวัดออก
- ปลดขั้ว 6P ของแสดงตำแหน่งเกียร์ออก
- ถอดสายวัดความเร็วออก

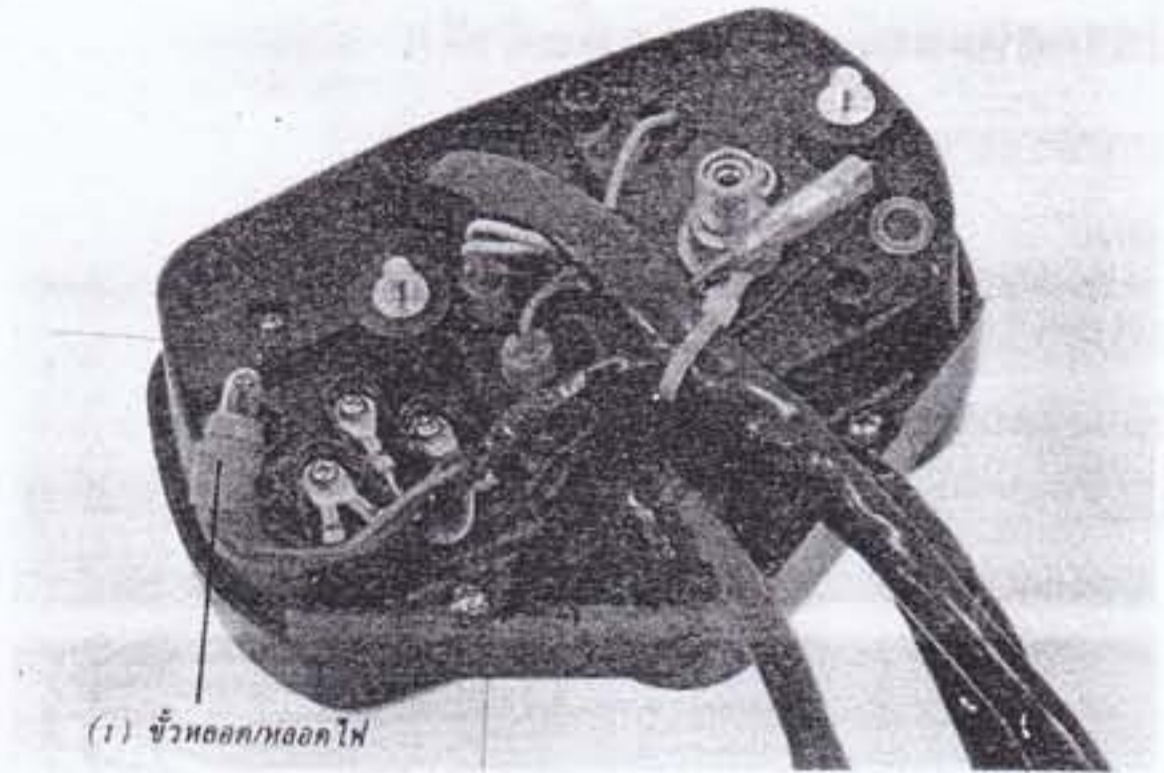


เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



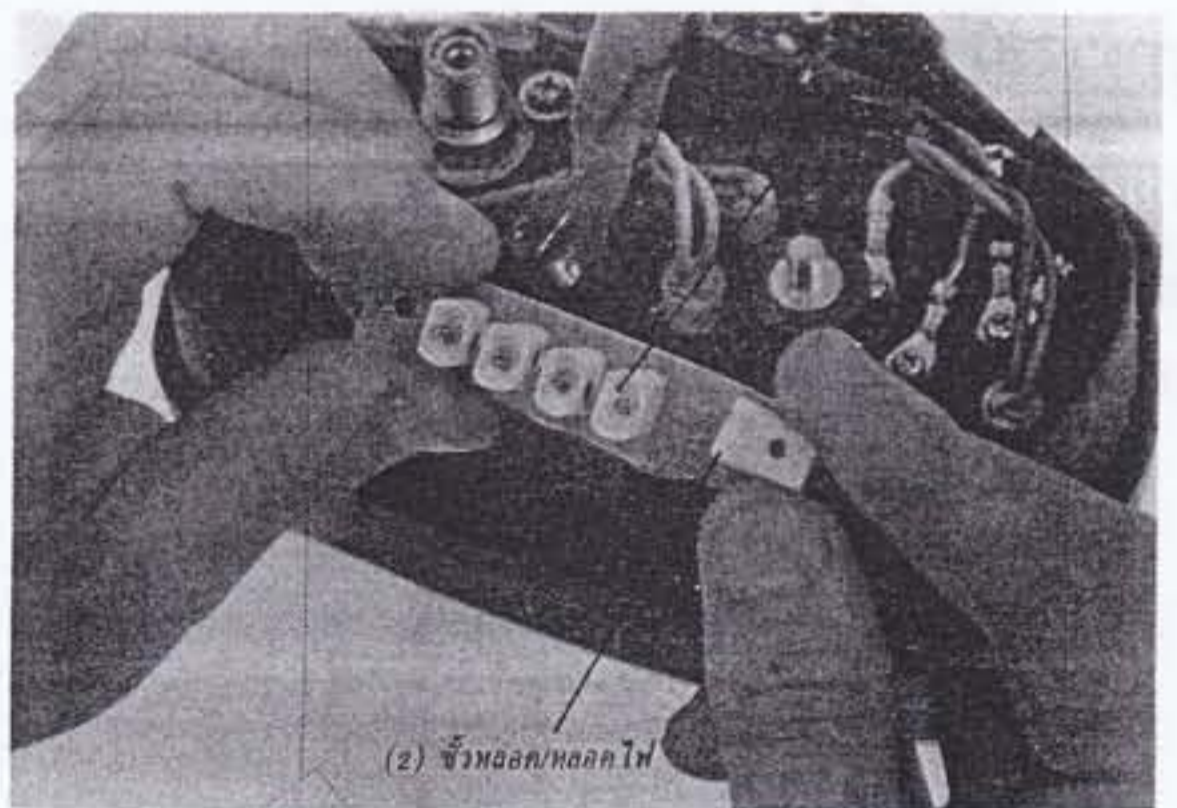
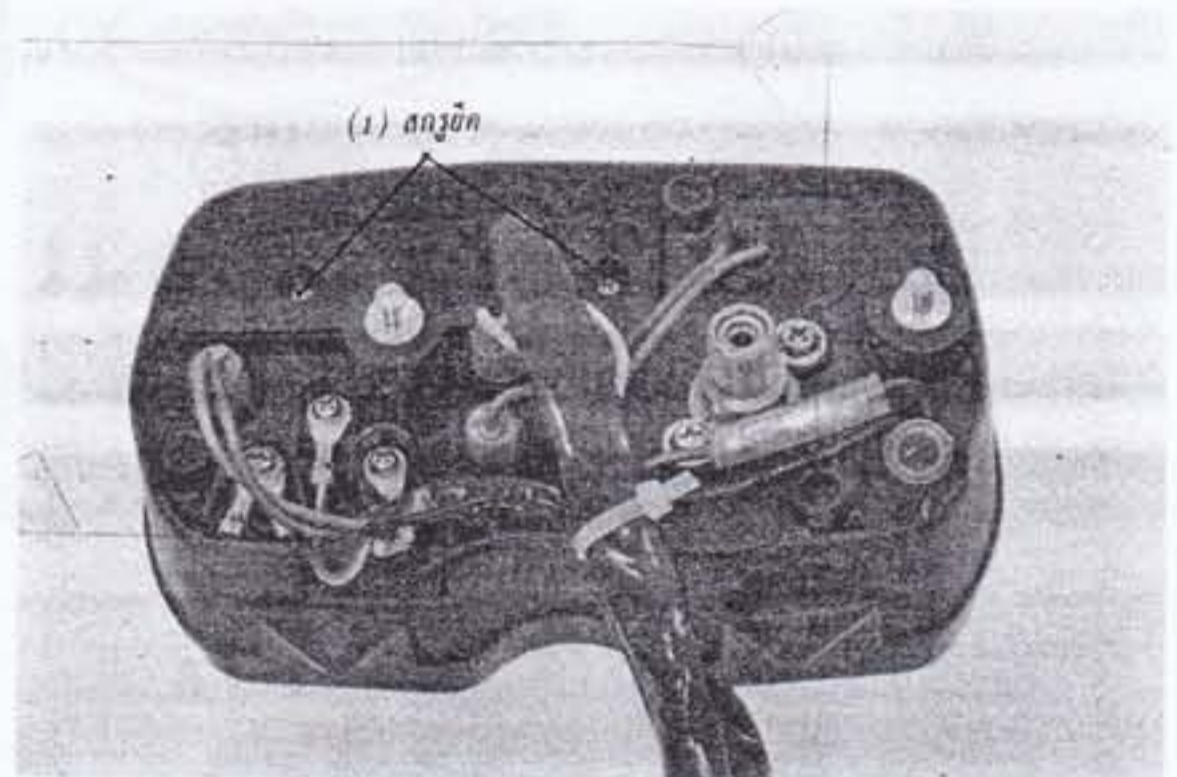
การเปลี่ยนหลอดไฟเรือนมาตรวัด

- ถอดเรือนมาตรวัดออก (หน้า 16-2)
- ดึงขั้วหลอดออกจากที่ยึด
- เอาหลอดไฟเก่าออก เปลี่ยนหลอดใหม่



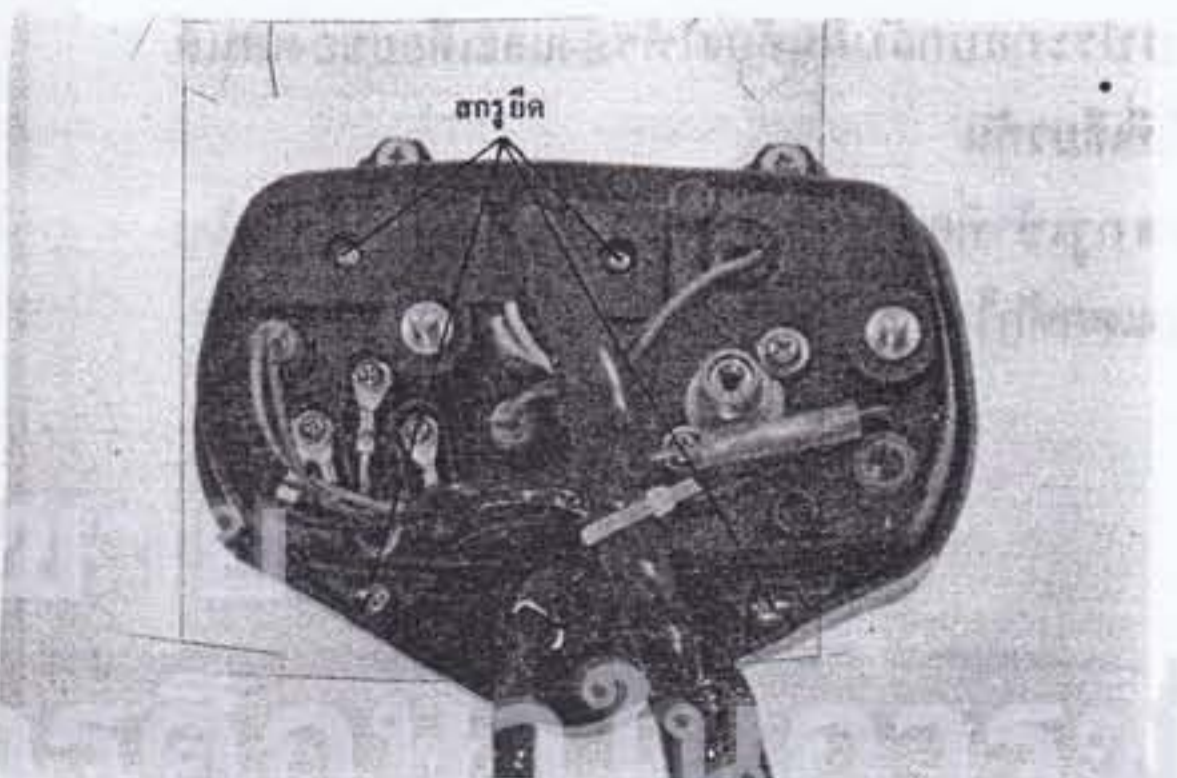
การเปลี่ยนหลอดไฟแสดงตำแหน่งเกียร์

- ถอดเรือนมาตรวัดออก (หน้า 16-2)
- ถอดสกรูยึดจำนวน 2 ตัวออก
- เอาหลอดไฟเก่าออก เปลี่ยนหลอดใหม่



การแยกส่วนประกอบเรือนมาตรวัด

- ถอดสกรูยึดทั้งหมดออก
- แยกส่วนประกอบเรือนมาตรวัดออก
- เพื่อการตรวจสอบ หรือการเปลี่ยนอะไหล่

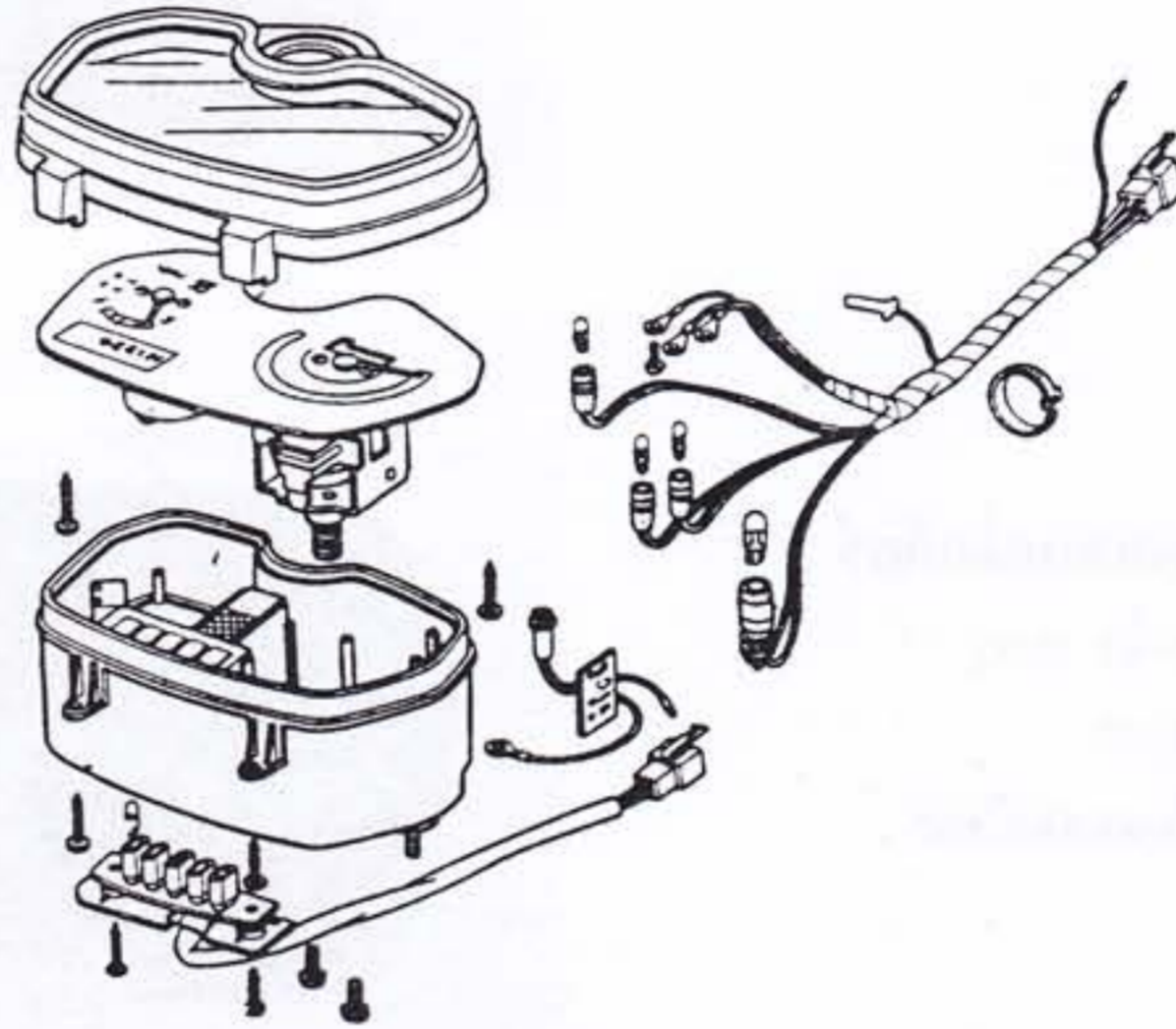




การประกอบกลับคืน/การติดตั้งเข้าที่
ประกอบส่วนต่าง ๆ ที่ถอดแยกออกกลับคืน

หมายเหตุ

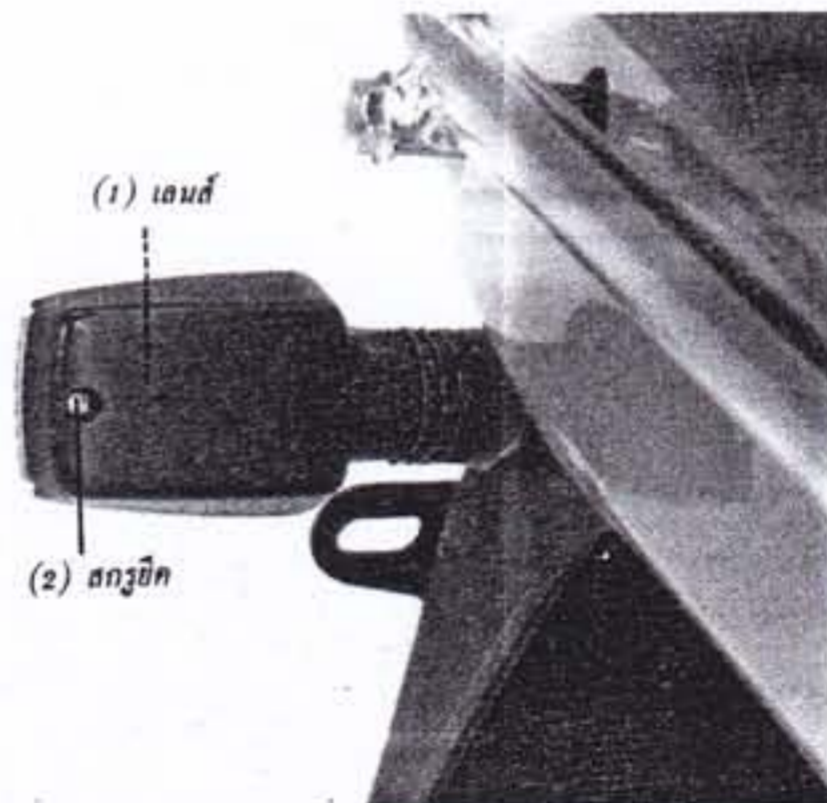
ให้สังเกตเครื่องหมายสีที่ทำให้ไว้เป็นที่สังเกตจะต้องตรงกัน หรือการประกอบสายไฟก็ต้องให้ตรงสี ตรงชุดกัน



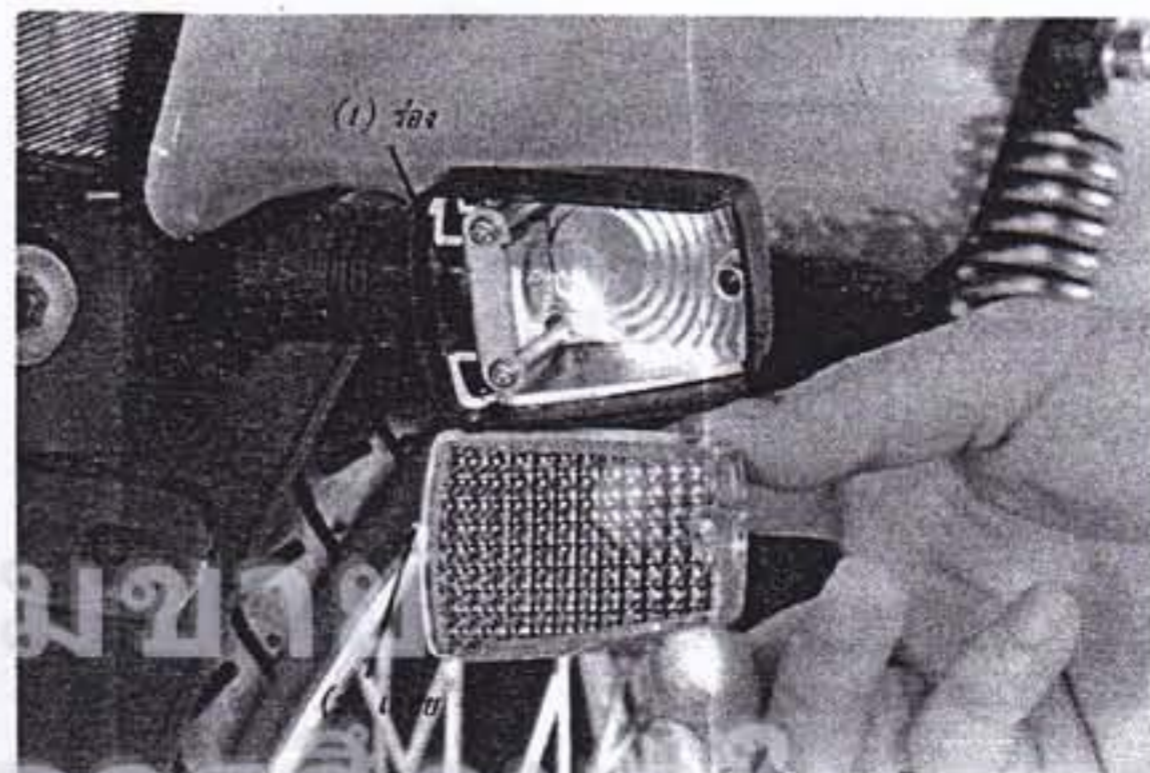
สัญญาณไฟเลี้ยว

การเปลี่ยนหลอดไฟ

- ถอดสกรูยึดออก เอาเลนส์ออก
- ถอดหลอดไฟเก่าออก เปลี่ยนหลอดใหม่



การประกอบกลับคืนต้องให้ร่องและเดือยของเลนส์เข้าที่เดียวกัน
ขันสกรูเข้าที่อย่างระมัดระวังไม่ใช่แรงมากเกินไป อาจแตกหักได้



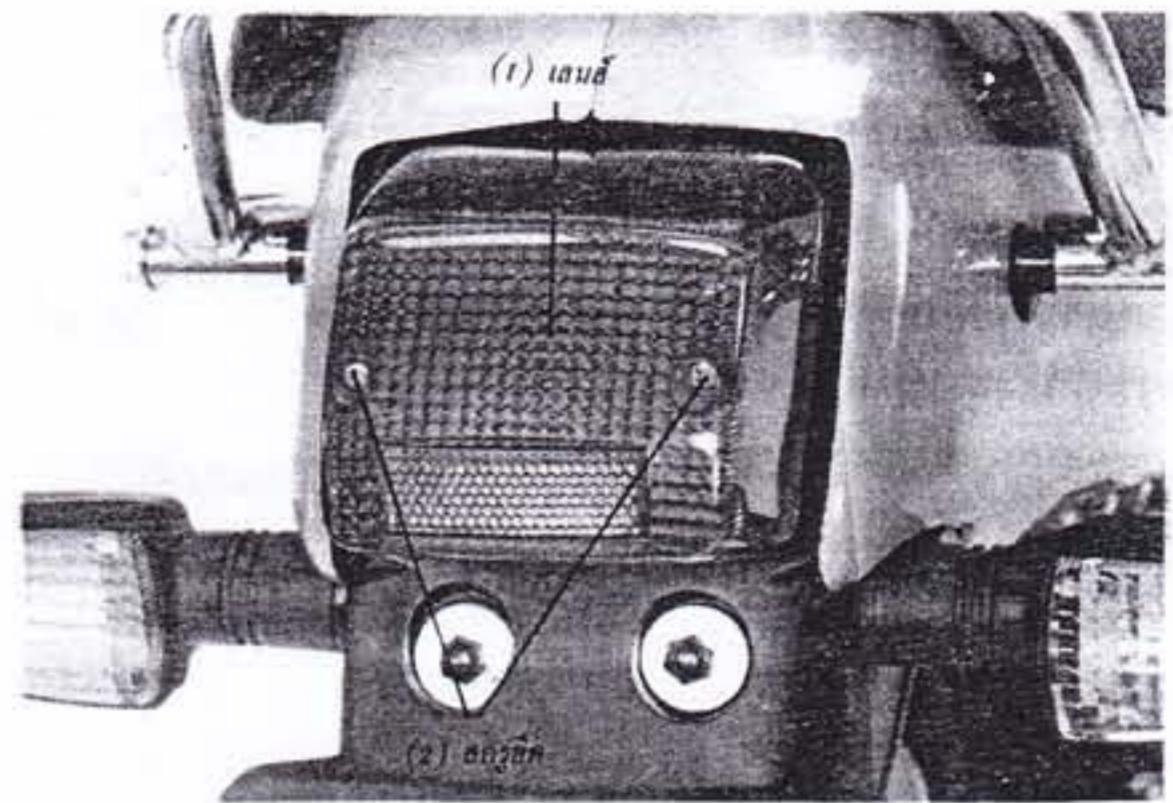
ห้ามขาด



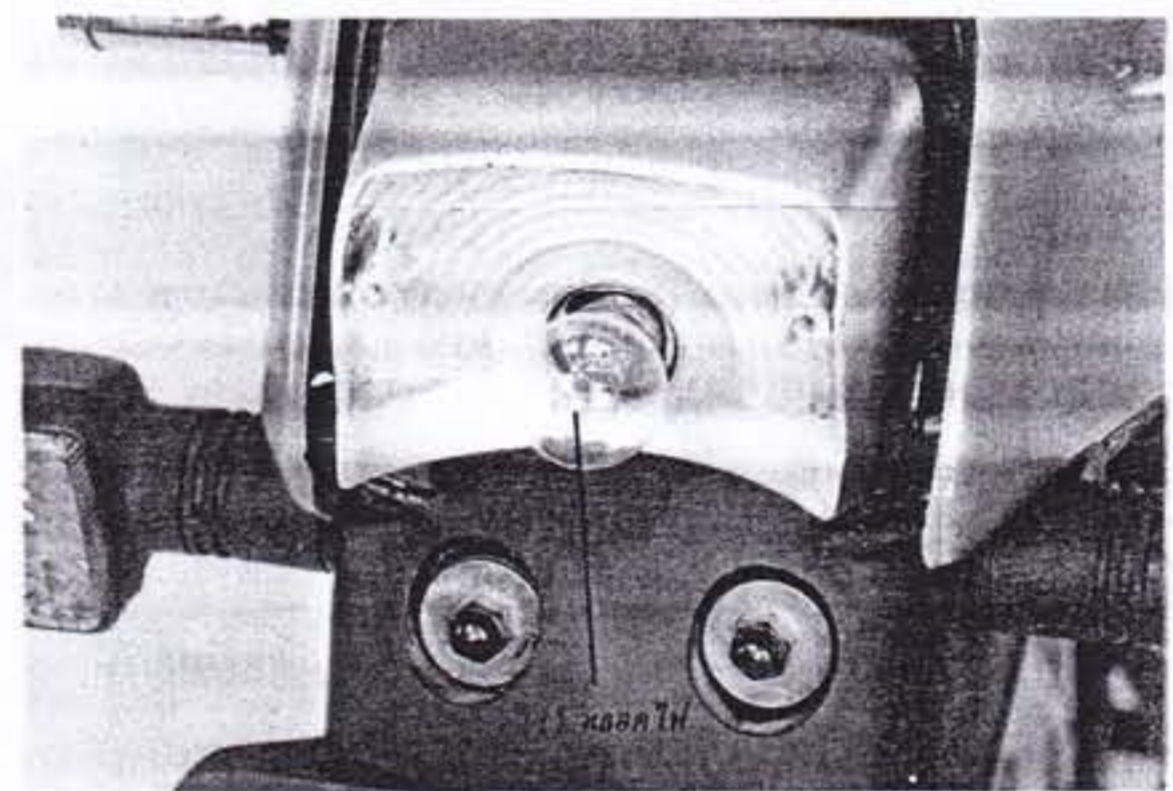
ไฟท้าย/ไฟเบรก

การเปลี่ยนหลอดไฟ

- ถอดสกรูยึดออก



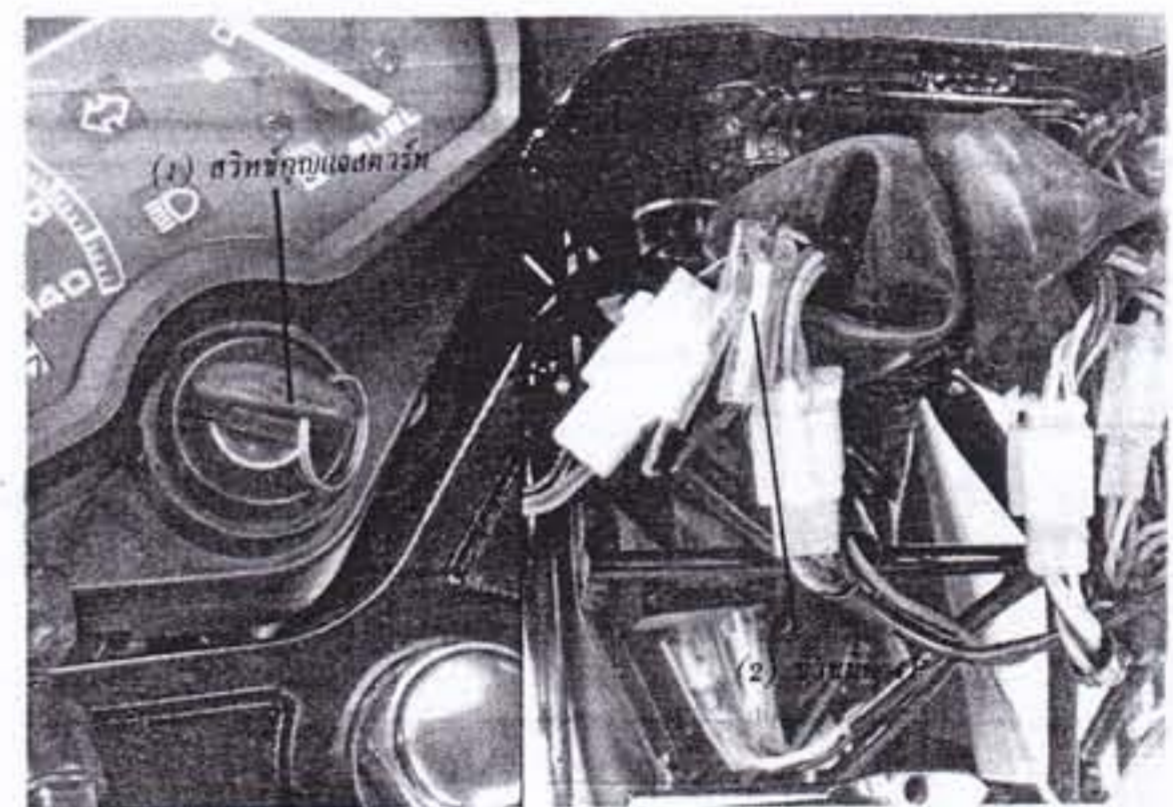
- ถอดหลอดไฟเก่าออก
- เปลี่ยนหลอดไฟใหม่
- ประกอบเลนส์กลับคืน
- ขันสกรูยึดกลับที่เดิม



สวิตช์กุญแจสตาร์ทรถ

การตรวจสอบ

- ถอดโคมไฟหน้าออก (หน้า 16-2)
- ปลดขั้วต่อชนิด 4P ออกจากกัน
- ตรวจสอบวงจรไฟฟ้าตามรายละเอียดดังแสดง
- การตรวจสอบขอให้จับคู่สีที่จะตรวจสอบด้วย



	IG	E	BAT	HO
OFF	●	●		
ON			●	●
สีสายไฟ	BI/W	G	R	BI

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

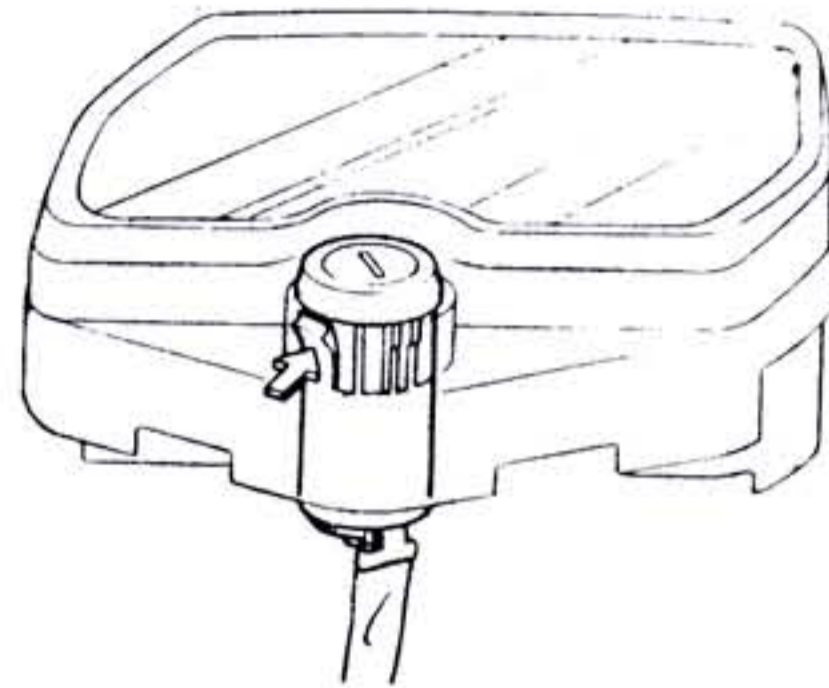


การถอดออก

การถอดสวิตช์กุญแจสตาร์ทออก ทำได้โดยการกดตัว
บังคับให้หุบกกลับเข้าที่พร้อม ๆ กับดึงชุดสวิตช์กุญแจ
สตาร์ทออก

การประกอบกลับคืน

การประกอบกลับคืนให้ทวนกลับกับวิธีการถอดออก

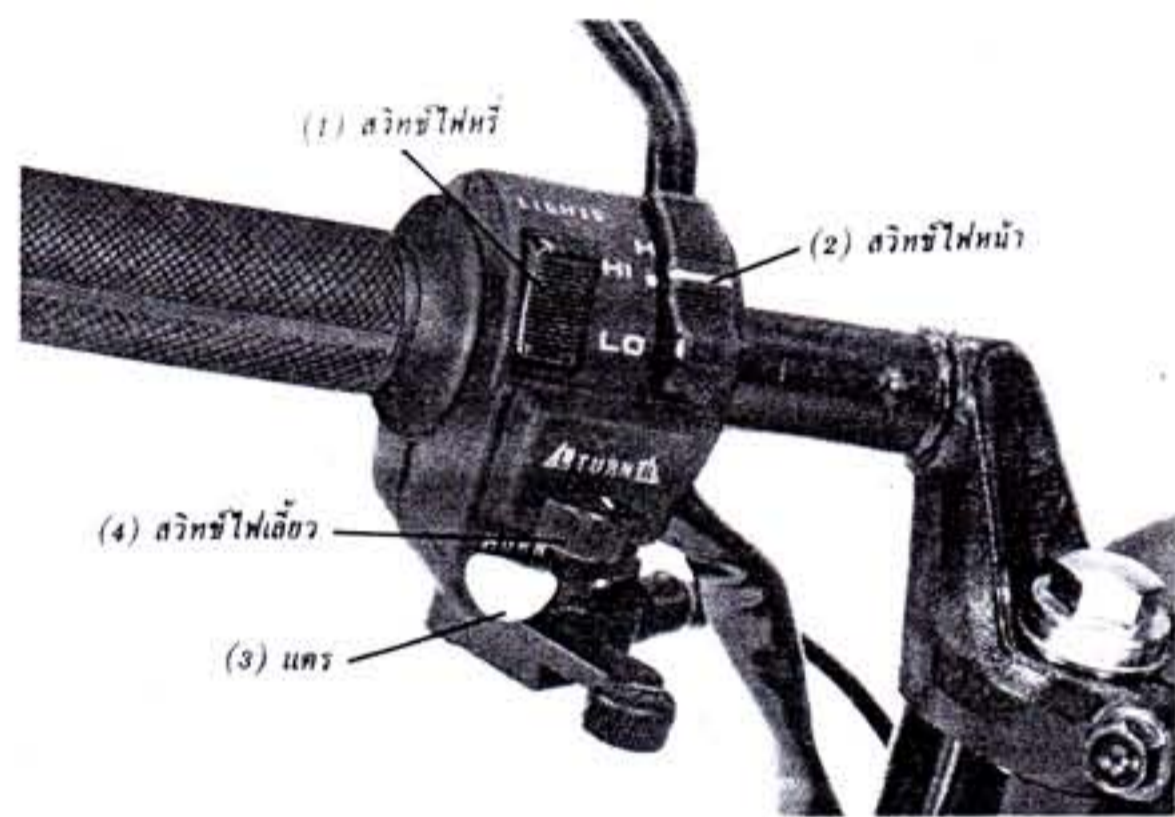


ชุดสวิตช์รวมด้านซ้าย

เมื่อต้องการตรวจสอบความผิดปกติต่าง ๆ หรือเปลี่ยน
อะไหล่ใหม่ จะต้องถอดโคมไฟหน้าออกก่อน (หน้า 16-2)
และปลดขั้วสายไฟออก

การตรวจสอบวงจรไฟฟ้าต่าง ๆ ขอให้ตรวจสอบ
ให้ตรงกันโดยสังเกตสีของสายไฟ

การตรวจสอบเพื่อความสะอาด รวดเร็ว และป้องกัน
ความผิดพลาด ให้ตรวจสอบตามตารางดังแสดง



สวิตช์ไฟเลี้ยว

	R	WR	L
R	● — ●		
N			
L		● — ●	
สีสายไฟ	Lb	Gr	O

แตร

	HO	BAT
ว่าง		
กด	● — ●	
สีสายไฟ	Lg	Bl

สวิตช์ไฟหน้า

	Cl	(HL)	TL	RE
OFF	● — ● — ● — ●			
(N)	● — ● — ● — ●			
H	● — ● — ● — ●			
สีสายไฟ	Y		Br	P

สวิตช์ไฟหรี่

	(HL)	Lo	Hi
Lo	● — ●		
(N)	● — ● — ●		
Hi	● — ●		
สีสายไฟ		W	Bl

เกียร์
1
N
2
3
4



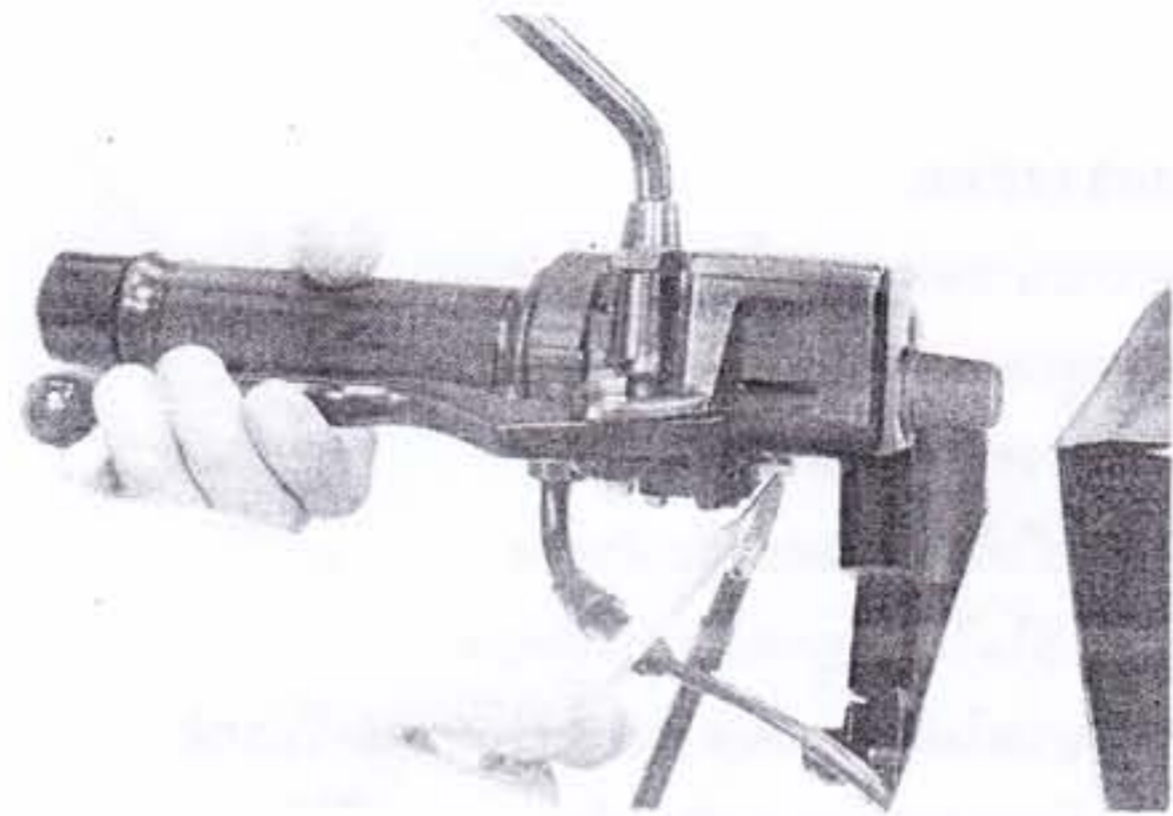
สวิตช์ไฟเบรก

การตรวจสอบที่แฮนด์

ปลดขั้วต่อสวิตช์ไฟเบรกออก

ตรวจสอบวงจรไฟฟ้าโดย

- บีบเบรกมือ วงจรต่อกันไฟเบรกติด
 - ปล่อยเบรกมือ วงจรขาดไฟไม่ติด
- เปลี่ยนชุดสวิตช์ใหม่ ถ้าจำเป็น



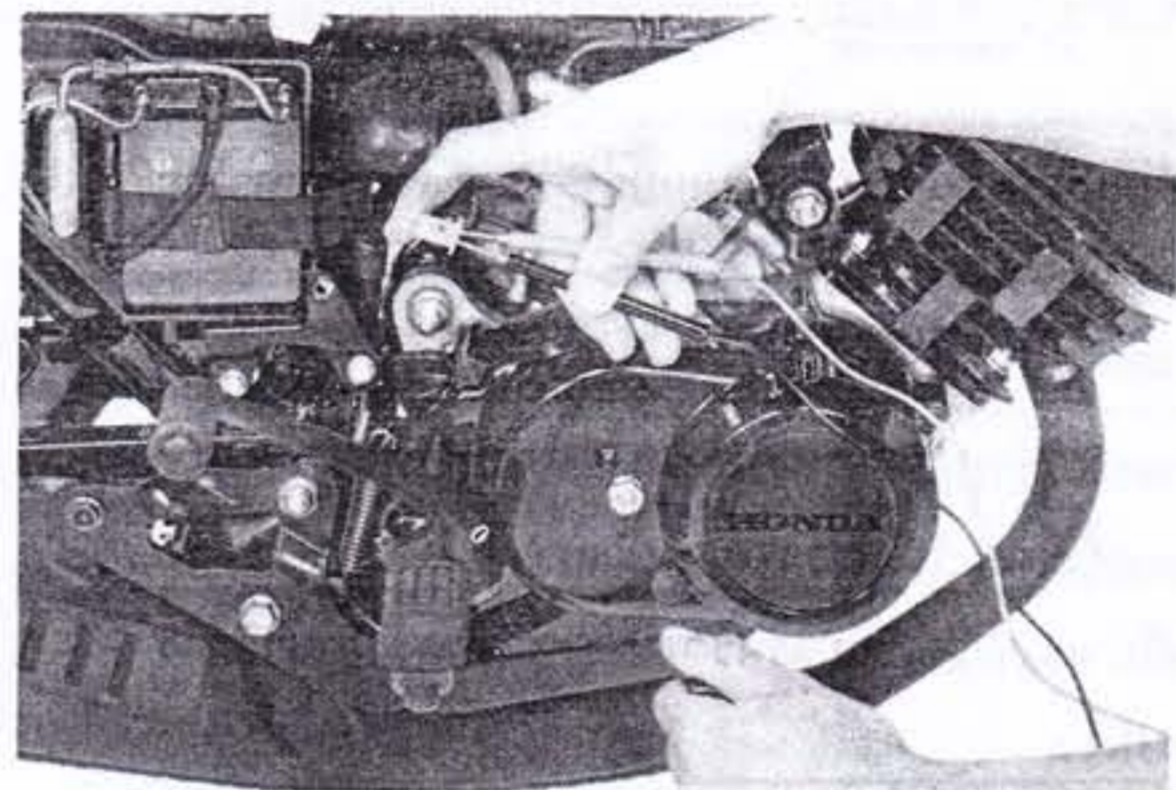
การตรวจสอบที่เบรกเท้า

ถอดฝาครอบข้างด้านขวาออก (หน้า 5-2)

ปลดขั้วต่อสวิตช์ไฟเบรกออก

ตรวจสอบวงจรไฟฟ้าโดย

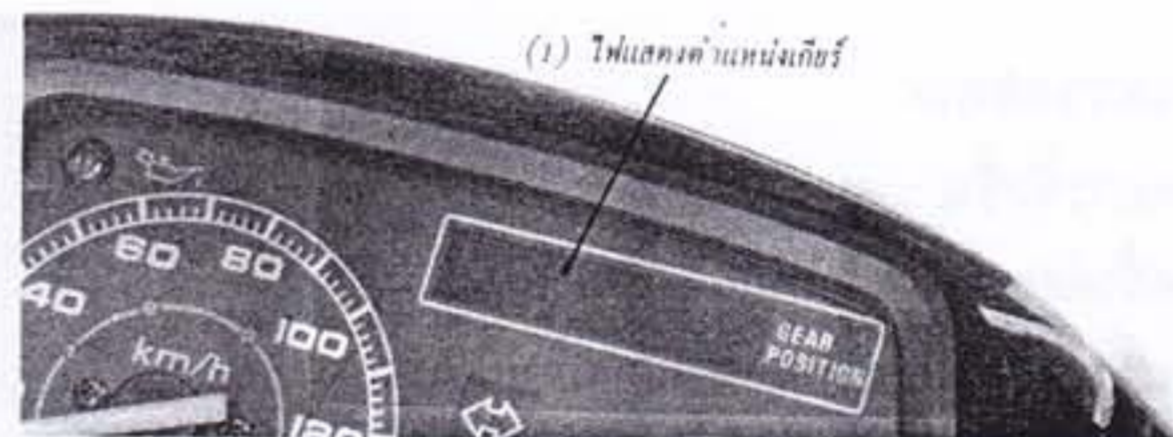
- เขี่ยเบรกเท้า วงจรต่อกันไฟเบรกติด
 - ปล่อยเบรก วงจรขาดไฟไม่ติด
- เปลี่ยนชุดสวิตช์ใหม่ ถ้าจำเป็น



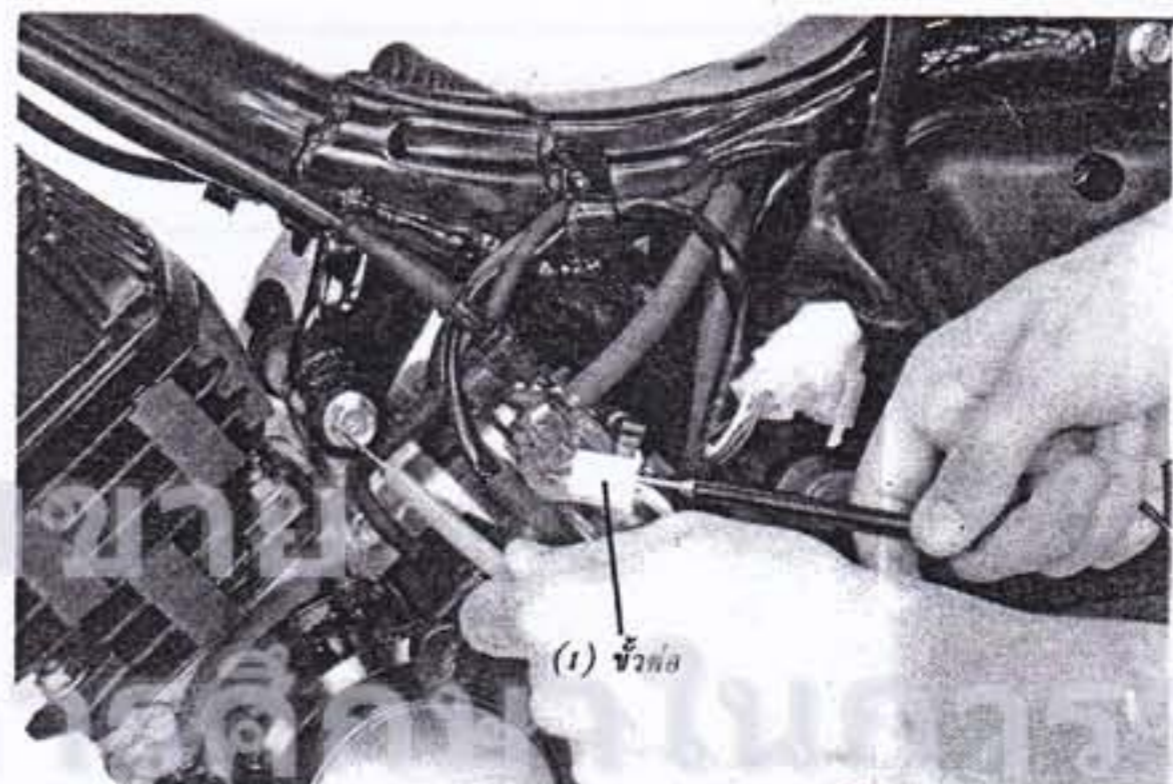
ไฟแสดงตำแหน่งเกียร์/ชุดสวิตช์

การตรวจสอบ

- หมุนสวิตช์กุญแจสตาร์ทรถไปที่ "ON"
- กดคันเข้าเกียร์ไปแต่ละเกียร์ เพื่อตรวจสอบ
- ถ้าไฟแสดงตำแหน่งเกียร์ไม่ติดสว่าง ให้ตรวจสอบตามตารางแสดง
- ถอดฝาครอบข้างออก (หน้า 5-2)
- ปลดขั้วต่อชนิด 5P ออก



เกียร์	สายดิน	Y/R	Lg/R	Bl/Bu	W/Br	R/W
1	●	●				
N	●		●			
2	●			●		
3	●				●	
4	●					●





การตรวจสอบ

ถอดเบาะนั่งออก ปลดขั้วต่อสายไฟออก

ถอดชุดลูกกลอยออกมา ปลดครอบลูกกลอยออก

ทำการตรวจสอบวงจร โดย :-

- วงจรใช้ได้เมื่อลูกกลอยอยู่ระดับล่าง
- วงจรใช้ไม่ได้เมื่อลูกกลอยอยู่ระดับบน

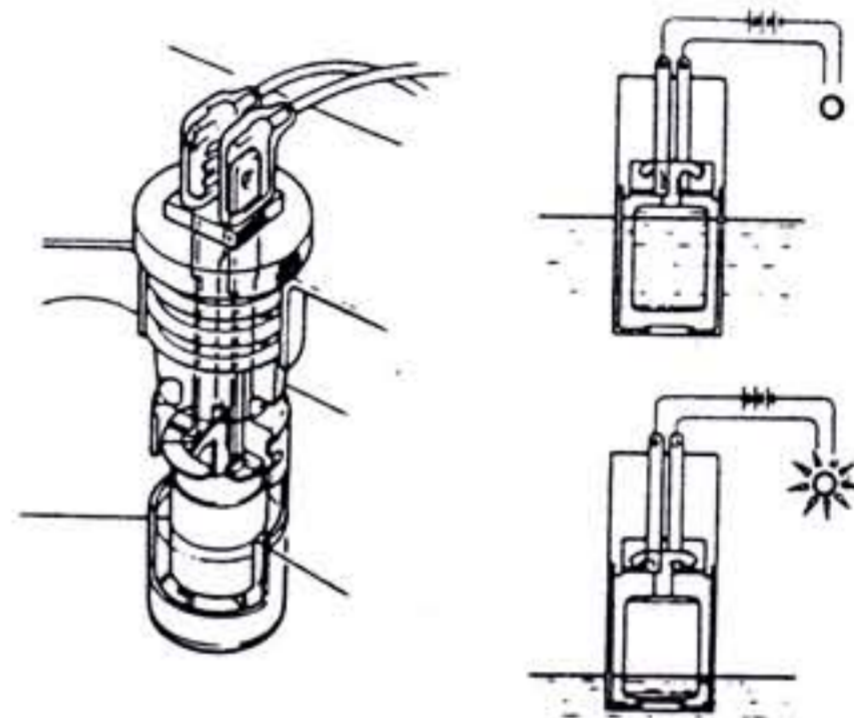
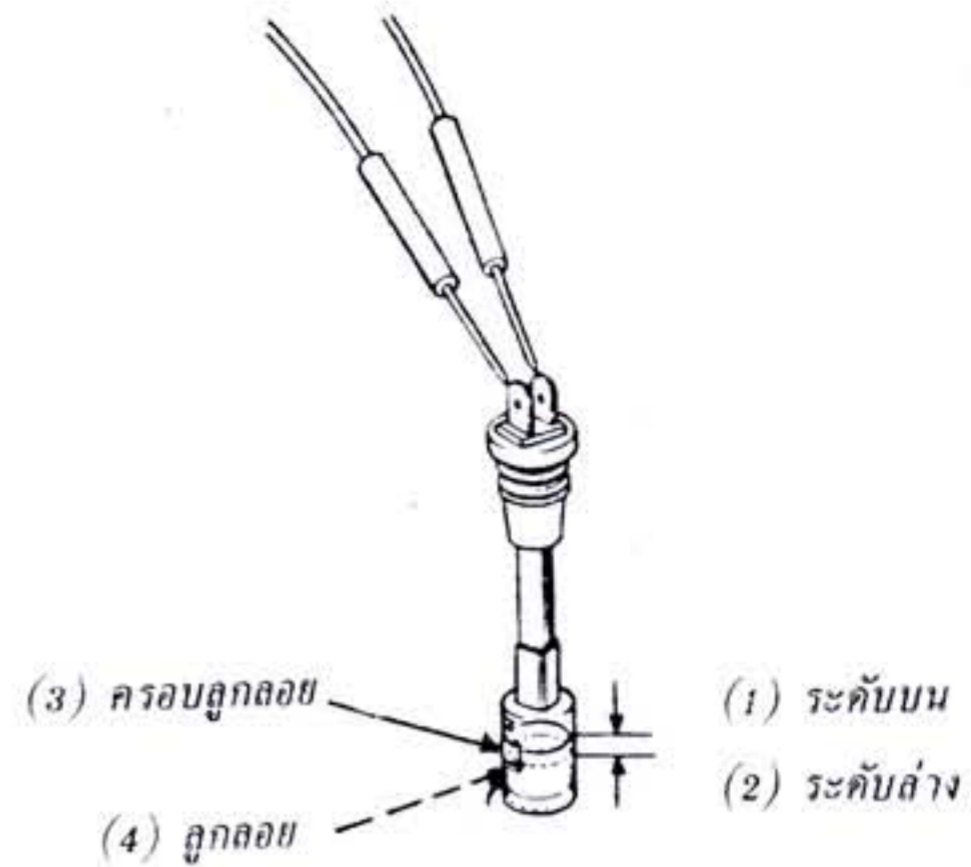
เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว เพื่อตรวจสอบว่าเบตเตอร์ปรกติ
เพื่อดำเนินการตรวจสอบขั้นต่อไป

ต่อขั้วสายไฟตามเดิม เปิดสวิทช์กุญแจสตาร์ทไปที่
"ON"

ขยับลูกกลอยขึ้น-ลง เพื่อทดสอบว่าลูกกลอยสามารถทำงาน
บ่งบอกได้ตามปรกติ

หมายเหตุ

ถ้าผลบ่งชี้ว่าบกพร่องไม่เป็นไปตามปรกติ ทั้ง ๆ ที่
ลูกกลอยขึ้น-ลง ให้ตรวจสอบขั้วต่อสายไฟว่าหลุดหลวม
หรือไม่ และดำเนินการตรวจสอบซ้ำอีกครั้งตามวิธีการ
แรกเริ่ม



การตรวจสอบ

เปิดเบาะนั่งขึ้น

ปลดขั้วต่อของสายไฟออก

ต่อวงจร ชุดสี Y/W-G ด้วยสายไฟชิ้นเล็ก

เปิดสวิทช์กุญแจสตาร์ทไปที่ "ON"

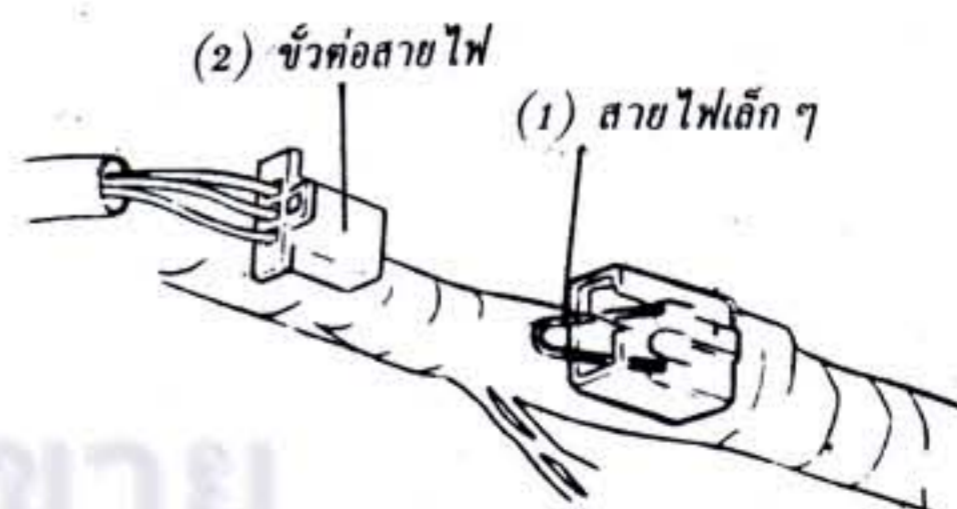
มาตรวัดเชื้อเพลิงจะต้องแสดงจำนวนเต็ม "FULL"

ต่อวงจรชุดสี Bu/W-G ด้วยสายไฟชิ้นเล็ก ๆ

มาตรวัดเชื้อเพลิงจะต้องแสดงจำนวนหมด "EMPTY"

หมายเหตุ

ห้ามทดสอบวงจรด้วยวิธีนี้เป็นระยะเวลายาวนาน จะทำ
ให้เกิดความเสียหายให้กับตัวมาตรวัดเชื้อเพลิงได้



ห้ามขาย



ไฟแสงสว่าง/สวิตช์ต่าง ๆ

การตรวจสอบชุดมาตรวัดเชื้อเพลิง

ถอดฝาครอบท้ายรถออก (หน้า 13-2)

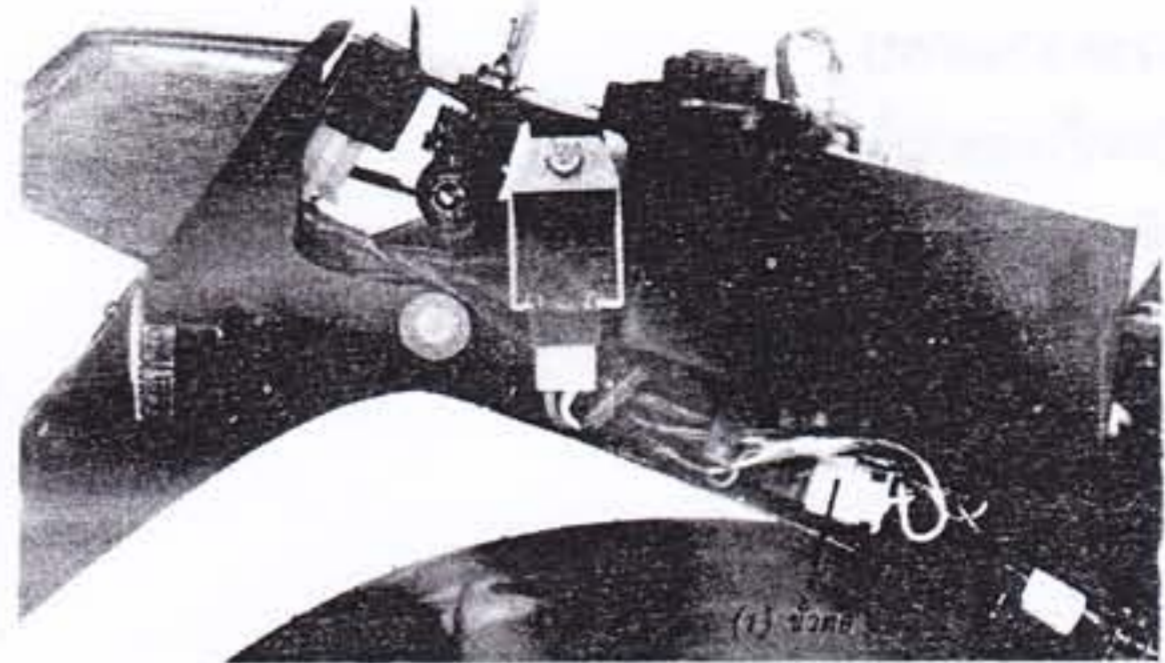
ปลดขั้วต่อสายไฟชนิด 3P ออก

ตรวจสอบวงจรไฟฟ้าตามตาราง

ค่ามาตรฐาน

หน่วย : โอห์ม

สีสายไฟ	เต็ม	หมด
เขียว-น้ำเงิน/ขาว	426-706	23-43
เขียว-เหลือง/ขาว	23-33	426-706
น้ำเงิน/ขาว-เหลือง/ขาว	50-750	450-750



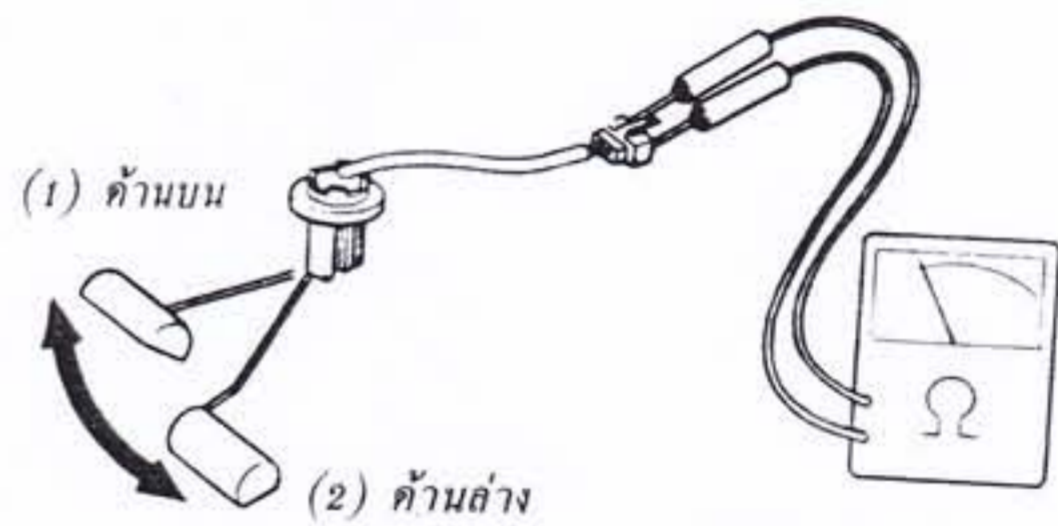
ใช้คีมจับแผ่นยึดหมุนออก จะยกชุดมาตรวัดออก
หมายเหตุ

- ระวังอย่าทำให้สายไฟชำรุด
- อย่าตัดก้านของลูกลอยเป็นอันตราย

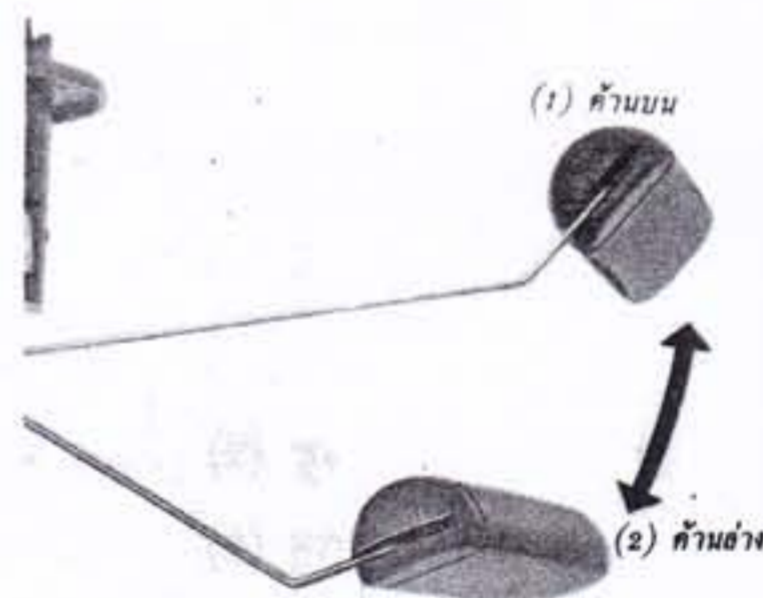
ต่อข้อต่อของชุดมาตรวัดอีกครั้ง

หมุนกุญแจรถไปที่ "ON"

ค่อย ๆ ยกลูกลอยขึ้น-ลงอย่างช้า ๆ พร้อม ๆ กับสังเกต
เข็มที่เรือนไมล์ต้องขึ้น-ลงตามไปด้วย



ลูกลอย "ขึ้น"	เข็มชี้ที่ "เต็ม" (FULL)
ลูกลอย "ลง"	เข็มชี้ที่ "หมด" (EMPTY)



การประกอบกลับคืน

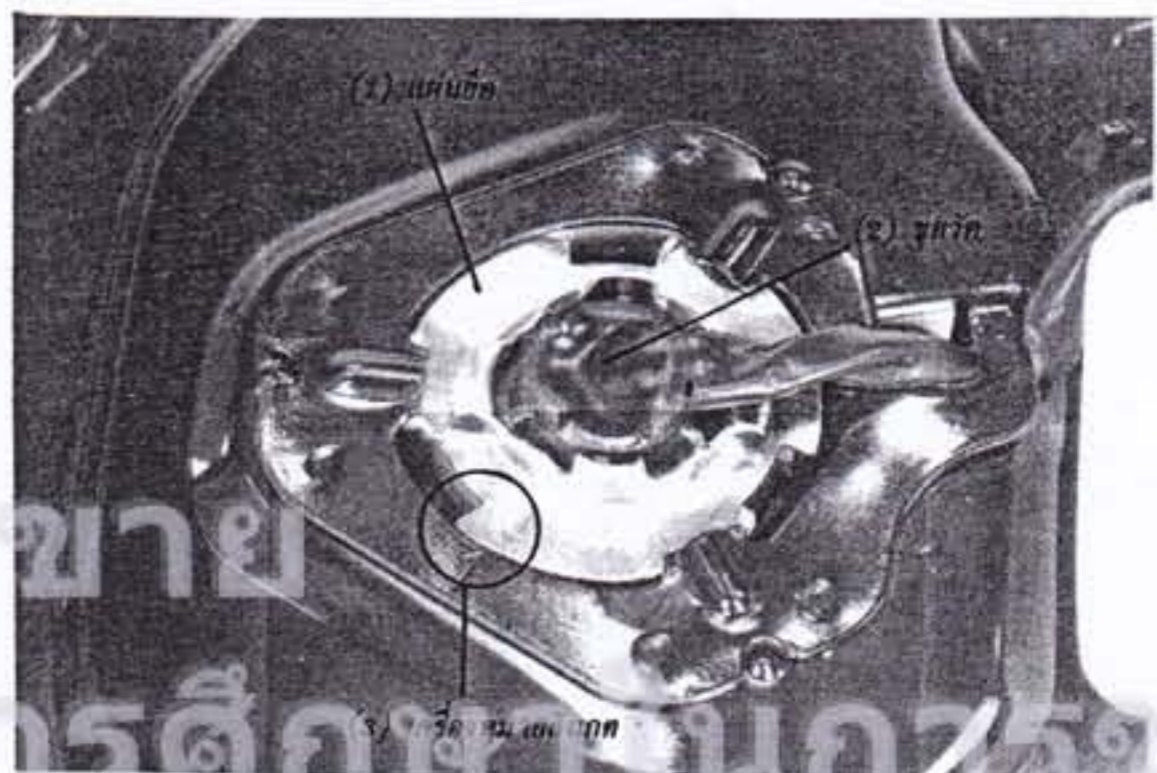
ใส่ชุดมาตรวัดเชื้อเพลิงกลับเข้าที่

ใช้คีมค่อย ๆ หมุนแผ่นยึดกลับเข้าที่

โดยให้เครื่องหมายสังเกตตรงกัน

หมายเหตุ

เครื่องหมายสังเกตต้องตรงกัน ถ้าไม่ตรง อาจทำให้
เกิดอาการน้ำมันรั่วซึมได้





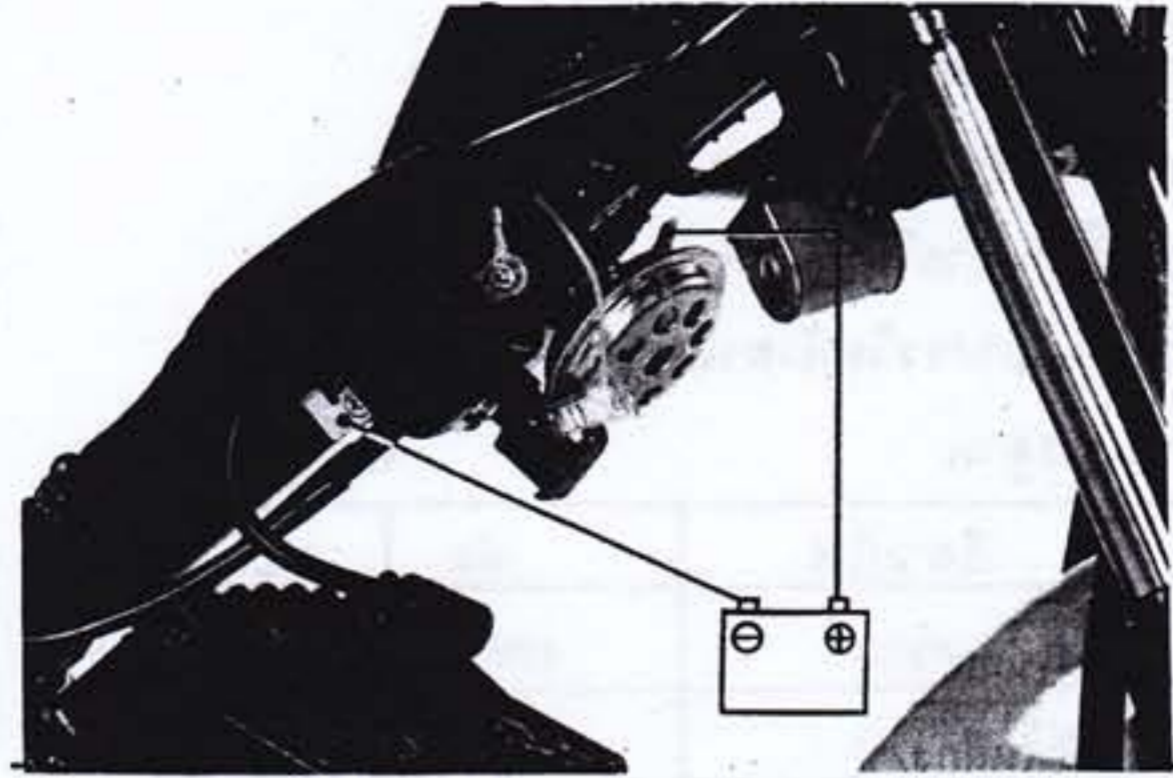
แตร

การตรวจสอบ

ปลดขั้วต่อสายไฟของแตรออก

ใช้แบตเตอรี่ขนาด 12 โวลท์ ทำการต่อตรงเพื่อทดสอบ

ทดลองฟังเสียงแตร



การเชื่อมต่อแบตเตอรี่เพื่อทดสอบแตร

การเชื่อมต่อสายไฟของแตรให้ถูกต้องตามรูปที่แสดงไว้

การเชื่อมต่อสายไฟของแตรให้ถูกต้องตามรูปที่แสดงไว้

การเชื่อมต่อสายไฟของแตรให้ถูกต้องตามรูปที่แสดงไว้

การเชื่อมต่อสายไฟของแตรให้ถูกต้องตามรูปที่แสดงไว้

แบตเตอรี่ "ลบ" ให้เชื่อม	"ลบ" ของแตร
แบตเตอรี่ "บวก" ให้เชื่อม	"บวก" ของแตร

ห้ามขายน
ห้ามขายน
ห้ามขายน



เครื่องยนต์สตาร์ทไม่ติด หรือสตาร์ทติดยาก	17-1
เครื่องยนต์ไม่มีกำลัง	17-2
เครื่องยนต์ให้ประสิทธิภาพต่ำที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ต่ำ	17-3
เครื่องยนต์ให้ประสิทธิภาพต่ำที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์สูง	17-4
รถบังคับเลี้ยวยาก	17-4
เครื่องยนต์มีเสียงดังผิดปกติ	17-5
ระบบกันสะเทือน	17-5

1. ตรวจสอบการไหลของน้ำมันมายัง

เชื้อเพลิงไม่ไหลมา

สาเหตุที่เป็นไปได้

คาร์บูเรเตอร์ โดยคลายสกรูถ่าย

(2) เกิดการอุดตันระหว่างถังน้ำมันกับคาร์บูเรเตอร์ หรือระหว่างถังน้ำมันกับท่อสูญญากาศ

ทัง (น้ำมันในห้องคาร์บูเรเตอร์)

เชื้อเพลิงไหล

(3) ก๊อกน้ำมันอุดตัน



(4) ฝาปิดถังน้ำมันอุดตัน

2. ถอดหัวเทียนออกและทดลองดู
ประกายไฟ

ประกายไฟอ่อนหรือไม่มี

(5) กรองเชื้อเพลิงอุดตัน

ประกายไฟดี



(1) หัวเทียนผิดขนาด

(2) หัวเทียนสกปรก

(3) ชูต ซี.ดี.ไอ บกพร่อง

(4) เอ.ซี.เจเนเรเตอร์บกพร่อง

(5) สายแรงสูงลัดวงจรหรือหัก

(6) คอยล์จุดระเบิดลัดวงจร

(7) สวิทช์กุญแจสตาร์ททรทบกพร่อง

3. ทดสอบกำลังอัดเครื่องยนต์
กำลังอัดปกติ

กำลังอัดต่ำ

(1) แหวนลูกสูบติด

(2) ชูตริควาล์วบกพร่อง

(3) ลูกสูบ แหวนลูกสูบสึกหรอ

(4) ปะเก็นฝาสูบไหม้

(5) ลูกสูบหรือฝาสูบทะลุ

(6) ห้องแคร็งค์รั่ว

(7) ซีลข้อเหวี่ยงรั่ว

4. สตาร์ทเครื่องยนต์

เครื่องยนต์จุดระเบิด แต่ไม่ติด

เครื่องยนต์จุดระเบิด



(1) ลูกเร่งยกไม่หมด

(2) ไบสตาร์ทเตอร์เปิดไม่หมด

(3) อากาศรั่วที่ท่อไอดี

(4) จังหวะจุดระเบิดผิดปกติ

5. ถอดหัวเทียนออกมาตรวจสอบ

หัวเทียนเปียกแฉะ

↓ หัวเทียนแห้ง



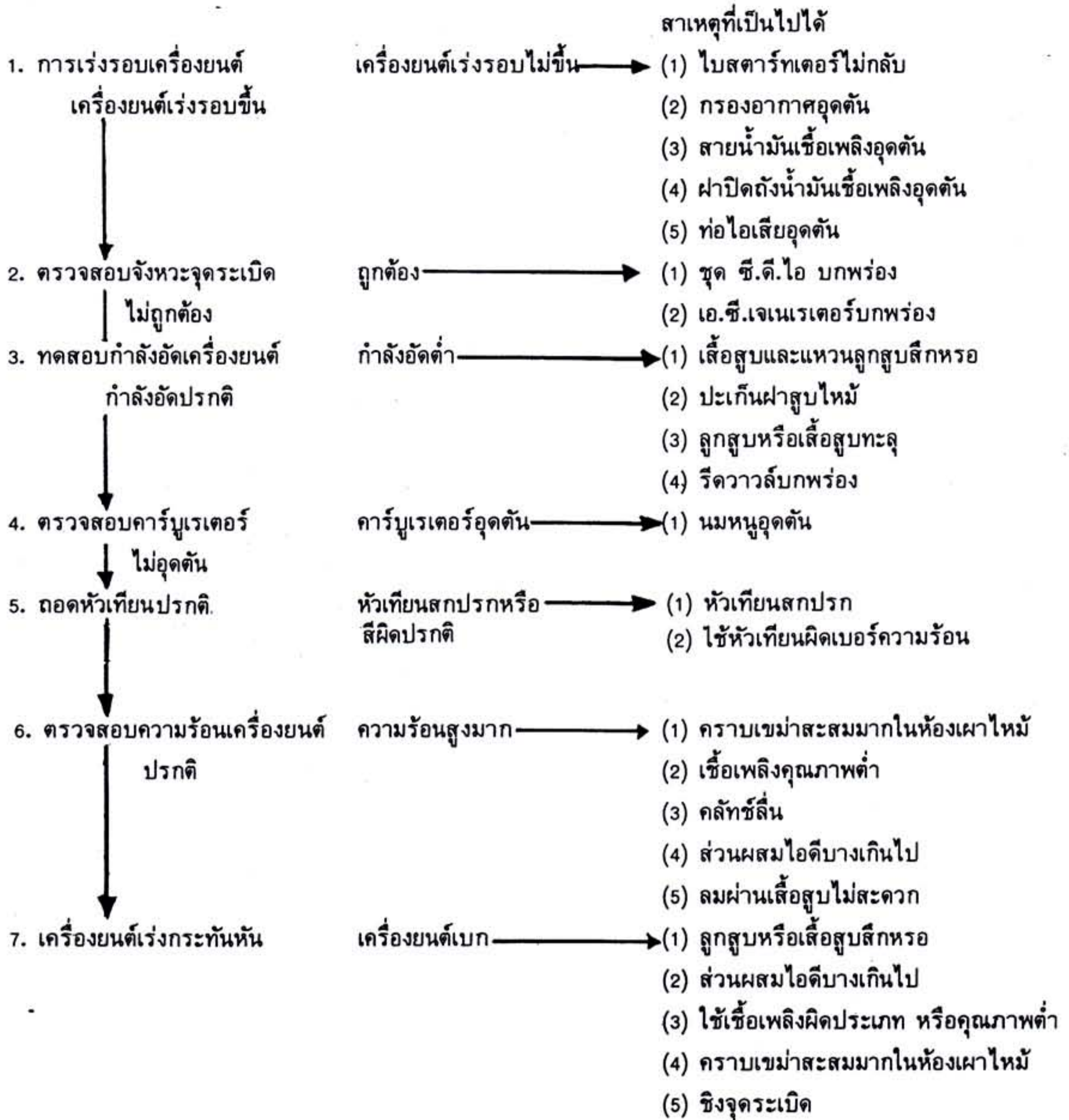
(1) น้ำมันท่วมคาร์บูเรเตอร์

(2) ไบสตาร์ทเตอร์บกพร่อง

(3) ลูกเร่งเปิดผิดปกติ

(4) กรองอากาศสกปรก

6. ทดลองสตาร์ทอีกครั้งโดย
ไม่ใช่ไบสตาร์ทเตอร์



ห้ามขาย



เครื่องยนต์ให้ประสิทธิภาพต่ำที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ต่ำ

		สาเหตุที่เป็นไปได้
1. ตรวจสอบจังหวะจุดระเบิด ปรกติ	ผิดปรกติ →	(1) จังหวะจุดระเบิดผิดปรกติ
2. ตรวจสอบการปรับรอบสกรู ของคาร์บูเรเตอร์ ถูกต้อง	ปรับรอบผิด →	(1) ส่วนผสมไอดีหนาเกินไป (2) ส่วนผสมไอดีบางเกินไป
3. ตรวจสอบอากาศรั่วที่คาร์บูเรเตอร์ ปรกติ	อากาศรั่ว →	(1) ชั้นนัตยึดคาร์บูเรเตอร์ไม่แน่น (2) ฉนวนคาร์บูเรเตอร์บกพร่อง (3) ปะเก็นท่อไอดีบกพร่อง
4. ถอดหัวเทียนออกและทดสอบ ประกายไฟ ปรกติ	ประกายไฟอ่อน หรือ มีบ้างไม่มีบ้าง →	(1) หัวเทียนสกปรกหรือผิดขนาด (2) ชุด ซี.ดี.ไอ บกพร่อง (3) เอ.ซี.เจเนเรเตอร์บกพร่อง (4) สายไฟแรงสูงหักหรือลัดวงจร (5) คอยล์จุดระเบิดลัดวงจร (6) สวิตช์สตาร์ททรทบกพร่อง

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



เครื่องยนต์ให้ประสิทธิภาพต่ำที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์สูง

		สาเหตุที่เป็นไปได้
1. ตรวจสอบจังหวะจุดระเบิด ถูกต้อง	จังหวะจุดระเบิดผิดปรกติ	→ (1) ชุด ซี.ดี.ไอ บกพร่อง (2) เอ.ซี. เจเนเรเตอร์บกพร่อง
2. ถอดท่อเชื้อเพลิงที่จะเข้าก็อกน้ำมัน เพื่อตรวจสอบการอุดตัน ปรกติ	เชื้อเพลิงไหลไม่สะดวก	→ (1) เชื้อเพลิงหมด (2) ท่อทางเดินเชื้อเพลิงหรือกรองอุดตัน (3) ฝาปิดถังเชื้อเพลิงอุดตัน
3. ตรวจสอบสภาพการอุดตัน ของนมหนู ปรกติ	อุดตัน	→ (1) นมหนูอุดตัน
4. เปลี่ยนนมหนูใหม่ ถูกต้อง	ผิดพลาด	→ (1) นมหนูเบอร์เล็กเกินไป (2) กรองอากาศอุดตัน (3) ไบสตาร์ทเตอร์ปิดไม่หมด

รถบังคับเลี้ยวยาก

ตรวจความดันลมยาง

ตรวจสอบ

		สาเหตุที่เป็นไปได้
1. ถ้าการบังคับเลี้ยวหนัก		→ (1) ชันคอรถแน่นเกินไป (2) ลูกปืนคอรถเสีย
2. ล้อรถส่ายไปมา		→ (1) ลูกปืนล้อหลวมคลอน (2) ขอบวงล้อเบี้ยว (3) ประกอบคุมล้อไม่เข้าที่ (4) บูชสวิงอาร์มเสีย (5) โครงรถเบี้ยว (6) ไบล์ที่ยึดสวิงอาร์มหลวม
3. รถวิ่งเหมือนถูกดึงไปด้านใด ด้านหนึ่ง		→ (1) ปรับตำแหน่งโช้คอัพไม่เท่ากัน (2) ศูนย์ล้อหน้า-หลังไม่ได้ศูนย์ (3) โช้คอัพหน้าคดงอ (4) สวิงอาร์มคดงอ (5) เพลาล้อหน้าคดงอ

ห้ามขาย



เครื่องยนต์มีเสียงดังผิดปกติ

ตรวจสอบ

- | | สาเหตุที่เป็นไปได้ |
|----------------------------|---|
| 1. ถ้าแหวนลูกสูบมีเสียงดัง | <ul style="list-style-type: none"> (1) แหวนลูกสูบหรือเสื่อสูบสึกหรอ (2) สลักลูกสูบหรือก้านสูบสึกหรอ (3) มีเขม่าสะสมมากที่หัวลูกสูบหรือในห้องเผาไหม้ |
| 2. ถ้าคลัทช์มีเสียงดัง | <ul style="list-style-type: none"> (1) เรือนคลัทช์และแผ่นคลัทช์หลวมคลอน (2) เซ็นเตอร์คลัทช์และแผ่นคลัทช์หลวมคลอน (3) ปลอกกรองเรือนคลัทช์หลวมคลอน (4) แผ่นคลัทช์และผ้าคลัทช์ผิดแบบ |
| 3. ถ้าข้อเหวี่ยงมีเสียงดัง | <ul style="list-style-type: none"> (1) ลูกปืนข้อเหวี่ยงสึกหรอ (2) สลักก้านสูบหลวมคลอน |
| 4. ถ้าชุดเกียร์มีเสียงดัง | <ul style="list-style-type: none"> (1) ชุดเฟืองเกียร์หรือโหมาร์เกียร์สึกหรอ หรือผิดรูปร่าง (2) แหวนรองชุดเฟืองเกียร์สึกหรอ |

ระบบกันสะเทือน

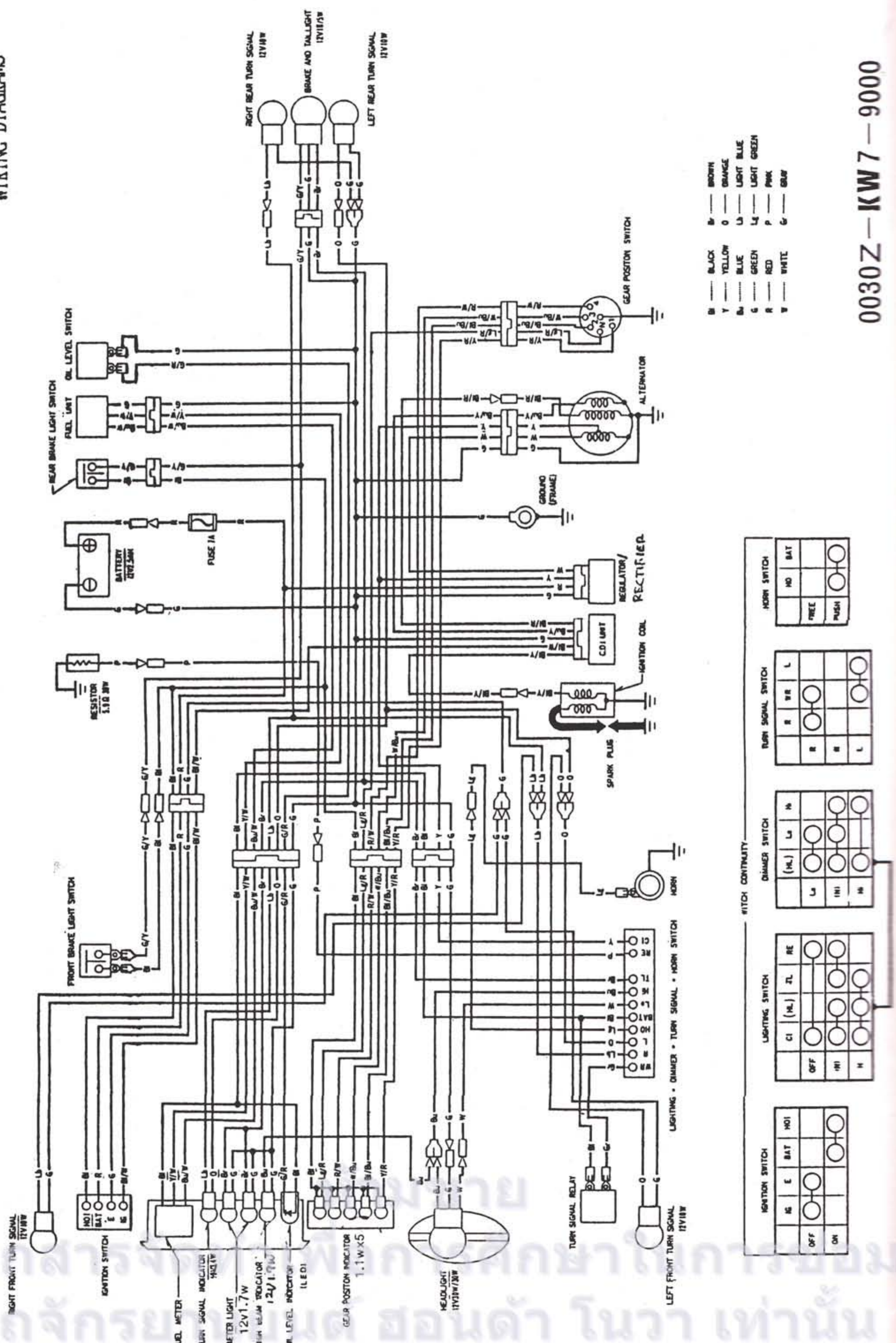
ตรวจสอบความดันลมยาง

ตรวจสอบ

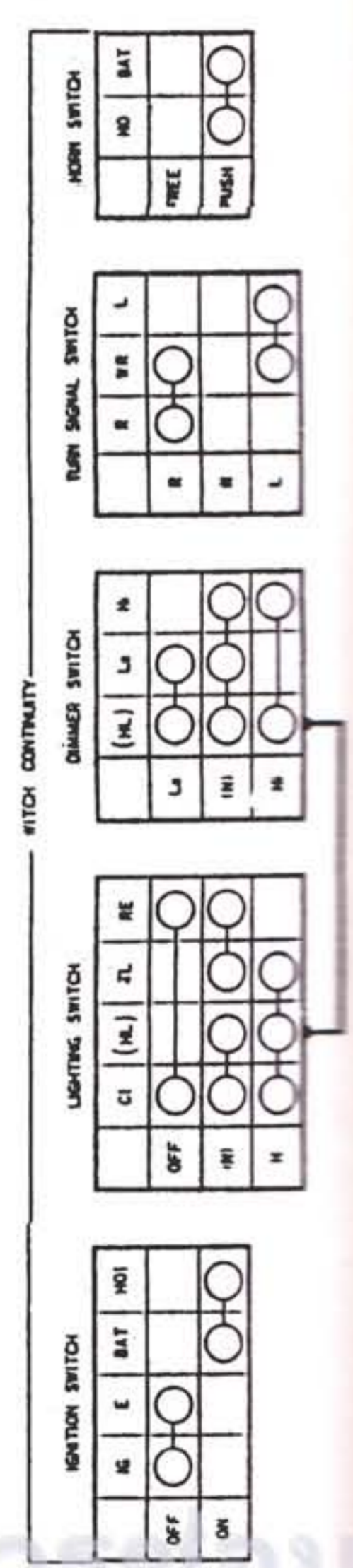
- | | สาเหตุที่เป็นไปได้ |
|--------------------------------|---|
| 1. ถ้าระบบกันสะเทือนอ่อนเกินไป | <ul style="list-style-type: none"> (1) สปริงโช้ค้อบอ่อนเกินไป (2) บรรทุกน้ำหนักเกิน |
| 2. ถ้าระบบกันสะเทือนแข็งเกินไป | <ul style="list-style-type: none"> (1) แกนโช้ค้อบคดงอ (2) บูชโช้ค้อบหลังสึกหรอ |
| 3. ถ้าระบบกันสะเทือนมีเสียงดัง | <ul style="list-style-type: none"> (1) แกนโช้ค้อบคดงอ (2) แกนโช้ค้อบหรือชุดสปริงคดงอ (3) ลูกยางกันกระแทก ช้ำรูด (4) ลูกสูบโช้ค้อบหน้าสึกหรอ (5) ก้านรองโช้ค้อบสึกหรอ (6) น็อตยึดแกนคอหลวม (7) ไบ์ลท์ยึดแผงคอบนหลวม |

ห้ามขาย

WIRING DIAGRAMS



- Bl — BLACK
- Y — YELLOW
- Bu — BLUE
- G — GREEN
- R — RED
- W — WHITE
- B — BROWN
- O — ORANGE
- U — LIGHT BLUE
- L — LIGHT GREEN
- P — PINK
- Gr — GRAY



0030Z — KW 7 — 9000



- ข้อควรระวัง** การไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำอย่างเคร่งครัด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ หรือสูญเสียชีวิตได้
- คำเตือน** อุบัติเหตุ และเครื่องมืออาจชำรุดเสียหายได้ ถ้าหากไม่ปฏิบัติตามหนังสือคู่มือนี้
- ข้อควรจำ** จงใช้ประโยชน์จากคู่มือนี้ให้มากที่สุด

รายละเอียด วิธีการทำงานอย่างถูกต้อง ปลอดภัย และมาตรฐานของแต่ละโรงซ่อม ไม่ชี้แจงอยู่ในหนังสือนี้ แต่จะมีคำเตือน และข้อควรระวัง อันอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ หรือเกิดชำรุดเสียหาย แสดงไว้ และโปรดได้ระลึกไว้เสมอว่า ข้อควรระวังนั้น ไม่สามารถครอบคลุมได้หมดทุกสิ่งทุกอย่าง และอย่านำไปใช้เป็นข้ออ้างว่า เพราะฮอนด้าไม่แนะนำไว้ แต่ขอให้พึงระลึกไว้เสมอว่า “การทำงานต้องระมัดระวังทุก ๆ ขั้นตอน และตลอดเวลา” การปฏิบัติงานโดยไม่ทำตามคำแนะนำหรือใช้เครื่องมือที่ต่างไปจากคำแนะนำนี้ จะต้องทำด้วยความระมัดระวัง รวมถึงผู้อยู่ใกล้เคียงหรือชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

วิธีใช้หนังสือคู่มือการซ่อม

หนังสือเพิ่มเติมเล่มนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการบริการ และบำรุงรักษารถจักรยานยนต์รุ่น NZ 110 (G) สำหรับ รายละเอียดส่วนใหญ่ยังคงใช้คู่มือซ่อม NZ 110 รุ่นเดิมอยู่

ข้อมูลและรายละเอียดต่าง ๆ รวมทั้งค่ามาตรฐานที่พิมพ์ไว้ในหนังสือเล่มนี้ นำมาจากการผลิตครั้งล่าสุดในขณะจัดทำเอกสารการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังบริษัทขอสงวนในการเปลี่ยนแปลงโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งล่วงหน้า การคัดลอกข้อความใด ๆ ต้องได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัทก่อน

ฝ่ายบริการ

บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด

สารบัญ

ข้อมูลทางเทคนิค	18-1
มาตรฐานของอัตราการขัน	18-3
ข้อมูลการบริการ	18-4
การจัดตำแหน่งสายบังคับ และสายไฟต่าง ๆ	18-5
ระบบคลัทช์	18-7
ตารางการบำรุงรักษา	18-8
รีควาล์ว	18-9
เสื่อสูบ/ลูกสูบ	18-10
คลัทช์	18-11
เฟืองขับขั้นต้น	18-13
ชุดเฟืองเกียร์/เพลาค้อเหวี่ยง/ เรือนเครื่องยนต์	18-15
เคลดิ่งล่าง	18-18
การตรวจสอบกล่อง CDI	18-18
แผนผังวงจรไฟฟ้า	18-19

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

ข้อมูลทางเทคนิค

	รายการ	รายละเอียด	
ขนาด	ความยาวทั้งหมด	1,840 มม. (72.4 นิ้ว)	
	ความกว้างทั้งหมด	680 มม. (25.4 นิ้ว)	
	ความสูงทั้งหมด	960 มม. (37.8 นิ้ว)	
	ระยะห่างระหว่างล้อหน้ากับล้อหลัง	1,195 มม. (47.0 นิ้ว)	
	ความสูงจากพื้น	130 มม. (5.1 นิ้ว)	
	น้ำหนักสุทธิ	88.5 กก. (195.1 ปอนด์)	
	น้ำหนัก	94 กก. (207.2 ปอนด์)	
ตัวถัง	แบบ	แบบเบคโบน	
	โช้คอัพหน้า/ระยะยุบตัว	เทเลสโคปิค/90 มม. (3.5 นิ้ว)	
	โช้คอัพหลัง/ระยะยุบตัว	สวิงอาร์ม-โช้คอัพขอบเบอร์/80 มม.(3.1 นิ้ว)	
	ขนาดของยางล้อหน้า	2.25-17-4PR	
	ขนาดของยางล้อหลัง	2.50-17-4PR	
แรงดันของลมยางขณะเย็น	ขับเคลื่อนเดี่ยว	ล้อหน้า	2.0 กก/ตร.ซม, 28 ปอนด์ต่อ ตร.นิ้ว
		ล้อหลัง	2.25 กก/ตร.ซม, 32 ปอนด์ต่อ ตร.นิ้ว
	ขับเคลื่อนด้วยผู้ซ้อน	ล้อหน้า	2.0 กก/ตร.ซม, 28 ปอนด์ต่อ ตร.นิ้ว
		ล้อหลัง	2.25 กก/ตร.ซม, 32 ปอนด์ต่อ ตร.นิ้ว
เครื่องยนต์	ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง	4.5 ลิตร (1.19 แกลลอน)	
	พื้นที่จานดิสเบรค	154.2 ตร.ซม.	
	พื้นที่คัมเบรคหลัง	86.4 ตร.ซม.	
	มุมคาสเตอร์	27°	
	ระยะเทรล	88 มม. (3.5 นิ้ว)	
	ความจุน้ำมันโช้คอัพหน้า	ขวา : 98 ซีซี ซ้าย : 98 ซีซี	
	แบบ	เบนซิน, ระบายความร้อนด้วยอากาศ 2 จังหวะ	
การวางเครื่องยนต์	เครื่องยนต์สูบเดี่ยววางเอียง 40° จากแนวดิ่ง		
ความโตกระบอกสูบ x ระยะชัก	52.0 x 49.5 มม. (2.05 x 1.95 นิ้ว)		
ปริมาตรกระบอกสูบ	105.1 ซม ³ (6.41 นิ้ว ³)		
อัตราส่วนการอัด	6.5:1		
ไส้กรองอากาศ	แบบฟองน้ำชะโลมน้ำมันบาง ๆ		
กำลังอัดภายในกระบอกสูบ	10.1 ± 1 กก/ซม ² , 149 ± 14 ปอนด์/นิ้ว ²		
น้ำหนักเครื่องยนต์	20.8 กก. (45.9 ปอนด์)		
รอบเดินเบา	1,300 + 150 rpm		
เติมน้ำมันเครื่อง	เต็ม 1.2 ลิตร หลังจากประกอบเครื่องใหม่ และ เต็ม 1.1 ลิตร หลังจากถ่ายน้ำมันเครื่อง		

คาร์บูเรเตอร์	คาร์บูเรเตอร์/ลูกเร่ง เบอร์ประจำคาร์บูเรเตอร์ สกรูปรับอากาศ ระดับลูกลอย	PB96B/18 มม. (0.7 นิ้ว) PB96B 1-1/4 รอบ หมุนออก 8.5 มม. (0.33 นิ้ว)
ระบบส่งกำลัง	คลัทช์ ระบบส่งกำลัง อัตราทดขั้นต้น อัตราทดขั้นสุดท้าย อัตราทด เกียร์ 1 เกียร์ 2 เกียร์ 3 เกียร์ 4 เกียร์ 5 การเปลี่ยนเกียร์	แบบเปียกหลายแผ่นซ้อนกัน 5 เกียร์ 3.400 (68/20) 2.533 (38/15) 3.083 (37/12) 1.882 (32/17) 1,400 (28/20) 1.130 (26/23) 0.960 (24/25) เปลี่ยนเกียร์ด้วยเท้าซ้าย (เกียร์วอนอัตโนมัติเฉพาะ ขณะรถหยุด)
ระบบไฟฟ้า	ระบบจุดระเบิด ระยะเวลาการจุดระเบิดที่ F ระบบสตาร์ท อัลเตอเนเตอร์ ความจุของแบตเตอรี่ หัวเทียน - เบอร์มาตรฐาน ระยะห่างขั้วหัวเทียน ฟิวส์	แบบ CDI 10° BTDC ที่รอบเดินเบา สตาร์ทเท้า 0.1 กิโลวัตต์ ที่ 5,000 รอบ/นาที 12 V - 2.5 AH NGK BP7ES ND W22EP-U 0.7-0.8 มม. 7A
ระบบไฟ แสงสว่าง	หลอดไฟหน้า (สูง/ต่ำ) หลอดไฟเบรก, ไฟท้าย หลอดไฟบอกเกียร์ หลอดไฟเลี้ยว หลอดไฟหน้าปิด หลอดไฟสัญญาณไฟเลี้ยว หลอดไฟสัญญาณเกียร์ว่าง	12 V 30/30 W 12 V 18/5 W 12V 1.1 W × 5 12 V 10 W × 4 12V 1.7 W × 2 12 V 1.7 W 12 V 1.7 W

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

ค่ามาตรฐานของอัตราการขัน

รายการ	จำนวน	ความโตเกลียว (มม.)	แรงบิด		
			นิวตัน-เมตร	กก.-ม	ฟุต-ปอนด์
น็อตฝาสูบ	4	8	22	2.2	16
น็อตเสื้อสูบ	4	8	22	2.2	16
น็อตยึดล้อแม่เหล็ก	1	12	65	6.5	47
น็อตยึดเฟืองขับเคลื่อน	1	12	65	6.5	47
น็อตยึดคลัทช์	1	14	65	6.5	47
โบลท์ยึดสเตอร์หน้า	2	6	13	1.3	9
โบลท์ยึดแผ่นสอดกระปุกเกียร์	1	6	17	1.7	12
โบลท์ยึดกระปุกเกียร์	1	6	13	1.3	9
สลักสอดสปริงดิ่งกลับ	1	8	25	2.5	18
*โบลท์ยึดแผ่นลีดเฟืองสตาร์ท	1	6	13	1.3	9
โบลท์ยึดสเตอร์	2	6	10	1.0	7
โบลท์ยึดพัลเซอร์คอล์ย	2	5	7	0.7	5
โบลท์ยึดสวิทช์เปลี่ยนเกียร์	1	6	10	1.0	7
น็อตยึดคาร์บูเรเตอร์	2	6	10	1.0	7
โบลท์ยึดปั้ม 2T	2	6	10	1.0	7
โบลท์ยึดฝาครอบฝาสูบ	4	6	10	1.0	7
โบลท์เข็มน้ำมันเครื่อง	1	8	15	1.5	11
โบลท์ถ่ายน้ำมันเครื่อง	1	8	22	2.2	16
หัวเทียน	1	14	21	2.1	15
โบลท์ยึดฝาสูบ	4	8	17	1.7	12
แผ่นกันลูกปืน	2	6	12	1.2	9
สายยึดสตาร์ทเตอร์	1	12	10	1.0	7

*ใช้น้ำยาทาเกลียวด้วย

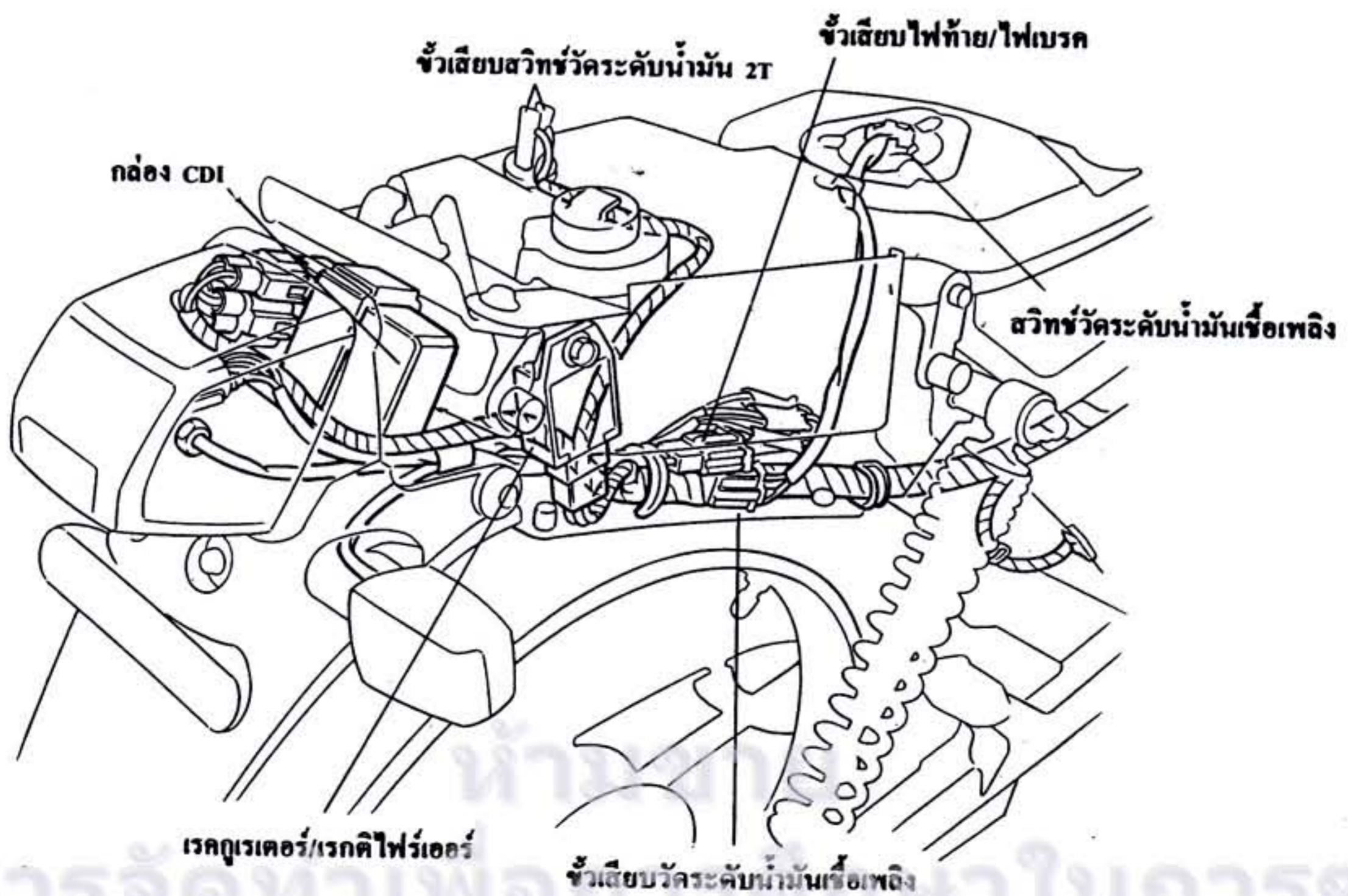
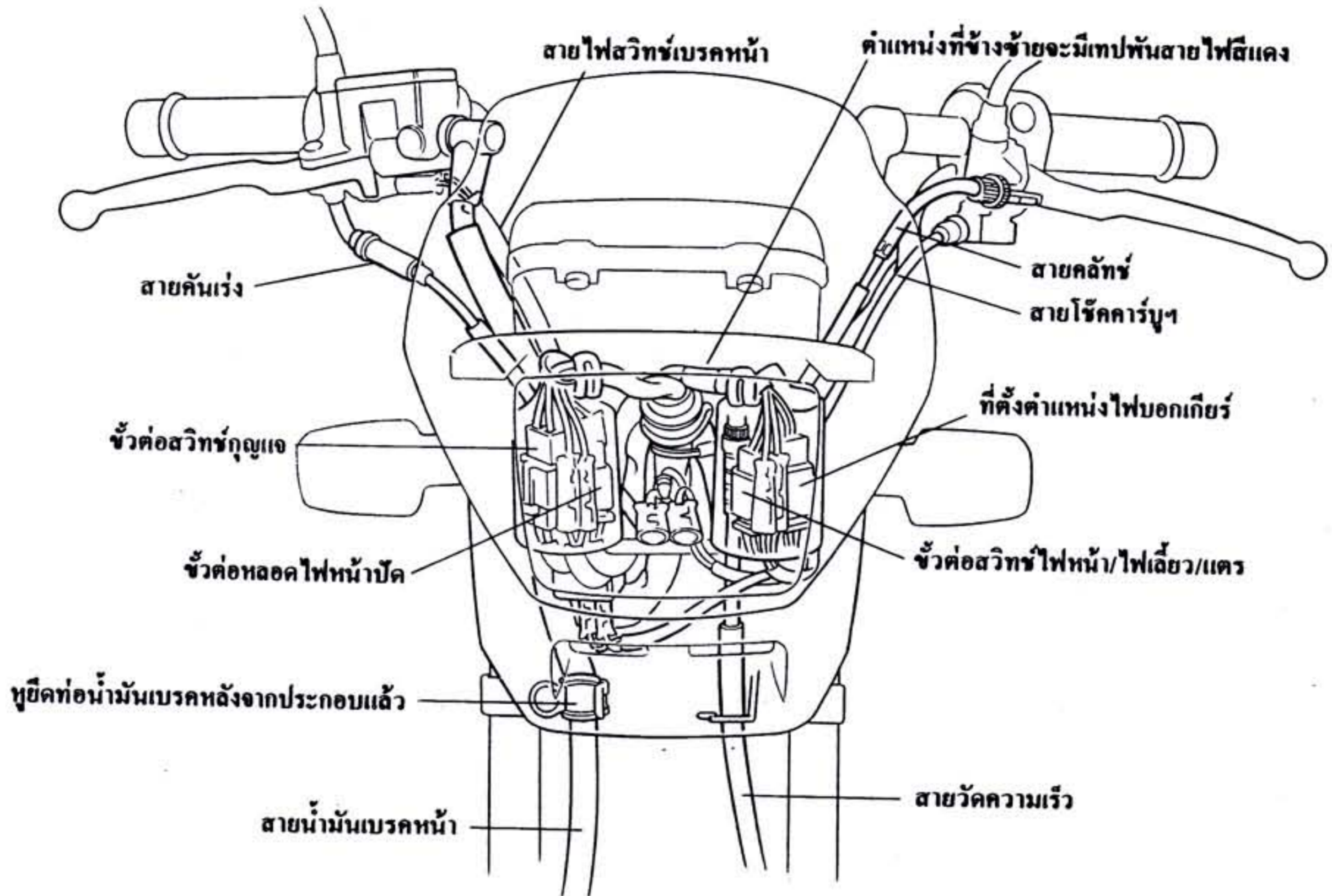
ห้ามขาย

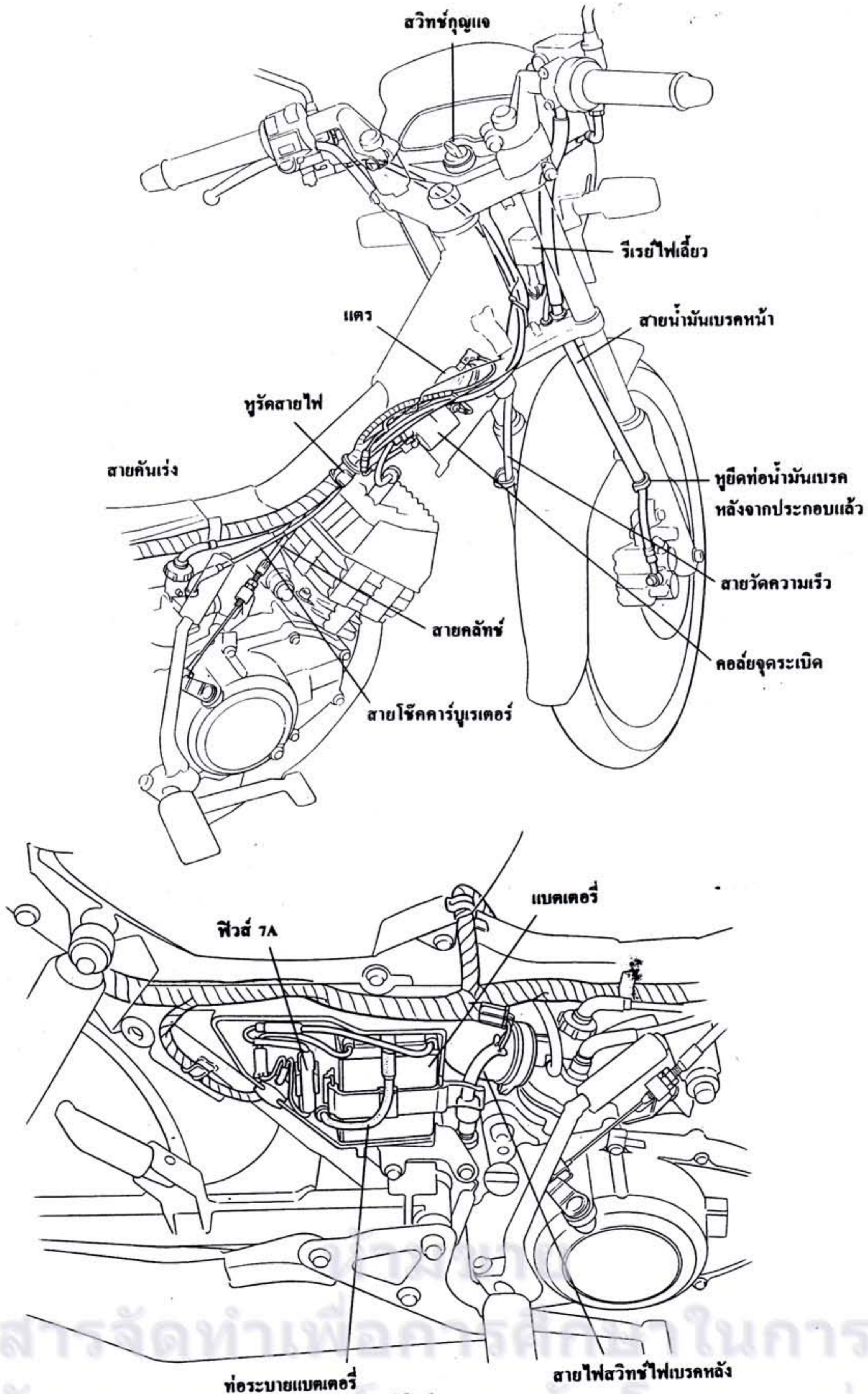
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

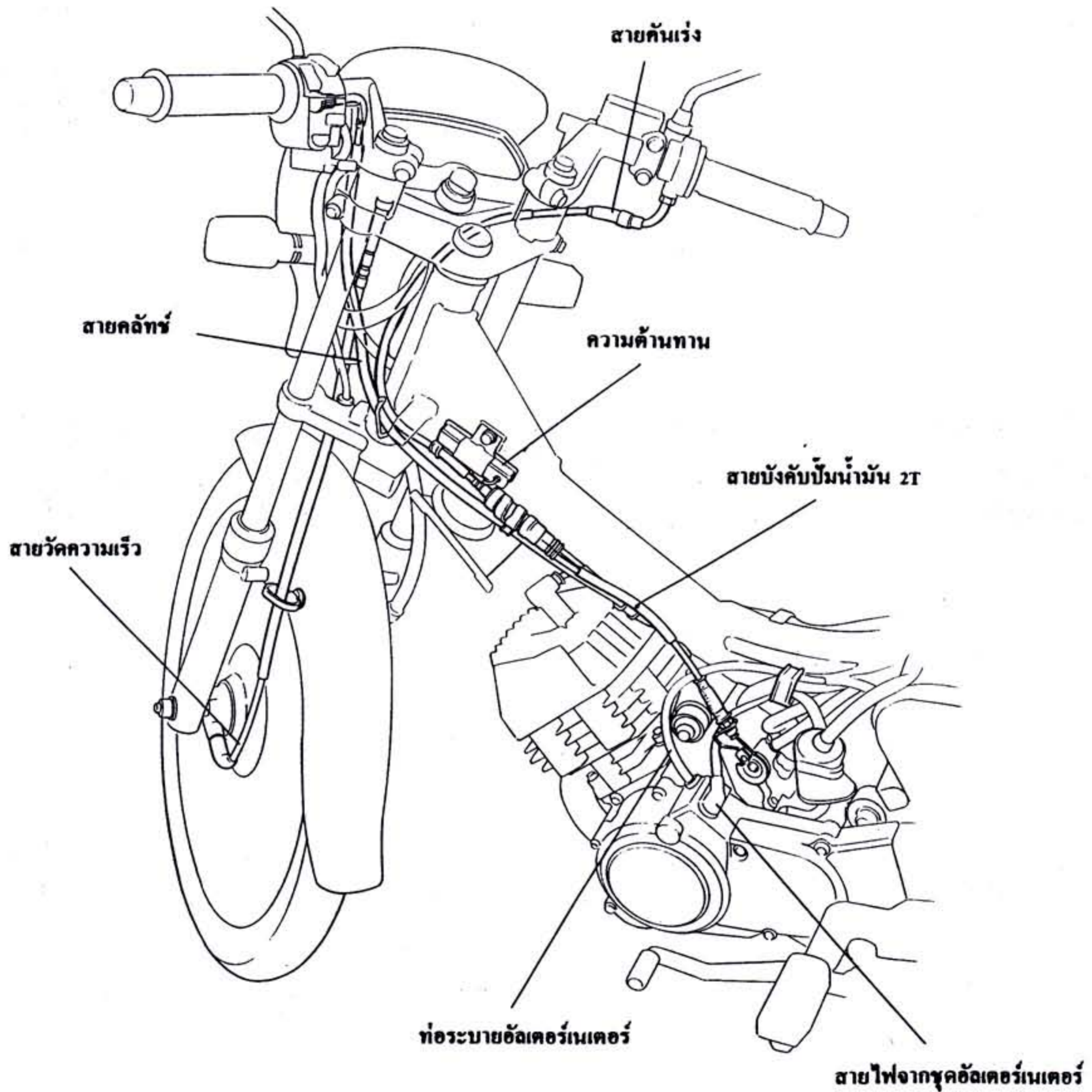
ข้อมูลบริการ

รายการ	มาตรฐาน	ค่าจำกัดการซ่อม
ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง คาร์บูเรเตอร์ เบอร์ประจำคาร์บูเรเตอร์ ขนาดคาร์บูเรเตอร์ นมหนูเดินเบา นมหนูใหญ่ ระดับลูกลอย รอบเดินเบา ระยะฟรีคันเร่ง สกรูปรับอากาศ	4.5 ลิตร (1.19 แกลลอน) PB96B 18 มม. (0.7 นิ้ว) = 42 = 92 8.5 มม. (0.33 นิ้ว) 1,300 ± 150 รอบต่อนาที 2-6 มม. (0.08-0.24 นิ้ว) 1-1/4 รอบ หมุนออก	
ฝาสูบ/เสื้อสูบ/ลูกสูบ ความโค้งของฝาสูบ เส้นผ่าศูนย์กลางภายในเสื้อสูบ A B C ลูกสูบ, สลักลูกสูบ, แหวนลูกสูบ เส้นผ่าศูนย์กลางภายนอกลูกสูบ A B C	52.010-52.015 มม. (2.0476-2.0478 นิ้ว) 52.005-52.010 มม. (2.0474-2.0476 นิ้ว) 52.000-52.005 มม. (2.0472-2.0474 นิ้ว) 51.965-51.970 มม. (2.0459-2.0461 นิ้ว) 51.960-51.965 มม. (2.0457-2.0459 นิ้ว) 51.955-51.960 มม. (2.0455-2.0457 นิ้ว)	0.10 มม. (0.004 นิ้ว) 52.065 มม. (2.0498 นิ้ว) 52.065 มม. (2.0498 นิ้ว) 52.065 มม. (2.0498 นิ้ว) 51.920 มม. (2.0441 นิ้ว) 5.920 มม. (2.0441 นิ้ว) 51.920 มม. (2.0441 นิ้ว)
คลัทช์/คันสตาร์ท/คันเกียร์ คลัทช์ วัดเส้นผ่าศูนย์กลางภายในคลัทช์ ด้านนอก ความยาวของสปริง ระยะฟรีมือคลัทช์	23.000-23.013 มม. (0.9055-0.9060 นิ้ว) 40.0 มม. (1.57 นิ้ว) 10-20 มม. (3/8-3/4 นิ้ว)	23.060 มม. (0.9079 นิ้ว) 39.0 มม. (1.54 นิ้ว)
ระบบส่งกำลัง ๑ ภายในเฟือง M4 เกียร์ M5 เกียร์ C2 เกียร์ ๒ ขั้วเฟือง C2 ๑ ภายใน ๑ ภายนอก ๑ ภายนอกเพลลาขับ เกียร์ M4 เกียร์ M5 ๑ ภายนอกเพลลาตาม เกียร์ C1 เกียร์ C2 เกียร์ C3 ระยะรุนของเพลลาข้อเหวี่ยง	17.016-17.034 มม. (0.6699-0.6706 นิ้ว) 17.016-17.034 มม. (0.6699-0.6706 นิ้ว) 20.020-20.041 มม. (0.7882-0.7890 นิ้ว) 17.016-17.034 มม. (0.6699-0.6706 นิ้ว) 19.984-19.955 มม. (0.7868-0.7872 นิ้ว) 16.966-16.984 มม. (0.6680-0.6687 นิ้ว) 16.966-16.984 มม. (0.6680-0.6687 นิ้ว) 16.466-16.484 มม. (0.6483-0.6490 นิ้ว) 16.978-16.989 มม. (0.6684-0.6689 นิ้ว) 18.959-18.980 มม. (0.7464-0.7472 นิ้ว)	17.100 มม. (0.6732 นิ้ว) 17.100 มม. (0.6732 นิ้ว) 20.060 มม. (0.7898 นิ้ว) 17.050 มม. (0.6732 นิ้ว) 19.975 มม. (0.7864 นิ้ว) 16.930 มม. (0.6665 นิ้ว) 16.937 มม. (0.6665 นิ้ว) 16.440 มม. (0.6472 นิ้ว) 16.960 มม. (0.6677 นิ้ว) 18.930 มม. (0.7453 นิ้ว)
ระบบกันสะเทือนหลัง ความยาวอิสระของสปริงใช้ค้ำหลัง	243.6 มม. (9.59 นิ้ว)	238.8 มม. (9.40 นิ้ว)

การจัดตำแหน่งสายบังคับ และสายไฟต่าง ๆ







ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

ตารางการบำรุงรักษา

การตรวจสอบก่อนการขับขี่และตารางการบำรุงรักษาจะอยู่ในคู่มือการใช้รถ

I: ตรวจสอบและทำความสะอาด, ปรับตั้ง, หล่อลื่น หรือเปลี่ยนเมื่อจำเป็น

R: เปลี่ยน, L: หล่อลื่น, C: ทำความสะอาด

รายการ	ระยะทาง	แล้วแต่ระยะใดถึงก่อน		ระยะทางที่อ่านได้จากมิเตอร์				
		ทุก ๆ ระยะ	× 1,000 กม	1	4	8	12	ตาม รายละเอียด บทที่
			× 1,000 ไมล์	0.6	2.5	5	7.5	
		เดือน		6	12	18		
* ท่อทางเดินน้ำมันเชื้อเพลิง				I	I	I	4	
* ตะแกรงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง/ไส้กรอง				C	C	C	4	
* ระยะเวลาฟรีคันเร่ง				I	I	I	3	
** ท่อทางน้ำมัน 2T				I	I	I	2	
* ไช้คาร์บูเรเตอร์				I	I	I	3	
ไส้กรองอากาศ	หมายเหตุ 2			C	C	C	4	
หัวเทียน				I	R	I	3	
** ชูคเขม่า					C		3	
* รอบเดินเบา			I	I	I	I	4	
น้ำมันเกียร์						R	2	
โซ่ขับเคลื่อน				ทุก ๆ 1,000 กม. (I, L)			3	
แบตเตอรี่				I	I	I	14	
น้ำมันเบรก	หมายเหตุ 3			I	I	I	12	
ความสึกผ้าเบรกหน้า/หลัง				I	I	I	3	
ระบบเบรก			I	I	I	I	3	
* สวิทช์ไฟเบรก				I	I	I	16	
* ระบบคลัทช์			I	I	I	I	18	
ขาตั้งข้าง				I	I	I	3	
* ระบบกันสะเทือน				I	I	I	3	
* น็อต, ไขควงอื่น ๆ			I		I		3	
** ล้อ, ยาง			I	I	I	I	3	
** ลูกปืนคอ			I			I	3	

* ควรรับบริการกับร้านตัวแทนฮอนด้า ยกเว้นแต่ผู้ใช้มีเครื่องมือ และข้อมูลเพียงพอก็สามารถทำได้

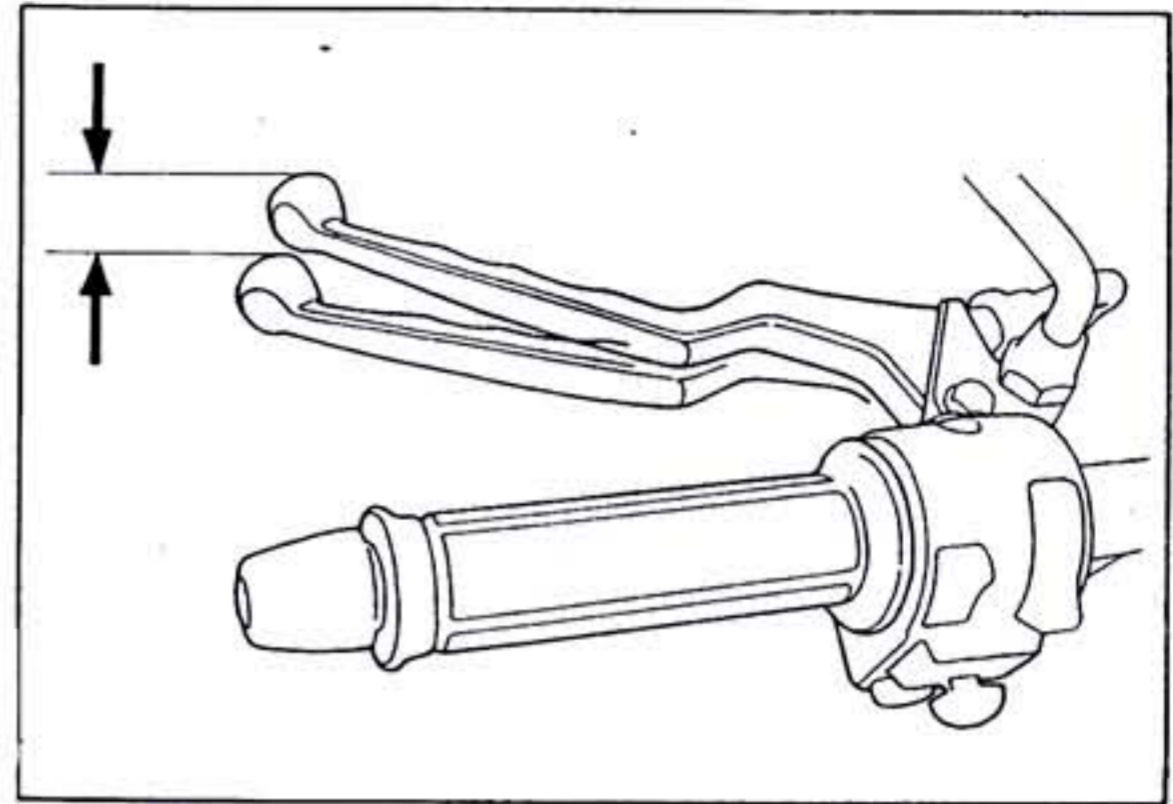
** ในด้านเกี่ยวกับความปลอดภัยควรให้ร้านตัวแทนฮอนด้าเป็นผู้ให้บริการ

หมายเหตุ

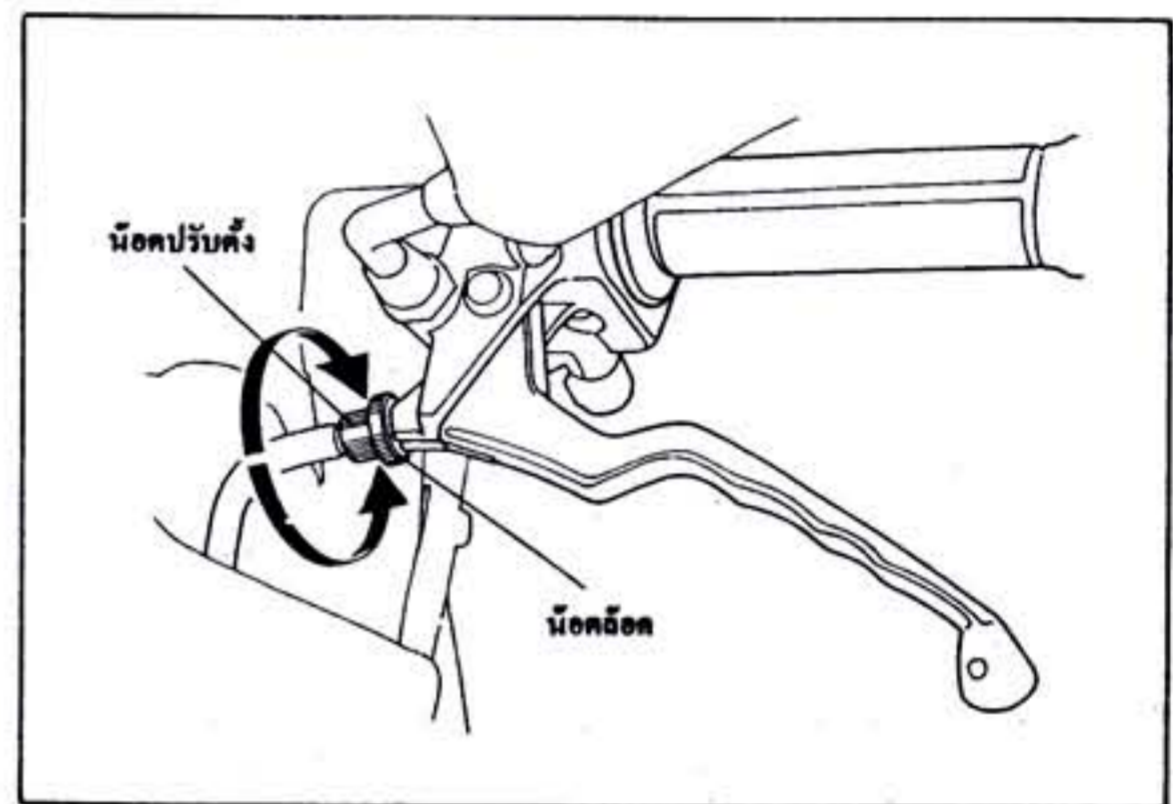
- ถ้าระยะทางที่อ่านได้จากมิเตอร์สูงกว่าตาราง ให้ยื่นการตรวจเช็คใหม่
- ให้การบริการบ่อยครั้งเมื่อขับขี่ในพื้นที่ที่มีความชื้นหรือฝุ่นละอองมาก
- เปลี่ยนทุก ๆ 2 ปี โดยช่างที่มีความชำนาญ

ระบบคลัทช์

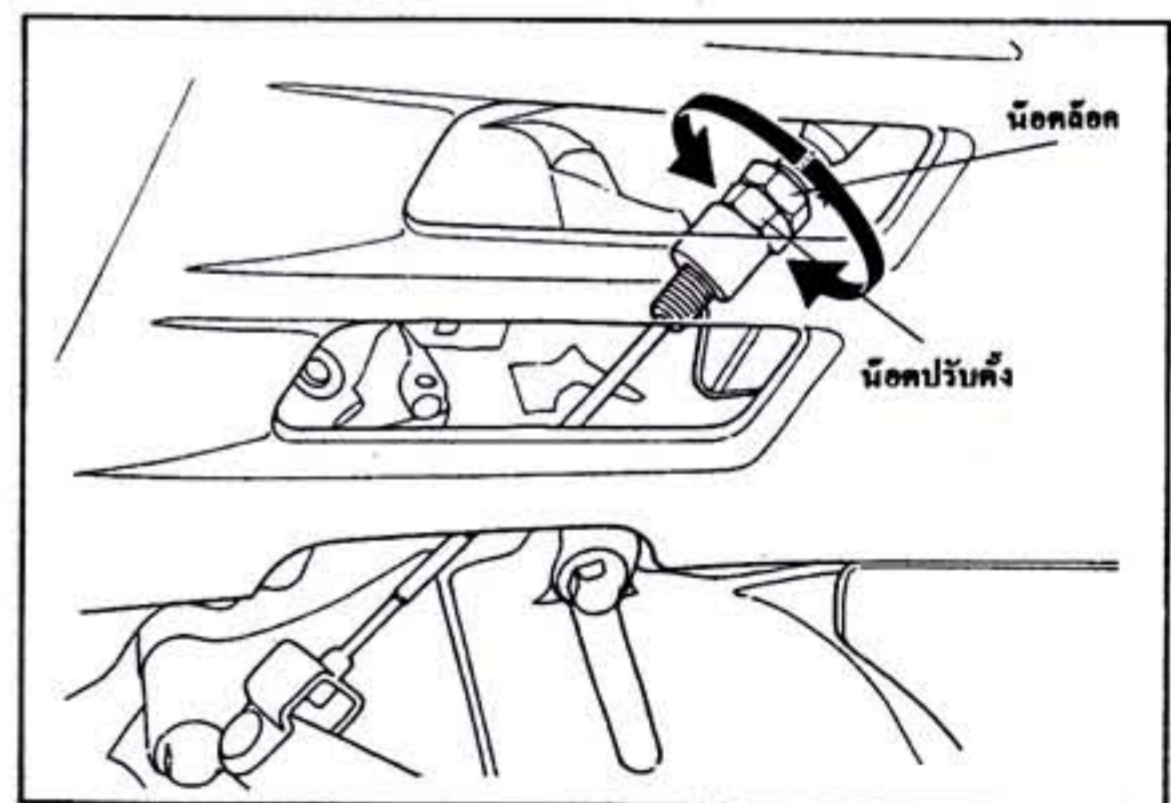
- ตรวจสอบวัดระยะฟรีที่คันบีบคลัทช์
- ระยะฟรี : 10-20 มม. (3/8-3/4 นิ้ว)



- ถ้าระยะฟรีมากให้ปรับตั้งขึ้น
- ดึงฝาครอบและคลายน็อตล็อก แล้วทำการปรับตั้งระยะฟรีให้ได้ตามกำหนด
- ขันน็อตล็อกและประกอบฝาครอบ
- เช็คการทำงานของคลัทช์

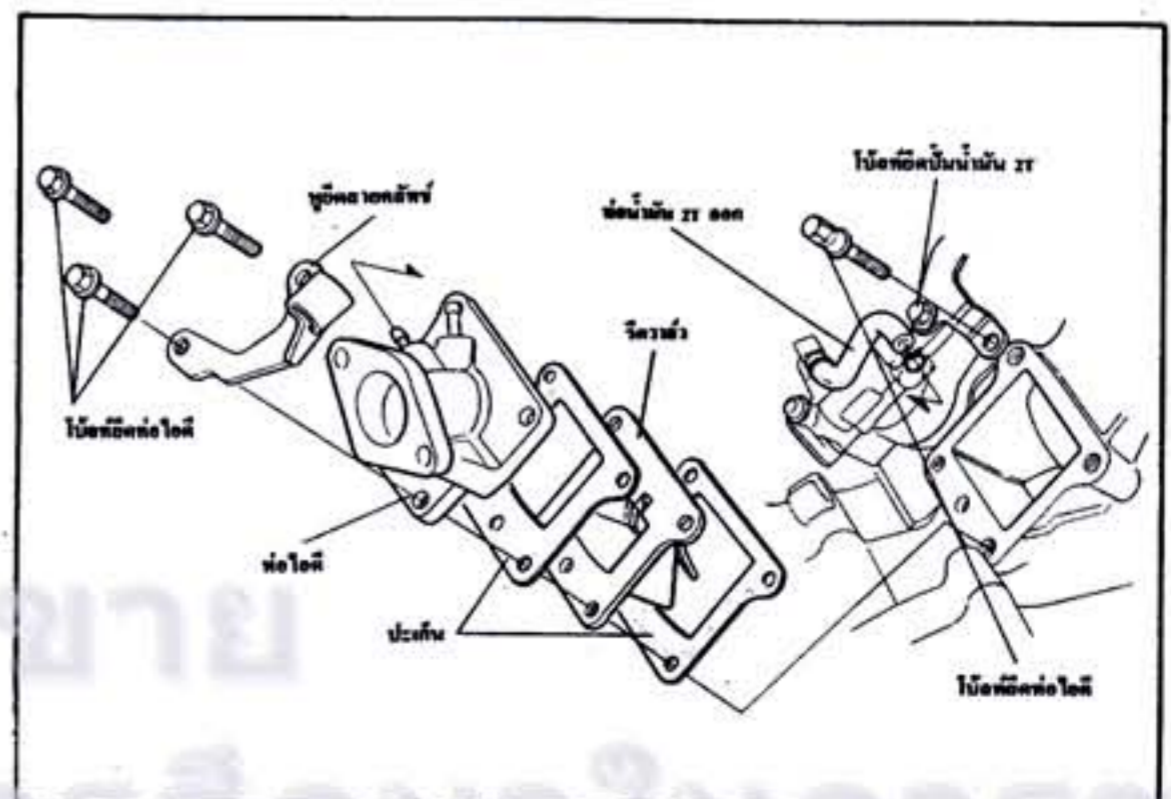


- ถ้าระยะฟรีมีน้อยให้ปรับตั้งลง
- คลายน็อตล็อกและหมุนน็อตปรับตั้งให้ได้ตามกำหนด
- ขันน็อตล็อกและเช็คการทำงานของคลัทช์



รีดวาล์ว

- ถอดคาร์บูเรเตอร์ (หน้า 4-7)
- ถอดสายน้ำมัน 2T ออก (หน้า 2-3)
- ถอดท่อสูญญากาศออก
- คลายโซลท์ที่ยึดบีมน้ำมัน 2T
- ถอดโซลท์ที่ยึดท่อไอดีออก
- ถอดหูยึดสายคลัทช์, ท่อไอดี, ปะเก็น, รีดวาล์ว, ปะเก็น



เสื่อสูบ/ลูกสูบ

- ถ้ามีความจำเป็นต้องเปลี่ยนเสื่อสูบ หรือลูกสูบ ต้องแน่ใจว่าชิ้นส่วนที่จะประกอบต้องมีเครื่องหมายเหมือนกัน

หน่วยเป็น มม. (นิ้ว)

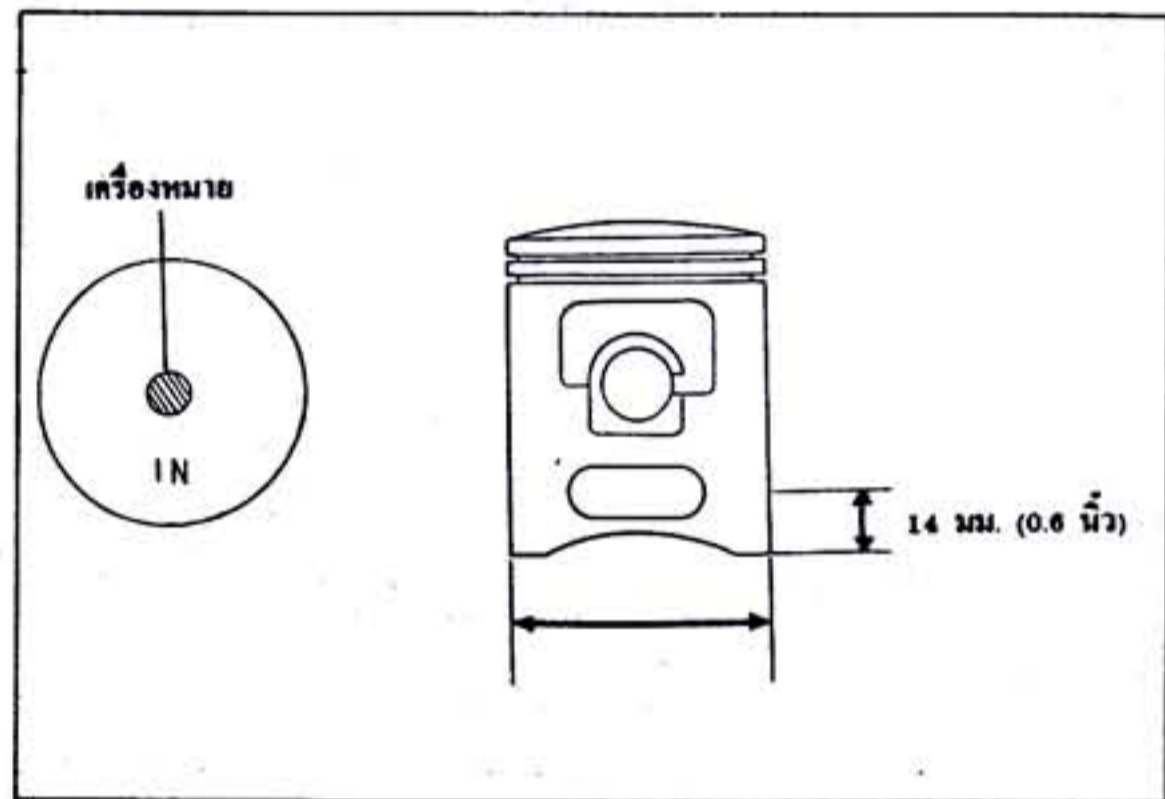
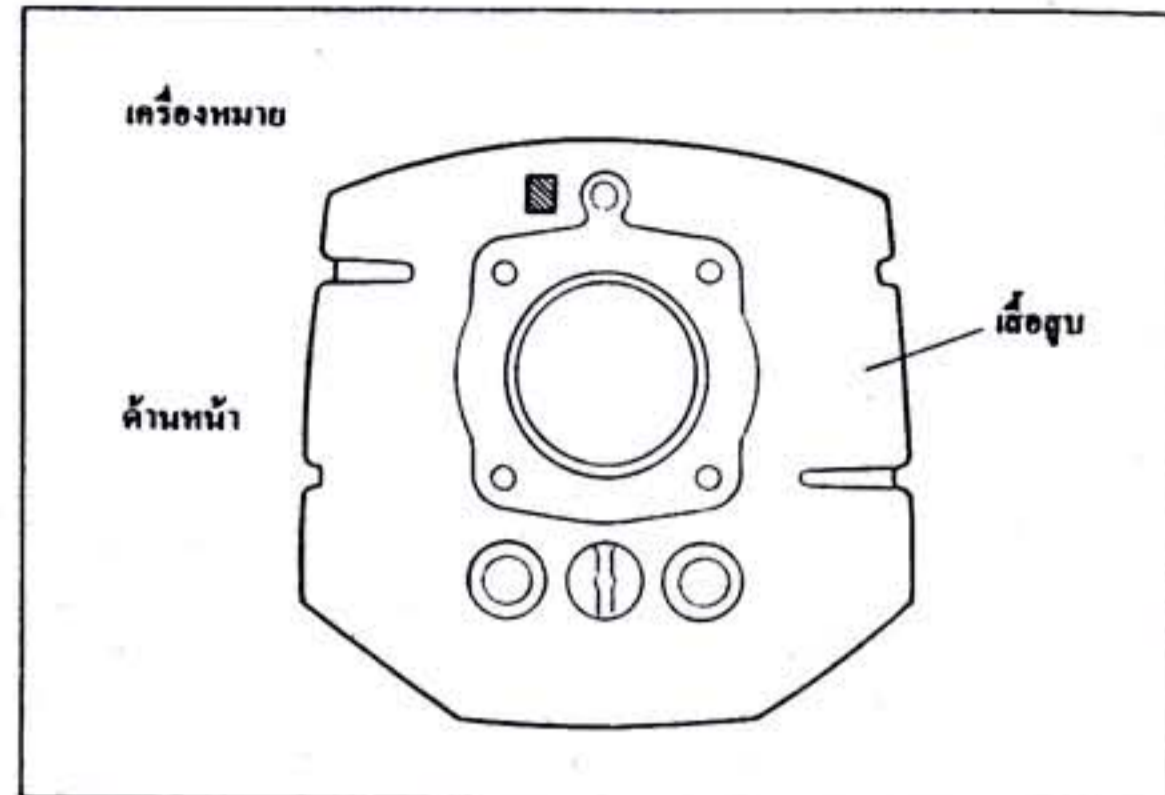
ส่ ภายใน กระบอกสูบ	ส่ ภายนอก ลูกสูบ	51.965-51.970 (2.0459-2.0461)	51.960-51.965 (2.0457-2.0459)	51.955-51.960 (2.0455-2.0457)
52.010-52.015 (2.0476-2.0478)	A			
52.005-52.010 (2.0474-2.0476)			B	
52.000-52.005 (2.0472-2.0474)				C

ลูกสูบใหญ่กว่ามาตรฐานตามลำดับดังนี้

- 0.50 มม. (0.020 นิ้ว) และ 1.00 มม. (0.039 นิ้ว)

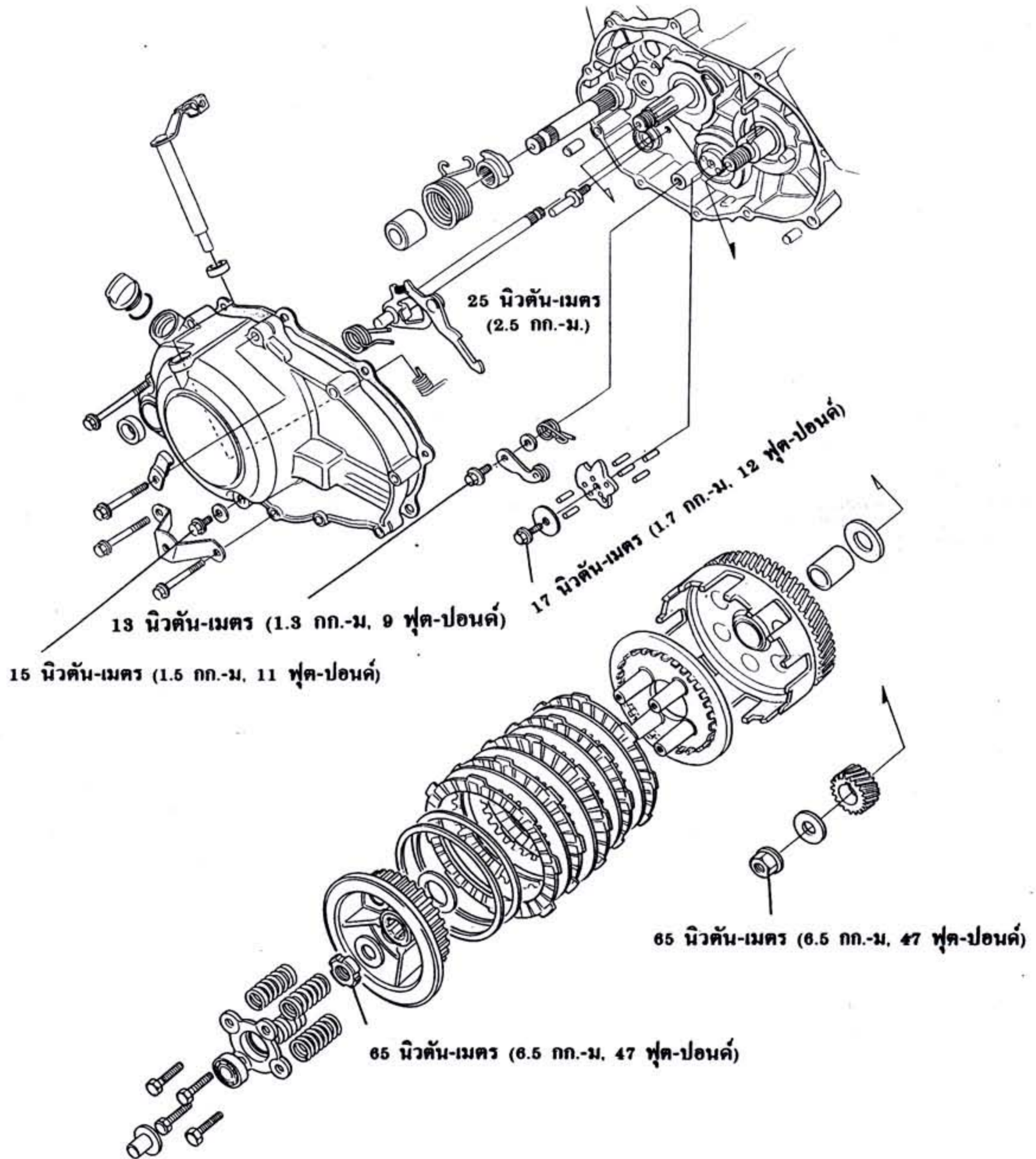
ถ้าคว้านกระบอกสูบต้องให้มีระยะห่างของลูกสูบกับกระบอกสูบ

- 0.010-0.050 มม. (0.0004-0.0020 นิ้ว)



ห้ามขาย

คลัทช์

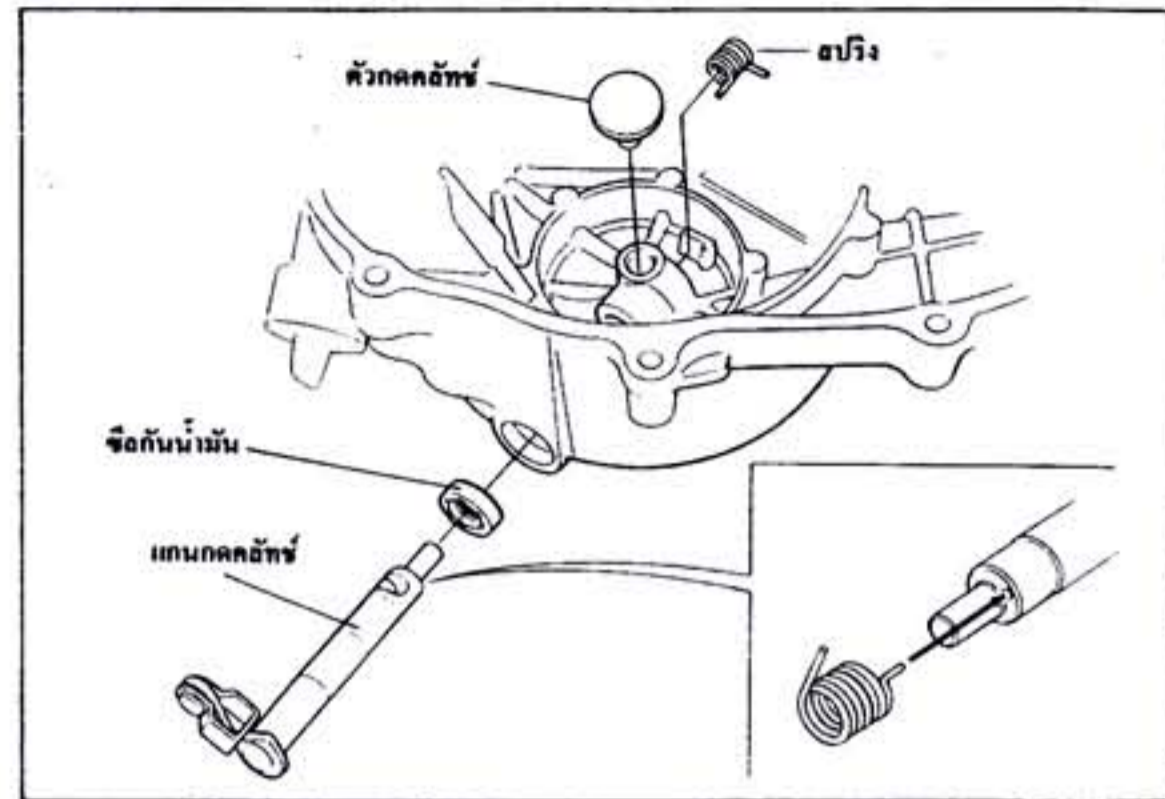


ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

ชุดทดคลัตช์

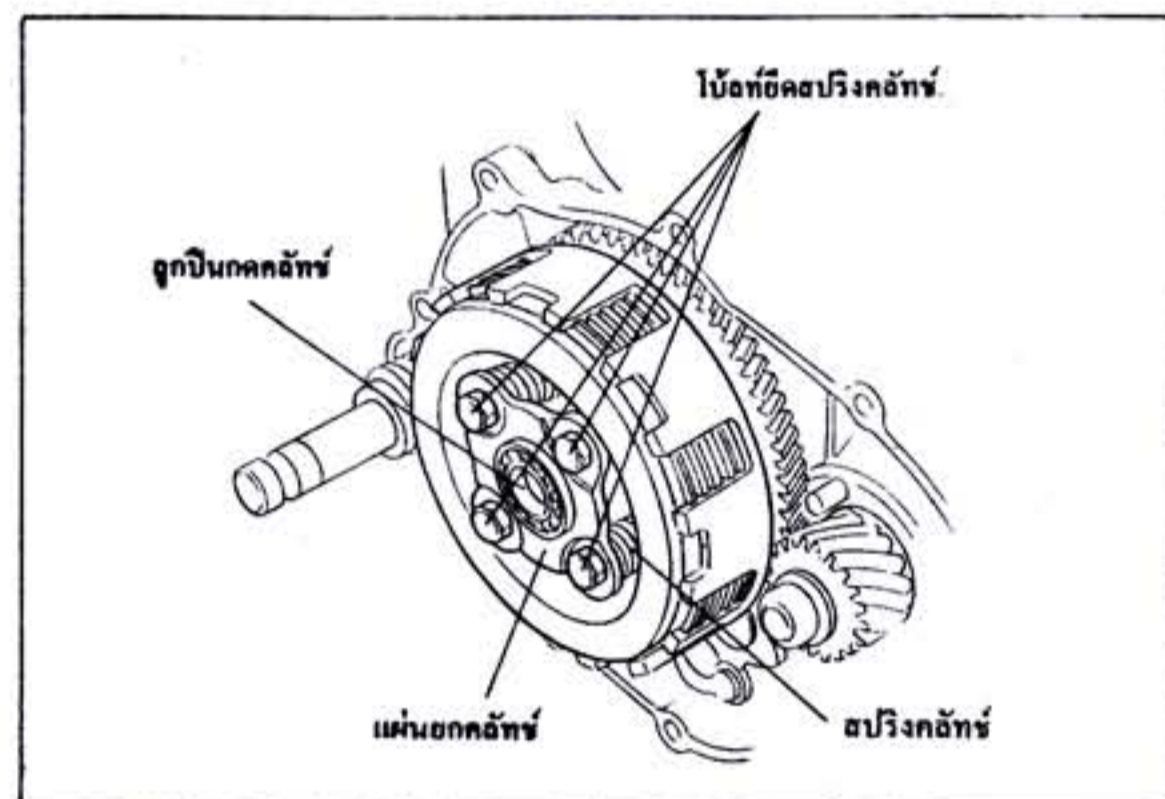
- ถอดตัวทดคลัตช์ และสปริงออก จากนั้นให้ถอดแกนทดคลัตช์ออกจากฝาครอบ
- ตรวจสอบการล้าหรือความเสียหายของสปริง
- ตรวจสอบการหลวมคลอนหรือความเสียหายของลูกปืนในฝาครอบ
- ตรวจสอบการสึกหรอหรือความเสียหายของซีลกันน้ำมัน
- ทาจาระบีขอบซีลกันน้ำมันและลูกปืน



การถอดชุดคลัตช์

ถอดตามลำดับดังนี้

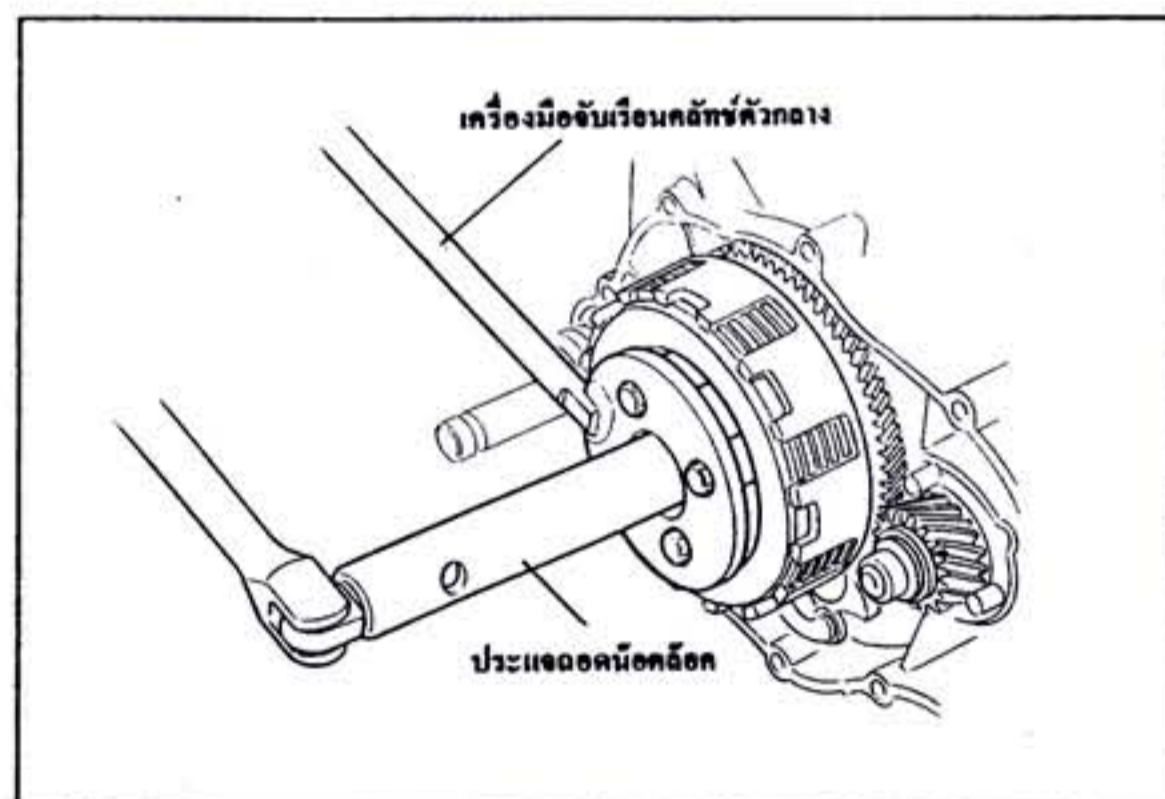
- ไขล็อกยึดสปริงคลัตช์
- สปริงคลัตช์
- แผ่นยกคลัตช์
- ลูกปืนทดคลัตช์



- ใช้เครื่องมือจับเรือนคลัตช์ตัวกลางและคลายน็อตล็อกคลัตช์ออก

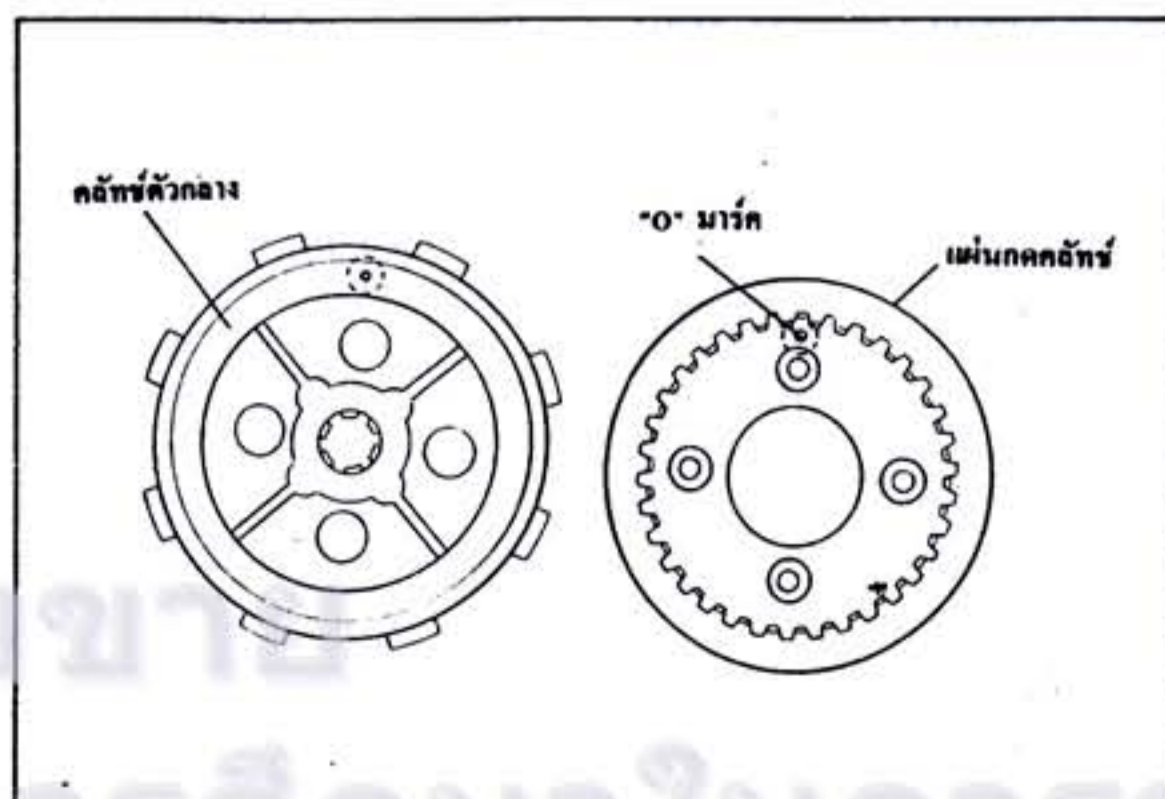
เครื่องมือ

- เครื่องมือจับเรือนคลัตช์ตัวกลาง 07923-9580000
- ประแจขันน็อตล็อก 07716-0010100



การประกอบชุดคลัตช์

- ประกอบแผ่นทดคลัตช์ ให้ "0" มาร์ค บนแผ่นทดคลัตช์ ตรงกับเรือนคลัตช์ตัวกลาง
- ประกอบชุดคลัตช์เข้ากับเพลลาขับ



ห้ามขาย

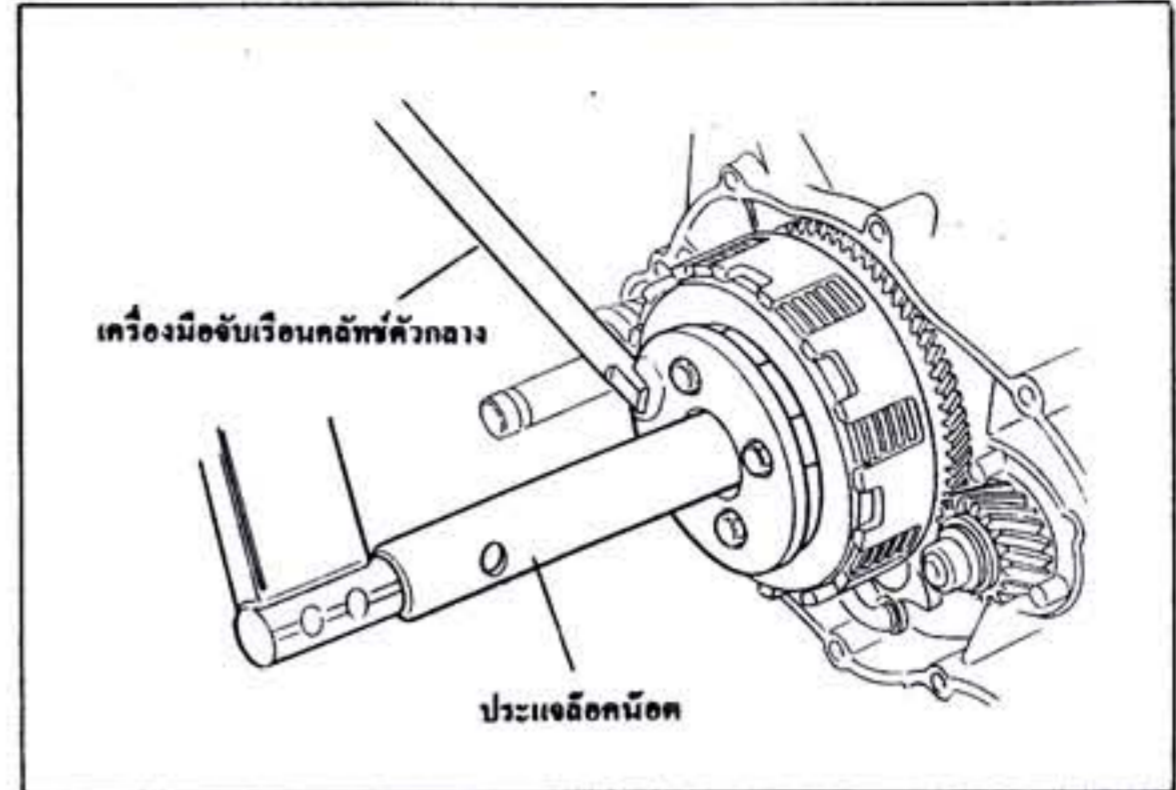
- ประกอบแหวนรองน็อตล็อกและล็อกน็อต
- ยึดเร็นคลัทช์ตัวกลางด้วยเครื่องมือยึดเร็น และขันน็อตล็อกให้แน่น

แรงบิด : 65 นิวตัน-เมตร (6.5 กก.-ม, 47 ฟุต-ปอนด์)

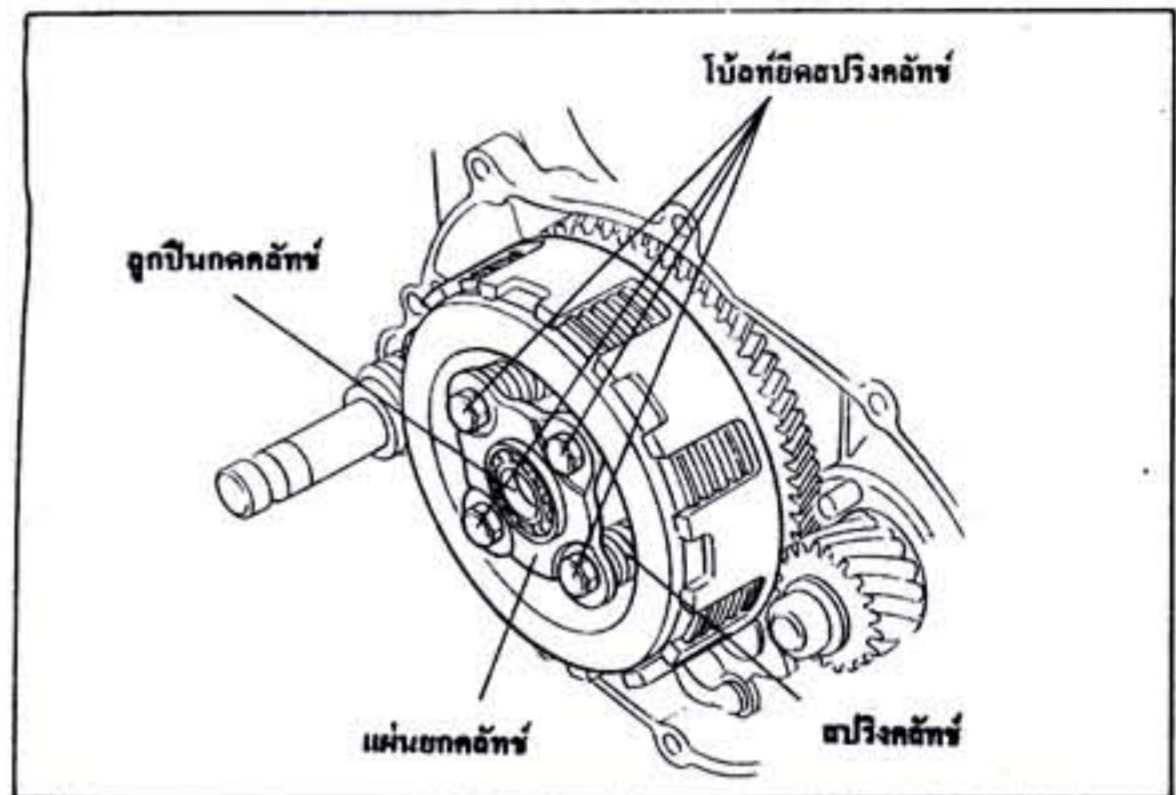
เครื่องมือ

เครื่องมือจับเร็นคลัทช์ตัวกลาง 07923-9580000

ประแจขันน็อตล็อก 07716-0010100

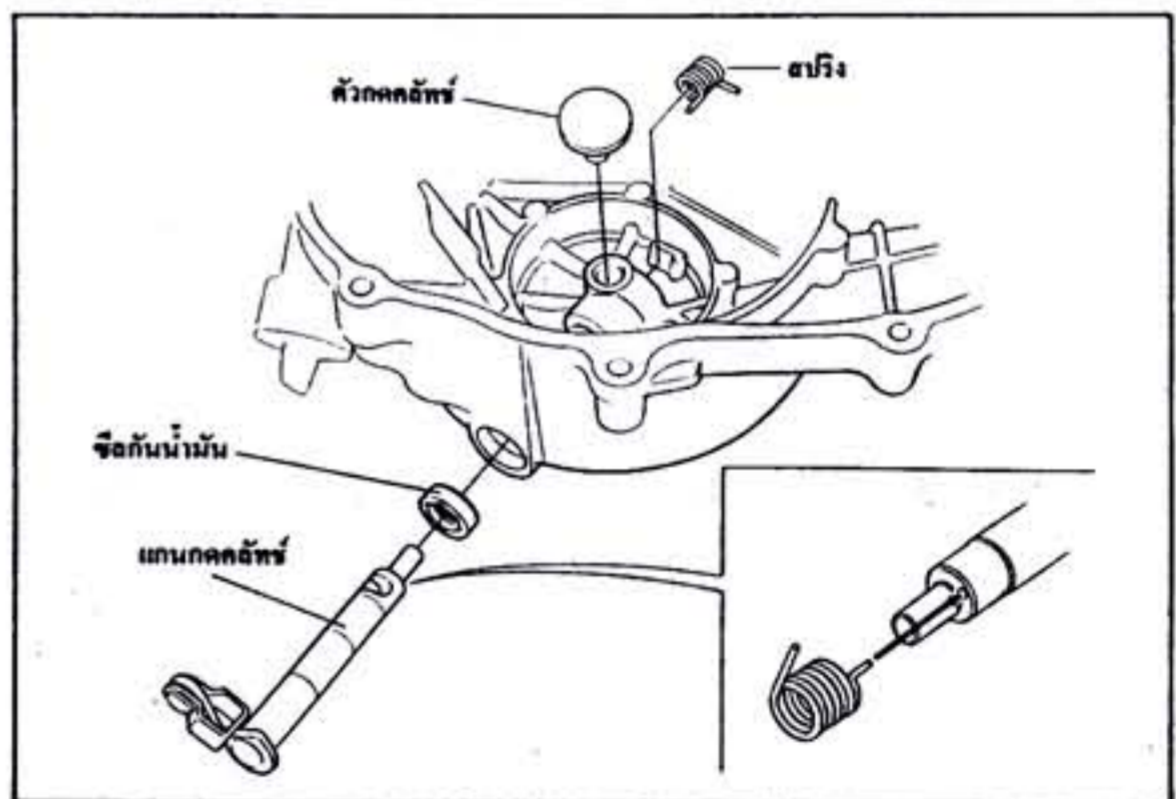


- ประกอบสปริงคลัทช์, แผ่นยกคลัทช์ โดยขันโบลท์ไขว้กันแบบกากบาท และขันเข้าทีละน้อย 2-3 ครั้ง
- ประกอบลูกปืนกวดคลัทช์



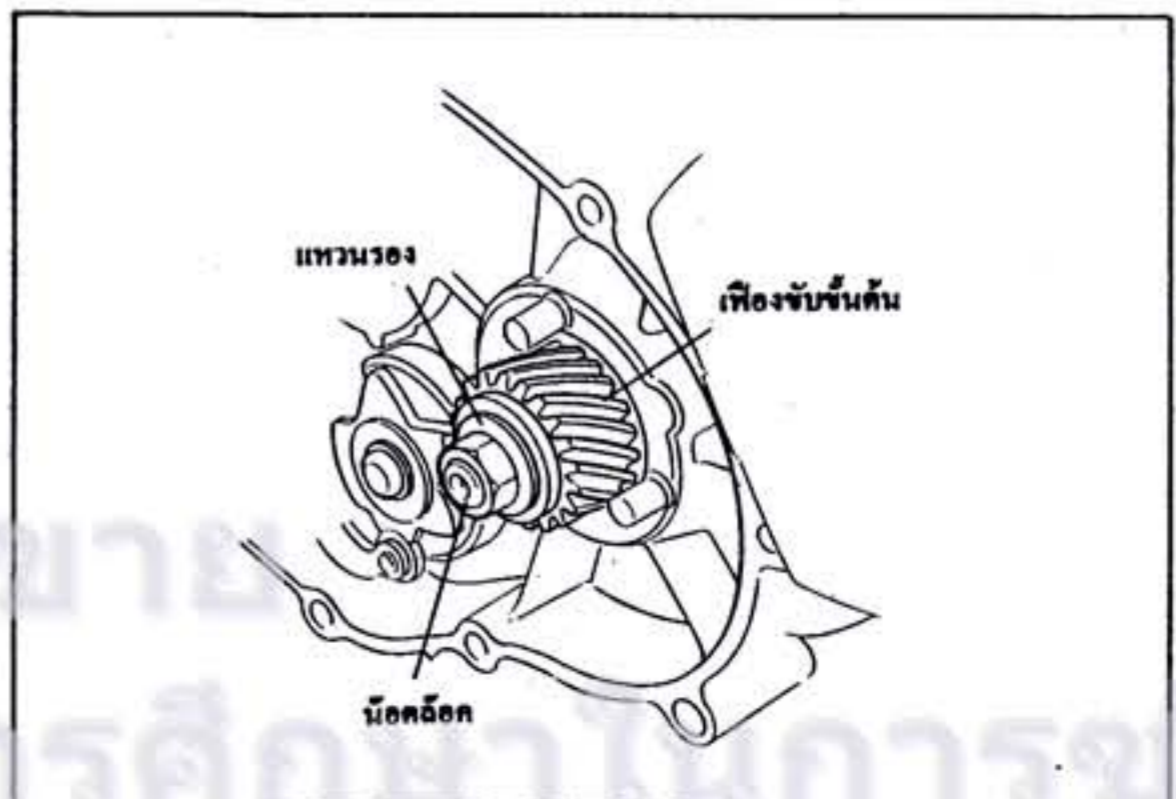
การประกอบชุดกวดคลัทช์

- ประกอบแกนกวดคลัทช์และสปริง โดยให้ขาของสปริงเสียบเข้าไปในรูที่แกนกวดคลัทช์
- ประกอบตัวกวดคลัทช์



เฟืองขับขั้นต้น

- ถอดฝาครอบแคว้งข้างซ้ายออก (หน้า 8-2)
- ยึดล้อแม่เหล็กด้วยเครื่องมือจับล้อแม่เหล็ก (หน้า 8-2)
- ถอดฝาครอบแคว้งข้างขวาออก (หน้า 7-3)
- ถอดชุดคลัทช์ออก (หน้า 18-12)
- ถอดน็อตล็อกเฟืองขับขั้นต้นและแหวนรองออกจากเพลาค้อเหวี่ยง
- ถอดเฟืองขับขั้นต้นและลิ้มออกจากเพลาค้อเหวี่ยง

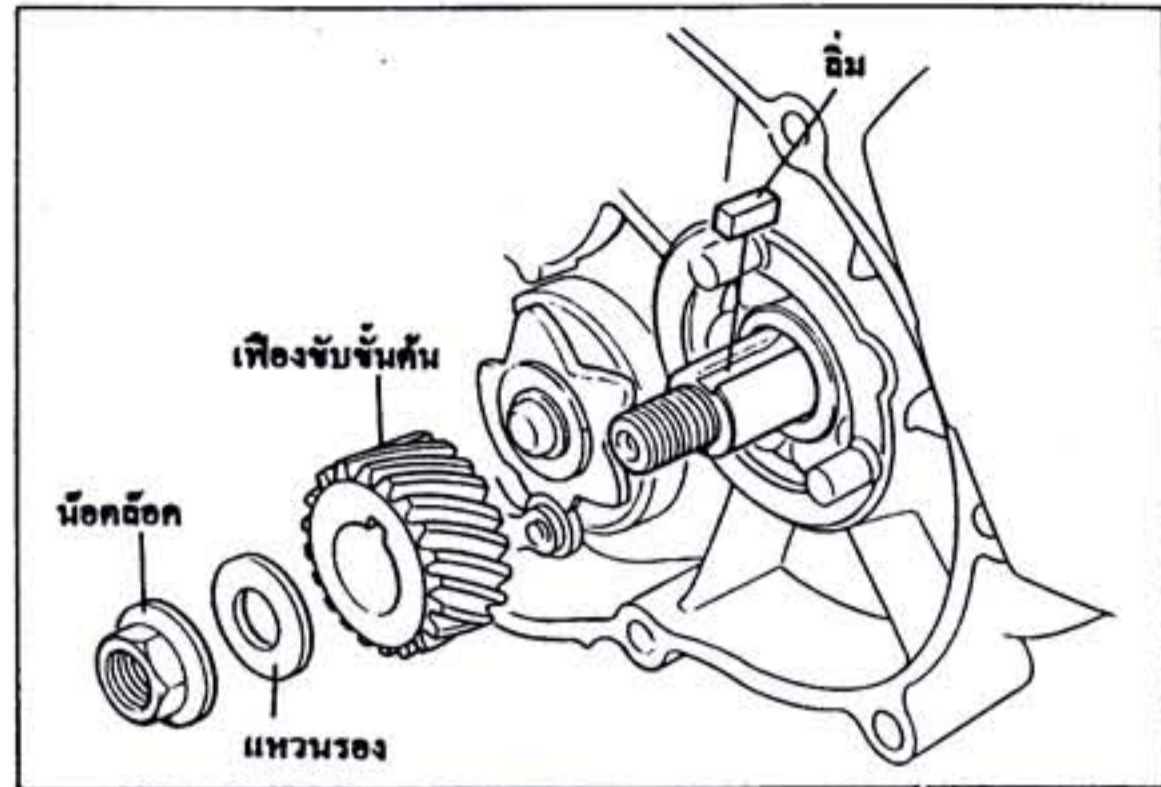


การประกอบ

- ถ้าจำเป็นต้องเปลี่ยนเฟืองขับชั้นต้น ควรเลือกสปีดเฟืองขับชั้นต้นให้เหมือนกับสปีดที่เครื่องยนต์ข้างขวา (มาร์คสี)

มาร์คสีที่เครื่องยนต์ มาร์คสีที่เฟืองขับชั้นต้น

ขาว	—————>	ขาว
น้ำเงิน	—————>	น้ำเงิน
เหลือง	—————>	เหลือง



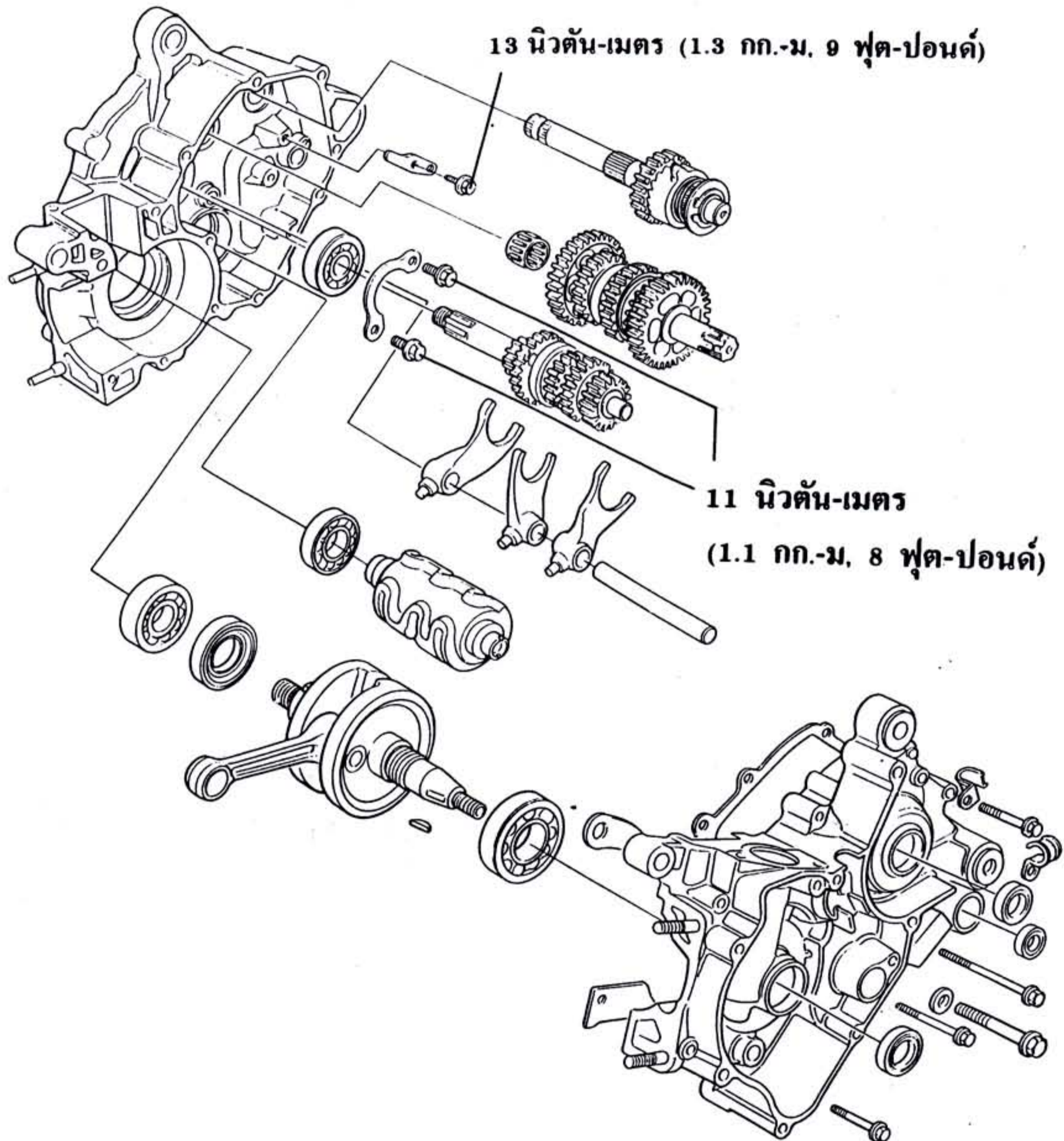
คำเตือน

- การเปลี่ยนเฟืองใหม่ต้องแน่ใจว่าเลือกถูกต้อง ถ้าเลือกเฟืองเกียร์ไม่ถูกต้อง จะทำให้ระยะรุ่นที่เฟืองขับชั้นต้นกับเฟืองตามมีค่ามากกว่ากำหนด
 - ใส่ลิมเข้ากับร่องลิมบนเพลลาข้อเหวี่ยง
 - ใส่เฟืองขับชั้นต้นเข้ากับเพลลาข้อเหวี่ยงโดยให้ร่องลิมที่เฟืองตรงกับลิม
 - ใส่แหวนรอง
 - ทาน้ำมันเครื่องที่น็อตล็อกและใส่น็อตล็อก
 - ยึดล้อแม่เหล็กด้วยเครื่องมือจับล้อแม่เหล็ก (หน้า 8-2)
 - ชันน็อตล็อกให้แน่น
- แรงบิด : 65 นิวตัน-เมตร (6.5 กก.-ม, 47 ฟุต-ปอนด์)
ประกอบชิ้นส่วนตามลำดับ
- คลัทช์ (หน้า 18-12)
 - ฝาครอบข้างขวาและฝาครอบข้างซ้าย (หน้า 7-19 และ 8-3)

ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

ชุดเฟืองเกียร์/เพลาค้อเหวี่ยง/เรือนเครื่องยนต์



ห้ามขาย

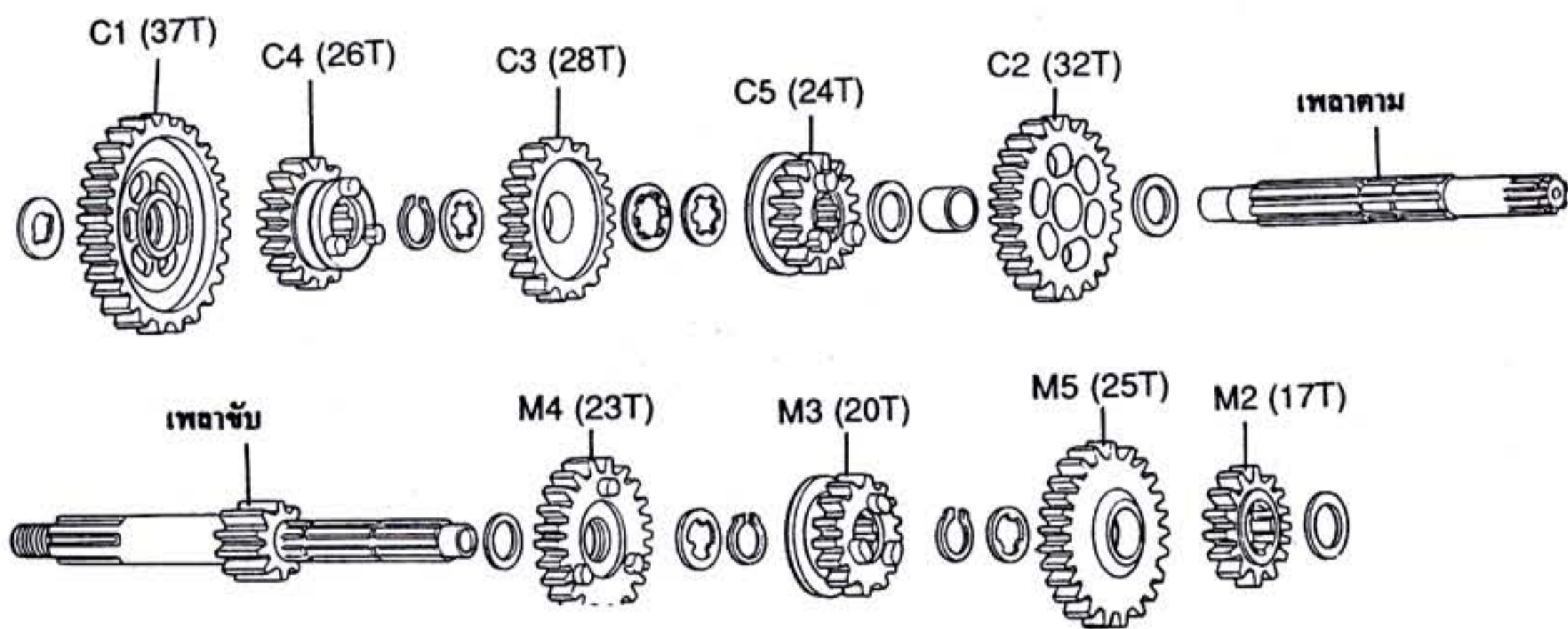
เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น

ชุดเฟืองเกียร์

การตรวจสอบ

- ตรวจสอบการสึกหรือเสียหายของเฟือง และเปลี่ยนใหม่ถ้าจำเป็น
- เช็คการสึกหรือเสียหายของฟันเฟือง
- เช็คผิวหน้าสัมผัสและการสึกหรือเสียหายของเพลลาขับและเพลลาต

เพลลาต

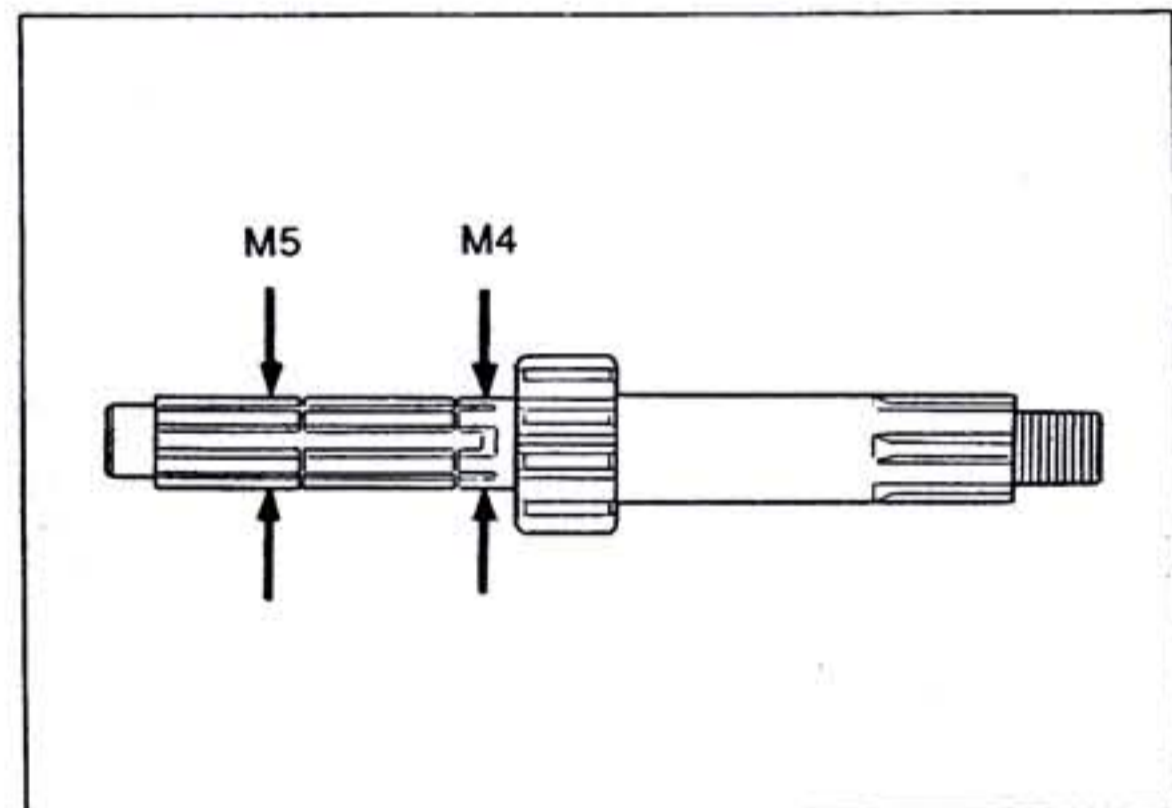


- วัดความโตภายนอกของเพลลาขับ แสดงในการวัดดังรูป

ค่าจำกัดการซ่อม

M4 : 16.930 มม. (0.6665 นิ้ว)

M5 : 16.930 มม. (0.6665 นิ้ว)



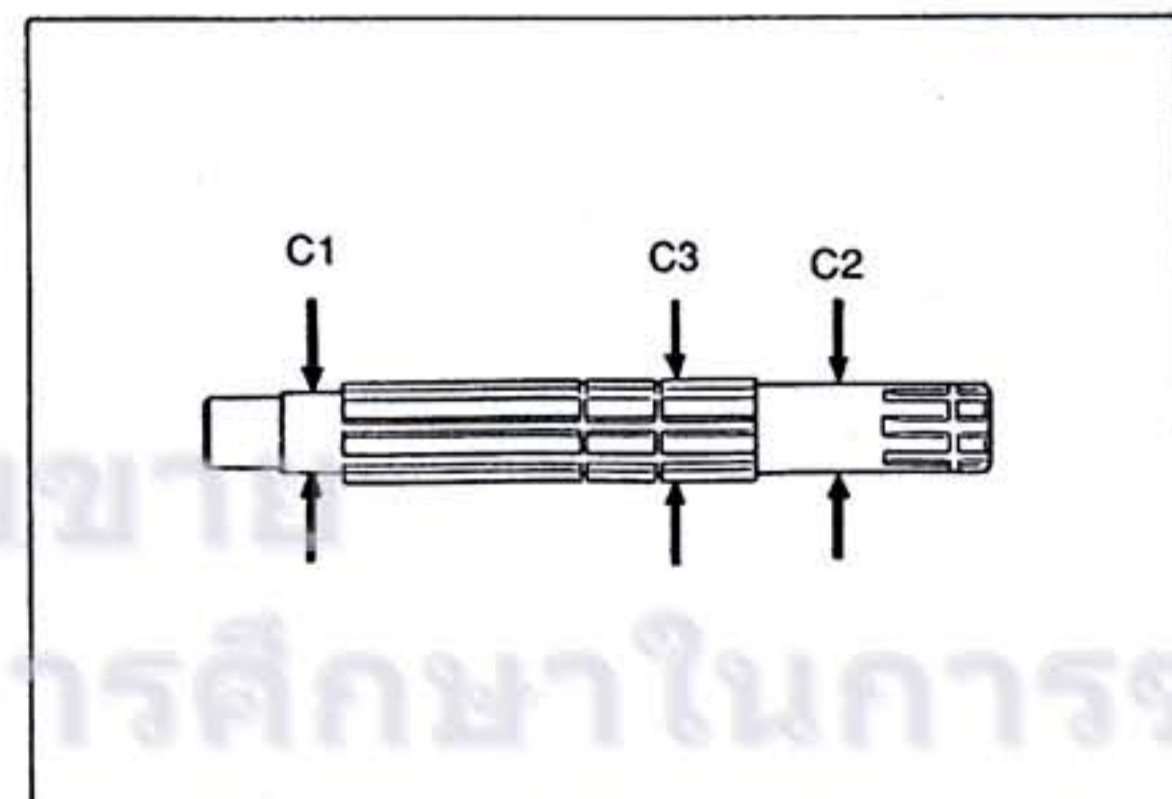
- วัดความโตภายนอกของเพลลาต แสดงในการวัดดังรูป

ค่าจำกัดการซ่อม :

C1 : 16.440 มม. (0.6472 นิ้ว)

C2 : 16.960 มม. (0.6677 นิ้ว)

C3 : 18.930 มม. (0.7453 นิ้ว)



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า ในวา เท่านั้น

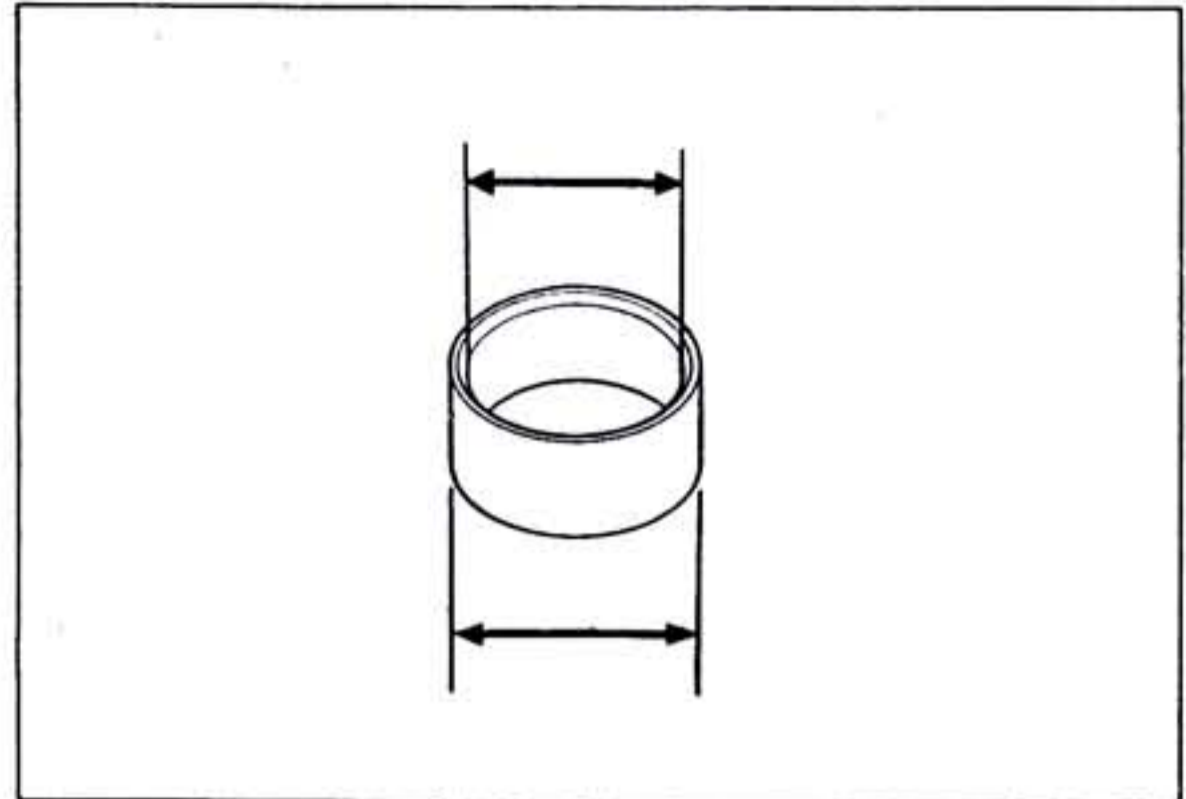
วัดเส้นผ่าศูนย์กลางภายในและภายนอกของบูชเฟืองเกียร์

C2

ค่าจำกัดการซ่อม :

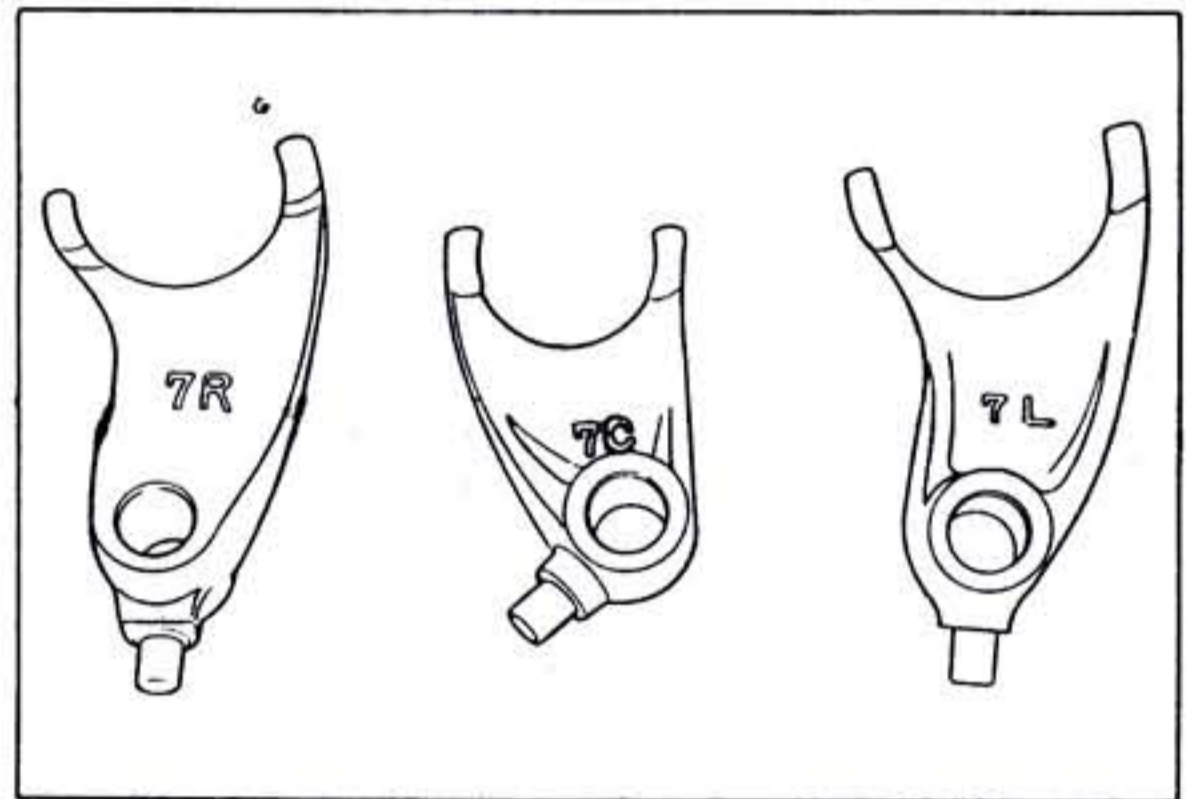
I.D : 17.050 มม. (0.6712 นิ้ว)

O.D : 19.975 มม. (0.7864 นิ้ว)



การประกอบชุดเฟืองเกียร์

- ที่กำมปูเกียร์จะแสดงมาร์ค "R", "C", "L"
- ประกอบกำมปูเกียร์ให้ถูกตำแหน่ง



เพลาช้อเหวียง

การตรวจสอบ

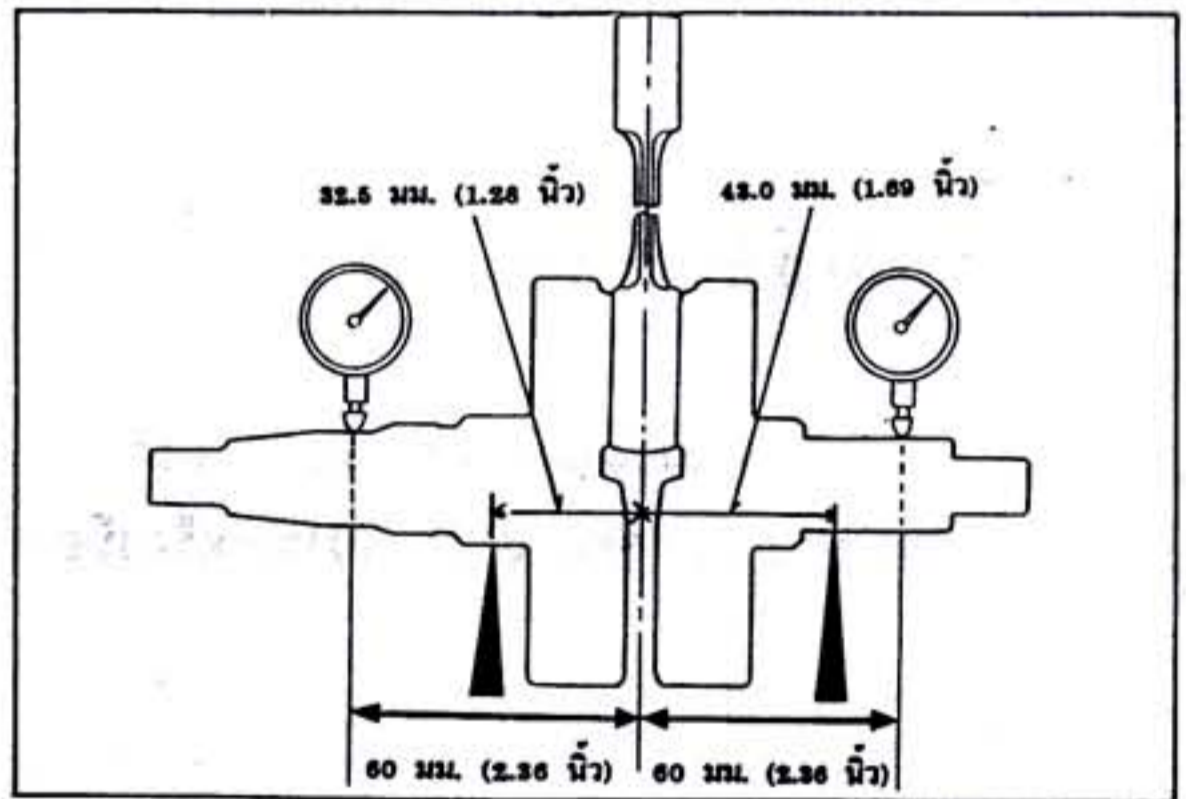
- วางเพลาช้อเหวียงบนขาตั้งหรือขาตั้งรูปตัววี และอ่านค่าการแกว่งโดยใช้ไดอัลเกจ

ค่าจำกัดการซ่อม

A: 0.05 มม. (0.001 นิ้ว)

B: 0.12 มม. (0.011 นิ้ว)

- ถ้าค่าการแกว่งมีค่ามากกว่ากำหนดให้เปลี่ยนเพลาช้อเหวียงใหม่



การประกอบ

ประกอบเพลาช้อเหวียงเข้ากับแคร็งข้างขวา

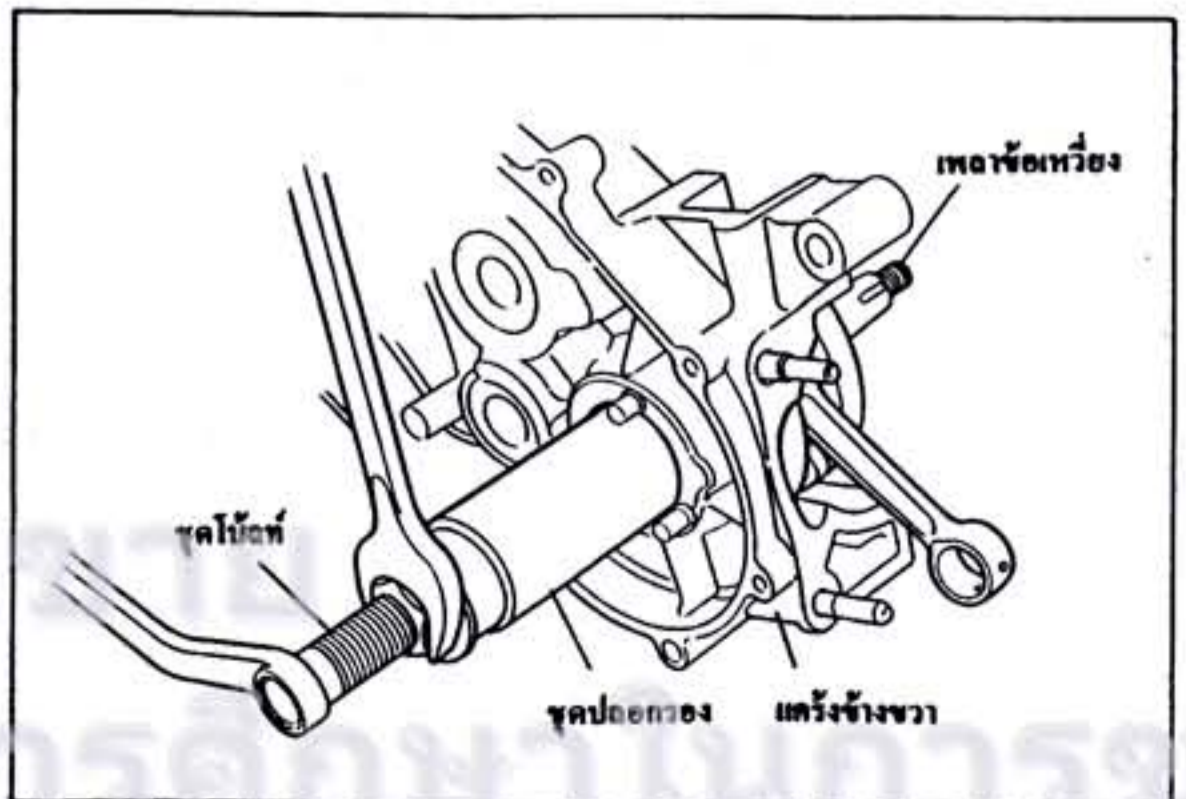
- โดยใช้ชุดปลอกกรองยึดติดกับแคร็งข้างขวา และติดตั้งชุดไบล์ทบนเพลาช้อเหวียง
- ยึดไบล์ทและขันน็อตดึงเพลาช้อเหวียงเข้ากับแคร็งข้างขวา

เครื่องมือ

ชุดติดตั้งเพลาช้อเหวียง 07965-1660101

- ชุดเพลา 07965-1660200

- ชุดไบล์ท 07965-1660300

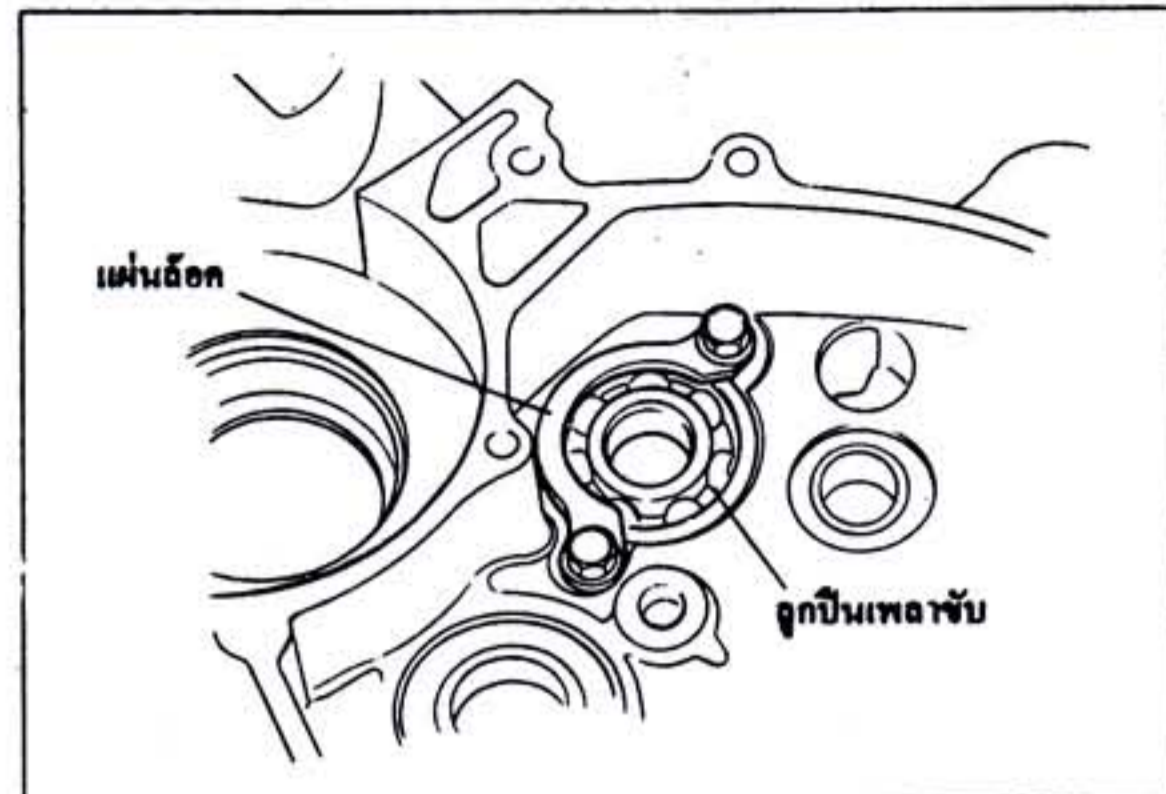


การเปลี่ยนลูกปืนเรือนเครื่องยนต์

- ลูกปืนเรือนเครื่องยนต์ด้านขวา
- ถอดแผ่นล็อกลูกปืนเพลาดามและลูกปืนเพลาชับออก

การประกอบ

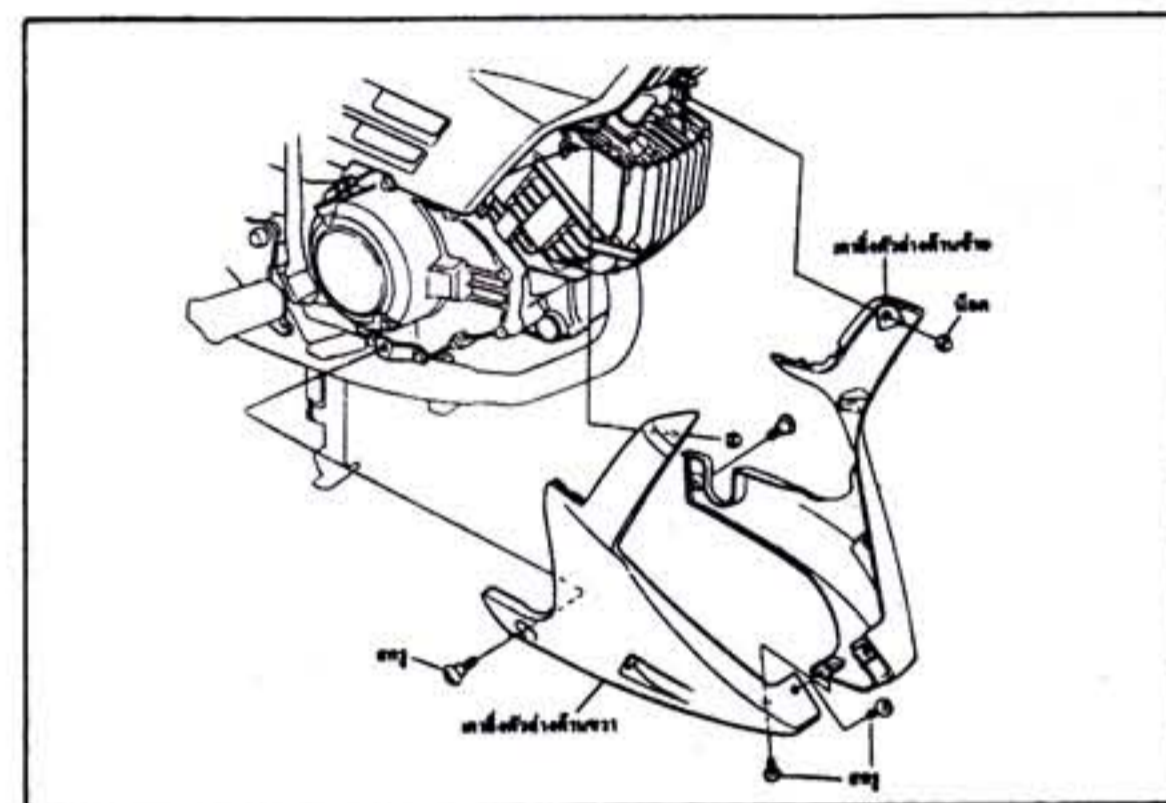
ให้ทำการประกอบย้อนลำดับขั้นตอนการถอด



เคา์ลิ่งตัวล่าง

การถอด

- ถอดสกรูและน็อตทั้งสองออก
- ถอดเคา์ลิ่งตัวล่างออก
- ถอดสกรูยึดทั้งสองออกและแยกเคา์ลิ่งตัวล่างข้างซ้าย



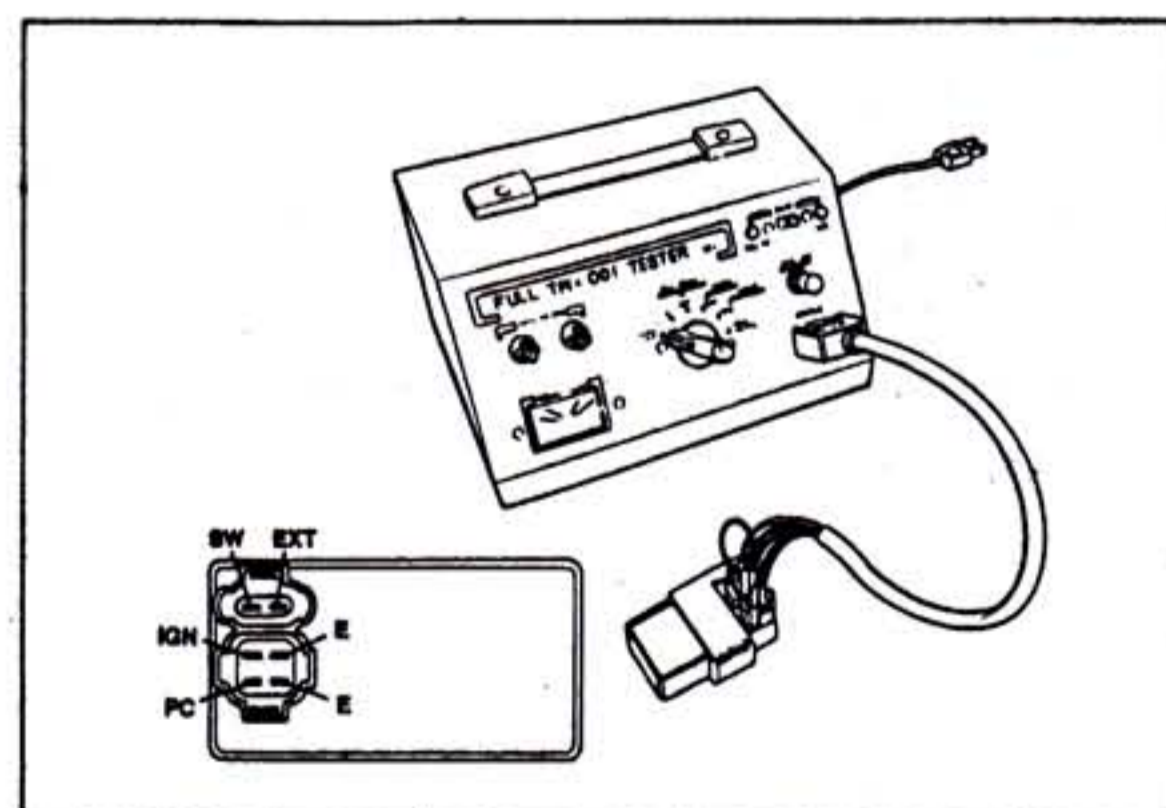
การตรวจเช็คกล่อง C.D.I.

คำเตือน

- ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องมือตรวจเช็ค
- ใช้ปลั๊กเสียบต่อเข้ากับกล่อง C.D.I. เข้ากับเครื่องมือตรวจเช็ค

ปลั๊กเสียบ : 07508-0014100

	ดี	บกพร่อง
1. ปิด	ไม่มีประกายไฟ	-
2. P	ไม่มีประกายไฟ	-
3. EXT	ไม่มีประกายไฟ	มีประกายไฟ
4. เปิด 1	มีประกายไฟ	ไม่มีประกายไฟ
5. เปิด 2	มีประกายไฟ	ไม่มีประกายไฟ

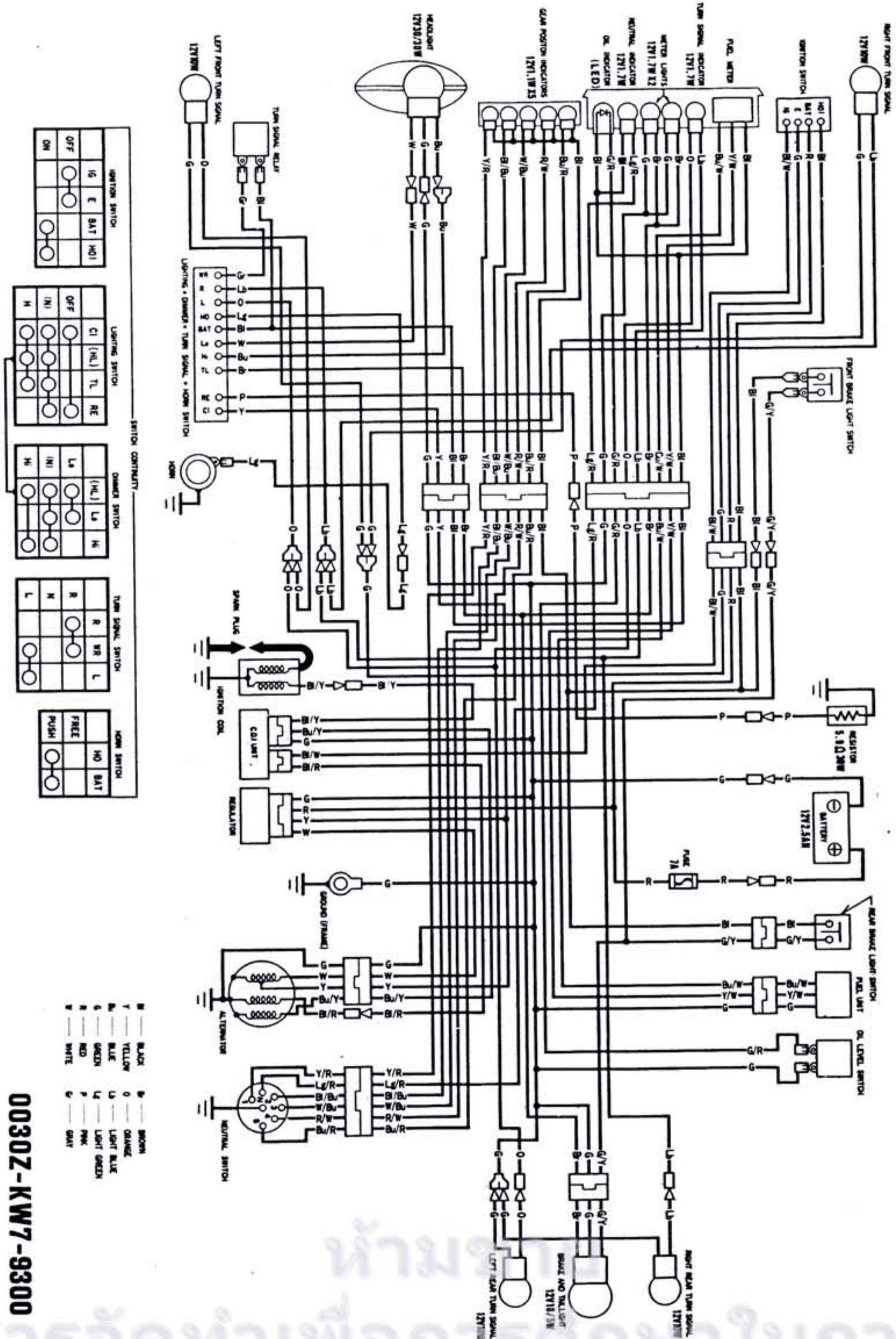


ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น



แผนผังวงจรไฟฟ้า



0030Z-KW7-9300

ห้ามทำ

เอกสารจัดทำเพื่อการรศศึกษาในการซ่อมรถจักรยานยนต์ ฮอนด้า ในวาท่านั้น



ห้ามขาย

เอกสารจัดทำเพื่อการศึกษาในการซ่อม
รถจักรยานยนต์ ฮอนด้า โนวา เท่านั้น