

INDICE

SICUREZZA DI GUIDA	4	Filtro aria	41
Regole di sicurezza	4	Sfiato basamento	42
Abbigliamento protettivo	5	Funzionamento dell'acceleratore	43
Modifiche	5	Regime minimo	44
Carico e accessori	6	Frizione	45
DESCRIZIONE	8	Frenó anteriore	47
Ubicazione parti e comandi	8	Freno posteriore	49
Numeri di serie	12	Catena trasmissione	52
Funzione parti e comandi	14	Cavalletto laterale	55
Carburante	22	Batteria	56
Olio motore	24	Rimozione ruota anteriore	58
Sospensioni	26	Rimozione ruota posteriore	60
Pneumatici	28	Sostituzione fusibili	61
FUNZIONAMENTO	30	Scatola attrezzi	63
Controlli precedenti la messa in moto	30	GUIDA PER	
Avviamento motore	31	L'IMMAGAZZINAMENTO	64
Rodaggio	32	DATI TECNICI	66
Guida	33	SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO	68
Impiego freni	34		
Parcheggio	34		
MANUTENZIONE	35		
Programma di manutenzione	35		
Olio motore	37		
Filtro olio	38		
Candele	39		
Gioco valvole	40		

SICUREZZA DI GUIDA

ATTENZIONE

- *La guida della motocicletta richiede precauzioni speciali per l'incolumità stessa del guidatore. Tenere a mente i punti seguenti prima di usare la motocicletta.*

Regole di sicurezza

1. Effettuare sempre un controllo preliminare prima della guida (pag. 30). Questa precauzione evita spesso incidenti e danni al motore.
2. La maggior parte degli incidenti è dovuta all'inesperienza del guidatore. Per guidare la motocicletta è obbligatorio essere titolari di una patente od altro documento equivalente. Non guidare mai senza esserne muniti e non prestare mai la motocicletta ai principianti.

3. Molti investimenti causati dagli automobilisti succedono perché l'autista non vede il motociclista. Guidare perciò indossando una tenuta facilmente visibile.
 - Indossare abiti dai colori vivaci o riflettenti.
 - Non guidare sul lato meno visibile al conducente di altri autoveicoli.
4. Rispettare scrupolosamente la segnaletica stradale e le norme sul traffico.
 - Molti incidenti sono causati dal superamento dei limiti di velocità. Rispettarli sempre e tenere anche presenti le condizioni della strada.
 - Segnalare sempre prima di un sorpasso, curva o cambiamento di corsia, ed evitare le manovre improvvise per non confondere gli altri guidatori.
5. Non farsi sorprendere dalle manovre improvvise di altri guidatori. Stare particolarmente attenti ai crocevia, sbocchi d'autostrada ed ingressi ed uscite di parcheggi e stazioni di servizio.
6. Guidare sempre con entrambe le mani sul manubrio e i piedi sui poggiatesta. Il passeggero deve tenersi saldamente con le due mani alla motocicletta o al guidatore e i due piedi sui poggiatesta.

Abbigliamento protettivo

1. La maggior parte degli incidenti motociclistici mortali è dovuta a ferite alla testa: Portare **SEMPRE** il casco! Munirsi anche di occhiali o visiera, stivali, guanti e abbigliamento protettivo. Le stesse precauzioni sono necessarie per il passeggero.
2. Durante il funzionamento del motore l'impianto di scarico raggiunge temperature notevoli e, dopo il suo arresto, si raffredda lentamente. Non toccarne mai alcuna parte. Indossare abiti che coprano completamente le gambe.
3. Non indossare mai vestiti che si possono impigliare nelle leve di comando, poggiatesta, catena di trasmissione o ruote.

MODIFICHE

ATTENZIONE

- *Ogni eventuale modifica tecnica della versione originale è consentita solo entro i limiti stabiliti dalle vigenti norme di legge e del codice stradale.*

Carico e accessori

ATTENZIONE

• Per prevenire eventuali incidenti, usare la massima prudenza nell'aggiungere e guidare con accessori e bagaglio. L'aggiunta di accessori e bagaglio può ridurre la stabilità e le prestazioni della motocicletta, nonché abbassare i limiti di sicurezza durante l'uso. Le prestazioni del mezzo possono inoltre essere ulteriormente ridotte dall'installazione di accessori non originali Honda, da un carico anomalo, dalle condizioni della strada, da quelle atmosferiche, ecc.

Queste considerazioni possono essere d'aiuto per decidere se e come equipaggiare la motocicletta e sul modo di caricarla in maniera sicura.

Carico

Il peso complessivo del guidatore, del passeggero, del bagaglio e di eventuali accessori, non deve eccedere la capacità massima di carico di 190 kg della motocicletta. Il solo bagaglio non deve eccedere 25 kg.

1. Mantenere il peso del bagaglio e degli accessori in basso e il più vicino possibile al baricentro della moto. Distribuire il carico uniformemente sui due lati per rendere minimo ogni scompenso. Tener presente che la manovrabilità e la stabilità della motocicletta diminuiscono in proporzione alla distanza del carico dal baricentro della stessa.
2. Regolare la pressione dei pneumatici (pneumatici, pag. 28) e delle molle degli ammortizzatori posteriori (ammortizzatori, pag. 26) secondo il carico e le condizioni di guida.
3. Per una tenuta di strada sicura, il carico e gli accessori devono essere stabilmente ancorati. Controllare spesso che lo siano.
4. Non caricare in nessun caso con oggetti voluminosi e pesanti il manubrio, la forcella anteriore o il parafango. Ciò potrebbe compromettere la tenuta di strada della moto e causare una risposta dello sterzo più lenta del normale.

Accessori

Per questa motocicletta sono stati disegnati accessori originali Honda appositi, che sono stati collaudati su di essa. Non essendo la casa in grado di controllare tutte le disponibilità del mercato, l'utente è personalmente responsabile della scelta, installazione ed uso di accessori non originali Honda. Seguire in ogni caso i consigli pratici forniti nel paragrafo "Carico", e quelli seguenti:

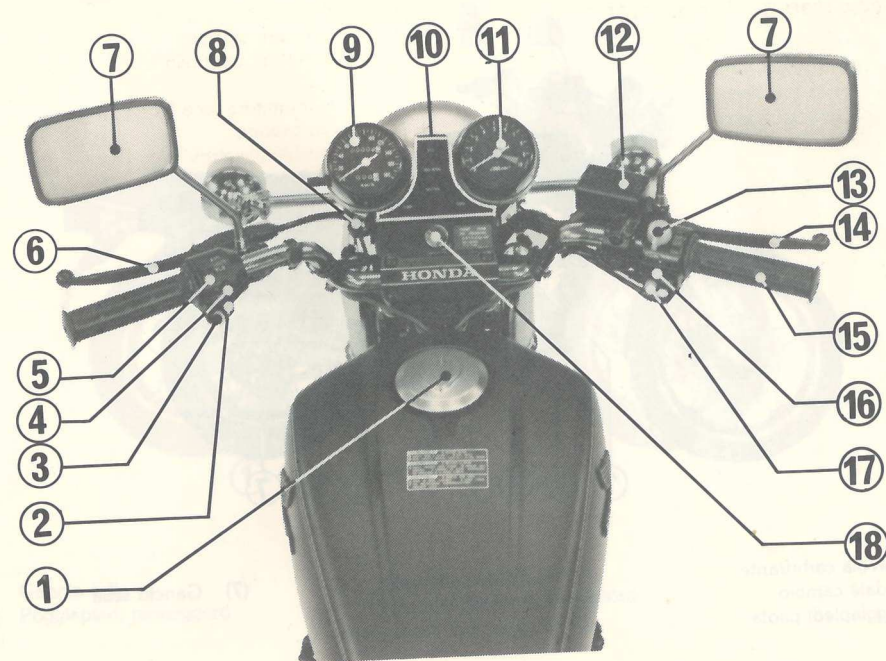
1. Controllare accuratamente che l'accessorio non copra alcuna luce, non riduca la distanza da terra e l'angolo d'inclinazione in curva, non limiti l'escursione delle sospensioni e l'angolo di sterzata, e che non ostacoli l'azionamento dei comandi.
2. Le carenature e i parabrezza di grandi dimensioni installati sugli organi dello sterzo, oppure quelli poco accuratamente progettati o installati male, possono dar luogo a forze di natura aerodinamica in grado di compromettere la tenuta di strada della motocicletta. Non si devono assolutamente adottare carenature che possano ridurre il libero flusso dell'aria per il raffreddamento del motore.

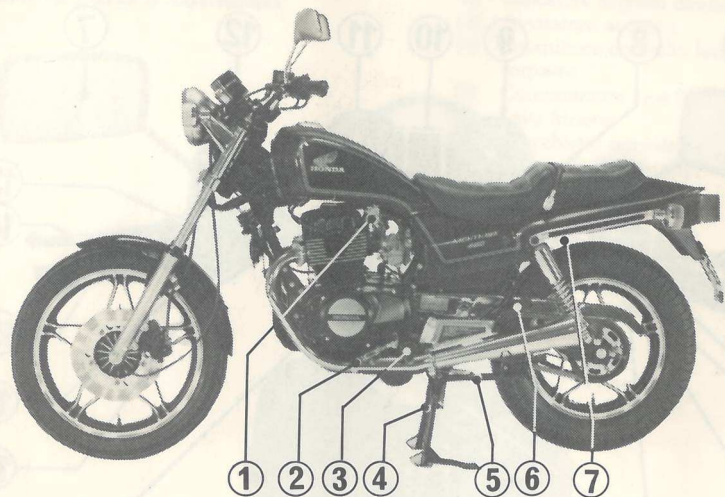
3. Gli accessori che alterano la posizione di guida del pilota ostacolando l'accesso ai comandi dei piedi e delle mani possono allungare i tempi di reazione durante un'emergenza.
4. Non aggiungere apparecchiature elettriche che eccedano la capacità dell'impianto elettrico della moto. Un fusibile bruciato potrebbe altrimenti causare una pericolosa perdita delle luci o di potenza del motore durante la guida notturna o nel traffico intenso.
5. Questa motocicletta non è stata progettata per trainare il sidecar o altri rimorchi. Il loro impiego può seriamente comprometterne la manovrabilità e sicurezza.

DESCRIZIONE

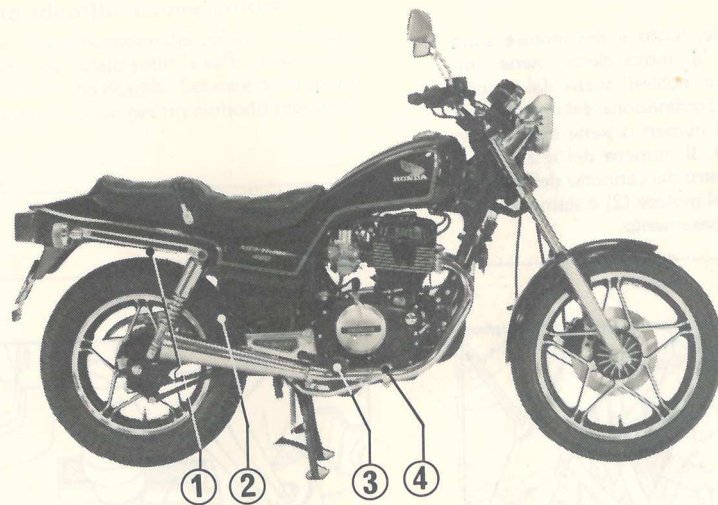
Ubicazione parti e comandi

- (1) Tappo serbatoio carburante
- (2) Indicatore segnale direzione
- (3) Avvisatore acustico
- (4) Interruttore controllo luce sorpasso
- (5) Commutatore luce faro
- (6) Leva frizione
- (7) Specchietto retrovisore
- (8) Manopola dello starter
- (9) Contachilometri
- (10) Spie e indicatori
- (11) Contagiri
- (12) Serbatoio liquido freno anteriore
- (13) Interruttore arresto motore
- (14) Leva freno anteriore
- (15) Manopola gas
- (16) Interruttore luci
- (17) Pulsante avviamento
- (18) Interruttore principale





- (1) Valvola carburante
- (2) Pedale cambio
- (3) Poggiapiedi pilota
- (4) Cavalletto centrale
- (5) Cavalletto laterale
- (6) Poggiapiedi passeggero
- (7) Gancio sella



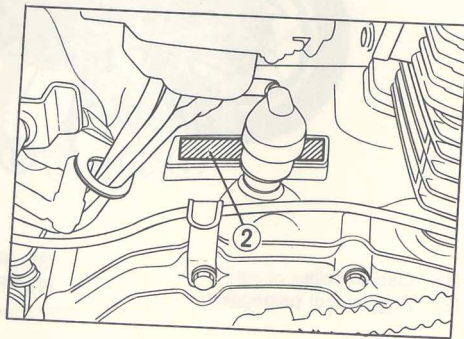
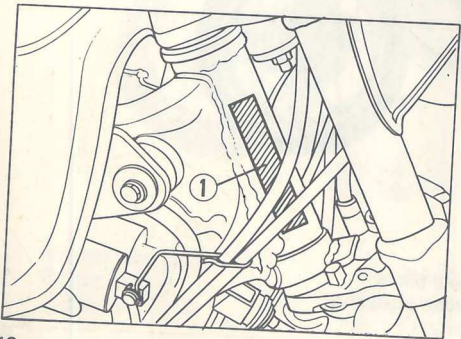
- (1) Gancio sella
- (2) Poggiapiedi passeggero
- (3) Poggiapiedi pilota
- (4) Pedale freno posteriore

Numeri di serie

I numeri di serie del telaio e del motore sono necessari quando la motocicletta viene immatricolata. Essi sono richiesti anche dal concessionario Honda per l'ordinazione dei ricambi. Per comodità, scrivere i numeri di serie nello spazio apposito sottostante. Il numero del telaio (1) è stampato sul lato destro del canotto dello sterzo. Il numero di serie del motore (2) è stampato sulla parte superiore del basamento.

TELAIO No. _____

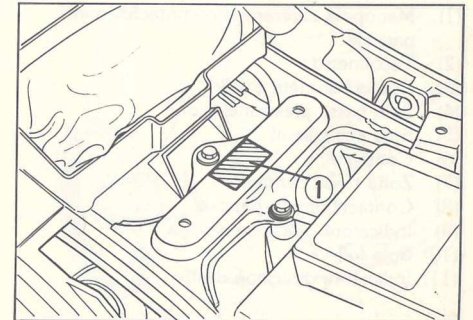
MOTORE No. _____



Etichetta identificazione colore

L'etichetta d'identificazione del colore (1) è attaccata al corpo del telaio sotto la sella. Essa è utile per l'ordinazione dei ricambi. Scrivere nello spazio apposito sotto il colore per un comodo riferimento.

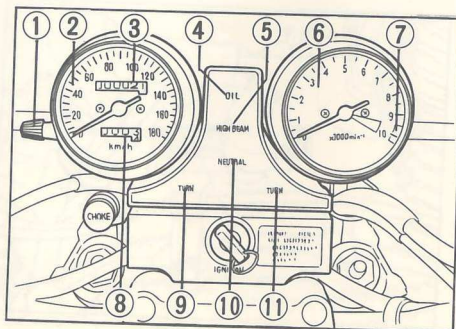
COLORE _____



Funzione parti e comandi

Gli indicatori e gli strumenti sono raggruppati sopra il faro. Le spie degli abbaglianti, bassa pressione dell'olio e folle si trovano tra gli strumenti.

- (1) Manopola azzeramento contachilometri parziale
- (2) Tachimetro
- (3) Contachilometri totale
- (4) Spia bassa pressione olio
- (5) Spia abbaglianti
- (6) Contagiri
- (7) Zona rossa contagiri
- (8) Contachilometri parziale
- (9) Indicatore direzione sinistra
- (10) Spia folle
- (11) Indicatore direzione destra

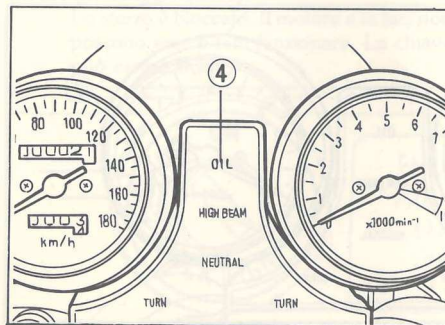


Spia bassa pressione olio

Si accende quando la pressione dell'olio motore (4) è al di sotto della gamma normale di funzionamento. Si deve accendere quando si gira l'interruttore principale sulla posizione "ON" e il motore non gira. Si deve spegnere quando il motore parte, eccettuato un occasionale lampeggiamento vicino o al regime del minimo quando il motore è caldo.

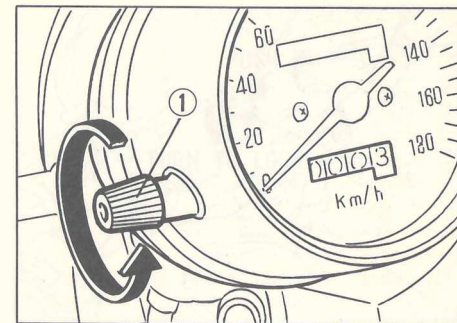
AVVERTENZA

- Se si fa girare il motore con pressione d'olio insufficiente lo si può danneggiare seriamente.



Contachilometri parziale

Usarlo per calcolare la distanza percorsa in un viaggio. Azzerarlo mediante la manopola (1).

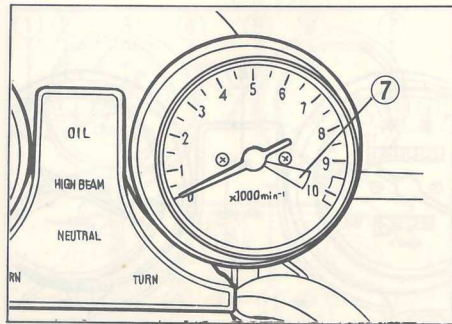


Zona rossa contagiri

AVVERTENZA

- Non far mai entrare la lancetta del contagiri nella zona rossa (7), neppure alla fine del rodaggio.
- Fare molta attenzione accelerando in prima o in seconda, in quanto la lancetta può allora entrare facilmente nella zona rossa.

La zona rossa indica il limite massimo di velocità di rotazione del motore. Se si fa girare il motore entro questa gamma, se ne riduce la durata.



Interruttore principale

L'interruttore principale (1) si trova sotto il quadro degli indicatori.

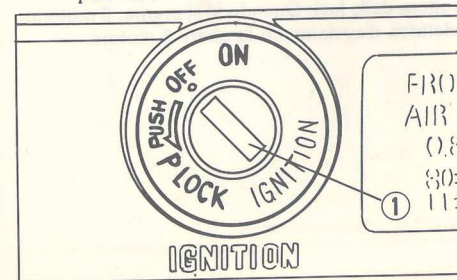
ON: Tutti i circuiti elettrici sono chiusi. Il motore e le luci possono essere fatti funzionare. La chiave non può essere sfilata.

OFF: Tutti i circuiti elettrici sono aperti. Il motore non può essere avviato. La chiave può essere sfilata.

P (Parcheggio): Tutti i circuiti elettrici sono aperti, eccettuati quelli del fanale posteriore e della luce di posizione. La chiave può essere sfilata.

LOCK (Bloccaggio sterzo):

Lo sterzo è bloccato. Il motore e le luci non possono essere fatti funzionare. La chiave può essere sfilata.

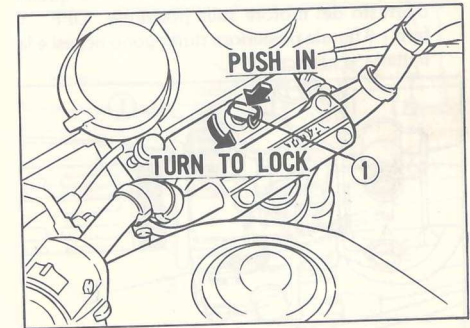


Bloccaggio sterzo

Per bloccare lo sterzo, girare il manubrio completamente a destra e a sinistra e girare la chiave (1) sulla posizione "LOCK" spingendola in dentro. Sfilare poi la chiave.

ATTENZIONE

- Non girare mai la chiave sulla posizione "LOCK" durante la guida.

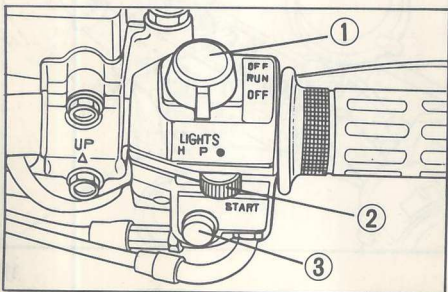


Interruttore arresto motore

L'interruttore d'arresto del motore (1) si trova accanto alla manopola del gas. Il motore funziona quando esso si trova sulla posizione "RUN". Esso invece non funziona se l'interruttore si trova su una delle due posizioni "OFF". Questo interruttore serve principalmente da dispositivo di sicurezza e d'emergenza e deve normalmente essere lasciato sulla posizione "RUN".

NOTA

- Se si parcheggia la motocicletta con l'interruttore principale sulla posizione "ON" e quello d'arresto del motore sulla posizione "OFF", il faro e il fanale posteriore rimangono accesi e la batteria si scarica.



Interruttore luci

L'interruttore delle luci (2) si trova sotto quello d'arresto del motore. Esso ha tre posizioni: H, P e OFF (contrassegnata da un puntino alla destra della P).

- H: Faro, fanale posteriore, luce di posizione e luci del contatore accesi.
- P: Luce di posizione, fanale posteriore e luci del contatore accesi.
- OFF(•): Faro, fanale posteriore, luce di posizione e luci del contatore spenti.

Pulsante d'avviamento

Il pulsante d'avviamento (3) si trova sotto l'interruttore delle luci. Quando lo si preme, il motorino elettrico d'avviamento fa girare il motore.

Commutatore luce faro (1)

Spingerlo sulla posizione "Hi" per selezionare gli abbaglianti, oppure sulla posizione "Lo" per selezionare gli anabbaglianti.

Interruttore segnale direzione (2)

Spostarlo sulla posizione "L" per segnalare l'intenzione di girare a sinistra, e spostarlo invece sulla posizione "R" per segnalare l'intenzione di girare a destra. Rimetterlo al centro (OFF) dopo l'uso.

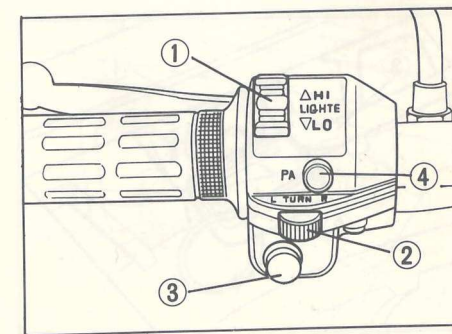
Avvisatore acustico (3)

Premerlo per azionare l'avvisatore acustico.



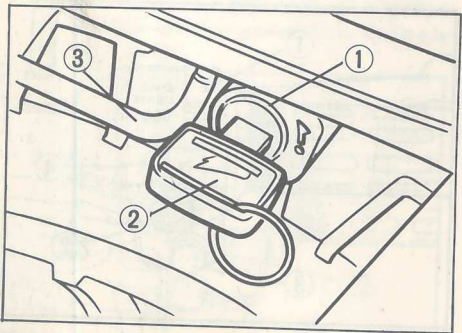
Interruttore controllo luce sorpasso (4)

Quando lo si preme, il faro lampeggia per richiamare l'attenzione del traffico in arrivo o per segnalare l'intenzione del pilota di effettuare un sorpasso.



Portacasco

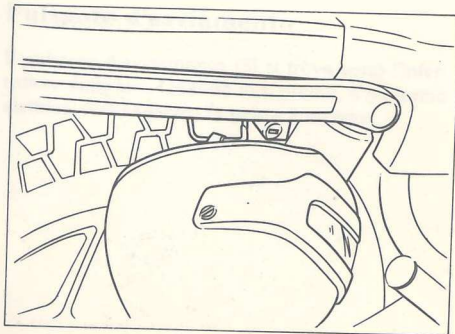
Il portacasco (1) si trova sul lato destro sotto la sella. Infilare la chiave d'accensione (2) e girarla in senso antiorario per aprirlo. Appendere il casco al perno del portacasco e spingere in dentro il perno (3).



20

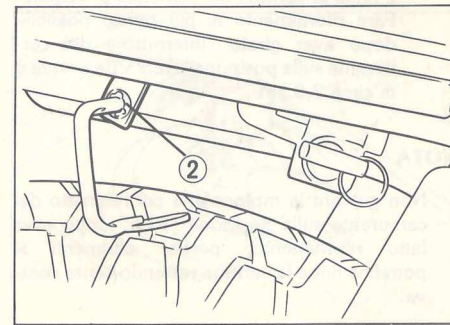
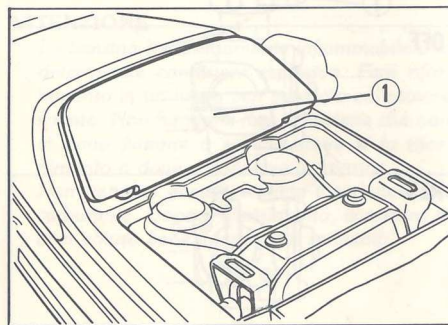
ATTENZIONE

- Il portacasco è progettato per essere usato soltanto durante il parcheggio della motocicletta. Non guidare col casco attaccato al portacasco, perché potrebbe interferire con la ruota posteriore bloccandola.



Scomparto

Lo scomparto (1) si trova dietro la sella. Aprire il portacasco (pag. 20) e tirare indietro i ganci (2) per sbloccare la sella. Lo scomparto può essere usato per conservarvi il manuale d'istruzioni ed altri documenti. Lavando la motocicletta fare attenzione a non allagare questa parte.



21

Carburante

Valvola carburante

Il rubinetto del carburante (1) a 3 vie si trova sul lato sinistro sotto il serbatoio del carburante.

OFF: La benzina non viene alimentata ai carburatori. Mettere sempre il rubinetto su questa posizione quando non si usa la motocicletta.

ON: La benzina è alimentata ai carburatori dal serbatoio principale.

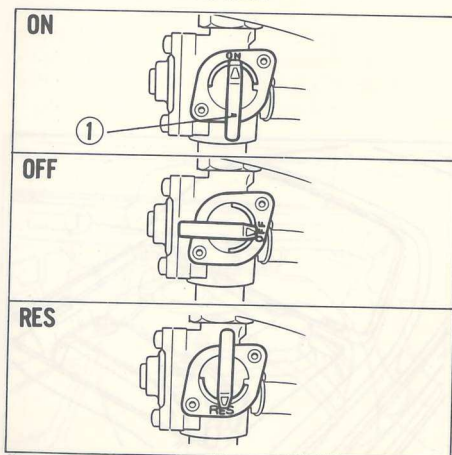
RES: La benzina è alimentata ai carburatori dalla riserva. Usare la riserva soltanto quando si è finita la benzina del serbatoio principale. Fare rifornimento al più presto possibile dopo aver girato l'interruttore del carburante sulla posizione "RES". La riserva è di circa 2,0 litri.

NOTA

- Non guidare la motocicletta col rubinetto del carburante sulla posizione "RES" dopo aver fatto rifornimento, perché altrimenti si potrebbe finire la benzina restando senza riserva.

ATTENZIONE

- *Imparare ad usare il rubinetto del carburante in modo tale da poterlo usare anche guidando la motocicletta. Ciò evita gli arresti bruschi nel traffico col serbatoio vuoto.*
- *Fare attenzione a non toccare alcuna parte scottante del motore durante la manovra del rubinetto del carburante.*



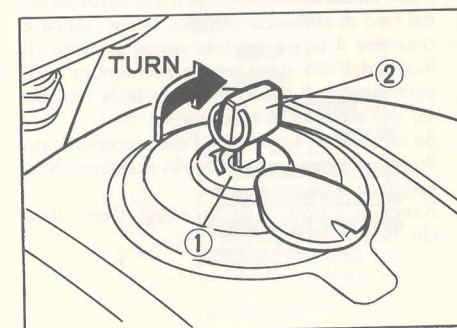
Serbatoio carburante

La capacità del serbatoio del carburante è di 12,0 litri, compresi 2,0 litri di riserva. Per togliere il tappo (1) del serbatoio, spostare di lato il coperchio della serratura, infilare la chiave d'accensione (2) nella serratura e girarla in senso orario. Il tappo allora si rialza e può essere tolto. Usare una benzina con poco piombo e un numero di ottani pari a 91 o superiore.

Per rimettere a posto il tappo, allinearne col foro di rabbocco e spingerlo in giù finché si blocca in posizione. Il tappo si chiude automaticamente. Sfilare la chiave e chiudere il coperchio della serratura.

ATTENZIONE

- *La benzina è estremamente infiammabile e in determinate condizioni esplosiva. Fare rifornimento in un luogo ben ventilato col motore spento. Non fumare e fare attenzione che non ci siano fiamme o scintille dove si fa rifornimento o dove si conserva la benzina.*
- *Non riempire eccessivamente il serbatoio del carburante. Dopo il rifornimento, accertarsi di aver chiuso bene il tappo del serbatoio.*



Olio motore

Controllo livello olio motore

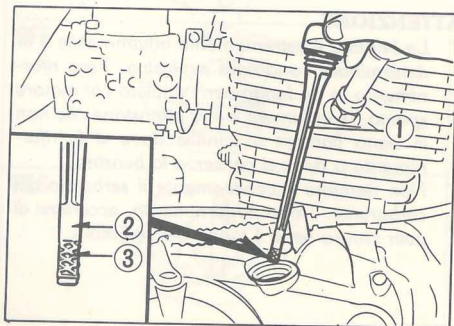
Il livello dell'olio deve essere mantenuto tra i contrassegni di livello massimo (2) e minimo (3) dell'astina di misurazione (1).

Controllare il livello dell'olio motore ogni giorno prima di guidare la motocicletta.

1. Avviare il motore e farlo girare al minimo per alcuni minuti. Accertarsi che la spia rossa di bassa pressione dell'olio si spenga. Se rimane accesa, arrestare immediatamente il motore.
2. Arrestare il motore e sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale.
3. Dopo alcuni minuti, togliere il tappo/astina (1) del foro di rabbocco dell'olio, pulire l'astina e rimettere il tappo sul foro senza avvitarlo. Il livello dell'olio deve essere mantenuto tra i contrassegni di livello massimo (2) e minimo (3) dell'astina di misurazione.
4. Se necessario, aggiungere l'olio raccomandato fino al contrassegno del livello massimo. Non aggiungere olio in eccesso.
5. Rimettere a posto il tappo/astina. Controllare che non ci siano perdite d'olio.

AVVERTENZA

- * Se si fa girare il motore con olio insufficiente lo si può danneggiare seriamente.



Olio motore raccomandato

USARE OLIO HONDA A 4-TEMPI O EQUIVALENTE

Usare soltanto un olio di buona qualità altamente detergente, garantito conforme o superiore ai requisiti per il grado di servizio SE o SF.

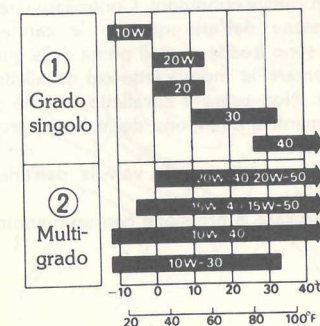
Gli oli motore per il grado di servizio SE e SF ne recano la designazione sulla lattina. Non è necessario l'uso di additivi, che servirebbero soltanto ad aumentare le spese di manutenzione della motocicletta.

AVVERTENZA

- * L'olio motore è uno dei fattori principali che influiscono sulle prestazioni e la vita di servizio del motore. Si sconsigliano perciò gli oli non detergenti, vegetali e a base di castoro.

Viscosità olio raccomandata SAE 10W - 40

Le altre viscosità mostrate nella tabella possono essere usate se la temperatura media dell'area dove si guida la motocicletta è compresa nella gamma indicata.



SOSPENSIONI

Sospensione anteriore

La sospensione anteriore di questa motocicletta è progettata per fornire una comoda guida secondo il numero di persone, il carico e le condizioni di guida con la regolazione della pressione dell'aria nelle canne della forcella.

La pressione raccomandata è:

Anteriore: 60 — 100 kPa (0,6 — 1,0 kg/cm²)

Le basse regolazioni della pressione producono una guida soffice adatta per i carichi leggeri e le strade normali. Le regolazioni più alte producono una guida più dura adatta con i carichi pesanti e le strade in cattive condizioni. Controllare e regolare la pressione dell'aria quando le canne della forcella sono fredde, e cioè prima della guida.

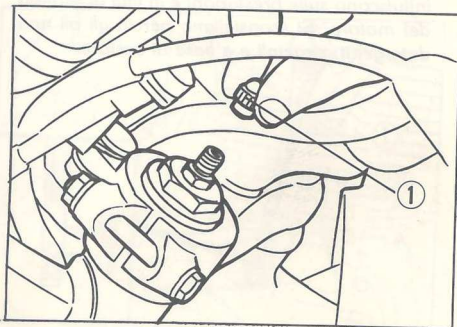
1. Sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale. Non usare il cavalletto laterale perché altrimenti si ottengono dei valori di pressione sbagliati.
2. Togliere i tappi delle valvole dell'aria della forcella.
3. Controllare la pressione con un manometro.

NOTA:

- Quando si stacca il manometro dalla valvola si verifica una leggera perdita di pressione. Determinarne l'entità e compensare la perdita corrispondentemente.
- 4. Aggiungere aria fino al valore raccomandato. Accertarsi che la pressione di entrambe le canne della forcella sia uguale.

NOTA:

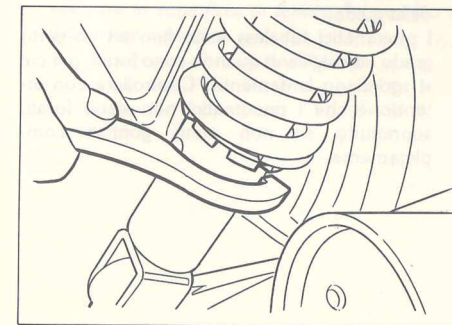
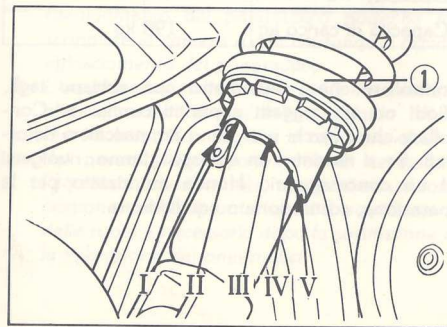
- Non eccedere la pressione raccomandata perché altrimenti la guida diventa troppo dura e scomoda.



Ammortizzatori

Ogni ammortizzatore (1) ha cinque posizioni diverse di regolazione per i vari tipi di strada, carico e condizioni di guida.

La posizione I serve per i carichi leggeri e le strade in buone condizioni. Le posizioni da II a V aumentano la precarica della molla per una sospensione posteriore più rigida e possono essere usate se si carica la moto pesantemente. Accertarsi che entrambi gli ammortizzatori siano regolati sulla stessa posizione.



PNEUMATICI TUBELESS

La motocicletta è dotata di pneumatici, valvole e cerchi tubeless (senza camera d'aria). Usare soltanto pneumatici, TUBELESS e valvole e cerchi contrassegnati "TUBELESS TIRE APPLICABLE".

Una pressione di gonfiaggio corretta produce la massima stabilità della motocicletta, una guida confortevole e una lunga vita dei pneumatici. Controllare frequentemente la pressione di gonfiaggio e regolarla se necessario.

NOTE:

- La pressione di gonfiaggio deve essere controllata con i pneumatici a freddo, e cioè prima della guida.
- I pneumatici tubeless sono fino ad un certo grado autosigillanti quando sono forati, per cui si sgonfiano lentamente. Controllare con attenzione che i pneumatici non siano forati, soprattutto se non sono gonfiati completamente.

		Anteriore	Posteriore
Dimensioni pneumatici		100/90 -19 57S	130/90 -16 67S
Pressione a freddo kPa (kg/cm ²)	Pilota soltanto	200 (2,00)	200 (2,00)
	Pilota e passeggero	200 (2,00)	250 (2,5)
Marca TUBELESS SOLTANTO BRIDGESTONE DUNLOP		L303 F11	G510 K527
Capacità di carico kg		190 kg	

Controllare che i pneumatici non abbiano tagli, chiodi od altri oggetti appuntiti conficcati. Controllare che i cerchi non siano ammassati o deformati. Se si riscontra un qualsiasi danno, rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato per la riparazione, sostituzione o equilibratura.

Riparazione/Sostituzione:

Rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.

ATTENZIONE

- L'impiego di pneumatici diversi da quelli indicati nella tabella d'informazioni dei pneumatici può compromettere la stabilità di guida.
- Non montare pneumatici del tipo per camere d'aria su cerchi tubeless. I talloni potrebbero non assestarsi e il pneumatico scivolare sul cerchio con conseguente afflosciamento.
- Non installare una camera d'aria all'interno di un pneumatico tubeless. Un eccessivo riscaldamento del pneumatico potrebbe far scoppiare la camera d'aria causando il rapido afflosciamento del pneumatico.
- L'equilibratura corretta delle ruote è necessaria alla sicurezza e stabilità di guida della motocicletta. Non togliere o cambiare alcuno dei pesetti d'equilibratura. Se è necessaria l'equilibratura delle ruote, rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato. L'equilibratura delle ruote è necessaria dopo la sostituzione o la riparazione dei pneumatici.

- Nell'24 ore seguenti la riparazione di un pneumatico non si devono superare gli 80 km/hr, perché altrimenti la riparazione potrebbe cedere con conseguente afflosciamento del pneumatico. Non guidare mai la motocicletta ad oltre 130 km/hr con un pneumatico riparato.
 - Sostituire il pneumatico se ha i fianchi forati o danneggiati, perché altrimenti potrebbe afflosciarsi.
- AVVERTENZA:**
- Non cercare di togliere un pneumatico tubeless senza gli attrezzi speciali e le protezioni del cerchio, perché altrimenti si potrebbe danneggiare la superficie di tenuta del cerchio o deformare il cerchio.

Controlli precedenti la messa in moto

ATTENZIONE

• Se non si effettuano i controlli precedenti la messa in moto si potrebbero verificare seri danni o anche un incidente.

Controllare ogni giorno la motocicletta prima di avviare il motore. I controlli elencati richiedono soltanto alcuni minuti e a lungo andare fanno risparmiare tempo, denaro e possono anche salvare la vita del pilota.

1. Livello olio motore — Aggiungere olio motore se necessario (pag. 24). Controllare che non ci siano perdite.
2. Livello carburante — Fare rifornimento se necessario (pag. 22). Controllare che non ci siano perdite.
3. Freni anteriore e posteriore — Controllarne il funzionamento; accertarsi che non ci siano perdite di liquido freni. Regolarne il gioco se necessario (pag. 47).
4. Pneumatici — Controllarne le condizioni e il gonfiaggio (pag. 28).
5. Catena di trasmissione — Controllarne la condizione e il lasco (pag. 52). Regolarla e lubrificarla se necessario.

6. Manopola del gas — Controllare che si apra e richiuda scorrevolmente a tutte le posizioni dello sterzo.
7. Luci e avvisatore acustico — Controllare che il faro, il fanale posteriore/luce di stop gli indicatori di direzione e l'avvisatore acustico funzionino correttamente.
8. Interruttore d'arresto motore — Controllare che funzioni correttamente (pag. 18).

Avviamento motore

ATTENZIONE

• Non far girare mai il motore in un ambiente chiuso, perché i gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso.

NOTA

- Non usare il motorino elettrico d'avviamento per più di 5 secondi alla volta. Rilasciare il pulsante dello starter per circa 10 secondi prima di premerlo di nuovo.
- Il motorino elettrico d'avviamento funziona quando la marcia è ingranata e la frizione disinnestata.
- Non ingolfare il motore azionando ripetutamente la manopola del gas.

Preparativi

Accertarsi che il cambio sia in folle e l'interruttore d'arresto del motore sulla posizione "RUN". Spostare il rubinetto del carburante sulla posizione "ON".

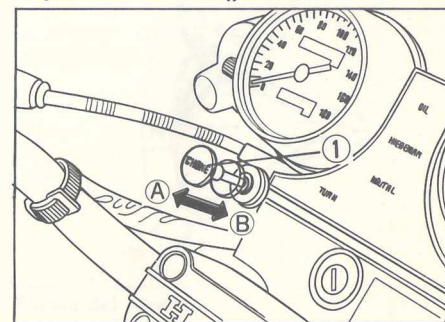
Controllare che la spia di bassa pressione dell'olio si accenda.

Partenza

1. Tirare completamente in su la manopola dello starter (1) in posizione di chiusura completa (A) se il motore è freddo.
2. Avviare il motore premendo il pulsante d'avviamento e aprendo leggermente la manopola del gas.

AVVERTENZA

• La spia di bassa pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo che il motore si è avviato. Se rimane accesa, arrestare immediatamente il motore e controllare il livello dell'olio. Non far funzionare il motore con pressione d'olio insufficiente.



3. Subito dopo l'avviamento del motore, azionare la manopola dello starter per mantenere un regime del minimo di 1.500 - 2.500 giri/min.
4. Mezzo minuto circa dopo l'avviamento del motore, spingere completamente in giù la manopola dello starter in posizione di apertura completa (B).
5. Se il regime del minimo è instabile, aprire leggermente la manopola del gas.

Rodaggio

Durante i primi 1.000 km non far girare il motore a più dell'80% (approssimativamente 7.500 giri/min) della sua capacità massima in qualsiasi marcia. Evitare di aprire completamente la manopola del gas e non usare a lungo una stessa velocità.

Durante il rodaggio iniziale, le nuove superfici sono a contatto le une con le altre e si consumano rapidamente. Il rodaggio di 1.000 km è progettato per compensare questa usura minore. Un rodaggio eseguito con cura assicura un'eccellente durata di servizio e le prestazioni ottimali del motore.

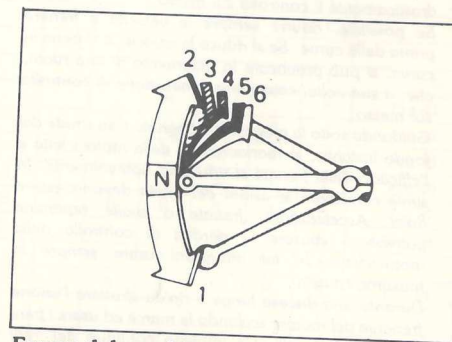
Guida

ATTENZIONE

- Rileggersi il paragrafo "Sicurezza di guida" (pag. 4) prima della partenza.
 - Accertarsi che il cavalletto laterale si sia rialzato completamente prima della partenza, altrimenti potrebbe interferire col controllo della motocicletta durante una svolta a sinistra.
1. La motocicletta è pronta a partire dopo che il motore si è riscaldato.
 2. Mentre il motore gira al minimo, schiacciare la leva della frizione e premere il pedale del cambio per innestare la prima.
 3. Rilasciare lentamente la frizione ed allo stesso tempo aumentare gradualmente la velocità del motore aprendo la manopola del gas. La buona coordinazione di queste due azioni assicura una partenza dolce.
 4. Quando la motocicletta ha acquistato una velocità moderata, schiacciare la leva della frizione e innestare la seconda alzando il pedale del cambio.
 5. Ripetere questo procedimento per passare gradualmente in terza, quarta, quinta e sesta.

AVVERTENZA

- Non cambiare marcia senza prima disinnestare la frizione e chiudere la manopola del gas, perché altrimenti si potrebbe danneggiare il cambio per il regime eccessivo del motore e colpi.



Forma del cambio

Impiego freni

1. Per frenare normalmente azionare gradualmente entrambi i freni anteriore e posteriore, scalando contemporaneamente le marce in maniera adeguata alla velocità del mezzo.
2. Per frenare rapidamente, chiudere la manopola del gas e azionare energicamente entrambi i freni anteriore e posteriore disinnestando la frizione prima che la motocicletta si arresti.

ATTENZIONE

- L'impiego di uno solo dei due freni riduce l'efficacia della frenata. Inoltre, frenando bruscamente su una sola ruota, si rischia di bloccarla diminuendo drasticamente il controllo sul mezzo.
- Se possibile, ridurre sempre la velocità e frenare prima delle curve. Se si riduce la velocità o si frena in curva, si può provocare lo slittamento di una ruota, che, a sua volta, causa una diminuzione di controllo sul mezzo.
- Guidando sotto la pioggia, sul bagnato o su strade dal fondo instabile, la manovrabilità della motocicletta e l'efficacia della frenata si riducono notevolmente. In simili condizioni le azioni del pilota devono essere dolci. Accelerazioni, frenate o svolte repentine potrebbero causare la perdita di controllo della motocicletta. In tali situazioni usare sempre la massima cautela.
- Durante una discesa lunga e ripida sfruttare l'azione frenante del motore scalando le marce ed usare i freni per brevi intervalli. Un impiego continuo dei freni

potrebbe causarne il surriscaldamento, riducendo così la loro efficacia.

Parcheggio

1. Dopo aver arrestato la moto, inserire il folle, chiudere il rubinetto del carburante e (OFF) e girare l'interruttore principale sulla posizione "OFF".
2. Impiegare il cavalletto laterale o centrale per sostenere la motocicletta mentre rimane parcheggiata.

AVVERTENZA

- Parcheggiare la moto su un terreno solido e piano in modo da prevenirne eventuali cadute.
- 3. Bloccare lo sterzo in modo da prevenire furti (pag. 17).

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Effettuare quanto previsto nel paragrafo "Controlli precedenti la messa in moto" (pag.30) ad ogni scadenza del programma di manutenzione.

I: Controllare e pulire, regolare, lubrificare e se necessario sostituire.
C: Pulire. R: Sostituire. A: Regolare. L: Lubrificare.

FREQUENZA	QUELLO CHE VIENE PRIMA	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 3)							pag.
		1.000 km	6.000 km	12.000 km	18.000 km	24.000 km	30.000 km	36.000 km	
VOCE	OGNI								
* TUBAZIONI CARBURANTE			I		I		I		
* FILTRO CARBURANTE		C	C	C	C	C	C		
* FUNZIONAMENTO MANOPOLA GAS			I		I		I		
* STARTER CARBURATORI			I		I		I		
FILTRO ARIA	NOTA (1)			R				R	Pag.41
SFIATO BASAMENTO	NOTA (2)	C	C	C	C	C	C		Pag.42
CANDELE		I	R	I	R	I	R		Pag.39
* GIOCO VALVOLE		I	I	I	I	I	I		Pag.40
OLIO MOTORE		R	R	R	R	R	R		Pag.37
FILTRO OLIO MOTORE		R		R		R		R	Pag.38
** TENSIONE CATENA BILANCIERE				A				A	
* TENSIONE CATENA DISTRIBUZIONE		A	A	A	A	A	A		Pag.44
* SINCRONIZZAZIONE CARBURATORI			I		I		I		
* REGIME MINIMO CARBURATORI		I	I	I	I	I	I		Pag.44

FREQUENZA	QUELLO CHE VIENE PRIMA →	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 3)						pag.	
		OGNI	1.000 km	6.000 km	12.000 km	18.000 km	24.000 km		30.000 km
VOCE			I, L OGNI 1.000 km						
CATENA TRASMISSIONE			I	I	I	I	I	I	Pag.52
BATTERIA									Pag.56
LIQUIDO FRENI (ANTERIORE)	2 ANNI *R		I	I	*R	I	I	*R	Pag.47
USURA PASTICCHE/GANASCE FRENI			I	I	I	I	I	I	Pag.48, 50
IMPIANTO FRENANTE									Pag.47
INTERRUTTORE LUCE FRENI		I							Pag.51
ORIENTAMENTO FARO				I					
FRIZIONE				I					
CAVALLETTO LATERALE		I	I	I	I	I	I	I	Pag.45
SOSPENSIONI				I					Pag.55
DADI, BULLONI, ORGANI D'UNIONE				I					
RUOTE		I		I					
CUSCINETTO CANNOTTO STERZO		I		I					

* Questi interventi devono essere effettuati da un concessionario Honda autorizzato, a meno che l'utente non disponga della attrezzatura e della preparazione tecnica necessaria. Fare riferimento al manuale d'officina ufficiale Honda.
 ** Per motivi di sicurezza si raccomanda di fare effettuare questi interventi esclusivamente presso un'officina Honda autorizzata.

NOTE:

1. Più frequentemente se si usa la moto su strade polverose.
2. Più frequentemente se si usa la moto sotto la pioggia o a tutto gas.
3. Per percorrenze più elevate, ripetere con la stessa frequenza indicata nella tabella.

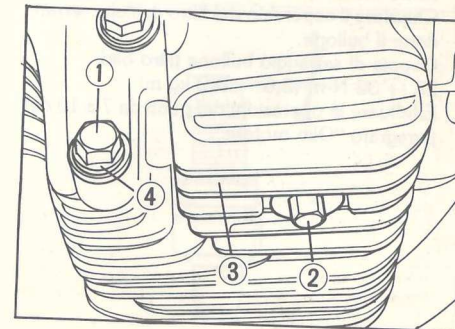
Olio motore

La qualità dell'olio motore è il fattore principale riguardante la durata della vita di servizio del motore. Cambiare l'olio alle scadenze previste del Programma di Manutenzione.

NOTA

- * Cambiare l'olio motore col motore alla normale temperatura di funzionamento e la motocicletta sul cavalletto centrale per assicurare lo scarico veloce e completo dell'olio.
1. Togliere il tappo/astina del foro di rabbocco dell'olio dal coperchio del semicaratter destro.
 2. Mettere un recipiente di raccolta sotto il basamento e togliere il tappo di scarico dell'olio (1).
 3. Estrarre il bullone (2) del filtro dell'olio e togliere il coperchio (3).
 4. Dopo aver scaricato completamente l'olio, accertarsi che la rondella di tenuta (4) del tappo di scarico sia in buone condizioni.
 5. Rimettere a posto il tappo di scarico.
Coppia di serraggio tappo scarico:
30 - 40 N·m (3,0 - 4,0 kg·m)
 6. Accertarsi che il bullone del filtro dell'olio e gli anelli ad O del coperchio siano in buone condizioni: Installare il coperchio e serrare il bullone del filtro dell'olio.
Coppia di serraggio bullone filtro olio:
30 - 40 N·m (3,0 - 4,0 kg·m)

7. Riempire il basamento con 2,5 litri circa d'olio motore dal grado raccomandato.
8. Rimettere a posto il tappo/astina del foro di rabbocco dell'olio.
9. Avviare il motore e farlo girare al minimo per alcuni minuti.
10. Arrestare il motore. Accertarsi che il livello sia al contrassegno del livello massimo con la motocicletta dritta e che non ci siano perdite d'olio.

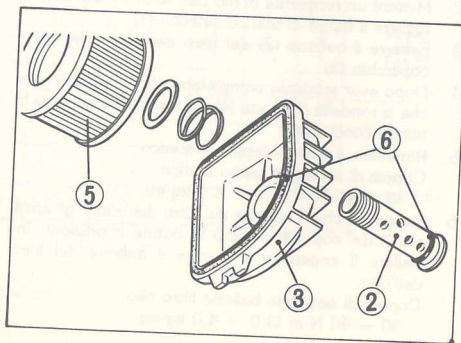


Filtro olio

NOTA

* Dopo lo scarico dell'olio motore il filtro dell'olio.

1. Estrarre il bullone (2) del filtro dell'olio e tirar fuori l'elemento filtrante (5) dal coperchio (3) de filtro.
 2. Inserire un nuovo elemento filtrante. Controllare che gli anelli ad O (6) siano in buone condizioni e che tutte le parti siano installate come mostrato.
 3. Chiudere il coperchio del filtro dell'olio serrandone il bullone.
- Coppia di serraggio bullone filtro olio:
28 — 32 N·m (2,8 — 3,2 kg·m)
4. Effettuare le operazioni dei punti da 7 a 10 del paragrafo "Olio motore".



Candele

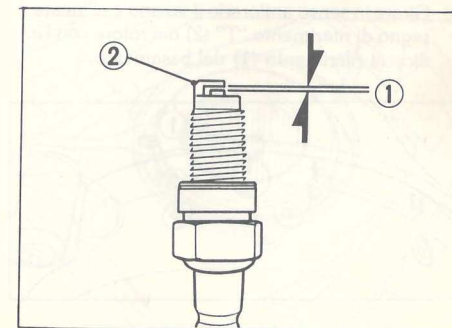
Candele raccomandate:

Standard:

NGK: DPR9EA-9, ND: X27EPR-U9

1. Pulire ogni sporco sulla base delle candele.
2. Scollegare le pipette delle candele e rimuovere le candele usando la chiave speciale in dotazione alla scatola porta-attrezzi.
3. Controllare visivamente che gli elettrodi delle candele non siano consumati. L'elettrodo centrale deve avere i bordi squadrati e quello laterale non deve presentare tracce di corrosione. Sostituire le candele che mostrano segni d'usura o che hanno l'isolante crepato o scheggiato.
4. Accertarsi che la distanza tra gli elettrodi delle candele (vecchie e nuove) sia di 0,8 — 0,9 mm usando uno spessimetro a fili. Se è necessario regolarla, piegare con cautela l'elettrodo laterale (2). Accertarsi che la rondella della candela sia in buone condizioni.

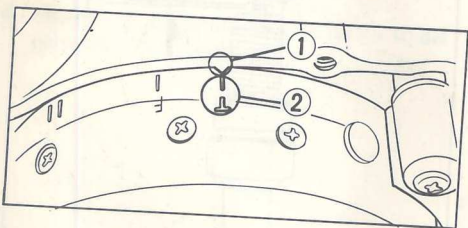
5. Avvitare a mano la candela (vecchia o nuova) con la rondella attaccata per evitare che si incastri di traverso.
6. Serrare le candele nuove di 1/2 giro con la chiave per candele in modo da comprimere la rondella. Le candele vecchie richiedono invece soltanto 1/8 o 1/4 di giro dopo che le si sono avvitate completamente a mano.



Gioco valvole

Un gioco eccessivo delle valvole causa rumore, mentre uno troppo piccolo o inesistente impedisce la chiusura delle valvole danneggiandole e causa la perdita di potenza del motore. Il controllo del gioco delle valvole deve essere effettuato col motore freddo.

1. Rimuovere la sella.
2. Chiudere il rubinetto del carburante e (OFF), staccare il tubo del carburante e rimuovere il serbatoio del carburante.
3. Togliere il coperchio del semicarter sinistro e quello della testata.
4. Girare in senso antiorario il volano e allineare il segno di riferimento "T" (2) del rotore con l'indice di riferimento (1) del basamento.



40

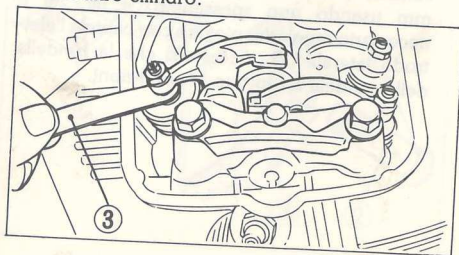
5. Controllare il gioco delle valvole d'aspirazione e di scarico inserendo lo spessore (3) tra le viti di registro del gioco e gli steli delle valvole. Prima del controllo, accertarsi che il pistone si trovi al PMS (punto morto superiore) della corsa di compressione.

GIOCO VALVOLE:

ASP. 0,10 mm

SC. 0,14 mm

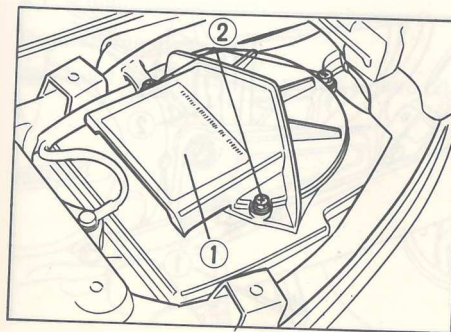
6. Regolare allentando il controdado e girando la vite fino a che si sente una leggera resistenza sullo spessore. Serrare il controdado e controllare il gioco.
7. Girare il volano in senso antiorario di un giro completo e allineare il segno di riferimento "T" (2) con l'indice di riferimento (1). Controllare il gioco delle valvole d'aspirazione e di scarico dell'altro cilindro.



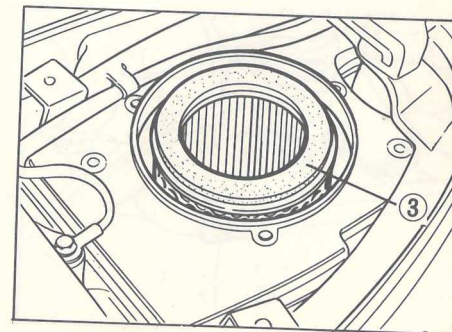
Filtro aria

La manutenzione del filtro dell'aria deve essere effettuata ad intervalli regolari (pag. 35). Essa deve essere effettuata più frequentemente se si guida la motocicletta su strade polverose.

1. Rimuovere la sella.
2. Estrarre le viti (2) e togliere il coperchio (1) del filtro.



3. Estrarre e gettar via l'elemento filtrante (3).
4. Installare un nuovo elemento filtrante.
5. Rimettere a posto il coperchio (1) del filtro dell'aria e serrare bene le viti (2).
6. Rimettere a posto la sella.



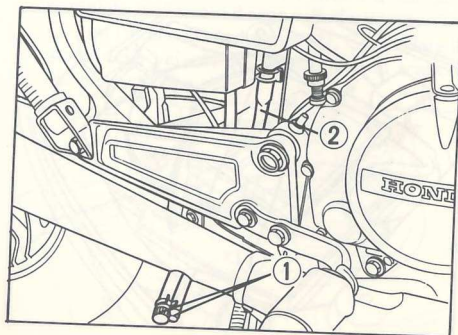
41

Sfiato del basamento

1. Togliere i due tappi (1) dai tubi e scaricare i depositi.
2. Rimettere a posto i tappi.

NOTA:

- Effettuare la manutenzione più frequentemente se si è guidata la motocicletta sotto la pioggia, a tutto gas, se si è lavata la motocicletta o se essa è caduta. Effettuare la manutenzione anche quando i depositi sono visibili nella parte trasparente (2) del tubo di scarico.



Funzionamento dell'acceleratore

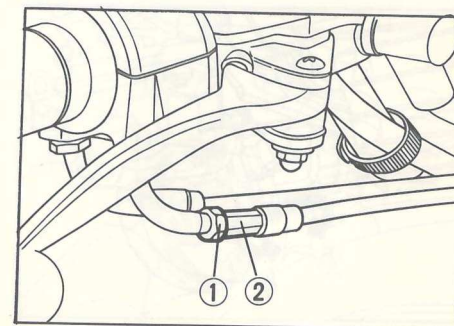
Controllo del cavo:

Controllare che la manopola del gas giri liberamente dalla sua posizione d'apertura completa a quella di chiusura completa. Effettuare questo controllo anche alle posizioni di sterzata completa a destra e a sinistra. Controllare la condizione del cavo dell'acceleratore dalla manopola del gas ai carburatori. Se il cavo è piegato, usurato o disposto in modo sbagliato, sostituirlo o disporlo correttamente.

Il gioco standard della manopola del gas è di circa 2 - 6 mm.

Regolazione gioco

Allentare il controdado (1) e girare il registro (2).



Regime minimo

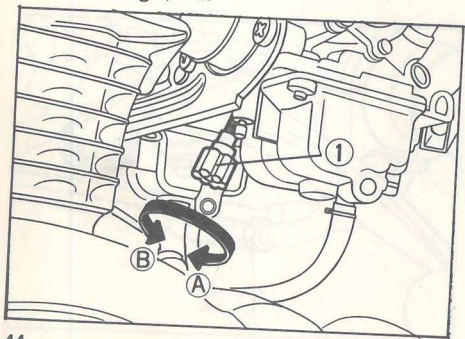
NOTA

- Per regolare correttamente il regime del minimo il motore deve essere caldo. Un giro di alcuni minuti è sufficiente a scaldarlo.

1. Scaldare il motore, mettere la marcia in folle e sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale.
2. Regolare il regime del minimo mediante la vite (1) d'arresto dell'acceleratore.

Regime minimo: 1.200 ± 100 giri/min

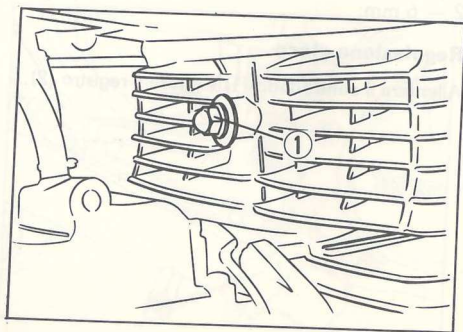
- (A) Aumenta i giri/min
(B) Riduce i giri/min



44

TENSIONE CATENA DISTRIBUZIONE

Avviare il motore e farlo girare al minimo. Allentare il controdado di registro della catena di distribuzione. Quando si allenta il controdado, il tenditore si regola automaticamente in modo da fornire la tensione corretta. Serrare poi il controdado.



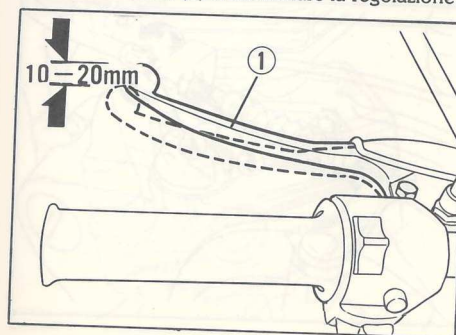
Frizione

Regolazione:

La regolazione della frizione potrebbe essere necessaria se il motore perde giri o striscia quando si ingranano le marce, oppure se la frizione slitta causando un ritardo d'accelerazione rispetto alla velocità del motore.

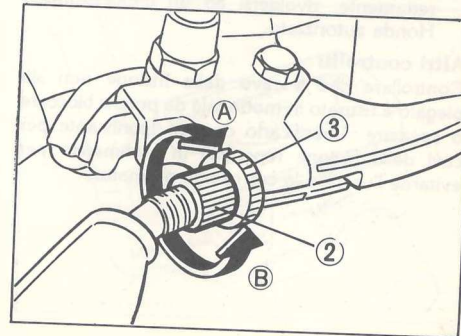
Il gioco normale della leva della frizione è di 10 — 20 mm all'estremità (1) della leva. Le regolazioni minori possono essere effettuate col registro (3) del cavo della frizione alla leva.

1. Rovesciare il parapolvere di gomma. Allentare il controdado (2) e girare il registro (3). Serrare il controdado (2) e controllare la regolazione.



2. Se il registro è avvitato completamente e non è possibile ottenere il gioco corretto, allentare il controdado e far rientrare completamente il registro. Serrare poi il controdado e rimettere a posto il parapolvere di gomma.

- (A) Il gioco aumenta
(B) Il gioco diminuisce



45

3. Allentare il controdado (5) all'altra estremità del cavo. Girare il dado di registro (4) in modo da ottenere il gioco prescritto. Serrare il controdado e controllare la regolazione.
4. Avviare il motore, schiacciare la leva della frizione e innestare la marcia. Accertarsi che il motore non perda giri e che non strisci. Rilasciare gradualmente la leva della frizione e aprire la manopola del gas. La motocicletta dovrebbe avviarsi dolcemente e accelerare gradualmente.

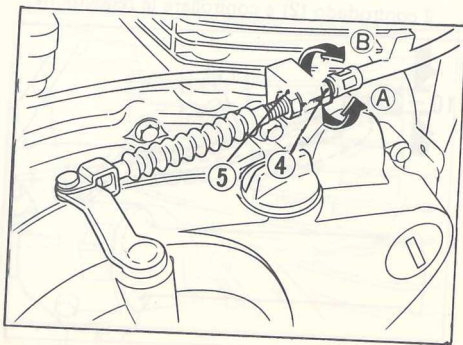
NOTA

- Se non è possibile ottenere la regolazione corretta, oppure se la frizione non funziona correttamente, rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.

Altri controlli:

Controllare che il cavo della frizione non sia piegato e usurato in modo tale da potersi bloccare o spezzare. Lubrificarlo con un lubrificante per cavi della frizione reperibile in commercio per evitarne l'usura e la corrosione premature.

- (A) Il gioco aumenta
(B) Il gioco diminuisce



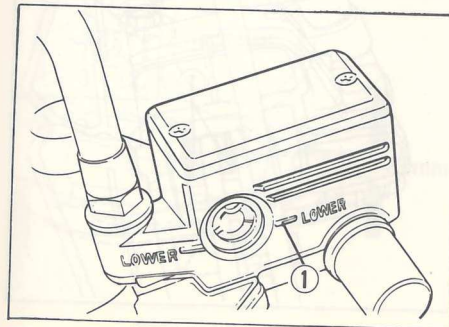
Freno anteriore

Questo modello è dotato di un freno anteriore a disco idraulico. Col consumarsi della pastiche, il livello del liquido freni cala per compensarne automaticamente l'usura.

Non sono necessarie regolazioni, ma si devono controllare periodicamente l'usura delle pastiche e il livello del liquido.

Controllare frequentemente che non ci siano perdite di liquido nell'impianto frenante.

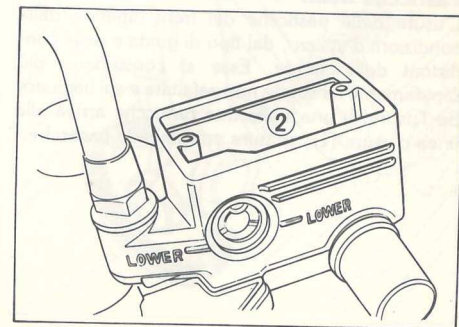
Se il gioco della leva di controllo diventa eccessivo senza che le pastiche siano usurate oltre il limite di usura indicato (pag. 48), la causa è probabilmente dovuta alla presenza d'aria nell'impianto frenante, che deve perciò essere spurgato. Rivolgersi allora ad un concessionario Honda autorizzato.



Livello liquido freno:

ATTENZIONE

- Il liquido freni può causare irritazioni. Evitarne il contatto con pelle e occhi. Nel caso che ciò succeda, lavare le parti affette con acqua abbondante e chiamare il medico se il liquido è schizzato negli occhi.



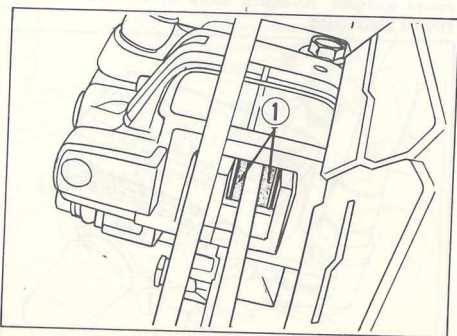
Rimuovere le viti, il tappo del serbatoio e la membrana. Ogni volta che il livello è vicino al contrassegno (1) del livello minimo, riempire il serbatoio fino al contrassegno del livello massimo (2) con liquido freni DOT 3 o DOT 4 da una lattina sigillata. Rimettere a posto la membrana e il tappo del serbatoio. Stringere bene le viti.

AVVERTENZA:

- Aggiungendo liquido freni accertarsi che il serbatoio sia orizzontale prima di toglierne il tappo, perché altrimenti si potrebbe spandere del liquido.

Pasticche freni:

L'usura delle pastiche dei freni dipende dalle condizioni d'utilizzo, dal tipo di guida e dalle condizioni delle strade. Esse si consumano più rapidamente su strade non asfaltate e sul bagnato. Se l'usura di una delle due pastiche arriva alla linea d'usura (1), sostituire entrambe le pastiche.



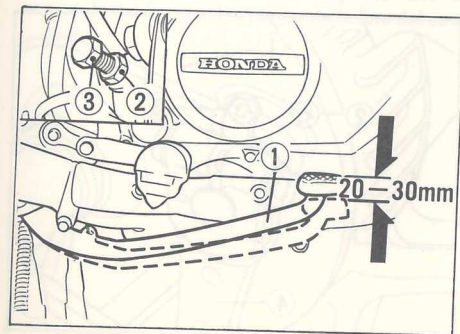
Altri controlli:

Accertarsi che non ci siano perdite di liquido freni. Controllare che la tubazione e i raccordi non presentino segni di deterioramento o crepe.

Freno posteriore

Regolazione

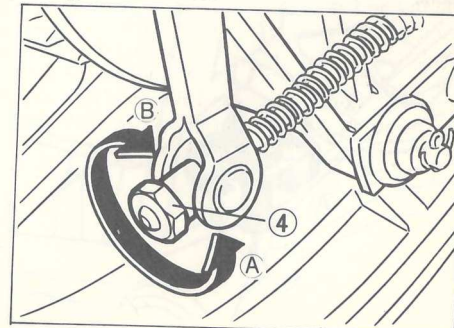
1. Sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale.
2. Il bullone d'arresto (3) serve a regolare l'altezza del pedale del freno. Per regolare l'altezza, allentare il controdado (2) e girare il bullone. Serrare poi il controdado.
3. Misurare la distanza percorsa dal pedale del freno (1) prima che cominci l'azione frenante. Tale gioco deve essere di 20 - 30 mm. Se è necessario regolarlo, girare il dado di registro (4).



NOTA

- Accertarsi che la tacca del dado di registro venga a trovarsi contro il perno del braccetto del freno.
- Se non si riesce ad ottenere la regolazione corretta con questo metodo, rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.
- 4. Azionare diverse volte il freno e controllare che la ruota giri liberamente quando lo si rilascia.

- (A) Il gioco aumenta
- (B) Il gioco diminuisce

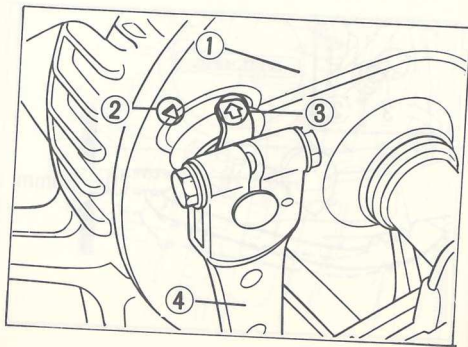


Interruttore luce stop

L'interruttore della luce di stop (2) deve essere regolato in modo che la luce di stop si accenda quando si aziona il freno posteriore. Prima di effettuare la regolazione dell'interruttore della luce di stop si deve regolare il gioco del freno posteriore (pag. 49). Il procedimento di regolazione dell'interruttore è il seguente:

Altri controlli

Accertarsi che l'asta di comando del freno, il braccetto, la molla e le fascette siano in buone condizioni.

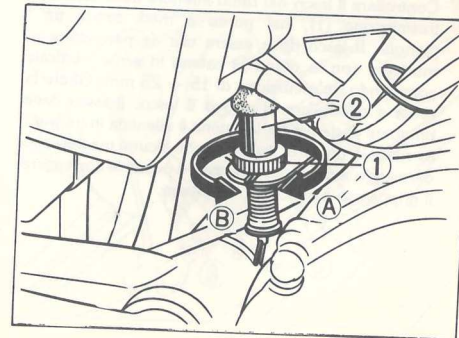


Interruttore luce stop

L'interruttore della luce di stop (2) deve essere regolato in modo che la luce di stop si accenda quando si aziona il freno posteriore. Prima di effettuare la regolazione dell'interruttore della luce di stop si deve regolare il gioco del freno posteriore (pag. 49). Il procedimento di regolazione dell'interruttore è il seguente:

1. Girare l'interruttore principale sulla posizione "ON".
2. Girare il dado di registro (1) in modo da posizionare l'interruttore sul punto in cui la luce di stop si accenda leggermente prima che il pedale del freno abbia raggiunto la fine del suo gioco.

(A) Anticipo
(B) Ritardo



Catena di trasmissione

La durata d'esercizio della catena di trasmissione dipende dalla sua corretta lubrificazione e regolazione. La sua manutenzione inadeguata può causarne l'usura prematura e danneggiare la catena stessa e i pignoni. La catena deve essere controllata e lubrificata nel quadro dei controlli precedenti la messa in moto (pag. 30). In condizioni di guida severe, o se si guida la motocicletta su strade molto polverose, la manutenzione della catena deve essere fatta più frequentemente.

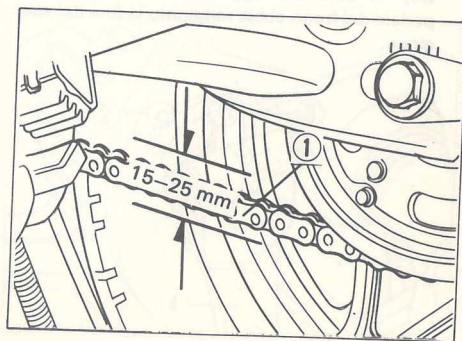
Controllo

1. Spegnerne il motore, sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale e mettere la marcia in folle.
2. Controllare il lasco nel ramo inferiore della catena di trasmissione (1), nel punto a metà strada tra i pignoni. Il lasco deve essere tale da permettere di muovere con la mano la catena in senso verticale compiendo un'escursione di 15 - 25 mm. Girare la ruota e controllare di nuovo il lasco. Il lasco deve rimanere costante. Se la catena è allentata in un punto e tesa in un altro, vuol dire che alcune maglie sono danneggiate o grippate. Spesso è possibile correggere il grippaggio lubrificando la catena.

3. Girare lentamente la ruota posteriore e controllare che la catena e i pignoni non presentino le condizioni seguenti:

Catena di trasmissione

- Rulli danneggiati
- Maglie allentate
- Maglie secche o rugginose
- Maglie storte o grippate
- Usura eccessiva
- Regolazione sbagliata
- Anelli ad O mancanti

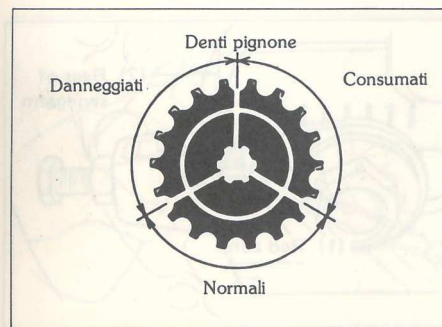


Pignoni

- Denti eccessivamente consumati
- Denti danneggiati o rotti

La catena di trasmissione deve essere sostituita se ha rulli danneggiati, maglie allentate o anelli ad O mancanti. Se è necessaria la sostituzione della catena, rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.

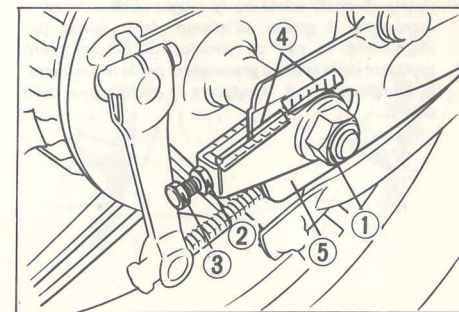
La catena richiede una lubrificazione supplementare se sembra secca e mostra segni di ruggine. Le maglie grippate o storte devono essere completamente lubrificate e raddrizzate in modo da funzionare liberamente. Se ciò non è possibile, sostituire la catena.



Regolazione

Se è necessario regolare la catena di trasmissione, procedere nel modo seguente:

1. Sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale con la marcia in folle e l'interruttore principale sulla posizione "OFF".
2. Allentare il dado (1) del perno ruota.
3. Allentare i controdadi (2) di entrambi i bulloni di registro (3).
4. Girare entrambi i bulloni di registro di un numero eguale di giri fino ad ottenere il lasco corretto della catena. Girare i bulloni in senso orario per ridurre il lasco, e girarli invece in senso antiorario per aumentarlo. Regolare in modo che il lasco sia di 15 - 25 mm al punto a metà via tra il pignone di trasmissione



e quello della ruota posteriore. Ruotare la ruota posteriore e controllare di nuovo il lasco ad altri punti della catena.

- Controllare l'allineamento del perno ruota posteriore con i segni di riferimento (4) sulla piastrina di registro della catena (5) e il forcellone oscillante. Entrambi i segni di riferimento destro e sinistro devono corrispondere. Se il perno ruota non è allineato correttamente, girare il bullone di registro destro o sinistro finché i segni corrispondono ad entrambi i lati della piastrina di registro e controllare di nuovo il lasco.
- Serrare entrambi i dadi dei bulloni di registro.
- Serrare il dado del perno ruota con la coppia di 70 — 90 N·m (7,0 — 9,0 kg·m).

AVVERTENZA:

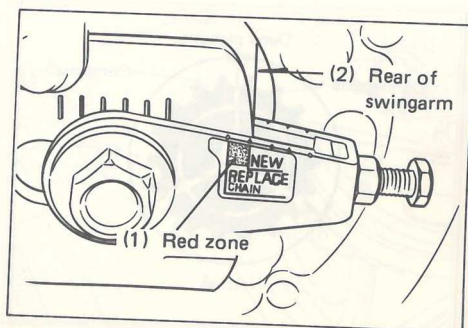
- La catena di trasmissione di questa motocicletta è dotata di anelli ad O tra le maglie. Essi servono a mantenere il grasso all'interno della catena per migliorarne la vita di servizio. Si devono però prendere delle speciali precauzioni per la regolazione, la lubrificazione, il lavaggio e la sostituzione della catena.

Controllo dell'usura

Regolando la catena, controllarne l'etichetta d'usura. Se la zona rossa dell'etichetta si allinea con la parte posteriore del forcellone oscillante dopo che si è regolato un lasco di 15 — 25 mm, vuol dire che la catena è eccessivamente usurata e che deve essere sostituita.

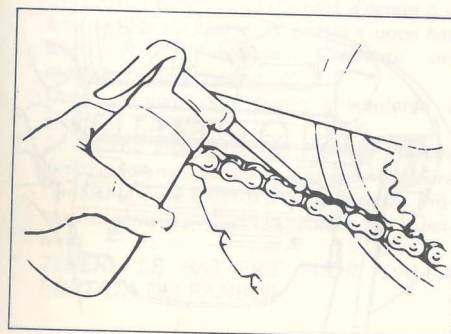
AVVERTENZA:

- Il gioco eccessivo, di 50 o più mm, della catena può danneggiare la parte inferiore del telaio.



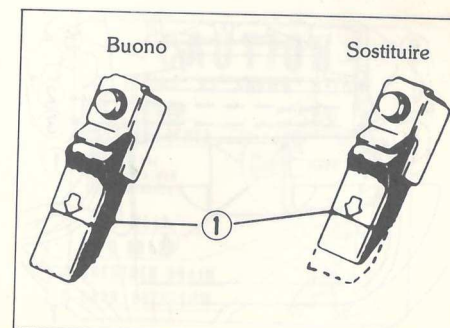
Lubrificazione

Lubrificare la catena di trasmissione dopo ogni 500 km, oppure più presto se sembra secca. Lubrificarla di preferenza con olio per ingranaggi SAE 80 o 90 al posto di quello motore od altro lubrificante per catene reperibile in commercio. Saturare ogni maglia in modo che il lubrificante penetri tra le piastrine, i perni, le boccole e i rulli. Per la massima penetrazione, lubrificare la catena quando è calda, dopo la guida. Catena di ricambio: DID 50V o RK 50MO.



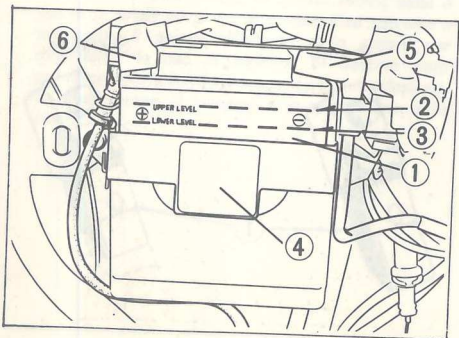
Cavalletto laterale

Controllare che il tampone di gomma non sia danneggiato o consumato. Sostituirlo se l'usura si estende alla linea d'usura (1), come mostrato in figura. Controllare che la molla del cavalletto non sia danneggiata o indebolita e che il cavalletto si sposti liberamente. Per ogni sostituzione rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.



Batteria

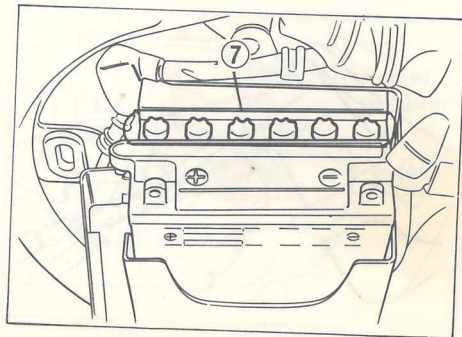
Se si usa la motocicletta con liquido elettrolitico insufficiente, si potrebbe causare la solfatazione della batteria e danneggiarne gli elementi. Se si verifica una perdita rapida di liquido elettrolitico, oppure se la batteria sembra debole e causa ritardi nell'avviamento del motore od altri problemi elettrici, rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.



56

Liquido elettrolitico

La batteria (1) si trova dietro la fiancatina destra. Togliere la fiancatina. Il livello del liquido elettrolitico deve essere mantenuto tra i contrassegni del livello massimo (2) e minimo (3) sul fianco della batteria. Se il livello è basso, staccare il tubo di sfiato dall'uscita della batteria, estrarre il bullone e aprire il supporto (4) della batteria. Scollegare dai terminali i cavi negativo (-) (5) e positivo (+) (6) della batteria. Tirar fuori la batteria e togliere i tappi (7) degli elementi.



Aggiungere con la massima cura acqua distillata fino al contrassegno del livello massimo usando una piccola siringa o un imbuto di plastica.

NOTA

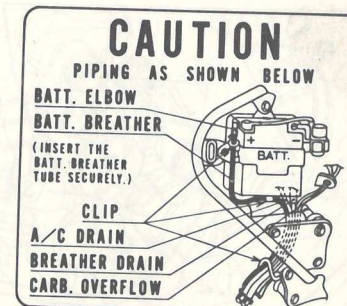
- Usare soltanto acqua distillata. L'acqua del rubinetto può accorciare la durata di servizio della batteria.

ATTENZIONE

- La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi ed abiti. Antidoto: **ESTERNO:** Lavare con acqua abbondante. **INTERNO:** Bere grandi quantità d'acqua o di latte seguite da latte di magnesia e uova battute o olio vegetale. Chiamare immediatamente il medico. **Occhi:** Lavare con acqua abbondante e chiamare il medico.
- Le batterie producono gas esplosivi. Tenere lontane fiamme, scintille e sigarette. Ventilare l'ambiente dove si carica o usa la batteria. Proteggere sempre gli occhi lavorando con le batterie.
- **TENERE LE BATTERIE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

AVVERTENZA

- Controllando il livello del liquido elettrolitico della batteria o aggiungendo acqua distillata, accertarsi che il tubo di sfiato sia collegato all'uscita di sfiato della batteria.



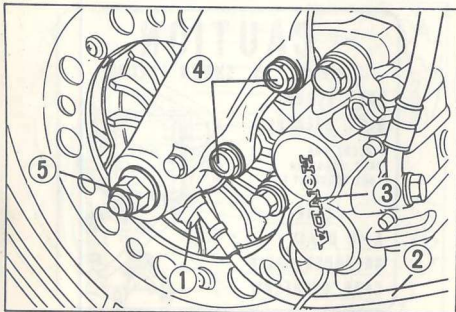
57

Smontaggio ruota anteriore

1. Sollevare la ruota da terra sistemando un blocco sotto il motore.
2. Svitare la vite (1) di fissaggio del cavo del contaghiometri e scollegare il cavo (2).
3. Rimuovere il gruppo della pinza (3) dal gambale della forcella estraendone i bulloni (4) di fissaggio.

AVVERTENZA:

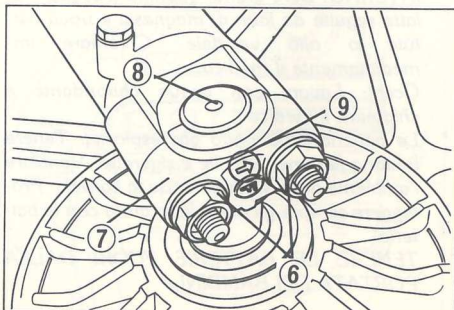
- Sostenere il gruppo della pinza in modo che non penda dalla tubazione del freno. Non torcere la tubazione.



4. Togliere il dado (5) del perno ruota.
5. Togliere i dadi (6) del cappello di supporto del perno ruota e il cappello (7).
6. Estrarre il perno ruota (8). Rimuovere la ruota.

NOTA:

- Non schiacciare la leva del freno dopo che si è rimossa la ruota, perché altrimenti si sforza il pistone della pinza fuori dal cilindro con conseguente perdita di liquido freni. Se ciò dovesse accadere, è necessario riparare l'impianto dei freni. Rivolgersi allora ad un concessionario Honda autorizzato.

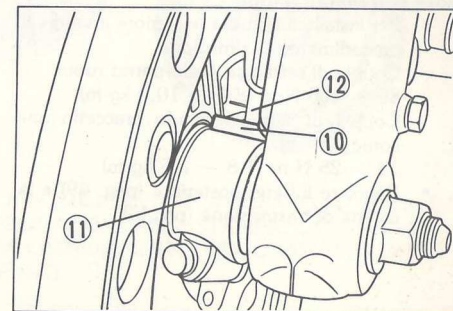


Note sull'installazione:

- Invertire il procedimento di smontaggio.
 - Infilare il perno ruota attraverso il mozzo della ruota e il gambale sinistro della forcella. Serrendo il dado del perno ruota, mantenere dritti in avanti il manubrio e la ruota. Accertarsi che l'appendice (10) sulla scatola del rinvio del contaghiometri (11) venga a trovarsi contro l'appendice (12) sul gambale della forcella.
- Coppia di serraggio dado perno ruota:
50 — 80 N·m (5,0 — 8,0 kg-m)
- Installare il cappello (7) di supporto del perno ruota con la freccia (9) rivolta in avanti e serrare con la coppia prescritta prima il dado anteriore (6) del cappello, poi quello posteriore con la stessa coppia.
- Coppia di serraggio cappello perno ruota:
18 — 25 N·m (1,8 — 2,5 kg-m)
- Adattare la pinza sul disco facendo attenzione a non danneggiare le pastiglie del freno. Installare i bulloni di montaggio della pinza e serrarli con la coppia prescritta di 30 — 45 N·m (3,0 — 4,5 kg-m).
 - Dopo aver rimontato la ruota azionare diverse volte il freno e controllare che la ruota giri liberamente quando lo si rilascia.

ATTENZIONE

- Se per l'installazione non si è usata una chiave dinamometrica, rivolgersi al più presto ad un concessionario Honda autorizzato per verificare che il montaggio sia stato effettuato correttamente.

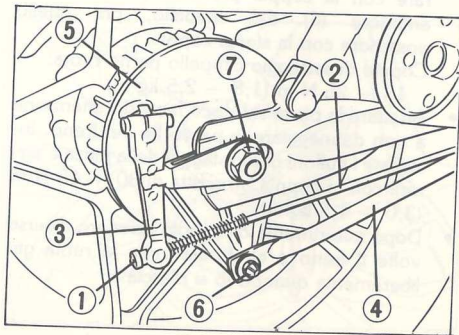


Rimozione ruota posteriore

1. Sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale.
2. Togliere il dado di registro (1) del freno posteriore. Staccare l'asta di comando (2) dal braccetto (3) del freno. Staccare il braccetto d'ancoraggio (4) dal piatto portaceppi (5) togliendo la coppiglia, il dado (6), la rondella e l'anello di tenuta in gomma.
3. Togliere il dado (7) del perno ruota e sfilare il perno ruota. Spingere la ruota in avanti e staccare la catena di trasmissione dal pignone posteriore. Rimuovere la ruota posteriore.

Note sull'installazione

- Per installare la ruota posteriore invertire il procedimento di rimozione.
Coppia di serraggio dado perno ruota:
80 — 100 N·m (8,0 — 10,0 kg·m)
Coppia di serraggio dado braccetto ancoraggio:
18 — 25 N·m (1,8 — 2,5 kg·m)
- Regolare il freno posteriore (pag. 49) e la catena di trasmissione (pag. 52).



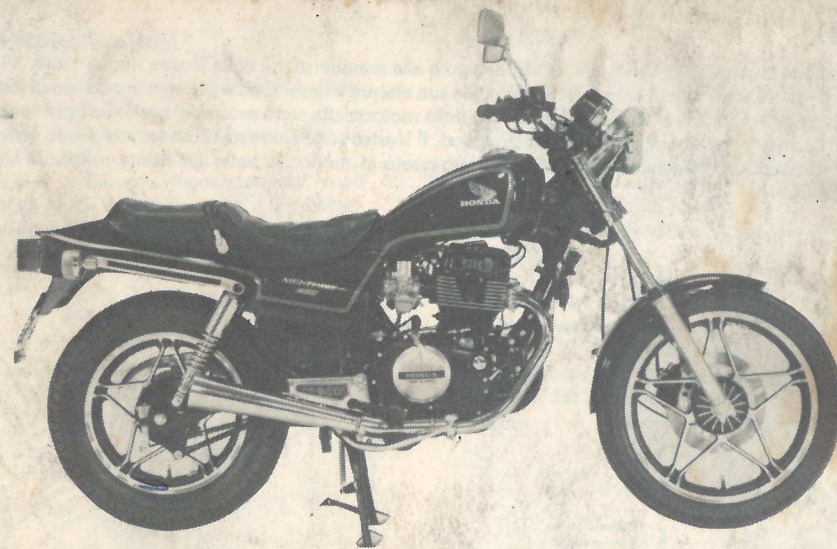
- Azionare diverse volte il freno posteriore e controllare che la ruota giri liberamente quando lo si rilascia.

ATTENZIONE

- Se per l'installazione non si è usata una chiave dinamometrica, rivolgersi al più presto ad un concessionario Honda autorizzato per la verifica del montaggio.

AVVERTENZA

- Sostituire sempre le coppiglie rimosse con altre nuove.



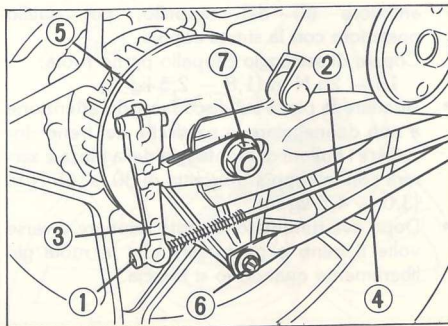
TUTTE LE INFORMAZIONI COMPRESSE IN QUESTA PUBBLICAZIONE SI BASANO SU QUELLE PIU' RECENTI DISPONIBILI AL MOMENTO DELLA APPROVAZIONE ALLA STAMPA. LA HONDA MOTOR CO., LTD. SI RISERVA IL DIRITTO DI EFFETTUARE CAMBIAMENTI IN QUALSIASI MOMENTO SENZA PREAVVISO E SENZA ALCUN OBBLIGO DA PARTE SUA.

Rimozione ruota posteriore

1. Sistemare la motocicletta sul cavalletto centrale.
2. Togliere il dado di registro (1) del freno posteriore. Staccare l'asta di comando (2) dal braccetto (3) del freno. Staccare il braccetto d'ancoraggio (4) dal piatto portaceppi (5) togliendo la coppiglia, il dado (6), la rondella e l'anello di tenuta in gomma.
3. Togliere il dado (7) del perno ruota e sfilare il perno ruota. Spingere la ruota in avanti e staccare la catena di trasmissione dal pignone posteriore. Rimuovere la ruota posteriore.

Note sull'installazione

- Per installare la ruota posteriore invertire il procedimento di rimozione.
Coppia di serraggio dado perno ruota:
80 — 100 N·m (8,0 — 10,0 kg·m)
Coppia di serraggio dado braccetto ancoraggio:
18 — 25 N·m (1,8 — 2,5 kg·m)
- Regolare il freno posteriore (pag. 49) e la catena di trasmissione (pag. 52).



- Azionare diverse volte il freno posteriore e controllare che la ruota giri liberamente quando lo si rilascia.

ATTENZIONE

- Se per l'installazione non si è usata una chiave dinamometrica, rivolgersi al più presto ad un concessionario Honda autorizzato per la verifica del montaggio.

AVVERTENZA

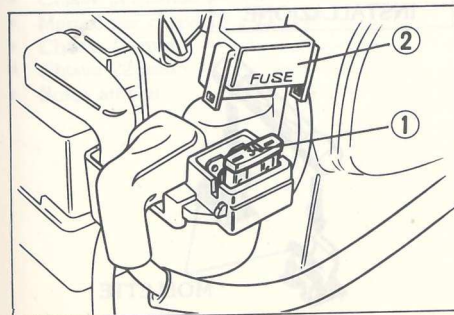
- Sostituire sempre le coppiglie rimosse con altre nuove.

Sostituzione fusibili

Il fusibile principale (1), situato vicino alla batteria sul cavo positivo, è di 30A.

Il portafusibili (3) si trova sotto la strumentazione. I fusibili prescritti sono di 10A e 15A.

Se i fusibili saltano frequentemente, ciò generalmente indica un cortocircuito o un sovraccarico dell'impianto elettrico. Per la riparazione rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.



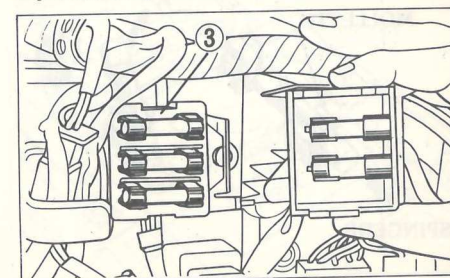
AVVERTENZA

- Per evitare il pericolo di cortocircuiti, girare l'interruttore principale sulla posizione "OFF" prima del controllo o della sostituzione dei fusibili.

Per sostituire il fusibile principale (1), rimuovere la fiancatina destra, scollegare il connettore dei fili (2) e togliere il vecchio fusibile.

Installare il nuovo fusibile e ricollegare il connettore dei fili.

Per sostituire i fusibili del portafusibili (3), togliere il coperchio del portafusibili. Tirar fuori dalle mollette il vecchio fusibile, oppure spingerlo finché fuoriesce, e sollevarlo con le dita. Spingere il nuovo fusibile nelle mollette e rimettere a posto il coperchio del portafusibili.



ATTENZIONE

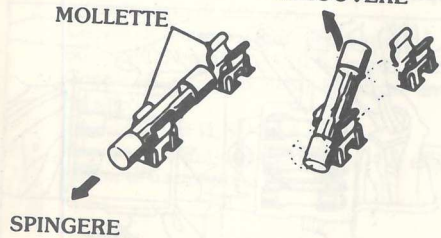
Non usare mai un fusibile a taratura diversa da quella prescritta, perché altrimenti si può danneggiare seriamente l'impianto elettrico, o addirittura causare un incendio, con una pericolosa perdita delle luci o di potenza del motore durante la guida notturna o nel traffico intenso.

Non aprire a forza le mollette per estrarre un fusibile, perché le si potrebbero piegare causando un cattivo contatto col fusibile nuovo. Un fusibile allentato può danneggiare l'impianto elettrico o causare un incendio.

RIMOZIONE

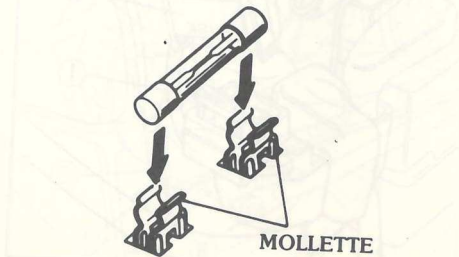
MOLLETTE

RIMUOVERE



INSTALLAZIONE

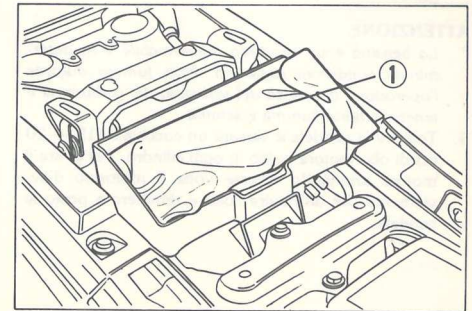
MOLLETTE



Borsa attrezzi

La borsa attrezzi (1) si trova nello scomparto dietro la sella. Con gli attrezzi in dotazione si possono fare alcune riparazioni e sostituire parti minori sul bordo della strada.

- Chiave a gancio
- Chiave fissa 10 x 12 mm
- Chiave fissa 14 x 17 mm
- Pinze
- Cacciavite No. 2
- Cacciavite a croce No. 2
- Cacciavite a croce No. 3
- Impugnatura per cacciaviti
- Chiave per candele
- Manico per chiavi 19 e 22 mm
- Chiave 19 mm
- Chiave 22 mm
- Borsa attrezzi



GUIDA PER L'IMMAGAZZINAMENTO

Conservazione

Un prolungato deposito della motocicletta, come per esempio d'inverno, richiede alcune operazioni volte a ridurre il deterioramento delle prestazioni causato dalla sua inattività. Tener poi presente che le eventuali riparazioni necessarie devono essere effettuate PRIMA di riporre la motocicletta, per evitare il rischio di una dimenticanza al momento di usarla di nuovo.

1. Cambiare l'olio motore e sostituire il filtro dell'olio.
2. Lubrificare la catena di trasmissione.
3. Vuotare il serbatoio del carburante e i carburatori. Spruzzare l'interno del serbatoio con una bomboletta d'olio antiruggine e chiudere il serbatoio col suo tappo.

ATTENZIONE

La benzina è un prodotto infiammabile e in determinate condizioni esplosivo. Non fumare durante l'operazione di scarico del serbatoio del carburante e tenere lontane fiamme e scintille.

4. Togliere le candele e versare un cucchiaino (15 — 20 cc) di olio motore pulito in ogni cilindro. Far girare il motore azionando diverse volte il motorino d'avviamento per distribuire l'olio e rimettere a posto le candele.

NOTA

- Quando si fa girare il motore, l'interruttore d'arresto del motore deve essere sulla posizione "OFF" ed ogni candela collegata alla sua pipetta e a massa per evitare danni al sistema d'accensione.
5. Rimuovere la batteria dalla motocicletta. Riporla in un luogo in cui la temperatura non scenda sotto zero e riparato dal sole. Controllare il livello del liquido elettrolitico e ricaricarla una volta al mese col modo di carica lenta.
 6. Lavare ed asciugare la motocicletta. Passare cera su tutte le superfici verniciate. Oliare le parti cromate con un olio antiruggine.
 7. Gonfiare le ruote alla pressione prescritta e sistemare la motocicletta su blocchi per sollevarne entrambe le ruote da terra.
 8. Coprire la motocicletta (non usare plastica o materiale plastificato) conservandola in un posto non riscaldato, esente da umidità e con una variazione minima della temperatura quotidiana. Non riporre la motocicletta in un luogo esposto alla luce diretta del sole.

Rimozione dall'immagazzinamento

1. Scoprire e pulire la motocicletta. Cambiare l'olio motore se sono trascorsi più di 4 mesi dal primo giorno d'immagazzinamento.
2. Controllare il livello del liquido elettrolitico della batteria e caricare la batteria secondo il necessario. Installare la batteria sulla motocicletta.
3. Scaricare ogni eccesso d'olio antiruggine dal serbatoio del carburante. Riempire il serbatoio con benzina fresca.
4. Effettuare i controlli del paragrafo "Controlli precedenti la messa in moto" (pag. 30). Fare un giro di prova a velocità ridotta in una zona sicura lontana dal traffico.

Dati tecnici

DIMENSIONI	
Lunghezza massima	2.180 mm
Larghezza massima	785 mm
Altezza massima	1.140 mm
Interasse	1.450 mm
PESO	
À secco	178 kg
CAPACITÀ	
Ölio motore	3 litri
Serbatoio carburante	12,0 litri
Riserva carburante	2,0 litri
Utenti	Pilota e un passeggero
MOTORE	
Àlesaggio e corsa	75 x 50,6 mm
Rapporto di compressione	9,3:1
Cilindrata	447 cc
Candele	NGK: DPR9EA-9 ND: X27EPR-U9
Distanza elettrodi candele	0,8—0,9 mm
Gioco valvole	Aspirazione: 0,10 mm Scarico: 0,14 mm
Regime minimo	1.200±100 giri/min in folle

TELAIO E SOSPENSIONI

Angolo sterzata	30°
Avancorsa	130 mm
Dimensioni pneumatico, anteriore	100/90-19 57S
Dimensioni pneumatico, posteriore	130/90-16 67S
TRASMISSIONE	
Riduzione primaria	2,960
Riduzione finale	2,118
Rapporti cambio, 1a	2,857
Rapporti cambio, 2a	1,947
Rapporti cambio, 3a	1,545
Rapporti cambio, 4a	1,280
Rapporti cambio, 5a	1,074
Rapporti cambio, 6a	0,931
INPIANTO ELETTRICO	
Batteria	12 V — 12 AH
Generatore	C.a. 0,17 kw/5.000 giri/min
Faro (abbaglianti/anabbaglianti)	12 V — 55/60 W
Fanale posteriore luce stop	12 V — 5/21 W x 2
Luce indicatore direzione	12 V — 21 W x 4
Luce posizione indicatori direzione	12 V — 3,4 W
Spia abbaglianti	12 V — 3,4 W x 2
Spia folle	12 V — 3,4 W
Luce contachilometri	12 V — 3,4 W
Luce contagiri	12 V — 3,4 W
Luce contagiri	12 V — 3,4 W
Fusibili	12 V — 3,4 W x 2 30 A (principale), 10 A e 15 A

