



Not for commercial use

OGNI INFORMAZIONE, ILLUSTRAZIONE, DIRETTIVA E DATO TECNICO INCLUSO IN QUESTO LIBRETTO SI RIFERISCE ALLA VERSIONE PIÙ RECENTE DISPONIBILE AL MOMENTO DELLA APPROVAZIONE ALLA STAMPA.

LA HONDA MOTOR CO, LTD. SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE IN QUALUNQUE MOMENTO, SENZA DARNE PREAVVISO E SENZA ALCUN IMPEGNO DA PARTE SUA.

QUESTA PUBBLICAZIONE NON PUÒ ESSERE RIPRODOTTA IN ALCUNA PARTE SENZA AUTORIZZAZIONE SCRITTA.

INTRODUZIONE

Questo libretto costituisce la guida all'uso ed alle principali operazioni di manutenzione della Vostra nuova motocicletta. Vi invitiamo a dedicare un poco del Vostro tempo ad una sua attenta lettura.

Come accade per tutte le macchine di elevata qualità, la cura e la manutenzione appropriate sono essenziali per ottenere il migliore funzionamento e prestazioni elevate.

Il Vostro concessionario autorizzato Honda sarà lieto di fornirVi qualunque ulteriore informazione o assistenza, ed è attrezzato in maniera tale da poter soddisfare ogni vostra futura necessità per quanto concerne eventuali interventi meccanici.

Vi ringraziamo di aver scelto una Honda e vi auguriamo tanti chilometri di piacevole guida negli anni a venire.

INDICE

SICUREZZA IN MOTOCICLETTA	Pag. 4
NORME PER LA GUIDA SICURA	" 4
ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO	" 6
MODIFICHE	" 6
BAGAGLI ED ACCESSORI	" 7
SICUREZZA FUORISTRADA	" 10
PNEUMATICI	" 12
SOSPENSIONI	" 16
STRUMENTAZIONE E COMANDI	" 19
CARBURANTE ED OLIO	" 31
CONTROLLI PRECEDENTI L'UTILIZZAZIONE DELLA MOTOCICLETTA	" 34
AVVIAMENTO DEL MOTORE	" 35
RODAGGIO	" 42
GUIDA DELLA MOTOCICLETTA	" 43
IMPIEGO DEI FRENI	" 44
PARCHEGGIO	" 46
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	" 47
MANUTENZIONE	" 49
Olio motore	" 49
Filtro olio motore	" 54
Candela	" 55
Filtro aria	" 57
Gioco delle valvole	" 58

Decompressore avviamento	Pag. 60
Controllo del comando acceleratore	" 62
Carburatore	" 64
Frizione	" 66
Registrazione catena di trasmissione	" 67
Freni	" 72
Controllo sospensioni anteriore e posteriore	" 78
Cavalletto laterale	" 78
Smontaggio ruota anteriore	" 79
Smontaggio ruota posteriore	" 83
Sfiato del basamento	" 85
Batteria	" 86
Sostituzione fusibile	" 90
Regolazione interruttore luce stop	" 92
Attrezzi in dotazione	" 93
Numero di serie	" 94
Etichetta identificazione colore	" 95
DATI TECNICI	" 95
SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO	" 96

SICUREZZA IN MOTOCICLETTA

AVVERTENZA:

La guida del motociclo richiede uno speciale impegno da parte Vostra, affinché sia garantita la Vostra incolumità. Prima di accingersi alla guida è importante che consideriate i seguenti punti:

NORME PER LA GUIDA SICURA:

1. Prima della partenza, controllare il motociclo secondo le istruzioni a pag. 34. In questo modo è possibile evitare eventuali inconvenienti durante il funzionamento.
2. I piloti meno esperti sono maggiormente esposti a pericoli nel traffico. Al fine di garantire la loro sicurezza e quella altrui, Li preghiamo di adeguare il proprio stile di guida opportunamente alla relativa situazione, volta per volta. In particolare il Suo comportamento nel traffico dovrebbe essere costantemente gentile ed esemplare.
3. Molti incidenti fra auto e moto si possono imputare al fatto che i motociclisti non vengono visti in tempo.
 - Indossare sempre abiti chiari o riflettenti.
 - Mai viaggiare in modo da trovarsi nell'angolo morto della visuale degli automobilisti.

4. Rispettare il codice stradale in vigore.

- La velocità eccessiva è la causa principale di parecchi incidenti. Rispettare i limiti di velocità e comunque mantenere la velocità del veicolo entro i limiti consentiti.
 - Indicare sempre in tempo l'intenzione di svoltare o di cambiare corsia. La maneggevolezza della motocicletta può cogliere di sorpresa gli altri guidatori.
5. Guidare in maniera "difensiva", osservando continuamente il comportamento degli altri guidatori. È buona norma prestare particolare attenzione allorchè si transita su svincoli o si viaggia in autostrada.
 6. Tenere il manubrio con entrambe le mani e poggiare i piedi sulle pedane poggiatepiedi. Il passeggero deve sempre reggersi con entrambe le mani al pilota o alla maniglia, poggiando sempre i piedi sulle pedane poggiatepiedi.

1. La maggior parte degli incidenti motociclistici mortali è dovuta a ferite alla testa: Portate sempre il casco! Dovrete anche essere muniti di occhiali o di visiera, stivali, guanti e abbigliamento protettivo.
Le stesse precauzioni sono necessarie per il passeggero.
2. Durante il funzionamento del motore il tubo di scarico raggiunge temperature, notevoli, e, dopo il suo arresto, si raffredda lentamente. Non toccare mai alcuna parte dell'impianto di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le vostre gambe.
3. Non indossare mai vesti che si possono impigliare nelle manopole, leve, poggiatesta, pedali o ruote.

MODIFICHE

AVVERTENZA:

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

AVVERTENZA:

Onde evitare incidenti, usare la massima attenzione guidando un motociclo dotato di accessori e bagaglio. L'aggiunta di accessori e di bagaglio riduce la stabilità della motocicletta, le prestazioni e la rapidità nelle manovre di emergenza. Ricordare che queste prestazioni possono essere ridotte dall'installazione di accessori non originali Honda, da un carico mal fatto e da cattive condizioni meteorologiche o del fondo stradale. Queste informazioni a carattere generale possono aiutarvi a decidere se equipaggiare la vostra motocicletta con degli accessori, se e come caricarla in maniera sicura.

Carico

1. Mantenere il peso degli accessori e del bagaglio in basso e il più vicino possibile al baricentro della moto. Disporre il carico in maniera uniforme da entrambi i lati per ridurre gli squilibri. Tenere presente che tanto più grande è la distanza fra il carico ed il baricentro della moto, tanto più diminuisce la maneggevolezza, e la stabilità.
2. Tutti gli accessori e i bagagli debbono essere fissati saldamente in modo da consentire una guida sicura. Controllare spesso il sistema di fissaggio degli accessori e dei bagagli.
3. Non attaccare mai oggetti grossi e pesanti al manubrio, alla forcella o al parafrangente anteriore per non compromettere la maneggevolezza e la stabilità della moto.

Accessori

ATTENZIONE:

Su questo motociclo non è previsto l'impiego di accessori quali borse laterali o carenature. L'impiego di tali accessori potrebbe sottoporre parti del telaio a sforzi eccessivi, provocando eventuali danni all'equipaggiamento.

Non montare dispositivi elettrici che possano eccedere la capacità dell'impianto della moto. Un guasto all'impianto elettrico può causare lo spegnimento delle luci o perdite di potenza del motore durante la notte, nel traffico o lontano da ogni possibile aiuto.

SICUREZZA FUORI STRADA

Imparare a guidare in una zona ben conosciuta e libera da ostacoli prima di avventurarsi su terreni non familiari.

1. Rispettare sempre sia le leggi che i regolamenti locali della circolazione.
2. Chiedere il permesso per circolare su proprietà private. Evitare i luoghi con divieto di accesso e rispettare le zone militari.
3. Non fare le vostre uscite in moto da soli ma con un amico od un altro motociclista che Vi possa aiutare in caso di bisogno.

4. La conoscenza della Vostra moto è estremamente importante per fronteggiare imprevisti che potrebbero accaderVi in luoghi isolati.
5. Non guidare mai la moto al di là delle Vostre possibilità o più velocemente di quanto le condizioni esterne permettano.
6. In caso non conosciate il terreno, guidare con cautela. Sassi, buche o avvallamenti poco visibili potrebbero provocare un incidente.
7. Il parascintille ed il silenziatore della marmitta sono obbligatori nella maggior parte dei luoghi. Non modificare il sistema di scarico. Ricordarsi che i rumori eccessivi disturbano gli altri e creano una cattiva immagine del motociclismo.

PNEUMATICI

Una corretta pressione dei pneumatici assicura la massima stabilità, comfort di guida e durata del pneumatico.

Controllare spesso la pressione dei pneumatici e correggerla, se necessario.

NOTA:

Controllare la pressione a pneumatici "freddi", prima del loro impiego.

Su questo modello i pneumatici "tuttoterreno" sono standard.

Selezionare i pneumatici di ricambio secondo le seguenti specifiche:

		Anteriore	Posteriore
Dimensioni del pneumatico		3,00-21-4PR	5.10-17-4PR
Pressione pneumatici a freddo kPa (kg/cm ²)	Solo pilota	150(1,5)	150(1,5)
	Pilota e passeggero	150(1,5)	150(1,5)
Marca del pneumatico: BRIDGESTONE DUNLOP		TW19 K750	TW18 K550

Controllare se i pneumatici presentano tagli, se vi si sono infilati chiodi od altri oggetti acuminati. Per le riparazioni di qualsiasi danno, per la sostituzione o l'equilibratura, rivolgersi al proprio concessionario Honda autorizzato.

ATTENZIONE

- Una pressione dei pneumatici errata produce un anormale consumo della superficie dei pneumatici e costituisce un pericolo.
Se la pressione è insufficiente, il pneumatico tende a slittare sul cerchione o ad uscirne fuori.
- È pericoloso guidare con i pneumatici molto consumati, dato che trazione e manovrabilità ne sono fortemente compromessi.

Sostituire i pneumatici prima che lo spessore del battistrada abbia raggiunto i seguenti valori limite;

Altezza minima del battistrada
ANTERIORE: 3 mm POSTERIORE: 3 mm

ATTENZIONE:

- L'utilizzazione di pneumatici diversi da quelli indicati nell'apposita tabella può compromettere la manovrabilità.
- È necessario far equilibrare le ruote onde ottenere una guida stabile e sicura. Non eliminare o sostituire i pesetti di equilibratura. Se le ruote devono essere equilibrate, rivolgersi ad un concessionario autorizzato Honda. Le ruote vanno equilibrate ad ogni riparazione o sostituzione del pneumatico.
- La penetrazione di corpi estranei nel battistrada comprometterà l'efficienza di ogni pneumatico. Delle riparazioni successive possono non ripristinare l'originario grado di sicurezza.
- Delle ruote equilibrate ed una corretta tensione dei raggi sono di importanza fondamentale per una guida sicura.

Durante i primi 1000 Km i raggi subiscono un allentamento più rapido, dato che le parti si devono assestare. Dei raggi troppo lenti possono portare ad una guida instabile o addirittura ad una totale perdita di controllo della motocicletta.

ATTENZIONE:

- Se i fianchi del pneumatico sono bucati o danneggiati, questo va sostituito.

SOSPENSIONI

Sospensione anteriore

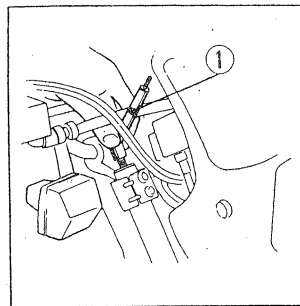
La sospensione anteriore di questa motocicletta è assistita pneumaticamente onde assicurare un buon comfort di guida in diverse condizioni di impiego del mezzo.

Pressione consigliata:

0 - 20 kPa (0-0,2 kg/cm²)

Controllare la pressione esistente negli steli della sospensione anteriore prima di adoperare la motocicletta, cioè a freddo.

1. Porre un sostegno sotto al motore in modo da sollevare la ruota da terra. Non utilizzare il cavalletto laterale, dato che si ricaverebbero dei valori di misura della pressione errati.
2. Levare il cappuccio della valvola dell'aria della forcella anteriore.
3. Controllare la pressione dell'aria mediante un manometro (1).



NOTA:

Levando il manometro dalla valvola sfugge una piccola quantità d'aria provocando un conseguente calo di pressione.

Determinare la differenza di pressione e compensarla in maniera adeguata.

4. Bloccare la ruota anteriore agendo sul rispettivo freno e spingere varie volte il manubrio verso il basso.
5. Rilasciare il freno e controllare nuovamente la pressione dell'aria negli steli della forcella anteriore. Se necessario far uscire aria fino ad ottenere la pressione richiesta.

NOTA:

Non oltrepassare la pressione consigliata in modo da evitare che la guida divenga dura e scomoda.

6. Reinserrire i cappucci (1) sulle valvole della forcella anteriore.

Sospensione posteriore

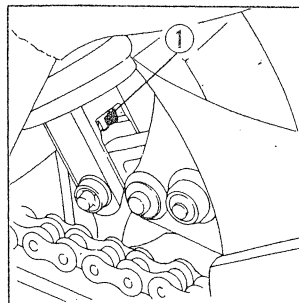
Ammortizzazione di ritorno:

Esistono quattro possibili regolazioni dell'ammortizzazione del ritorno della sospensione posteriore. Ruotare il regolatore di ammortizzazione (1) posto nella parte inferiore dell'ammortizzatore in modo da ottenere una regolazione adatta al peso del pilota nonché alle condizioni del terreno. Il regolatore ha un segno di riferimento per ogni posizione di regolazione.

Salendo di numero si ottiene una guida più dura adatta a condizioni di terreno più aspre. La posizione standard è la "2".

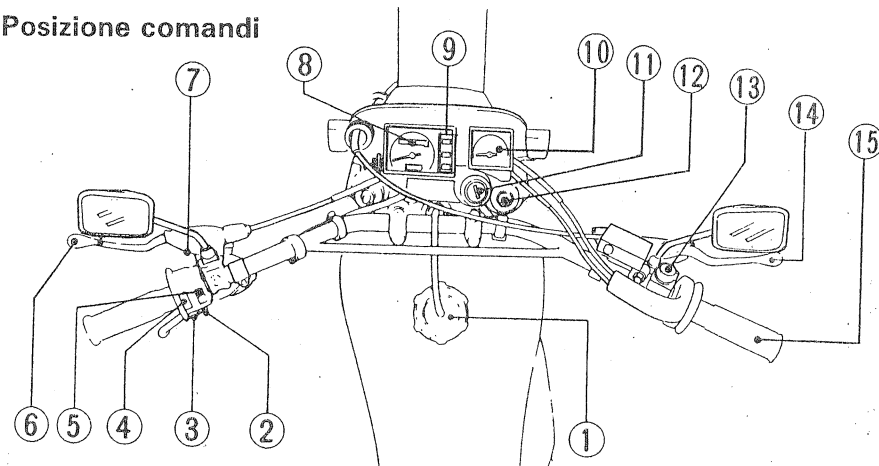
ATTENZIONE:

Assicurarsi che il regolatore di ammortizzazione non si trovi mai a metà strada fra un segno di regolazione e l'altro, bensì sia fermamente bloccato nella relativa tacca di posizionamento.



STRUMENTAZIONE E COMANDI

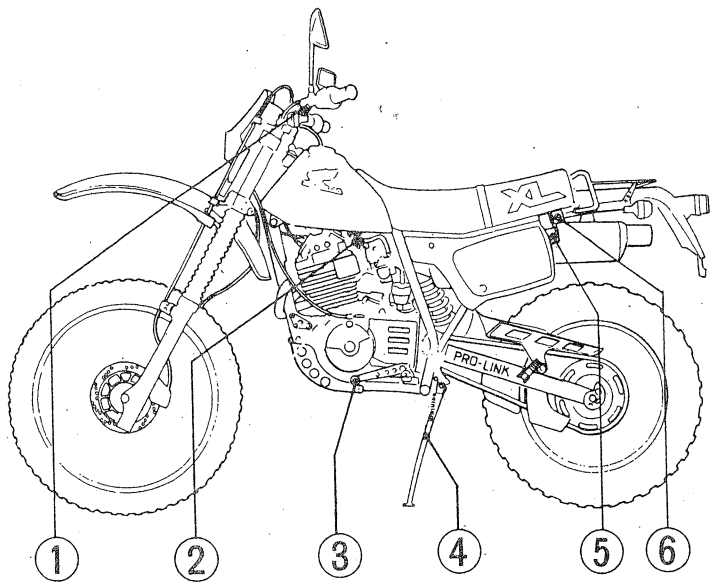
Posizione comandi



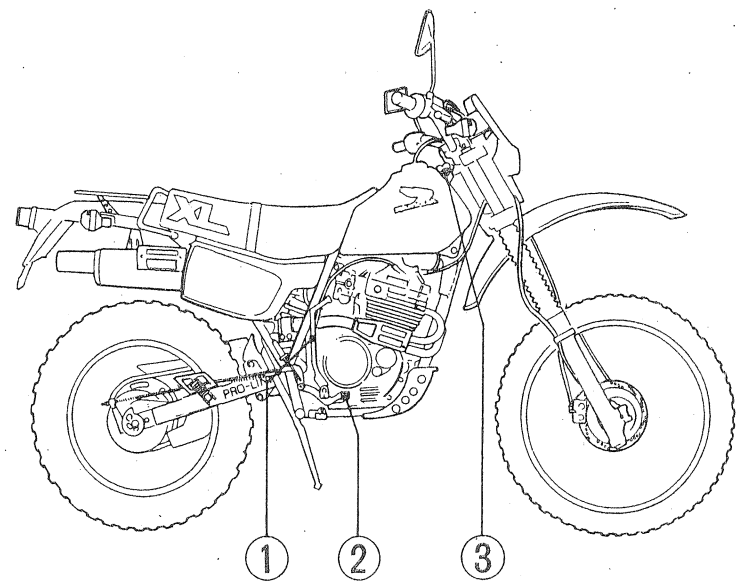
- (1) Tappo serbatoio benzina
- (2) Interruttore avvisatore acustico
- (3) Interruttore indicatore direzione
- (4) Commutatore luci fari anteriore
- (5) Interruttore fari anteriore

- (6) Leva frizione
- (7) Leva starter
- (8) Tachimetro
- (9) Spie ed indicatori
- (10) Contagiri

- (11) Commutatore a chiave
- (12) Cappuccio valvola aria
- (13) Interruttore arresto motore
- (14) Leva freno anteriore
- (15) Manopola acceleratore



- (1) Leva decompressore
- (2) Rubinetto carburante
- (3) Pedale cambio
- (4) Cavalletto laterale
- (5) Borsa attrezzi
- (6) Supporto casco

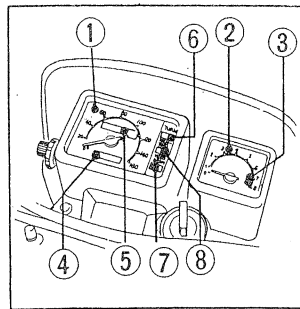


- (1) Avviamento a pedale
- (2) Pedale freno posteriore
- (3) Tappo rabbocco olio

Strumenti e spie luminose

Gli strumenti sono raggruppati sopra il faro anteriore.

1. Tachimetro
2. Contagiri
3. Zona rossa contagiri
4. Contachilometri parziale
5. Contachilometri totale
6. Spia indicatori di direzione
7. Spia luce abbagliante
8. Spia del folle



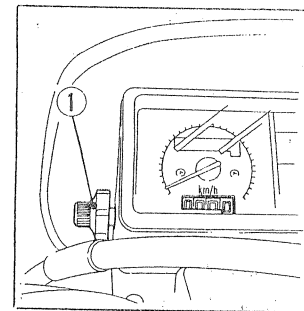
Contagiri – Zona rossa

Durante l'accelerazione la lancetta del contagiri può entrare momentaneamente nella zona rossa. Importante è che la lancetta non rimanga a lungo nella zona rossa e non l'oltrepassi MAI.

Contachilometri parziale

Il contachilometri parziale è utile per calcolare la distanza percorsa durante i viaggi.

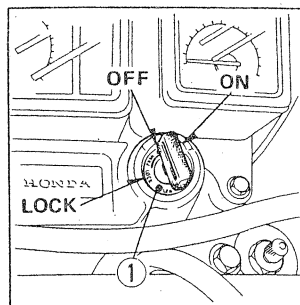
Il contachilometri parziale può essere azzerato mediante il pomello (1).



Commutatore a chiave

Il commutatore a chiave è posto sul pannello portastrumenti.

Posizione della chiave	Funzione	Rimozione della chiave
LOCK (bloccasterzo)	Lo sterzo è bloccato. Il motore e le luci non possono essere accesi.	Possibile
OFF	Il motore e le luci non possono essere accesi.	Possibile.
ON	Le luci possono essere accese. Il motore può essere messo in moto.	Non possibile



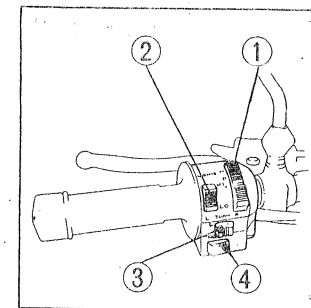
Interruttore faro anteriore

L'interruttore del faro (1) ha tre posizioni: "H", "P" e "OFF" (contrassegnata da un punto rosso alla sinistra di "P").

H: Faro, luce posteriore, luce di posizione e luci strumenti accesi.

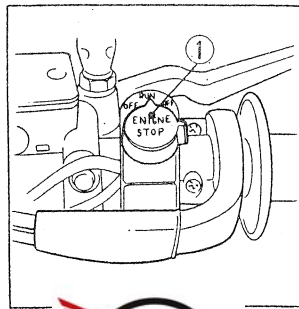
P: Luce di posizione, luce posteriore e luci strumenti accese.

OFF(punto rosso): Faro, luce posteriore, luce posizione e luci strumenti spenti.



Interruttore arresto motore

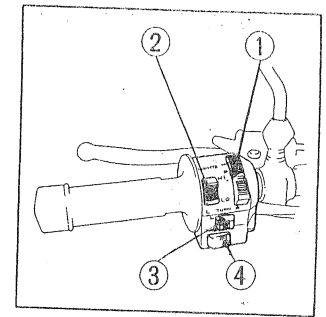
La vostra motocicletta è dotata di un interruttore arresto motore (1). Nella posizione "OFF" il circuito di avviamento è aperto. Normalmente l'interruttore deve essere posto sulla posizione "RUN". Non usare questo interruttore se non per arrestare il motore in caso di emergenza.



Not for commercial use

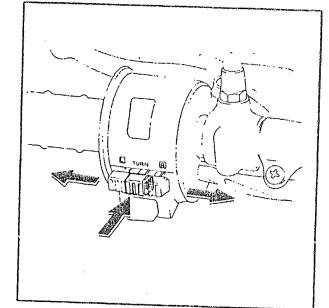
Interruttore indicatori di direzione

Commutare l'interruttore (3) sulla posizione L per segnalare l'intenzione di voltare a sinistra, sulla posizione R per segnalare l'intenzione di voltare a destra. Premere per spegnere il segnale.



Commutatore luci fano anteriore

Posizionare il commutatore (2) su "Lo" per avere la luce anabbagliante, su "Hi" per avere quella abbagliante.



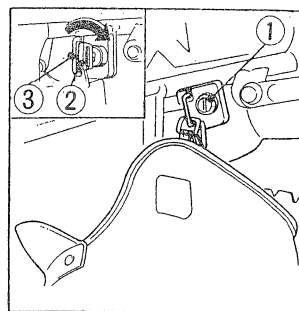
Interruttore avvisatore acustico

Quando questo interruttore (4) viene premuto, l'avvisatore acustico viene azionato.

Supporto del casco

Il supporto del casco (1) è situato sotto la parte inferiore sinistra della sella. Inserire la chiave d'accensione (2); girarla in senso orario per aprire il supporto, quindi tirare il gancio verso l'alto.

Agganciare il casco al gancio e spingerlo per bloccarlo (3).



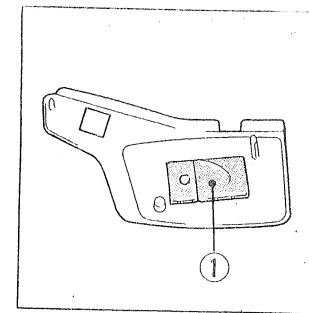
AVVERTENZA:

Il portacasco è realizzato per la custodia del casco mentre il motociclo è parcheggiato. Non guidare la moto con il casco appeso al gancio.

Il casco potrebbe infatti interferire con la ruota posteriore, bloccandola.

Astuccio portadocumenti

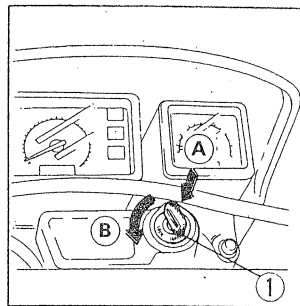
L'astuccio portadocumenti (1) è attaccato al coperchio laterale destro. Questo libretto ed altri documenti devono essere riposti nell'astuccio di plastica. Lavando la motocicletta, fare attenzione a non bagnare questa zona con quantità di acqua eccessiva.



Bloccasterzo

Per bloccare lo sterzo, girare il manubrio completamente verso destra; girare la chiave (1) verso la posizione LOCK premendola contemporaneamente verso il basso. Quindi sfilare la chiave.

Per sbloccare lo sterzo, girare il manubrio completamente verso destra o sinistra; girare la chiave (1) verso la posizione UNLOCK premendola contemporaneamente verso il basso. Quindi sfilare la chiave.



ATTENZIONE:

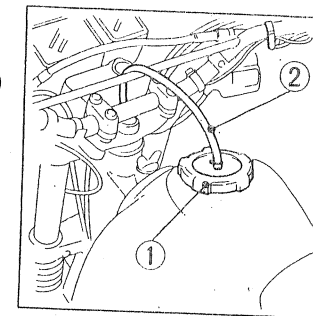
Non girare la chiave verso LOCK durante la guida del motociclo.

(A) PREMERE VERSO IL BASSO

(B) GIRARE VERSO LA POSIZIONE LOCK

CARBURANTE ED OLIO

Il serbatoio del combustibile contiene 12 litri compresi 2.0 litri di riserva. Per aprire il tappo del serbatoio (1), sfilare il tubo di sfiato e girare il tappo (1) in senso antiorario. Usare benzina a basso contenuto di piombo con numero di ottani pari a 96 o maggiore. Se il motore dovesse picchiare in testa, impiegare una marca di benzina differente o con un numero di ottani maggiore.



AVVERTENZA:

- Non riempire il serbatoio eccessivamente (non dovrebbe esserci benzina nel bocchettone di riempimento).
Dopo il riempimento assicurarsi che il tappo sia ben chiuso.
- La benzina è altamente infiammabile ed in determinati casi esplosiva. Ogniqualvolta il tappo del serbatoio è aperto, accertarsi che il motore sia spento e che nelle vicinanze non vi siano sigarette accese o fiamme.
- Non versare benzina sul coperchio del filtro dell'aria.

Rubinetto del carburante

OFF

Il rubinetto del carburante (1) è posto sul lato sinistro sotto il serbatoio del carburante. Con il rubinetto posizionato nella posizione OFF, l'alimentazione del carburante è interrotta.

Mettere il rubinetto in questa posizione quando il motociclo non viene usato.

ON

Posizionandolo nella posizione ON (verso il basso) per il normale funzionamento, il carburante alimenterà il carburatore.

RES

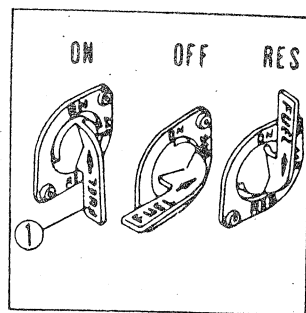
Quando viene posizionato su RES, l'alimentazione attinge dalla riserva.

Impiegare la riserva solo quando il carburante proveniente dall'alimentazione principale è esaurito. Dopo aver posizionato il rubinetto su RES, fare rifornimento il più presto possibile. La riserva è di 2.0 litri.

NOTA:

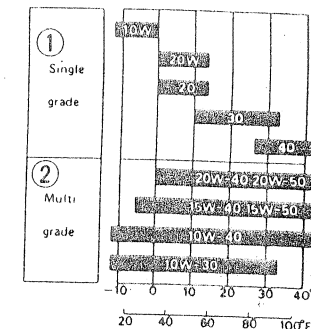
Non adoperare la motocicletta con il rubinetto posizionato su RES dopo aver fatto rifornimento, onde evitare di esaurire il carburante completamente senza alcun preavviso.

32



Olio scatola cambio

Un buon olio per la scatola del cambio deve possedere molte qualità. Utilizzare solo olio di elevata qualità, altamente detergente. Sulla lattina deve essere specificato che l'olio è conforme o superiore alle specifiche richieste per il grado di servizio SF o SE. Non è necessario l'uso di additivi.



Viscosità

La viscosità dell'olio per la scatola del cambio deve essere scelta in base alla temperatura media atmosferica della regione in cui viene utilizzata la moto. La figura fornisce una guida alla scelta della corretta viscosità dell'olio da impiegare nelle varie condizioni climatiche.



Not for commercial use

33

CONTROLLI PRECEDENTI L'UTILIZZAZIONE DELLA MOTOCICLETTA

Prima di usare la vostra moto abituarsi a verificare che essa sia in perfetto stato, a vantaggio della Vostra sicurezza.

Verificare i punti seguenti e se necessario qualche intervento di regolazione o manutenzione fare riferimento al corrispondente paragrafo del presente libretto.

Livello olio motore - Verificare il livello e rabboccare se necessario.

Carburante - Verificare il livello e se necessario fare rifornimento.

Freni - Verificare il funzionamento del freno anteriore e posteriore. Procedere alla regolazione se si nota un gioco eccessivo, controllare il livello del liquido.

Pneumatici - Verificare la pressione ed ispezionare i copertoni verificandone l'usura e/o eventuali danni.

Batteria - Verificare il livello del liquido e se necessario aggiungere acqua distillata.

Funzionamento comando gas - Verificare il funzionamento, il corretto passaggio dei cavi ed il loro gioco. Procedere, se necessario, alla regolazione o sostituzione.

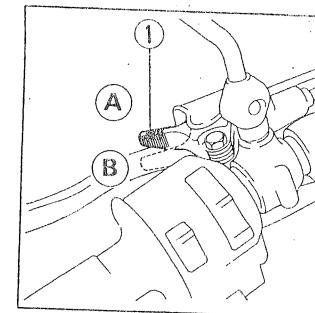
Impianto illuminazione - Verificare che tutte le luci funzionino correttamente.

Catena di trasmissione - Verificare lo stato e la tensione. Se essa non è normale procedere alla regolazione. Lubrificarla se è secca. Sostituirla se danneggiata o troppo usurata.

AVVIAMENTO DEL MOTORE

ATTENZIONE:

- Non far mai funzionare il motore in locali chiusi: i gas di scarico contengono monossido di carbonio estremamente velenoso.
- Tentare di avviare il motore con la marcia inserita e la frizione in presa potrebbe causare ferimenti o danni:



NOTA:

- Questo motociclo può essere avviato con una marcia inserita tirando la frizione prima di azionare l'avviamento a pedale.
- Non ingolfare il motore aprendo ripetutamente il comando dell'acceleratore.

PREPARAZIONE

Assicurarsi che il cambio sia posto in folle, l'interruttore d'arresto del motore su RUN ed il rubinetto del carburante su ON. Inserire la chiave e ruotare il commutatore a chiave su ON.

PROCEDURA D'AVVIAMENTO

Per avviare un motore caldo seguire il procedimento per "temperatura dell'aria elevata".

Temperatura dell'aria normale: 10° - 35°C

1. Tirare lo starter fino ad apertura completa (B)

ATTENZIONE:

Sollevare la pedana poggiapiedi destra del passeggero: è possibile urtarla e ferirsi azionando la leva della messa in moto.

2. Azionare la leva della messa in moto calciando verso il basso, partendo dall'inizio della corsa, con un movimento rapido e continuo fino alla fine della corsa. Non azionare il comando dell'acceleratore.

NOTA:

Essendo il meccanismo di decompressione collegato al sistema di avviamento a pedale, il metodo di avviamento a pedale più efficace sarà quello di dare un colpo vigoroso e rapido partendo dall'inizio della corsa.

ATTENZIONE:

Non lasciare che la leva d'avviamento scatti liberamente al suo posto: ne potrebbero derivare danni al carter motore.

3. Dopo circa mezzo minuto di funzionamento del motore, spingere lo starter nella posizione di "completamente chiuso" (A).
4. Se il minimo non è regolare, aprire leggermente il comando dell'acceleratore.

Temperatura alta: 35°C o oltre

1. Non usare lo starter
2. Aprire leggermente il comando dell'acceleratore
3. Avviare il motore (vedi punto 2 sotto la voce "temperatura dell'aria normale").

NOTA:

Se il motore non si avvia, seguire la procedura descritta qui di seguito.

1. Tirare la leva di comando del decompressore, aprire completamente il comando dell'acceleratore ed azionare varie volte il pedale di avviamento.

2. Rilasciare la leva di comando del decompressore, ed aprire leggermente il comando dell'acceleratore; quindi azionare la leva della messa in moto.

Temperatura bassa: 10°C o inferiore

1. Seguire i punti 1-2 di cui al paragrafo "temperatura dell'aria normale".
2. Scaldare il motore accelerando e decelerando leggermente e con dolcezza.
3. Continuare a scaldare il motore finchè non regga il minimo con lo starter completamente chiuso (A).

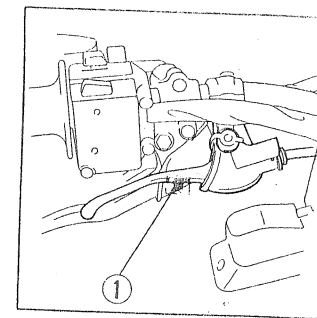
ATTENZIONE:

Usando lo starter con insistenza si può pregiudicare la buona lubrificazione del mantello del pistone e della camicia del cilindro.

Decompressore manuale (uso fuori strada)

Nonostante vi sia un sistema di decompressione del motore collegato alla leva della messa in moto, ove dovesse insorgere difficoltà nell'avviamento è possibile usare il decompressore d'avviamento manuale nel seguente modo:

1. Spingere leggermente verso il basso la leva di messa in moto fino ad incontrare una certa resistenza.
2. Tirare la leva del decompressore (1) e spingere nuovamente la leva di messa in moto lentamente verso il basso fino a raggiungere 1/4 o 1/2 corsa completa.
3. Lasciare completamente la leva del decompressore e calciare la leva di avviamento nella maniera consueta.



Il decompressore d'avviamento manuale può servire anche ad avviare il motore fuoristrada, mentre la motocicletta si trova a percorrere una discesa.

1. Chiudere il comando dell'acceleratore, tirare la frizione ed inserire la 2ª o 3ª marcia.

(1) LEVA DI COMANDO DEL DECOMPRESSORE MANUALE

2. Con la motocicletta discendente il pendio a motore spento, lasciare la frizione.
3. Se la ruota posteriore dovesse slittare invece di trasmettere il proprio moto al motore, tirare la leva del decompressore. La diminuzione di compressione permette alla ruota posteriore di girare e di trasmettere il suo moto al motore.
4. Lasciare la leva del decompressore. Se il motore non si avvia, tirare nuovamente la leva del decompressore. Attendere fino a che il motociclo non abbia nuovamente acquistato velocità e rilasciare nuovamente la leva del decompressore.
Il decompressore manuale può essere d'aiuto per disingolfare il motore.

Motore ingolfato

Qualora il motore non dovesse avviarsi dopo ripetuti tentativi, potrebbe essere ingolfato. Onde ovviare a quest'inconveniente posizionare il commutatore a chiave su OFF e chiudere completamente lo starter (posizione "A"). Tirare e tenere tirata la leva del decompressore. Aprire completamente il comando dell'acceleratore e far compiere ripetuti giri al motore avvalendosi dell'avviamento a pedale. Rilasciare la leva del decompressore, posizionare il commutatore a chiave su ON e seguire la procedura d'avviamento di cui al punto "alta temperatura dell'aria".

RODAGGIO

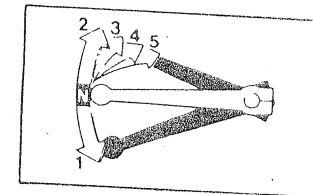
Durante i primi 1000 km guidare la nuova moto in modo che il motore non stia sotto sforzo nè oltrepassi in qualsiasi marcia l'80% del regime massimo ammesso.

Non aprire completamente il gas ed innestare sempre una marcia tale che sia evitato qualsiasi inutile sforzo al motore.

Un rodaggio eseguito con cura durante i primi chilometri, prolungherà la vita del motore.

GUIDA DELLA MOTOCICLETTA

1. Riscaldare il motore.
2. Con il motore al minimo tirare la leva della frizione ed innestare la prima abbassando il pedale del cambio.
3. Lentamente lasciare la leva della frizione aprendo gradualmente il gas. Una buona coordinazione di questi due movimenti assicurerà una partenza dolce.
4. Quando la moto ha raggiunto una certa velocità, chiudere il gas, tirare nuovamente la leva della frizione ed innestare la seconda sollevando il pedale del cambio. Questa manovra deve essere ripetuta per innestare le marce successive.
5. Coordinare il movimento dell'acceleratore e dei freni per ottenere una decelerazione dolce.
6. Il freno anteriore e quello posteriore devono essere azionati contemporaneamente e non così a fondo da bloccare le ruote, altrimenti l'efficacia della frenata ne risulterà compromessa, con conseguenti difficoltà nel controllo della moto.



IMPIEGO DEI FRENI

1. Per frenare normalmente azionare gradatamente sia il freno posteriore che quello anteriore, scalando contemporaneamente le marce in maniera adeguata alla velocità del mezzo.
2. Per frenare molto rapidamente impiegare sia il freno posteriore che quello anteriore energicamente; tirare la frizione prima che la motocicletta si fermi completamente.

ATTENZIONE:

- L'uso di uno solo dei due freni riduce l'efficienza della frenata. Inoltre, frenando energicamente su una sola ruota si rischia di farla bloccare, diminuendo drasticamente il controllo sul mezzo.
- Ove possibile, decelerare e frenare prima delle curve; frenando o decelerando in mezzo ad una curva può provocare lo slittamento di una ruota, che, a sua volta, causa una notevole diminuzione del controllo sul mezzo.

- Guidando su fondo bagnato o umido, oppure su superfici melmose, la manovrabilità e l'efficacia delle frenate saranno ridotte. In simili condizioni le azioni del pilota dovranno essere dolci: accelerate, frenate o svolte repentine potrebbero causare la perdita del controllo sul motociclo; al fine di evitare quanto detto, esercitare la massima precauzione durante le predette operazioni di guida.
- Guidando lungo 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 frenato la moto, porre il cambio in folle, chiudere il rubinetto del carburante (OFF) e girare il commutatore a chiave su OFF.

Dopo aver fermato la moto, inserire il folle, porre il rubinetto del carburante su OFF e girare il commutatore a chiave su OFF, quindi sfilare la chiave.

2. Impiegare il cavalletto laterale per sostenere la motocicletta mentre rimane parcheggiata.

ATTENZIONE:

Parcheggiare la moto su terreno solido e piano onde prevenirne eventuali cadute.

3. Bloccare lo sterzo in modo da evitare furti.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Effettuare i controlli precedenti l'utilizzazione della motocicletta (vedi a pag. 34) ad ogni scadenza prevista in questo programma.

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

VOCE	FREQUENZA	Da eseguire nella successione indicata ↓ OGNI →	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 3)						Vedi pag.
			Km						
			1,000	6,000	12,000	18,000	24,000	30,000	
* TUBAZIONI PASSAGGIO BENZINA			—	I	I	I	I	—	
* FILTRO CARBURANTE			C	C	C	C	C	C	
* CONTROLLO MANOPOLA DELL'ACCELERATORE			I	I	I	I	I	I	
* STARTER			—	I	I	I	I	I	
* FILTRO ARIA	(NOTA 1)		—	C	C	C	C	C	57
SFIATO DEL BASAMENTO	(NOTA 2)		—	C	C	C	C	C	85
CANDELE			—	R	I	R	I	I	55
* GIOCO DELLE VALVOLE			I	I	I	I	I	I	
OLIO MOTORE	ANNO		R	SOSTITUIRE OGNI 3,000 Km					49
FILTRO OLIO			R	R	R	R	R	R	54
FILTRO A RETE OLIO									
* MOTORE (CONDOTTO INFERIORE)			C	C	C	C	C	C	
* DECOMPRESSORE DI AVVIAMENTO			I	I	I	I	I	I	
* CARBURATORI - REGOLAZIONE DEL MINIMO			I	I	I	I	I	I	
CATENA DI TRASMISSIONE				I, L OGNI 1,000 Km					64
									67

FREQUENZA VOCE	Da eseguire nella successione indicata OGNI →	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 3)						
		Km						
		1,000	6,000	12,000	18,000	24,000	30,000	Vedi pag.
BATTERIA	MESE							86
LIQUIDO FRENI	MESE: 2 ANNI:*R.				*R			72
USURA PASTICCHE FRENI								
IMPIANTO FRENANTE								
* INTERRUTTORE LUCE STOP								
* ORIENTAMENTO DEL FARO								
FRIZIONE								66
CAVALLETTO LATERALE								78
* SOSPENSIONI								
* BULLONERIA, ORGANI DI UNIONE	NOTA (3)							
** RUOTE	NOTA (3)							
** CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO								

* Queste operazioni debbono essere effettuate da una officina autorizzata Honda, 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 una officina autorizzata Honda.

NOTE:

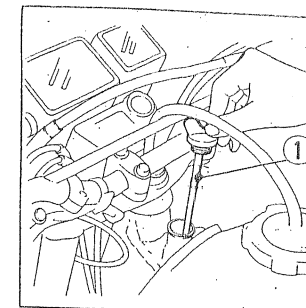
1. Più frequentemente se la moto viene utilizzata su strade polverose.
2. Più frequentemente se si usa la moto sotto la pioggia o a tutta manetta.
3. Più frequentemente se si usa fuori strada.
4. Per percorrenze più elevate, ripetere con la stessa frequenza indicata nello schema.

MANUTENZIONE

OLIO MOTORE

Controllo livello

Controllare il livello dell'olio motore ogni giorno prima di adoperare la motocicletta. Il tappo di rabbocco dell'olio motore è situato di fronte al serbatoio ed è munito di asticella per la misurazione del livello dell'olio. Il livello va mantenuto fra il segno superiore e quello inferiore della asticella.



1. Tenere la motocicletta verticalmente sopra il terreno. Avviare il motore e lasciarlo girare al minimo per qualche minuto.
2. Fermare il motore e rimuovere il tappo di rabbocco dell'olio, pulire l'asticella e reinserirla senza avvitare il tappo. Il livello dell'olio dovrebbe essere compreso fra il segno inferiore e quello superiore praticati sull'asticella.

3. Se il livello dell'olio è al di sotto del segno inferiore, rabboccare con olio raccomandato fino a giungere al segno superiore.

Non superare il predetto segno. Reinserire l'asticella di controllo tappo di rabbocco. Controllare che non vi siano perdite.

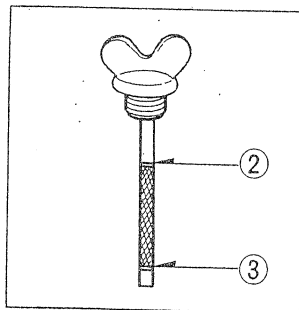
NOTA:

- Il livello dell'olio non può essere verificato con la dovuta accuratezza immediatamente dopo che il motore ha girato a regime elevato.
- Assicurarsi che il motociclo si trovi in posizione verticale su di un fondo orizzontale mentre il motore gira al minimo.

ATTENZIONE:

Far girare il motore con una quantità d'olio insufficiente può causare seri danni al motore stesso.

Si consiglia di usare olio CASTROL GTX2 TURBOTESTED.

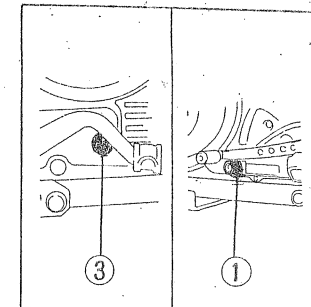


Sostituzione dell'olio motore

La qualità dell'olio motore è il fattore essenziale che determina la durata del motore. Dunque: cambiare l'olio ogniqualvolta specificato dallo schema di manutenzione.

NOTA:

Sostituire l'olio motore con il motore a normale temperatura di esercizio e la motocicletta posta sul cavalletto laterale dimodochè sia assicurato uno svuotamento rapido e completo.

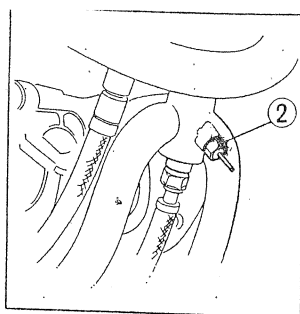


1. Avviare il motore e lasciarlo girare a regime minimo per qualche minuto.
2. Rimuovere la piastra antisdrucchiolo e sistemare un contenitore per l'olio di scarico sotto il blocco motore. Rimuovere il tappo di rabbocco/asticella; svitare il bullone di scarico sul tubo inferiore del telaio e quello sotto il carter motore sinistro.
3. Commutare l'interruttore di arresto del motore su OFF, quindi agire ripetutamente sulla leva di messa in moto in modo da provocare la fuoriuscita dell'olio rimanente dal motore.

4. Dopo che l'olio è completamente scaricato assicurarsi che le guarnizioni dei tappi di scarico dell'olio siano in buone condizioni.

5. Riavvitare i tappi di scarico, serrando a 30-40 Nm (3.0-4.0 kgm).

Riavvitare il tappo di scarico posto sul telaio serrando con una coppia di 25-32 Nm (2.5-3,2 kgm).



ATTENZIONE:

Il cambio dell'olio richiede approssimativamente 2.5 litri di olio, che andrebbe rabboccato in due tempi, fino a riempire il relativo serbatoio al livello superiore.



6. Immettere 1.5 litri dell'olio specificato nel serbatoio dell'olio.

Riavvitare il tappo di rabbocco/asticella di controllo.

7. Avviare il motore tenendo sempre la motocicletta verticale su di un fondo ben livellato e farlo girare al minimo per qualche minuto.

8. Arrestare il motore ed aggiungere olio della stessa qualità fino a raggiungere il livello superiore.

9. Rimontare la piastra antisdrucchiolo ed il tappo di rabbocco/asticella di controllo.

NOTA:

Il motore è dotato di un tappo di controllo per il livello dell'olio, che si trova all'interno del carter dell'albero a gomiti. Il livello dell'olio all'interno di questo carter è corretto quando sfiora a malapena e comunque non supera il bordo inferiore della sede di detto tappo di controllo.

NOTA:

Non controllare il livello dell'olio immediatamente dopo che il motore abbia girato a regimi elevati. Assicurarsi che la motocicletta si trovi in posizione verticale mentre il motore gira al minimo.

ATTENZIONE:

Far girare il motore con una quantità di olio insufficiente lo può danneggiare seriamente.

Filtro olio motore

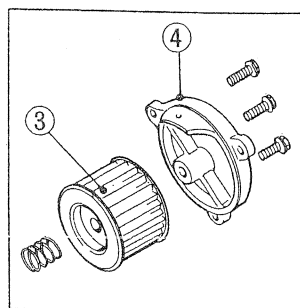
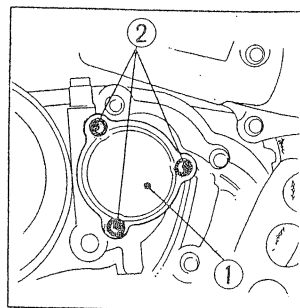
NOTA:

Il filtro dell'olio deve essere sostituito ad ogni cambio dell'olio.

1. Svitare i tre bulloni (2) che assicurano il coperchio (1). Rimuovere l'elemento filtrante (3).
2. Controllare che l'O-ring sul coperchio del filtro sia in buone condizioni.
3. Inserire un nuovo elemento filtrante. Verificare che tutte le parti siano installate come mostrato in figura. Reinstallare il coperchio del filtro.
Coppia di serraggio dei bulloni del coperchio filtro olio motore:

8-10 Nm (0.8-1.0 kgm)

4. Eseguire il cambio dell'olio.

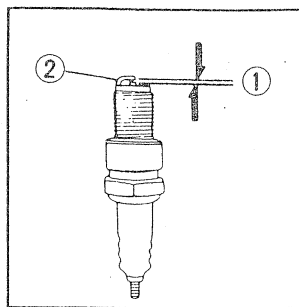


Candele

	NGK	ND
Standard	DPR 8EA-9	X24 EPR-U9
Per climi freddi (sotto 5°C)	DPR 7EA-9	X22 EPR-U9
Per guida prevalentemente ad alta velocità	DPR 9EA-9	X27 EPR-U9

1. Staccare il cavo dalla candela e svitare la candela avvalendosi della chiave speciale in dotazione alla borsa degli attrezzi.

- Controllare accuratamente sia gli elettrodi che il corpo centrale in porcellana per quanto concerne depositi, corrosione o depositi carboniosi. Se si riscontra un notevole grado di corrosione o se i depositi sono abbondanti, sostituire senz'altro la candela. Pulire le candele con depositi carboniosi o bagnate usando una sabbiatrice per candele o, altrimenti, una spazzola metallica.
- Verificare la distanza degli elettrodi con uno spessore e regolarla a 0.8-0.9 mm (1) piegando l'elettrodo esterno. Non serrare eccessivamente.



Filtro aria

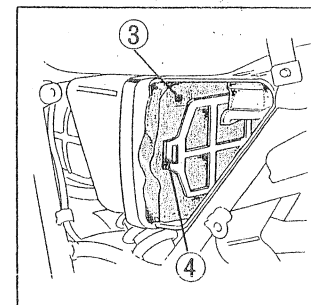
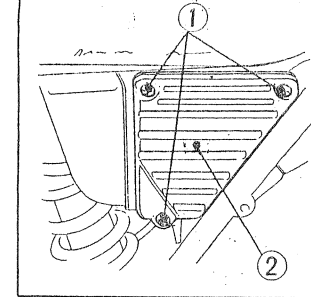
La manutenzione del filtro aria deve avvenire ad intervalli regolari. Deve essere eseguita con maggiore frequenza se la moto viene usata in zone polverose.

- Togliere la fiancatina sinistra.
- Togliere il coperchio filtro aria (2) dopo averne svitato le viti di fissaggio (1).
- Togliere il supporto (4) e sfilare l'elemento filtrante (3).
- Lavare l'elemento filtrante con un solvente non infiammabile o ad elevato punto d'infiammabilità, quindi lasciarlo asciugare.

ATTENZIONE:

Non usare mai benzina o solventi a basso punto d'infiammabilità per la pulizia dell'elemento filtrante. Vi è infatti in questo caso, il rischio di incendio o esplosione.

- Immergere l'elemento filtrante in olio per cambio (SAE 80-90) quindi strizzarlo eliminando l'olio in eccesso.
- Rimontare tutti i componenti in ordine inverso rispetto a quello di smontaggio.



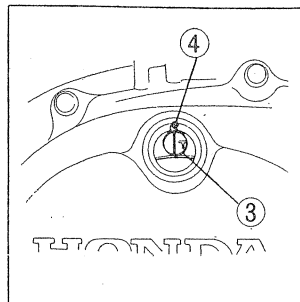
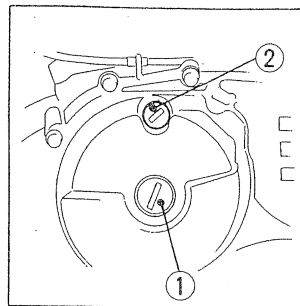
Regolazione gioco valvole

Un gioco delle valvole eccessivo sarà fonte di rumori fastidiosi, mentre un gioco troppo piccolo o addirittura inesistente non permetterà alle valvole di chiudersi, danneggiandole e causando una perdita di potenza. Verificare il gioco delle valvole agli intervalli prescritti.

NOTA:

Il controllo e la regolazione del gioco delle valvole vanno effettuati a motore freddo. Il gioco varia al crescere della temperatura del motore.

1. Smontare il cappello del foro dell'albero a gomiti (1) ed il cappello dell'orifizio indici di riferimento (2).
2. Rimuovere i cappelli dei registri delle valvole.
3. Ruotare l'albero a gomiti in senso antiorario ed allineare il riferimento a T (3) con l'indice di riferimento (4). Assicurarsi che il pistone si trovi al P.M.S. della fase di compressione verificando con le dita se i bilanceri sono liberi o meno. Se sono liberi, il pistone si trova al P.M.S della fase di compressione. Se non si muovono, ruotare l'albero a gomiti di 360° e riallineare i segni di riferimento.



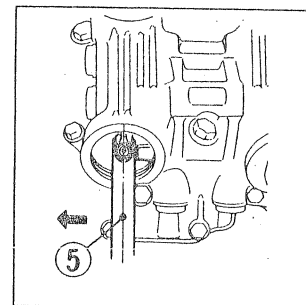
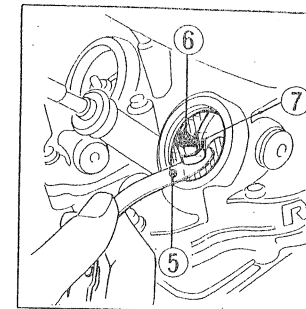
4. Verificare il gioco inserendo la lamina dello spessore fra il registro a vite e la testa dello stelo della valvola.

NOTA:

Controllando il gioco, far scivolare la lamina dello spessore dall'interno all'esterno, come mostra la freccia.

Gioco normale;
Aspirazione 0.05 mm
Scarico 0.10 mm

- Regolare il gioco allentando il contradado (7) e registrando la vite (6) fino a sentire una leggera resistenza che si oppone al movimento della lamina dello spessore. Dopo aver serrato il contradado (7) ricontrollare il gioco.
5. Regolare il decompressore d'avviamento.
 6. Reinstallare tutte le parti in ordine inverso rispetto a quello di smontaggio.



Decompressore di avviamento

Un gioco eccessivo della leva di comando del decompressore sarà causa di partenze difficoltose, mentre un gioco insufficiente provocherà valvole bruciate e un minimo sbagliato.

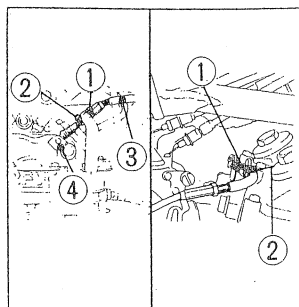
ATTENZIONE:

La regolazione va effettuata sia sul decompressore manuale che su quello comandato dalla leva di messa in moto.

NOTA:

La regolazione del gioco sul decompressore va effettuata dopo quella del gioco delle valvole.

1. Assicurarsi che il pistone si trovi al P.M.S. della fase di compressione e che il riferimento a "T" sia allineato con l'indice di riferimento corrispondente.
2. Allentare il controdado (2) del decompressore manuale nonché il registro a vite (1).
3. Staccare il cavo (3) del decompressore manuale dalla leva del decompressore manuale (4).
4. Misurare il gioco esistente all'estremità della leva alzavalvole (4) del decompressore manuale. La regolazione va effettuata allentando il controdado (6), agendo quindi sul registro (5).
Gioco 1-2 mm



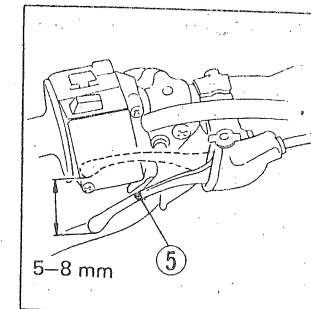
5. Rimontare tutte le parti in ordine inverso a quello di smontaggio.
6. Ricollegare il cavo del decompressore manuale alla leva alzavalvole.
7. Misurare il gioco esistente all'estremità della leva d'azionamento del decompressore manuale (5).

Gioco 5-8 mm

Regolazione: allentare il controdado (2) della leva del decompressore manuale ed agire sul registro a vite (1).

Ulteriori controlli

Controllare che il cavo di comando del decompressore non presenti pieghe o segni di deterioramento che possano essere causa di non perfetto funzionamento. Per prevenire un'usura prematura e corrosione lubrificare il cavo con un lubrificante adatto reperibile in commercio.



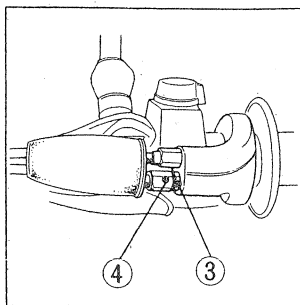
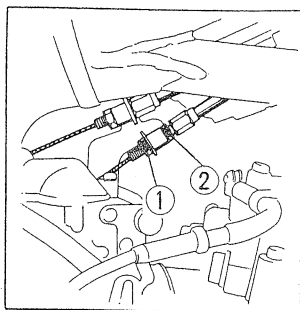
Controllo del comando acceleratore

Controllo dei cavi:

Verificare che la rotazione della manopola di comando dell'acceleratore sia dolce e priva di attriti lungo tutta la corsa, dalla posizione completamente chiusa e quella completamente aperta.

Effettuare questo controllo sia con il manubrio girato tutto a destra che dalla parte opposta. Controllare lo stato dei cavi di comando partendo dalla manopola dell'acceleratore, fino al carburatore; se essi presentano pieghe, punti di usura, o percorrono un cammino sbagliato, vanno sostituiti o posti in opera correttamente. Ricontrollare quindi se i cavi vengono sottoposti a trazioni o sforzi anormali muovendo lo stesso a fondo corsa in ambedue le direzioni, destra e sinistra.

Lubrificare i cavi di comando dell'acceleratore, impiegando del lubrificante adatto reperibile in commercio, in modo da prevenirne l'usura prematura e la corrosione.



ATTENZIONE:

Onde assicurare un impiego sicuro ed una pronta reazione da parte del motore è indispensabile regolare correttamente i cavi di comando dell'acceleratore.

Regolazione del gioco:

Il gioco normale sulla rotazione della manopola dell'acceleratore è di 2-6 mm approssimativamente. Regolazioni di maggiore ampiezza vanno effettuate mediante il registro inferiore (2) (come, per esempio, in caso di sostituzione dei cavi o di smontaggio del carburatore). La regolazione fine va invece effettuata mediante il registro superiore. Regolare il gioco allentando il controdado (1) o (3), agendo quindi sul registro a vite (2) o (4). Dopo aver effettuato la regolazione serrare nuovamente il controdado.

Carburatore

Regime minimo:

NOTA:

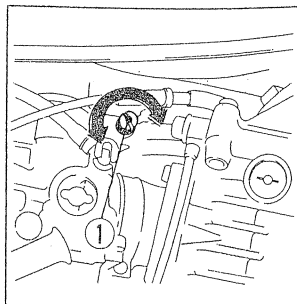
- Non tentare di compensare eventuali difetti in altri sistemi regolando il carburatore.

Rivolgersi al proprio concessionario autorizzato Honda per la regolazione periodica del carburatore.

- Se si vuole regolare il regime minimo con accuratezza è indispensabile che il motore sia caldo.

1. Scaldare il motore, porre il cambio in folle e tenere la moto in posizione verticale.
2. Regolare il minimo agendo sulla vite di registro fondo corsa dell'acceleratore (1).

REGIME MINIMO: 1200 ± 100 giri/min.



Regolazione miscela al minimo

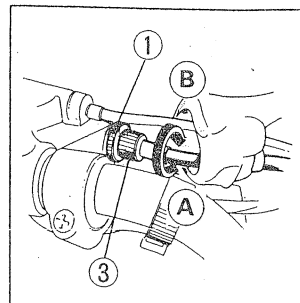
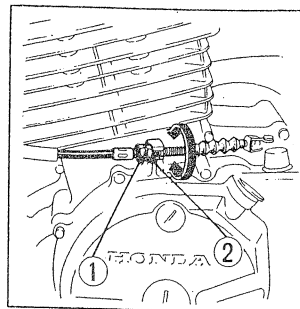
1. Girare la vite dell'aria in senso orario finché il motore non perde colpi o ne diminuisce il regime di rotazione; quindi girare la vite in senso antiorario finché il motore non perde colpi o ne diminuisce il regime di rotazione. Posizionare la vite esattamente a metà strada fra queste due posizioni estreme.
2. Se, dopo aver effettuato la regolazione della miscela al minimo, cambia il regime di rotazione al minimo, regolare nuovamente il minimo agendo sulla vite di registro fondo corsa dell'acceleratore.

Frizione

1. Il gioco normale della leva della frizione è di 15-25 mm, misurato all'estremità della leva stessa. Se necessario, registrare la frizione allentando il controdado (1) sul registro inferiore (2).

Ruotando il registro in direzione A il gioco sulla leva diminuirà.

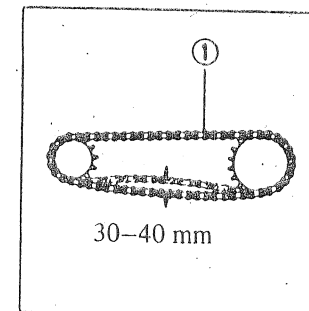
2. La regolazione può essere effettuata in maniera del tutto analoga agendo sul registro superiore (3).



Catena di trasmissione

La durata della catena di trasmissione dipende da un'adeguata lubrificazione e regolazione. Una cura negligente della catena di trasmissione ne può provocare il logoramento e può danneggiare sia il pignone che la corona dentata.

La verifica dello stato della catena nonché la sua lubrificazione dovrebbero inserirsi nei controlli da effettuarsi prima dell'impiego della motocicletta (pag. 34). Ove la motocicletta verrà sottoposta a sforzo continuato o adoperata in regioni particolarmente polverose, la manutenzione sarà più frequente.



Controllo della catena di trasmissione

1. Porre la motocicletta sul cavalletto laterale, arrestare il motore ed inserire il cambio in folle.

2. Verificare la tensione del ramo inferiore della catena di trasmissione esattamente a metà strada fra pignone e corona. La tensione dovrebbe essere tale da permettere di muovere la catena in senso verticale con la mano compiendo un'escursione non maggiore di 30-40 mm. Ruotare la ruota posteriore e controllare la tensione della catena in altre posizioni.

La tensione deve rimanere costante mentre la ruota gira.

Se la catena si allenta in determinati punti e si tende eccessivamente in altri vuol dire che alcune maglie sono danneggiate o grippate. Spesso il grippaggio si può eliminare lubrificando la catena.

3. Controllare se il pignone e la corona appaiono usurati o danneggiati.
4. Qualora la catena di trasmissione, la corona ed il pignone fossero danneggiati ed eccessivamente usurati, occorre sostituirli. Non montare mai una catena di trasmissione nuova su pignone e corona usurati, ne deriverebbe un rapido logoramento della catena.

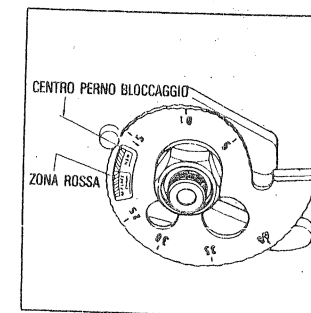
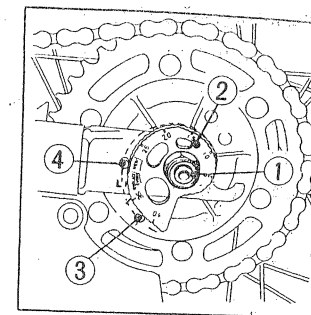


Not for commercial use

Regolazione tensione della catena di trasmissione

Per regolare la tensione della catena di trasmissione operare come segue:

1. Allentare il dado dell'albero posteriore (1).
2. Ruotare ambedue i regolatori (2) in egual modo onde registrare la tensione della catena in maniera adeguata.
3. Dopo aver regolato la tensione, assicurarsi che il riferimento (3) di ciascun regolatore (2) allineato al rispettivo nasello (4) sia lo stesso su ambedue le parti del forcellone oscillante.
4. Quando si procede alla regolazione della tensione della catena è opportuno controllare la piastrina di segnalazione dello stato di usura della catena. Se, dopo aver regolato la tensione della catena in modo che l'escursione verticale massima corrisponda a 30-40 mm, la zona rossa della piastrina è allineata con il centro del nasello, la catena è eccessivamente usurata e va sostituita.



ATTENZIONE:

L'eccessiva possibilità di scuotimento della catena, 60 mm ed oltre, può provocare danni alla parte inferiore del telaio.

5. Serrare il dado dell'albero posteriore.
Coppia di serraggio del dado dell'albero posteriore: 80-110 Nm (8.0-11.0 kgm)
6. Ricontrollare la tensione della catena.
7. Il gioco del pedale del freno posteriore risente dello spostamento della ruota posteriore, avvenuto per regolare la tensione della catena. Controllare quindi il gioco del pedale del freno posteriore e correggerlo.

Lubrificazione e pulizia

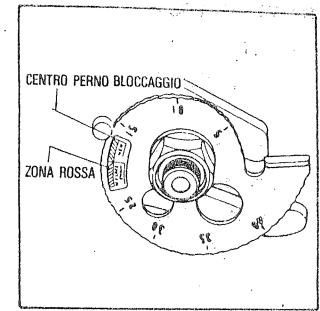
La catena di trasmissione di questa motocicletta ha maglie dotate di O-ring. Gli O-ring possono essere danneggiati dal vapore o dall'acqua ad alta pressione degli impianti di pulizia oltreché da alcuni solventi.

Detergere la catena con del Kerosene, quindi asciugarla e lubrificarla solo con olio da cambio SAE 80-90. I lubrificanti per catene reperibili in commercio potrebbero contenere solventi tali da danneggiare gli O-ring in gomma.

Sostituzione catena di trasmissione

Catena di ricambio: DID 520 VL

Quando si sostituisce la catena occorre applicare una nuova etichetta di segnalazione dello stato di usura della catena, seguendo le istruzioni che accompagnano la catena di ricambio. Dal momento che le lunghezze delle catene nuove variano leggermente da una all'altra, occorre posizionare l'etichetta con cura, se si vuole ottenere un indicatore di usura e segnalatore di sostituzione efficace.



ATTENZIONE:

Non montare mai una catena di trasmissione nuova su pignone e corona notevolmente consumati, e non utilizzare una catena usata se corona e pignone sono nuovi.

Freni

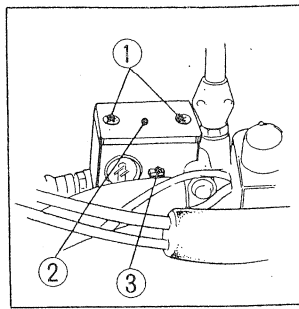
Freno anteriore

Questa motocicletta è equipaggiata con un freno anteriore a disco comandato idraulicamente.

Il consumo progressivo delle pastiglie del freno è automaticamente compensato dall'avanzare del liquido dei freni.

Non è necessaria alcuna regolazione; occorre soltanto verificare periodicamente il livello del liquido dei freni e controllare l'usura delle pastiglie. È opportuno controllare spesso il sistema onde accertarsi che non vi siano perdite di liquido dei freni.

Se il gioco della leva del freno diviene eccessivo nonostante che le pastiglie non siano usurate oltre il limite raccomandato (vedi pag. 74) è probabile che vi sia dell'aria nei condotti dell'impianto frenante, aria che va eliminata tramite spurgo. Per questo servizio consultare il proprio concessionario autorizzato Honda.



Livello liquido freni

ATTENZIONE:

Il liquido dei freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con pelle ed occhi. In caso di contatto, sciacquare abbondantemente con acqua e chiamare un dottore in caso di contatto con gli occhi.

Svitare le viti (1), togliere il coperchio (2) del serbatoio e la membrana. Qualora il livello del liquido si trovi in prossimità dell'indice inferiore (3) sul lato anteriore del serbatoio, rabboccare con liquido per freni DOT4, proveniente da un contenitore spillato, fino a raggiungere il livello superiore.

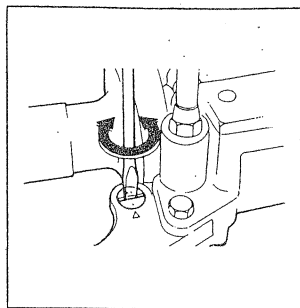
Reinstallare la membrana ed il coperchio (2). Serrare bene le viti (1).

ATTENZIONE:

Quando si opera il rabbocco accertarsi che il serbatoio del liquido sia in piano prima di rimuovere il coperchio, altrimenti potrebbe fuoriuscire del liquido.

ATTENZIONE:

- Usare solo liquido per freni DOT4 proveniente da un contenitore sigillato.
- Maneggiare il liquido per freni con cautela, dato che potrebbe danneggiare vernice e lenti degli strumenti.
- Evitare nel modo più assoluto che qualsiasi agente contaminante penetri nel serbatoio del liquido freni (vedi sporcizia, acqua, ecc.).

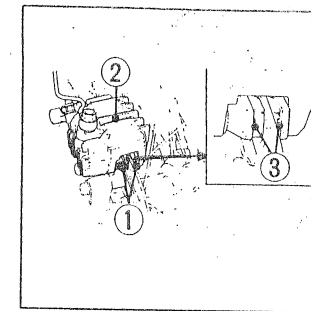


Regolatore leva freno anteriore

Il regolatore della leva del freno anteriore ha due posizioni. Per incrementare il gioco della leva, allineare il segno "•" con la freccia incisa sul corpo della leva del freno. Per diminuire il gioco allineare il riferimento "••" con la freccia. Non lasciare mai il regolatore su posizioni intermedie.

Pasticche dei freni

L'usura delle pastiche del freno anteriore dipenderà dalle condizioni d'impiego, dal tipo di guida nonché dalle condizioni del fondo stradale. Le pastiche si consumeranno più rapidamente su strade sporche e bagnate. Controllare le pastiche (1) osservandole da sotto la pinza (2) in occasione di ogni manutenzione periodica così da determinarne il grado di usura. Se una delle due pastiche ha raggiunto il limite di usura (3) occorre sostituirle entrambe.



Ulteriori controlli

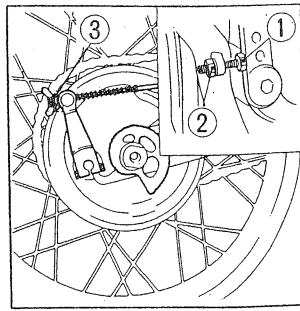
Assicurarsi che non vi siano perdite di liquido. Controllare accuratamente i condotti ed i giunti verificando l'eventuale presenza di crepe, rotture o comunque altri segni di deterioramento.

Regolazione del freno posteriore

Il registro di fondo corsa (1) permette di regolare l'altezza del pedale del freno; allentare il controdado (2) e girare il registro di fondo corsa.

È importante controllare regolarmente la corsa a vuoto del pedale. La corsa a vuoto normale è di 20-30 mm.

Per effettuare il controllo porre il motociclo su di un blocco di supporto in modo da sollevare la ruota posteriore da terra; fare quindi girare la ruota posteriore con la mano, azionando contemporaneamente il pedale del freno per controllare l'ampiezza della corsa fino al punto in cui entra in funzione il freno. La regolazione si ottiene agendo sul registro (3); girando in senso orario la corsa a vuoto del pedale diminuisce.



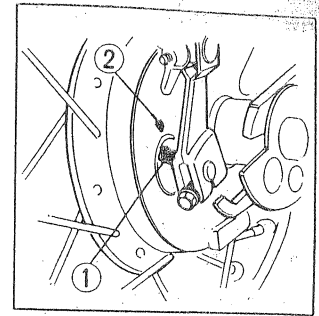
Not for commercial use

Indicatore d'usura freno

Con il pedale del freno premuto, controllare che la freccia (1) non sia allineata con l'indice di riferimento (2). Se la freccia fosse allineata con l'indice sostituire le ganasce con altre nuove.

NOTA:

Per la manutenzione dei freni, rivolgersi al Vostro concessionario autorizzato Honda. Usare soltanto parti originali Honda o equivalenti.

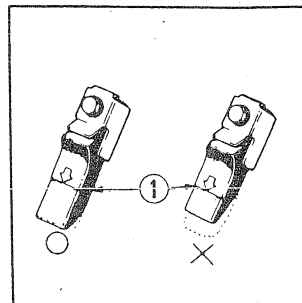


Controllo delle sospensioni anteriore e posteriore

1. Controllare la forcella bloccando il freno anteriore e muovendola vigorosamente in su e in giù compiendo un movimento di pompaggio. Il funzionamento della sospensione deve risultare dolce e non si devono verificare perdite o trasudi di olio.
2. Il gioco del forcellone oscillante può essere controllato spingendo lateralmente la ruota posteriore mentre il motociclo è sistemato sul cavalletto centrale. Questo procedimento evidenzia il gioco esistente fra boccole e perno del forcellone.
3. Controllare con attenzione che tutti gli organi di unione delle sospensioni anteriore e posteriore siano saldamente serrati.

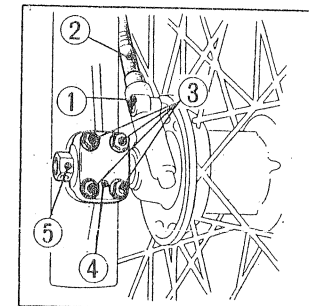
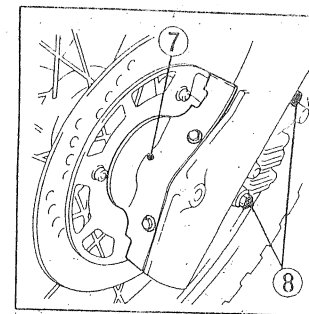
Cavalletto laterale

Verificare che il tampone di gomma non sia deteriorato o danneggiato. Sostituirlo se l'usura si estende fino al segno come mostrato (1).



Smontaggio della ruota anteriore

1. Sollevare la ruota anteriore da terra piazzando un sostegno sotto al blocco motore.
2. Smontare la vite (1) di bloccaggio del cavo del conta-chilometri; sfilare quindi il cavo flessibile del conta-chilometri (2).
3. Smontare la guida del tubo del liquido del freno. Smontare il parapolvere (7). Smontare il gruppo pinza del freno svitando i bulloni (8) di fissaggio.



4. Smontare i bulloni di fissaggio (3) del supporto dell'albero anteriore nonchè il predetto supporto (4).
5. Svitare l'albero, rimuovere le ruote.

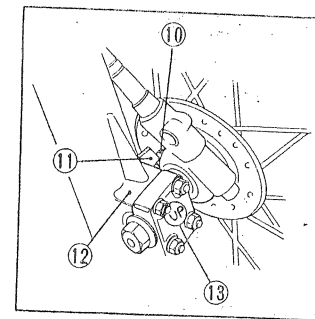
NOTA:

Non tirare la leva del freno mentre la ruota è smontata.

Il pistone verrà infatti forzato ad uscire dal cilindro della pinza con conseguente perdita di liquido dei freni. Se ciò avviene, occorrerà spurgare l'impianto frenante. Per questo servizio consultare il proprio concessionario Honda autorizzato.

NOTE PER IL RIMONTAGGIO

- Invertire il procedimento di smontaggio.
- Inserire l'albero attraverso il mozzo ed attraverso il fodero sinistro della forcella. Assicurarsi che il nasello (10) sul rinvio del cavo del contachilometri si inserisca dietro l'apposito nasello (11) sul fodero destro della forcella anteriore.
- Serrare l'albero con una coppia di 50-80 Nm (5.0-8.0 kgm).
- Rimontare il supporto dell'albero con il segno UP (13) rivolto verso l'alto e serrare i bulloni superiori del supporto con una coppia di 10-14 Nm (1.0-1.4 kgm) serrare infine i bulloni inferiori con la stessa coppia.



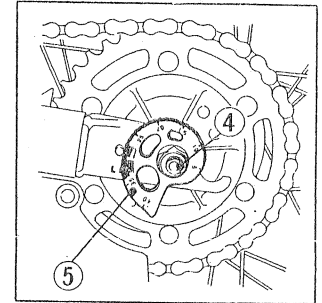
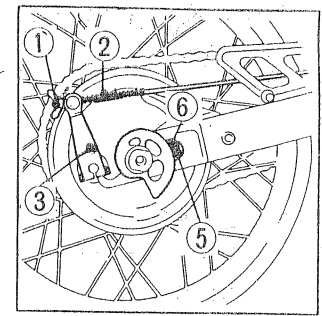
- Posizionare la pinza sopra il disco prestando attenzione a non danneggiare le pastiche. Avvitare i bulloni di fissaggio e serrare con una coppia di 20-30 Nm (2.0-3.0 kgm).
- Dopo aver rimontato la ruota azionare ripetutamente il freno e controllare che la ruota giri liberamente quando il freno viene rilasciato.

ATTENZIONE:

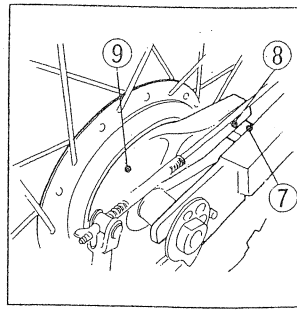
Se per il rimontaggio non si è impiegata una chiave dinamometrica, rivolgersi al più presto al proprio concessionario onde verificare il montaggio effettuato.

Smontaggio della ruota posteriore

1. Sollevare la ruota posteriore da terra piazzando un supporto adeguato sotto il motore.
2. Svitare il dado di registrazione del freno posteriore (1) e togliere l'asta del freno posteriore (2) dalla relativa levetta (3).
3. Allentare i dadi dell'albero posteriore (4).
4. Ruotare i due tendicatena in modo da permettere alla ruota il massimo movimento lungo il forcellone posteriore.
5. Far avanzare la ruota posteriore e far scapolare i due tendicatena oltre ai rispettivi naselli di riferimento sul forcellone. Levare la catena di trasmissione dalla corona posteriore.



6. Tirare verso destra la piastrina di riscontro (6) non appena essa si stacca dal nasello di riferimento del tendicatena.
7. Smontare la ruota posteriore assieme all'albero.



NOTE PER IL RIMONTAGGIO

- Per rimontare la ruota posteriore eseguire il procedimento di smontaggio in ordine inverso.
- Assicurarsi che il nasello (7) sul forcellone entri nella relativa guida (8) situata sul piatto portaganasce.
- Regolare sia il freno (pag. 72) che la tensione della catena di trasmissione (pag. 67).
- Stringere il dado dell'albero posteriore.
Coppia di serraggio del dado dell'albero posteriore:
80-110 Nm (8.0-11.0 kgm)
- Azionare ripetutamente il freno posteriore onde assicurarsi che la ruota giri liberamente quando questo viene rilasciato.

ATTENZIONE:

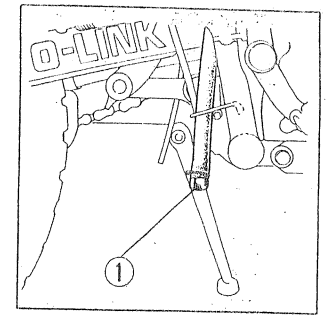
Se per il rimontaggio non è stata impiegata una chiave dinamometrica, rivolgersi al più presto al proprio concessionario autorizzato in modo da verificare il montaggio effettuato.

Sfiato del basamento

1. Togliere il tappo di scarico (1) dalla tubazione e fare scaricare i depositi.
2. Rimettere il tappo.

NOTA:

Questa operazione deve essere effettuata più frequentemente se la moto viene usata sotto la pioggia, a pieno regime o comunque dopo il lavaggio o una caduta. Eseguire questo intervento anche qualora nella parte trasparente della tubazione di scarico compaiano dei depositi.



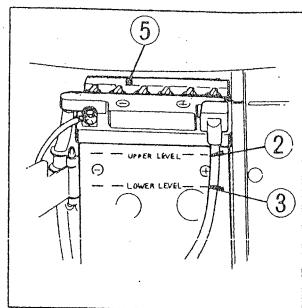
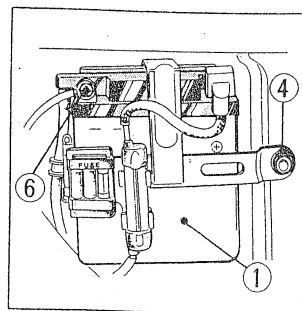
Batteria

Se la motocicletta viene adoperata con una quantità di liquido elettrolitico insufficiente, avverrà la solfatazione delle piastre della batteria con grave danno per la batteria stessa.

Se si nota un rapido calo ed una perdita del liquido elettrolitico o se la batteria sembra essere debole o causa comunque problemi, rivolgersi al proprio concessionario autorizzato Honda:

Liquido della batteria

La batteria (1) è posta dietro il coperchio laterale destro. Rimuovere il coperchio laterale destro per verificare il livello del liquido della batteria. Il livello deve essere mantenuto fra i segni superiori (2) ed inferiori (3) praticati al lato della batteria. Se il livello del liquido è basso, rimuovere il portafusibili e svitare il dado (4), aprendo quindi il braccetto di supporto in modo da poter accedere alla batteria. Svitare i cappellotti di rabbocco (5) della batteria.



Adoperando un imbuto in plastica rabboccare acqua distillata fino a ripristinare il livello della batteria (segno superiore).

ATTENZIONE:

Controllando il livello della batteria o rabboccando acqua distillata verificare che il tubo di sfiato della batteria sia collegato al relativo attacco (6) sulla batteria.

NOTA:

Usare esclusivamente acqua distillata per rabboccare la batteria dato che l'acqua comune potrebbe ridurne la durata.



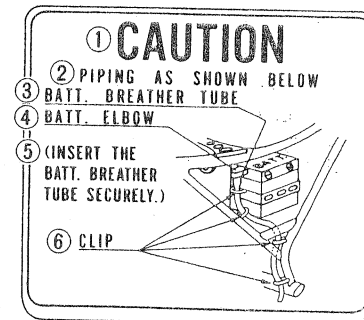
ATTENZIONE:

- La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi o vestiti.
Antidoti: **CONTATTO ESTERNO** - Sciacquare abbondantemente con acqua.
INGESTIONE - Bere grandi quantità di acqua o latte, continuando quindi con del latte di magnesia, uova battute o olio vegetale. Chiamare il medico immediatamente.
OCCHI: Sciacquare immediatamente con acqua e chiamare l'oculista.
- Le batterie producono gas esplosivi. Evitare assolutamente scintille, fiamme e sigarette accese. Ventilare l'ambiente in cui si carica o comunque si adopera la batteria, in particolare se si tratta di un ambiente chiuso.
- **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

ATTENZIONE:

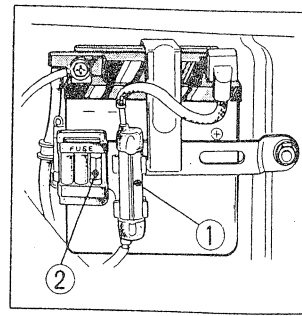
Il tubo di sfiato della batteria va passato come indicato sull'apposita etichetta. Non piegare o torcere il tubo di sfiato: un tubo di sfiato piegato o torto potrebbe causare un incremento della pressione esistente all'interno della batteria, danneggiandone l'involucro esterno.

- (1) ATTENZIONE
- (2) COLLEGAMENTO DELLE TUBAZIONI DI SFIATO COME DA SCHEMA A LATO
- (3) TUBO DI SFIATO DELLA BATTERIA
- (4) GIUNTO A GOMITO DELLA BATTERIA
- (5) INSERIRE IL TUBO DI SFIATO SALDAMENTE
- (6) FASCETTA



Sostituzione del fusibile

Il portafusibile (1) è attaccato al supporto della batteria. Il fusibile è da 10A. Il fusibile di ricambio (2) si trova sul supporto della batteria. Se il fusibile si brucia con una frequenza eccessiva, esiste evidentemente un corto circuito o un sovraccarico dell'impianto elettrico. Per ogni tipo di riparazione rivolgersi al proprio concessionario autorizzato Honda.



ATTENZIONE:

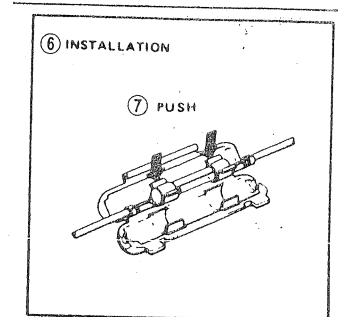
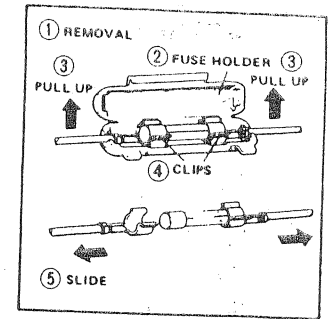
- Non usare mai un fusibile di valore diverso da quello specificato. Ne potrebbe derivare un serio danno all'impianto elettrico o addirittura un principio di incendio, lo spegnimento delle luci o l'arresto del motore.
- Non agire mai sulle mollette di ritenuta per levare il fusibile: potrebbero piegarsi e quindi fare male contatto con il fusibile nuovo. Un fusibile lento può danneggiare l'impianto elettrico o addirittura provocare un incendio.

ATTENZIONE:

Porre il commutatore a chiave su OFF prima di controllare lo stato del fusibile ed operarne la sostituzione, onde prevenire corti circuiti accidentali.

Per sostituire il fusibile aprire la scatoletta portafusibili e togliere il fusibile assieme alle mollette di ritenuta. Sfilare le mollette di ritenuta dalle estremità del fusibile e buttare via il fusibile vecchio. Infilare le mollette di ritenuta sul fusibile nuovo, riporlo nella scatoletta portafusibile e chiudere la scatoletta.

- | | | |
|-------------------|---------------|--------------|
| (1) SMONTAGGIO | (4) MOLLETTE | (7) SPINGERE |
| (2) PORTAFUSIBILE | (5) SCORRERE | |
| (3) SPINGERE | (6) MONTAGGIO | |

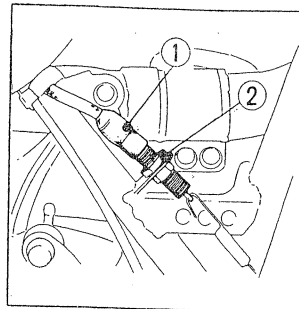


Regolazione dell'interruttore dello stop

Controllare periodicamente il funzionamento dell'interruttore dello stop (1) posto sul lato destro della moto, dietro al motore.

La registrazione si effettua ruotando il dado di registrazione (2).

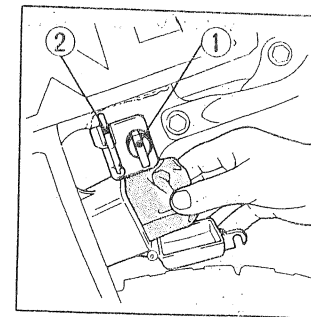
Girare il dado in direzione (A), se l'interruttore entra in funzione in ritardo ed in direzione (B) se esso entra in funzione in anticipo.



Attrezzi in dotazione

Il contenitore degli attrezzi è montato sul lato sinistro sotto la sella. Per aprire il contenitore degli attrezzi aprire il coperchio laterale usando la chiave d'accensione (1) e sollevare la leva (2).

Estrarre la borsa degli attrezzi. Alcune riparazioni di emergenza o comunque di minore importanza nonché determinate sostituzioni possono venir eseguite utilizzando gli attrezzi contenuti nella borsa.



- Cacciavite No. 1
- Cacciavite Philips No. 2
- Cacciavite Philips No. 3
- Chiave combinata
- Manico per chiave combinata
- Chiave piatta spaccata 8 x 12 mm
- Pinza
- Chiave candela
- Borsa porta attrezzi

Numeri di serie

Il numero di serie del telaio e del motore sono necessari quando il motociclo viene immatricolato. Essi sono richiesti dal Vostro concessionario/costruttore anche quando vengono ordinate parti di ricambio.

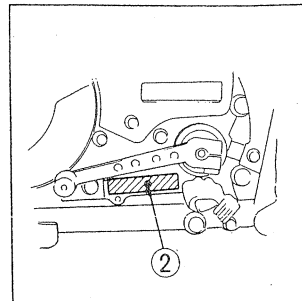
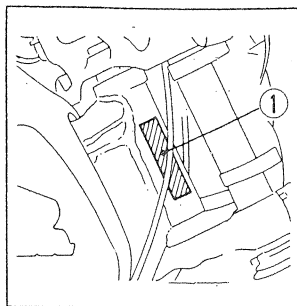
Per Vostra comodità registrare i numeri nello spazio sottostante.

Il N° del telaio (1) è stampato sulla parte destra del canotto di sterzo.

Il N° del motore (2) è stampato sul lato inferiore sinistro del carter.

TELAIO N°

MOTORE N°



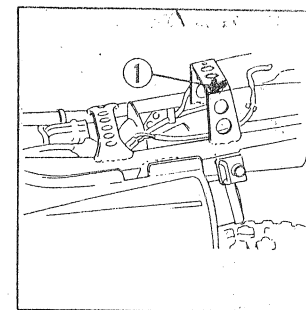
Etichetta identificazione colore

L'etichetta per l'identificazione del colore è attaccata al telaio.

Essa potrà esserVi utile quando dovrete ordinare parti di ricambio. Registrare il modello ed il colore nello spazio sottostante.

MODELLO

COLORE



DATI TECNICI

DIMENSIONI E PESO		PARTE CICLISTICA	
Lunghezza massima	2170 mm	Inclinazione canotto di sterzo	28°30'
Larghezza massima	865 mm	Avancorsa	118 mm
Altezza massima	1235 mm	Dimens. pneumatico anteriore	3.00-21(4PR)
Interasse	1420 mm	Dimens. pneumatico posteriore	5.10-17(4PR)
Peso (a secco)	135 kg		
CAPACITÀ		TRASMISSIONE	
Numero passeggeri	pilota e passeggero	Riduzione trasmissione primaria	2,187
Olio motore	2,5 litri	Rapporti interni cambio 1 ^a	2,461
Serbatoio carburante	12 litri	2 ^a	1,647
Riserva carburante	2,0 litri	3 ^a	1,250
		4 ^a	1,000
		5 ^a	0,840
		Riduzione finale	2,733
MOTORE		IMPIANTO ELETTRICO	
Alesaggio e corsa	100x75,0 mm	Batteria: 12V - 3 AH	
Rapporto di compressione	8,5:1	Generatore: Alternatore	
Cilindrata	589 cm ³		
Distanza elettrodi candela	0,8-0,9 mm		
Gioco valvole aspirazione	0,05 mm		
scarico	0,10 mm		

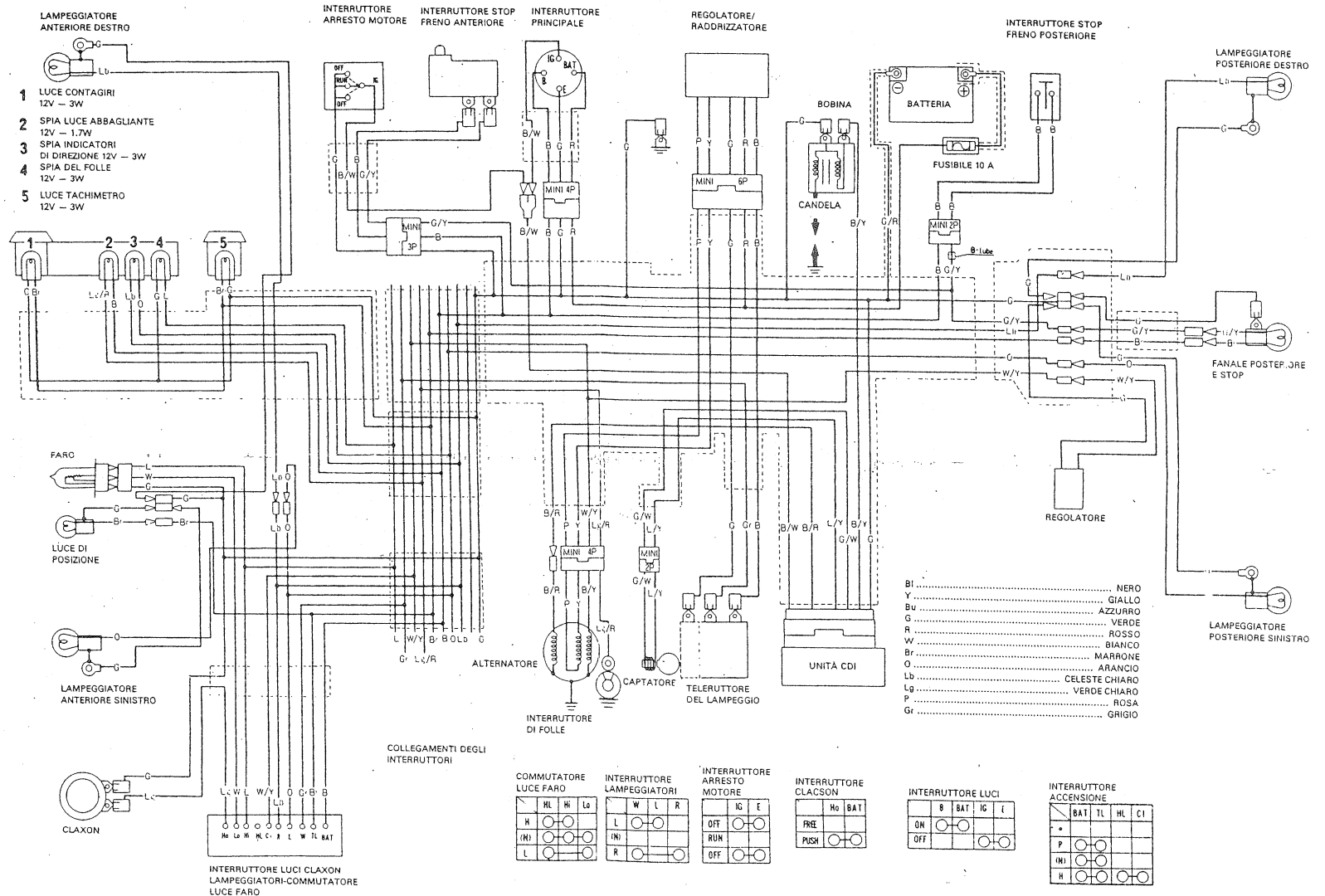


Not for commercial use



Not for commercial use

XL600R - SCHEMA ELETTRICO



- Bl NERO
- Y GIALLO
- Bu AZZURRO
- G VERDE
- R ROSSO
- Br BIANCO
- W MARRONE
- O ARANCIO
- Lb CELESTE CHIARO
- Lg VERDE CHIARO
- P ROSA
- Gr GRIGIO

COLLEGAMENTI DEGLI INTERRUPTORI

COMMUTATORE LUCE FARO			
	H	HL	Lo
(H)			
L			

INTERRUPTORE LAMPEGGIATORI			
	W	L	R
L			
R			

INTERRUPTORE ARRESTO MOTORE			
	IG	E	
RUN			
OFF			

INTERRUPTORE CLACSON	
	Ho BAT
FREE	
PUSH	

INTERRUPTORE LUCI			
	B	BAT	IG E
ON			
OFF			

INTERRUPTORE ACCENSIONE				
	BAT	TL	HL	CI
+				
P				
(H)				
H				

ITALIA	ZONA/TIPO	FARO	LUCE DI POSIZIONE	LAMPEGGIATORI	FANALE POSTERIORE E STOP	LUCE ABBAGLIANTE
0030Z-MG2-6010	IT	12V-60/55W	12V 4W	12V 21W	12V 21/5W	12V 2W

0030Z - MG2 - 6010