

AVVIAMENTO DEL MOTORE

ATTENZIONE:

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

NOTA:

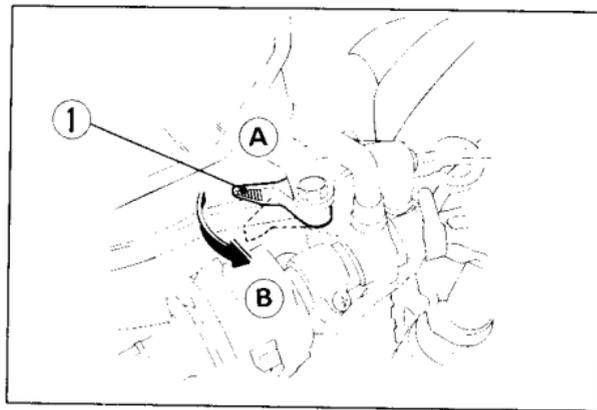
- * Questa motocicletta può essere avviata con la marcia inserita rilasciando la frizione prima di azionare il pedale d'avviamento.
- * L'impianto elettrico è realizzato in modo da non permettere il funzionamento del motorino di avviamento se una marcia è ingranata, a meno che la frizione non sia disinnestata. È comunque consigliabile che il cambio sia in folle prima di avviare il motore.
- * Non ingolfare il motore girando ripetutamente la manopola dell'acceleratore.



www.hxl.it

PREPARAZIONE

Assicurarsi che il cambio sia in folle, l'interruttore d'arresto del motore posizionato su "RUN" ed il rubinetto del carburante su "ON". Infilare la chiave e girarla in posizione "ON".



(A) Chiusura (B) Apertura

PROCEDURA D'AVVIAMENTO

Per avviare il motore quando è caldo seguire il procedimento del paragrafo "Temperatura dell'aria elevata".

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

1. Tirare la leva dell'aria (1) fino ad apertura completa (B).

ATTENZIONE:

- * Prima di azionare il pedale d'avviamento sollevare il poggiapiedi destro del passeggero perché altrimenti c'è pericolo di ferirsi alla gamba.
2. Mantenere completamente chiuso l'acceleratore.
 3. (Avviamento mediante il pedale d'avviamento) Azionare il pedale d'avviamento calciando verso il basso, partendo dall'inizio della corsa, con un movimento rapido e continuo fino alla fine della corsa. (Avviamento col pulsante d'avviamento) Premere il pulsante d'avviamento. Non azionare l'acceleratore.

NOTA:

- * Essendo il meccanismo di decompressione connesso al pedale d'avviamento, il metodo d'avviamento più efficace consiste nel dare un colpo vigoroso e rapido partendo dall'inizio della corsa.

AVVERTIMENTO:

- * Non lasciare che il pedale d'avviamento scatti liberamente in posizione di riposo perché altrimenti si potrebbe danneggiare il basamento.
4. Dopo circa un minuto dall'avviamento del motore spingere in avanti la leva dell'aria fino a chiusura completa (A).
 5. Se il minimo è instabile, aprire leggermente l'acceleratore.
- Temperatura dell'aria elevata: 35° C o oltre
1. Non usare la leva dell'aria.
 2. Avviare il motore. (Vedere i punti 2 e 3 del paragrafo "Temperatura dell'aria normale".)
- Temperatura dell'aria bassa: 10° C o meno
1. Seguire il procedimento dei punti 1 e 4 del paragrafo "Temperatura dell'aria normale".
 2. Scaldare il motore agendo sull'acceleratore finché non regge il minimo con la leva dell'aria completamente chiusa (A).

AVVERTIMENTO:

- * Se si usa la leva dell'aria per un tempo eccessivo si potrebbe pregiudicare la buona lubrificazione del mantello del pistone e della camicia del cilindro.

DECOMPRESSORE MANUALE D'AVVIAMENTO (PER L'USO FUORISTRADA)

Anche se il sistema di decompressione del motore è accoppiato al pedale d'avviamento, è possibile usare il decompressore manuale d'avviamento in caso di difficoltà d'avviamento del motore.

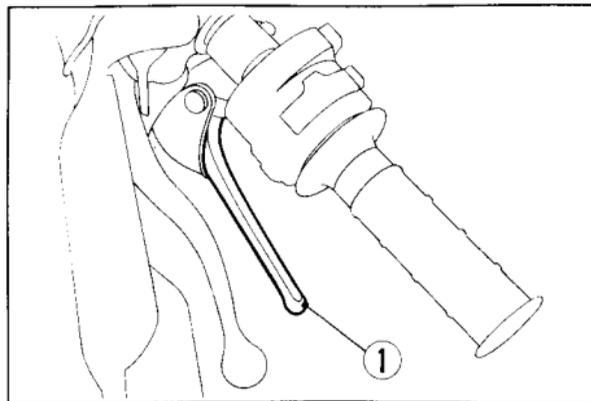
Procedere nel modo seguente:

1. Schiacciare leggermente il pedale d'avviamento finché non si sente una leggera resistenza.
2. Tirare la leva di decompressione (1) e schiacciare di nuovo lentamente il pedale d'avviamento di circa un quarto o metà della sua corsa completa.
3. Rilasciare la leva di decompressione e avviare il motore nel modo solito col pedale d'avviamento.

Il decompressore manuale d'avviamento può anche aiutare a far ripartire il motore in discesa fuoristrada.

1. Chiudere la manopola dell'acceleratore, disinnestare la frizione e innestare la seconda o la terza.
2. Rilasciare la frizione mentre la motocicletta è in movimento.

3. Se la ruota posteriore scivola invece di far girare il motore, tirare la leva di decompressione. La riduzione della compressione permette alla ruota posteriore di girare facendo girare allo stesso tempo il motore.
4. Rilasciare la leva di decompressione. Se il motore non parte, tirare di nuovo la leva di decompressione. Aspettare che la motocicletta acquisti velocità e rilasciare la leva. La decompressione manuale può essere utile quando il motore è ingolfato.



RODAGGIO

Durante i primi 1.000 km guidare la nuova moto in modo che il motore non stia sotto sforzo né oltrepassi in qualsiasi marcia l'80% del regime massimo ammesso. Non aprire completamente l'acceleratore ed innestare sempre una marcia tale che sia evitato qualsiasi inutile sforzo al motore. Un rodaggio eseguito con cura durante i primi chilometri prolunga la vita del motore.

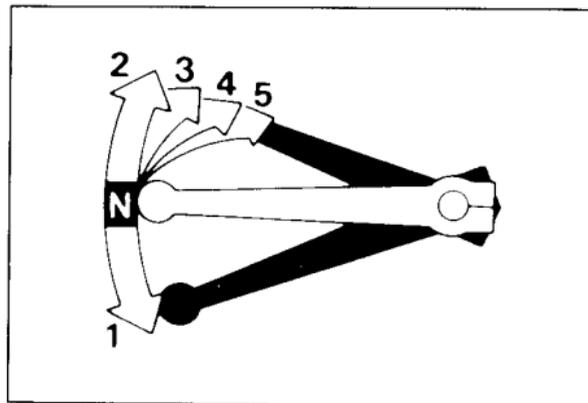


GUIDA DELLA MOTO

ATTENZIONE:

- * Prima di guidare la moto rileggersi il paragrafo "Sicurezza di guida" (pagg. 4-11).
 - * Accertarsi che il cavalletto laterale sia completamente rialzato prima di guidare la moto. Se esso è ancora esteso, potrebbe ostacolare la sterzata a sinistra.
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. Lasciare andare lentamente la leva della frizione e contemporaneamente aprire la manopola dell'acceleratore in maniera graduale. La coordinazione di questi due movimenti assicura una partenza dolce.
 4. Quando la moto raggiunge una certa velocità chiudere l'acceleratore, tirare nuovamente la leva della frizione ed innestare la seconda sollevando il pedale del cambio. Ripetere questa operazione per le altre marce.
 5. Per ottenere una decelerazione progressiva e dolce coordinare l'azionamento della manopola dell'acceleratore e dei comandi dei freni.

6. I freni anteriore e posteriore devono essere usati contemporaneamente e non devono essere azionati in maniera così brusca da bloccare le ruote dato che in tal caso la potenza frenante si riduce drasticamente ed il controllo della moto risulta difficoltoso.



IMPIEGO DEI FRENI

1. Per frenare normalmente azionare gradatamente entrambi i freni anteriore e posteriore, scalando contemporaneamente le marce in maniera adeguata alla velocità del mezzo.
2. Per frenare rapidamente azionare energicamente entrambi i freni anteriore e posteriore e tirare la leva della frizione prima che la motocicletta si fermi completamente.

ATTENZIONE:

- * L'uso di uno solo dei due freni riduce l'efficacia della frenata. Inoltre, frenando energicamente su una sola ruota si rischia di bloccarla diminuendo drasticamente il controllo sul mezzo.
- * Se possibile, decelerare e frenare prima delle curve. Se si decelera o frena in curva si può provocare lo slittamento di una ruota, che, a sua volta, causa una diminuzione di controllo sul mezzo.
- * Guidando su fondo bagnato o umido, oppure su superfici melmose, la manovrabilità e l'efficacia delle frenate si riducono. In simili condizioni le azioni del pilota devono essere dolci: accelerazioni, frenate o svolte repentine potrebbero causare la

perdita di controllo sulla motocicletta.

- * 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 fermato la moto, inserire il folle, porre il rubinetto del carburante su "OFF", girare la chiave d'accensione in posizione "OFF" e poi sfilarla.
2. Impiegare il cavalletto laterale per sostenere la motocicletta mentre rimane parcheggiata.

ATTENZIONE:

- * Parcheggiare la moto su terreno solido e piano in modo da prevenirne eventuali cadute.
- 3. Bloccare lo sterzo in modo da evitare furti. (pag. 21)

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Effettuare i controlli precedenti l'utilizzazione della motocicletta (pag. 25) ad ogni scadenza prevista in questo programma.

I: Controllare e pulire, regolare, lubrificare e, se necessario, sostituire.

C: Pulire R: Sostituire A Regolare L: Lubrificare



www.hxl.it

VOCE	FREQUENZA	DA ESEGUIRE NELLA SUCCESIONE INDICATA ↓ OGNI	LETTURA CONTACHILOMETRI [NOTA (3)]							pagg.
			1.000 km	6.000 km	12.000 km	18.000 km	24.000 km	30.000 km	36.000 km	
* TUBI DEL CARBURANTE			I	I	I	I	I	I		
* SCHERMO FILTRO CARBURANTE			C	C	C	C	C	C		
* CONTROLLO MANOPOLA DELL'ACCELERATORE			I	I	I	I	I	I	45-46	
* LEVA DELL'ARIA			I	I	I	I	I	I		
FILTRO ARIA		NOTA(1)	C	C	C	C	C	C	40	
CANDELE			I	R	I	R	I	R	39	
* GIOCO DELLE VALVOLE			I	I	I	I	I	I	41-42	
OLIO MOTORE		ANNO	R	SOSTITUIRE OGNI 3.000 km					24 e 34-37	
FILTRO OLIO MOTORE			R	R	R	R	R	R	38	
* SCHERMO FILTRO OLIO MOTORE NEL TUBO INFERIORE			C	C	C	C	C	C		
* DECOMPRESSORE DI AVVIAMENTO			I	I	I	I	I	I	43-44	
* CARBURATORI-REGOLAZIONE DEL MINIMO			I	I	I	I	I	I	47-48	

VOCE	FREQUENZA	DA ESEGUIRE NELLA SUCCESIONE INDICATA ↓ OGNI	LETTURA CONTACHILOMETRI [NOTA (3)]							pagg.
			1.000 km	6.000 km	12.000 km	18.000 km	24.000 km	30.000 km	36.000 km	
CATENA DI TRASMISSIONE		NOTA(2)	I. L. OGNI 1.000 km							50-53
BATTERIA		MESE	I	I	I	I	I	I	I	62-63
LIQUIDO FRENI (ANTERIORE)		MESE I 2 ANNI: *R	I	I	I	*R	I	I	*R	54-55
USURA PASTICCHE/GANASCE				I	I	I	I	I	I	55-57
IMPIANTO FRENANTE			I	I	I	I	I	I	I	54-57
* INTERRUOTTORE LUCE STOP			I	I	I	I	I	I	I	65
* ORIENTAMENTO DEL FARO			I	I	I	I	I	I	I	
IMPIANTO FRIZIONE			I	I	I	I	I	I	I	49
CAVALLETTO LATERALE				I	I	I	I	I	I	58
* SOSPENSIONI			I	I	I	I	I	I	I	57
* BULLONERIA, ORGANI DI UNIONE		NOTA(2)	I	I	I	I	I	I	I	
** RUOTE/RAGGI		NOTA(2)	I	I	I	I	I	I	I	58
** CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO			I	I			I		I	

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

NOTA: (1) Più frequentemente se la moto viene utilizzata su strade polverose.

(2) Più frequentemente se si usa la moto fuori strada.

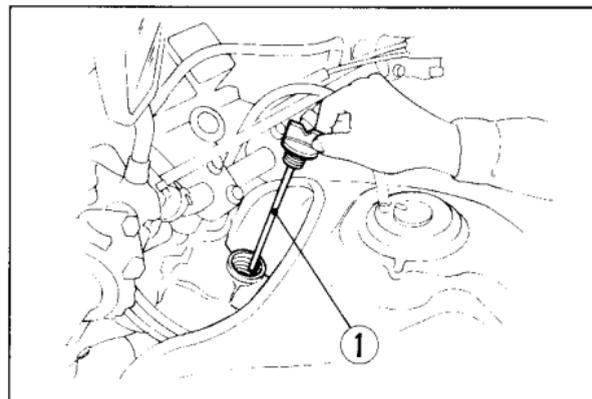
(3) Per percorrenze più elevate, ripetere con la stessa frequenza indicata nello schema.

MANUTENZIONE

OLIO MOTORE

Controllare il livello dell'olio motore ogni giorno prima d'adoperare la motocicletta. Il tappo di rabbocco dell'olio si trova davanti al serbatoio del carburante ed ha un'asticciola per la misurazione del livello dell'olio. Il livello dell'olio deve essere mantenuto tra il contrassegno superiore ed inferiore dell'asticciola.

1. Mantenendo la motocicletta dritta su un suolo piatto, avviare il motore facendolo girare al minimo per alcuni minuti.
2. Arrestare il motore e togliere il tappo di rabbocco dell'olio con l'asticciola (1), asciugarla e rimettere a posto il tappo senza avvitarlo. Il livello dell'olio deve essere tra il contrassegno superiore ed inferiore dell'asticciola.



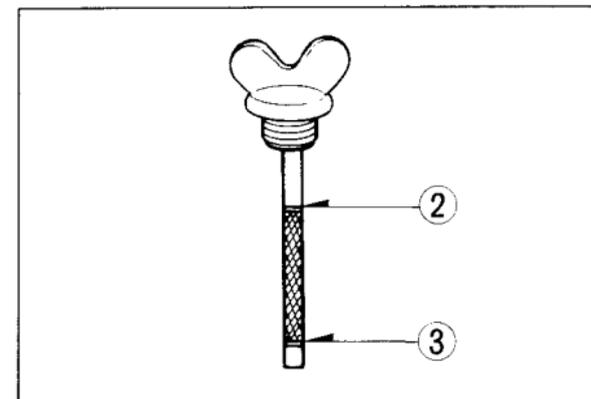
3. Se il livello è al di sotto del contrassegno inferiore (3), aggiungere l'olio raccomandato fino al contrassegno superiore (2) dell'asticciola. Fare attenzione a non aggiungere troppo olio. Rimettere a posto il tappo di rabbocco e controllare che non ci siano perdite d'olio.

NOTA:

- * Non è possibile controllare accuratamente il livello dell'olio subito dopo che si è guidata la motocicletta a gran velocità.
- * Accertarsi che la motocicletta sia dritta su un suolo piatto mentre il motore gira al minimo.

AVVERTIMENTO:

- * Se si fa girare il motore con una quantità insufficiente d'olio, lo si può danneggiare seriamente.



www.hxl.it

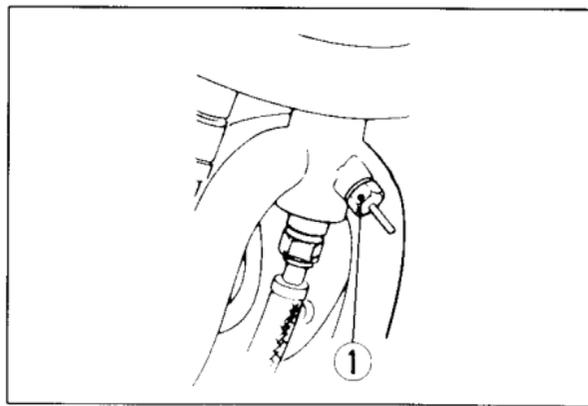
Sostituzione olio motore

La qualità dell'olio motore è determinante per la durata del motore. Cambiare l'olio alle scadenze di manutenzione prescritte.

NOTA:

* Cambiare l'olio motore col motore alla temperatura normale di funzionamento e la motocicletta appoggiata sul cavalletto laterale per assicurare uno scarico dell'olio completo e veloce.

1. Avviare il motore lasciandolo girare al minimo per alcuni minuti.
2. Togliere la piastra antislittamento e sistemare un recipiente di raccolta dell'olio sotto il basamento. Togliere il tappo di rabbocco con l'asticciola e i tappi (1), (2) di scarico del tubo inferiore del telaio e alla sinistra del basamento.



3. Con l'interruttore d'arresto del motore sulla posizione "OFF", schiacciare diverse volte il pedale d'avviamento per scolare completamente l'olio eventualmente rimasto nel motore.

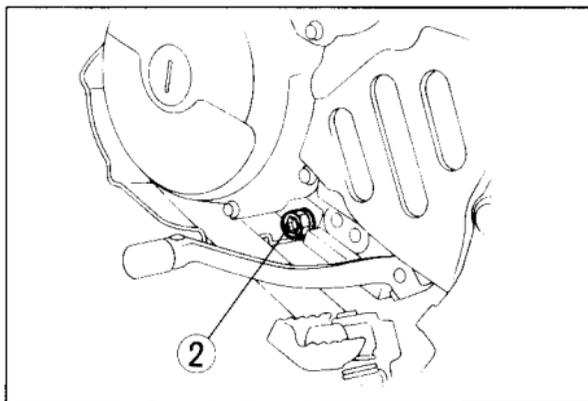
4. Dopo lo scarico completo dell'olio, accertarsi che le guarnizioni dei tappi di scarico siano in buone condizioni.

5. Rimettere a posto i tappi di scarico serrandoli con la coppia di 20-30 N-m (2,0-3,0 kg-m).

Installare il tappo di scarico del telaio e serrarlo con la coppia di 25-32 N-m (2,5-3,2 kg-m).

AVVERTIMENTO:

* La quantità d'olio necessaria per la sostituzione è di circa 2,0 litri. Per riempire il serbatoio dell'olio fino al livello superiore bisogna aggiungere l'olio in due tempi.



6. Versare nel serbatoio dell'olio 1,7 litri d'olio prescritto e rimettere a posto il tappo di rabbocco.

7. Mantenendo la motocicletta dritta su un suolo piatto, avviare il motore e farlo girare al minimo per alcuni minuti.

8. Arrestare il motore ed aggiungere l'olio prescritto fino al contrassegno del livello superiore.

9. Rimettere a posto la piastra antislittamento ed il tappo di rabbocco dell'olio. Controllare che non ci siano perdite d'olio.

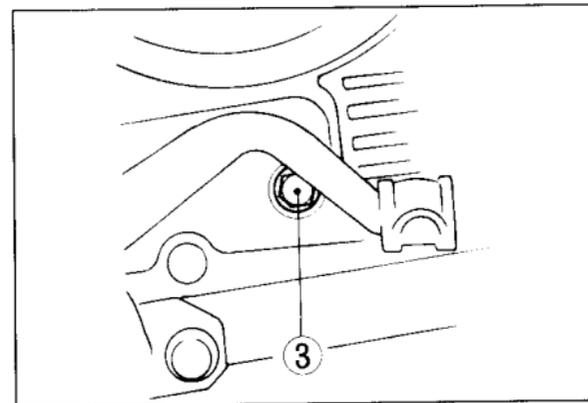
NOTA:

* Il motore è dotato di un bullone (3) di controllo del livello dell'olio del basamento. Il livello dell'olio è corretto quando arriva esattamente al bordo inferiore del foro del bullone di controllo.

* Non controllare il livello dell'olio subito dopo aver guidato la motocicletta ad alta velocità. Accertarsi che essa sia dritta su un suolo piatto quando il motore gira al minimo.

AVVERTIMENTO:

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

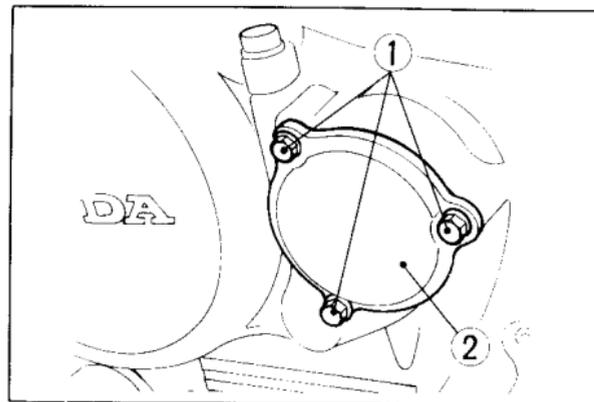


FILTRO OLIO MOTORE

NOTA:

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

1. Svitare i tre bulloni (1) che assicurano il coperchio (2).
2. Controllare che l'anello ad O (4) sul coperchio del filtro sia in buone condizioni.



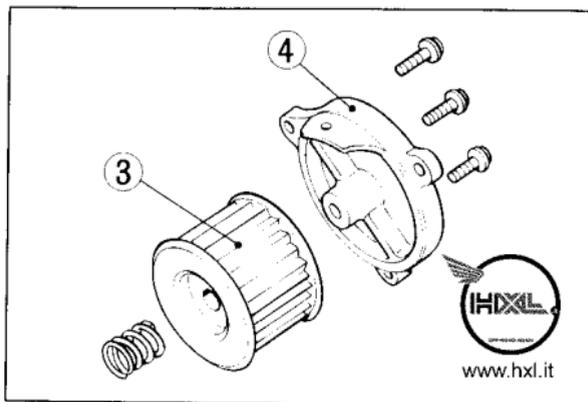
3. Inserire un nuovo elemento filtrante. Verificare che tutte le parti siano installate come mostrato in figura.

Rimettere a posto il coperchio del filtro.

Coppia di serraggio dei bulloni del coperchio del filtro dell'olio motore:

8-12 N·m (0,8-1,2 kg·m)

4. Eseguire il cambio dell'olio.



CANDELE

L'olio raccomandato

Standard:

DPR8EA-9 (NGK) O X24EPR-U9

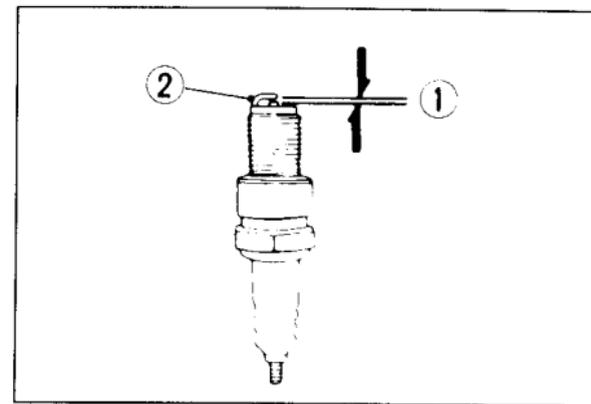
Per climi freddi (sotto 5° C):

DPR7EA-9 (NGK) O X22EPR-U9

Per una guida prevalentemente ad alta velocità:

DPR9EA-9 (NGK) O X27EPR-U9

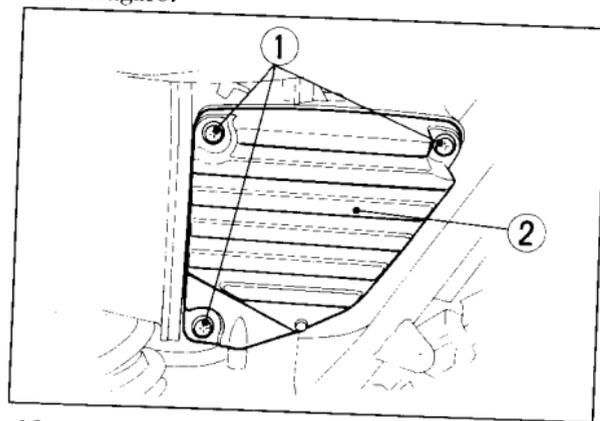
1. Staccare il cavo della candela e svitare la candela usando la chiave speciale in dotazione alla borsa degli attrezzi.
2. Controllare accuratamente sia gli elettrodi, sia il corpo centrale in porcellana per quanto concerne depositi di carbonio, corrosione o incrostazioni. Se si riscontra un notevole grado di corrosione o se i depositi di carbonio sono eccessivi, sostituire senz'altro la candela. Pulire le candele incrostate o bagnate usando una sabbatrice per candele o una spazzola metallica.
3. Verificare la distanza degli elettrodi con uno spessimetro e regolarla a 0,8-0,9 mm (1) piegando l'elettrodo esterno (2). Non serrare eccessivamente.



FILTRO ARIA

La manutenzione del filtro dell'aria deve avvenire ad intervalli regolari (pag. 32). Essa deve essere eseguita con maggiore frequenza se la moto viene usata su strade molto polverose.

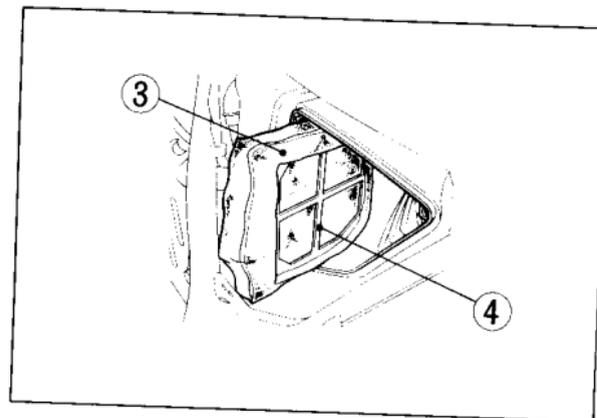
1. Togliere la calotta sinistra del telaio.
2. Svitare le viti di fissaggio (1) del coperchio del filtro dell'aria e togliere il coperchio (2).
3. Togliere l'elemento filtrante (3) ed il suo supporto (4).
4. Lavare l'elemento filtrante con un solvente non infiammabili o ad elevato punto d'infiammabilità, quindi lasciarlo ad asciugare.



40

ATTENZIONE:

- * **Non usare mai benzina o solventi a basso punto di infiammabilità per la pulizia dell'elemento filtrante, perché altrimenti c'è il rischio d'incendio o esplosione.**
5. Immergere l'elemento filtrante in olio per ingranaggi (SAE 80-90), quindi strizzarlo per eliminare l'olio in eccesso.
 6. Rimontare tutti i componenti in ordine inverso rispetto a quello di smontaggio.

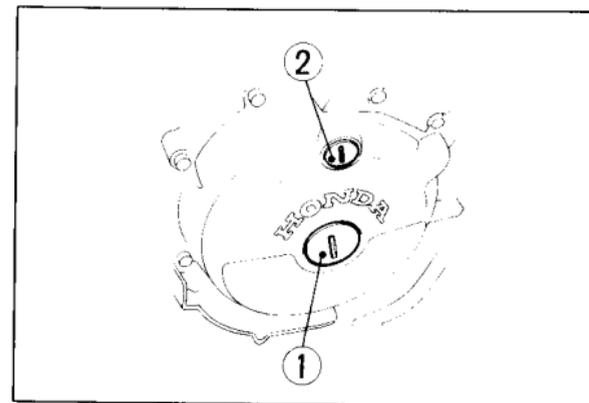


GIOCO VALVOLE

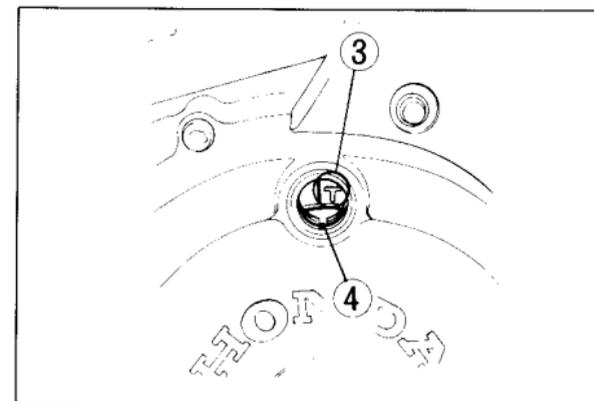
Un gioco delle valvole eccessivo causa rumori fastidiosi, mentre un gioco troppo piccolo o addirittura inesistente non permette alle valvole di chiudersi, danneggiandole e causando una perdita di potenza. Verificare il gioco delle valvole agli intervalli prescritti.

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. Togliere il tappo del foro dell'albero a gomiti (1) e quello del foro indici di riferimento (2).
2. Rimuovere i coperchi 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 bilancieri sono liberi o meno. Se sono liberi, il pistone si trova al P.M.S. della fase di compressione. Se non si muovono, rotare l'albero a gomiti di 360° e riallineare i segni di riferimento.



41

4. Verificare il gioco inserendo la lamina dello spessore (5) tra il bilanciere e la testa dello stelo della valvola.

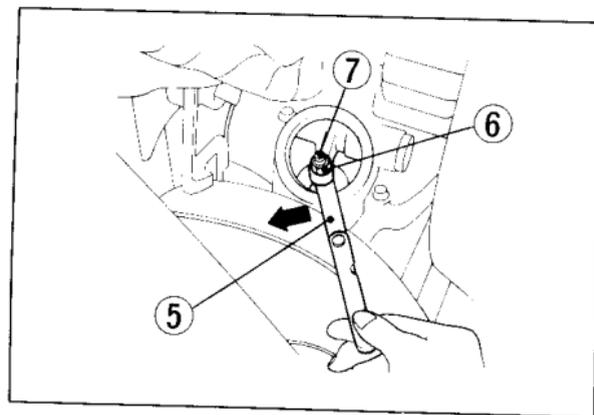
NOTA:

- * Controllare il gioco facendo scivolare la lamina dello spessore dall'interno all'esterno, come indicato dalla freccia.

Gioco normale: Aspirazione 0,10 mm
Scarico 0,12 mm

Regolare il gioco allentando il controdado (6) e girando la vite di regolazione (7) fino a sentire una leggera resistenza che si oppone al movimento della lamina dello spessore. Dopo aver serrato il controdado ricontrollare il gioco.

5. Regolare il decompressore d'avviamento.
6. Reinstallare tutte le parti col procedimento opposto a quello di smontaggio.



www.hxl.it

DECOMPRESSORE D'AVVIAMENTO

Un gioco libero eccessivo della leva del decompressore causa difficoltà di messa in moto, mentre invece un gioco insufficiente causa un minimo erratico e la bruciatura delle valvole.

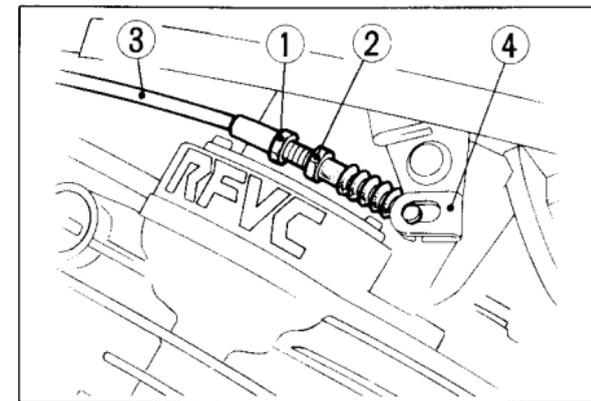
AVVERTIMENTO:

- * La regolazione deve essere effettuata sia per il decompressore manuale sia per il decompressore del pedale d'avviamento.

NOTA:

- * Regolare la tiranteria del decompressore dopo la regolazione del gioco delle valvole.

1. Accertarsi che il pistone si trovi al punto morto superiore della corsa di compressione e che il riferimento a T sia allineato con l'indice.
2. Allentare il controdado (2) e il dado di regolazione (1) del decompressore manuale.
3. Scollegare il cavo (3) del decompressore manuale dalla leva alzavalvola (4) del decompressore.
4. Misurare il gioco libero all'estremità dell'alzavalvola del decompressore. Per regolarlo, allentare il controdado e girare il dado di regolazione. Gioco libero: 1-2 mm

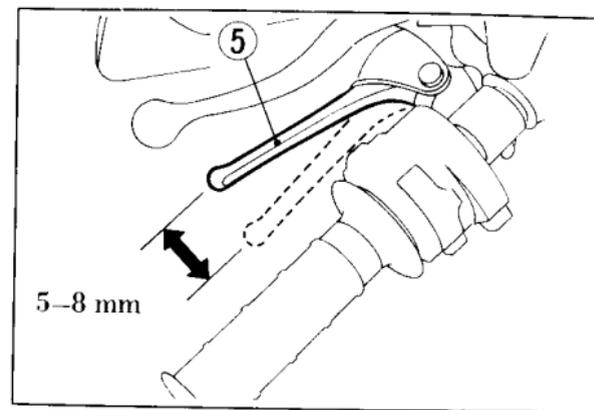


www.hxl.it

5. Rimontare ogni parte col procedimento opposto di smontaggio.
6. Collegare il cavo del decompressore manuale alla leva alzavalvola.
7. Misurare il gioco libero all'estremità della leva (5) del decompressore manuale.
Gioco libero: 5-8 mm
Per regolare: Allenare il controdado (1) del decompressore manuale e girare il dado di regolazione (2).

Ulteriori controlli:

Controllare il cavo di decompressione per eventuali crepe, piegature o seni d'usura che potrebbero causare grippature o guasti. Lubrificare il cavo con un lubrificante adatto reperibile in commercio in modo da prevenirne l'usura prematura e la corrosione.



CONTROLLO ACCELERATORE

Controllo dei cavi

Verificare che la rotazione della manopola dell'acceleratore sia scorrevole e priva di attriti lungo tutta la corsa, dalla posizione completamente chiusa a quella completamente aperta. Effettuare questo controllo con lo sterzo girato completamente sia a destra sia a sinistra. Controllare lo stato dei cavi partendo dalla manopola dell'acceleratore fino al carburatore, se essi presentano pieghe, punti di usura o sono posizionati incorrettamente, vanno sostituiti o riposizionati correttamente. Ricontrollare quindi se i cavi sono sottoposti a trazioni o sforzi anomali spostando completamente lo sterzo a destra e a sinistra.

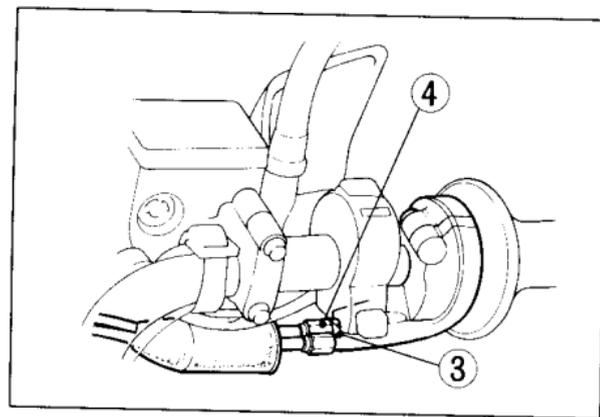
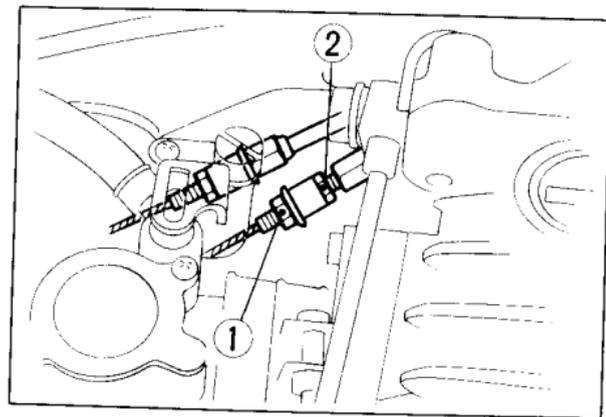
Lubrificare i cavi dell'acceleratore con un lubrificante adatto reperibile in commercio, in modo da prevenirne l'usura prematura e la corrosione.

ATTENZIONE:

- * Per assicurare la sicurezza di guida ed una pronta risposta del motore è indispensabile regolare correttamente i cavi dell'acceleratore.

Regolazione del gioco

Il gioco normale della manopola dell'acceleratore è di 2-6 mm circa di rotazione. Regolazioni di maggiore ampiezza vanno effettuate mediante il regolatore inferiore (2) (come, per esempio, in caso di sostituzione dei cavi o di smontaggio del carburatore). Regolazioni inferiori vanno invece effettuate mediante il regolatore superiore (4). Regolare il gioco allentando il controdado (1) o (3) e girando il regolatore (2) o (4). Dopo la regolazione serrare il controdado.



CARBURATORE

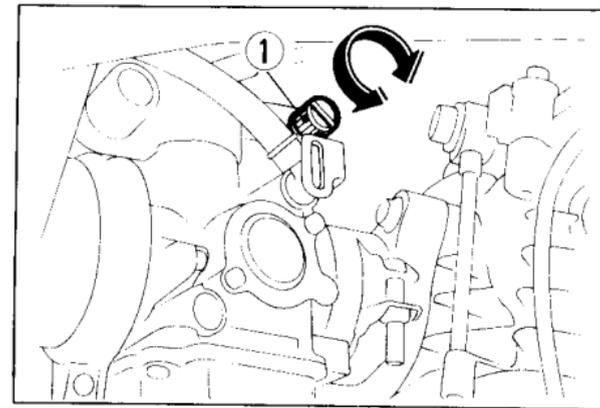
Regime minimo

NOTA:

- * Non tentare di compensare eventuali difetti in altri sistemi regolando il carburatore. Per la regolazione periodica del carburatore rivolgersi ad un concessionario Honda autorizzato.
- * Se si vuole regolare il regime minimo con accuratezza è indispensabile che il motore sia caldo.

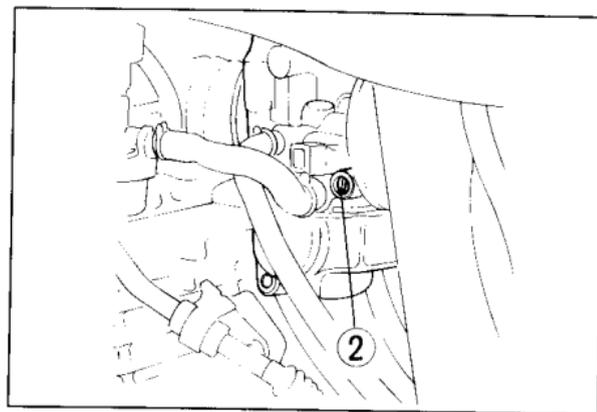
1. Scaldare il motore, porre il cambio in folle e tenere la moto in posizione verticale.
2. Regolare il minimo con la vite d'arresto dell'acceleratore (1).

REGIME MINIMO: 1.200 g/m



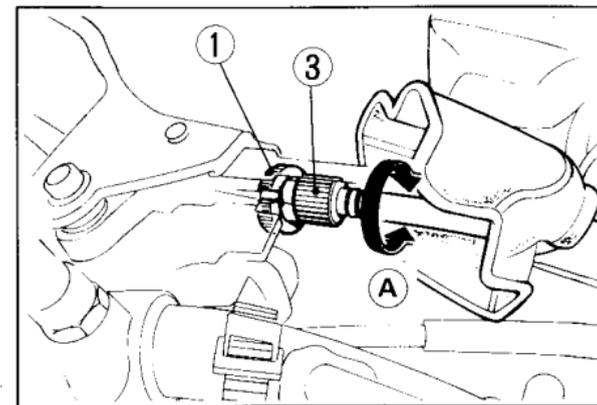
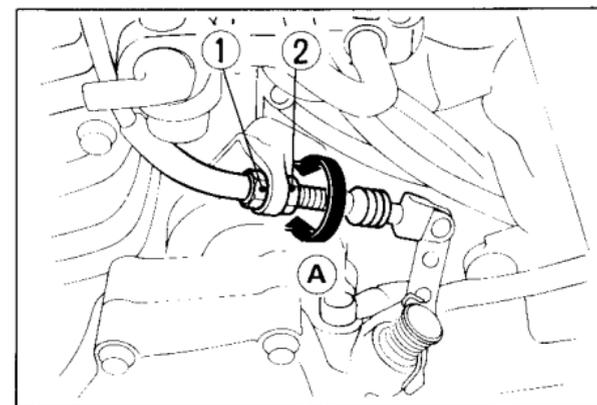
Miscela del minimo

1. Girare in senso orario la vite dell'aria (2) finché il motore perde colpi o velocità, quindi girarla in senso antiorario finché il motore perde di nuovo colpi o velocità. Per regolare la miscela di carburante, regolare la vite esattamente tra queste posizioni estreme.
2. Se il regime del minimo cambia dopo la regolazione della miscela del carburante, regolarlo di nuovo girando la vite d'arresto dell'acceleratore.



FREZIONE

1. Il gioco normale della leva della frizione è di 15–25 mm, misurato all'estremità della leva stessa. Se necessario, regolare allentando il controdado (1) sul regolatore del cavo (2). Girando il regolatore nella direzione (A) si riduce il gioco della leva della frizione.
2. La regolazione può essere effettuata in maniera del tutto analoga agendo sul regolatore superiore (3).



CATENA DI TRASMISSIONE

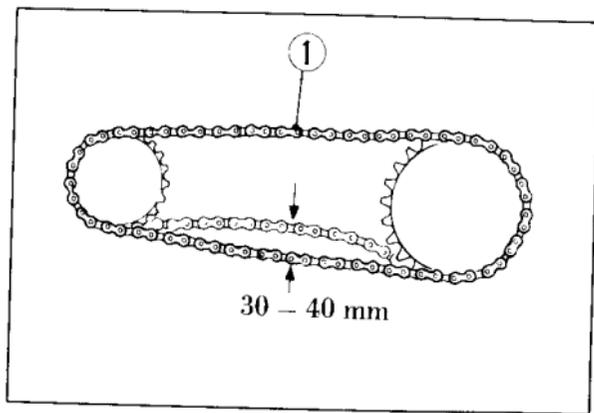
La durata della catena di trasmissione (1) dipende da un'adeguata lubrificazione e regolazione. Una cura negligente può provocare logoramento e danni alla catena stessa e ai rocheti dentati. La verifica dello stato della catena e la sua lubrificazione dovrebbero inserirsi nei controlli da effettuarsi prima dell'impiego della motocicletta (pag. 25). Se si sottopone la motocicletta a sforzo continuato, o se la si adopera su strade molto polverose, la manutenzione deve essere più frequente.

Controllo della catena di trasmissione:

1. Spegner il motore, appoggiare la motocicletta sul cavalletto laterale ed inserire il cambio in folle.
2. Verificare la tensione del ramo inferiore della catena esattamente a metà strada fra i rocheti dentati. 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.

Rotare 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 i denti del rochetto per eventuali segni d'usura o danni.
4. Se la catena di trasmissione o i rocheti dentati sono eccessivamente usurati o danneggiati, si deve procedere alla loro sostituzione. Non montare mai una catena nuova su rocheti dentati usurati perché altrimenti essa si logora rapidamente.
5. Controllare il cursore della catena per eventuali segni d'usura. Se il suo spessore è di 15 mm o meno, esso deve essere sostituito. Rivolgersi ad un rivenditore Honda autorizzato.

Regolazione Tensione catena di trasmissione

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

1. Allentare il dado dell'assale posteriore (1).
2. Svitare il controdado (2) e girare i dadi di registro (3) in senso orario o antiorario per aumentare o ridurre il lasco della catena. Allineare i contrassegni di registro della catena (4) con i contrassegni di riferimento (5) su entrambi i lati del forcellone oscillante. Serare poi bene il controdado.

