



HONDA

CB1000

MANUALE D'ISTRUZIONI



HONDA
HONDA MOTOR CO., LTD. TOKYO, JAPAN

393231

Ⓔ Ⓔ A 1000612

PRINTED IN JAPAN

PREFAZIONE

E' con grande piacere che Vi diamo il benvenuto fra i possessori della HONDA CB 500 FOUR. Avete scelto il miglior motociclo da turismo sport ad alta velocità che esista sul mercato. Il CB 500 è stato ideato, costruito e sperimentato per soddisfare le esigenze e le richieste dei motociclisti più sperimentati.

Questo manuale è destinato a consentirVi di far funzionare e di mantenere la Vostra HONDA CB 500 al più alto livello di prestazioni. Pertanto, per Vostra soddisfazione, è molto importante che Voi leggete ed osserviate le informazioni contenute in questo libretto.

Se qualche servizio si rende necessario, consultate il rivenditore HONDA dal quale avete acquistato la Vostra motocicletta, o qualsiasi altro rivenditore autorizzato, per ottenere un servizio pronto e soddisfacente.

Cogliamo l'occasione per ringraziarVi della Vostra scelta e Vi assicuriamo che la HONDA, con la sua sicurezza ed il suo comfort, saprà sempre tener vivo il Vostro interesse.

— INDICE —

Posizione dei numeri di serie	5
Posizione dei comandi	6
ISTRUZIONI PER LA MESSA IN FUNZIONE .	10
Strumentazione e lampadine di indicazione . .	10
Comandi elettrici	13
Interruttore della chiave principale	13
Interruttore di accensione	14
Interruttore avviamento	14
Interruttore luci anteriori	14
Interruttori luci stop	15
Bottone avvisatore acustico	15
Interruttore segnale di svolta	16
Comandi meccanici	16
Blocco dello sterzo	16
Blocco del sedile	18
Leva freni anteriori	18
Manopola comando gas	18
Pedale freni posteriori	19
Pedale del cambio	20
Leva frizione	21
Pedale di avviamento	21
Leva dello starter	22

Benzina ed olio	23
Serbatoio benzina	23
Valvola controllo benzina	24
Riserva olio	25
Suggerimenti riguardanti l'olio	26
Controllo prima della partenza	27
Messa in moto	28
Avviamento a motore freddo	28
Partenza a temperatura molto bassa	29
Avviamento a motore caldo	29
Rodaggio	30
Durante la guida della motocicletta	31
Posteggio	33
Suggerimenti per una guida sicura	33
MANUTENZIONE	34
Programma di manutenzione	34
Operazioni necessarie per la manutenzione	37
Olio motore	37
Candele	40
Regolazione anticipo di accensione	42
Regolazione del gioco delle punterie	45
Filtro valvola combustibile	47

Regolazione della catena dell' albero	
a camme	48
Filtro aria	49
Cavo comando gas	50
Regolazione carburatore	51
Regolazione frizione	53
Regolazione e lubrificazione della catena	
di trasmissione	54
Ispezione e regolazione dei freni	57
Rimozione ed ispezione delle ruote	64
Pneumatici	66
Sospensioni anteriori	70
Sospensioni posteriori	72
Batteria	74
Sostituzione del fusibile	77
Regolazione del faro luci anteriori	77
Regolazione dell'interruttore luci di stop	78
Sostituzione lampadine	80
Scatola attrezzi	82
DATI TECNICI	84
Schema elettrico	

POSIZIONE DEI NUMERI DI SERIE

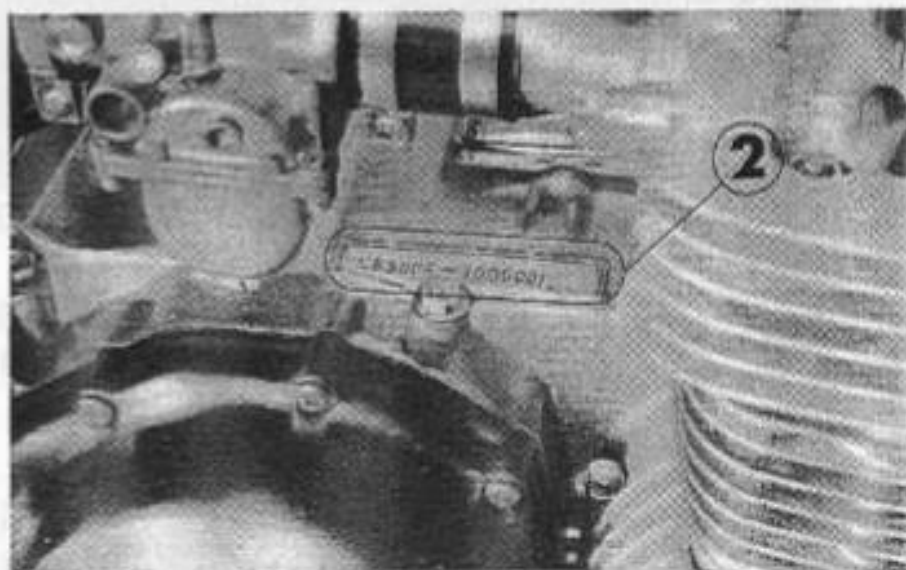
Il numero di serie del telaio (1) è stampato sul lato destro del tubo del volante, e il numero di serie del motore (2) si trova sul lato sinistro superiore del carter.

Questi numeri sono necessari per la registrazione della motocicletta, ed anche in caso di eventuali reclami.

Inoltre è indispensabile fornire i numeri rispettivamente del telaio e del motore nel caso di ordinazione di parti di ricambio, per essere sicuri di ricevere le parti corrispondenti.



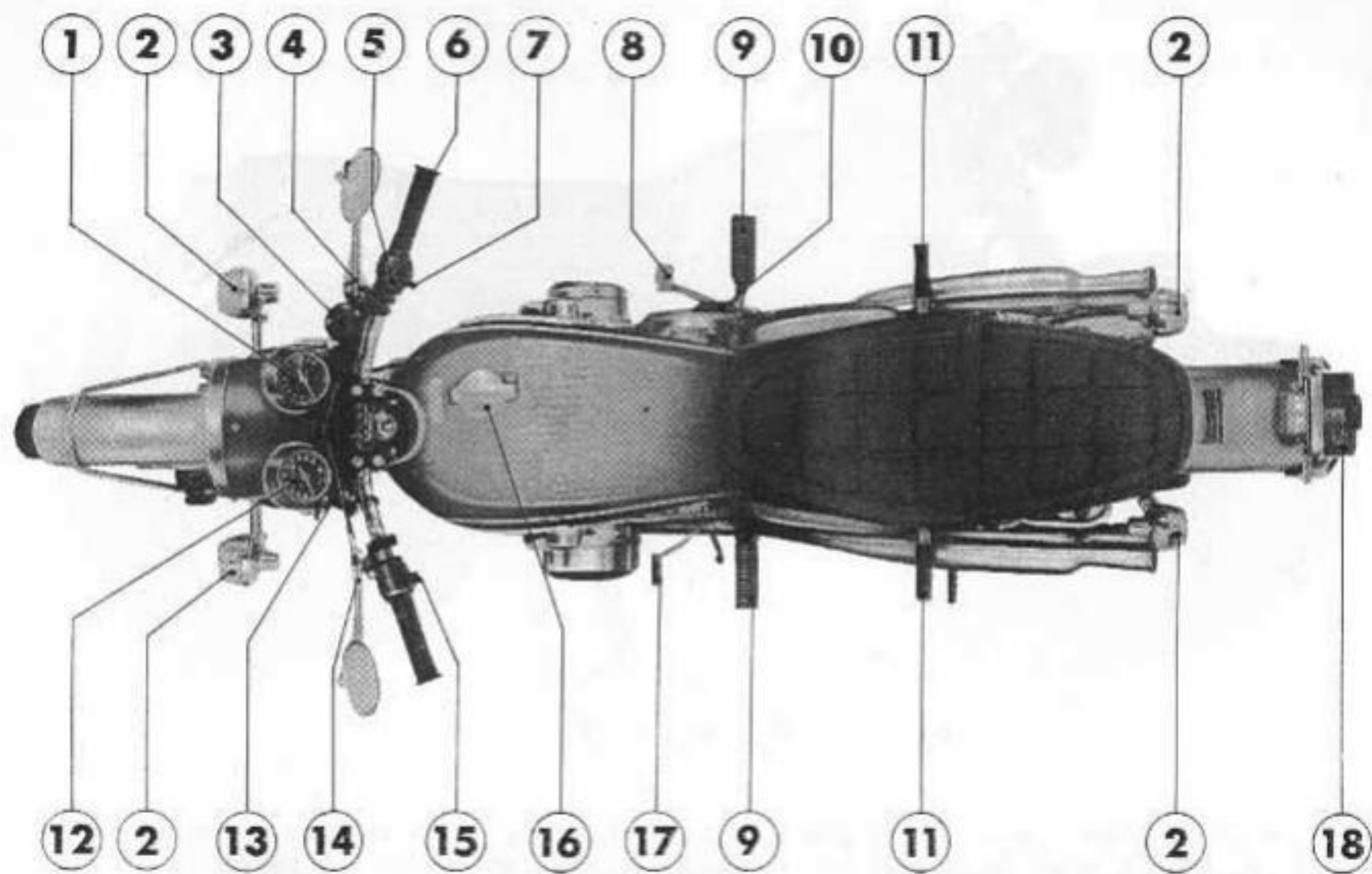
(1) Numero di serie del telaio

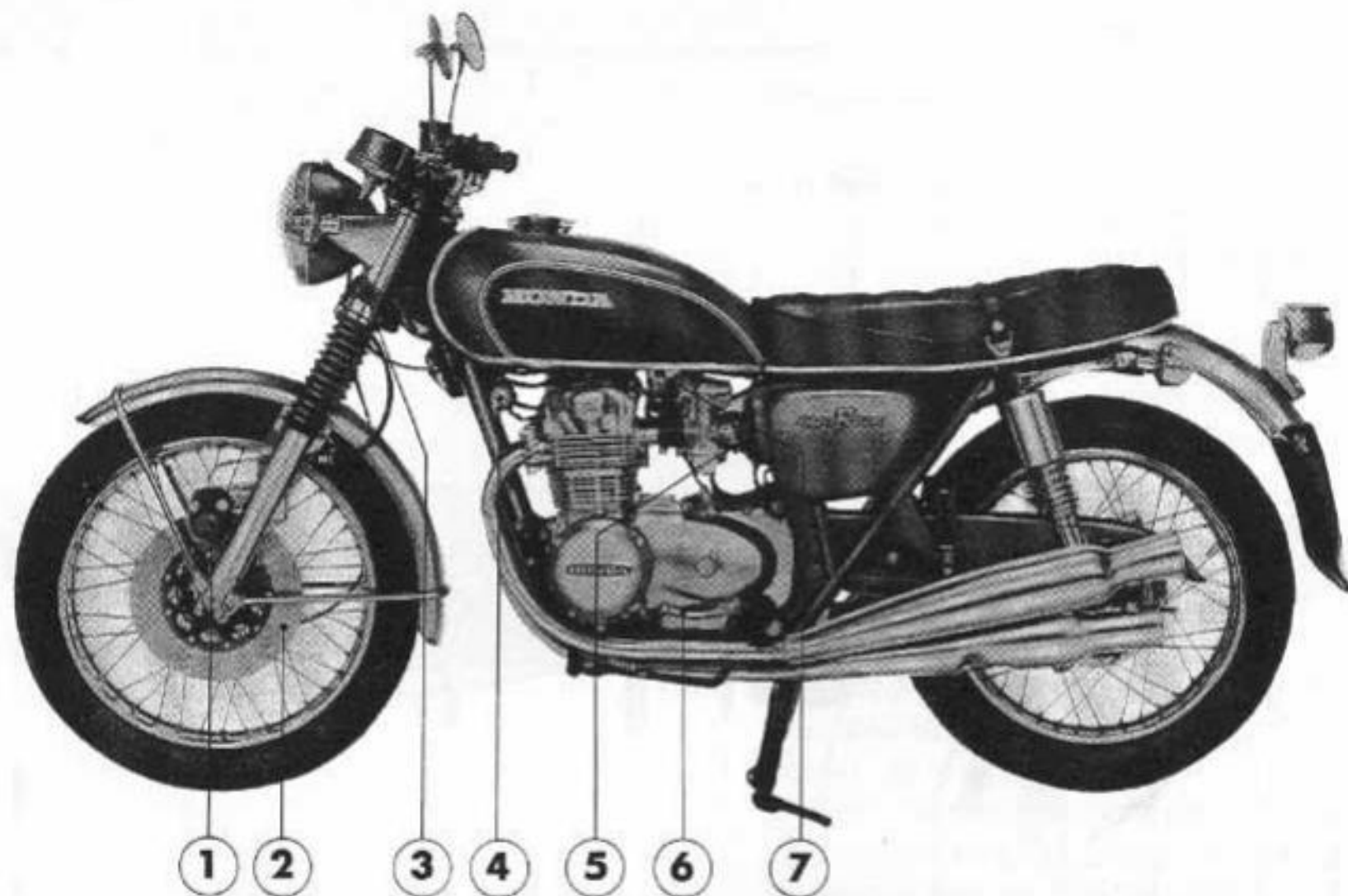


(2) Numero di serie del motore

POSIZIONE DEI COMANDI

- (1) Contagiri
- (2) Lampadine segnalazione svolta
- (3) Riserva dell'olio e cilindro mastro del freno a disco
- (4) Leva freno anteriore
- (5) Interruttore accensione
- (6) Manopola comando gas
- (7) Interruttore selezione luci anteriori (sopra) Interruttore avviamento (sotto)
- (8) Pedale freno posteriore
- (9) Poggiapiedi del guidatore
- (10) Pedale di avviamento
- (11) Poggiapiedi per il passeggero
- (12) Tachimetro
- (13) Quadro delle lampadine spia e di indicazione
- (14) Leva della frizione
- (15) Interruttore per il comando del segnale di svolta (sopra) Clacson/Interruttore a spinta per le luci (sotto)
- (16) Coperchio serbatoio benzina
- (17) Pedale del cambio
- (18) Luci di coda, (stop e di posizione)





- (1) Pinza del freno anteriore (2) Disco del freno anteriore (3) Riflettore del segnale laterale
(4) Interruttore chiave principale (5) Leva dello starter (6) Pedale del cambio
(7) Valvola per il controllo della benzina e filtro



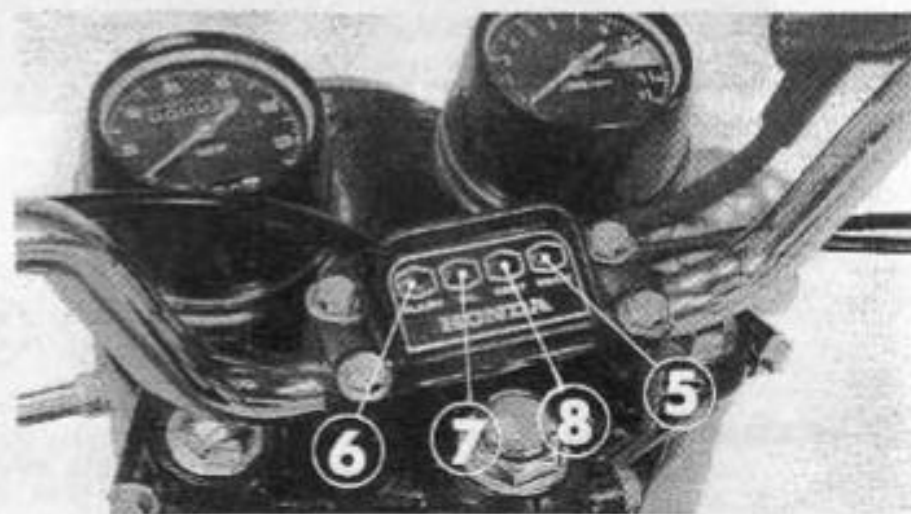
(1) Tappo serbatoio olio (2) Pedale avviamento (3) Pedale freno posteriore

ISTRUZIONI PER LA MESSA IN FUNZIONE

Nelle pagine seguenti è contenuta la spiegazione del funzionamento dei singoli comandi. Studiate e familiarizzatevi con la loro posizione e la loro funzione prima di iniziare a far uso della motocicletta.

STRUMENTI E LAMPADINE PER L'INDICAZIONE

Gli strumenti sono raggruppati insieme e montati sopra il fanale anteriore. Le lampadine spia e gli indicatori sono inseriti fra i due bracci del manubrio. Le loro funzioni sono indicate nelle tavola seguente.



- (1) Contagiri (1)-a Zona ROSSA del contagiri (2) Tachimetro (3) Contachilometri
 (4) Contachilometri parziale (4)-a Azzeratore contachilometri parziale (5) Lampadina spia fari
 abbaglianti (6) Lampadina spia segnale di svolta (7) Lampadina spia pressione dell'olio
 (8) Lampadina spia posizione di folle

Rif. No.	Descrizione	Funzioni
1	Contagiri	Indica il numero dei giri al minuto del motore in funzione.
1-a	Zona ROSSA del contagiri	Questa è la zona critica nel funzionamento del motore. Far funzionare il motore quando l'ago indicatore si trova in questa zona costringe il motore stesso ad un superlavoro e potrebbe causare danni alle parti del motore o abbreviarne il periodo di uso. Fate in modo di essere sempre ben al disotto di questa zona.
2	Tachimetro	Indica la velocità di corsa
3	Contachilometri	Indica il totale dei chilometri percorsi
4	Contachilometri parziale	Indica la distanza percorsa dopo un azzeramento.
4-a	Azzeratore contachilometri parziale	Pulsante per rimettere "a zero" il contachilometri. Girare nella direzione della freccia.
5	Lampadina spia fari abbaglianti (rosso)	La lampadina si accenderà quando il faro anteriore è nella posizione abbagliante.

Rif. No.	Descrizione	Funzioni
6	Lampadina spia segnale di svolta (ambra)	La lampadina lampeggerà quando il segnale di svolta è in funzione.
7	Lampadina spia pressione olio (rossa)	Dopo aver girato la chiave dell'interruttore principale, ma prima di avviare il motore, controllate che la lampadina spia della pressione dell'olio sia in funzione (la lampadina rossa si accende). La lampadina si accende quando l'interruttore della chiave principale viene acceso, ma si spegne quando si avvia il motore e l'olio raggiunge la pressione prescritta. Se la lampadina dovesse accendersi durante l'uso della motocicletta, ciò indica un cattivo funzionamento del sistema di lubrificazione. In tal caso è necessario fermarsi immediatamente, spegnere il motore e controllare il livello dell'olio. Se l'olio è nei limiti prescritti, sarà necessario far verificare le cause di cattivo funzionamento da parte di un rivenditore autorizzato HONDA. Tuttavia, lampeggiamenti occasionali della lampadina a basse velocità con il motore funzionante a temperatura normale non devono destare preoccupazioni, poichè una bassa pressione dell'olio è normale alle basse velocità.
8	Lampadina spia folle (verde)	La lampadina si accende quando la trasmissione è in folle.

COMANDI ELETTRICI

INTERRUTTORE DELLA CHIAVE PRINCIPALE.

L'interruttore della chiave principale (1) si trova sul lato sinistro sotto la parte anteriore del serbatoio di benzina. Le funzioni delle rispettive posizioni dell'interruttore sono indicate nello specchietto qui sotto riportato



(1) Interruttore della chiave principale.

Posizione della chiave	Funzioni	Rimozione della chiave
OFF	Il circuito elettrico è aperto, il motore non può essere avviato e le luci rimangono spente.	La chiave può essere tolta.
ON	Il circuito elettrico è chiuso, le luci possono essere accese e il motore può essere avviato.	La chiave non può essere tolta.
Posteggio	Il circuito elettrico è aperto, tuttavia la luce di coda e le luci di posizione possono essere accese. La chiave deve essere tolta quando si posteggia la motocicletta in queste condizioni per evitare possibili furti.	La chiave può essere tolta.

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE.

L'interruttore di accensione (1) a tre posizioni si trova sul lato della manopola destra del manubrio. Nella posizione ON (posizione centrale) il circuito di accensione è chiuso e il motore può essere avviato.

Nella posizione **"OFF"** (a destra o a sinistra della posizione centrale) il circuito di accensione è aperto e il motore non può essere messo in funzione.

Questo interruttore è stato studiato principalmente quale interruttore di sicurezza o di emergenza e può rimanere normalmente nella posizione **"ON"**, nel qual caso, comunque, l'accensione del motore non potrà avvenire se l'interruttore della chiave principale non si trova nella posizione **"ON"**. Quando si posteggia la motocicletta l'interruttore della chiave principale dovrà sempre essere messo nella posizione **"OFF"** o nella posizione di posteggio e la chiave tolta.

INTERRUTTORE AVVIAMENTO

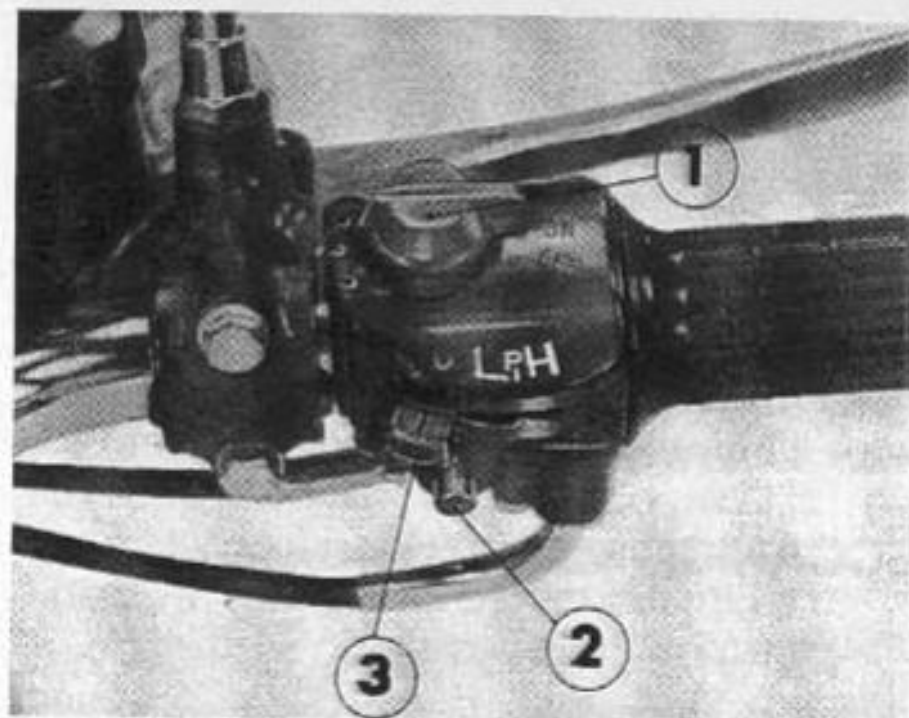
Si tratta di un bottone (2) a pulsante, situato subito al disotto dell'interruttore (3) per il comando delle luci anteriori. Tenendo premuto l'interruttore di avviamento, il motorino di avviamento farà presa sul motore. Vedere la sezione **"AVVIAMENTO DEL MOTORE"** (pag. 28) Per una corretta successione delle operazioni necessarie all'avviamento.

INTERRUTTORE LUCI ANTERIORI

L'interruttore (3) del tipo a scorrimento a scatto si trova sulla manopola destra del manubrio, e può essere manovrato senza togliere la mano dalla manopola stessa. Il punto rosso indica la posizione **"OFF"** (luci anteriori e luci di coda spente). **"L"** è la posizione per le luci anabbaglianti (luci anabbaglianti e luci di coda); **"P"** è la posizione per le sole luci di posizione sia

anteriori che di coda; "H" è la posizione per le luci abbaglianti (luci abbaglianti e luci di coda).

Le luci anteriori potranno essere messe in funzione solamente quando l'interruttore



- (1) Interruttore di accensione
- (2) Interruttore di avviamento
- (3) Interruttore comando luci anteriori

della chiave principale è nella posizione ON. Vedere le spiegazioni relative a pag. 13

INTERRUTTORI DELLE LUCI DI ARRESTO

Questi interruttori fanno funzionare le luci di arresto quando si usa il freno sia anteriore che posteriore. L'interruttore del freno anteriore è inserito nel sistema idraulico del freno stesso e non richiede alcuna modifica. L'interruttore del freno posteriore, che è del tipo a pistone regolabile, si trova vicino al pedale del freno posteriore. (Vedi pag. 78)

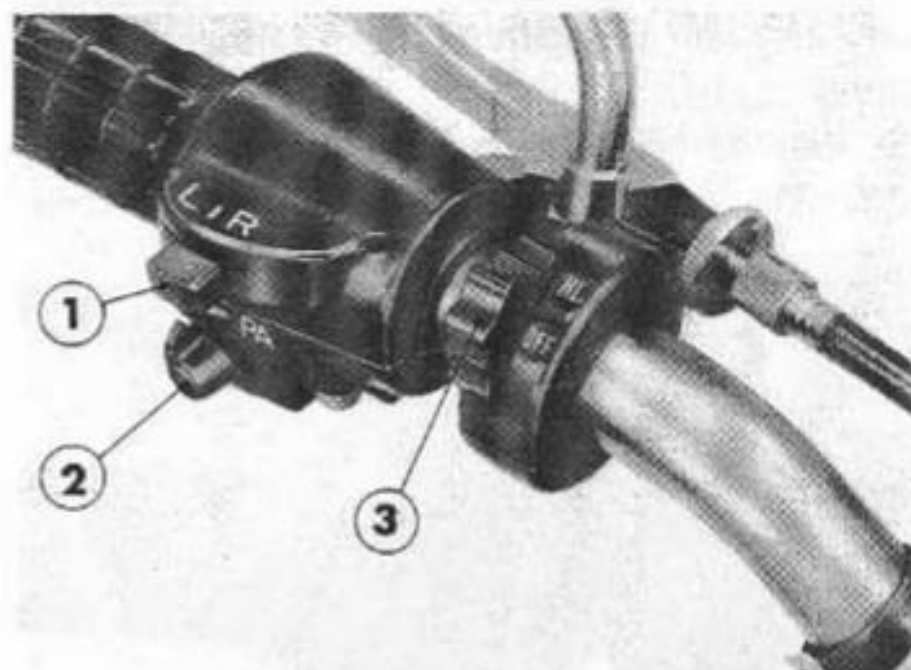
CLACSON

Interruttore a pulsante (2) situato subito al disotto dell'interruttore per la segnalazione di svolta. Il clacson funziona premendo il pulsante (vedi pag. 16).

Spingendo lo stesso bottone verso destra si ottiene il lampeggio dei fari.

INTERRUTTORE DEL SEGNALE DI SVOLTA

Interruttore a scorrimento, dentato, (1) situato lateralmente alla manopola sinistra del manubrio. Per segnalare la svolta a sinistra, muovere il bottone nella posizione "L". Per segnalare la svolta a destra, mettere il bottone nella posizione "R". Terminata la svolta l'interruttore dovrà essere riportato nella posizione centrale "OFF".



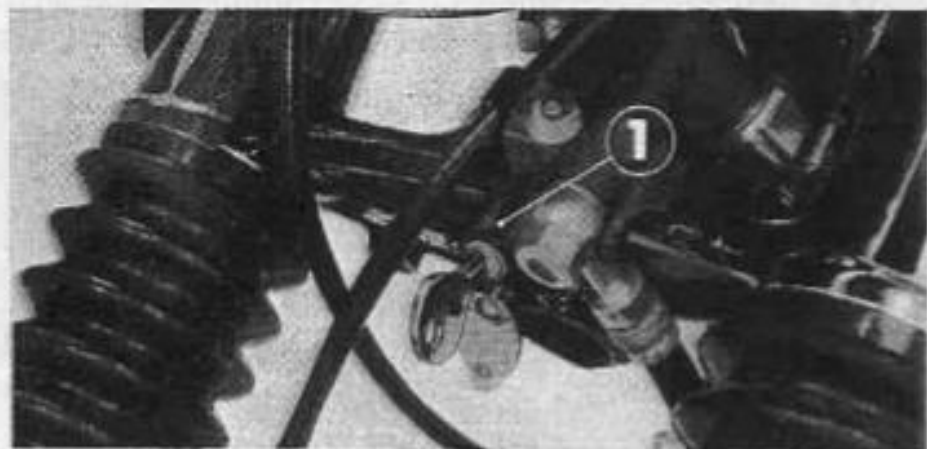
- (1) Interruttore segnalazione svolta
(2) Clacson/Lampeggio luci anteriori

COMANDI MECCANICI

BLOCCO DEL VOLANTE

Il dispositivo per il blocco del volante (1) si trova sul piantone del volante stesso, subito al disotto della cassa esterna del faro. Girare il volante, verso destra o verso sinistra,

sino all'arresto, e inserire poi la chiave nella serratura, girandola di 60° verso sinistra, riportandola poi nella posizione iniziale ed estraendola. In tal modo il volante viene completamente bloccato, per prevenire furti.

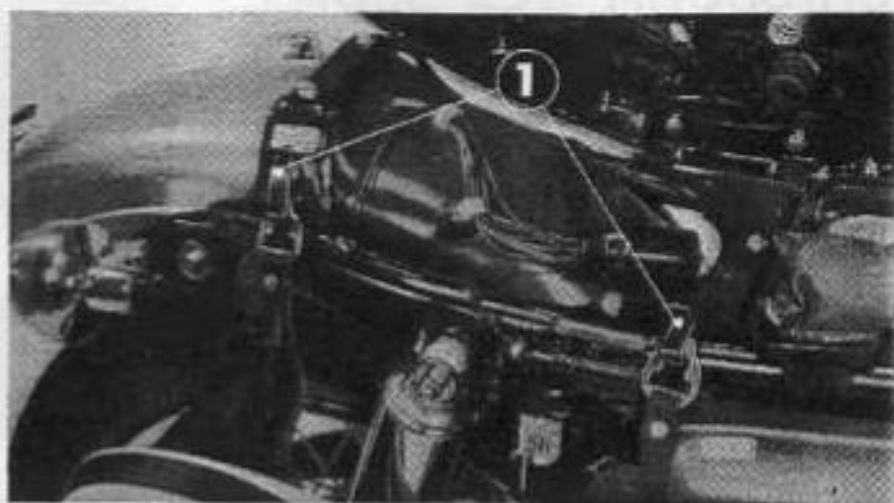


(1) Blocco del volante.

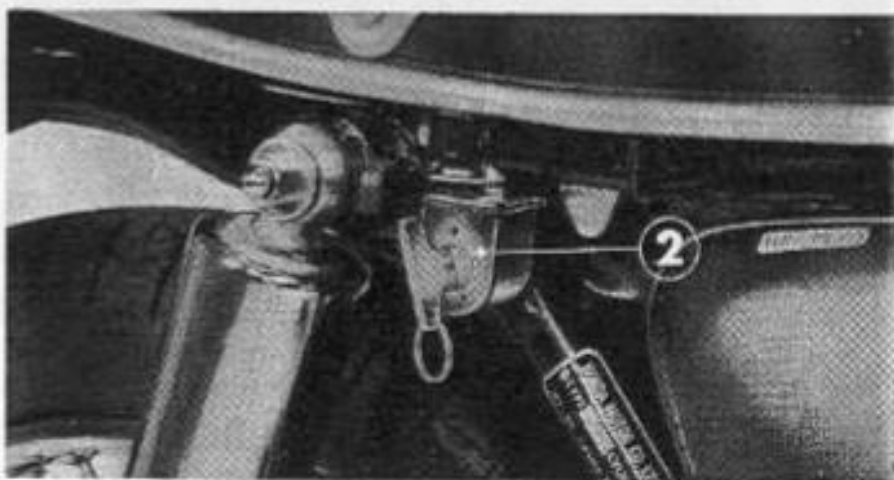
PORTA-EL.METTO.

Un portaelmetto (1) si trova sotto il sedile sul lato destro del CB 500. Sollevare il sedile ed appendere l'elmetto per i lacci ai due ganci. Dopo la chiusura il sedile può essere chiuso a chiave. Ciò per assicurare l'elmetto e prevenirne l'eventuale smarrimento. La chiave è la stessa dell'interruttore di accensione.

Questa serratura (2) blocca la chiusura a molla per impedire l'apertura del sedile.



(1) Portaelmetto



(2) Serratura del sedile.

CHIUSURA DEL SEDILE.

Il sedile è incernierato sul lato destro, e la chiusura è situata a sinistra del centro della parte inferiore. Per alzare il sedile, tirare la molla verso la parte posteriore e poi sganciare il sedile. (1).



(1) Chiusura del sedile.

LEVA DEL FRENO ANTERIORE

La leva del freno è situata sulla manopola destra del manubrio. Il freno anteriore si applica stringendo la manopola con una forza proporzionale allo sforzo frenante richiesto.

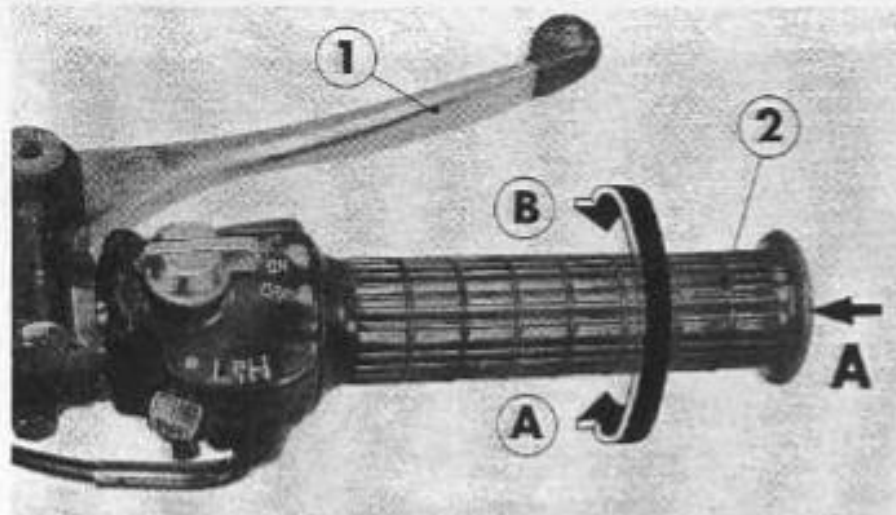
NOTA:

Se il gioco libero della leva è considerato eccessivo, vedere le istruzioni a pag. 57 per l'ispezione e le informazioni relative al servizio.

MANOPOLA COMANDO GAS

Il comando del gas è incorporato nella manopola destra del manubrio (2). Girando la manopola verso l'interno (A) si apre la farfalla e si aumentano quindi i giri del motore, mentre girando verso l'esterno (B) si chiude la farfalla,

Quando la manopola è completamente chiusa si deve avvertire una leggera resistenza. A tal punto la velocità del motore deve scendere a livelli molto bassi (circa 1.000 giri al minuto). In caso contrario, girare ulteriormente la manopola nella zona di sovrapposizione. Se il motore non scende al minimo il comando della farfalla deve essere controllato in base alle istruzioni date nel paragrafo "CAVO COMANDO GAS" e "REGOLAZIONE DEL CARBURATORE" a pag. 51.



(1) Leva del freno anteriore.

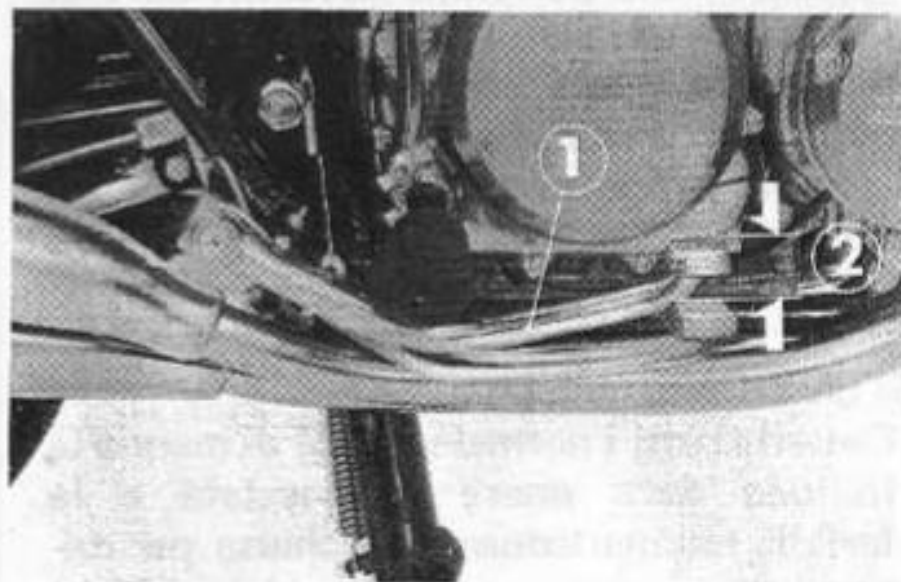
(2) Manopola del gas



PEDALE DEL FRENO POSTERIORE

Il pedale del freno posteriore (1) si trova accanto al poggiapiedi di destra. Il freno si applica premendo il pedale con una forza proporzionale allo sforzo frenante richiesto. Se il gioco libero del pedale è considerato eccessivo, vedere a pag. 62 per l'ispezione ed il servizio del caso.

Il gioco normale è all'incirca di 25 mm.



(1) Pedale freno posteriore

(2) 25 mm.

PEDALE DEL CAMBIO

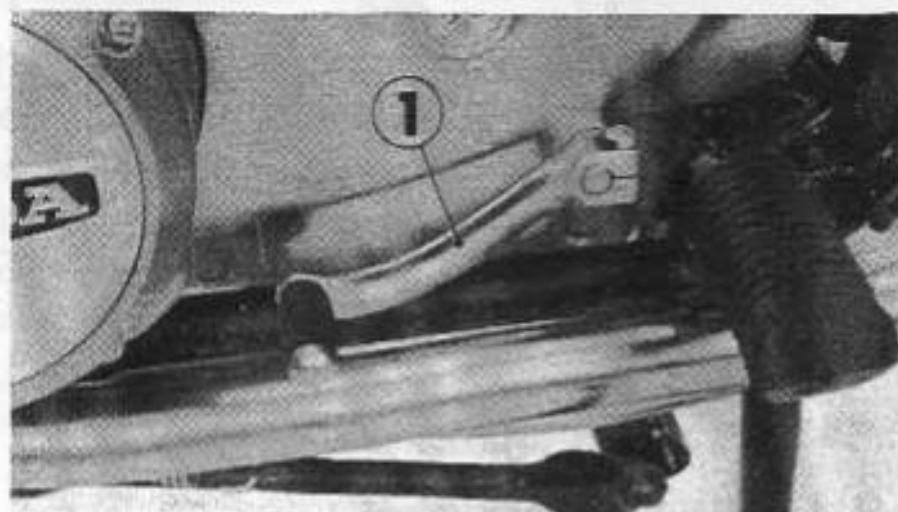
Il pedale del cambio (1) è situato vicino al poggiapiedi di sinistra ed è del tipo a scatto progressivo, stop positivo, il che significa che un colpo completo del pedale del cambio modificherà soltanto una posizione del cambio stesso.

La successione dei cambiamenti è disposta come indicato in figura.

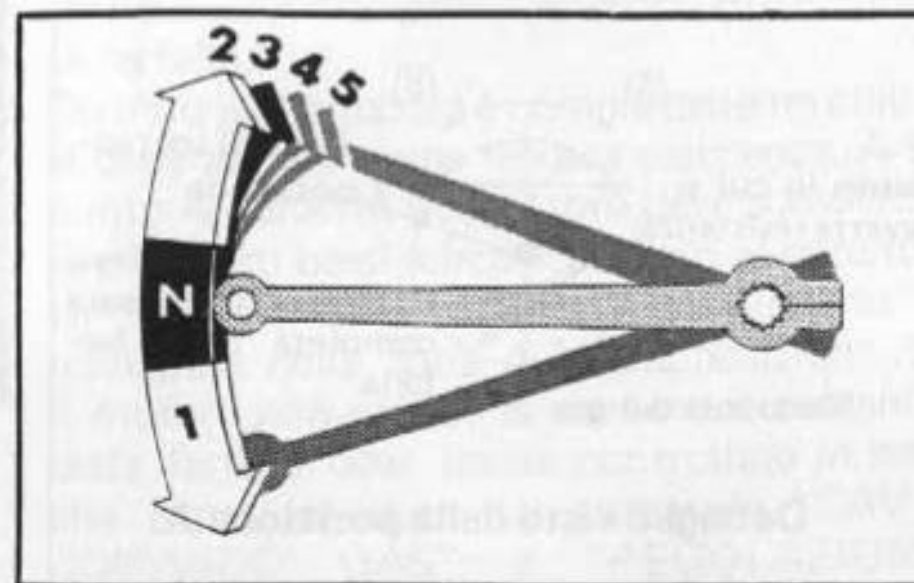
Per passare dalla posizione di folle in prima è necessario premere il pedale sul perno. Il passaggio invece alle marce successive, seconda, terza, quarta e quinta si ottiene sollevando progressivamente il pedale. La posizione di folle della trasmissione si trova fra la prima e la seconda marcia.

ATTENZIONE:

Durante tutti i normale cambi di marcia la frizione deve essere disinnestata e la farfalla momentaneamente chiusa per evitare un eccessivo aumento dei giri del motore ed una eccessiva usura dei componenti il cambio di velocità.



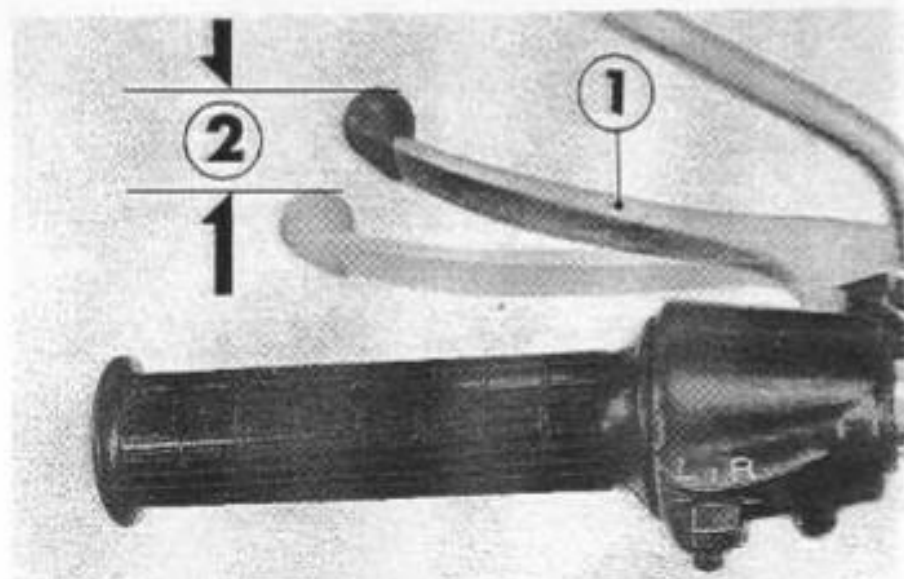
(1) Pedale del cambio di velocità



SUCCESSIONE DEGLI SCATTI

LEVA DELLA FRIZIONE

La leva della frizione (1) si trova sulla manopola sinistra del manubrio. Premendo la leva verso la manopola si disinnesta la frizione. Rilasciando la leva gradualmente la frizione si rinnesterà poco a poco. La leva deve avere un gioco di circa 10-25 mm, misurato all'estremità. Vedere pag. 53 per informazioni relative ad eventuali modifiche.



(1) Leva della frizione (2) 10-25 mm

PEDALE DI AVVIAMENTO

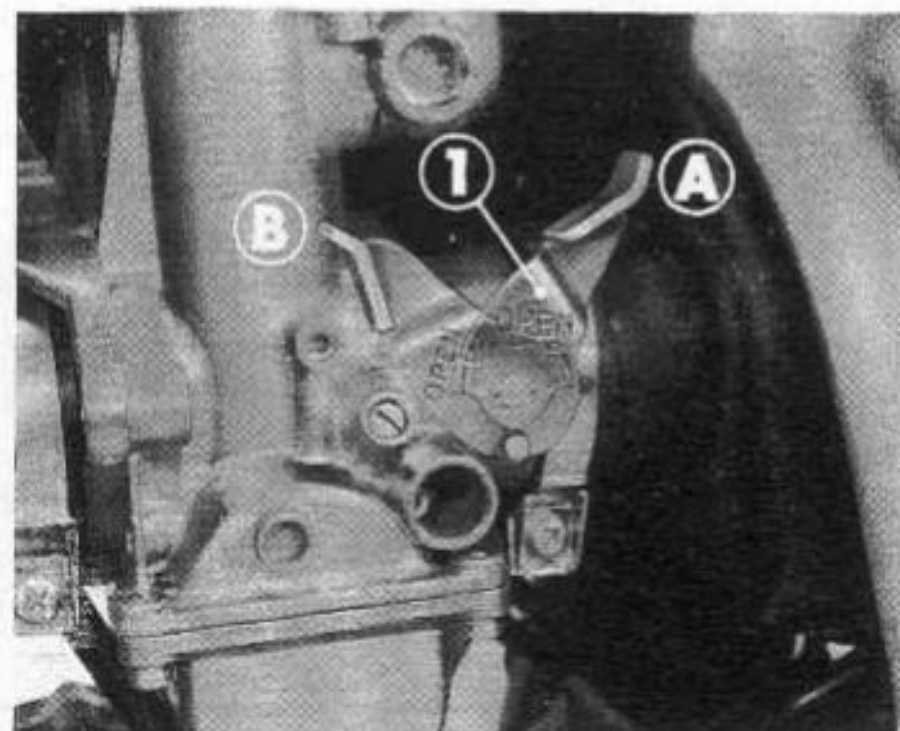
Il pedale di avviamento si trova sul lato destro del motore e può essere impiegato per avviare il motore quando la carica della batteria è troppo debole per mettere in movimento il motore con l'avviamento elettrico. Fate funzionare il pedale con il piede destro, iniziando dall'alto della corsa e proseguendo con colpi rapidi e continui.

ATTENZIONE:

Evitate che il pedale di avviamento ritorni indietro liberamente e colpisca l'elemento di arresto del pedale stesso.

LEVA DELLO STARTER

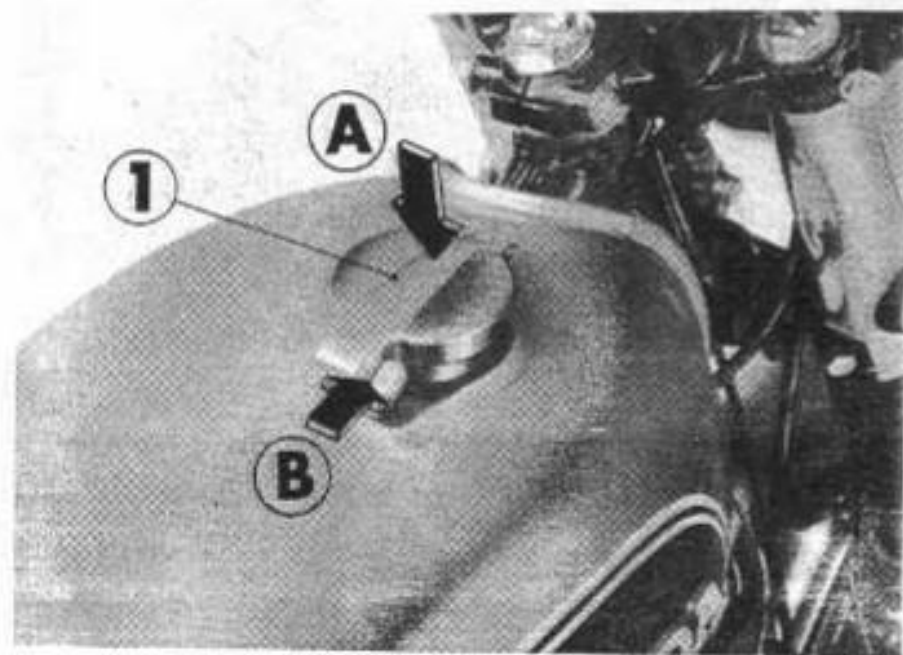
La leva dello starter (1) si trova sul lato sinistro del motore vicino al cilindro carburatore sinistro. Quando la leva viene portata nella posizione (A) (posizione di guida normale) i diffusori sono completamente aperti. Quando la leva viene spostata nella posizione (B) i diffusori sono completamente chiusi (posizione per l'avvio a motore freddo).



(1) Leva dello starter

SERBATOIO BENZINA

La capacità del serbatoio è di 14 litri compresi i 4 litri di riserva



(1) Coperchio del serbatoio

(A) Spingere in basso (B) Inserire spingendo

ATTENZIONE: La benzina è infiammabile ed esplosiva in certe particolari condizioni. Fermate sempre il motore e non fumate e non producite fiamme o scintille vicino alla motocicletta durante il rifornimento.

NOTA:

Quando fate rifornimento evitate di riempire il collo del tappo di chiusura.

VALVOLA CONTROLLO BENZINA.

La valvola della benzina (2) si trova sulla sinistra sotto il serbatoio. Quando la leva della valvola della benzina si trova nella posizione di **"STOP"** il carburante non può passare dal serbatoio nei carburatori. La valvola deve essere posta in questa posizione quando il veicolo viene posteggiato.

Ponendo la valvola nella posizione **"ON"** (diritto in basso) il carburante può passare

nei carburatori dal tubo principale di rifornimento. La posizione **"RES"** della valvola permette al carburante di uscire dalla riserva. La valvola deve essere posta nella posizione **"RES"** solamente quando è esaurita la fonte principale del carburante, consentendoVi quindi di raggiungere la più vicina stazione di rifornimento.

La valvola incorpora anche un filtro ed una coppa a sedimento che richiedono un controllo ed un ripulitura periodici (Vedi pag. 47).



(2) Valvola della benzina

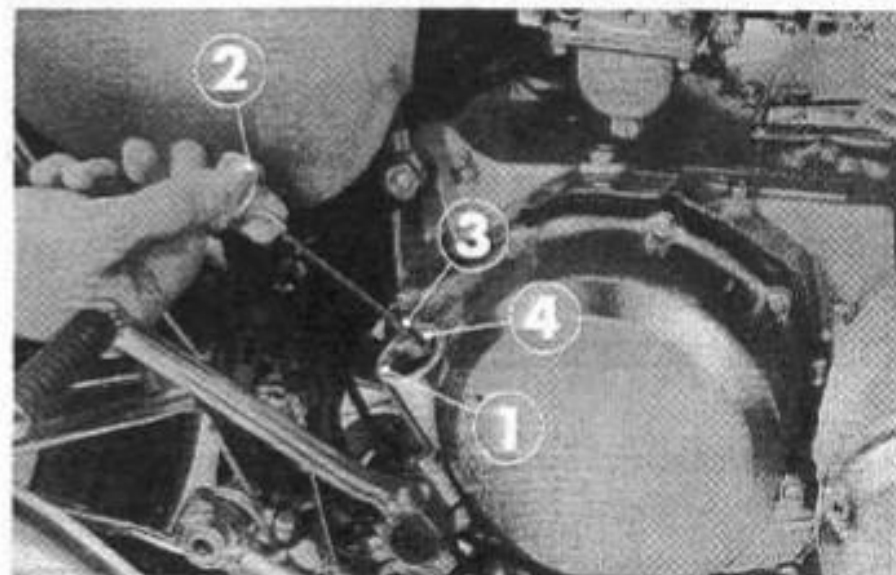
RISERVA DELL'OLIO

Il serbatoio dell'olio è contenuto nel carter inferiore ed è riempito attraverso l'apertura chiusa a vite (1) sulla scatola della frizione sul lato destro. Quest'olio viene fornito al motore ed ai componenti della trasmissione e della frizione tramite una pompa di alimentazione.

La capacità del serbatoio è di 3 litri.

Il livello dell'olio deve essere controllato con la motocicletta in posizione verticale su terreno piano. Misurate il livello dell'olio inserendo la stecca sino a che il coperchietto (2) tocca l'apertura (1) ma non vi viene avvitato.

Il livello dell'olio deve essere mantenuto fra i livelli superiore (3) e inferiore (4) segnati sulla stecca.



- (1) Apertura del dispositivo di riempimento
- (2) Coperchio del serbatoio
- (3) Tacca del livello superiore
- (4) Tacca del livello inferiore

SUGGERIMENTI RIGUARDANTI L'OLIO DEL MOTORE.

Fate uso solamente di olio altamente detergente, di qualità extra, che sia in accordo o che superi gli standard di qualità SD (precedentemente classificato MS) stabiliti dall'associazione dei fabbricanti di automobili americani. Gli oli per motore che soddisfano a queste condizioni riportano la designazione sul contenitore.

L'uso regolare di speciali oli additivi non è necessario e contribuisce solamente all'aumento delle spese di esercizio.

L'olio del motore dovrà essere cambiato agli intervalli prescritti nel capitolo "Programma di manutenzione" a pag. 34.

NOTA:

L'olio del motore è uno dei fattori più importanti per le prestazioni e la durata del motore. Oli non detergenti o di cattiva qualità non sono raccomandabili.

Viscosità

La selezione della viscosità dovrà essere basata sulla temperatura media della zona in cui farete uso della motocicletta. Cambiate la viscosità dell'olio tutte le volte che la temperatura atmosferica subisce dei cambiamenti sostanziali.

Viscosità raccomandabile:

Generale: tutte le temperature SAE 10W-40
Temperature molto alte SAE 20W-50

Alternative:

Sopra 15°C	SAE 30 o 30W
Da 0° a 15°C	SAE 20 o 20W
Sotto 0°C	SAE 10W

CONTROLLI PRIMA DELLA PARTENZA

Prima di avviare la Vostra motocicletta è consigliabile procedere ad una ispezione generale, per assicurarsi che il veicolo sia in buone condizioni per una guida sicura. Ciò Vi richiederà solamente pochi minuti, ed a lungo andare potrà farVi risparmiare tempo e denaro.

Controllate i punti seguenti, e se si rende necessaria qualche modifica riferiteVi alla apposita sezione di questo manuale.

1. Livello dell'olio (pag. 25)
2. Livello della benzina (pag. 23)
3. Freni anteriori e posteriori (pag. 18 e 19)
4. Ruote e pneumatici (pag. 64, 66)
5. Elementi di sospensione anteriore e posteriore (pag. 70, 71)
6. Sistema di illuminazione (pag. 13-16, 77-78)
7. Batteria (pag. 74)
8. Trasmissione catena posteriore (pag. 54)
9. Funzionamento della farfalla (pag. 50)
10. Operazioni di controllo della frizione (pag. 53)
11. Controllare ad occhio la sicurezza di tutti i comandi, gli assali, ed i componenti delle sospensioni e del volante

AVVIAMENTO DEL MOTORE

AVVIAMENTO A MOTORE FREDDO

1. Porre la valvola della benzina nella posizione "ON".
2. Inserire la chiave nell'interruttore principale e porla nella posizione "ON".
Osservare che la lampadine VERDE che indica la posizione in folle sia accesa. Allo stesso tempo anche la lampadina spia ROSSA che indica la pressione dell'olio dovrà essere accesa. Se la lampadina non si accende, bisognerà controllare i collegamenti e la lampadina stessa, provvedendo a sostituirla se bruciata.
3. Assicurarsi che l'interruttore d'accensione sia nella posizione "ON".
4. Mettere la leva dello starter nella posizione completamente chiusa.
5. Girare leggermente verso l'interno la manopola per il comando del gas e premere il bottone di avviamento. Se il motore non parte entro 5 secondi, lasciare il

bottone di avviamento per consentire al motorino di arrestarsi circa 10 secondi prima di riprovare. Se il motore non parte semplicemente con l'avviamento elettrico, fate uso del pedale di avviamento per evitare che la batteria si scarichi eccessivamente.

Se il motore non parte nonostante vari ripetuti tentativi, spegnete l'interruttore di accensione ed abbassate la posizione della leva dello starter nella posizione completamente aperta, girando poi la manopola del gas completamente verso l'interno e contemporaneamente cercate di avviare il motore o con l'avviamento elettrico o con il pedale. Dopo di ciò riponete l'interruttore di accensione nella posizione "ON" e seguite nuovamente le norme per l'accensione da 1 a 5. In questo caso però l'uso dello starter non sarà più necessario.

6. Dopo che il motore sarà avviato, fatelo funzionare a circa 2.000 giri al minuto sino a che non risponda in modo adeguato alle sollecitazioni della farfalla con lo starter aperto.

NOTA:

La lampadina spia della pressione dell'olio si spegne nel giro di alcuni secondi dopo l'avviamento del motore. Se la lampadina rimane accesa, spegnete immediatamente il motore e controllate il livello dell'olio nel contenitore. Se il livello è adeguato, non mettete in marcia la motocicletta sino a che il sistema di lubrificazione non possa essere controllato da un meccanico qualificato.

PARTENZA A TEMPERATURE MOLTO BASSE

Innescare il motore prima dell'avviamento premendo varie volte il pedale dell'avviamento. L'interruttore della chiave principale e la sbarra dell'interruttore di accensione dovranno essere chiusi. Lo starter dovrà essere completamente chiuso e la farfalla aperta. Seguire poi le istruzioni del capitolo "Avviamento a motore freddo".

AVVIAMENTO A MOTORE CALDO.

Quando il motore deve essere rimesso in funzione mentre è ancora caldo, seguite le istruzioni del capitolo "Avviamento a motore freddo" tenendo però presente che non è necessario l'uso dello starter.

RODAGGIO

Un attento rodaggio nel corso dei primi chilometri contribuirà notevolmente ad allungare la durata del motore.

Durante questo periodo cruciale la motocicletta non dovrà essere guidata a piena potenza per lunghe distanze, e nemmeno dovrà essere condotta troppo lentamente. Le regole generali sono le seguenti:

1. La velocità massima continuata del motore nel corso dei primi 1.000 km. non dovrà superare i 5.000 giri (circa il 60% della velocità massima delle rispettive marce).
2. Fra i 1.000 e i 1.600 km. potrete aumentare la velocità continua del motore di circa 2.000 giri, badando comunque a non superare i 7.000 giri al minuto. Guidate speditamente, variando spesso la velocità, usando pieno gas solamente per brevi tratti.

3. Tenere a mente di non caricare troppo il motore a pieno gas quando la velocità di rotazione del motore è bassa. Tale regola è applicabile non solamente durante il rodaggio, ma anche successivamente.
4. Dopo aver superato i 1.600 km. di percorso potrete guidare il veicolo anche a pieno gas, evitando comunque sempre di superare gli 8.500 giri (limite della zona ROSSA sul contagiri).

NOTA:

Non superate i 7.000 giri quando fate funzionare il motore senza un carico.

richeste condizioni del gas, nella maggior parte dei casi assicurerà una positiva riduzione della velocità ed una buona stabilità. Quando la velocità della motocicletta viene ridotta, è pratica comune di far passare la trasmissione gradualmente e progressivamente nella marcia adatta alla velocità della motocicletta. Ciò assicura il massimo controllo con un miglior effetto frenante ed un migliore efficienza in caso di una eventuale accelerazione.

2. Per il massimo della decelerazione e l'arresto, contemporaneamente chiudere il gas, disinnestare la frizione ed applicare i freni anteriore e posteriore, sino a quando la motocicletta si ferma. La manovra richiede una dolce coordinazione dei quattro comandi e dovrà essere esercitata frequentemente per mantenersi in pratica.

È possibile l'applicazione indipendente

dei freni anteriore o posteriore, ma se si applica solamente uno dei freni sino a bloccare la ruota corrispondente, l'efficienza frenante viene molto diminuita e il controllo della motocicletta risulta molto difficile.

Non procedete in folle per lunghi tratti a motore spento e non fate rimorchiare la motocicletta senza aver prima provveduto a rimuovere la catena di trasmissione, per disconnettere la ruota posteriore dalla trasmissione.

Anche con la marcia in folle la trasmissione viene lubrificata a dovere solamente con il motore in moto. Una lubrificazione inadeguata potrebbe danneggiarla.

POSTEGGIO

Quando posteggiate la motocicletta ponete traffico l'interruttore principale può essere l'interruttore della chiave principale nella posto nella posizione di stazionamento e la posizione **"OFF"** e togliete la chiave. Anche chiave può essere tolta (Vedi pag. 13). In il volante dovrà essere fermato. Ponete la tal modo le luci di coda rimarranno accese valvola della benzina nella posizione **"STOP"**, ed il veicolo sarà visibile.

In caso di posteggio notturno in zone di

SUGGERIMENTI PER UNA GUIDA SICURA

1. Assicuratevi de aver completato i Vostri **"Controlli prima della partenza"** (pag. 27).
2. Il guidatore ed il passeggero devono sempre portare un elmetto di sicurezza approvato (Snell '70 o 290.1) e occhiali protettivi, o maschera. Una giacca a vento e pantaloni e stivali che coprano le ginocchia offrono una valida protezione contro sassolini ed altro lanciati da altri veicoli, come anche in caso di incidenti. Elementi fluorescenti sugli elmetti e le giacche possono aiutare altri automobilisti ad identificare i motociclisti di notte.
3. Fate sempre uso dell'appropriato segnale di svolta in anticipo, quando svoltate o modificate la Vostra corsia di guida.
4. Quando la motocicletta è in moto, le mani del guidatore dovrebbero rimanere sulle manopole del manubrio ed i piedi sui rispettivi poggipiedi. Anche l'eventuale passeggero dovrà tenersi con entrambe le mani ed usare i propri poggipiedi.
5. Anche se siete un esperto motociclista, è raccomandabile che Vi familiarizzate con la Vostra nuova HONDA in luoghi non congestionati ed in condizioni favorevoli.

MANUTENZIONE

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Una manutenzione periodica, in accordo con lo schema riportato nella pagina seguente è necessaria per assicurare un uso continuato senza problemi e il miglior livello di prestazioni possibile. Per ogni operazione di servizio riferitevi alla pagina rispettiva indicata nella tabella. Guida in condizioni difficili o ad alta velocità può richiedere un controllo con maggior frequenza.

Per determinare le raccomandazioni specifiche relative alle condizioni in cui Voi fate uso della Vostra motocicletta consultateVi con il Vostro rivenditore HONDA. Specialmente nel caso in cui la Vostra HONDA

CB 500 si sia capovolta o sia stata coinvolta in un incidente, richiedete al Vostro rivenditore autorizzato di esaminare con cura i componenti più importanti, per esempio il telaio, le parti delle sospensioni e del volante, per controllare danni o la mancanza di allineamento allo scopo di assicurare la continuazione di un uso sicuro.

Servizio richiesto	Mesi o chilometraggio, il primo che si verifica					Pagina	
	Mese	Primo	Secondo	Terzo	Ripetere ogni		
			6	12	6		12
		km.	1.000	5.000	10.000		5.000
Cambio olio		☐	Ogni 3.000 km.			37	
Cambio elemento filtro olio		☐	☐	☐	☐	37	
Controllo pressione olio motore			☐		☐	39	
Pulitura depuratore pompa olio		Ogni 24 mesi o 20.000 km.				40	
Pulitura, modifica o sostituzione delle candele		☐	☐	☐		40	
Controllo puntine ruttore		☐	☐	☐		42	
Controllo o regolazione tempo di accensione.	☐	☐	☐	☐		43	
Controllo o regolazione del gioco delle punterie.	☐	☐	☐	☐		45	
Modificazione catena dell' albero a camme	☐	☐	☐	☐		48	
Ripulitura filtro aria		☐		☐		49	
Sostituzione " "			☐		☐	49	
Controllo funzionamento gas		☐	☐	☐		50	
Controllo carburatore	☐	☐	☐	☐		51	
Ripulitura filtro valvola benzina		Ogni 500 km.				47	
Controllo serbatoio benzina e linee di alimentazione		☐	☐	☐		—	
Controllo o modifica della frizione	☐	☐	☐	☐		53	
Lubrificazione catena di trasmissione		Ogni 500 km.				54	
Regolazione catena di trasmissione	☐	☐	☐	☐			

Servizio richiesto	Mesi o chilometraggio, il primo che si verifica					Pagina
	Primo	Secondo	Terzo	Ripetere ogni		
	Mese	6	12	6	12	
	km.	1.000	5.000	10.000	5.000	
Controllo e riempimento, se necessario, del fluido dei freni	☐	☐	☐	☐		58
Controllo o sostituzione pastiglie freno anteriore		☐	☐	☐		60
Controllo linea freno anteriore		☐	☐	☐		57
Aggiustamento pedale freno posteriore	☐	☐	☐	☐		62
Controllo o sostituzione scarpe freno posteriore			☐		☐	62
Controllo collegamenti freno posteriore		☐	☐	☐		64
Controllo cerchi e raggi ruote		☐	☐	☐		64
Controllo o sostituzione pneumatici		☐	☐	☐		66
Controllo olio forcella anteriore		☐			☐	70
Cambio " " "			☐		☐	70
Controllo o registrazione calotta sterzo			☐		☐	—
Controllo del funzionamento del blocco del volante			☐		☐	—
Controllo molle sospensioni posteriori		☐	☐	☐		—
Ingrassaggio perno forcella posteriore		☐	☐	☐		73
Controllo e riempimento, se necessario, del livello dell' elettrolita della batteria	☐	☐	☐	☐		74
Controllo o eventuali modifiche alle luci, clacson, tachimetro e contagiri.		☐	☐	☐		77-81 6-11

OPERAZIONI NECESSARIE PER LA MANUTENZIONE

OLIO MOTORE

1. Cambiamento olio e filtro.

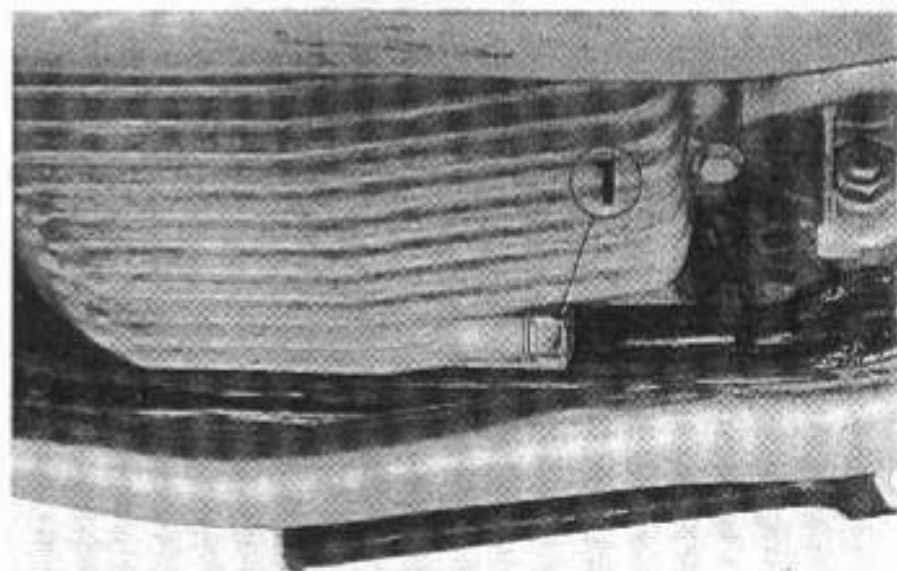
L'olio del motore è il fattore principale che riguarda le prestazioni e la durata dell'uso del motore stesso. Deve quindi essere usato l'olio raccomandato a pag. 26 e deve sempre essere mantenuto al livello giusto. Inoltre l'olio ed il relativo filtro devono essere cambiati secondo lo schema specifico riportato a pag. 36. Cambiate l'olio nella seguente maniera.

Si dovrà togliere l'olio da sostituire quando il motore è ancora caldo per assicurare un drenaggio rapido e risparmiare tempo.

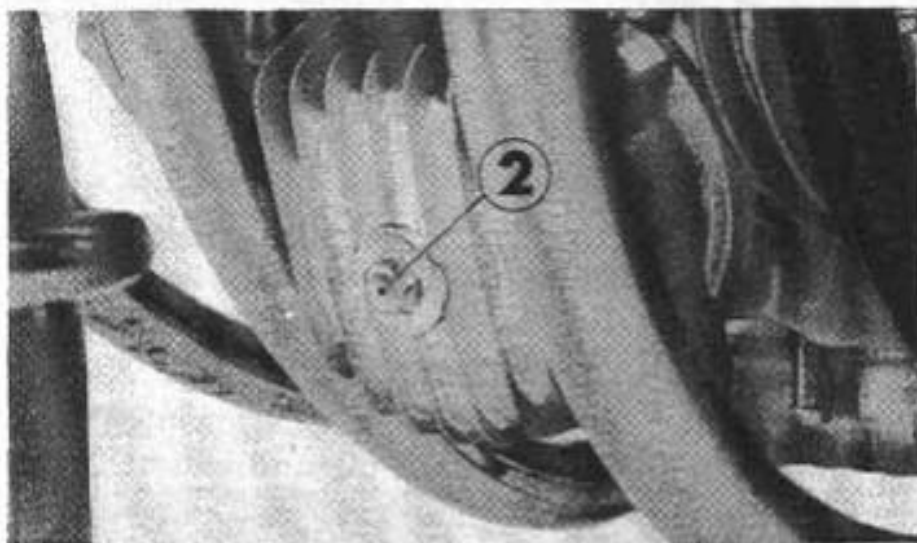
- a. Ponete un recipiente vuoto di dimensioni adeguate sotto la carcassa per raccogliere l'olio. Togliete la chiusura di drenaggio (1) con una chiave di 17 mm. e lasciate scorrere l'olio. Rimuovere anche il bullone del filtro e l'elemento filtrante.
- b. Quando l'olio è completamente fuori-

scito dalla coppa, schiacciate varie volte il pedale di avviamento per drenare completamente tutto l'eventuale olio residuo nel sistema di lubrificazione.

- c. Quando l'olio è stato completamente



(1) Apertura per il drenaggio dalla coppa.



(2) Bullone filtro olio

drenato, rimettete la spina del drenaggio della coppa, assicurandoVi che la chiusura della spina sia in buone condizioni.

- d. Rimettete il filtro e fissate il coperchio relativo assicurandovi che la chiusura sia in buone condizioni. Dopo i primi 1.000 chilometri, togliere l'elemento filtrante originale ed installarne uno nuovo. Dopo questa operazione la sostituzione dell'elemento filtrante potrà essere fatta ogni

6.000 km.

- e. Riempite il serbatoio dell'olio con circa 3 litri di olio di qualità premio, SD, SAE 10W-40 o 20W-50 o suoi equivalenti. Avviate il motore e lasciate in moto per alcuni minuti. Fermate poi il motore e controllate il livello dell'olio con la stecca del coperchio (1).

NOTA:

- Non mettete in funzione la motocicletta se il livello dell'olio è al disotto del segno (3) di livello sulla stecca.
- Riempimento eccessivo del contenitore farà sì che l'olio venga scaricato attraverso il sistema di sfiato.
- Quando fate uso della motocicletta in condizioni particolarmente polverose, si raccomanda di cambiare l'olio ad intervalli più frequenti di quelli indicati nello schema di manutenzione; ciò avrà un benefico effetto sul motore.
- Se la motocicletta viene riposta per

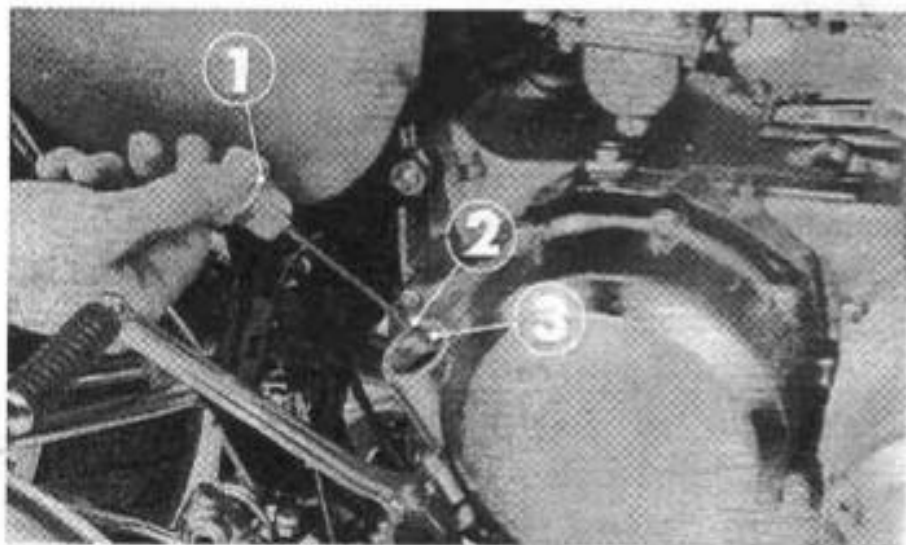
un lungo periodo, bisognerà cambiare l'olio prima della messa in deposito.

L'intervallo nel cambio dell'olio per il motore della Vostra HONDA si basa sull'uso degli oli che si accordano a quanto indicato alla sezione "RACCOMANDAZIONI RIGUARDANTI L'OLIO" a pag. 26. Intervalli nel

cambio dell'olio più lunghi di quelli indicati nel "PROGRAMMA DI MANUTENZIONE" risulteranno in una seria riduzione della durata del motore e potrebbero influenzare i doveri della HONDA previsti dalla garanzia per motocicletta nuova.

2. Controllo pressione dell'olio

Per verificare le condizioni della pompa dell'olio, si raccomanda di eseguire una verifica della pressione dell'olio nel corso dei primi 12 mesi o 10.000 km. di uso. Poichè questo controllo richiede uno speciale strumento per la misurazione della pressione dell'olio, si raccomanda di eseguirlo presso il vostro rivenditore HONDA.



- (1) Stecca del coperchio
- (2) Tacca del livello superiore
- (3) Tacca del livello inferiore

3. Pulizia del filtro della pompa dell'olio

Il filtro della pompa dell'olio si trova sotto la pompa stessa all'interno della coppa. Rimuovete la coppa togliendo i dieci bulloni di chiusura. Estraiete il filtro della pompa. Ripulite accuratamente il filtro e la coppa e rimettete tutto a posto.

Questa operazione deve essere eseguita da un meccanico qualificato nel corso dei primi 24 mesi o 20.000 km. di uso.

CANDELE.

La candela NGK D-7ES è quella normalmente usata sulla CB500. Nella maggior parte dei casi il grado termico di questa candela è ampiamente soddisfacente.

Tuttavia, se la motocicletta viene usata per lunghi periodi ad alte velocità ed al massimo della potenza in climi molto caldi, le candele dovrebbero essere cambiate con altre aventi un numero inferiore di grado termico.

CONTROLLO DELLE CANDELE.

- a. Staccate il coperchio del cordone ad alta tensione e togliete la candela con la speciale chiave fornita nella scatola degli attrezzi.
- b. Ispezionate gli elettrodi e l'isolatore di porcellana della candela per verificare l'esistenza di depositi, elettrodi corrosi o incrostazioni di carbone. Se i depositi sulla candela sono molto pesanti, o se gli elettrodi appaiono eccessivamente corrosi, sostituite la candela con una nuova.
Se la candela è incrostata di carbone o di umido, essa può essere ripulita con un apposito ripulitore. Nel caso che non sia possibile far uso dell'apposito ripulitore, impiegate un filo rigido per rimuovere il carbone, lavate poi con benzina e lasciate asciugare.
- c. Aggiustate la distanza (1) della candela a 0,6-0,7 mm. La distanza può essere misurata con un calibro a spessore. L'ag-

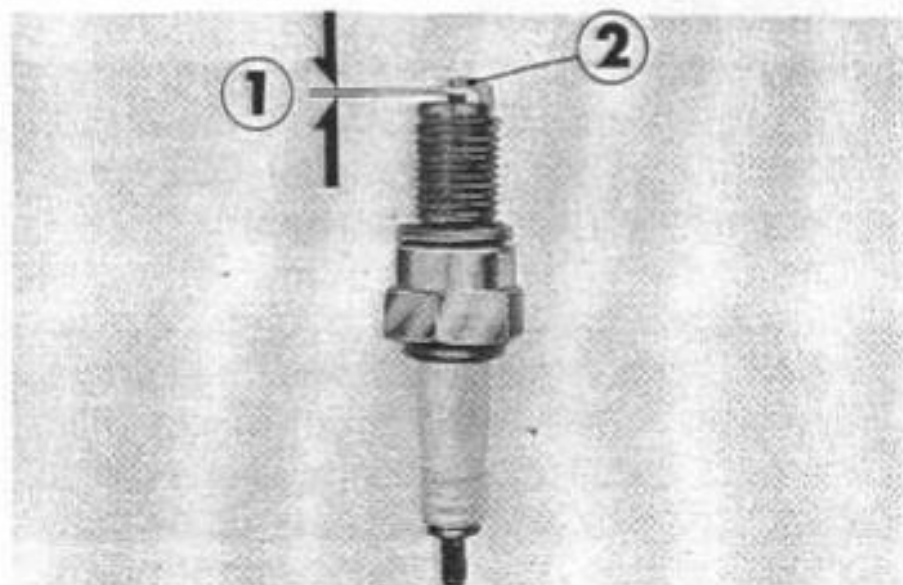
giustamento è compiuto piegando l'elettrodo negativo (2).

- d. Quando installate la candela, questà dovrà prima essere strettamente avvitata a mano e poi stretta con la chiave da metà a tre quarti di giro.

NOTA:

- (1) Fate uso della chiave per candele fornita nella cassetta degli attrezzi per rimuovere ed installare le candele. In caso contrario è possibile che le candele si inseriscano profondamente nelle cavità della testa del cilindro.

- (2) Tutte le candele dovranno essere accuratamente strette. Una candela fissata in modo imperfetto può divenire molto calda e causare eventuali danni motore.
- (3) Non fate mai uso di candele di grado termico non adatto.
- (4) Non tentate di asciugare o di rimuovere la fuliggine dalla candela bruciandola.
-



- (1) Distanza delle testine della scintilla.
(2) Elettrodo negativo.

MODIFICAZIONE DEL TEMPO DI ACCENSIONE

Il gioco di punteria del ruttore deve essere aggiustato prima di passare a modificare il tempo di accensione.

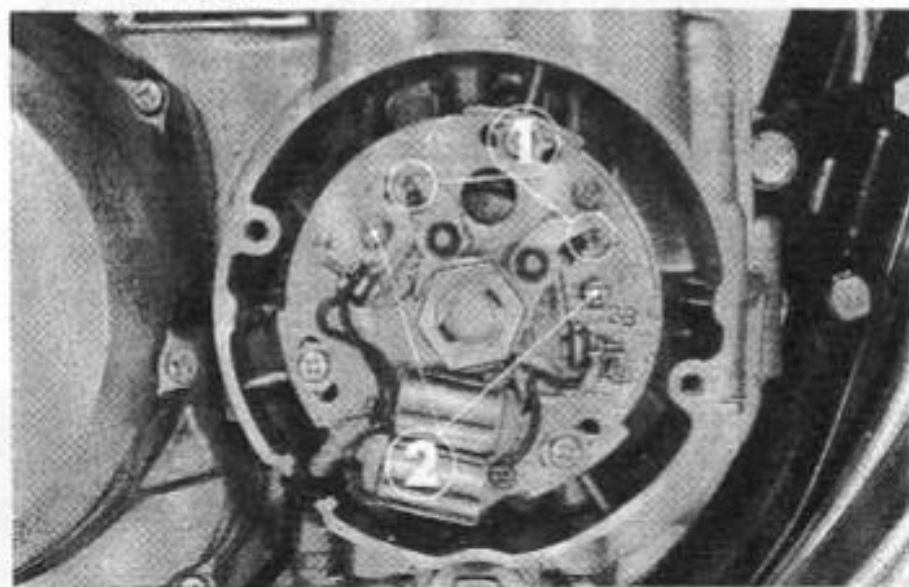
Qualsiasi cambiamento nel gioco influenzerà il tempo di accensione.

1. Aggiustamento del gioco delle punterie del ruttore.

- a. Togliere il coperchio del ruttore.
- b. Aprire i punti di contatto con le dita (1) o con una sottile lama da cacciavite e controllare eventuali corrosioni.

Se corrose o bruciate le punterie dovranno essere sostituite ed i condensatori verificati. Una leggera scolorazione grigia è normale e può essere rimossa per mezzo di un raschietto fornito nella scatola degli attrezzi. La rimozione dovrà essere eseguita con molta cautele. Ripulite i punti di contatto dopo aver limato con un pezzo pulito di carta non cerata, o con un ripulitore chimico.

- c. Girate l'albero in senso orario per trovare la posizione in cui il gioco di ogni puntina del ruttore è al massimo e controllare poi facendo uso di un calibro di spessore.
- d. Il gioco standard è di 0,3-0,4 mm.
- e. Se è necessario qualche aggiustamento, allentate le viti (2) che fermano il piatto stesso per ottenere il gioco desiderato. Dopo l'aggiustamento, riavvitate le viti di chiusura (2).



(1) Puntine del ruttore

(2) Viti di chiusura del piatto del ruttore.

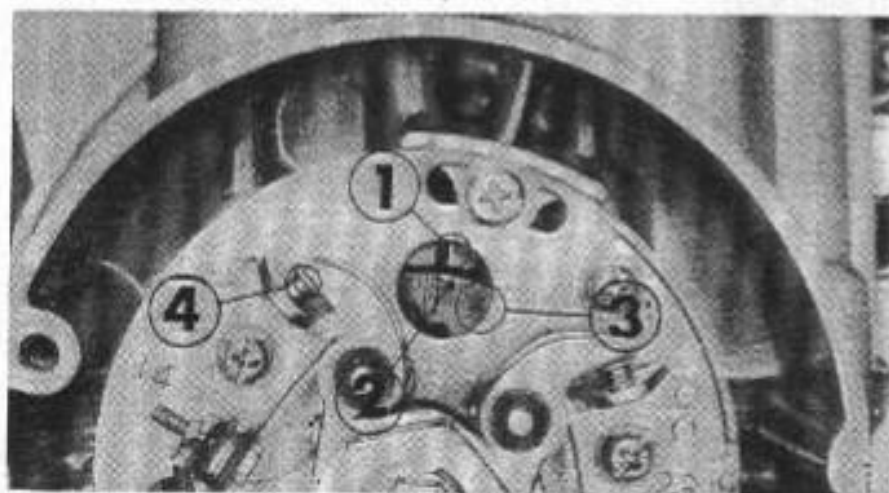
2. Modificazione tempo di accensione.

Non passate a questa operazione sino a che il gioco della punteria non è stato opportunamente aggiustato.

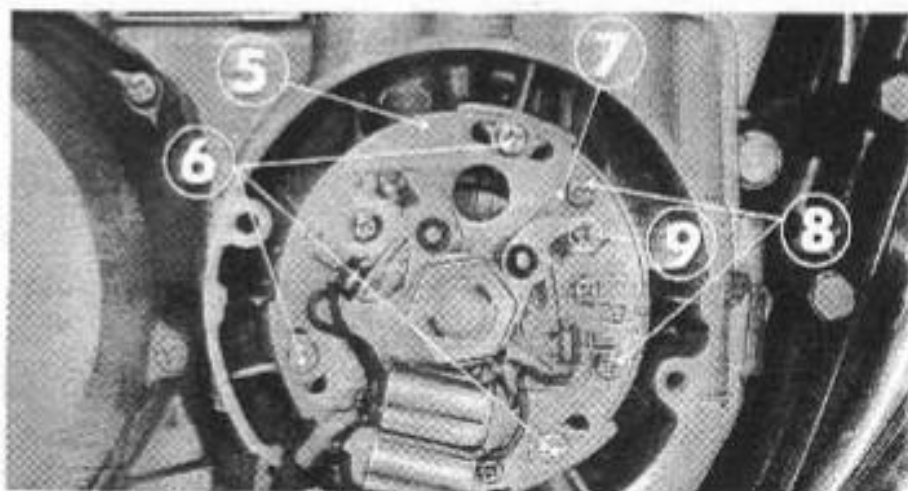
- a. Girate l'albero del ruttore in senso orario in modo che il segno "F" che indica il tempo (2) (cilindri 1 e 4 (3)) venga ad allinearsi alla freccia indicatrice (1). A questo punto le puntine del ruttore (4)

dovrebbe essere pronte ad aprirsi. Per determinare con precisione l'esatto momento di apertura delle puntine una luce a tempo deve essere collegata alle puntine (4) del ruttore dei cilindri 1,4.

- b. Se il tempo di apertura delle puntine del ruttore non è esatto (troppo presto o troppo tardi), si può procedere all'aggiustamento allentando le tre viti (6) che tengono fisso il piatto base e ruotando



- (1) Indice (2) Segno "F"
(4) Puntine del ruttore cilindri 1, 4.
(6) Viti fissanti il piatto base
(8) Viti fissanti il piatto base destro del ruttore



- (3) Numero del cilindro
(5) Piatto base del ruttore
(7) Piatto base destro del ruttore
(9) Puntine del ruttore dei cilindri 2, 3.

con attenzione il piatto base (5) sino a che la luce a tempo lampeggi. A questo punto fissare nuovamente le viti del piatto base.

NOTA:

Ruotando il piatto base in senso orario si ritarderà il tempo di accensione, mentre la rotazione in senso antiorario farà anticipare il tempo stesso. Mettete il tempo di accensione in accordo al marchio "F" poichè un tempo di accensione accelerato o ritardato può causare danni al motore.

- c. Successivamente collegare la luce a tempo alle puntine del ruttore dei cilindri 2 e 3 (9). Ruotate l'albero di 180° (mezzo giro) in senso orario ed allineate il marchio "F" (cilindri 2 e 3) all'indice (1). Se la luce a tempo lampeggia o si spegne quando questi indici sono perfettamente allineati non è necessario alcun aggiustamento. Se il momento di apertura delle puntine

non è esatto, allentare le due viti (8) che tengono fisso il piatto di base destro (cilindri 2 e 3) e procedete all'aggiustamento nello stesso modo descritto nella sezione b.

- d. Controllate nuovamente la distanza delle puntine del ruttore ed il tempo di accensione. Questo sistema di misurazione statica del tempo è sufficientemente accurato se eseguito con cura. Tuttavia, per ottenere i migliori risultati si dovrebbe far uso di una luce a tempo stroboscopica per poter controllare entrambi i tempi di accensione in ritardo ed in anticipo del motore. Il Vostro rivenditore HONDA è fornito di questi apparecchi e può compiere l'operazione per Voi.

MODIFICAZIONE DEL GIOCO DI PUNTERIA DELLA VALVOLA.

Un gioco eccessivo della valvola potrà causare rumori alla punteria, ed un gioco insufficiente potrà impedire alla valvola di chiudersi, causando danni alla valvola stessa e perdita di potenza. Pertanto il gioco di punteria dovrà essere mantenuto in posizione appropriata. Provvedete a questo controllo secondo gli intervalli di tempo specificati.

NOTA:

I cilindri sono numerati da 1 a 4 a partire dal lato sinistro della posizione del guidatore.

- a. Ponete la valvola della benzina nella posizione "OFF", togliete entrambe le linee di rifornimento del combustibile dal corpo della valvola, sollevate il sedile e tirate il supporto di gomma posteriore del serbatoio via dal montante del serbatoio posteriore. Sollevate leggermente la parte

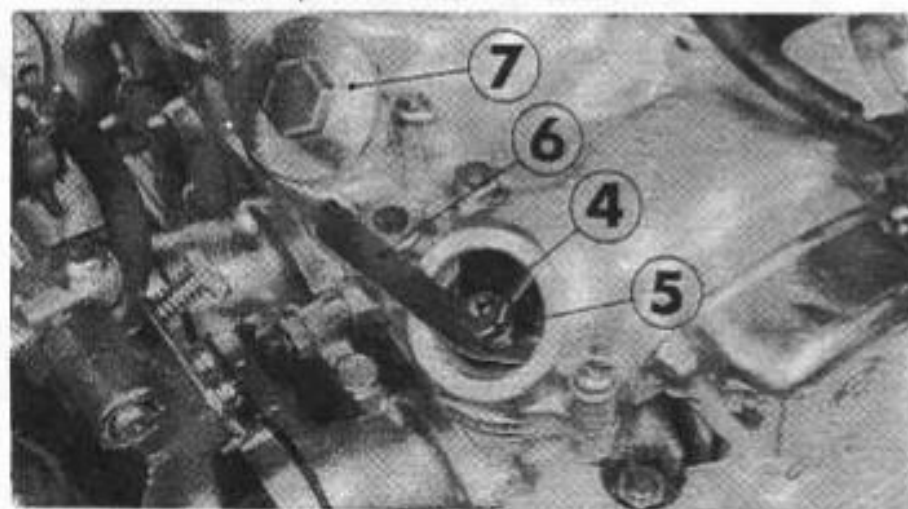
posteriore del serbatoio stesso e tiratelo all'indietro fino a quando non lasciate allo scoperto i sostegni anteriori. Togliete poi completamente il serbatoio.

- b. Togliete il coperchio delle puntine del ruttore e le otto capsule per l'aggiustamento della punteria (7).
- c. Mentre ruotate lentamente l'albero motore per mezzo del pedale di avviamento, osservate la punteria della valvola nel cavo del primo cilindro.



(1) Indice (2) Segno "T"
(3) Indice cilindri 1 e 4

Quando questa punteria scende per tutto il percorso e ricomincia a salire, dovrete porre attenzione all'allineamento dell'indice (1) al segno "T" (2). Controllate il segno dei cilindri 1 e 4 (3). In questa posizione il pistone nel cilindro numero 1 si troverà nel centro morto superiore del giro di compressione e le valvole di ingresso e di uscita nel cilindro dovranno essere completamente chiuse.



(4) Vite aggiustamento punteria
(5) Madrevite (6) Calibro a spessore
(7) Coperchietto

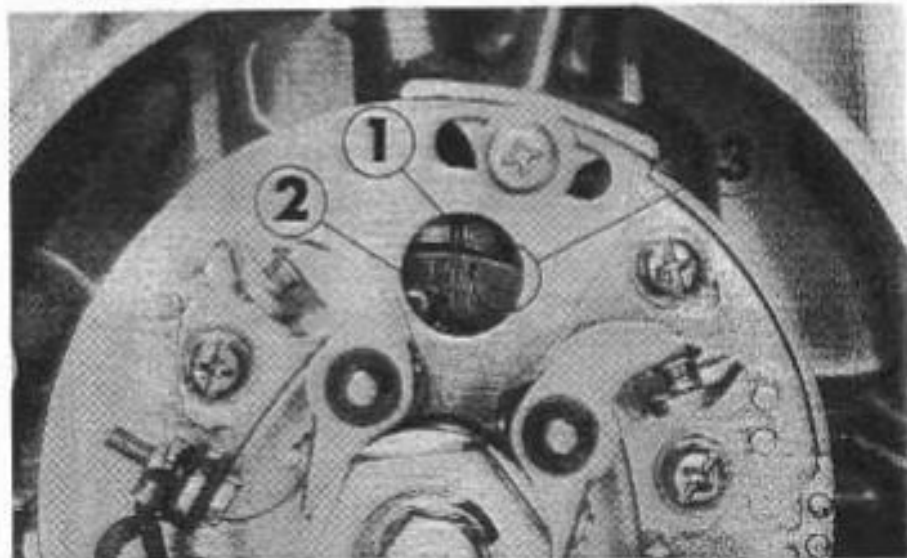
- d. Controllate il gioco di entrambe le valvole inserendo un calibro a spessore (6) fra la vite di aggiustamento della punteria (4) e la base della valvola. Se il gioco è corretto ci sarà una leggera resistenza all'inserimento del calibro. L'aggiustamento sarà necessario se il gioco è troppo o troppo piccolo. Il gioco standard della punteria è di **0,05 mm.** interno e di **0,08 mm.** esterno.
- e. L'aggiustamento può essere fatto allentando la madrevite di chiusura della vite della punteria (5) e ruotando la vite di aggiustamento (4) sino a che non si avverta una leggera resistenza sul calibro a spessore (6). Mantenete la vite di aggiustamento della punteria in questa posizione e riavvitare la madrevite (5). Ricontrollate il gioco con il calibro.
- f. Per controllare o modificare il gioco delle valvole del quarto cilindro, ruotate l'albero a gomito in senso orario per un giro completo (360°) ed allineate i segni come

nel precedente paragrafo c, ed eseguite poi i passaggi d ed e.

- g. L'aggiustamento della punteria della valvola per i cilindri 2 e 3 può essere fatto con lo stesso procedimento, ma durante l'allineamento dell'indice (1) con il segno "T" (3) dovranno essere indicati i cilindri 2 e 3 anzichè 1 e 4. Inoltre sarà necessario osservare la punteria dell'ingresso del cilindro numero 2 (e non del

numero 1).

- h. Per controllare le punterie del cilindro numero 3, ruotate l'albero a gomito di un giro intero (360) ed allineate i segni come nel paragrafo g sopradescritto e seguite poi la procedura indicata nei paragrafi d ed e.
- i. Installate tutte le capsule dei buchi per l'aggiustamento della punteria. Non superavvitate.



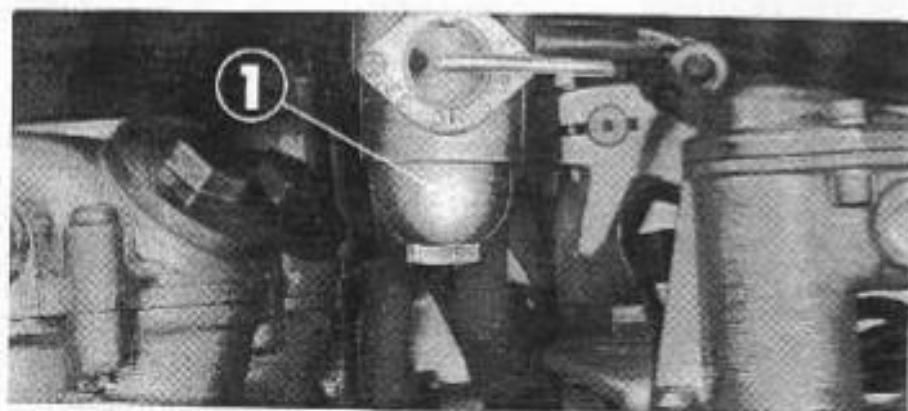
(1) Indice (2) Segno "T"
(3) Indice cilindri 2 e 3

FILTRO DELLA VALVOLA DELLA BENZINA

Il filtro del combustibile si trova nella valvola che è montata sul lato inferiore del serbatoio, sul lato sinistro della motocicletta. Accumulazione di detriti nel filtro può restringere il flusso di benzina e causare un cattivo funzionamento del carburatore. Il filtro dovrà quindi essere controllato e ripulito periodicamente. Ponete la valvola di controllo nella posizione "STOP" e svitate il coperchio del filtro, rimuovendo

l'anello ad O. La rete del filtro potrà quindi essere tolta. Lavate il filtro e la coppetta in solvente o benzina e rimettete il tutto a posto.

Ponete la valvola di controllo nella posizione "ON" e verificate che non esistano eventuali perdite. Contemporaneamente controllate che non ci siano infiltrazioni attorno al serbatoio. Verificate inoltre il tubo di livellamento del combustibile, i condotti del combustibile ai carburatori e l'installazione corretta dei morsetti dei tubi di rifornimento.

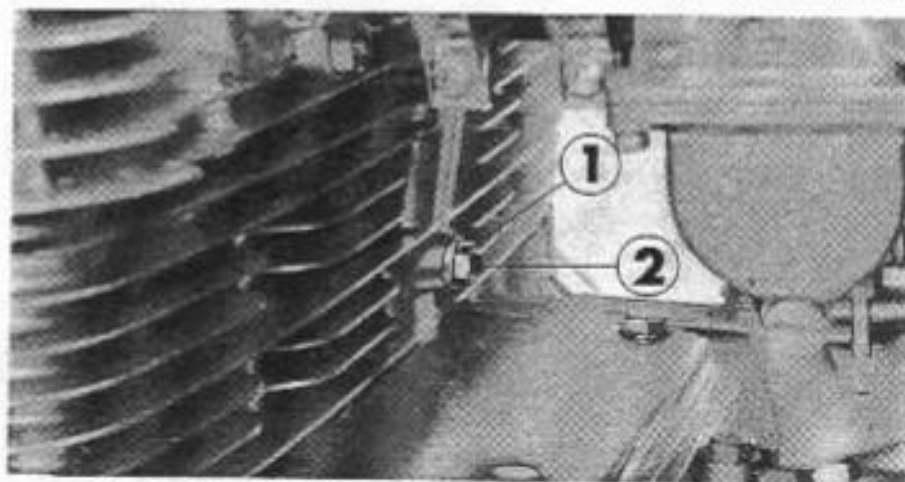


(1) Coppa del filtro

MODIFICAZIONE DELLA CATENA DELL' ALBERO A CAMME.

Un allentamento nella catena della camma potrà causare delle variazioni nel tempo della valvola risultando in scarso rendimento. Ciò causerà inoltre anche un eccessivo rumore del motore.

- a. Per mezzo del pedale di avviamento ponete l'albero motore nella posizione morta superiore del giro di compressione.
- b. L'aggiustamento viene compiuto all'en-



(1) Dado di chiusura (2) Bullone di tensione

tando il dado di chiusura in tensione (1). Ciò automaticamente renderà libero il bullone di tensione (2), applicando la tensione appropriata alla catena dell'albero a camme.

- c. Dopo aver completato gli aggiustamenti necessari riavvitate il dado di chiusura (1).

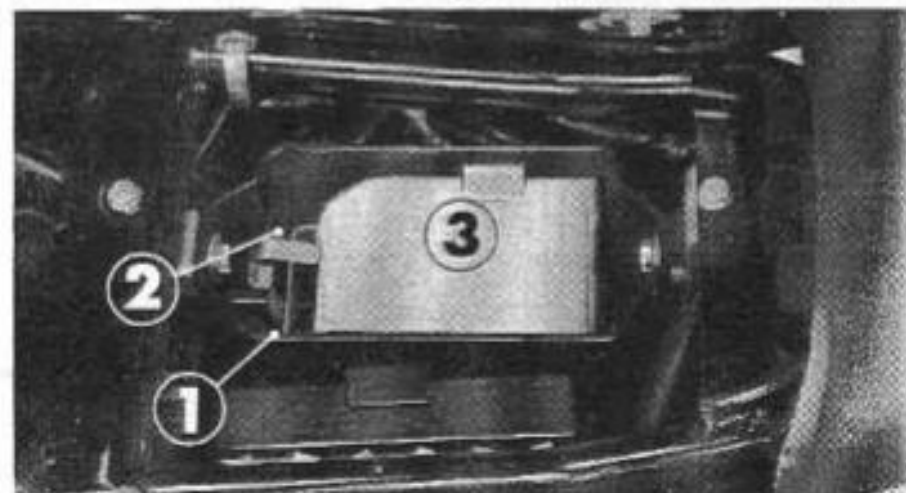
NOTA:

Non applicate nessuna pressione addizionale al bullone di tensione.

FILTRO DELL'ARIA

La ripulitura e/o la sostituzione dell'elemento del filtro dell'aria dipende dalle condizioni di uso della motocicletta. Il Vostro rivenditore HONDA potrà aiutarVi a determinare la necessaria frequenza di ripulitura e sostituzione dell'elemento.

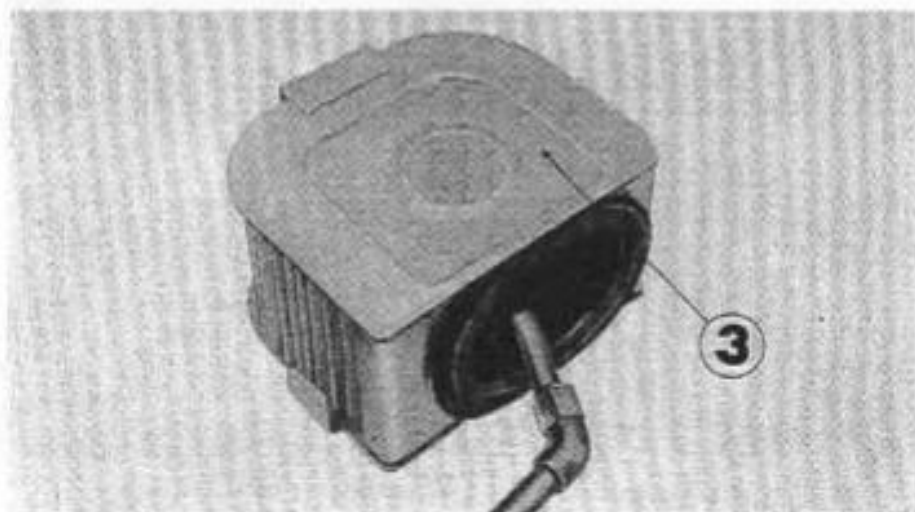
- a. Sollevate il sedile e togliete la scatola degli attrezzi insieme al coperchio del filtro dell'aria.
b. Sollevare il fermaglio (2) che trattiene



(1) Cassetta del filtro dell'aria (2) Fermaglio

l'elemento filtrante (3) e togliete questo ultimo e ripulirlo scuotendolo leggermente per far cadere la polvere. Fare poi uso di una spazzola leggera per togliere la polvere dalla parte esterna del filtro, oppure applicare un getto di aria compressa dall'interno dell'elemento come indicato nell'illustrazione.

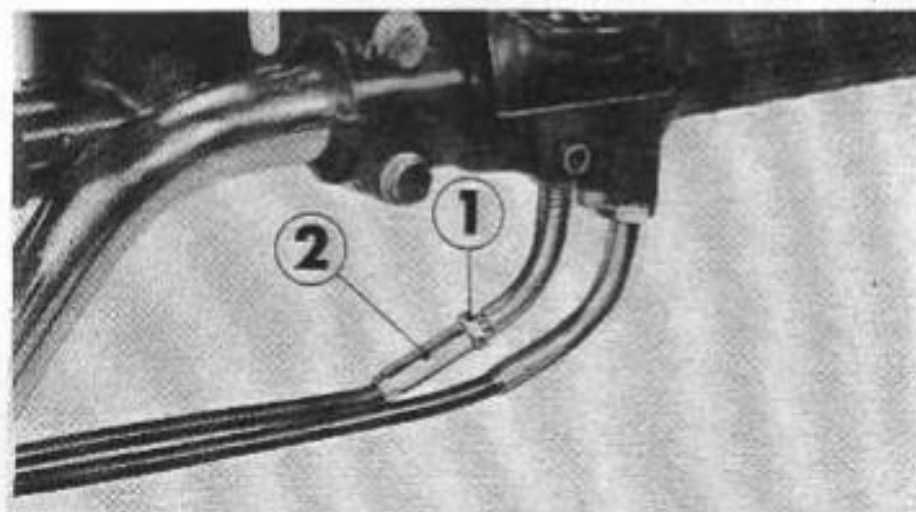
- c. Per rimettere a posto il filtro eseguite le operazioni indicate nei paragrafi a e b in senso inverso.



(3) Elemento filtrante

REGOLAZIONE DEL CAVO DEL COMANDO GAS.

Due cavi di controllo collegano la manopola del gas ad un innesto sulla sbarra del carburatore. Uno dei cavi apre le valvole della farfalla, mentre l'altro assicura la chiusura. Il gioco standard della manopola del gas è di circa 10-15° di rotazione. Questo gioco può essere modificato all'apposito aggiustamento del gioco della manopola (2) ed anche con gli aggiustatori (3) al capo



(1) Dado di chiusura
(2) Aggiustatore gioco manopola

inferiore dei cavi all'innesto della farfalla (4). Per provvedere alle modifiche, allentate il dado di chiusura e ruotate l'aggiustatore. Durante questa operazione, entrambi i lati di apertura e di chiusura dell'aggiustatore dovranno essere modificati nello stesso modo. Non dimenticate di riavvitare il dado di chiusura al termine delle operazioni descritte.



(3) Aggiustatore (4) Innesto controllo farfalla

1. Controllate la tensione della manopola del gas per una opportuna tensione per un ritorno a rotazione dolce dalla posizione completamente aperta a quella completamente chiusa, con il manubrio sia nella posizione estrema di destra e di sinistra, che nella posizione normale di guida.
2. Controllate le condizioni dei contenitori dei cavi del gas per verificare piegature, sfregamenti o rotazioni non corrette.

MODIFICAZIONE DEL CARBURATORE

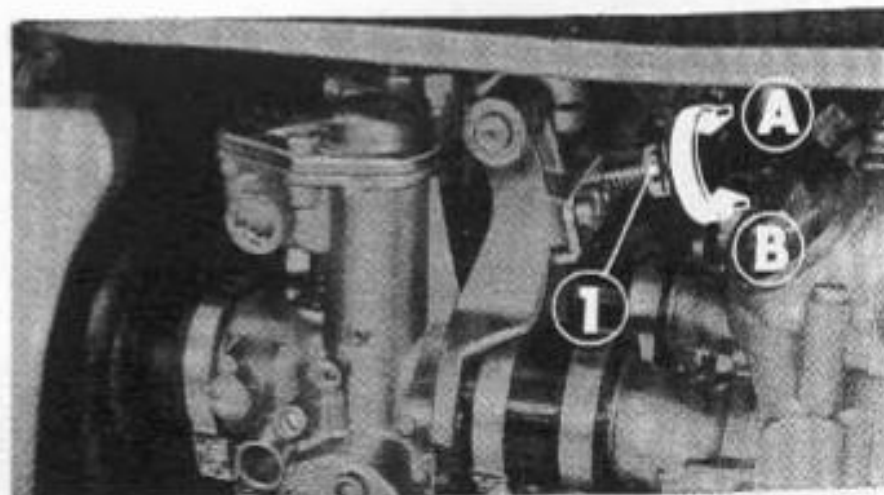
Sulla testa del cilindro sono montati carburatori del tipo a pistone quadruplo per provvedere ad una carburazione indipendente ai rispettivi cilindri. Sia gli starter che le farfalle sono collegate per far funzionare tutti i quattro carburatori contemporaneamente.

1. Prima di passare all'aggiustamento al minimo il motore deve essere alla temperatura normale di funzionamento. Girare la vite di chiusura (1) sul collegamento della farfalla che è raggiungibile dal lato destro, per ottenere la corretta velocità minima. Girare la vite nella direzione (A) per aumentare la velocità.
2. Dopo aver provveduto all'aggiustamento sopradescritto, se non è possibile ottenere la corretta velocità minima, o se le pressioni di fuoriuscita dei cilindri non sono uniformi, i carburatori richiedono allora regolazioni e sincronizzazioni individuali.

NOTA:

I carburatori sono stati sincronizzati all'uscita dalla fabbrica e non dovrebbero normalmente richiedere alcuna regolazione singola, eccettuato il caso che siano stati smontati.

La sincronizzazione del carburatore richiede una strumentazione speciale e deve essere fatta da un rivenditore autorizzato.



(1) Vite di stop

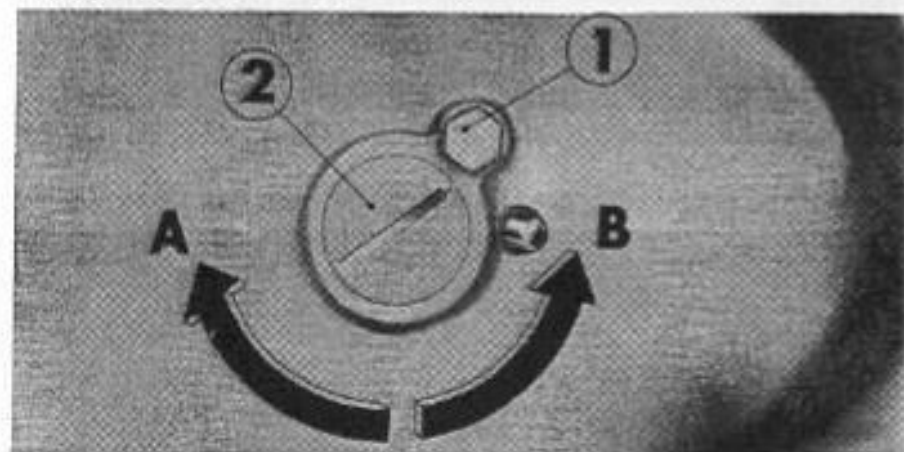
(A) Aumentare la velocità

(B) Diminuire la velocità.

REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE

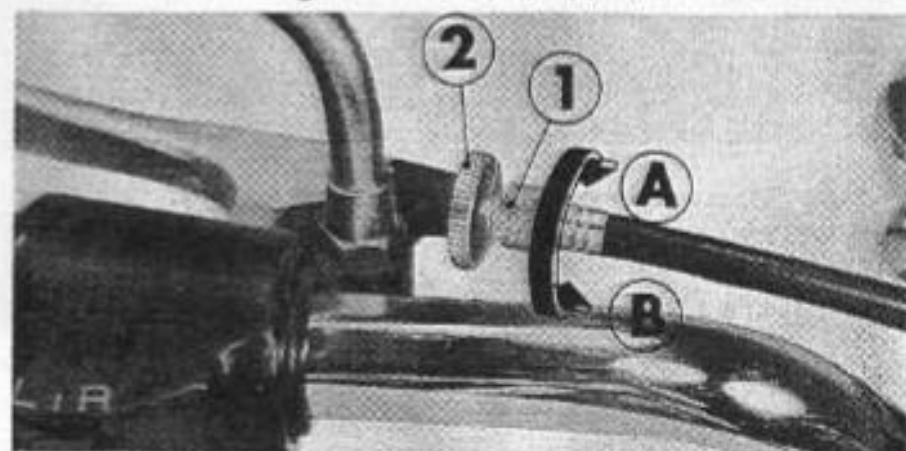
La frizione deve essere modificata in modo che il motore possa essere completamente staccato dalla trasmissione. La frizione ed il cavo relativo devono essere aggiustati in modo da avere da 10 a 25 mm. di gioco libero, misurato all'estremità della leva della frizione stessa.

Per l'aggiustamento procedete nel seguente modo.



(1) Bullone di chiusura del regolatore frizione
(2) Regolatore della frizione

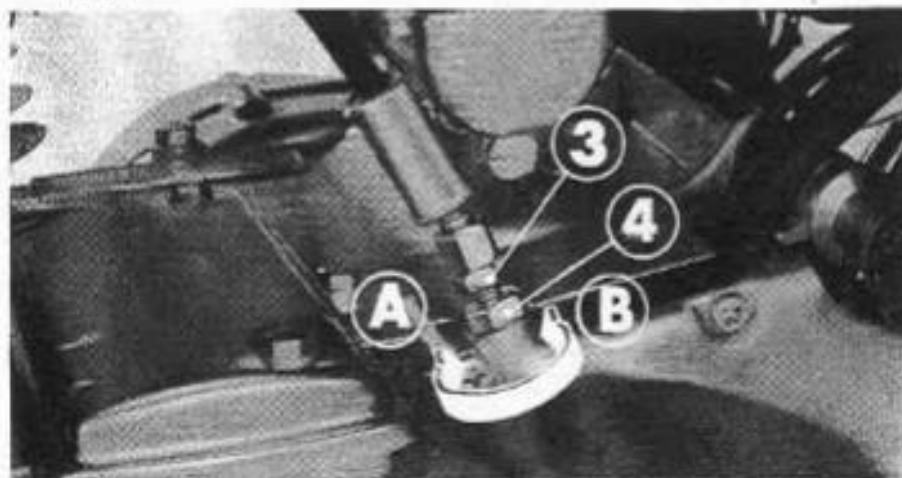
- Allentate il bullone di chiusura del regolatore della frizione (1) e ruotate il regolatore stesso (2) in senso orario (A) per ridurre il gioco.
- Modificazioni di minor entità possono essere condotte ad entrambi i regolatori alle estremità inferiore e superiore del cavo della frizione. Allentate il dado di chiusura (2) ((4) all'estremità inferiore) alla leva della frizione e ruotate il bullone del cavo regolatore (1) ((3) all'estremità



(1) Bullone regolatore cavo frizione
(2) Dado di chiusura

inferiore). Ruotando il bullone del cavo regolatore in senso orario (A) aumenterà il gioco della leva della frizione, mentre la rotazione nella direzione opposta (B) farà diminuire il gioco. Non dimenticate di riavvitare il dado di chiusura alla fine del procedimento di regolazione.

- c. Dopo aver proceduto alla regolazione controllate per vedere che la frizione non scivoli e che si disinnesti in modo corretto.



(3) Bullone regolatore cavo frizione
(4) Dado di chiusura

Avviate il motore ed inserite la marcia. Nell'eseguire questa operazione la trasmissione non deve "grattare" e la moto non deve iniziare a spostarsi. Guidate un poco per controllare eventuali vibrazioni o slittamenti della frizione.

REGOLAZIONE DELLA CATENA E LUBRIFICAZIONE

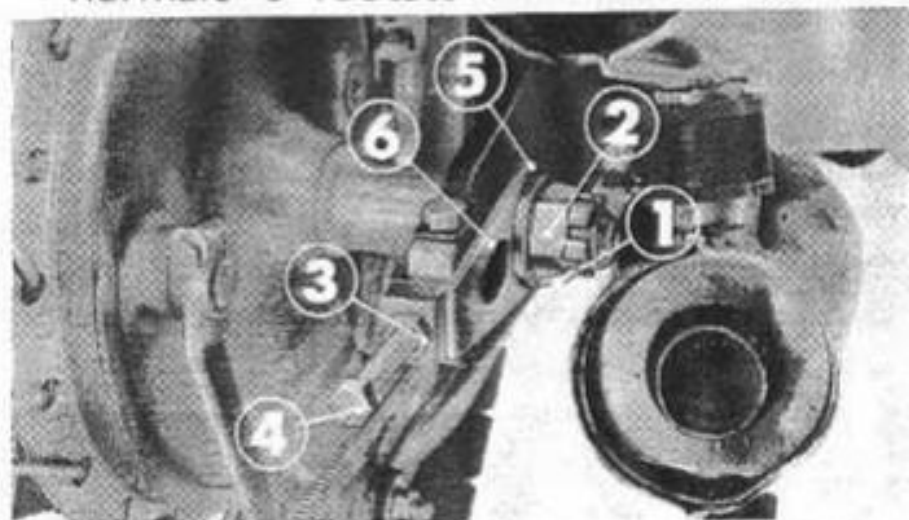
La condizione della catena posteriore di trasmissione del movimento ha una notevole influenza sulla trasmissione di potenza dal motore alla ruota posteriore. Se la catena non è mantenuta propriamente potrà causare logorio prematuro e danni alla trasmissione ed ai cuscinetti ed alle ruote dentate della ruota posteriore oltre che alla catena stessa.

Una catena opportunamente regolata e lubrificata assicura una guida sicura, dolce e senza problemi. IL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE (pag. 35) indica gli intervalli

di manutenzione, tuttavia è piuttosto una questione di abitudine il controllare le condizioni della catena nel corso dei "CONTROLLI PRIMA DELL'USO" (Vedi pag. 27).

1. Regolazione della catena.

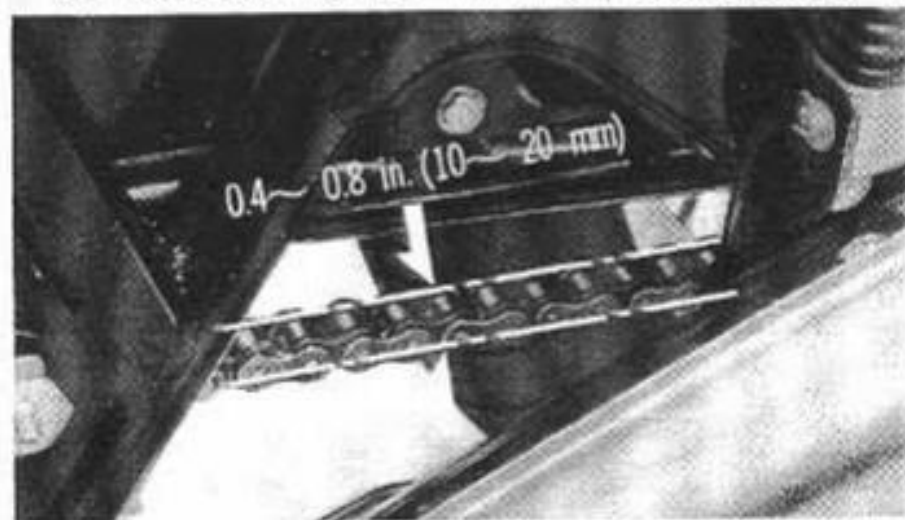
a. Ponete la motocicletta nella posizione normale e ruotate lentamente la ruota



- (1) Coppiglia (2) Dado dell'assale (3) Dado di chiusura (4) Bullone di regolazione della catena (5) Tacca dell'indice (6) Piatto di regolazione della catena

posteriore nella direzione di marcia. Osservate la sezione inferiore della catena a metà strada fra le due ruote dentate. Fermate il veicolo nella posizione in cui si nota il minimo di allentamento o di abbassamento della catena.

b. Muovete la catena su e giù' a questo punto di abbassamento minimo, osservando il



punto centrale e controllando il movimento generale. Questo dovrà essere non meno di 10 mm. e non più di 20 mm.

c. Se è necessaria qualche regolazione, ri-

muovete la coppiglia del dado dell'asse posteriore (1) ed allentate il dado dell'asse (2). Allentate i dadi di chiusura (3) sui bulloni di regolazione dell'asse posteriore (4).

- d. Per ridurre l'abbassamento della catena, girate ciascuno dei bulloni di regolazione (4) di una stessa entità sino a che si ottiene la correzione dell'allentamento della catena. Fate attenzione agli indici (5) su entrambi i piatti di regolazione (6) della catena e sulla superficie della forcella posteriore. Questi segni vi aiuteranno ad ottenere un corretto allineamento dell'assale posteriore. Riavvitare bene i dadi dell'assale e rimettete la coppiglia, sostituendola eventualmente se danneggiata o rotta. Girate entrambi i bulloni di regolazione per ottenere un buon contatto con la forcella posteriore e fissate i dadi di chiusura del bullone di regolazione.

- e. Dopo aver eseguito i quattro passaggi

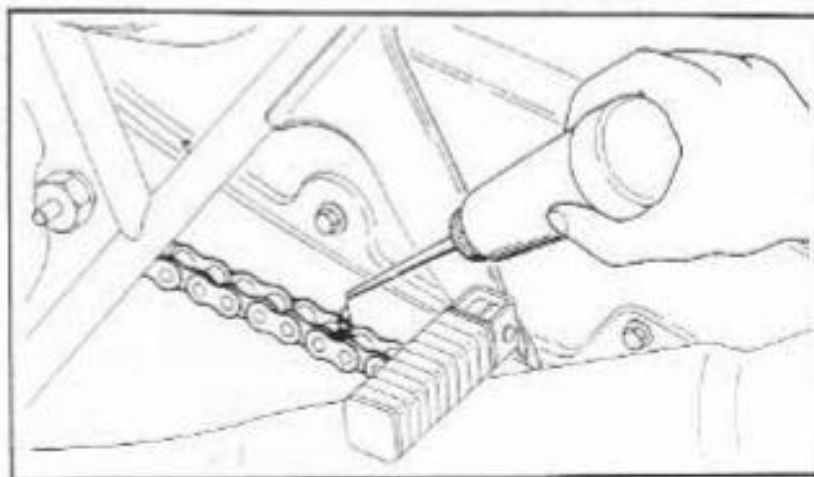
sopradescritti, ruotate nuovamente la ruota posteriore per ricontrollare il corretto abbassamento della catena come descritto nei paragrafi a. e b.

- f. Regolate nuovamente il freno posteriore se necessario per correggere la rimessa a punto dell'insieme della ruota posteriore (vedi pag. 62).
- g. Rimuovete la motocicletta dalla sua posizione principale e controllate l'abbassamento della catena sedendovi sul veicolo. Fate scorrere il veicolo in avanti o indietro quanto basta per assicurarvi che non esistano intoppi quando la catena si muove sulle ruote dentate.

2. Lubrificazione della catena.

Normalmente la lubrificazione della catena può essere compiuta senza rimuoverla, ed al momento della sua regolazione. Un controllo più frequente può essere necessario in condizioni di impiego particolarmente

- a. La CB500 è equipaggiata con una catena del tipo senza maglia di congiunzione e richiede un controllo periodico. Se sporca o arrugginita, ripulitela con un solvente spazzolando ed asciugatela con un panno pulito. Controllate la catena per verificare logoramenti (giunti bagnati), irrigidimento e inceppi alle giunture e rulli rotti o separati. Applicate una quantità a piacere di buon olio per motore o di lubrificante per catene. La catena deve essere sostituita se danneggiata o logorata. La sostituzione di una catena del tipo senza maglia di congiunzione



richiede attrezzi speciali e pertanto vi consigliamo di rivolgervi al vostro rivenditore HONDA.

- b. Regolate la catena come descritto nei paragrafi da a) a g) alle pagine 53-56.

CONTROLLO E REGOLAZIONE DEI FRENI.

I freni sono elementi sui quali entra in gioco la sicurezza personale e devono quindi essere sempre mantenuti in perfette condizioni.

1. Freno anteriore.

Il freno anteriore è del tipo a disco a pinze a funzionamento idraulico. Questo tipo di freno fornisce prestazioni ottime ed una eccellente qualità frenante a temperature molto superiori rispetto alle capacità del convenzionale freno a tamburo. Quando si applica una pressione alla leva del freno, il fluido frenante trasmette la pressione al pistone del freno nella morsa, premendo

le ganasce di frizione contro il disco. Il fluido del freno è un mezzo per trasmettere la pressione e gioca un ruolo importantissimo nel complesso del sistema. Pertanto, per attenersi al normale programma di manutenzione del freno è indispensabile che il sistema frenante anteriore sia ispezionato per assicurarsi che non vi siano perdite di fluido. Quando le ganasce di frizione si consumano, fluido addizionale viene inserito nel sistema dal serbatoio del fluido stesso per compensare il logoramento dei cuscinetti di frizione. Per questa ragione il freno a disco è autoregolante e il gioco della leva per il comando del freno rimarrà sempre costante una volta che sia stato fissato, sempreché nel circuito idraulico non si sia infiltrata aria.

Se il gioco della leva di comando diventa troppo grande e i cuscinetti di frizione non sono consumati oltre i limiti raccomandati (pag. 62), c'è probabilmente una infiltrazione di aria nel sistema che dovrà essere eliminata.

RIEMPIMENTO DEL FLUIDO FRENANTE

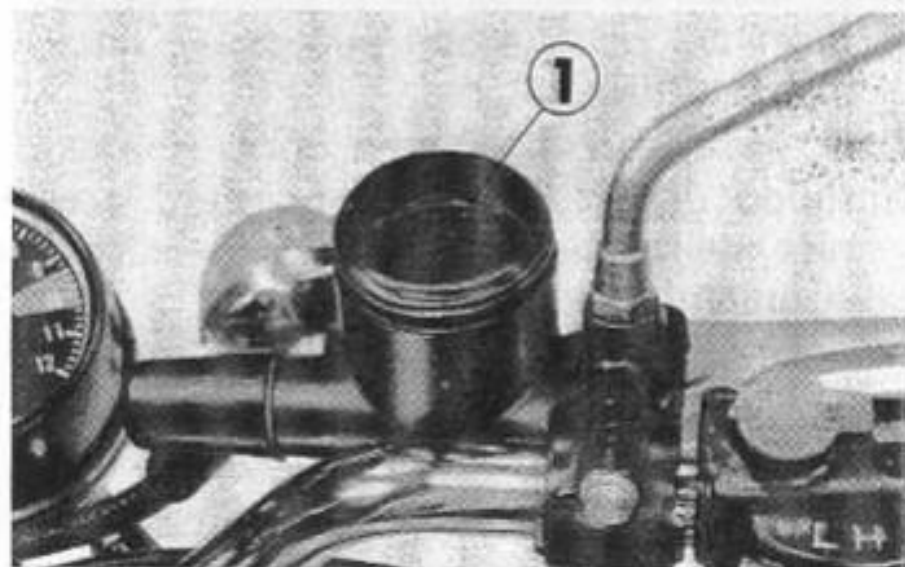
Il livello del fluido del freno nel contenitore deve essere controllato a intervalli regolari secondo la tabella della MANUTENZIONE (pag. 36). Togliete il coperchio del contenitore, la rondella ed il diaframma, e se il livello dell'olio è al disotto del segnale di livello (1) intagliato all'interno del contenitore, aggiungete fluido per freni del tipo **SAE J 1703** sino al segno. Rimettete poi il diaframma e la rondella e riavvitare strettamente il coperchio.

3. Spurgo del sistema frenante.

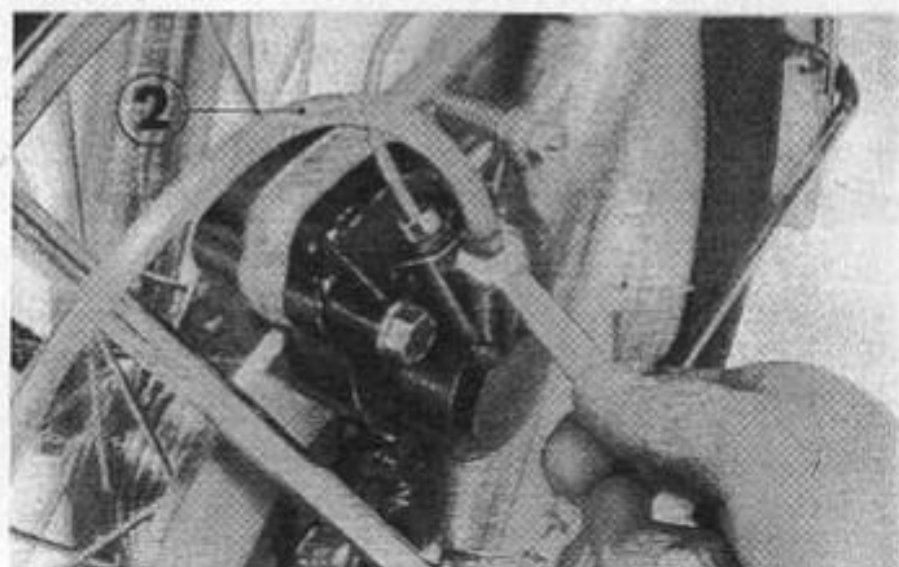
I freni devono essere spurgati con molta attenzione, successivamente al controllo eseguito sul sistema frenante, quando la leva diventa eccessivamente dolce o spugnosa o quando il gioco della leva è eccessivo. L'operazione può essere svolta nel migliore dei modi da due meccanici.

- a. Togliete il coperchio dalla valvola di spurgo e inseritevi il tubo apposito.

- b. Ponete il capo libero del tubo di spurgo in un contenitore di vetro che contenga un poco di fluido per freni in modo che l'estremità del tubo risulti completamente sommersa.
- c. Riempite il serbatoio facendo uso solamente del fluido per freni raccomandato. Avvitare in parte il coperchio sul contenitore per evitare l'ingresso di polvere.
- d. Tirate rapidamente varie volte la leva del freno sino a che si senta una certa pressione. A questo punto, tenendo stretta la leva, aprite la valvola di spurgo di circa mezzo giro e premete la leva completamente in giù. Non lasciate la leva sino a che la valvola di spurgo non sia stata nuovamente chiusa. Ripetere questa operazione sino a che non si notino più bolle nel fluido all'uscita del tubo.



(1) Linea di livello



(2) Tubo di spurgo

- e. Togliete il tubo di spurgo, riavvitare la valvola e rimettete a posto il coperchietto antipolvere.
- f. Evitate assolutamente che il contenitore del fluido si vuoti durante l'operazione di spurgo, poichè ciò permetterà all'aria di entrare nuovamente nel sistema. Durante l'operazione di spurgo aggiungete nuovo fluido quanto necessario.
- g. Verificate un corretto effetto dello spurgo e l'assenza di perdite nei tubi del freno frontale mentre mantenete premuto la leva del freno. Riempite di fluido il contenitore al termine dell'operazione di spurgo. Riinstallate il diaframma, la rondella ed il coperchietto e riavvitare. Quando il sistema del freno idraulico è stato completamente vuotato dovrà anzitutto essere nuovamente riempito seguendo le indicazioni qui sotto riportate.
 - a. Riempire il contenitore del fluido.
 - b. Aprite la valvola di spurgo di mezzo giro, premete la leva del freno, richiudete la

valvola e rilasciate la leva. Questa operazione va ripetuta allo stesso modo sino a che il fluido non comincia a passare attraverso il tubo di spurgo. Avendo così riempito il sistema del fluido necessario, procedete all'operazione di spurgo propriamente detta.

NOTA:

- 1. Il fluido del freno che è stato pompato fuori del sistema non può essere nuovamente utilizzato.
 - 2. È necessario fare attenzione poichè il fluido del freno può danneggiare la vernice della motocicletta o le lenti degli strumenti di controllo.
-

4. Regolazione dei morsetti del freno.

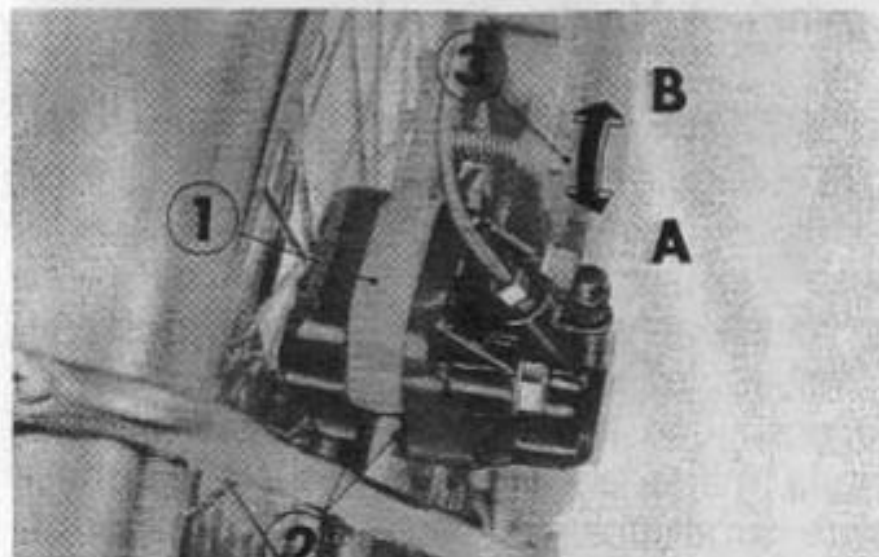
Ogni volta che le ganasce del freno vengono sostituite il morsetto del freno (1) deve essere regolato. Tale operazione viene eseguita nella seguente maniera, in modo che ci

sia un po' di gioco fra la ganaschia di frizione fissa (2) e il disco del freno.

- a. Sollevate la ruota anteriore dal terreno con un mezzo appropriato.
- b. Allentate il dado di chiusura del bullone del morsetto (3).
- c. Facendo uso di un adatto cacciavite, girate il bullone del morsetto (4) nella direzione (A) sino a che la ganaschia di frizione

venga a contatto con il disco del freno. Quando si fa girare la ruota si dovrà notare una leggera resistenza.

- d. Mentre fate scorrere la ruota anteriore, ruotate il bullone di fermata nella direzione (B) sino a che la ruota anteriore può girare liberamente.
- e. Girate il bullone di fermata di mezzo giro nella direzione (B) e fissate il dado di chiusura.



(1) Morsetto del freno (2) Ganasce frenanti

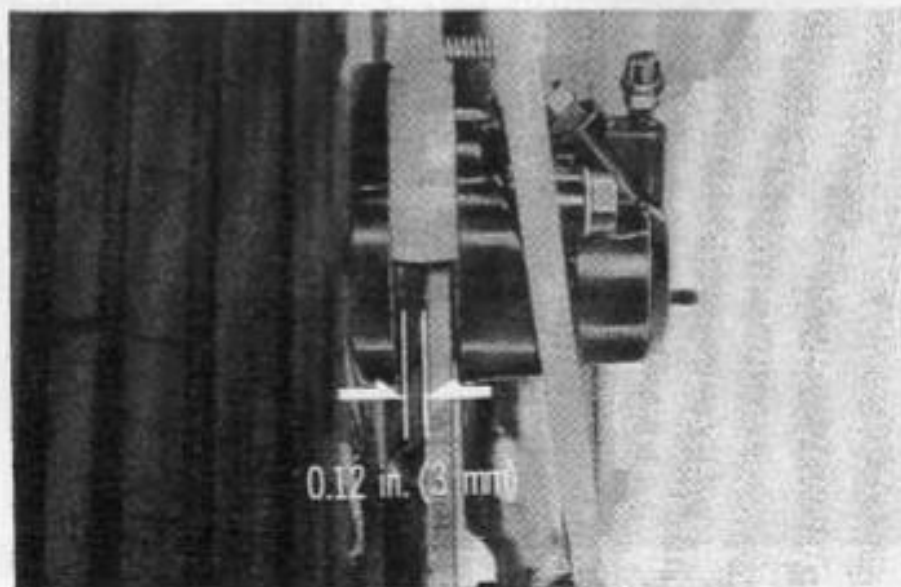


(3) Dado di chiusura del bullone di fermata

5. Ganasce del freno.

Il logorio delle ganasce del freno dipende del freno. Se il gioco è inferiore ai 3 mm, dal tipo di guida e dalle condizioni delle strade. Ci si può attendere che su strade nuove,

sporche o bagnate il logorio sia più rapido. Esaminate a occhio le ganasce nel corso di tutti i servizi di manutenzione per controllarne l'usura. Questa può essere determinata misurando il gioco interno fra la superficie del sostegno del morsetto ed il disco



(4) Bullone di arresto del morsetto

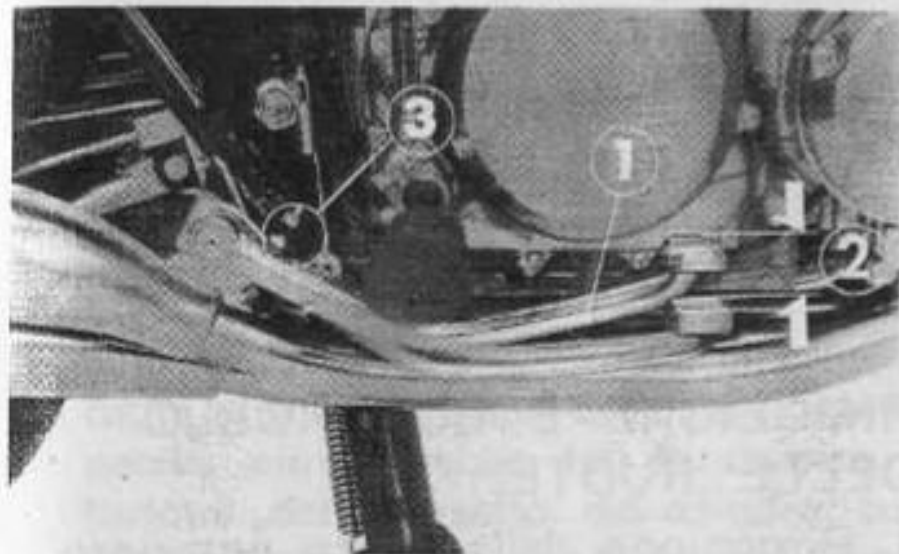
NOTA:

Fate uso solamente di ganasce di ricambio originali HONDA fornitevi dal Vostro rivenditore autorizzato. Quando è necessario qualche servizio ai freni rivolgetevi al Vostro rivenditore.

6. Regolazione del freno posteriore.

Il freno posteriore della CB 500 è del tipo a tamburo ad espansione interna a funzionamento meccanico. Per controllare il gioco del pedale (1), sollevate la ruota posteriore dal suolo ponendo la motocicletta nella sua posizione normale. Fate girare la ruota con la mano e verificate la distanza che il limite superiore del pedale percorre prima che il freno cominci a fare presa. Il gioco normale è di circa 25 mm.

Se è necessaria qualche regolazione provvedete ruotando l'apposito dado (5). Giratelo in senso orario per ottenere meno gioco ed in senso antiorario per un gioco maggiore. La posizione statica del pedale del freno può anche essere refolata a piacere del guidatore agendo sul bullone di arresto del pedale (3).



(1) Pedale del freno posteriore (2) Gioco del pedale (3) Bullone di arresto del pedale.

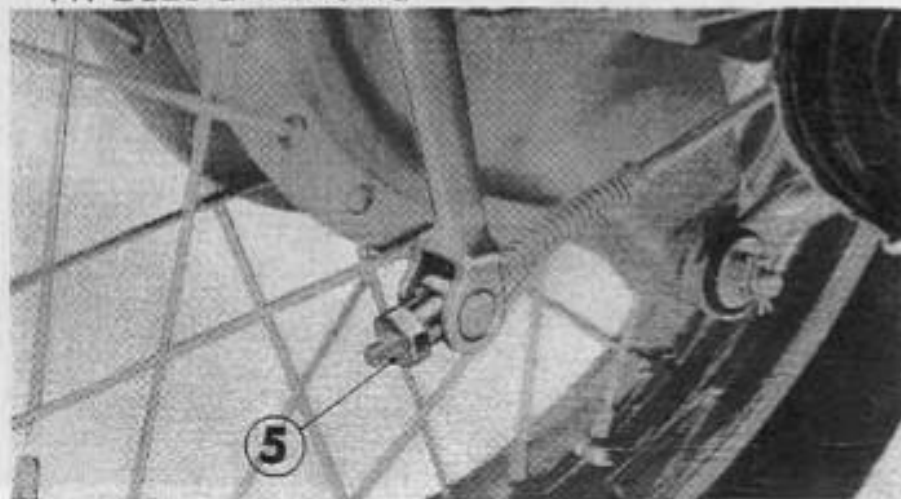
NOTA:

Assicuratevi che la parte rimanente sul dado di regolazione sia appoggiata sul perno del braccio del freno dopo che è stata compiuta la regolazione finale. Se il complesso della ruota posteriore è stato mosso in avanti o in indietro, come per esempio durante la regolazione della catena, il freno posteriore può richiedere di essere regolato.

Esaminate il supporto del braccio del freno posteriore alla camma che mette in movimento le ganasce del freno per assicurarvi che il bullone di chiusura è ben fissato e le scanalature non sono danneggiate.



(3) Bullone di arresto del pedale
(4) Dado di chiusura



(5) Dado per la regolazione del freno posteriore.

7. Ganasce del freno posteriore.

Esaminate il rivestimento delle ganasce del freno per controllare lo spessore e l'uniformità del logorio secondo i periodi precisati nel **"PROGRAMMA DI MANUTENZIONE"** (pag. 36). Per esaminare le ganasce del freno, togliete la ruota posteriore secondo le istruzioni di pag. 67, e procedete alla sostituzione con parti originali HONDA quando lo spessore ha raggiunto i 2 mm.

NOTA:

Se si rende necessario qualche servizio ai freni consultate il Vostro rivenditore autorizzato HONDA.

RIMOZIONE E CONTROLLO DELLE RUOTE.

1. Rimozione della ruota anteriore.

Si procede nella seguente maniera:

- a. Sollevare la ruota anteriore dal terreno

- mettendo un sostegno sotto il motore.
- b. Rimuovere il cavo (1) del tachimetro dal complesso del mozzo della ruota.
 - c. Rimuovere i dadi che tengono il sostegno dell'assale (2) ed in tal modo il complesso della ruota anteriore può essere rimosso dalla forcella.
- Per rimettere la ruota al suo posto eseguire le operazioni sopradescritte in senso inverso.

NOTA:

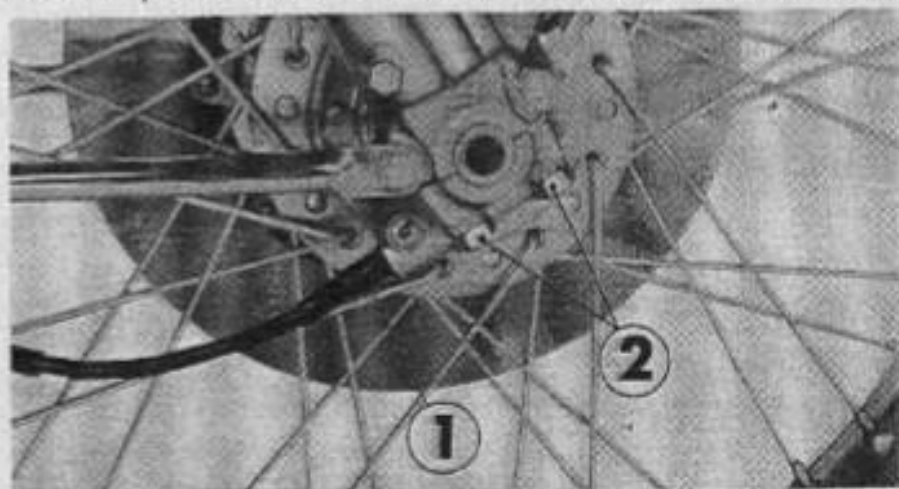
Con la ruota anteriore tolta, i cuscinetti di frizione del freno possono essere estratti dall'insieme del morsetto ed è così possibile controllarne il logorio (vedi pag. 50).

Non tirate la leva del freno quando la ruota è stata separata dalla motocicletta perchè ciò potrebbe far fuoriuscire il pistone del morsetto dal cilindro, con conseguente perdita del fluido del freno. Se ciò dovesse verificarsi sarà necessaria

la rimessa a punto del sistema frenante (vedi pag. 58-60).

2. Esame della ruota.

Ogniquale volta le ruote, anteriore o posteriore, sono rimosse, usufruite dell'opportunità per esaminare accuratamente i componenti delle sospensioni, le ricoperture delle parti che producono l'attrito nei freni e i cuscinetti a sfere della ruota. Esaminate in modo particolare la condizione del bordo



(1) Cavo del tachimetro

(2) Dadi per il fissaggio del supporto dell'assale.

delle ruote e la tensione dei raggi, ad intervalli regolari come specificato nel **"PROGRAMMA DI MANUTENZIONE"** (pag. 36). Si raccomanda che la **"ristringitura"** dei raggi sia fatta da un meccanico qualificato.

PNEUMATICI.

Se un qualche elemento dovesse essere nominato come il più importante agli effetti della sicurezza della motocicletta, questo dovrebbero essere probabilmente i pneumatici.

Questo è invece uno degli elementi più trascurati della motocicletta. Poichè i pneumatici possono essere esaminati facilmente Vi raccomandiamo di considerare come un'abitudine il controllo delle condizioni dei pneumatici durante i **"CONTROLLI PRIMA DELL'USO"**.

1. Pressione di gonfiaggio dei pneumatici.

Una corretta pressione nel gonfiamento

dei pneumatici assicurerà il massimo di stabilità, conforto alla guida e durata dei pneumatici stessi. Per assicurare un gonfiaggio corretto per le vostre particolari richieste, seguite le raccomandazioni della seguente tabella.

Pressione di gonfiaggio dei pneumatici raccomandata. (a freddo)

Anteriore	26 psi	1,8 kg/cm ²
Posteriore	28,5 psi	2,0 kg/cm ²

Osservate inoltre la tabella di gonfiamento dei pneumatici attaccata al parafango posteriore.

2. Condizioni del battistrada.

Guidare il veicolo con il battistrada dei pneumatici eccessivamente logorato influenzerà negativamente la stabilità e la trazione. Determinate il momento in cui dovrete procedere alla sostituzione dei pneumatici misurando la profondità rimanente del bat-

tistrada. I limiti per lo spessore del battistrada nel centro sono di 1,5 mm. davanti e 2,0 mm. dietro.

3. Rimozione e installazione dei pneumatici.

In caso di gomma a terra, o quando montate un nuovo pneumatico, dovrete tenere a mente quanto segue.

- a. Fate uso solamente dei pneumatici specificati nella lista attaccata al parafango posteriore della motocicletta.
- b. Non fate vulcanizzare i pneumatici consumati.
- c. Le camere d'aria dovranno essere rattoppate solamente in situazioni di EMERGENZA.
- d. Localizzare sempre e tentare di eliminare la CAUSA del danno al pneumatico od alla camera d'aria.

Puntura dovuta ad un oggetto tagliente o ad un urto.

Rottura dovuta a raggi allentati o rotti.

Gomma a terra per atti di vandalismo o perdite della valvola.

Gomma a terra dovuta a tagli o sfregamenti interni.

Gomma a terra dovuta allo scivolamento del pneumatico dal bordo.

- e. Le dimensioni del tubo interno devono corrispondere alle dimensioni contenute nel pneumatico.

Per rimuovere i pneumatici si dovrà procedere nel modo seguente.

- a. Rimuovete il complesso della ruota che interessa come descritto nei capitoli alle pagine 64 o 65.
- b. Togliete il complesso del piatto dei freni e/o l'assale, in modo che la ruota possa essere estratta sgonfia. Ponete l'insieme della ruota su di un tappeto o pezzo di carta per evitare danneggiamenti alla superficie del mozzo.
- c. Rimuovete i dadi che trattengono lo spillo e lo stelo della valvola. Localizzate

ed estraete gli eventuali oggetti taglienti infilati nel pneumatico.

d. Salite sul copertone per toglierlo dal bordo. Ripetete la stessa operazione dall'altro lato.

e. Facendo uso di due bastoni di ferro di dimensioni medie posti a circa 100-150 mm. di distanza ed inseriti fra l'angolo del bordo e il fondo del pneumatico vicino allo stelo della valvola, fare leva in dentro ed in giù con entrambi i bastoni, premendo contemporaneamente il letto del pneumatico dall'altro lato, con i piedi. Quando il fondo del pneumatico è al disopra dell'angolo del bordo togliete solamente uno dei bastoni e spostatelo di circa 76-100 mm. più lontano dal bastone che sostiene il fondo del pneumatico, inserendolo e facendo nuovamente leva. Procedete in tale maniera sino a che tutto il bordo del copertone è al disopra dell'angolo del bordo della

ruota.

f. La camera d'aria sgonfiata può ora essere estratto dall'infisso del pneumatico e la parte interna può essere esaminata per verificare la presenza di oggetti taglienti, ecc.. Localizzate ed eliminate la causa del pneumatico a terra.

g. Installate un nuovo tubo interno di dimensioni adatte gonfiando molto lentamente e lasciate lo spillo della valvola nello stelo.

h. Verificate la striscia protettiva della camera d'aria per controllare che sia in buone condizioni e centrata sui tiraraggi.

i. Allineate il segno di bilanciamento del pneumatico con il buco dello stelo della valvola nel bordo ed inserite la camera parzialmente gonfiata nell'infisso della ruota. Si avrà così lo stelo della valvola allineato con il buco relativo del bordo.

- j. Mettete la camera d'aria nella posizione appropriata nell'infisso del pneumatico ed inserite lo stelo della valvola attraverso l'apposito buco nel bordo della ruota. Mettete in parte il dado che trattiene lo stelo della valvola, ma non avvitate. Rimuovete lo spillo della valvola.
- k. Applicate un leggero strato di soluzione assorbente (in caso di necessità si può far uso di un liquido detergente) a ciascuna delle due superfici della base del pneumatico e fra la base libera del pneumatico e l'angolo del bordo.
- l. Il pneumatico può quindi ora essere messo al suo posto facendo uso dei vostri calcagni. Ponete entrambi i calcagni sul pneumatico dalla parte opposta alla valvola e spingetelo progressivamente a posto in direzioni opposte intorno alla ruota.
- m. Quando l'80-90% del pneumatico è nuovamente al suo posto, fate uso di una mazzuola per il montaggio dei pneumatici (martello di gomma pesante, cuoio o plastica) per forzare la parte rimanente nella posizione dovuta. Evitate l'uso di bastoni di ferro o di cacciaviti perchè potrebbero derivarne forature alla camera d'aria causate dall'utensile.
- n. Inserite lo spillo della valvola e gonfiate il pneumatico con una pressione di circa 10 psi (0,7 kg/cm²) superiore a quella normale. Ciò servirà a porre correttamente il fondo del pneumatico dentro il bordo. Controllate che la posizione del pneumatico sia corretta e sgonfiate. Procedete poi nuovamente al rigonfiamento alla pressione specificata (vedi pag. 66) e riavvitate il dado che trattiene lo stelo della valvola in modo non troppo stretto.
- o. Ricontrollate la pressione dell'aria e ponete il cappuccio dello stelo della valvola.
- p. Rimettete in posizione il complesso della ruota come indicato alle pagine 64-65.

NOTA:

Queste operazioni richiedono esperienza ed attrezzi particolari, e poichè la sicurezza del guidatore dipende in modo determinante dalle condizioni dei pneumatici e del complesso delle ruote, vi raccomandiamo, per quanto possibile, di far compiere tutte queste operazioni al Vostro rivenditore HONDA.

SOSPENSIONI ANTERIORI

1. Controllo delle sospensioni anteriori

Controllate il complesso della forcella anteriore chiudendo il freno anteriore e premendo la forcella su e giù vigorosamente. Nel corso di questa operazione il motociclo non dovrà essere sulla forcella di parcheggio. Controllate poi i punti seguenti.

- a. Una dolce azione di assorbimento.
- b. Perdite di olio attorno alle chiusure dei

cuscinetti d'olio.

- c. Logoramento della bussola dei tubi della forcella.
- d. Sicurezza degli elementi attaccati alla forcella.
- e. Eccessivo gioco alla testa del manubrio.
- f. Controllate attentamente tutti i tiranti delle sospensioni anteriori, compresi i punti di attacco dei tubi della forcella, i componenti dei freni e del manubrio.

NOTA:

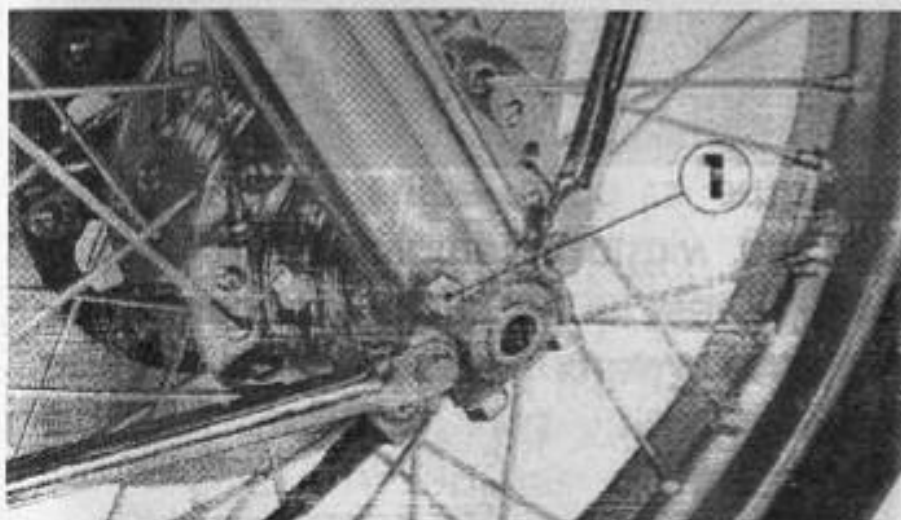
Rivolgetevi al Vostro rivenditore HONDA per riparazioni di eventuali danni o logoramenti al volante o alle sospensioni anteriori. Non guidate il veicolo con volante o sospensioni anteriori allentate, consumate o danneggiate, poichè la guida ne sarebbe negativamente influenzata.

2. Cambiamento dell'olio della forcella anteriore.

Per mantenere buone caratteristiche di guida

ed aumentare la durata di uso della forcella, bisognerà cambiare periodicamente l'olio della forcella anteriore. Ciò dovrà essere fatto almeno ogni 12 mesi o 10.000 km.

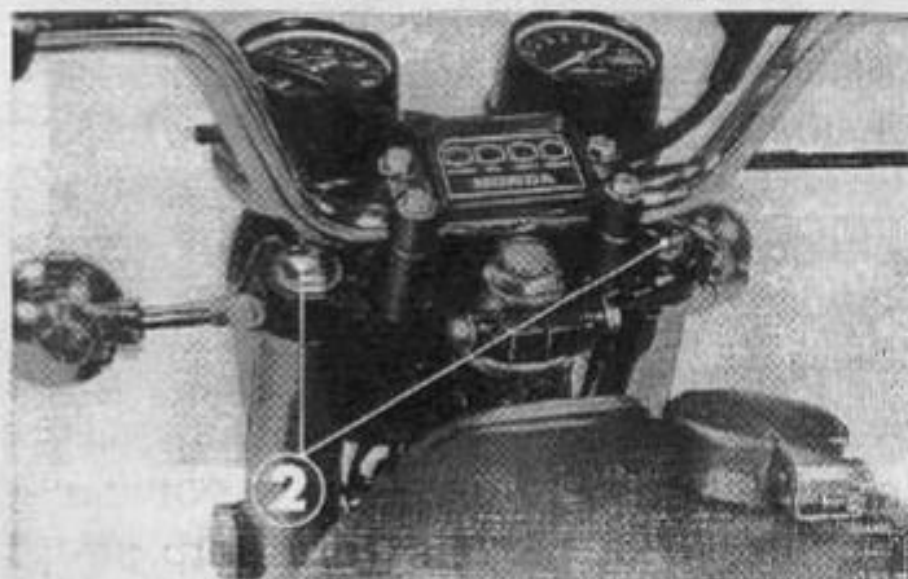
- a. Svitare la spina (1) per il drenaggio della forcella anteriore al fondo del cilindro della forcella stessa e fate fuoriuscire l'olio premendo la forcella. Dopo tale operazione riavvitare nuovamente la spina.
- b. Rimuovete la spina (2) del bocchettone



(1) Spina per il drenaggio della forcella anteriore.

superiore e riempite il cilindro della forcella anteriore con circa 160 cc. di olio di prima qualità SAE 10W-30 gradi.

- c. Dopo aver riempito il cilindro rimettete a posto il tappo del bocchettone.



(2) Spine del bocchettone di rifornimento superiore.

SOSPENSIONI POSTERIORI

1. Controllo delle sospensioni posteriori.

Controllate le sospensioni posteriori periodicamente con un attento esame a occhio. Badate soprattutto ai seguenti particolari.

- a. Bussola della forcella posteriore- Questa può essere controllata premendo fortemente contro il lato della ruota posteriore, mentre la motocicletta è sul supporto principale, e cercate di avvertire allentamenti delle bussole della forcella.
- b. Controllate le molle laterali per individuare eventuali danni.
- c. Controllate tutti i punti di giunzione dei componenti delle sospensioni per la sicurezza dei rispettivi dispositivi di fissaggio.

NOTA:

- (1) Se notate qualche segno delle condizioni sopradescritte, consultate il

Vostro rivenditore HONDA per avere ulteriori controlli.

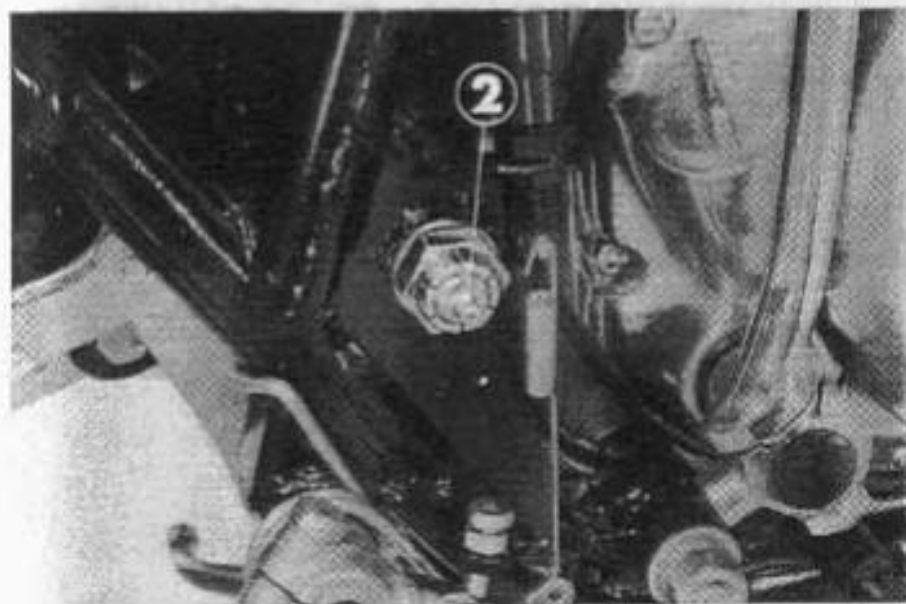
- (2) Le unità delle sospensioni posteriori sulla CB 500 sono sigillate alla fabbrica e non richiedono alcun genere di servizio. **NON** tentate di togliere i sigilli e di scomporre le unità degli ammortizzatori delle sospensioni posteriori.



(1) Ingrassatore

2. Lubrificazione della boccia della forcella posteriore.

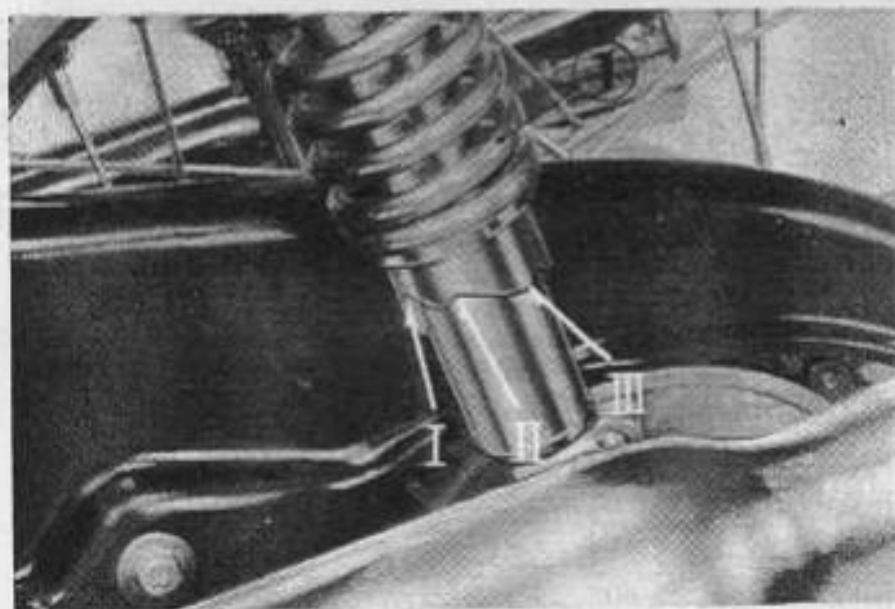
Ci sono due punti (1) e (2) di lubrificazione, come indicato nella figura. Si raccomanda di procedere alla lubrificazione ogni sei mesi o 5.000 km con un grasso multiscopi del tipo NLGI No. 2.



(2) Ingrassatore

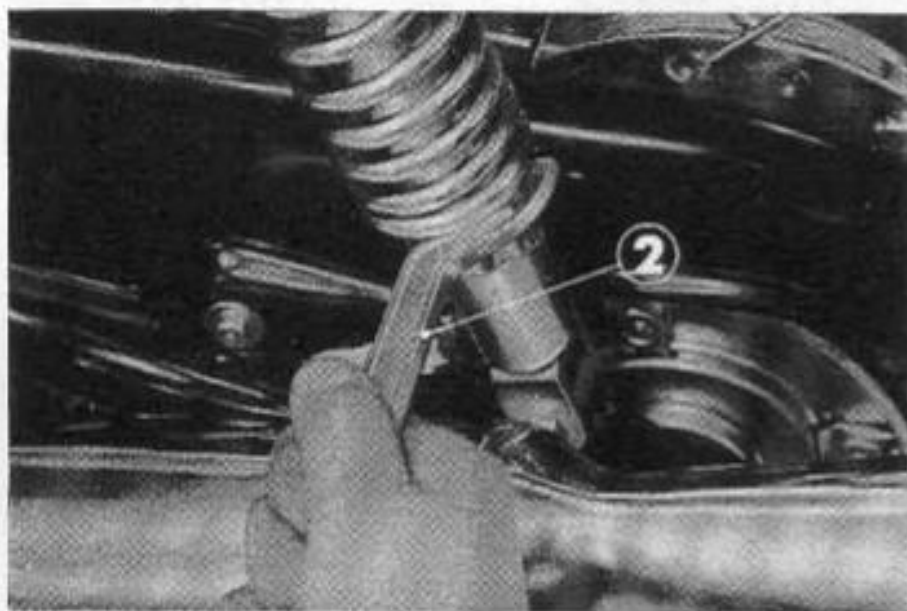
3. Regolazione degli ammortizzatori posteriori.

L'ammortizzatore posteriore (1) ha tregame di regolazione e può essere modificato per adattarsi ai diversi tipi di strade e di condizioni di guida. La posizione "I" è per la guida normale e la forza della molla di assorbimento aumenta progressivamente da



(1) Ammortizzatore posteriore

"II" a "III", per adattarsi a condizioni particolari di carico o quando si guida su strade in cattive condizioni.



(2) Chiave a 45 mm.

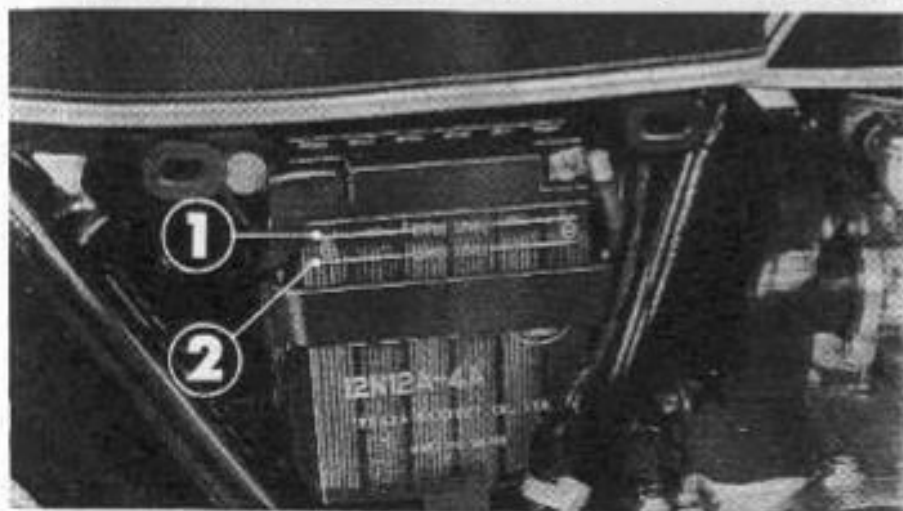
BATTERIA

Se la motocicletta viene usata con un insufficiente (basso) livello dell'elettrolite della batteria, possono verificarsi fenomeni di solfatazione e danni ai piatti della batteria. Ispezionare il livello dell'elettrolite è un'operazione semplice e rapida, e pertanto potrà essere eseguita frequentemente come indicato nel "PROGRAMMA DI MANUTENZIONE" (pag. 36) e nei "CONTROLLI PRIMA DELLA PARTENZA" (pag. 27).

1. Riempimento dell'elettrolite della batteria.
 - a. Per avere accesso alla batteria (12V-12AH) rimuovete il coperchio di destra, liberando dalle chiusure di gomma e sollevando il sedile. Il livello dell'elettrolite può essere controllato dal lato destro della motocicletta senza rimuovere la batteria. Il livello corretto dell'elettrolite è compreso fra i segni di livello "ALTO"

e "BASSO" sulla scatola della batteria

- b. Per modificare il livello dell'elettrolite, rimuovete i coperchietti delle cellette della batteria che richiedono le modifiche. Fate uso di una piccola siringa o di un tubo di plastica per aggiungere l'acqua. Aggiungete con cura la quantità necessaria di acqua distillata per portare il livello dell'elettrolite delle cellette fra i due segni indicativi "ALTO" e "BASSO".



(1) Livello superiore (2) Livello inferiore

Per la massima durata ed il buon rendimento della batteria dovreste far uso solamente di acqua distillata.

2. Rimozione o installazione della batteria.

La rimozione della batteria può essere necessaria quando la lettura della gravità specifica dell'elettrolite è al di sotto di 1.200, indicando quindi la necessità di una ricarica della batteria, o ancora quando la batteria viene rimossa per rimessa in deposito della motocicletta.

- a. Rimuovete l'elemento che trattiene la batteria a disinserite prima il cavo negativo (-) e poi il cavo positivo (+). La batteria può essere ora estratta dalla sua posizione. Fate attenzione alla posizione dei cavi, gomma di protezione (+) dei capi terminali e dei cuscinetti di montaggio della batteria come pure il funzionamento del tubo di ventilazione

della batteria. Prima di installare la batteria, ripulite la batteria stessa e la sua zona di inserimento con acqua. Acqua e bicarbonato di sodio possono essere impiegati per rimuovere tutte le varie incrostazioni.

- b. L'installazione della batteria viene compiuta nell'ordine inverso alla rimozione. Fate particolare attenzione ai cuscinetti di sostegno di gomma della batteria ed alla rotazione del tubo di ventilazione. Collegate e proteggete il terminale positivo (+) prima con l'isolatore di gomma e collegate poi il terminale negativo (-).

ATTENZIONE:

Non riavvitate troppo strettamente questi collegamenti terminali perchè potrebbero risulterne danni ai terminali della batteria. Installate il fermaglio della batteria, abbassate nuovamente il sedile e sistemate la coperta accessoria sul lato sinistro.

3. Ricarica della batteria.

Se la lettura (misurata con un idrometro) della gravità specifica dell'elettrolite della batteria scende al disotto di 1,200 a 20 C, la batteria deve essere ricaricata ad un livello tale da non superare 1,5 amp. sino a che la lettura del peso specifico non darà valori fra i 1,260 e 1,280 a 20 C.

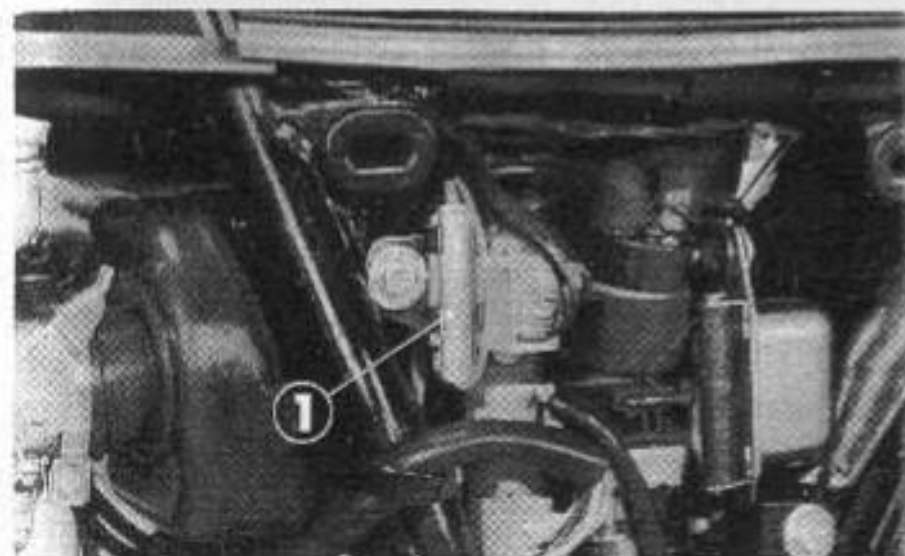
La condizione frequente di scarica parziale o totale della batteria è talvolta la conseguenza di un avviamento non corretto, di condizioni del motore non buone e/o problemi al sistema elettrico. Per localizzare e correggere le cause di questa situazione rivolgetevi al Vostro rivenditore HONDA. Quando riponete in deposito la motocicletta, o comunque questa non verrà usata prevedibilmente per un lungo periodo, sarà necessario disinnestare il cavo negativo (-) della batteria, o rimuovere la batteria e porla in luogo fresco.

Per mantenere la sua vita come batteria,

questa dovrà essere ricaricata almeno una volta al mese durante il periodo di deposito.

SOSTITUZIONE DEL FUSIBILE.

Il contenitore del fusibile (1) è piazzato sotto la copertura del lato sinistro. Il fusibile raccomandato per la CB 500 è da 15A. Quando si verificano frequenti bruciature del fusibile, ciò indica generalmente l'esistenza di un corto circuito o di un sovrac-



(1) Contenitore del fusibile.

carico nel sistema elettrico. In tal caso bisognerà provvedere ad un controllo per la verifica di corti circuiti ed altre eventuali ragioni di cattivo funzionamento.

Se le cause non possono essere localizzate ad occhio, la motocicletta dovrà essere esaminata da un rivenditore autorizzato HONDA.

ATTENZIONE

Non sostituite mai il fusibile con una barra metallica o un fusibile di capacità troppo grande. Il fusibile è destinato a proteggere il sistema elettrico e non rispettare quanto indicato potrà risultare in gravi danni all'impianto elettrico.

REGOLAZIONE DEI FARI ABBA-GLIANTI.

Il faro anteriore dovrà essere opportunamente regolato per assicurare una sicura guida notturna. Questa motocicletta è dotata

di dispositivi per regolare la posizione del faro anteriore sia in direzione verticale che orizzontale.

- a. La regolazione verticale si può fare allentando i bulloni (1) che sostengono il complesso del faro anteriore. Il faro viene normalmente regolato nella posizione verticale in modo che il centro del fascio di luce raggiunga il suolo a circa 50 m. davanti alla motocicletta nella posizione di corsa.

(1) Bulloni di sostegno del faro anteriore

(2) Vite di regolazione.

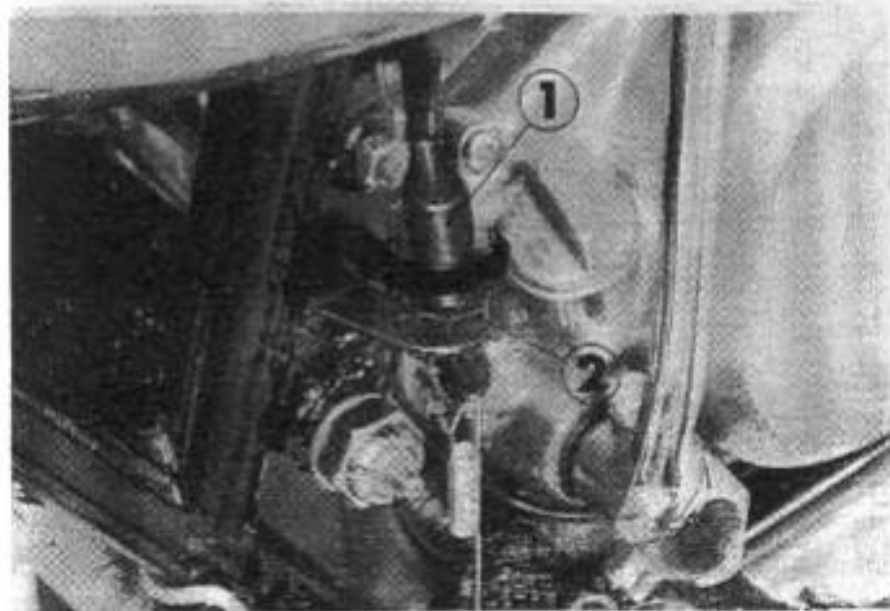
- b. La regolazione orizzontale viene compiuta per mezzo della vite di regolazione (2) posta sul lato sinistro del faro guardando il veicolo in fronte. Avvitando la vite si otterrà una rotazione verso il lato destro. Regolate il faro in modo che coincida con la linea centrale della motocicletta.

REGOLAZIONE DELL'INTERRUTTORE DELLE LUCI DI STOP

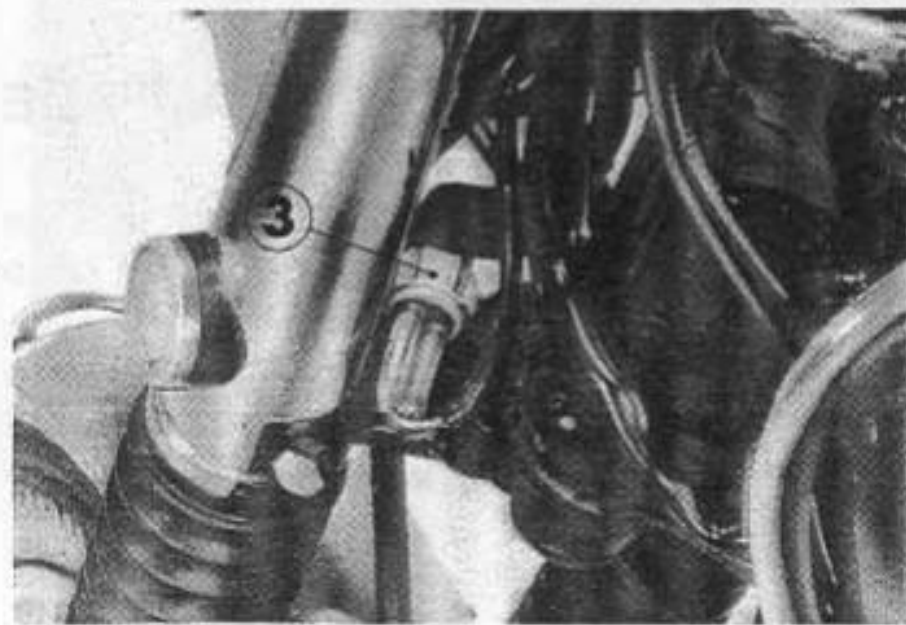
La CB 500 è fornita di interruttori indipendenti per le luci di arresto dei freni anteriore e posteriore. Un interruttore a funzionamento meccanico (1) a pedale è montato sul lato destro verso la parte posteriore del motore per il freno posteriore, ed un interruttore a pressione (3) al giunto del tubo dei freni per il sistema dei freni anteriori.

- a. Prima di tutto assicuratevi che i freni siano opportunamente regolati.

- b. Accendete l'interruttore della chiave principale (punto "ROSSO").
- c. Abbassate la forcella di sostegno della motocicletta per sollevare la ruota posteriore dal terreno, fate girare la ruota a mano e le luci di stop dovrebbero accendersi quando il pedale del freno viene premuto sino al punto in cui il freno posteriore comincia a fare presa. Provvedete alla regolazione allentando il dado di chiusura (2) ed avvitando l'interruttore delle luci di stop (3) in su o in giù. Terminata la regolazione riavvitare il dado di chiusura.
- d. L'interruttore delle luci di stop (3) sul freno anteriore può anche essere con-



(1) Interruttore luci di arresto (posteriore)
(2) Dado di regolazione



(3) Interruttore luci di stop (anteriore)

trollato nella stessa maniera alzando la ruota anteriore dal terreno. Tuttavia l'interruttore a pressione non può essere regolato e deve essere sostituito.

Dopo la sostituzione dell'interruttore spurgate il sistema del freno anteriore secondo il procedimento descritto alla pag. 58.

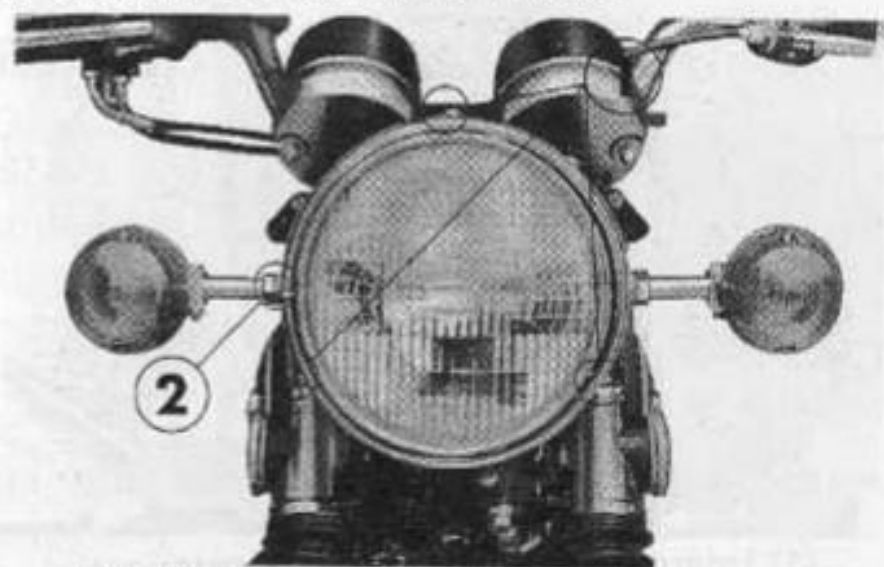
SOSTITUZIONE DELLE LAMPADE DEI FARI.

Quando cambiate le lampade fate attenzione a sostituirle sempre con altre del tipo e della potenza specificate. Questo è molto importante per prevenire un funzionamento non corretto del circuito elettrico di illuminazione. Le lampade sono quelle sottoindicate:

Faro anteriore:	12V-50/40 Watt.
Luci di coda/di arresto	12V-23/7 Watt.
Luci segnalazione svolta	12V-25 Watt.

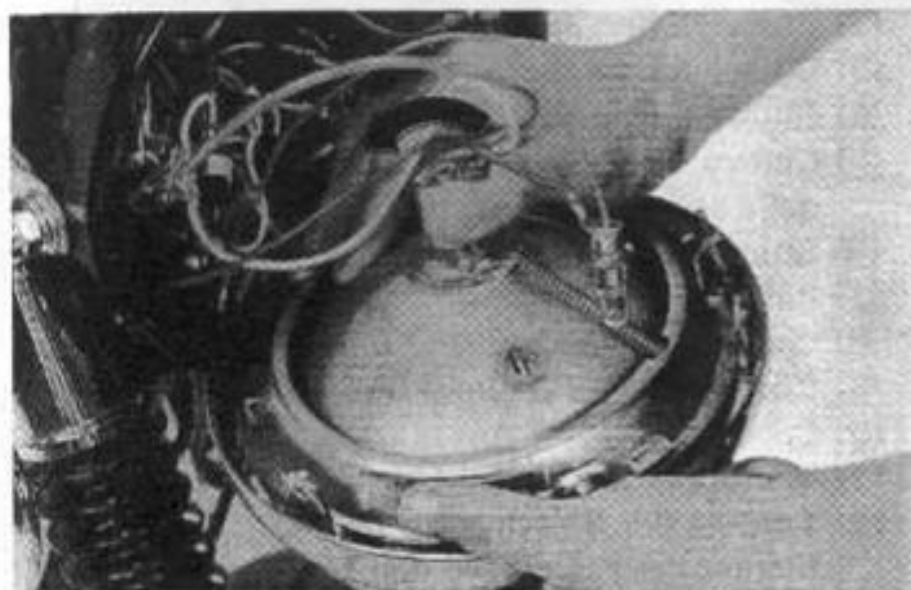
1. Procedura di sostituzione delle lampadine delle luci di coda e di arresto.

- Rimuovete le due viti che sostengono le lenti delle luci di coda/arresto.
- Premete la lampadina in dentro (A) e giratela verso sinistra (B), ed in tal modo essa potrà essere rimossa (C)
- Sostituitela con una nuova.



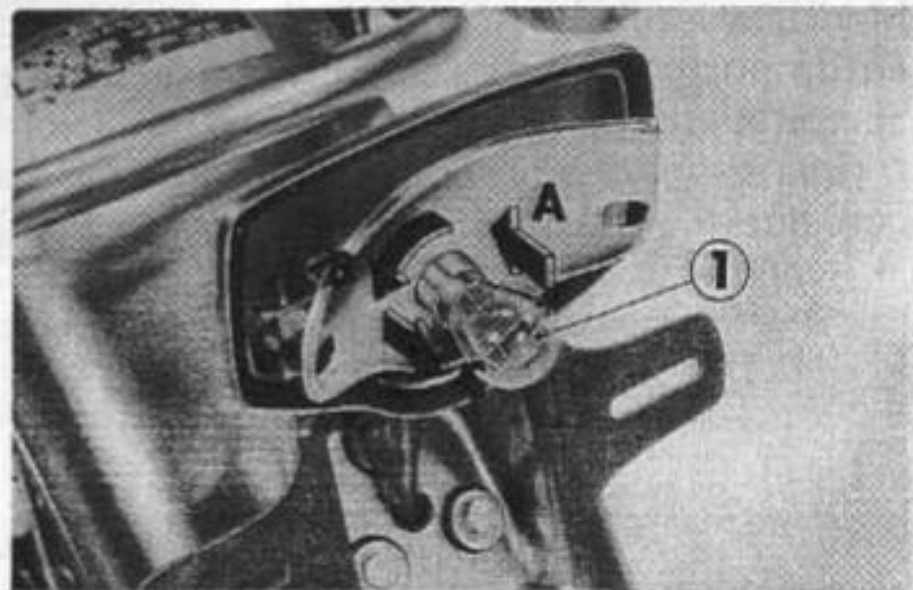
- (1) Vite regolazione orizzontale
(2) Viti di sostegno

- d. Quando installate le lenti, avvitate le viti in modo uniforme, ed evitate di stringere troppo, poichè ciò potrebbe causare una cattiva chiusura o danneggiare le lenti.



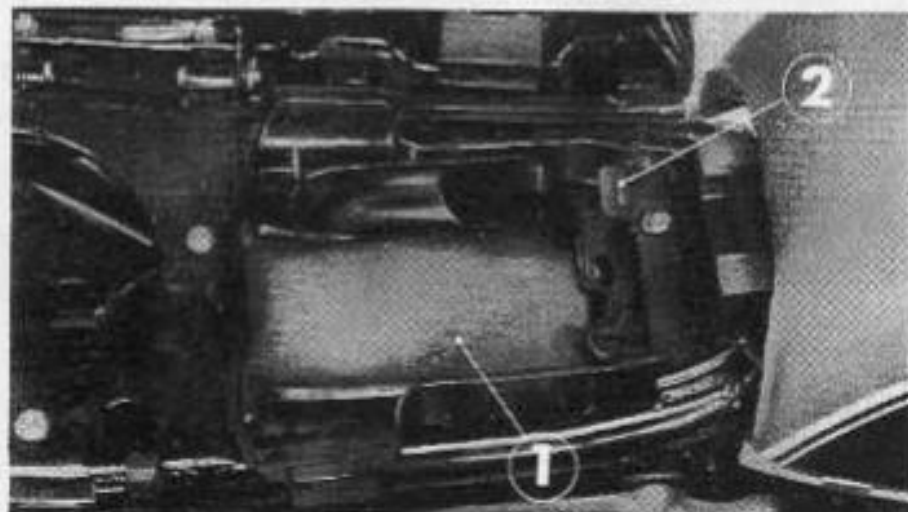
2. Procedura di sostituzione delle luci dei segnali di svolta.

La sostituzione viene fatta alla stessa maniera come per le lampadine delle luci di coda/arresto, specificata nel paragrafo (2) qui sopra.



SCATOLA DEGLI ATTREZZI

La scatola degli attrezzi (1) è contenuta in uno scompartimento situato nella cassetta del contenitore della batteria sotto il sedile. Modificazioni o sostituzioni di parti di poca entità potranno essere eseguiti con gli attrezzi contenuti in questa scatola. Regolazioni o riparazioni che non possano essere eseguiti con questi attrezzi dovranno essere richiesti al rivenditore autorizzato HONDA.



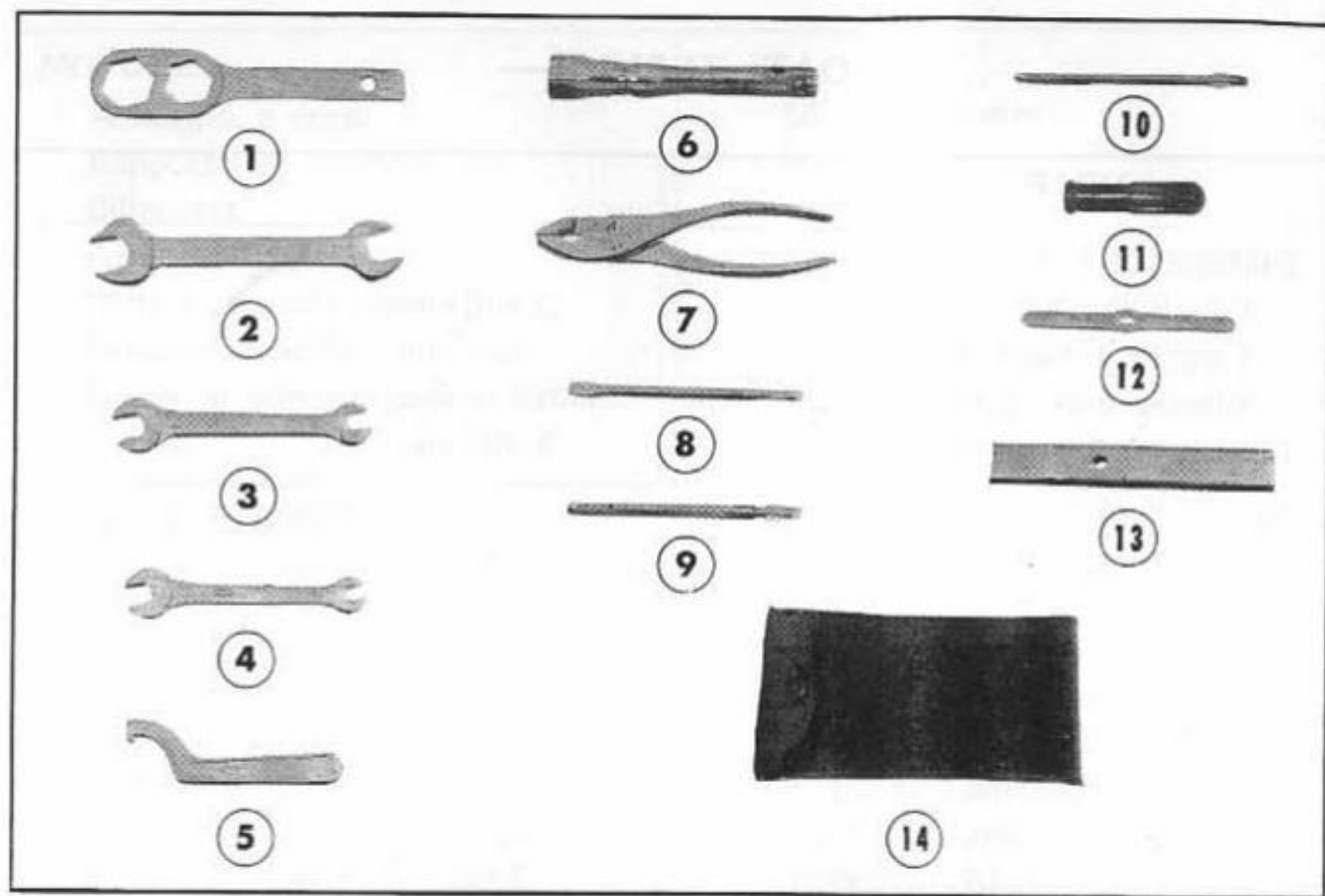
- (1) Scatola degli attrezzi
- (2) Contenitore del fusibile di ricambio

Qui di seguito è la lista degli utensili contenuti nella scatola:

- (1) Chiave dell'assale: per i dadi dell'assale
- (2) Chiave a fine aperta 17 x 19 mm.
- (3) Chiave a fine aperta 10 x 14 mm.
- (4) Chiave a fine aperta 8 x 12 mm.
- (5) Chiave a perno a 45 mm: per la regolazione delle sospensioni posteriori.
- (6) Chiave per le candele
- (7) Pinze
- (8) Cacciavite No. 2
- (9) Cacciavite No. 3 con punta a croce
- (10) Cacciavite No. 2 con punta a croce
- (11) Manopola per cacciavite
- (12) Levetta per il cacciavite
- (13) Manico: per la chiave dell'assale
- (14) Borsa degli attrezzi

Altri elementi uniti alla motocicletta in un pacco a parte in occasione della spedizione.

- (1) Una lattina di tinta per rifiniture
- (2) Fusibile di ricambio (nel contenitore del fusibile di ricambio)



—DATI TECNICI—

VOCE	
DIMENSIONI Lunghezza fuori tutto Larghezza fuori tutto Altezza fuori tutto Distanza fra gli assi delle ruote	2,105 mm. 825 mm. 1.115 mm. 1.405 mm.
PESO Peso a secco	183 kg.
CAPACITA' Olio motore serbatoio benzina serbatoio benzina (riserva) Forcella anteriore Contenitore fluido idraulico	3,0 lt. 14,0 lt. 4,0 lt. 160 cc. 35 cc.

MOTORE	
Alesaggio e corsa	56,0 x 50,6 mm.
Rapporto di compressione	9,0 : 1
Cilindrata	498 cc.
Potenza	46 HP (SAE)/9.000 giri/min.
Distanza puntine del ruttore	0,3-0,4 mm.
Distanza candele	0,6-0,7 mm.
Gioco di punteria della valvola	IN 0,05 mm.
	EX 0,08 mm.
CHASSIS E SOSPENSIONI	
Angolo di orientabilita' della ruota	64°
Trail	105 mm.
Dimensioni pneumatico anteriore	3,25-19 (4 PR)
Dimensioni pneumatico posteriore	3.50-18 (4 PR)
TRASMISSIONE	
Riduzione iniziale	3,246
Riduzione finale	2,000

Rapporto del cambio: prima	2,353
seconda	1,636
terza	1,269
quarta	1,036
quinta	0,900
ELETTRICITA'	
Batteria	12 Volt-12 AH
Generatore	Generatore a corrente alternata
LUCI	
Faro anteriore	12V-50/40W
Luci di coda/arresto	12V-7/23W
Luci del segnale di svolta	12V-25W
Luci dei misuratori	12V-3W
Luci spia posizione di folle	12V-3W
Spia indicatrice segnale di svolta	12V-3W
Spia indicatrice luci abbaglianti	12V-3W
Fusibile	15 amp