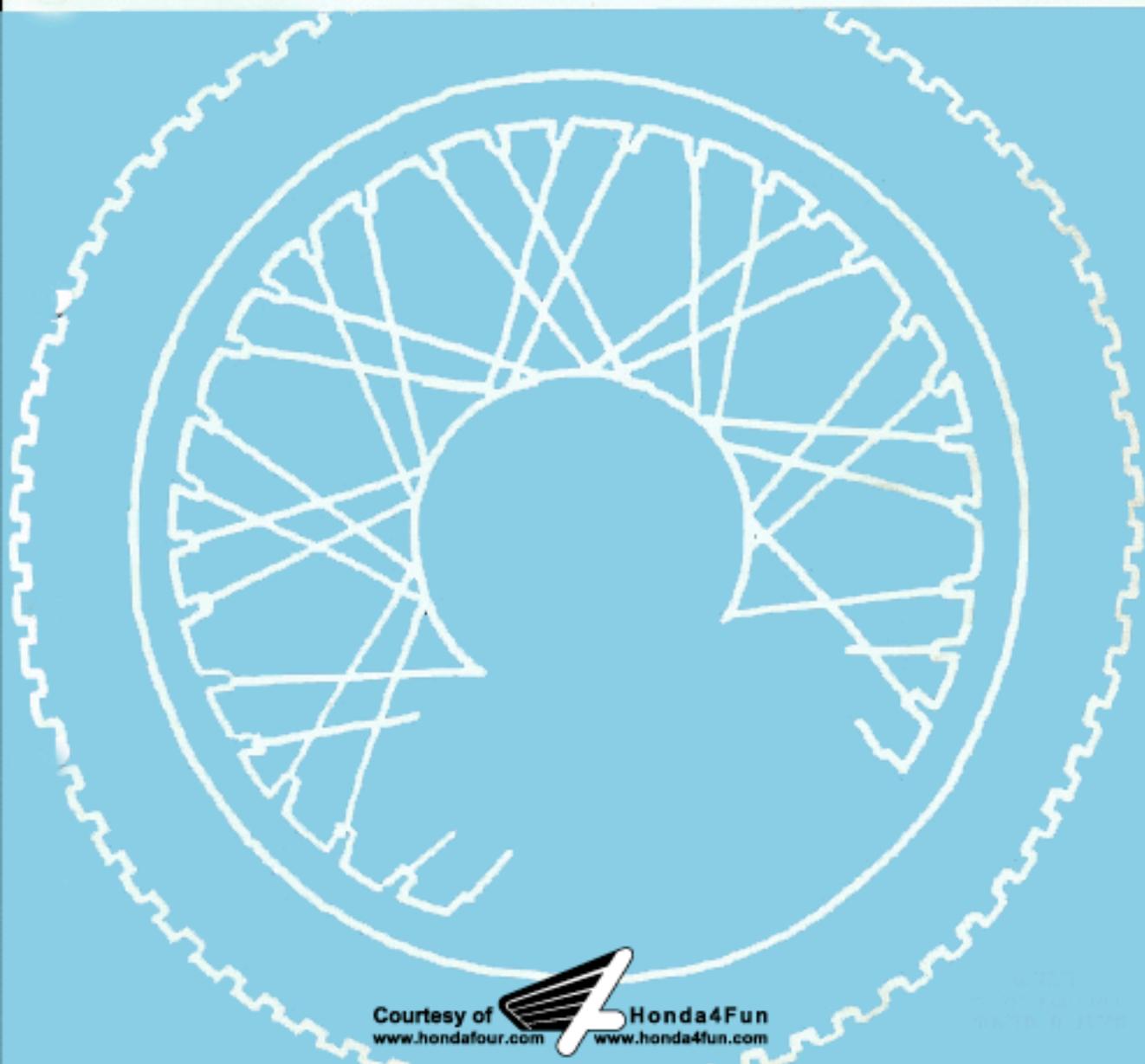


MANUALE D'OFFICINA

HONDA
CB350F-500F-750F



Courtesy of



Honda4Fun

www.hondafour.com

www.honda4fun.com

© 2004
Honda Motor Co., Ltd.
Honda Motor Co., Ltd.

PREFAZIONE

Questo Manuale d'Officina è stato preparato come una "Guida alla Assistenza" per il meccanico responsabile per la manutenzione della Honda CB 350 F, CB 500 e CB 750. Esso è diviso in 6 parti e riassume i procedimenti per smontare, controllare e rimontare i vari componenti della macchina. Se si seguiranno strettamente le istruzioni qui date, si avrà come risultato un migliore e più sicuro servizio di assistenza.

Tutte le informazioni, illustrazioni e dati qui contenuti sono basati sui modelli 1972. La Honda si riserva il diritto di effettuare cambiamenti in qualunque momento senza alcun avviso e impegno.

Courtesy of Honda4Fun (www.honda4fun.com - www.honda4fun.com).

HONDA MOTOR CO., LTD.
Ufficio Pubblicazioni del Servizio Assistenza.



INDICE

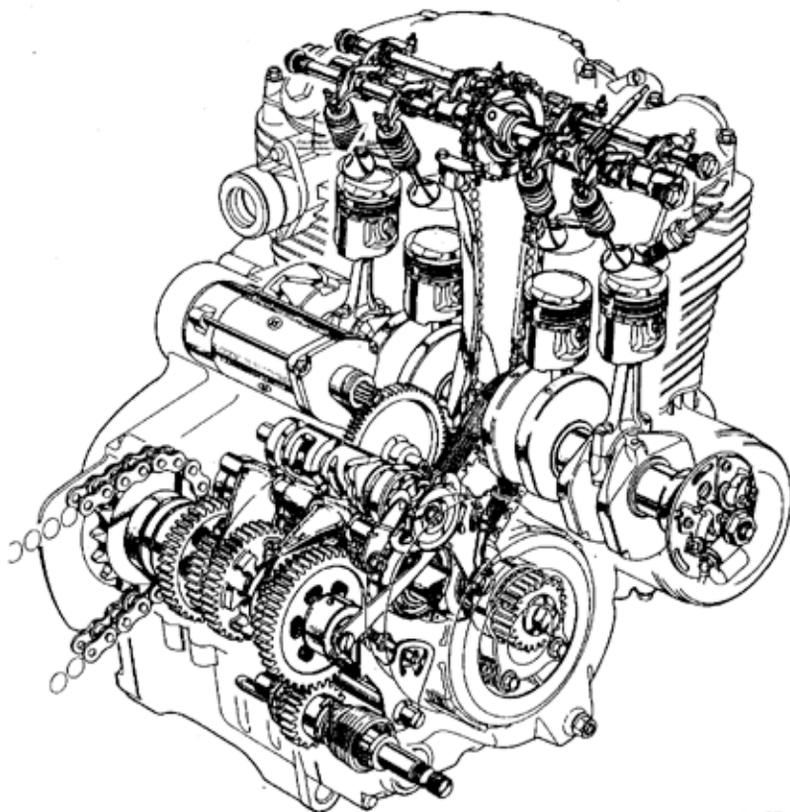
I. Precauzioni per l'assistenza	3	4. Pedale della messa in moto.....	63
II. Controlli e RegISTRAZIONI	4	5. Meccanismo di selezione delle marce.....	63
1. Punterie.....	4	6. Trasmissione.....	65
2. Apertura delle puntine e messa in fase dell'accensione.....	5	7. Trasmissione primaria.....	65
3. Carburatore.....	6	8. Tendicatena.....	65
4. Frizione.....	14	9. Albero motore e biella.....	66
5. Catena di distribuzione.....	16	10. Carter.....	68
6. Olio motore.....	17	11. Carburatore.....	69
7. Filtro dell'olio.....	18	IV. Telaio	72
8. Freno anteriore.....	19	CB350 F	
9. Freno posteriore.....	20	1. Freno a disco anteriore.....	72
10. Filtro dell'aria.....	20	2. Manubrio.....	75
11. Catena di trasmissione finale.....	21	CB500	
12. Forcella Anteriore.....	22	1. Freno a disco anteriore.....	75
III. Motore	23	2. Manubrio.....	77
CB350 F		CB750	
1. Testata, asse a cammes, cilindri e pistoni	23	1. Freno a disco anteriore.....	78
2. Pompa e filtri dell'olio	26	2. Manubrio.....	80
3. Frizione	27	V. Impianto Elettrico.....	81
4. Pedale della messa in moto.....	28	CB350 F	
5. Meccanismo di selezione delle marce.....	28	1. Descrizione generale	81
6. Trasmissione	31	2. Sistema di accensione	82
7. Contralbero	31	3. Sistema di ricarica.....	85
8. Tenditore della catena della distribuzione	32	4. Sistema di avviamento	89
9. Albero motore e bielle.....	33	CB500	
10. Carter.....	35	1. Descrizione generale.....	93
11. Carburatore.....	36	2. Sistema di accensione	94
CB500		3. Sistema di ricarica.....	97
1. Testata, assecammes, cilindri e pistoni	41	4. Sistema di avviamento	101
2. Pompa e filtri dell'olio	44	CB750	
3. Frizione	45	1. Sistema di accensione	105
4. Meccanismo di selezione delle marce.....	46	2. Sistema di ricarica.....	108
5. Trasmissione	48	3. Sistema di avviamento	113
6. Contralbero	48	VI. Dati tecnici	116
7. Albero motore e bielle.....	49	1. Attrezzi speciali.....	116
8. Carter.....	52	2. Programa di manutenzione.....	125
9. Carburatore.....	53	3. Coppie di scarraggio prescritte.....	130
CB750		4. Dati tecnici.....	132
1. Testata, asse a cammes, cilindri e pistoni	58	5. Individuazione dei guasti.....	141
2. Pompa e filtri dell'olio.....	61	6. Schema dell'impianto elettrico.....	146
3. Frizione	62	7. Caratteristiche.....	149

I PRECAUZIONI per l'ASSISTENZA

1. Usate guarnizioni, anellini di tenuta e coppie nuovi durante il rimontaggio.
2. Quando stringete dadi e bulloni per i quali non è indicato l'ordine, cominciate da quelli centrali o di maggior diametro e stringeteli in croce fino alla coppia prescritta, in due o più riprese se necessario.
3. Usate pezzi di ricambio e lubrificanti HONDA, o quelli raccomandati dalla HONDA.
4. Usate gli attrezzi speciali HONDA ove il loro uso sia prescritto.
5. Pulite le parti del motore con un solvente dopo lo smontaggio. Applicare del lubrificante sulla superficie di scorrimento durante il rimontaggio.
6. Rivestite o riempite di grasso quei pezzi per i quali ciò è prescritto.
7. Durante il rimontaggio, controllate che ogni pezzo sia installato in modo giusto e si muova e agisca a dovere.
8. Quando lavorate con altre persone, cercate, ai fini di una maggiore sicurezza, di comunicare tra di voi.

Nota :

1. I procedimenti di smontaggio e di rimontaggio del motore e delle varie parti del telaio non sono descritti.
2. Tutti i dati tecnici di ogni componente sono elencati nelle ultime pagine di questo manuale.



Motore del modello CB 350 F



II CONTROLLI E REGISTRAZIONI

In questa sede vengono descritti i procedimenti di controllo e di registrazione delle principali operazioni di manutenzione periodica delle HONDA CB 350 F, CB 500 e CB 750. Ci si riferisce al Programma di Manutenzione Periodica, da pagina 125 a pagina 129.

1. PUNTERIE.

Controllo e registrazione del gioco punterie vanno effettuati a MOTORE FREDDO.

1. Togliere il serbatoio.
2. Togliere gli 8 coperchietti delle punterie. Togliere il coperchio delle puntine platinatate.
3. Ruotare l'albero motore in senso orario mediante il dado apposito, in modo da allineare il segno "T" 1,4 con il segno fisso di riferimento.
4. Assicurarsi che il pistone nr 1 sia al P.M.S. della corsa di compressione. Se non è così, ruotare nuovamente l'albero motore di un intero giro in senso orario e compiere di nuovo l'allineamento prestabilito.
5. Controllare e registrare il gioco delle punterie delle valvole marcate "O" nella tabella qui sotto riportata. Per compiere la registrazione, allentare il controdado e ruotare le vite di registro.

GIUOCO DELLE PUNTERIE

Modello	CB350 F	CB500	CB750
Aspirazione	0,05 mm.	0,05 mm.	0,05 mm.
Scarico	0,05 mm.	0,08 mm.	0,08 mm.

Cilindro	No 1	No 2	No 3	No 4
Valvola di Asp.	0	X	0	X
Valvola di Sea.	0	0	X	X

6. Ruotare l'albero di un giro intero in senso orario in modo da allineare il segno "T" 1,4 col segno fisso di riferimento (in questa posizione il pistone nr 4 è al P.M.S. della corsa di compressione), e controllare che le valvole segnate "X" nella tabella, abbiano il giusto giuoco.
7. Dopo il completamento del controllo e registrazione del giuoco delle punterie, installare i coperchietti delle punterie ed il coperchio delle puntine platinatate.
8. Installare il serbatoio. Controllare che i tubicini della benzina siano ben attaccati.

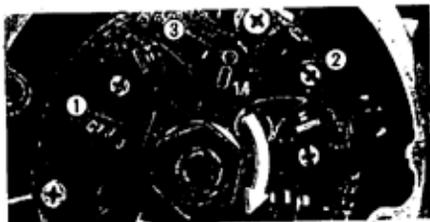


Fig. 2-1 ① Dado Speciale. ③ Segno di riferimento.
② Segno "T" 1,4.

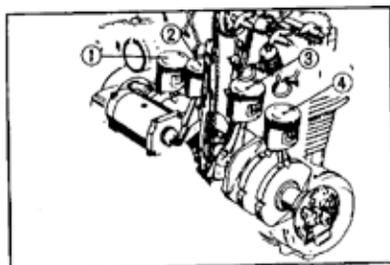


Fig. 2-2 ① Pistone nr 1. ③ Pistone nr 3.
② Pistone nr 2. ④ Pistone nr 4.



Fig. 2-3 ① Controdado. ③ Spessimetro.
② Vite di registro.

2. APERTURA DELLE PUNTINE E MESSA IN FASE DELL'ACCENSIONE.

Apertura delle puntine.

1. Togliere il coperchio delle puntine.
2. Ruotare l'albero motore in senso orario mediante l'apposito dado. Controllare l'apertura massima delle puntine 1,4. apertura massima = 0,3-0,4 mm. Per regolare l'apertura, allentare la vite "a" e spostare la base delle puntine 1,4.
3. Nello stesso modo usato per le puntine 1,4, controllare l'apertura delle puntine 2,3. Per regolare l'apertura, allentare la vite "b" e muovere la base delle puntine 2,3.



Fig. 2-4 ① Apertura delle puntine. ② Base delle puntine 2,3.
③ Base delle puntine 1,4. ④ Dado speciale.

Messa in fase dell'accensione.

Controllare e registrare mediante pistola stroboscopica (Apparecchio di prova SRH 500, attrezzo nr 07171-99900).

1. Fare i collegamenti per l'apparecchio di prova secondo le istruzioni del fabbricante dell'apparecchio. Collegare il cavo della pistola stroboscopica alla candela del cilindro nr 1 o nr 4.

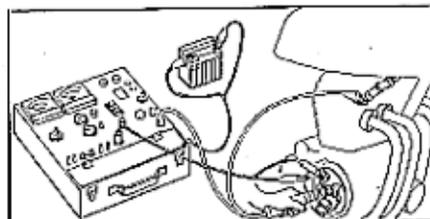


Fig. 2-5 Controllo dell'anticipo di accensione.

2. Mettere in moto il motore e regolare il minimo a seconda del modello. Illuminare il segno fisso di riferimento con la luce della pistola stroboscopica e controllare che il segno "F" 1,4 sia allineato con esso. Se tale allineamento non si verifica, allentare le tre viti "C" e spostare il piatto di base delle puntine "e" ruotandolo in senso orario o antiorario. Ruotando il piatto in senso orario si ritarda l'accensione; ruotandolo in senso antiorario si anticipa l'accensione.

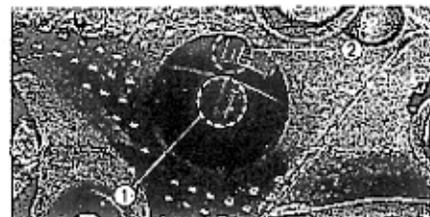


Fig. 2-6 ① Segno "F" 1,4.
② Segno fisso di riferimento.

Modello	CB350F	CB350	CB125
Regime di minimo	1300 GPM	850-1050 GPM	850-850 GPM

3. Aumentare il regime del motore fino a 2.500 giri al minuto e controllare il segno fisso di riferimento. Se esso si trova tra i due segni dell'anticipo massimo, la fase della accensione è corretta.
4. Collegare il cavo della pistola stroboscopica alla candela del cilindro nr 2 o nr 3. Mettere il motore al minimo e controllare che il segno fisso di riferimento ed il segno "F" 2,3 siano allineati. Se non sono allineati, allentare le due viti "d" e muovere il piatto di base delle puntine "f" in senso orario o antiorario.



Fig. 2-7 ① Piatto di base delle puntine "e".
② Piatto di base delle puntine "f"

5. Aumentare il regime del motore fino a 2.500 G.P.M. e controllare che l'indice fisso di riferimento venga a trovarsi tra i due segni dell'anticipo massimo.

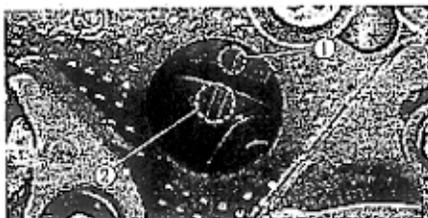


Fig. 2-8 ① segno fisso di riferimento.
 ② segni dell'anticipo massimo.

3. CARBURATORE.

• CB 350 F

Il carburatore va registrato a motore caldo.

Regolazione del minimo.

Per mettere il motore a 1.200 G.P.M. girare l'apposita vite di registro. Girando la vite in senso orario (direzione "A") si aumenta il regime del minimo, e viceversa (direzione "B").

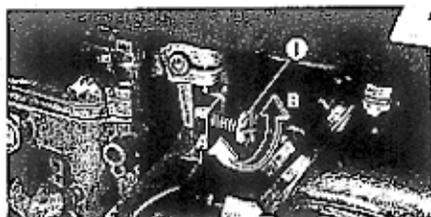


Fig. 2-9 ① vite di registro del minimo.

Controllo della sincronizzazione.

1. Togliere le quattro viti dai condotti di aspirazione dei carburatori. Installare i tubicini a vite di collegamento "A" (attrezzo nr 07068-30007) e "B" (attrezzo nr 07068-30012) ed installare i vacuometri (attrezzo nr 07064-30001).
2. Mettere in moto il motore e controllare le indicazioni di ogni vacuometro.
 valore stabilito = 16-24 cm. Hg.

Nota:

Tutti e 4 i vacuometri debbono indicare lo stesso valore, che deve rientrare nei limiti prestabiliti.

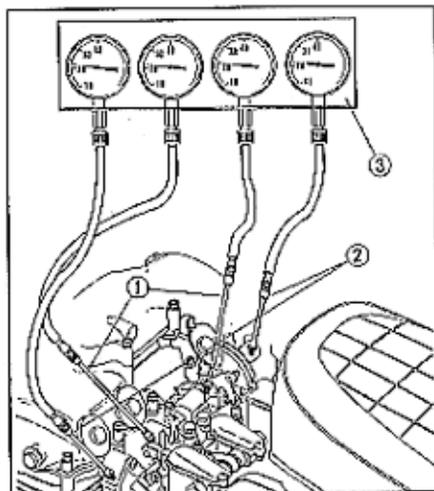


Fig. 2-10 ① tubicino a vite di collegamento "A".
 ② tubicino a vite di collegamento "B".
 ③ vacuometro.

Regolazione della sincronizzazione.

1. Togliere dalla moto il serbatoio della benzina. Collegare mediante un tubetto di alimentazione assai più lungo il serbatoio ai carburatori.
2. Ruotare la vite di registro per regolare la distanza (H) tra la leva del gas ed il perno della guaina del cavetto di comando. Tale distanza (H) va regolata a 56mm. Ruotando la vite di registro in senso orario (direzione "A") si aumenta la distanza (H), e viceversa (direzione "B").

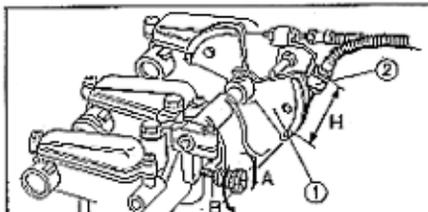


Fig. 2-11 ① Leva del Gas
② Fermo della guaina del cavetto di comando.

3. Mettere in moto il motore e controllare che i valori dati dai vacuometri siano nei limiti prescritti. Se non è così, allentare il controdamo e registrare mediante la vite di registro. Ruotando la vite in direzione "B" si aumenterà la depressione e viceversa (direzione "A").

Nota:

Dopo la registrazione, serrare a dovere il controdamo, e far scattare la monopola del gas tre o quattro volte per ricontrollare la sincronizzazione.

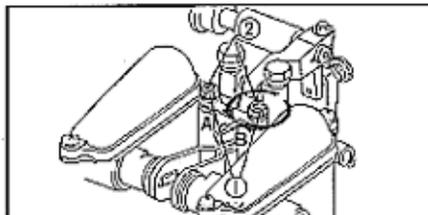


Fig. 2-12 ① Controdamo.
② Vite di registro.

Regolazione del minimo veloce.

Questa regolazione va fatta durante il riscaldamento del motore, dopo la registrazione della sincronizzazione dei carburatori.

1. Collocare la leva dello starter nella posizione di completamente aperto, e controllare la distanza (I) tra la piastrina di fissaggio e la vite di registro.

Gioco prescritto: 0-0,3 mm.

Per registrare tale gioco, allentare il controdamo e ruotare la vite di registro. Ruotando la vite in senso orario (direzione "A") si diminuirà il gioco, e viceversa (direzione "B").

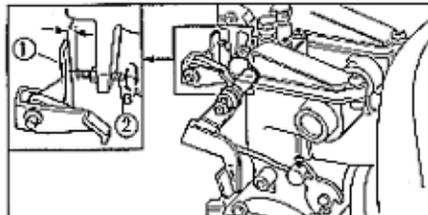


Fig. 2-13 ① Piastrina di fissaggio.
② Vite di registro.

2. Mettere in moto il motore. Muovere lentamente in su e in giù la leva dello starter fino a trovare il regime massimo. Se esso è nei limiti prescritti di 3.500-4.500 GPM, la velocità del minimo accelerato è soddisfacente. Se non è così, regolare per mezzo della vite di registro. Ruotando la vite in senso orario (direzione "A") si aumenterà il regime di rotazione del motore, e viceversa (direzione "B").

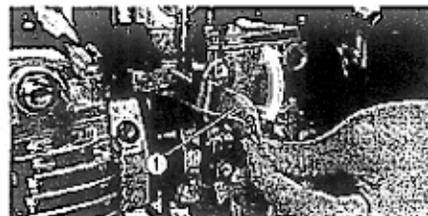


Fig. 2-14 ① Leva dello starter.

1. Regolazione del fondocorsa del comando del gas. Mettere la manopola del gas nella posizione di chiuso. Allentare il controdamo e ruotare il pernetto di fermo per registrare il giuoco. Giuoco prestabilito: 2,0-2,1 mm.

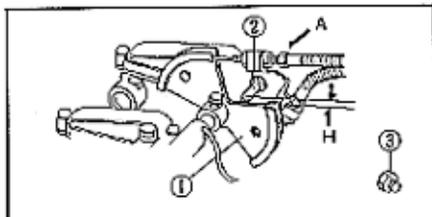


Fig. 2-15 ① Leva del gas. ② Controdamo.
③ Pernetto di fermo.

Registrazione del cavetto del gas.

1. Controllare il giuoco della manopola del gas. Giuoco prescritto $\approx 10'$ attorno all'asse della manopola. Per registrare tale giuoco, allentare i controdamo e girare le viti di registro. Ruotando il dado in senso orario (direzione "A"), si aumenta il giuoco, e viceversa (direzione "B").

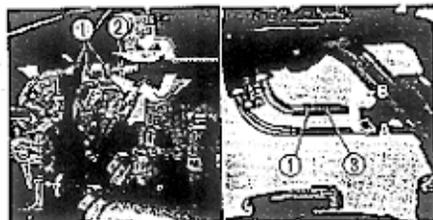


Fig. 2-16 ① Controdamo.
② Dado di registro.
③ Registro del cavetto del gas.

2. Per una buona registrazione, allentare il controdamo del cavetto e ruotare il registro. Ruotando il registro in senso orario (direzione "A") si diminuisce il giuoco, e viceversa (direzione "B").
3. Con la manopola nella posizione di completamente chiuso, controllare se la leva del gas va a toccare il pernetto di fermo. Se la leva non tocca il pernetto, sostituire il cavetto di chiusura del gas.

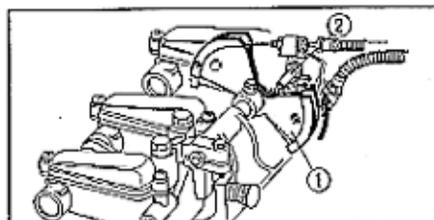


Fig. 2-17 ① Leva del gas.
② Pernetto di fermo.

* CB 500

Registrare i carburatori dopo aver scaldato il motore (60-70°C).

Registrazione del regime del minimo.

Registrare il regime del minimo a 950-1050 GPM per mezzo della vite di registro del minimo. Ruotare la vite in senso orario per aumentare il regime del minimo ed in senso antiorario per diminuirlo.

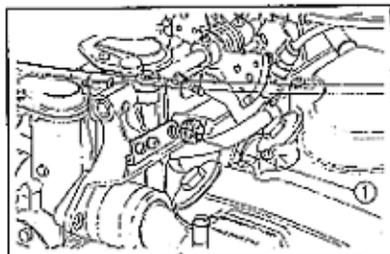


Fig. 2-18 ① vite di registro del minimo.

Controllo della sincronizzazione.

1. Togliere le quattro viti dai condotti di aspirazione dei carburatori. Installare i tubicini di raccordo "A" (attrezzo nr 07068-30007) e "B" (attrezzo nr 07068-30012) ed installare i vacuometri (attrezzo nr 07064-30001).
2. Mettere in moto il motore ed effettuare la lettura di ciascun quadrante. Valore prescritto = 16-24 cm Hg.

Nota :

Tutti i vacuometri debbono dare lo stesso valore, compreso nel campo dei valori prescritti.

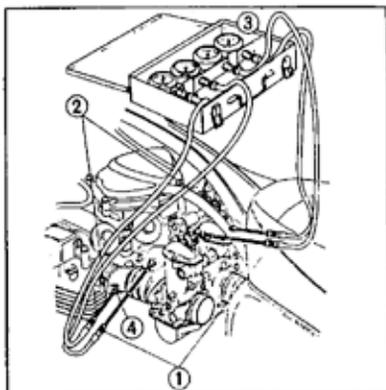


Fig. 2-19 ① Tubicino di raccordo "A".
② Tubicino di raccordo "B".
③ Vacuometro.
④ Foro di attacco.

Registrazione della sincronizzazione.

1. Togliere il serbatoio.

Nota :

Collocare il serbatoio circa 50 cm. più in alto della posizione normale di montaggio e ricollegarlo ai carburatori mediante un tubo più lungo.

2. Regolare la vite di registro del minimo in modo che la leva del gas venga a trovarsi a 49 ± 1 mm. dal supporto del registro del cavo del gas.

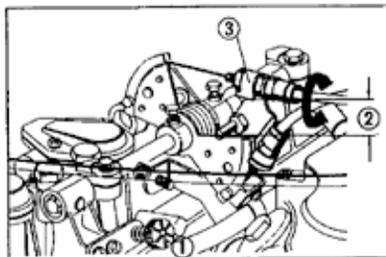


Fig. 2-20 ① Vite di registro del minimo.
② 49 ± 1 mm.
③ Supporto del registro del cavo del gas.

3. Mettere in moto il motore, allentare i controdadi e ruotare le viti di registro in modo che tutti e quattro i carburatori diano la stessa lettura sui quadranti dei vacuometri (16-24 cm/Hg.). Ruotare le viti in senso orario per aumentare la depressione. Ruotare la vite in senso antiorario per fare diminuire la depressione. Tutti i carburatori debbono essere registrati in modo da dare una lettura che non differisca di più di 3.0 cm. Hg. l'uno dall'altro.

Nota :

Se l'ago del vacuometro oscilla per una buona ampiezza, smorzare il movimento mediante il registro apposito posto alla base del vacuometro.

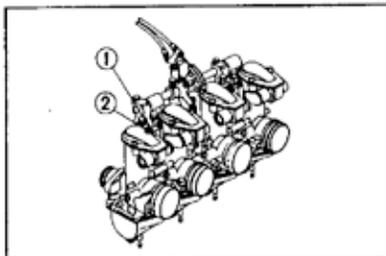


Fig. 2-21 ① Vite di registro.
② Controdado.



4. Fare scattare più volte la manopola del gas e ricontrollare la depressione dopo tale registrazione. Se si riscontra una mancanza di uniformità, procedere ad una nuova registrazione. Se la depressione è minore di 15 cm. Hg. per uno qualunque dei carburatori, controllare le seguenti voci:
 - 1) Accertarsi che l'anticipo di accensione sia $5^{\circ}/1.150 - 30^{\circ}/2.500$ GPM prima del PMS.
 - 2) Controllare la distanza degli elettrodi della candela. Distanza = 0,6-0,7 mm.
 - 3) Controllare il gioco delle punterie. Aspirazione = 0,05 mm. Scarico = 0,08 mm.
 - 4) Controllare la pressione di compressione. Pressione = 11-12 kg/cm².
5. Regolare la vite di registro del minimo in modo da ottenere un regime minimo del motore di 950-1.050 GPM, dopo che tutti e quattro i carburatori sono stati regolati sulla stessa depressione.
6. Regolare la vite dell'aria minimo su ciascun carburatore (la regolazione standard per le viti dell'aria minimo è di $1 \pm 3/8$ giro dalla posizione di completamente chiuso.)
7. Regolare nuovamente mediante la vite di registro, la velocità del minimo su 950-1.050 GPM.

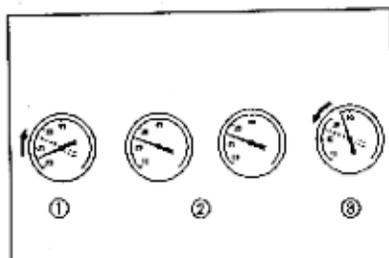


Fig. 2-22 ① Bassa depressione.
② Normale.
③ Alta depressione.

Regolazione del cavetto del gas.

1. Ruotare in senso antiorario il registro sul manubrio, in modo da aumentare in gioco del cavetto del gas.

Nota:

Lasciare un margine di regolazione di circa 3 mm. per la microregistrazione finale mediante il registro del cavetto.

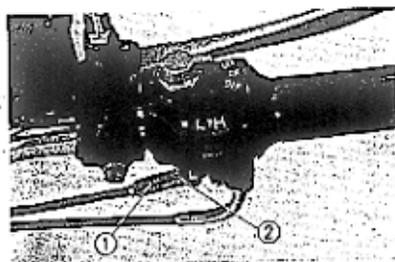


Fig. 2-21 ① Registro. ② Controdado.

2. Allentare il controdado e ruotare il registro posto presso il carburatore in modo da lasciare un giuoco di 3-4 mm. all'estremità del cavetto terminante nella manopola.

Nota:

Quando la manopola viene spinta nella posizione di completamente chiuso, la leva del gas deve urtare contro il pernetto eccentrico. Se ciò non avviene, occorre sostituire il cavetto di ritorno.

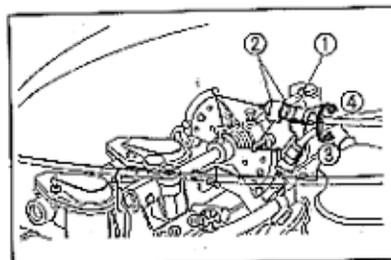


Fig. 2-24 ① Registro. ② Controdado. ③ Avvitato. ④ Dismaluzione.

Registrazione del fermo del fondocorsa di ritorno.

Allentare il controdado e ruotare il pernetto eccentrico. Il giuoco tra la leva del gas ed il pernetto eccentrico deve essere di 2-3 mm.

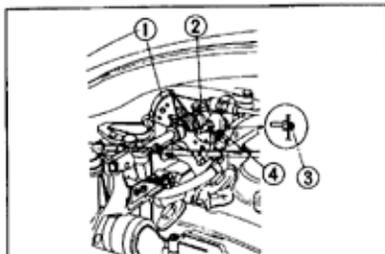


Fig. 2-25 ① Leva del gas. ③ Controdado.
② Pernetto eccentrico. ④ 2-3 mm.

Registrazione del fondocorsa di apertura.

Regolare la vite di fondocorsa in modo che la valvola del gas salga di 0-1,0 mm. al disopra della parte superiore del diffusore, nella posizione di tutto aperto.

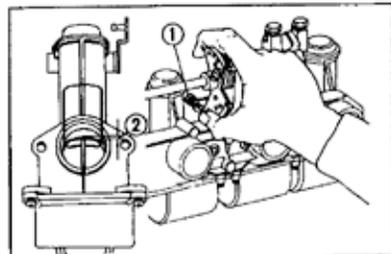


Fig. 2-26 ① Vite di fondocorsa. ② 0-1,0 mm.

* CB750

Registrazione dei carburatori.

La registrazione si compie normalmente dopo aver riscaldato il motore fino alla temperatura di funzionamento (temperatura dell'olio di 60-70°C).

Registrazione del regime del minimo.

Regolare il regime del minimo a 900-1.000 GPM mediante la vite di registro del minimo. Ruotando la vite in senso orario si diminuisce la velocità del minimo. Ruotando la vite in senso antiorario si aumenta la velocità del minimo.

Controllo della sincronizzazione.

1. Togliere il serbatoio dal telaio e metterlo in una posizione di circa 50 cm. più alta di quella originale, e quindi ricollegarlo ai carburatori mediante una tubazione in gomma.
2. Togliere il cappello di gomma dal braccio di comando.
3. Collegare i vacuometri. Togliere gli appositi tappi a vite dai carburatori e collegare i raccordi più lunghi ai due carburatori interni, ed i raccordi più corti ai due carburatori esterni.

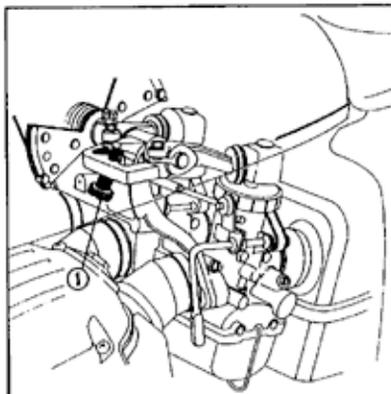


Fig. 2-27 Regolazione del minimo.
① vite di registro del minimo.

4. Mettere in moto il motore e leggere ogni vacuometro.
Il valore prescritto è = 16-24 cm. Hg.

Nota:

Tutti e quattro i vacuometri dovranno dare lo stesso valore, nell'ambito dei limiti prescritti.

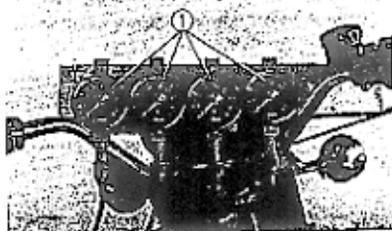


Fig. 2-28 ① Vacuometro.

Regolazione della sincronizzazione.

1. Mettere in moto il motore, allentare i controdadi e ruotare i dadi di regolazione in modo che i vacuometri diano tutti una lettura uniforme, senza differire tra di loro di più di 3,0 cm. Hg., tra i 16 e i 24 cm. Hg. Girando il dado di regolazione in senso orario si aumenta la depressione, Girando il dado in senso antiorario si diminuisce la depressione.

Nota:

Prima di sincronizzare i carburatori con i vacuometri, accertarsi che tutte le natine filettate sporgano per almeno un filetto al di sopra del controdado. Se il filetto non sporge sufficientemente, occorre eseguire la seguente prerregistrazione prima di regolare la sincronizzazione.

- ① Girare la vite di regolazione del minimo fino ad avere un lieve gioco tra la vite ed il fermo.
 - ② Regolare i dadi di regolazione in modo che sia un gioco di 1,3-4,8 mm. tra il dado di regolazione (parte inferiore) e la parte superiore del carburatore.
 - ③ Girare la vite di regolazione del minimo in direzione antioraria fino alla posizione originaria.
2. Quando tutti i carburatori indicano sui vacuometri una depressione uniforme, regolare la vite di regolazione del minimo fino ad ottenere il regime minimo stabilito.
3. Fare scattare la manopola del gas varie volte per verificare la costanza del minimo, prima di serrare il controdado a fondo.
Coppia di serraggio del controdado 0,12-0,20 Kg.m.

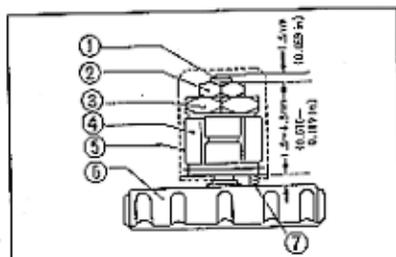


Fig. 2-29 ① Aghina filettata.
② Controdado.
③ Dado di regolazione.
④ Braccetto di comando.
⑤ Cosina di gomma.
⑥ Parte superiore del carburatore.
⑦ Spazio metro.

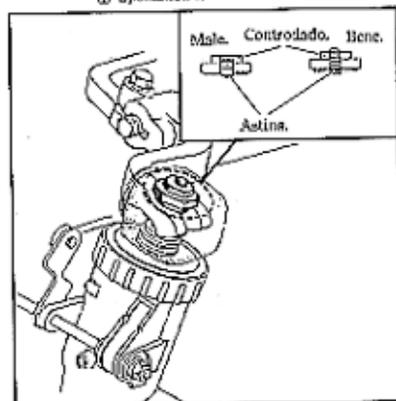


Fig. 2-30
CONTRODADO

Registrazione della vite dell'aria minimo.

Registrare ciascuna vite aria minimo in modo che il numero di giri del motore sia massimo con la massima depressione. La registrazione standard che dà le migliori prestazioni è di 3/4-1-1/4 giri di apertura dalla posizione di completamente chiuso.

Nota :

Dopo aver completata la registrazione, accertarsi che i cappellotti di gomma non siano incastrati o arrotondati.

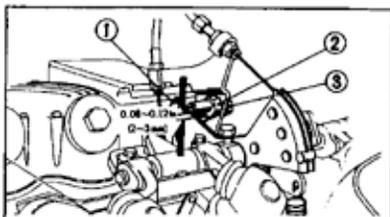


Fig. 2-31
Registrazione del fermo del fondocorsa di chiusura.
① Leva del gas. ② Controdado.
③ Pernetto eccentrico di fermo.

Registrazione del fermo del fondocorsa di chiusura.

Allentare il controdado e girare il pernetto eccentrico di fermo in modo da ottenere un giuoco di 2-3 mm. tra la leva del gas ed il pernetto di fermo.

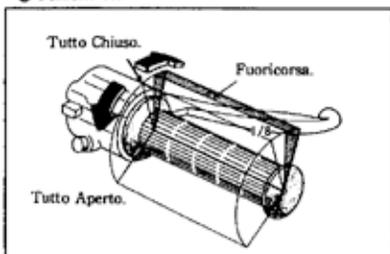


Fig. 2-32 Spostamento di fuoricorsa.

Registrazione del fermo del fondocorsa di apertura.

Registrare la vite di fermo in modo che ci sia una distanza di 32,5-33,0 mm. tra la parte superiore carburatore e il dado di registro con la manopola del gas completamente aperta.

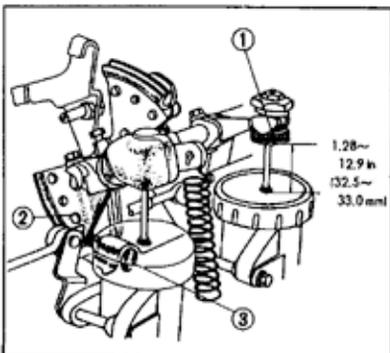


Fig. 2-33
Registrazione del fermo del fondocorsa di apertura.
① Dado di registro. ② Leva del gas.
③ Vite di fermo del fondocorsa di apertura.

Registrazione del cavetto del gas.

1. Girare il registro posto sul manubrio in senso antiorario, per aumentare il giuoco del cavetto. Per permettere una buona registrazione mediante il dado di registro, lasciare circa 3 mm. di giuoco.
2. Girare il dado di registro posto sopra i carburatori in modo da ottenere un giuoco di 3-4 mm. alla manopola.

Nota :

La leva del gas deve urtare contro il pernetto di fermo quando la manopola viene forzata nella posizione di completamente chiuso. Se ciò non avviene, il cavetto del gas deve essere sostituito.

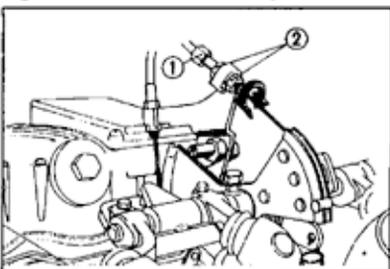


Fig. 2-34 Registrazione del cavetto del gas.
① Registro. ② Controdado.

4. FRIZIONE.

* CB 350 F

1. Allineare il segno di riferimento sulla leva della frizione con quello fisso sul coperchio laterale destro del carter, ed allentare il controdamo. Girare il registro della frizione in senso antiorario finché esso non divenga duro; a tal punto tornare indietro di circa 1/4 di giro, serrare il controdamo.

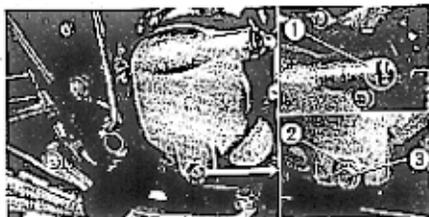


Fig. 2-35 ① Segno di riferimento.
② Controdamo.
③ Registro della frizione.

2. Controllare che all'estremità della leva di comando ci sia una certa corsa a vuoto.
Corsa a vuoto prescritta = 10-20 mm.
3. Per registrare il giuoco, allentare il controdamo e quindi ruotare il registro inferiore. Ruotando in senso orario (direzione "A") si aumenta il giuoco, e viceversa (direzione "B").

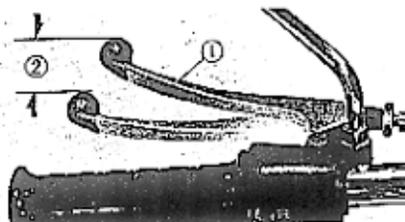


Fig. 2-36
① Leva frizione.
② Corsa a vuoto della leva della frizione.

4. Una buona registrazione può venire effettuata per mezzo del registro superiore del cavo della frizione. Durante la registrazione, allentare il controdamo.
5. Dopo la registrazione, assicurarsi che la frizione lavori a dovere.

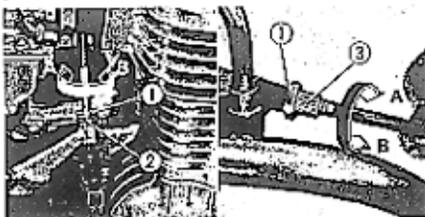


Fig. 2-37
① Controdamo.
② Registro inferiore del cavo della frizione.
③ Registro superiore del cavo della frizione.

* CB 500

1. Per ottenere un certo giuoco del cavo della frizione, allentare il controdamo del registro della frizione. Girare il registro in senso orario fino a sentire una certa resistenza, e quindi girare in senso antiorario per circa 3 mm. A questo punto serrare il controdamo.

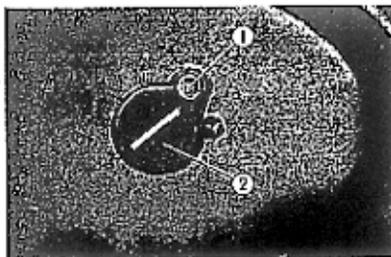


Fig. 2-38 ① Controdamo. ② Registro.

- Controllare la corsa a vuoto della estremità della leva di comando della frizione.
Corsa a vuoto prescritta 10-20 mm.

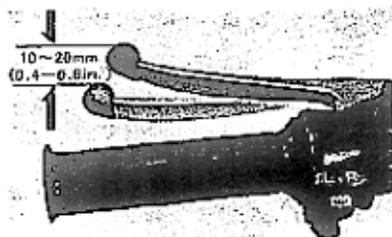


Fig. 2-39

- Per registrare il giuoco allentare il controdado e ruotando il registro inferiore in senso orario (direzione 3) si otterrà un aumento del giuoco, e viceversa (direzione 4).
- Una buona registrazione si può effettuare per mezzo del registro superiore del cavetto della frizione. Quando si registra, allentare il controdado.
- Dopo la registrazione, assicurarsi che la frizione funzioni a dovere.

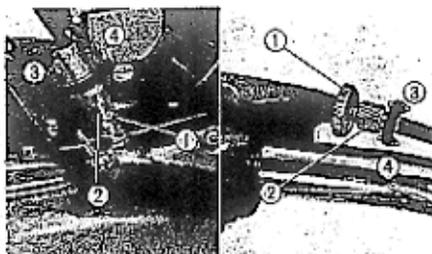


Fig. 2-40 ① Controdado.
② Registro.
③ Aumento della corsa a vuoto.
④ Diminuzione della corsa a vuoto.

■ CB 750

- Togliere il coperchio della frizione, ed allentare il controdado. Girare la vite di registro in senso orario fino a sentire una lieve resistenza. Da tale posizione, svitare di circa 1/4-1/2 giro. Serrare il controdado.



Fig. 2-41 ① Vite di registro della frizione.
② Controdado.

- Controllare che l'estremità della leva della frizione abbia una certa corsa a vuoto.
Corsa a vuoto = 10-25 mm.
- Per registrare il giuoco, allentare il controdado; ruotando il registro inferiore in senso orario (direzione "A") si aumenterà il giuoco, e viceversa (direzione "B").
- Una buona registrazione può venire effettuata per mezzo del registro superiore del cavetto della frizione. Quando si registra, allentare il controdado.
- Dopo la registrazione, accertarsi che la frizione funzioni a dovere.

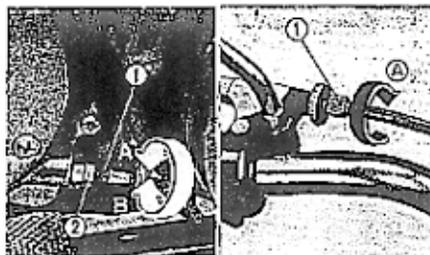


Fig. 2-42 ① Bullone di registro del cavetto della frizione.
② Controdado.

5. CATENA DI DISTRIBUZIONE.

* CB 350 F

1. Avviare il motore.
2. Mettere il motore al minimo. Allentare il controdedo ed il bullone di registro mediante chiave a T.
3. Serrare il bullone di registro e bloccare il controdedo.

Nota:

Non tirare o spingere l'astina di comando poiché il tendicatena è del tipo automatico.

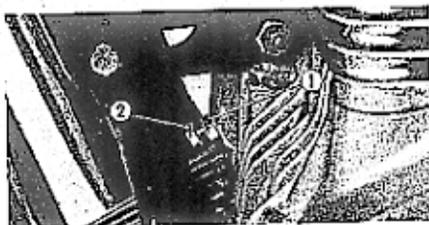


Fig. 2-43 (1) Controdedo. (2) Bullone di registro.

* CB 500 * CB 750

1. Togliere i cappellotti delle punterie del cilindro nr 1.
2. Togliere il coperchio delle punterie e mediante una chiave da 23 ruotare l'albero motore fino a portarlo nella posizione "T" per i cilindri 1 e 4.
3. Controllare entrambe le valvole del cilindro nr 1. Se esse sono libere procedere al punto 4. Se esse sono serrate fare compiere all'albero un giro completo (360°), e quindi passare alla nota successiva.
4. Ruotare l'albero in senso orario finché il pernetto di fissaggio della molla dell'anticipo automatico (posto vicino al segno "T" 1,4) si trovi appena alla destra del segno fisso di riferimento. Questa posizione è 15° D.P.M.S. 1,4. A questo punto l'allentamento nella catena di distribuzione sarà dalla parte del tendicatena, assicurando in tal modo un efficace lavoro del tenditore stesso.
5. Allentare il controdedo del tendicatena e svitare la vite di fissaggio finché il tendicatena non sia libero di muoversi per riprendere il giuoco della catena.

Note:

Il tendicatena è automatico.

Non spingere mai l'astina di comando.

6. Riserare la vite di fissaggio ed il controdedo, installare il coperchio delle punterie ed i cappellotti delle punterie.

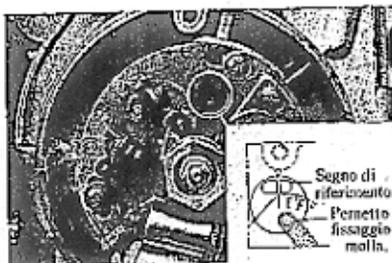


Fig. 2-44 Posizione delle punterie a 15° D.P.M.S.



Fig. 2-45 (1) Controdedo.
- CB 500. (2) Vite di fissaggio.

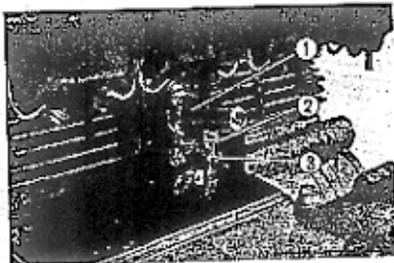


Fig. 2-46 * CB 750.
(1) Contenitore del tendicatena.
(2) Controdedo.
(3) Vite di fissaggio.

6. OLIO MOTORE.

* CB 350 F * CB 500

Controllo livello olio.

1. Mettere la moto sul cavalletto centrale. Inserire nel carter l'astina di controllo del livello olio, senza avvitare, e controllare il livello. L'olio deve arrivare alla tacca superiore segnata sull'astina.



Fig. 2-47 ① Astina livello olio.

Cambio olio.

1. Allentare il bullone di scarico e togliere il filtro dell'olio svitandone il bullone centrale. Fare scolare l'olio dal carter.
2. Serrare il bullone di scarico olio e rimettere il filtro.
3. Riempire mediante olio del tipo consigliato attraverso l'apposito foro di riempimento.

OLIO CONSIGLIATO = SAE 10 W-40 (qualunque clima)
SAE 20 W-50 (al di sopra di 15°C).

CAPACITÀ OLIO

CB 350F = 3,5 litri.

CB 500 = 3,0 litri.

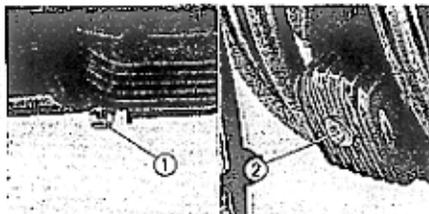


Fig. 2-48 ① Bullone scarico olio.
* CB 350 F, ② Bullone centrale del filtro dell'olio.

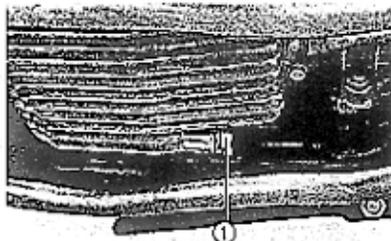


Fig. 2-49 ① Bullone scarico olio.
* CB 500.

* CB 750

1. Mettere la moto sul cavalletto centrale. Inserire l'astina di controllo livello olio nel serbatoio dell'olio in modo da misurare il livello. L'olio deve arrivare alla tacca superiore segnata sull'astina.

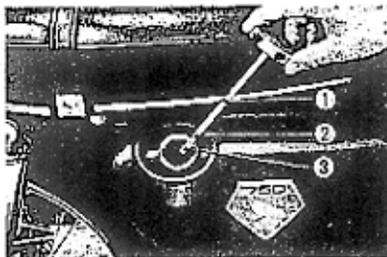


Fig. 2-50 ① Astina di controllo livello olio.
② Tacca del livello superiore.
③ Tacca del livello inferiore.

Cambio dell'olio.

1. Togliere il tappo di riempimento del serbatoio dell'olio. Togliere i bulloni di scarico dell'olio dal serbatoio e dalla parte inferiore del carter. L'olio scoterà liberamente. Muovere il pedale della messa in moto più volte in modo da far scolare tutto l'olio che possa essere rimasto all'interno del motore. Dopo aver scolato a dovere l'olio, rimettere al loro posto e serrare i 2 bulloni di scarico olio.
2. Versare nel serbatoio olio circa 2,9 lt. di olio di buona qualità (MS DG o DM), SAE 10W-40 o 20W-50 ed avviare il motore. Accertarsi che la spia dell'olio si sponga, quindi portare il motore a 1000-1500 GPM e tenerlo in moto per uno o due minuti. Spegnere il motore e controllare il livello dell'olio nel serbatoio mediante l'astina di controllo. Se necessario aggiungere olio fino a portare il livello all'altezza della tacca superiore.



Fig. 2-61 ① Bullone di scarico olio.

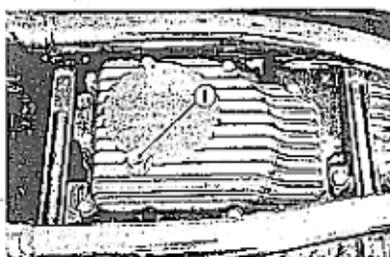


Fig. 2-62 ① Bullone di scarico dell'olio dal carter.

7. FILTRO DELL'OLIO.

Quando si cambia l'olio motore, occorre provvedere anche al filtro.

1. Svitare il bullone centrale del filtro dell'olio e togliere l'elemento filtrante.

Nota:

- Una certa quantità di olio cadrà dal filtro, durante la rimozione.
- Quando si sostituisce il filtro, accertarsi di non dimenticare alcun componente, e che nessun pezzo del gommo rimanga sulla sede in modo da causare una cattiva tenuta.

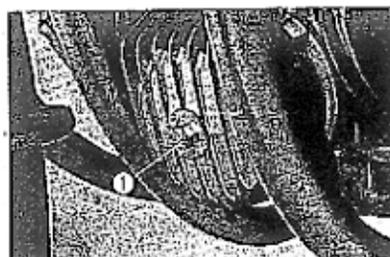


Fig. 2-53 ① Bullone centrale del filtro dell'olio.

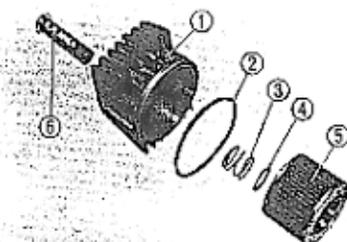


Fig. 2-54

- ① Coperchio del filtro olio. ④ Rondella.
② Gommone di tenuta. ③ Elemento filtrante.
⑤ Molla. ⑥ Bullone centrale del filtro olio.

8. FRENO ANTERIORE.

Controllo del livello del liquido.

1. Togliere il tappo dal serbatoio liquido freni.
2. Controllare che il livello del liquido dei freni arrivi alla linea di livello all'interno del serbatoio. Se il livello è basso, aggiungere liquido per freni SAE DOT 3.

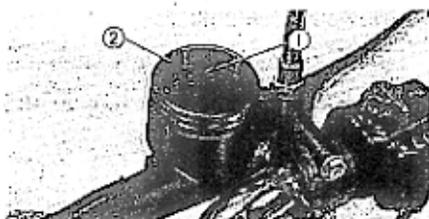


Fig. 2-55 ① Linea di livello.
② Serbatoio liquido freni.

Registrazione della pinza.

1. Allentare il controdado e ruotare il bullone di registro in senso antiorario finché la pasticca B tocchi il disco.
2. Ruotare il bullone in senso orario di 1/3-1/2 giro da tale posizione, e serrare il controdado.

Nota:

Sollevare la ruota anteriore dal suolo e ruotare a mano il pneumatico per controllare l'attrito del freno. Un lieve attrito è accettabile.

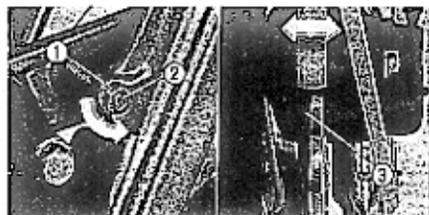


Fig. 2-56 ① Controdado.
② Bullone di registro.
③ Pasticca B.

Spurgo.

1. Riempire il serbatoio del liquido dei freni con liquido prescritto fino alla linea di livello.
2. Togliere il tappo di spurgo e collegare un tubetto di plastica alla valvolina di spurgo.
3. Azionare più volte, rapidamente, la leva del freno, fino a sentire una certa resistenza. Allentare la valvolina di spurgo di circa 1/4 di giro mediante una chiave inglese, in modo da fare uscire l'aria. Stringere la valvolina e smettere di azionare la leva del freno. Ripetere questo procedimento finché nel liquido che esce dalla valvolina non ci siano più bollicine di aria.

NOTA:

Mantenere il serbatoio del liquido freni riempito a dovere durante tale operazione di spurgo.

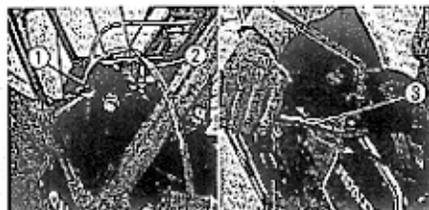


Fig. 2-57 ① Valvolina di spurgo.
② Tubetto di plastica trasparente.
③ Leva del freno.

Controllo delle pastiglie di attrito.

Sostituire entrambe le pastiglie, A e B con pastiglie nuove, quando una qualunque di esse è consumata fino alla linea rossa di massima usura, marcata intorno alla pasticca.

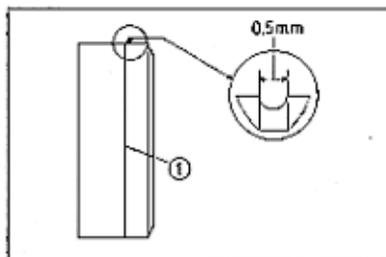


Fig. 2-68 ① Linea rossa.

9. FRENO POSTERIORE.

1. Per registrare l'altezza del pedale del freno posteriore, allentare il controdado e ruotare il bullone di registro. Ruotando il bullone in senso orario (direzione "A") si diminuisce l'altezza, e viceversa (direzione "B".)

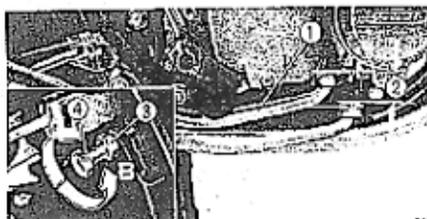


Fig. 2-59 ① Pedale freno posteriore.
② Corsa a vuoto.
③ Controdado.
④ Bullone di registro.

2. Per registrare la corsa a vuoto all'estremità del pedale, ruotare il dado di registro. Ruotando il dado in senso orario (direzione "A") si diminuisce la corsa a vuoto, e viceversa (direzione "B").
Corsa a vuoto prescritta = 20-30 mm.



Fig. 2-60 ① Bullone di registro.

10. FILTRO DELL'ARIA.

* CB 350 F

1. Aprite la sella.
2. Togliere le trousse degli attrezzi di bordo, con relativo contenitore, ed il coperchio del filtro dell'aria.
3. Togliere la molla di fissaggio e togliere il filtro dell'aria.
4. Dare dei colpetti con la mano al filtro e soffiare dall'interno con un getto di aria compressa.
5. Controllare che il foro alla base del contenitore del filtro aria non sia intasato.

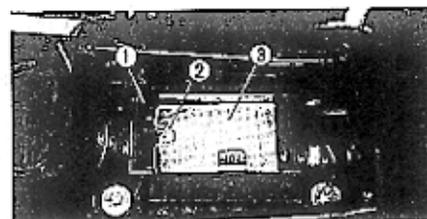


Fig. 2-61 ① Contenitore del filtro dell'aria.
② Molla di fissaggio.
③ Filtro dell'aria.

* CB 500

1. Aprire la sella e togliere il contenitore degli attrezzi di bordo.
2. Tirare fuori la molletta di fissaggio ed il filtro dell'aria.
3. Pulire il filtro battendolo leggermente e soffiando dall'interno con un getto di aria compressa.
4. Controllare che il foro alla base del contenitore del filtro aria non sia otturato.

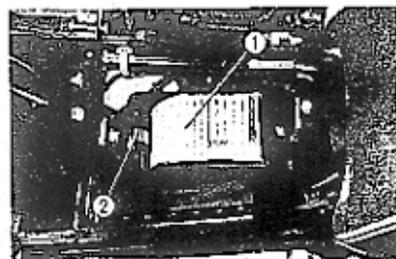


Fig. 2-62 ① Filtro aria. ② Molla di fermo.

* CB 750

1. Togliere il coperchio della fiancatina di sinistra, e togliere la parte inferiore del contenitore del filtro dell'aria, svitando gli appositi galletti.
2. Togliere il filtro aria e pulirlo dandogli dei colpetti lievi in modo da smuovere la polvere e quindi mediante una spazzola molto soffice. Dare infine una soffiata dall'interno verso l'esterno mediante un getto di aria compressa.
3. Rimettere il coperchio inferiore dell'alloggiamento filtro.

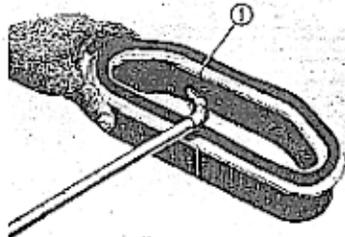


Fig. 2-61 ① Filtro dell'aria.

11. CATENA DI TRASMISSIONE FINALE.

Controllo della tensione della catena di trasmissione finale.

1. Controllare la tensione della catena abbassandola e alzandola con la mano, a metà della distanza tra pignone e corona, e misurando così l'allentamento. Allentamento prescritto = 20 mm.

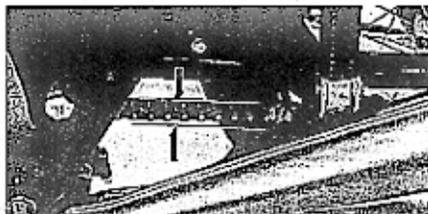


Fig. 2-64 Controllo dell'allentamento della catena.

2. Per registrare la tensione della catena, togliere la coppia, allentare il dado dell'asse della ruota, allentare i controdadi e ruotare i bulloni di registro. Durante la registrazione, allineare i segni di riferimento posti sui registri, con le stesse tacche poste sul forcellone. Serrare il dado dell'asse dalla ruota e rimettere la coppia.

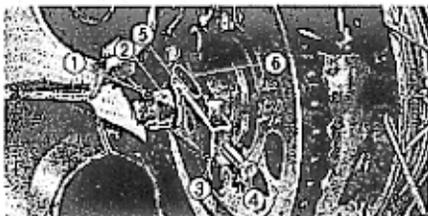


Fig. 2-65 ① Coppiglia. ② Dado asse ruota. ③ Controdadi. ④ Bullone di registro. ⑤ Segno di riferimento. ⑥ Tacche del forcellone.

Registrazione dell'oliatore della catena (solo CB 750.)

1. Togliere il coperchio laterale del pignone.
2. Asciugare e pulire da ogni traccia di olio la catena, mediante uno straccio.
3. Le moto arrivano con l'oliatore regolato in modo da dare la massima lubrificazione. Dopo un breve giro di prova se si nota una lubrificazione eccessiva, da tracce di olio su cerchio, parafango, raggi, ruotare la vite di registro di circa 1/4 di giro in senso orario, e ricontrollare la quantità di olio emessa, dopo aver guidato per un minuto a 80-110 km/h. La registrazione è appropriata se le maglie ed i rulli della catena sono umidi di olio e le altre parti sono libere da eccessive tracce di olio.
4. Se necessario registrare la vite fino ad ottenere l'appropriata lubrificazione.

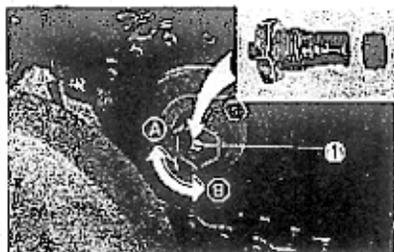


Fig. 2-66 ① Vite di registro.
A Flusso dell'olio diminuito.
B Flusso dell'olio aumenta.

12. FORCELLA ANTERIORE.

Cambio dell'olio della forcella.

1. Allentare i bulloni superiori della forcella, ed i bulloncini di scarico olio. Scaricare l'olio da entrambe le canne.
2. Serrare i bulloni di scarico olio e riempire le due canne con olio per trasmissioni idrauliche.

Modello	CD300F	CB300	CB750
Capacità	125 cc.	160 cc.	220-230 cc.

Olio consigliato: SAE 10W-30.

Nota:

Serrare i bulloni della forcella alla coppia stabilita.

13. Controllo della compressione.

1. Togliere tutte le candele dalla testata.
Dopo aver tolto le candele, pulire attentamente le zone attorno ai fori della candela in modo da togliere ogni traccia di sporco e di grasso.
2. Inserire l'attacco del manometro nel foro della candela ed accertarsi che esso sia collocato a dovere.
3. Ruotare la manopola del gas a fine corsa in modo che le valvole dei carburatori siano completamente aperte e mettere la levetta dello starter in posizione di guida normale.
4. Ruotare il motore con il motorino di avviamento e segnare la pressione più elevata ottenuta.
Compiere tutto ciò per ogni cilindro.

La normale pressione è di 10,5 kg/cm²-12kg/cm².

Se tale pressione varia di più del 10% tra il cilindro a pressione più alta e quello a pressione più bassa, o se la pressione di uno qualunque dei cilindri è inferiore al normale ciò indica che probabilmente c'è un difetto nel motore, come segmenti rotti o usurati, o guarnizioni della testa difettose.

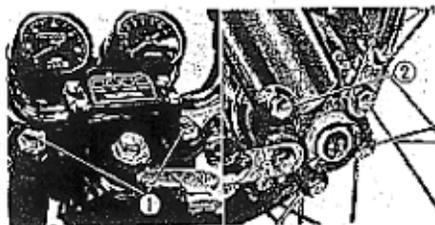


Fig. 2-67 ① Bulloni della forcella anteriore.
② Bulloncini di scarico olio.



Fig. 2-68
① Manometro per misurare la compressione.

III MOTORE

* CB 350 F

1. TESTATA, ASSE A CAMMES, CILINDRI E PISTONI.

Controllo.

1. Controllare le superfici dei supporti dell'asse a cammes; controllare che non ci siano rigature o graffi o una eccessiva usura.

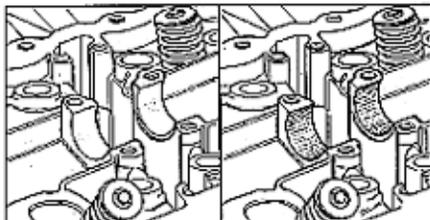


Fig. 3-1 Bene

Male

2. Controllo della larghezza delle sedi valvole.
Ricoprire la sede valvola con uno strato sottile ed uniforme di blu di prussia (o di minio). Tenere la valvola contro la sede e farle compiere un giro.
Se il blu di prussia forma una striscia di larghezza uniforme tutt'intorno sia alla sede che alla valvola, il contatto della valvola è appropriato.
Qualora il contatto non sia appropriato, smerigliare la valvola e la sede e ricontrollare. Se il difetto rimane, occorre rettificare la sede della valvola.

Nota :

Quando si usa l'attrezzo per rettificare le sedi valvole, seguire attentamente le istruzioni date dal fabbricante.

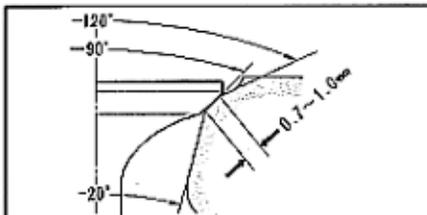


Fig. 3-2 Contatto della sede valvola.

Rimontaggio.

Segnenti.

1. Nello stesso motore usare fasce elastiche della stessa marca. Mettere le fasce sul pistone con le lettere stampigliate rivolte verso l'alto.

Lettera	Fabbricante
N	NIHON
R	RIKEN
T	TEIKOKU



Fig. 3-3 ① Lettera stampigliata.

- Quando si adotta un nuovo segmento, controllarne l'adattamento nella gola del pistone.
- Collocare le fasce in modo che la apertura della prima, seconda e del raschiaolio siano spaziate di 120° tra di loro, e che non siano in direzione a 90° con l'asse dello spinotto.

Pistoni

Installare il pistone con la freccia stampigliata sul cielo del pistone rivolta verso la parte anteriore (lato di scarico). Le lettere "IN" debbono essere rivolte verso la parte posteriore (lato di aspirazione) del motore.

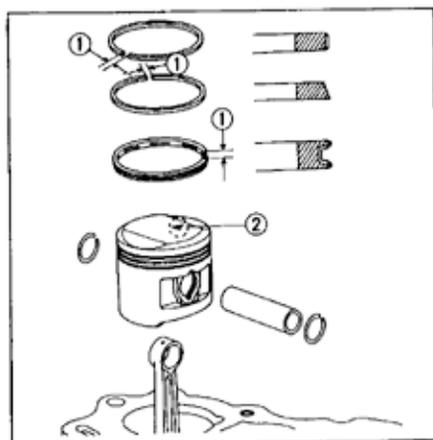


Fig. 3-4 ① Apertura del segmento.
② Segno sul pistone.

Cilindri.

- Fare girare l'albero in modo che tutti e quattro i pistoni siano allineati alla stessa altezza, ed installare le basi dei pistoni (attrezzo nr 07033-33301). Collocare la base nella gola sotto il mozzo dello spinotto. Quindi installare i compressori dei segmenti (attrezzo nr 07032-33301). Gradualmente abbassare i cilindri finché tutti i segmenti siano entrati nei cilindri. A tal punto togliere le basi dei pistoni ed i compressori dei segmenti.

Note :

Applicare uno strato di olio motore sui segmenti, prima di installare i pistoni nel cilindro.

- Controllare la valvolina di controllo pressione olio : essa deve essere perfettamente libera e pulita.

Testa.

- Quando si installa un nuovo guidavalvole, occorre usare l'apposito attrezzo speciale (attrezzo nr 07047-32909) e quindi alesarlo mediante alesatore (attrezzo nr 07008-20002).
- Applicare uno strato di olio motore alla filettatura dei dadi della testa, e serrarli in croce partendo dall'interno. L'ordine di serraggio è indicato in fig. 3-6. Coppia prescritta 2,0 kgm.

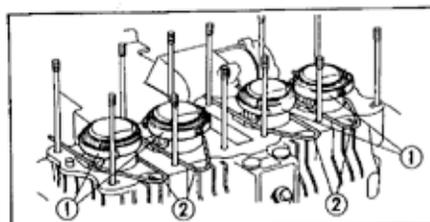


Fig. 3-5 ① Compressori dei segmenti.
② Basi dei pistoni.

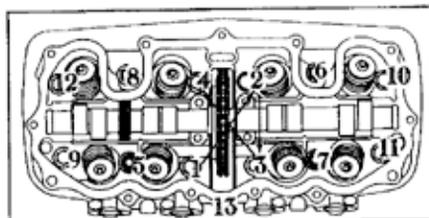


Fig. 3-6 Ordine di serraggio dei dadi della testa.