



HONDA MOTOR CO., LTD.

K2

SM A 500711
PRINTED IN JAPAN

3934101

HONDA 750

MODEL CB750

Courtesy of  Honda4Fun
www.honda4fun.com

MANUALE D'ISTRUZIONI

© HONDA MOTOR CO., LTD. 1972

PREFAZIONE

E' con grande piacere che Vi presentiamo la HONDA CB 750 FOUR. Avete scelto la migliore motocicletta da turismo sportivo ad alta velocità che si possa trovare sul mercato. La CB 750 è stata ideata, costruita e sperimentata per venire incontro ai desideri ed alle aspettative del motociclista più esigente.

Questo manuale serve all'uso ed alla manutenzione della Vostra HONDA CB 750, in modo che possiate ricavarne il miglior rendimento. Perciò, per una vostra completa soddisfazione, è importante leggere e seguire le istruzioni quivi contenute.

Ove si renda necessaria un'assistenza di qualsiasi genere, consultate il rappresentante della HONDA presso cui la motocicletta è stata acquistata, o qualsiasi altro rivenditore autorizzato e potrete essere certi di ottenere un servizio pronto e soddisfacente.

Approfittiamo di questa occasione per ringraziar Vi di aver preferito una HONDA, e per assicurar Vi che sarà sempre nostro desiderio fornir Vi sicurezza e confort per una guida piacevole e senza pericoli.

INDICE

DESCRIZIONE GENERALE.....	3
■ CARATTERISTICHE.....	5
■ DISPOSITIVI DI SICUREZZA DEL MOTORE... ..	5
■ POSIZIONE DEI NUMERI DI SERIE.....	6
■ POSIZIONE DEI COMANDI.....	7
ISTRUZIONI PER IL FUNZIONAMENTO.....	11
■ STRUMENTAZIONE E LAMPADINE DI INDICAZIONE.....	13
■ COMANDI ELETTRICI.....	15
■ COMANDI MECCANICI	18
■ BENZINA ED OLIO.....	23
■ CONTROLLO PRIMA DELLA PARTENZA.....	26
■ MESSA IN MOTO.....	27
■ RODAGGIO.....	29
■ DURANTE LA GUIDA DELLA MOTOCICLETTA.....	30
■ SUGGERIMENTI PER UNA GUIDA SICURA ...	32
MANUTENZIONE.....	33
■ PROGRAMMA DI MANUTENZIONE.....	36
■ OPERAZIONI DI MANUTENZIONE.....	39
■ BORSA ATTREZZI	84
DATI TECNICI.....	87
■ SPECIFICAZIONI.....	89
■ SCHEMA ELETTRICO.....	93
INDICE (Alfabetico)	95

DESCRIZIONE GENERALE

■ CARATTERISTICHE

La CB 750 è stata appositamente ideata quale motocicletta da turismo e sport ad alta velocità. La sua guida, costantemente sicura e confortevole, è stata resa possibile dalla combinazione delle seguenti parti:

- Motore a 4 tempi, 4 cilindri, con raffreddamento ad aria, con albero a cammes in testa, con 4 carburatori indipendenti e tubi di scarico sincronizzati.
- Trasmissione continua ad ingranaggio a 5 velocità.
- Messa in moto elettrica.
- Telaio tubolare d'acciaio a doppia culla.
- Calibrazione automatica del disco idraulico del freno anteriore.
- Freno anteriore a disco con pastiglie auto-regolanti.
- Ripresa per un'eccellente accelerazione durante il sorpasso.
- Comodità di guida eccezionale grazie alla minima vibrazione del motore, all'ideale posizione di corsa e ad un migliore sostegno della sella.

■ DISPOSITIVI DI SICUREZZA DEL MOTORE

I seguenti dispositivi di sicurezza sono incorporati nella HONDA CB 750 come equipaggiamento standard:

- La luce di stop è azionata sia dal freno anteriore che da quello posteriore.
- Riflettore del segnale laterale.
- Lampadine del segnale di svolta.

Specchietti retrovisori

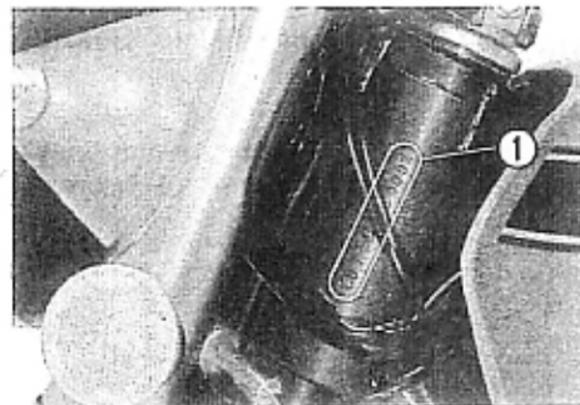
Interruttore d'accensione montato sul manubrio.

Freno a disco anteriore.

La HONDA CB 750 risponde, se non supera addirittura, a tutte le Norme di Sicurezza dei Motoveicoli.

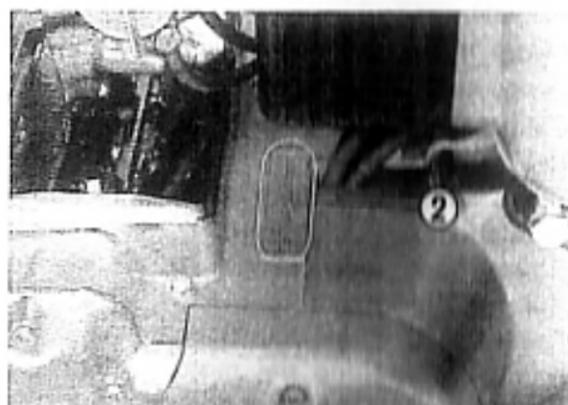
■ POSIZIONE DEI NUMERI DI SERIE

Il numero di serie del telaio ① è stampato sul lato sinistro del canotto dello sterzo, ed il numero di serie del motore ② si trova sul lato sinistro superiore del carter. Questi numeri sono necessari per la registrazione della motocicletta, e per l'inoltro di eventuali reclami d'ordine giudiziario. Inoltre, nell'ordinazione dei pezzi di ricambio, si dovrà specificare, per le parti del motore, il numero di serie del motore, e per le parti del telaio, il numero di serie del telaio.



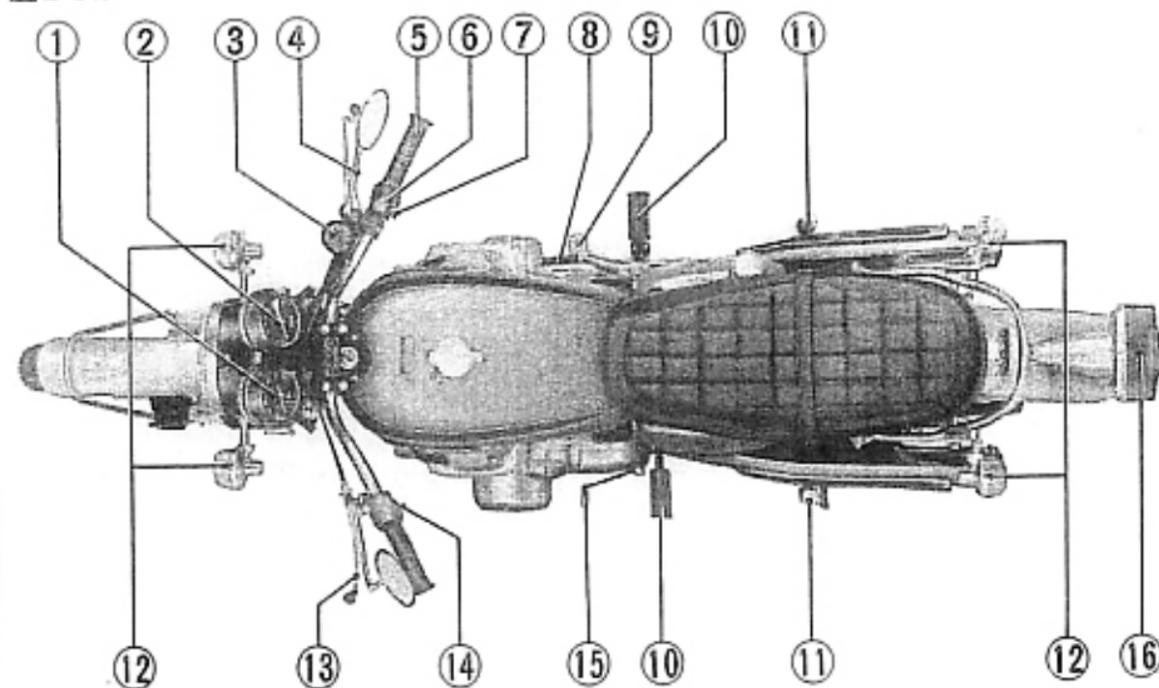
① Numero di serie del telaio.

6



② Numero di serie del motore.

■ POSIZIONE DEI COMANDI

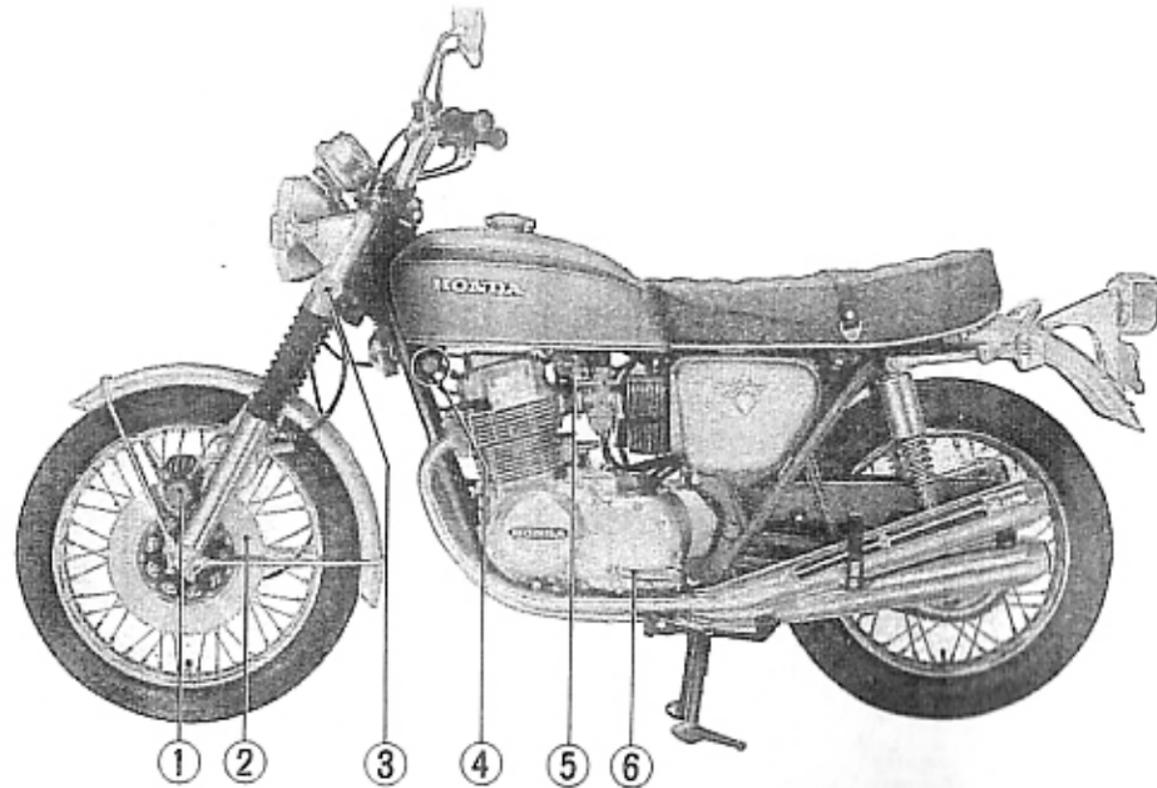


- ① Indicatore di velocità
- ② Contagiri
- ③ Riserve del fluido e cilindro principale del freno a disco
- ④ Leva freno anteriore
- ⑤ Manopola comando gas
- ⑥ Interruttore accensione

- ⑦ Interruttore selezione luci anteriori (sopra) Interruttore avviamento
- ⑧ Pedale di avviamento
- ⑨ Pedale freno posteriore
- ⑩ Pospoggiatepiedi del guidatore
- ⑪ Pospoggiatepiedi del passeggero

- ⑫ Quadro delle lampadine spia e di indicazione
- ⑬ Leva della frizione
- ⑭ Interruttore per il comando del segnale di svolta (sopra)-Clacson
- ⑮ Pedale del cambio
- ⑯ Luci post, di stop e di posizione

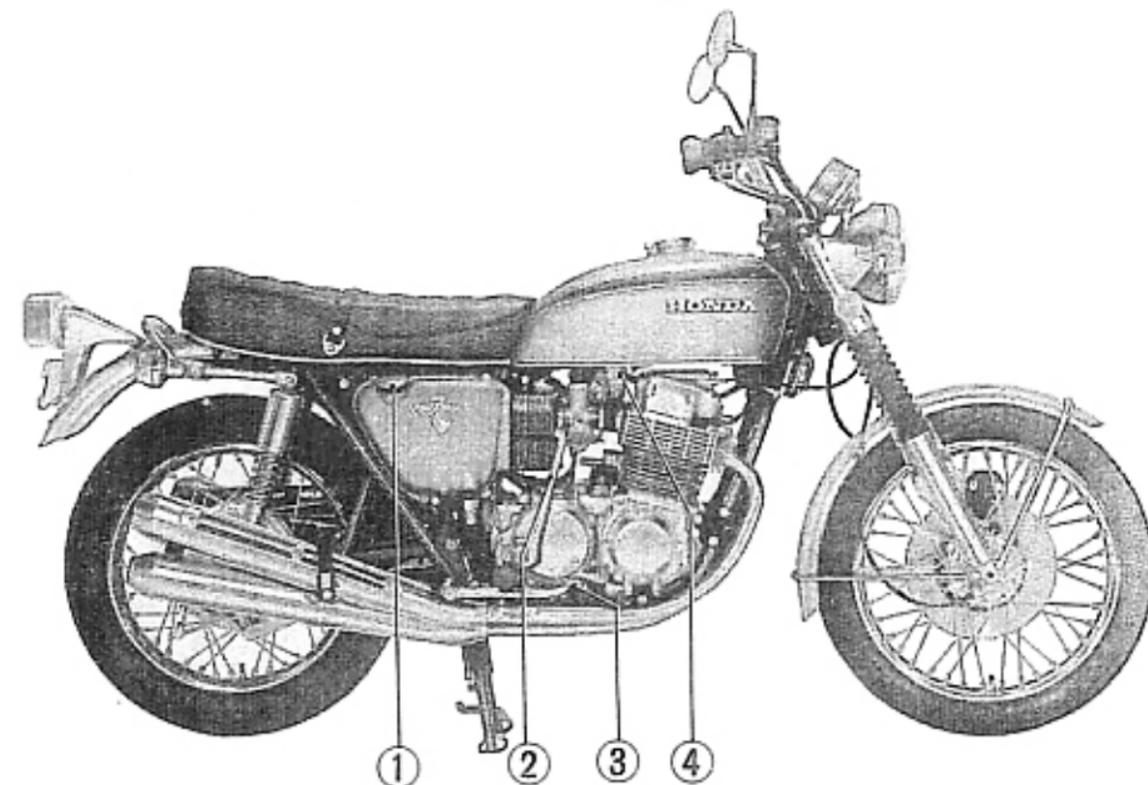
7



- ① Pinza del freno anteriore
- ② Disco del freno anteriore

- ③ Riflettore del segnale laterale
- ④ Interruttore chiave principale

- ⑤ Leva dello strater
- ⑥ Pedale del cambio



- ① Tappo serbatoio olio
- ② Pedale avviamento

- ③ Pedale freno posteriore
- ④ Valvola per il controllo della benzina e filtro



ISTRUZIONI PER IL FUNZIONAMENTO

Le pagine seguenti spiegano l'uso dei vari comandi. Prima di cercar di mettere in moto e di usare la motocicletta, si studi e ci si familiarizzi con la loro posizione e funzionamento.

INDICE

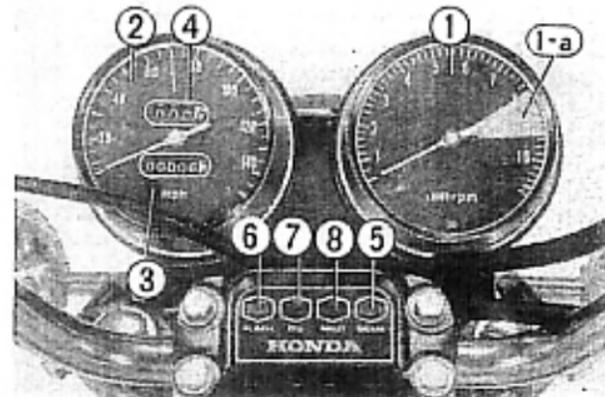
■ STRUMENTAZIONE E LAMPADINE DI INDICAZIONE.....	13
■ COMANDI ELETTRICI.....	15
○ INTERRUOTTORE DELLA CHIAVE PRINCIPALE.....	15
○ INTERRUOTTORE DI ACCENSIONE.....	16
○ INTERRUOTTORE AVVIAMENTO.....	16
○ INTERRUOTTORE LUCI.....	16
○ INTERRUOTTORE SEGNALE DI SVOLTA.....	17
○ BOTTONE AVVISATORE ACUSTICO.....	17
○ INTERRUOTTORE LUCI STOP.....	17
■ COMANDI MECCANICI.....	18
○ BLOCCO DELLO STERZO.....	18
○ CHIUSURA DEL SEDILE.....	18
○ LEVA FRENO ANTERIORE.....	19
○ MANOPOLA COMANDO GAS.....	19
○ PEDALE FRENO POSTERIORE.....	20
○ LEVA DELLA FRIZIONE.....	20
○ PEDALE DEL CAMBIO.....	21
○ PEDALE DI AVVIAMENTO.....	22

○ LEVA DELLO STARTER.....	22
■ BENZINA ED OLIO.....	23
○ SERBATOIO BENZINA.....	23
○ VALVOLA CONTROLLO BENZINA.....	23
○ RISERVA OLIO.....	24
○ SUGGERIMENTI RIGUARDANTI L'OLIO.....	25
■ CONTROLLO PRIMA DELLA PARTENZA.....	26
■ MESSA IN MOTO.....	27
○ AVVIAMENTO A MOTORE FREDDO.....	27
○ PARTENZA A TEMPERATURA BASSA.....	28
○ AVVIAMENTO A MOTORE CALDO.....	28
■ RODAGGIO.....	29
■ ALLA LA GUIDA DELLA MOTOCICLETTA.....	30
■ PARCHEGGIO.....	32
■ SUGGERIMENTI PER UNA GUIDA SICURA.....	32

■ STRUMENTI E LAMPADINE PER L'INDICAZIONE

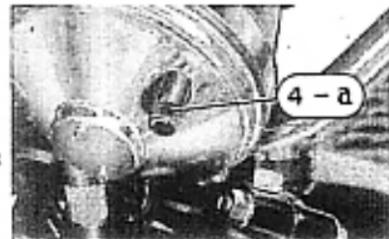
Gli strumenti, con le spie luminose ad essi incorporate, sono montati sopra il fanale anteriore.

La loro funzione è indicata nell'elenco seguente :



- ① Contagiri
- ①-a ZONA ROSSA del contagiri
- ② Indicatore di velocità
- 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

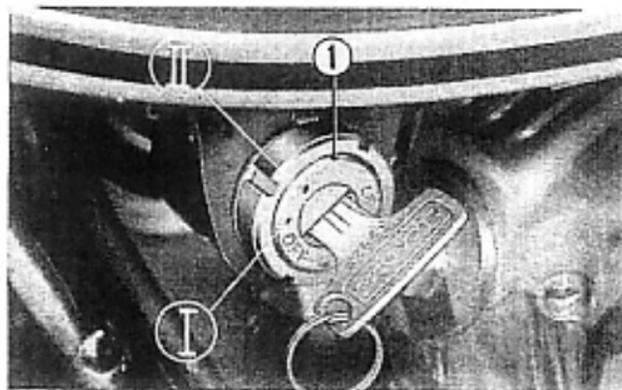


Rif. No.	Descrizione	Funzione e Modo di Operazione
1.	Contagiri	Indica il numero dei giri del motore al minuto.
1-a.	ZONA ROSSA del contagiri	Indica la zona critica nel funzionamento del motore. Per evitare di sforzare eccessivamente il motore, l'ago del contagiri non dovrebbe mai entrare nella ZONA ROSSA.
2.	Indicatore di velocità	Indica la velocità di corsa.
3.	Contachilometri	Indica la distanza totale percorsa.
4.	Contachilometri parziale	Indica la distanza occasionale di un percorso. L'indicatore può essere azzerato.
4-a.	Azzeratore contachilometri parziale	Si riporta a zero (0) l'indicazione numerica del contachilometri parziale facendo girare il bottone nel senso della freccia.
5.	Lampadina spia fari abbaglianti (rossa)	La lampadina si accende quando il faro si trova nella posizione abbagliante. (Vedi pag. 16)
6.	Lampadina spia segnale di svolta (ambra)	La lampadina lampeggia quando si mette in azione il segnale di svolta. (Vedi pag. 17)
7.	Lampadina spia pressione dell'olio (rossa)	Dopo aver girato la chiave dell'accensione, ma prima di avviare il motore, si controlli se la spia luminosa della pressione dell'olio funziona normalmente (accensione automatica). La spia luminosa della pressione dell'olio si accende automaticamente quando la chiave d'accensione viene introdotta e girata. Si spegne quando, con l'avviamento del motore, si ottiene la giusta pressione dell'olio. Se la spia dovesse accendersi in corsa, ciò indica un malfunzionamento del sistema di lubrificazione, nel qual caso la motocicletta deve essere fermata all'istante, il motore spento, e il livello dell'olio verificato. Se la verifica indica che il livello dell'olio è nei limiti prescritti, si deve ricercare la causa del malfunzionamento e porvi rimedio mettendosi in contatto con il più vicino rappresentante della HONDA. Pertanto non dovrebbe essere tenuto conto di un temporaneo lampeggiare della spia luminosa quando il motore procede a velocità ridotta e sia a temperatura normale.
8.	Lampadina spia folle (verde)	La spia si accende quando la trasmissione è in folle.

■ COMANDI ELETTRICI

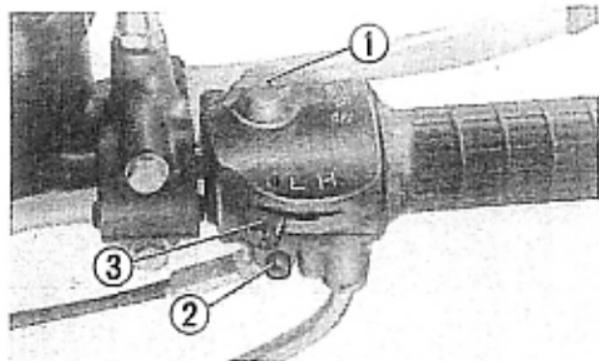
● INTERRUITTORE DELLA CHIAVE PRINCIPALE

L'interruttore della chiave principale (1) si trova sul lato sinistro della motocicletta, sotto la parte anteriore del serbatoio di benzina. Nello schema sottostante sono indicate le funzioni delle rispettive posizioni dell'interruttore.



① Interruttore della chiave principale

Posizione Della Chiave	Funzione	Rimozione Della Chiave
OFF	Il circuito elettrico è aperto, il motore non può essere avviato e le luci non si accendono.	La chiave può essere tolta.
I (ON)	Il circuito elettrico è chiuso, le luci possono essere accese e il motore avviato.	La chiave non può essere tolta.
II (Parcheggio)	Il circuito elettrico è aperto ma il fanale posteriore di posizione rimane acceso. Quando la motocicletta viene parcheggiata, la chiave d'accensione deve essere tolta.	La chiave può essere tolta.



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

essere spostato nella posizione OFF, o nella posizione di posteggio, e la chiave di accensione deve essere tolta.

● INTERRUPTORE AVVIAMENTO

L'interruttore di avviamento ② è un interruttore a pulsante che si trova subito sotto a quello del comando delle luci anteriori ③. Quando si spinge l'interruttore di avviamento, il motorino di avviamento mette in azione il motore. Per una corretta procedura di avviamento, si veda il paragrafo "AVVIAMENTO DEL MOTORE" (pag. 27).

● INTERRUPTORE LUCI

Questo è un interruttore scorrevole a scatto, situato sulla manopola destra del manubrio ③, che può essere fatto funzionare senza togliere la mano dal manubrio stesso. Il punto rosso indica la posizione OFF (faro e fanale posteriore di posizione non funzionanti). "L", indica la posizione della luce anabbagliante (luce anabbagliante e fanale posteriore di posizione operanti). "H", indica la posizione per le luci abbaglianti (luci abbaglianti e fanale posteriore di posizione funzionante). Le luci anteriori possono funzionare soltanto quando

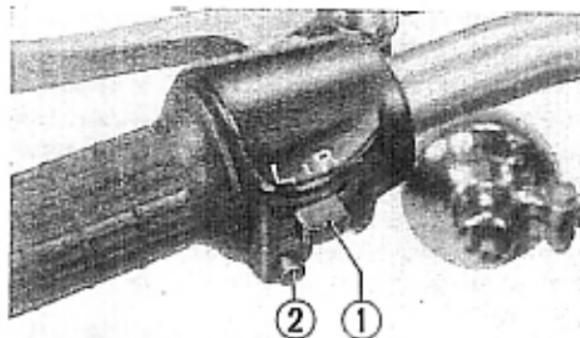
● INTERRUPTORE DI ACCENSIONE

L'interruttore di accensione a tre posizioni si trova sulla manopola destra del manubrio. Nella posizione ON (al centro), il circuito d'accensione è chiuso ed il motore può essere avviato. Nella posizione OFF (a destra o a sinistra del centro), il circuito d'accensione risulta aperto ed il motore non può funzionare. Questo interruttore ha lo scopo principale di agire quale dispositivo di sicurezza o di emergenza, e può essere normalmente lasciato nella posizione ON. L'accensione non avviene se la chiave d'accensione non si trova nella posizione ON. Nel posteggiare la motocicletta, l'interruttore della chiave principale deve es-

ser essere spostato nella posizione ON. Per la parte riguardante l'interruttore della chiave principale, si vedere a pag. 15.

● INTERRUPTORE DEL SEGNALE DI SVOLTA

Questo interruttore scorrevole a scatto ①, si trova nella parte sinistra del manubrio. Esso può essere fatto funzionare con il pollice senza che sia necessario togliere la mano dal manubrio. Per segnalare una svolta a sinistra, spostare l'interruttore nella posizione "L". Per segnalare una svolta a destra, spostare l'interruttore nella posizione "R". Una volta eseguito il cambio di direzione, l'interruttore deve essere riportato al centro nella posizione OFF.



- ① Interruttore indicatori di direzione
- ② Clacson

● CLACSON

Questo è un interruttore a pulsante ② situato direttamente sotto l'interruttore degli indicatori di direzione ①, e funziona quando è premuto.

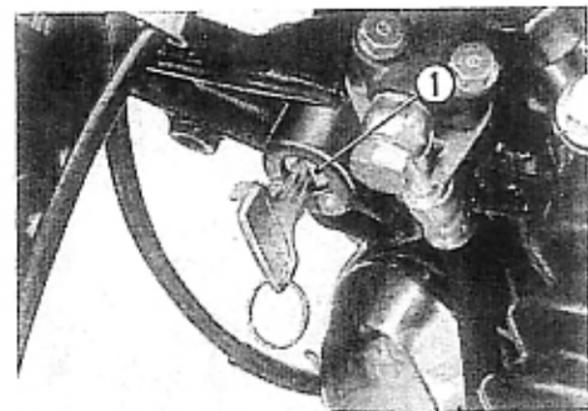
● INTERRUPTORI DELLA LUCE DI STOP

Questi interruttori fanno funzionare le luci di stop quando viene usato il freno anteriore o quello posteriore. L'interruttore del freno anteriore è incorporato nel sistema idraulico del freno anteriore, e non richiede registrazioni. L'interruttore del freno posteriore, di tipo a pistone regolabile, è collocato vicino al pedale del freno posteriore (Vedi pag. 20).

■ COMANDI MECCANICI

◦ BLOCCO DELO STERZO

Il dispositivo del blocco dello sterzo ①, è situato sul piantone del manubrio subito sotto il faro. Si giri il manubrio, a destra o a sinistra, fino al punto d'arresto. Si inserisca poi la chiave nel dispositivo di blocco, ruotandola di circa 60° Verso sinistra e, premendo, la si riporti nello stesso tempo alla sua posizione iniziale, estraendola. Il dispositivo di blocco dello sterzo è un dispositivo antifurto.

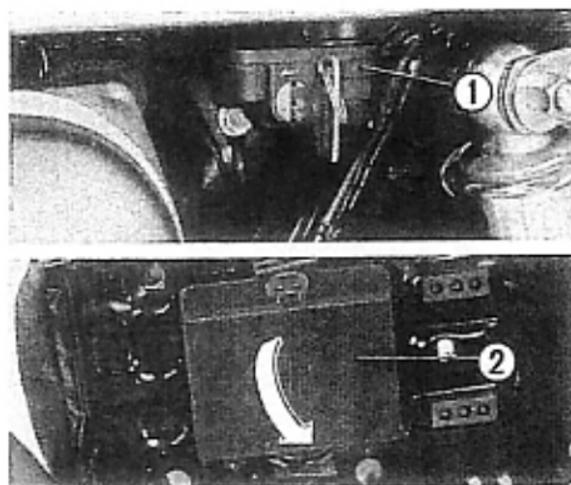


① Blocco dello sterzo

18

◦ CHIUSURA DELLA SELLA

La chiusura della sella ① si trova nella parte inferiore del lato sinistro, al centro. Per sollevare la sella inserite la chiave nella serratura ruotandola in senso antiorario. Un contenitore portacarte ② è inserito sotto il sedile ed il suo coperchio può essere aperto dalla parte inferiore, alzando la sella.



① Chiusura della sella ② Portacarte

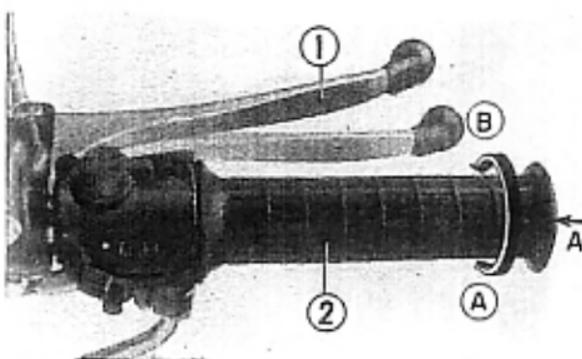
◦ LEVA DEL FRENO ANTERIORE

La leva del freno anteriore si trova sull'impugnatura destra del manubrio. La sua applicazione si effettua premendo la stessa con una forza proporzionale allo sforzo frenante necessario.

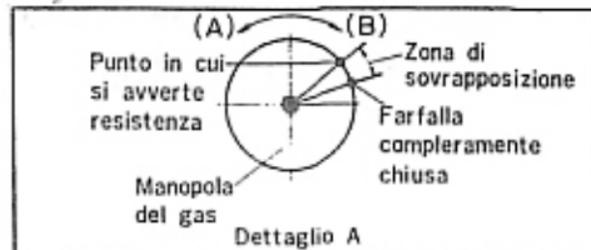
NOTA: Se la leva del freno risulta troppo allentata, vedere a pagina 61 per le istruzioni sull'ispezione ed il servizio.

◦ MANOPOLA COMANDO GAS

Il comando del gas si trova sull'impugnatura destra del manubrio ②. Girando l'impugnatura del comando del gas verso l'interno (A), si apre la farfalla, aumentando così il numero dei giri del motore; mentre girando l'impugnatura verso l'esterno (B), la farfalla viene chiusa. Per chiudere completamente la manopola del gas, si noterà una certa resistenza. A tal punto, la velocità del motore dovrebbe scendere al minimo (circa 900 giri al minuto); Se ciò non avviene, girare ulteriormente la manopola fin nella zona di sovrapposizione. Se il motore non scende al minimo, si dovrà controllare il comando della farfalla riferendosi al capitolo "CAVO DELLA FARFALLA" e "REGOLAZIONE DEL CARBURATORE", a pagina 52.

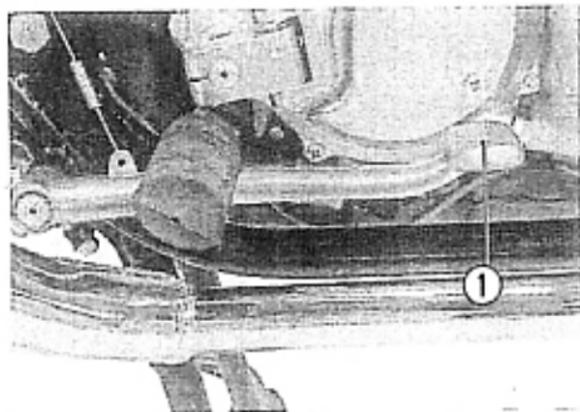


① Leva del freno anteriore ② Manopola del gas



◉ PEDALE DEL FRENO POSTERIORE

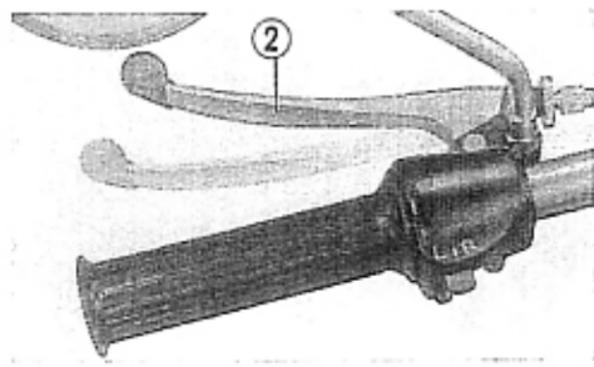
Il pedale del freno posteriore ① si trova vicino al poggiatesta destro. L'applicazione del freno posteriore si effettua premendo il pedale con una forza proporzionale allo sforzo frenante necessario. Se il pedale risulta troppo allentato, si vedere a pagina 66 per le istruzioni sull'ispezione ed il servizio. L'allentamento normale è di circa 25 mm.



① Pedale del freno posteriore

◉ LEVA DELLA FRIZIONE

La leva della frizione ② si trova sull'impugnatura sinistra del manubrio. La frizione viene staccata stringendo la sua leva verso l'impugnatura del manubrio. Il graduale rilascio della leva fa scorrevolmente innestare la frizione. La leva della frizione dovrebbe avere dai 10 ai 25 mm. di allentamento, misurato all'estremità. Per le eventuali modifiche, vedere le istruzioni a pagina 55.

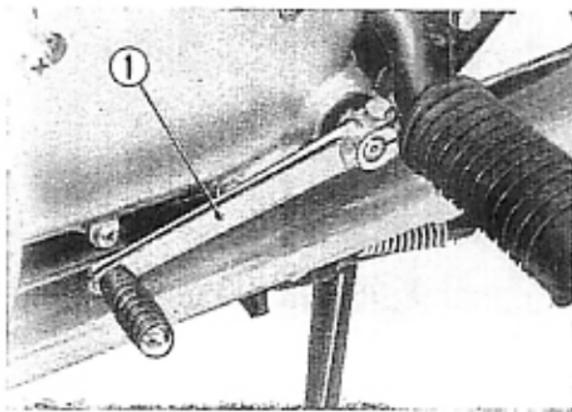


② Leva della frizione

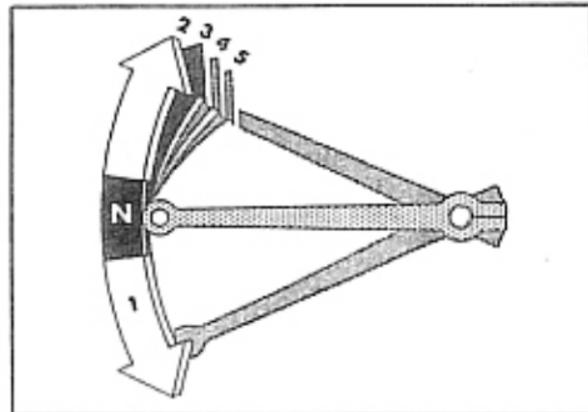
◉ PEDALE DEL CAMBIO

Il pedale del cambio ① situato vicino al posapiedi sinistro, è del tipo a scatto progressivo, stop positivo, cioè ad una pressione sul pedale il cambio si sposta di una sola posizione. La sequenza dei cambi di velocità è disposta nel modo illustrato dal disegno. Per passare dalla posizione di folle in prima è necessario premere sul pedale, il passaggio alle marce successive, seconda, terza, quarta e quinta, si ottiene sollevando gradualmente il pedale. La posizione di folle si trova tra la prima e la seconda marcia.

ATTENZIONE: Al momento del cambio di velocità la frizione deve essere disinnestata ed il comando gas momentaneamente chiuso per evitare l'eccessivo aumento di giri del motore, ed un'eccessiva usura dei componenti il cambio di velocità.



① Pedale del cambio di velocità



② Sequenza dei cambi di velocità

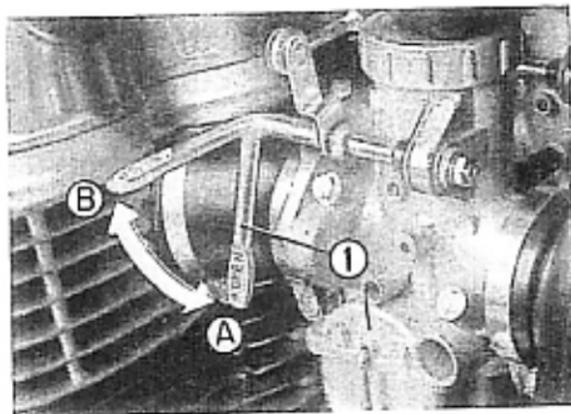
◦ PEDALE DI AVVIAMENTO

Il pedale di avviamento, situato sul lato destro del motore, può essere usato per avviare il motore nel caso che la carica della batteria non sia sufficiente a metterlo in moto con l'avviamento elettrico. Far funzionare il pedale con il piede destro, iniziando con un movimento dall'alto seguito da piccoli colpi rapidi e continui.

ATTENZIONE: Evitare che il pedale di avviamento scatti all'indietro liberamente battendo sull'elemento di arresto del pedale stesso.

◦ LEVA DELLO STARTER

La leva dello starter ① si trova sul lato sinistro del motore, vicino al cilindro del carburatore sinistro. Quando la leva dello starter viene abbassata ② (posizione normale di guida), i diffusori sono completamente aperti. Quando la leva è alzata ③ i diffusori sono completamente chiusi (posizione per l'avviamento a motore freddo).



① Leva dello starter

■ BENZINA E OLIO

◦ SERBATOIO BENZINA

Il serbatoio benzina ha una capacità di 19 litri, inclusi i 5 litri di riserva.

NOTA: Si usi sempre una benzina Super con una gradazione di ottani di 91 e oltre.

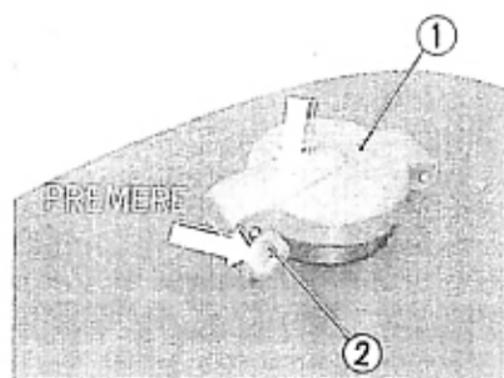
◦ TAPPO DEL SERBATOIO BENZINA

È stato ideato in modo da non aprirsi operando soltanto la levetta di sicurezza. Pertanto si apre quando viene premuto verso il basso, e nello stesso tempo sia abbassata la levetta.

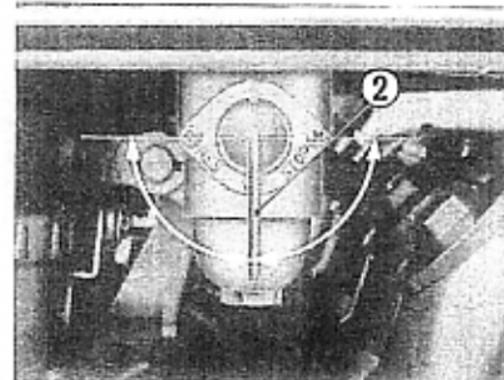
◦ VALVOLA CONTROLLO BENZINA

La valvola della benzina ② si trova, sul lato destro della motocicletta, sotto il serbatoio. Quando la leva della valvola della benzina è nella posizione STOP (in avanti), la benzina non può passare dal serbatoio nei carburatori. La leva deve trovarsi nella posizione STOP quando la motocicletta viene posteggiata. Girando la leva della valvola nella posizione ON (diritta verso il basso), la benzina può passare dal serbatoio nei carburatori. Il girare la leva nella posizione RES (all'indietro) permette il flusso della benzina di riserva. Quando la benzina è finita, la leva della valvola della benzina deve essere girata nella posizione RES, e così possibile raggiungere la stazione di servizio più vicina.

La valvola della benzina contiene anche un filtro



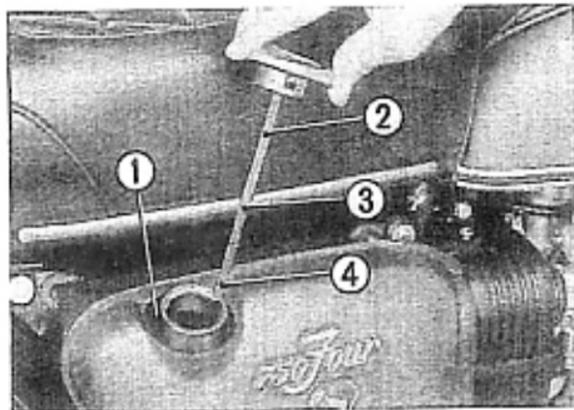
① Coperchio del serbatoio
② Leva di sicurezza



② Valvola della benzina

ed una coppa per i depositi, che richiedono ispezioni e ripuliture periodiche (Vedi pag. 54).

NOTA: Quando si gira la leva della valvola della benzina dalla posizione ON a quella RES, facendo così uso della benzina di riserva, si raccomanda di andare a velocità ridotte. Se in riserva si continua a mantenere un'alta velocità, un discontinuo afflusso della benzina nei carburatori potrebbe causare una temporanea deficienza di combustione ed un eccessivo riscaldamento del motore. Facendo rifornimento, evitare di riempire il serbatoio fino al collo del tappo di chiusura.



- ① Serbatoio dell'olio ② Coperchio del serbatoio
③ Tacca del livello superiore
④ Tacca del livello inferiore

o RISERVA DELL'OLIO

Il serbatoio dell'olio ① si trova sul lato destro della motocicletta, sotto la sella, posteriormente al centro della stessa. Questo serbatoio serve a contenere l'olio che, per mezzo di una pompa di alimentazione, viene fornito al motore ed alle varie parti della trasmissione e della frizione. L'olio viene poi riportato nel serbatoio da una pompa di recupero. Il motore CB750 contiene un sistema di lubrificazione a carter asciutto, per cui l'ispezione del livello dell'olio ed il cambio dell'olio vengono effettuati nel serbatoio dell'olio. La capacità del serbatoio è di circa 3.5 litri.

Il livello dell'olio deve essere controllato con la motocicletta posta sul suo cavalletto di appoggio. Si tolga quindi il tappo del serbatoio ②, e si osservi il livello indicato dall'asticciola di metallo. Se il livello dell'olio si trova compreso fra la tacca superiore ③ e quella inferiore ④, la motocicletta può essere adoperata. Quando il livello dell'olio si trova all'altezza della tacca inferiore ④, o al di sotto di essa, e che vi sia ancora dell'olio nel serbatoio, non se ne aggiunga dell'altro prima di aver fatto funzionare il motore per

alcuni minuti ed aver controllato nuovamente il livello dell'olio.

o SUGGERIMENTI RIGUARDANTI L'OLIO DEL MOTORE

Usare soltanto olii altamente detergenti e di qualità superiore, che siano in accordo, o superino, gli standard stabiliti dall'associazione dei costruttori statunitensi e contenuti nella "Classificazione dei Prodotti SD" (precedentemente chiamata "Classificazione MS").

Gli olii per motore di categoria SD, o MS, portano tale indicazione sul contenitore. L'uso regolare di olii additivi speciali non è necessario, in quanto contribuiscono soltanto alle spese di esercizio.

Si dovrà cambiare l'olio del motore secondo le scadenze indicate a pagina 37, nello "SCHEMA PER IL MANTENIMENTO".

NOTA: L'olio del motore è un fattore importantissimo per il buon rendimento e durata del motore stesso, per cui si sconsigliano nel modo più assoluto gli oli non detergenti o di cattiva qualità.

o VISCOSITA

La scelta della viscosità dovrebbe avvenire con riguardo alla temperatura media della zona in cui la motocicletta viene usata. Cambiare la densità dell'olio ogni volta che la temperatura atmosferica si alteri in modo notevole.

Viscosità raccomandabile:

Temperature normali: SAE 10 W-40

Temperature alte: SAE 20 W-50

Alternative:

Più di 15°C SAE 30

Da 0°C a 15°C SAE 20 oppure 20 W

Meno di 0°C SAE 10 W

■ CONTROLLI PRIMA DELLA PARTENZA

Prima di avviare la motocicletta è consigliabile procedere ogni volta ad una ispezione generale per accertarsi che il veicolo sia in buone condizioni per una guida senza pericoli. Tale ispezione richiederà solo qualche minuto, e a lungo andare fa risparmiare tempo e denaro.

Controllare le seguenti parti, e se si rende necessaria qualche riparazione riferirsi agli appropriati capitoli del manuale.

1. Livello dell'olio (pag. 24)
2. Livello della benzina (pag. 23)
3. Freni anteriori e posteriori (pag. 61 e 64)
4. Ruote e pneumatici (pag. 69)
5. Manovrabilità del manubrio (pag. 32)
6. Elementi di sospensione anteriore e posteriore (pag. 73 e 75)
7. Sistema di illuminazione (pag.)
8. Batteria (pag. 77)
9. Trasmissione a catena posteriore (pag. 57)
10. Funzionamento della farfalla (pag. 51)
11. Operazioni di controllo della frizione (pag. 55)
12. Controllare visualmente il controllo di tutti i comandi, gli assali, e le varie parti delle sospensioni e del manubrio.

■ AVVIAMENTO DEL MOTORE

○ AVVIAMENTO DEL MOTORE A FREDDO

1. Girare la leva della valvola della benzina nella posizione ON.
2. Inserire la chiave nell'interruttore principale e girarla nella posizione ON. A questo punto, osservare la spia VERDE sulla destra del contagiri. La spia si accende quando la trasmissione è in posizione folle. Contemporaneamente dovrebbe accendersi sulla sinistra del contagiri anche la spia ROSSA della pressione dell'olio. Se la luce non si accende, si controlli se non vi sia qualche circuito aperto, o lo stato della lampadina stessa, che, se difettosa, dovrà essere cambiata.
3. Assicurarsi che l'interruttore d'accensione, sulla destra dell'impugnatura del manubrio, sia nella posizione ON.
4. Porre la leva dello starter nella posizione completamente chiusa.
5. Girare la manopola del gas leggermente verso l'interno e premere il bottone d'avviamento. Se il motore non si avvia entro 5 secondi, lasciare il bottone di avviamento per una decina di secondi prima di provare di nuovo. Se il motore non parte subito con l'avviamento elettrico, si usi il pedale di avviamento per evitare che la batteria si scarichi eccessivamente.
Se dopo diversi tentativi il motore non parte, si spenga l'interruttore di avviamento e si apra la leva della valvola dello starter abbassandola, si acceleri completamente la manopola del gas e si avvii il motore usando l'avviamento elettrico, o il pedale di avviamento. Dopo di ciò si ripeta l'operazione d'avviamento dal punto 1-5, anche se ora non è più necessario l'uso della valvola dello starter.

6. Una volta che il motore è avviato, farlo funzionare a circa 2000 giri al minuto finché, con l'apertura della valvola dello starter esso, risponda normalmente alle sollecitazioni di accelerazione.

NOTA: La lampadina spia della pressione dell'olio dovrebbe spegnersi nel giro di pochi secondi dopo l'avviamento del motore. Se dovesse rimanere accesa, si spenga immediatamente il motore e si controlli il livello dell'olio. Se il livello dell'olio è normale, non si rimetta in moto la motocicletta fino a che il suo sistema di lubrificazione non sia stato esaminato da un meccanico qualificato.

o PARTENZA A TEMPERATURA MOLTO BASSE

Si inneschi il motore prima dell'accensione spingendo ripetutamente il pedale d'avviamento. L'interruttore della chiave principale e l'interruttore di accensione devono essere chiusi. Anche la valvola dello starter deve essere chiusa, mentre la farfalla deve essere aperta. Si continui quindi con la stessa procedura dell'AVVIAMENTO DEL MOTORE A FREDDO.

o AVVIAMENTO DEL MOTORE A CALDO

Se il motore deve essere riavviato mentre è ancora caldo, si proceda come per l'ACCENSIONE DEL MOTORE A FREDDO, senza che pertanto sia necessario l'uso dello starter.

■ RODAGGIO

L'economia e le future prestazioni della motocicletta dipendono in gran parte dai primi mille chilometri. Non si insisterà mai abbastanza sui vantaggi derivanti da un adeguato rodaggio, non solo per il motore, ma per l'insieme della motocicletta stessa. Durante questo periodo cruciale la motocicletta non dovrebbe mai essere guidata, a velocità massima o minima, per lunghi percorsi. Le regole generali sono le seguenti:

1. Per i primi mille chilometri, la velocità massima del motore per un periodo prolungato non dovrebbe mai superare i 5000 giri al minuto.

Aumentare la velocità massima prolungata del motore di 2000 giri per minuto, senza peraltro sorpassarli, tra i mille ed i milleseicento chilometri. Guidare energicamente, cambiando velocità di frequente, aprendo però completamente la farfalla solo per brevi tratti.

1. Si faccia particolarmente attenzione a non sforzare mai il motore, quando e la bassa velocità, aprendo troppo la farfalla. Questa regola deve essere sempre osservata, e non soltanto durante il rodaggio.

4. Dopo aver superato i milleseicento chilometri sarà possibile guidare il veicolo anche a pieno gas, facendo attenzione a non superare mai gli 8500 giri al minuto (limite della ZONA ROSSA sul contagiri).

NOTA: Non superare mai i 7000 giri quando fate funzionare il motore senza un carico.

■ ALLA GUIDA DELLA MOTOCICLETTA

1. La motocicletta è pronta per l'uso quando il motore si è riscaldato.
2. Con il motore al minimo, tirare la leva della frizione e premere il pedale del cambio di velocità per inserire la prima marcia.
3. Rilasciare gradualmente la leva della frizione aumentando nello stesso tempo la velocità del motore girando la manopola del gas verso l'interno. Una buona coordinazione della frizione e della farfalla rende possibile una buona partenza.
4. Quando la moto cicletta ha raggiunto una velocità di circa 16 chilometri orari, chiudere il gas, tirare la leva della frizione e passare in seconda alzando il pedale del cambio di velocità.
5. Ripetere tale operazione per passare progressivamente in terza, quarta, e in quinta marcia.

NOTA: Al momento del cambio di marcia la farfalla deve essere chiusa e la frizione staccata.

Inoltre si deve prestare particolarmente attenzione al fatto che, accelerando in prima o seconda, i giri del motore possono facilmente superare il massimo (ZONA ROSSA).

Nel ridurre la velocità è importante osservare una coordinazione tra farfalla e freno anteriore e posteriore.

1. L'applicazione graduale sia del freno anteriore che di quello posteriore, unitamente alla giusta chiusura della farfalla, permette, nella maggioranza dei casi, una positiva riduzione della velocità e stabilità di marcia. Nel ridurre la velocità, è pratica comune di far passare progressivamente la trasmissione nella marcia adatta alla velocità della motocicletta. Ciò assicura un migliore controllo della motocicletta, una frenata più ed una rapida accelerazione.
2. Quando si rende necessario un arresto improvviso, chiudere contemporaneamente il gas, disinnestare la frizione e applicare contemporaneamente sia il freno anteriore che quello posteriore. Tale operazione richiede la buona coordinazione delle quattro manovre e ciò si ottiene con la pratica.

È possibile l'applicazione indipendente sia del freno anteriore che di quello posteriore, ma non bisogna far bloccare una sola ruota poiché l'efficienza frenante viene molto diminuita e il controllo della motocicletta risulta molto difficile.

NOTA: Discendendo un forte pendio è possibile frenare con il motore senza pertanto danneggiarlo purché non venga superato il limite massimo di giri (ZONA ROSSA) al minuto.

■ PARCHEGGIO

Nel parcheggiare la motocicletta, mettere l'interruttore della chiave principale nella posizione "OFF", e togliere quindi la chiave stessa. Anche il manubrio deve essere bloccato. Girare la leva della valvola della benzina nella posizione "STOP". Se parcheggiate di notte in luoghi di traffico, l'interruttore principale può essere girato nella posizione di posteggio, e la chiave può essere tolta (Vedi pag.). Ciò farà accendere la luce posteriore rendendo visibile la motocicletta.

■ SUGGERIMENTI PER UNA GUIDA SICURA

1. Assicurarsi di aver osservato le istruzioni di CONTROLLO PRIMA DELLA PARTENZA. (pag.).
2. Usare sempre in anticipo il segnale di svolta appropriato, sia nel cambio di direzione che di corsia.
3. Quando la motocicletta è in marcia, le mani del guidatore dovrebbero rimanere sempre sul manubrio, ed i piedi sui rispettivi poggiatesta. Anche il passeggero dovrebbe tenersi con ambo le mani, ed usare i propri poggiatesta.
4. Anche se siete un esperto motociclista, è consigliabile che Vi familiarizzate con la Vostra nuova HONDA in luoghi con poco traffico ed in condizioni favorevoli.

MANUTENZIONE

Courtesy of



Honda4Fun

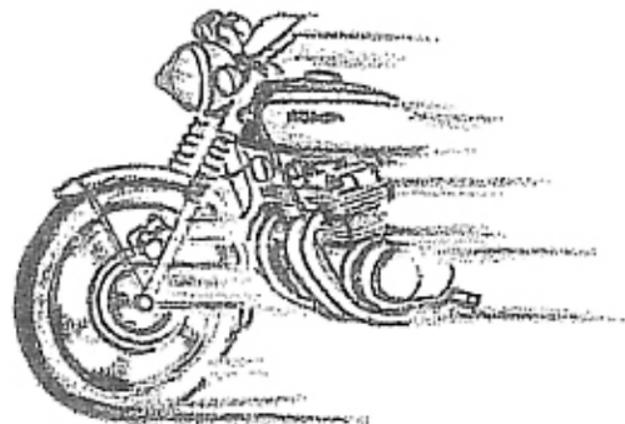
www.honda4fun.com

www.honda4fun.com

INDICE

■ PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	36
■ OPERAZIONI NECESSARIE PER LA MANUTENZIONE	39
○ OLIO MOTORE	39
○ CANDELE	41
○ REGOLAZIONE DEL TEMPO DI ACCENSIONE	43
○ REGOLAZIONE DEL GIOCO DELLE PUNTERIE	46
○ REGOLAZIONE DELLA CATENA DELL'ALBERO A CAMMES	49
○ FILTRO ARIA	50
○ CAVO COMANDO GAS	51
○ REGOLAZIONE DEL CARBURATORE	52
○ FILTRO VALVOLA COMBUSTIBILE	54
○ REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE	55
○ REGOLAZIONE E LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE	57
○ CONTROLLO E REGOLAZIONE DEI FRENI	61
○ RIMOZIONE E CONTROLLO DELLE RUOTE	67
○ PNEUMATICI	69
○ SOSPENSIONI ANTERIORI	73
○ SOSPENSIONI POSTERIORI	75

○ BATTERIA	77
○ SOSTITUZIONE DEL FUSIBILE	79
○ REGOLAZIONE DEL FARO LUCI ANTERIORI	80
○ REGOLAZIONE DELL'INTERRUTTORE LUCI DI STOP	81
○ SOSTITUZIONE LAMPADINE	82
■ BORSA ATTREZZI	84



PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Le scadenze in mesi o chilometraggio indicate nello schema della pagina seguente, servono di guida alla manutenzione e lubrificazione della vostra HONDA CB750. Eseguire le operazioni di manutenzione secondo l'ordine delle scadenze dei mesi o chilometraggio. Per ogni operazione di manutenzione riferirsi alle rispettive pagine di questo PROGRAMMA DI MANUTENZIONE. Una guida sforzata ad alta velocità per lunghi percorsi in condizioni difficili, richiederà controlli più frequenti.

Per determinare le eventuali raccomandazioni necessarie all'uso della motocicletta in condizioni di guida particolari, si consulti un rappresentante autorizzato della HONDA. Specialmente nel caso in cui la motocicletta si sia rovesciata o sia stata coinvolta in un incidente, fatela minutamente esaminare dal Vostro rivenditore nei suoi componenti principali, e cioè il telaio e le parti delle sospensioni e del manubrio, e verificare un'eventuale mancanza di allineamento o altri danni per assicurare un'ulterior Vi di buon funzionamento.

Servizio Richiesto	Mesi o Chilometraggio, il Primo Che si Verifica					Vedere a Pagina
	Primo	Secondo	Terzo	Ripetere Ogni		
	—	6	12	6	12	
Miglia Km.	600 1.000	3.000 5.000	6.000 10.000	3.000 5.000	6.000 10.000	
Cambio olio	○	Ogni 2.000 Miglia (3.000 Km)				39
Sostituzione elemento filtro dell'olio	○	Ogni 4.000 Miglia (6.000 Km)				39
Controllo pressione olio motore			○		○	41
Pulitura depuratore pompa olio	Ogni 24 mesi o 12.000 miglia (20.000 Km)					41
Controllo serbatoio e tubi dell'olio		○	○	○		41
Pulitura, modifica o sostituzione candele		○	○	○		41
Puntine ruttore — controllo e regolazione		○	○	○		43
Controllo o modifica tempo di accensione	○	○	○	○		44
Controllo e regolazione giocovalvole	○	○	○	○		46
Regolazione catena albero a cammes	○	○	○	○		49
Pulitura filtro aria		○			○	50
sostituzione filtro aria			○		○	50
Controllo funzionamento gas		○	○	○		51
Controllo e regolazione carburatore		○	○	○		52
Pulitura filtro della valvola benzina		○	○	○		54
Controllo Serbatoio della benzina e linee di alimentazione		○	○	○		54
Controllo o modifica frizione	○	○	○	○		55
Modifica, lubrificazione e cambio catena di trasmissione e ruota dentata	○	○	○	○		57

Servizio Richiesto	Mesi o Chilometraggio, il Primo Che si Verifica					Vedere a Pagina
	Primo	Secondo	Terzo	Ripetere	Ogni	
	—	6	12	6	12	
Miglia	600	3.000	6.000	3.000	6.000	
Km.	1.000	5.000	10.000	5.000	10.000	
Fluido dei freni — controllo e, se necessario, riempimento	○	○	○	○		62
Cuscinetti del freno anteriore — controllo e sostituzione		○	○	○		65
Controllo linea freno anteriore		○	○	○		61
regolazione pedale freno posteriore	○	○	○	○		66
Ganasce freno posteriore — controllo o sostituzione		○	○		○	66
Controllo collegamenti freno posteriore		○	○	○		66
Controllo bordi e raggi delle ruote	○	○	○	○		69
Controllo o sostituzione pneumatici		○	○	○		69
Controllo olio forcella anteriore		○			○	73
Cambio olio forcella anteriore			○		○	77
Cuscinetti a sfere della testa del manubrio — controllo o modificazione			○		○	73
Controllo blocco manubrio			○		○	18
Controllo molle posizione laterale		○	○	○		75
ingrassaggio isolatore forcella posteriore		○	○	○		75
Livello elettroliti della batteria — controllo e, se necessario, riempimento	○	○	○	○		77
Luci, Clacson, Contachilometri e Contagiri — controllo o modificazione		○	○	○		80, 81, 14, 15, 17

OPERAZIONI NECESSARIE PER LA MANUTENZIONE

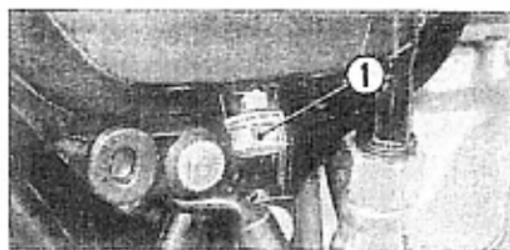
• OLIO MOTORE

1. Cambio dell'olio e del filtro dell'olio

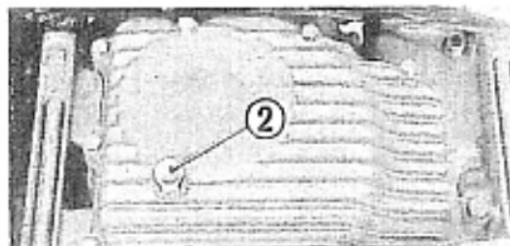
L'olio per un motore è considerato il fattore principale per le prestazioni e per la durata del motore stesso; per cui si dovrebbe usare soltanto l'olio raccomandato a pagina 25, avendo cura di mantenerlo sempre al giusto livello. Inoltre, l'olio ed il filtro dell'olio dovrebbero essere cambiati secondo le specifiche indicate a pagina 37.

Per cambiare l'olio si proceda nel modo seguente: L'operazione di drenaggio dovrebbe aver luogo mentre il motore è ancora caldo, in quanto ciò rende possibile uno scarico rapido e completo, con notevole risparmio di tempo.

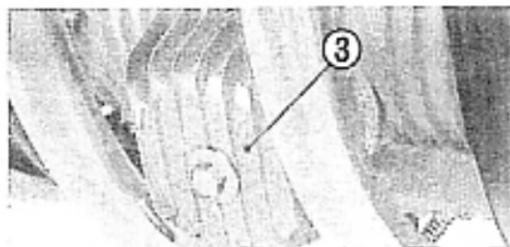
- Mettere un recipiente di grandezza adeguata (circa quattro litri) sotto il serbatoio dell'olio. Togliere la vite di drenaggio ① con una chiave di 19 mm, e vuotare il serbatoio. Porre un altro recipiente sotto il carter, toglierne la vite di scarico ② con una chiave di 19 mm, e far uscire l'olio. Togliere anche il coperchio del filtro dell'olio ③ ed il filtro stesso.
- Operato il drenaggio del serbatoio dell'olio e del



① Vite di drenaggio del serbatoio dell'olio



② Vite di drenaggio del carter



③ Coperchio del filtro dell'olio

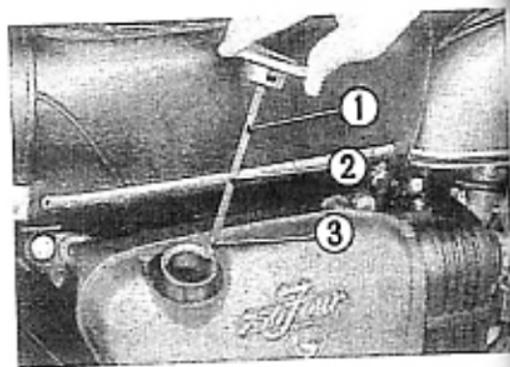
carter, schiacciare più volte il pedale di avviamento per svuotare completamente l'olio residuo che potrebbe ancora trovarsi nel sistema di lubrificazione.

c. Dopo aver completato il drenaggio dell'olio, rimettere al loro posto le viti di drenaggio del serbatoio dell'olio assicurandosi nello stesso tempo che l'elemento di chiusura delle viti stesse sia in buone condizioni.

d. Rimettere il filtro e fissarne il coperchio accertandosi che la chiusura di questo sia ben salda. Dopo i primi 1.000 chilometri togliere l'elemento filtrante originale e sostituirlo con uno nuovo. In seguito, sarà consigliabile cambiarlo ogni 6.000 chilometri.

e. Riempire il serbatoio dell'olio con circa tre litri di olio di qualità superiore quale MS, SAE 10 W-40 oppure 20 W-50, o altri equivalenti. Arriare il motore e farlo funzionare per alcuni minuti. Fermare quindi il motore e controllare il livello dell'olio con l'asticciola metallica del coperchio.

- NOTA: 1) Non mettere in funzione la motocicletta quando il livello dell'olio è al di sotto della tacca inferiore dell'asticciola
- 2) Il riempimento eccessivo del serbatoio causa la dispersione dell'olio stesso attraverso il sistema di sfianto.
 - 3) Se si usa la motocicletta in condizioni di particolare polverosità, è consigliabile cambiare l'olio a intervalli più frequenti di quelli indicati nel programma di manutenzione: ciò risulterà a tutto vantaggio del motore
 - 4) Se la motocicletta verrà messa in deposito per un lungo periodo, sarà bene cambiarne prima l'olio.



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

L'intervallo nel cambio dell'olio per il motore della vostra Honda si basa sull'uso degli oli che rispondono alle caratteristiche indicate nel paragrafo RACCOMANDAZIONI RIGUARDANTI L'OLIO, a pagina 25. Il cambio dell'olio effettuato ad intervalli più lunghi di quanto indicato nel PROGRAMMA DI MANUTENZIONE, può ridurre seriamente la durata del motore, ed inoltre influenzare i doveri, riconosciuti dalle norme di garanzia, della Honda per la motocicletta nuova.

2. Controllo della pressione dell'olio

Per rendersi conto delle condizioni della pompa dell'olio, si raccomanda di verificare la pressione dell'olio durante i primi 12 mesi, o 10.000 chilometri d'uso. Siccome tale verifica richiede l'uso di uno speciale strumento indicatore della pressione dell'olio, essa dovrà aver luogo dal vostro rivenditore Honda. Nello stesso tempo si potrà procedere anche alla verifica del serbatoio e dei cavi dell'olio, in modo da accertarsi che non vi siano perdite.

3. Pulizia del filtro della pompa dell'olio

Il filtro della pompa dell'olio si trova dentro il serbatoio, sotto la pompa stessa. Smontare il serbatoio dell'olio togliendo le 10 viti che lo sostengono, ed estrarne il filtro della pompa. Pulire accuratamente il filtro ed il serbatoio, rimontando poi il tutto. Tale operazione dovrebbe essere eseguita da un meccanico qualificato, e dovrebbe aver luogo durante i primi 24 mesi, o 20.000 chilometri, d'uso della motocicletta.

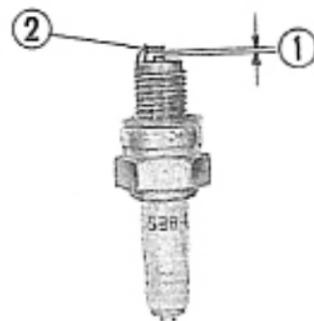
● CANDELE

La CB 750 fa generalmente uso della candela NGK D8ES. Tale candela possiede un grado termico adatto alle condizioni generali di guida. Pertanto, ove si usi la motocicletta in climi caldi, a velocità elevate ed al limite delle sue capacità, si dovrebbe sostituire la candela con una di minore grado termico, quale la NGK D10E, o altre equivalenti.

La manutenzione della candela è la seguente:

a. Staccare il coperchio del filo ad alta tensione e togliere la candela con la chiave speciale

- b. Ispezionare gli elettrodi ed il centro di porcellana della candela per verificare eventuali depositi, corrosione degli elettrodi o incrostazioni di carbone. La candela deve essere cambiata se vi è una eccessiva accumulazione di depositi su di essa, o se gli elettrodi sono troppo corrosi. Quando la candela è sporca di carbone o bagnata, a volte è possibile ripulirla con l'apposito pulitore della candela. Ove tale pulitore non fosse disponibile, usare un filo di ferro resistente o una punta metallica per togliere il carbone, poi lavare con benzina ed asciugare.
- c. Aggiustare la distanza ① della candela dai 0.6 ai 0.7 mm. Tale distanza può essere verificata con un calibro a spessore, e la sua regolazione si ottiene piegando l'elettrodo negativo ②.
- d. Per installare la candela, si dovrà prima avvitare strettamente a mano, quindi stringerla con l'apposita chiave da metà a tre quarti di giro.



① Distanza delle testine
② Elettrodo negativo

- NOTA: 1) Per togliere o installare la candela fare uso dell'apposita chiave che si trova nell'astuccio degli attrezzi; altrimenti può accadere che la candela si incastrì nella cavità della testa del cilindro.
- 2) La candela deve essere avvitata strettamente. Nel caso che non lo sia, potrebbe surriscaldarsi e causare così un eventuale danno al motore.
- 3) Non usare mai una candela di grado termico inadatto.
- 4) Non tentare mai di togliere la fuliggine della candela avvicinandola ad una fiamma.

REGOLAZIONE DEL TEMPO DI ACCENSIONE

Per la corretta sincronizzazione del tempo di accensione è necessario l'aggiustamento sia del gioco di punteria del ruttore che dello stesso tempo di accensione.

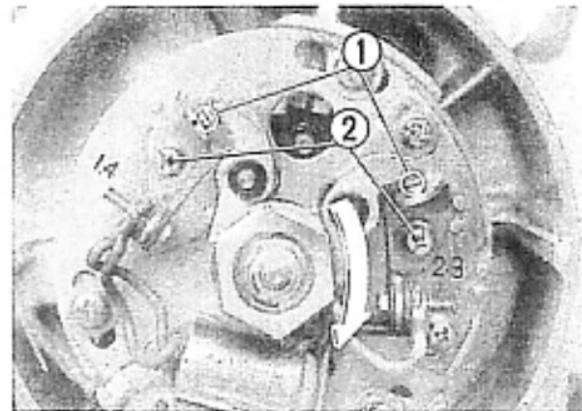
1. Regolazione del gioco delle puntine del ruttore

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

Se siano corrose o bruciate, le puntine dovranno essere cambiate e nello stesso tempo verificati i condensatori. Una colorazione grigia è normale, e può essere rimossa con l'apposita lima fornita nella borsa degli attrezzi. La rimozione deve essere eseguita con molta cautela. Dopo averli limati, pulire i punti di contatto con della carta non cerata, dello stesso tipo di un biglietto da visita, o con un pulitore chimico.

- c. Girare l'albero nel senso delle lancette dell'orologio (vedi freccia) per trovare il punto in cui il gioco di ogni puntina del ruttore è al suo massimo, e verificare con un calibro a spessore.
- d. Il gioco normale è da 0.3 a 0.4 mm.

- e. Se è necessaria una regolazione, allentare le viti ② di fissaggio del piatto del ruttore, e spostare il piatto stesso fino a raggiungere il gioco giusto. Una volta regolato correttamente, serrare le viti di chiusura ②.

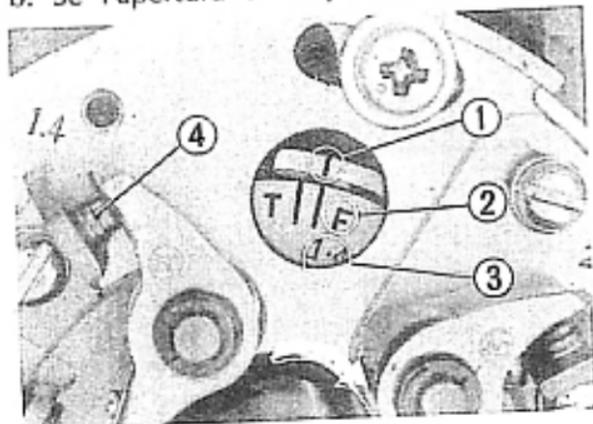


① Punteria del ruttore
② Viti di chiusura del piatto del ruttore

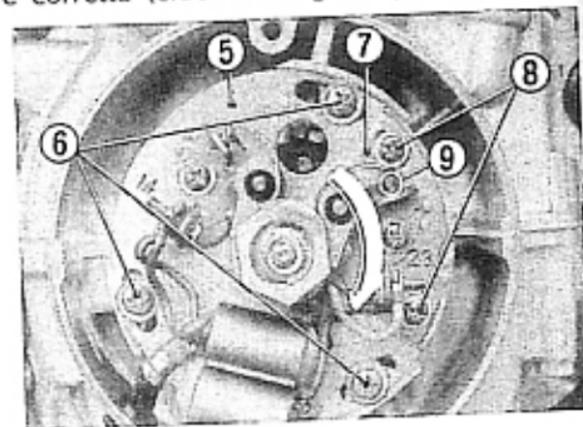
2. Modifica del Tempo di Accensione

Non eseguire questa operazione prima di aver regolato il gioco della punteria.

- Girare l'albero del ruttore nel senso delle lancette dell'orologio (vedi freccia), ed allineare la "F" del segno di sincronizzazione ② (cilindri 1 e 4 ③) con il segno dell'indice ①. A questo punto le puntine del ruttore ④ dovrebbero cominciare ad aprirsi. Per determinare con precisione il momento esatto dell'apertura delle puntine, si deve collegare una luce a tempo sulle puntine ④ del ruttore dei cilindri 1 e 4.
- Se l'apertura delle puntine del ruttore non è corretta (cioè ha luogo troppo presto o



- Indice
- Segno "F"
- Numero del cilindro
- Puntine del ruttore cilindri 1,4



- Piatto base del ruttore
- Viti fissanti il piatto base
- Piatto base destro del ruttore
- Viti fissanti il piatto base destro del ruttore
- Puntine del ruttore cilindri 2,3

troppo tardi), si può procedere alla regolazione allentando le tre viti ⑥ di fissaggio del piatto della base ⑤, e facendo girare lo stesso con cura sino a che la luce a tempo lampeggi. Fissare poi il piatto della base serrando le viti.

NOTA: Facendo ruotare il piatto base nel senso delle lancette dell'orologio, si ritarda il tempo d'accensione, mentre invece facendolo girare nel senso contrario alle lancette dell'orologio, lo si anticipa. Cercare di far coincidere il tempo d'accensione con il segno "F", in quanto sia l'anticipo che il ritardo del tempo di accensione può danneggiare il motore.

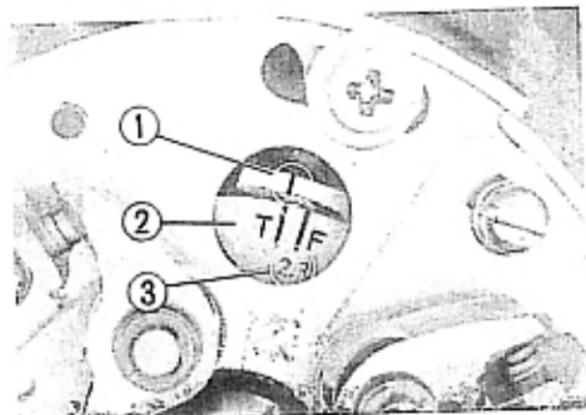
- Collegare una luce a tempo alle puntine ⑨ del ruttore dei cilindri 2 e 3. Ruotate quindi l'albero di 180° (mezzo giro) nella direzione delle lancette dell'orologio, ed allineate il segno di sincronizzazione "F" (secondo e terzo cilindro) al segno dell'indice ①. Se, una volta che i due segni siano perfettamente allineati, la luce a tempo lampeggia e si spegne, non vi è allora bisogno di ulteriori registrazioni. Se l'allineamento dei due segni indicatori non è corretto, si proceda all'aggiustamento come indicato nella punto b., allentando le due viti di fissaggio ⑧ (secondo e terzo cilindro) del piatto di base destro, e girando quindi con cura lo stesso piatto ⑦ fino a che non lampeggi la luce a tempo. Serrare poi le viti di fissaggio del piatto di base.
- Verificare ancora una volta l'apertura delle puntine del ruttore e il tempo di accensione, con la luce a tempo. Questo metodo di misurazione statica del tempo è relativamente accurato se è operato con la dovuta attenzione. Pertanto, per ottenere il miglior risultato, si dovrebbe usare una luce a tempo stroboscopica, in quanto ciò rende possibile la verifica di entrambi i tempi di accensione del motore (cioè sia il ritardo che l'anticipo). Il vostro rivenditore Honda ha tali apparecchiature e può eseguire questa operazione per voi.

- REGOLAZIONE DEL GIOCO DELLE PUNTERIE

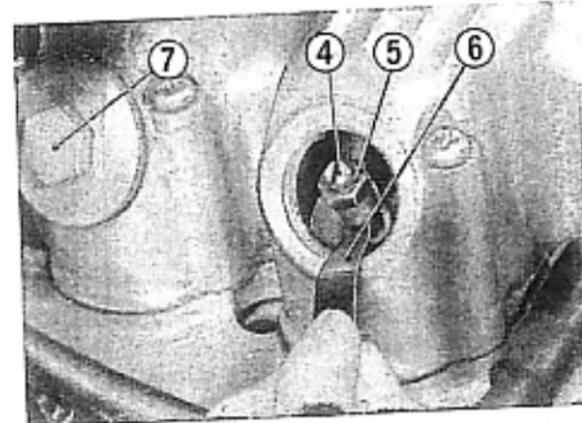
Un gioco eccessivo della valvola rende la punteria rumorosa, mentre un gioco insufficiente impedisce la chiusura della valvola stessa che ne risulta danneggiata con conseguente riduzione di potenza del motore. Perciò il gioco di punteria dovrà essere mantenuto nella tolleranza stabilita. Provvedere a questo controllo secondo i periodi stabiliti.

NOTA: I cilindri sono numerati da uno a quattro 1-4 cominciando da sinistra e visti dalla posizione di guida.

- a. Girare la leva della valvola della benzina nella posizione OFF e staccare ambedue i cavi di rifornimento della benzina dal corpo della valvola. Sollevate la sella e staccate il rivestimento di gomma del serbatoio dalla sua parte posteriore. Sollevate leggermente la parte posteriore del serbatoio della benzina, e spingetelo all'indietro fino a che resti



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



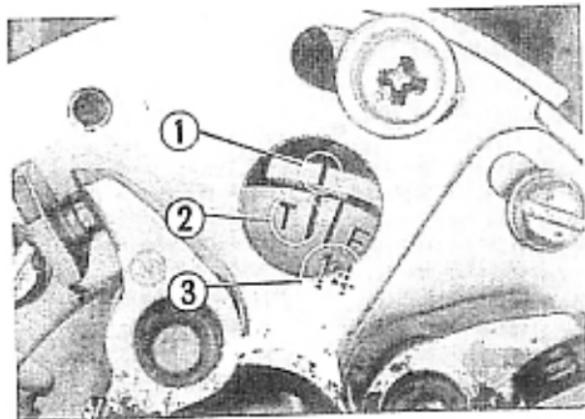
④ Vite registrazione punteria
⑤ Dado registro
⑥ Calibro a spessore
⑦ Coperchietto

libera la parte di sostegno anteriore. Rimuovete del tutto il serbatoio.

- b. Togliete il coperchio delle puntine del ruttore e gli otto tappi copri-registro della punteria ⑦.
- c. Facendo lentamente ruotare l'albero nella direzione delle lancette dell'orologio (vedi freccia), osservare la punteria della valvola nel cavo del primo cilindro. Quando essa è scesa completamente ed inizia a rialzarsi, allineare il segno dell'indice ① con quello del "T" ②. Verificare i segni dei cilindri 1 e 4 ③. In questa posizione il pistone nel cilindro numero 1 si troverà nel punto morto superiore della fase di compressione, e le valvole d'aspirazione e di scarico del cilindro dovranno essere completamente chiuse.
- d. Verificare il gioco delle due valvole inserendo il calibro a spessore ⑥, in dotazione nella borsa attrezzi, tra la vite di regolazione della punteria ④ e la base della valvola. Se il gioco è corretto, si noterà una certa resistenza all'inserimento del calibro. Se il gioco è maggiore o minore di quello indicato, si deve procedere alla sua regolazione. Il gioco standard della punteria è di 0.05 mm nell'aspirazione, e di 0.08 mm nello scarico.
- e. La registrazione avviene allentando il dado di chiusura della vite della punteria ⑤, e girando la vite di regolazione ④ fino a che si avverta una certa resistenza sul calibro a spessore ⑥. Mantenere la vite di regolazione della punteria in questa posizione, e stringere il dado ⑤. Verificare ancora una volta l'apertura con il calibro a spessore.
- f. Per verificare l'apertura della valvola del quarto cilindro, far ruotare l'albero a gomito di un giro completo (360°) nel senso delle lancette dell'orologio, far coincidere gli indici come indicato sopra nel punto c., e continuare quindi come in d. ed e.

- g. La registrazione della punteria della valvola per il cilindro 2 e 3 può essere eseguita come indicato per i cilindri 1 e 4. Pertanto l'allineamento dell'indice ① con il segno "T" ② dovrà aver luogo con l'indicazione dei cilindri 2 e 3, in luogo dei cilindri 1 e 4. Durante questa operazione si deve osservare la punteria nel vano del secondo cilindro, invece di quella del primo.
- h. Per verificare o regolare le punterie del cilindro numero 3, far ruotare l'albero a gomito di un giro completo (360°) e far coincidere gli indici ② come sopra nel punto 9, continuando poi come nei punti d ed e.
- i. Installare i tappi copri-registro della punteria, senza serrare troppo forte.

NOTA: Se a questo punto si vuole regolare la tensione della catena del carter, o verificare e aggiustare i carburatori, per motivi di praticità sarà bene non rimettere a posto il serbatoio della benzina.



- ① Indice
 ② Segno "T"
 ③ Segno del cilindro numero 2 e 3

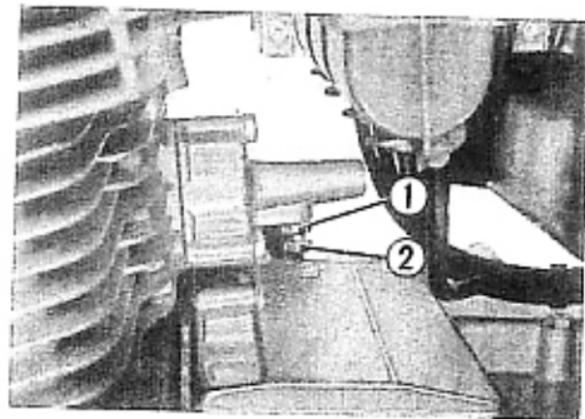
Per ricollocare il serbatoio della benzina, procedere inversamente al modo indicato nel punto a.

REGOLAZIONE DELLA CATENA DELL'ALBERO A CAMMES

Un allentamento della catena dell'albero cammes può causare una alterazione della sincronizzazione della valvola, ottenendo uno scarso rendimento. Oltre a ciò potrebbe causare una eccessiva rumorosità del motore.

- a. La regolazione si opera con l'allentamento del dado di tensione ① ed il bullone di tensione ②. Ciò fa automaticamente rilasciare il registro tensione, applicare quindi la giusta tensione alla catena dell'albero a cammes.
- b. Dopo aver operato la registrazione, serrare il bullone di tensione ② ed il dado di chiusura ①.

NOTA: Non applicare alcun carico addizionale al registro tensione.

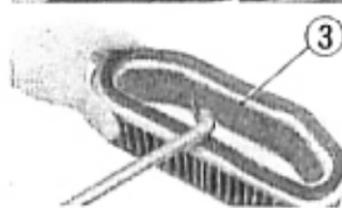
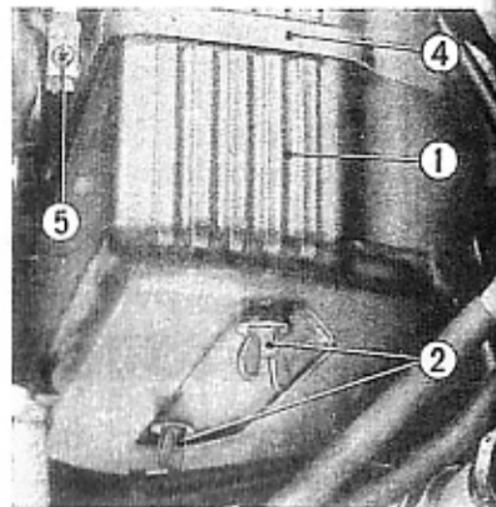


- ① Dado di chiusura
 ② Bullone di tensione

● FILTRO DELL'ARIA

La ripulitura del filtro dell'aria, o la sua sostituzione, dipende dalle condizioni di uso della motocicletta. Il vostro rivenditore HONDA vi può aiutare a stabilire la frequenza della sua ripulitura o sostituzione.

- Togliere la parte inferiore ① della scatola del filtro dell'aria, allentando i dadi alettati ②.
- Togliere l'elemento del filtro dell'aria ③ e pulirlo battendolo leggermente per farne uscire la polvere; usando poi una spazzola soffice può essere tolta dall'esterno dell'elemento la polvere che rimane, oppure con l'applicazione di aria compressa dall'interno, come illustrato nella foto.
- Ove sia necessario aggiustare il carburatore, togliete la parte superiore della scatola ④ del filtro dell'aria ed estraendo i bulloni di arresto ⑤ del filtro dell'aria ed estraendo i bulloni di arresto. Facendo pressione verso il basso, tirare all'indietro la parte superiore della scatola per separarla dai carburatori.
- Per rimettere a posto il filtro dell'aria, rimontare le parti procedendo nell'ordine inverso dei punti c., b. ed a.



- ① Parte inferiore della scatola del filtro dell'aria
② Dadi alettati ③ Filtro dell'aria
④ Parte superiore della scatola del filtro dell'aria
⑤ Morsetti a vite

● AGGIUSTAMENTO DEL CAVO DEL COMANDO GAS

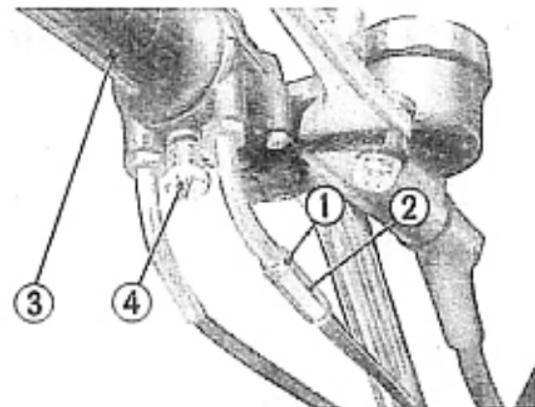
Per un buono, continuo e sicuro funzionamento del motore è essenziale che la manopola del comando del gas ed i suoi cavi funzionino correttamente.

Verificare il normale funzionamento della manopola del gas, in tutta la sua rotazione, dalla apertura massima alla chiusura completa, girando nello stesso tempo il manubrio completamente sia a destra che a sinistra.

Verificare che lo stato degli innesti dei cavi del comando gas, tra l'impugnatura della manopola ed i carburatori, per sia buono e non presentino alcun danno. Sostituire le parti danneggiate e ricollegare dovutamente.

Verificare lo stato di tensione dei cavi ruotando completamente il manubrio sia a destra che a sinistra.

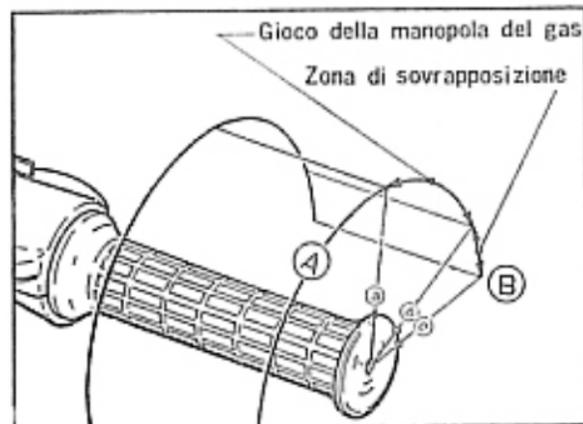
- Il gioco standard dell'impugnatura della manopola del gas è dai 2 ai 4 mm, misurato dal bordo dell'impugnatura. Questa misurazione è calcolata con l'impugnatura nella posizione chiusa, e partendo da tale posizione fino al punto in cui il motore comincia ad aumentare di giri con il girare della manopola verso l'interno (A). In caso di modifiche, allentare il dado (1) del registro del filo del gas, e girare il registro stesso (2). Stringere bene il dado dopo la regolazione.
- Successivamente, girare l'impugnatura della manopola del gas verso l'esterno (B), fino a che si noti una certa resistenza, e misu-



- ① Dado del registro filo gas
② Registro pensione filo gas
③ Manopola del gas
④ Bullone di regolazione manopola gas

rare il gioco dell'impugnatura dal punto di resistenza alla posizione completamente chiusa. Tale gioco è detto "di sovrapposizione", e dovrebbe essere dai 3,2 ai 6,4 mm.

Se il gioco di sovrapposizione è minore di quello standard indicato, fatelo regolare dal vostro rivenditore Honda.

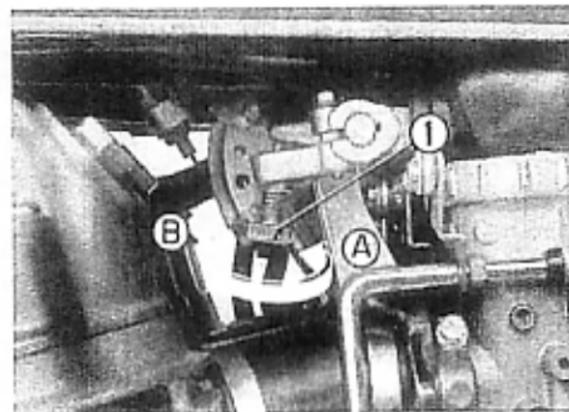


- Ⓐ Movimento della manopola
- Ⓑ Gioco di sovrapposizione
- Ⓒ Inizio aumento giri motore dalla posizione di "minimo"
- Ⓓ Punto in cui si nota una resistenza
- Ⓔ Manopola in posizione completamente chiusa

3. La regolazione del movimento della impugnatura della manopola del gas deve essere eseguita in modo da soddisfare le preferenze del guidatore, cioè si ottiene facendo girare il bullone (4). Avvitando il bullone di regolazione il movimento dell'impugnatura risulterà più teso.

REGOLAZIONE DEL CARBURATORE

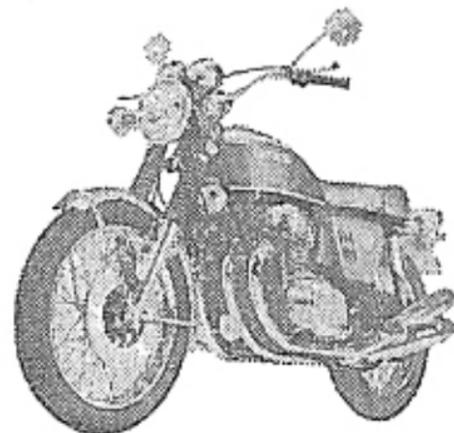
La motocicletta munita di carburatori in connessionetra loro si regola nel modo seguente:



ⓐ Vite di regolazione ed arresto

1. Avviare il motore e farlo riscaldare per alcuni minuti.
2. Far girare il motore ad una velocità tra i 900 e 1.000 giri al minuto, regolando la vite d'arresto ①. Facendo girare la vite d'arresto nella direzione ②, si aumenta il numero di giri del motore; mentre girandola nella direzione ③ il numero dei giri diminuisce.
3. Se dopo aver operato le correzioni indicate nei punti sezioni 1 e 2, non è stato possibile ottenere una giusta velocità minima, o se le pressioni di fuoriuscita dei cilindri non sono uniformi, far operare le dovute regolazioni dal vostro rivenditore Honda.

NOTE: (1) Non cercar mai di regolare la vite dell'aria o il carburatore stesso, senza disporre del manuale d'officina di e senza usare l'apposita strumentazione di controllo.

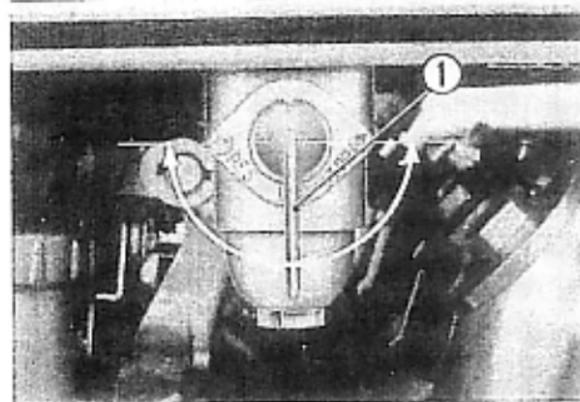


FILTRO DELLA VALVOLA DELLA BENZINA

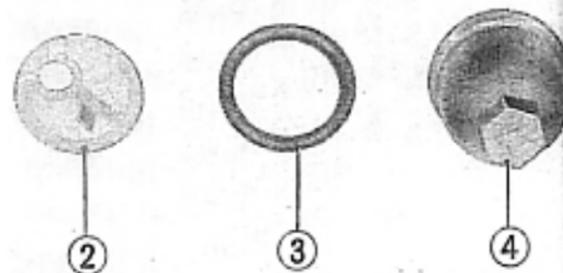
Il filtro è incorporato nella valvola della benzina ①, che è montata sulla destra della motocicletta sul lato inferiore del serbatoio della benzina. L'accumulo di detriti nel filtro ostacola l'afflusso della benzina causando un cattivo funzionamento del motore, per cui il filtro deve essere pulito periodicamente.

Girare la levetta di controllo nella posizione "STOP" e svitare il coperchio del filtro ④. Togliere l'anello di sigillo a forma di O ③, dopo di che sarà possibile estrarre il reticolo del filtro ②. Lavare il filtro ed il suo coperchio con un solvente o con benzina, e rimontare.

Girare la leva di controllo della valvola nella posizione "ON" e controllare che non vi siano perdite. Nello stesso tempo verificare che non vi siano infiltrazioni attorno al



① Valvola della benzina



② Reticolo del filtro
③ Anello di sigillo a forma di O.
④ Coperchio del filtro

serbatoio della benzina, nel tubo di livellamento della benzina nei cavi di rifornimento della benzina ai carburatori, e verificare inoltre che i morsetti dei cavi siano dovutamente tesati.

REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE

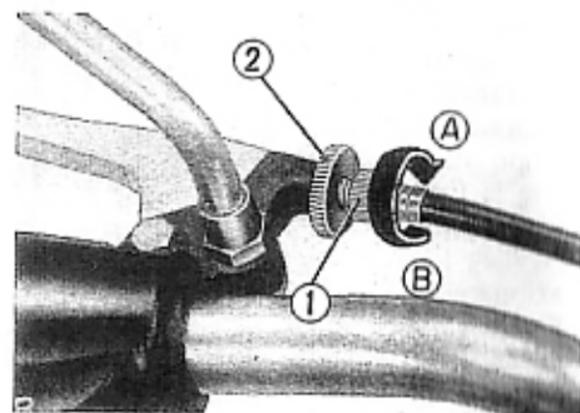
La frizione deve essere regolata in modo che l'azione della sua leva stacchi completamente la trasmissione dal motore. Se la frizione non si stacca del tutto al momento del cambiamento di velocità il motore perde giri, oppure la motocicletta avrà la tendenza a grattare anche con la frizione staccata.

Se al contrario la frizione non si innesta completamente, la motocicletta non risponderà alla accelerazione del motore. Per fare in modo che l'energia del motore sia totalmente trasmessa alla ruota posteriore, è necessario che la frizione sia correttamente regolata.

NOTA: Il gioco normale della leva della frizione prima che la frizione cominci a staccare è di 10-25 mm, misurati dall'estremità della stessa.

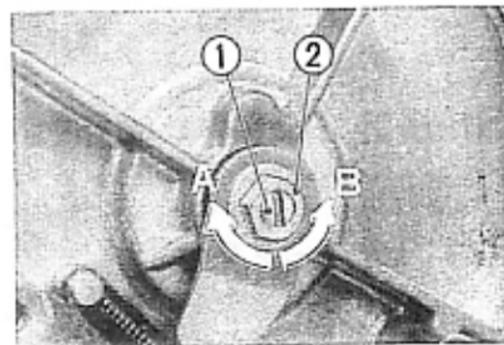
Per la regolazione procedere nel modo seguente:

- Svitare completamente il bullone di regolazione ① del cavo della frizione, situato sulla leva della frizione, in direzione A.
- Girare il bullone di regolazione ③ del cavo della frizione, situato all'attacco della stessa, in direzione B per allentare il cavo della frizione. (Vedi a pagina 56).

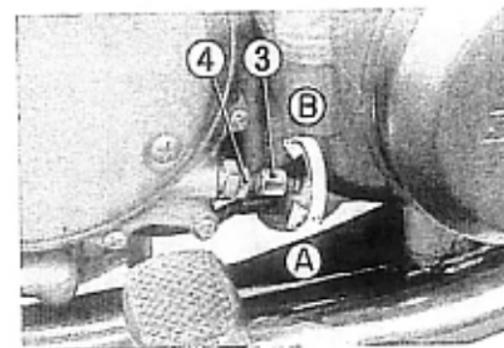


① Bullone regolatore cavo frizione
② Dado d'arresto

- c. Allentare il dado di chiusura ② del sollevatore della frizione, e girare la vite di regolazione della frizione ① in direzione ⑧, opposta a quella delle lancette dell'orologio, fino a che si noti una certa resistenza. Da questa posizione, girare la vite di regolazione in direzione ⑨, nel senso delle lancette dell'orologio, di circa un quarto o mezzo giro, e quindi stringere il dado di chiusura.
- d. Girare il bullone di regolazione del cavo della frizione, situato nel carter motore che contiene la frizione, in direzione ⑩, in modo da ottenere circa 3/4 dell'allentamento totale della leva frizione, e stringere poi il dado di chiusura ④.
- e. Un giusto gioco della frizione è si ottiene operando sul bullone regolatore del cavo della frizione ①. (Vedi a pagina 55).
- f. Dopo aver operato l'aggiustamento, controllare che la frizione non scivoli e che si stacchi normalmente. Avviare il motore, tirare la leva della frizione ed azionare la leva del cambio controllando che il motore non perda giri e che non vi siano eccessivi grattamenti. Rilasciare gradualmente la frizione ed aprire il gas. La motocicletta dovrebbe partire dolcemente quindi accelerare gradualmente.



① Vite di regolazione della frizione
② Dado di chiusura



③ Bullone di regolazione cavo frizione
④ Dado di chiusura

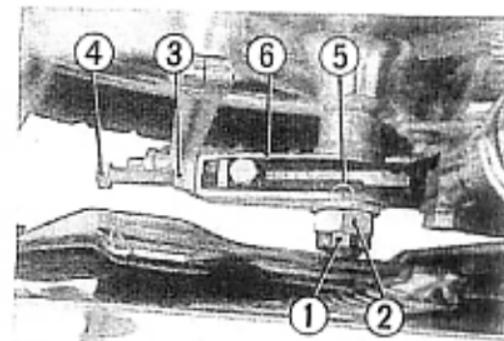
REGOLAZIONE E LUBRIFICAZIONE DI TRASMISSIONE

La condizione della catena posteriore di trasmissione ha un'importanza considerevole sulla trasmissione dell'energia dal motore alla ruota posteriore. Se non è dovutamente, curata, la catena può causare una prematura usura e danno della trasmissione, dei cuscinetti a sfere della ruota posteriore e della ruota dentata, oltre che della catena stessa.

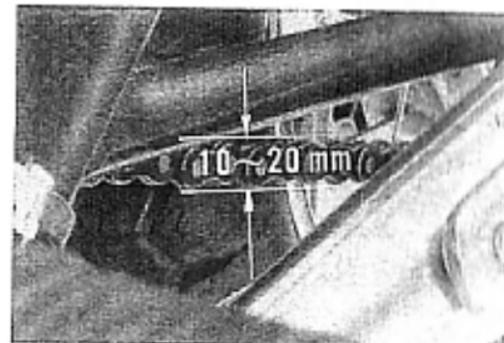
Una catena di trasmissione opportunamente regolata e lubrificata, assicura il perfetto funzionamento di della moto ed una guida sicura. Il PROGRAMMA DI MANUTENZIONE indica gli intervalli di manutenzione; sarà bene pertanto procedere regolarmente ad un rapido controllo durante l'ISPEZIONE PRIMA DELL'USO. (Vedi pag.)

1. Regolazione Della Catena

- a. Sistemare la motocicletta sul suo sostegno e far ruotare lentamente la ruota posteriore nella direzione di marcia. Osservare la parte inferiore della catena a metà distanza tra le due corone dentate, quindi arrestarla nella posizione in cui si noti un minore allentamento o abbassamento.



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



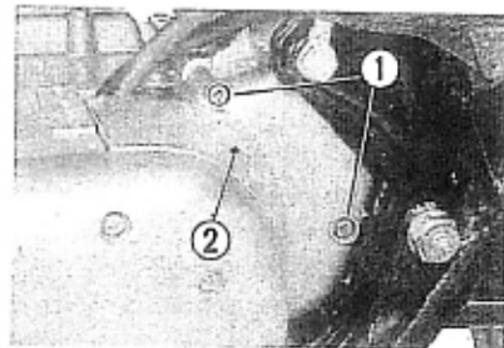
1. In questa posizione di minore allentamento muovere la catena su e giù nella sua parte mediana, e controllarne il movimento. Esso non dovrebbe essere inferiore a 10mm, mentre non dovrebbe superare i 20mm.
2. Se è necessaria la sua regolazione, togliere la coppiglia ① del dado dell'asse posteriore ed allentare il dado dell'assale ②. Allentare i due dadi di chiusura ③ sui bulloni di regolazione dell'asse posteriore ④.
1. Per ridurre l'allentamento della catena, avvitare in modo eguale ciascuno dei bulloni di regolazione ④ fino ad ottenerne il giusto gioco. Fare attenzione agli indici ⑤ su entrambi i piatti di regolazione ⑥ della catena, e sulla superficie della forcella posteriore. Tali indici aiutano ad ottenere un corretto allineamento dell'asse posteriore. Stringere bene il dado dell'assale e rimettere la coppiglia. Se questa è in cattive condizioni, deve essere cambiata. Girare entrambi i bulloni di regolazione in modo da ottenere un buon contatto con la forcella posteriore, e stringere i dadi di chiusura del bullone di regolazione.
2. Una volta eseguite le operazioni a. e d., far ruotare ancora una volta la ruota posteriore per controllare di nuovo l'allentamento della catena, come indicato nei punti a. e b..
3. Regolare di nuovo il freno posteriore nel modo necessario per rimettere a punto l'insieme della ruota posteriore. (Vedi a pagina).
5. Togliere la motocicletta dal suo cavalletto di sostegno e controllare ancora l'allentamento della catena stando seduti in sella. Rimuovere un poco la motocicletta sia in avanti che indietro quanto basti per assicurarsi che non vi siano punti di tensione, nel movimento della catena sul pignone e corona.

2. LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA

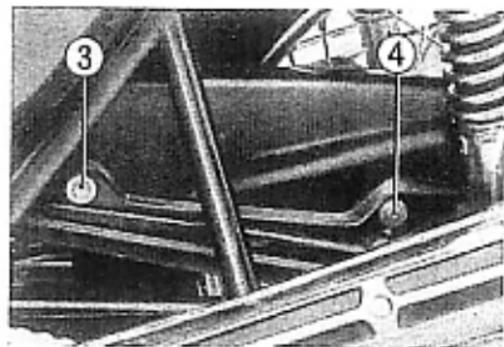
La motocicletta è provvista di un oliatore automatico della catena. Normalmente si può procedere alla lubrificazione della catena senza che sia necessario rimuoverla. In condizioni di guida particolarmente difficili, è necessario un controllo più frequente.

NOTE: A seconda della severità delle condizioni di guida, la catena di trasmissione dovrebbe essere tolta almeno una o due volte durante il periodo d'uso della motocicletta, pulita accuratamente, controllata e lubrificata nel modo seguente:

- a. La motocicletta è provvista della catena di tipo senza fine e richie un'ispezione periodica. Quando è sporca o arrugginita, pulirla con una spazzola ed un solvente, asciugarla con uno straccio pulito ed applicare una buona dose di olio per motore, o di lubrificante per catena, di buona qualità.
- b. Per rimuovere la catena di trasmissione, togliere dapprima le viti del coperchio del pignone ① di trasmissione, ed il coperchio stesso ②. Togliere il bullone anteriore del coperchio della catena ③, ed allentare il bullone posteriore del coperchio della catena ④. Porre la clip di arresto della



① Viti del coperchio del pignone
② Coperchio del pignone

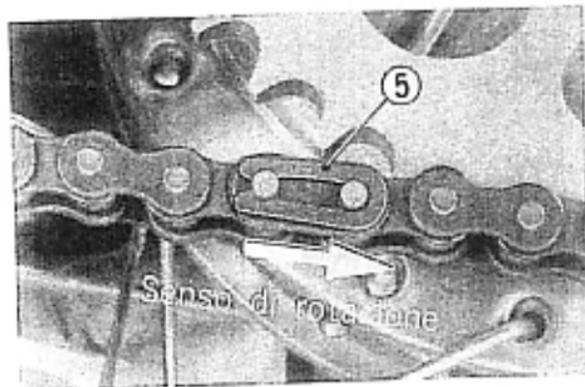


③ Bullone anteriore del coperchio della catena
④ Bullone posteriore del coperchio della catena

- catena ⑤ nella parte posteriore della corona dentata e toglierla con le pinze, facendo attenzione di non piegarla o torcerla. Se danneggiata sostituirla con una nuova.
- c. Pulire a fondo la catena con un solvente adatto e risciacquarla con altro pulito, lasciare poi asciugare. Se la catena denota un cattivo funzionamento controllare accuratamente lo stato d'usura delle giunture, la rigidità delle maglie, piegamenti o rotture di rulli. Se si riscontrano tali inconvenienti la catena deve essere cambiata. Ispezionare inoltre il litoro dei denti delle ruote dentate. Non installare mai una catena nuova su di una ruota dentata molto logorata, o viceversa una catena in cattive condizioni su di una ruota dentata nuova. Il vostro rivenditore Honda può aiutarvi a stabilire questi elementi.
- d. Per installare correttamente la catena, dopo aver proceduto ad una abbondante lubrificazione porre i due capi della catena sulla corona posteriore e collegarli con la maglia di congiunzione. Fermare guindi con la clip di arresto prestando attenzione al fatto

che il lato chiuso della clip ⑤ DEVE trovarsi nel senso del movimento in avanti della ruota.

- e. Regolare la catena come descritto a pagina 57 e 58, dal paragrafo a. fino a g..



⑤ Clip di arresto della catena

CONTROLLO E REGOLAZIONE DEI FRENI

I freni sono elementi con cui si ottempera alla sicurezza personale, per cui devono sempre essere mantenuti in perfette condizioni.

1. Freno Anteriore

Il freno anteriore della CB 750 è del tipo a disco a pinze a funzionamento idraulico. Questo tipo di freno fornisce prestazioni ottime ed una eccellente qualità frenante a temperature più elevate rispetto a quelle del convenzionale freno a tamburo.

Quando alla leva del freno si applica una pressione, il liquido frenante trasmette la pressione al pistone del morsetto del freno che preme le pastiglie di frizione contro il disco. Il liquido del freno è un mezzo per trasmettere la pressione e svolge un ruolo essenziale nel sistema del freno. Perciò, quando si eseguano le necessarie operazioni di manutenzione, è assolutamente necessario accertarsi che non vi siano perdite di liquido nel circuito del freno anteriore.

Quando le pastiglie di frizione si consumano, fluido addizionale viene inserito nel sistema dal serbatoio del fluido stesso per compensare il logoramento delle pastiglie. Per questa ragione il freno a disco è autoregolante e il gioco della leva del freno rimarrà sempre costante una volta che sia stato fissato, sempreché nel circuito idraulico non si sia infiltrata aria.

Se l'allentamento della leva diventa eccessivo e i cuscinetti di frizione non sono consumati oltre il limite raccomandato a pagina 19, ciò denota probabilmente la presenza di aria nel circuito, nel qual caso si deve procedere alla sua eliminazione.

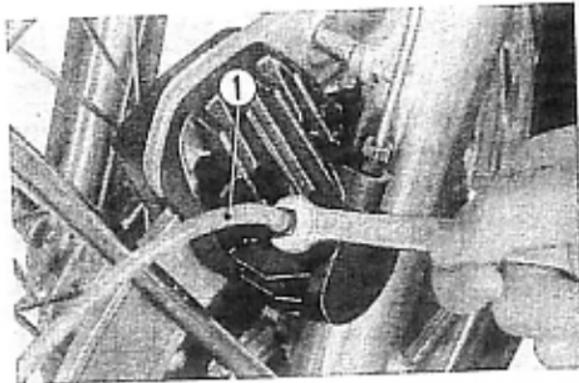
2. Riempimento del Fluido Frenante

Il livello del liquido frenante nel serbatoio deve essere verificato ad intervalli regolari, come indicato nel PROGRAMMA DI MANUTENZIONE (pag. 37), ed il serbatoio deve essere riempito ogni volta che tale livello sia inferiore a quello indicato dalla tacca del livello del liquido che si trova all'interno del serbatoio. Togliere il coperchio del serbatoio ②, la rondella ③ ed il diaframma ④, e riempire il serbatoio soltanto con il liquido per freni del tipo SAE J 1703 a, fino al segno. Rimettere a posto il diaframma e la rondella, e chiudere bene il coperchio del serbatoio.

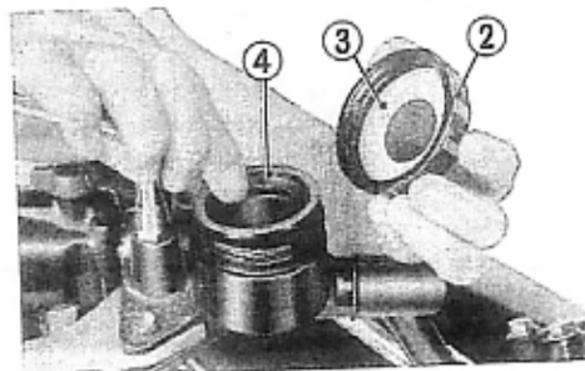
3. Spurgo del Sistema Frenante

I freni devono essere spurgati con molta attenzione, successivamente al controllo eseguito sul sistema frenante, quando la leva diventa tenera o porosa, o quando il suo allentamento sia eccessivo. Questa operazione è normalmente eseguita da due meccanici.

- Togliere il coperchio della valvola di spurgo ed inserire l'apposito tubo.
- Porre la parte libera del tubo in un recipiente di vetro contenente del liquido per freni, in modo tale che essa risulti sommersa.



① Tubo di spurgo



② Coperchio del serbatoio ③ Rondella
④ Diaframma

- Riempire il serbatoio solo con il liquido raccomandato. Coprire parzialmente con il coperchio il serbatoio per evitare l'ingresso di polvere.
- Tirare rapidamente diverse volte la leva del freno fino a che si noti una certa pressione, e mantenendola tirata, aprire la valvola dello spurgo di circa mezzo giro e premere completamente la leva verso il basso. Non lasciarla fino a che la valvola di spurgo non sia stata chiusa. Ripetere questa operazione fino a che non si notino più bolle d'aria all'estremità del tubo immersa nel liquido.
- Togliere il tubo di spurgo, stringere la valvola ed installare un coperchietto antipolvere.
- Non lasciare che il serbatoio del liquido si svuoti durante l'operazione di spurgo, in quanto ciò permetterebbe all'aria di rientrare nel sistema. Aggiungere inoltre tanto liquido quanto necessario.
- Verificare il corretto risultato dello spurgo e l'assenza di perdite nei tubi del freno anteriore, mantenendo contemporaneamente una pressione sulla leva dello stesso. Quando lo spurgo è stato completato, riempire di liquido il serbatoio e rimettere a posto il diaframma, la rondella ed il coperchio del serbatoio, serrando bene.

Quando il sistema del freno idraulico è stato completamente svuotato, esso dovrebbe essere riempito nel modo seguente:

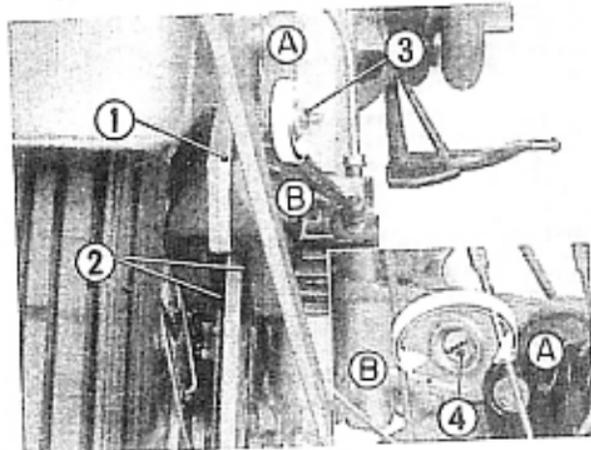
- Riempire il serbatoio del fluido.
- Aprire di mezzo giro la valvola di spurgo, stringere la leva del freno, chiudere la valvola e rilasciare quindi la leva. Tale operazione deve essere ripetuta nello stesso ordine fino a che il liquido cominci a sgorgare dal tubo di spurgo. Avendo così riempito di liquido il sistema idraulico, proseguire con l'operazione di spurgo propriamente detta.

NOTA: 1. Il liquido del freno che è stato prelevato dal sistema non può essere usato di nuovo.
2. Prestare bene attenzione al fatto che il liquido del freno può danneggiare la vernice della motocicletta e le lenti degli strumenti di controllo.

4. Regolazione Dei Morsetti del Freno

Ogni volta che le pastiglie del freno vengono sostituite, il morsetto del freno ① deve essere regolato. Tale operazione si svolge nel modo seguente, per permettere che vi sia un certo gioco tra la ganasca di frizione fissa ② ed il disco del freno.

- Sollevare da terra la ruota anteriore facendo uso di un mezzo appropriato.
- Allentare il dado di chiusura del bullone del morsetto ③.
- Usando un cacciavite appropriato, girare il bullone di chiusura ④ in direzione Ⓐ fino a che la ganasca di frizione venga a contatto il disco del freno. Quando si fa girare la ruota, si dovrà notare una leggera resistenza.
- Facendo girare la ruota anteriore, avvitare il bullone di chiusura in direzione Ⓑ fino a che la ruota giri senza intralci.
- Girare di ancora mezzo giro il bullone di chiusura in direzione Ⓑ e stringere il dado di chiusura.

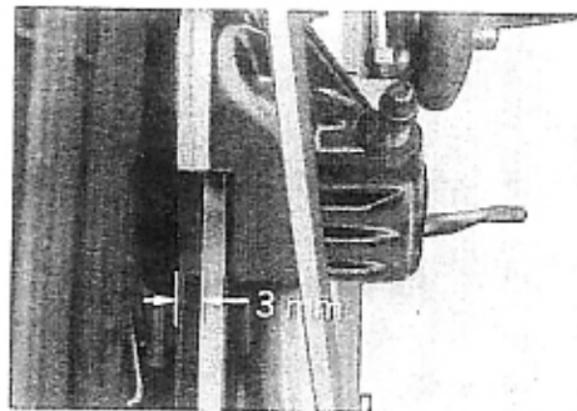


- ① Morsetto del freno
- ② Ganasce frenanti
- ③ Dado di chiusura del bullone di arresto
- ④ Bullone di arresto

Ganasce Del Freno

Il logorio delle ganasce del freno dipende dal tipo di guida e dalle condizioni della strada. Generalmente le ganasce del freno si logorano più rapidamente su strade bagnate e liscie. Controllare ad occhio le condizioni delle ganasce durante i regolari servizi di manutenzione, per stabilirne il grado di usura. L'usura del rivestimento delle ganasce può essere determinata misurando il gioco tra la superficie interna del morsetto ed il disco del freno premendo il rivestimento interno verso il disco. Se il gioco è inferiore a 3 mm, sostituire entrambe le ganasce con altre nuove.

NOTA: Per le ganasce di ricambio, usare solo prodotti Honda originali e forniti dal vostro rivenditore Honda.

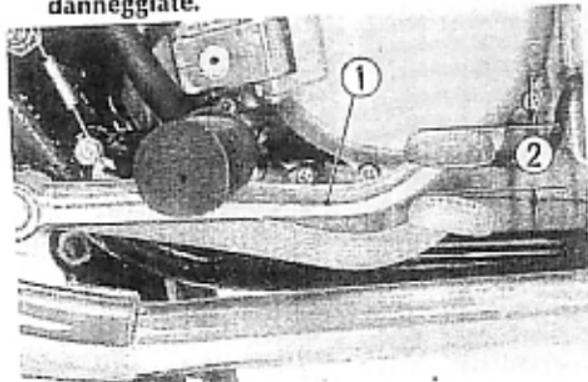


6. Regolazione del Freno Posteriore

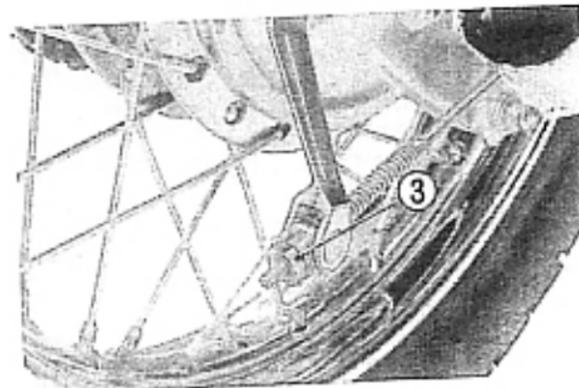
Il freno posteriore della CB 750 è del tipo a tamburo ad espansione interna a funzionamento meccanico. Per verificare il gioco del pedale del freno posteriore ①, sollevare la ruota posteriore ponendo la motocicletta sul suo cavalletto di sostegno; Far girare la ruota con la mano e calcolare la distanza che deve percorrere la punta del pedale ② prima che il freno cominci a far presa. Il gioco normale è di circa 25 mm. Un'eventuale registrazione viene operata facendo girare il dado di regolazione ③. Per ridurre il gioco, girare il dado nel senso delle lancette dell'orologio, mentre per aumentarlo girarlo nel senso opposto.

NOTA: (1) Assicurarsi che dopo la registrazione finale la parte svasata del dado si appoggi su perno del braccio del freno. Se il gruppo ruota posteriore è stato spostato in avanti o indietro, come ad esempio durante la regolazione della catena di trasmissione, il freno posteriore dovrà essere nuovamente regolato.

(2) Ispezionare il pedale del freno posteriore e accertarsi che il bullone di chiusura sia fissato bene. E saminare il braccio della camma del freno posteriore che mette in movimento le ganasce del freno assicurandosi che il bullone di chiusura sia ben fissato e le scanalature non siano danneggiate.



① Pedale del freno posteriore
② Gioco del pedale



③ Dado di regolazione del freno posteriore

7. Ganasce del Freno Posteriore

Controllare lo spessore e l'uniformità del rivestimento delle ganasce del freno alle scadenze indicate nel PROGRAMMA DI MANUTENZIONE a pagina 38. Per esaminare le ganasce del freno, togliere la ruota posteriore come indicato a pagina 68.

Sostituire le ganasce del freno quando lo spessore del rivestimento è di circa 2 mm, ed usare soltanto ricambi originali HONDA.

NOTA: Se si rende necessario qualche servizio ai freni, consultare il vostro rivenditore HONDA.

8. RIMOZIONE E CONTROLLO DELLE RUOTE

1. Rimozione della Ruota Anteriore

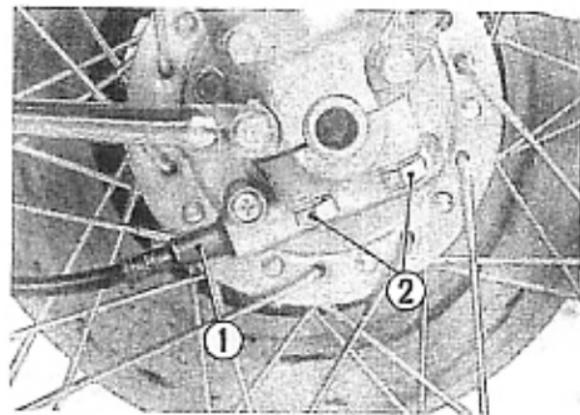
La rimozione della ruota anteriore avviene nel modo seguente:

- Sollevare da terra la ruota anteriore ponendola su un sostegno sotto il motore.
- Staccare il cavo del contaghiometri ① dal mozzo di attacco della ruota.
- Togliere i dadi di chiusura del supporto dell'assale ②, ed estrarre la ruota anteriore dalla forcella.

Per rimettere la ruota invertire l'ordine delle operazioni sopra indicate.

NOTA: 1. Una volta tolta la ruota anteriore, le pastiglie del freno possono essere tolte dal supporto del morsetto ed il loro stato di usura può essere controllato. (Vedi pag. 64).

- Non tirare la leva del freno quando la ruota sia stata tolta, in quanto ciò può spingere il pistone fuori dal morsetto conseguente fuoriuscita di liquido del freno. Se ciò dovesse accadere, si dovrà procedere alla regolazione del sistema frenante (Vedi pag. 61).



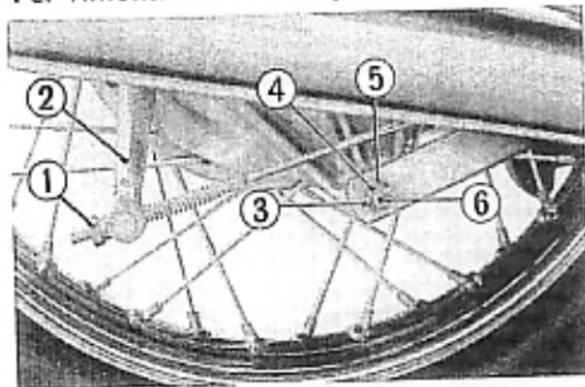
① Cavo del contaghiometri
② Dadi di chiusura del supporto dell'assale

2. Rimozione della Ruota Posteriore

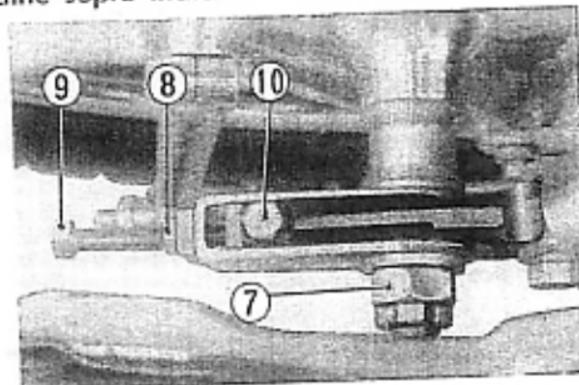
La rimozione della ruota posteriore avviene nel modo seguente:

- Porre la motocicletta sul suo cavalletto di sostegno.
- Togliere il dado di regolazione ① dal cavo azionante il braccio del freno ②.
- Dal braccio pieghevole del freno posteriore, togliere il fermaglio di chiusura ③, il dado ④, la rondella ⑤ ed il bullone ⑥.
- Togliere la coppiglia dal lato destro dell'assale posteriore ed allentare il dado dell'assale ⑦.
- Allentare il dado di chiusura ⑧ del bullone di regolazione della ruota posteriore, spingere all'indietro il bullone stesso ⑨ e spingere verso il basso il regolatore della catena. Togliere i bulloni di sostegno ⑩ della forcella posteriore ed i coperchietti terminali.
- Spingere la ruota in avanti, sollevare la catena dalla ruota dentata e quindi tirare la ruota all'indietro liberandola dalla forcella posteriore.

Per rimontare la ruota posteriore, invertire l'ordine sopra indicato.



- ① Dado di regolazione del freno posteriore
- ② Braccio del freno
- ③ Fermaglio di chiusura
- ④ Dado
- ⑤ Rondella
- ⑥ Bullone



- ⑦ Dado dell'assale
- ⑧ Dado di chiusura
- ⑨ Bullone di regolazione
- ⑩ Bullone di chiusura

Regolare la tensione della catena di trasmissione tenendo presente le istruzioni per la regolazione della catena indicate a pagina 57.

1. Esame della Ruota

Ogni volta che la ruota anteriore o posteriore viene rimossa, approfittare dell'occasione per verificare a fondo i componenti delle sospensioni, i rivestimenti degli elementi di frizione del freno ed i cuscinetti a sfere delle ruote. Controllare in modo particolare le condizioni del cerchio delle ruote e la tensione dei raggi, ad intervalli regolari come indicato nel PROGRAMMA DI MANUTENZIONE (Vedi pag. 37). Si raccomanda che la "ristringitura" dei raggi sia eseguita da un meccanico qualificato.

o PNEUMATICI

Se si dovesse stabilire una graduatoria dei componenti più importanti per la sicurezza di guida della motocicletta, i pneumatici, molto probabilmente occuperebbero il primo posto. Tuttavia essi sono le parti più trascurate della motocicletta. Siccome i pneumatici possono essere controllati facilmente, vi raccomandiamo di prendere l'abitudine di verificarne le condizioni durante i "CONTROLLI PRIMA DELL'USO".

1. Pressione di Gonfiaggio dei Pneumatici

Una corretta pressione nel gonfiamento dei pneumatici, assicura una stabilità massima, una guida confortevole e una lunga durata dei pneumatici stessi. Mantenere i pneumatici ad una giusta pressione controllandoli sempre prima dell'uso della motocicletta. Per assicurare una pressione dei pneumatici corretta seguire le raccomandazioni dello schema seguente:

Pressione raccomandata di gonfiaggio dei pneumatici: (a freddo)

	Per velocità normali		Per alte velocità prolungate (oltre 175 km./h.)	
Anteriore	28 psi	2.0 kg/cm ²	32 psi	2.2 kg/cm ²
Posteriore	30 psi	2.1 kg/cm ²	34 psi	2.4 kg/cm ²

2. Condizioni del Battistrada

L'uso della motocicletta con battistrada eccessivamente logorati, diminuisce la stabilità e l'aderenza alla strada, creando così situazioni di pericolo. Stabilire il momento del cambio dei pneumatici misurando lo spessore restante del battistrada. I limiti dello spessore del battistrada sono di 1.5 mm per la ruota anteriore, e 2 mm per la ruota posteriore.

3. Rimozione ed Installazione dei Pneumatici

Nel caso di gomma a terra, o montaggio di un pneumatico nuovo, occorre ricordare i punti seguenti:

- Installare solo pneumatici della migliore qualità, delle giuste dimensioni (anteriore 3.25-19, posteriore 4.00-18) e con il disegno del battistrada adatto alle condizioni di guida.
- Non cercar mai di rattoppare o far vulcanizzare i pneumatici.
- Le camere d'aria dovrebbero essere rattoppate solo in casi di EMERGENZA.
- Localizzare sempre e cercare di eliminare la CAUSA del danno ai pneumatici od alle camere d'aria.

Foratura dovuta ad un oggetto appuntito o ad urto.

Sgonfiaggio dovuto a raggi allentati o rotti.

Gomma a terra dovuta ad atti di vandalismo o a perdite della valvola.

Gomma a terra dovuta a tagli o sfregamenti interni.

Gomma a terra dovuta allo spostamento del pneumatico sul cerchione.

- Le dimensioni della camera d'aria devono corrispondere a quelle del pneumatico che le contiene.

La rimozione del pneumatico deve essere operata nel modo seguente:

- Lo smontaggio dell'insieme della ruota deve essere operato come indicato nel capitolo sulla RIMOZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE O POSTERIORE, a pagina 67.
- Togliere il complesso del piatto dei freni e/o l'assale. Porre l'insieme della ruota su di

- un tappeto, o un pezzo di cartone, in modo da non danneggiare la superficie del mozzo.
- Togliere i dadi che trattengono lo spillo e lo stelo della valvola. Trovare ed estrarre ogni oggetto appuntito che abbia causato la foratura.
- Per distancare il copertone dall'adesione con il cerchio salire con il piede sul bordo, ripetere la stessa operazione dal lato opposto.
- Usando due ferri di piccola o media grandezza, separati di circa 100 o 150 mm ed inseriti tra il bordo del cerchione e quello del copertone vicino allo stelo della valvola, far leva premendo nello stesso tempo con il piede sul copertone a fianco dei ferri. Quando l'orlo del copertone si trovi al di fuori del cerchione, estrarre soltanto uno dei ferri e sposterlo più avanti di circa 76-100 mm dal ferro sostenente l'orlo del copertone, quindi inserirlo di nuovo e sforzare un altro pezzo di copertone fuori dal cerchione.
- La camera d'aria sgonna può essere estratta dal copertone, e all'interno di questo verificare i danni e gli oggetti a punta che vi siano rimasti conficcati, ecc. Trovare ed eliminare la causa della foratura della camera d'aria.
- Installare una nuova camera d'aria delle giuste dimensioni gonfiandola leggermente, e lasciare lo spillo della valvola nello stelo.
- Controllare la striscia di protezione del bordo della camera d'aria per vedere se sia in buone condizioni e centrata sui tiraraggi.
- Allineare il segno di bilanciamento del pneumatico con il buco dello stelo della valvola nel bordo, ed inserire la camera parzialmente gonfiata nel pneumatico. Lo stelo della valvola si troverà così allineato con il relativo buco del bordo.
- Mettere a posto la camera d'aria dentro il copertone ed inserire lo stelo della valvola dentro l'apposito buco nel cerchione. Inserire parzialmente il dado di sostegno sullo stelo della valvola, senza serrare. Rimuovere quindi lo spillo della valvola.
- Applicare uno strato leggero di soluzione assorbente (in situazioni di emergenza è pos-



- sibile far uso di un detergente liquido) su ambedue le superfici della base del pneumatico, e tra l'orlo libero dello stesso e quello del cerchione.
- l. A questo punto è possibile mettere a posto il copertone usando il calcagno. Porre ambedue i calcagni sul bordo del copertone dal lato opposto della valvola e spingerlo progressivamente in posizione in direzioni opposte attorno alla ruota.
 - m. Quando l'80-90% del copertone è in posizione, usare il martelletto per il montaggio dei copertoni (di gomma pesante, cuoio o di plastica) per sforzare in posizione la parte restante. Per questa operazione evitare di usare i ferri di montaggio del copertone, o un cacciavite, in quanto potrebbero causare una foratura della camera d'aria.
 - n. Inserire lo spillo della valvola e gonfiare in eccesso della pressione normale di circa 0.9kg/cm². Ciò aiuta ad inserire correttamente gli orli del copertone dentro al cerchione. Verificare se la sistemazione dell'orlo è corretta, e sgonfiare la ruota. Gonfiarla quindi di nuovo alla giusta pressione indicata a pagina 69, e fissare leggermente il dado di sostegno dello stelo della valvola.
 - o. Controllare ancora una volta la pressione della ruota e mettere il cappuccio sullo stelo della valvola.
 - p. Installare il complesso della ruota secondo le istruzioni a pagina 67 e 68.

NOTA: Queste operazioni richiedono una certa pratica ed attrezzatura speciale, e siccome la sicurezza del guidatore dipende in gran parte dalle buone condizioni dei copertoni e dal montaggio delle ruote, vi raccomandiamo, per quanto possibile, di far eseguire tali riparazioni dal vostro rivenditore HONDA.

SOSPENSIONI ANTERIORI

1. Controllo Delle Sospensioni Anteriori

Controllare il montaggio della forcella anteriore, tirando il freno anteriore e spingendo su e giù con forza la forcella. Durante questa verifica la motocicletta non deve trovarsi sul suo cavalletto di sostegno. Controllare inoltre i punti seguenti:

- a. Una dolce azione di assorbimento.
- b. Perdite di olio attorno alle chiusure degli ammortizzatori.
- c. Logoramento della bussola dei tubi della forcella.
- d. Sicurezza delle parti che fissano l'insieme della forcella.
- e. Eccessivo gioco sul canotto del manubrio.
- f. Verificare con cura la solidità di tutti i tiranti della sospensione anteriore, e cioè le viti di giunzione dei tubi della forcella, gli elementi del freno e del manubrio.

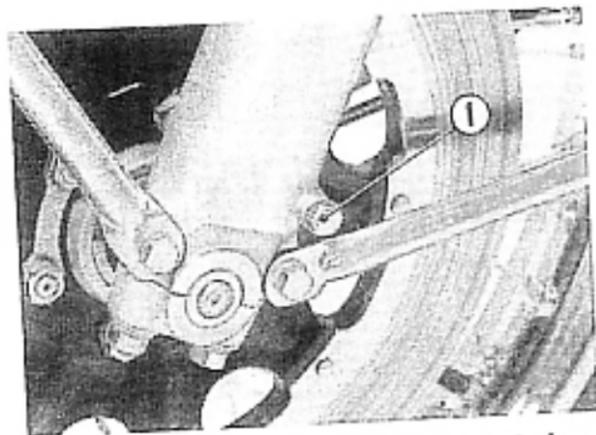
NOTA: Se si notasse qualche danno nei punti sopramenzionati, rivolgersi al rivenditore Honda.



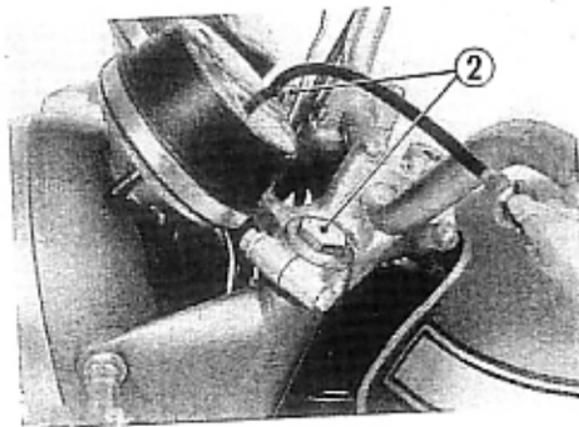
2. Cambiamento dell'olio della Forcella Anteriore

Per mantenere buone le condizioni di guida e prolungare la durata di rendimento della forcella, si deve periodicamente cambiare l'olio. Ciò dovrebbe essere fatto come minimo ogni 12 mesi oppure dopo 10.000 km.

- Svitare la spina di drenaggio ① alla fine del cilindro della forcella, farne uscire l'olio premendo su e giù la forcella stessa e rimettere a posto la spina una volta completata tale operazione.
- Togliere la spina del bocchettone superiore ② e riempire il cilindro della forcella anteriore con circa 160cc. di olio di qualità superiore del tipo SAE 10W-30 gradi.
- Dopo il riempimento stringere con cura la spina del bocchettone.



① Spina di drenaggio della forcella anteriore



② Spina del bocchettone di riempimento superiore

SOSPENSIONI POSTERIORI

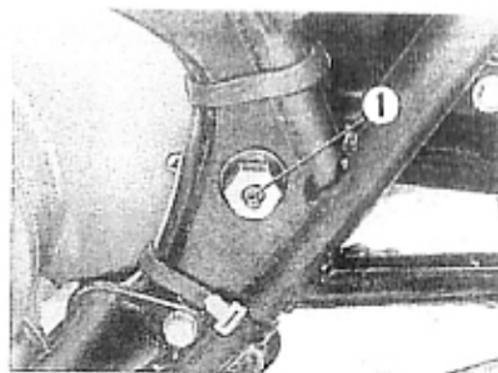
1. Controllo Delle Sospensioni Posteriori

Verificare periodicamente le sospensioni posteriori con un attento esame visivo. Controllare inoltre le parti seguenti:

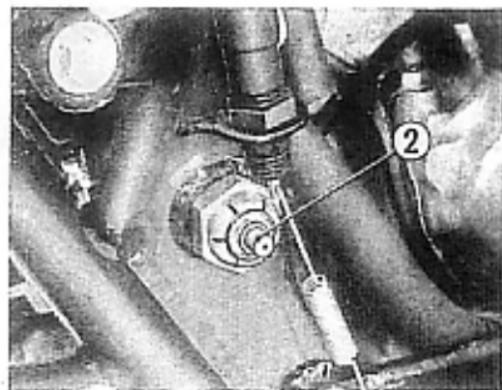
- Bussola della forcella posteriore—Questa può essere controllata premendo con forza contro il fianco della ruota posteriore mentre la motocicletta si trova sul suo cavalletto di sostegno, e verificare l'allentamento della bussola della forcella.
- Verificare le molle laterali per accertare eventuali danni.
- Verificare tutti i punti di giunzione dei componenti delle sospensioni per accertarsi della solidità dei rispettivi elementi di fissaggio.

NOTA: (1) Se note qualche avaria ai componenti sopra menzionati consultate il rivenditore Honda per ulteriori verifiche.

(2) Le unità delle sospensioni posteriori della CB 750, sono sigillate nelle officine di montaggio e non richiedono alcuna riparazioni. Non cercare mai di togliere i sigilli e di smontare le parti degli ammortizzatori delle sospensioni posteriori, in quanto sono



① Ingrassatore



② Ingrassatore

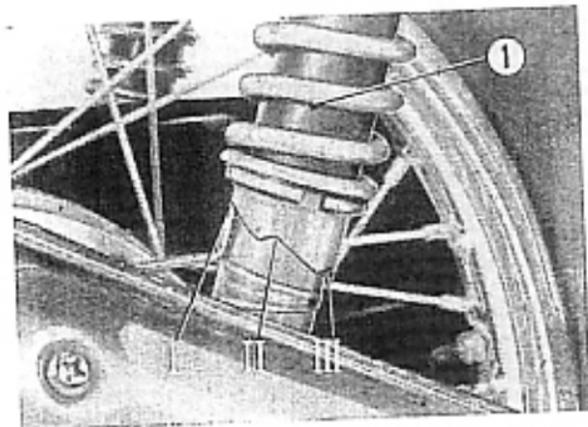
montate con nitrogeno compresso, per cui lo smontaggio potrebbe essere pericoloso.

2. Lubrificazione della Boccola della Forcella Posteriore

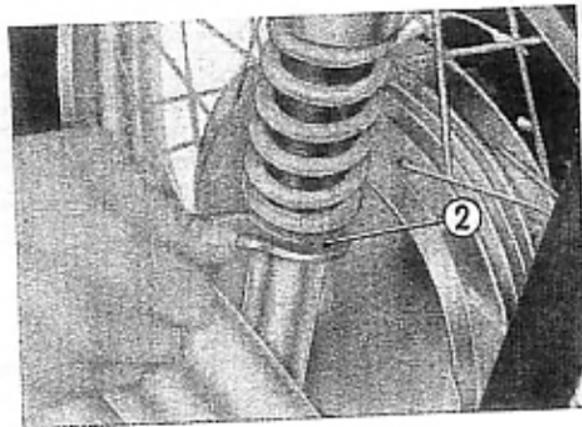
I punti di lubrificazione sono due, ① e ②, come illustrato nella fotografia a pag (75). Si raccomanda di eseguire la lubrificazione ogni 6 mesi o 5.000km, con un grasso polivalente del tipo NLGI No. 2.

3. Regolazione degli Ammortizzatori Posteriori

Per meglio adattarsi alle differenti condizioni di guida e della strada, gli ammortizzatori hanno tre gamme di regolazione. La posizione "I" è per condizioni normali di guida, la tensione della molla di assorbimento può essere poi portata progressivamente in posizione "II" e "III" per condizioni di guida con carichi eccessivi o su strade in cattivo stato.



① Ammortizzatore posteriore



② Chiave di 45mm.

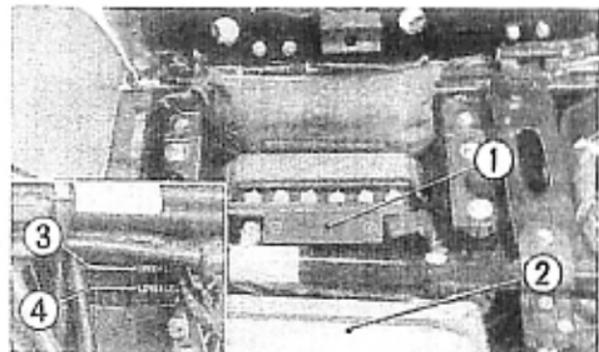
BATTERIA

Se la motocicletta viene usata con un livello insufficiente (basso) di acqua distillata, possono verificarsi fenomeni di solfatazione condanni agli elettrodi della batteria. Verificare e mantenere il giusto livello di acqua distillata è un'operazione semplice e rapida, per cui potrà essere eseguita frequentemente come indicato nel PROGRAMMA DI MANUTENZIONE (a pag. 37), e nel CONTROLLO PRIMA DELLA PARTENZA (pag. 26).

1. Riempimento Della Batteria

a. Per il controllo e l'accesso alla batteria (12 V-14 AH) ①, togliere il coperchio sinistro liberandolo dai fermi di gomma, ed alzare la sella. Il livello dell'acqua distillata può essere visto dal lato sinistro della motocicletta, senza che sia necessario estrarre la batteria. Il giusto livello dell'acqua distillata si trova nel mezzo dei segni indicanti il livello BASSO ed ALTO sulla scatola della batteria ③.

b. Per correggere il livello dell'acqua distillata togliere i coperchietti de gli elementi che richiedono la correzione. Per meglio compiere questa correzione è bene far uso di una piccola siringa od un imbuto di plastica. Aggiungere con cura la quantità necessaria di acqua distillata in modo da portare il livello della stessa tra i segni "ALTO" e "BASSO". Per il massimo rendimento e



① Batteria
② Coperchio sinistro

③ Scatola della batteria

e durata della batteria, usare soltanto acqua distillata. Tuttavia, in situazioni di emergenza in cui il livello risulti basso e l'acqua distillata non sia disponibile, è possibile usare acqua potabile, oppure acqua a basso contenuto minerale. Rimettere poi i coperchietti degli elementi rimossi.

2. Rimozione e Installazione Della Batteria

La rimozione della batteria è necessaria quando l'indice del peso specifico dell'elettrolite è al di sotto di 1.200, indicando così la necessità di ricaricare la batteria, o quando si voglia mettere la motocicletta in deposito.

- a. Togliere il fermaglio della batteria e staccare per primo il cavo negativo (-) di massa, quindi il cavo positivo (+). A questo punto è possibile togliere la batteria dalla sua posizione. Motare la disposizione dei cavi, del gommino di protezione del capo del polo (+), dei supporti di gomma della batteria e del tubo di aerazione della batteria, ciò renderà più semplice il montaggio. Prima di rimontare la batteria, polire la stessa ed i supporti da ogni segno di ossidazione o ruggine. Usare una soluzione di bicarbonato di sodio per togliere le tracce di corrosione.
- b. L'installazione della batteria si effettua nell'ordine inverso della sua rimozione positivo (+). Nel montaggio della batteria fare particolarmente attenzione ai supporti di gomma ed alla disposizione del tubo di aerazione. Proteggere prima di tutto il polo ricoprendolo con il gommino apposito, dopo il polo negativo (-).

ATTENZIONE: Non stringere troppo i dadi di fissaggio, in quanto ciò potrebbe danneggiare i morsetti della batteria. Installare il fermaglio della batteria, abbassare la sella e rimettere a posto il coperchio sul lato sinistro.

3. Ricarica della Batteria

Durante l'uso della motocicletta, se l'indice della densità dell'elettrolite (misurata con un idrometro) scende sotto il valore di 1.200, a 20°C, si dovrà ricaricare la batteria ad un regime che non superi 1,5 amp., fino a che l'indice del peso specifico si trovi tra i 1.260 e 1.280 a 20°C. Una frequente ripetizione di scarica totale o parziale della batteria può essere causata da una errata procedura di avviamento, da un cattivo stato del motore o da malfunzione del sistema elettrico. Per localizzare e riparare la causa, rivolgersi al rivenditore HONDA.

Quando si metta in deposito la motocicletta, o non se ne faccia uso per lunghi periodi, il cavo negativo (-) della batteria deve essere staccato, oppure rimuovere la batteria e depositarla in un luogo fresco. Durante il periodo di deposito la batteria dovrebbe essere caricata almeno una volta al mese per preservarne la durata di funzionamento.

• SOSTITUZIONE DEL FUSIBILE

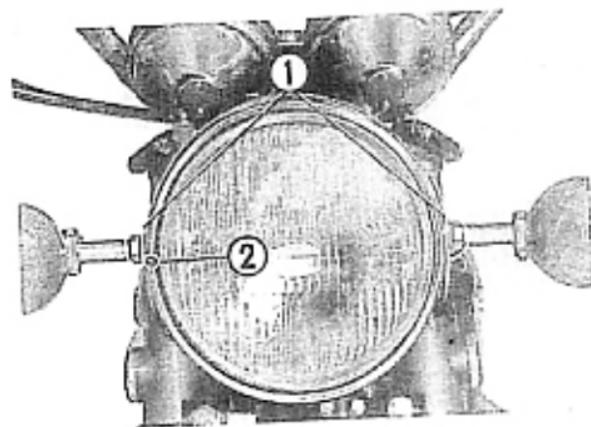
Il porta fusibile si trova sotto il coperchio del lato sinistro. Per la CB 750 si raccomanda il tipo di 15 A. Se il fusibile salta di frequente, ciò indica generalmente un corto circuito od una tensione eccessiva del sistema elettrico. In tal caso verificare visualmente il sistema elettrico per ricercare eventuali corti circuiti od altri difetti. Se non è possibile trovarne la causa ad occhio, si deve far esaminare la motocicletta dal rivenditore HONDA.

ATTENZIONE: Non sostituire mai il fusibile con altro materiale conduttore di corrente, o installarne uno di capacità superiore. Il fusibile serve a proteggere il sistema elettrico, per cui agire diversamente da quanto indicato potrebbe arrecare al motore un danno irreparabile.

◦ REGOLAZIONE DEL FARO ABBAGLIANTI

Il faro anteriore deve essere correttamente regolato in modo da assicurare una guida notturna senza pericoli. La motocicletta ha dispositivi per la regolazione del faro sia nel senso orizzontale che in quello verticale.

- La regolazione nel senso verticale si fa allentando i bulloni ① di sostegno del complesso del faro anteriore. In posizione verticale il faro è generalmente regolato in modo che il centro del fascio di luce intercetti la linea di terra a circa 50 metri davanti alla motocicletta in posizione di guida.
- La regolazione nel senso orizzontale si fa con la vite di regolazione ② situata sulla sinistra del faro, facendo fronte alla motocicletta. Avvitando la vite si mette a fuoco il fascio di luce sulla sinistra del guidatore; mentre svitandola si mette a fuoco il fascio di luce sulla destra. Regolare il faro in modo che il fascio di luce coincida con la linea centrale della motocicletta.



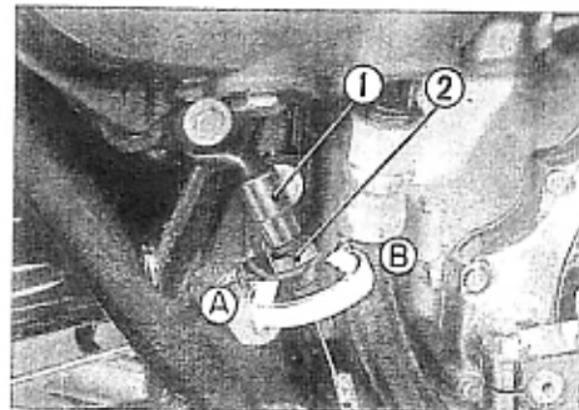
- ① Bulloni di sostegno del faro
② Vite di regolazione

◦ REGOLAZIONE DELL'INTERRUTTORE DELLA LUCE DI STOP

L'interruttore della luce di stop ① è situato sul lato destro della motocicletta, nella parte posteriore del motore.

- Per prima cosa controllare la regolazione del pedale del freno posteriore nel modo descritto a pagina 66, per accertarsi del suo normale funzionamento.
- Girare la chiave dell'accensione (posizione di accensione al punto "ROSSO").
- Regolare l'interruttore delle luci di stop ① in modo che essa si accenda quando il pedale del freno venga premuto fin al punto in cui inizia l'azione frenante. Se la luce è lenta ad accendersi, girare in direzione A il dado di regolazione ② dell'interruttore; mentre se si accende in anticipo, allentarlo girandolo in direzione B.

NOTA: Ci sono interruttori separati della luce di stop sia per il sistema del freno anteriore che per quello posteriore. L'interruttore per il freno anteriore è collegato al cavo del freno che si trova sul supporto dello sterzo. L'interruttore della luce di stop azionato dal freno posteriore deve essere verificato indipendentemente. Il suo malfunzionamento è corretto con il cambio dell'interruttore stesso.



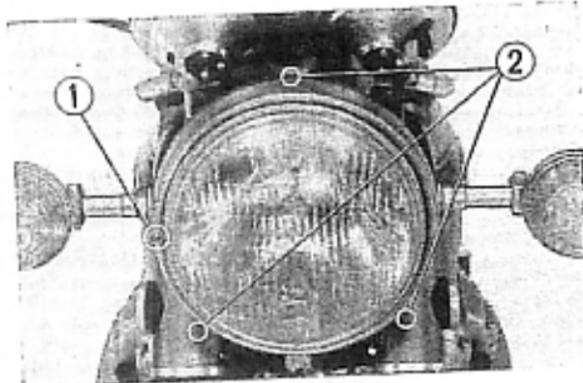
- ① Interruttore delle luci di stop
② Dado di regolazione

• SOSTITUZIONE DELLE LAMPADINE DEI FARI

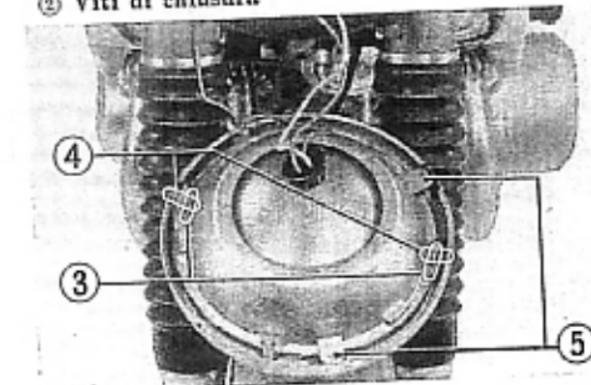
Sostituire sempre le lampadine con altre dello stesso tipo e caratteristiche. Ciò è importante per evitare il malfunzionamento del sistema di illuminazione. Il tipo di lampadine da usarsi è il seguente:

Faro anteriore	12V-50/40W
Luce coda/di stop	12V-23/7W
Luci segnalazione di svolta	12V-25W

1. Procedura di Sostituzione della Lampadina del Faro
 - a. Togliere la vite di regolazione ① orizzontale e le viti di chiusura.
 - b. Togliere le clip di arresto ③ superiori e inferiori, e le viti di chiusura ④ dal bordo del faro.
 - c. Togliere le due viti di fissaggio ⑤ del gruppo ottico di illuminazione.
 - d. Installare quindi un nuovo dispositivo di illuminazione. Per rimontare invertire l'ordine indicato sopra.

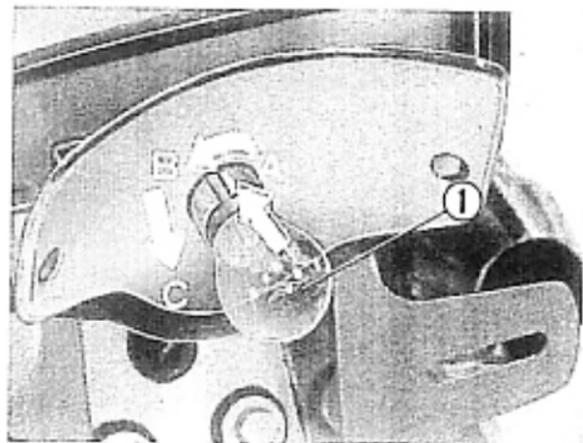


① Vite di regolazione orizzontale
② Viti di chiusura



③ Clip di arresto
④ Vite di chiusura
⑤ Viti di fissaggio del gruppo ottico di illuminazione

2. Procedura di Sostituzione delle Lampadine della Luce di Coda e di stop
 - a. Togliere le due viti di fissaggio della lente delle luci di coda e di stop.
 - b. Spingere la lampadina ① verso l'interno (A), girarla verso sinistra in direzione (B) ed estrarla in posizione (C).
 - c. Cambiare la lampadina.
 - d. Rimettendo a posto la lente della luce di coda, non stringere troppo le viti in quanto esse potrebbero danneggiarla.
3. Procedura di Sostituzione delle Lampadine dei Segnali di Svolta
La sostituzione avviene nello stesso modo che per quella delle luci di coda e d'arresto, descritta qui sopra al punto (2).

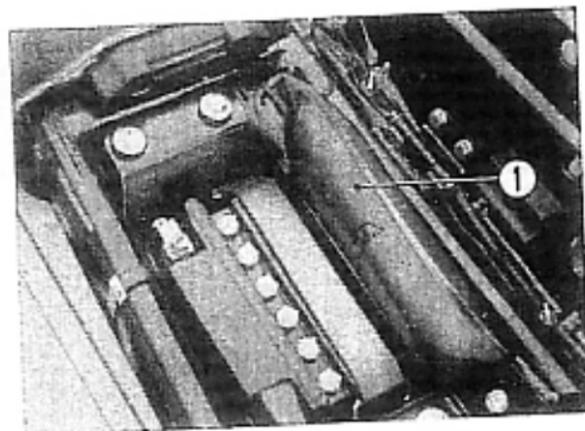


① Lampadina della luce di coda e di stop

BORSA DEGLI ATTREZZI

■ SCATOLA DEGLI ATTREZZI

La borsa degli atrezzi ① è situata nella scatola della batteria, sotto la sella. Piccole riparazioni o il cambio di alcune parti possono essere fatte con gli atrezzi in dotazione. Regolazioni e riparazioni che non possono essere fatte con gli atrezzi contenuti nella borsa, debbono essere eseguite dal vostro rivenditore HONDA.



① Borsa degli atrezzi

L'elenco degli atrezzi contenuti nella borsa è il seguente:

- ① Chiave dell'assale: per i dadi dell'assale
- ② Chiave a fine aperta 17×19 mm
- ③ Chiave a fine aperta 10×14 mm
- ④ Chiave a fine aperta 8×12 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 Lima: per la punteria del ruttore
- ⑮ Calibro a spessore: per regolazione dell'apertura della punteria della valvola
- ⑯ custodia degli atrezzi

Altri elementi uniti alla motocicletta ma in un pacco a parte:

- ① Una lattina di tinta per rifiniture
- ② Fusibile di ricambio
- ③ Giunto della catena

CARATTERISTICHE DEL MODELLO CB750

Voce	
MOTORE	
Numero di cilindri	4
Alesaggio e corsa	61×63 mm
Cilindrata	736 cc
Rapporto di compressione	9,0 : 1
CARATTERISTICHE DEL MOTORE	
Tipo di motore	4 cilindri in linea, 4 tempi ad aria
Raffreddamento	superiore, camma forgiata, a 5 supporti di banco
Posizione della valvola	cuscinetti (bronzine) di precisione a pressione
Albero a gomito	4, valvola a pistone
Cuscinetti della biella.	
Sistema di lubrificazione	
Carburatori	

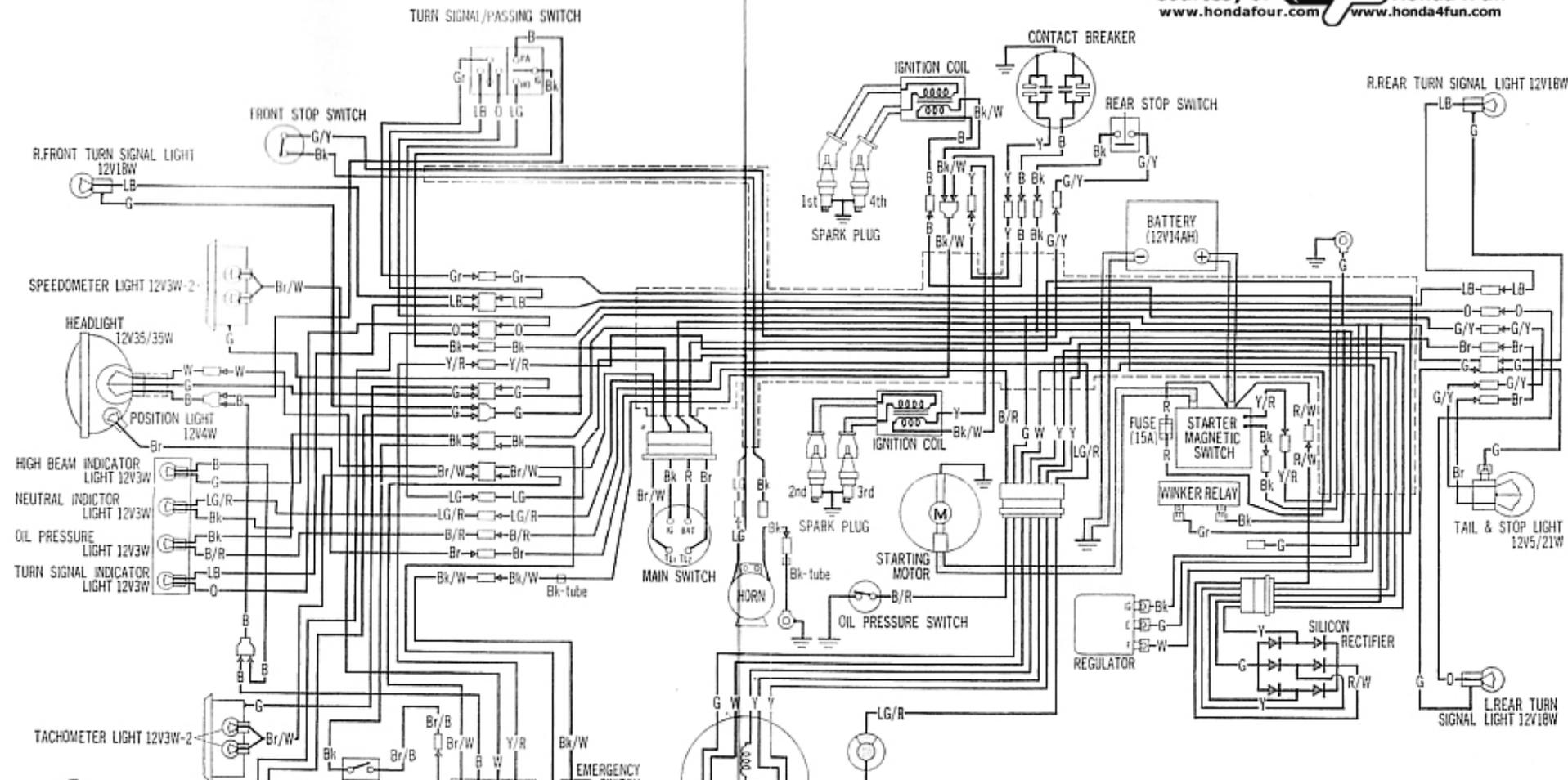
Voce	
SISTEMA ELETTRICO	
Voltaggio di operazione	12 V
Capacità della batteria	12 V-14 AH
Alternatore	a tre fasi A.C. 12 V-0,21 kW @ 5.000 giri/min.
Avviamento	Motorino elettrico e pedale di avviamento
Accensione	batteria e bobina di accensione
Ordine d'accensione	1-2-4-3
Punto d'accensione B.T.D.C. giri/min.	11° @ 1.200
Candele	N.G.K. D-8ES
Apertura delle candele	0,6~0,7 mm
Faro	12 V-50/40 W
Luci di coda e d'arresto	12 V-23/7 W
Luci del segnale di svolta	12 V-23 W
TRASMISSIONE D'ENERGIA	
Locazione del motore	al centro, sotto il sepporto principale
Frizione	del tipo a dischi multipli
Trasmissione	a 5 velocità, ad ingranaggio continuo
Cambio di velocità	a pieole con selettore sul lato sinistro

Voce		
Riduzione principale		1,708
Riduzione secondaria		1,167
Riduzione finale		2,667
Cambio di velocità	I	2,500
	II	1,708
	III	1,333
	IV	1,097
	V	0,939
CHASSIS E SOSPENSIONI		
Telaio		acciaio tubolare a doppia culla a forcella telescopica
Sospensioni:	anteriore posteriore	a braccio oscillante, ammortizzatore De Carbon
Freni:	anteriore posteriore	freno a disco idraulico a espansione interna 63°
Caster		95 mm
Lunghezza del trail		3.25-19 (4 PR)
Dimensioni delle ruote:	anteriore posteriore	4.00-18 (4 PR)

Voce		
CAPACITA'		
Capacità totale del sistema dell'olio (serbatoio e motore)		3,5 litri
Capacità serbatoio dell'olio		2 litri
Qualità della benzina (ottani)		91 o più
Serbatoio benzina		17 litri
Riserva		5 litri
Serbatoio fluido idraulico		0,045 litri
Forcella anteriore		0,22~0,23 litri
DIMENSIONI		
Lunghezza totale		2.160 mm
Larghezza totale		885 mm
Altezza totale		1.155 mm
Distanza fra gli assi delle ruote		1.455 mm
Altezza minima dal suolo		140 mm
Raggio di sterzata		5 m
PESO		
Peso a secco		218 kg
Peso del motore		87 kg



CB750 WIRING DIAGRAM (ED Type)



Br.....Brown
Bk.....Black
W.....White
Y.....Yellow
B.....Blue
R.....Red
G.....Green
LG.....Light Green
LB.....Light Blue
O.....Orange

HEADLIGHT BEAM CONTROL SWITCH ARRANGEMENT	EMERGENCY SW.		STARTER SW.	
	IG	HB	TL	LB
H	OFF	OFF	OFF	OFF
N	ON	ON	ON	ON
L	OFF	OFF	ON	ON
P	ON	ON	ON	ON

MAIN SWITCH ARRANGEMENT	BAT		IG		TL	
	1	2	1	2	1	2
OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON
1	ON	ON	ON	ON	ON	ON
2	ON	ON	ON	ON	ON	ON