

Nota:

1. Non usare un megaohmmetro per tale prova poiché l'alto voltaggio danneggerebbe il raddrizzatore.
2. Controllare la polarità della batteria. Se si collegano i poli al contrario si accorcia la vita della batteria e si provoca un grande flusso di corrente attraverso il sistema elettrico, cosa che danneggia il raddrizzatore al silicio e che brucia i fili dell'impianto elettrico.
3. Non far funzionare il generatore ad alto numero di giri con il terminale "P" (cavetto rosso/bianco dall'interruttore magnetico) del raddrizzatore staccato.
L'alto voltaggio che si genera può danneggiare il raddrizzatore.
4. Quando si carica la batteria senza toglierla dalla moto, con una fonte di energia esterna come un caricabatterie, i cavetti del raddrizzatore devono essere disallacciati (all'altezza della scatola di collegamento) in modo da impedire danni.

Regolatore.

Il regolatore è del tipo a doppio contatto. Esso mantiene un voltaggio costante piazzando nel circuito dell'avvolgimento di campo una resistenza quando il voltaggio prodotto supera un certo valore, e togliendo dal circuito tale resistenza quando il voltaggio scende sotto un dato limite.

Controllo e regolazione. Registrazione del voltaggio.

1. Per registrare quando si ha poca corrente a basso voltaggio alla batteria, allentare il controfado della vite di regolazione del voltaggio e ruotare tale vite in senso orario. Quando il regolatore è registrato troppo alto, ruotare la vite in senso antiorario.
2. Dopo aver completato la registrazione, riconfermare il funzionamento del regolatore dopo la sua installazione.

Registrazione dell'apertura del nucleo.

Misurare l'apertura del nucleo con uno spessore. Se è necessaria una registrazione, allentare la vite apposita di registro e muovere il supporto delle puntine. Valore standard dell'apertura del nucleo: 0,6-1,0 mm.

Registrazione dell'apertura delle puntine.

Misurare l'apertura delle puntine con uno spessore. Se occorre una registrazione, allentare la vite di registro e muovere le puntine. Valore standard della apertura delle puntine: 0,2 mm.

Nota:

Se le puntine sono danneggiate o rovinate raddrizzarle con tola smeriglio sottilissima.

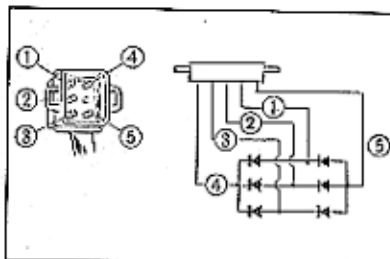


Fig. 5-51 (1, 2, 3) Giallo (4) Verde (5) Giallo/Bianco.

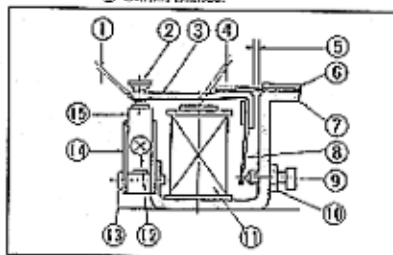


Fig. 5-52

- | | |
|--------------------------------|--|
| ① Apertura puntine. | ⑩ Controfado. |
| ② Contatto superiore. | ⑪ Avvolgimento. |
| ③ Annullata. | ⑫ Vite registrazione apertura puntine. |
| ④ Apertura del nucleo. | ⑬ Vite registrazione apertura nucleo. |
| ⑤ Apertura della intelaiatura. | ⑭ Gruppo di contatto. |
| ⑥ Molla. | ⑮ Contatto inferiore. |
| ⑦ Inclinatura. | |
| ⑧ Molla di registro. | |
| ⑨ Vite regolazione voltaggio. | |

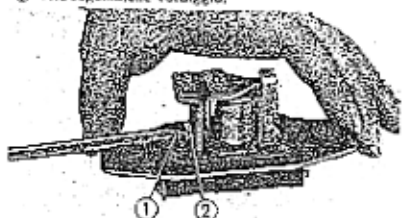


Fig. 5-53 ① Vite registrazione voltaggio. ② Controfado.

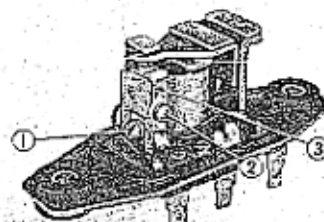


Fig. 5-54 ① Apertura del nucleo. ② Apertura delle puntine. ③ Vite registro apertura puntine. ④ Contatto inferiore.

4. SISTEMA DI AVVIAMENTO.

Il motorino di avviamento è un congegno che converte l'energia elettrica della batteria nella energia meccanica necessaria a far ruotare il motore per metterlo in moto. Il circuito di avviamento consiste in un interruttore a pulsante montato sul manubrio che, quando viene pigiato, dà corrente all'interruttore magnetico del motorino, e chiude il contatto del circuito di avviamento. Ciò permette a circa 140 A di corrente di passare dalla batteria al motorino di avviamento, il quale fa quindi girare il motore per provocarne l'accensione.

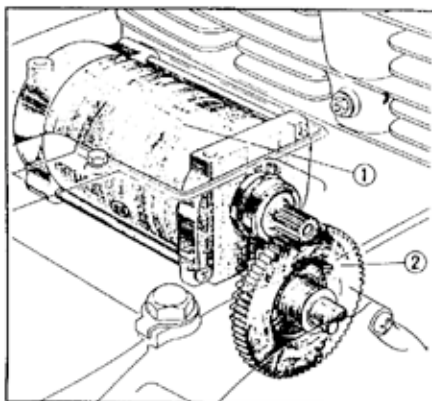


Fig. 5-55 Installazione del motorino di avviamento.

- ① Motorino di avviamento.
② Ingranaggio di riduzione.

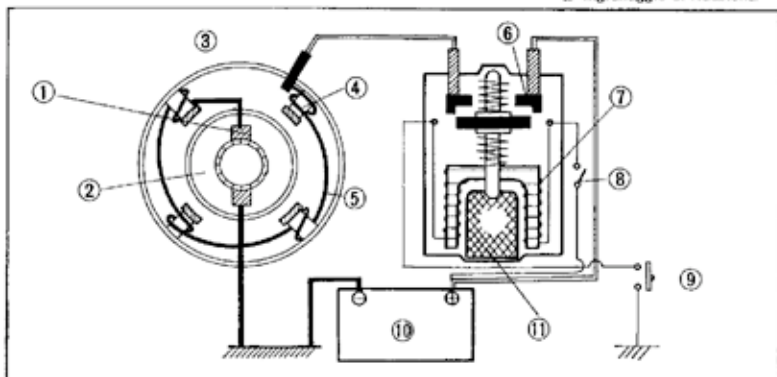


Fig. 5-56

- ① Spazzola.
② Armatura.
③ Motorino di avviamento.
④ Polo.
⑤ Avvolgimento di campo.
⑥ Interruttore magnetico di avviamento.
⑦ Elettromagnete.
⑧ Interruttore di accensione.
⑨ Bottone di avviamento.
⑩ Batteria.
⑪ Pistoncino.

Motorino di avviamento.

Il motorino di avviamento è montato nel carter dietro il gruppo cilindri e fornisce il moto all'albero motore attraverso un dispositivo a ruota libera.

Dati tecnici.

Voltaggio stabilito	12 V
Potenza stabilita	0,6 kw
Applicazione stabilita	Continua per 30 secondi.

	Senza carico	Con carico
Voltaggio	8,5 V	11 V
Amperaggio	35 A	120 A
Coppia	—	0,12 Kg-cm.
No di giri	11000-20000 GPM	3200

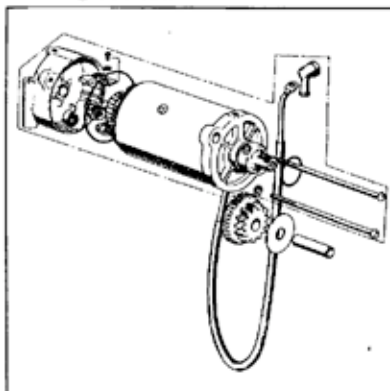


Fig. 5-57 Disegno dello smontaggio del motorino di avviamento.



Controllo.

1. Controllo delle spazzole.

Spazzole usurate, con superficie di contatto rovinata o scabra e molle delle spazzole indebolite, causano difficoltà di avviamento, e quindi debbono essere sostituite.

2. Pulizia del commutatore.

Un commutatore sporco causerà cattive prestazioni del motorino di avviamento.

La superficie del commutatore deve essere lucidata con una tela smeriglio a grana fine e lavata completamente prima del rimontaggio.



Fig. 5-58 ① Spazzola.
② Molla.
③ Commutatore.

3. Controllo dell'avvolgimento dello statore.

Controllare la continuità tra il cavetto del motorino di avviamento e le spazzole collegate allo statore. Mancanza di continuità indica che l'avvolgimento dello statore è aperto e deve essere sostituito.

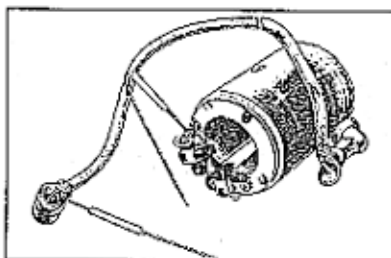


Fig. 5-59 Controllo dell'avvolgimento dello statore.

4. Controllo dell'avvolgimento dell'armatura.

Un avvolgimento dell'armatura che vada a massa renderà insufficiente il motorino di avviamento.

Effettuare una prova di continuità tra il commutatore ed il nucleo. Una condizione di continuità indica che l'avvolgimento dello statore è a massa e deve essere sostituito.

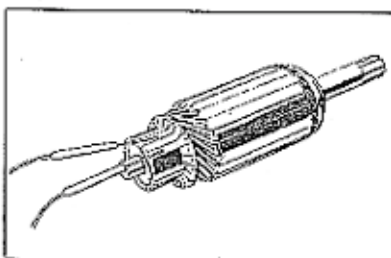


Fig. 5-60 Controllo dell'avvolgimento della armatura.

Interruttore magnetico del motorino di avviamento.

Il motorino di avviamento richiede una grande quantità di corrente (circa 100 A) per funzionare.

Per rendere minima la resistenza, viene usato un cavetto di grande diametro; oltre a ciò occorre anche un interruttore con contatti ad alta capacità. Si avrà come risultato uno scintillamento tra i contatti, come pure una resistenza che dipenderà dalla pressione di contatto, quando i contatti vengono improvvisamente aperti in modo da interrompere il grande flusso di corrente. Per tener testa a queste pesanti condizioni di lavoro, viene impiegato un interruttore magnetico separato, che è azionato elettricamente da una piccola corrente per mezzo di un interruttore a pulsante.

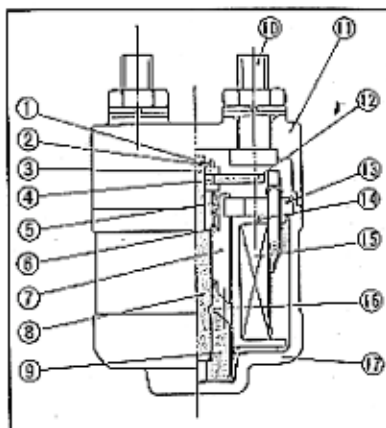


Fig. 5-61

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| ① Fermo. | ⑩ Bullone di contatto. |
| ② Supporto del fermo. | ⑪ Involucro. |
| ③ Rondella. | ⑫ Piastrina di contatto. |
| ④ Rullino A. | ⑬ Intelsistura. |
| ⑤ Molla del contatto. | ⑭ Rocchetto. |
| ⑥ Rondella piana. | ⑮ Avvolgimento completo. |
| ⑦ Supporto del pistoncino. | ⑯ Molla di ritorno. |
| ⑧ Asse del pistoncino. | ⑰ Corpo dell'interruttore. |
| ⑨ Pistoncino. | |

Controllo.

1. Controllo della continuità dell'avvolgimento primario. Se non c'è continuità, l'avvolgimento primario è aperto. Se si sente un rumore secco quando una batteria a 12 V è collegata ai due cavetti dell'avvolgimento, l'avvolgimento primario è in condizioni soddisfacenti.
2. Dopo un lungo uso, i contatti dell'interruttore magnetico si saranno bruciati o rovinati a causa del grande flusso di corrente che avviene attraverso di essi. In tal modo si creerà una resistenza che potrà ostacolare il flusso della corrente. Collegare 12 V ai cavetti dell'avvolgimento primario dell'interruttore magnetico. Se non c'è continuità tra i contatti dell'interruttore, l'interruttore è difettoso.

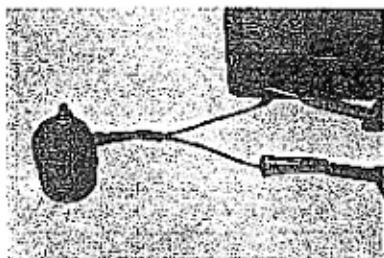


Fig. 5-62 Prova della continuità dell'avvolgimento primario.

Batteria.

Dati tecnici.

Tipo	12N 12A-4A.1
Voltaggio	12V
Capacità	12 AH

Misura della densità

Mediante un densimetro a bulbo si misura la densità dell'elettrolito. Quando la densità è inferiore a 1,20 (a 20°C), la batteria deve essere ricaricata.

Quando si effettua una lettura, il densimetro deve essere verticale, tenuto a livello dell'occhio, ed il valore della scala galleggiante deve venir letto nel punto dove il liquido si separa dal fianco del galleggiante.

Controllo.

1. Almeno una volta al mese deve venire verificato l'elettrolito in ogni elemento della batteria, e ogni qualvolta il livello dell'elettrolito si trovi al disotto del segno di livello, occorre aggiungere acqua distillata in modo da portare il livello al segno superiore.
2. Ogni qualvolta ci sia un rapido abbassamento del livello dell'elettrolito, occorre controllare il sistema di ricarica.
3. Misurare periodicamente la densità. Dopo aver aggiunto acqua distillata, lasciare che la batteria venga caricata, e che l'elettrolito sia sufficientemente agitato, prima di effettuare le misure. Alcuni inconvenienti della batteria sono dovuti a corrosione attorno ai terminali della batteria stessa che causa un contatto insufficiente, a separazione del materiale della piastra, a formazione di solfati. Una batteria lasciata scarica per un lungo periodo, avrà una formazione di solfato di piombo sulla piastra ed una ricarica non la riporterà nelle condizioni originali. E' quindi evidente che i controlli della batteria vanno fatti periodicamente ed accuratamente.

Nota:

Quando si forma del sedimento sul fondo, come mostrato in figura, la batteria deve essere sostituita.

Caricamento della batteria.

1. Evitare di caricare la batteria rapidamente, poichè ciò accorcia la vita della batteria stessa. Quando è necessaria una rapida ricarica, limitare la velocità di carica ad un massimo di 2,0 A.
2. Durante il processo di caricamento si libera del gas idrogeno; tenere lontane quindi, fiamme o scintille dalla batteria.
3. Dopo la ricarica della batteria, lavarla accuratamente con acqua per eliminare eventuali tracce di acido, ed applicare grasso ai terminali.

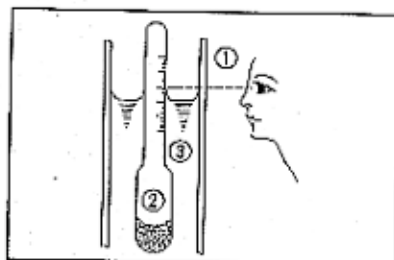


Fig. 5-63 ① Livello dell'occhio.
② Densimetro.
③ Elettrolito.

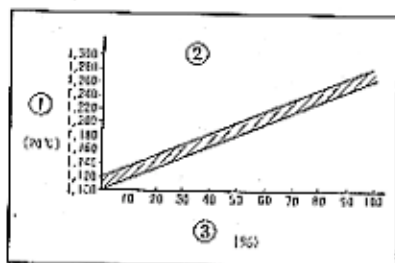


Fig. 5-61 ① Densità.
② Relazione tra densità e carica.
③ Carica residua (%).

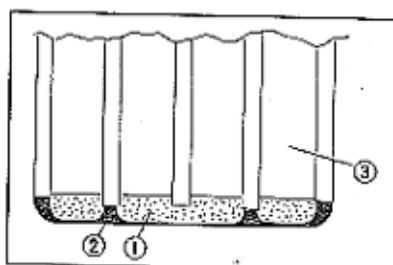


Fig. 5-65 ① Sedimento.
② Involucro della batteria.
③ Piastra.

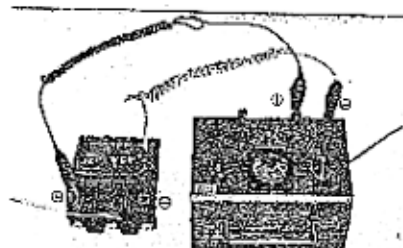


Fig. 5-66 Applicazione del caricabatterie.

* CB 750

1. SISTEMA DI ACCENSIONE.

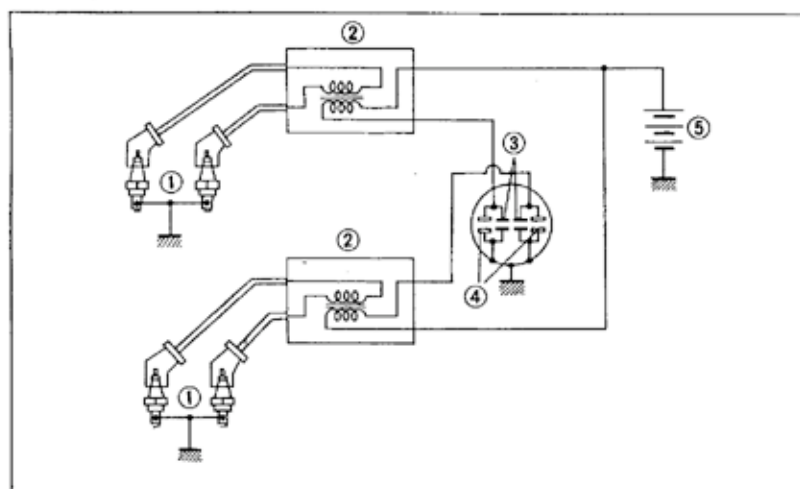


Fig. 5-67

- ① Candele. ③ Puntine platinite. ⑤ Batteria.
② Bobine. ④ Condensatori.

Il sistema di accensione consiste in due bobine, due coppie di puntine platinite, quattro candele, un interruttore d'accensione ed una batteria. La corrente della batteria scorre attraverso l'avvolgimento primario della bobina d'accensione ed il circuito è completato dal contatto a massa attraverso le puntine platinite. Ci sono due coppie di puntine platinite disposte a 180° tra di loro.

Una delle coppie di puntine fornisce corrente ad alta tensione alle candele 1 e 4; l'altra coppia fornisce corrente alle candele 2 e 3. L'ordine di accensione è 1, 2, 4 e 3. Poiché non viene usato alcun distributore, la costruzione semplice ed il sistema è di facile manutenzione.

Marca della bobina	Toyo Denso
Tipo della candela.	
Standard	NGK D-8ES
A richiesta	NGK D-7ES; D-10E
Dimensioni	12 mm. (diametro); 12,7 mm. (lunghezza filetto).
Apertura elettrodi	0,60-0,70 mm.
Marca delle puntine platinite.	Hitachi
Forza della molla.	650-850 gr.
Apertura delle puntine	0,30-0,40 mm
Capacità del condensatore	0,24 μ F \pm 10%.
Resistenza d'isolamento del condensatore.	Maggiore di 10 M Ω
Anticipo di accensione.	
Giri motore all'inizio anticipo	1.000-1.150 GPM.
Giri motore de anticipo max.	2.300-2.500 GPM.
Angolo di anticipo	35°

Bobina di accensione.

1. Prova di continuità.

1) Avvolgimento primario.

Controllare la continuità tra i terminali dell'avvolgimento primario.

Bobina destra: cavetti giallo e bianco/nero.

Bobina sinistra: cavetti blu e bianco/nero.

2) Avvolgimento secondario.

Controllare la continuità tra i terminali dei cavi ad alta tensione.

Se non c'è continuità l'avvolgimento è "aperto" e la bobina deve essere sostituita.

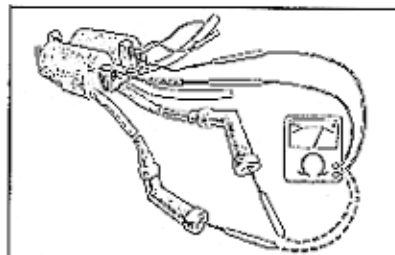


Fig. 5-56 Prova della continuità della bobina.

2. Prova del funzionamento.

Anche qualora la continuità sia assicurata, la bobina può, dopo un lungo periodo di uso, fornire scarse prestazioni.

Controllare il funzionamento nel modo seguente:

1) Collegare il cavetto di alimentazione del Service Tester ad una batteria a 12V. Il cavetto nero va a massa.

Collegare il cavetto del tester con i due cavetti del circuito primario della bobina. Collegare i due cavetti ad alta tensione del tester con i due cavetti ad alta tensione uscenti dalla bobina.

2) Ruotare il pomello del tester e portarlo in posizione PROVA BOBINA. Registrare il tester provascintilla a tre punte, e notare quale è la massima distanza alla quale la scintilla continua ad aver luogo.

Il funzionamento della bobina è soddisfacente quando la distanza supera i 7 mm.

Nota:

La scintilla indicata in Fig. 5-70 A è normale. Quella indicata in Fig. 5-70 B avviene con la polarità invertita. Occorre allora scambiare di posto i cavetti.

Controllo.



Fig. 5-69. Prova della bobina di accensione.

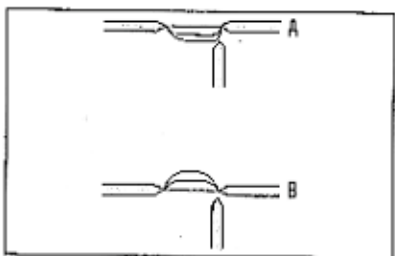


Fig. 6-10 Prova della scintilla.

Candele.

1. Controllare le candele: esse non debbono avere gli elettrodi usurati o rovinati; l'apertura tra gli elettrodi non deve essere eccessiva; l'isolante non deve essere danneggiato.

1) Pulire le candele sporche mediante apparecchio puliscicandele o mediante spazzolino metallico.

2) Misurare la distanza tra gli elettrodi mediante uno spessore, e regolarla se necessario.

Distanza prescritta 0,60-0,70 mm.

3) Sostituire le candele se l'isolante o la guarnizione sono danneggiati o deformati.

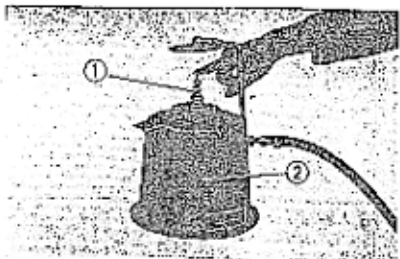


Fig. 6-71 ① Candela.
② Apparecchio per pulizia candele.

Puntine platinato e condensatori.

1. Puntine platinato.

Per registrare le puntine e l'anticipo di accensione, riferirsi al capitolo 'CONTROLLI E REGISTRAZIONI'.

2. Capacità del condensatore.

Misurare la capacità del condensatore mediante il SERVICE TESTER. Se la capacità è 0,22-0,26 μF , essa è soddisfacente.

Nota:

Durante questa operazione di misura le puntine debbono essere tenute aperte.



Fig. 5-72 ① Puntine platinato.
② Condensatore.

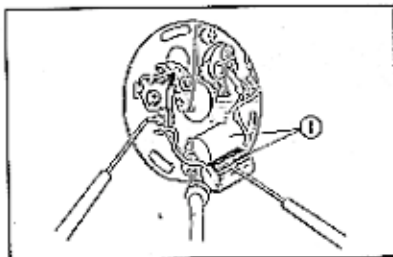


Fig. 5-73 ① Condensatore.

Anticipo automatico di accensione.

Controllare che le molle dell'anticipo non abbiano perso tensione e che il pernetto non sia troppo usurato.

Sostituire le parti che vengono trovate troppo usurate o difettose.



Fig. 5-74 ① Anticipo di accensione.
② Albero dell'anticipo di accensione.

2. SISTEMA DI RICARICA.

Il sistema di ricarica del CB 750 è costituito da un alternatore trifase ad eccitazione di campo, un raddrizzatore, un regolatore di voltaggio ed un fusibile. L'alternatore è costituito da un avvolgimento di campo azionato dalla batteria, dall'avvolgimento dello statore e dal rotore; esso non contiene tuttavia contatti mobili o spazzole.

Per fare in modo che l'avvolgimento dello statore produca un voltaggio costante, la corrente che va dalla batteria a produrre il campo eccitante, è regolata entro limiti molto stretti da un regolatore a doppio contatto. La corrente alternata prodotta dal generatore viene trasformata in corrente continua dal raddrizzatore al silicio prima di essere inviata a ricaricare la batteria.

Il regolatore ha due differenti tipi di funzione, a seconda delle condizioni di carica della batteria.

La corrente elettrica della batteria scorre attraverso l'interruttore ed il regolatore. Quando il voltaggio della batteria è inferiore al normale (meno di 13,5 V al terminale della batteria) la corrente passa attraverso il contatto superiore ed arriva fino all'avvolgimento di campo. La forza del campo magnetico dipende dal voltaggio della batteria. Con un voltaggio ai terminali della batteria di 12 V, la corrente dell'avvolgimento di campo è 1,6 A. Ciò causa la produzione di un voltaggio di valore corrispondente, il quale viene usato per ricaricare la batteria.

Quando il voltaggio della batteria supera all'incirca 14,5 V, l'avvolgimento dell'armatura stacca il contatto superiore ed unisce le puntine del contatto inferiore; tale contatto inferiore, inserisce nel circuito una resistenza (10 Ω).

Come risultato di tale resistenza, la corrente all'avvolgimento di campo viene ridotta a 0,7 A e di conseguenza un voltaggio più basso viene prodotto dal generatore, limitando in tal modo la carica fornita alla batteria.

Questa funzione di inserire o disinserire la resistenza dal circuito dell'avvolgimento di campo viene compiuta dal regolatore di voltaggio, in modo che a seconda delle condizioni di carica della batteria, viene regolata la carica che la batteria stessa riceve.

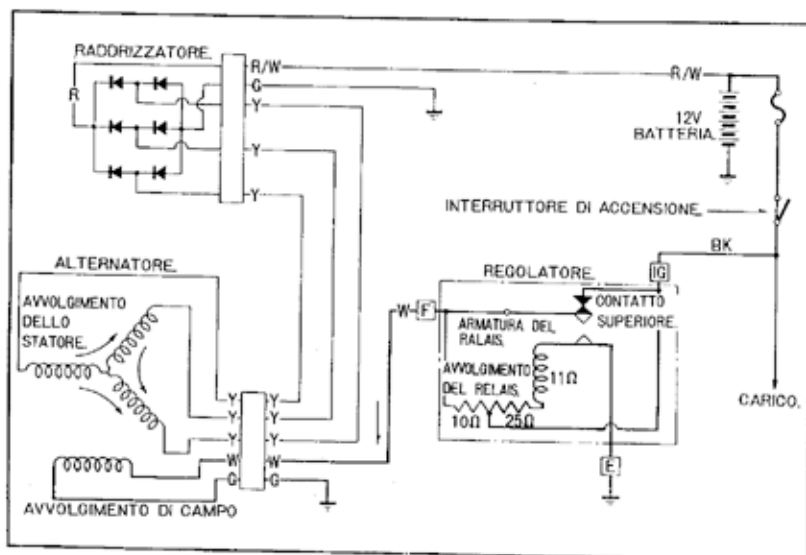


Fig. 5-75

Controllo del circuito di carica.

1. Controllare il voltaggio della batteria secondo la procedura descritta nel paragrafo apposito (pag. 115). Accertarsi che il voltaggio sia di 12 V; se non è tale, caricare la batteria.
2. Dal terminale + della batteria togliere il cavetto rosso/bianco del raddrizzatore ed il cavetto rosso, e collegarli entrambi al terminale + di un amperometro. Quindi collegare il terminale + della batteria al - dell'amperometro mediante un cavetto.
3. Mettere in moto il motore e condurre la prova nei due modi seguenti:
 - a. Mettere l'interruttore principale in posizione di guida notturna, accendere solamente il faro abbagliante.
 - b. Mettere l'interruttore in posizione di guida diurna, senza accendere lo stop o i lampeggiatori.
4. Far girare il motore alle varie velocità elencate nella tabella qui sotto e controllare se il valore corrisponde a quelli prescritti.
Se i valori misurati sono inferiori a quelli prescritti, registrare il regolatore.

Nota:

La corrente di carica può fluttuare lievemente a seconda delle condizioni di carica della batteria.

5. Controllare i voltaggi ai terminali della batteria ai regimi indicati. I voltaggi prescritti sono indicati nella tabella qui in basso.

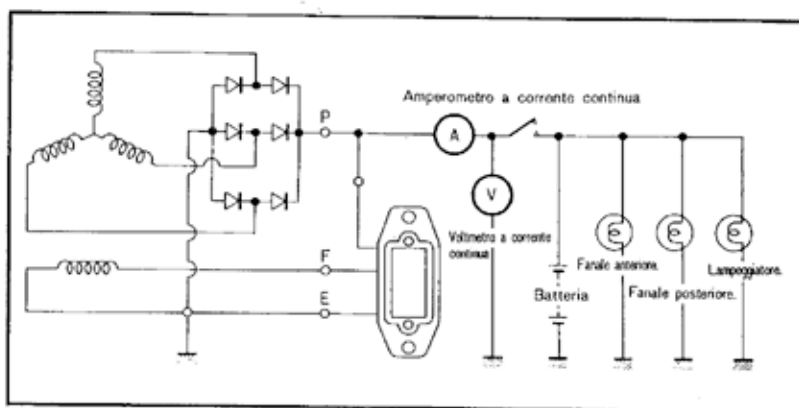


Fig. 5-26

Regime	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000
Corrente di carica								
Guida notturna	6,5	0	2,4	1,3	1,0	1,0	0,8	0,6
Guida diurna	2-3	1	1	1	1	1	1	1
Voltaggio ai terminali della batteria (V)	12	12,4	13,2	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5

Generatore AC.

Potenza	12V 13V
Polarità	- a massa
Peso	5Kg.
Resistenza dell'avvolgimento dello statore.	0,2Ω
Resistenza dell'avvolgimento di campo.	7,2Ω

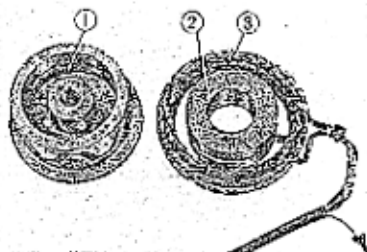


Fig. 5-77 ① Rotore del generatore.
② Avvolgimento di campo.
③ Avvolgimento dello statore.

1. Prova della continuità dell'avvolgimento di campo. Mediante un Tester si possono verificare l'isolamento e la continuità dell'avvolgimento di campo. Se c'è continuità tra i cavetti ed il nucleo, l'avvolgimento è a massa, e se non c'è continuità tra i due cavetti, l'avvolgimento è interrotto (cioè a circuito aperto); in ambedue questi casi, l'avvolgimento è difettoso e deve essere sostituito. Il valore prestabilito della resistenza è 7,2 Ω.



Fig. 5-78 ① Avvolgimento di campo.
② Tester.

2. Prova della continuità dell'avvolgimento dello statore. Mediante un Tester si possono controllare l'isolamento e la continuità dell'avvolgimento dello statore. Se non c'è continuità tra i 3 terminali, l'avvolgimento è in circuito aperto. Se tra i cavetti e il nucleo c'è continuità, l'avvolgimento è a massa. In entrambi i casi l'avvolgimento è difettoso e va sostituito. Il valore prescritto di resistenza è 0,2 Ω.



Fig. 5-79 ① Avvolgimento dello statore.
② Tester.

Raddrizzatore al silicio.

1. Le condizioni del raddrizzatore vengono controllate staccandolo dal generatore e provando la funzione raddrizzante in entrambe le direzioni (diretta e inversa). Continuità in una sola direzione indica buone condizioni. Continuità in entrambe le direzioni o nessuna continuità in nessuna direzione indicano che il raddrizzatore è difettoso e che deve essere sostituito.



Fig. 5-80 Verifica del funzionamento del raddrizzatore.

Nota:

1. Non usare un megaohmmetro per fare le verifiche poiché esso esporrebbe il raddrizzatore ad un voltaggio eccessivamente alto e causerebbe danni.
2. Fare bene attenzione alle polarità delle batterie; non collegarle al contrario. Invertendo la polarità si manda in cortocircuito la batteria, e si avrà come conseguenza un grande flusso di energia attraverso il sistema elettrico con danneggiamento del raddrizzatore al silicio e con bruciatura dei cavetti dell'impianto elettrico.
3. Fare bene attenzione a non invertire i fili.
4. Non fare funzionare il generatore ad alto regime col terminale "P" del raddrizzatore staccato. L'alto voltaggio prodotto in tal modo può danneggiare il raddrizzatore.
5. Quando si carica la batteria, senza toglierla dalla moto, il cavetto del terminale "P" del raddrizzatore deve essere staccato.

Regolatore.

Il regolatore è del tipo a doppi contatti, e funziona inserendo o escludendo dal circuito dell'avvolgimento di campo una resistenza. In questo modo il voltaggio prodotto viene mantenuto ad un livello costante.

Controlli e registrazioni.

1. Se è necessario registrare il regolatore, dopo aver eseguito il controllo del voltaggio e della corrente, si procede nel modo seguente: Se la corrente prodotta o il voltaggio della batteria sono troppo bassi, allentare il controdado di regolazione del voltaggio e ruotare in senso orario la vite.

Se la corrente prodotta o il voltaggio sono troppo alti, ruotare la vite in senso antiorario.

Nota:

Quando il voltmetro indica 14-15 V a 5000 GPM senza carico, il circuito è in condizioni soddisfacenti.

2. Dopo aver portato a termine tale registrazione, rimettere il coperchio del regolatore e compiere un nuovo controllo del voltaggio.

Nota:

Ci sarà un aumento di 0,5V nel voltaggio al momento del passaggio dai contatti di bassa velocità a quelli di alta.

Se il cambiamento di voltaggio supera gli 0,5 V o se c'è un calo nel voltaggio, occorre registrare la apertura del nucleo, riferendosi al prossimo paragrafo.

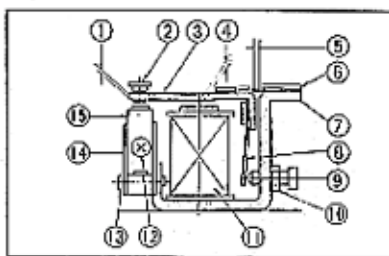


Fig. 5-61 ① Apertura puntino.
② Contatto inferiore.
③ Armatura.
④ Apertura del nucleo.
⑤ Molla.
⑥ Intelaiatura.
⑦ Molla di registrazione.
⑧ Vite regolazione voltaggio.
⑨ Controdado.
⑩ Avvolgimento.
⑪ Vite regolazione apertura puntino.
⑫ Vite regolazione apertura nucleo.
⑬ Gruppo di contatto.
⑭ Contatto superiore.

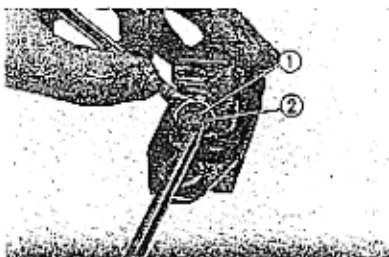


Fig. 5-62 ① Controdado della vite di registro.
② Vite di registro.

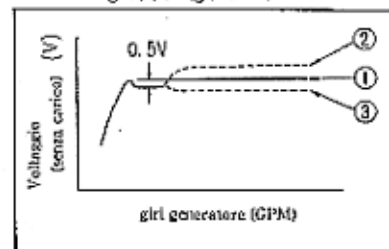


Fig. 5-63 ① Standard.
② Grande apertura del nucleo.
③ Piccola apertura del nucleo.

3. Registrazione della distanza dal nucleo.

Se la superficie della puntine è sporca o rovinata, pulirla mediante tela smeriglio finissimo.

Controllare la distanza dal nucleo mediante uno spessoremetro per verificare che essa sia entro i limiti prescritti, 0,6~1,0 mm.

La distanza dal nucleo può venire registrata allentando la vite di regolazione.

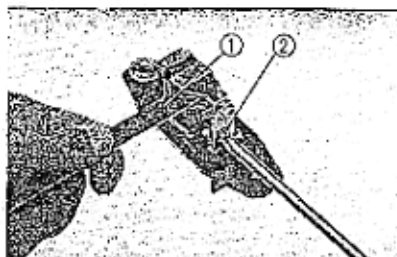


Fig. 5-65 ① Spessoremetro.

② Vite di fissaggio della apertura delle puntine.

4. Registrazione dell'apertura delle puntine.

Se la superficie delle puntine è rovinata o sporca, pulirla mediante tela smeriglio sottilissima.

Controllare l'apertura delle puntine mediante uno spessoremetro. L'apertura standard è 0,30~0,40 mm.

Se è necessaria una registrazione, allentare l'apposita vite di registro e serrarla dopo aver effettuato la registrazione.

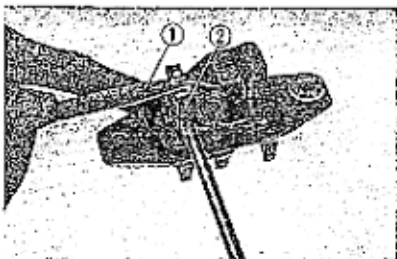


Fig. 5-61 ① Spessoremetro.

② Vite di regolazione della distanza dal nucleo.

3. SISTEMA DI AVVIAMENTO.

Un interruttore a bottoni del motorino di avviamento è collocato all'estremità destra del manubrio. Quando viene premuto, esso fa entrare in circuito l'interruttore magnetico del motorino di avviamento ed il tal modo il circuito si chiude e la corrente arriva al motorino.

Una corrente di circa 120 A scorre dalla batteria al motorino di avviamento.

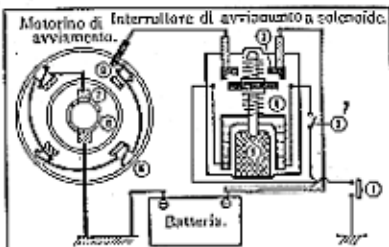


Fig. 5-85

- ① Pulsante del motorino di avviamento. ⑤ Pistoncino.
② Interruttore di accensione. ⑥ Polo.
③ Gruppo di contatto. ⑦ Spazzola.
④ Avvolgimento di eccitazione. ⑧ Armatura.

Motorino di avviamento.

Dati tecnici e caratteristiche.

Motorino di avviamento	
Voltaggio stabilito	12 V
Potenza stabilita	0,6 KW
Tempo di applicazione stab.	30 secondi.

	Senza carico	Con carico	Carico bloccato
Voltaggio	11 V	8,5 V	5 V
Amperaggio	Max. 35 A	120 A	Max. 280 A
Coppia	—	Min. 0,12 Kg.m	Min. 0,32 Kg.m.
Regime	11.000-22.000	Min. 3.200	—

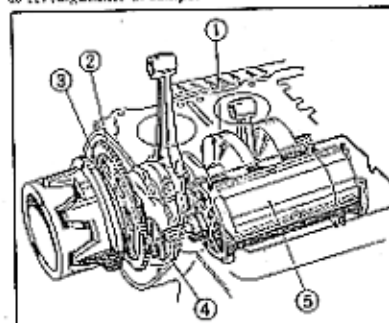


Fig. 5-87 ① Albero motore.

- ② Ingranaggio della ruota libera
③ Complesso ruota libera di avviamento.
④ Ingranaggio di riduzione.
⑤ Motorino di avviamento.

Controllo.

- Controllo della lunghezza delle spazzole.
Misurare mediante un calibro la lunghezza delle spazzole del motorino di avviamento, in modo da verificarne l'usura. Se la lunghezza è minore di 5,5 mm, le spazzole debbono essere sostituite.
- Controllo della profondità delle lamine di mica.
Controllare la profondità delle lamine di mica. Se tale misura (differenza di altezza rispetto al commutatore) è minore di 0,3 mm, occorre effettuare la riparazione.
Questa riparazione deve essere effettuata da uno specialista.
- Prova dell'isolamento della armatura.
Effettuare una prova di continuità tra il commutatore e la zona di montaggio dell'albero. Se avviene un passaggio di corrente, (cioè un cortocircuito), nell'armatura c'è un difetto, e quindi essa deve essere sostituita.
- Misura della corrente di avviamento.
L'assorbimento di corrente del motorino di avviamento può venire misurato mediante l'Honda Service Tester, usando lo SHUNT esterno.

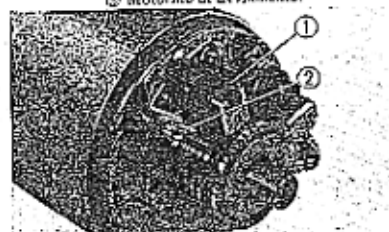


Fig. 5-88 ① Spazzola. ② Vite montaggio spazzola

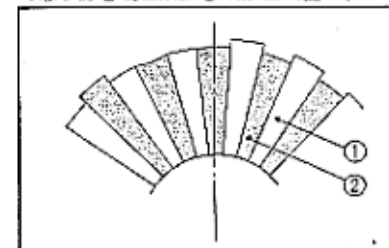


Fig. 5-89 ① Commutatore.
② Mica.

Interruttore magnetico del motorino di avviamento.

Per fare funzionare il motorino di avviamento occorre una grande quantità di corrente. Se il circuito del motorino fosse collegato direttamente al bottone di avviamento sul manubrio, tale interruttore a bottone si brucerebbe.

Tra la batteria ed il motorino di avviamento è installato un solenoide di grande capacità. Quando si preme il bottone, l'avvolgimento del solenoide viene percorso dalla corrente, creando in tal modo un elettromagnete che sposta un nucleo di ferro. Su questo nucleo di ferro sono montati dei contatti elettrici di grande capacità. Venendo spostati tali contatti, si chiude il circuito tra batteria e motorino di avviamento.

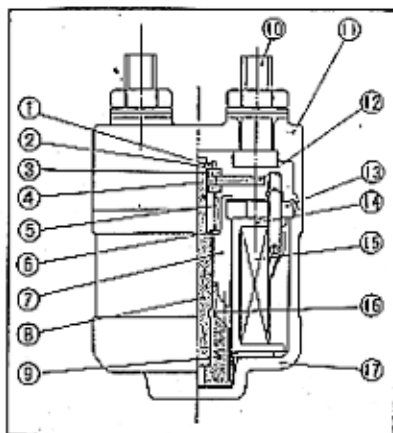


Fig. 5-90

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1 Fermo. | 9 Bullone di contatto. |
| 2 Sostegno del ferro. | 10 Involucro. |
| 3 Rondella isolante. | 11 Piastra di contatto. |
| 4 Distanziale isolante A. | 12 Intelaiatura. |
| 5 Molla di contatto. | 13 Rocchetto. |
| 6 Rondella piana. | 14 Avvolgimento completo. |
| 7 Sostegno del pistoncino. | 15 Molla di ritorno. |
| 8 Pistoncino. | 16 Corpo del relais. |

Controllo.

1. Premere il pulsante e quindi ascoltare il tipico "click" nell'interruttore magnetico. Esso è indice del buon funzionamento del pistoncino all'interno dell'interruttore magnetico.

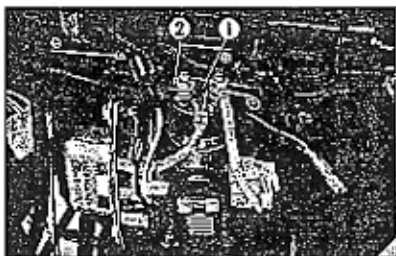


Fig. 5-91 1 Interruttore magnetico.

- 2 Cavetto del motore di avviamento.

2. Dopo lungo uso dell'interruttore magnetico, i contatti diverranno rovinati o bruciati, creando in tal modo una alta resistenza che ostacolerà il flusso di corrente verso il motorino di avviamento. Quando una tale situazione si verifica, occorre pulire e ravvivare i contatti con una limetta o della carta vetrata.

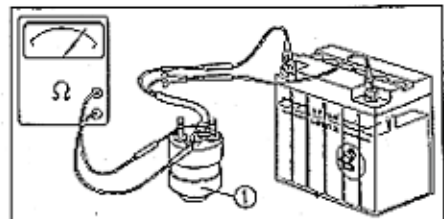


Fig. 5-92 1 Interruttore magnetico di avviamento.

Batteria.**Dati tecnici.**

TIPO	YUASA B 64-12 (Batteria carica senza sigillata sotto vuoto.)
Vologgio	12V
Capacità	34Ah

Misura della densità dell'elettrolito.

Mediante un densimetro misurare la densità dell'elettrolito in ciascun elemento della batteria. Quando tale misura dà un valore inferiore a 1,20 a 20°C, ricaricare la batteria.

Quando si legge il densimetro, tenerlo verticale come indicato in figura.

Controllo.

- Una o due volte al mese controllare il livello dell'elettrolito in ogni elemento della batteria. Se il livello è basso, aggiungere acqua distillata fino al livello superiore.
- Quando il livello si abbassa rapidamente occorre controllare il sistema di ricarica.
- Controllare periodicamente la densità dell'elettrolito in ogni elemento della batteria. Dopo aver aggiunto acqua distillata, caricare la batteria facendo andare il motore, e quindi controllare la densità.
- Controllare la corrosione dei terminali della batteria. Controllare che non si stacchi del materiale dalle piastre; controllare la presenza di solfati. Questi difetti sono sintomi di batteria scarica. I controlli periodici sono sempre necessari, specialmente se la batteria viene tenuta ferma per un lungo periodo di tempo.

Caricamento della batteria.

- E' consigliabile caricare la batteria più lentamente possibile poichè un caricamento veloce è il modo sicuro di abbreviare la vita della batteria. Quando la batteria deve essere caricata rapidamente, la corrente di carica deve essere al massimo 2,0 A.
- Durante l'operazione di carica viene prodotto dal gas idrogeno. Tenere la batteria lontana da fiamme o scintille.
- Dopo la carica, pulire accuratamente la batteria ed ingrassare i terminali.

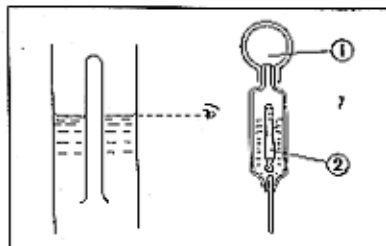


Fig. 5-93 ① Idrogeno.
② Galleggiante.

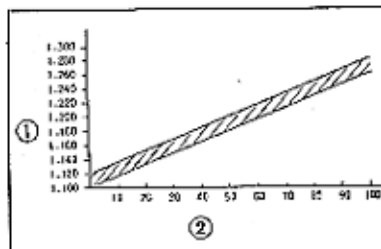


Fig. 5-94 ① Densità (a 20°C).
② Capacità residua (%).

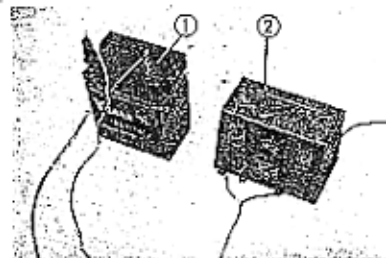
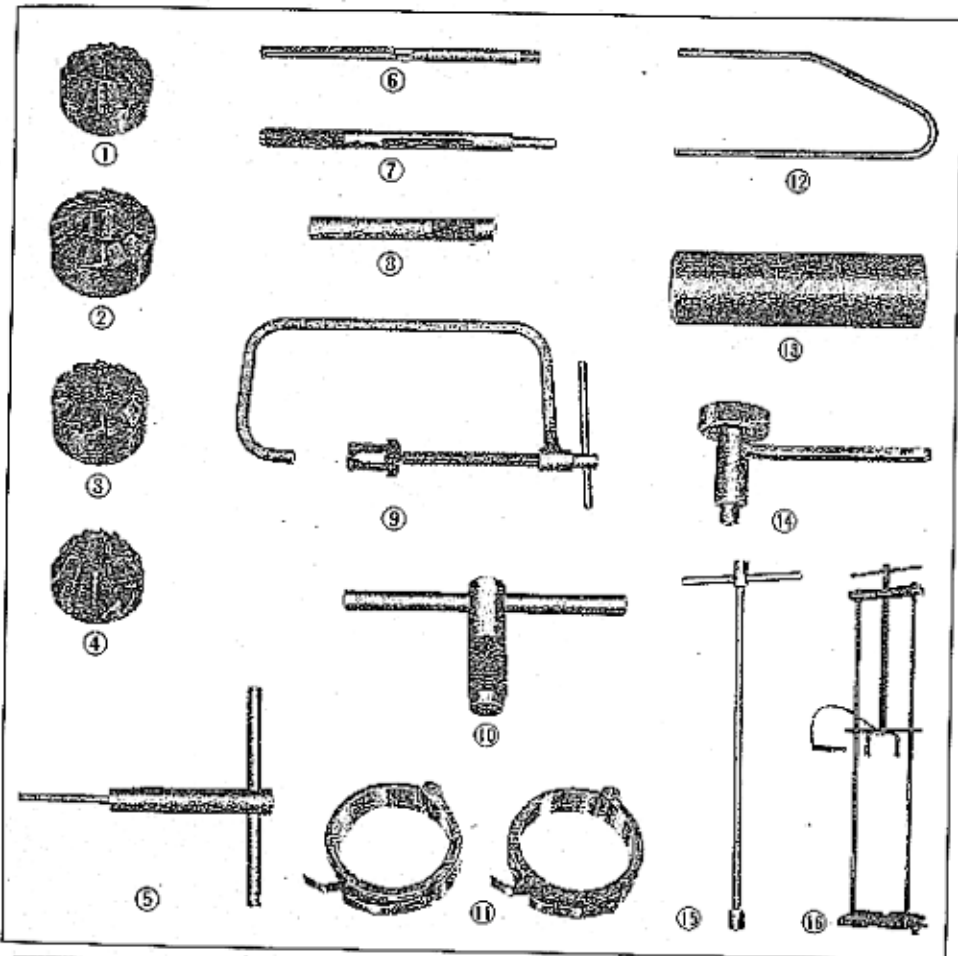


Fig. 5-95 ① Batteria.
② Caricabatteria.

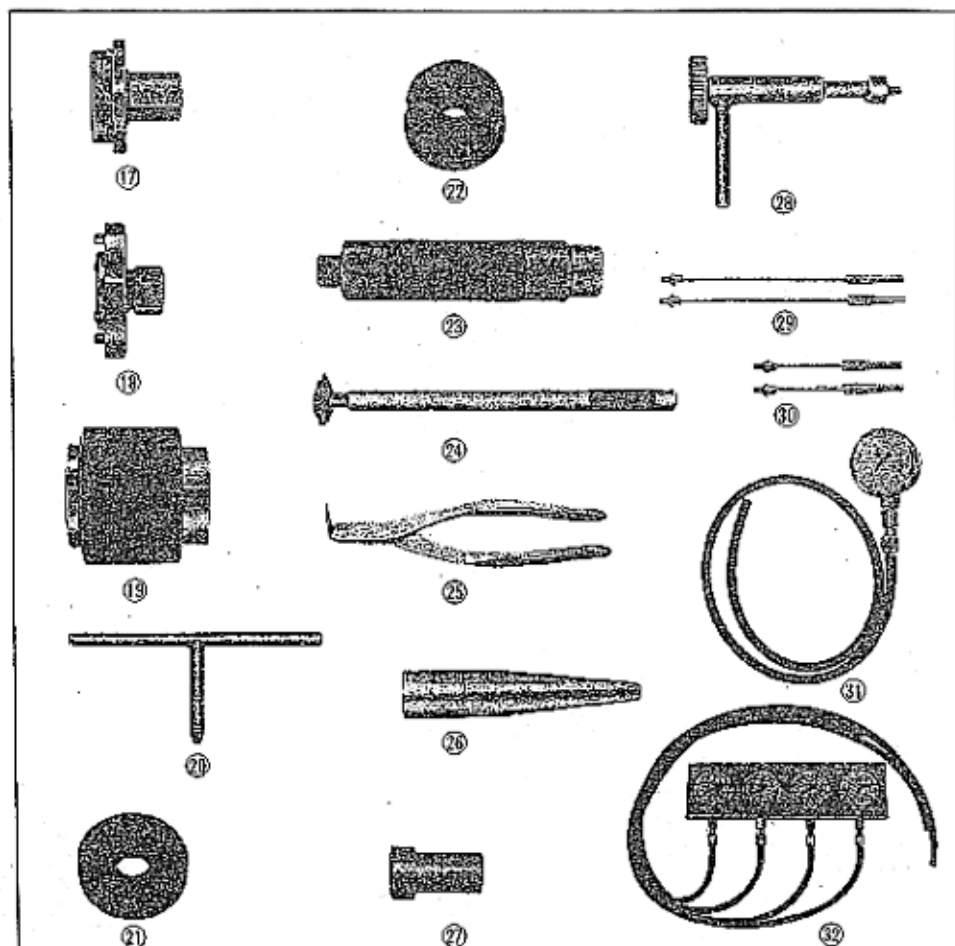
VI DATI TECNICI

1. ATTREZZI SPECIALI

• CB 350 F



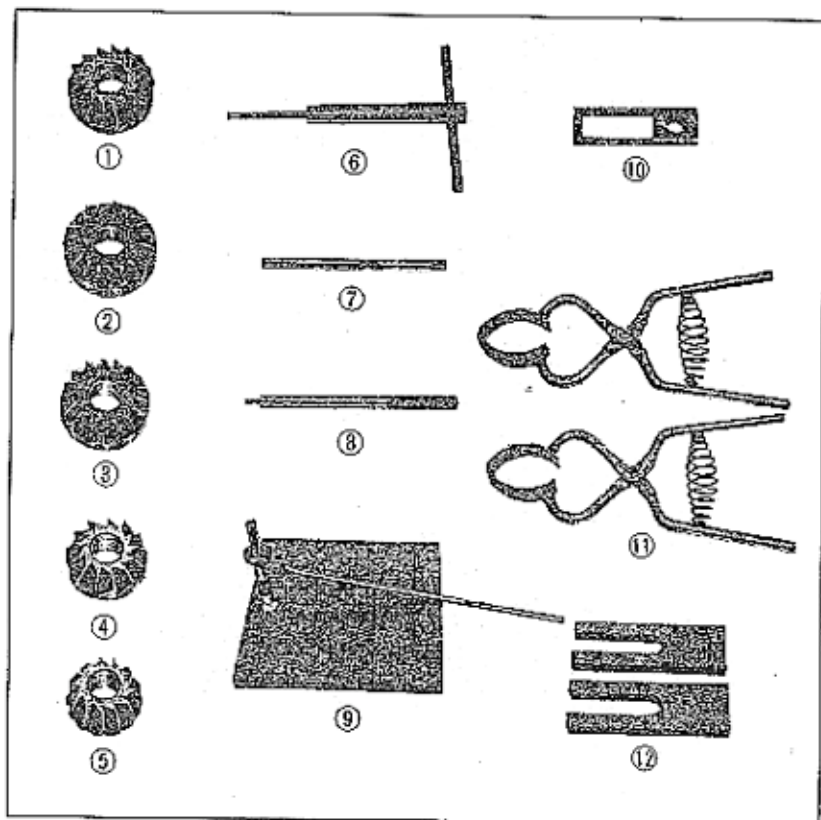
No. di rif.	Attrezzo N°	Descrizione	No. di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
	07009-33300	Set di attrezzi speciali per CB350 F	⑦	07046-32901	Estrattore per guida valvole
	07003-33305	Set di frese per sedi valvole (compresi n° 1-N° 8)	⑧	07047-32901	Attrezzo per impiantare le guide delle valvole
①	07001-00802	Frese per sede valvola a 90°	⑨	07031-32001	Compressore per molla valvole
②	07003-01902	Frese piana per sede valvola aspirazione	⑩	07011-33301	Estrattore del rotore del generatore
③	07004-00902	Frese piana per sede valvola scarico	⑪	07032-33301	Passette per comprimere i segmenti (4 pezzi)
④	07006-00802	Frese per la parte interna della sede valvola	⑫	07033-33301	Base per i pistoni (4 pezzi)
⑤	07007-20001	Attrezzo per la frese delle sedi valvola	⑬	07048-33305	Attrezzo per cuscinetto a sfera
⑥	07008-20002	Alzatore per guida valvole	⑭	07081-00110	Attrezzo per registrare la punteria
			⑮	07078-32302	Chiave a T da 12mm
			⑯	07035-32901	Attrezzo per le sospensioni posteriori



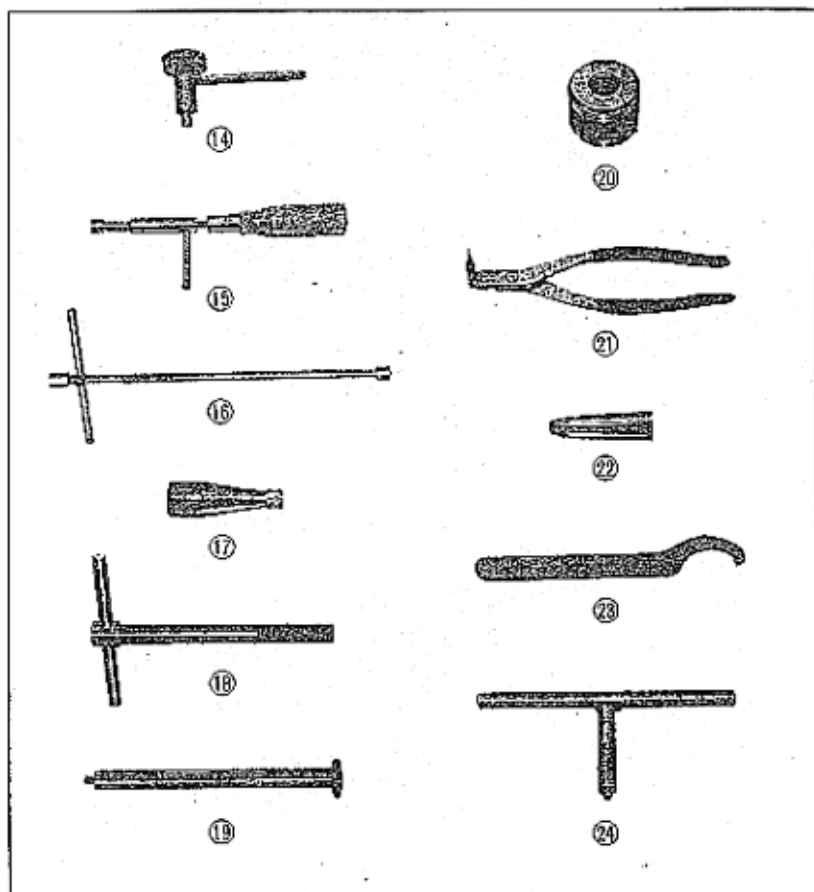
N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione	N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
17	07088-32301	Chiave ghiera ruota anteriore	29	07043-32301	Guida paraspolvere pompa freno
18	07088-32901	Chiave ghiera ruota posteriore	30	07043-32305	Guida del pistoncino della pompa freno
19	07051-33301	Guida per il parafango della forcella			
20	07085-32301	Chiave a brugola da 6mm		OPZIONALI	
21	07048-33301	Parte di guida per cuscinetto	28	07057-32302	Attrezzo sincronizzazione carburatori
22	07048-33310	Parte di guida per cuscinetto	29	07068-30007	Attacco vacuometri A
23	07048-61101	Manico della guida per cuscinetto	30	07068-30012	Attacco vacuometri B
24	07048-33315	Estrattore per cuscinetto a sfere	31	07064-30012	Vacuometro
25	07073-32301	Pinze per anelli scagor	32	07064-30001	Set di 4 vacuometri



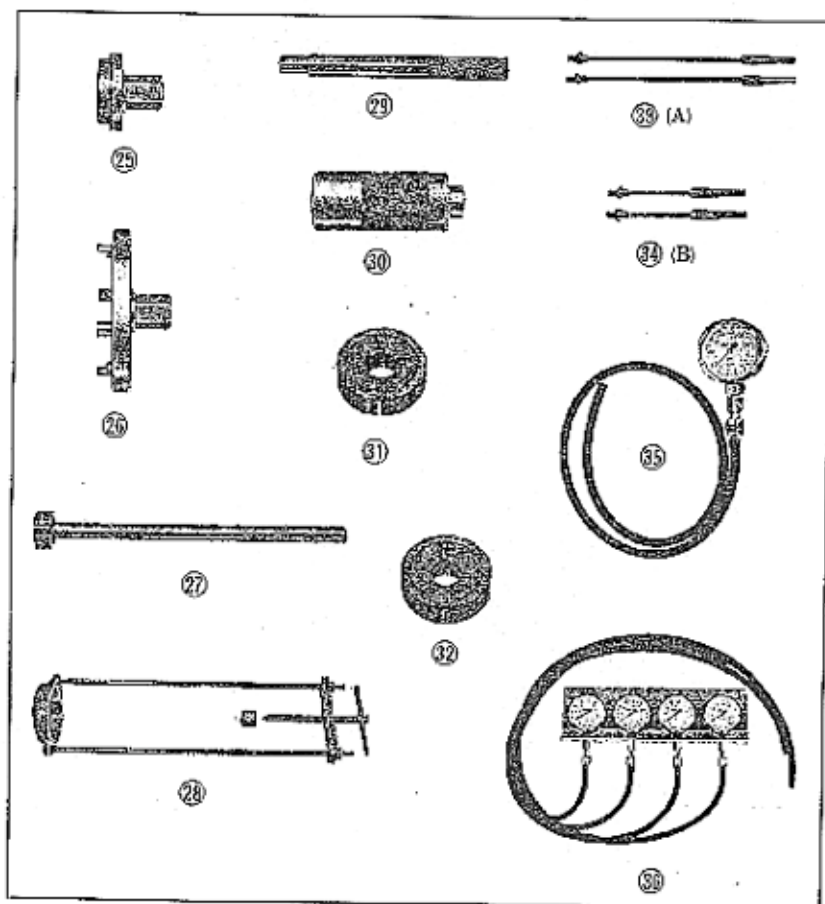
× CB 500



N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
①	07001-32301	Set attrezzi speciali CB 500
②	07001-32301	Fresetta a 90° per sede valvola
③	07003-32301	Fresetta superiore sede valvola aspirazione
④	07004-32301	Fresetta superiore sede valvola scarico
⑤	07005-32301	Fresetta parte interna sede valvola aspirazione
⑥	07006-32301	Fresetta parte interna sede valvola scarico
⑦	07007-32301	Attrezzo per fresette sedi valvola
⑧	07008-32301	Alenatore per guidavalvole
⑨	07016-32301	Attrezzo per togliere e mettere guidavalvole
⑩	07031-30101	Attrezzo per comprimere le molle valvole
⑪	07031-32301	Parte dell'attrezzo per comprimere molle valvole
⑫	07032-32301	Compressori per i segmenti (2 pezzi)
⑬	07033-55101	Basi per i pistoni (2 pezzi)
—	07001-32301	Set di fresette per le sedi valvole
—	07007-05101	Scatola per il set di fresette

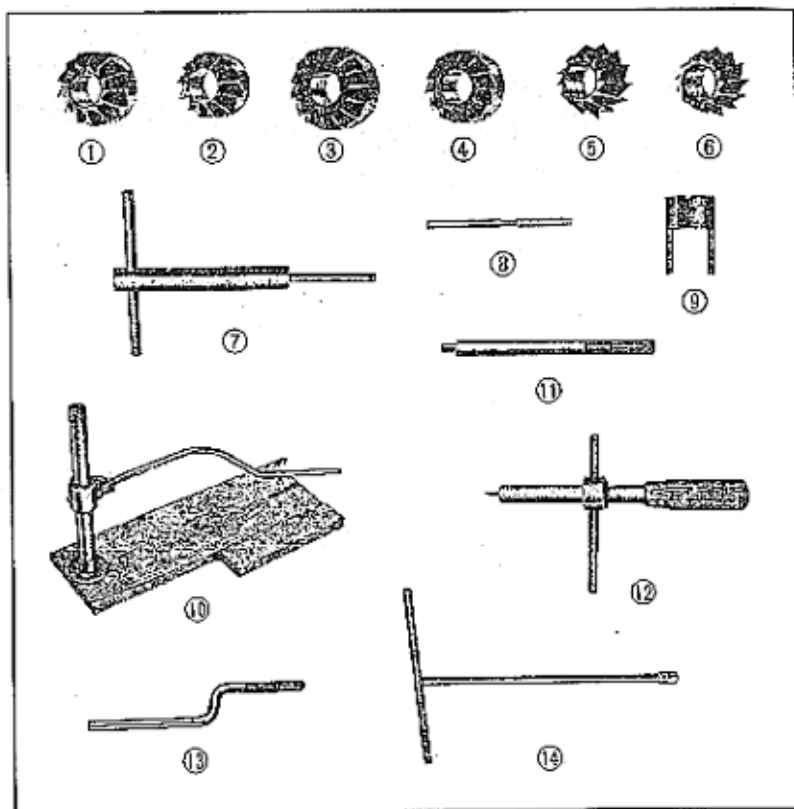


N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
14	07081-32301	Attrezzo regolazione punterie
15	07087-32301	Attrezzo sincronizzazione carburatori
16	07078-32301	Chiave a T da 12mm, per dadi testa
17	07094-32301	Chiave per le candele
18	07011-21601	Estrattore del rotore del generatore
19	07009-32301	Asta dell'estratore del contralbero
20	07008-32305	Peso scorrevole dell'estratore del contralbero
21	07073-32301	Pinze per anelli Senger
22	07042-32301	Guida parapolvere pompa freno
23	07072-20031	Serraghiera da 48mm, per canotto di sterzo
24	07085-32301	Chiave a brugola da 6mm
—	07043-32305	Guida pistoncino pompa freno

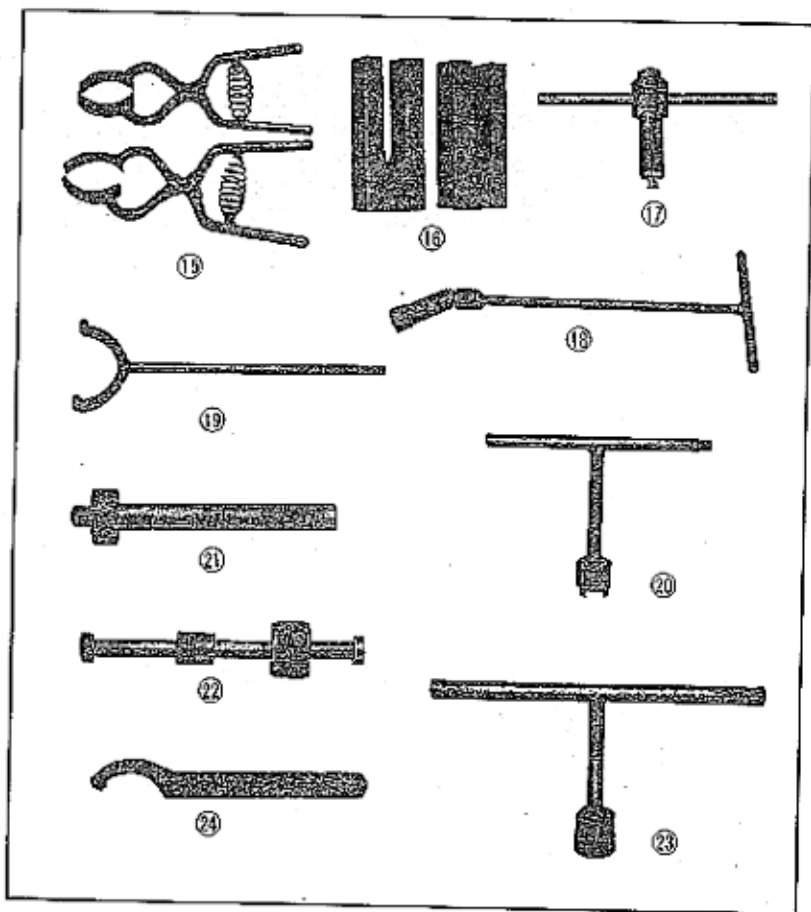


N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
25	07088-32301	Chiave per girare cuscinetto ruota anteriore
26	07088-32305	Chiave per girare cuscinetto ruota posteriore
27	07034-32301	Asta per montaggio farocella
28	07035-30001	Attrezzo per allungaggio e smontaggio sospensione posteriore
29	07048-32301	Guidacuscinetto A
30	07048-32320	Guidacuscinetto B
31	07048-32305	Strumento di corredo per guidacuscinetto A
32	07048-32315	Strumento di corredo per guidacuscinetto B
33 (A)	07658-30007	Attacco per vacuometri (A) (2 pezzi)
33 (B)	07658-30010	Attacco per vacuometri (B) (2 pezzi)
34 (B)	07654-30012	Vacuometro (1 pezzo)
35	07654-30001	Set di 4 vacuometri
36	07790-29201	Cerchietta per attrezzi speciali
—	07065-30001	Idrometro olio
—	07048-30001	Attacco per manometro olio

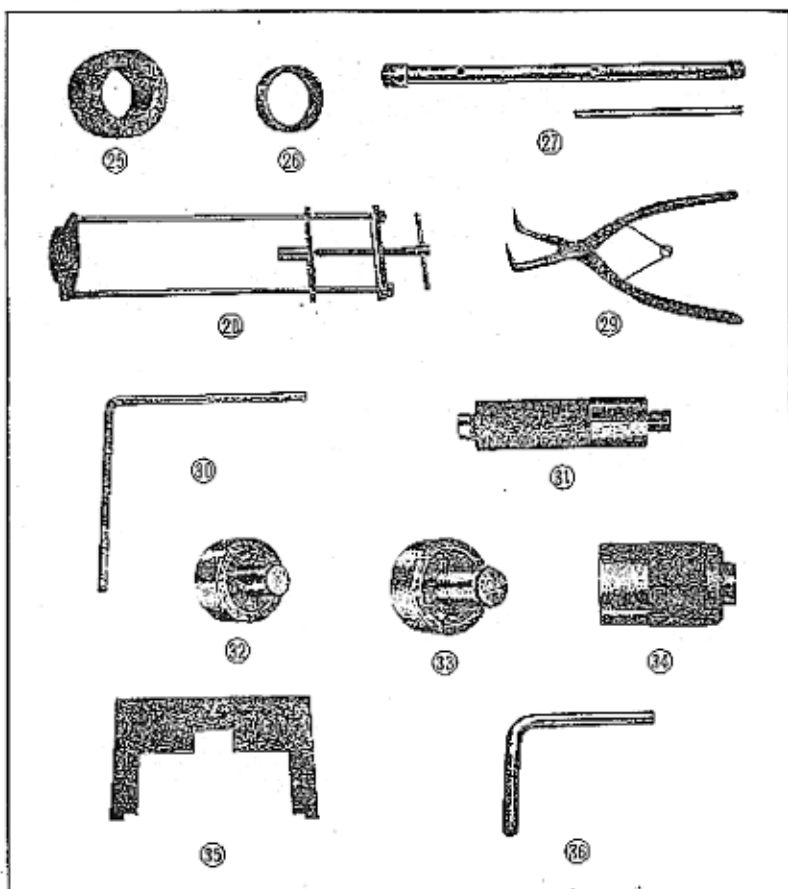
x CB750



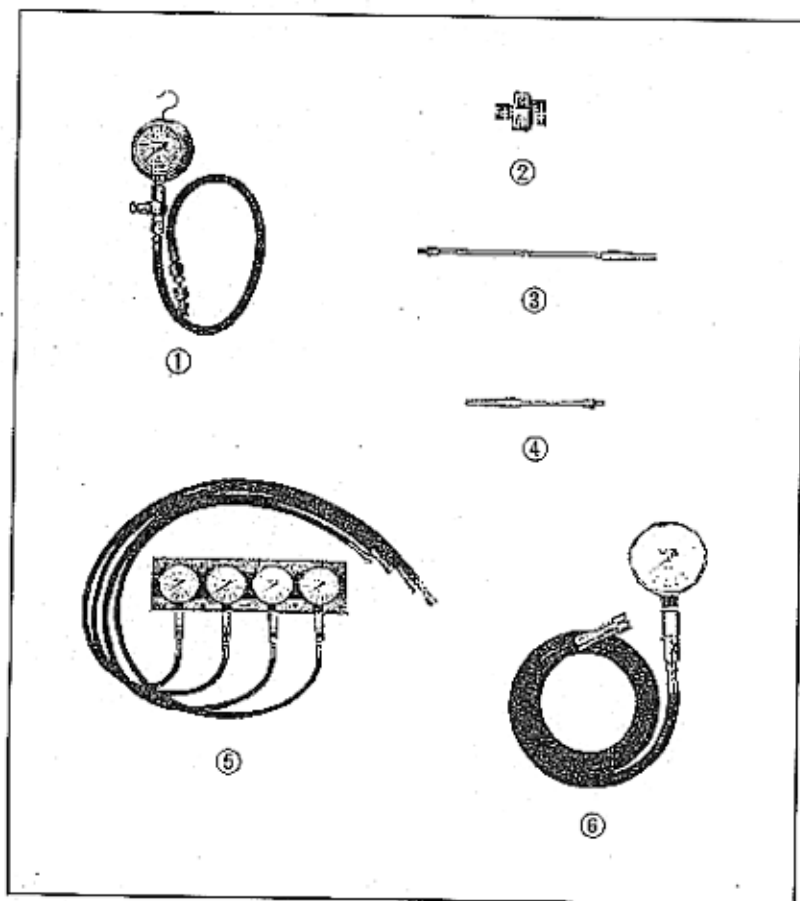
N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
—	07000-30011	Set di attrezzi speciali per CB750
①	07001-30001	Fresetta a 90° per sede valvola di aspirazione
②	07002-30001	Fresetta a 90° per sede valvola di scarico
③	07003-30001	Fresetta esterna sede valvola di aspirazione
④	07004-30001	Fresetta esterna sede valvola di scarico
⑤	07005-30001	Fresetta interna sede valvola di aspirazione
⑥	07006-30001	Fresetta interna sede valvola di scarico
⑦	07037-30001	Attrezzo portafreno
⑧	07038-30001	Altoparlante per guidavalsvole
⑨	07031-30001	Strumento di controllo per compressore molle valvole
⑩	07031-30010	Compressore per molle valvole
⑪	07046-30001	Attrezzo per tagliare e rimettere le guide delle valvole
⑫	07087-30001	Attrezzo per le punterie
⑬	07090-30001	Estrattore perno bilancieri
⑭	07078-30001	Chiave a T per dadi testa



N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
15	07032-30001	Compressori per segmenti (2 pezzi)
16	07033-30001	Dati pistoni (2 pezzi)
17	07011-30001	Estrattore rotore generatore
18	07094-30002	Chiave per condeole
19	07022-30001	Attrezzo bloccaggio pignone
20	07068-30001	Chiave per dado a ghiera frizione
21	07048-30020	Attrezzo guidacuscinetto albero secondario
22	07048-30025	Estrattore per cuscinetto albero secondario
23	07083-21601	Chiave a T dado forcella
24	07072-20001	Surraggiare per canotto di sterzo



N° di rif.	Attrezzo N°	Descrizione
25	07057-29201	Corredo guida paraolio forcella
26	07054-30001	Guida paraolio forcella
27	07034-30001	Asta montaggio forcella
28	07035-30001	Attrezzo per smontaggio e montaggio scap post
29	07073-30001	Pinsse per anelli Soeger
30	07060-30001	Chiave a brugola per viti pinnse freno nat.
31	07066-30001	Manico per guidacuscinetto
32	07048-30001	Guidacuscinetto ruota ant.
33	07048-30005	Guidacuscinetto ruota post.
34	07048-30015	Guidacuscinetto albero trasmissione finale
35	07144-04962	Marcherina livello galleggiante carburatore
36	07063-30001	Maniglia per ruotare l'albero motore



N° di ril.	Attrezzo N°	Descrizione
①	07065-30001	Manometro olio (10 kg)
②	07068-30001	Attacco manometro olio
③	07068-30007	Attacco per vacuometro (A) (2 pezzi)
④	07068-30012	Attacco per vacuometro (B) (2 pezzi)
⑤	07054-30001	Set di 4 vacuometri (4 pezzi)
⑥	07054-30010	Vacuometro (1 pezzo)