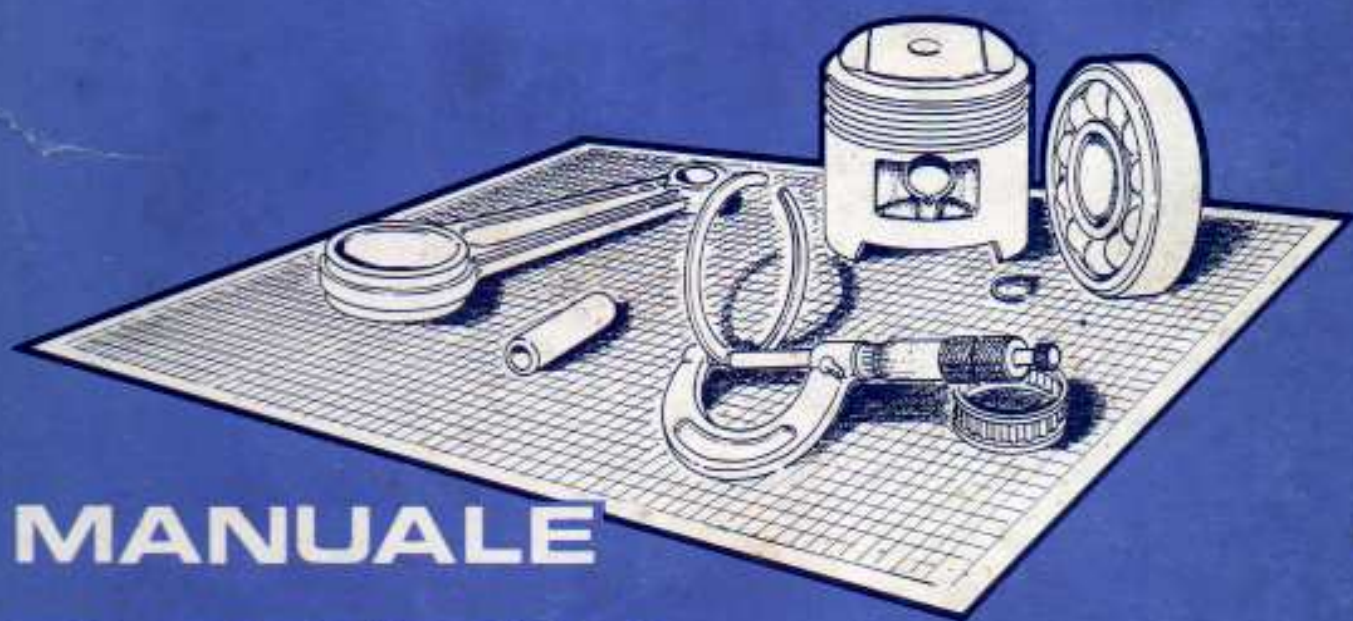


# HONDA

## XL 125



**MANUALE  
DI OFFICINA**



# **HONDA**

## **XL 125**

---

### **INTRODUZIONE**

Questo manuale è stato realizzato in modo da fornire tutti i dati necessari per eseguire qualunque intervento meccanico sui motocicli Honda XL 125.

Una perfetta e completa comprensione delle informazioni qui riportate è indispensabile per effettuare interventi meccanici di alta qualità e per mantenere il motociclo in condizioni di perfetta efficienza.

TUTTE LE INFORMAZIONI, ILLUSTRAZIONI, ISTRUZIONI E CARATTERISTICHE TECNICHE RIPORTATE IN QUESTA PUBBLICAZIONE SI RIFERISCONO AI MODELLI PIÙ RECENTI DISPONIBILI AL MOMENTO DI ANDARE IN STAMPA. LA HONDA MOTOR CO SI RISERVA IL DIRITTO DI EFFETTUARE MODIFICHE IN QUALUNQUE MOMENTO SENZA ALCUN PREAVVISO E SENZA CHE CIÒ COMPORTI ALCUN OBBLIGO DA PARTE SUA. NESSUNA PARTE DI QUESTA PUBBLICAZIONE PUÒ ESSERE RIPRODOTTA SENZA AUTORIZZAZIONE SCRITTA.

**HONDA ITALIA**  
Ufficio Pubblicazioni Tecniche

**INDICE**

<b>INFORMAZIONI GENERALI</b>	<b>1</b>	
<b>CONTROLLI E REGOLAZIONI</b>	<b>2</b>	
<b>LUBRIFICAZIONE</b>	<b>3</b>	
<b>RIMOZIONE ED INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO</b>	<b>4</b>	<b>MOTORE</b>
<b>TESTATA E ORGANI DELLA DISTRIBUZIONE</b>	<b>5</b>	
<b>GRUPPO CILINDRO/PISTONE</b>	<b>6</b>	
<b>FRIZIONE/POMPA DELL'OLIO/ SELETTORE DEL CAMBIO</b>	<b>7</b>	
<b>ALTERNATORE</b>	<b>8</b>	
<b>ALBERO MOTORE/BASAMENTO/ CAMBIO/DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO</b>	<b>9</b>	
<b>CARBURATORE</b>	<b>10</b>	
<b>STERZO/RUOTA ANTERIORE/FORCELLA/FRENO</b>	<b>11</b>	<b>TELAIO</b>
<b>RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONI POSTERIORI/FORCELLONE/FRENO</b>	<b>12</b>	
<b>PARAFANGO POSTERIORE/TUBO DI SCARICO</b>	<b>13</b>	
<b>BATTERIA/CIRCUITI DI RICARICA</b>	<b>14</b>	<b>SISTEMA ELETTRICO</b>
<b>CIRCUITO DI ACCENSIONE</b>	<b>15</b>	
<b>INTERRUTTORI/AVVISATORE ACUSTICO</b>	<b>16</b>	

**COME USARE QUESTO MANUALE**

Le sezioni da 1 a 3 riguardano tutta la moto in generale, mentre dalla 4 alla 16 descrivono in particolare i gruppi in cui essa è stata suddivisa.

Cercate la sezione che volete su questa pagina, poi andate alla prima pagina della sezione prescelta.

Alcune sezioni iniziano con un disegno d'insieme illustrativo e con tutte le informazioni tecniche necessarie, le coppie di serraggio, le notizie per le riparazioni, gli attrezzi speciali da usare e la ricerca dei guasti.

Nelle pagine che seguono vengono poi dati tutti i dettagli necessari alla manutenzione.

Se non siete in grado di individuare l'origine di un guasto, andate nella sezione delle informazioni generali nelle pagine della guida alla identificazione degli inconvenienti.



**HONDA**  
**XL 125**

---

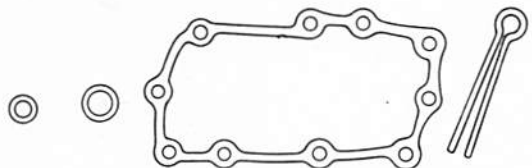

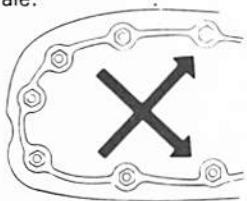
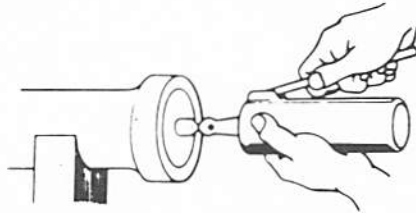
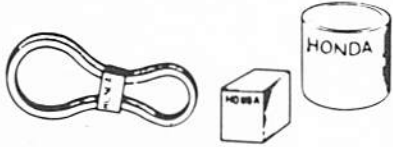



MEMO

# 1. INFORMAZIONI GENERALI



AVVERTENZE GENERICHE	1-1	SCHEMA DELL'IMPIANTO ELETTRICO	1-5
DATI TECNICI	1-2	CABLAGGIO	1-6
COPPIE DI SERRAGGIO	1-3	INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	1-8
ATTREZZI	1-4		

## AVVERTENZE GENERICHE

<p>(1) Sostituire sempre le guarnizioni, le copiglie e gli anelli di tenuta con altri nuovi.</p> 	<p>(5) Dopo aver smontato ed esaminato i componenti del motore e della trasmissione finale, oliare le superfici di lavoro in modo da impedire la corrosione.</p> 
<p>(2) Quando si serrano viti o dadi, cominciare con i più grandi o con quelli che si trovano in posizione centrale. Serrarli alla coppia prescritta seguendo un ordine diagonale.</p> 	<p>(6) In fase di montaggio utilizzare i corretti lubrificanti.</p> 
<p>(3) Usare ricambi originali Honda e lubrificanti raccomandati.</p> 	<p>(7) Dopo il rimontaggio, controllare che tutti gli organi siano stati installati in maniera corretta e che essi funzionino perfettamente.</p> 
<p>(4) Utilizzare gli attrezzi speciali ove necessario.</p> 	<p>(8) Quando si lavora in due, tenere sempre presenti le norme di sicurezza reciproca.</p> 

### SIMBOLI E NOTE SPECIALI

In questo manuale si utilizzano richiami speciali per informazioni di particolare importanza.



Oliare



Ingrassare

NOTA : Fornisce speciali informazioni che permettano di eseguire gli interventi nel modo più efficace e più pratico.

AVVERTENZA : Significa che vi è il rischio di causare danni al motociclo

**ATTENZIONE** : Segnala che vi è la possibilità di causare lesioni o ferite a Voi stessi o ad altre persone.



**DATI TECNICI**

<b>DIMENSIONI</b>	Lunghezza massima Larghezza massima Altezza massima Interasse Luce da terra Peso a secco	2075 mm 840 mm 1130 mm 1310 mm 265 mm 106 Kg
<b>TELAIO</b>	Tipo Sospensione anteriore; escursione Sospensione posteriore; escursione Dimensioni del pneumatico anteriore Pressione di gonfiaggio Dimensioni del pneumatico posteriore Pressione di gonfiaggio Freno anteriore Freno posteriore Capacità serbatoio carburante Capacità riserva carburante Inclinazione del canotto di sterzo Avancorsa Capacità olio forcella anteriore	monoculla aperta Forcella telescopica 170 mm Forcellone oscillante: 119 mm 2,75-21 kPa 150 (1,5 Kg/cm <sup>2</sup> ) 4,10-18 kPa 175 (1,75 Kg/cm <sup>2</sup> ) a tamburo con comando meccanico a tamburo con comando meccanico 9 litri 1,2 litri 30° 98 mm 210 cc
<b>MOTORE</b>	Tipo Disposizione del cilindro Alessaggio e corsa Cilindrata Rapporto di compressione Capacità olio Diagramma di distribuzione Aspirazione            Apre Chiude Scarico                Apre Chiude  Gioco delle valvole Aspirazione Scarico Regime del minimo	Monocilindrico a quattro tempi Inclinato di 15° in avanti 56,5 x 49,5 mm 124 cc 9,4:1 1,0 lt.  10° prima del PMS 40° dopo il PMI 40° prima del PMI 10° dopo il PMS  0,05 mm 0,05 mm 1300 giri/minuto
<b>TRASMISSIONE</b>	Frizione Cambio Rapporto di riduzione primaria Rapporti del cambio I II III IV V Rapporto di riduzione finale Comando delle marce	Multidisco in bagno d'olio a 5 marce con ingranaggi sempre in presa 1:4,055  1:2,769 1:1,722 1:1,272 1:1,000 1:0,815 2,866 - Cerchio conduttore 15T; cerchio condotto 43T a pedale, sul lato sinistro
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	Sistema di accensione Anticipo di accensione segno «F» anticipo max. Sistema di avviamento Generatore Capacità della batteria Fusibile Candela Distanza tra gli elettrodi della candela	batteria, bobina e rottore 10° prima del PMS 36° - 40° prima del PMS a 3700 + 4000 giri/min a pedale Alternatore da 0,09 kW a 5000 giri/min 6V - 4Ah 10 amp NGK DR 8-ES-L 0,6 ~ 0,7 mm



**COPPIE DI SERRAGGIO**

**MOTORE**

Punto di serraggio	Quantità	Diametro (mm)	Coppia (Kgm)
Dadi testata	4	8	1,8 ~ 2,0
Anticipo centrifugo	1	6	0,8 ~ 1,2
Pignone dell'albero a camme	2	6	0,8 ~ 1,2
Vite da 6 mm del cilindro	1	6	1,0 ~ 1,4
Coperchio laterale sinistro	10	6	0,8 ~ 1,2
Rotore dell'alternatore	1	8	2,6 ~ 3,2
Vite dello statore dell'alternatore	3	6	0,8 ~ 1,2
Leva del tenditore della catena di distribuzione	1	6	0,8 ~ 1,2
Coperchio laterale destro	11	6	0,8 ~ 1,2
Viti del coperchio del filtro dell'olio	3	5	0,3 ~ 0,4
Filtro dell'olio (ghiera da 16 mm)	1	16	4,0 ~ 5,0
Viti del coperchio della pompa dell'olio	2	6	0,4 ~ 0,6
Vite frizione	4	6	0,8 ~ 1,2
Vite di arresto del tamburo selettore	1	6	0,8 ~ 1,2
Vite della camma del tamburo selettore	1	6	0,8 ~ 1,2

**TELAIO**

Punto di serraggio	Quantità	Diametro (mm)	Coppia (Kgm)
Dado del perno della ruota anteriore	1	12	4,0 ~ 5,0
Dado del perno della ruota posteriore	1	14	6,0 ~ 8,0
Dado del perno del forcellone posteriore	1	12	6,0 ~ 8,0
Bulloni supporto motore anteriore	3	8	1,8 ~ 2,3
Bulloni supporto motore inferiore	4	8	2,7 ~ 3,3
Viti fissaggio manubrio	4	7	0,9 ~ 1,3
Dado del perno di sterzo	1	22	6,0 ~ 9,0
Dadi di fissaggio degli ammortizzatori posteriori	4	10	3,0 ~ 4,0
Ancoraggio del freno posteriore	2	8	1,5 ~ 2,0
Piastra superiore della forcella	2	6	0,8 ~ 1,2
Piastra inferiore della forcella	2	8	2,0 ~ 2,5
Corona della trasmissione finale	4	8	2,0 ~ 2,5
Pignone della trasmissione finale	2	6	1,0 ~ 1,4
Bulloni supporto motore posteriore	2	10	3,0 ~ 4,0

Le coppie sopra citate sono punti di serraggio molto importanti. Gli altri punti possono essere serrati secondo le coppie mostrate qui sotto.

Tipo	Coppia (Kgm)	Tipo	Coppia (Kgm)
Dado o bullone da 5 mm	0,45 - 0,6	Vite da 5 mm	0,35 - 0,5
Dado o bullone da 6 mm	0,8 - 1,2	Vite da 6 mm	0,7 - 1,1
Dado o bullone da 8 mm	1,8 - 2,5	Vite flangiata, dado da 6 mm	1,0 - 1,4
Dado o bullone da 10 mm	3,0 - 4,0	Vite flangiata, dado da 8 mm	2,4 - 3,0
Dado o bullone da 12 mm	5,0 - 6,0	Vite flangiata, dado da 10 mm	3,0 - 4,0



## ATTREZZI

### ATTREZZI SPECIALI

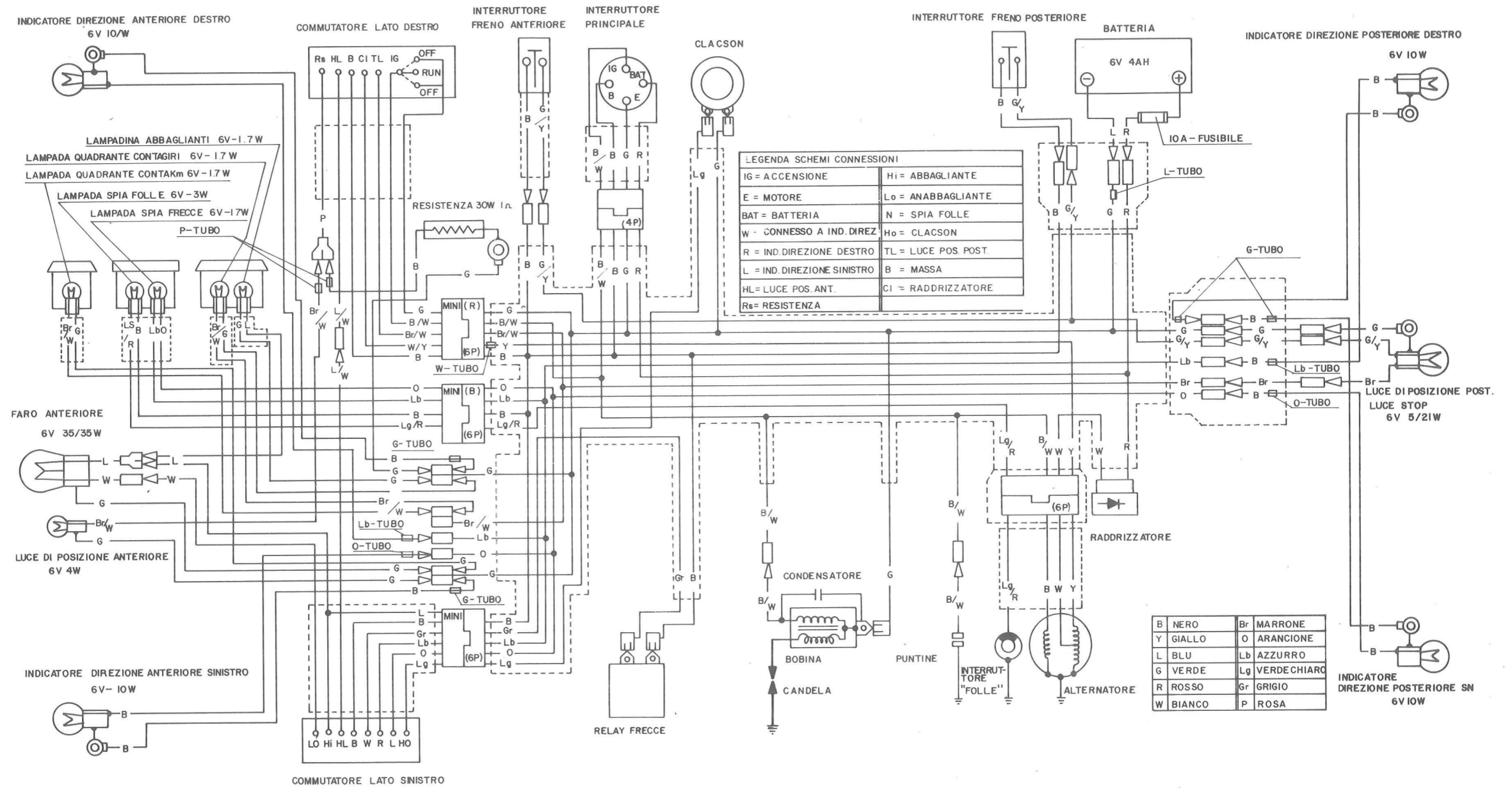
Denominazione	Numero	Vedi pag.
Attrezzo per bloccare la campana della frizione	07923-1070001	7-4
Alesatore per le guide delle valvole	07984-0980000	5-10, 5-11
Calibro controllo livello galleggiante	07401-0010000	10-6
Chiave a settore	07702-0010000	11-19
Estrattore del rotore del generatore	07733-200001	8-3
Chiave regolazione gioco valvola	07908-0010000	2-6
Chiave per ghiera 20 x 24	07716-0020100	7-3, 11-19, 11-21
Battitoio per rimozione guide valvole	07742-0010100	5-11
Battitoio per installazione guide valvole	07742-0020200	5-11
Attrezzo per comprimere le molle delle valvole	07757-0010000	5-8, 5-16



**HONDA**  
**XL 125**

---

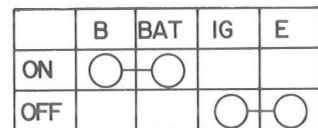
MEMO



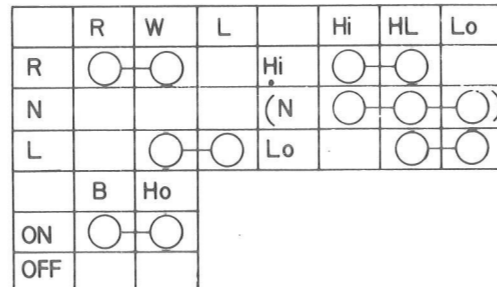
SCHEMA CONNESSIONI DERIVAZIONI COMMUTATORE DESTRO



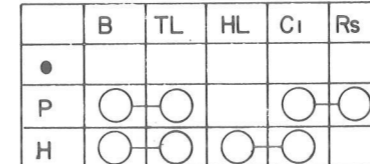
SCHEMA CONNESSIONI INTERRUTTORE PRINCIPALE



SCHEMA CONNESSIONI COMMUTATORE LATO SINISTRO



SCHEMA CONNESSIONI COMMUTATORE LATO DESTRO



0030Z - KB1 - 910

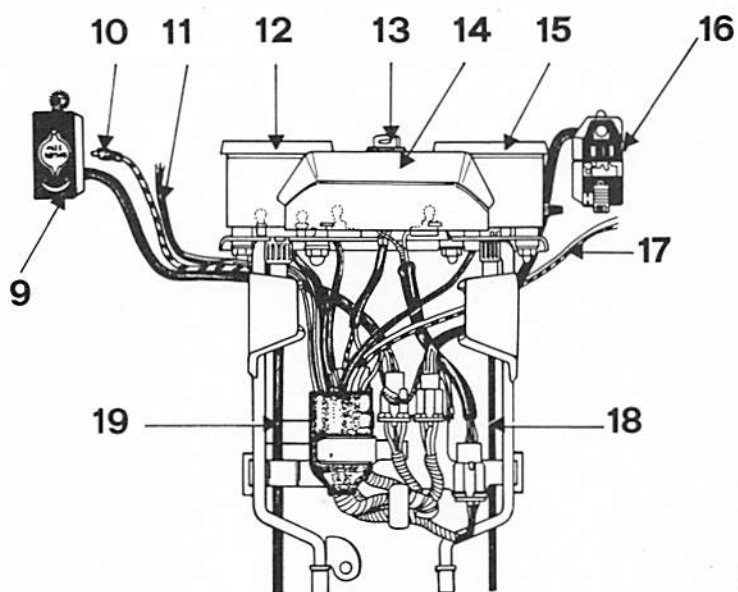
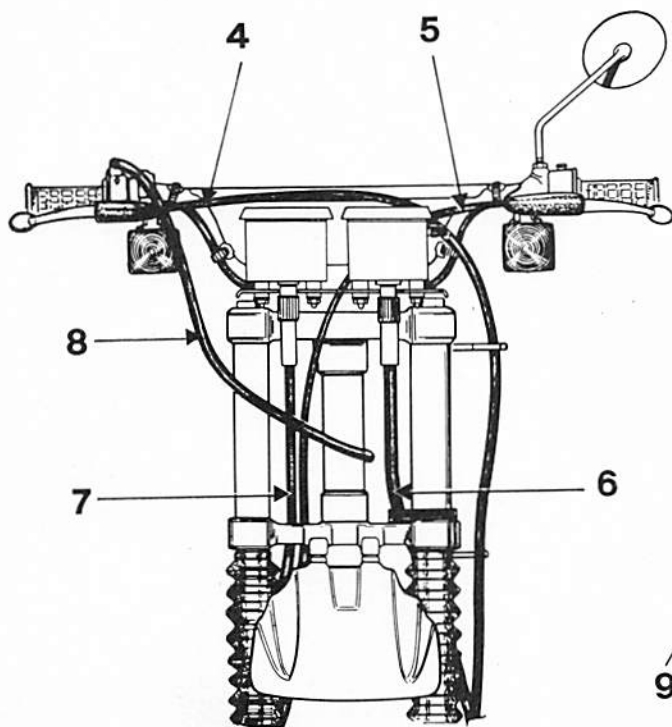
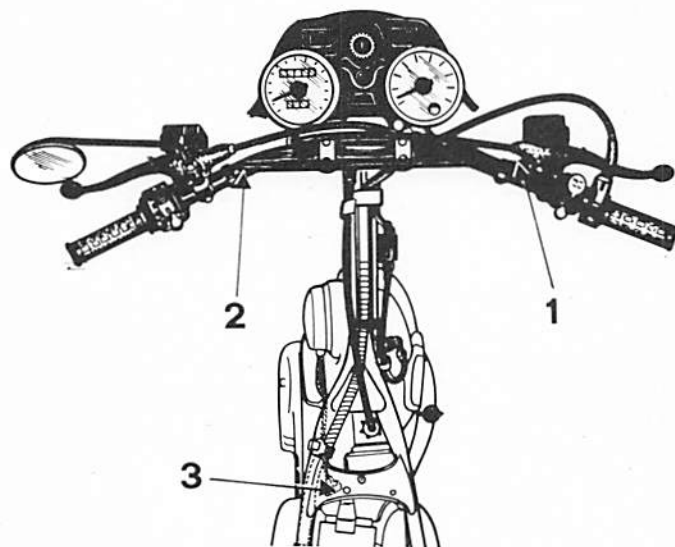




**HONDA**  
**XL 125**

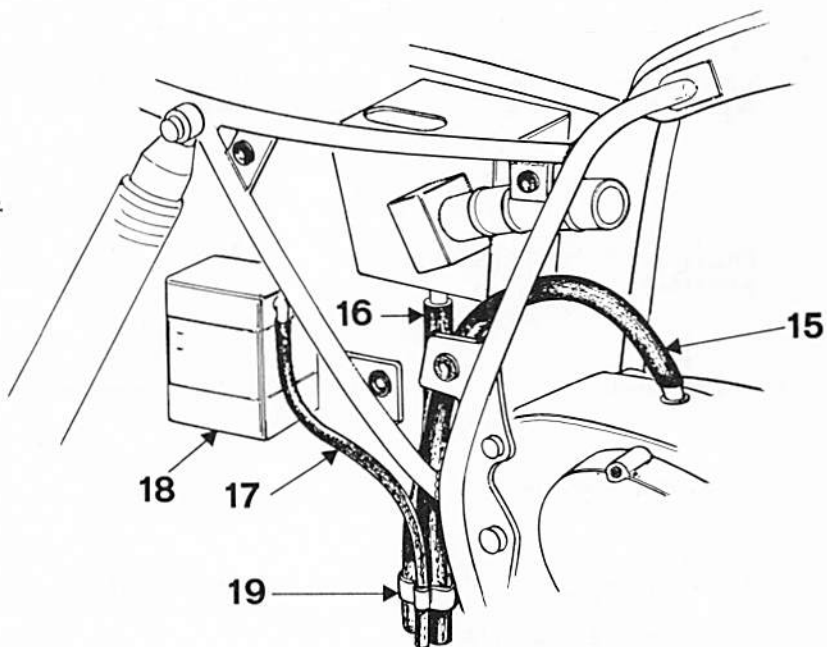
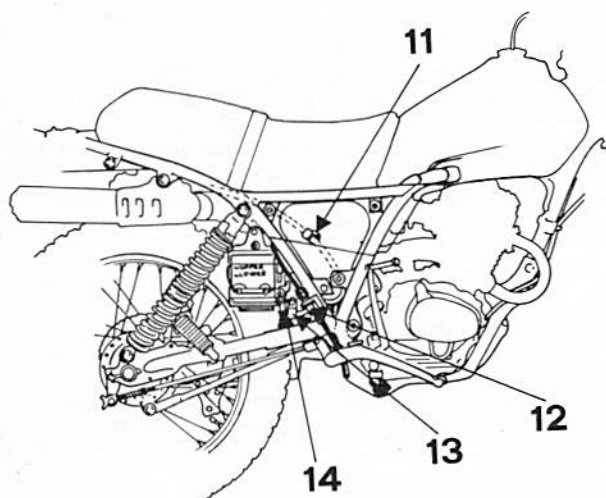
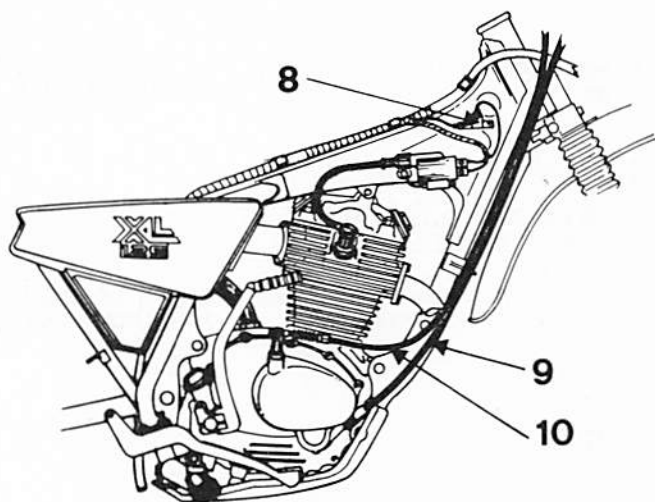
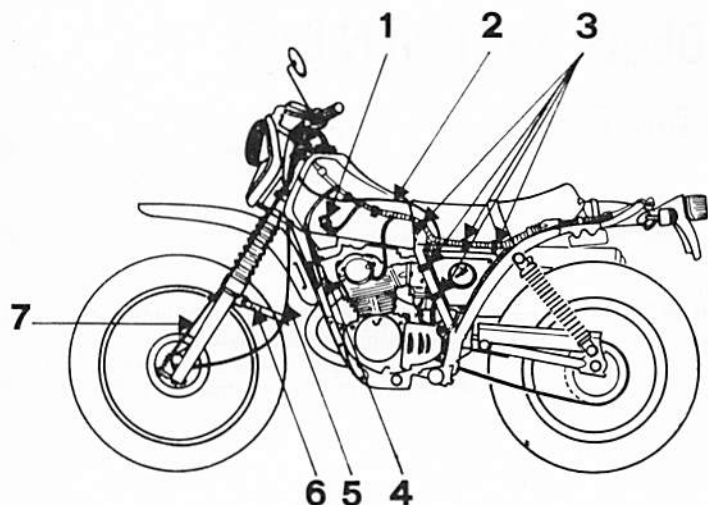
---

MEMO



- (1) CAVO COMMUTATORE FRECCHE —  
CAVO LUCE STOP FRENO ANTERIORE  
CAVO COMMUTAZIONE LUCI
- (2) CAVO FRECCIA SINISTRA — CAVO  
COMMUTAZIONE FRECCHE
- (3) RADDRIZZATORE
- (4) CAVO FRENO ANTERIORE DESTRO
- (5) CAVO FRIZIONE
- (6) CAVO CONTACHILOMETRI
- (7) CAVO CONTAGIRI
- (8) CAVO ACCELERATORE

- (9) COMMUTATORE LUCI
- (10) INTERRUTTORE FRENO ANTERIORE
- (11) CAVO FRECCIA ANTERIORE DESTRA
- (12) CONTAGIRI
- (13) INTERRUTTORE PRINCIPALE
- (14) CRUSCOTTO
- (15) CONTACHILOMETRI
- (16) COMMUTATORE FRECCHE
- (17) CAVO FRECCIA ANTERIORE SINISTRA
- (18) CAVO CONTACHILOMETRI
- (19) CAVO CONTAGIRI



- (1) RELAY
- (2) CAVO ACCELERATORE
- (3) FASCETTA CABLAGGIO
- (4) CLACSON
- (5) CAVO CONTACHILOMETRI
- (6) PASSACAVO CONTACHILOMETRI E CAVO FRENO
- (7) CAVO FRENO ANTERIORE
- (8) RESISTENZA
- (9) CAVO CONTAGIRI

- (10) CAVO FRIZIONE
- (11) GOMMINO PASSACAVO
- (12) INTERRUOTTORE DELLO STOP
- (13) FASCETTA CABLAGGIO
- (14) SFIATO BATTERIA
- (15) TUBO SFIATO OLIO
- (16) TUBO SFIATO FILTRO ARIA
- (17) TUBO SFIATO BATTERIA
- (18) BATTERIA
- (19) FASCETTA TUBI DI SFIATO



# GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

## IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ

Cause possibili:

1. Controllare che la benzina raggiunga il carburatore

LA BENZINA NON GIUNGE AL CARBURATORE

- (1) Serbatoio del carburante vuoto
- (2) Passaggi benzina ostruiti
- (3) Rubinetto del serbatoio ostruito
- (4) Foro di sfiato del tappo del serbatoio ostruito

LA BENZINA GIUNGE AL CARBURATORE

2. Togliere la candela e controllare che scocchi la scintilla

SCINTILLA DEBOLE O NESSUNA SCINTILLA

- (1) Candela imbrattata o difettosa
- (2) Puntine platinite imbrattate, bruciate o danneggiate
- (3) Apertura delle puntine mal regolata
- (4) Condensatore difettoso
- (5) Cavetti alta tensione rotti o in corto circuito
- (6) Bobina di accensione difettosa o in corto circuito
- (7) Interruttore di accensione difettoso
- (8) Anticipo di accensione incorretto o mal regolato
- (9) Batteria carica

SCINTILLA VIGOROSA

3. Controllare la pressione di compressione

PRESSIONE DI COMPRESSIONE INSUFFICIENTE

- (1) La pedivella di avviamento non mette in rotazione l'albero motore
- (2) Valvole puntate (gioco insufficiente)
- (3) Valvola bloccata in posizione di apertura
- (4) Cilindro e segmenti usurati
- (5) La guarnizione della testata non fa tenuta
- (6) Cricca o porosità nella testata
- (7) Distribuzione non correttamente in fase
- (8) Valvola bruciata

PRESSIONE DI COMPRESSIONE NORMALE

4. Avviare il motore

IL MOTORE NON SI AVVIA

- (1) Starter non inserito
- (2) Vite miscela minimo del carburatore mal regolata
- (3) Ingresso aria nel collettore di aspirazione
- (4) Anticipo di accensione mal regolato

IL MOTORE SI AVVIA

5. Togliere la candela

LA CANDELA È UMIDA

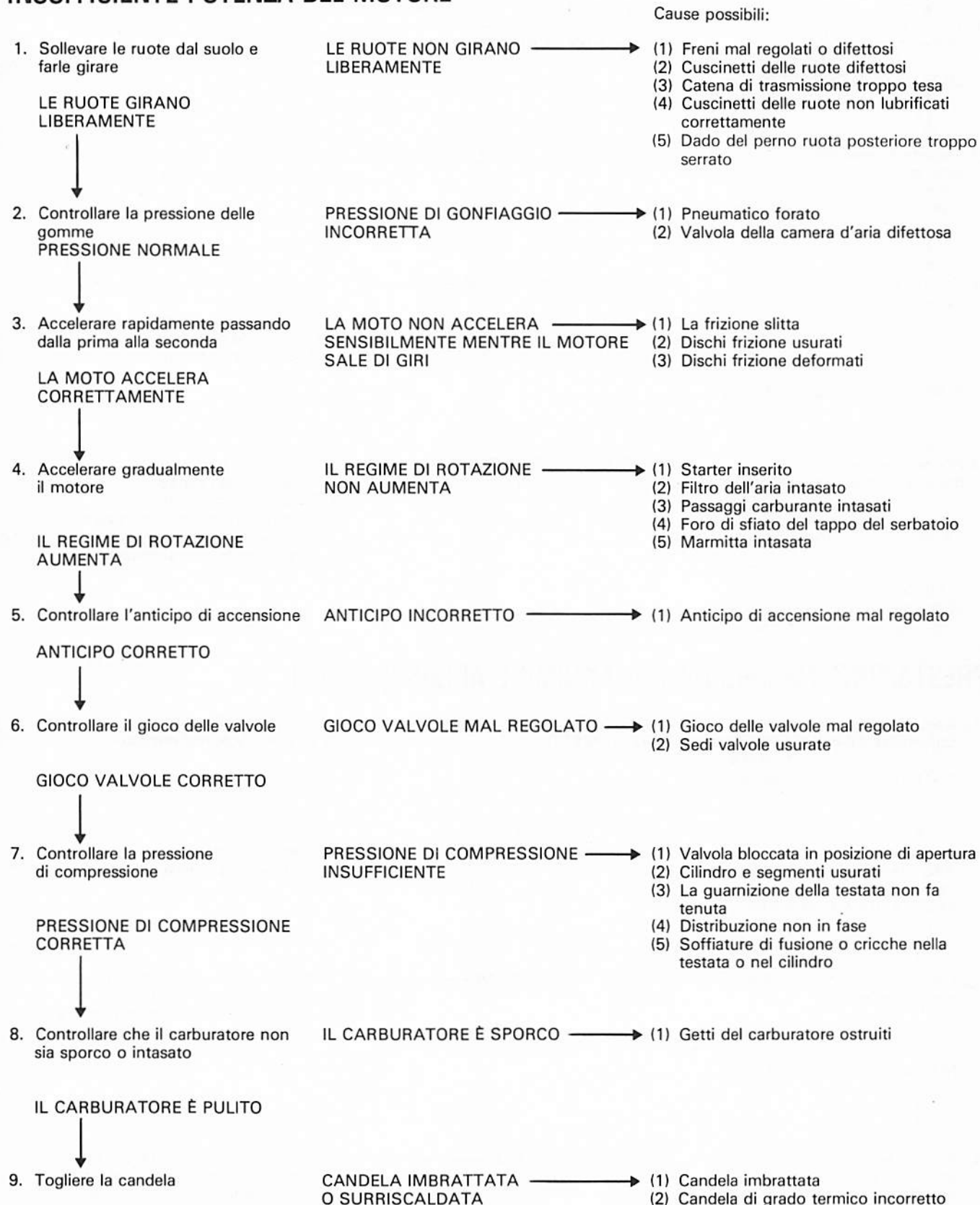
- (1) Il livello del carburante nella vaschetta del carburatore è troppo alto.
- (2) Starter inserito

LA CANDELA È ASCIUTTA

6. Avviare il motore con lo starter inserito



## INSUFFICIENTE POTENZA DEL MOTORE





CANDELA IN BUONE CONDIZIONI

Possibili cause:

10. Controllare il livello e le condizioni dell'olio

OLIO SPORCO O LIVELLO NON CORRETTO

- (1) Livello troppo alto o troppo basso
- (2) Olio contaminato

LIVELLO OLIO CORRETTO

11. Togliere il coperchio della testata e controllare che l'olio circoli  
LUBRIFICAZIONE CORRETTA

LUBRIFICAZIONE INSUFFICIENTE

- (1) Passaggio olio ostruito
- (2) Insufficiente mandata della pompa olio

12. Controllare se il motore surriscalda

IL MOTORE SURRISCALDA

- (1) Depositi carboniosi nella camera di combustione
- (2) Carburante non adatto
- (3) Frizione che slitta
- (4) Miscela troppo magra

IL MOTORE NON SURRISCALDA

13. Accelerare rapidamente o procedere ad elevata velocità

IL MOTORE BATTE IN TESTA

- (1) Pistone o cilindro usurato
- (2) Miscela troppo magra
- (3) Carburante non adatto
- (4) Depositi carboniosi nella camera di combustione
- (5) Accensione troppo anticipata

IL MOTORE NON BATTE IN TESTA

## PRESTAZIONI INSUFFICIENTI AL MINIMO E AI BASSI REGIMI

1. Controllare l'anticipo di accensione e il gioco delle valvole

ANTICIPO E GIOCHI NON CORRETTI

- (1) Anticipo mal regolato
- (2) Gioco valvole mal regolato

ANTICIPO E GIOCHI CORRETTI

2. Controllare la regolazione della vite miscela minimo del carburatore  
REGOLAZIONE CORRETTA

REGOLAZIONE INCORRETTA

- (1) Miscela troppo magra
- (2) Miscela troppo ricca

3. Controllare che non vi siano infiltrazioni di aria

VI SONO INFILTRAZIONI DI ARIA

- (1) Guarnizione carburatore difettosa
- (2) Carburatore mal fissato
- (3) Guarnizione del collettore di aspirazione difettosa

NON VI SONO INFILTRAZIONI DI ARIA

4. Togliere la candela e controllare che tra gli elettrodi scocchi la scintilla

SCINTILLA DEBOLE O INTERMITTENTE

- (1) Candela difettosa o imbrattata
- (2) Puntine del ruttore sporche, usurate o danneggiate
- (3) Condensatore in corto circuito  
Bobina difettosa



## PRESTAZIONI INSUFFICIENTI ALLE ALTE VELOCITÀ

SCINTILLA VIGOROSA



1. Controllare l'anticipo di accensione e il gioco delle valvole

ANTICIPO E GIOCHI INCORRETTI →

Cause possibili:

- (1) Anticipo di accensione mal regolato  
(2) Gioco delle valvole mal regolato

ANTICIPO E GIOCO CORRETTI



2. Staccare la tubazione della benzina dal carburatore e controllare che non sia ostruita

PASSAGGI CARBURANTE OSTRUITI →

- (1) Serbatoio vuoto  
(2) Tubazione carburante ostruita  
(3) Foro di sfiato del tappo del serbatoio ostruito  
(4) Rubinetto ostruito

PASSAGGI CARBURANTE LIBERI



3. Controllare il filtro del carburante, il rubinetto e il getto del massimo

OSTRUITI →

- (1) Getto del massimo ostruito  
(2) Filtro del carburante ostruito  
(3) Rubinetto ostruito

NON OSTRUITI



4. Sostituire il getto del massimo del carburatore

LE CONDIZIONI PEGGIORANO →

- (1) Getto troppo piccolo  
(2) Se la situazione migliora con un getto piccolo:  
a) getto aria ostruito  
b) Starter non completamente disinserito

LE CONDIZIONI MIGLIORANO



5. Controllare la messa in fase della distribuzione

ERRATA →

- (1) Distribuzione fuori fase

CORRETTA



6. Controllare la tensione delle molle delle valvole

MOLLE USURATE O ROTTE →

- (1) Molle valvole difettose

TENSIONE CORRETTA



## MANOVRABILITÀ INSUFFICIENTE

### CONTROLLARE LA PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Cause possibili:

- |                                       |   |  |
|---------------------------------------|---|--|
| 1. Se lo sterzo è duro                | → | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) Dado di regolazione della colonna dello sterzo troppo serrato</li> <li>(2) Sfere e coni danneggiati</li> </ul>  |
| 2. Se una ruota è fuori centro        | → | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) Il cuscinetto ha troppo gioco</li> <li>(2) Il cerchione è storto</li> <li>(3) Mozzo montato male</li> <li>(4) Boccole del forcellone usurate</li> <li>(5) Telaio storto</li> <li>(6) Catena di trasmissione mal regolata</li> </ul> |
| 3. Se la motocicletta tira da un lato | → | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) Ammortizzatori non allineati</li> <li>(2) Ruote anteriore e posteriore non allineate</li> <li>(3) Forcella anteriore piegata</li> <li>(4) Forcellone piegato</li> </ul>   |



**HONDA**  
**XL 125**

---

MEMO

## 2. CONTROLLI E REGOLAZIONI



**HONDA**  
**XL 125**

< MOTORE >		< TELAIO >	
SCHEMA DI MANUTENZIONE	2-2	REGISTRAZIONE DEL COMANDO FRIZIONE	2-12
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	2-3	REGISTRAZIONE DEL COMANDO DEL FRENO	2-13
OLIO MOTORE/FILTRO OLIO	2-4	REGISTRAZIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE	2-15
CANDELA	2-5	RUOTE E RAGGI	2-15
CONTROLLO DELLA COMPRESSIONE	2-5	SOSPENSIONI	2-16
GIOCO DELLE VALVOLE	2-6	CAVALLETTO LATERALE	2-17
RUTTORE	2-7	CUSCINETTI DEL CANNOTTO DI STERZO	2-17
ANTICIPO DI ACCENSIONE	2-8	BATTERIA	2-18
REGISTRAZIONE DELLA CATENA DELLA DISTRIBUZIONE	2-8	ORIENTAMENTO DEL FANALE ANTERIORE	2-18
REGOLAZIONE DEL CARBURATORE	2-9	REGISTRAZIONE DELL'INTERRUTTORE DELLO STOP	2-18
FILTRO CARBURANTE	2-10		
FILTRO DELL'ARIA	2-11		



### SCHEMA DI MANUTENZIONE

	(1)	(2)			
		1.000 Km	4.000 Km	8.000 Km	12.000 Km
(3)	*	S	(29)		
* (4)			P		
(5)	(25)		P	P	P
* (6)			C	C	C
(7)			C	S	C
* (8)		C	C	C	C
* (9)		R	R	R	R
* (10)		C	C	C	C
* (11)		C	C	C	C
* (12)			C	C	C
(13)	(26)	(30)			
(14)	**	C	C	C	C
(15)			C	C	C
(16)		C	C	C	C
* (17)		C	C	C	C
* (18)		C	C	C	C
(19)		C	C	C	C
(20)			C	C	C
* (21)		C	C	C	C
* (22)	(27)	C	C	C	C
** (23)	(28)	C	C	C	C
** (24)		C		C	

- 1) Qualunque venga per primo
- 2) Lettura contachilometri totale
- 3) Olio motore
- 4) Filtro olio motore
- 5) Filtro aria
- 6) Tubazioni carburante
- 7) Candela
- 8) Gioco valvole
- 9) Tensione catena distribuzione
- 10) Comando acceleratore
- 11) Regolazione minimo carburatore
- 12) Starter
- 13) Catena di trasmissione
- 14) Batteria
- 15) Pasticche freno
- 16) Sistema frenante
- 17) Interruttore luce freno
- 18) Faro
- 19) Gioco frizione
- 20) Cavalletto laterale
- 21) Sospensione
- 22) Dadi, viti e altri fissaggi
- 23) Ruote/Raggi
- 24) Cuscinetti sterzo
- 25) Assistere più frequentemente se operanti in zone polverose
- 26) Periodo di servizio iniziale: 500 Km
- 27) Per chilometraggi superiori ripetere la manutenzione
- 28) Per moto «Fuori Strada» ripetere la manutenzione con più frequenza
- 29) Sostituire ogni 1000 Km
- 30) Controllare ogni 500 Km

I riferimenti con (\*) dovranno essere riparati da un Concessionario autorizzato Honda, a meno che il proprietario non abbia l'attrezzatura necessaria e sia meccanicamente competente.

I riferimenti con (\*\*) dovranno essere riparati da un Concessionario autorizzato Honda per motivi di sicurezza.

\* Ogni anno

\*\* Ogni mese

C = Controllare, pulire, regolare o sostituire se necessario

S = Sostituire

P = Pulire

L = Lubrificare

R = Regolare



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

### DATI TECNICI

#### MOTORE

Capacità olio motore	1,0 lt
Candela	NGK DR 8 ES-L
Distanza tra gli elettrodi	0,6—0,7 mm
Gioco delle valvole ASP.	0,05 mm
SC.	0,05 mm
Corsa a vuoto della manopola del gas	2—6 mm
Pressione di compressione	13 kg/cm <sup>2</sup>

#### TELAIO

Corsa a vuoto della leva della frizione	10—20 mm
Allentamento dellacatena di trasmissione	30—40 mm
Corsa a vuoto della leva del freno anteriore	20—30 mm
Corsa a vuoto del pedale del freno posteriore	20—30 mm

### ATTREZZI SPECIALI

Chiave per nippli (4,5 x 5,1) (anteriore)	07701—0020200
Chiave per nippli (5,8 x 6,1) (posteriore)	07701—0020300
Chiave per regolazione gioco valvole (10 x 12)	07708—0000200
Attrezzo per regolazione gioco valvole B	07708—0030400

### COPPIE DI SERRAGGIO

Coperchio laterale destro del basamento	0,8—1,2 kgm
Viti fissaggio canne di forcella (superiori)	0,8—1,2 kgm
Viti fissaggio canne di forcella (inferiori)	2,0—2,5 kgm
Dado del perno della ruota posteriore	6,0—8,0 kgm
Dadi fissaggio ammortizzatori posteriori	3,0—4,0 kgm
Bullone del forcellone posteriore	3,5—4,5 kgm



### OLIO MOTORE/ FILTRO DELL'OLIO

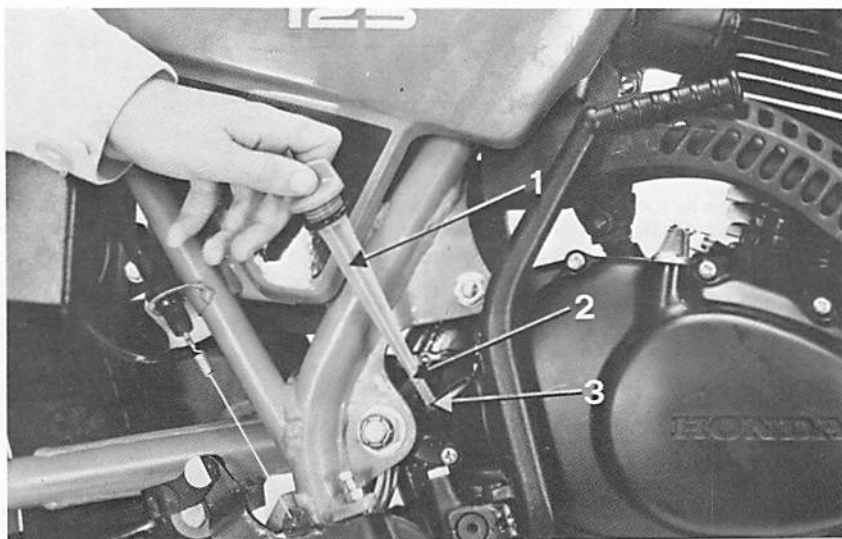
#### CONTROLLO DEL LIVELLO DELL'OLIO

Avviare il motore e lasciarlo in funzione al minimo per alcuni minuti.  
Spegnere il motore e sollevare dal suolo il motociclo.

Aspettare alcuni minuti e controllare il livello dell'olio per mezzo della astina fissata al tappo di riempimento. Per effettuare il controllo il tappo deve solo essere appoggiato sul foro filettato (non avvitare).

Qualora il livello sia al di sotto del segno superiore dell'astina, procedere a rabbocco.

- 1) ASTINA LIVELLO OLIO
- 2) LIVELLO MASSIMO
- 3) LIVELLO MINIMO



#### SOSTITUZIONE DELL'OLIO

##### NOTA

Prima di scaricare l'olio dalla coppa è necessario scaldare il motore portandolo alla normale temperatura di esercizio.

Togliere il tappo di introduzione olio.  
Togliere il tappo di scarico e lasciare scolare completamente l'olio dalla coppa. Azionare alcune volte il pedale di avviamento in modo da completare lo scarico dell'olio. Installare il tappo di scarico serrandolo a fondo.

##### NOTA

Accertarsi che la rondella di tenuta del tappo sia in perfette condizioni.

Versare attraverso il foro di immissione la corretta quantità di olio.

**CAPACITÀ OLIO MOTORE: 1 lt**  
**SI RACCOMANDA DI USARE OLIO**  
**CASTROL GTX 2 TURBOTESTED**

- 1) TAPPO SCARICO OLIO
- 2) TAPPO DEL FILTRO A RETICELLA

#### PULIZIA DEL FILTRO DELL'OLIO

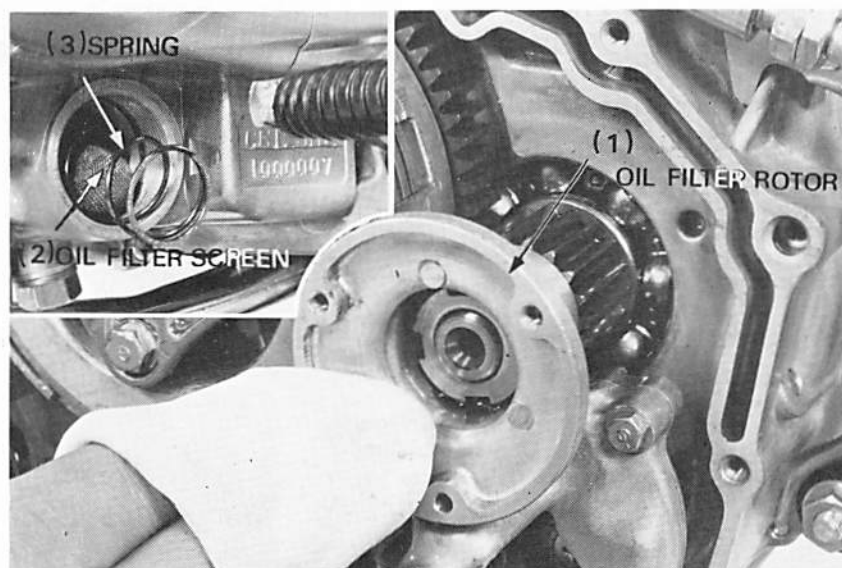
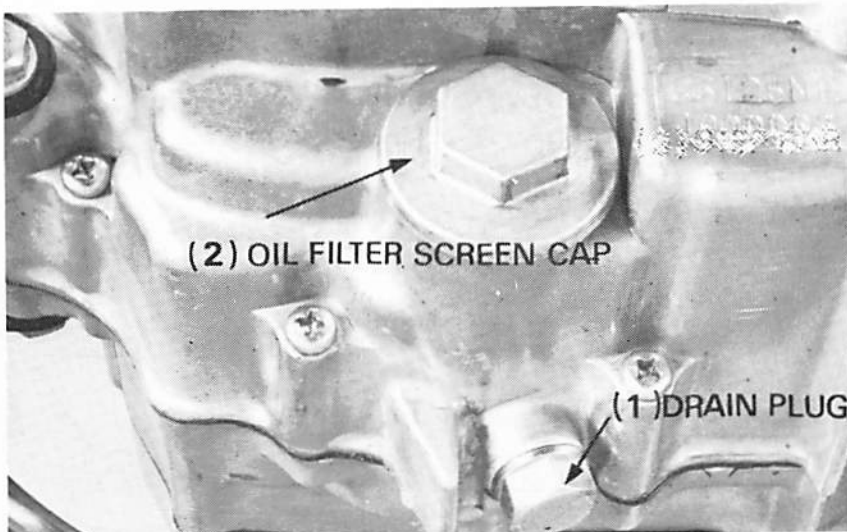
Togliere il tappo di immissione olio e il tappo di scarico. Togliere le pedane poggiapiedi, il tubo di scarico (vedi pag. 7-4) e la leva di avviamento. Staccare il cavetto della frizione e quello dei contagiri (vedi pag. 4-4).

Togliere il coperchio laterale destro (pag. 7-4). Rimuovere il coperchio del filtro centrifugo e pulire accuratamente l'interno del filtro stesso.

#### PULIZIA DEL FILTRO A RETICELLA METALLICA

Togliere il coperchio del filtro, posto sul lato sinistro della coppa, ed estrarre il filtro a reticella metallica e pulirlo con aria compressa.

- 1) FILTRO OLIO CENTRIFUGO
- 2) FILTRO OLIO A RETICELLA
- 3) MOLLA





## CANDELA

Staccare la pipetta e togliere la candela. Controllare visivamente che gli elettrodi non presentino usura eccessiva.

Accertarsi che l'elettrodo centrale abbia gli spigoli vivi e che lo spessore dell'elettrodo di massa sia costante. Qualora vi sia usura evidente o l'isolante appaia crepato o danneggiato è necessario sostituire la candela.

Controllare la distanza tra gli elettrodi per mezzo di uno spessimetro.

Eventuali regolazioni devono essere effettuate agendo solamente sull'elettrodo di massa.

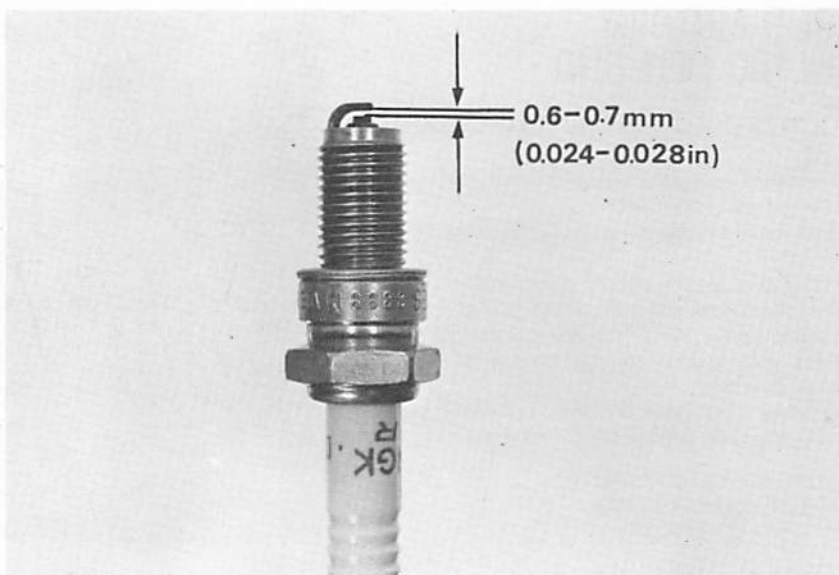
### NOTA

Installare la candela avvitandola a mano e serrandola saldamente con una chiave per candele.

### DISTANZA TRA GLI ELETTRODI:

0,6—0,7mm

Rimontare la candela e collegare la pipetta.



## CONTROLLO DELLA PRESSIONE DI COMPRESSIONE

Scaldare il motore.

Spegnere il motore e togliere la candela. Fissare al foro per la candela il raccordo dello strumento per il controllo della compressione.

Aprire completamente la manopola del gas. Azionare più volte il pedale di avviamento.

### NOTA

Controllare che il raccordo faccia perfetta tenuta.

Fare ruotare il motore fino ad ottenere la massima lettura sullo strumento (generalmente occorrono diverse pedalate).

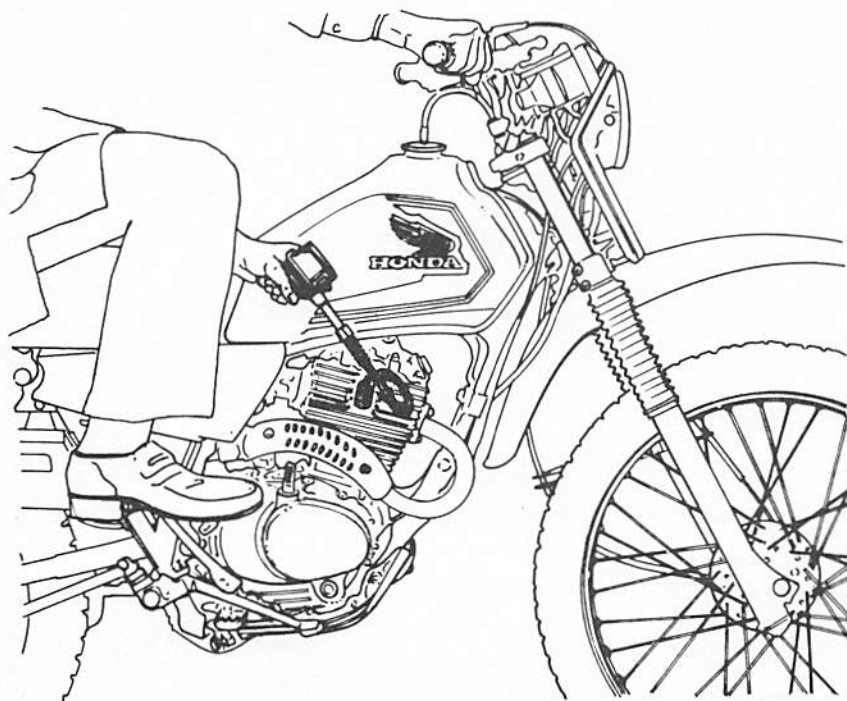
La **PRESSIONE DI COMPRESSIONE** deve essere:  $13 \text{ Kg/cm}^2 \pm 2 \text{ Kg/cm}^2$ .

**Se la pressione è troppo bassa, controllare che:**

- il gioco delle valvole sia regolato correttamente
- le valvole facciano perfetta tenuta
- la guarnizione della testata sia in perfetto stato
- i segmenti ed il cilindro non siano usurati o danneggiati
- il pistone sia in buone condizioni

**Se la pressione è troppo elevata, controllare che:**

- nella camera di combustione e sul cielo del pistone non vi siano depositi carboniosi in quantità eccessiva.





### GIOCO DELLE VALVOLE

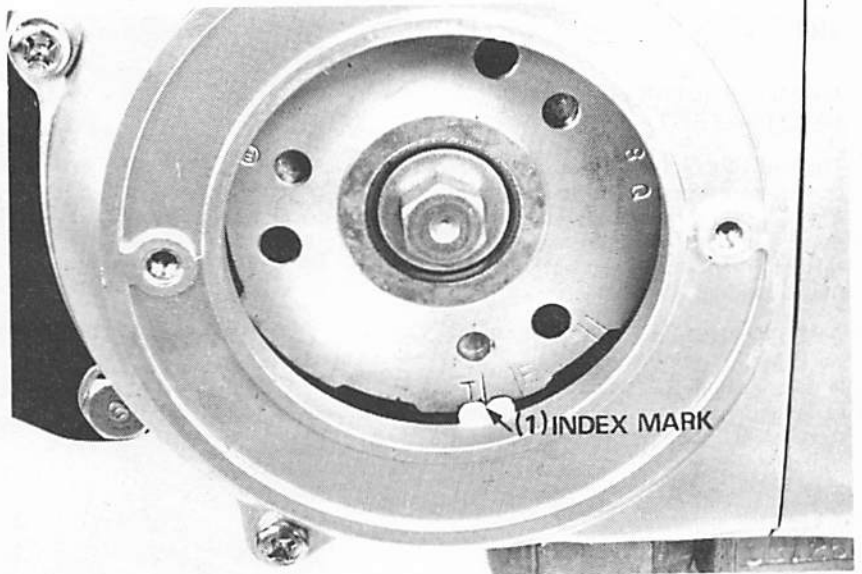
#### NOTA

Il controllo e la registrazione del gioco delle valvole devono essere effettuati a motore freddo.

Togliere la pipetta della candela, i due coperchi dei registri delle valvole ed il coperchio del rotore del generatore.

Ruotare l'albero motore in senso antiorario ed allineare il segno "T" esistente sul rotore del generatore con il segno fisso di riferimento posto sul coperchio laterale sinistro del basamento. Accertarsi che il pistone si trovi al PMS di fine fase di compressione.

#### 1) SEGNO DI RIFERIMENTO



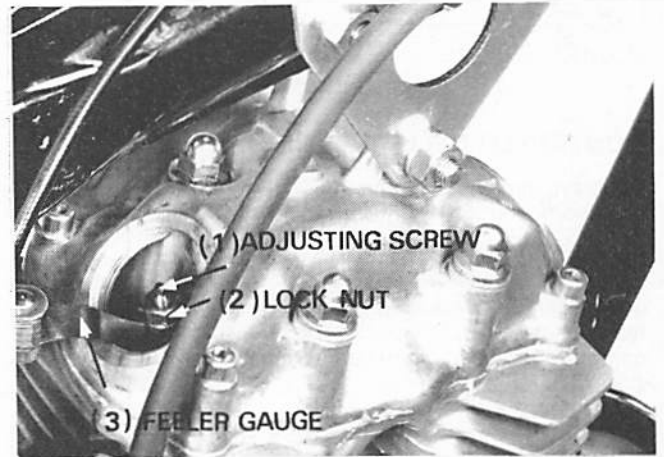
Controllare il gioco della valvola di aspirazione e di scarico inserendo una lamina di spessimetro tra l'estremità inferiore del registro e lo stelo della valvola.

Effettuare la regolazione allentando il controdado e ruotare la vite di registro finché la lamina di spessimetro non passi con lieve attrito.

#### NOTA

Dopo aver serrato il controdado è necessario ricontrollare il gioco.

- 1) VITE DI REGISTRO
- 2) CONTRODADO
- 3) SPESSIMETRO



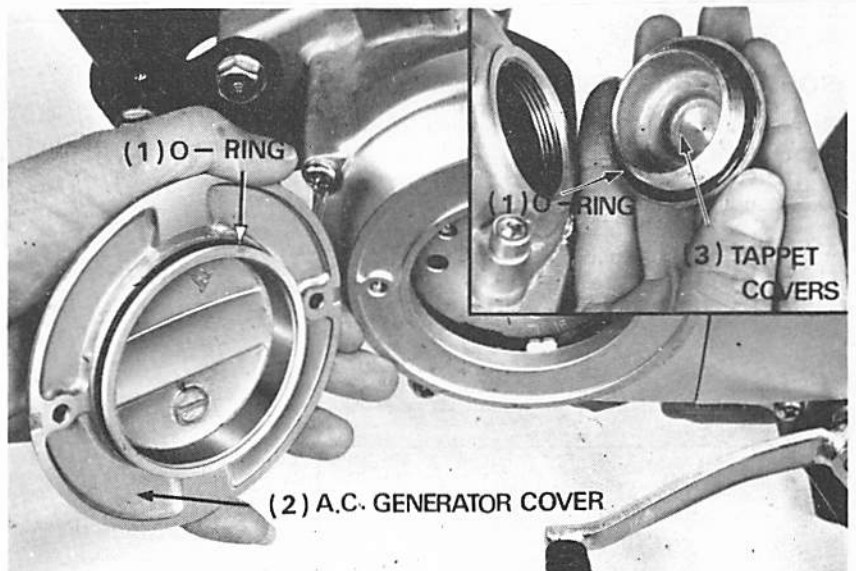
Installare il coperchio del generatore, i coperchi dei registri delle valvole e la pipetta della candela.

#### NOTA

Accertarsi che gli anelli di tenuta siano in perfette condizioni prima di rimontare i coperchi del generatore e dei registri delle valvole.

Ungere gli anelli di tenuta con olio prima di procedere alla installazione.

- 1) ANELLO DI TENUTA
- 2) COPERCHIO DEL GENERATORE
- 3) TAPPO PER REGOLAZIONE GIOCO VALVOLE





## RUTTORE

### APERTURA DELLE PUNTINE PLATINATE

Togliere il coperchio delle puntine, la pipetta della candela e il coperchio del generatore. Girare il rotore in senso orario fino a portare le puntine in posizione di massima apertura. Misurare l'apertura delle puntine per mezzo di uno spessimetro a lamine.

#### APERTURA DELLE PUNTINE: $0,30 \pm 0,40\text{mm}$

Se l'apertura differisce dal valore prescritto, allentare le viti di fissaggio delle puntine e spostare leggermente la piastra alla quale esse sono vincolate in modo da ottenere la corretta apertura.

Serrare le viti di fissaggio e controllare nuovamente l'apertura.

#### NOTA

Prima di controllare l'apertura delle puntine è indispensabile pulire accuratamente la lamina dello spessimetro.

#### 1) VITI

### CONTROLLO DELLE PUNTINE

Dopo aver regolato l'apertura delle puntine è necessario ricontrattare l'anticipo di accensione.

Pulire accuratamente le superfici di contatto delle puntine. Se esse sono piane e mostrano solo una leggera colorazione grigiasta o lievi imperfezioni superficiali, intervenire con una limetta o con tela abrasiva in modo da riportarle in condizioni di perfetta efficienza.

- 1) CORRETTO
- 2) VAIOLATURE
- 3) CONTATTO LATERALE
- 4) BRUCIATURA
- 5) USURA ECCESSIVA
- 6) SOSTITUIRE

### SOSTITUZIONE DELLE PUNTINE

Qualora vi sia un evidente trasferimento di metallo da una superficie all'altra, o se le puntine mostrano una notevole usura o sono danneggiate, procedere alla sostituzione.

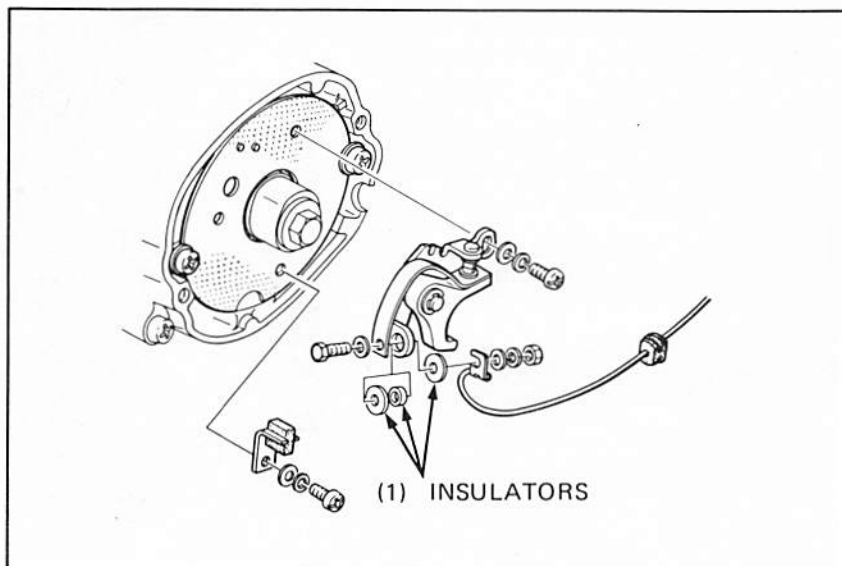
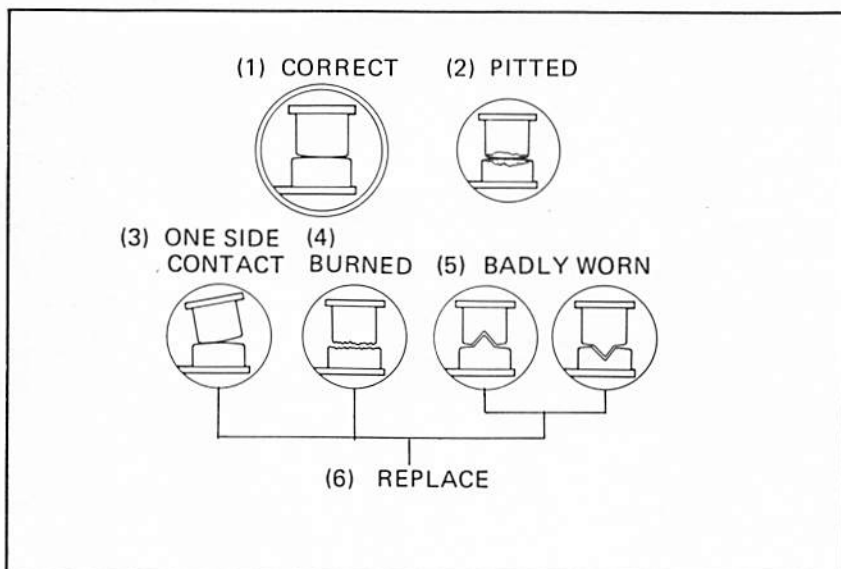
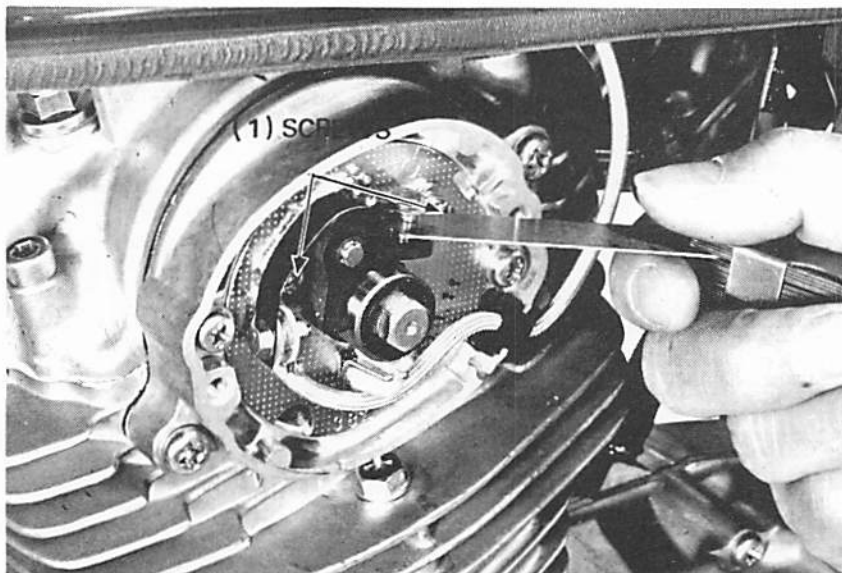
Prima di installare nuove puntine controllare che le superfici di contatto siano perfette.

Dopo aver regolato l'apertura delle puntine è necessario controllare ed eventualmente registrare l'anticipo di accensione.

#### NOTA

Osservare il posizionamento del filo delle puntine.

#### 1) ISOLANTI





### ANTICIPO DI ACCENSIONE

#### Verifica con apparecchiatura di controllo

Togliere il coperchio delle puntine e quello del generatore.

Accertarsi che l'apertura delle puntine sia correttamente regolata (vedi pag.2-7).

Collegare il terminale di uno dei due fili del tester al filo che collega le puntine alla bobina, dopo averlo staccato dal cablaggio, e collegare l'altro a massa.

Girando il rotore del generatore in senso orario, la lampadina deve accendersi e il tester deve emettere il tipico suono quando il segno "F" del rotore è perfettamente allineato con il segno fisso di riferimento.

Qualora sia necessario eseguire una registrazione allentare le viti che fissano il piatto delle puntine alla testata e ruotare il piatto stesso riposizionandolo in modo da ottenere l'anticipo di accensione prescritto.

- 1) VITI
- 2) PIATTO SUPPORTO PUNTINE

#### NOTA

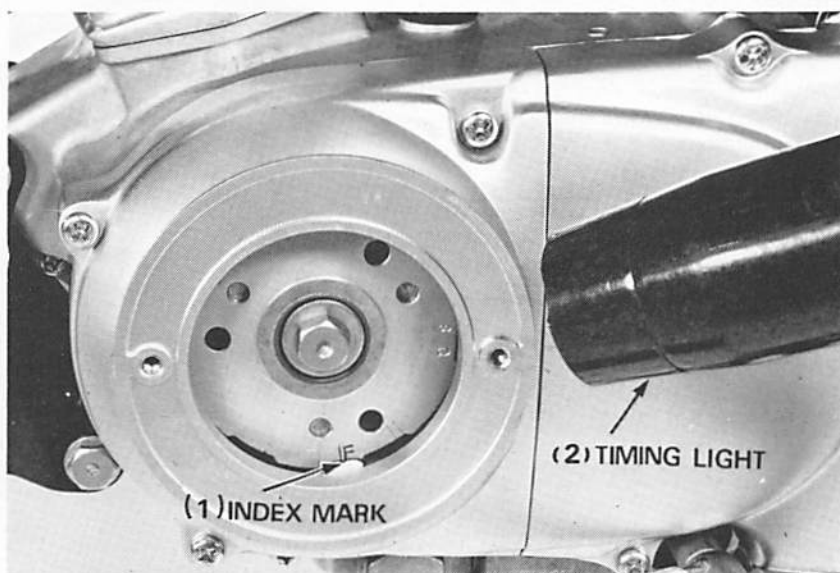
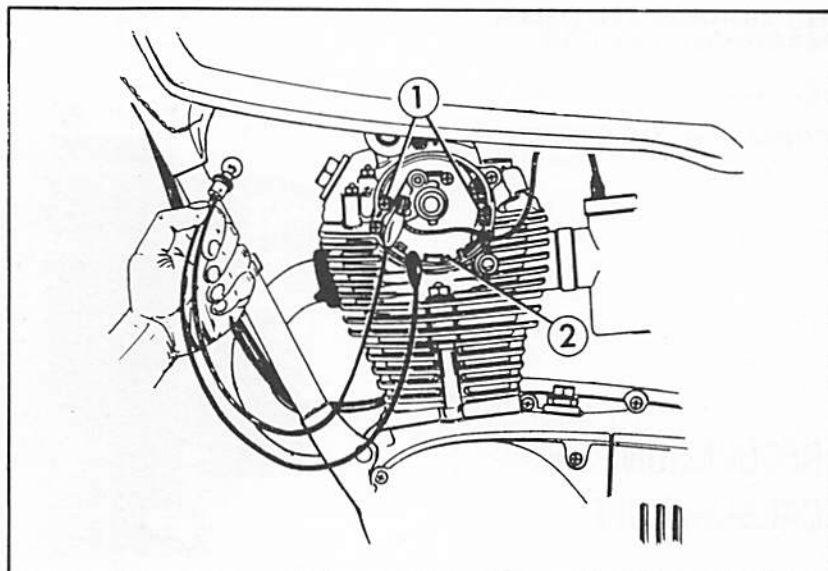
Si può effettuare il controllo dinamico dell'anticipo per mezzo di una pistola stroboscopica.

#### Controllo con pistola stroboscopica

Avviare il motore e farlo funzionare al minimo (1300 giri/min).

L'anticipo di accensione è regolato correttamente quando il segno "F" è allineato con il segno di riferimento fisso esistente sul coperchio laterale sinistro del basamento.

- 1) SEGNO DI RIFERIMENTO
- 2) PISTOLA STROBOSCOPICA



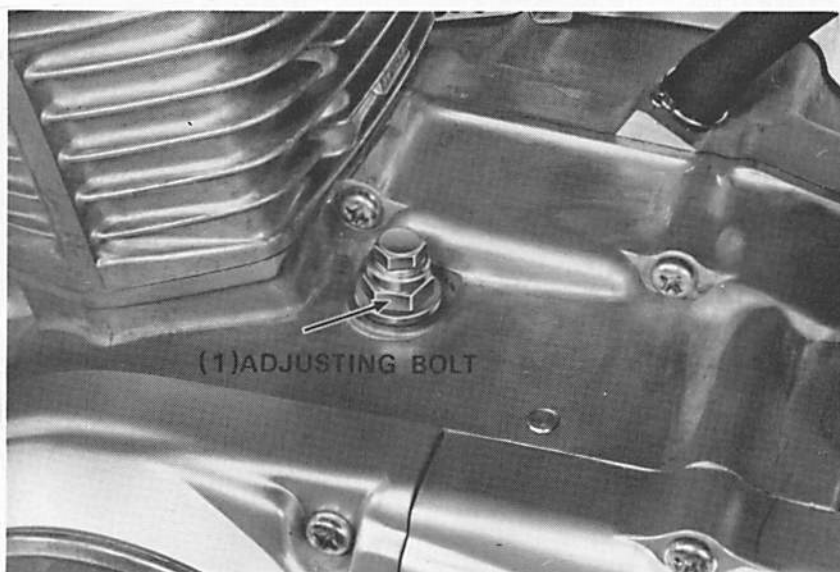
### REGISTRAZIONE DELLA CATENA DELLA DISTRIBUZIONE

Avviare il motore e lasciarlo in funzione al minimo. Allentare il dado di regolazione del tenditore della catena di distribuzione.

Allentando il dado il tenditore si posiziona automaticamente in modo tale da impartire alla catena la corretta tensione.

Serrare il dado di regolazione.

- 1) REGISTRO DEL TENDICATENA

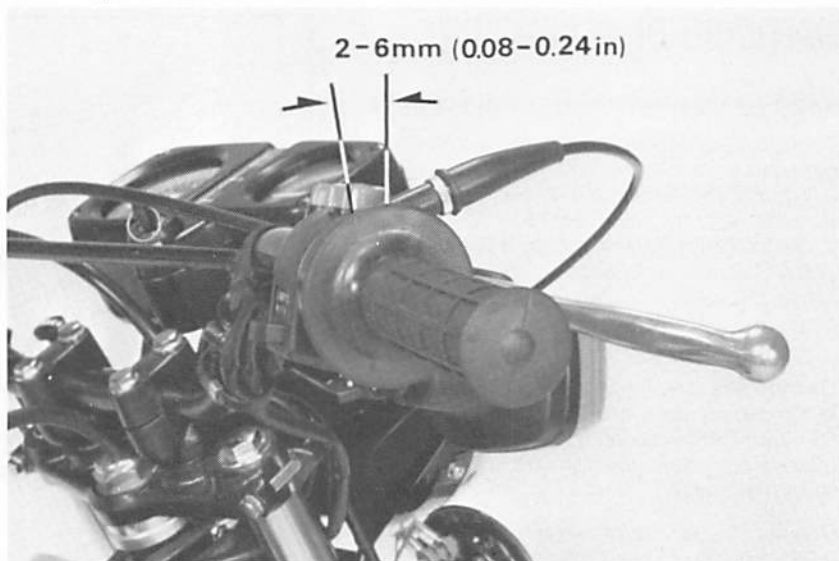




### FUNZIONAMENTO DELLA MANOPOLA DEL GAS

Misurare la corsa a vuoto della manopola.

**CORSA A VUOTO PRESCRITTA: 2-6 mm**



### REGOLAZIONE DEL CARBURATORE

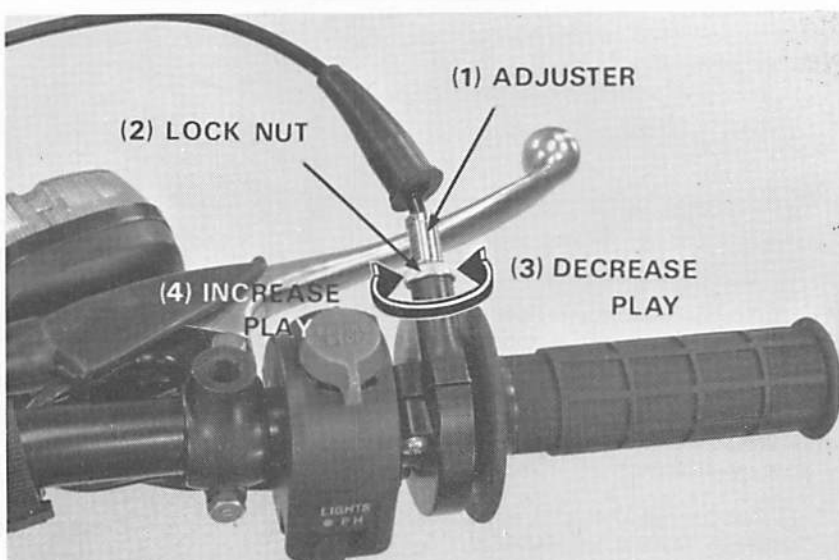
Regolare la corsa a vuoto del cavetto di comando allentando il controdado e ruotando il registro posto in corrispondenza della manopola.

Ulteriori regolazioni possono essere effettuate per mezzo del registro installato sul coperchio del carburatore.

**NOTA**

Lasciare una corsa a vuoto di circa 3 mm quando si effettuano le regolazioni per mezzo del registro installato sul carburatore.

- 1) REGISTRO
- 2) CONTRODADO
- 3) DIMINUISCE IL GIOCO
- 4) AUMENTA IL GIOCO



### REGOLAZIONE DEL MINIMO

Avviare il motore e riscaldarlo fino a raggiungere la normale temperatura di funzionamento.

Ruotare la vite registro andatura minimo fino ad ottenere un funzionamento uniforme e regolare al minimo.

Ruotare la vite registro miscela minimo e disporla nella posizione in cui si ottiene il regime di rotazione più elevato e più uniforme.

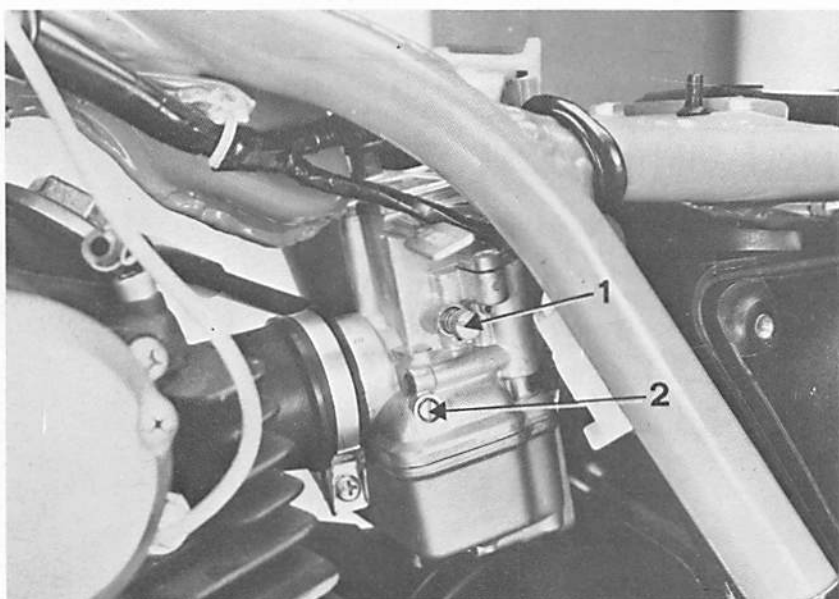
Portare il regime minimo al valore prescritto per mezzo della vite andatura minimo.

**Il REGIME DEL MINIMO deve essere 1.300 giri/min.**

**NOTA**

Ruotando la vite in senso orario si ottiene uno smagrimento della miscela, mentre ruotandola in senso antiorario si ottiene un arricchimento.

- 1) VITE REGOLAZIONE ANDATURA MINIMO
- 2) VITE REGOLAZIONE MISCELA MINIMO





### FILTRO DEL RUBINETTO DEL CARBURANTE

#### ATTENZIONE

*Tenere lontane fiamme o scintille dalla zona di lavoro. Lavorare in un ambiente ben ventilato. Tenere la benzina in un posto sicuro.*

Se il filtro del rubinetto è intasato, scaricare completamente il carburante dal serbatoio. Svitare il dado di fissaggio (FILETTO SINISTRORSO) e rimuovere il rubinetto dal serbatoio.

Sfilare il dado e la guarnizione di tenuta del rubinetto; svitare il filtro del carburante e pulirlo accuratamente. Qualora il filtro sia danneggiato, è necessario sostituirlo.

Qualora vi siano acqua o altri corpi estranei nel carburante occorre lavare accuratamente l'interno del serbatoio con un solvente.

Installare il filtro, la guarnizione (che deve essere in perfette condizioni) e il dado.

Montare il rubinetto e fissarlo per mezzo del dado (FILETTO SINISTRORSO).

#### NOTA

Fare attenzione a non serrare esageratamente il dado.

Riempire il serbatoio con carburante e controllare che non vi siano perdite.

- 1) FILTRO A RETICELLA
- 2) DADO DI FISSAGGIO
- 3) RUBINETTO DEL CARBURANTE
- 4) TUBAZIONE CARBURANTE

### TUBAZIONI DEL CARBURANTE

Fissare saldamente la tubazione passaggio carburante.

#### NOTA

Accertarsi che non vi siano crepe o danni.

- 1) TUBAZIONI CARBURANTE

### FILTRO DEL CARBURANTE

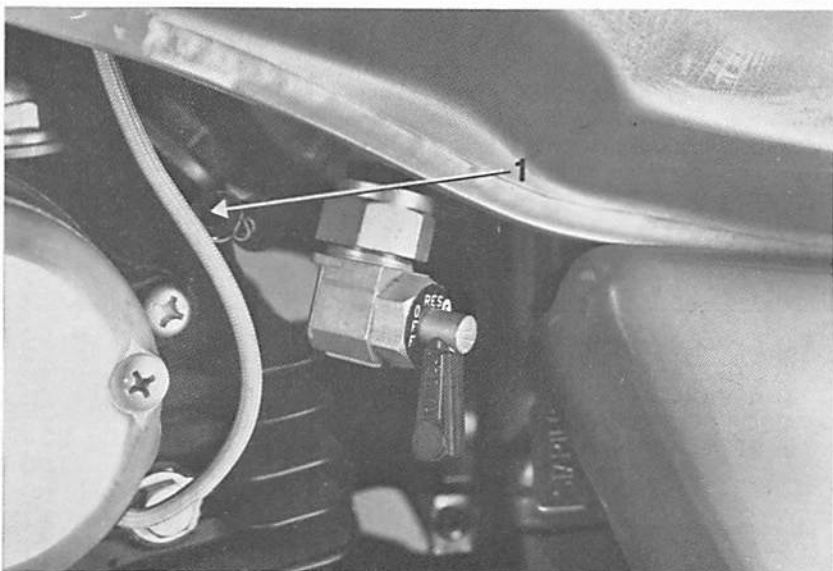
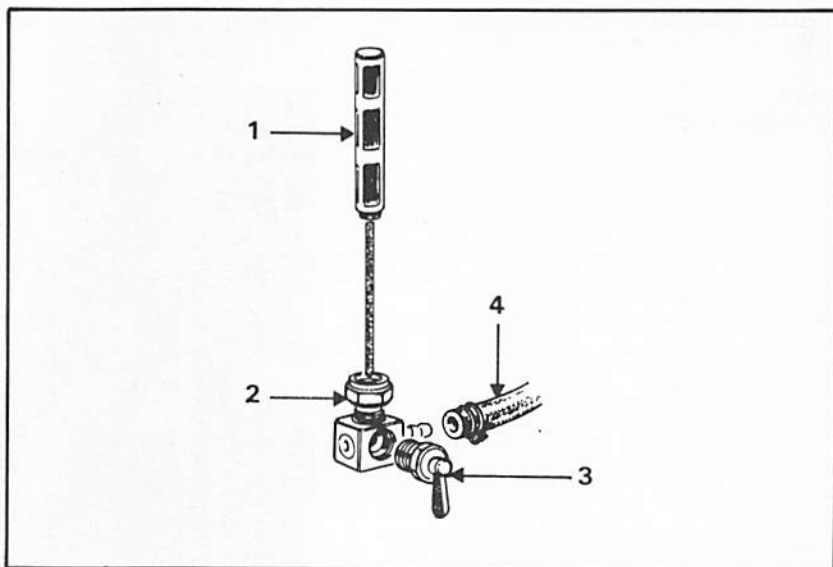
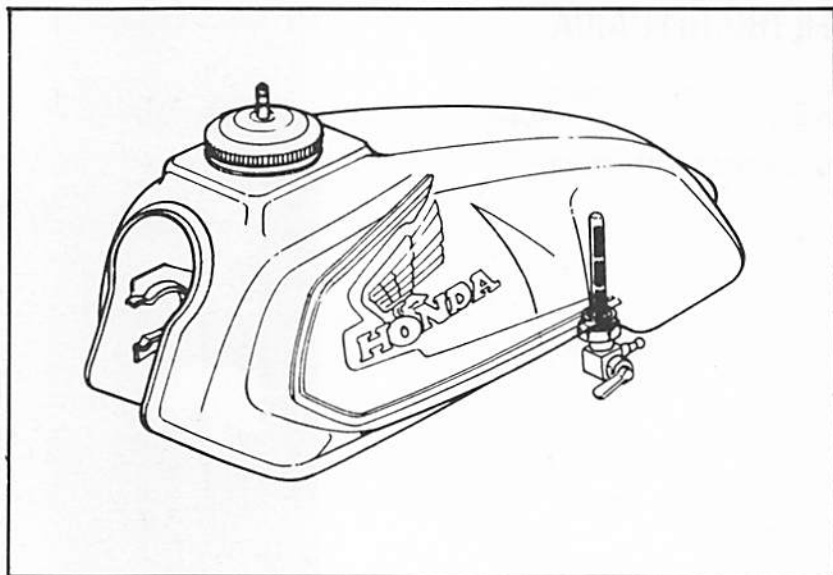
Il motociclo è dotato di un filtro del carburante, posto sul lato destro, dietro il raccordo di entrata benzina.

Rimuovere la vite di fissaggio e togliere il raccordo di entrata benzina; estrarre il filtro dalla propria sede e pulirlo accuratamente. Procedere alla sostituzione del filtro se esso risulta danneggiato.

Installare il filtro e il raccordo di entrata benzina; la rondella e la vite di fissaggio.

#### NOTA

Accertarsi che la rondella sia in perfette condizioni.





## FILTRO DELL'ARIA

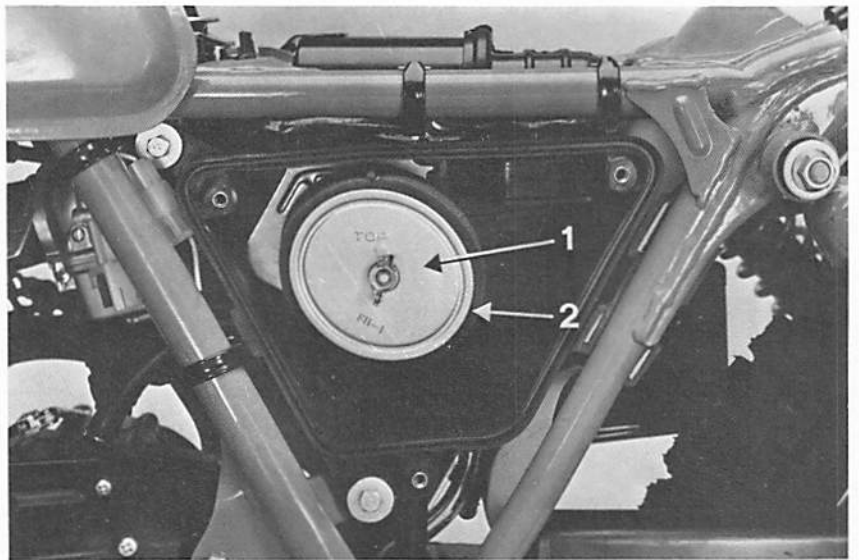
Togliere la fiancatina destra  
Togliere il coperchio del filtro aria

- 1) COPERCHIO DEL FILTRO



Estrarre la piastra di ritegno e sfilare l'elemento filtrante dal proprio alloggiamento.

- 1) PIASTRA DI RITEGNO DEL FILTRO
- 2) ELEMENTO FILTRANTE



Lavare l'elemento filtrante con kerosene e lasciarlo quindi asciugare.  
Immergere l'elemento filtrante in olio per cambi (SAE 80 + 90) o in olio motore, e strizzarlo quindi in modo da rimuovere la quantità eccedente prima della installazione.  
Rimontare l'elemento filtrante nel proprio alloggiamento ed installare il coperchio.

### NOTA

Non usare benzina o solventi per la pulizia del filtro.

- 1) LAVARE CON SOLVENTE
- 2) STRIZZARE A FONDO
- 3) ASCIUGARE
- 4) OLIO PER CAMBI (SAE 80-90)
- 5) STRIZZARE VIA L'OLIO IN ECCESSO



(1) WASH IN SOLVENT



(2) SQUEEZE OUT SOLVENT THOROUGHLY



(3) DRY



(4) GEAR OIL (SAE 80-90)



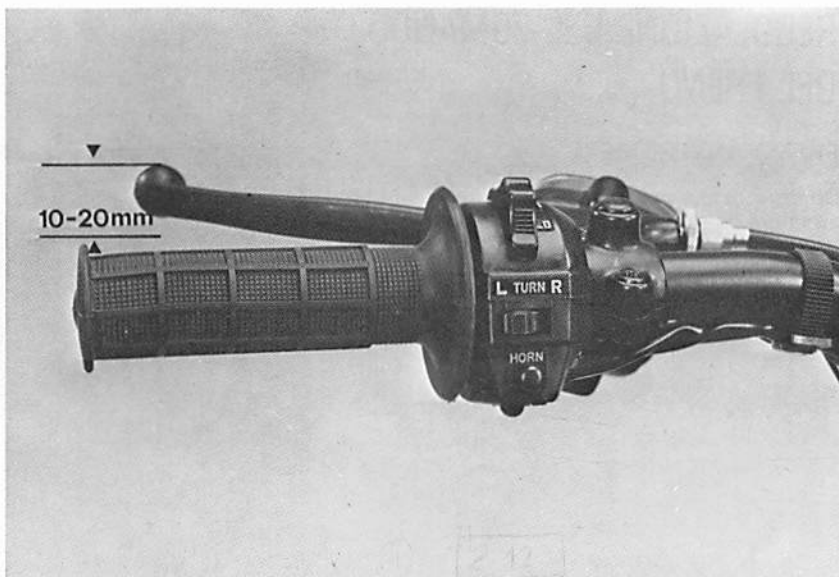
(5) SQUEEZE OUT EXCESS OIL

## REGISTRAZIONE DEL COMANDO FRIZIONE

### CORSA A VUOTO DELLA LEVA DELLA FRIZIONE

La corsa a vuoto, misurata alla estremità della le-  
va deve essere regolata al valore prescritto.

**CORSA A VUOTO: 10-20 mm**

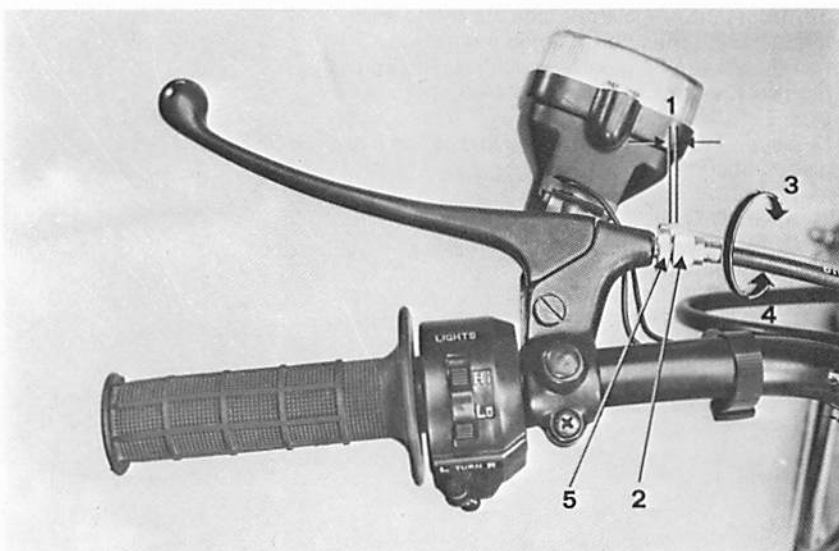


Qualora siano necessarie regolazioni di piccola  
entità, agire sul registro superiore dopo avere allentato il controdado.

#### NOTA

La filettatura del registro non deve spor-  
gere più di 8 mm.

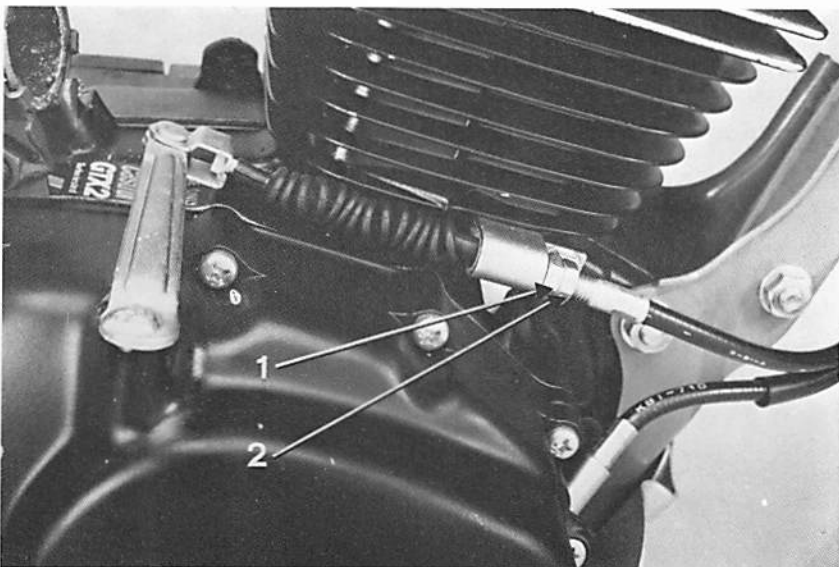
- 1) MENO DI 8 mm
- 2) REGISTRO
- 3) AUMENTA IL GIOCO
- 4) DIMINUISCE IL GIOCO
- 5) CONTRODADO



Regolazioni di maggiore entità possono essere  
effettuate per mezzo del registro inferiore.

Dopo aver eseguito la regolazione accertarsi del  
corretto funzionamento della frizione.

- 1) REGISTRO
- 2) CONTRODADO

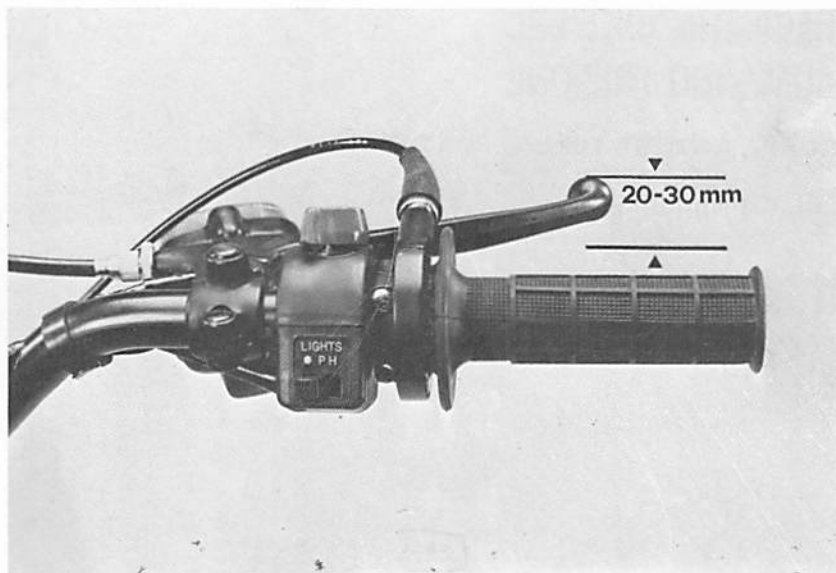


## REGOLAZIONE DEL COMANDO DEL FRENO

### FRENO ANTERIORE

Controllare la corsa a vuoto della leva del freno anteriore (la misura va presa alla estremità della leva).

**CORSA A VUOTO PRESCRITTA: 20-30 mm**

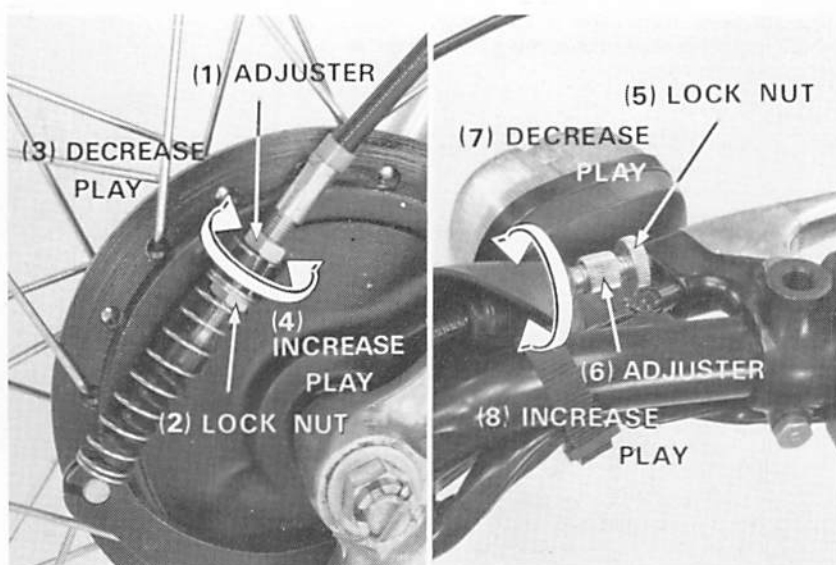


Se necessario, regolare la corsa a vuoto allentando il controdado e ruotando il registro.

Le regolazioni più importanti si effettuano con il registro inferiore che si trova sul piatto portaceppi.

Le piccole regolazioni si effettuano invece con il registro superiore.

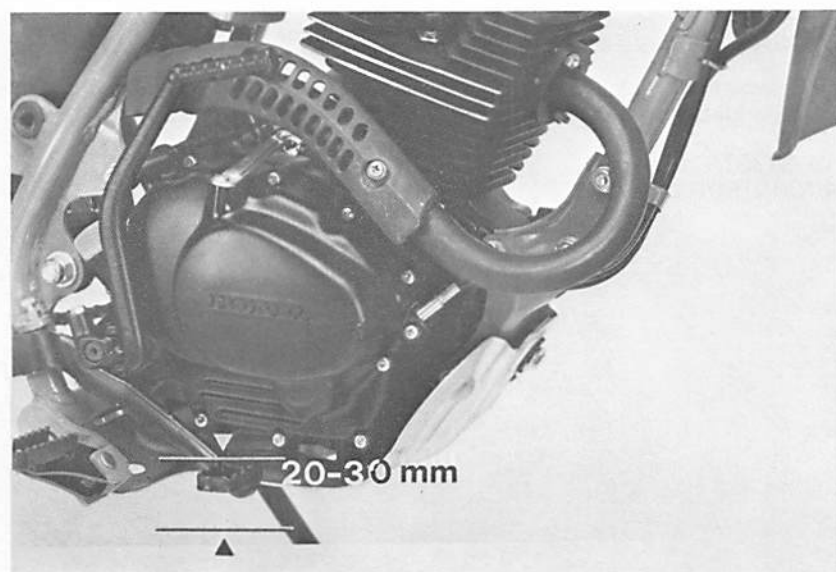
- 1) REGISTRO
- 2) CONTRODADO
- 3) DIMINUISCE IL GIOCO
- 4) AUMENTA IL GIOCO
- 5) CONTRODADO
- 6) REGISTRO
- 7) DIMINUISCE IL GIOCO
- 8) AUMENTA IL GIOCO



### FRENO POSTERIORE

Misurare la corsa a vuoto del pedale del freno posteriore.

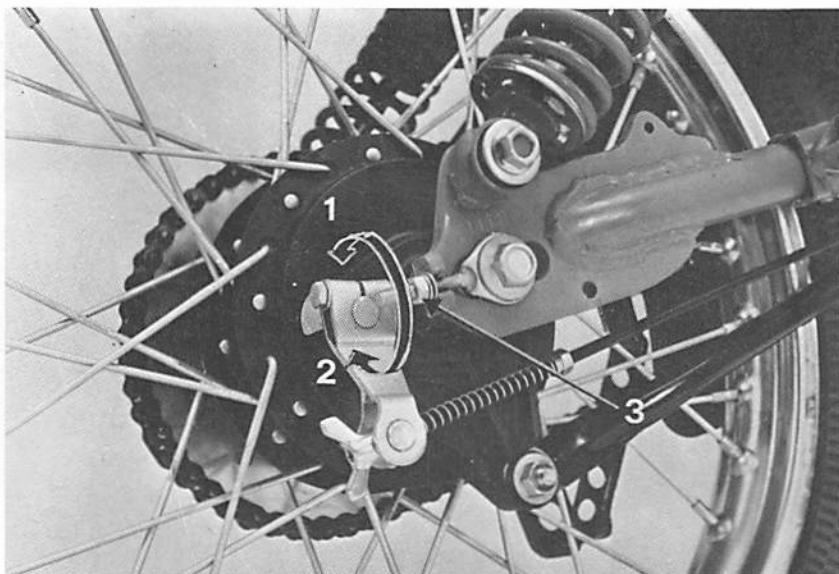
**CORSA A VUOTO PRESCRITTA: 20-30 mm**





Regolare la corsa a vuoto ruotando il dado registro.

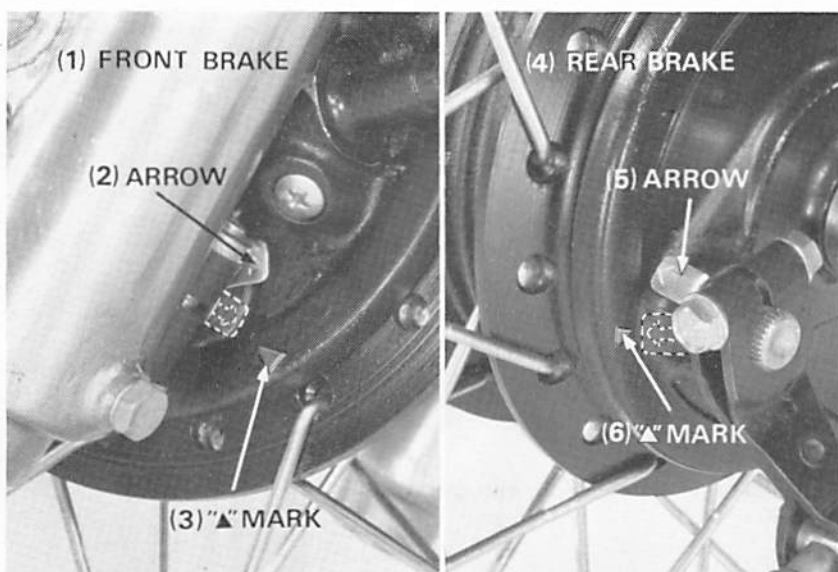
- 1) IL GIOCO AUMENTA
- 2) IL GIOCO DIMINUISCE
- 3) DADO REGISTRO



### USURA DELLE GUARNIZIONI DEL FRENO

Sostituire le ganasce del freno quando la freccia di riferimento risulta allineata con il segno di riferimento «▲» esistente sul piatto portaceppi allorchè si spinge il pedale del freno.

- 1) FRENO ANTERIORE
- 2) FRECCIA
- 3) RIFERIMENTO «▲»
- 4) FRENO POSTERIORE
- 5) FRECCIA
- 6) RIFERIMENTO «▲»



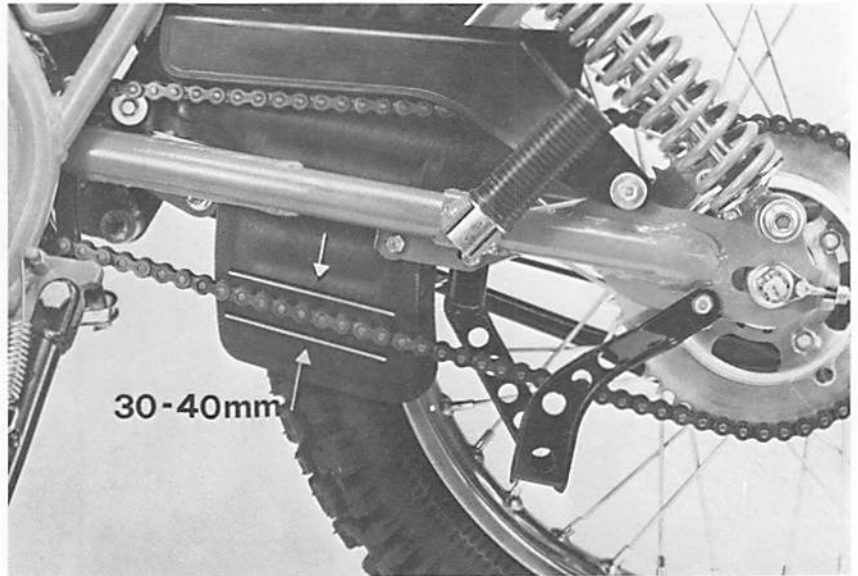


## REGISTRAZIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

Porre il motociciclo sul cavalletto laterale e mettere il cambio in folle.

Controllare la possibilità di movimento verticale che il ramo inferiore della catena presenta in una posizione intermedia tra pignone e corona.

**GIOCO PRESCRITTO: 30-40 mm**



Per regolare la tensione della catena togliere la copiglia, allentare il dado del perno della ruota posteriore, e ruotare entrambi i dadi di registro di egual numero di giri.

### AVVERTENZA

*Accertarsi che i segni di riferimento siano allineati sulla stessa tacca su entrambi i lati del forcellone.*

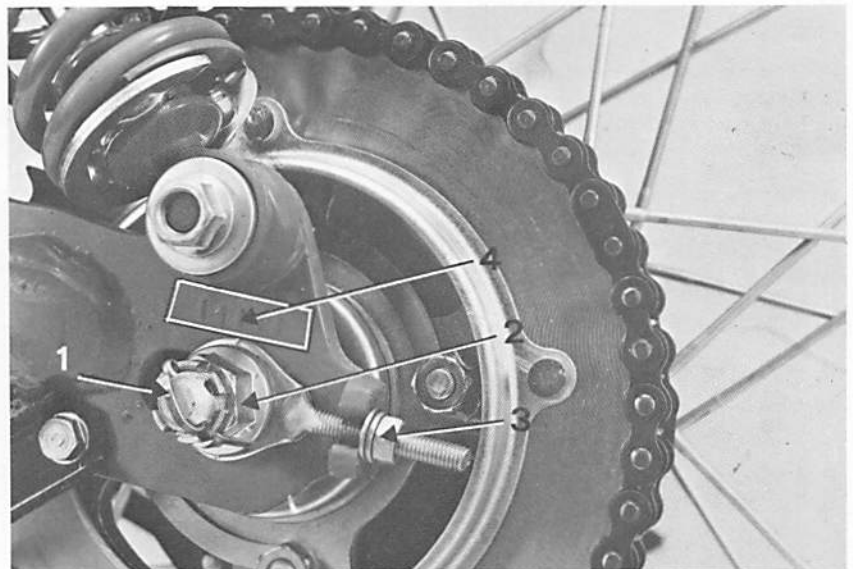
Serrare il dado del perno della ruota ed installare una nuova copiglia.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 6,0-8,0 kgm**

Ricontrollare la tensione della catena ed accertarsi che la ruota possa girare liberamente. Serrare i dadi dei registri.

Lubrificare la catena con olio per cambi **SAE 80 + 90**

- 1) COPIGLIA
- 2) DADO DEL PERNO RUOTA
- 3) DADO DI REGISTRO
- 4) REGISTRO



Pressioni e dimensioni dei pneumatici

Pressione a freddo Kpa (Kg/cm <sup>2</sup> )	Solo pilota	Ant: 150 (1,5) Post: 175 (1,75)
	Pilota e passeggero	Ant: 150 (1,5) Post: 200 (2,00)
Peso massimo ammesso		288 Kg
Dimensioni dei pneumatici		Ant: 2,75-21 Post: 4,10-18

## RUOTE/RAGGI

Sollevare a turno le ruote dal suolo, accertarsi che esse girino liberamente e che siano in perfetto stato. Controllare che non vi siano tagli, chiodi o oggetti appuntiti conficcati nei pneumatici.



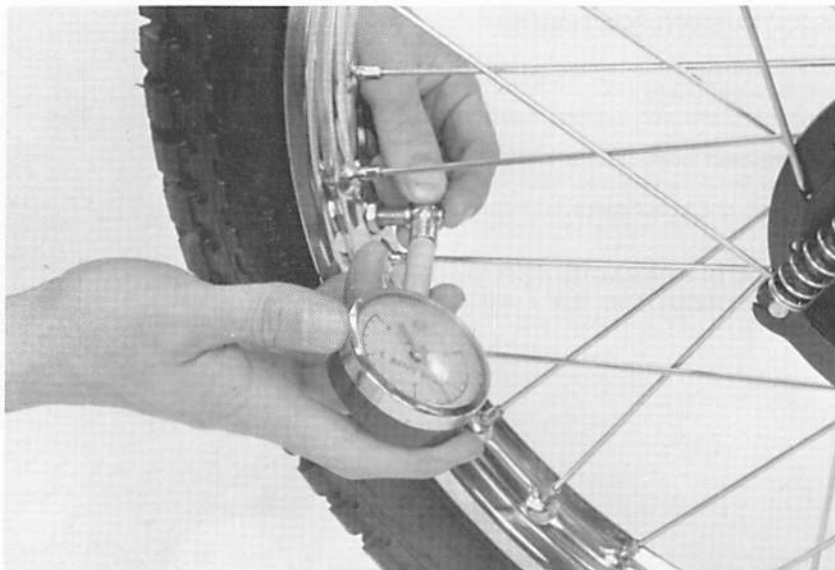
### PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Misurare la pressione dei pneumatici

#### NOTA

La pressione va misurata sempre con i pneumatici FREDDI.

#### 1) MANOMETRO



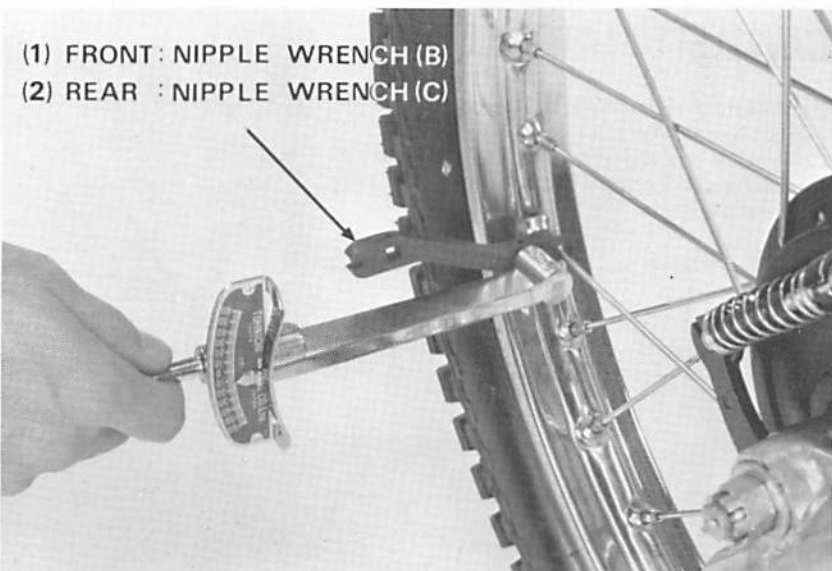
Controllare il serraggio dei nipples nei raggi. Serrare i nipples dei raggi che risultano eccessivamente lenti. Controllare attentamente il centraggio dei cerchi.

I nipples devono venire serrati con una chiave dinamometrica.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 20-45 Kgm**

- 1) ANTERIORE: CHIAVE PER NIPPLI (B)
- 2) POSTERIORE: CHIAVE PER NIPPLI (C)

- (1) FRONT : NIPPLE WRENCH (B)
- (2) REAR : NIPPLE WRENCH (C)



### SOSPENSIONI

#### FORCELLA ANTERIORE

Azionare il freno anteriore e sottoporre la forcella ad una vigorosa azione di "pompaggio". Accertarsi che non vi siano rumori anormali o trafileggi di olio. Controllare il serraggio della bulloneria.





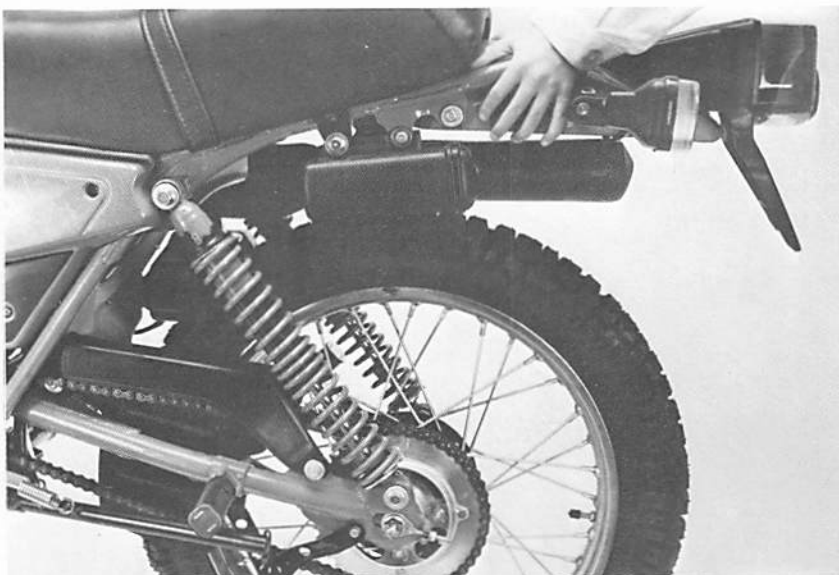
### SOSPENSIONI POSTERIORI

Controllare attentamente il funzionamento delle sospensioni posteriori.

Accertarsi che non vi siano trafileggi di olio.

Controllare l'intero gruppo delle sospensioni posteriori ed accertarsi che non vi siano crepe o rotture e che la bulloneria sia correttamente serrata.

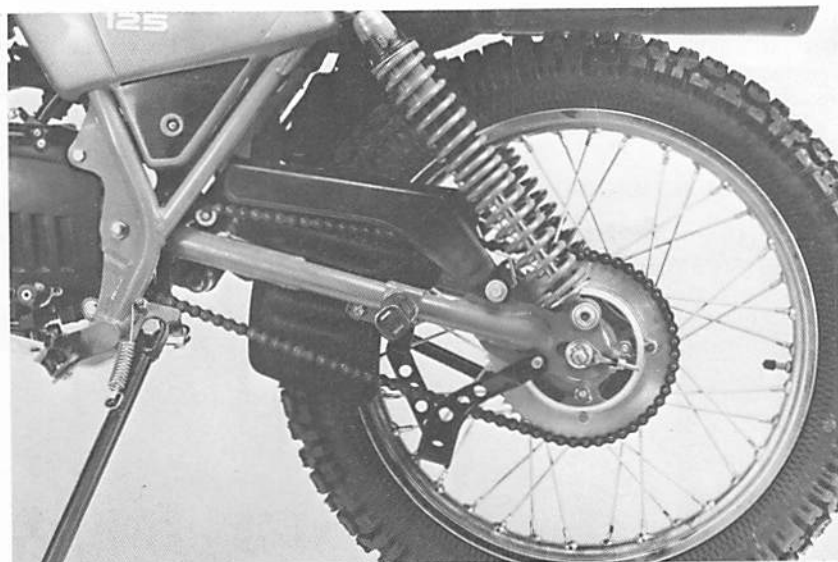
**COPPIA DI SERRAGGIO DEI DADI DEGLI AMMORTIZZATORI: 3,0 + 4,0 kgm.**



### CAVALLETTO LATERALE

Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia lenta o rotta.

Controllare che il perno di incernieramento del forcellone sia libero nel movimento e che non presenti piegature.



### CUSCINETTI DEL CANNOTTO DI STERZO

Sollevarre dal suolo la ruota anteriore. Accertarsi che il manubrio ruoti liberamente.

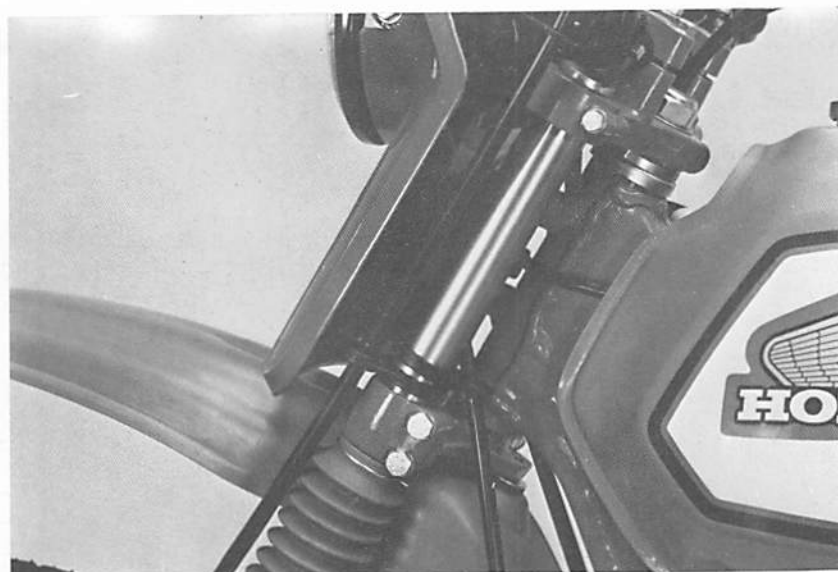
Se il manubrio non ruota liberamente ed uniformemente o se si percepisce dei giochi è necessario registrare i cuscinetti del cannotto agendo sulla ghiera posta sul perno di sterzo.

### VITI - DADI E ALTRI FISSAGGI

Serrare tutte le viti, i dadi con la periodicità mostrata sullo Schema di Manutenzione.

Per le coppie di serraggio vedere la pagina 6.

Controllare tutte le copiglie ed i fermi di sicurezza.





### BATTERIA

Controllare il livello dell'elettrolito nella batteria. Se esso si trova in prossimità della linea di livello minimo, è necessario aggiungere acqua distillata fino a raggiungere la linea di livello massimo.

Pulire accuratamente i terminali e l'involucro della batteria.

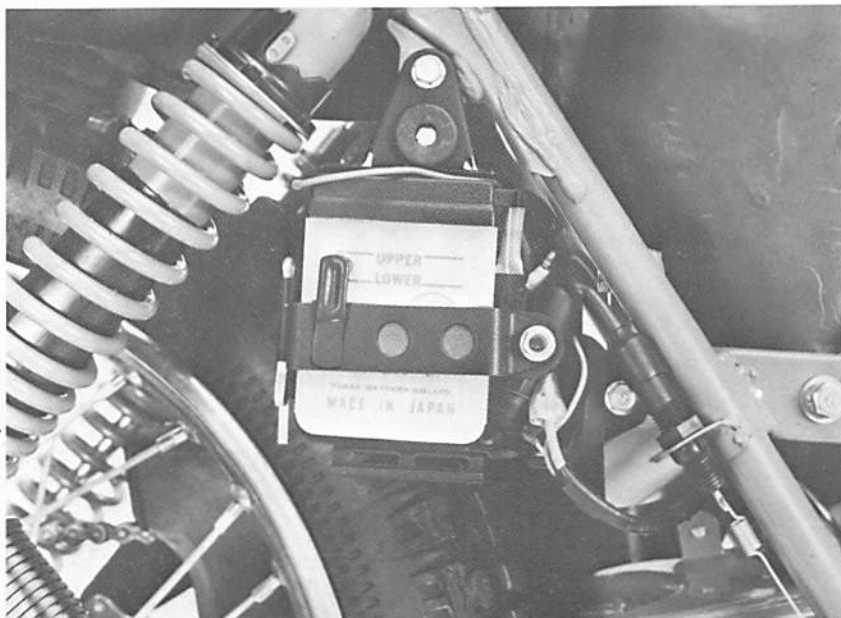
Controllare il peso specifico dell'elettrolito in ciascun elemento della batteria (pag. 14-4).

#### NOTA

Non superare il segno di livello massimo. Aggiungere solo acqua distillata.

#### AVVERTENZA

*Il liquido elettrolitico contiene acido solforico, e non deve mai venire a contatto con gli occhi, con la pelle, o con gli abiti. In caso di contatto sciacquare a fondo gli occhi con acqua e chiamare subito un medico.*



### ORIENTAMENTO DEL FANALE ANTERIORE

#### NOTA

Regolare l'orientamento del faro secondo le leggi locali vigenti in materia.

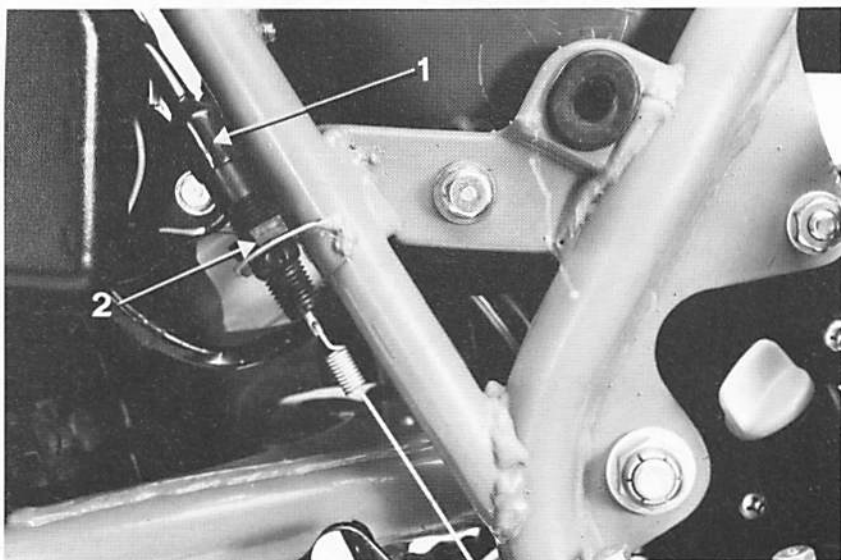


### REGISTRAZIONE DELL'INTERRUTTORE DELLA LUCE DELLO STOP

L'interruttore della luce dello stop deve essere regolato in modo che la lampadina si accenda quando il pedale viene abbassato di 20 mm ed il freno comincia a fare presa.

La regolazione si effettua rotando il dado di registro.

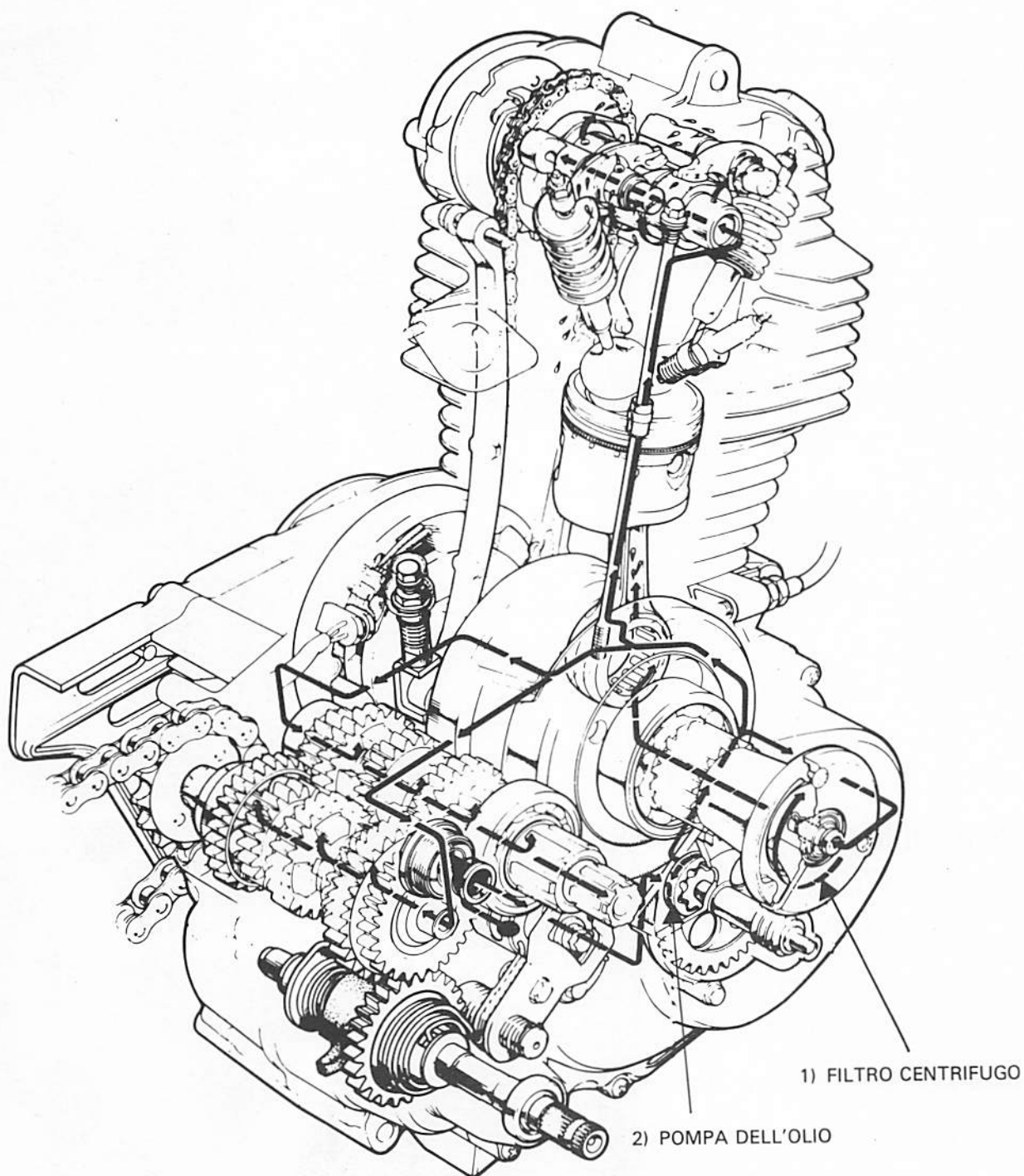
- 1) INTERRUTTORE DELLA LUCE DELLO STOP
- 2) DADO REGISTRO



# 3. LUBRIFICAZIONE



**HONDA**  
**XL 125**





**HONDA**  
**XL 125**

LUBRIFICAZIONE

---

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	3-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-2
PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	3-2



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### Il livello dell'olio è troppo basso

1. Consumo normale raddoppiato periodici non effettuati
2. Perdite di olio
3. Segmenti usurati

### L'olio è sporco o contaminato

1. Cattiva manutenzione (olio sostituito raramente)
2. Guarnizione della testata difettosa o danneggiata

### La pressione dell'olio è troppo bassa

1. Filtro a reticella intasato
2. Pompa dell'olio usurata

### Pressione dell'olio troppo alta

1. Filtro a cartuccia intasato, passaggio olio o foro calibrato ostruito
2. Viene impiegato un olio di tipo non adatto

### L'olio non circola (non vi è pressione)

1. Livello dell'olio troppo basso
2. Pompa dell'olio difettosa

## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Si può intervenire sulla pompa dell'olio senza rimuovere il motore dal telaio.

Pompa dell'olio Pag. 7-10

Filtro centrifugo Pag. 2-4

Filtro a reticella Pag. 2-4

### DATI TECNICI

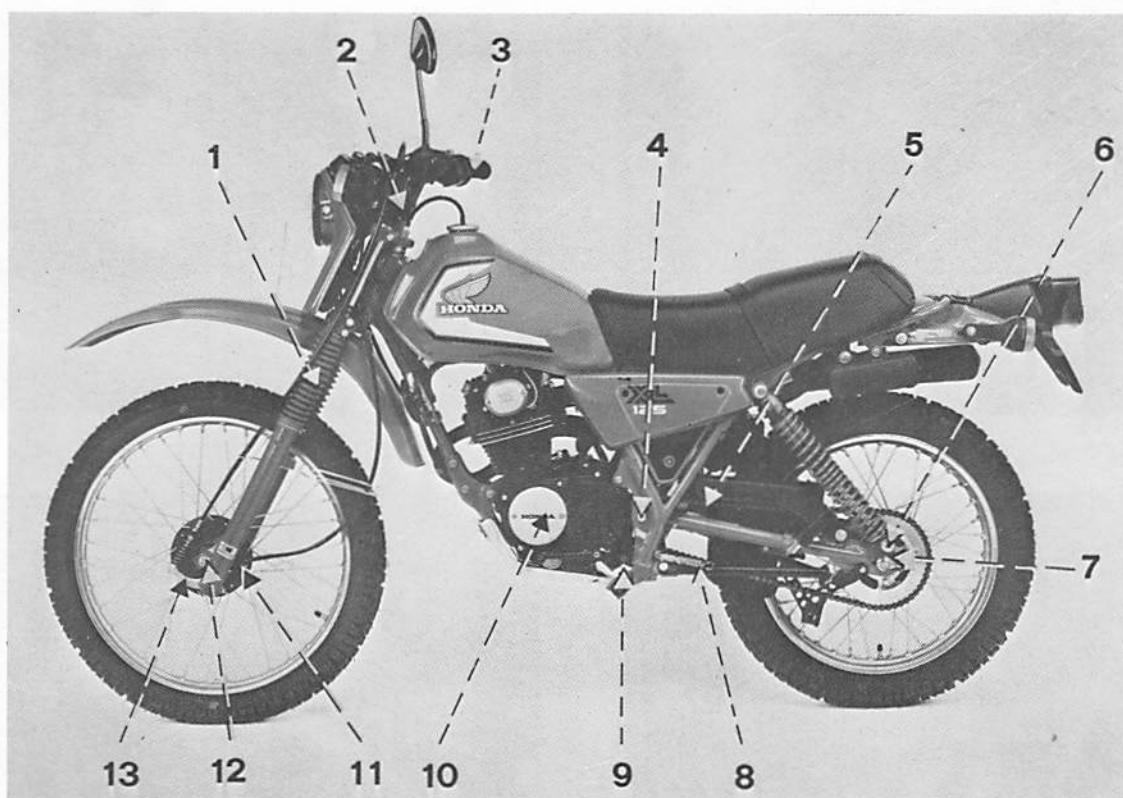
Capacità olio	1,0 lt
Olio raccomandato	<b>CASTROL GTX 2 TURBOTESTED</b>
Portata della pompa dell'olio	4,15 - 4,25 lt/min a 10000 giri/min



## PUNTI DI LUBRIFICAZIONE

Utilizzare grasso a base di litio ad alto punto di goccia.

Lubrificare con olio o grasso tutti i cavetti e le superfici di contatto non indicate in figura.



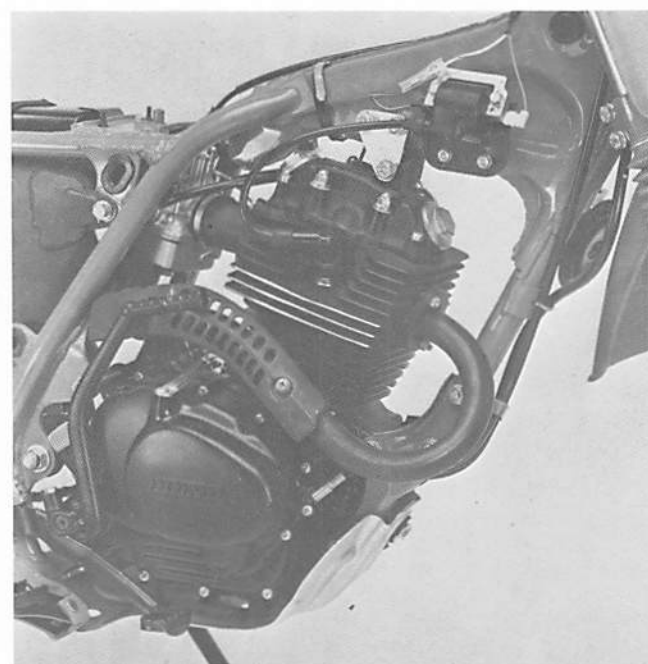
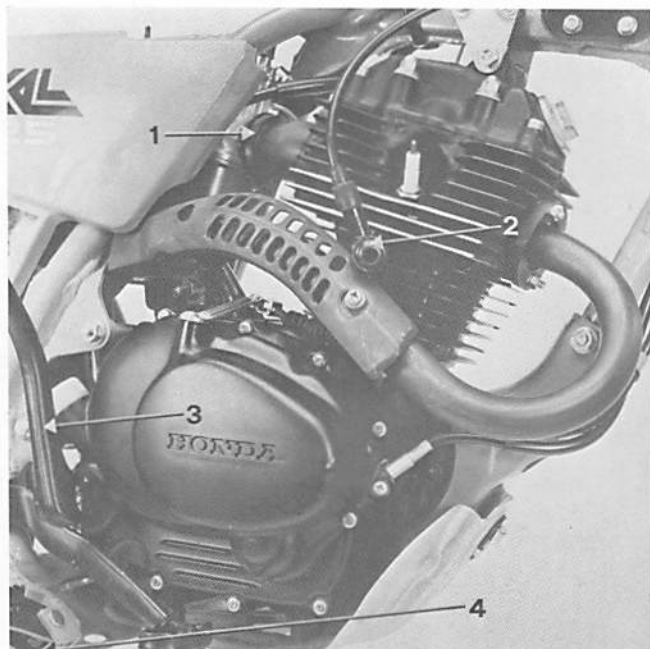
- (1) FORCELLA ANTERIORE
- (2) CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO
- (3) COMANDO ACCELERATORE
- (4) BOCCOLE FORCELLONE
- (5) LUBRIFICANTE CATENA TRASMISSIONE
- (6) CUSCINETTO A SFERE
- (7) CAMMA AZIONAMENTO FRENO
- (8) CAVALLETTO LATERALE
- (9) PEDALE FRENO
- (10) MOTORE
- (11) RINVIO DEL CONTACHILOMETRI
- (12) CUSCINETTO A SFERE
- (13) CAMMA AZIONAMENTO FRENO

## 4. RIMOZIONE/ INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO



**HONDA**  
**XL 125**

- 1) FASCETTA DI FISSAGGIO DEL CARBURATORE
- 2) PIPETTA DELLA CANDELA
- 3) PEDALE DI AVVIAMENTO
- 4) POGGIAPIEDI
- 5) FILO DELLE PUNTINE PLATINATE
- 6) TUBO DI SFIATO





**HONDA**

**XL 125**

RIMOZIONE ED INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO

---

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	4-2
RIMOZIONE DEL MOTORE DAL TELAIO	4-3
INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO	4-6



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Quando il motore è installato nel telaio si può intervenire sui seguenti organi:

- Generatore
- Frizione
- Pompa dell'olio
- Albero a camme/bilancieri
- Alberino comando marce

Per intervenire sugli organi seguenti è necessario rimuovere il motore dal telaio:

- Valvole, guida e sedi
- Pistone
- Albero motore
- Cambio
- Tenditore della catena di distribuzione
- Dispositivo di avviamento a pedale

Allorchè si rimuove o si installa il motore, supportare il veicolo in maniera adeguata.

### DATI TECNICI

Peso del motore	26 Kg
Capacità olio	1,0 lt

### COPPIE DI SERRAGGIO

Bulloneria da 10 mm fissaggio motore al telaio (M10)	3,0–4,0 kgm
Bulloneria da 8 mm fissaggio motore al telaio (M8 - Q.tà 3)	1,8–2,3 kgm
Bulloneria da 8 mm fissaggio motore al telaio (M8 - Q.tà 4)	2,7–3,3 kgm
Vite scarico olio	3,0–4,0 kgm
Dado del perno ruota posteriore	6,0–8,0 kgm



**HONDA**

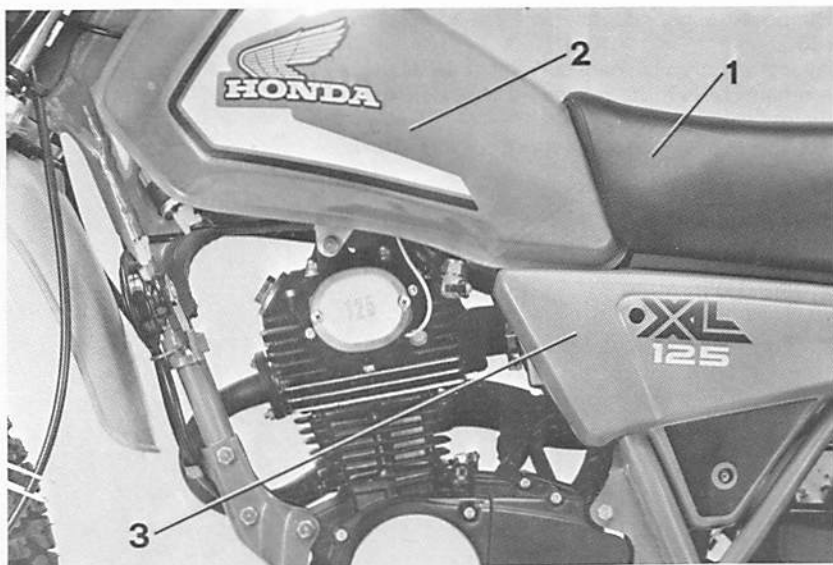
**XL 125**

RIMOZIONE ED INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO

## RIMOZIONE DEL MOTORE DAL TELAIO

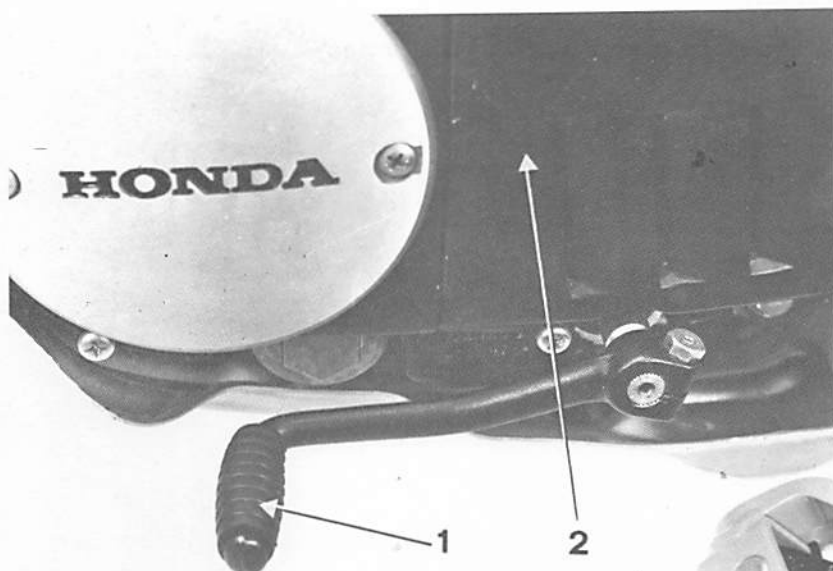
Scaricare l'olio dal motore.  
Chiudere il rubinetto del carburante e sfilare la  
tubazione in gomma.  
Togliere le due fiancattine; togliere la sella ed il  
serbatoio.

- 1) SELLA
- 2) SERBATOIO DEL CARBURANTE
- 3) FIANCATINA



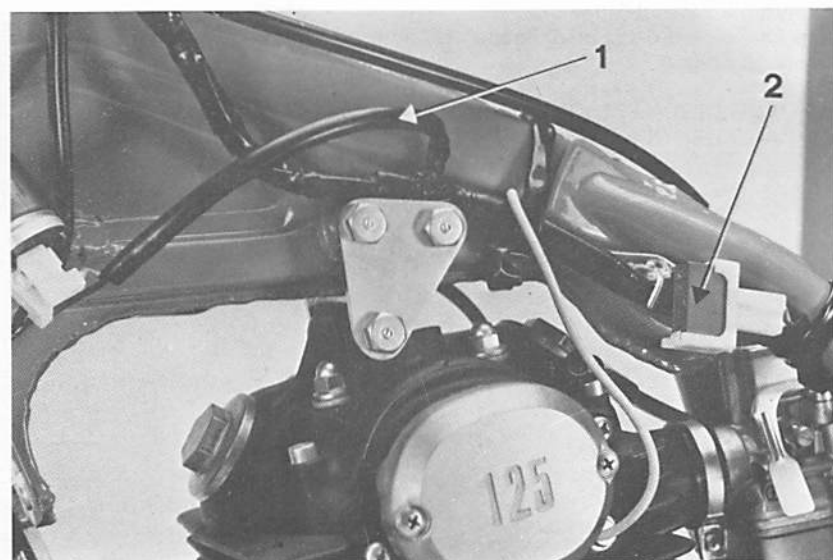
Sfilare la leva del cambio e il coperchio del pi-  
gnone.

- 1) PEDALE DEL CAMBIO
- 2) COPERCHIO CAMBIO



Staccare i fili provenienti dal generatore e sfilarli  
dalla fascetta passacavo.  
Staccare il filo positivo delle puntine.

- 1) CAVO DELLE PUNTINE
- 2) CONNETTORE DEI FILI DEL GENERATORE



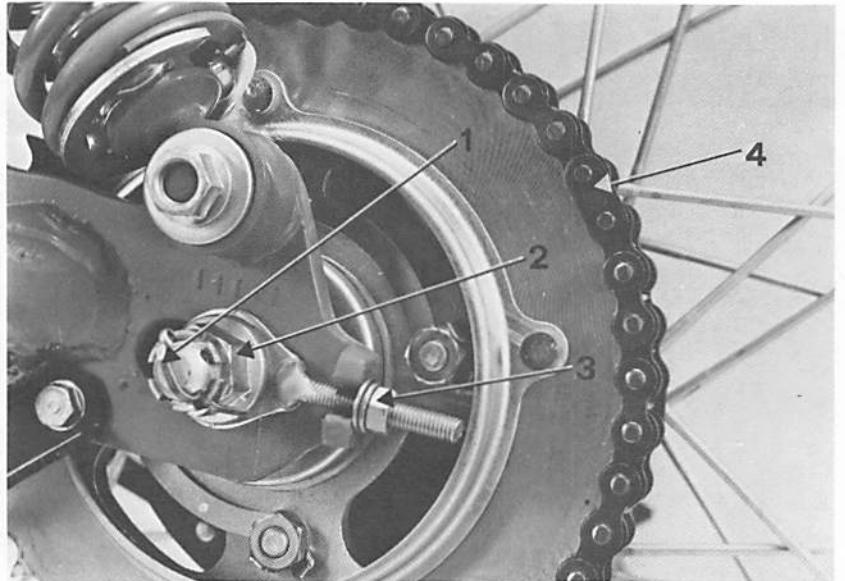


Rimuovere la copiglia, allentare il dado del perno ruota.

Allentare entrambi i dadi dei registri della catena e rimuovere la ruota posteriore sfilandola all'indietro.

Togliere la maglia di congiunzione sfilare la catena.

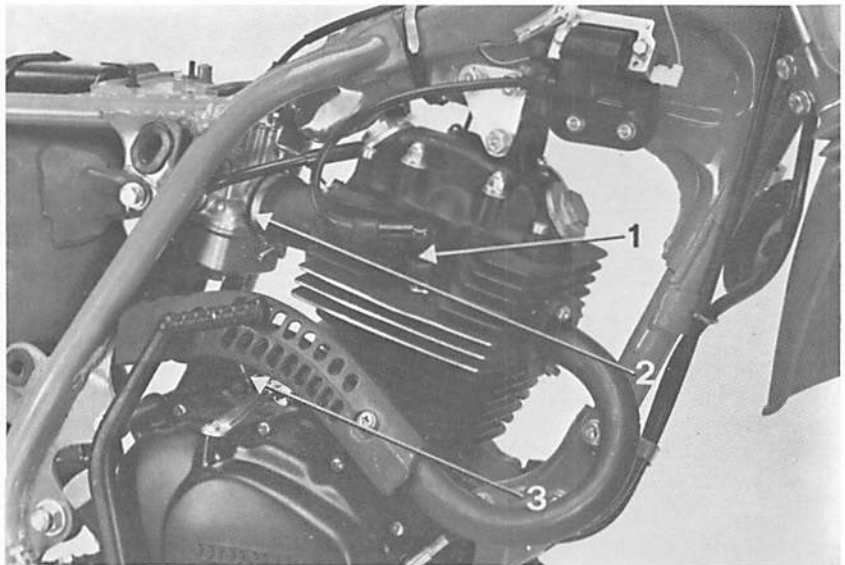
- 1) COPIGLIA
- 2) DADO DEL PERNO DELLA RUOTA
- 3) REGISTRO
- 4) FERMAGLIO DELLA CATENA



Togliere la pipetta della candela.

Allentare la fascetta di fissaggio del carburatore.

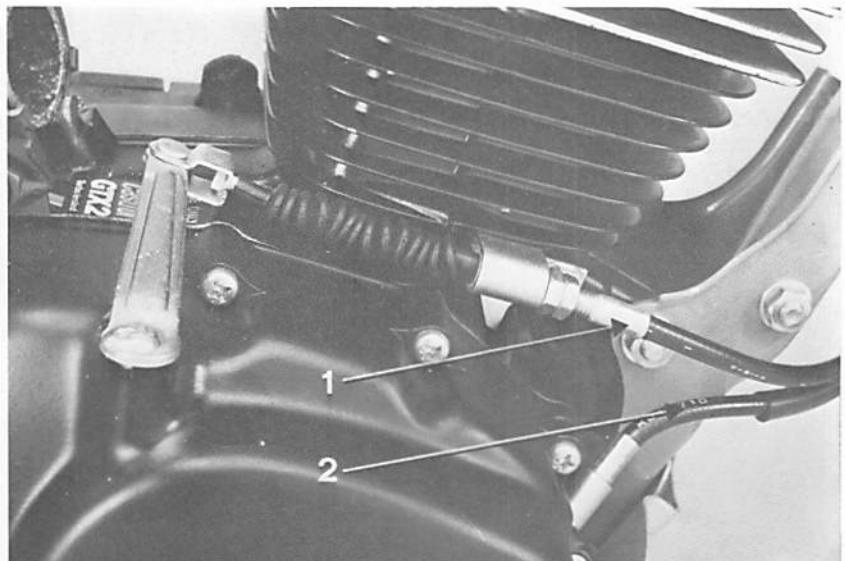
- 1) PIPETTA DELLA CANDELA
- 2) FASCETTA DI FISSAGGIO DEL CARBURATORE
- 3) TUBO DI SFIATO



Staccare il cavo della frizione.

Staccare il cavo del contagiri dopo aver rimosso la vite di ritegno.

- 1) CAVO DELLA FRIZIONE
- 2) CAVO DEL CONTAGIRI





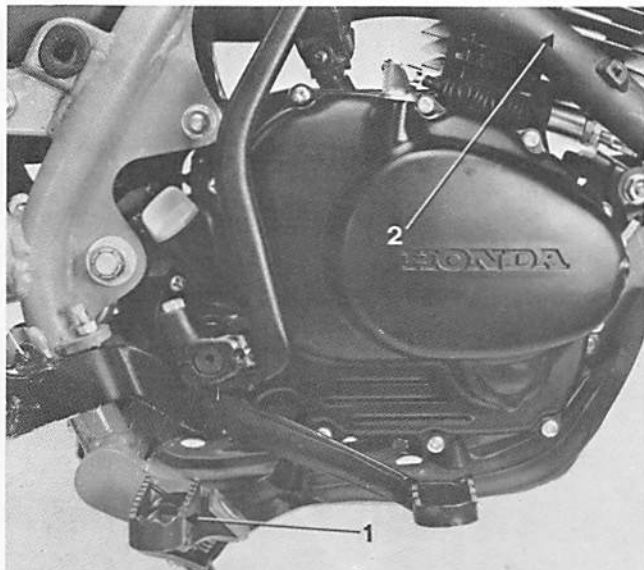
# HONDA

## XL 125

### RIMOZIONE ED INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO

Togliere le pedane.  
Togliere il tubo di scarico.

- 1) POGGIAPIEDI
- 2) MARMITTA

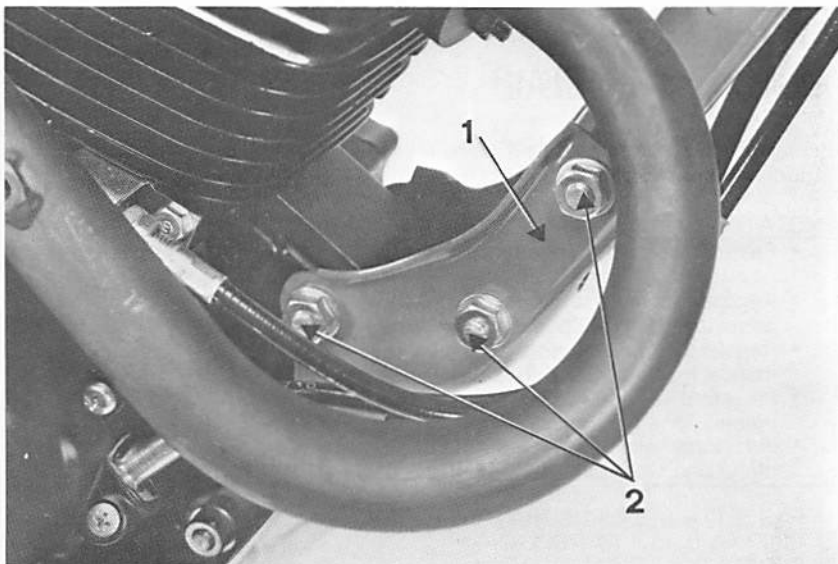


Togliere i bulloni del supporto anteriore del motore.

**NOTA**

Porre un crick o un adatto blocco di sostegno sotto il motore prima di allentare i bulloni del supporto anteriore.

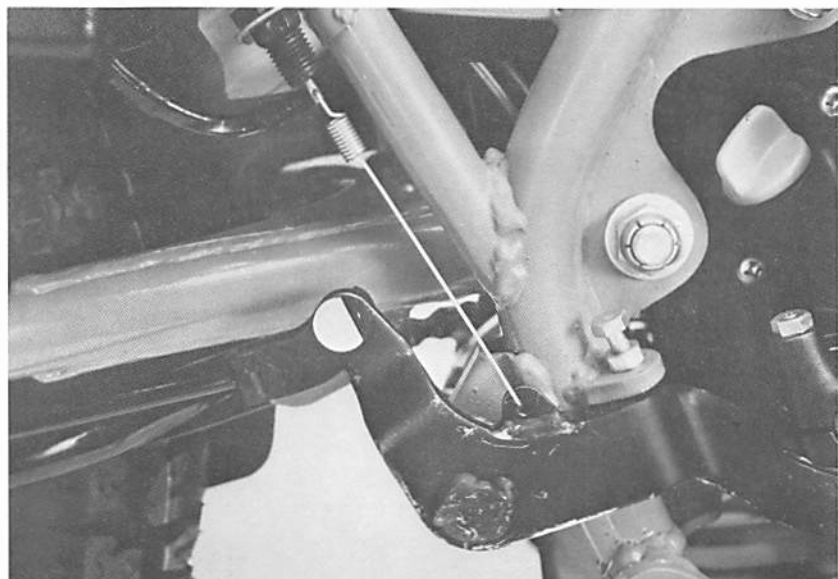
- 1) PIASTRA DI FISSAGGIO DEL MOTORE
- 2) DADI



Togliere i bulloni che fissano la parte posteriore del motore al telaio.

**NOTA**

Durante la rimozione (e l'installazione) del motore è necessario adattare a più riprese l'altezza del crick posto sotto al motore in modo da impedire danneggiamenti alla filettatura dei bulloni di fissaggio, ai fili elettrici ed ai cavetti.



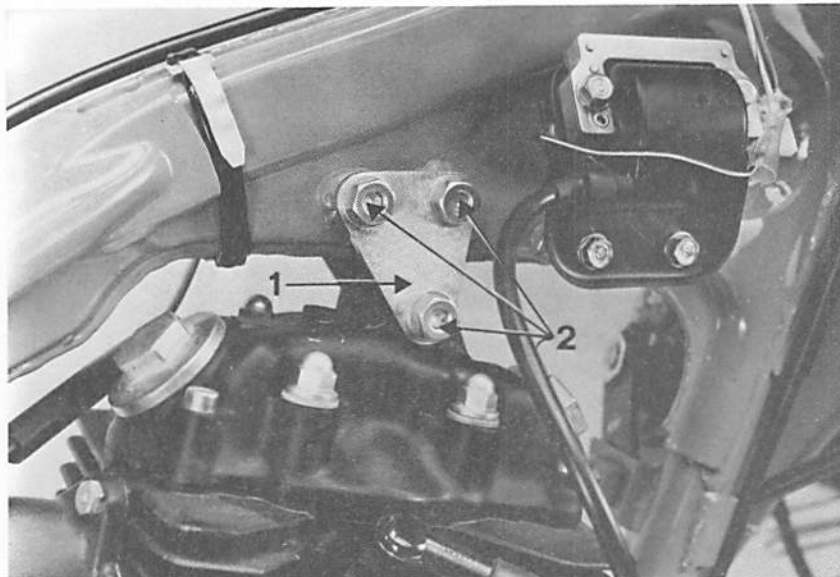


Rimuovere le piastre superiori di supporto motore.

**NOTA**

Evitare di danneggiare i fili e i cavetti durante questa operazione.

- 1) PIASTRA SUPERIORE
- 2) DADI



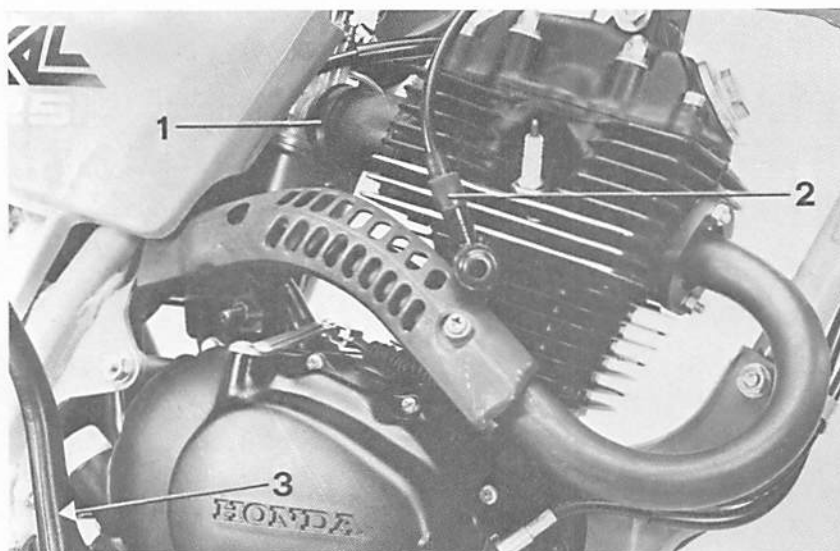
## INSTALLAZIONE DEL MOTORE NEL TELAIO

Per installare il motore nel telaio eseguire le operazioni di smontaggio in ordine inverso.

**NOTA**

- Posizionare correttamente tutti i fili ed i cavetti (vedi pag. 1-6, 1-7)
- Regolare la corsa a vuoto del cavetto comando gas (vedi pag. 2-9)
- Regolare la corsa a vuoto della leva comando frizione (vedi pag. 2-12)
- Registrare la tensione della catena della trasmissione (vedi pag. 2-15)
- Introdurre nella coppa la corretta quantità di olio (vedi pag. 2-4)

- 1) FASCETTA DEL CARBURATORE
- 2) PIPETTA DELLA CANDELA
- 3) PEDALE DI AVVIAMENTO





**HONDA**  
**XL 125**

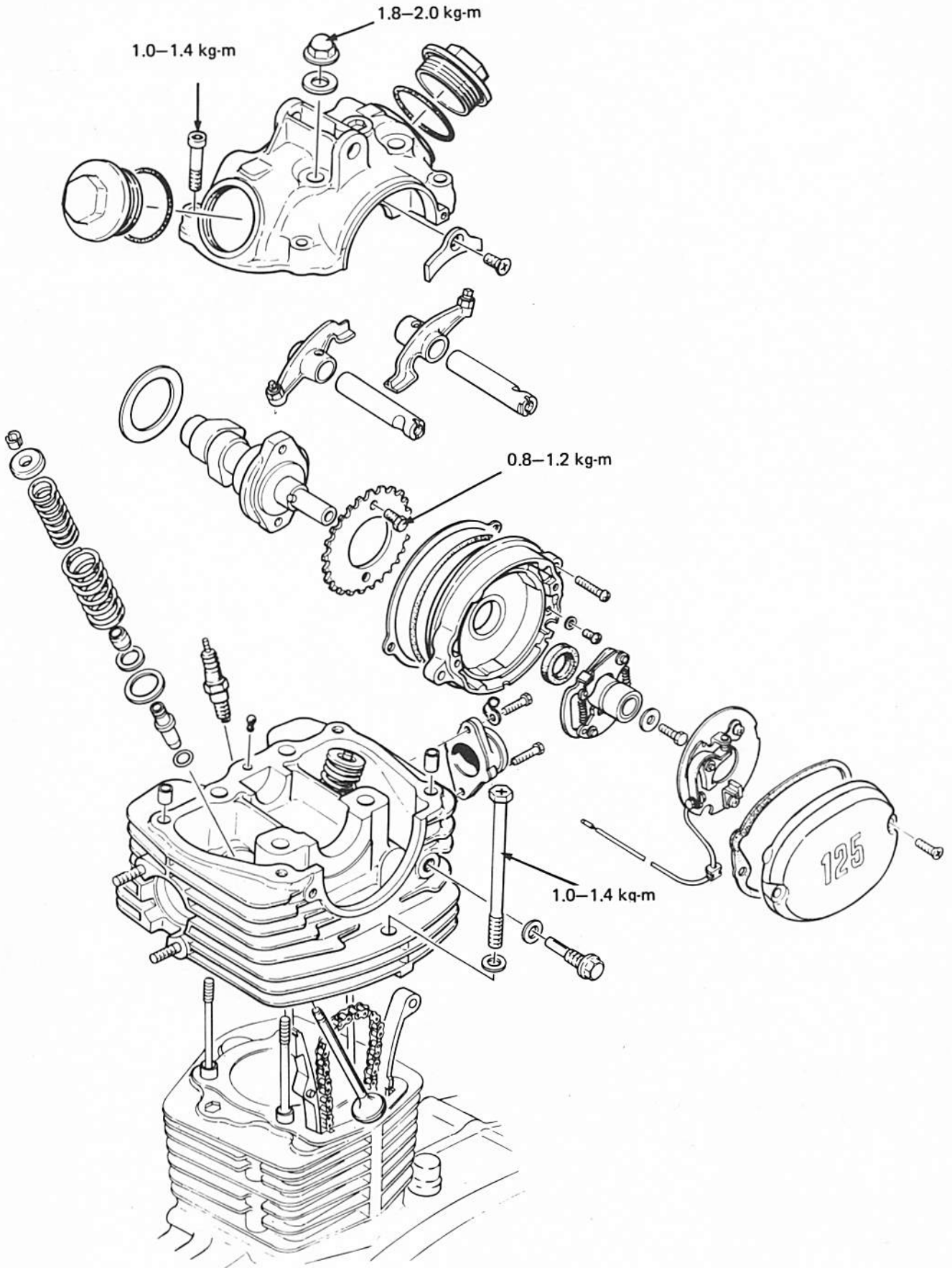
---

MEMO

# 5. TESTATA/ ORGANI DELLA DISTRIBUZIONE



**HONDA**  
XL 125





GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONCENIENTI	5-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	5-3
RIMOZIONE DEI BILANCIERI E DELL'ALBERO A CAMME	5-5
RIMOZIONE DELLA TESTATA	5-8
SMONTAGGIO DELLA TESTATA	5-8
SOSTITUZIONE DELLE GUIDE DELLE VALVOLE	5-11
CONTROLLO/RETTIFICA DELLE SEDI VALVOLE	5-12
MONTAGGIO DELLA TESTATA	5-16
INSTALLAZIONE DELLA TESTATA	5-17
INSTALLAZIONE DEI BILANCIERI	5-17
INSTALLAZIONE DELL'ALBERO A CAMME	5-18



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Generalmente gli inconvenienti che possono verificarsi negli organi della testata vengono indicati da un calo nelle prestazioni e possono essere diagnosticati per mezzo di un controllo della pressione di compressione.

Rumorosità anomale provenienti dalla testata possono essere localizzate per mezzo di una asta metallica o di uno stetoscopio.

### **Pressione di compressione insufficiente**

1. Inconvenienti alla valvole
  - Errata regolazione del gioco delle valvole
  - Valvole bruciate, deformate o storte
  - Errata messa in fase della distribuzione
  - Molle valvole rotte
2. Inconvenienti alla testata
  - Guarnizione della testata danneggiata
  - Testata deformata o con crepe
3. Inconvenienti al cilindro o al pistone (vedi sezione 6)

### **Pressione di compressione eccessiva**

1. Eccessivo accumulo di depositi carboniosi sul cielo del pistone e nella camera di combustione.

### **Rumorosità anomale o eccessiva**

1. Gioco delle valvole mal regolato
2. Valvola grippata o molla valvola rotta
3. Albero a camme o bilanciere danneggiato o usurato
4. Catena della distribuzione lenta o usurata
5. Tenditore della catena di distribuzione usurato o danneggiato
6. Pignone della distribuzione usurato.



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Si può intervenire su albero a camme, bilancieri e perni bilancieri senza rimuovere il motore dal telaio.

L'olio per la lubrificazione dell'albero a camme viene inviato alla testata attraverso un foro calibrato posto nel basamento.

Accertarsi che il foro passaggio olio non sia ostruito e che l'anello di tenuta (tipo O-Ring) e i grani di posizionamento siano correttamente installati prima di montare la testata.

In fase di montaggio cospargere i supporti dell'albero a camme con grasso al bisolfuro di molibdeno in modo da assicurare la lubrificazione iniziale.

Lubrificare abbondantemente gli eccentrici e riempire con olio motore pulito la cavità della testata in modo da assicurare la lubrificazione dell'albero a camme.

### ATTREZZI SPECIALI

Alesatore per le guide delle valvole	07984-0980000
Battitoio per la rimozione delle guide delle valvole	07742-0010100
Battitoio per l'installazione delle guide delle valvole	07742-0020200
Attrezzo per comprimere le molle delle valvole	07757-0010000
Pilota per fresa sede valvola (Ø 5,5 mm)	07742-0030200
Fresa per sedi valvole	07742-0030100

### COPPIE DI SERRAGGIO

Viti coperchio testata	1,0-1,4 kgm
Dadi fissaggio testata	1,8-2,0 kgm
Vite da 6 mm	1,0-1,4 kgm
Viti fissaggio pignone albero a camme	0,8-1,2 kgm



## DATI TECNICI

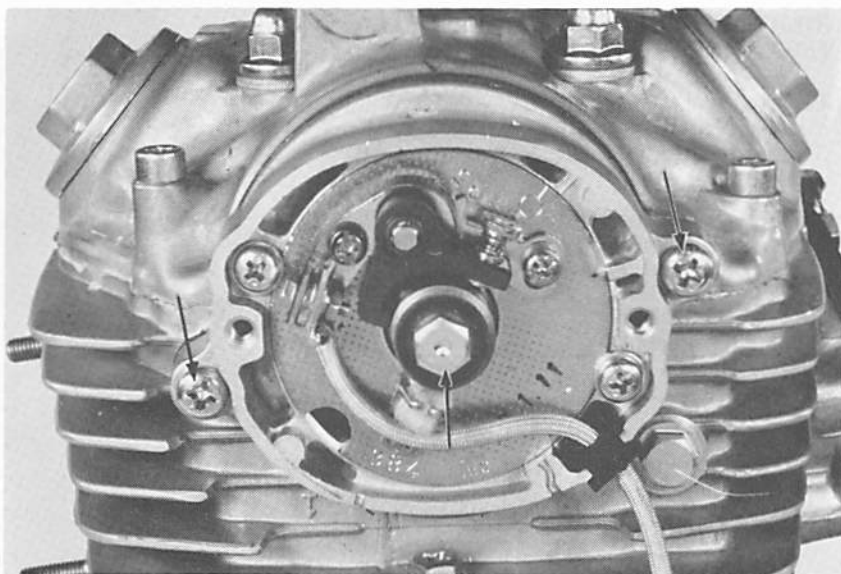
COMPONENTE			STANDARD	LIMITI DI USURA
Albero a camme	Altezza camma	ASP	31.703–31.791 mm	30.6 mm
		SC	31.306–31.394 mm	30.2 mm
		Errore allineamento		0.02 mm
Bilanciere		ASP	12.000–12.018 mm	12.1 mm
Perno Bilanciere		Diam. Esterno	11.984–11.966 mm	12.0 mm
Molle valvole	Lunghezza libera	Esterna	44.85 mm	43.70 mm
			45.5 mm	44.35 mm
		Interna	39.2 mm	38.3 mm
			39.4 mm	38.5 mm
	Precarico	Est. Int.	21 kg/38.4 mm 8.3 kg/33.7 mm	
Gioco Valvole			0.05 ± 0.02 mm	
Guida Valvole	φ Stelo Valvola	ASP	5.450–5.465 mm	5.42 mm
		SC	5.430–5.445 mm	5.40 mm
	φ Guida Valvola	ASP	5.475–5.485 mm	5.50 mm
		SC	5.475–5.485 mm	5.50 mm
	Gioco Valvole/ Guida	ASP	0.010–0.035 mm	0.08 mm
		SC	0.030–0.055 mm	0.10 mm
	Larghezza superficie di contatto Valvole/sede			1.2 mm



### RIMOZIONE DELL'ALBERO A CAMME E DEI PERNI DEI BILANCIERI

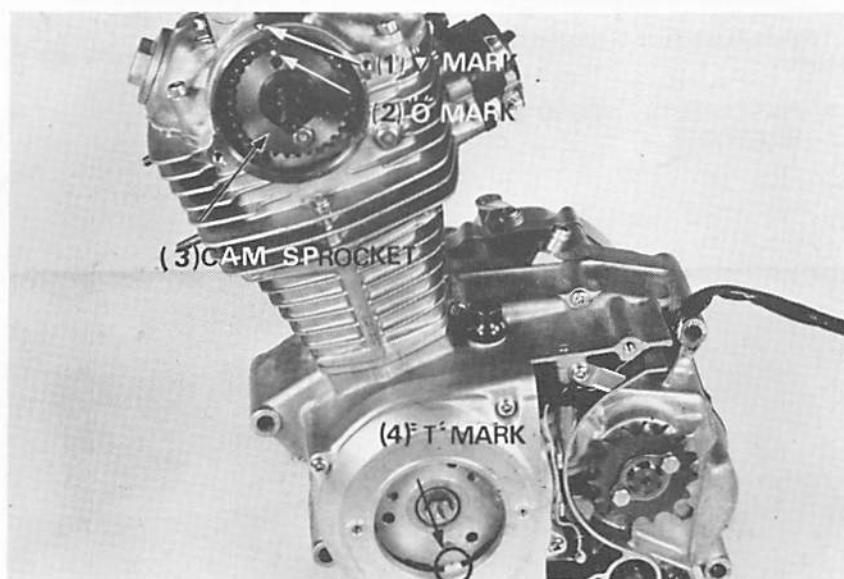
Si può intervenire sull'albero a camme, senza rimuovere il motore dal telaio.

Togliere il coperchio delle puntine.  
Togliere la vite di fissaggio del dispositivo dell'anticipo automatico e le viti che fissano il piatto delle puntine alla testata.  
Togliere il piatto delle puntine.

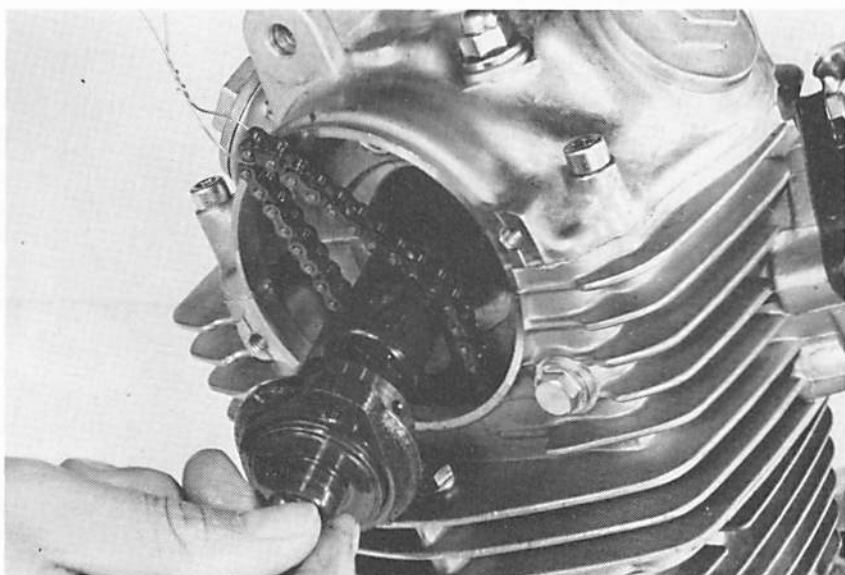


Togliere il coperchio del generatore.  
Portare il pistone al PMS (punto morto superiore) di fine fase di compressione.  
Togliere le viti di fissaggio del pignone dell'albero a camme. Sfilare il pignone.

- 1) SEGNO DI RIFERIMENTO FISSO "▼"
- 2) SEGNO DI RIFERIMENTO "O"
- 3) PIGNONE DELL'ALBERO A CAMME
- 4) SEGNO "T"



Legare la catena della distribuzione con filo di ferro in modo da evitare che essa cada all'interno del carter.

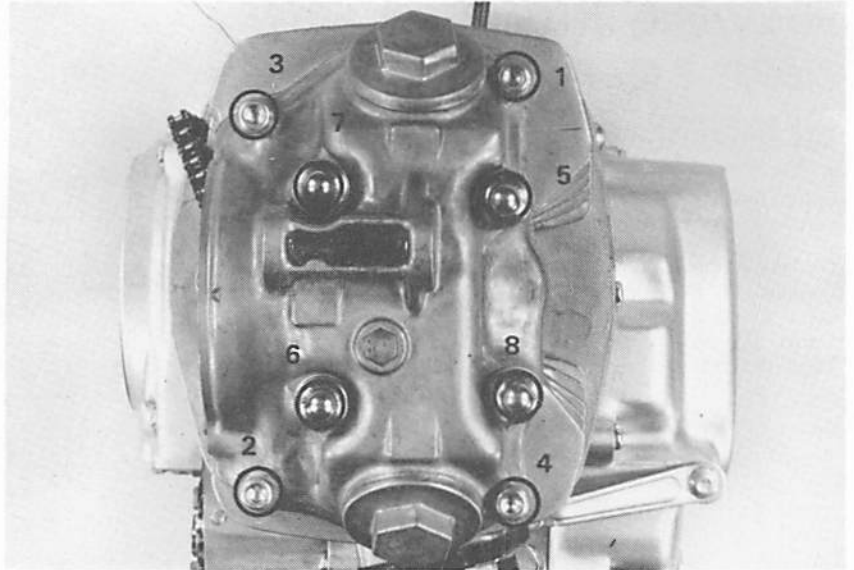



**RIMOZIONE DEL COPERCHIO DELLA TESTATA**

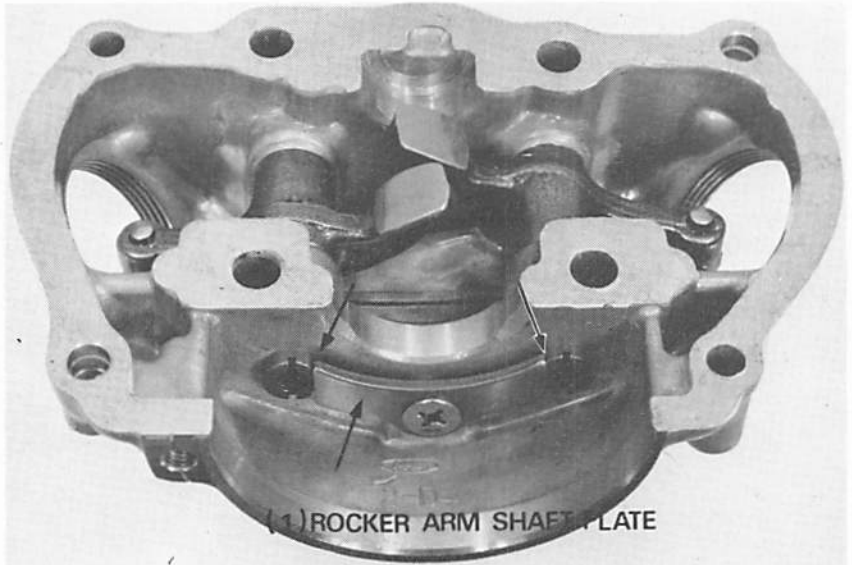
Togliere le viti a testa cilindrica con cava esagonale che fissano il coperchio della testata. Svitare i quattro dadi ciechi.

**NOTA**

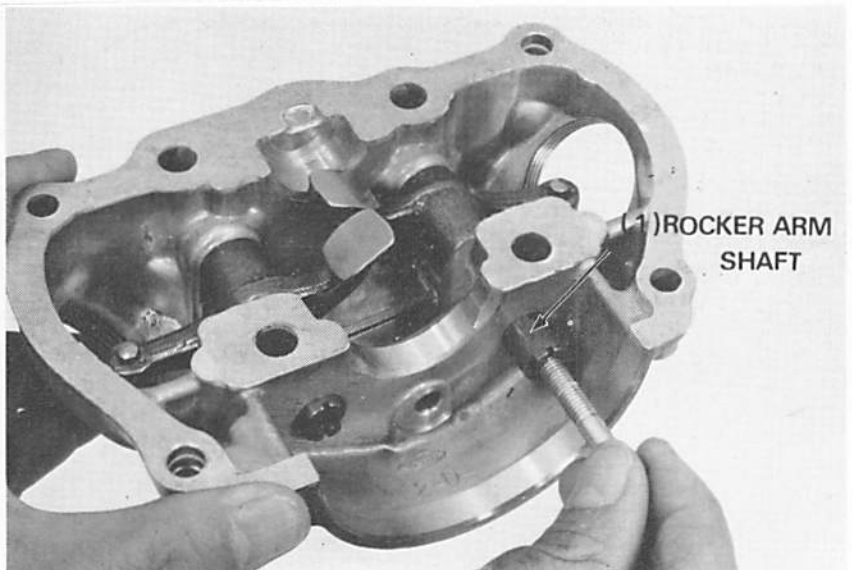
- Le viti ed i dadi devono essere rimossi a motore freddo in modo da evitare il rischio di causare deformazioni.
- Allentare le viti ed i dadi lentamente, in due o tre passaggi, seguendo un ordine diagonale.



Togliere la piastrina di ritegno dei perni dei bilancieri.

**1) PIASTRINA DI RITEGNO DEI PERNI DEI BILANCIERI**


Sfilare i perni dei bilancieri dopo aver avvitato nel foro filettato di ciascuno di essi una vite da 5 mm.

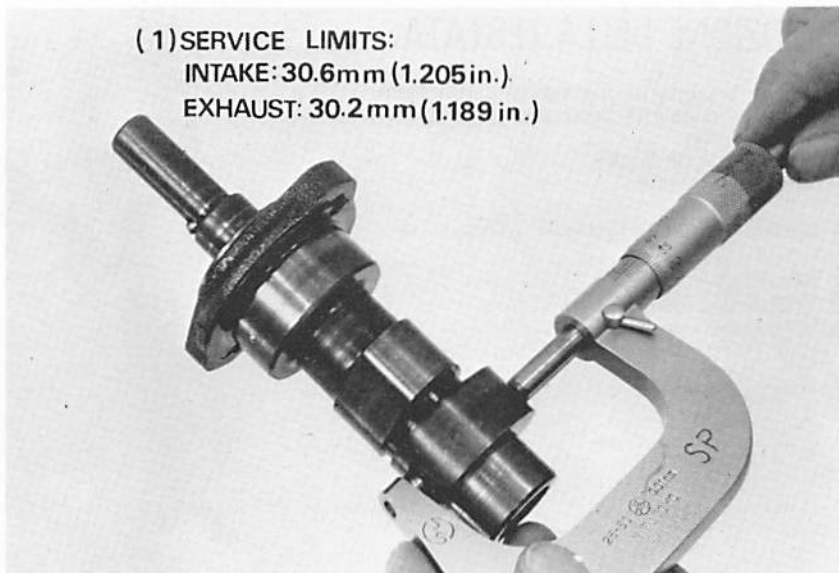
**1) PERNO DEL BILANCIERE**




### CONTROLLO DELL'ALBERO A CAMME

Controllare che i perni dell'albero a camme non siano usurati o danneggiati.

- 1) LIMITE DI USURA: ASP: 30,6 mm  
SC: 30,2 mm



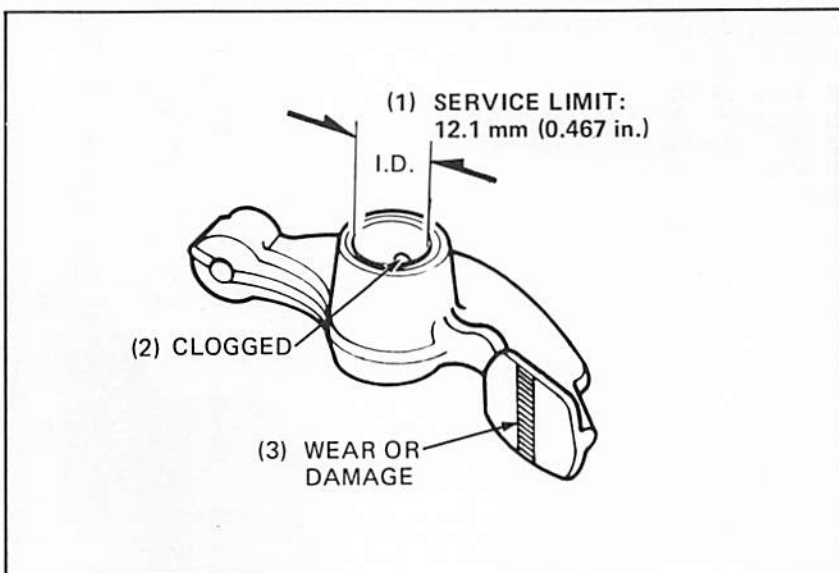
### CONTROLLO DEI BILANCIERI

Esaminare i bilancieri ed accertarsi che essi non siano danneggiati o usurati e che i fori di passaggio olio non siano ostruiti.

#### NOTA

Se un bilanciere risulta danneggiato o usurato, accertarsi che il relativo eccentrico sia in perfette condizioni.

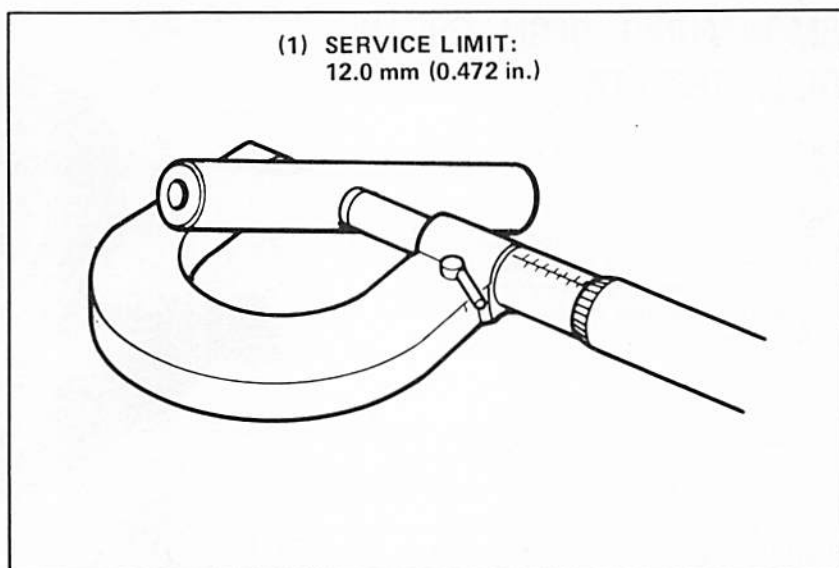
- 1) LIMITE DI USURA: 12,1 mm
- 2) OSTRUITO
- 3) USURA O DANNI



### CONTROLLO DEI PERNI DEI BILANCIERI

Verificare che i perni del bilanciere non siano usurati o danneggiati. Misurare il diametro di ciascun perno per mezzo di un micrometro.

- 1) LIMITE DI USURA: 12,0 mm

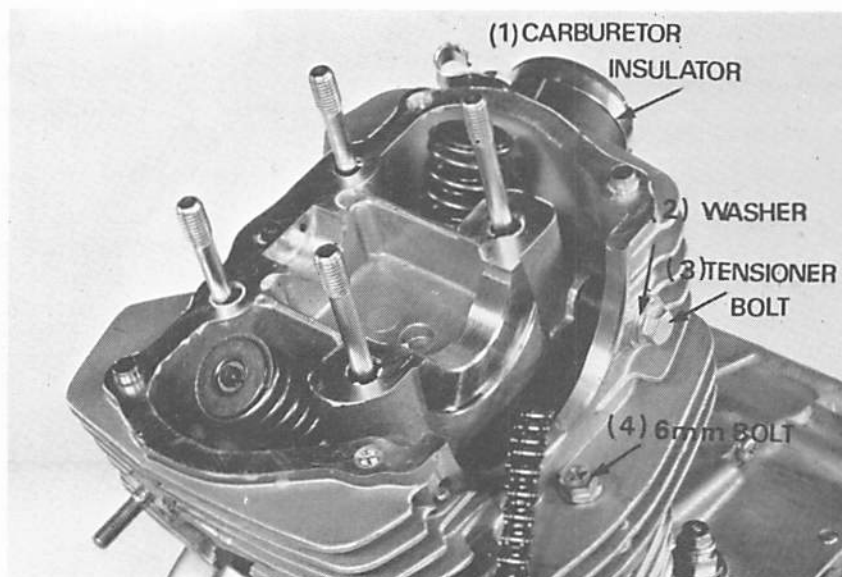




## RIMOZIONE DELLA TESTATA

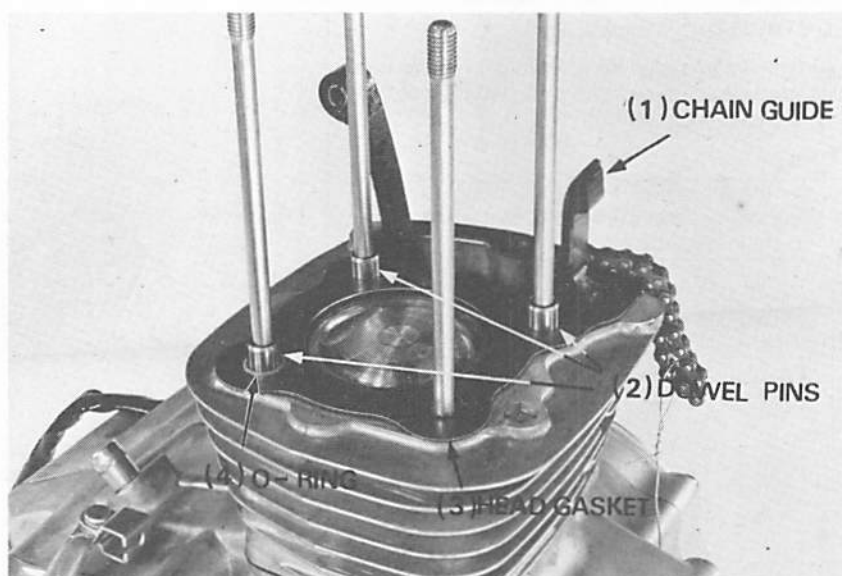
Sfilare il manicotto in gomma del carburatore.  
 Togliere le boccole di posizionamento e la vite del tendicatena.  
 Togliere la vite da 6 mm.  
 Rimuovere la testata.

- 1) MANICOTTO DI FISSAGGIO DEL CARBURATORE
- 2) RONDELLA
- 3) VITE DEL TENDICATENA
- 4) VITE DA 6 mm



Togliere la guarnizione, le boccole di posizionamento e gli anelli di tenuta tipo O-R.

- 1) GUIDACATENA
- 2) BOCCOLA DI POSIZIONAMENTO
- 3) GUARNIZIONE DELLA TESTATA
- 4) ANELLO DI TENUTA (O-R)



## SMONTAGGIO DEGLI ORGANI DELLA TESTATA

Togliere semiconi, scodellini, molle valvole e valvole.

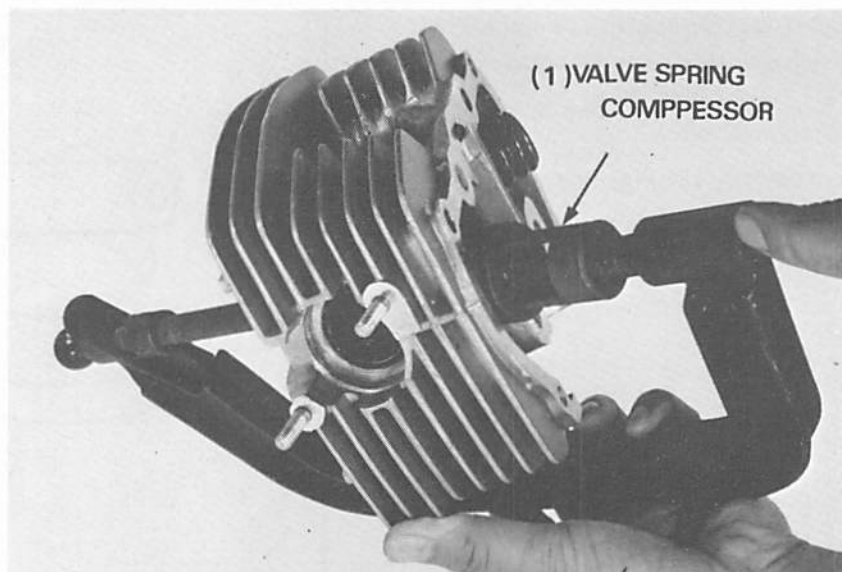
### NOTA

Le molle delle valvole devono essere compresse solo quanto è necessario per rimuovere i semiconi. Comprimele eccessivamente esse possono venire danneggiate.

### NOTA

Contrassegnare tutti i componenti in modo da potere installare ciascuno di essi nella propria posizione originale in fase di rimontaggio.

- 1) ATTREZZO PER COMPRIMERE LE MOLLE DELLE VALVOLE

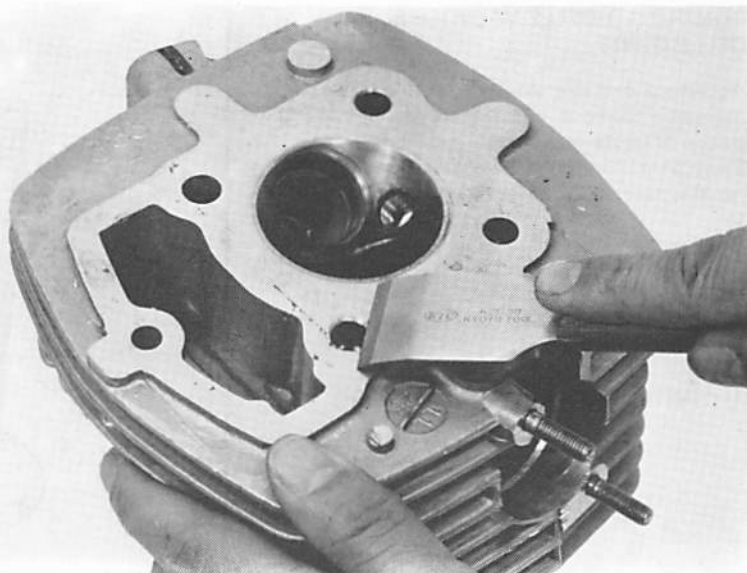




Togliere i depositi carboniosi dalla camera di combustione; asportare ogni traccia della guarnizione dalla superficie di tenuta.

### NOTA

Fare bene attenzione a non graffiare la lega leggera della testata.

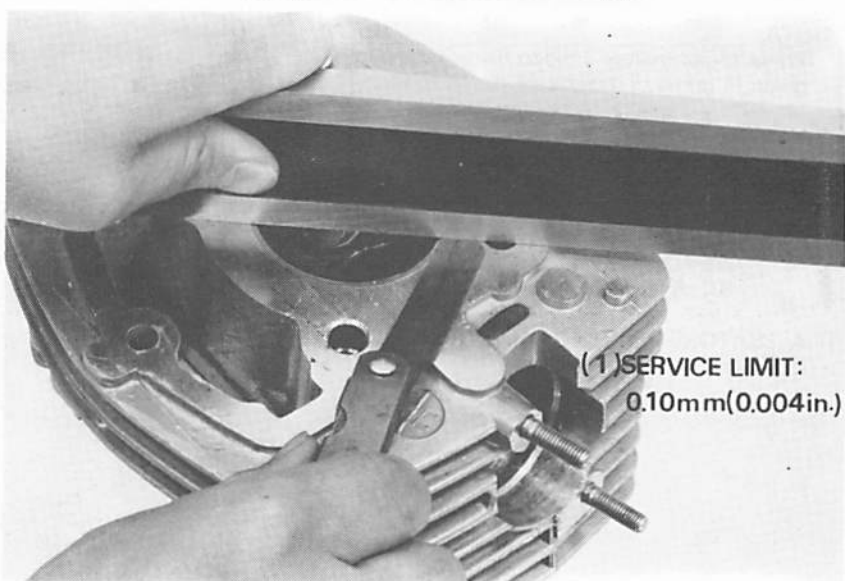


### CONTROLLO DELLA TESTATA

Controllare che non vi siano crepe nella zona del foro filettato per la candela e in prossimità delle sedi delle valvole.

Per mezzo di una riga calibrata e di uno spessore accertarsi che la superficie di tenuta della testata sia perfettamente piana.

LIMITE DI USURA: 0,10 mm



(1) SERVICE LIMIT:  
0.10mm(0.004in.)

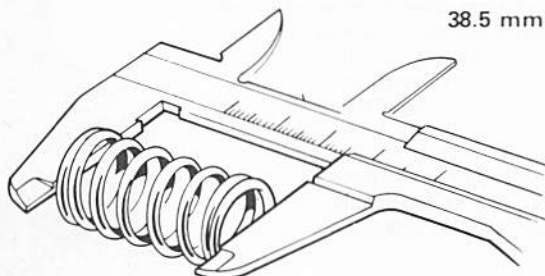
### CONTROLLO DELLE MOLLE DELLE VALVOLE

Misurare la lunghezza libera delle molle delle valvole, sia interne che esterne.

1) LIMITE DI USURA: MOLLA INT. 38,3 mm  
38,5 mm  
MOLLA EST. 43,70 mm  
44,35 mm

#### (1) SERVICE LIMITS:

OUTER: 43.70 mm  
44.35 mm  
INNER: 38.3 mm  
38.5 mm



**CONTROLLO DELLE VALVOLE E DELLE GUIDE**

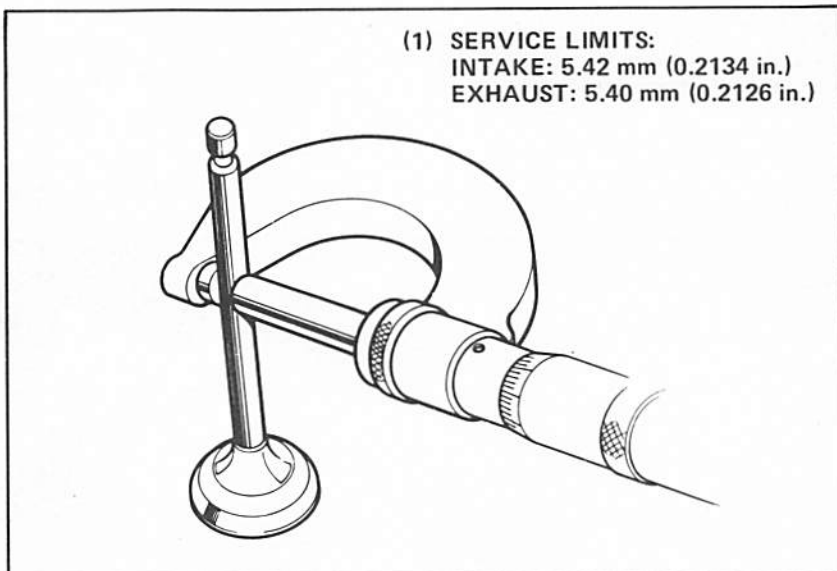
Accertarsi che lo stelo delle valvole sia perfettamente rettilineo e che non presenti rigature o tracce di usura eccessiva.

Esaminare i funghi delle valvole, che non debbono mostrare segni di bruciatura o di danni di sorta.

Controllare che ciascuna valvola scorra liberamente nella propria guida senza però presentare un eccessivo gioco diametrale.

Misurare il diametro di ciascun stelo per mezzo di un micrometro.

- 1) LIMITE DI USURA: ASP: 5,42 mm  
SC: 5,40 mm

**NOTA**

Prima di controllare il gioco tra valvola e guida (e prima di misurare il diametro interno della guida) è necessario passare un alesatore all'interno del foro della guida per rimuovere eventuali depositi carboniosi.

**LIMITI DI USURA:**

ASP: 5,50 mm  
SC: 5,50 mm

- 1) ALESATORE PER GUIDA VALVOLE (5,5 mm)



Misurare ed annotare il diametro interno di ciascuna guida utilizzando un alesometro per piccoli fori. Calcolare il gioco diametrale esistente tra ciascuna valvola e la propria guida.

**NOTA**

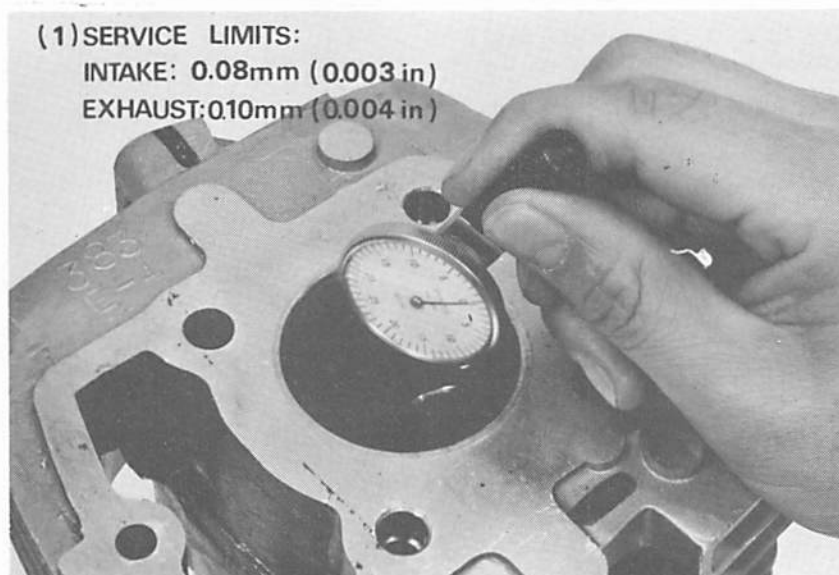
Se il gioco tra valvola e guida supera il valore massimo ammesso, determinare se con una nuova guida si può ottenere il gioco corretto. In caso affermativo installare una nuova guida e finirla mediante alesatore.

Se anche installando una nuova guida il gioco tra essa e la valvola supera il valore massimo ammesso, sostituire sia la valvola che la guida.

**NOTA**

Dopo il montaggio di nuove guide è necessario fresare leggermente le sedi delle valvole.

- 1) LIMITI DI USURA: ASP: 0,08 mm  
SC: 0,10 mm





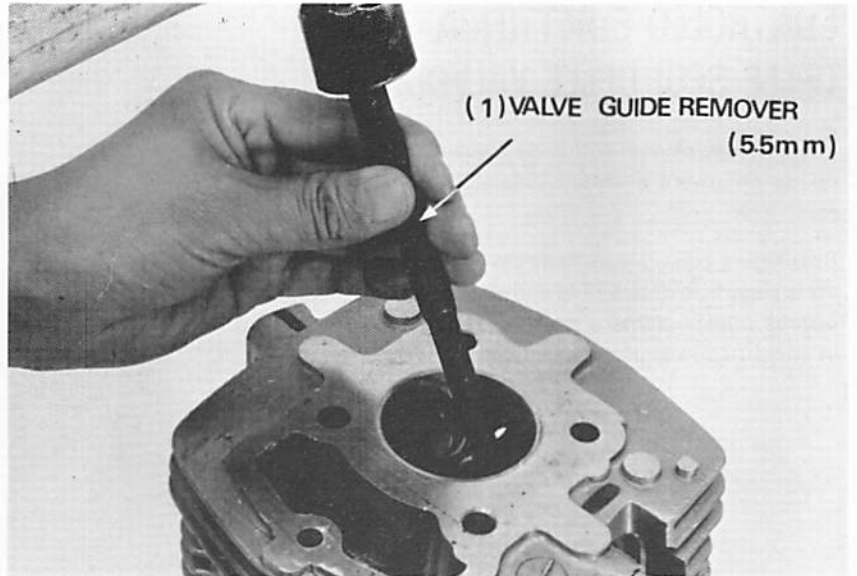
## SOSTITUZIONE DELLE GUIDE DELLE VALVOLE

Supportare in maniera adeguata la testata ed estrarre le guide.

**NOTA**

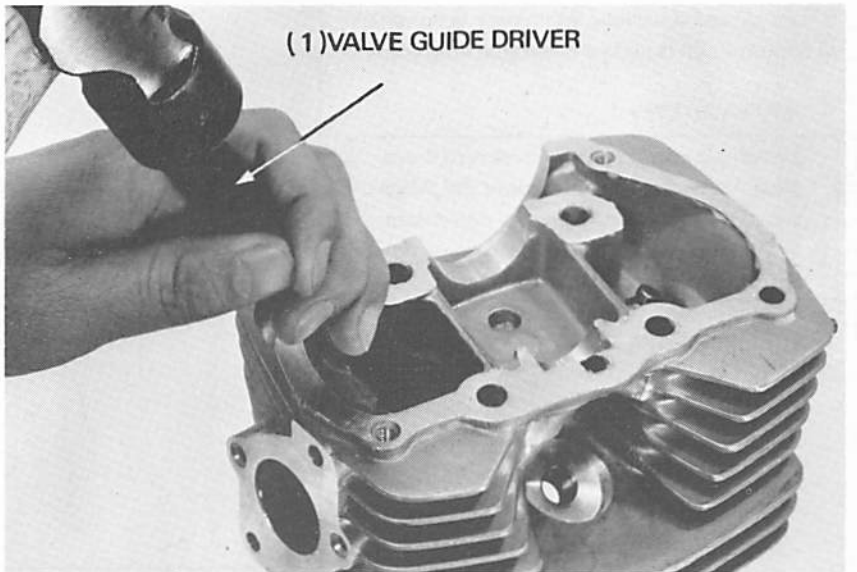
Fare bene attenzione a non danneggiare la testata durante la rimozione delle guide.

- 1) BATTITOIO PER RIMOZIONE GUIDE VALVOLA (5,5 mm)



Installare le guide nuove inserendole dalla parte superiore della testata.

- 1) BATTITOIO PER INSTALLAZIONE GUIDE VALVOLE



Dopo l'installazione, finire il foro interno delle guide per mezzo di un alesatore a mano.

**NOTA**

Durante questa operazione lubrificare l'alesatore con olio da taglio. L'alesatore deve essere estratto dal foro della guida continuando a ruotarlo.

Pulire accuratamente la testata in modo da rimuovere qualunque particella metallica.

- 1) ALESATORE PER GUIDE VALVOLE (5,5 mm)

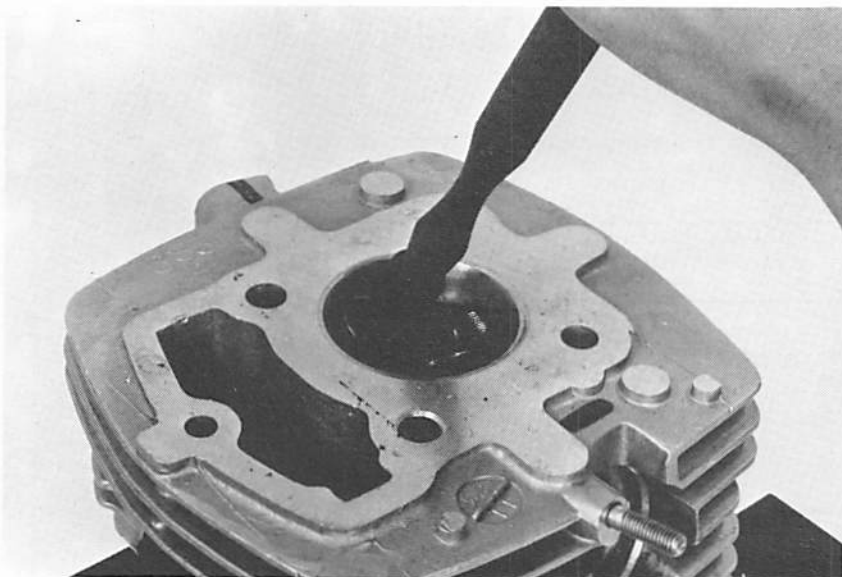




## CONTROLLO E RETTIFICA DELLE SEDI DELLE VALVOLE

Pulire accuratamente entrambe le valvole in modo da rimuovere eventuali depositi carboniosi etc.

Cospargere con un leggero strato di blu di prussia la superficie di tenuta di entrambe le valvole. Inserire queste ultime e ruotarle mantenendole in contatto con le proprie sedi.

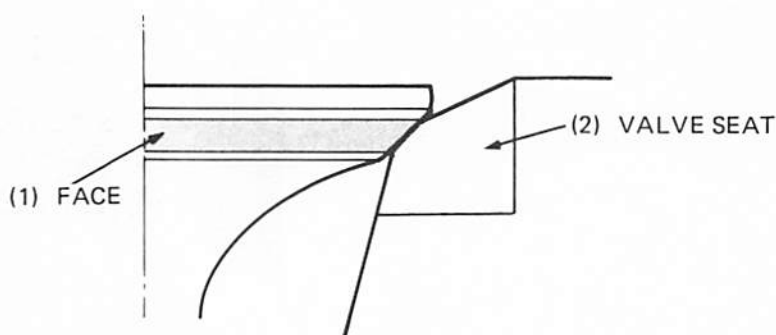


Sfilare ciascuna valvola, esaminare la superficie di contatto con la sede e misurarne la larghezza.

### ATTENZIONE

*Le valvole non possono essere rettificare. Qualora la superficie di tenuta del fungo valvola sia bruciata, usurata o deformata, o se essa contatta la sede in modo non uniforme, sostituire la valvola.*

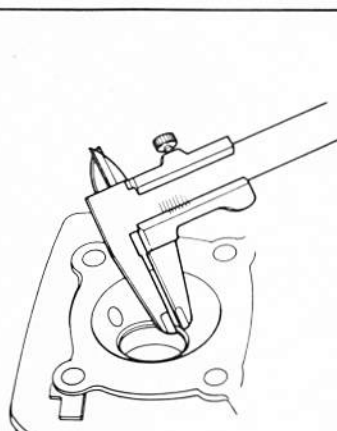
- 1) SUPERFICIE DI CONTATTO
- 2) SEDE VALVOLA



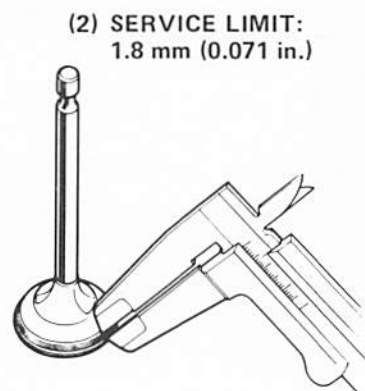
Esaminare la sede della valvola.

Se la superficie di tenuta della sede risulta troppo stretta, troppo larga o non uniforme, è necessario rettificare la sede stessa in modo da assicurare la perfetta tenuta.

- 1) LIMITE DI USURA: 1,5 mm
- 2) LIMITE DI USURA: 1,8 mm



(1) SERVICE LIMIT:  
1.5 mm (0.059 in.)



(2) SERVICE LIMIT:  
1.8 mm (0.071 in.)



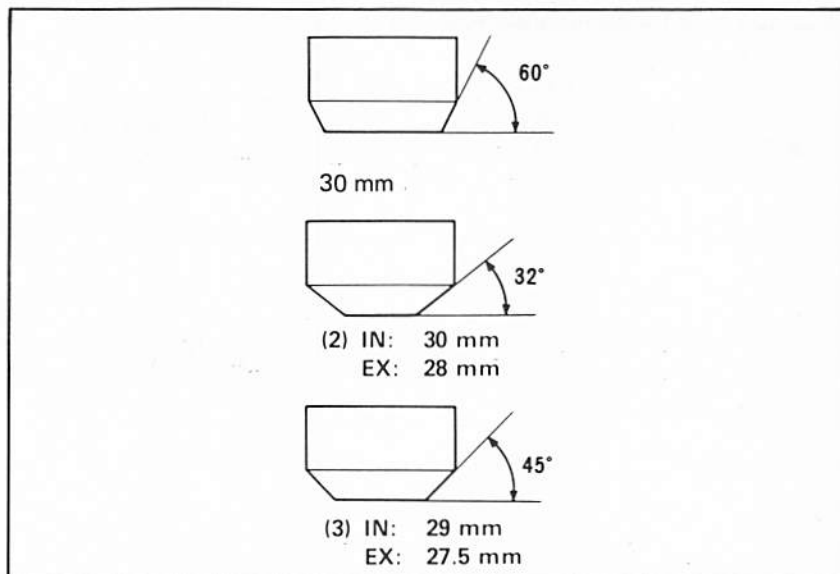
### RETTIFICA DELLE SEDI DELLE VALVOLE

Le sedi possono essere riportate a perfetta efficienza utilizzando delle adatte frese o una rettificatrice per sedi dotata di mole coniche.

#### NOTA

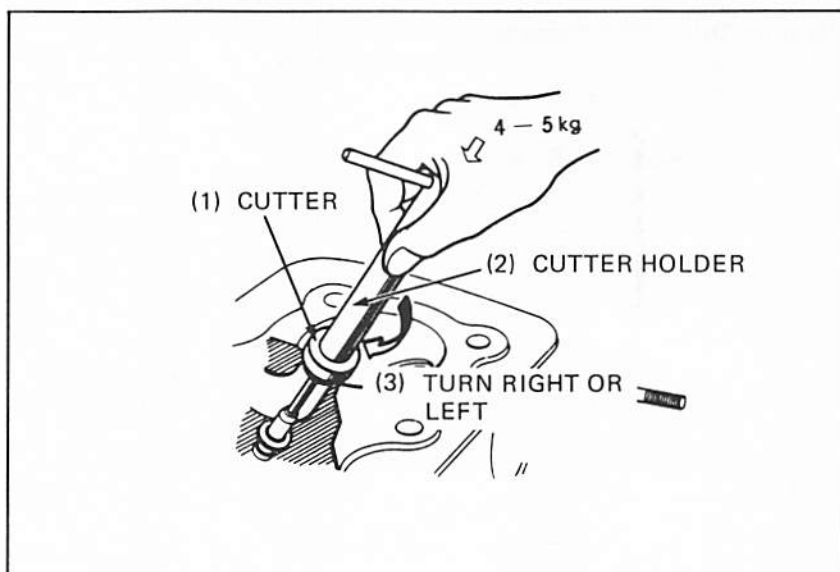
Seguire le istruzioni fornite dal costruttore della rettificatrice per sedi valvole.

- 1) FRESE O MOLE CONICHE OCCORRENTI PER RETTIFICARE LE SEDI DELLE VALVOLE



Ruotare la fresa, applicando su di essa un carico di 4-5 kg.

- 1) FRESA
- 2) ATTREZZO PER FRESATURA
- 3) RUOTARE

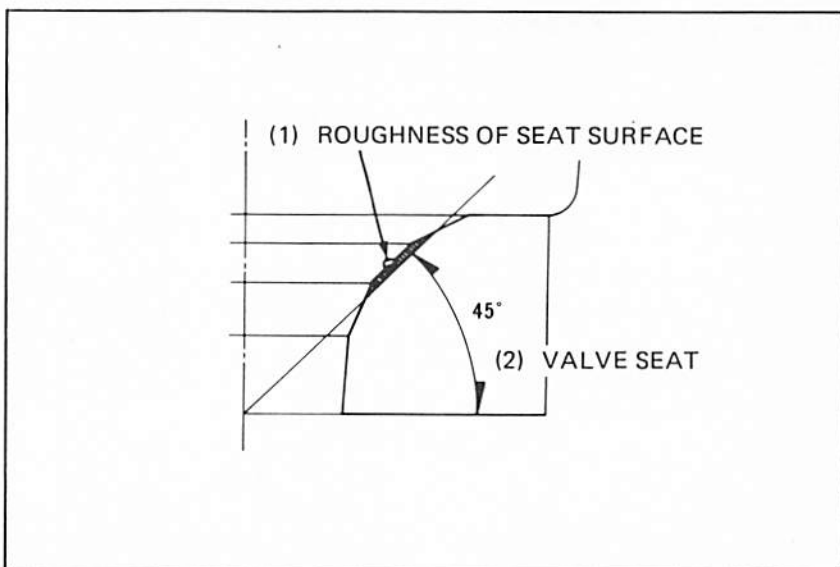


Asportare qualunque irregolarità dalla superficie della sede per mezzo di una fresa a 45°.

#### NOTA

Asportare solo la minore quantità possibile di materiale dalla sede durante questa operazione.

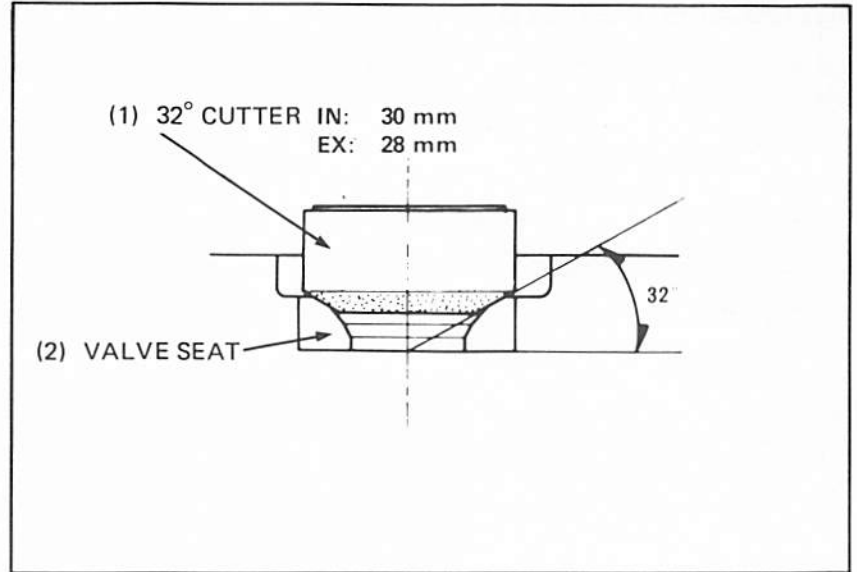
- 1) SCABROSITÀ DELLA SUPERFICIE DI TENUTA
- 2) SEDE VALVOLA





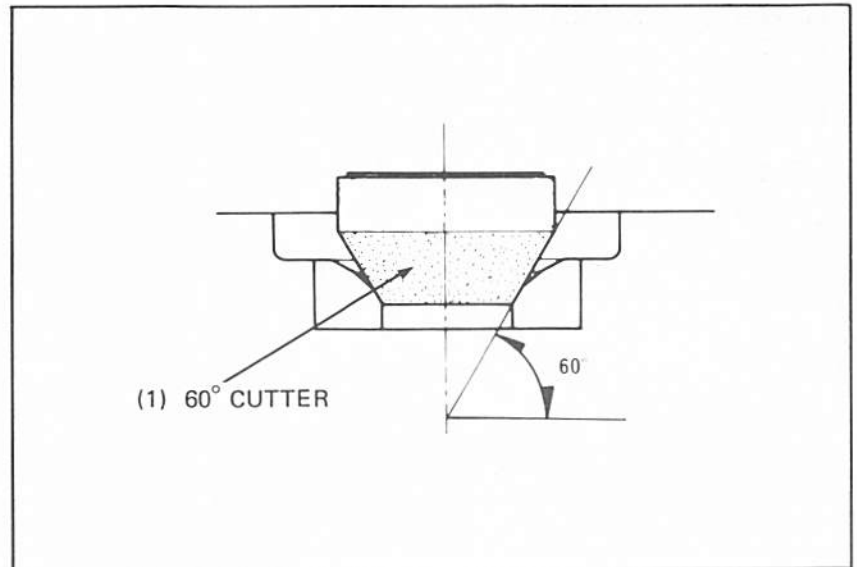
Asportare circa 1/4 del materiale della sede utilizzando una fresa a 32°.

- 1) FRESA O MOLA CONICA A 32°
- 2) SEDE VALVOLA



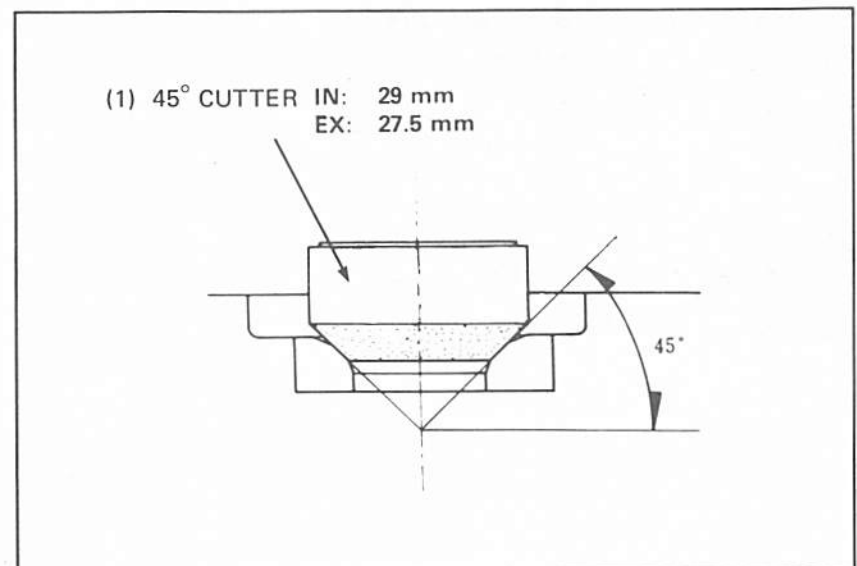
Usare una fresa a 60° per asportare la parte inferiore (1/4) della vecchia sede. Estrarre la fresa ed esaminare attentamente la parte fresata.

- 1) FRESA O MOLA CONICA A 60°



Utilizzare una fresa a 45° per portare la superficie di tenuta della sede alla larghezza prescritta.

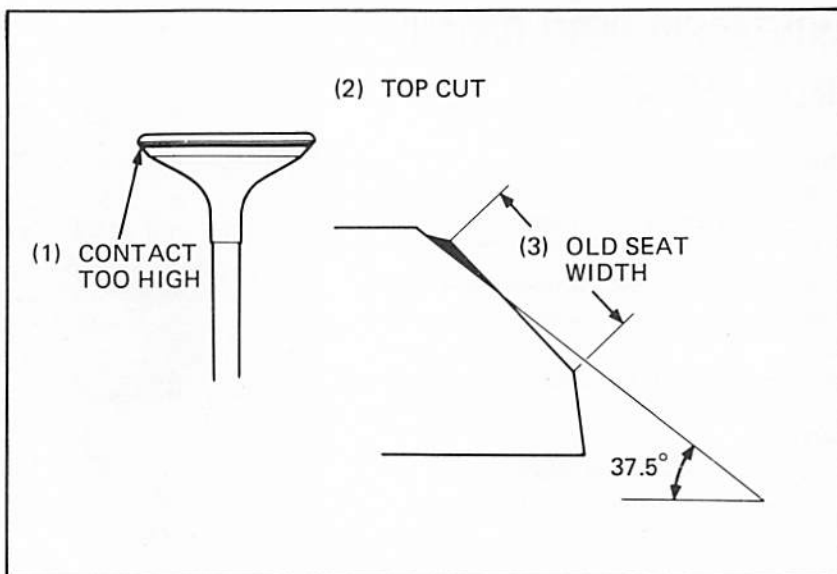
- 1) FRESA O MOLA CONICA A 45°





Se la fascia anulare di contatto con la sede risulta eccessivamente spostata verso il margine esterno del fungo valvola, abbassare la superficie di tenuta della sede utilizzando una fresa a  $37,5^\circ$ .

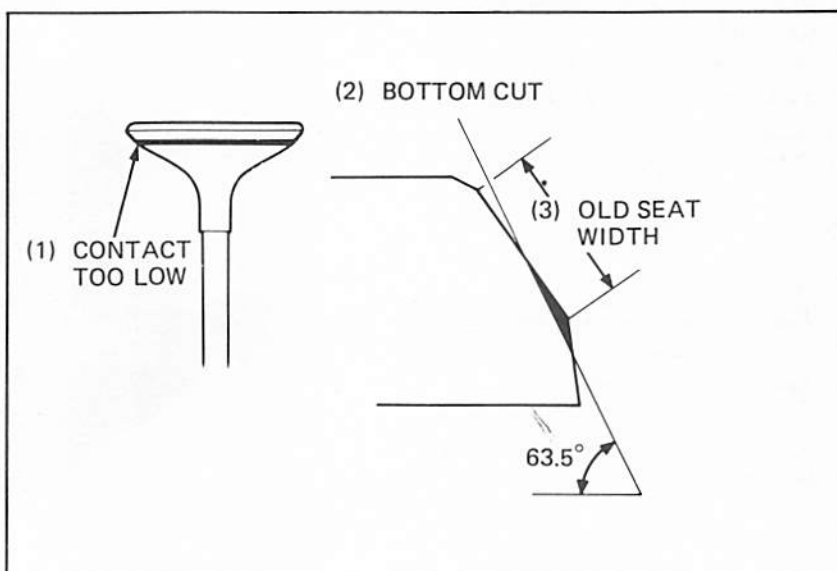
- 1) ZONA DI CONTATTO TROPPO IN ALTO
- 2) FRESATURA SUPERIORE
- 3) LARGHEZZA DELLA VECCHIA SUPERFICIE DI TENUTA



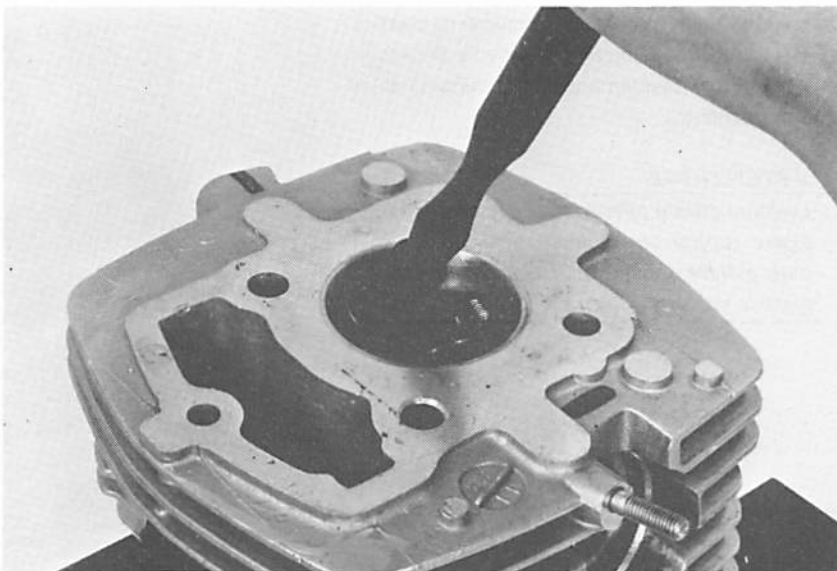
Se la fascia anulare di contatto con la sede è eccessivamente spostata verso la parte interna della valvola, la sede deve essere portata verso l'esterno per mezzo di una fresa a  $63,5^\circ$ .

Ripassare quindi leggermente con la fresa a  $45^\circ$ , in modo da portare la larghezza della fascia di tenuta al valore di 1,1 - 1,3 mm.

- 1) ZONA DI CONTATTO TROPPO IN BASSO
- 2) FRESATURA INFERIORE
- 3) LARGHEZZA DELLA VECCHIA SUPERFICIE DI TENUTA



Dopo aver rettificato la sede, è necessario procedere a smerigliatura della valvola. Questa operazione deve essere seguita da una accurata pulizia, in modo da asportare tutte le particelle abrasive.





## MONTAGGIO DEGLI ORGANI DELLA TESTATA

### NOTA

Installare sempre nuovi paraoli per guide valvole all'atto del montaggio.

Lubrificare gli steli delle valvole con olio motore. Inserire ciascuno stelo valvola nella propria guida.

Installare le molle delle valvole, e gli scodellini.

### NOTA

Le molle delle valvole devono essere installate con la parte a spire ravvicinate rivolta verso la testata.

- 1) PARAOLIO DELLA GUIDA VALVOLE
- 2) VALVOLA
- 3) SPIRE CON PASSO NORMALE
- 4) SPIRE CON PASSO RAVVICINATO
- 5) SCODELLINO
- 6) SEMICONI

Installare i semiconi.

### ATTENZIONE

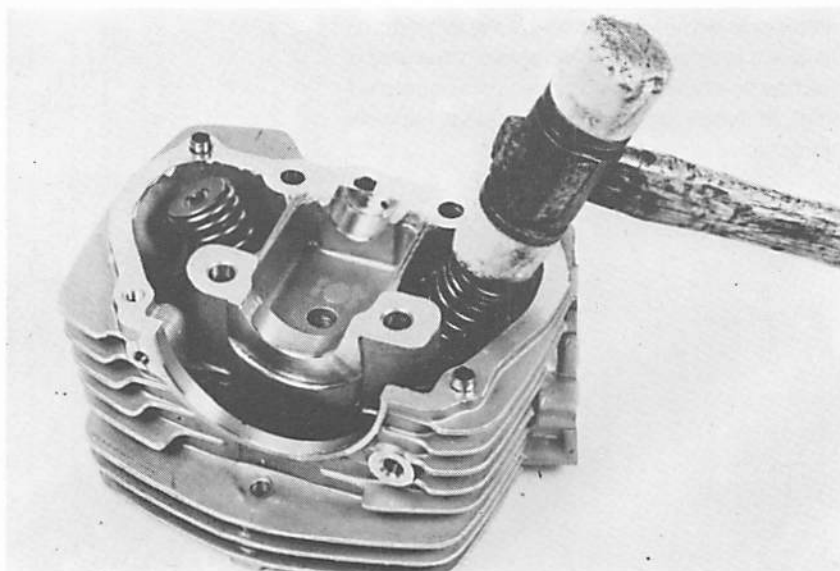
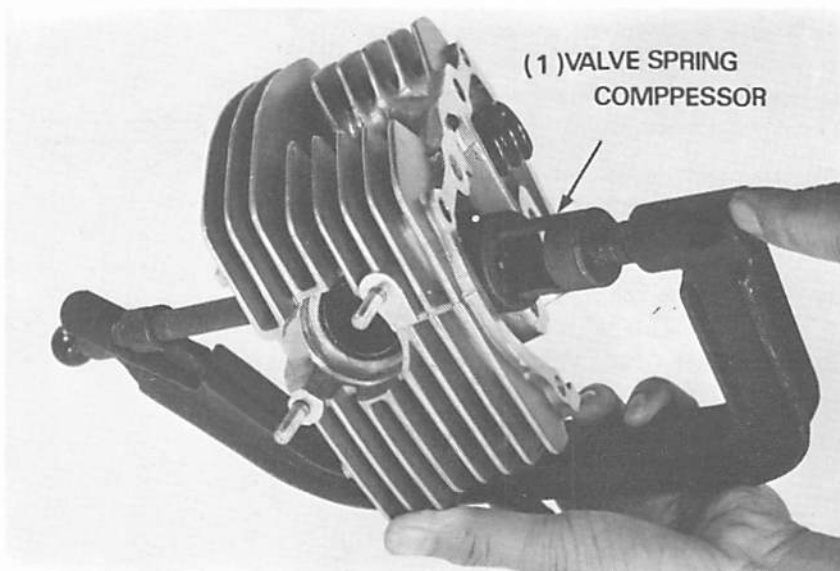
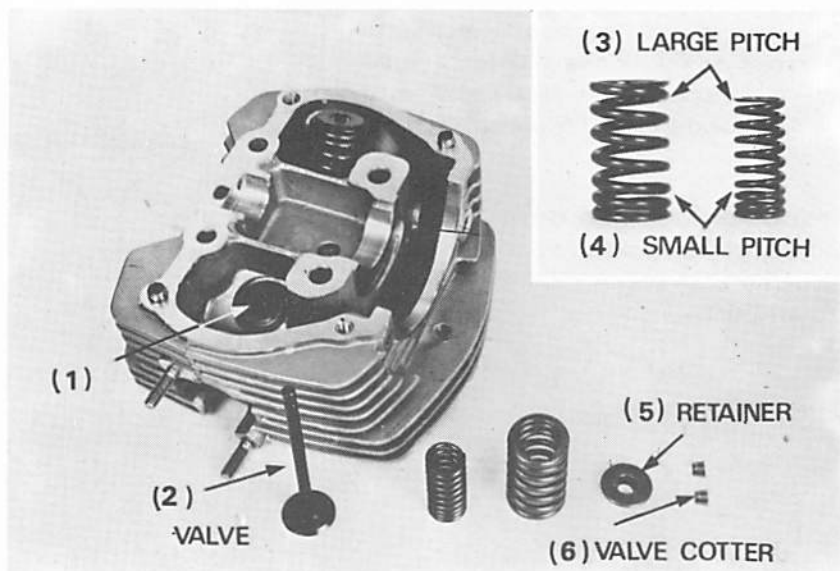
Evitare di comprimere le molle delle valvole più di quanto sia necessario per la installazione dei semiconi.

- 1) ATTREZZO PER COMPRIMERE LE MOLLE DELLE VALVOLE

Dare alcuni colpetti con un mazzuolo di plastica sulla estremità degli steli delle valvole per facilitare il corretto assestamento dei semiconi nei loro alloggiamenti.

### ATTENZIONE

Durante questa operazione la testata deve essere supportata in maniera opportuna onde evitare qualunque rischio di danneggiare le valvole.





### INSTALLAZIONE DELLA TESTATA

Rimuovere dalla testata ogni traccia della vecchia guarnizione.

#### NOTA

Fare bene attenzione ad evitare che polvere o sporcizia possano penetrare all'interno del cilindro.

Installare gli anelli di tenuta tipo O-R, le boccole di posizionamento ed una nuova guarnizione.

- 1) PATTINO GUIDACATENA
- 2) BOCCOLE DI POSIZIONAMENTO
- 3) GUARNIZIONE DELLA TESTATA
- 4) ANELLO DI TENUTA TIPO O-R

Installare la testata.

Fare bene attenzione a non fare cadere la catena della distribuzione nel basamento durante questa operazione.

Installare la vite superiore di fissaggio del tendicatena, con la relativa rondella.

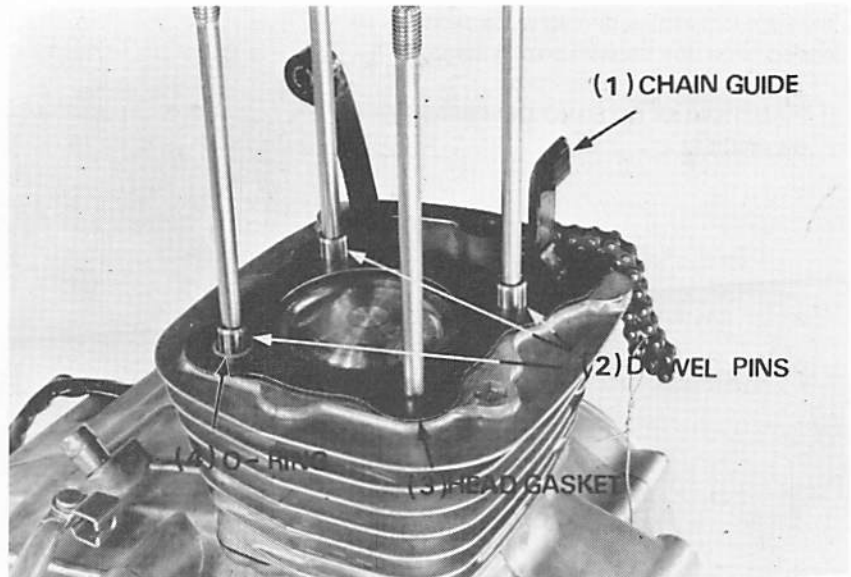
Installare la vite da 6 mm della testata.

Montare il manicotto di fissaggio del carburatore.

Installare le bocole di posizionamento.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 1,0 - 1,4 kgm**

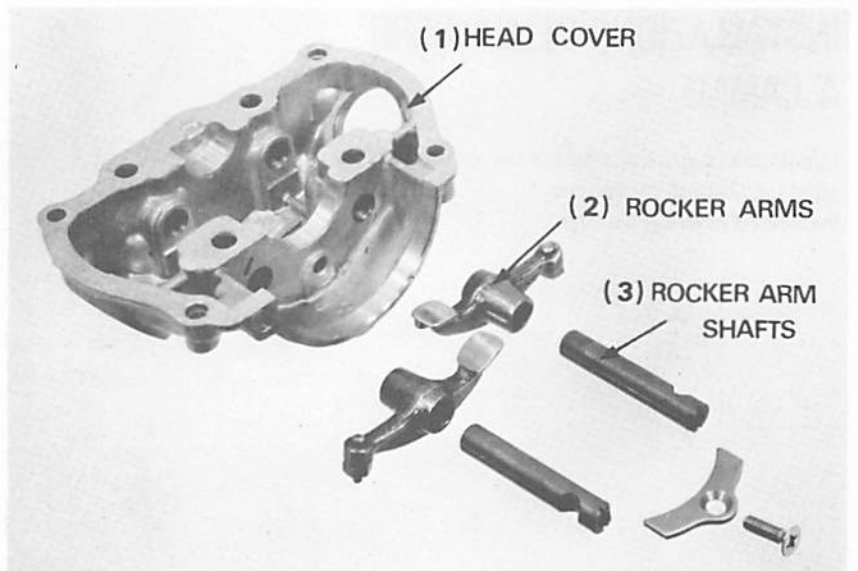
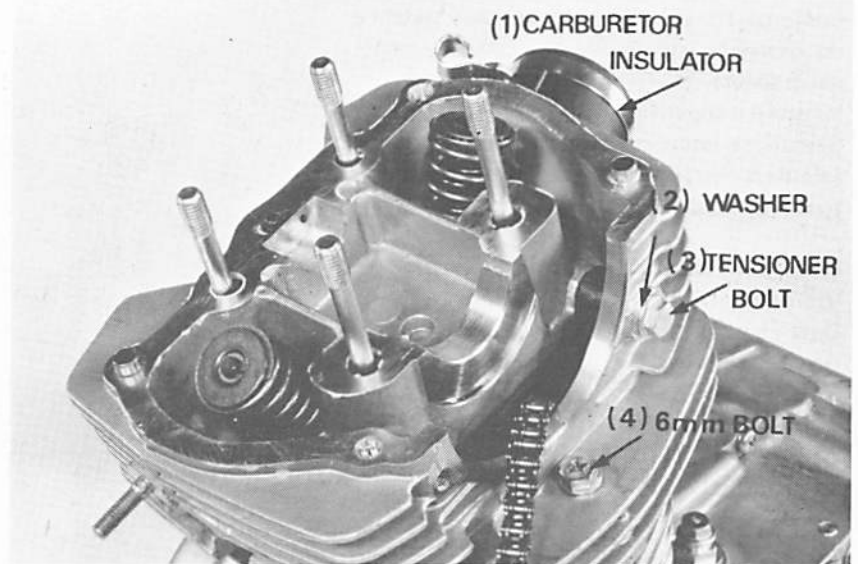
- 1) MANICOTTO FISSAGGIO CARBURATORE
- 2) RONDELLA
- 3) VITE DEL TENDICATENA
- 4) VITE DA 6 mm



### INSTALLAZIONE DEI BILANCIERI

Installare i bilancieri ed i loro perni nel coperchio della testata.

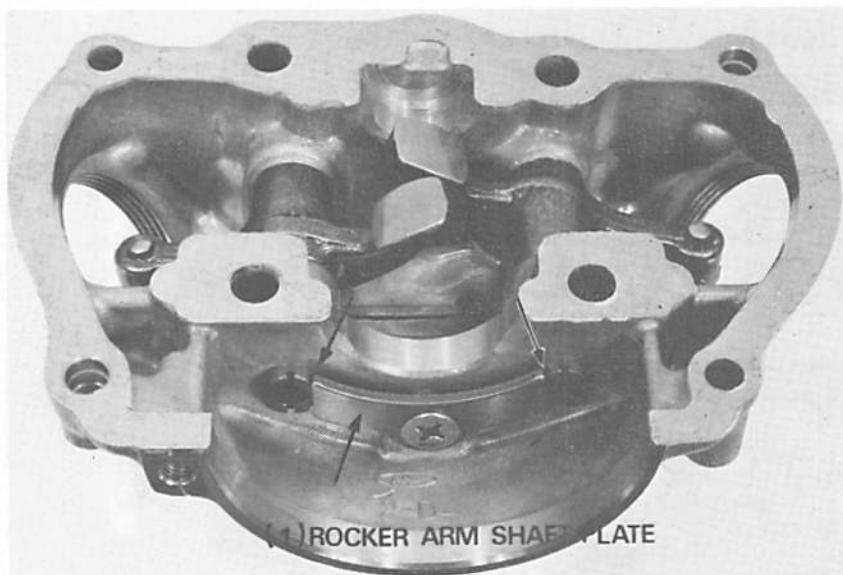
- 1) COPERCHIO DELLA TESTATA
- 2) BILANCIERI
- 3) PERNI DEI BILANCIERI





Installare la piastrina di ritegno dei perni dei bilancieri con i due smussi verso l'interno.

1) PIASTRINA DI RITEGNO DEI PERNI DEI BILANCIERI



Cospargere le superfici di tenuta della testata e del coperchio con un velo di un adatto composto di tenuta.

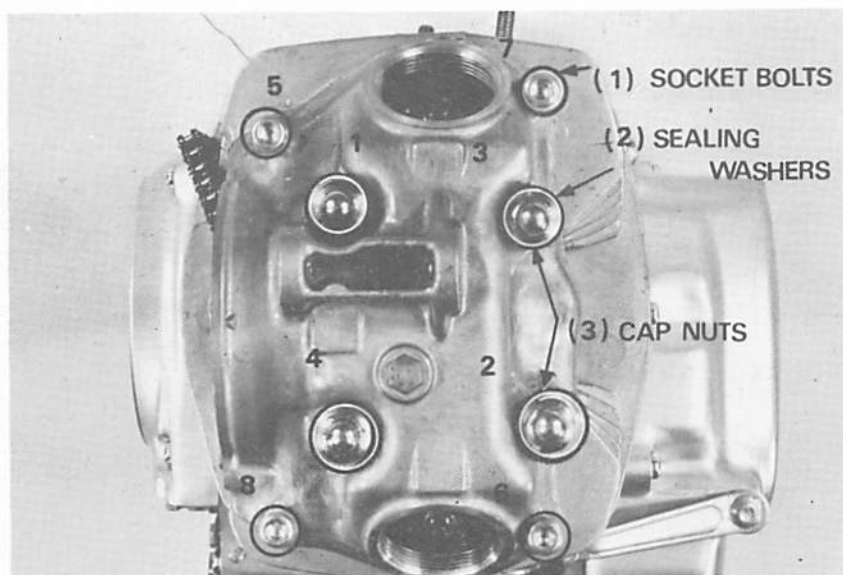
Installare il coperchio della testata.

Serrare le quattro viti con testa a esagono incassato da 6 mm e i quattro dadi ciechi (sotto ciascuno dei quali va posta una rondella).

**COPPIE DI SERRAGGIO:**

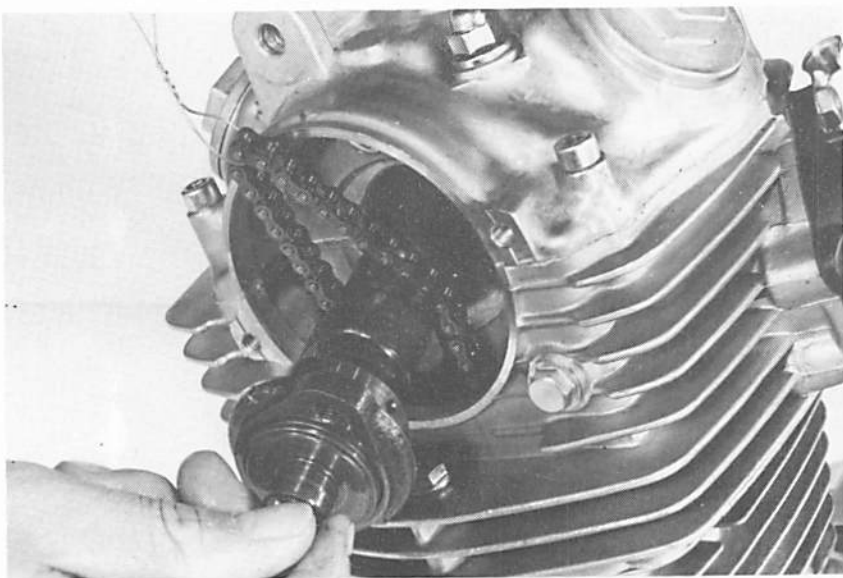
Viti da 6 mm	1,0 - 1,4 kgm
Dadi ciechi	1,8 - 2,0 kgm

- 1) VITI CON TESTA A ESAGONO INCASSATO
- 2) RONDELLE DI TENUTA
- 3) DADI CIECHI



## INSTALLAZIONE DELL'ALBERO A CAMME A CAMME

Lubrificare i perni dell'albero a camme con grasso al bisolfuro di molibdeno.  
Installare l'albero a camme.





### INSTALLAZIONE DEL PIGNONE DELL'ALBERO A CAMME

Ruotare l'albero motore ed allineare il segno T esistente sul rotore del generatore con il segno fisso di riferimento.

Allineare il segno di riferimento "O" praticato sul pignoncino dell'albero a camme con il segno fisso di riferimento "∇" esistente sul coperchio della testata.

Installare il pignoncino e serrare le due viti di fissaggio.

- 1) SEGNO DI RIFERIMENTO "∇"
- 2) SEGNO DI RIFERIMENTO "O"
- 3) PIGNONE DELL'ALBERO A CAMME
- 4) SEGNO "T"

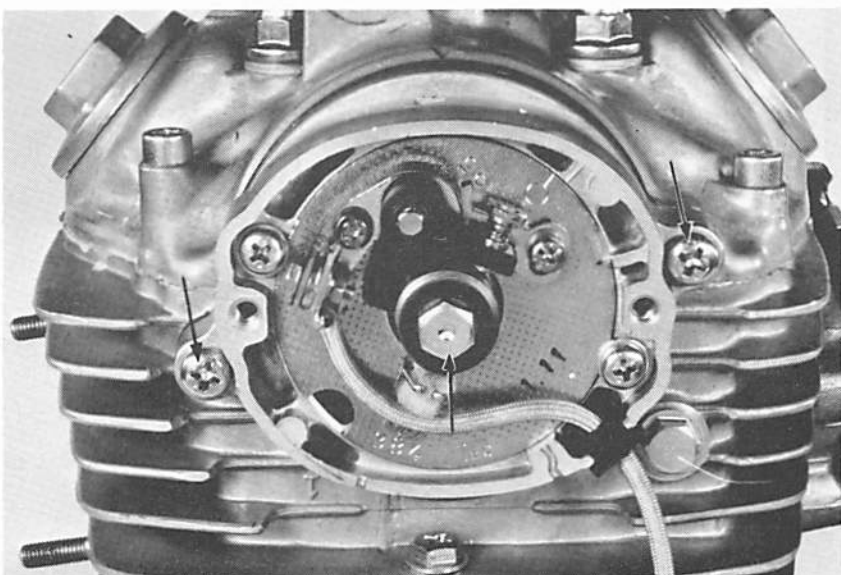
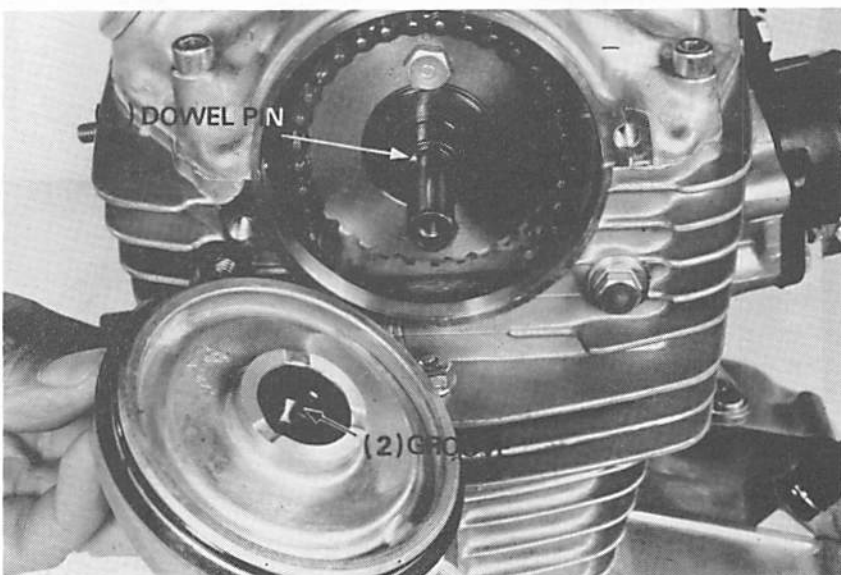
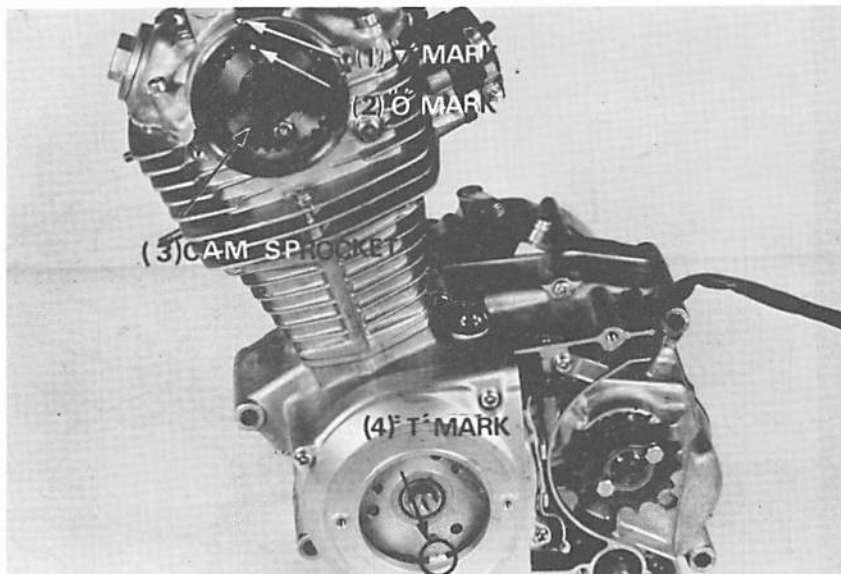
#### NOTA

Allineare il grano di posizionamento dell'albero a camme con la tacca del gruppo anticipo di accensione.

Installare il piatto delle puntine.  
Serrare la vite di fissaggio dell'anticipo automatico.

- 1) GRANO DI POSIZIONAMENTO
- 2) TACCA

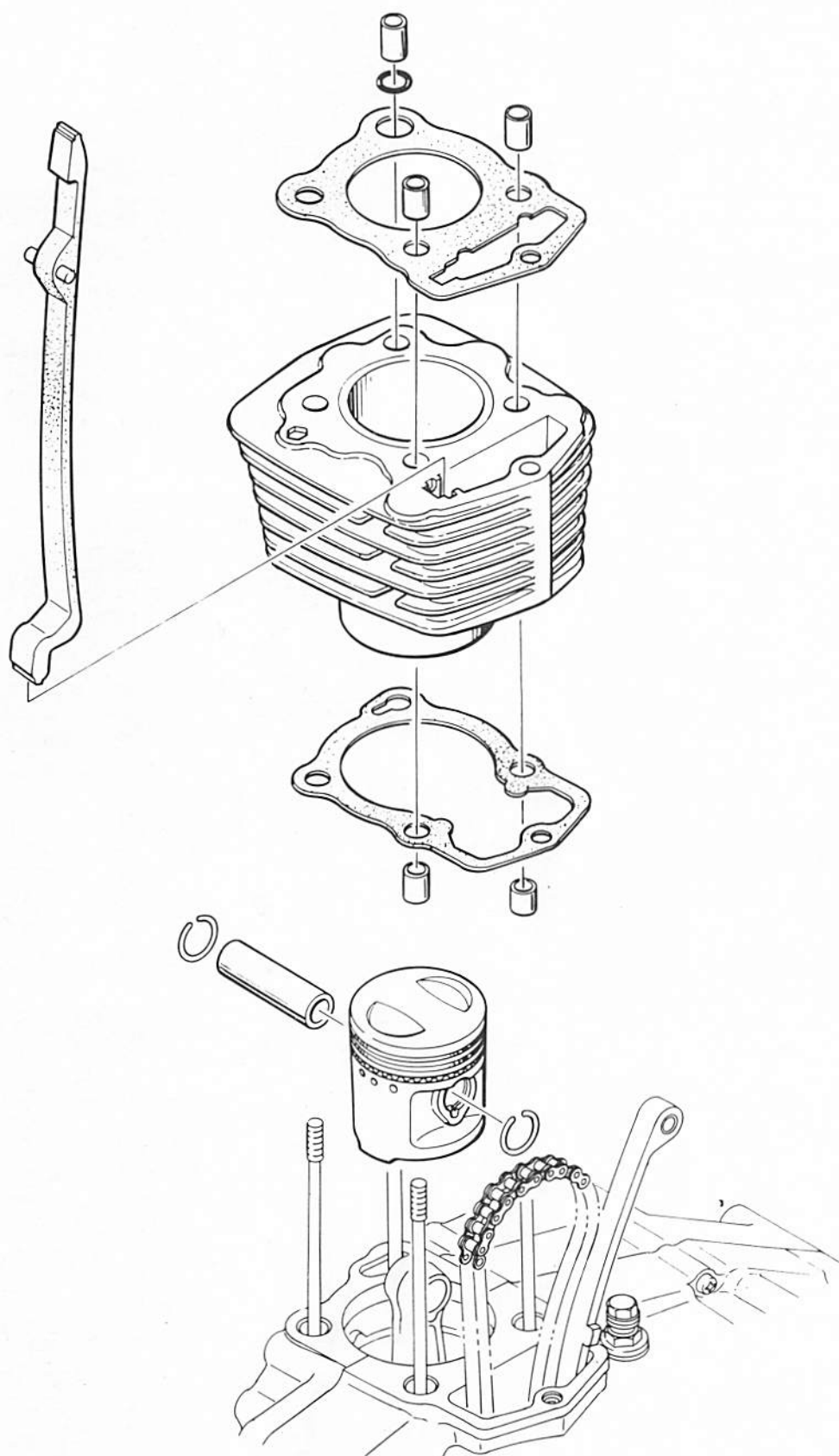
Registrare il gioco delle valvole (vedi pag. 2-6).  
Registrare la tensione della catena di distribuzione (vedi pag. 2-8).  
Installare il coperchio delle puntine.



# 6. GRUPPO CILINDRO/PISTONE



**HONDA**  
XL 125





<b>GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI</b>	<b>6-2</b>
<b>INFORMAZIONI DI SERVIZIO</b>	<b>6-2</b>
<b>RIMOZIONE DEL CILINDRO</b>	<b>6-3</b>
<b>RIMOZIONE DEL PISTONE</b>	<b>6-4</b>
<b>INSTALLAZIONE DEI SEGMENTI</b>	<b>6-7</b>
<b>INSTALLAZIONE DEL PISTONE</b>	<b>6-8</b>
<b>INSTALLAZIONE DEL CILINDRO</b>	<b>6-8</b>



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### Pressione di compressione bassa o instabile

1. Cilindro o segmenti usurati

### Eccessiva fumosità di scarico

1. Cilindro, pistone o segmenti usurati
2. Segmenti installati in maniera errata
3. Pistone o cilindro rigato o danneggiato

### Il motore surriscalda

1. Sul cielo del pistone o nella camera di combustione vi sono troppi depositi carboniosi

### Rumorosità anormale o battiti

1. Cilindro o pistone usurato
2. Eccessivo accumulo di depositi carboniosi

## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Prima di installare il cilindro, accertarsi che il foro di passaggio olio nel semicarterm destro sia perfettamente libero. Controllare che le superfici di tenuta del carter e del cilindro siano perfettamente pulite ed in ottime condizioni, e che la guarnizione e le spine di posizionamento siano correttamente installate.

### DATI TECNICI

DATI TECNICI		AL MONTAGGIO		LIMITE DI USURA		
Cilindro	Diametro	56.50–56.51 mm < 50.50–50.51 mm		56.60 mm < 50.60 mm		
	Ovalizzazione Conicità			0.05 mm 0.05 mm		
Pistone, segmenti e spinotto	Gioco segmento/cava	PRIMO	0.025–0.055 mm		0.13 mm	
		SECONDO	0.015–0.045 mm		0.12 mm	
	Apertura estremità segmento	PRIMO	0.15–0.35 mm		0.5 mm	
		SECONDO	0.15–0.35 mm		0.5 mm	
		Raschiaolio	0.2–0.5 mm			
	Diametro del pistone		56.52–56.54 mm < 50.47–50.51 mm		56.42 mm 50.37 mm	
	Diametro foro per lo spinotto		15.002–15.008 mm		15.05 mm	
	Diametro piede di biella		15.010–15.028 mm		15.85 mm	
Spessore segmenti	PRIMO	2.59–2.61 mm		2.53 mm		
	SECONDO	2.59–2.61 mm		2.53 mm		
Gioco Pistone/Cilindro		0.020–0.050 mm		0.11 mm		



### RIMOZIONE DEL CILINDRO

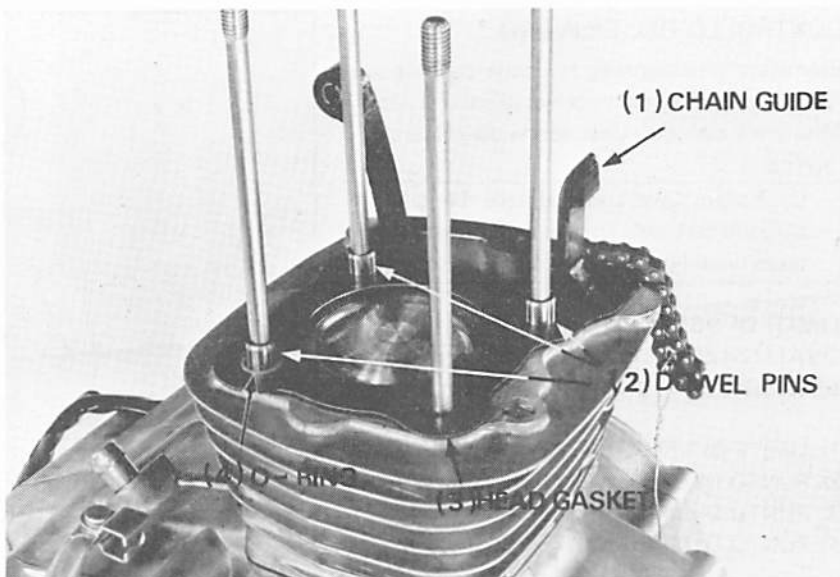
Togliere la testata (pag. 5-8).

Togliere le spine di posizionamento, gli anelli di tenuta tipo O-R e la guarnizione.

Togliere il guidacatena.

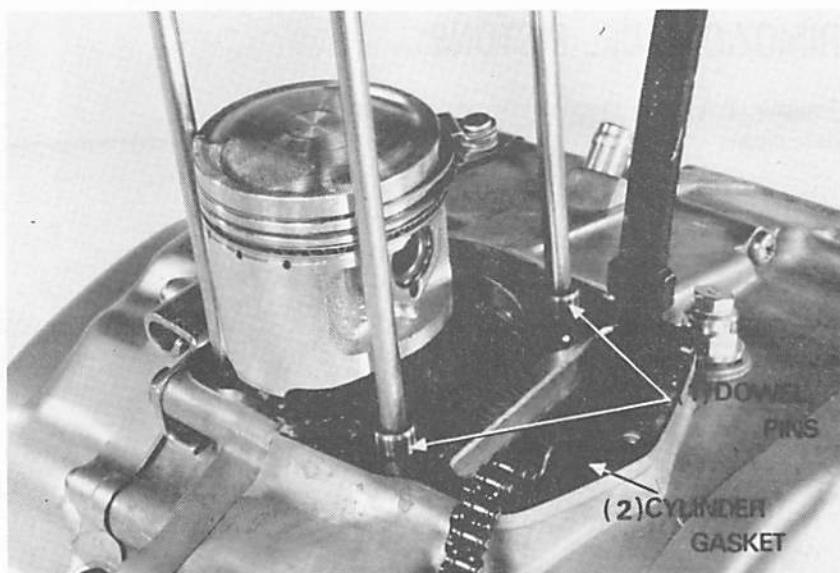
Sfilare il cilindro, facendo attenzione a non fare cadere la catena di distribuzione nel basamento.

- 1) PATTINO GUIDACATENA
- 2) SPINE DI POSIZIONAMENTO
- 3) GUARNIZIONE DELLA TESTATA
- 4) ANELLO DI TENUTA TIPO O-R



Togliere le spine di posizionamento e la guarnizione base cilindro.

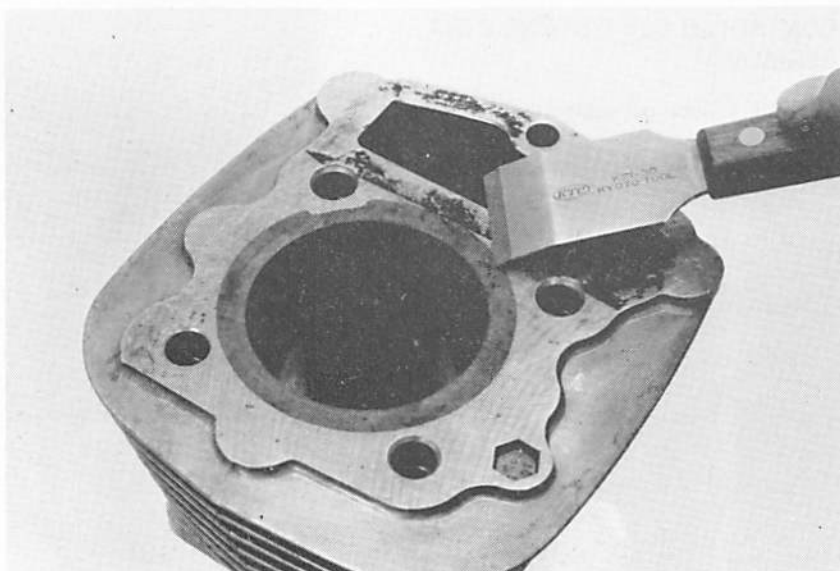
- 1) SPINE DI POSIZIONAMENTO
- 2) GUARNIZIONE DELLA BASE DEL CILINDRO



Pulire accuratamente le superfici di tenuta del cilindro asportando ogni traccia della vecchia guarnizione.

#### NOTA

Evitare di danneggiare le superfici di tenuta durante questa operazione.
--





### CONTROLLO DEL CILINDRO

Esaminare attentamente la canna del cilindro. Non vi devono essere tracce di usura o di danni. Misurare il diametro della canna del cilindro.

#### NOTA

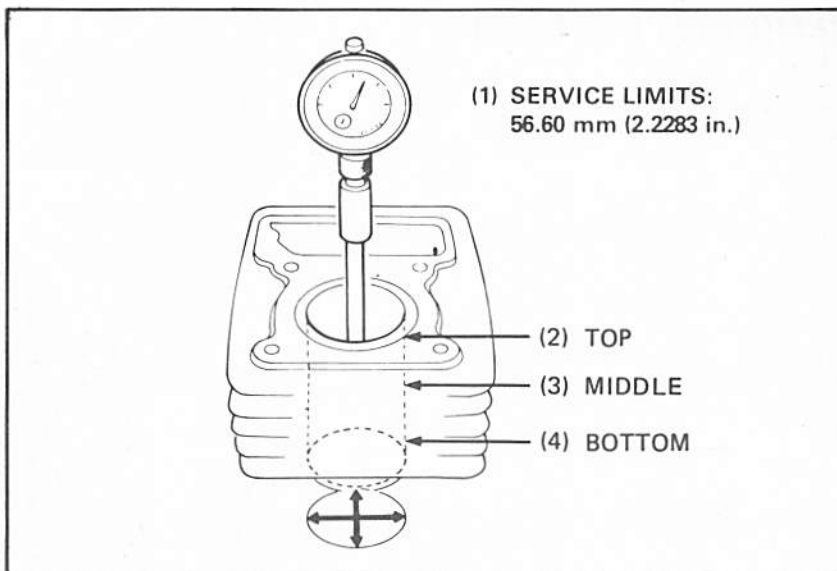
Controllare l'ovalizzazione nelle due direzioni indicate dalle frecce, a tre diverse altezze (vedi figura).

#### LIMITI DI USURA

OVALIZZAZIONE 0,05 mm

CONICITÀ 0,05 mm

- 1) LIMITE DI USURA: 56,60 mm
- 2) PUNTO DI MISURA SUPERIORE
- 3) PUNTO DI MISURA INTERMEDIO
- 4) PUNTO DI MISURA INFERIORE



### RIMOZIONE DEL PISTONE

Togliere gli anelli di ritegno dello spinotto con delle pinze.

#### NOTA

Fare attenzione a non fare cadere gli anelli nel basamento.

Sfilare lo spinotto dal pistone.  
Togliere il pistone.

- 1) ANELLO DI RITEGNO DELLO SPINOTTO



### CONTROLLO DEL PISTONE E DEI SEGMENTI

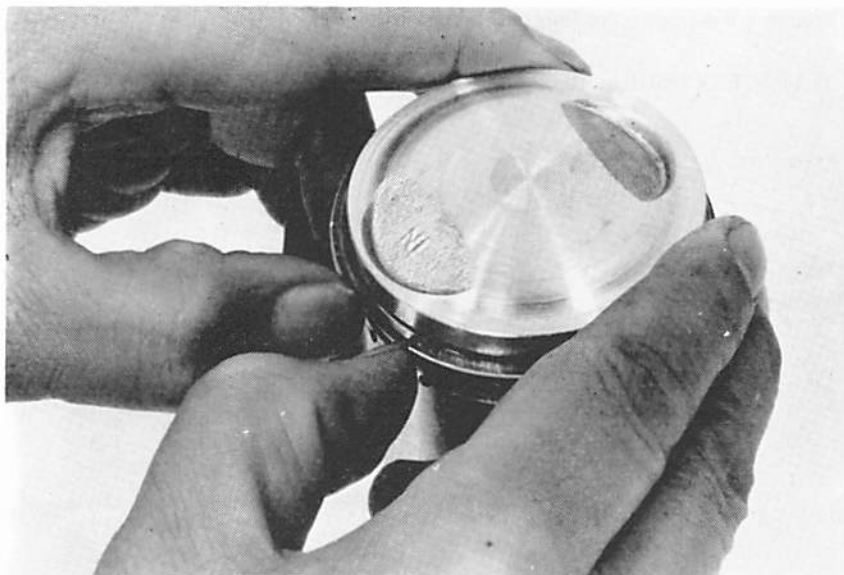
Misurare il gioco dei segmenti nelle cave.

- 1) LIMITE DI USURA: primo segmento  
= 0,13 mm  
secondo segmento  
= 0,12 mm





Togliere i segmenti dalle cave  
Esaminare il pistone. Esso non deve presentare danni o crepe; le cave dei segmenti non devono mostrare tracce di usura.



Inserire a turno ciascun segmento nella canna del cilindro e misurare la luce tra le estremità del segmento stesso.

1) LIMITE DI USURA: Primo e secondo segmento = 0,5 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
TOP/ SECOND RING  
0.5mm (0.020 in.)



Misurare il diametro del pistone.

**NOTA**

Il diametro deve essere misurato ad una distanza di 10 mm dalla base del mantello.

Calcolare il gioco esistente tra pistone e cilindro

1) LIMITE DI USURA: 56,42 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
56.42 mm (2.21 in.)

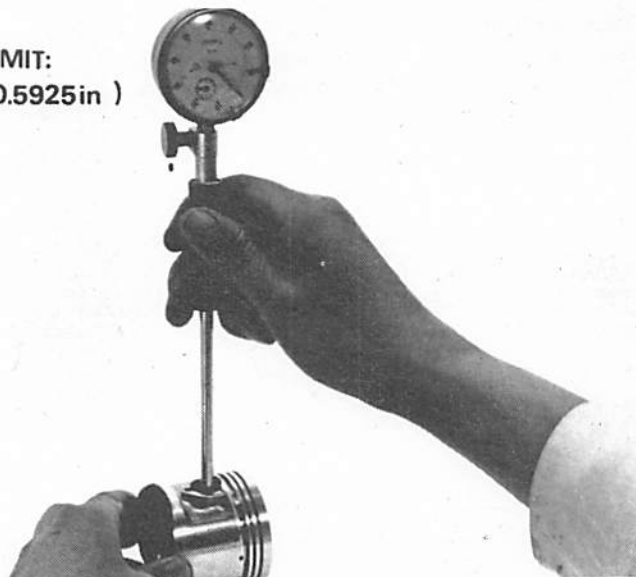




Misurare il diametro del foro per lo spinotto.

1) LIMITE DI USURA: 15,05 mm

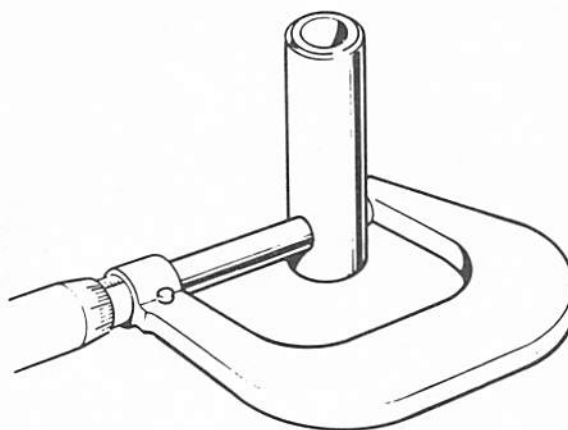
(1) SERVICE LIMIT:  
15.05mm(0.5925 in )



Misurare il diametro dello spinotto.

1) LIMITE DI USURA: 15,85 mm

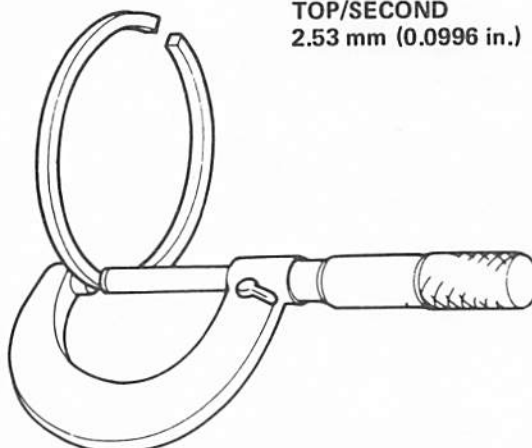
(1) SERVICE LIMIT:  
15.85 mm (0.6240 in.)



Misurare lo spessore di ciascun segmento.

1) LIMITE DI USURA: Primo e secondo  
segmento: = 2,53 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
TOP/SECOND  
2.53 mm (0.0996 in.)





### INSTALLAZIONE DEI SEGMENTI

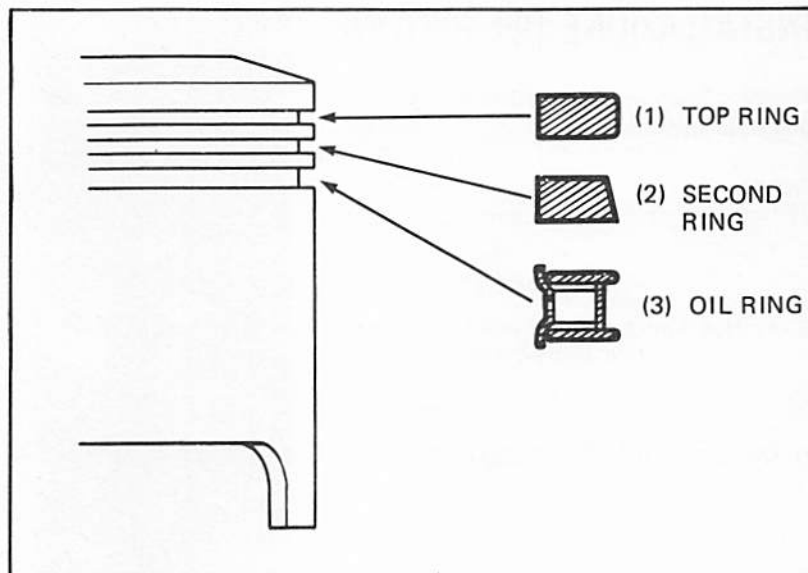
Installare i segmenti nelle cave.

#### NOTA

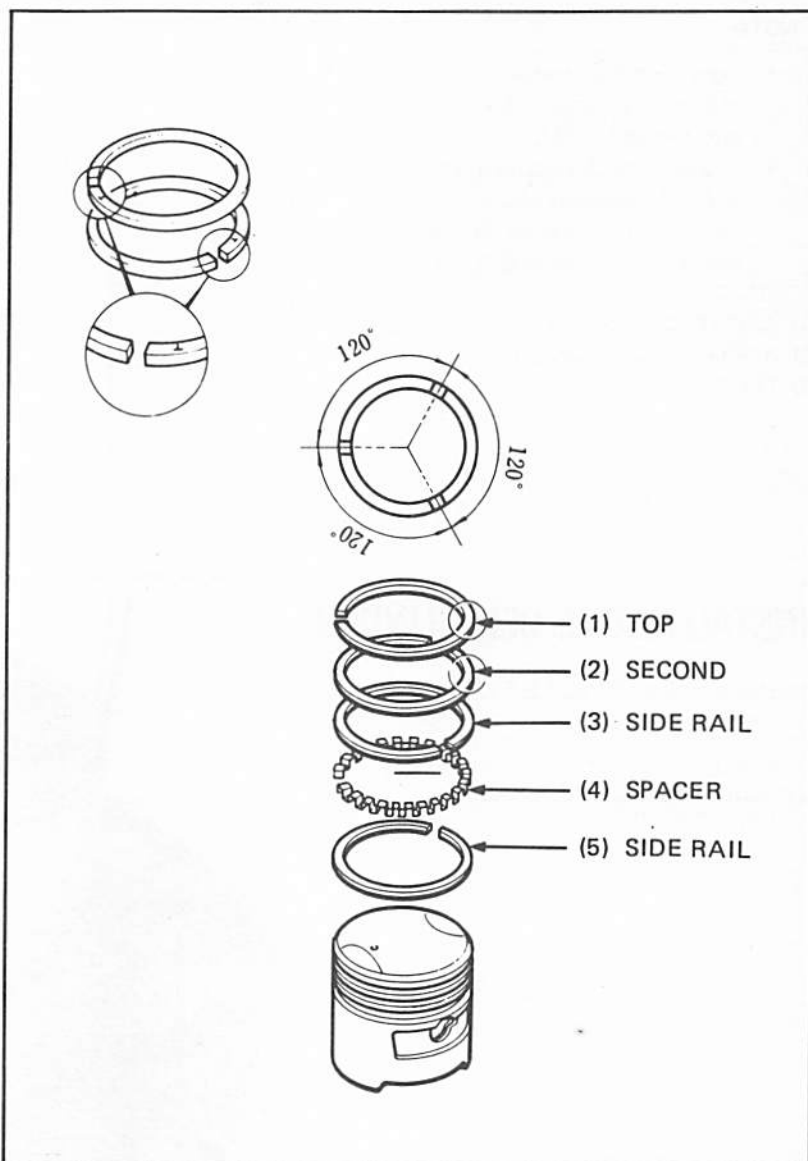
- Fare bene attenzione a non danneggiare il pistone o i segmenti durante l'installazione.
- I segmenti devono essere installati con le stampigliature rivolte verso l'alto.
- Dopo l'installazione i segmenti devono ruotare liberamente nelle loro cave.

Disporre le aperture dei segmenti spaziate di 120° tra di loro.

- 1) PRIMO SEGMENTO
- 2) SECONDO SEGMENTO
- 3) SEGMENTO RASCHIAOLIO



- 1) PRIMO SEGMENTO
- 2) SECONDO SEGMENTO
- 3) ANELLO DI ACCIAIO
- 4) MOLLA DISTANZIATRICE
- 5) ANELLO DI ACCIAIO





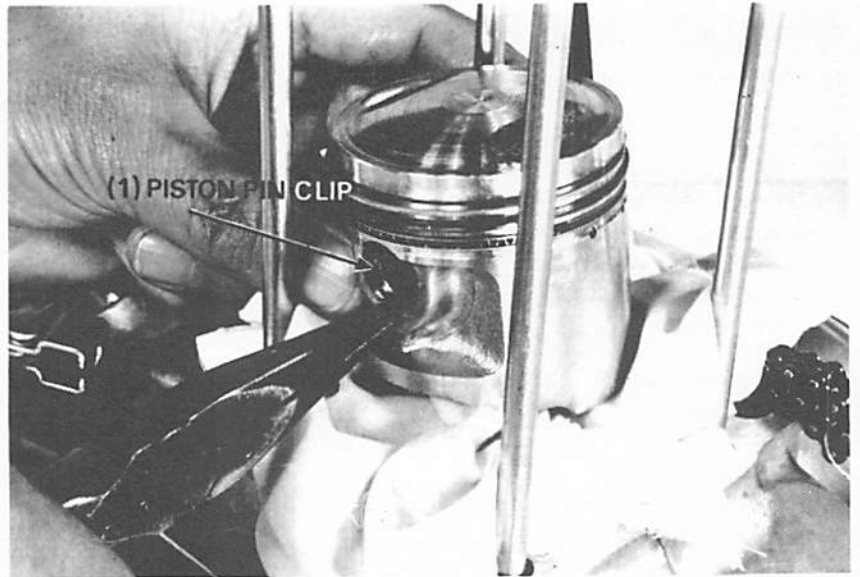
## INSTALLAZIONE DEL PISTONE

Installare il pistone, lo spinotto e gli anelli di ritegno dello spinotto.

### NOTA

- Il pistone deve essere installato con le lettere IN rivolte verso il lato posteriore del motore.
- Non fare cadere gli anelli di ritegno dello spinotto all'interno del basamento.

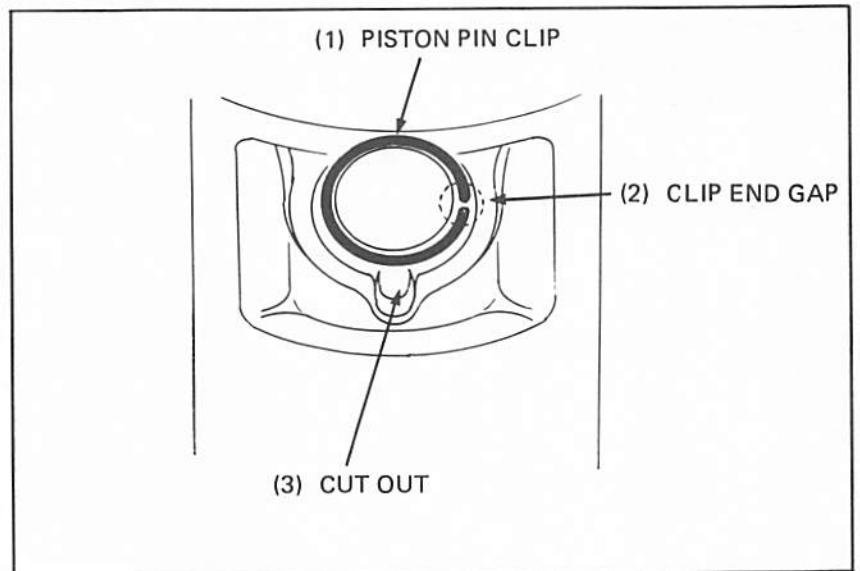
### 1) ANELLO DI RITEGNO DELLO SPINOTTO



### NOTA

- Ogni volta che il pistone viene installato è indispensabile usare anelli di ritegno spinotto nuovi.
- Le estremità di ciascun anello di ritegno dello spinotto non si devono trovare in corrispondenza della tacca esistente nel pistone (vedi figura).

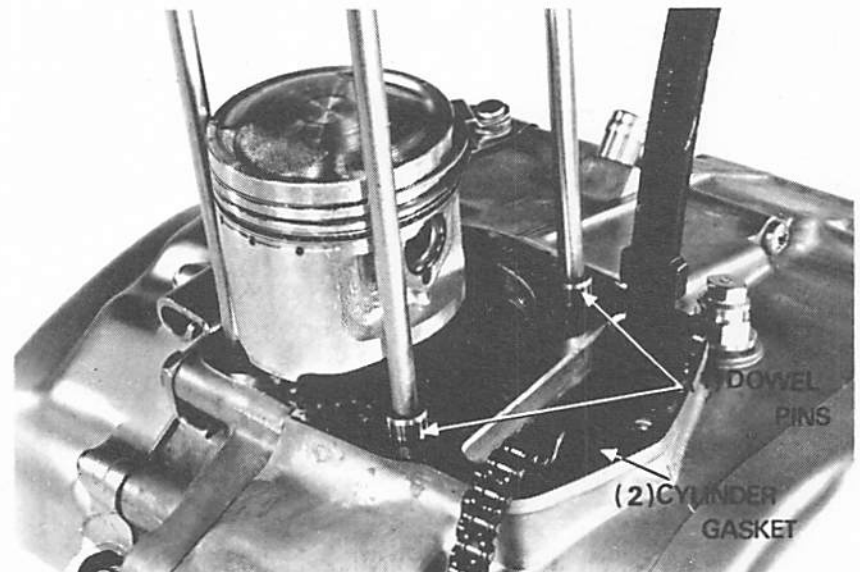
- 1) ANELLO DI RITEGNO DELLO SPINOTTO
- 2) APERTURA DELL'ANELLO
- 3) TACCA



## INSTALLAZIONE DEL CILINDRO

Installare la guarnizione base cilindro e le spine di posizionamento.

- 1) SPINE DI POSIZIONAMENTO
- 2) GUARNIZIONE DELLA BASE DEL CILINDRO

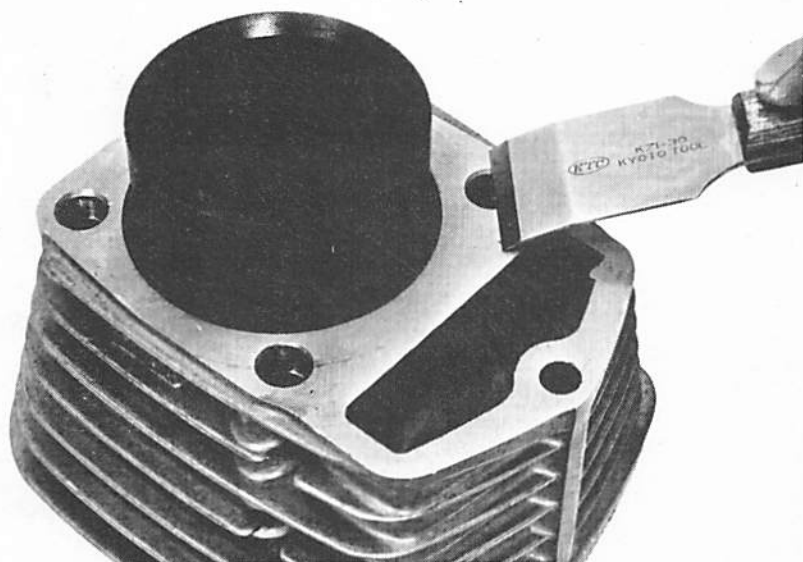




Pulire le superfici di tenuta del cilindro facendo attenzione ad asportare ogni traccia della vecchia guarnizione.

### NOTA

Evitare di danneggiare le superfici di tenuta.



Installare il cilindro.

### NOTA

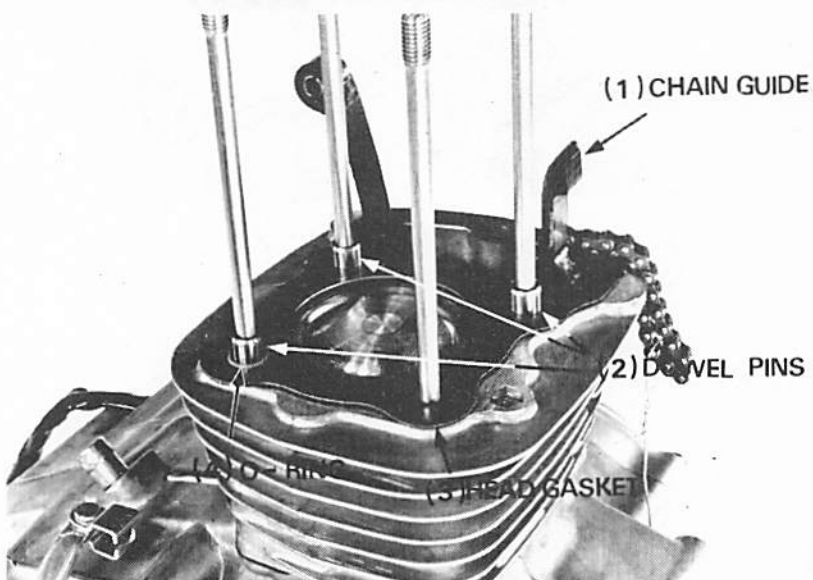
Durante questa operazione fare attenzione a non danneggiare i segmenti o il pistone.

Installare il guidacatena.

Installare la guarnizione della testata, le spine di posizionamento e gli anelli di tenuta tipo O-R. Installare la testata (Pag. 5-17).

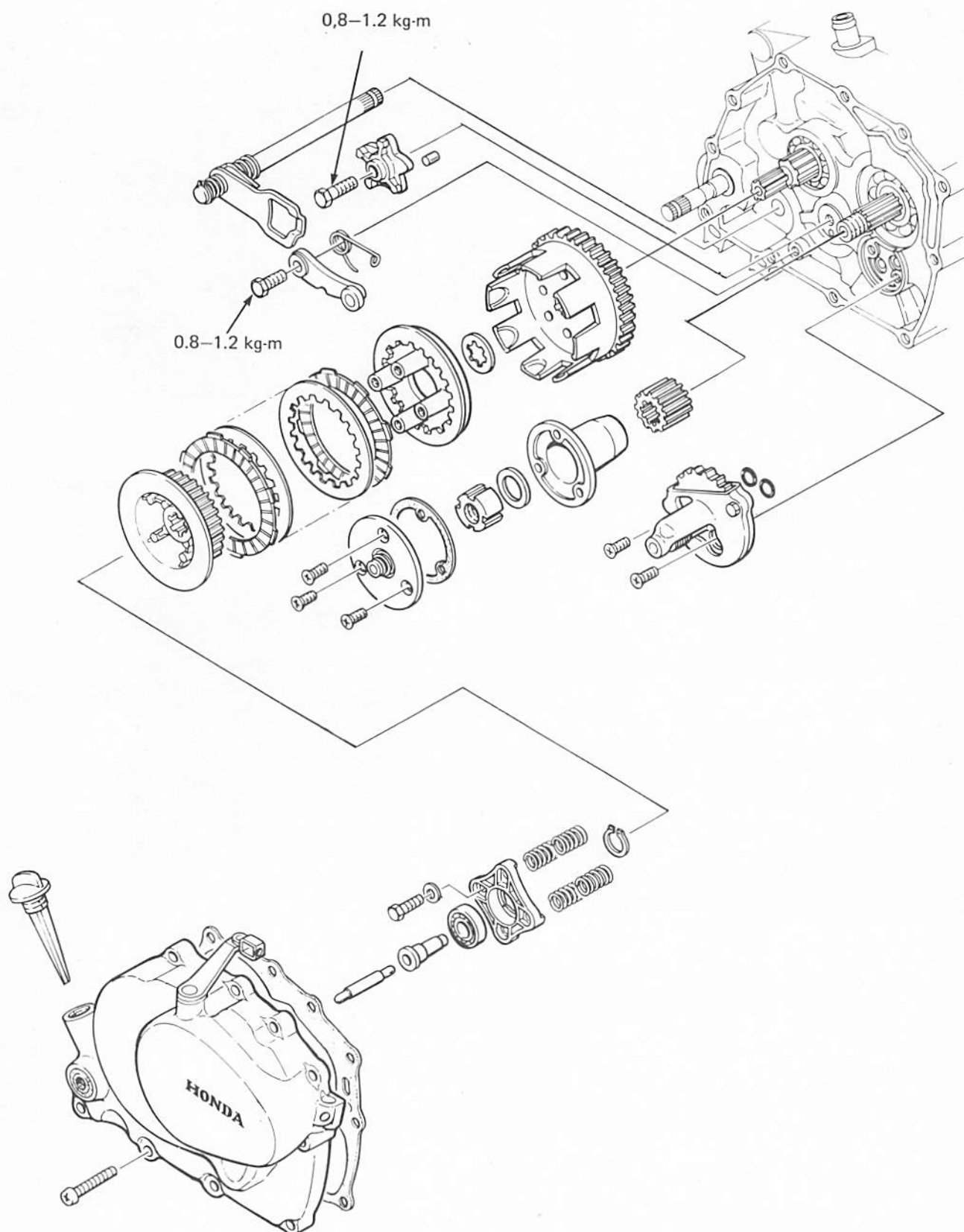
### NOTA

Lubrificare abbondantemente il pistone e le pareti della canna prima di installare il cilindro.



- 1) PATTINO GUIDACATENA
- 2) SPINE DI POSIZIONAMENTO
- 3) GUARNIZIONE DELLA TESTATA
- 4) ANELLO DI TENUTA TIPO O-R

# 7. FRIZIONE/POMPA DELL'OLIO SELETTORE DEL CAMBIO





**HONDA**

**XL 125**

FRIZIONE/POMPA DELL'OLIO/SELETTORE DEL CAMBIO

---

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	7-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	7-3
RIMOZIONE DEL COPERCHIO LATERALE DESTRO DEL BASAMENTO	7-4
FRIZIONE	7-4
POMPA DELL'OLIO	7-10
SELETTORE DEL CAMBIO	7-13
INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO LATERALE DESTRO DEL BASAMENTO	7-14



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Un funzionamento difettoso della frizione può generalmente essere corretto regolando in modo appropriato la corsa a vuoto della leva di comando.

### Frizione

#### La frizione slitta

1. La leva di comando non ha corsa a vuoto
2. I dischi sono usurati
3. Le molle hanno un carico insufficiente

#### La frizione non stacca

1. Eccessiva corsa a vuoto della leva di comando
2. I dischi sono deformati

#### La moto tende a muoversi con la frizione tirata

1. Eccessiva corsa a vuoto della leva di comando
2. I dischi sono deformati

#### La leva di comando è dura da azionare

1. Il cavetto di comando è danneggiato, schiacciato o sporco
2. Il dispositivo di azionamento della frizione è danneggiato.

#### Funzionamento brusco o a scatti della frizione

1. I margini degli intagli della campana sono usurati.

### Selettore

#### Leva del cambio dura da azionare

1. Piastrina di arresto piegata o deformata
2. Frizione mal regolata

#### La leva del cambio non ritorna

1. Molla di richiamo rotta o indebolita
2. L'alberino comando marce forza nei propri supporti

#### Le marce escono spontaneamente

1. La molla del braccetto fermamarce è rotta o indebolita

#### Insufficiente pressione dell'olio

1. L'ingranaggio di comando della pompa è danneggiato
2. Pompa dell'olio difettosa o danneggiata

**HONDA**  
**XL 125**

FRIZIONE/POMPA DELL'OLIO/SELETTORE DEL CAMBIO

## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Questo capitolo descrive la rimozione e la installazione della frizione, della pompa dell'olio e del selettore del cambio, cominciando con la rimozione del coperchio laterale destro del basamento.

Queste operazioni possono essere effettuate senza rimuovere il motore dal telaio.

### ATTREZZI SPECIALI

Attrezzo bloccaggio campana frizione	07923-1070001
Chiave per ghiera	07716-0020100
Barra di manovra	07716-0020500

### COPPIE DI SERRAGGIO

Viti del coperchio laterale destro del basamento	0,8-1,2 khm
Ghiera da 16 mm (rotore del filtro centrifugo)	4,0-5,0 kgm
Viti fissaggio pedale avviamento	1,0-1,5 kgm
Viti barra poggiapiedi	1,8-2,5 kgm

### DATI TECNICI

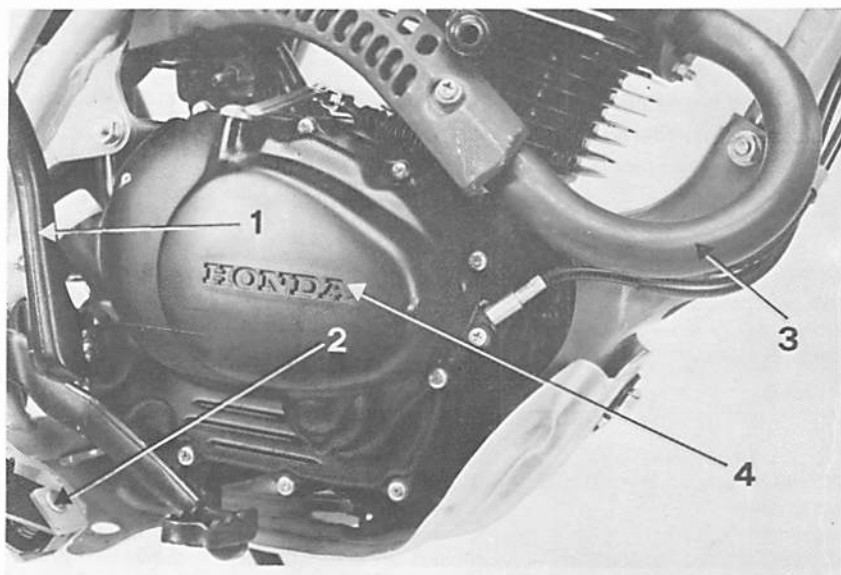
VOCE		VALORE AL MONTAGGIO	LIMITE DI USURA
Frizione	Corsa a vuoto della leva	10-20 mm	--
	Lunghezza libera delle molle	35.5 mm	32.4 mm
	Spessore dei dischi conduttori	2.8-2.9 mm	2.4 mm
	Distorsione dei dischi	--	0.2 mm
Pompa dell'olio	Gioco tra i rotori	0.30 mm	0.35 mm
	Gioco rotore esterno/ corpo pompa	0.30-0.36 mm	0.4 mm
	Gioco assiale	0-0.06 mm	0.11 mm



## RIMOZIONE DEL COPERCHIO LATERALE DESTRO DEL BASAMENTO

Scaricare l'olio dal motore (vedi pag. 2-4).  
 Rimuovere la barra poggiapiedi.  
 Togliere il tubo di scarico completo.  
 Staccare il cavo di comando della frizione  
 Staccare il cavo del contagiri  
 Rimuovere il pedale della messa in moto  
 Togliere il coperchio destro

- 1) PEDALE DELLA MESSA IN MOTO
- 2) POGGIAPIEDI
- 3) TUBO DI SCARICO
- 4) COPERCHIO LATERALE DESTRO DEL BASAMENTO

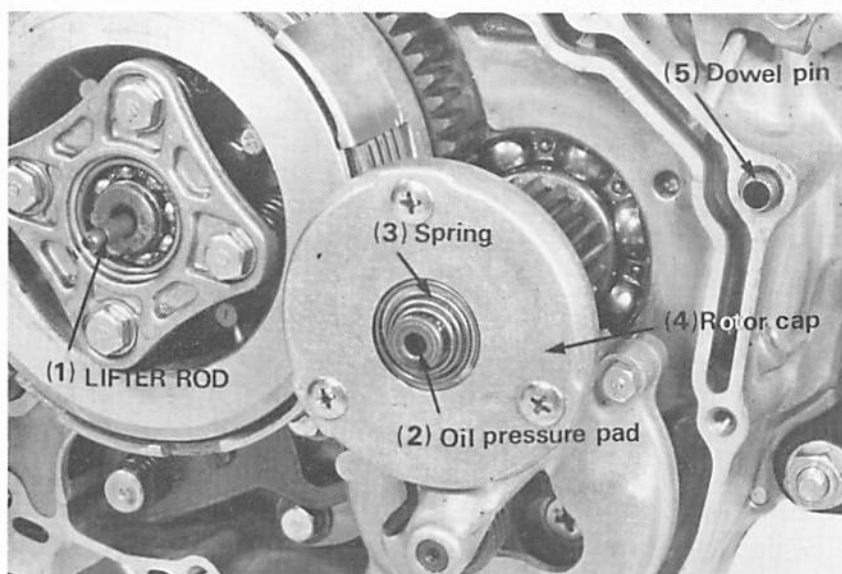


## FRIZIONE

### RIMOZIONE DELLA FRIZIONE

Togliere il puntalino di azionamento della frizione.  
 Togliere il coperchio del filtro centrifugo dell'olio.

- 1) PUNTALINO DI AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE
- 2) RACCORDO MANDATA OLIO
- 3) MOLLA
- 4) COPERCHIO DEL FILTRO CENTRIFUGO
- 5) SPINA DI POSIZIONAMENTO

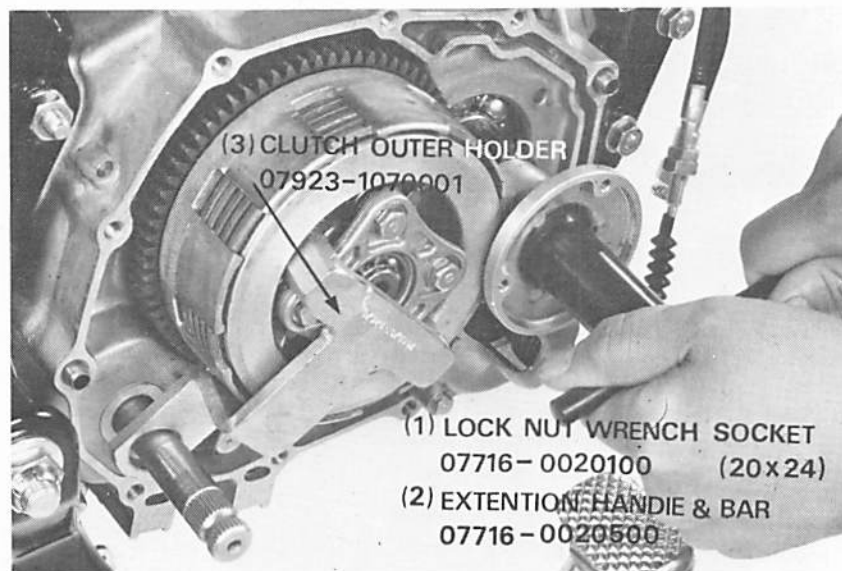


Installare l'attrezzo per il bloccaggio della campana della frizione.

Svitare la ghiera da 16 mm.

Togliere il rotore del filtro centrifugo dell'olio.

- 1) CHIAVE PER GHIERE 07716-0020100 (20x24)
- 2) Manico per chiave 07716-0020500
- 3) ATTREZZO PER IL BLOCCAGGIO DELLA CAMPANA DELLA FRIZIONE (07923-1070001)



- (1) LOCK NUT WRENCH SOCKET  
07716-0020100 (20x24)
- (2) EXTENSION HANDLE & BAR  
07716-0020500
- (3) CLUTCH OUTER HOLDER  
07923-1070001



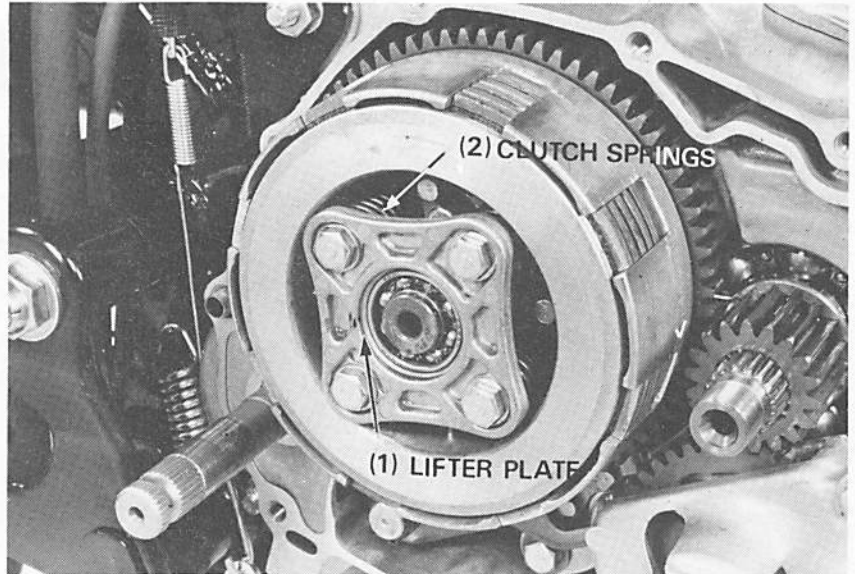
**HONDA**  
**XL 125**

FRIZIONE/POMPA DELL'OLIO/SELETTORE DEL CAMBIO

Togliere le viti del piattello di comando della frizione.

Rimuovere il piattello e le molle.

- 1) PIATTELLO COMANDO FRIZIONE
- 2) MOLLA DELLA FRIZIONE

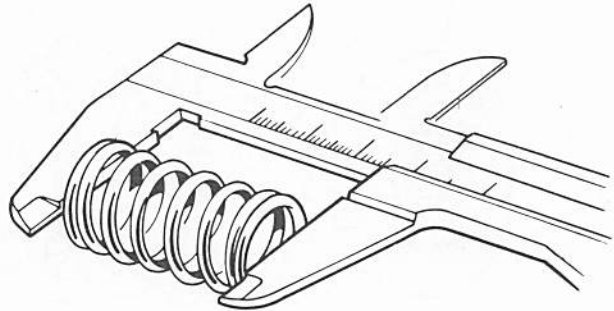


#### CONTROLLO DELLE MOLLE DELLA FRIZIONE

Misurare la lunghezza libera delle molle della frizione.

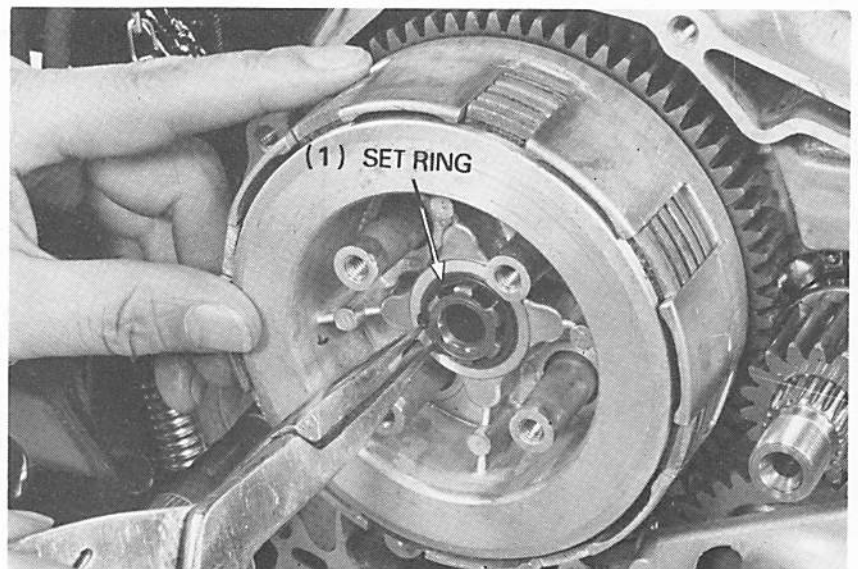
- 1) LIMITE DI USURA: 32,4 mm

(1) SERVICE LIMIT: 32.4 mm (1.276 in.)



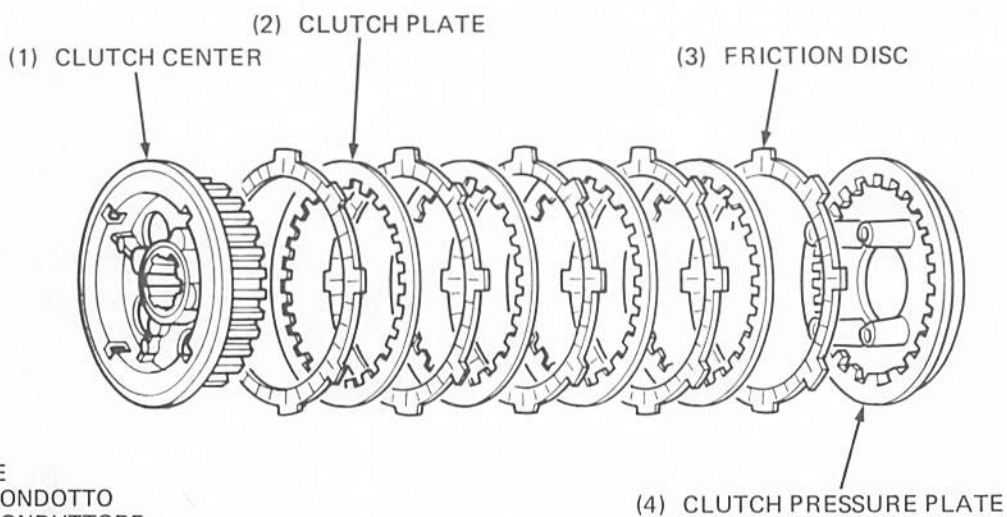
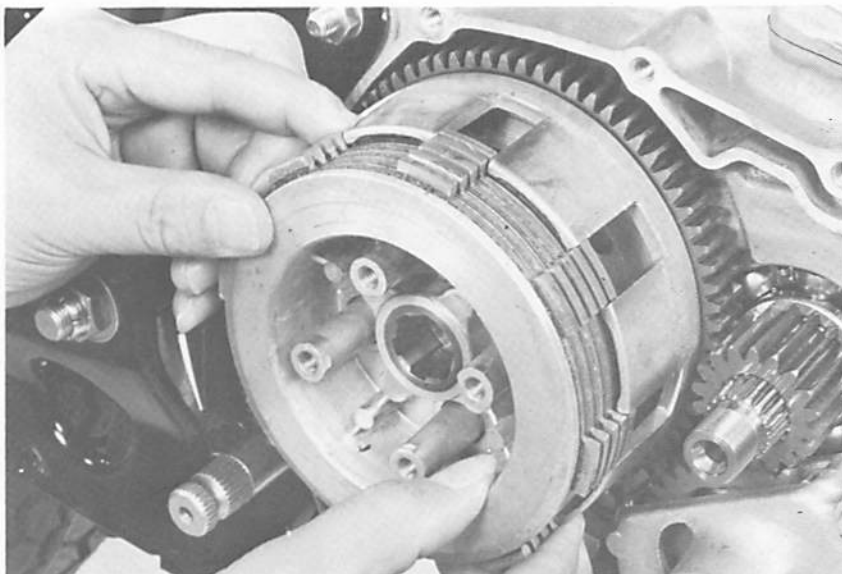
Togliere l'anello elastico da 20 mm.

- 1) ANELLO ELASTICO





Sfilare il mozzo della frizione, i dischi e il piatto spingidisco.



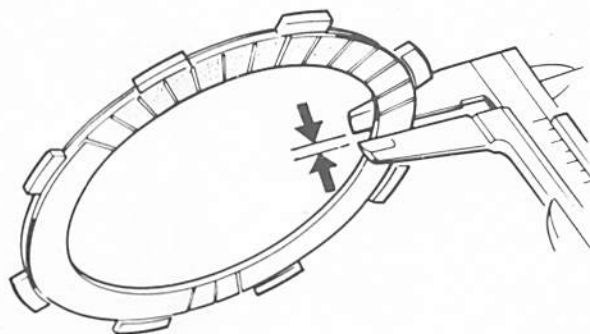
- 1) FRIZIONE
- 2) DISCO CONDOTTO
- 3) DISCO CONDUTTORE
- 4) PIASTRA SPINGIDISCHI

#### CONTROLLO DEI DISCHI CONDUTTORI

Sostituire i dischi della frizione se essi mostrano tracce di bruciatura o rigature.

- 1) LIMITE DI USURA: 2,4 mm

(1) SERVICE LIMIT: 2.4 mm (0.095 in.)



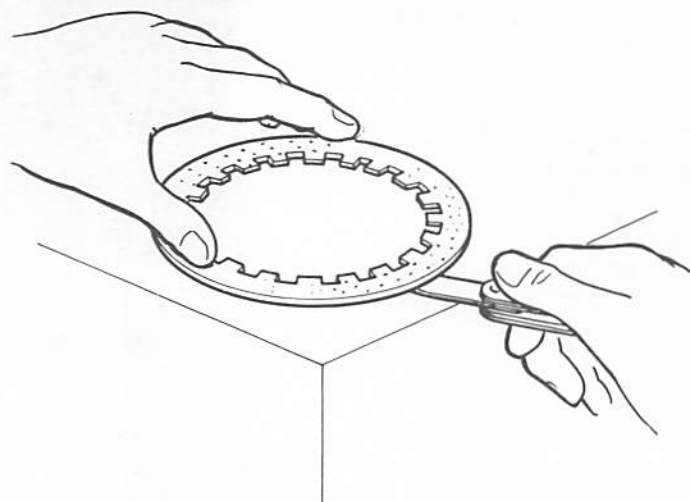


### CONTROLLO DEI DISCHI CONDOTTI

Controllare la planarità dei dischi metallici per mezzo di un piano di riscontro e di uno spessoremetro.

- 1) LIMITE DI USURA: 0,2 mm

(1) SERVICE LIMIT: 0.2 mm (0.008 in.)



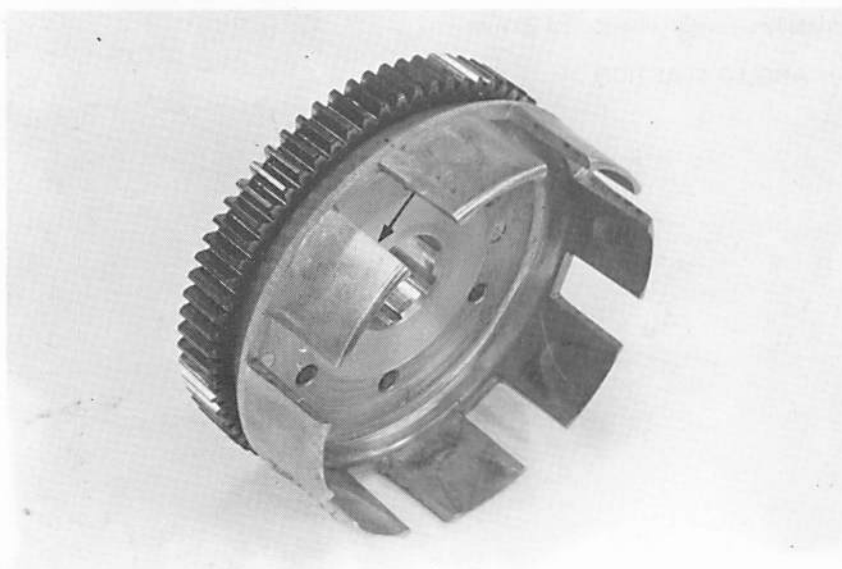
Sfilare la rondella da 20 mm con foro scanalato. Sfilare la campana della frizione e l'ingranaggio conduttore della trasmissione primaria.

- 1) RONDELLA CON FORO SCANALATO
- 2) INGRANAGGIO CONDUTTORE DELLA TRASMISSIONE PRIMARIA



### CONTROLLO DELLA CAMPANA DELLA FRIZIONE

Esaminare gli intagli della campana, essi devono essere a margini rettilinei, senza tacche, dentelli o tracce di usura.



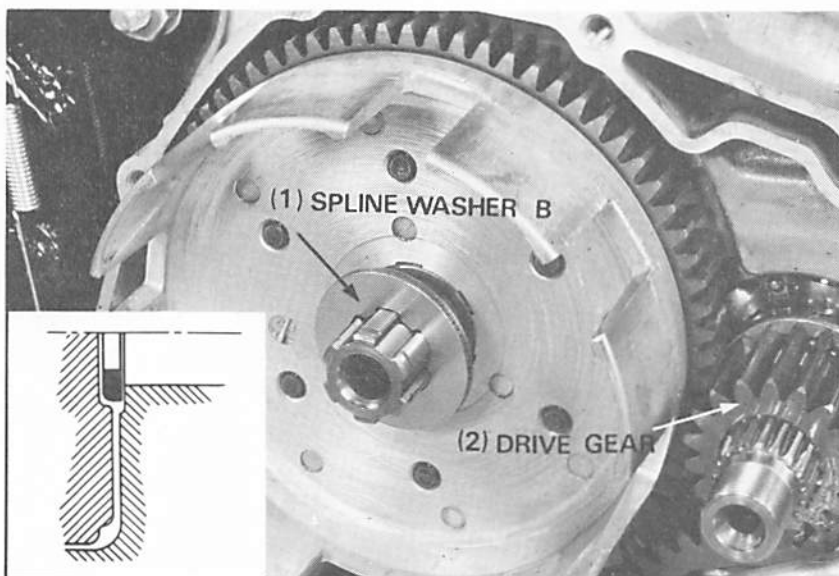

**RIMONTAGGIO DELLA FRIZIONE**

Installare l'ingranaggio conduttore della trasmissione primaria, la campana della frizione e la rondella con foro scanalato.

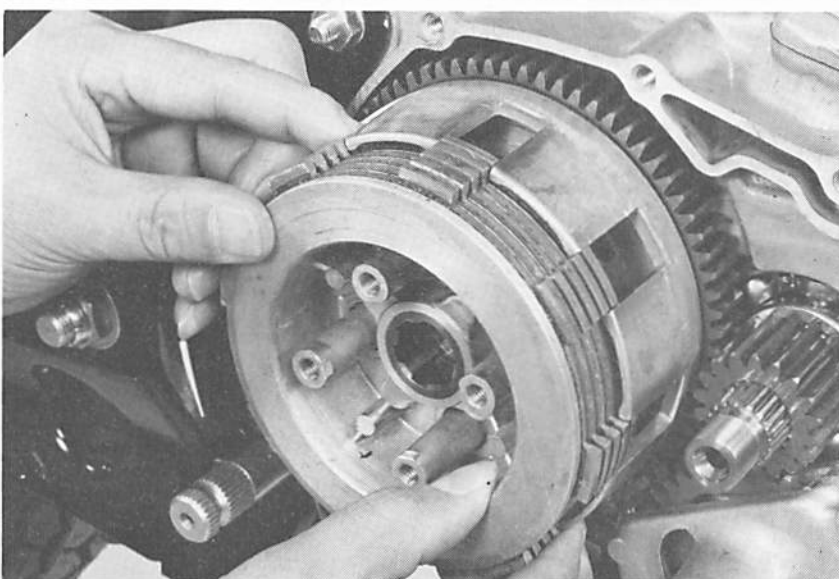
**NOTA**

Osservare il verso di montaggio della rondella (vedi figura).

- 1) RONDELLA CON FORO SCANALATO
- 2) INGRANAGGIO CONDUTTORE DELLA TRASMISSIONE PRIMARIA

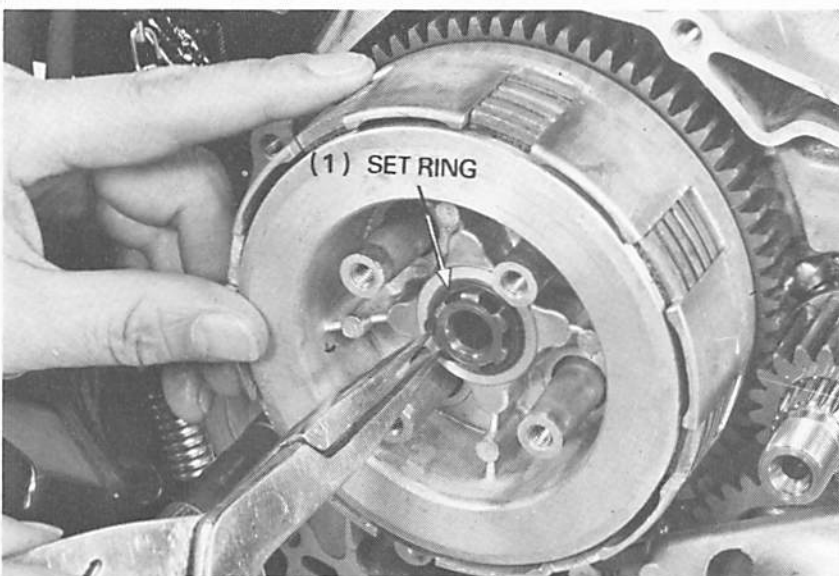


Installare il piatto spingidisco, i dischi ed il mozzo della frizione.



Installare l'anello elastico da 20 mm.

- 1) ANELLO ELASTICO



**HONDA****XL 125**

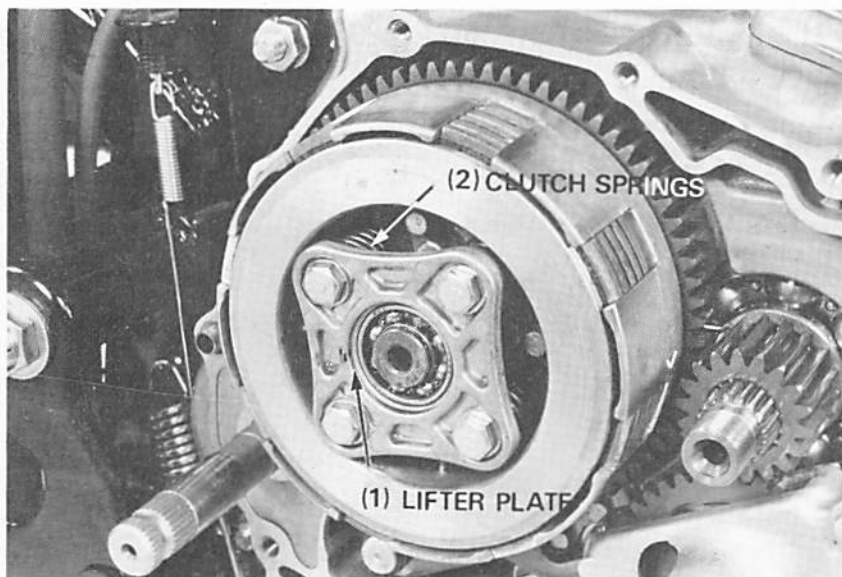
FRIZIONE/POMPA DELL'OLIO/SELETTORE DEL CAMBIO

Installare le molle e il piattello di comando della frizione. Serrare le viti di fissaggio.

**NOTA**

Le viti devono essere serrate in 2-3 passaggi, seguendo un ordine diagonale.

- 1) PIATTELO DI COMANDO DELLA FRIZIONE
- 2) MOLLE DELLA FRIZIONE



Installare l'attrezzo di bloccaggio della campana della frizione.

Serrare la ghiera da 16 mm.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 4,0-4,5 kgm.**

- 1) CHIAVE PER GHIERE 07716-0020100 (20x24)
- 2) MANICO PER CHIAVE 07716-0020500
- 3) ATTREZZO PER BLOCCAGGIO DELLA CAMPANA DELLA FRIZIONE 07923-1070001



Installare il coperchio del filtro centrifugo dell'olio.

Installare l'astina di azionamento della frizione, le spine di posizionamento e la guarnizione.

Montare il coperchio laterale destro del basamento (pag. 7-14).

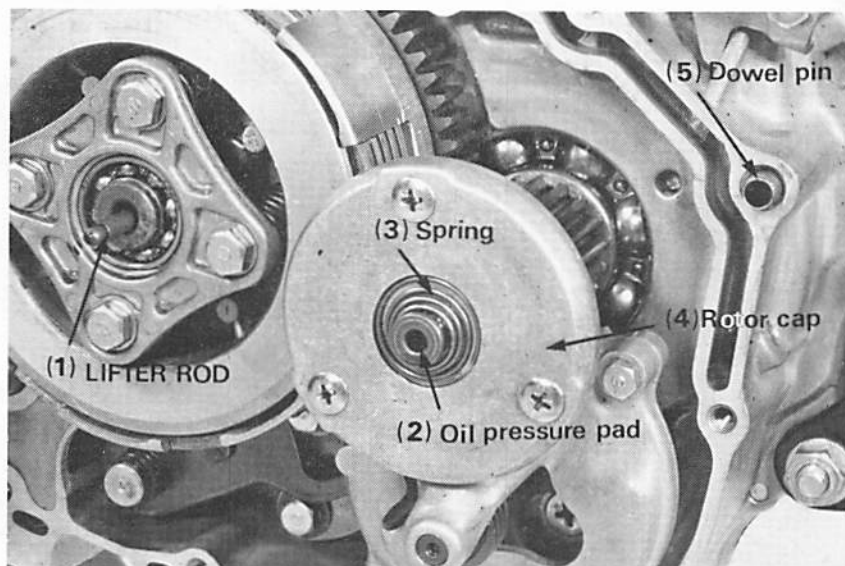
Attaccare il cavo della frizione alla leva di azionamento; collegare il cavo del contagiri.

Installare il pedale della messa in moto, il tubo di scarico e la barra poggiapiedi.

Introdurre nel carter la corretta quantità di olio motore (pag. 2-4).

Registrare la frizione (pag. 2-13).

- 1) PUNTALINO FUNZIONAMENTO FRIZIONE
- 2) RACCORDO MANDATA OLIO
- 3) MOLLA
- 4) COPERCHIO DEL FILTRO CENTRIFUGO
- 5) SPINA DI POSIZIONAMENTO





## POMPA DELL'OLIO

### RIMOZIONE DELLA POMPA

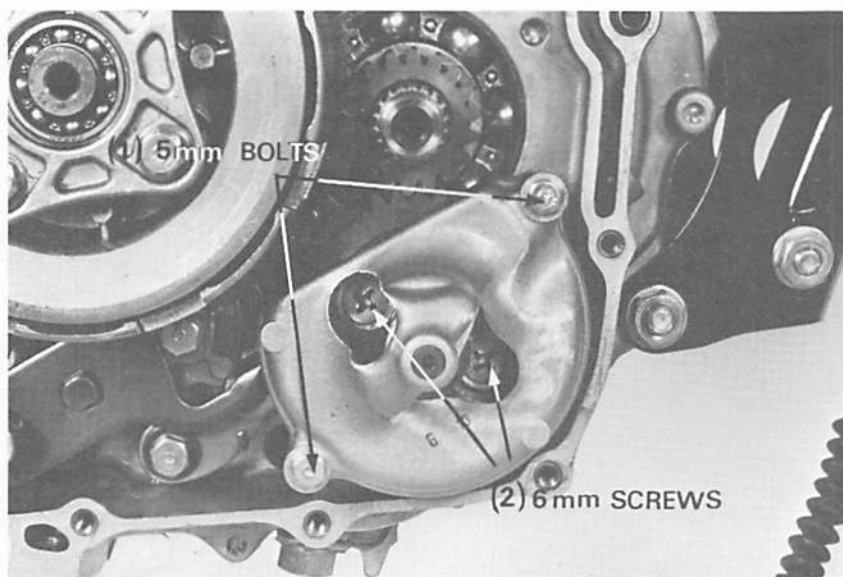
Togliere il coperchio laterale destro del basamento (pag. 7-4).

Togliere il rotore del filtro centrifugo dell'olio (pag. 7-4).

Svitare le viti da 5 mm e togliere il coperchio dell'ingranaggio di comando della pompa.

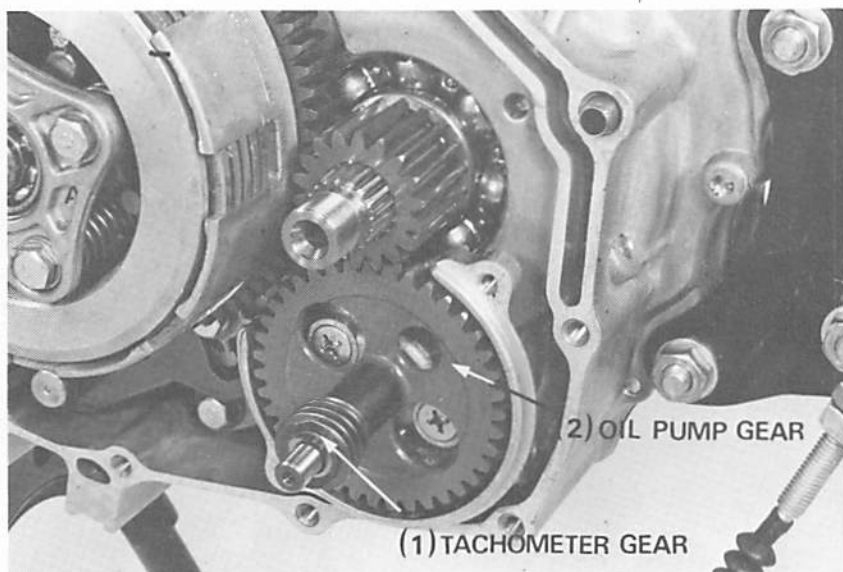
Togliere le viti da 6 mm e rimuovere la pompa dell'olio.

- 1) VITI DA 5 mm
- 2) VITI DA 6 mm



Togliere l'ingranaggio di azionamento del contagiri e l'ingranaggio di comando della pompa.

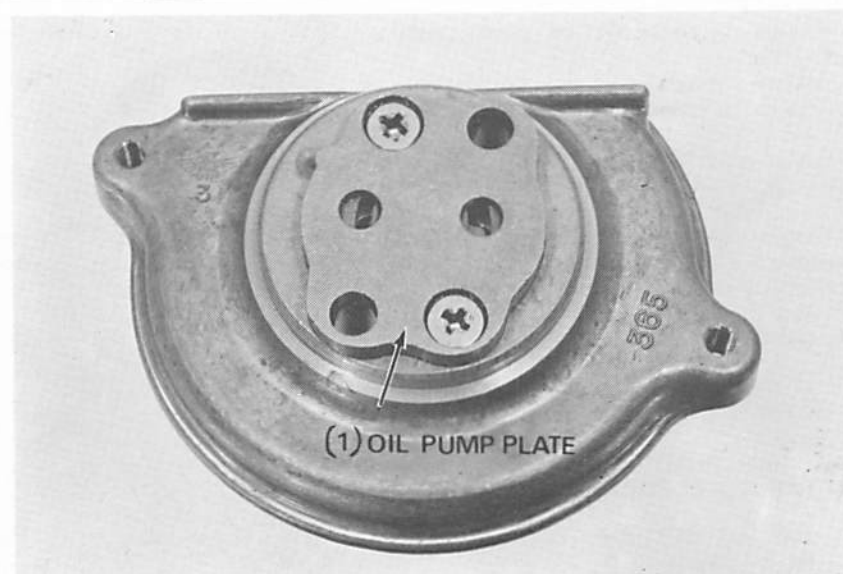
- 1) INGRANAGGIO DI AZIONAMENTO DEL CONTAGIRI
- 2) INGRANAGGIO DI COMANDO DELLA POMPA DELL'OLIO



### SMONTAGGIO DELLA POMPA DELL'OLIO

Togliere il coperchio pompa.

- 1) COPERCHIO DELLA POMPA



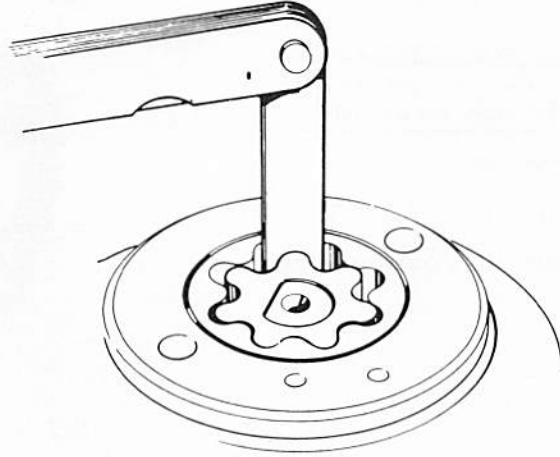


**CONTROLLO DELLA POMPA**

Misurare il gioco tra il rotore esterno e il rotore interno come mostrato in figura.

1) LIMITE DI USURA: 0,35 mm

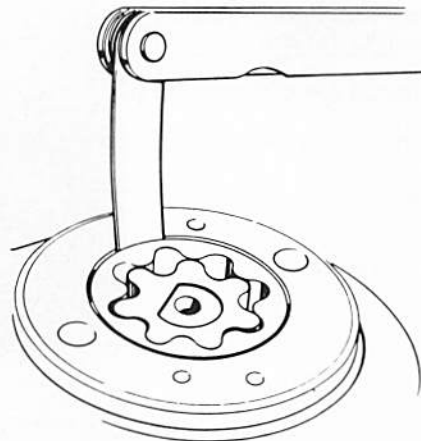
(1) SERVICE LIMIT: 0.35 mm (0.014 in.)



Misurare il gioco tra rotore esterno e corpo pompa.

1) LIMITE DI USURA: 0,40 mm

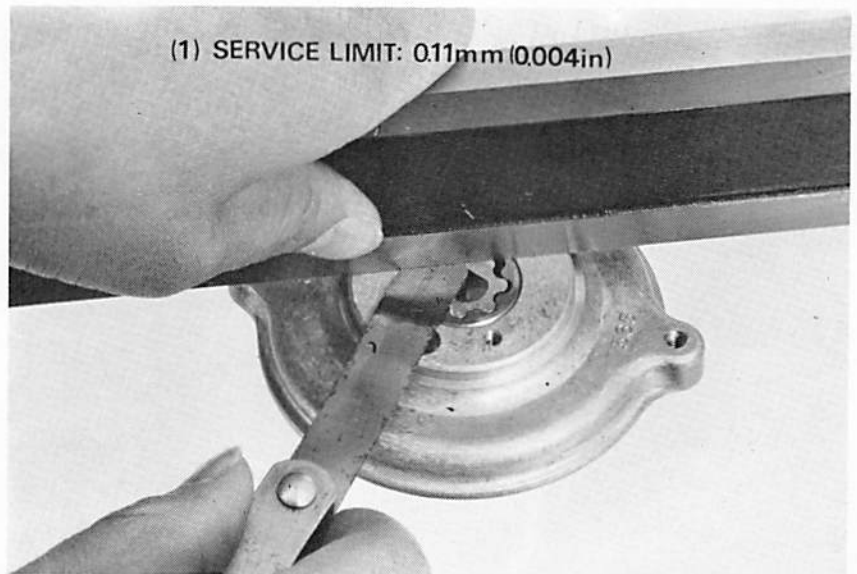
(1) SERVICE LIMIT: 0.40 mm (0.016 in.)



Misurare il gioco assiale dei rotori.

1) LIMITE DI USURA: 0,11 mm

(1) SERVICE LIMIT: 0.11mm(0.004in)





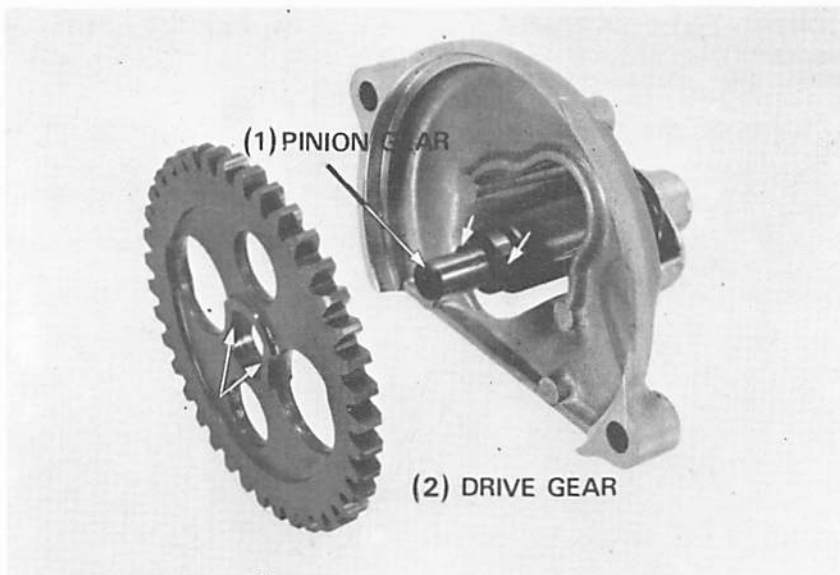
**MONTAGGIO DELLA POMPA DELL'OLIO**  
 Installare l'ingranaggio del contagiri e l'ingranaggio della pompa.

**NOTA**

Allineare le due superfici piane dell'ingranaggio della pompa con quelle dell'ingranaggio di azionamento del contagiri.

Installare il corpo pompa.

- 1) INGRANAGGIO DI AZIONAMENTO DEL CONTAGIRI
- 2) INGRANAGGIO DI COMANDO DELLA POMPA



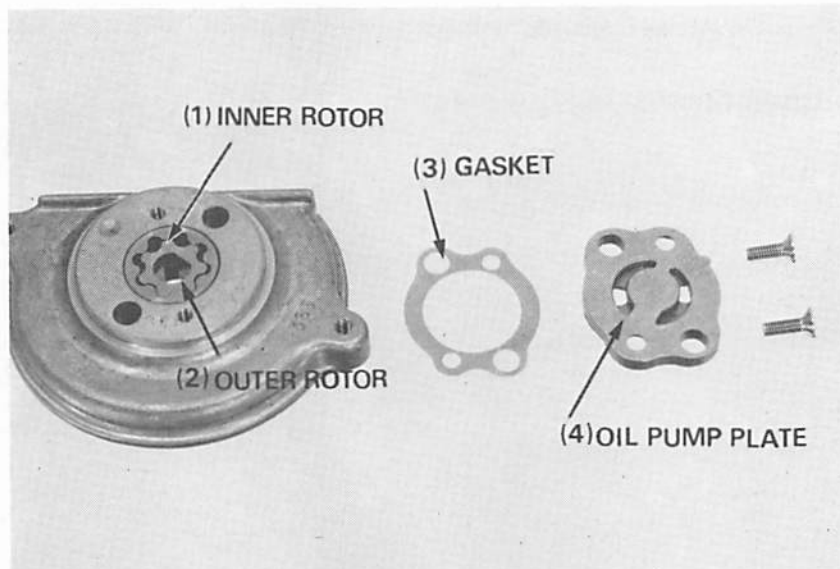
Montare i due rotori nel corpo della pompa.

**NOTA**

Allineare la superficie piana del foro del rotore interno con quello dell'alberino.

Installare il coperchio pompa con la guarnizione sotto di esso.  
 Accertarsi che l'ingranaggio ruoti liberamente.

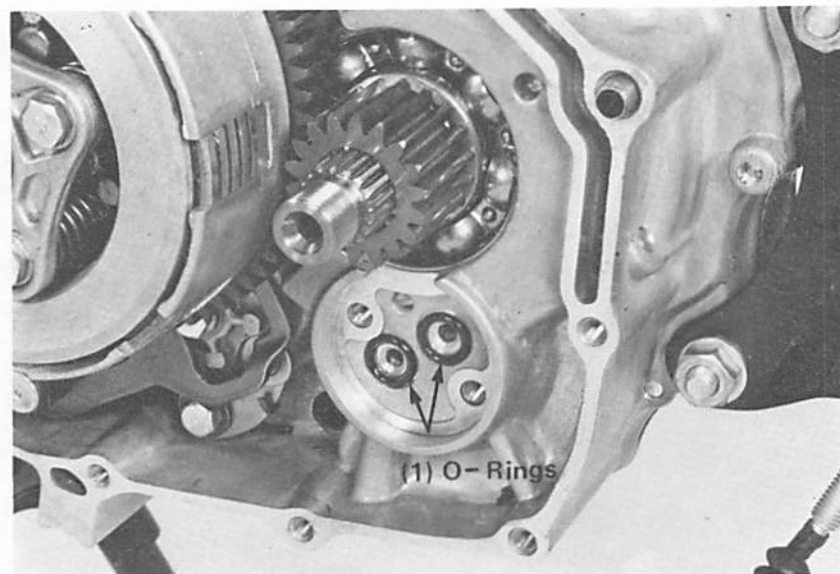
- 1) ROTORE INTERNO
- 2) ROTORE ESTERNO
- 3) GUARNIZIONE
- 4) COPERCHIO DELLA POMPA



**INSTALLAZIONE DELLA POMPA**

Installare la pompa dopo avere inserito nelle loro sedi due anelli di tenuta tipo O-R nuovi.

- 1) ANELLI DI TENUTA TIPO O-R





## SELETTORE DEL CAMBIO

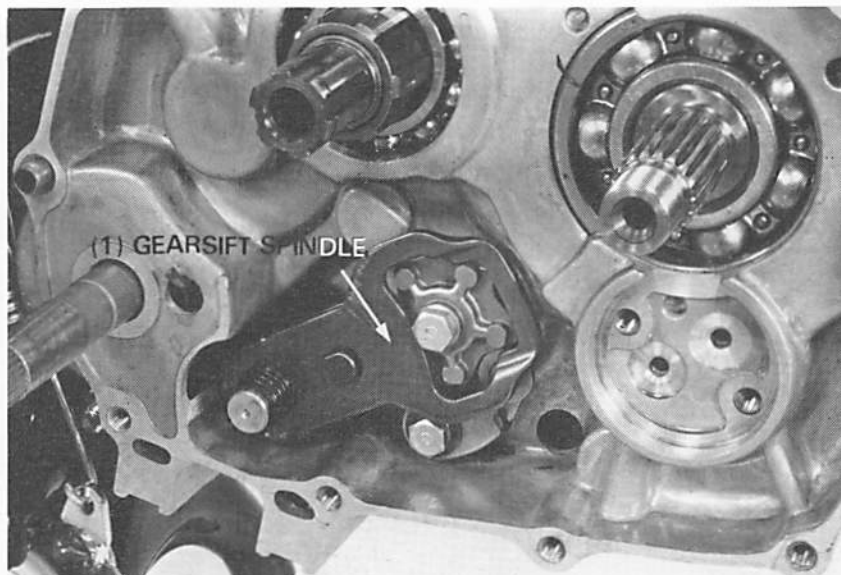
### SMONTAGGIO DEL SELETTORE

Smontare la frizione (pag. 7-4).

Rimuovere il pedale del cambio.

Sfilare l'alberino comando marce

- 1) LEVA DELL'ALBERO COMANDO MARCE

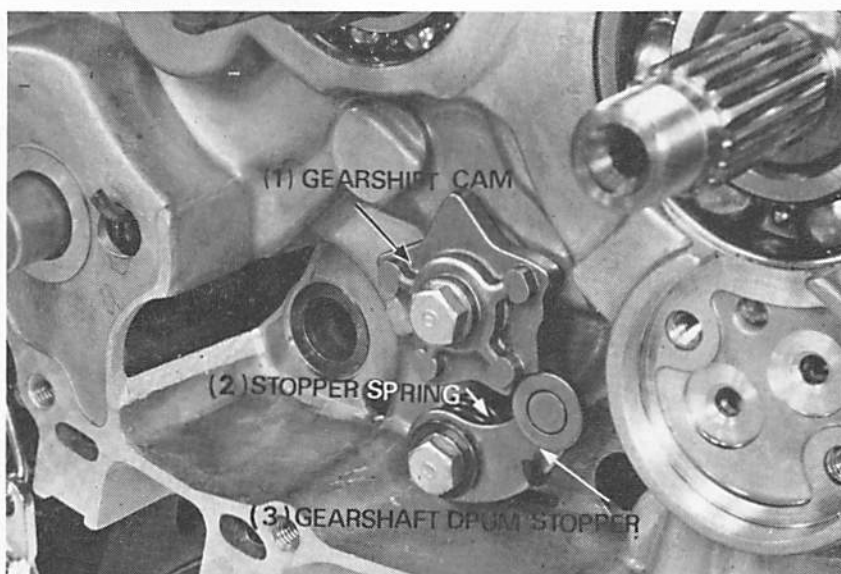


Rimuovere il braccetto fermamarce.

Togliere la piastrina sagomata dal tamburo selettore.

Controllare che i vari componenti siano in perfette condizioni.

- 1) PIASTRINA SAGOMATA DEL SELETTORE
- 2) MOLLA
- 3) BRACCETTO FERMAMARCE

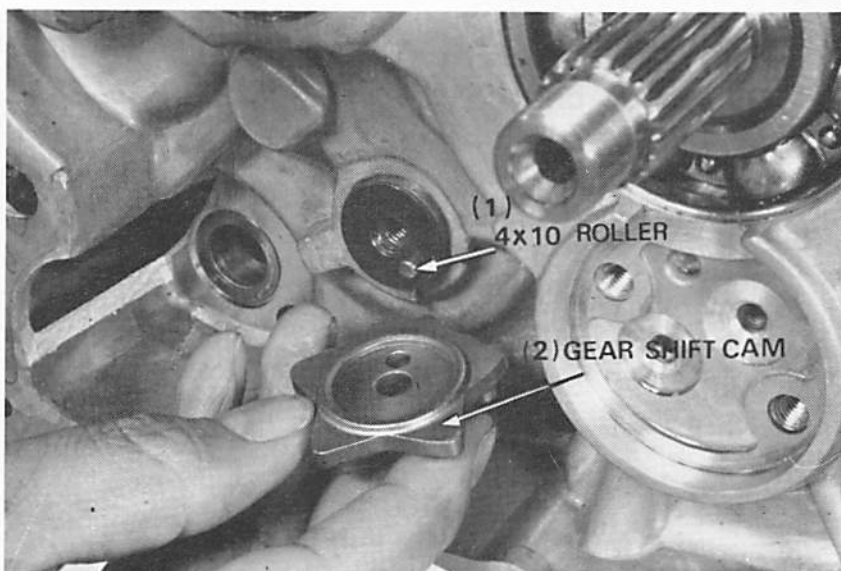


### MONTAGGIO DEL SELETTORE

Installare il grano 4 x 10 mm.

Installare la piastrina sagomata avendo cura di allineare il foro in essa praticato con il grano.

- 1) RULLINO 4 x 10 mm.
- 2) PIASTRINA SAGOMATA DEL SELETTORE



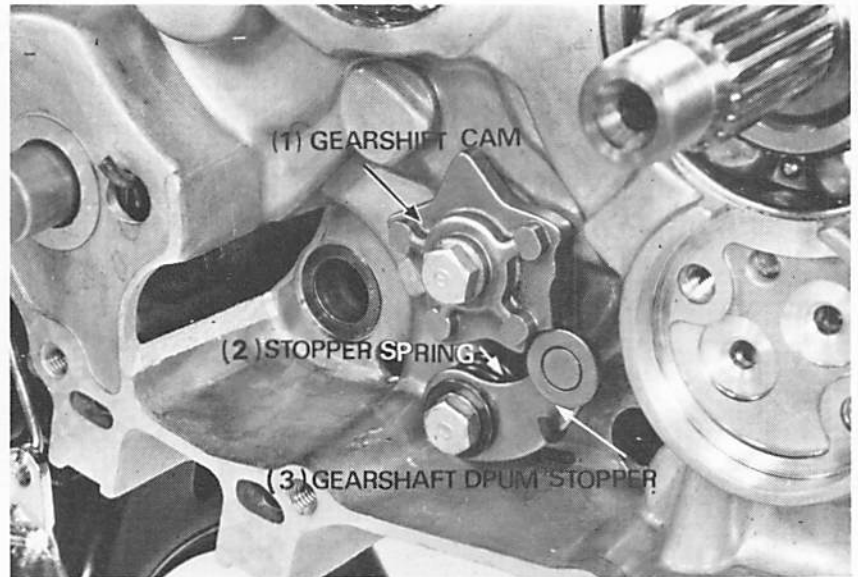


Installare il braccetto fermamarce.

**NOTA**

Dopo l'installazione accertarsi che il braccetto fermamarce funzioni correttamente.

- 1) PIASTRINA SAGOMATA DEL SELETTORE
- 2) MOLLA
- 3) BRACCETTO FERMAMARCE



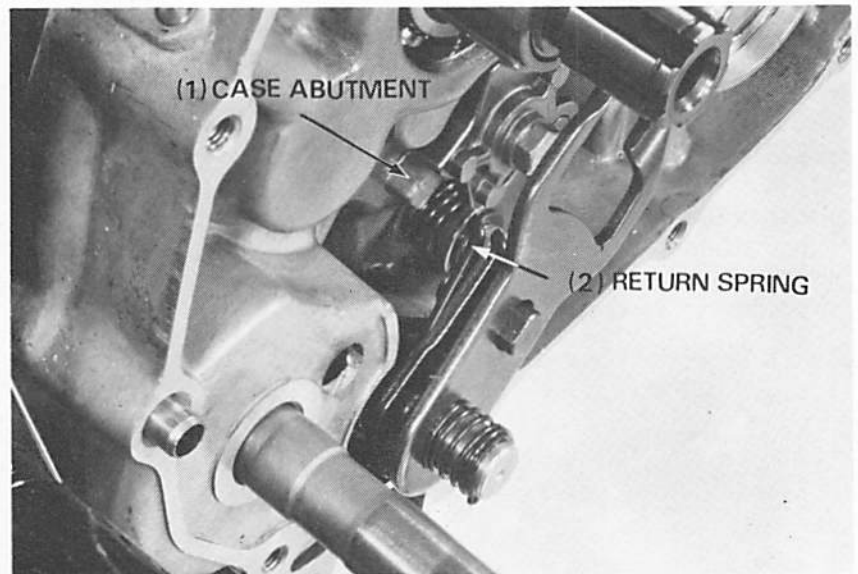
Installare l'alberino comando marce.

**NOTA**

Agganciare la molla di richiamo alla appendice del basamento.

Rimontare la frizione, la pompa dell'olio, la guarnizione e le spine di posizionamento.

- 1) APPENDICE DEL BASAMENTO
- 2) MOLLA DI RICHIAMO



## INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO LATERALE DESTRO DEL BASAMENTO

Installare il coperchio laterale destro del basamento.

Collegare il cavetto della frizione alla leva di azionamento (pag. 4-4).

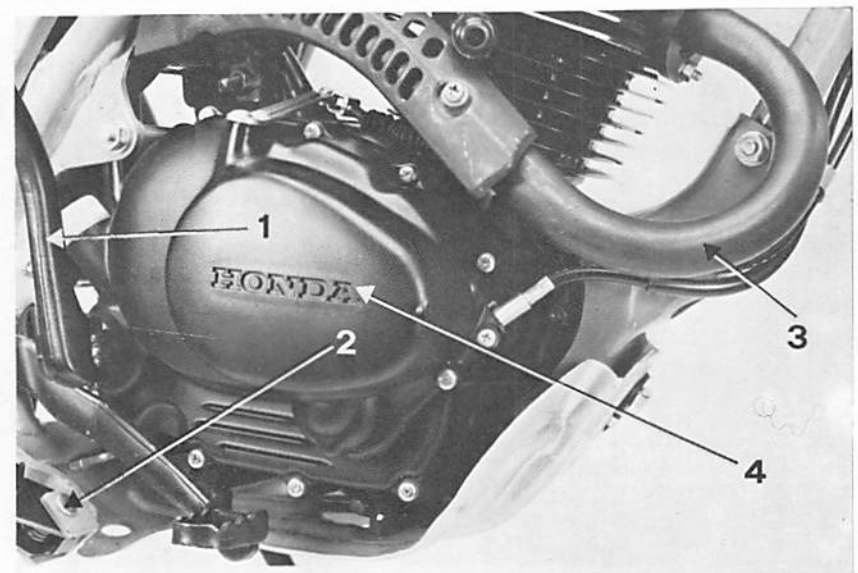
Collegare il cavo del contagiri (pag. 4-4).

Installare il pedale della messa in moto, il tubo di scarico e la barra poggia piedi.

Introdurre nel carter la corretta quantità di olio motore.

Registrazione la frizione (pag. 2-12).

- 1) PEDALE DELLA MESSA IN MOTO
- 2) POGGIAPIEDI
- 3) TUBO DI SCARICO
- 4) COPERCHIO LATERALE DESTRO DEL BASAMENTO





**HONDA**  
**XL 125**

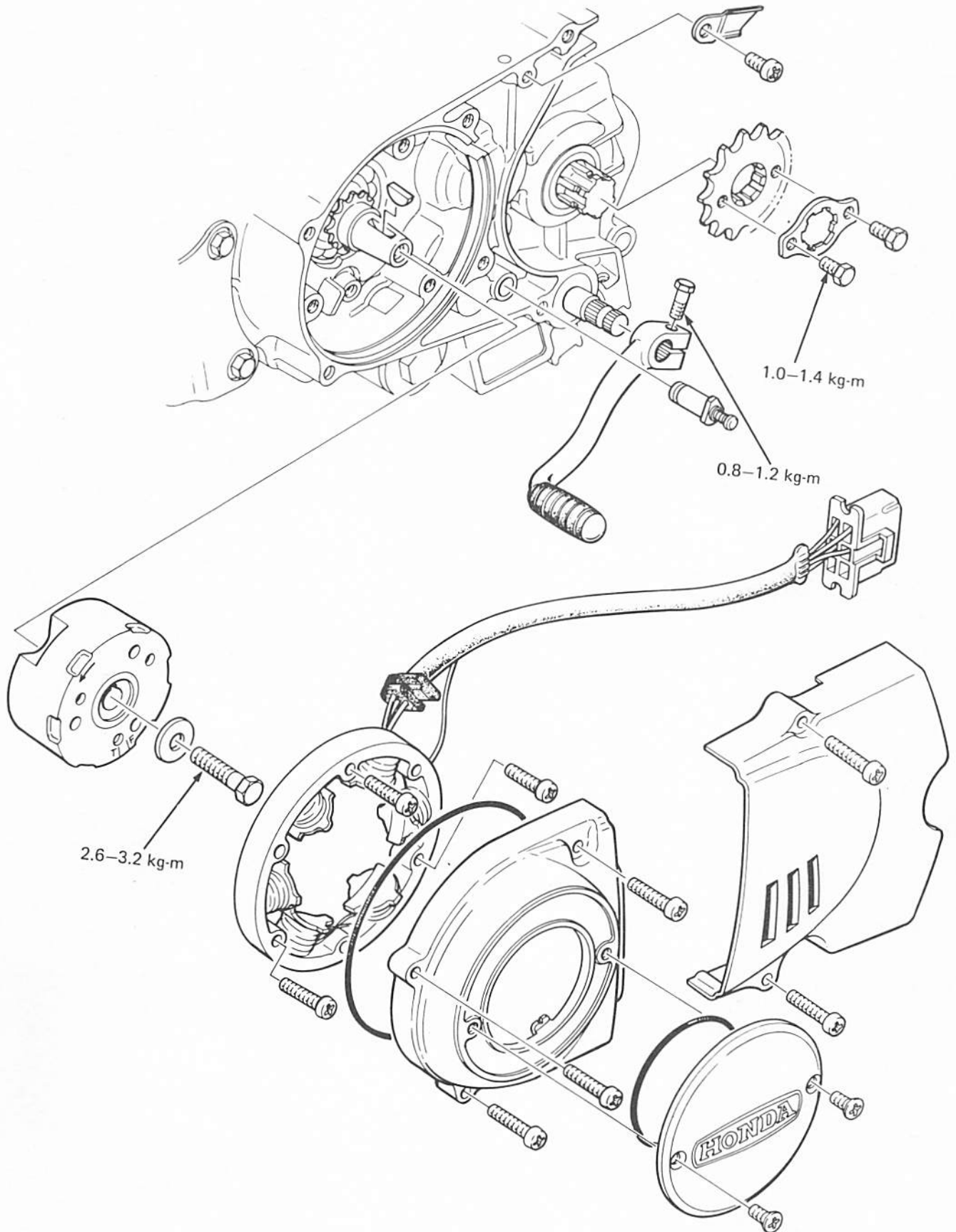
---

MEMO

# 8. ALTERNATORE



**HONDA**  
XL 125





**HONDA**  
**XL 125**

ALTERNATORE

---

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	8-2
RIMOZIONE DEL COPERCHIO LATERALE SINISTRO DEL BASAMENTO	8-3
RIMOZIONE DEL ROTORE DEL GENERATORE	8-3
INSTALLAZIONE DEL ROTORE DEL GENERATORE	8-4
INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO LATERALE SINISTRO DEL BASAMENTO	8-4



---

## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

In questo capitolo vengono descritti la rimozione e la installazione del generatore. Queste operazioni possono essere effettuate, dopo aver rimosso il coperchio laterale sinistro, senza togliere il motore dal telaio.

### ATTREZZI SPECIALI

Estrattore del rotore del generatore	07733-0020000 – 07733-2000001
Attrezzo di bloccaggio universale	07725-0010101

### COPPIE DI SERRAGGIO

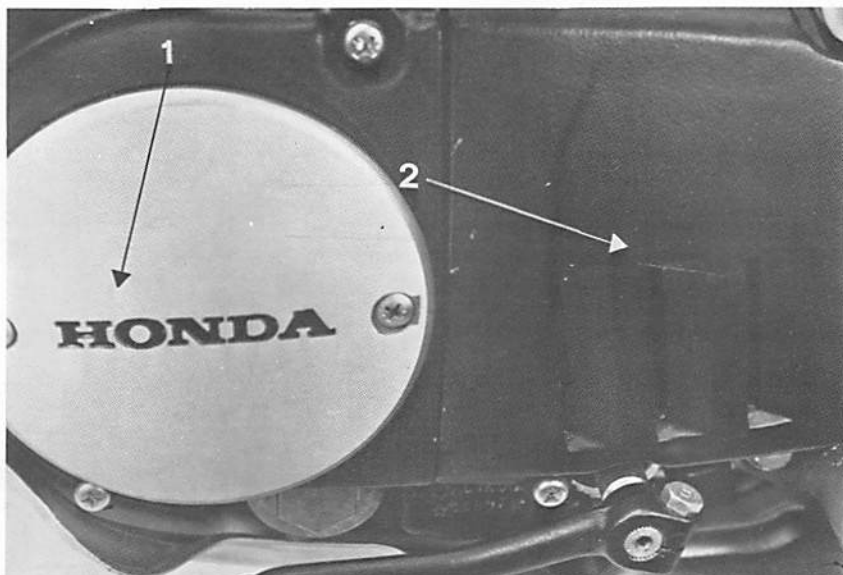
Viti di fissaggio del rotore del generatore	2,6–3,2 kgm
---	-------------



## RIMOZIONE DEL COPERCHIO LATERALE SINISTRO DEL BASAMENTO

Togliere il pedale del cambio.  
Togliere il coperchio del pignone della trasmissione finale.

- 1) COPERCHIO LATERALE SINISTRO DEL BASAMENTO
- 2) COPERCHIO DEL CAMBIO

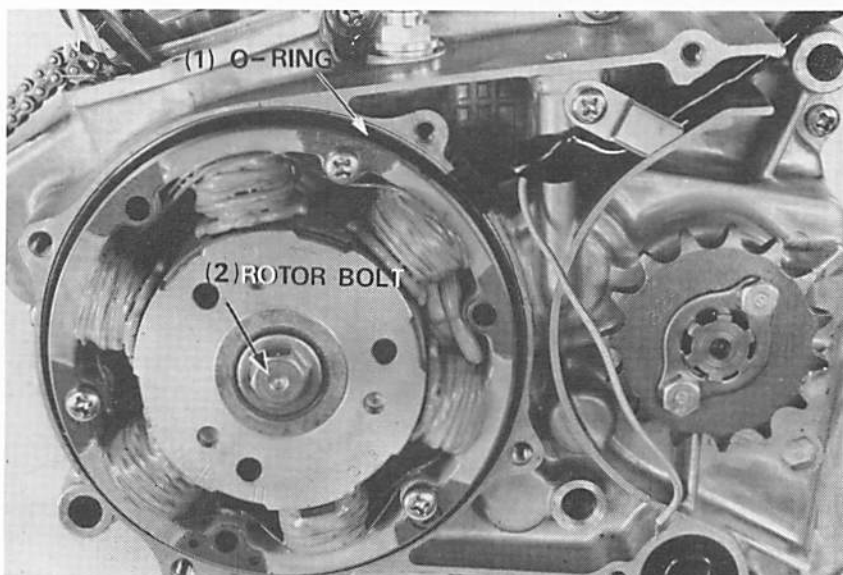


## RIMOZIONE DEL ROTORE DEL GENERATORE

Togliere il coperchio laterale sinistro del basamento.  
Togliere l'anello di tenuta tipo O-R.  
Svitare la vite di fissaggio del rotore del generatore.

### NOTA

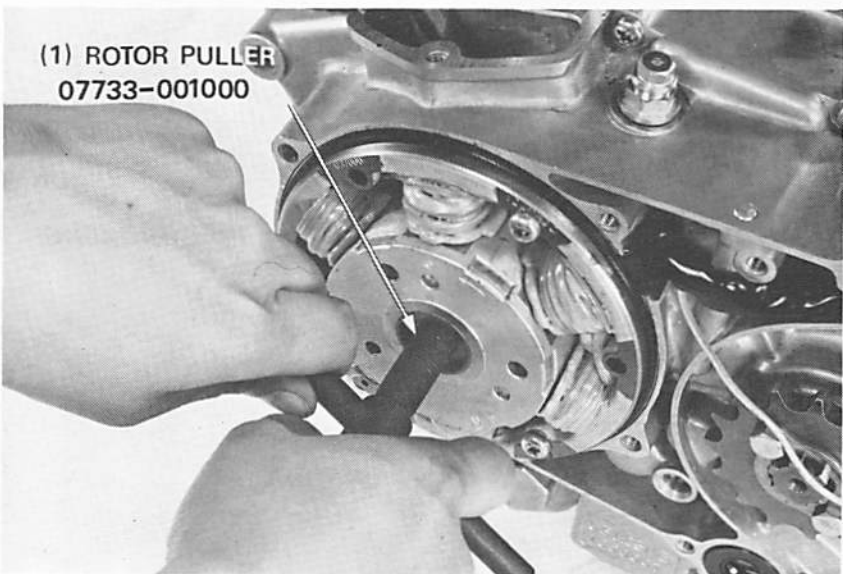
Fare attenzione, qualora la testata sia stata rimossa, a non fare cadere la catena di distribuzione nel basamento.



- 1) ANELLO DI TENUTA TIPO O-R
- 2) VITE DI FISSAGGIO DEL ROTORE DEL GENERATORE

Rimuovere il rotore del generatore.  
Togliere lo statore del generatore.

- 1) ESTRATTORE DEL ROTORE 07733-001000





### CONTROLLO DELLO STATORE

Controllare per mezzo di un tester che vi sia continuità tra i terminali degli avvolgimenti dello statore.

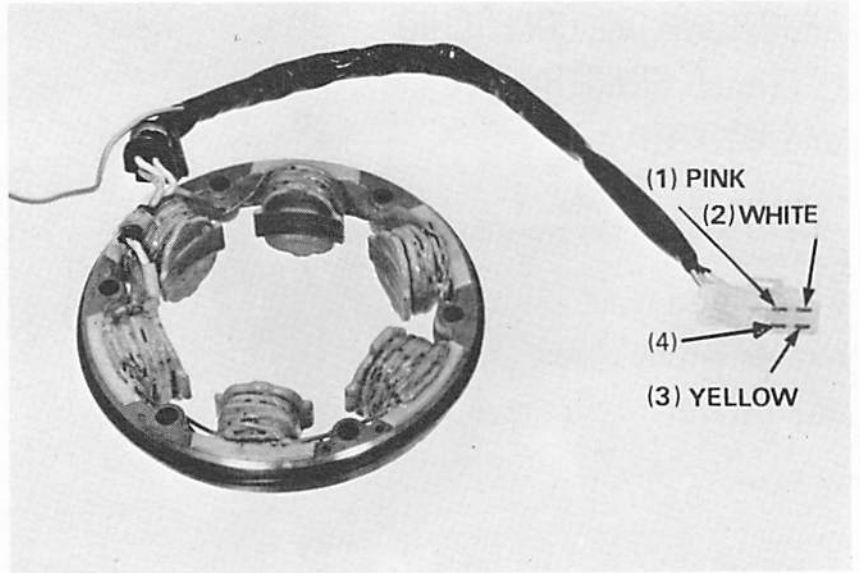
Deve esservi continuità tra i terminali.

**GIALLO - NERO, NERO - BIANCO E BIANCO - GIALLO.**

Controllare anche che gli avvolgimenti dello statore non siano a massa (controllare tra i terminali **NERO, GIALLO, BIANCO** e la massa).

Sostituire lo statore se gli avvolgimenti non sono perfettamente isolati.

- 1) NERO
- 2) BIANCO
- 3) GIALLO
- 4) VERDE



### INSTALLAZIONE DEL ROTORE DEL GENERATORE

Installare lo statore.

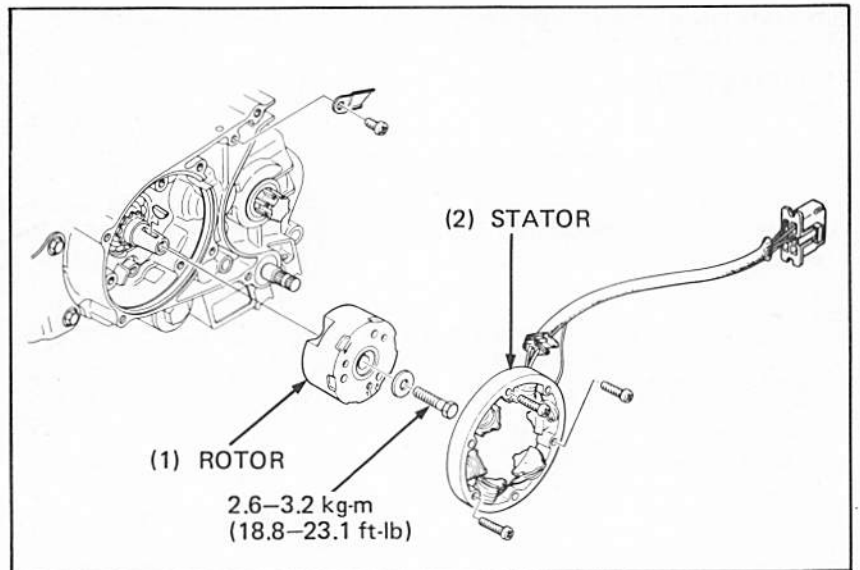
#### NOTA

- Accertarsi che tutti i fili compiano il percorso corretto e che siano vincolati per mezzo degli appositi passacavi.
- Fare bene attenzione che i fili non vadano a toccare il rotore.

Installare il rotore.

**COPPIA DI SERRAGGIO** della vite di fissaggio del rotore: 2,6—3,2 kgm.

- 1) ROTORE
- 2) STATORE



### INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO LATERALE SINISTRO DEL BASAMENTO

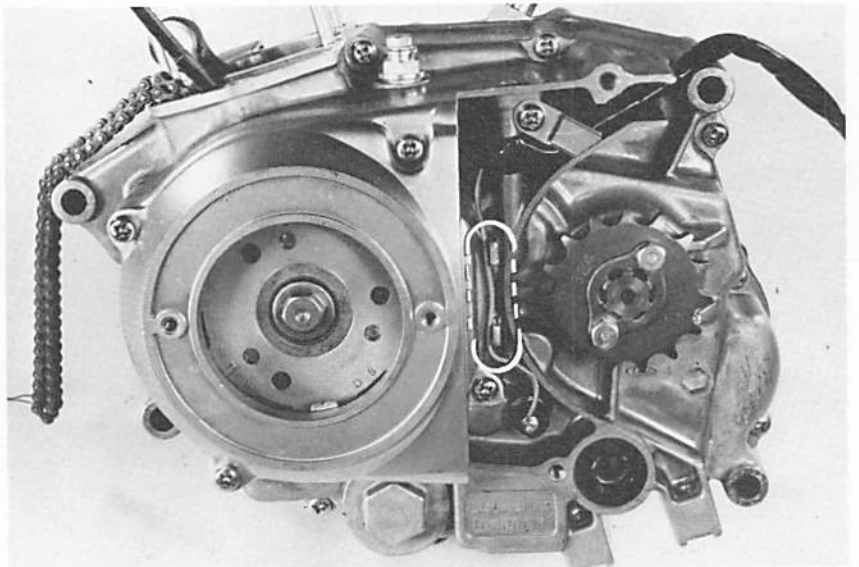
Installare il coperchio laterale sinistro del basamento.

Collegare i terminali dei fili provenienti dal generatore al circuito per mezzo del blocchetto di collegamento.

Far passare il filo dell'interruttore del folle nell'apposito passaggio nel coperchio laterale sinistro.

Installare la fascetta passacavo.

Installare il bullone di fissaggio del motore, il coperchio del pignone della trasmissione finale ed il pedale del cambio.





**HONDA**  
**XL 125**

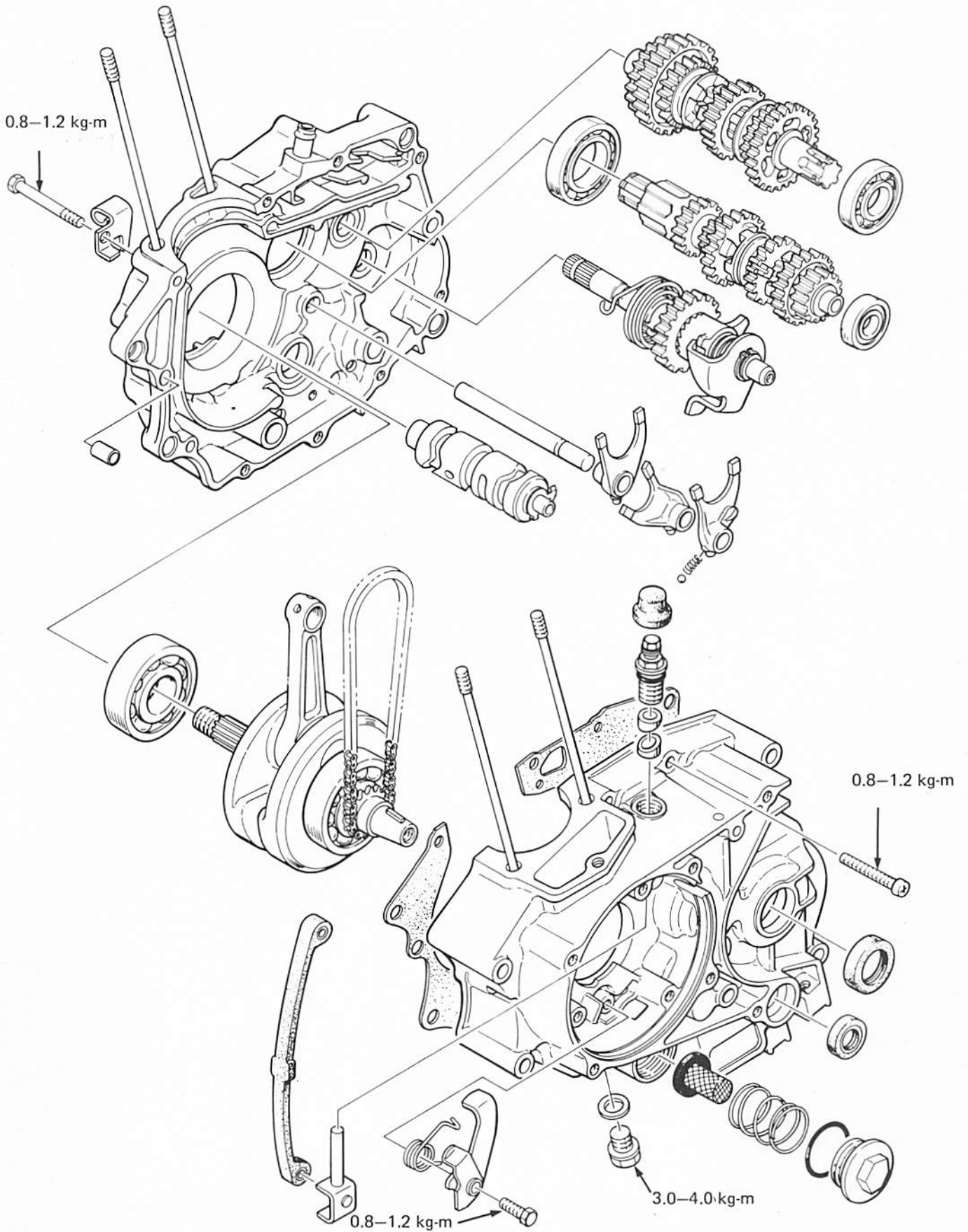
---

MEMO

# 9. ALBERO MOTORE/BASAMENTO/CAMBIO/ DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO



**HONDA**  
**XL 125**





**HONDA**  
**XL 125**

ALBERO MOTORE/BASAMENTO/CAMBIO/DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	9-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	9-3
SEPARAZIONE DEI DUE SEMICARTERS	9-4
RIMOZIONE DELL'ALBERO MOTORE	9-5
SMONTAGGIO DEL CAMBIO	9-7
RIMOZIONE DEL DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO	9-9
MONTAGGIO DEL DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO	9-11
MONTAGGIO DEL CAMBIO	9-12
INSTALLAZIONE DELL'ALBERO MOTORE	9-15
CHIUSURA DEI SEMICARTERS	9-15



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### **Il cambio di marcia è difficoltoso**

1. Una forcella spostamarce è piegata
2. L'albero delle forcelle spostamarce è piegato

### **Disinnesto spontaneo delle marce**

1. Denti di innesto frontale usurati
2. Forcella spostamarce piegata o danneggiata
3. Albero delle forcelle spostamarce piegato

### **Rumorosità dell'albero motore**

1. Cuscinetto della testa di biella usurato
2. Biella piegata
3. Cuscinetto di banco usurato

### **5. Rumorosità del cambio**

1. Ingranaggi usurati
2. Alberi scanalati usurati



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Per eseguire interventi sul cambio, sull'albero motore o sul dispositivo di avviamento è necessario separare i due semicarteri. Rimuovere le seguenti parti prima di procedere alla separazione dei semicarteri.

Rimozione del motore dal telaio	Sezione 4
Rimozione della testata	Sezione 5
Rimozione del gruppo pistone/cilindro	Sezione 6
Smontaggio frizione / pompa dell'olio / preselettore	Sezione 7
Rimozione del rotore del generatore	Sezione 8

## DATI TECNICI

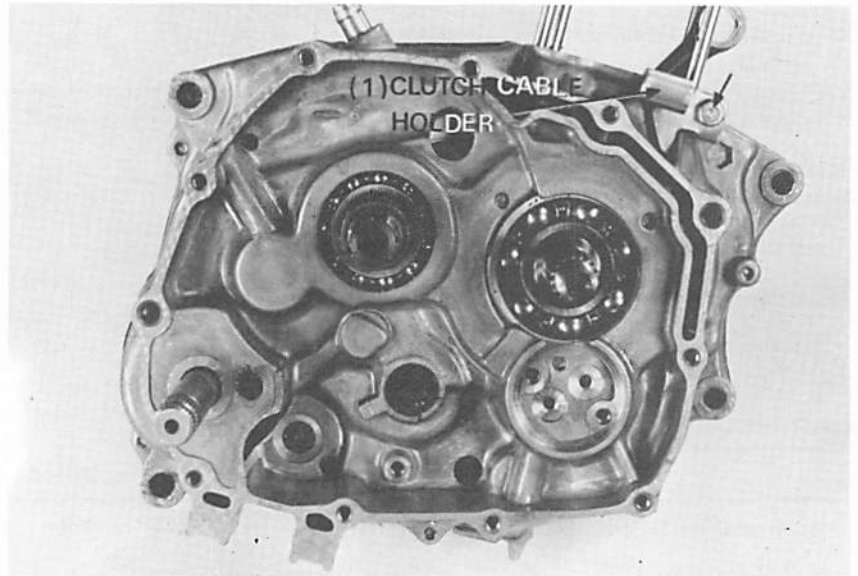
VOCE		VALORE AL MONTAGGIO	LIMITE DI USURA
Forcelle spostamarce	Diametro del foro	12,000 – 12,018 mm	12,05 mm
	Spessore delle estremità	4,93 – 5,00 mm	4,70 mm
Perno delle forcelle	Diametro	11,976 – 11,994 mm	11,96 mm
Albero motore	Errore di allineamento dei perni di banco	—	0,1 mm
	Diametro foro piede di biella	15,010 – 15,028 mm	15,08 mm
	Gioco assiale della biella	0,05 – 0,30 mm	0,6 mm
	Gioco accoppiamento della testa di biella	0,004 – 0,012 mm	0,05 mm
Dispositivo di avviamento	Diametro del perno	19,954 – 19,980 mm	19,90 mm
	Diametro del foro dell'ingranaggio	20,000 – 20,021 mm	20,05 mm



## SEPARAZIONE DEI SEMICARTERS

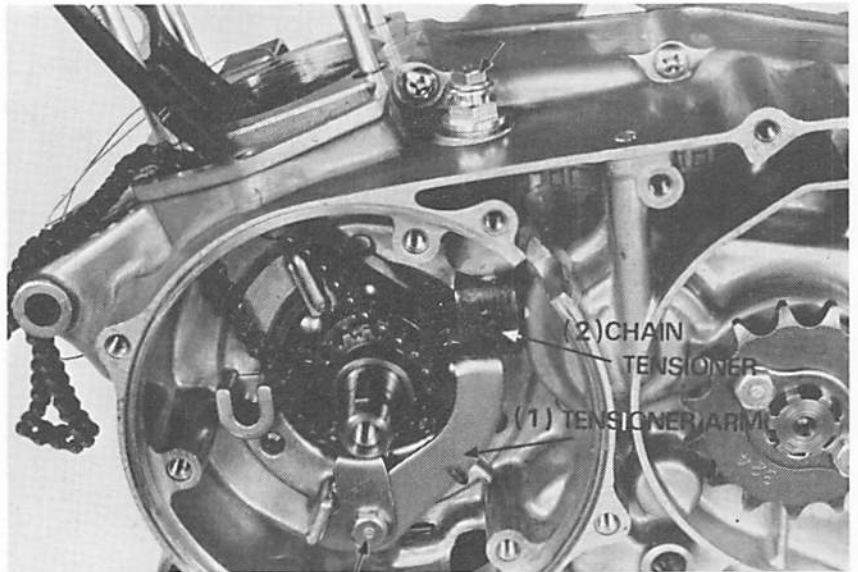
Togliere la piastrina di fissaggio del cavo frizione dal carter destro.

- 1) PIASTRINA FISSAGGIO CAVO FRIZIONE



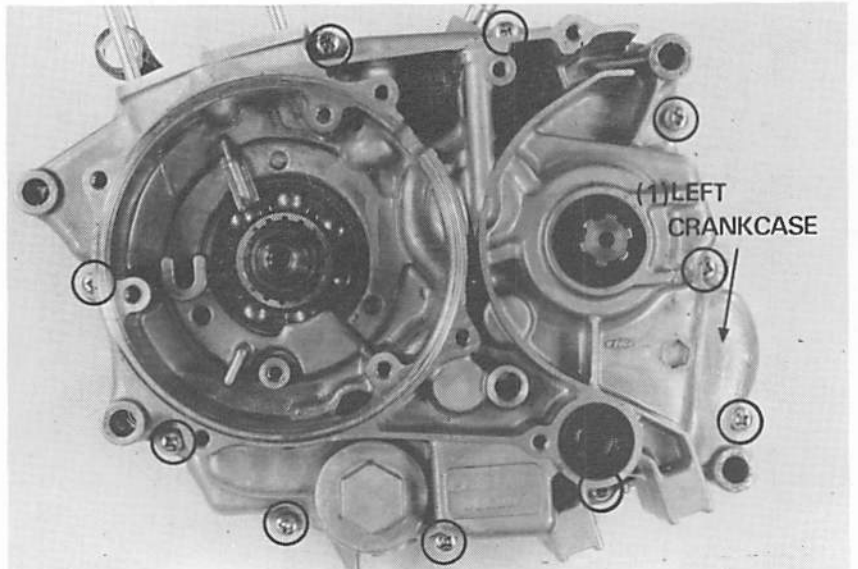
Rimuovere la leva del tenditore della catena di distribuzione; sfilare il tenditore e la catena.

- 1) LEVA DEL TENDICATENA
- 2) TENDICATENA



Togliere le viti da 6 mm che uniscono i due semicarters.  
Separare i due semicarters.  
Togliere la guarnizione e le bocche di posizionamento.

- 1) SEMICARTER SINISTRO

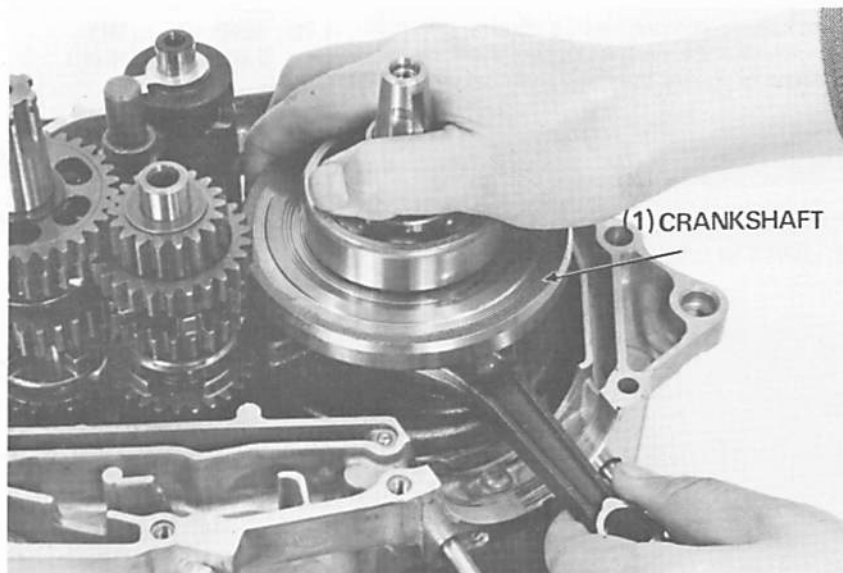




## RIMOZIONE DELL'ALBERO MOTORE

Togliere l'albero motore.

- 1) ALBERO MOTORE

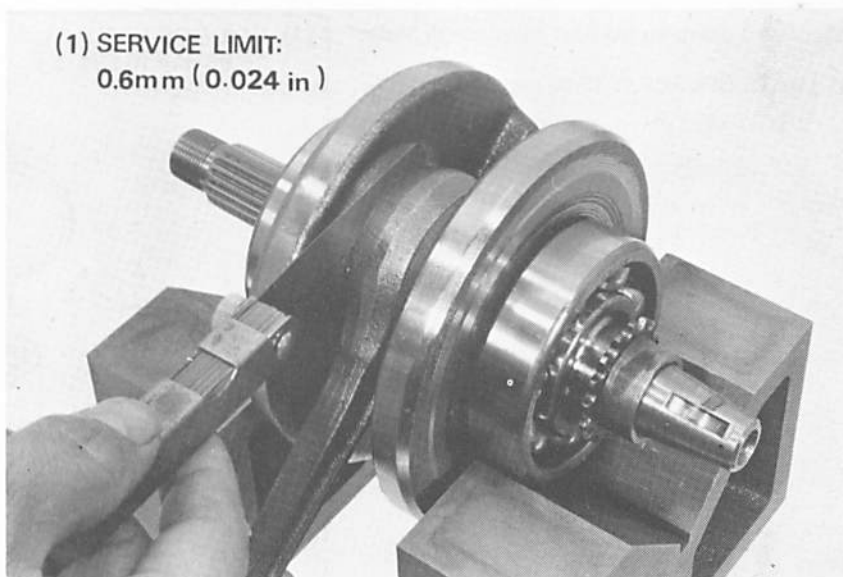


## CONTROLLO DELL'ALBERO MOTORE

Con uno spessore misurare il gioco assiale della biella.

- 1) LIMITE DI USURA: 0,6 mm

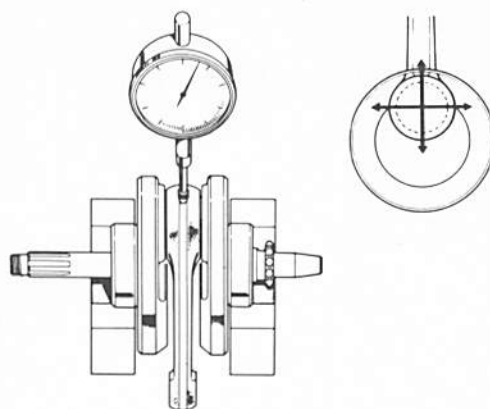
(1) SERVICE LIMIT:  
0.6mm (0.024 in)



Misurare il gioco diametrale del cuscinetto della testa di biella nelle direzioni indicate dalle frecce (vedi figura).

- 1) LIMITE DI USURA: 0,05 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
0.05 mm (0.002 in.)





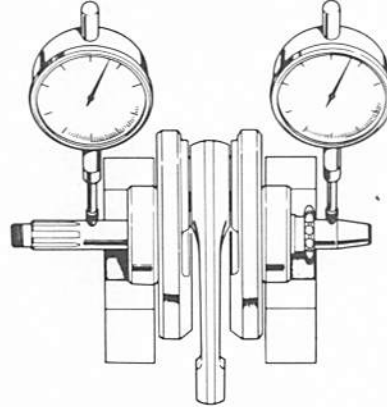
Porre l'albero motore tra due contropunte o su due blocchi a V e misurare l'errore di allineamento dei perni di banco per mezzo di due comparatori.

**NOTA**

Prima di effettuare questa operazione lubrificare i cuscinetti di banco e di biella.

1) LIMITE DI USURA: 0,01 mm

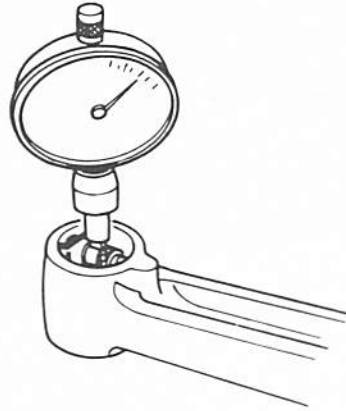
(1) SERVICE LIMIT:  
0.01 mm (0.04 in.)



Misurare il diametro del foro del piede di biella.

1) LIMITE DI USURA: 15,08 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
15.08 mm (0.594 in.)

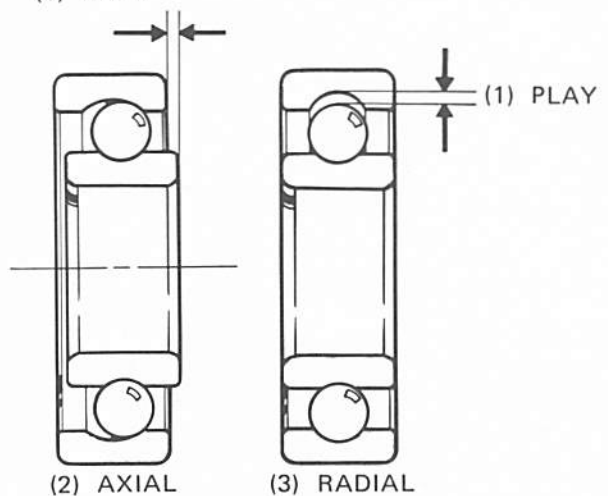

**CONTROLLO DEI CUSCINETTI DI BANCO**

Ruotare a mano i cuscinetti ed accertarsi che essi non presentino irregolarità nella rotazione o gioco eccessivo.

Qualora un cuscinetto risulti rumoroso o presenti un gioco eccessivo, procedere alla sostituzione.

- 1) GIOCO
- 2) ASSIALE
- 3) DIAMETRALE

(1) PLAY



(2) AXIAL

(3) RADIAL



### SMONTAGGIO DEL CAMBIO

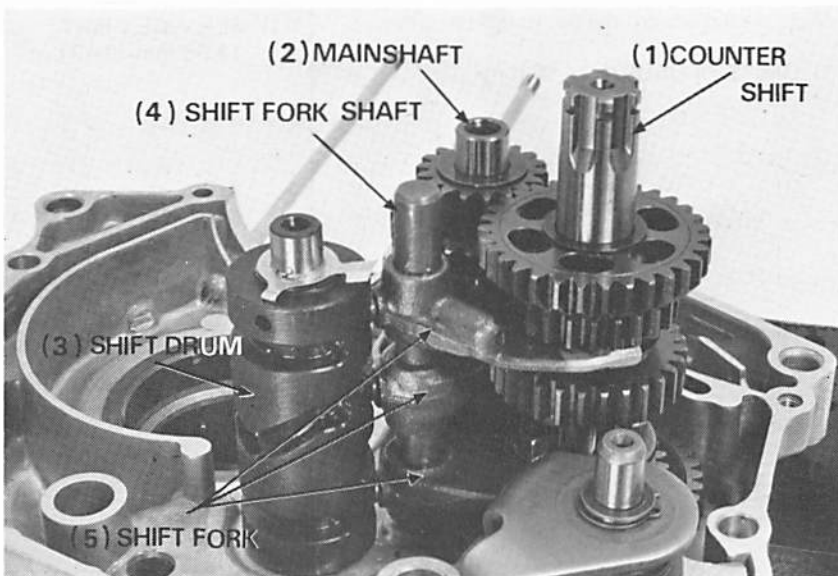
Sfilare il perno delle forcelle spostamarce.

#### NOTA

Fare bene attenzione a non perdere la sfera e la molla della forcella spostamarce di sinistra.

Rimuovere il tamburo selettore e le forcelle spostamarce.

- 1) ALBERO SECONDARIO
- 2) ALBERO PRIMARIO
- 3) TAMBURRO SELETTORE
- 4) PERNO DELLE FORCELLE
- 5) FORCELLE SPOSTAMARCE

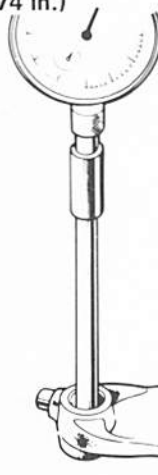


### CONTROLLO DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE E DEL PERNO

Controllare che le forcelle spostamarce non siano usurate, storte o danneggiate.

- 1) LIMITE DI USURA: 12,05 mm
- 2) USURA O DANNI

- (1) SERVICE LIMIT:  
12.05 mm (0.474 in.)

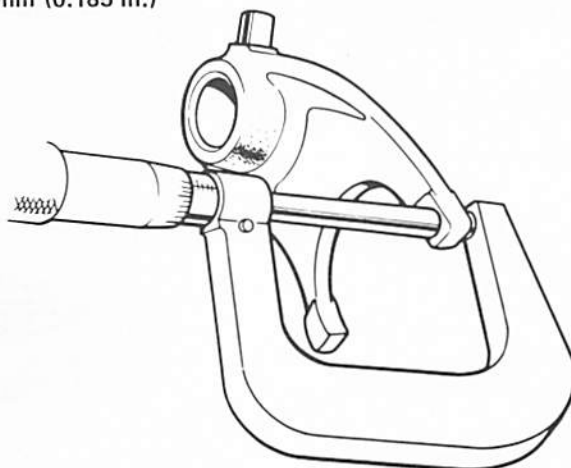


- (2) WEAR OR DAMAGE

Misurare lo spessore delle estremità delle forcelle.

- 1) LIMITE DI USURA: 4,70 mm

- (1) SERVICE LIMIT:  
4.70 mm (0.185 in.)

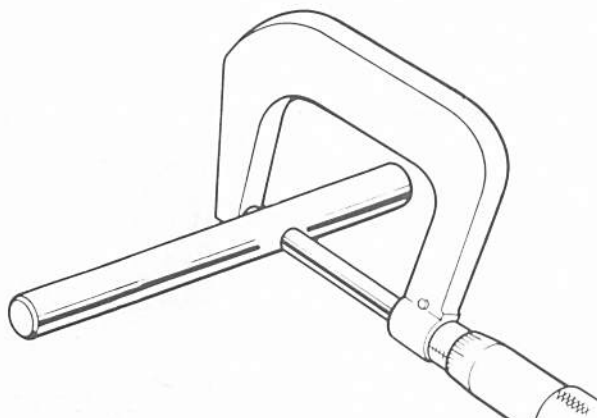




Misurare il diametro del perno delle forcelle.

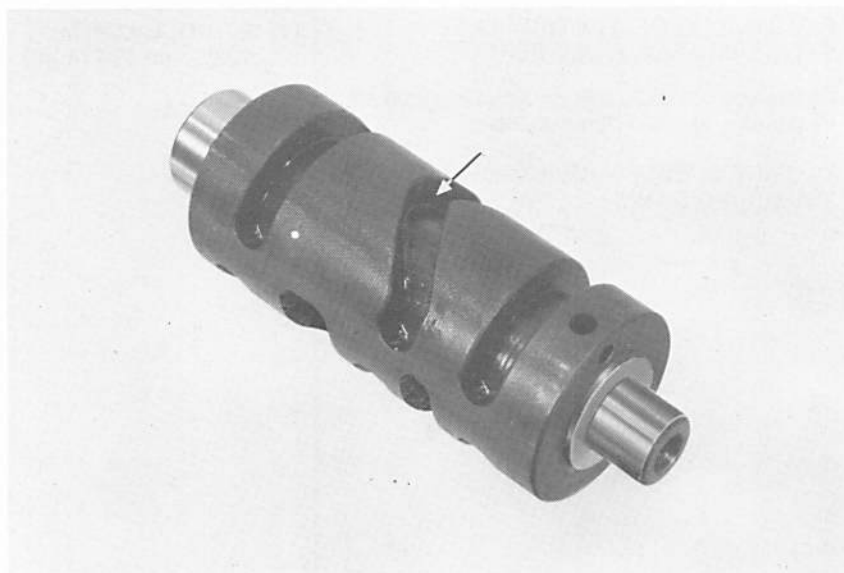
1) LIMITE DI USURA: 11,96 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
11.96 mm (0.471 in.)

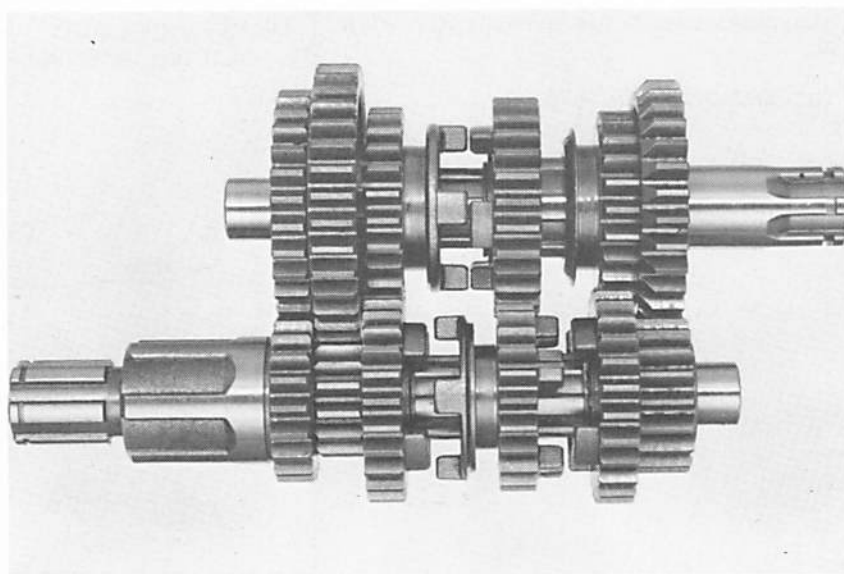


#### CONTROLLO DEL TAMBURO SELETORE

Accertarsi che il tamburo non presenti tracce di usura o di danni.



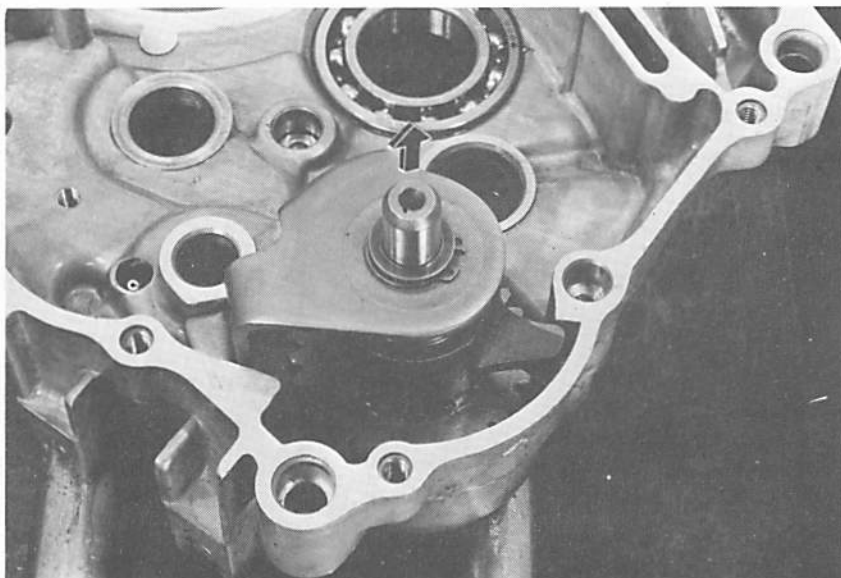
Sfilare gli ingranaggi dagli alberi del cambio. Esaminare attentamente ciascun ingranaggio e sostituirlo se usurato o danneggiato.





## RIMOZIONE DEL DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO

Sfilare il gruppo avviamento completo.

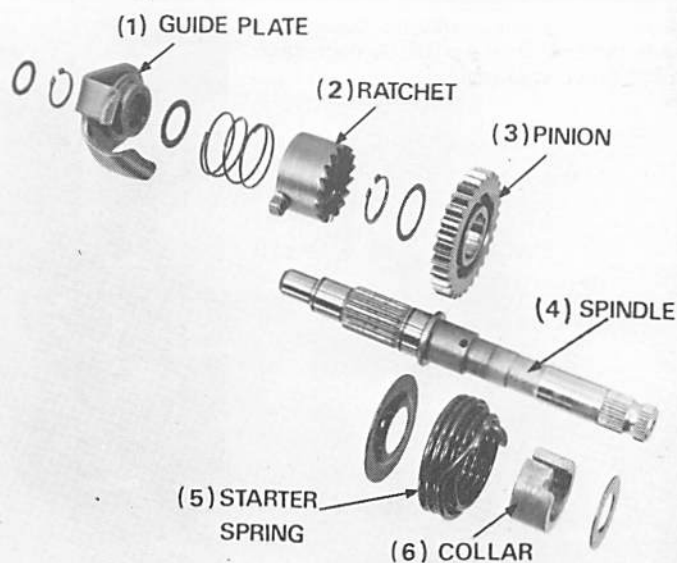


Togliere la rondella, il collarino e la molla di richiamo.

Togliere l'anello Seeger da 18 mm e sfilare la piastrina di guida, la molla e il manicotto dell'arpionismo.

Togliere l'anello Seeger da 20 mm e sfilare l'ingranaggio della messa in moto e la rondella.

- 1) PIASTRINA DI GUIDA
- 2) MANICOTTO DELL'ARPIONISMO
- 3) INGRANAGGIO
- 4) ALBERO DELLA MESSA IN MOTO
- 5) MOLLA
- 6) COLLARINO

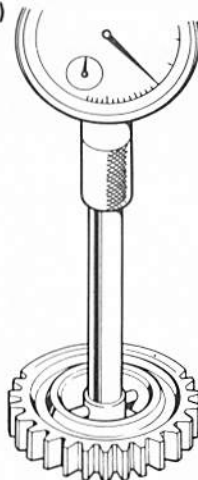


### CONTROLLO DELL'INGRANAGGIO DELLA MESSA IN MOTO

Misurare il diametro del foro dell'ingranaggio.

- 1) LIMITE DI USURA: 20,05 mm

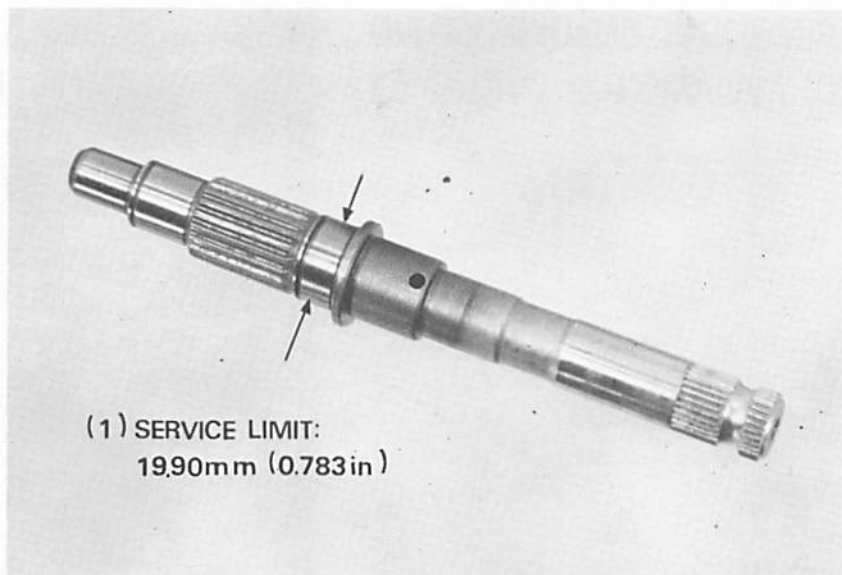
(1) SERVICE LIMIT:  
20.05 mm (0.789 in.)



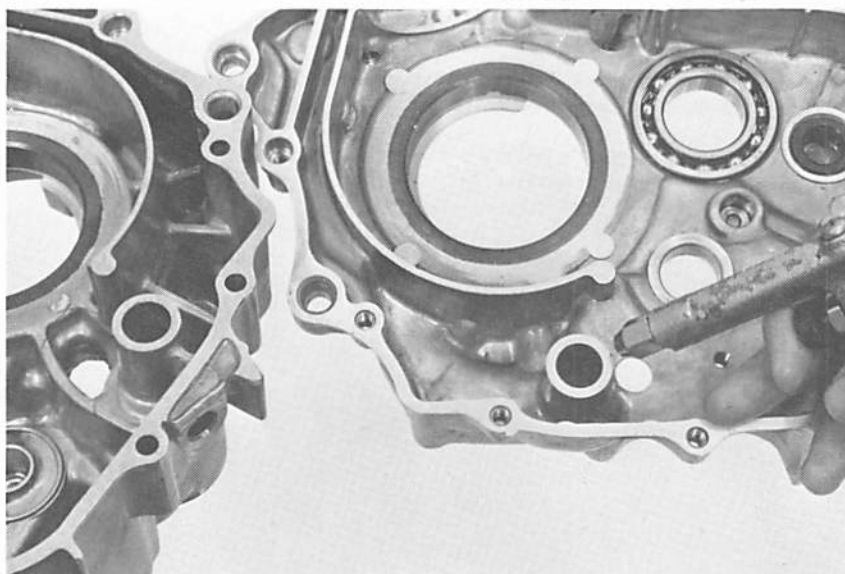

**CONTROLLO DELL'ALBERO DELLA  
 MESSA IN MOTO**

Misurare il diametro dell'albero nel punto indicato in figura.

1) LIMITE DI USURA: 19,90 mm

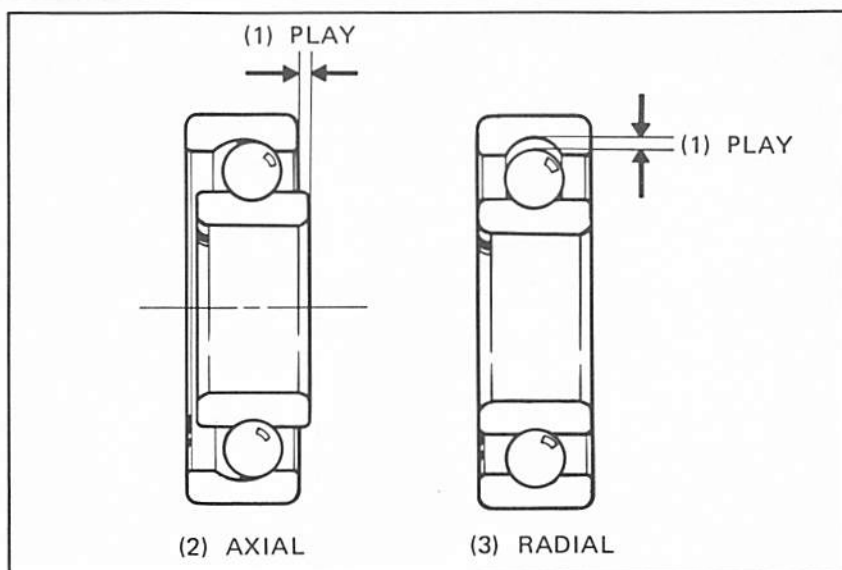


Controllare che i passaggi olio nel basamento siano perfettamente liberi e puliti. Se necessario soffiare con aria compressa.



Ruotare a mano i cuscinetti ed accertarsi che essi non presentino irregolarità di rotazione e che il gioco non sia eccessivo. Qualora un cuscinetto risulti rumoroso o presenti un gioco eccessivo, è necessario procedere alla sostituzione.

- 1) GIOCO
- 2) ASSIALE
- 3) DIAMETRALE

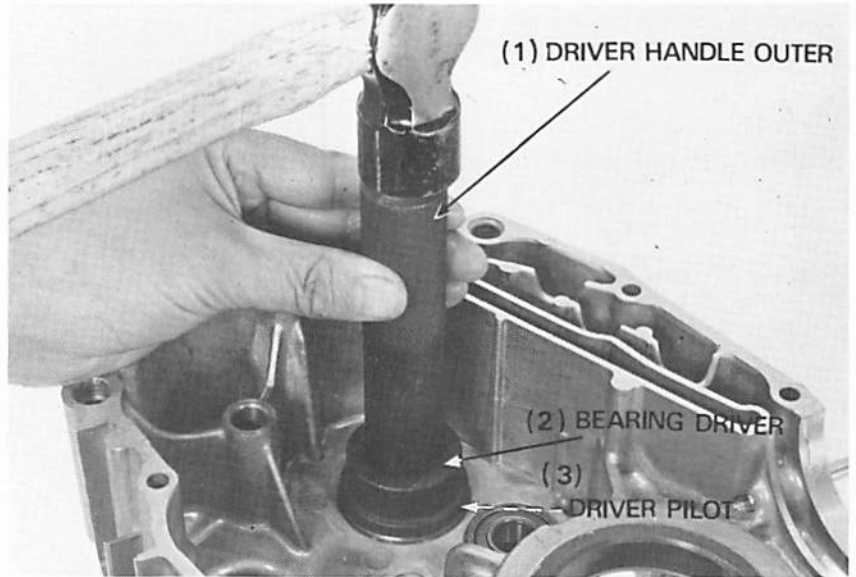




### INSTALLAZIONE DEI CUSCINETTI

Per effettuare la installazione dei cuscinetti, utilizzare adatti battitoi tubolari (che devono contattare solo l'anello esterno dei cuscinetti) ed un martello.

- 1) MANICO DEL BATTITOIO
- 2) BATTITOIO PER INSTALLAZIONE CUSCINETTI
- 3) GUIDA PER BATTITOIO



### MONTAGGIO DEL DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO

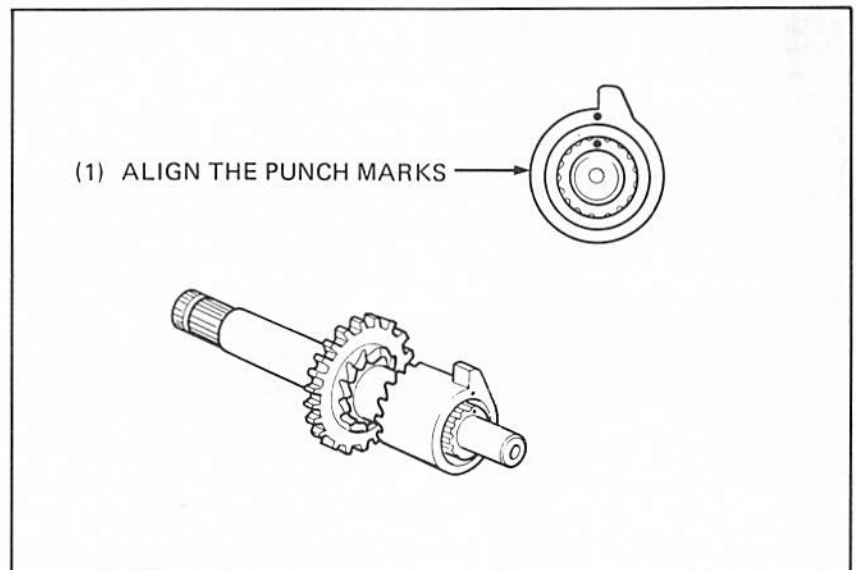
Installare sull'albero l'ingranaggio della messa in moto, la rondella e l'anello Seeger da 20 mm. Installare il manicotto dell'arpionismo.

#### NOTA

Allineare il segno di riferimento esistente sull'albero con il segno praticato sul manicotto dell'arpionismo.

Installare la molla, la piastrina di guida e l'anello Seeger da 18 mm. Installare la rondella interna, la molla, il collarino e la rondella esterna.

- 1) ALLINEARE I SEGNI DI RIFERIMENTO

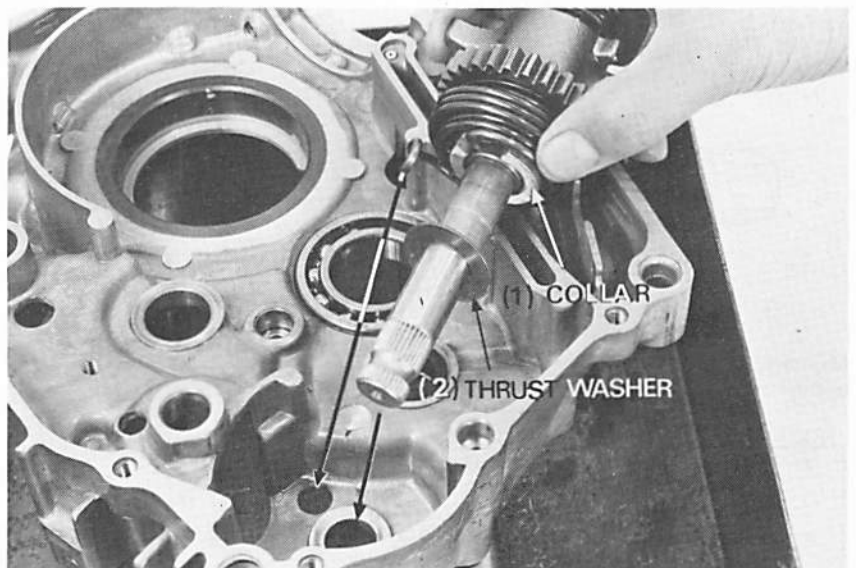


Installare il gruppo avviamento completo nel basamento.

#### NOTA

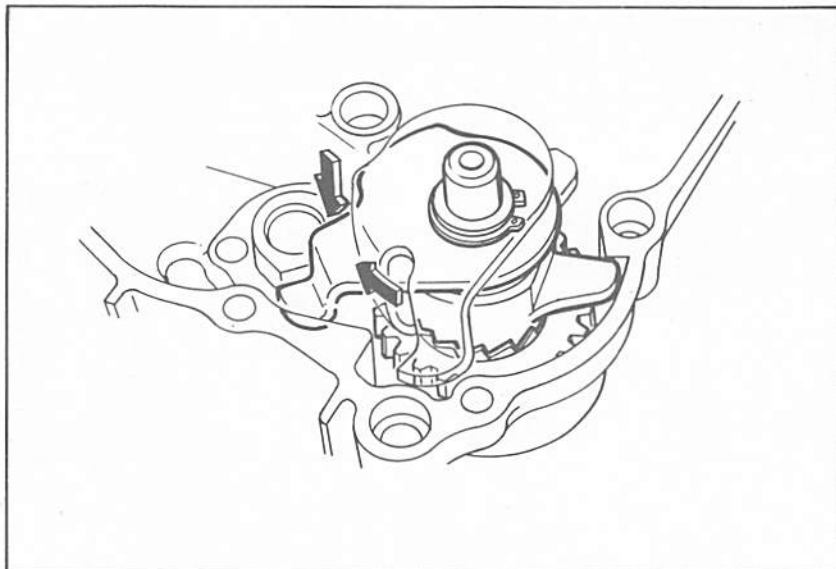
Agganciare l'estremità della molla di richiamo all'apposito incavo esistente nel carter.

- 1) ALLINEARE I SEGNI DI RIFERIMENTO
- 2) COLLARINO
- 3) RONDELLA





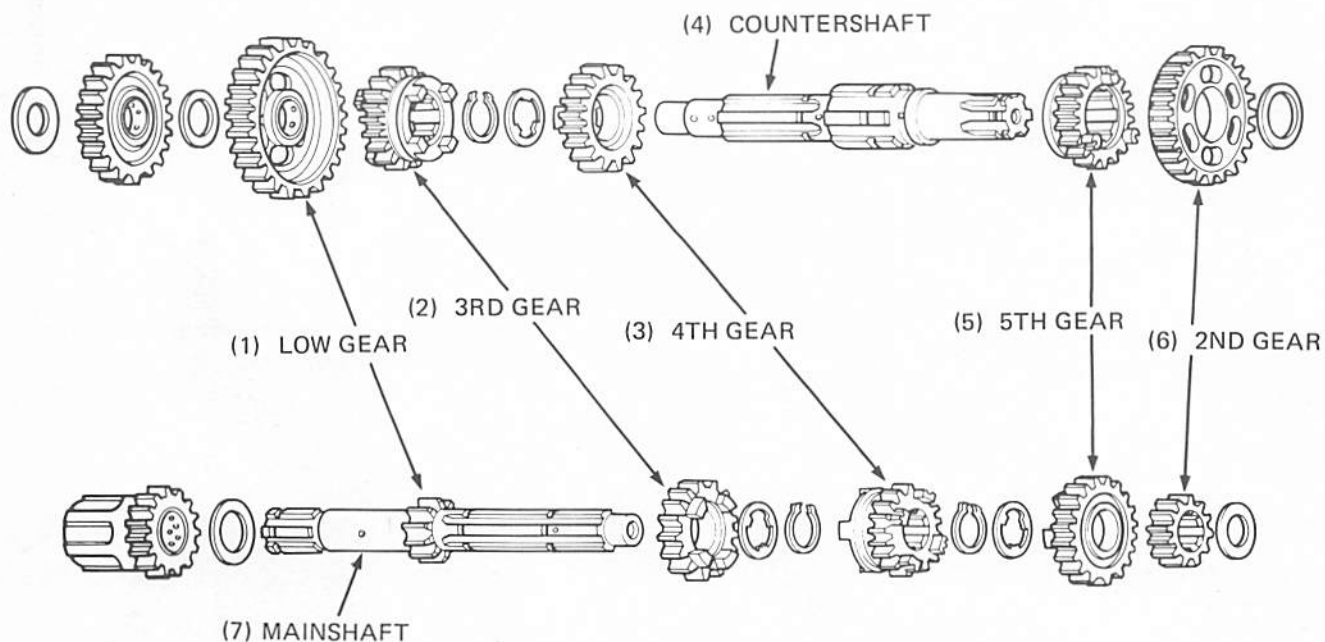
Allineare la piastrina di guida con lo smusso del basamento ruotandola opportunamente.



## MONTAGGIO DEL CAMBIO

### NOTA

Prima del montaggio lubrificare i vari componenti con olio motore.



Montare gli ingranaggi, le rondelle e gli anelli elastici sui due alberi del cambio.

### NOTA

- Installare le rondelle e gli anelli elastici facendo attenzione a disporli nel giusto verso.
- Accertarsi che gli anelli siano correttamente alloggiati nelle loro cave.

- 1) PRIMA VELOCITÀ
- 2) TERZA VELOCITÀ
- 3) QUARTA VELOCITÀ
- 4) ALBERO SECONDARIO
- 5) QUINTA VELOCITÀ
- 6) SECONDA VELOCITÀ
- 7) ALBERO PRIMARIO

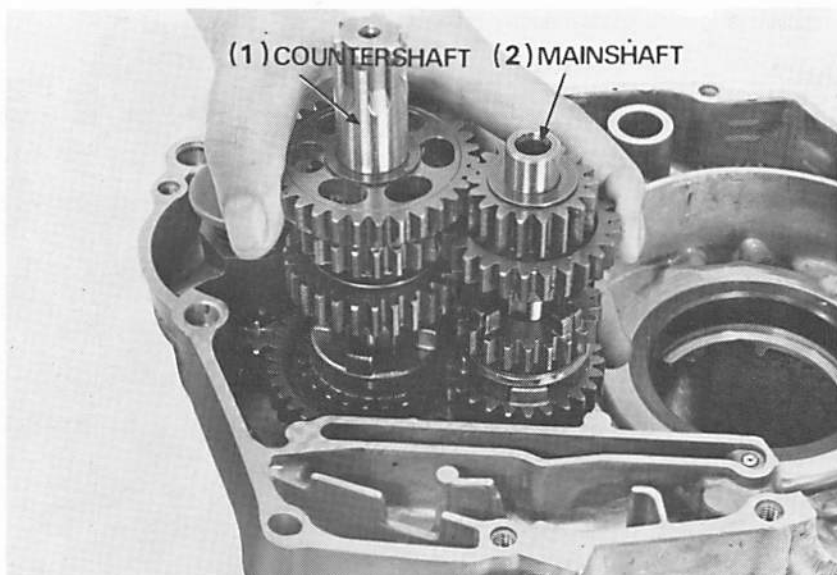


Installare i due alberi del cambio completi di ingranaggi nel semicaratter destro.

**NOTA**

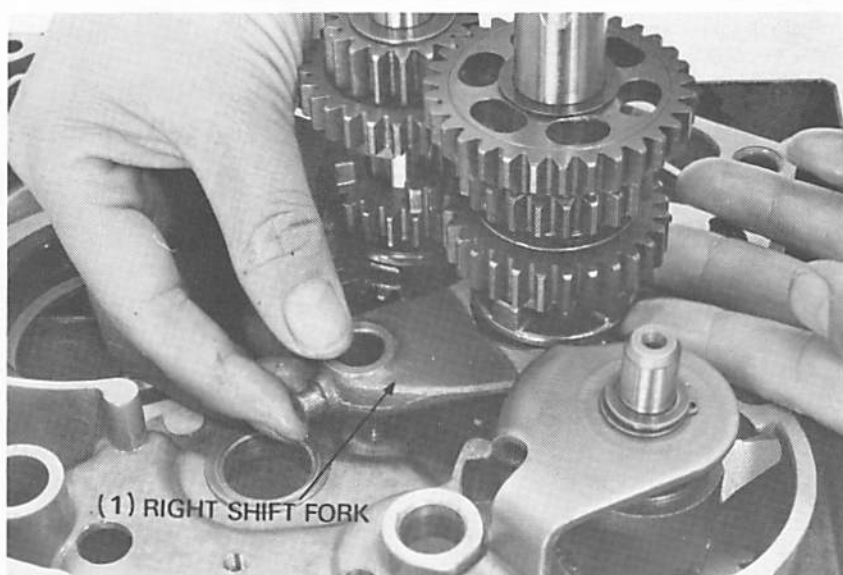
Fare attenzione a non perdere alcuna rondella durante l'installazione.

- 1) ALBERO SECONDARIO
- 2) ALBERO PRIMARIO



Installare la forcella spostamarce destra.

- 1) FORCELLA SPOSTAMARCE DESTRA

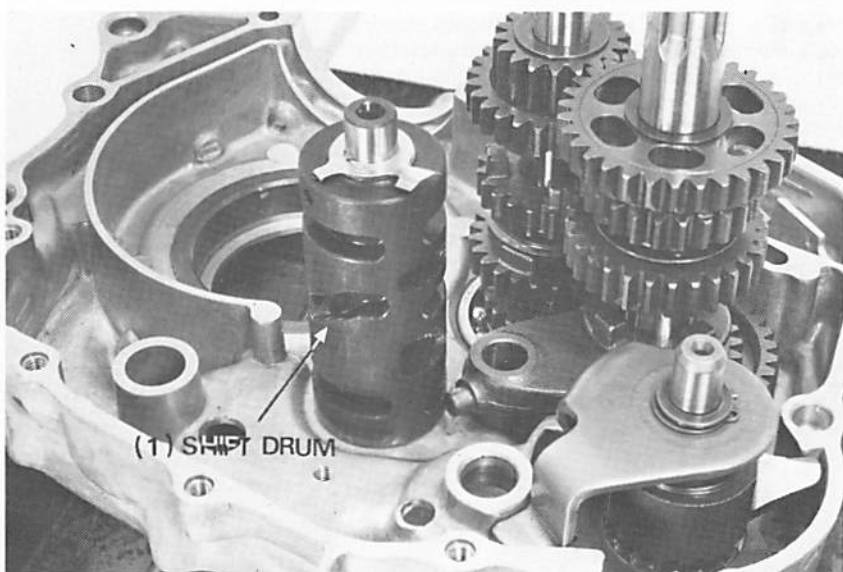


Installare il tamburo selettore.

**NOTA**

Inserire il grano di guida della forcella nella cava del tamburo sollevando leggermente gli ingranaggi.

- 1) TAMBURO SELETTORE



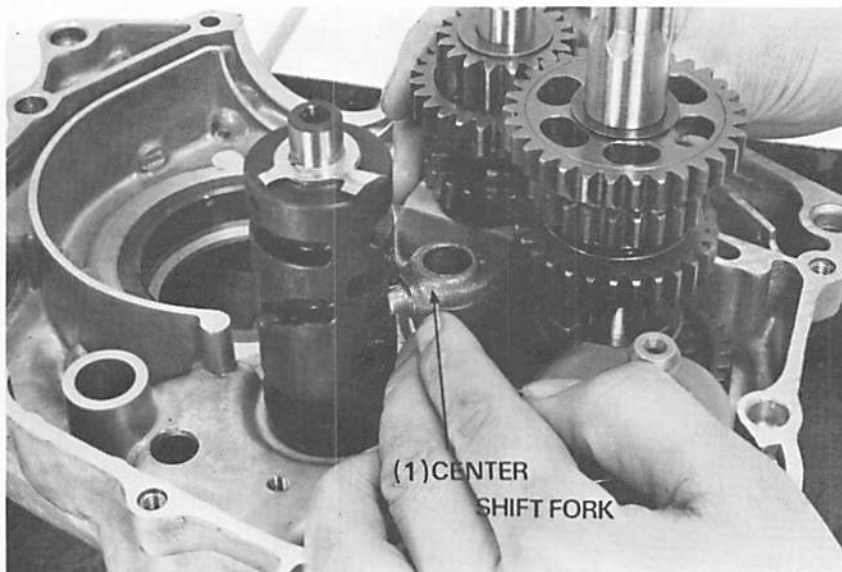


Installare la forcella spostamarce centrale.

**NOTA**

La forcella va inserita dal lato dell'albero secondario del cambio.

- 1) FORCELLA SPOSTAMARCE CENTRALE

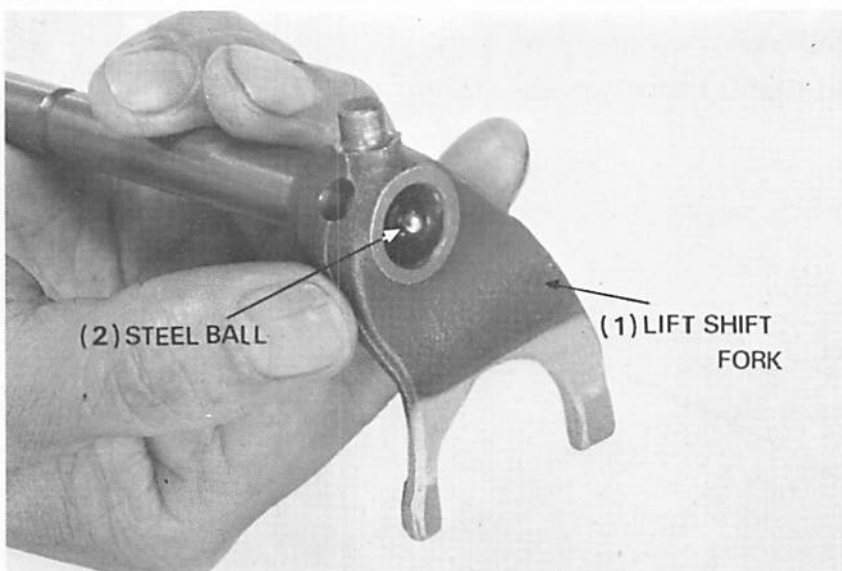


Infilare la forcella spostamarce sinistra sul perno delle forcelle.

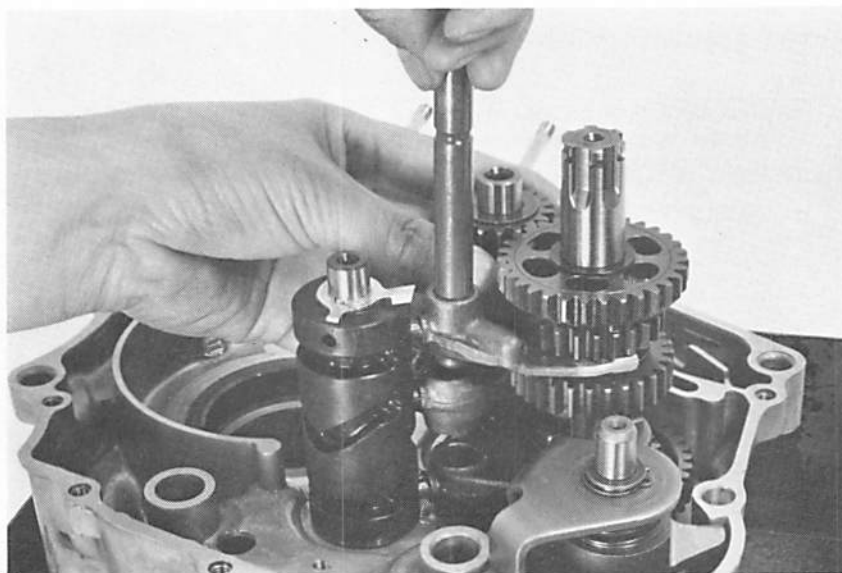
**NOTA**

Inserire la forcella sul perno premendo contemporaneamente la sferetta nella propria sede con un cacciavite.

- 1) FORCELLA SPOSTAMARCE SINISTRA
- 2) SFERA DI ACCIAIO



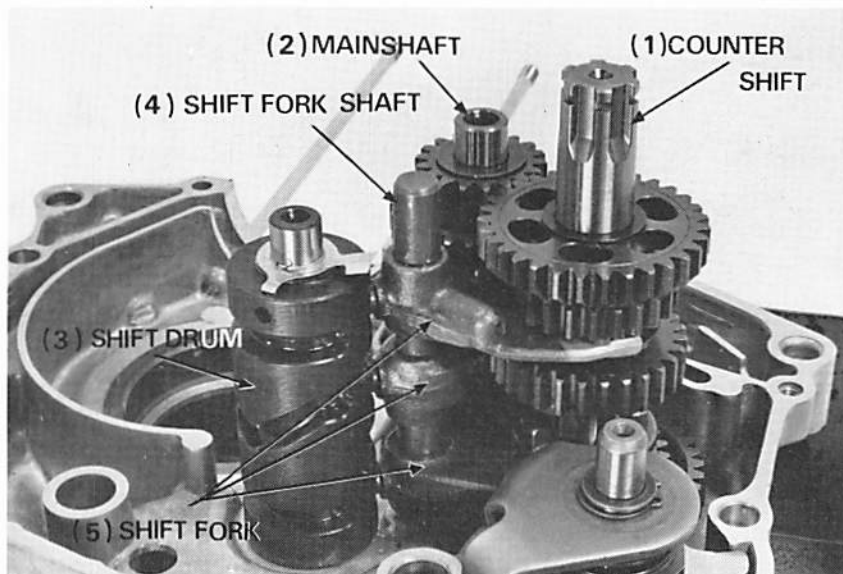
Inserire il grano di guida della forcella sinistra nella corrispondente cava del tamburo selettore dopo aver posto le due estremità della forcella stessa nella cava dell'ingranaggio scorrevole. Installare il perno delle forcelle.





Dopo il montaggio accertarsi che gli ingranaggi ruotino liberamente.

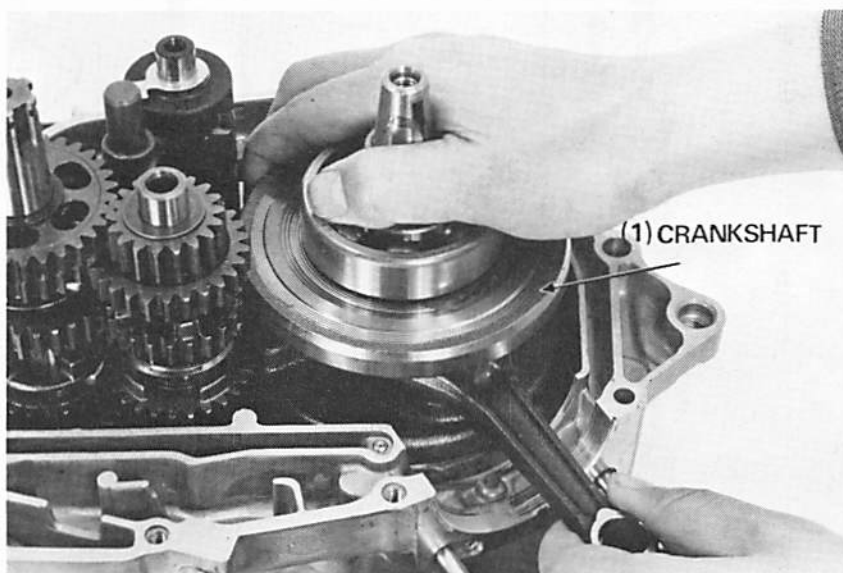
- 1) ALBERO SECONDARIO
- 2) ALBERO PRIMARIO
- 3) TAMBURO SELETTORE
- 4) PERNO DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE
- 5) FORCELLE SPOSTAMARCE



## INSTALLAZIONE DELL'ALBERO MOTORE

Installare l'albero motore nel semicarter destro.

- 1) ALBERO MOTORE



## CHIUSURA DEI SEMICARTERS

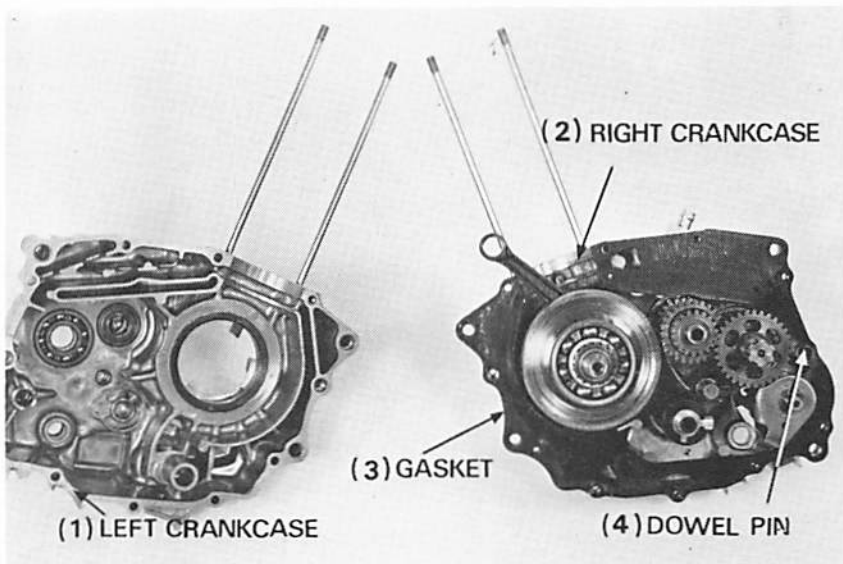
Installare la guarnizione e le spine di posizionamento.

Unire i due semicarters.

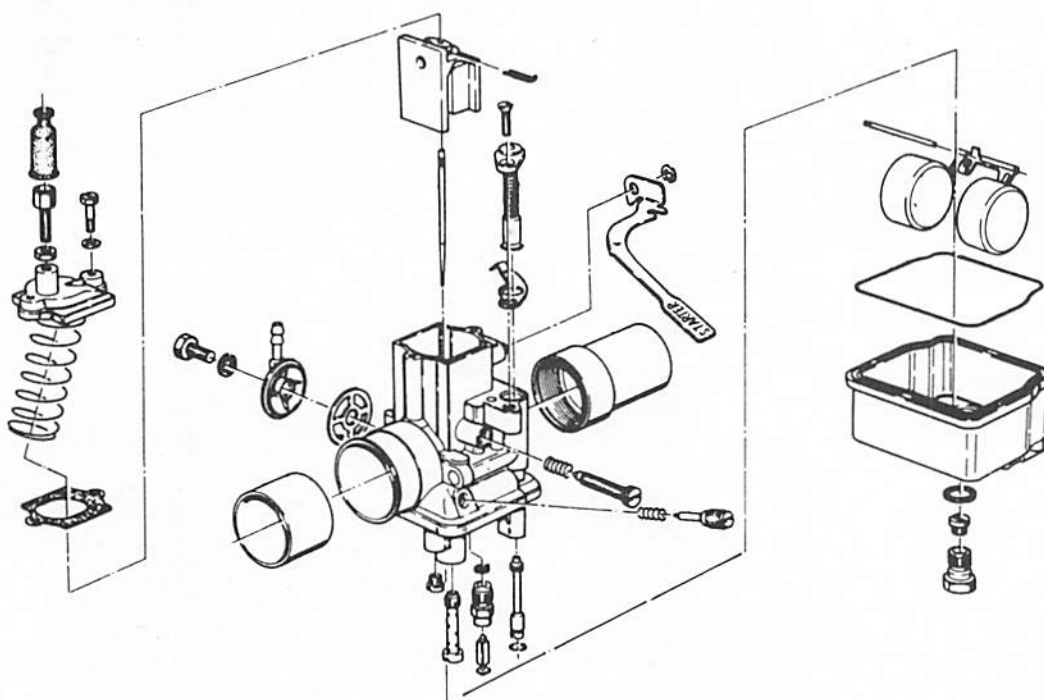
### NOTA

Accertarsi che la guarnizione non si sposti quando si uniscono i due semicarters.

- 1) SEMICARTER SINISTRO
- 2) SEMICARTER DESTRO
- 3) GUARNIZIONE
- 4) SPINA DI POSIZIONAMENTO



# 10. CARBURATORE





GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	10-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	10-2
RIMOZIONE DEL CARBURATORE	10-3
RIMOZIONE DELLA VALVOLA A SARACINESCA	10-3
SMONTAGGIO DEL GALLEGGIANTE, DELLA VALVOLA A SPILLO	10-4
INSTALLAZIONE DEL GALLEGGIANTE DELLA VALVOLA A SPILLO E DEI GETTI	10-6
REGOLAZIONE DEL LIVELLO DEL GALLEGGIANTE	10-6
INSTALLAZIONE DELLA VALVOLA A SARACINESCA	10-7
INSTALLAZIONE DEL CARBURATORE	10-7



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Il motore ruota sotto l'azione del pedale, ma non si avvia.

1. Serbatoio carburante vuoto
2. Il carburante non giunge al carburatore
3. Motore "ingolfato"
4. La scintilla non scocca tra gli elettrodi della candela (inconveniente di accensione)
5. Filtro dell'aria intasato

Il motore funziona male al minimo

1. Regime del minimo mal regolato
2. Inconveniente di accensione
3. Compressione insufficiente
4. Miscela ricca
5. Miscela povera
6. Filtro aria intasato
7. Trafilamento di aria nel collettore di aspirazione
8. Carburante sporco o contaminato

Miscela magra

1. Getti ostruiti o sporchi
2. Foro di sfiato del serbatoio intasato
3. Filtro carburante ostruito
4. Passaggi benzina ostruiti parzialmente
5. Il livello del carburante nella vaschetta è basso
6. Valvola a spillo difettosa

Miscela ricca

1. Lo starter rimane bloccato in posizione di inserimento
2. Valvola a spillo difettosa
3. Il livello del carburante nella vaschetta è alto
4. Getti intasati

## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Allorchè si lavora con la benzina è indispensabile usare la massima cautela. Lavorare sempre in un ambiente ben ventilato, e lontano da fiamme e da scintille. Durante lo smontaggio tenere a mente la posizione delle guarnizioni e degli elementi di tenuta che devono sempre venire sostituiti in fase di rimontaggio.

### DATI TECNICI

Tipo del carburatore	VHBZ 22 GS
Diametro del diffusore	22 mm
Livello del galleggiante	6,5 mm
Apertura della vite della miscela minimo	1 - 1/2 giro
Regime del minimo	1000g./min.
Corsa a vuoto della manopola del gas	10 ÷ 15 gradi

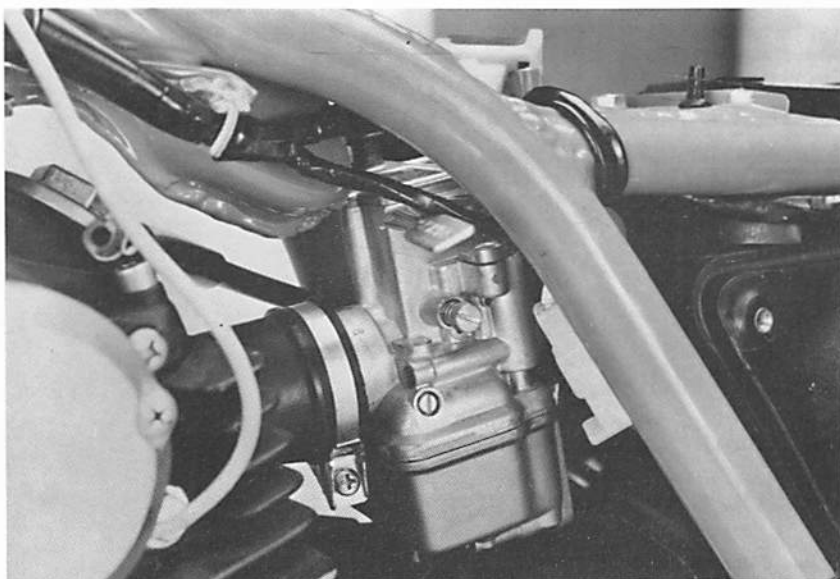


## RIMOZIONE DEL CARBURATORE

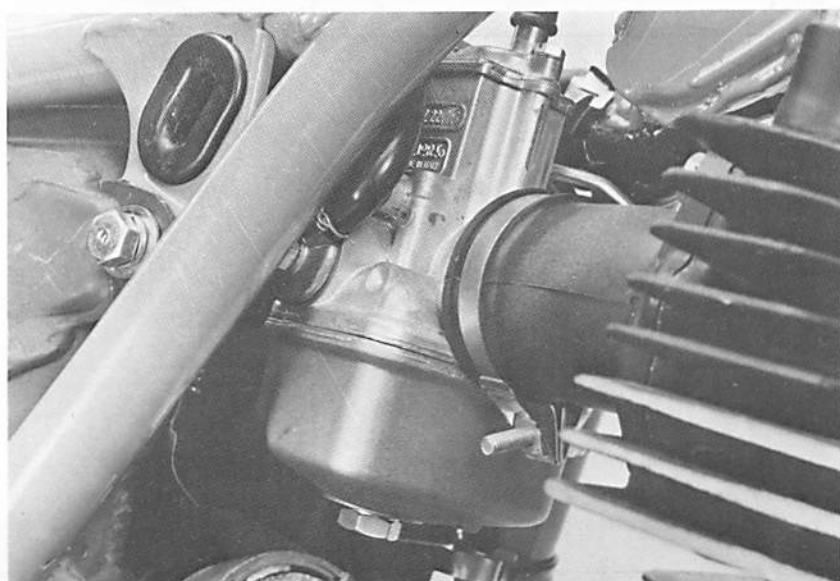
Chiudere il rubinetto del carburante.  
Staccare la tubazione passaggio carburante.

### ATTENZIONE

*Tenere lontane dalla benzina fiamme o scintille. Asciugare subito la benzina che, maneggiando il carburatore, dovesse versarsi.*



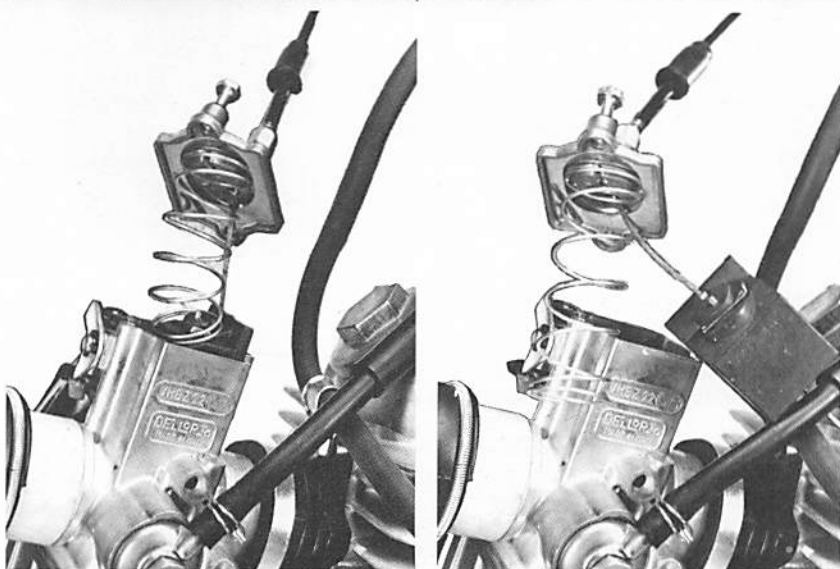
Allentare la fascetta di fissaggio del carburatore.  
Togliere la fascetta che fissa il manicotto della scatola del filtro dell'aria al carburatore.



## RIMOZIONE DELLA VALVOLA A SARACINESCA

Svitare le due viti che fissano il coperchio del carburatore.

Sganciare l'estremità del cavetto del gas dalla valvola a farfalla.





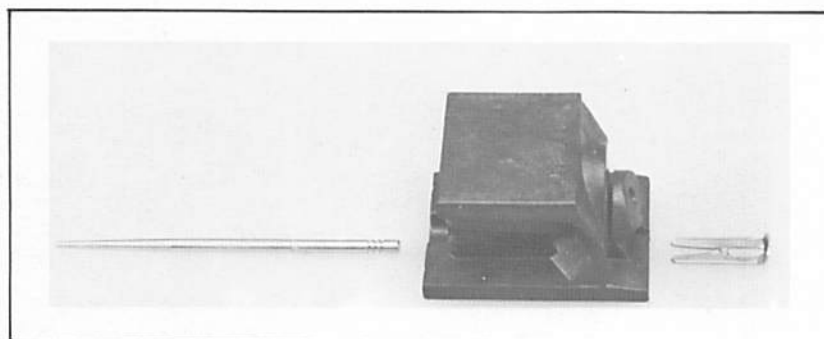
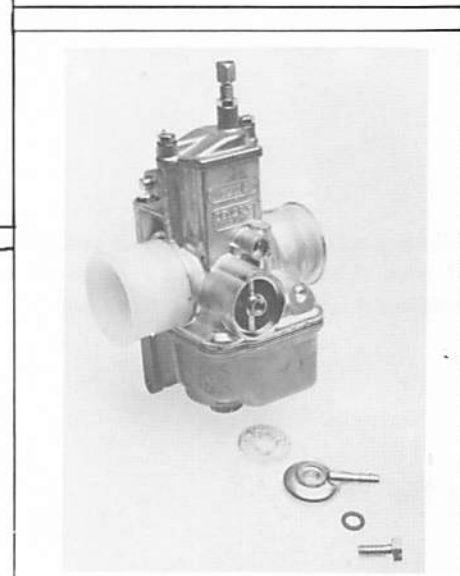
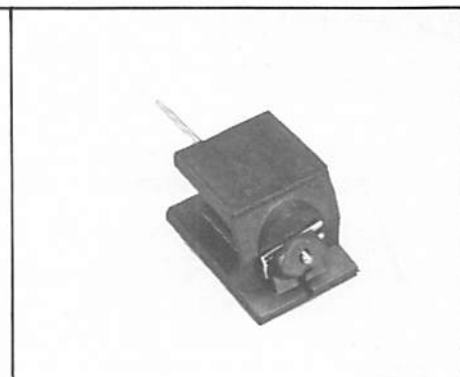
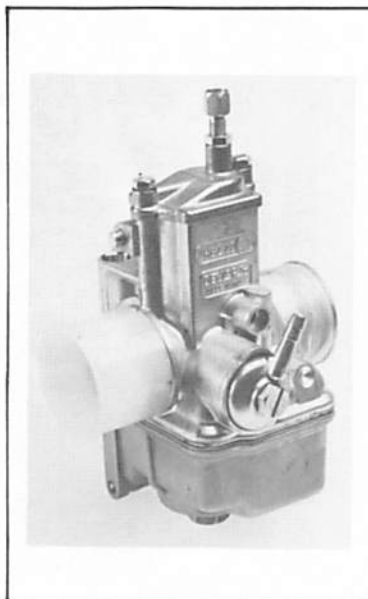
Togliere il gancetto di fissaggio dello spillo conico e sfilare lo spillo.

Esaminare attentamente la valvola a saracinesca e lo spillo. Essi non devono presentare tracce di usura o danni di sorta.

Togliere la vite a testa esagonale e rimuovere il raccordo entrata carburante. Estrarre il filtro a reticella dal proprio alloggiamento e pulirlo a fondo.

## SMONTAGGIO DEL GALLEGGIANTE E DELLA VALVOLA A SPILLO

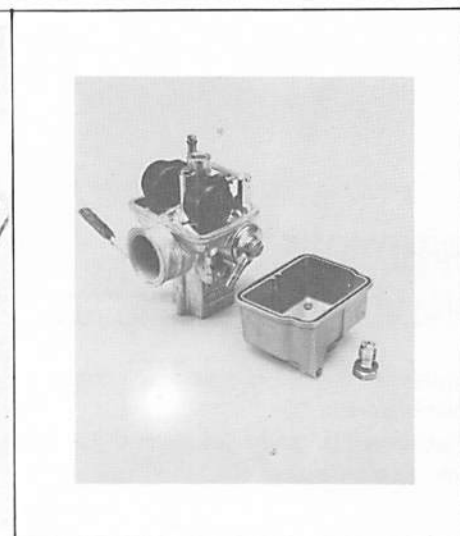
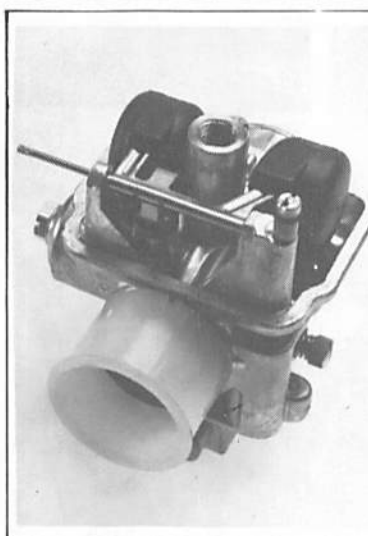
Togliere la vaschetta.



### AVVERTENZA

*La vaschetta contiene benzina, che è facilmente infiammabile. Procedere con la massima cautela e tenere lontane fiamme o scintille.*

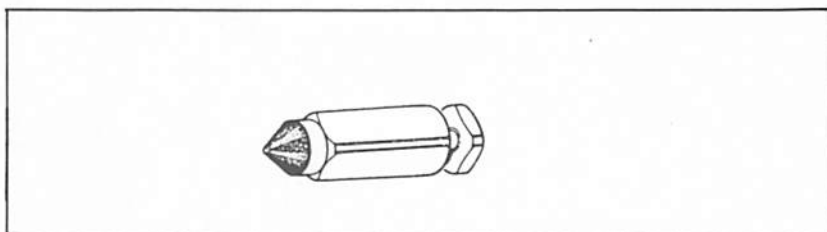
Tenere presente che nel tappo di fissaggio della vaschetta è installato il getto del massimo. Sfilare il perno del galleggiante e rimuovere il galleggiante e la valvola a spillo.



### CONTROLLO DELLA VALVOLA A SPILLO

Controllare che la superficie di tenuta della valvola a spillo non presenti usura eccessiva o anormale.

Qualora sia necessario procedere a sostituzione, si tenga presente che lo spillo ed il corpo della valvola sono accoppiati in fabbrica e per nessun motivo devono essere separati. All'occorrenza, quindi, sostituire il gruppo valvola a spillo completo con un altro nuovo.





Rimuovere il getto del massimo dal tappo della vaschetta.

Togliere, svitandolo, il pulverizzatore dal corpo del carburatore.

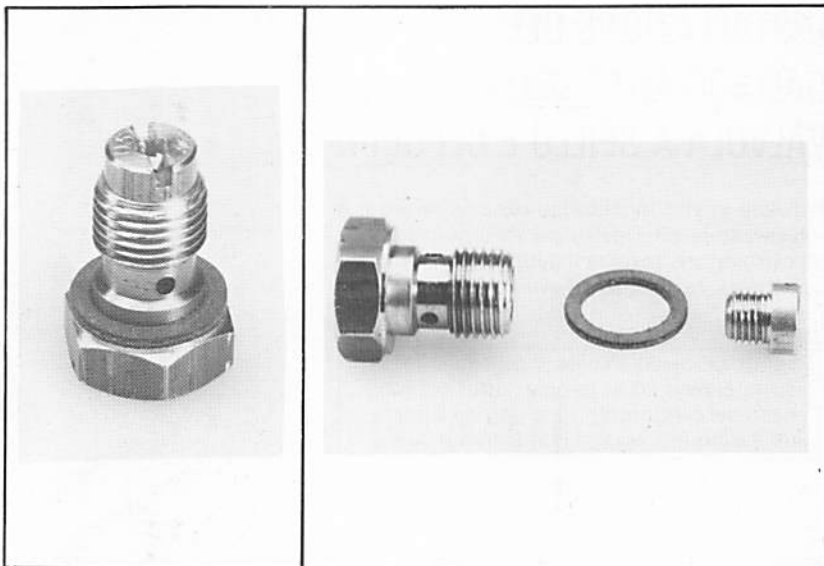
Svitare il getto del minimo.

Svitare il getto avviamento.

Togliere la vite di regolazione della miscela minimo, facendo attenzione alla molla.

### NOTA

Prima di toglierla, prendere nota della posizione della vite regolazione miscela minimo (numero di giri della posizione di completa chiusura) in modo da poterla disporre correttamente in fase di rimontaggio.



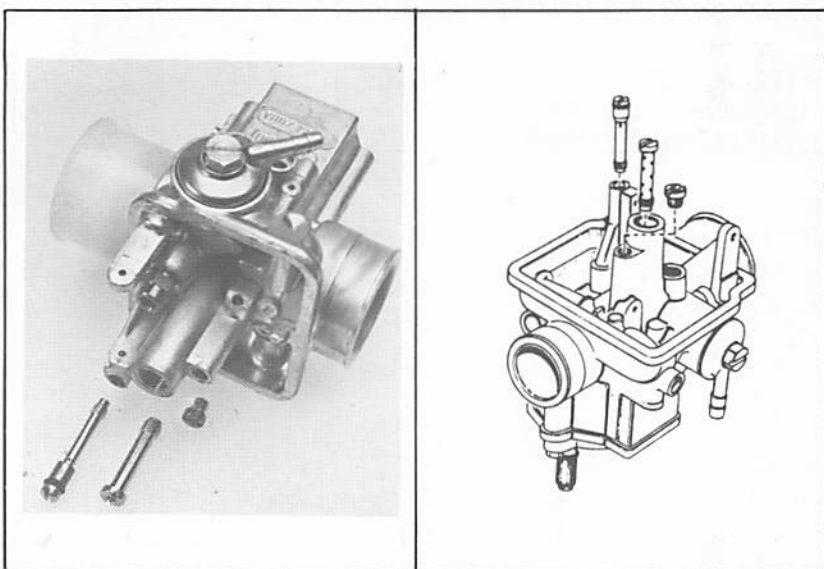
### REGOLAZIONE STANDARD DELLA VITE MISCELA MINIMO:

Esaminare attentamente i vari particolari rimossi in modo da accertarsi che essi non presentino usura o danni.

Soffiare aria compressa nei fori dei getti e delle varie parti tarate (canalizzazioni etc....).

### NOTA

Non usare mai oggetti acuminati o fili metallici per pulire getti o parti tarate.



### DISPOSITIVO DELLO STARTER

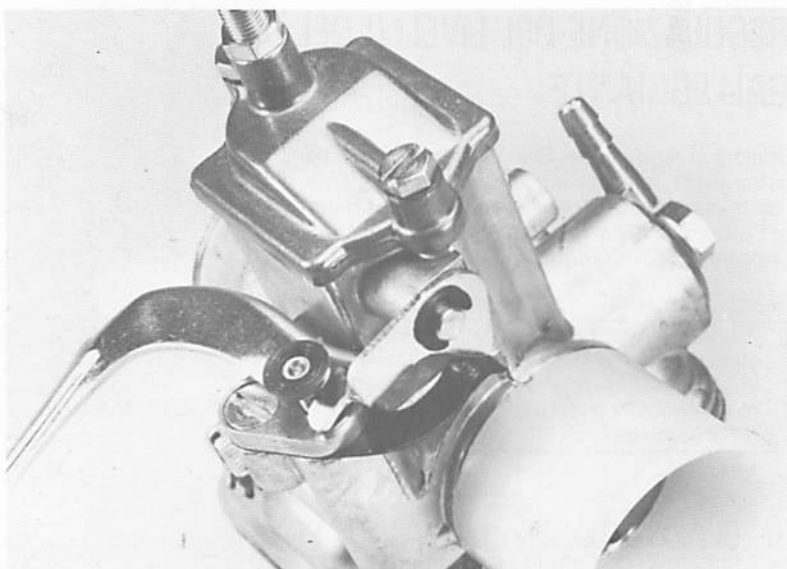
Togliere l'anello elastico che vincola la leva comando starter al corpo carburatore.

Rimuovere la vite di fissaggio e sfilare il dispositivo dello starter completo di leva di comando e di molla.

Controllare accuratamente che tutti i componenti siano in perfetto stato. procedere al rimontaggio eseguendo in ordine inverso le operazioni di smontaggio.

### NOTA

Usare un anello di tenuta tipo O-R nuovo ad ogni rimontaggio.



## INSTALLAZIONE DEL GALLEGGIANTE DELLA VALVOLA A SPILLO E DEI GETTI

Installare la vite regolazione miscela minimo, il pulverizzatore ed il getto del minimo nel corpo del carburatore. Inserire il getto del massimo nel tappo della vaschetta, ed avvitarlo saldamente.

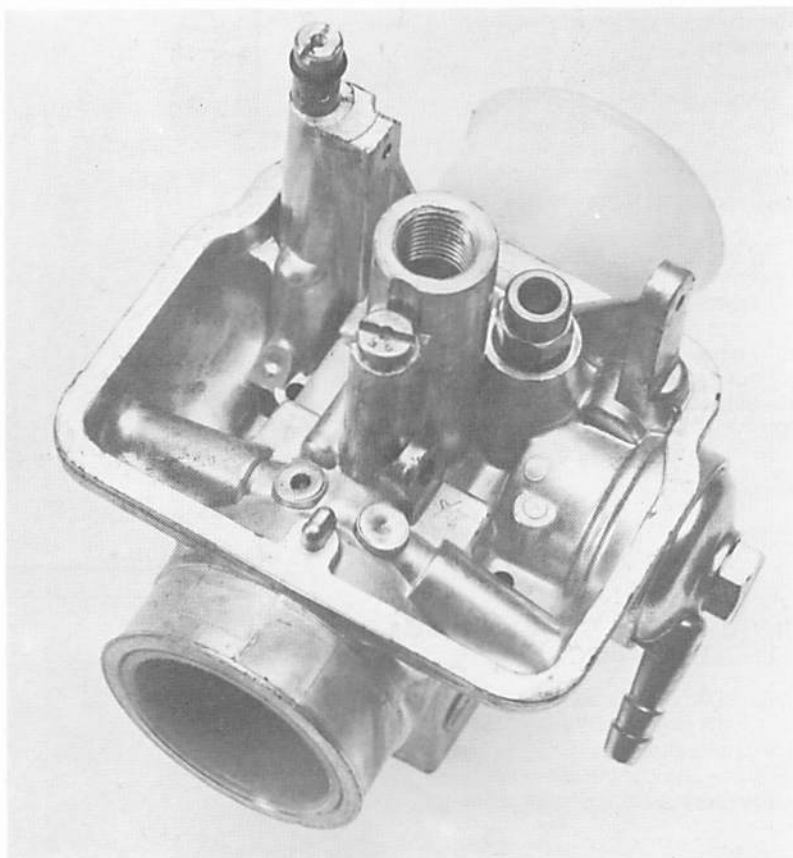
### NOTA

I getti, la valvola a spillo, il galleggiante, lo spillo conico ed in genere tutti i componenti del carburatore sono delicati e devono essere maneggiati con estrema cura.

Installare la valvola spillo, ed il galleggiante (che deve muoversi liberamente sul proprio perno).

### NOTA

Fare attenzione ad inserire il perno del galleggiante con l'estremità zigrinata rivolta verso il lato ingresso carburante.

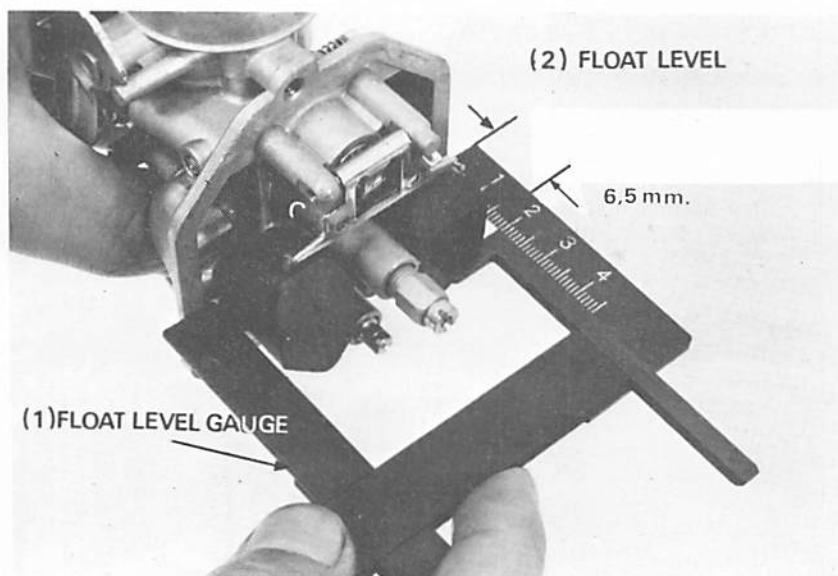


## REGOLAZIONE DEL LIVELLO DEL GALLEGGIANTE

Qualora si renda necessario regolare il livello del galleggiante, piegare leggermente, procedendo con la massima cautela, l'appendice che contatta l'estremità della valvola a spillo, in modo da ottenere il valore prescritto.

### NOTA

Allorchè si installa la vaschetta, accertarsi che la superficie di tenuta e la guarnizione in gomma siano in perfetto stato. Installare una nuova rondella di tenuta del tappo della vaschetta.



- 1) LIVELLO GALLEGGIANTE
- 2) MISURATORE LIVELLO GALLEGGIANTE



## INSTALLAZIONE DELLA VALVOLA A SARACINESCA

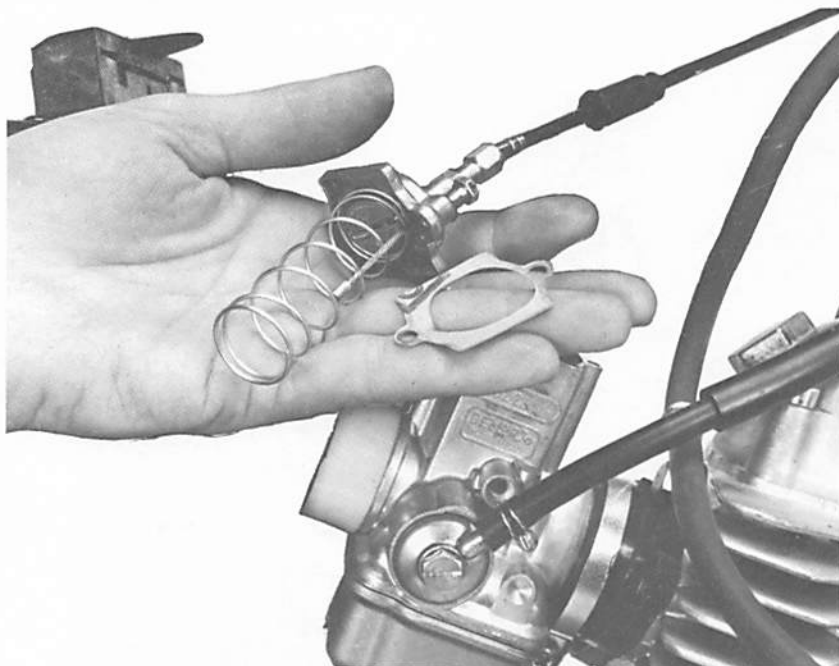
Installare lo spillo conico nella valvola a saracinesca facendo bene attenzione ad installare il gancetto di ritegno nella stessa tacca nella quale si trovava prima dello smontaggio.

Fissare il filo del gas alla valvola a saracinesca dopo averla fatta passare attraverso il coperchio del carburatore e la molla.

Installare il coperchio del carburatore dopo essersi accertati che la guarnizione sia in condizioni perfette.

### NOTA

- Allorchè si installa il cavetto del gas, il relativo registro deve essere serrato a fondo.
- Fare bene attenzione ad installare la valvola del gas disponendola correttamente (vedi figura).



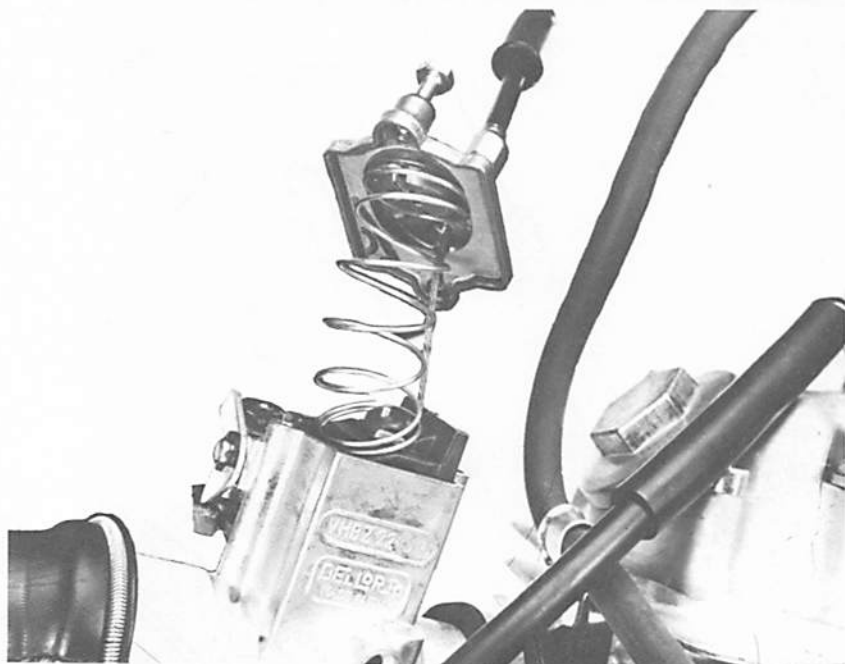
## INSTALLAZIONE DEL CARBURATORE

Installare il carburatore eseguendo in ordine inverso le operazioni di smontaggio.

Dopo l'installazione è necessario compiere le seguenti regolazioni:

Corsa a vuoto del cavetto del gas: (Pag.2-9)

Funzionamento al minimo: (Pag.2-9).



# 11. STERZO/RUOTA ANTERIORE/FRENO/ FORCELLA



**HONDA**  
XL 125





**HONDA**  
**XL 125**

STERZO/RUOTA ANTERIORE/FRENO/FORCELLA

---

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	11-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	11-3
FANALE	11-4
CRUSCOTTO - STRUMENTAZIONE	11-5
MANUBRIO	11-6
RUOTA ANTERIORE	11-8
FRENO ANTERIORE	11-11
FORCELLA ANTERIORE	11-13
CANNOTTO DI STERZO	11-19



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### Oscillazione della ruota anteriore

1. Perno ruota non serrato correttamente
2. Cuscinetti del canotto mal regolati o difettosi
3. Raggi lenti
4. Cerchio deformato
5. Pneumatico difettoso

### Sterzo pesante

1. Dado del canotto troppo serrato
2. Cuscinetti del canotto danneggiati
3. Insufficiente pressione dei pneumatici

### La moto tende a sterzare da una parte o non va dritta

1. Forcella storta
2. Perno della ruota storto
3. Pneumatico difettoso
4. Ammortizzatori mal regolati sui due lati della moto

### Sospensioni troppo soffici

1. Molle della forcella deboli
2. Insufficiente quantità di olio nella forcella

### Sospensioni troppo dure

1. Canne della forcella storte
2. Troppo olio nella forcella

### Sospensione anteriore rumorosa

1. Le canne della forcella forzano nei foderi
2. Insufficiente quantità di olio nella forcella
3. Bulloneria lenta.

### Insoddisfacente comportamento del freno

1. Leva mal regolata
2. Pasticche del freno usurate
3. Pasticche del freno sporche
4. Camma azionamento freno usurata
5. Tamburo del freno usurato
6. Leva azionamento freno installata male
7. Superficie di contatto tra camma e pasticca usurata



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

In questo capitolo vengono descritti la rimozione, il controllo e l'installazione della ruota anteriore, della forcella, del complesso dello sterzo e del freno. Per togliere la ruota anteriore è necessario supportare adeguatamente il motociclo ponendo un adatto sostegno sotto il basamento del motore.

### ATTREZZI SPECIALI

Chiave a settore 07702-0010000

### COPPIE DI SERRAGGIO

Dado perno ruota anteriore	4,0-5,0 kgm
Viti supporto manubrio	0,9-1,3 kgm
Dado del canotto di sterzo	6,0-9,0 kgm
Viti trapezio superiore di forcella	0,8-1,2 kgm
Viti trapezio inferiore di forcella	2,0-2,5 kgm
Viti fissaggio cavallotti manubrio	0,9-1,3 kgm
Vite ancoraggio freno posteriore	1,5-2,0 kgm

VOCE		VALORE AL MONTAGGIO	LIMITE DI USURA
Curvatura perno ruota		_____	0,2 mm
Sfarfallamento cerchio ruota	Radiale	_____	2,0 mm
	Assiale	_____	2,0 mm
Lunghezza libera della molla della forcella		450 mm	
Curvatura delle canne della forcella		_____	0,2 mm
Diametro delle canne della forcella		32,00 mm	27,92 mm
Diametro interno tamburo freno anteriore		110 mm	111 mm
Spessore guarnizione freno anteriore		4 mm	2,0 mm
Capacità olio forcella anteriore		210 cc	_____



## FANALE

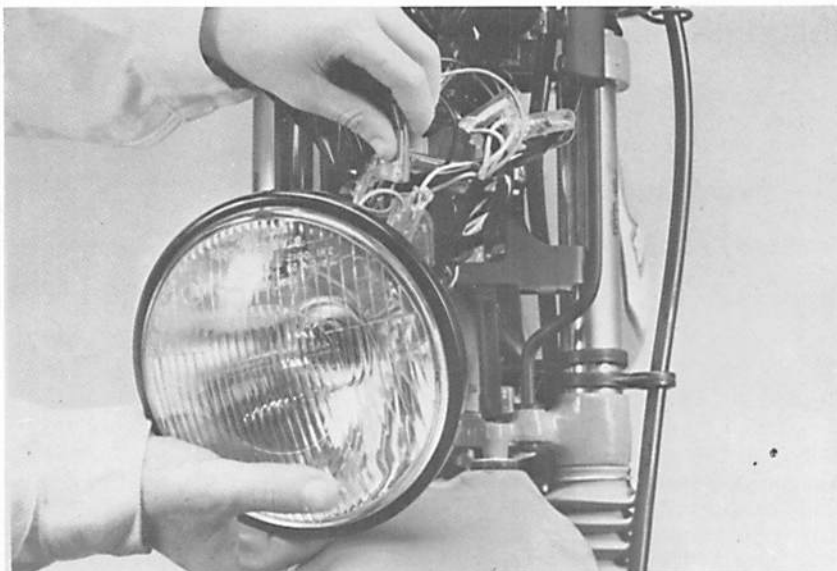
### RIMOZIONE DELLA CALOTTA DEL FARO

Togliere il cupolino.  
Staccare tutti i collegamenti all'interno del faro.

#### NOTA

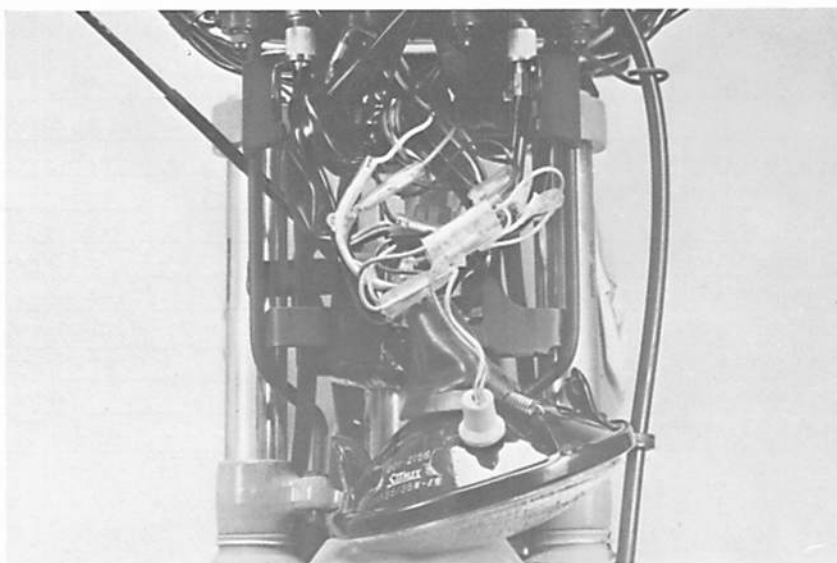
Fare bene attenzione a non rompere e a non spellare i fili o i loro terminali.

Togliere i bulloni di fissaggio della calotta del faro e rimuovere la calotta.



### COLLEGAMENTI DEI FILI DELL'IMPIANTO ELETTRICO ALL'INTERNO DEL FARO

Fare passare i fili all'interno della calotta del faro attraverso il foro superiore.  
Fare passare l'estremità anteriore del cablaggio attraverso il foro inferiore.  
Collegare i connettori ed i fili (effettuare i collegamenti in base ai codici di colore).



### INSTALLAZIONE DELLA CALOTTA DEL FANALE

Allineare i segni di riferimento esistenti sulla calotta con i segni praticati sui supporti del fanale.

#### NOTA

Dopo l'installazione, controllare tutte le parti elettriche.

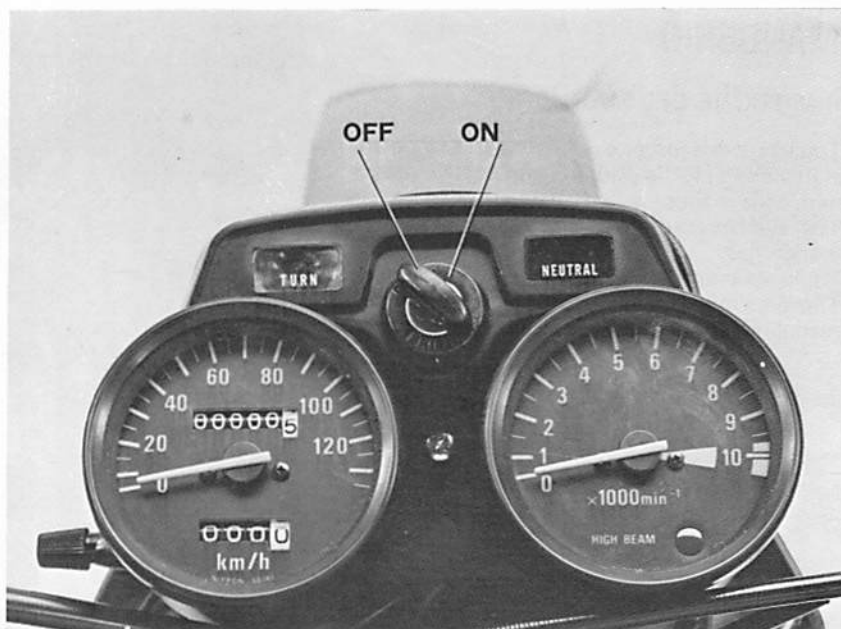




## STRUMENTAZIONE

### RIMOZIONE DEL TACHIMETRO E DEL CONTAGIRI

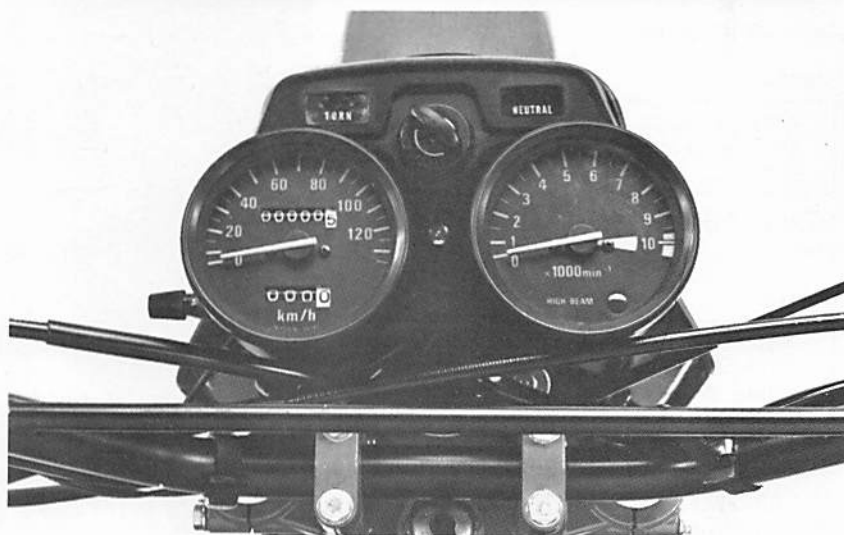
Staccare i collegamenti dell'impianto elettrico. Allentare le ghiera e staccare i cavi del contagiri e del tachimetro.



### SMONTAGGIO PANNELLO STRUMENTI

### MONTAGGIO PANNELLO STRUMENTI

Per il montaggio invertire la sequenza di smontaggio.

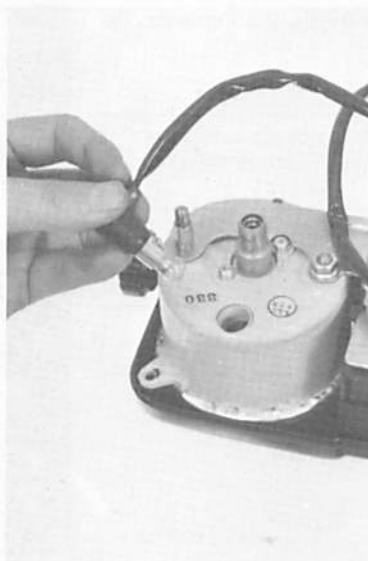


### SOSTITUZIONE DELLE LAMPADINE ILLUMINAZIONE STRUMENTI

Per togliere le lampadine, staccare il filo ed estrarre il portalampadina da ciascuno dei due strumenti.

#### NOTA

Se una lampadina nuova non si accende, controllare il filo di collegamento.





## MANUBRIO

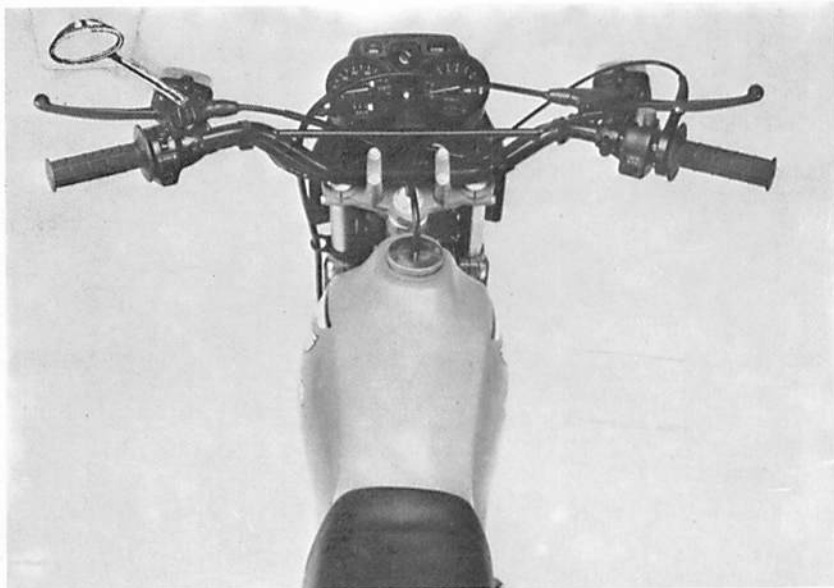
### RIMOZIONE DEL MANUBRIO

Togliere le due fascette guidacavo che vincolano al manubrio i fili degli interruttori posti in prossimità delle manopole.

Togliere l'interruttore destro ed il gruppo comando gas.

Togliere l'interruttore sinistro.

Togliere i due cappelli di fissaggio e rimuovere il manubrio.



### INSTALLAZIONE DEL MANUBRIO

Installare il manubrio.

#### NOTA

Allineare i segni di riferimento sul manubrio con la superficie di unione dei supporti.

Installare i due cappelli di fissaggio del manubrio.

#### NOTA

I cappelli devono essere installati con i segni di riferimento rivolti verso l'indietro. Serrare per prime le due viti anteriori e quindi quelle posteriori.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 0,9–1,3 kgm**

- 1) CAPPELLI FISSAGGIO MANUBRIO
- 2) SEGNI RIFERIMENTO

Installare l'interruttore destro e il comando del gas.

#### NOTA

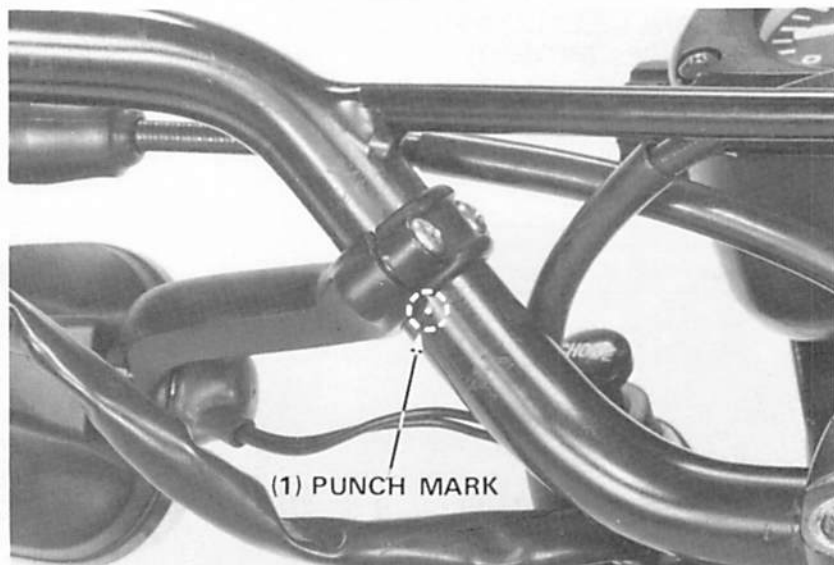
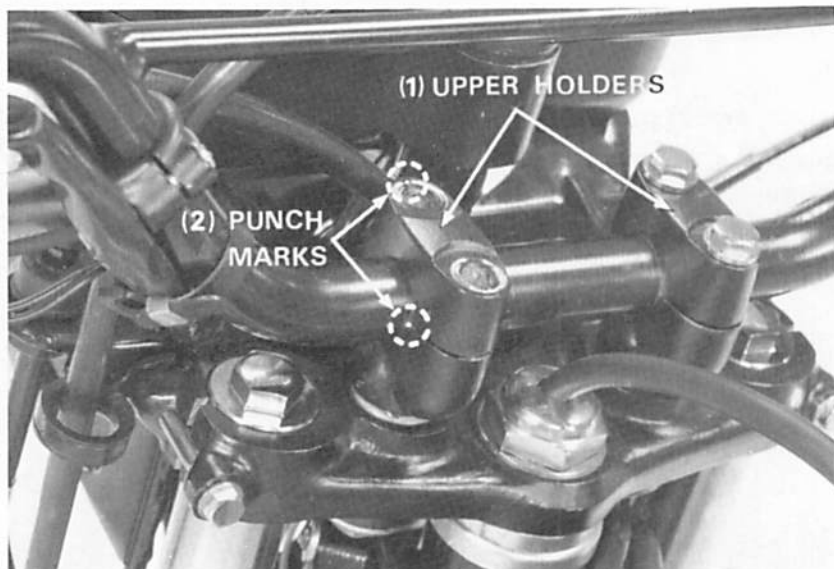
Lubrificare con un velo di grasso l'estremità destra del manubrio (zona della manopola del gas).

Installare l'interruttore sinistro.

#### NOTA

Allineare il segno di riferimento sul manubrio con la superficie dell'interruttore.

- 1) SEGNO RIFERIMENTO





Montare il supporto leva frizione.

**NOTA**

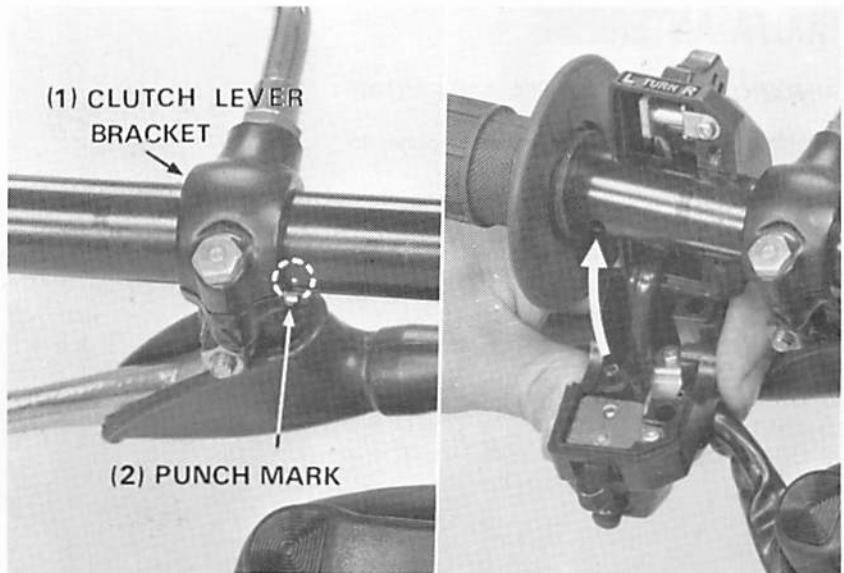
Allineare i segni di riferimento sul manubrio con la fessura del supporto.

Collegare il cavo della frizione  
Montare l'interruttore indicatori di direzione/clacson.

**NOTA**

Porre l'orecchietta della carcassa dell'interruttore nel foro del manubrio.

- 1) SUPPORTO LEVA FRIZIONE
- 2) SEGNO RIFERIMENTO



Montare il supporto del freno anteriore.

**NOTA**

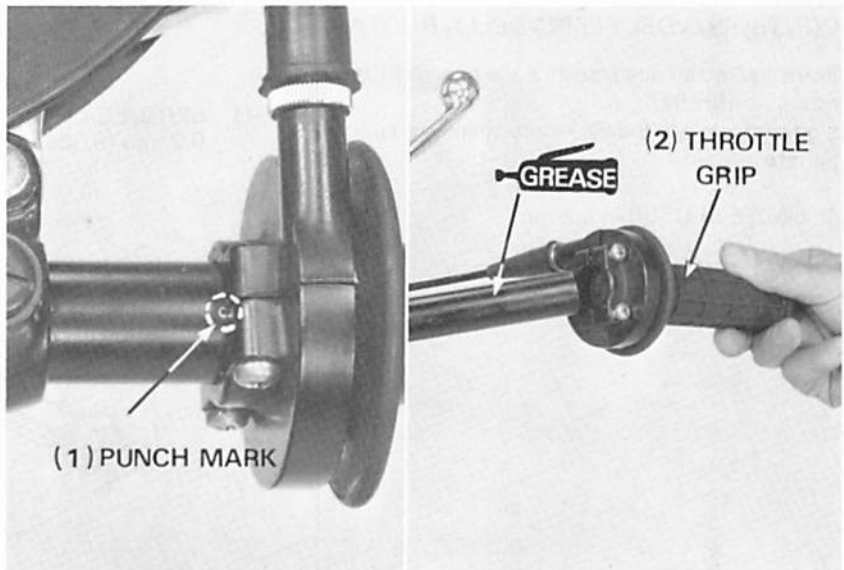
Allineare i segni di riferimento sul manubrio con la fessura del supporto.

Collegare il cavo del freno anteriore.  
Lubrificare l'estremità interna della manopola dell'acceleratore e montarla sull'estremità destra del manubrio.

**NOTA**

Allineare i segni di riferimento sul manubrio con quelli della fessura sulla carcassa dell'interruttore.  
Stringere prima le viti.

- 1) SEGNO RIFERIMENTO
- 2) MANOPOLA ACCELERATORE



Montare l'interruttore delle luci.

**NOTA**

Porre l'orecchietta della carcassa dell'interruttore nel foro sul manubrio.

Stringere le fascette di fissaggio cavi elettrici.  
Mettere i cavi all'interno dell'involucro del faro e collegarli tra loro a seconda dei codici di colore.  
Montare il faro.  
Regolare il gioco della leva del freno anteriore.  
Regolare il gioco della leva della frizione.  
Regolare il gioco della manopola dell'acceleratore.





## RUOTA ANTERIORE

### RIMOZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE

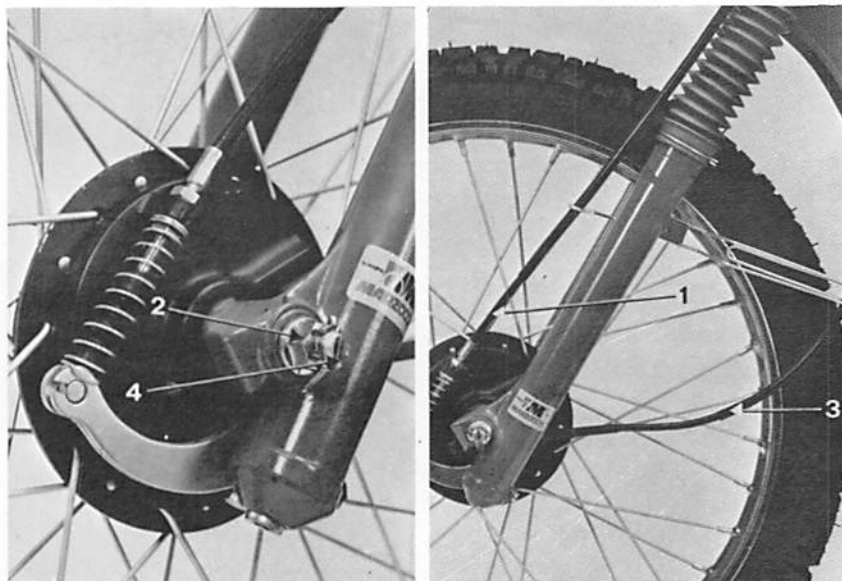
Sollevarla dal suolo la ruota anteriore ponendo un adatto supporto sotto il motore.

Staccare i cavi del tachimetro e del freno anteriore.

Sfilare la copiglia e svitare il dado del perno ruota.

Sfilare il perno e rimuovere la ruota anteriore.

- 1) CAVO DEL FRENO
- 2) DADO
- 3) TACHIMETRO
- 4) COPIGLIA



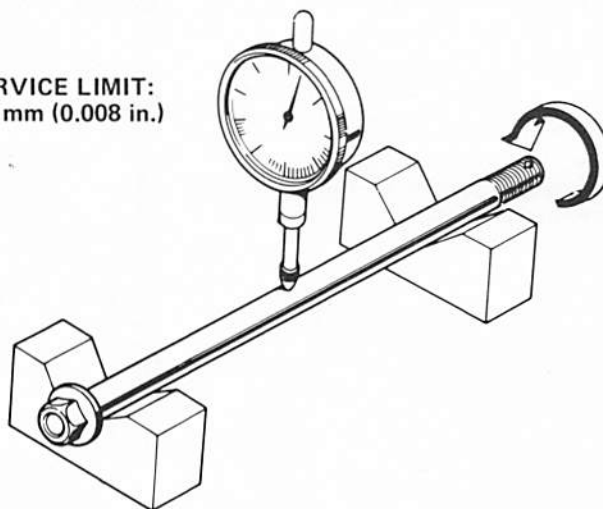
### CONTROLLO DEL PERNO DELLA RUOTA

Porre il perno su due blocchi a V e misurare l'errore di rettilineità.

L'errore reale è 1/2 della lettura totale sul comparatore.

- 1) LIMITE DI USURA: 0,2 mm

(1) SERVICE LIMIT:  
0.2 mm (0.008 in.)

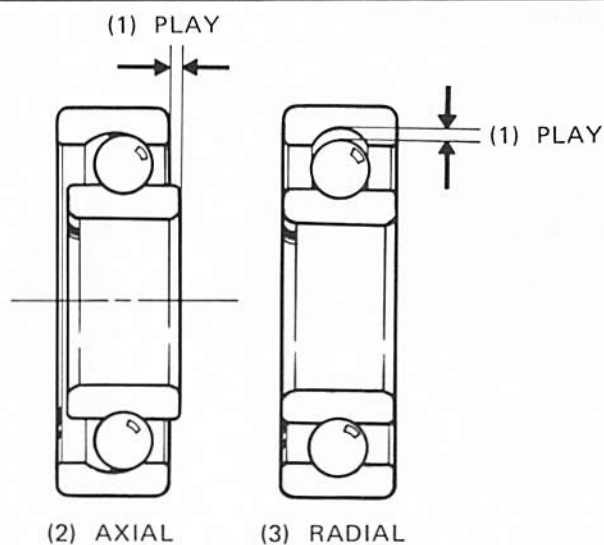


### CONTROLLO DEI CUSCINETTI DELLE RUOTE

Controllare il gioco dei cuscinetti piazzando ciascuna ruota su di un adatto supporto e facendola girare a mano.

Se i cuscinetti sono rumorosi o se essi presentano un gioco eccessivo, procedere alla sostituzione.

- 1) GIOCO
- 2) ASSIALE
- 3) DIAMETRALE





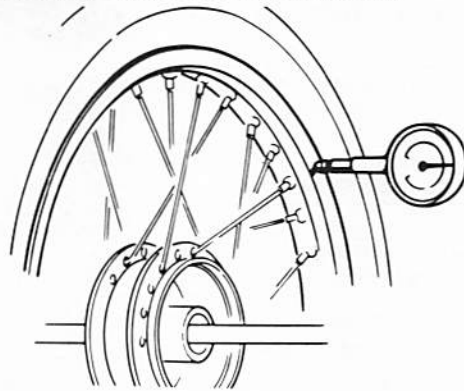
### CONTROLLO DEL CERCHIO RUOTA

Controllare il centraggio del cerchio piazzando la ruota su di un adatto supporto e facendola girare a mano lentamente.

Misurare l'errore di centraggio per mezzo di un comparatore.

- 1) RADIALE - LIMITE DI USURA: 2,0 mm
- 2) ASSIALE - LIMITE DI USURA: 2,0 mm

- (1) RADIAL  
SERVICE LIMIT: 2.0 mm (0.079 in.)
- (2) AXIAL  
SERVICE LIMIT: 2.0 mm (0.079 in.)

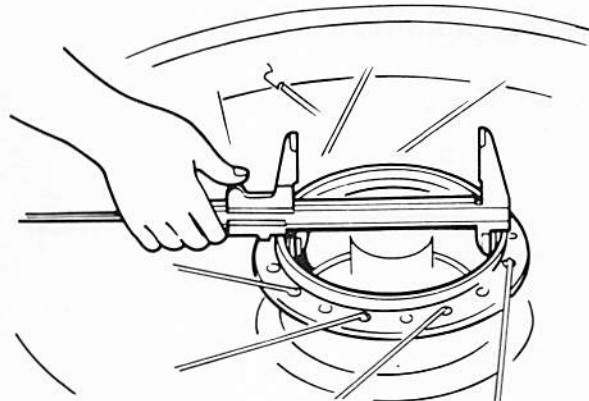


### ISPEZIONE DEL TAMBURO DEL FRENO

Smontare il tamburo del freno della ruota anteriore e misurarne il diametro interno.

- 1) LIMITE DI USURA: 111 mm

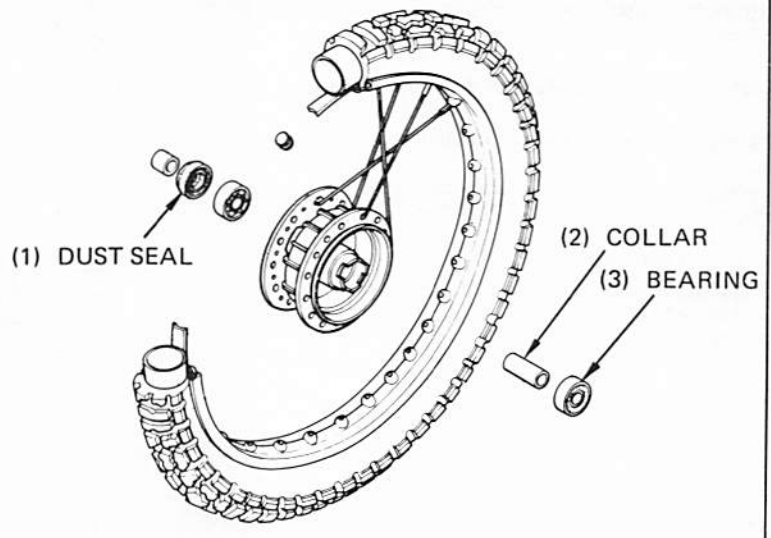
- (1) SERVICE LIMIT: 111 mm (4.4 in)



### SMONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE

Togliere l'anello parapolvere, i cuscinetti ed il collare.

- 1) ANELLO PARAPOLVERE
- 2) COLLARE
- 3) CUSCINETTO



**MONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE**

Ingrassare i cuscinetti con grasso.  
Inserire il cuscinetto sinistro.  
Montare il collare ed inserire il cuscinetto destro.

**NOTA**

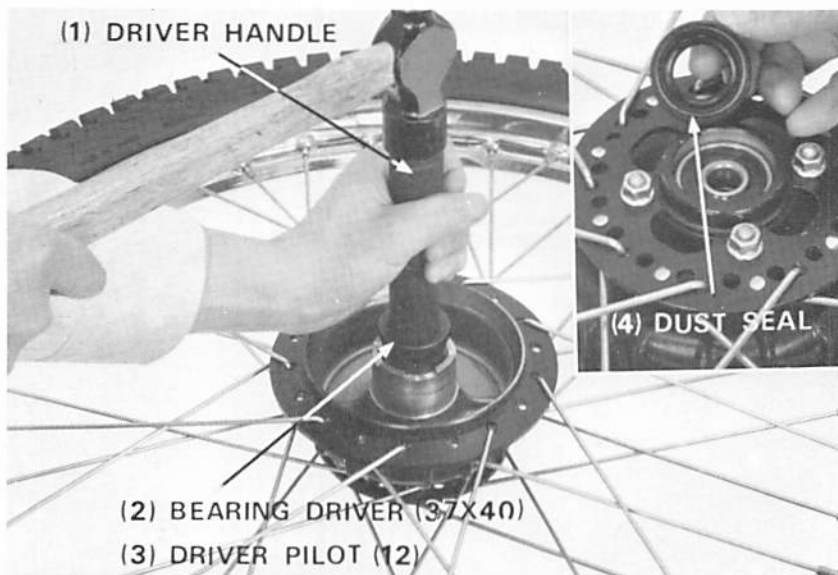
- Inserire ciascun cuscinetto perfettamente in quadro, nel proprio alloggiamento.
- Installare i cuscinetti con la parte schermata rivolta verso l'esterno.

**AVVERTENZA**

*Evitare che il grasso penetri nella faccia interna del tamburo del freno*

Ingrassare l'interno dell'anello parapolvere.  
Montare l'anello parapolvere ed il collare.

- 1) MANICO PER BATTITOIO
- 2) BATTITOIO PER CUSCINETTI (37 x 40)
- 3) GUIDA PER BATTITOIO
- 4) ANELLO PARAPOLVERE

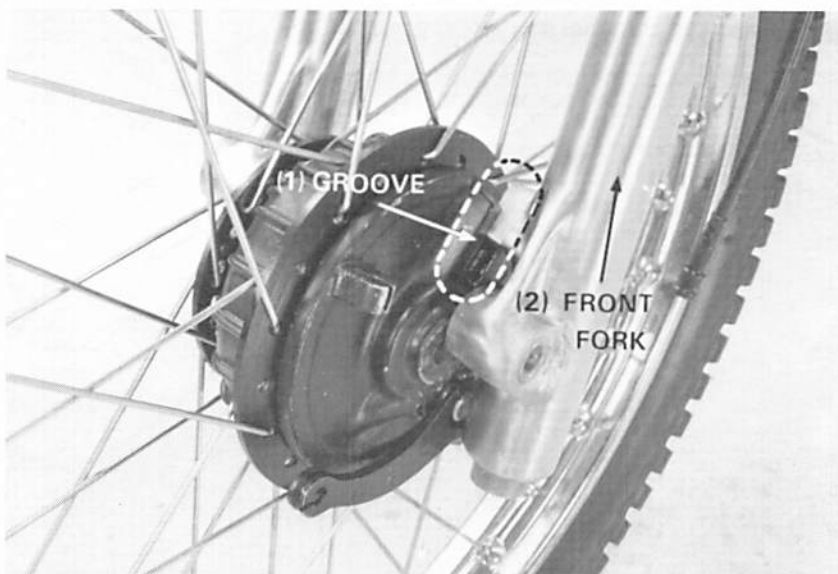
**INSTALLAZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE**

Montare il piatto portaceppi nella ruota anteriore.  
Introdurre il perno della ruota dal lato destro.

**NOTA**

Allineare la scanalatura del piatto portaceppi con l'orecchietta inferiore della forcella anteriore.

- 1) SCANALATURA
- 2) FORCELLA ANTERIORE

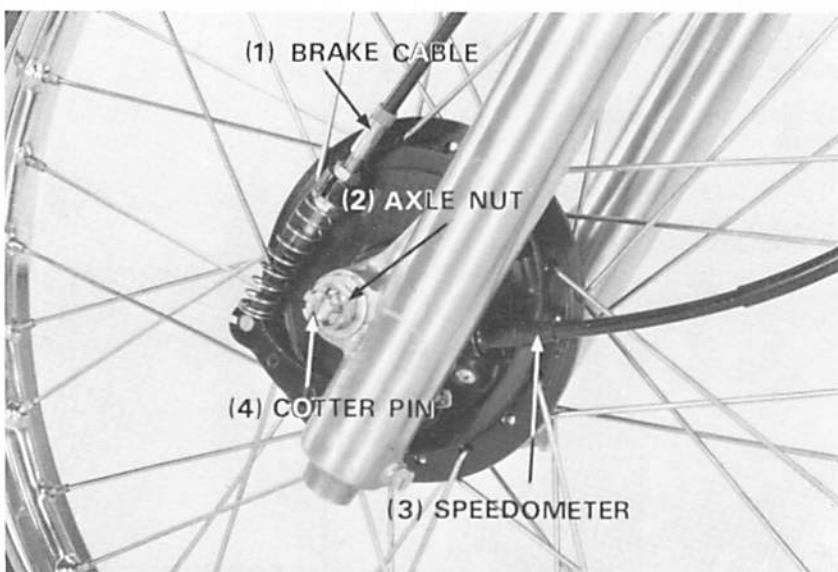


Introdurre il perno della ruota dal lato destro.  
Serrare il dado del perno della ruota.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 4.0-5.0 Kgm**

Installare la copiglia nuova e piegarne le estremità.  
Collegare i cavi del freno e del tachimetro.  
Regolare il gioco della leva del freno anteriore.

- 1) CAVO FRENO
- 2) DADO PERNO RUOTA
- 3) TACHIMETRO
- 4) COPIGLIA



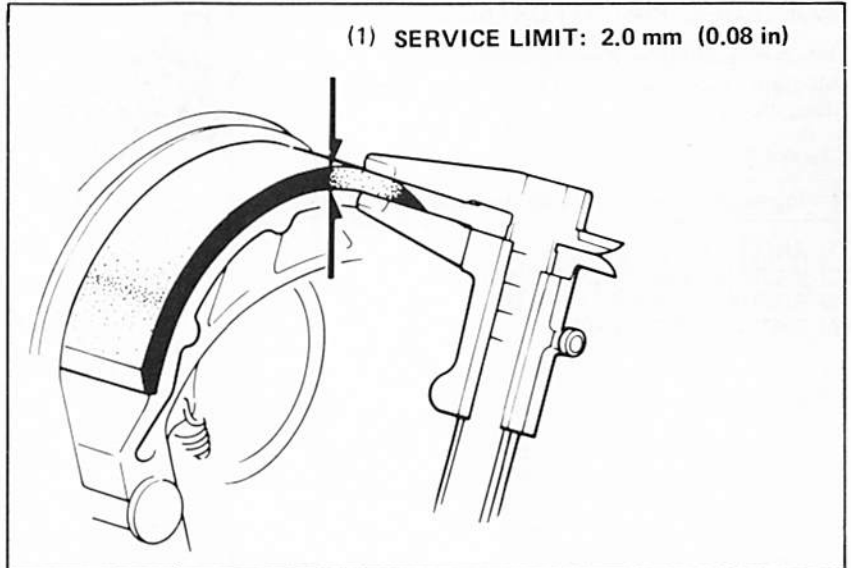


## FRENO ANTERIORE

### ISPEZIONE DELLA GUARNIZIONE DI ATTRITO

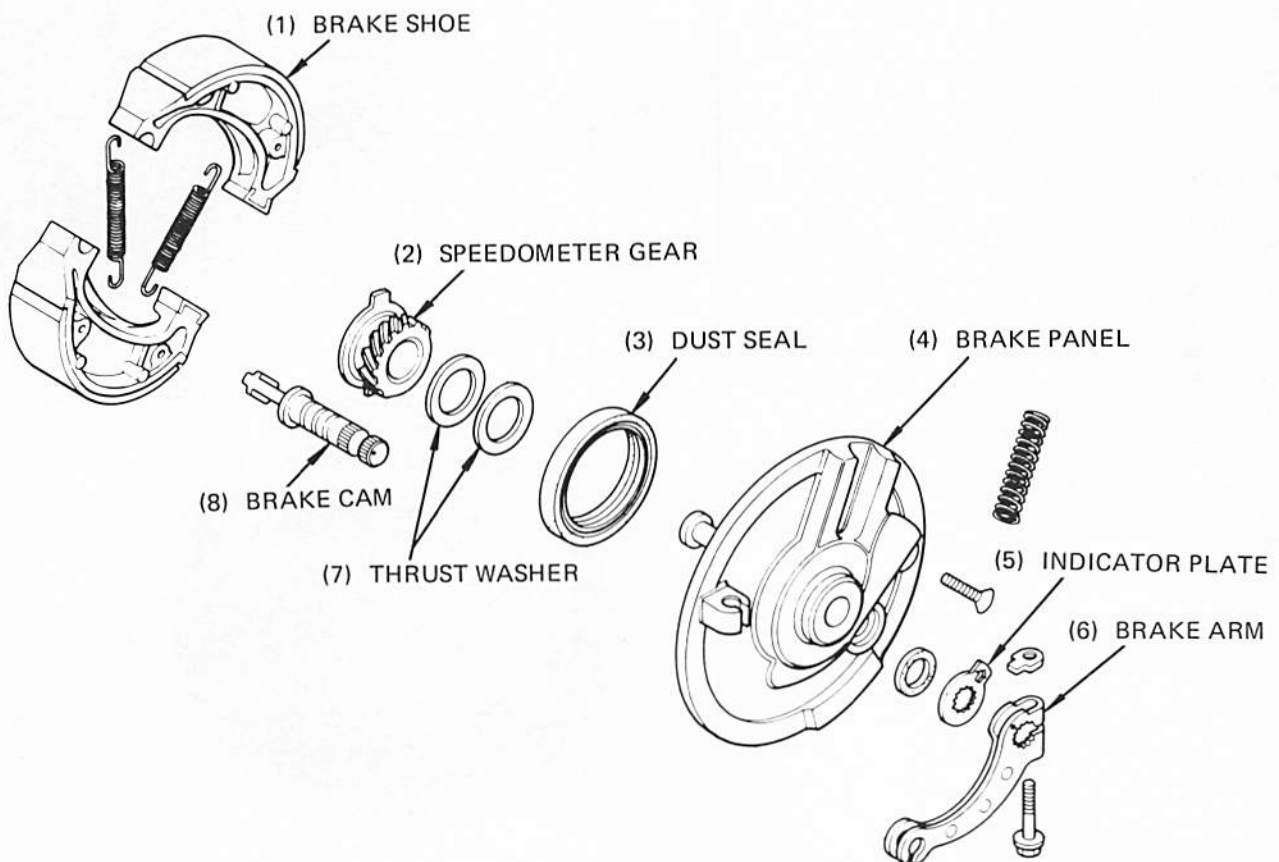
Misurare lo spessore della guarnizione d'attrito del freno.

- 1) LIMITE DI USURA: 2,0 mm



### SMONTAGGIO PIATTO PORTACEPPI FRENO ANTERIORE

- 1) GUARNIZIONE DI ATTRITO
- 2) INGRANAGGIO TACHIMETRO
- 3) ANELLO PARAPOLVERE
- 4) PIATTO PORTACEPPI
- 5) INDICATORE DI USURA
- 6) LEVA
- 7) RONDELLE SPALLAMENTO
- 8) CAMMA FRENO





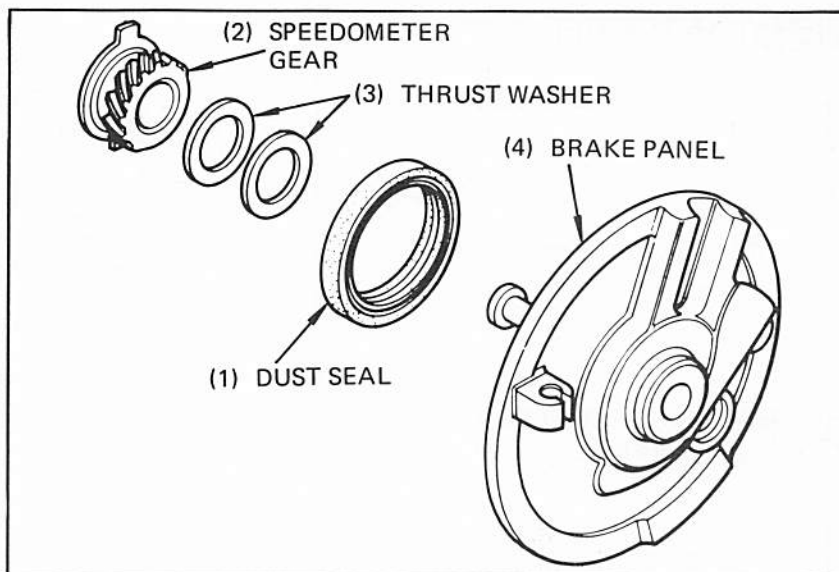
**MONTAGGIO PIATTO PORTACEPPI**

Montare le rondelle di spallamento.  
Montare l'ingranaggio del tachimetro e l'anello parapolvere.

**NOTA**

Ingrassare l'ingranaggio del tachimetro.

- 1) ANELLO PARAPOLVERE
- 2) INGRANAGGIO TACHIMETRO
- 3) RONDELLE SPALLAMENTO
- 4) PIATTO PORTACEPPI



Ingrassare la superficie di scorrimento della camma del freno.  
Montare l'anello parapolvere.  
Montare il braccio del freno e la piastrina di indicazione di usura.

**NOTA**

Allineare la piastrina con la freccia con lo smusso della camma del freno.

Montare il braccio del freno.

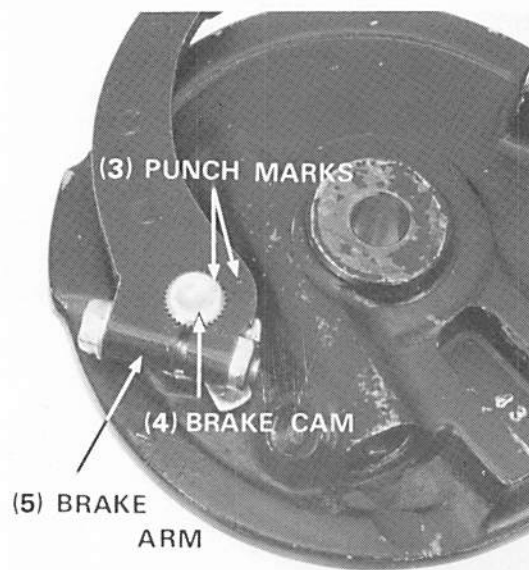
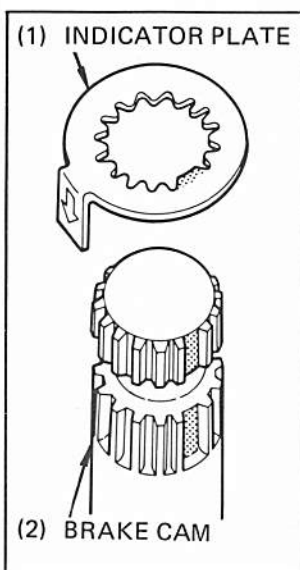
**NOTA**

Allineare i punti di riferimento.

Serrare la vite ed il dado del braccio del freno.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 1,5–2,0 kgm**

- 1) PIASTRINA INDICATRICE
- 2) CAMMA FRENO
- 3) INDICI RIFERIMENTO
- 4) CAMMA FRENO
- 5) BRACCIO FRENO

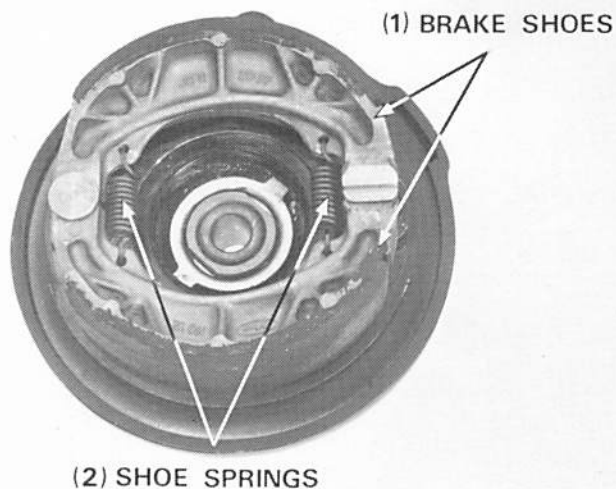


Montare le guarnizioni freno e le molle.

**AVVERTENZA**

*Non mandare il grasso sulle guarnizioni freno.*

- 1) GUARNIZIONI FRENO
- 2) MOLLE





## FORCELLA ANTERIORE

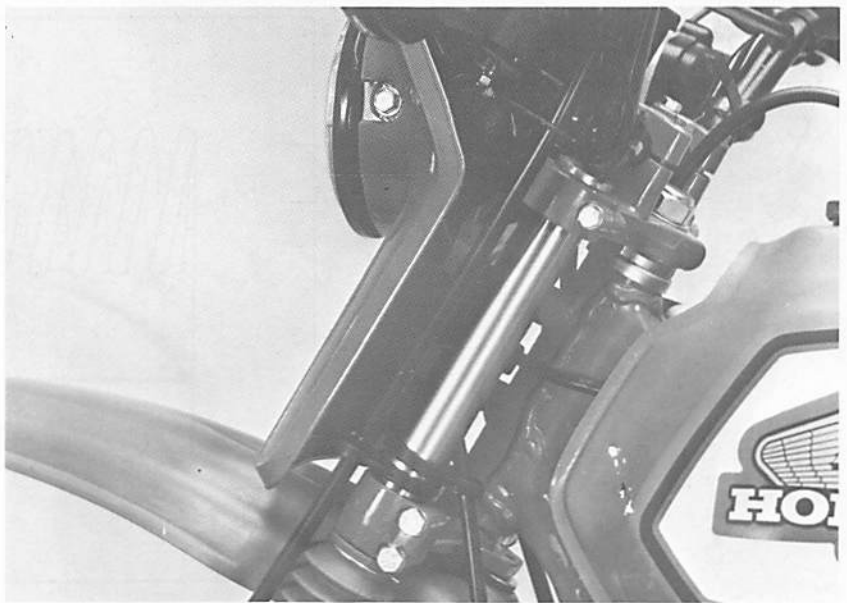
### SMONTAGGIO FORCELLA ANTERIORE

Smontare la ruota anteriore.  
Smontare il parafrango anteriore.

- 1) PARAFANGO ANTERIORE
- 2) FORCELLA ANTERIORE



Allentare le viti dei cavallotti superiore ed inferiore.  
Smontare la forcella anteriore ruotando a mano i tubi.



### SMONTAGGIO DELLA FORCELLA ANTERIORE

Bloccare il tubo in una morsa.  
Allentare la vite di bloccaggio della molla della forcella.

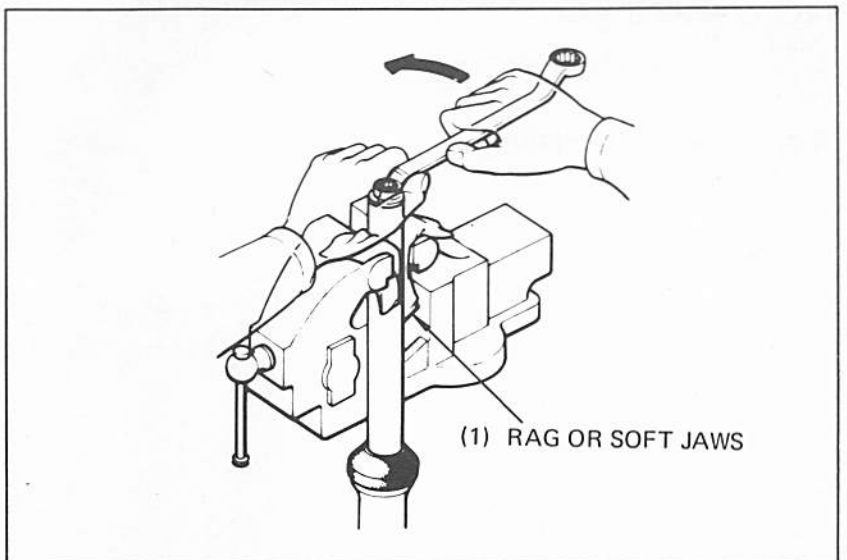
**ATTENZIONE**

*Non piegare il tubo della forcella.*

**AVVERTENZA**

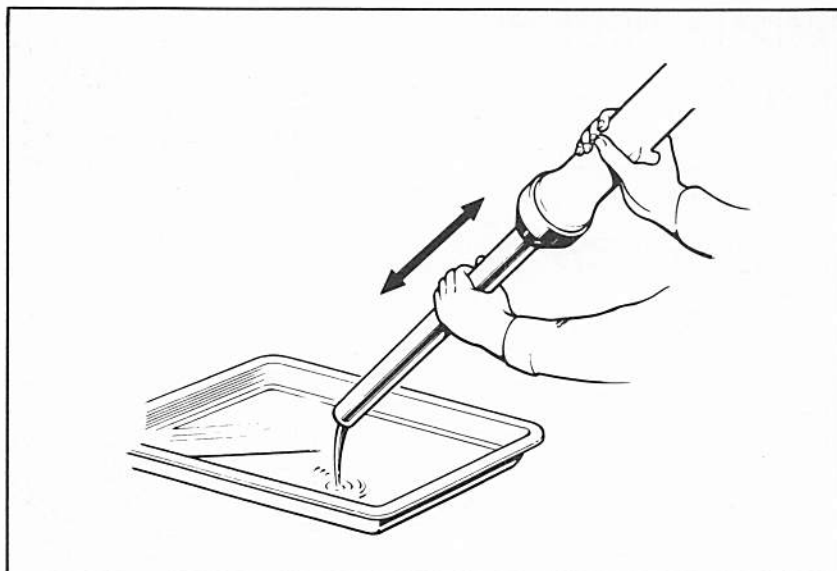
*Svitare con cautela la vite per evitare che la molla fuoriesca.*

- 1) STRACCIO O GANASCE TENERE



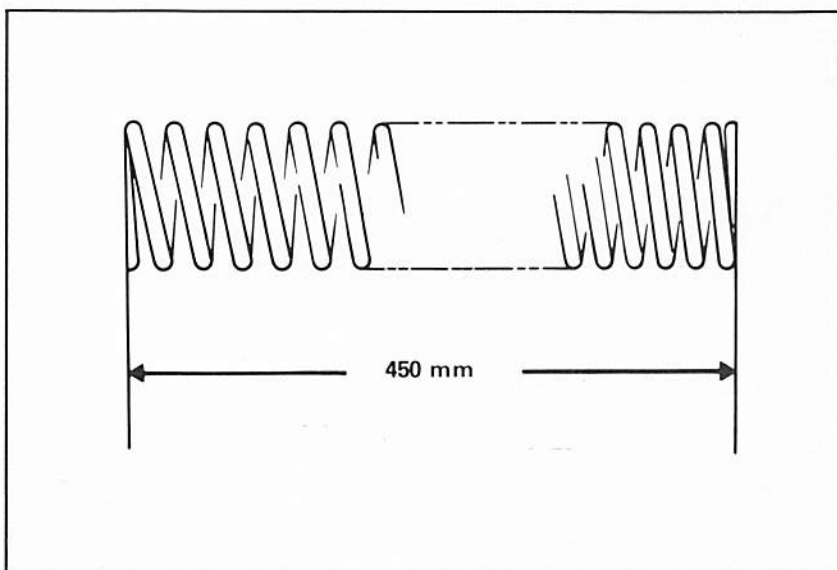


Togliere la molla.  
Svuotare l'olio dalla forcella pompando lo stelo su e giù.



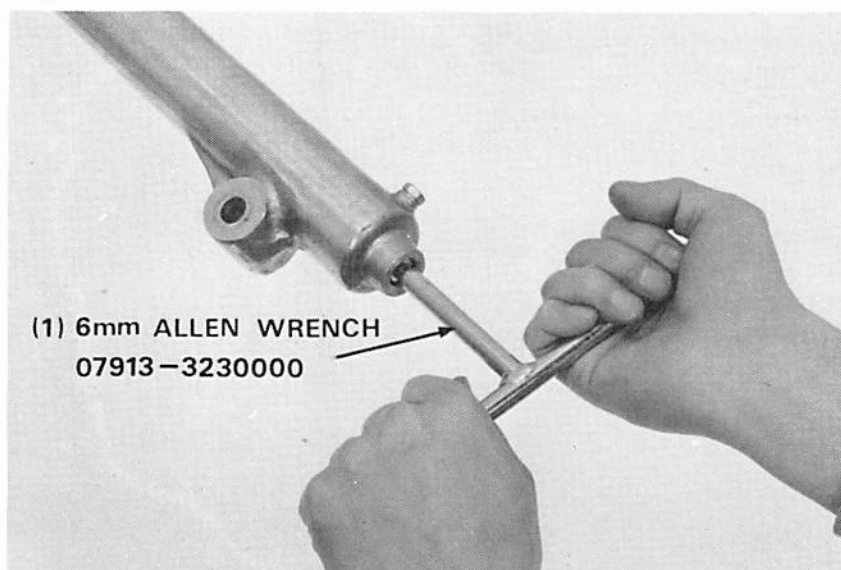
**CONTROLLO DELLA MOLLA**

Misurare la lunghezza libera della molla.



Fissare la forcella in morsa.  
Togliere la vite.  
Togliere la canna della forcella, il pistone e la molla.

1) CHIAVE A BARRA ESAGONALE



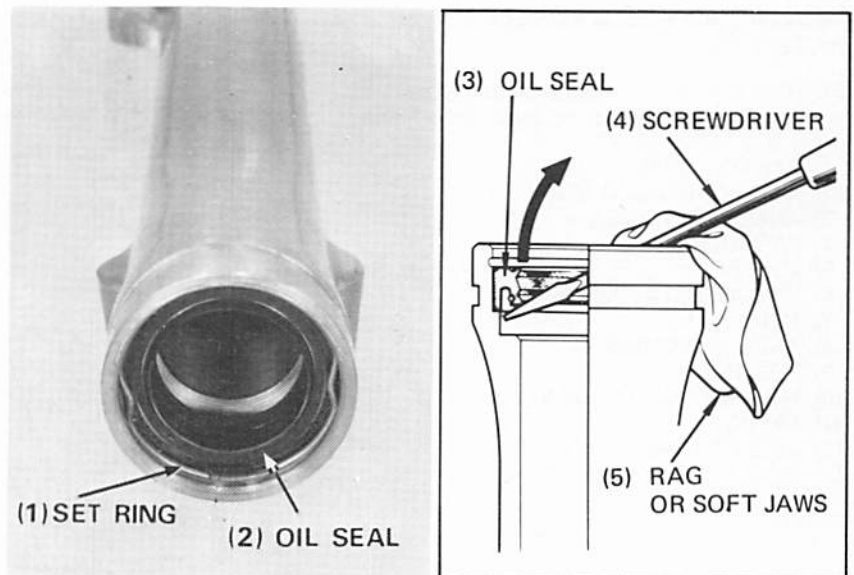


Togliere il parapolvere.  
Rimuovere l'anello elastico.

### NOTA

Non danneggiare le superfici interne ed esterne del fodero della forcella allorchè si rimuove il paraolio.

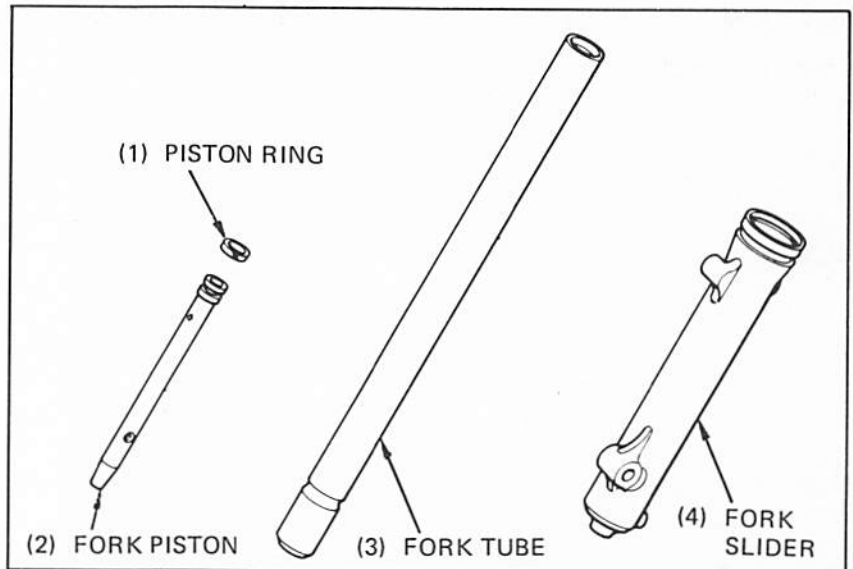
- 1) ANELLO ELASTICO
- 2) PARAOLIO
- 3) PARAOLIO
- 4) CACCIAVITE
- 5) STRACCIO O GANASCE TENERE



### CONTROLLO DELLA CANNA, DEL PISTONE E DEL FODERO

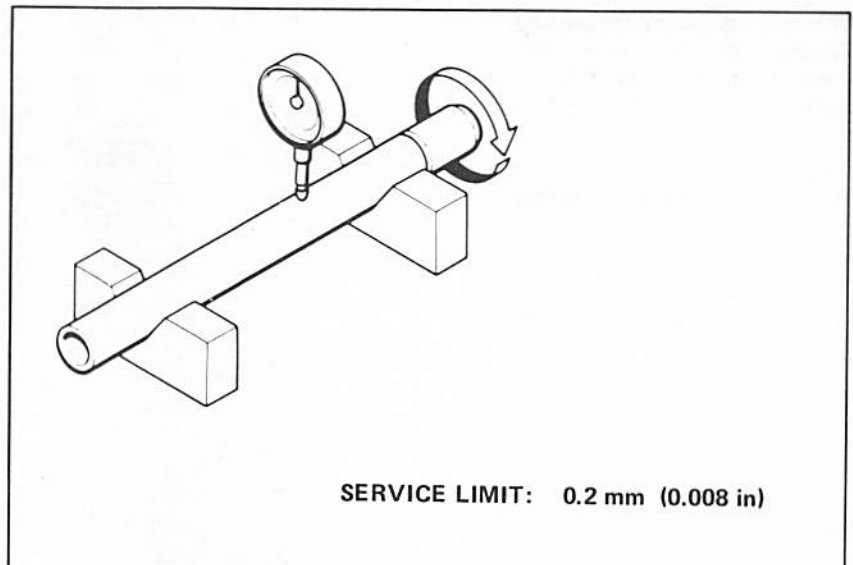
Controllare che la canna, il pistone ed il fodero non siano rigati e che non presentino usura anormale.

- 1) ANELLO DEL PISTONE
- 2) PISTONE
- 3) CANNA
- 4) FODERO



Piazzare la forcella su due blocchi a V e controllare l'errore di rettilineità per mezzo di un comparatore. L'errore reale è 1/2 della lettura del comparatore.

- 1) LIMITE DI USURA: 0,2 mm

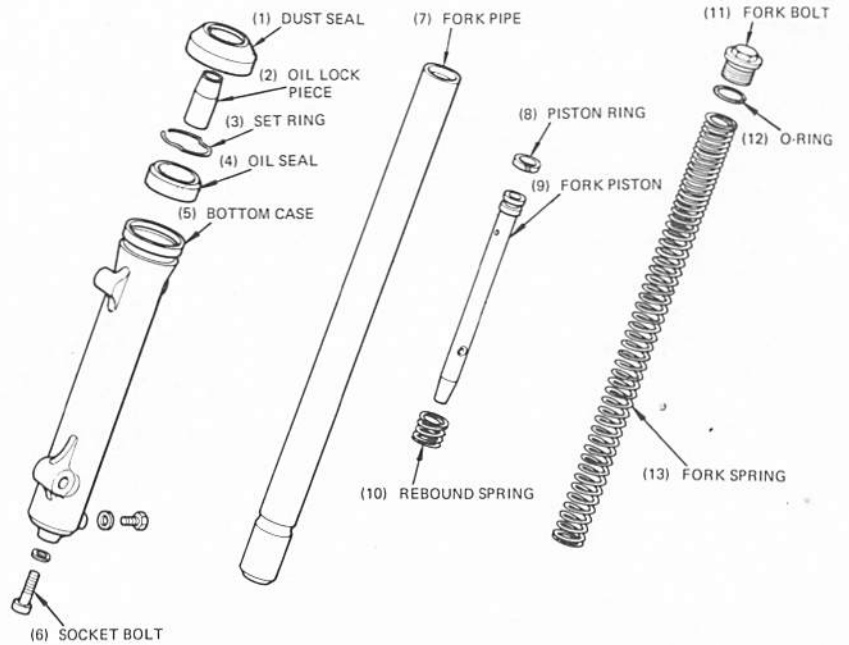




**MONTAGGIO DELLA FORCELLA ANTERIORE**

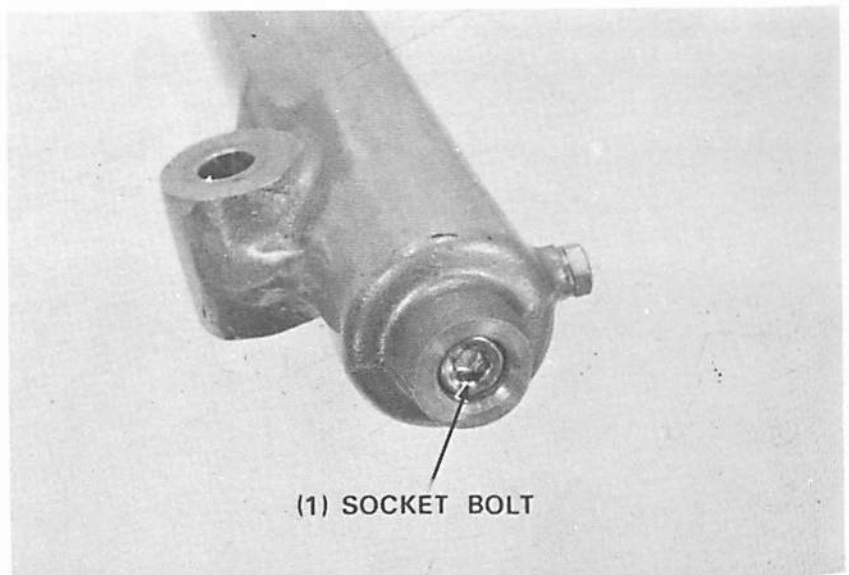
Prima del montaggio lavare accuratamente i vari componenti con solvente ed asciugarli a fondo.

- 1) PARAPOLVERE
- 2) ANELLO RITEGNO OLIO
- 3) ANELLO DI RITEGNO
- 4) PARAOLIO
- 5) FODERO
- 6) VITE A TESTA CILINDRICA
- 7) TUBO
- 8) ANELLO PISTONE
- 9) PISTONE
- 10) MOLLA FONDO CORSA
- 11) TAPPO
- 12) ANELLO «OR»
- 13) MOLLA



Montare il pistone nella sua sede.  
Montare l'anello di ritegno dell'olio, il tubo, la molla e la sede del pistone.  
Cospargere la vite con liquido frenafiletti.

- 1) VITE A TESTA CILINDRICA





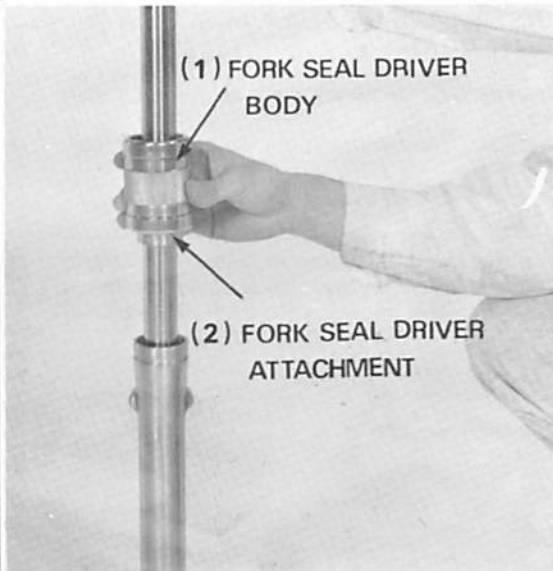
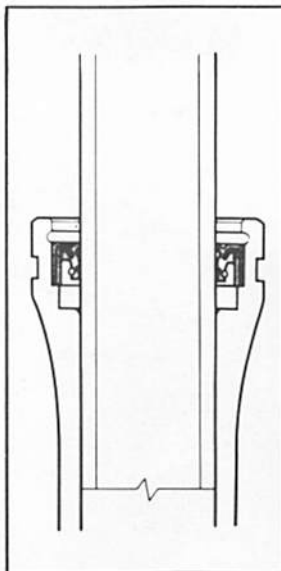
Inserire il paraolio nel fodero di forcella.

### NOTA

- Cospargere il paraolio con olio raccomandato ed installarlo utilizzando un adatto battitoio tubolare.
- Il paraolio è inserito allorchè la cava per l'anello elastico, nella parte più alta del fodero di forcella, diviene visibile.

Montare l'anello elastico e l'anello parapolvere.

- 1) BATTITOIO TUBOLARE
- 2) ACCESSORIO PER BATTITOIO

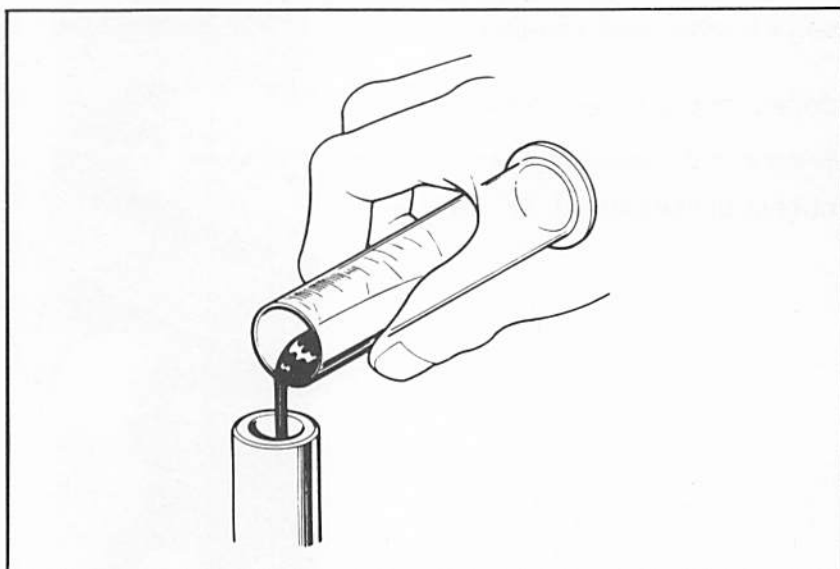


Riempire le forcelle con olio raccomandato.

**OLIO RACCOMANDATO:**  
 ISO 68 SAE 20 (estate)  
 ISO 46 SAE 10 (inverno)  
 CAPACITÀ: 210 cc.

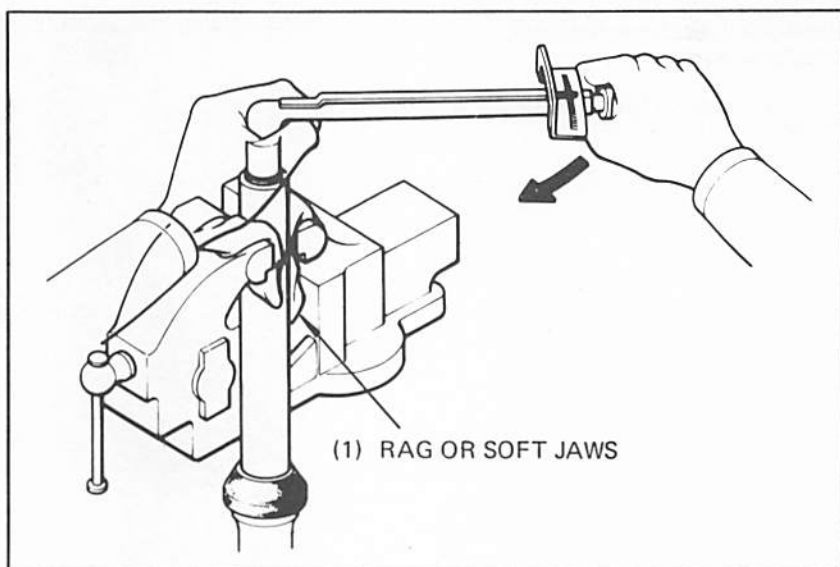
### NOTA

Non riempire eccessivamente.



Serrare i tappi della forcella.

- 1) STRACCIO O GANASCE TENERE




**INSTALLAZIONE DELLA FORCELLA ANTERIORE**

Inserire le canne della forcella nei trapezi di sterzo.  
 Facilitare l'operazione ruotando a mano le canne.

**NOTA**

L'estremità superiore di ciascuna canna deve essere a livello con la superficie superiore del trapezio della testa di sterzo.



Serrare le viti del trapezio superiore della forcella.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 0,8—1,2 kgm**

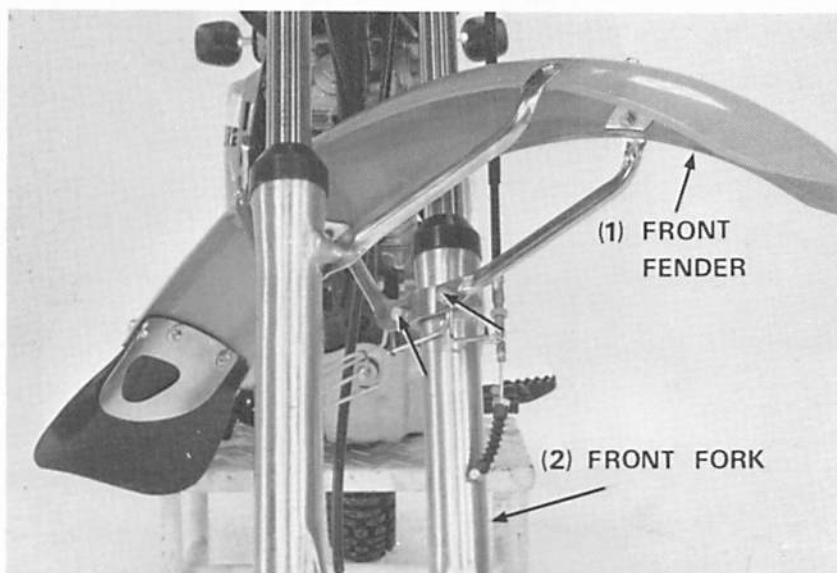
Serrare le viti del trapezio inferiore della forcella.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0—2,5 kgm**



Installare il parafrangente anteriore.  
 Installare la ruota anteriore.

- 1) PARAFANGO ANTERIORE
- 2) FORCELLA ANTERIORE





## CANNOTTO DI STERZO

### RIMOZIONE DEL TRAPEZIO SUPERIORE

Togliere il manubrio.  
Togliere la ruota anteriore.  
Togliere il parafango anteriore.  
Allentare le viti del trapezio superiore e togliere il dado del canotto.

- 1) BARRA DI MANOVRA
- 2) CHIAVE 30 × 32



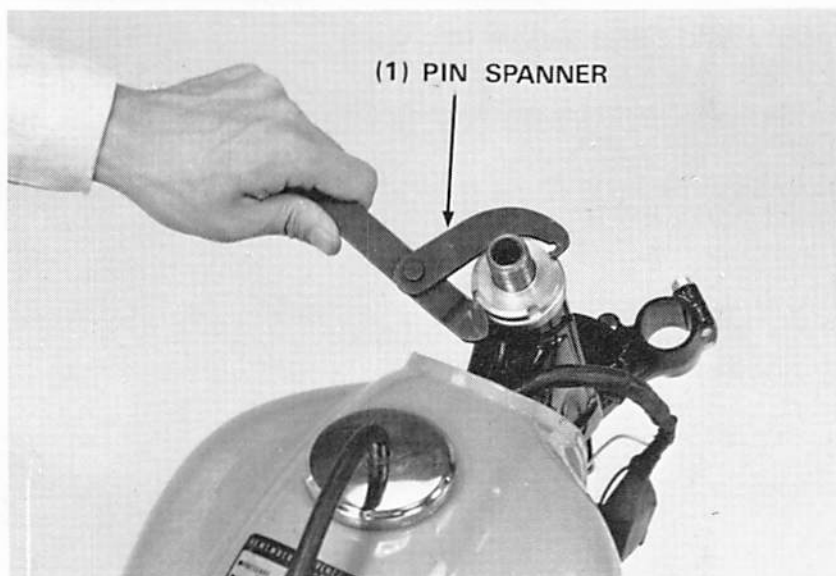
### RIMOZIONE DELLA COLONNA DI STERZO

Togliere la forcella anteriore.  
Togliere la ghiera dello sterzo.  
Togliere la colonna dello sterzo.

#### NOTA

Fare attenzione a non far cadere le sfere di acciaio.

- 1) CHIAVE A SETTORE





Rimuovere gli anelli esterni dal canotto di sterzo. Controllare che le piste di rotolamento delle sfere nei due anelli di ciascun cuscinetto siano in perfette condizioni.

Sostituire i cuscinetti se essi sono usurati o danneggiati.

1) BATTITOIO PER RIMOZIONE



**MONTAGGIO DEGLI ORGANI DELLO STERZO**

Installare nel canotto i due anelli esterni dei cuscinetti.

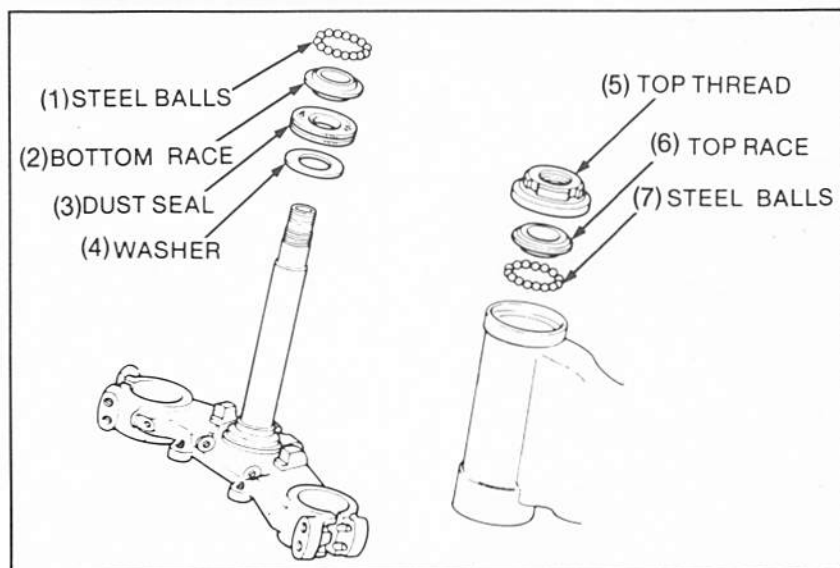
- 1) MANICO PER GUIDA
- 2) GUIDA CUSCINETTO



Ingrassare le sfere e gli anelli dei due cuscinetti.

Montare la rondella, il parapolvere e l'anello inferiore per sfere nel canotto di sterzo.

- 1) SFERE
- 2) ANELLO INFERIORE PER SFERE
- 3) ANELLO PARAPOLVERE
- 4) RONDELLA
- 5) GHIERA SUPERIORE
- 6) ANELLO SUPERIORE PER SFERE
- 7) SFERE



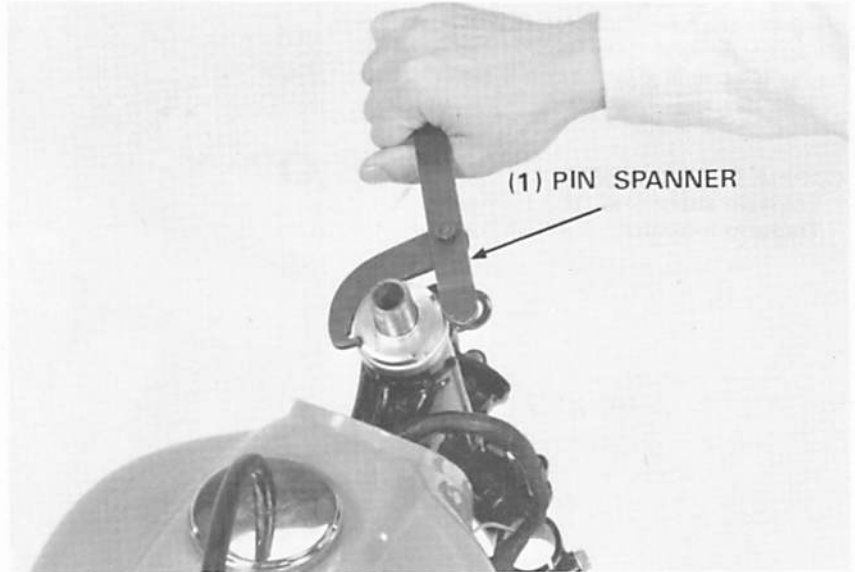


**HONDA**  
**XL 125**

**STERZO/RUOTA ANTERIORE/FRENO/FORCELLA**

Installare la ghiera e stringerla con una chiave a settore fino a serrare.  
Allentarla quindi di 1/3 di giro.  
Accertarsi che lo sterzo giri liberamente.

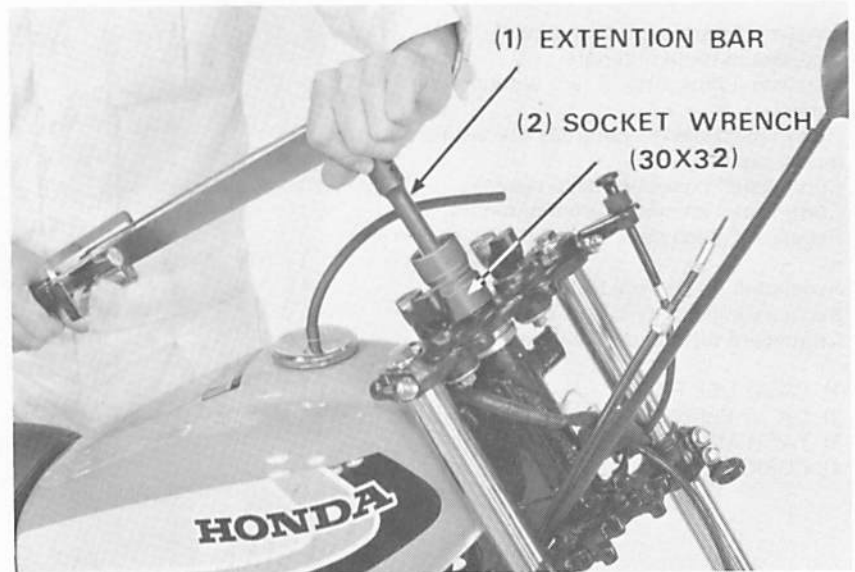
1) CHIAVE A SETTORE



Installare i due steli della forcella con il trapezio inferiore di sterzo e stringere le viti.  
Installare il trapezio superiore di sterzo.  
Serrare il dado del canotto di sterzo.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 6.0—9.0 Kgm**

1) BARRA DI MANOVRA  
2) CHIAVE 30×32





Inserire le due canne della forcella nei due trapezi e spingerle verso l'alto finché la loro estremità sia perfettamente allineata con la superficie superiore del trapezio della testa di sterzo. Serrare quindi le viti.

**COPPIA DI SERRAGGIO:**

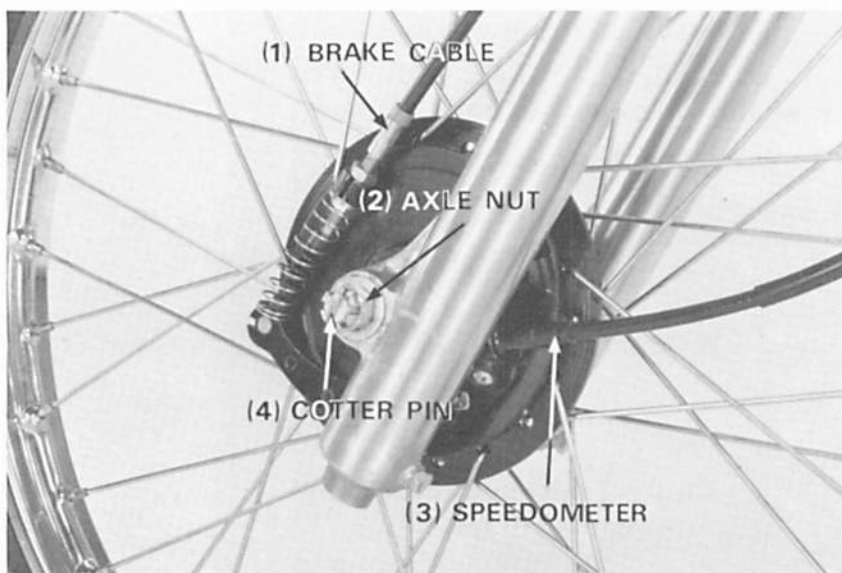
Trapezio superiore: 0,8–1,2 Kgm

Trapezio inferiore: 2,0–2,5 Kgm



Installare il parafango anteriore.  
 Installare la ruota anteriore.  
 Installare il cruscotto, il faro anteriore ed il manubrio.  
 Dopo l'installazione controllare e regolare i seguenti punti.  
 Controllare i cuscinetti dello sterzo.  
 Controllare l'ammortizzatore anteriore.  
 Regolare il gioco della manopola dell'acceleratore.  
 Regolare il gioco della leva della frizione.  
 Regolare il gioco della leva del freno.  
 Controllare tutte le parti elettriche.

- 1) CAVO DEL FRENO
- 2) DADO PERNO RUOTA ANTERIORE
- 3) TACHIMETRO
- 4) COPIGLIA





**HONDA**  
**XL 125**

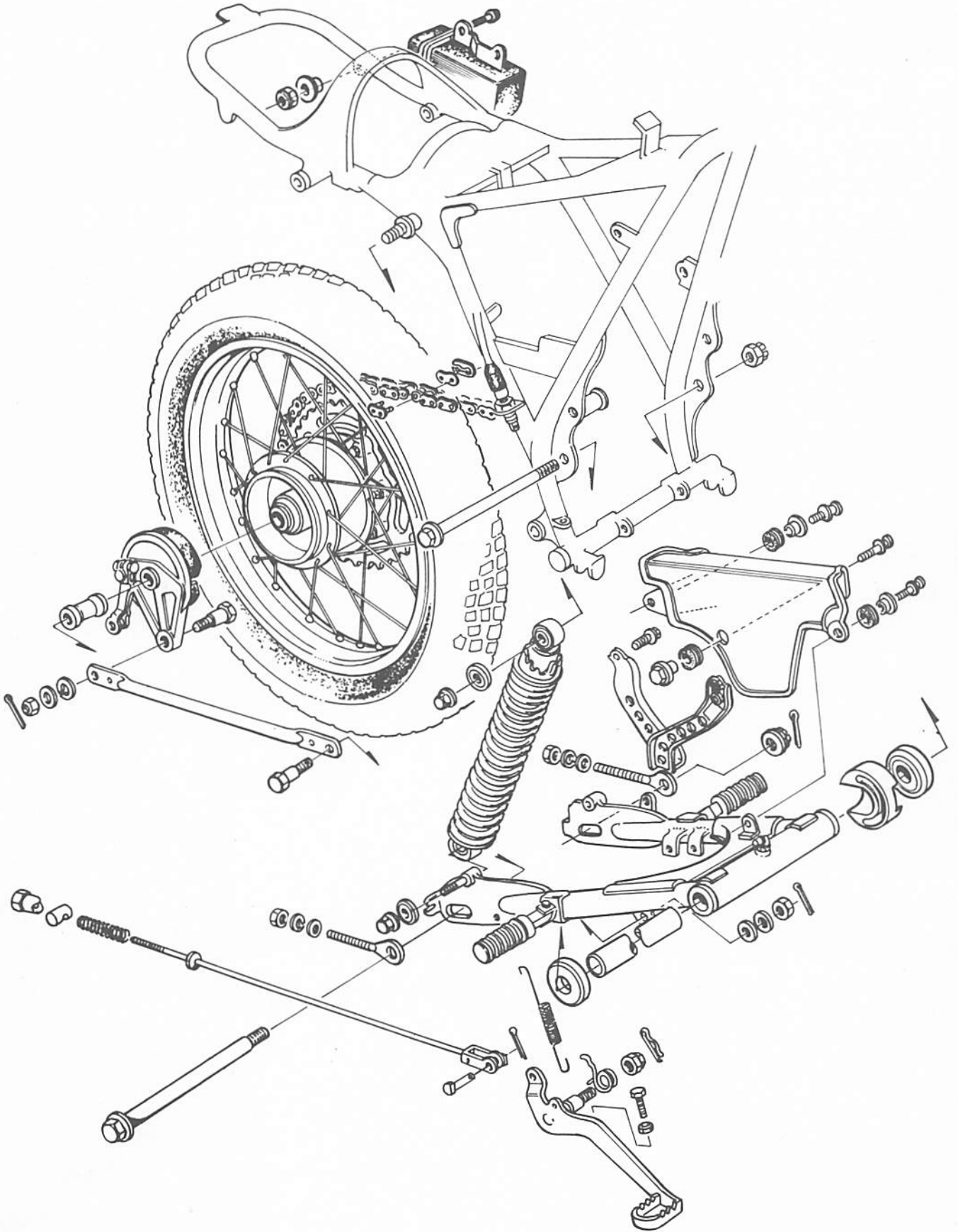
---

MEMO

# 12. RUOTA POST./SOSPENSIONI POSTERIORI FORCELLONE OSCILLANTE/FRENO



**HONDA**  
XL 125





**HONDA**  
**XL 125**

**RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONI POSTERIORI/FORCELLONE/FRENO**

---

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	12-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	12-3
RUOTA POSTERIORE	12-4
FRENO POSTERIORE	12-9
SOSPENSIONI POSTERIORI	12-11
FORCELLONE OSCILLANTE	12-14



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### Vibrazioni o ondeggiamenti del motociclo

1. Cuscinetti delle ruote lenti nelle sedi o usurati (gioco eccessivo)
2. Cerchio deformato
3. Raggi lenti o storti
4. Boccole del forcellone usurate
5. Dado del perno ruota lento
6. Pneumatico difettoso.
7. Errata regolazione degli ammortizzatori.

### Sospensioni troppo morbide

1. Molle troppo deboli
2. Ammortizzatori scarichi

### Sospensioni troppo dure

1. Bulloneria lenta
2. Elementi in gomma degli ammortizzatori difettosi o danneggiati
3. Steli degli ammortizzatori piegati

### Sospensioni rumorose

1. Bulloneria lenta
2. Elementi in gomma degli ammortizzatori difettosi o danneggiati
3. Perdita olio dagli ammortizzatori
4. La molla e l'ammortizzatore si toccano.

### Insoddisfacente comportamento del freno.

1. Errata regolazione
2. Guarnizioni di attrito delle ganasce usurate
3. Guarnizioni di attrito sporche
4. Tamburo del freno usurato
5. Errato posizionamento della leva azionamento freno sul perno della camma
6. Camma del freno usurata
7. Superficie di contatto tra camma e pasticca usurata



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Fare attenzione a non camminare sui raggi; non tentare di piegare la ruota. Tenere sollevata la ruota usando un sostegno adatto. Gli ammortizzatori montati su questo motociclo sono riempiti con gas.

**Per nessun motivo si devono smontare gli ammortizzatori.**

### COPPIE DI SERRAGGIO

Dado del perno della ruota posteriore	6,0–8,0 kgm
Dado del perno del forcellone	6,0–8,0 kgm
Dado dell'ancoraggio del freno posteriore	1,5–2,0 kgm
Dado dell'ammortizzatore	3,0–4,0 kgm
Corona della trasmissione finale	2,0–2,5 kgm

### DATI TECNICI

VOCE		VALORE AL MONTAGGIO	LIMITE DI USURA
Curvatura perno ruota		0–0,01 mm	0,2 mm
Errore di centraggio del cerchio	assiale		2,0 mm
	diametrico		2,0 mm
Diametro interno del tamburo del freno		109,8 – 110,2 mm	111 mm
Spessore delle guarnizioni di attrito		4 mm	2,0 mm
Gioco delle boccole del forcellone		0,2 – 0,3 mm	0,5 mm



## RUOTA POSTERIORE

### RIMOZIONE DELLA RUOTA

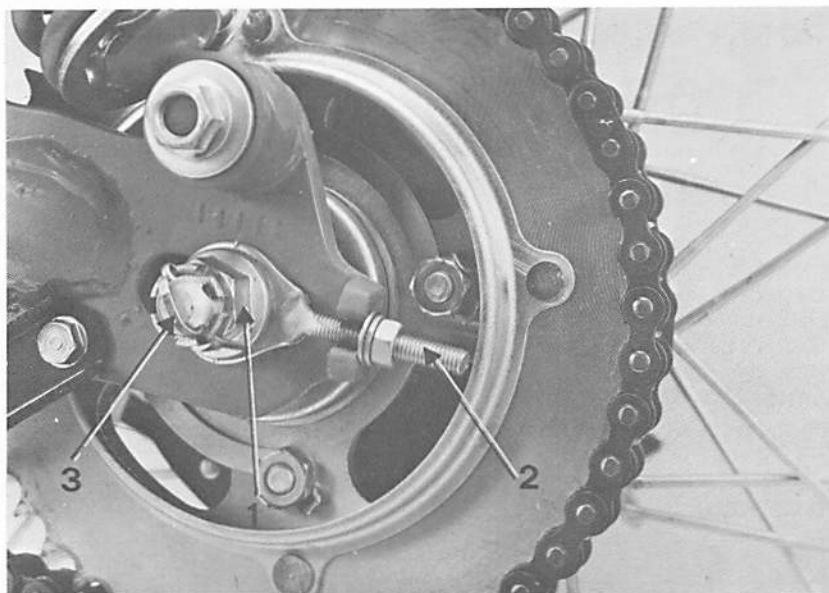
Solleverre la ruota dal suolo ponendo un supporto adatto sotto il motore.

Togliere la copiglia e il dado del perno della ruota.

Allentare i dadi di regolazione della catena di trasmissione e tirare fuori la ruota posteriore tirandola all'indietro.

Rimuovere la catena dopo aver tolto la maglia di giunzione.

- 1) DADO PERNO USCITA
- 2) TENDICATENA
- 3) COPIGLIA

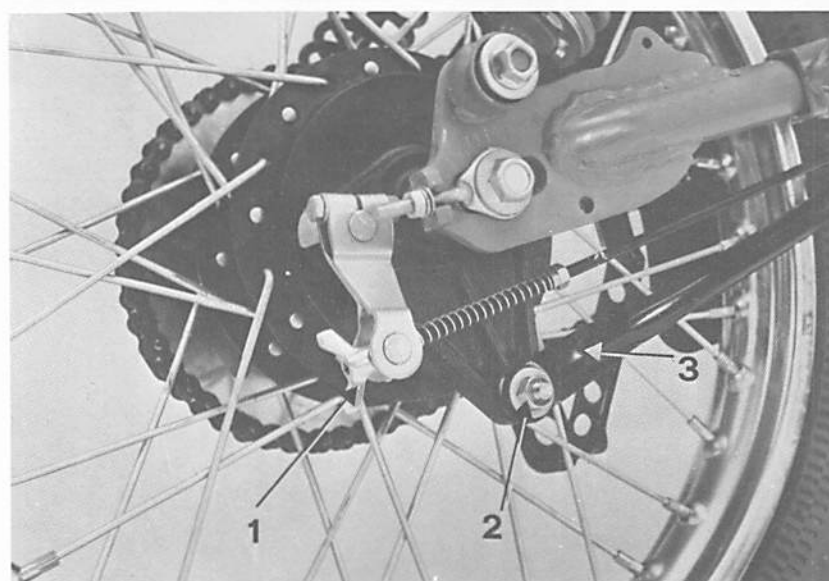


Togliere il dado di regolazione del freno posteriore.

Sfilare la copiglia e staccare l'asta di azionamento del freno.

Sfilare il perno della ruota e togliere la ruota posteriore.

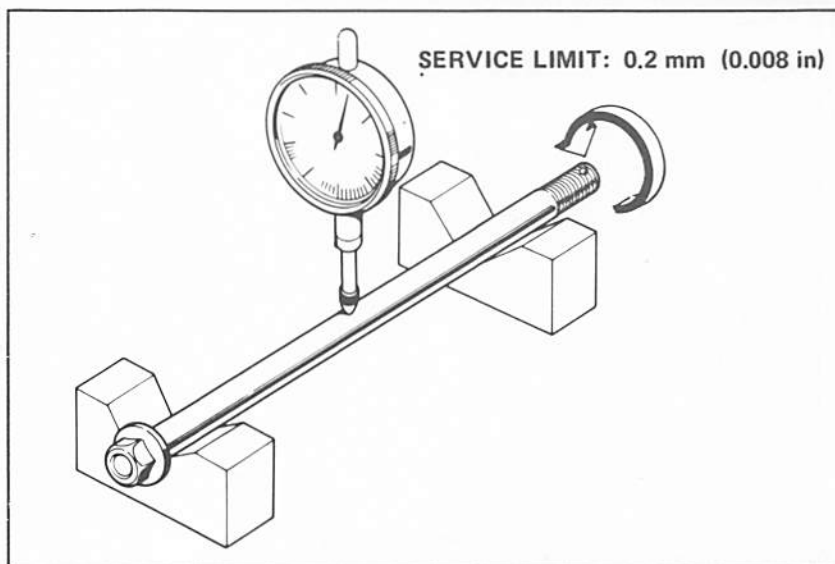
- 1) DADO REGISTRO
- 2) DADO
- 3) ASTA COMANDO FRENO



### CONTROLLO DEL PERNO DELLA RUOTA

Piazzare il perno su due blocchi a V e misurare con un comparatore l'errore di rettilineità. L'errore reale è 1/2 della lettura del comparatore.

LIMITE DI USURA: 0,2 mm



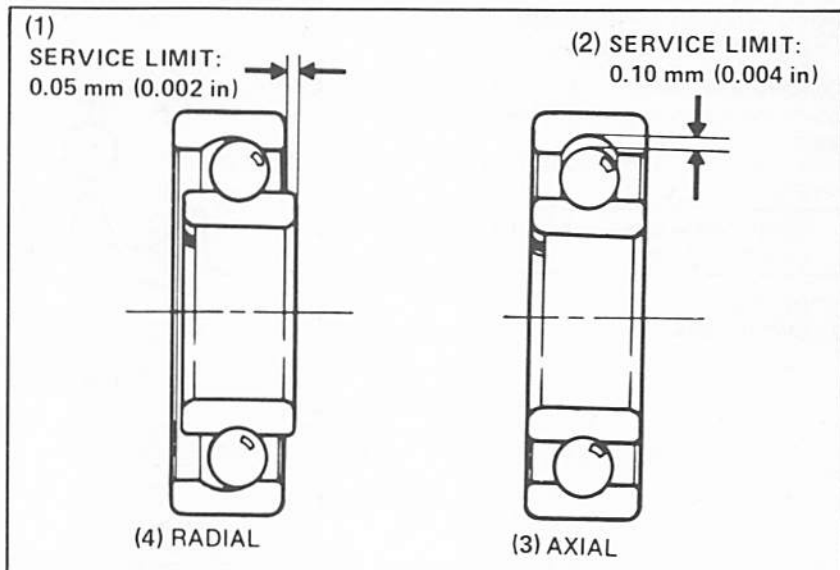


### CONTROLLO DEL GIOCO DEI CUSCINETTI

Controllare il gioco dei cuscinetti ponendo la ruota su di un adatto supporto e facendola girare a mano.

Sostituire i cuscinetti se essi sono rumorosi o se presentano un gioco eccessivo.

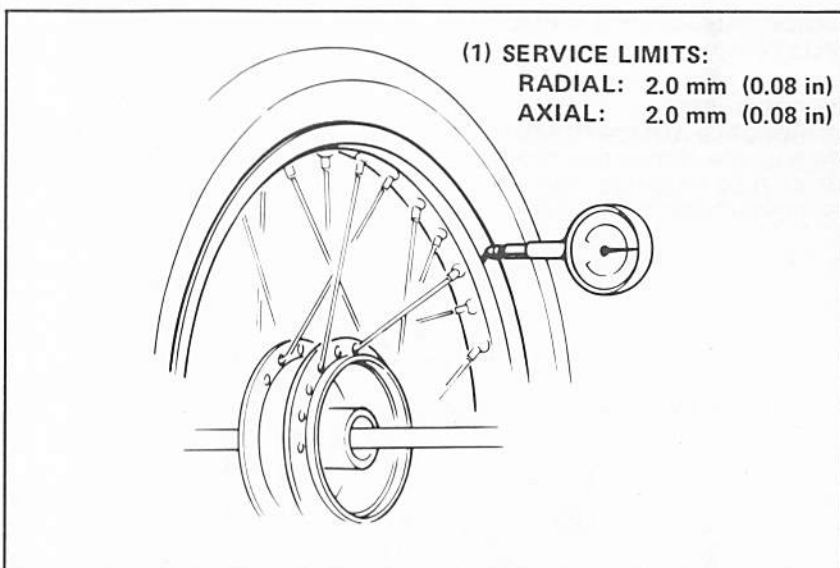
- 1) LIMITE DI USURA: 0,05 mm
- 2) LIMITE DI USURA: 0,10 mm
- 3) ASSIALE
- 4) RADIALE



### CONTROLLO DEL CENTRAGGIO DEL CERCHIO RUOTA

Piazzare la ruota su due supporti e controllare il centraggio del cerchio per mezzo di un comparatore ruotando a mano la ruota.

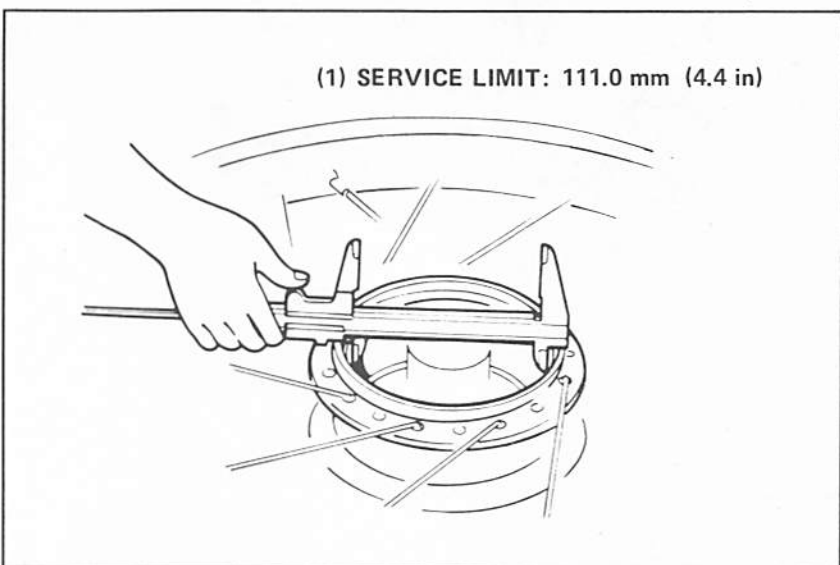
- LIMITE DI USURA: RADIALE: 2,0 mm  
ASSIALE: 2,0 mm



### CONTROLLO TAMBURO FRENO

Misurare il diametro interno del tamburo del freno.

- 1) LIMITE DI USURA: 111.0 mm





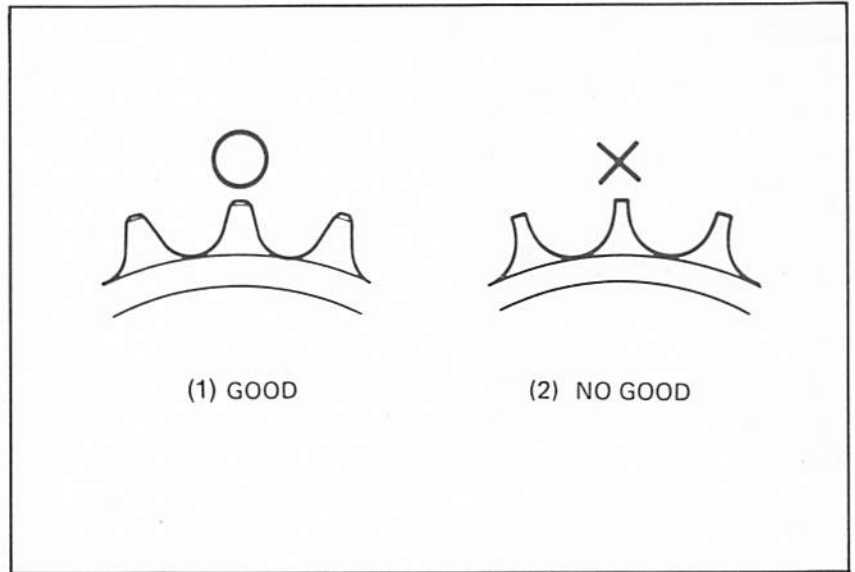
**CONTROLLO DELLA CORONA DELLA TRASMISSIONE FINALE**

Controllare le condizioni dei denti della corona. Sostituire la corona se essa è usurata o danneggiata.

**NOTA**

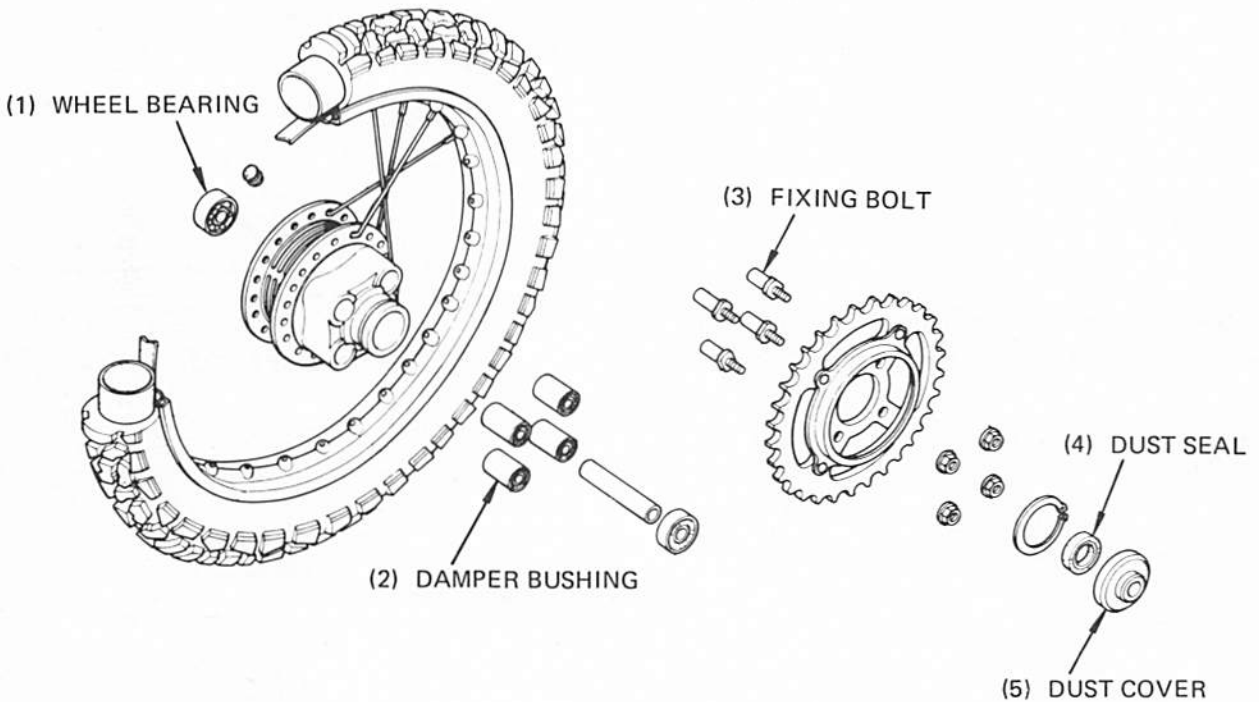
Controllare anche le condizioni della catena e del pignone.

- 1) BUONO
- 2) SOSTITUIRE



**SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE**

- 1) CUSCINETTO
- 2) BOCCOLE AMMORTIZZANTI
- 3) BULLONI FISSAGGIO CORONA
- 4) ANELLO PARAPOLVERE
- 5) COPERCHIO PARAPOLVERE





### MONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

Cospargere con grasso i cuscinetti, ed installarli utilizzando adatti battitoi nel mozzo della ruota.

#### NOTA

- I cuscinetti devono essere inseriti nelle loro sedi perfettamente in quadro.
- La parte schermata dei cuscinetti deve essere rivolta verso l'esterno.

#### AVVERTENZA

Le ganasce del freno cosparse di grasso diminuiscono l'effetto frenante. Tenere lontano il grasso dalle ganasce.

Montare l'anello parapolvere.

- 1) MANICO PER GUIDA
- 2) GUIDA CUSCINETTO 42x47
- 3) GUIDA

Montare i bulloni della corona della trasmissione finale e stringere i dadi.

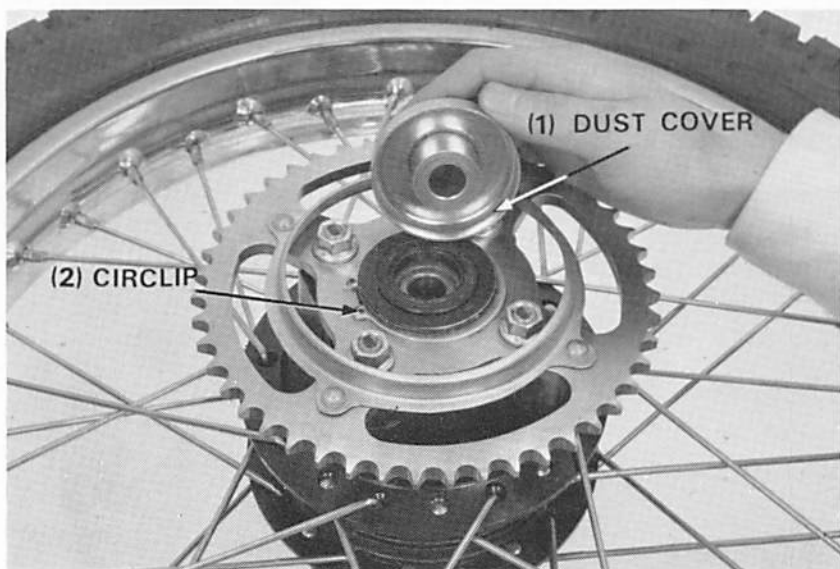
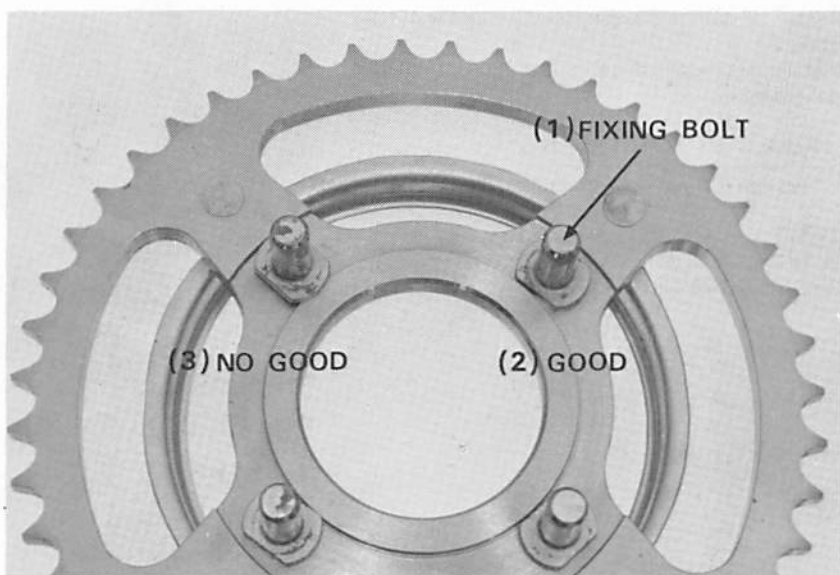
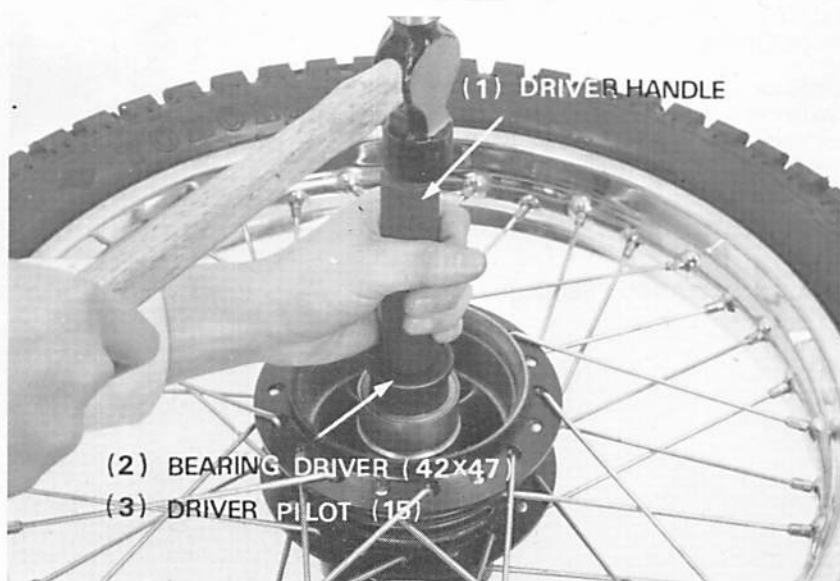
#### NOTA

Assicurarsi di installare correttamente i bulloni di fissaggio della corona nelle apposite gole.

- 1) BULLONI FISSAGGIO
- 2) BUONO
- 3) SOSTITUIRE

Montare la corona della trasmissione finale. Montare l'anello elastico ed il coperchio parapolvere.

- 1) COPERCHIO PARAPOLVERE
- 2) ANELLO ELASTICO



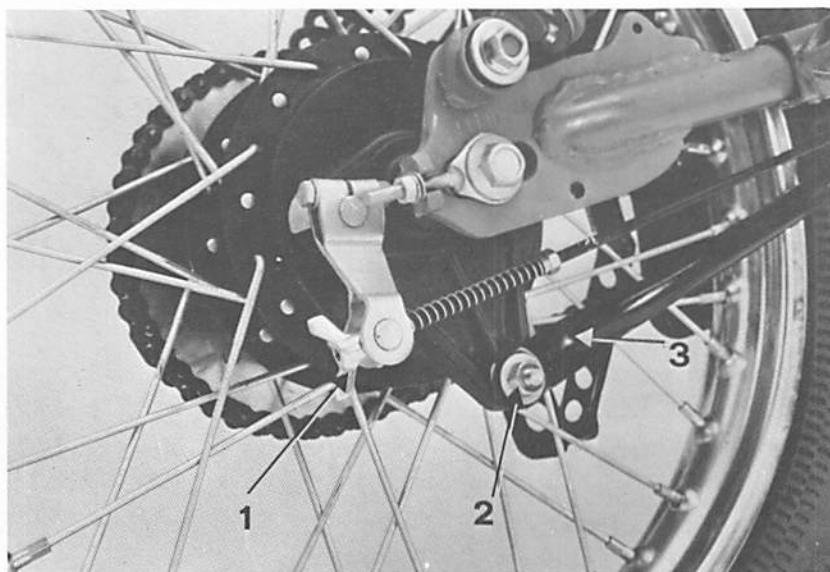


**INSTALLAZIONE DELLA RUOTA POSTERIORE**

Installare la ruota posteriore inserendo il perno posteriore.

Installare il dado di registro del freno.  
Installare l'asta di comando del freno.  
Stringere il dado e montare la copiglia.

- 1) DADO REGISTRO
- 2) COPIGLIA
- 3) ASTA COMANDO FRENO

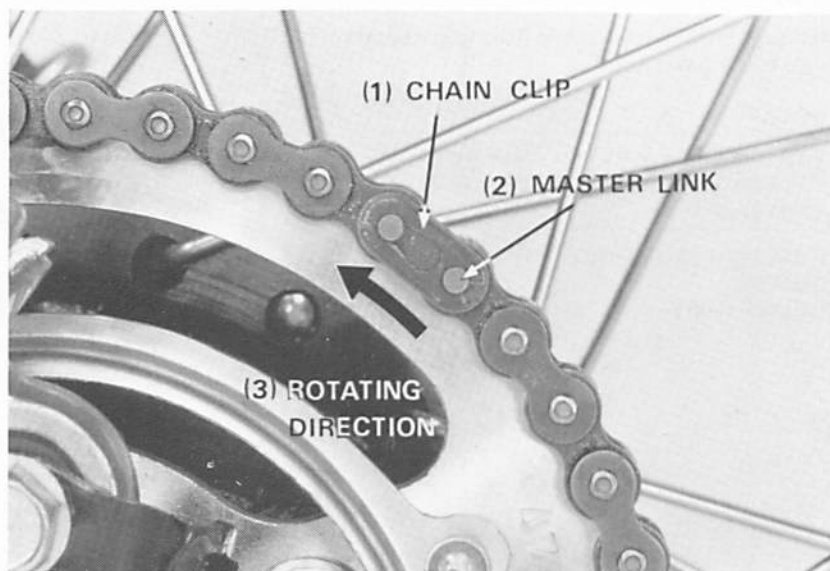


Passare la catena di trasmissione sopra la corona finale.  
Installare la maglia di congiunzione e il fermaglio della catena.

**NOTA**

Notare il verso del fermaglio della catena.

- 1) FERMAGLIO DELLA CATENA
- 2) MAGLIA DI GIUNZIONE
- 3) DIREZIONE DI ROTAZIONE

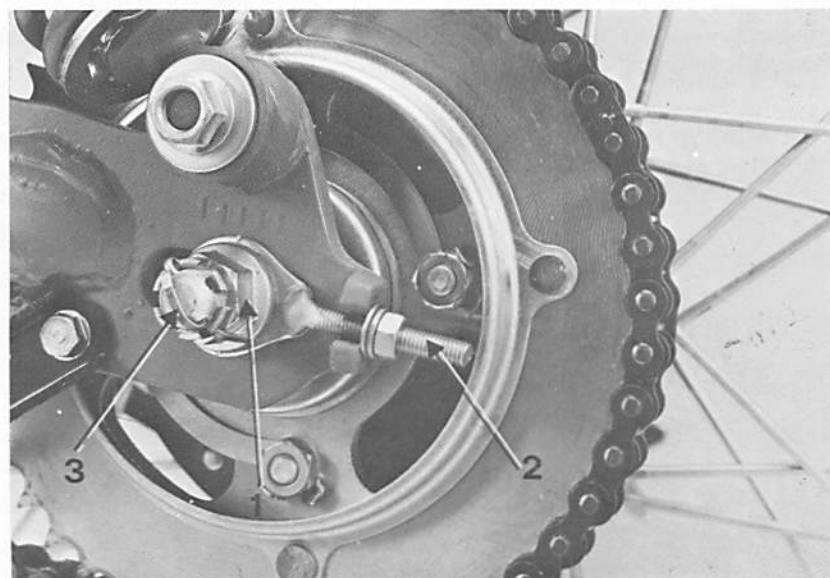


Regolare il movimento verticale della catena di trasmissione per mezzo dei tenditori.  
Stringere il dado del perno della ruota e montare una copiglia nuova.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 6,0–8,0 Kgm**

Regolare il gioco del pedale del freno posteriore.

- 1) DADO DEL PERNO RUOTA
- 2) REGISTRO TENDICATENA
- 3) COPIGLIA



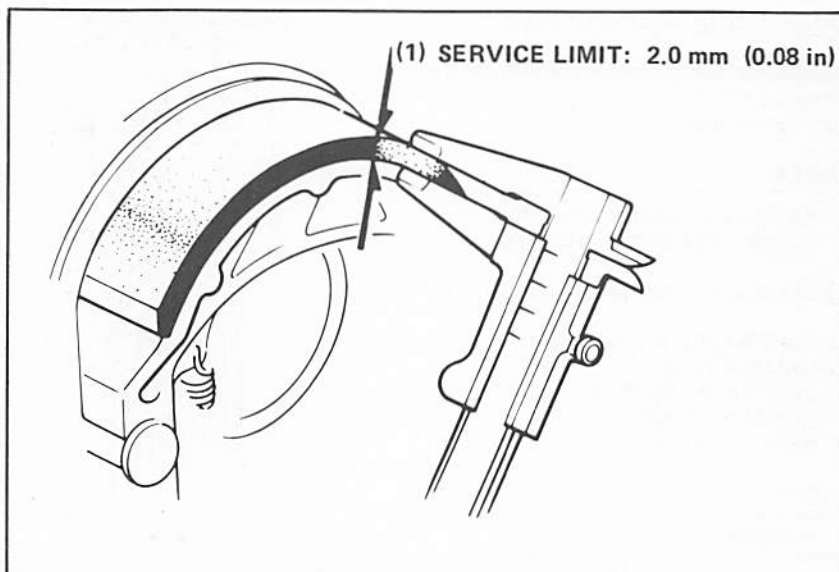


## FRENO POSTERIORE

### CONTROLLO DELLE GUARNIZIONI DEL FRENO

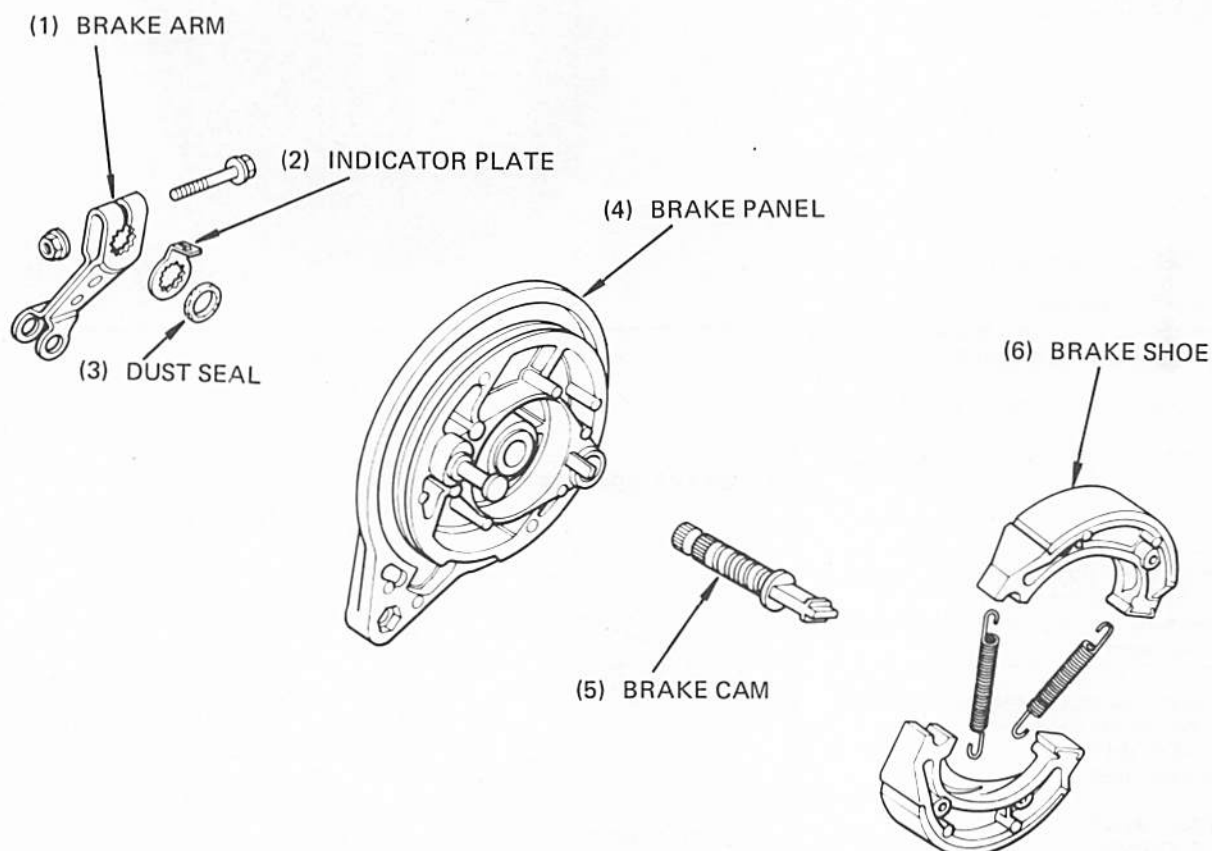
Misurare lo spessore delle guarnizioni d'attrito.

- 1) LIMITE DI USURA: 2,0 mm



### SMONTAGGIO DEL PIATTO PORTACEPPI

- 1) BRACCIO FRENO
- 2) INDICATORE DI USURA
- 3) ANELLO PARAPOLVERE
- 4) PIATTO PORTACEPPI
- 5) PERNO DELLA CAMMA
- 6) GANASCE





**MONTAGGIO PIATTO PORTACEPPI**

Cospargere con grasso la camma del freno.  
Installare l'anello parapolvere.  
Installare la piastrina d'usura.

**NOTA**

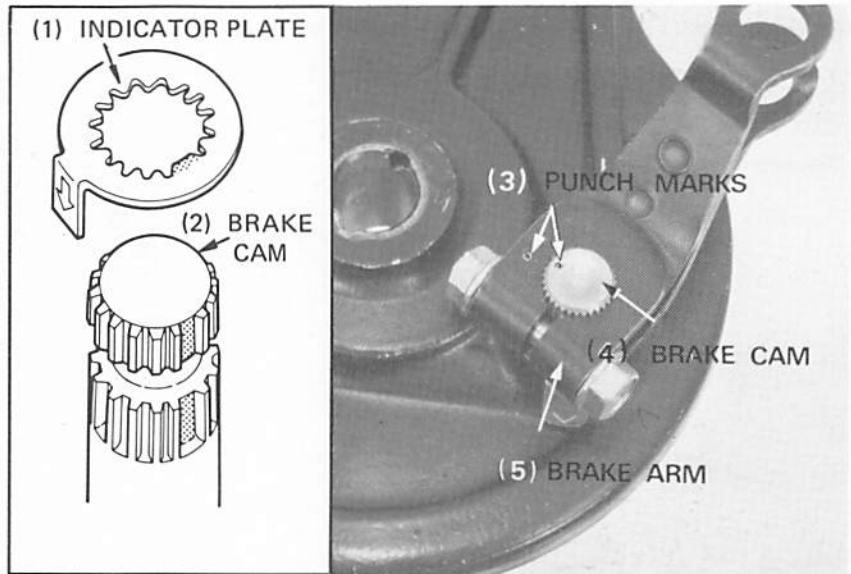
Allineare la piastrina con la freccia con lo smusso della camma del freno.

Installare la leva del freno sulla camma.

- 1) INDICATORE DI USURA
- 2) CAMMA FRENO
- 3) INDICI RIFERIMENTO
- 4) CAMMA FRENO
- 5) BRACCIO FRENO

**NOTA**

Allineare i punti di riferimento.

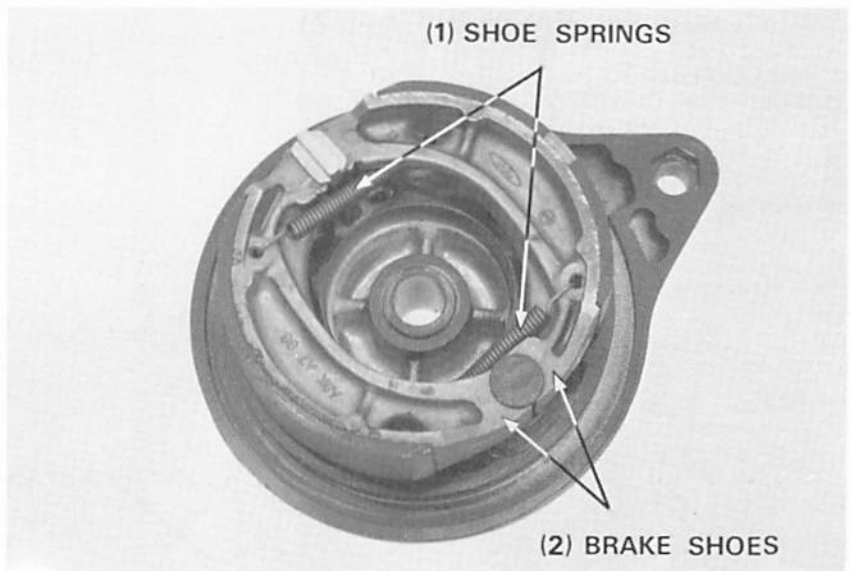


Stringere la vite del braccio freno.  
Montare le ganasce sul piatto come mostrato in figura.

**AVVERTENZA**

*Le ganasce del freno cosparse di grasso diminuiscono l'effetto frenante. Tenere lontano il grasso dalle ganasce.*

- 1) MOLLE
- 2) GANASCE FRENO



**PEDALE FRENO POSTERIORE**

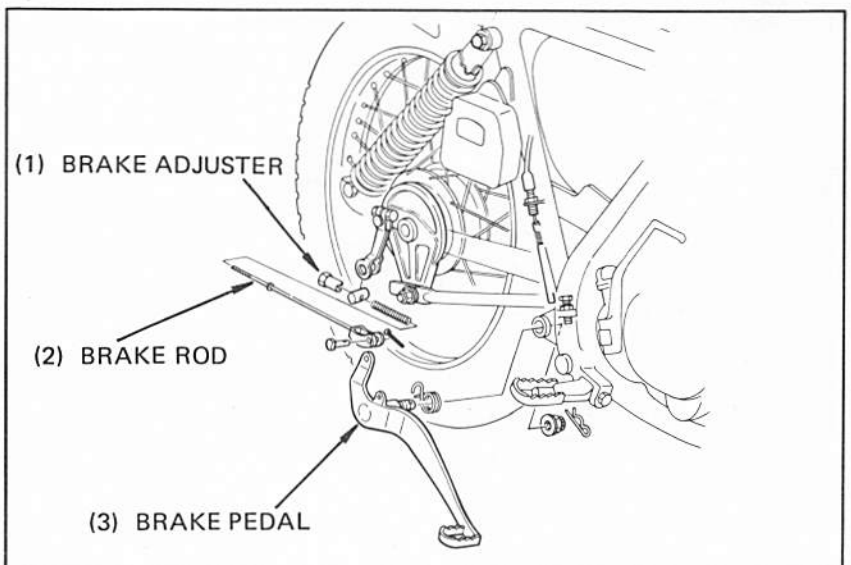
Togliere il registro del freno.  
Togliere la copiglia, il perno e il tirante del freno.  
Togliere il pedale del freno togliendo la copiglia e il dado.  
Togliere la molla dell'interruttore della luce dello stop.  
Per l'installazione eseguire le fasi di smontaggio al contrario.

**NOTA**

- Osservare la posizione della molla dell'interruttore dello stop.
- Cospargere di grasso il perno del pedale del freno.

Dopo l'installazione, regolare le seguenti cose.  
Altezza del pedale del freno.  
Gioco del pedale del freno.  
Interruttore dello stop.

- 1) REGISTRO FRENO
- 2) TIRANTE FRENO
- 3) PEDALE FRENO

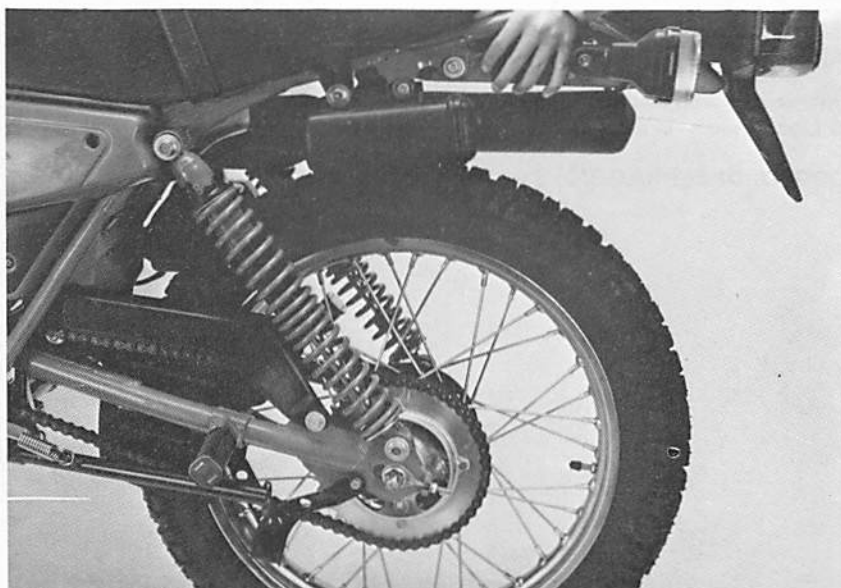




## SOSPENSIONI POSTERIORI

### RIMOZIONE DEGLI AMMORTIZZATORI

Rimuovere i dadi ciechi e togliere gli ammortizzatori.



### SMONTAGGIO DEGLI AMMORTIZZATORI

#### **ATTENZIONE**

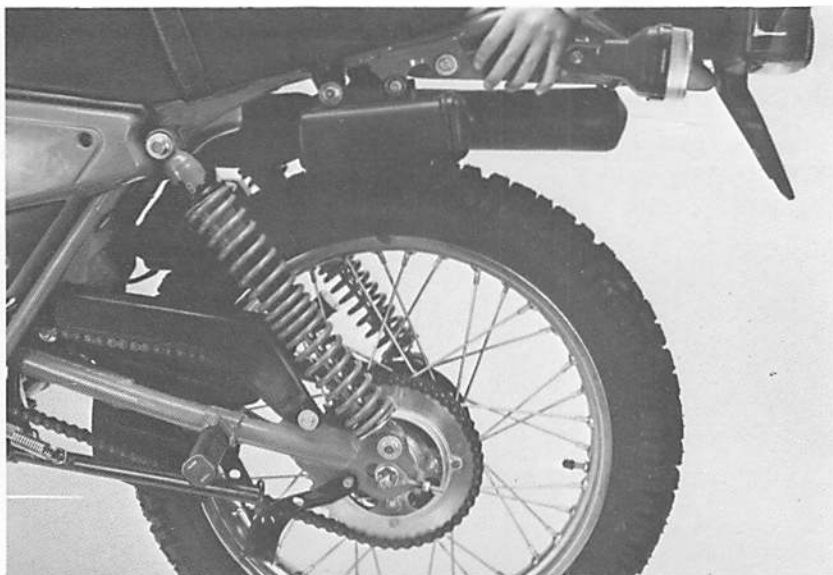
*Non cercare di smontare gli ammortizzatori, il gas contenuto all'interno potrebbe fuoriuscire.*



### INSTALLAZIONE DEGLI AMMORTIZZATORI

Installare gli ammortizzatori, quindi serrare i dadi di bloccaggio.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 3.0—4.0 Kgm**

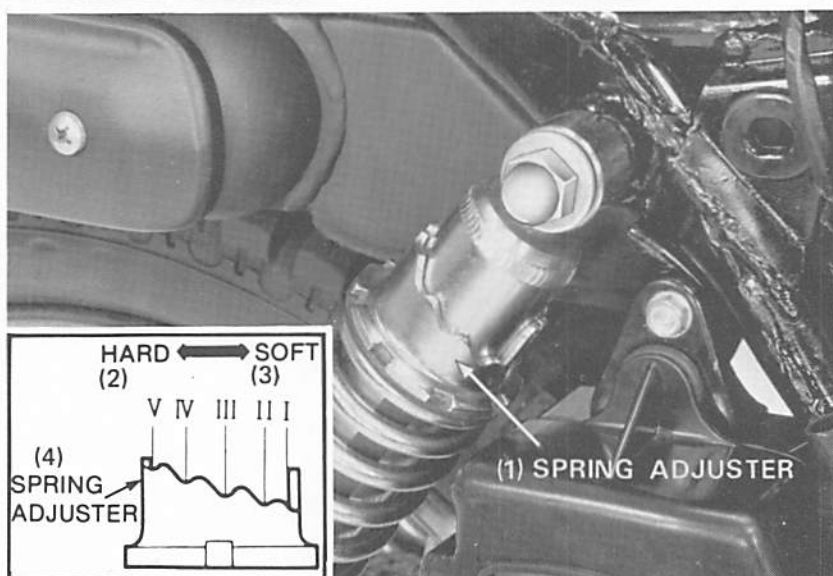


### REGOLAZIONE DEGLI AMMORTIZZATORI

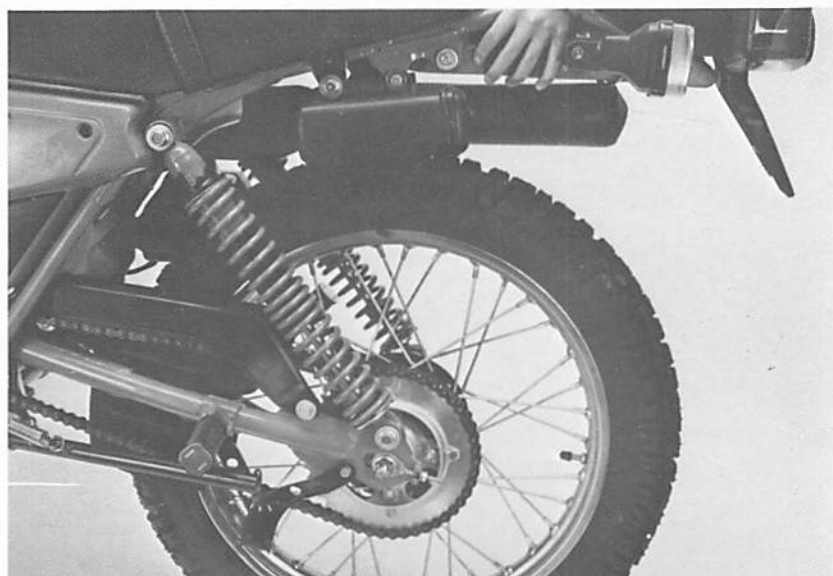
#### NOTA

Posizionare le ghiera di registro nella stessa posizione su entrambi i lati.

- 1) GHIERA DI REGISTRO MOLLA
- 2) DURO
- 3) MORBIDO
- 4) GHIERA DI REGISTRO MOLLA



Dopo il montaggio, accertarsi che entrambi gli ammortizzatori funzionino correttamente.



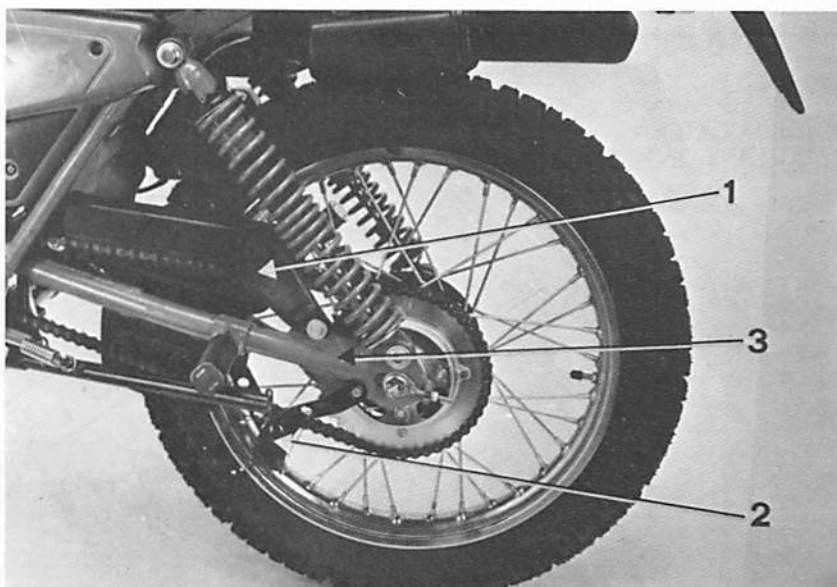


### FORCELLONE OSCILLANTE

#### RIMOZIONE DEL FORCELLONE OSCILLANTE

Piazzando un adatto sostegno sotto il motore alzare dal suolo la ruota posteriore.  
 Togliere la ruota posteriore.  
 Togliere gli ammortizzatori posteriori.  
 Togliere il copricatena e il guida catena.  
 Togliere l'asta di comando del freno.  
 Togliere il forcellone.

- 1) COPRICATENA
- 2) GUIDA CATENA
- 3) FORCELLONE

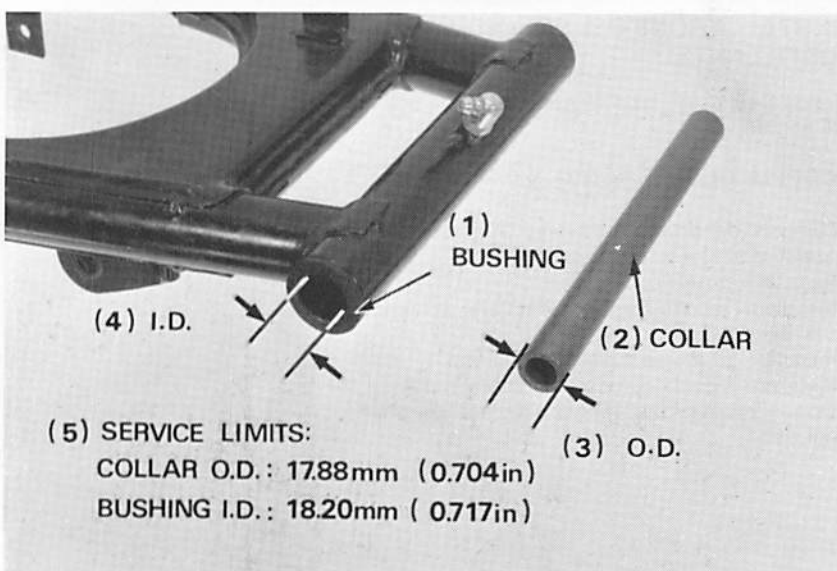


#### CONTROLLO DEL FORCELLONE

Controllare le boccole del forcellone che non devono presentare crepe o danni.  
 Controllare la tolleranza delle boccole.

LIMITE DI USURA: 0.32 mm

- 1) BOCCOLA
- 2) COLLARE
- 3) DIAMETRO
- 4) DIAMETRO INTERNO
- 5) LIMITE DI USURA:  
 DIAMETRO ESTERNO COLLARE: 17.88 mm  
 DIAMETRO INTERNO BOCCOLA: 18.20 mm



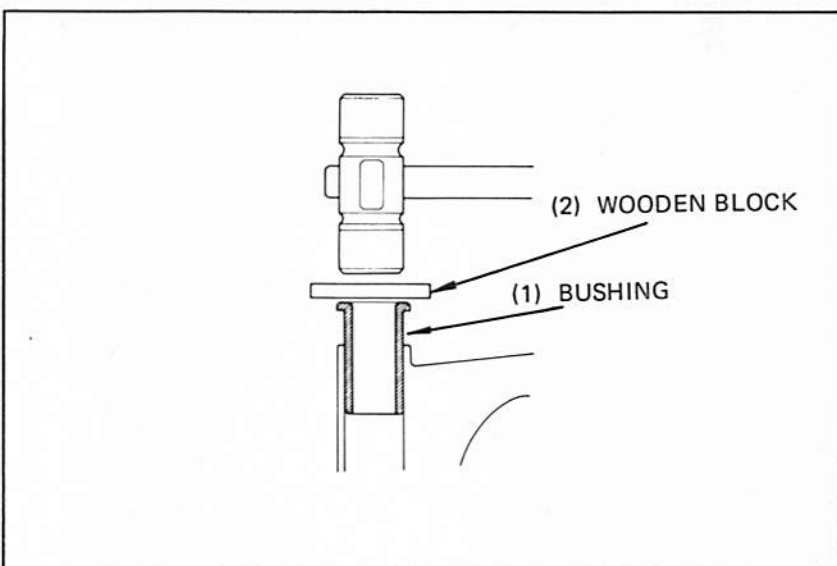
#### SMONTAGGIO/MONTAGGIO DEL FORCELLONE

Mettere le boccole dentro il forcellone.

#### NOTA

Le boccole devono essere inserite con un mazzuolo di plastica battendo su di un apposito blocchetto di legno.

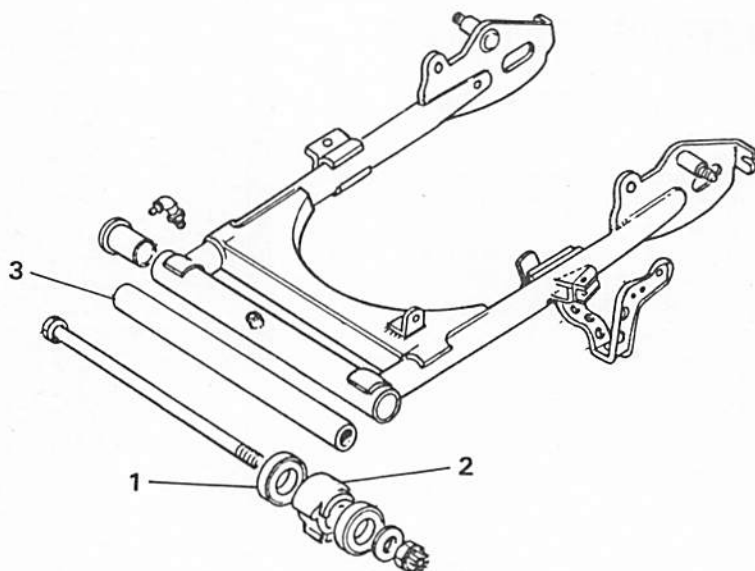
- 1) BOCCOLA
- 2) BLOCCHETTO DI LEGNO





Cospargere di grasso il collare e l'anello parapolvere.

- 1) ANELLO PARAPOLVERE
- 2) GUIDA CATENA
- 3) COLLARE



#### INSTALLAZIONE DEL FORCELLONE OSCILLANTE

Installare il braccio oscillante e serrare il bullone di ancoraggio.

**COPPIA DI SERRAGGIO: 6,0—8,0 Kgm**

Pompare del grasso attraverso l'ingrassatore.

Assicurarsi che il forcellone funzioni.

Installare la ruota posteriore.

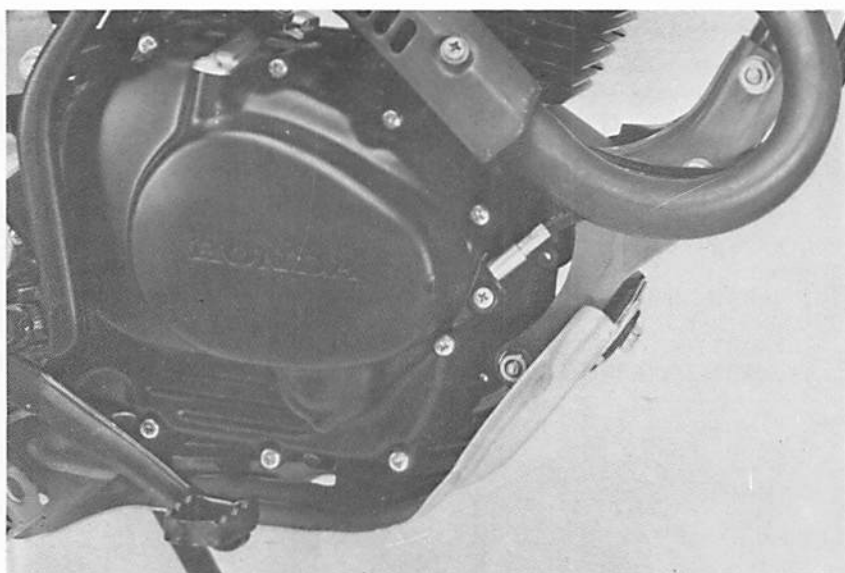
Installare l'asta di comando del freno posteriore.

Stringere il dado.

Installare gli ammortizzatori posteriori.

Installare il guida catena ed il copricatena.

Dopo l'installazione, regolare il gioco del pedale del freno.





**HONDA**  
**XL 125**

---

MEMO

# 13. PARAFANGO POSTERIORE/TUBO DI SCARICO



**HONDA**  
**XL 125**

## PARAFANGO POSTERIORE

### RIMOZIONE DEL PARAFANGO POSTERIORE

Togliere il sedile.

Togliere le luci di direzione e quelle posteriori.

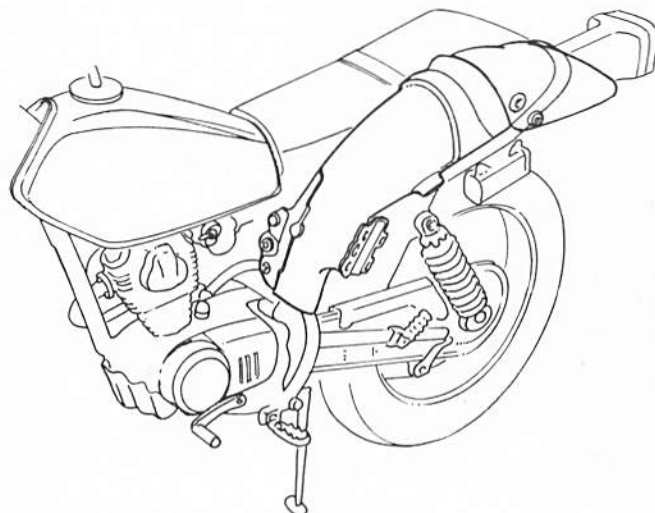
**NOTA:**

Non tagliare i cavi quando si smontano le luci di direzione e quelle posteriori.

Togliere il parafango.

Separare il paragrafo A da quello B.

Togliere il paragrafo B



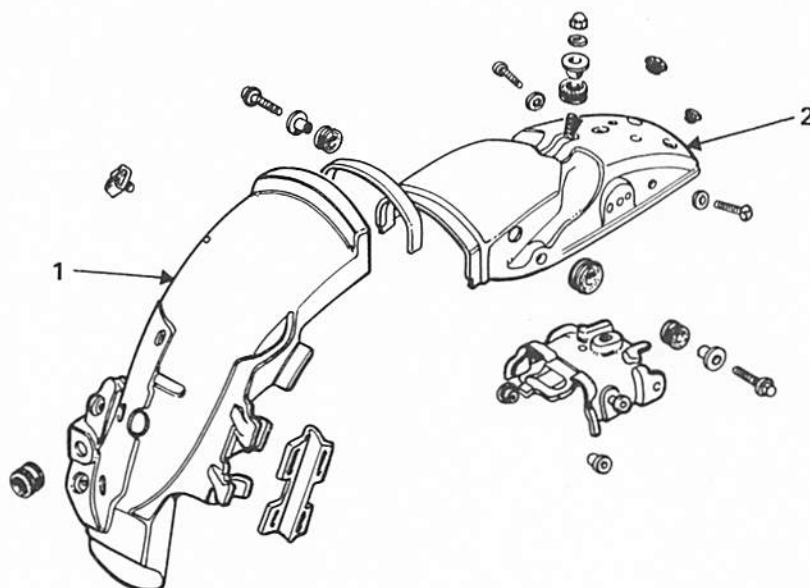
### INSTALLAZIONE PARAFANGO POSTERIORE

**NOTA:**

Montare il parafango B nell'asola terminale del telaio.

(1) PARAFANGO  
POSTERIORE B

(2) PARAFANGO  
POSTERIORE A





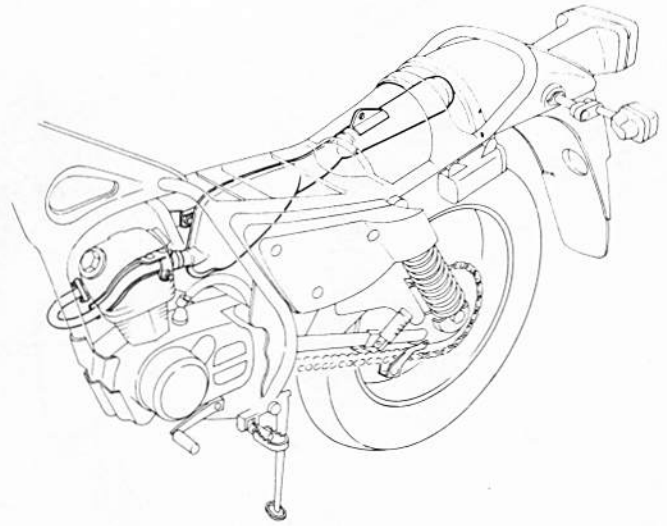
### TUBO DI SCARICO

#### ATTENZIONE:

*Non fare la manutenzione con i tubi di scarico ancora caldi.*

### RIMOZIONE DEL TUBO DI SCARICO

- Togliere il sedile.
- Allentare le viti del tubo di scarico.
- Togliere i dadi e smontare il tubo di scarico.
- Togliere i parafanghi posteriori A e B.
- Togliere le viti di fissaggio della marmitta ed estrarla tirandola all'indietro.



#### NOTA:

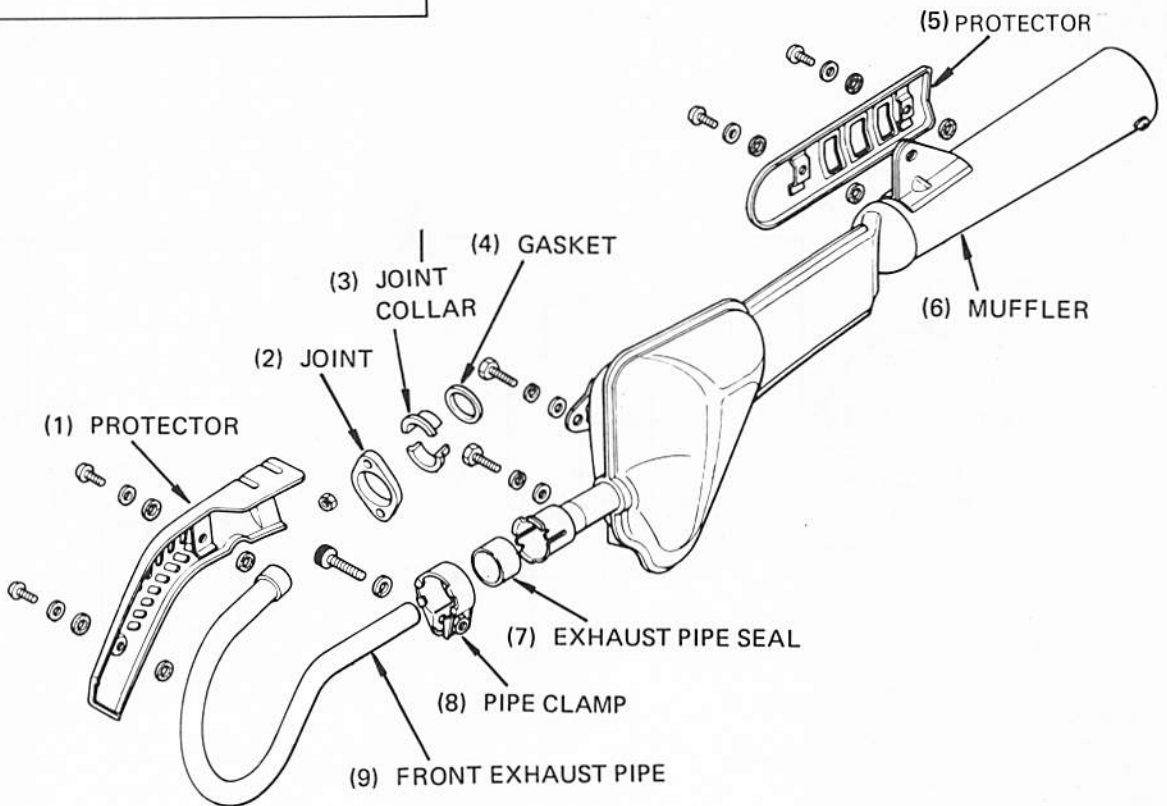
Controllare che la guarnizione e l'anello di tenuta non siano usurati, se necessario sostituirli.

### INSTALLAZIONE DEL TUBO DI SCARICO

Per il montaggio eseguire la procedura di smontaggio all'inverso.

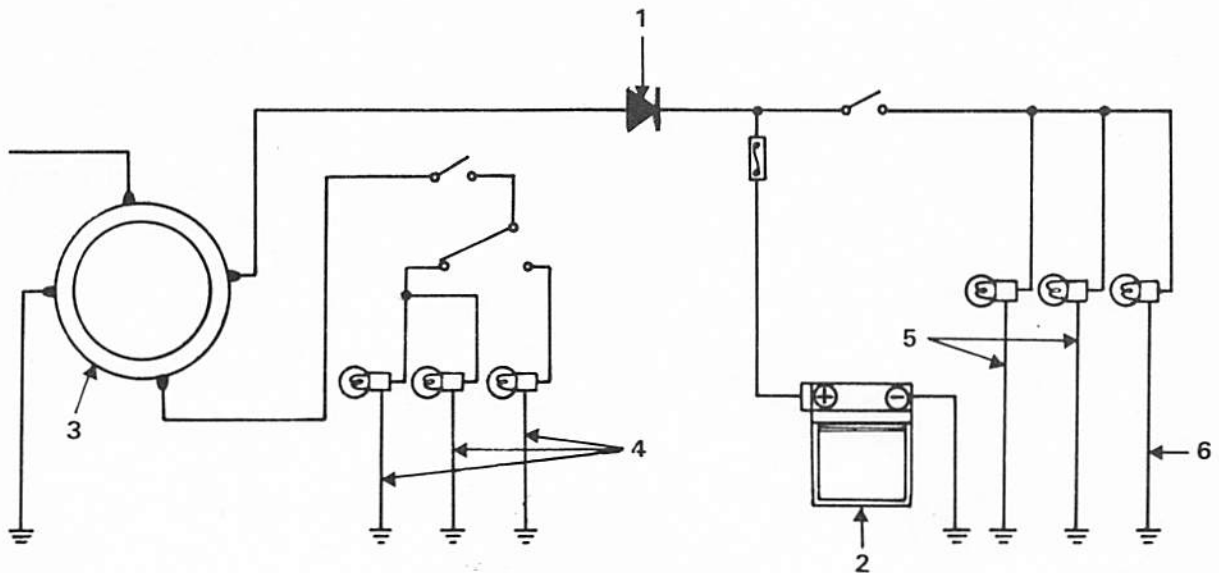
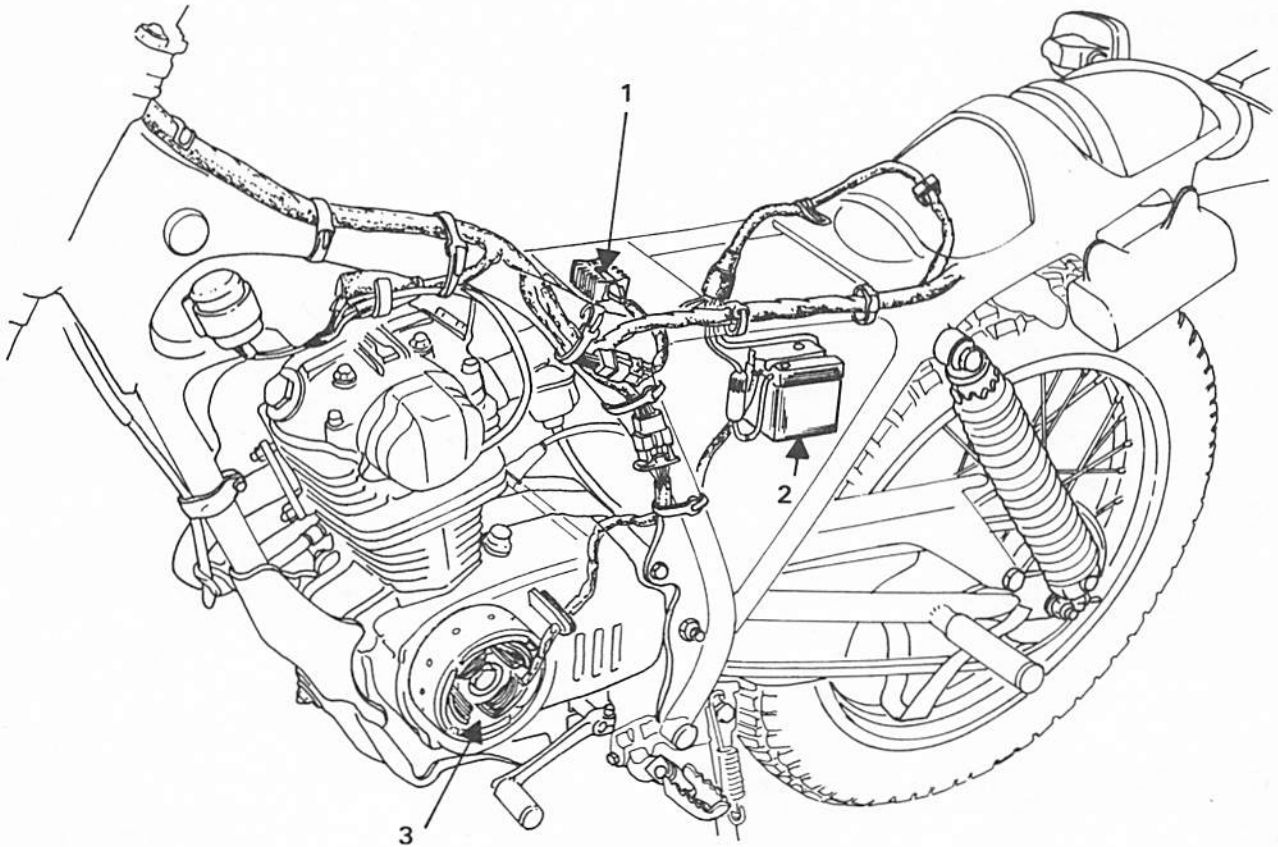
#### NOTA:

Dopo il montaggio, assicurarsi che non ci siano perdite di gas.



- (1) RIPARO
- (2) GUARNIZIONI
- (3) COLLARE
- (4) GUARNIZIONE
- (5) RIPARO
- (6) MARMITTA
- (7) ANELLO TENUTA
- (8) FASCETTA
- (9) TUBO DI SCARICO

# 14. BATTERIA/ CIRCUITO DI RICARICA



- (1) RADDRIZZATORE
- (2) BATTERIA
- (3) ALTERNATORE
- (4) FANALE ANTERIORE
- (5) LUCE STRUMENTI
- (6) FANALE POSTERIORE



**HONDA**  
**XL 125**

BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

---

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	14-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	14-3
BATTERIA	14-4
CIRCUITO DI RICARICA	14-5
RESISTENZA	14-6



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### Girando la chiave di contatto non vi è corrente

1. Batteria completamente scarica
  - Elettrolito mancante (evaporato)
  - La corrente di ricarica non è sufficiente
  - Circuito di ricarica difettoso
2. Cavetto staccato dalla batteria
3. Fusibile principale bruciato
4. Interruttore principale difettoso

### Girando la chiave di contatto la corrente è assai debole

1. Batteria con carica insufficiente
  - Livello dell'elettrolito troppo basso
  - Circuito di ricarica difettoso
  - Batteria scaricata eccessivamente
2. Contatti mal collegati

### Corrente assai debole con il motore in funzione

1. Batteria scarica
  - Uno o più elementi sono difettosi
  - Livello dell'elettrolito troppo basso.
2. Circuito di ricarica difettoso
3. Alternatore difettoso
4. Raddrizzatore difettoso

### La corrente è intermittente

1. Collegamento alla batteria difettoso
2. Collegamenti del circuito di ricarica difettosi
3. Collegamenti del circuito di avviamento difettosi
4. Collegamento difettoso o corto circuito nell'impianto di accensione
5. Collegamento difettoso o corto circuito nell'impianto di illuminazione

### Il circuito di ricarica non funziona

1. Collegamento o filo difettoso, rotto o a massa
2. Regolatore di tensione difettoso
3. Raddrizzatore difettoso
4. Alternatore difettoso



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Il livello dell'elettrolito nella batteria deve essere controllato regolarmente. Quando necessario rabboccare usando esclusivamente acqua distillata.

Per caricare la batteria è necessario utilizzare una carica lenta (0,6 Amp). Se possibile togliere la batteria dalla moto allorchè la si carica. Qualora la batteria venga caricata senza rimuoverla dal telaio, fare bene attenzione a tenere fiamme o scintille lontano da essa.

Tutti i componenti del circuito di ricarica possono essere controllati senza rimuoverli dalla moto.

Per lo smontaggio ed il montaggio dell'alternatore fare riferimento alla **sezione 8**.

### DATI TECNICI

Batteria	
Capacità	6V — 4 Amp-ora
Peso specifico dell'elettrolito	1,260 — 1,280 (a 20°)
Corrente di ricarica	0,4 A
Alternatore	
Potenza	0,09 KW/5000 giri/min
Regime inizio carica	1000 giri/min max (giorno)
	3000 giri/min max (notte)
Raddrizzatore	a diodi al silicio
Fusibile	10 A
Resistenza	1.0 Ohm 30 W



## BATTERIA

### RIMOZIONE DELLA BATTERIA

Togliere la fiancatina destra.  
Staccare i cavetti di collegamento della batteria.  
Togliere la banda in gomma ed estrarre la batteria dal proprio alloggiamento.

#### 1) BATTERIA

### CONTROLLO DEL PESO SPECIFICO

Controllare il peso specifico dell'elettrolito in ciascun elemento della batteria per mezzo di un densimetro.

#### PESO SPECIFICO:

1,260-1,280 batteria completamente carica  
1,220 o meno batteria semicarica  
(a 20°C)

#### NOTA

- La batteria deve essere caricata se il peso specifico dell'elettrolito è inferiore a 1,23.
- Il peso specifico varia con la temperatura, come indicato nella figura.
- Sostituire la batteria se vi sono evidenti segni di solfatazione. Se vi sono abbondanti depositi sul fondo di ogni elemento è necessario sostituire la batteria.

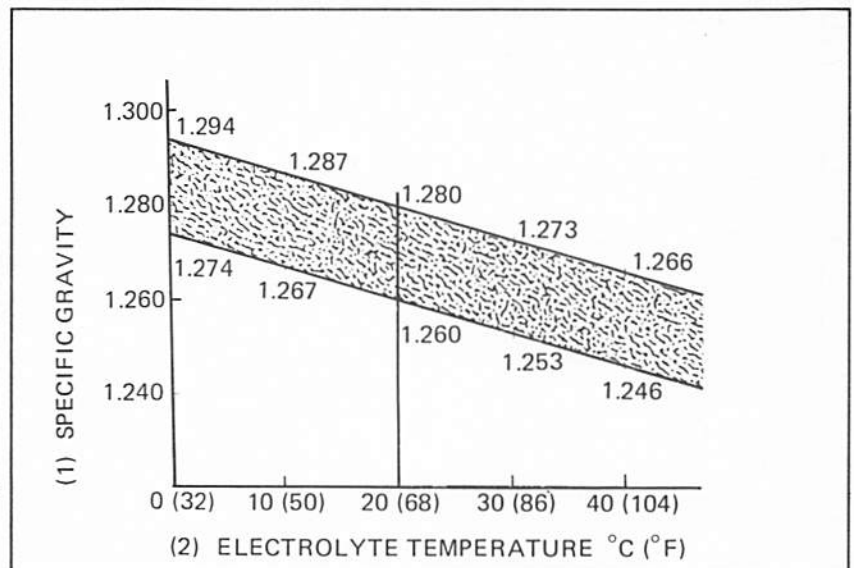
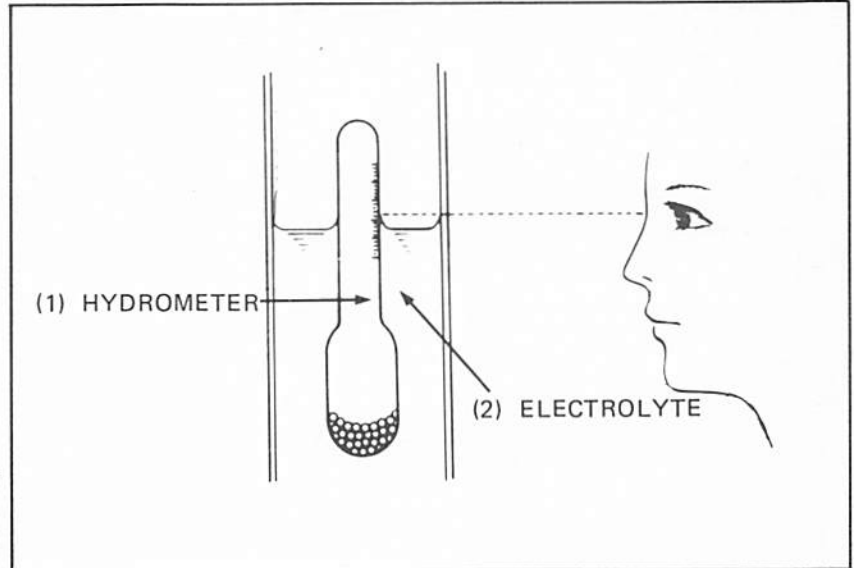
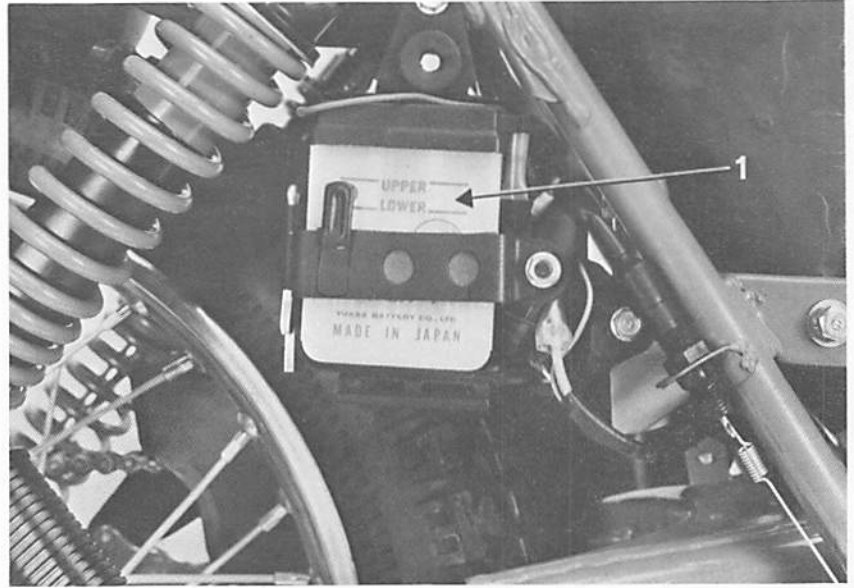
- 1) DENSIMETRO  
2) ELETTROLITO

#### ATTENZIONE

*La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con la pelle gli occhi o gli abiti.*

*Antidoti: ESTERNO - sciacquare abbondantemente con acqua. INTERNO - Bere grandi quantità di acqua o di latte; ingerire quindi latte di magnesia, uova sbattute o olio vegetale. Chiamare il medico immediatamente. Occhi: Sciacquare abbondantemente con acqua e ricorrere immediatamente a cure mediche. Le batterie producono gas esplosivi; tenere lontane sigarette fiamme e scintille. Assicurarsi che l'ambiente nel quale si carica la batteria sia adeguatamente ventilato. Proteggersi sempre gli occhi in maniera adeguata allorchè si lavora nei pressi della batteria. TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.*

- 1) PESO SPECIFICO  
2) TEMPERATURA DELL'ELETTROLITO





Collegare il filo positivo del caricabatteria al terminale positivo della batteria.  
Collegare il filo negativo del caricabatteria al terminale negativo della batteria.

Caricare la batteria fino ad ottenere un peso specifico dell'elettrolito di 1,260-1,280 (alla temperatura di 20°C).

Corrente di carica: 0,4 Amp. max.

### ATTENZIONE

*Togliere il tappo da ogni elemento prima di caricare la batteria. Tenere le fiamme e le scintille lontano dalla batteria quando questa è sotto carica.*

*Collegare il fili ai terminali della batteria e quindi accendere il carica batteria; viceversa spegnere il caricabatteria prima di staccare i fili dai terminali della batteria.*

*Sospendere la carica se la temperatura dell'elettrolito supera 45° C.*

### AVVERTENZA

*Evitare di sottoporre la batteria a carica rapida, tranne nei casi in cui ciò sia realmente indispensabile.*

Dopo l'installazione della batteria, cospargere i terminali con del grasso pulito.

### AVVERTENZA

*Il tubo di sfiato della batteria deve venire installato in modo da compiere il percorso indicato sulla targhetta applicata al telaio.*

## CIRCUITO DI RICARICA

### CONTROLLO DEL FUNZIONAMENTO

Scaldare il motore prima di effettuare questo controllo.

Collegare un amperometro ed un voltmetro come mostrato in figura per controllare la corrente di ricarica che giunge alla batteria.

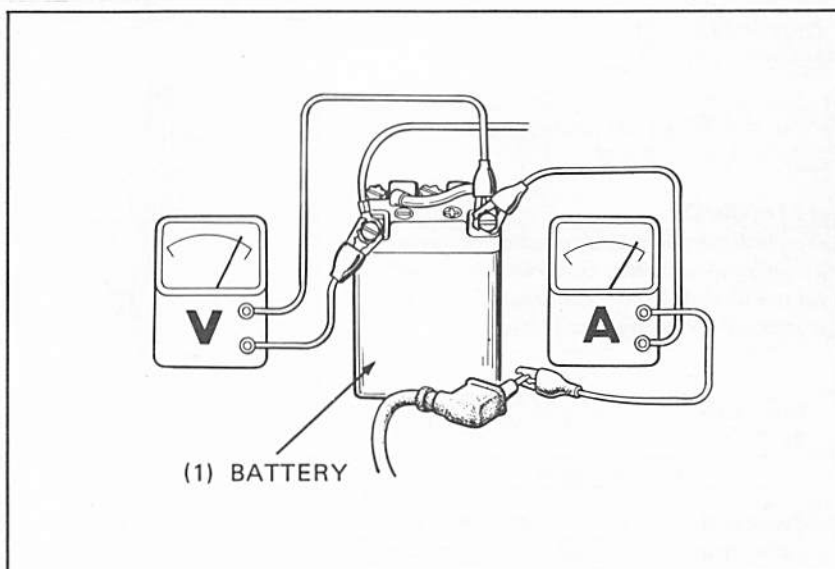
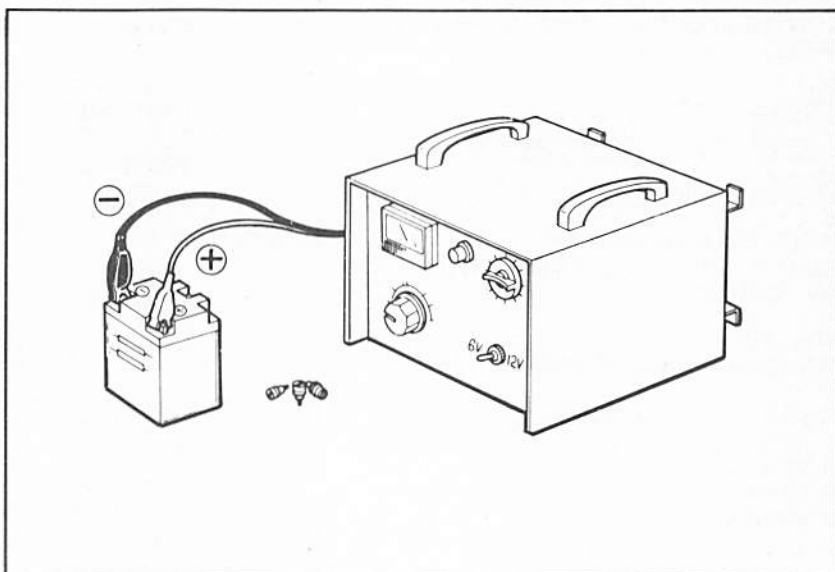
### NOTA

Per effettuare questo controllo è necessario usare una batteria completamente carica.

### 1) BATTERIA

### DATI TECNICI

Interruttore luci	Inizio carica	5000 giri/min.	10000 giri/min
OFF (luci spente)	6,8 V	7,2 V	8,8 V
	1000 giri/min max	1,5 A min	3,5 A max
ON (luce abbagliante)	6,8 V	7,2 V	8,8 V
	2500 giri/min max	0,8 A min	3,0 A max





**CONTROLLO DEGLI AVVOLGIMENTI DELLO STATORE**

**NOTA**

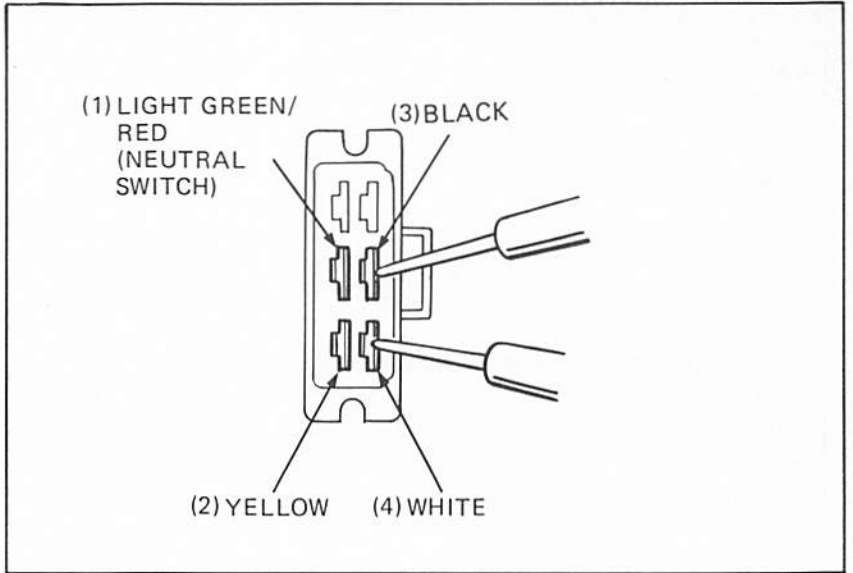
Questo controllo può essere effettuato senza togliere il motore dal telaio.

Staccare il connettore multipolare dell'alternatore.

Vi deve essere continuità tra:  
**GIALLO - BIANCO, BIANCO - NERO e NERO - GIALLO**

NON vi deve essere continuità tra:  
**MASSA e GIALLO, BIANCO o NERO.**

- 1) VERDE CHIARO/ROSSO (SPIA DEL FOLLE)
- 2) GIALLO
- 3) NERO
- 4) BIANCO



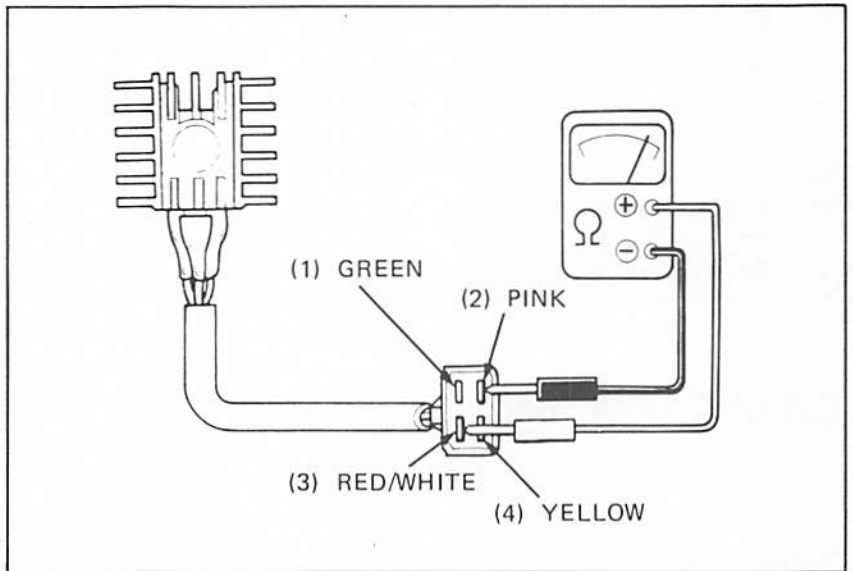
**CONTROLLO DEL REGOLATORE/RADDRIZZATORE**

Togliere la fiancatina sinistra e staccare il connettore multipolare del raddrizzatore. Controllare la continuità tra i terminali.

**ATTENZIONE**

*Non utilizzare una fonte ad alto voltaggio per effettuare questo controllo perchè in tal modo si potrebbe danneggiare il raddrizzatore e ricevere una scossa.*

Terminale del tester	(+)	(-)
Codice di colore	rosso/bianco	rosa verde giallo
	rosa giallo	verde verde



Tra i terminali indicati in tabella deve esservi continuità. Sostituire il raddrizzatore se vi è continuità effettuando i collegamenti al contrario.

- 1) VERDE
- 2) ROSA
- 3) ROSSO/BIANCO
- 4) GIALLO

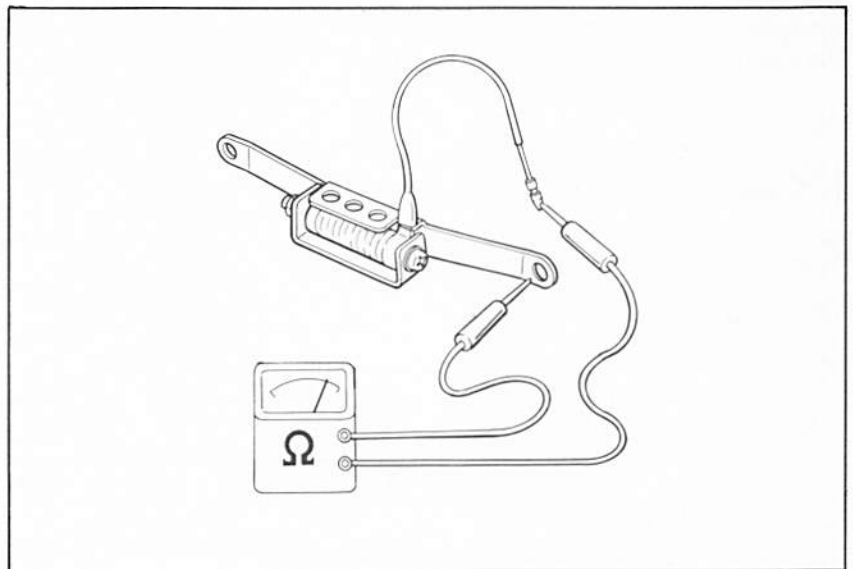
**RESISTENZA**

**RIMOZIONE DELLA RESISTENZA**

Togliere il gruppo ottico anteriore e staccare i collegamenti. Svitare le viti del trapezio inferiore della forcella. Togliere la resistenza.

Controllare la resistenza con un Ohmmetro.

Resistenza: 1,0 Ohm, 30 W.





**HONDA**  
**XL 125**

---

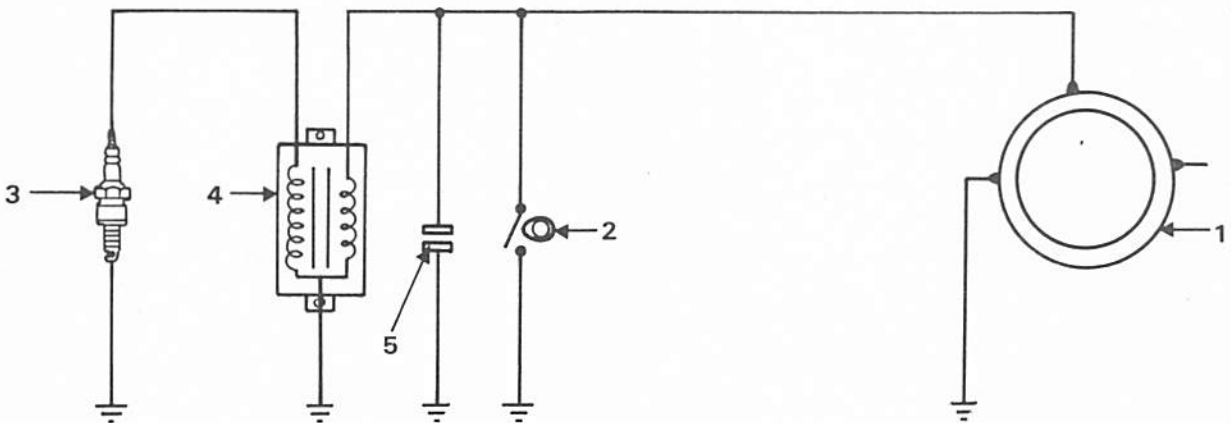
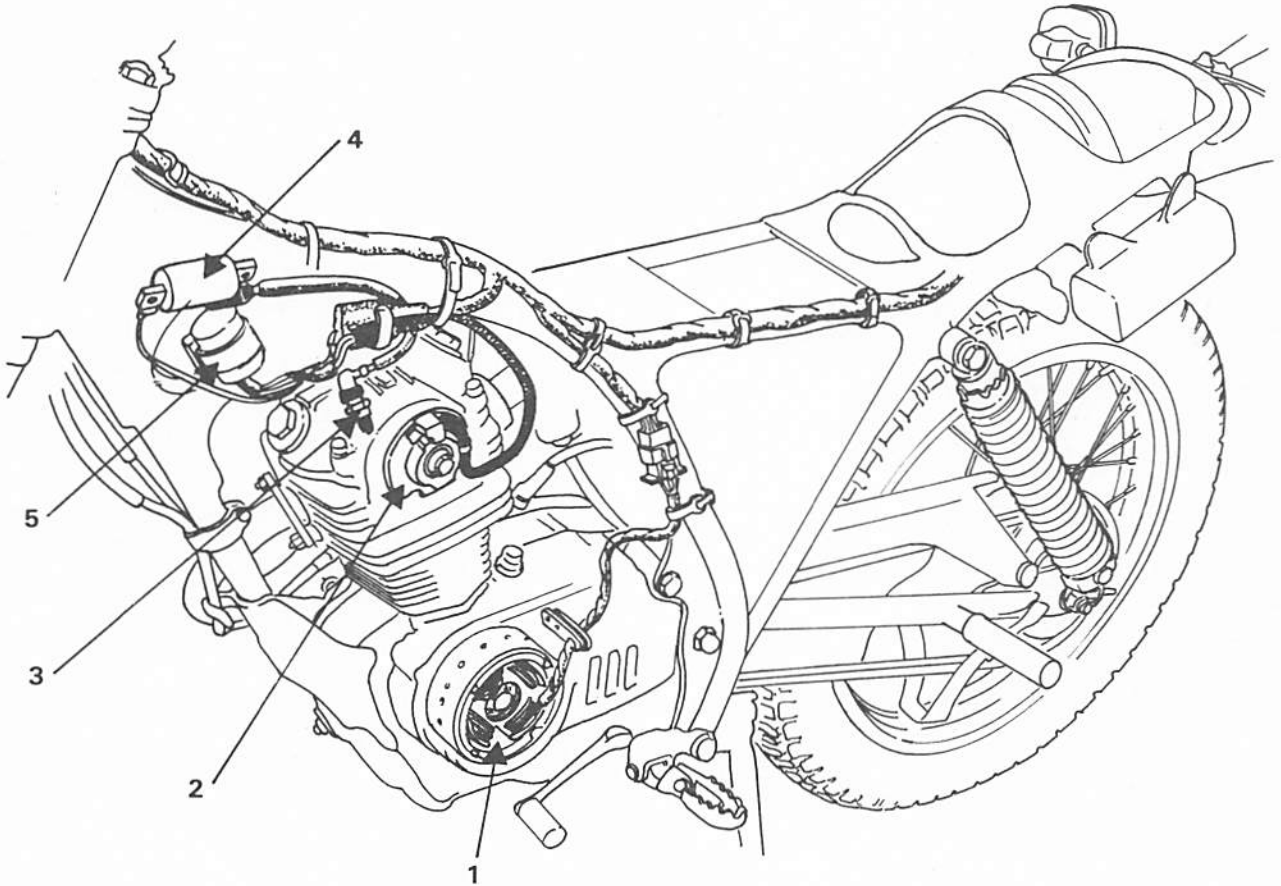
MEMO

# 15. CIRCUITO DI ACCENSIONE



**HONDA**  
XL 125

- (1) ALTERNATORE
- (2) RUTTORE
- (3) CANDELA
- (4) BOBINA
- (5) CONDENSATORE





**HONDA**  
**XL 125**

CIRCUITO DI ACCENSIONE

---

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	15-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	15-3
BOBINA	15-4
CONDENSATORE	15-5



## GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

### Il motore gira ma non si avvia

1. La candela non produce scintilla
2. Fasatura dell'accensione incorretta
3. Candela difettosa

### La candela non dà scintilla

1. Errata apertura delle puntine platinatate
2. Puntine platinatate sporche o unte
3. La corrente non giunge al circuito primario della bobina
  - Fili difettosi; contatti lenti
  - Batteria scarica
  - Interruttore difettoso
  - Interruttore arresto motore difettoso
4. Il cavetto A.T. scarica a masa
5. Bobina difettosa
6. Condensatore difettoso

### Il motore funziona irregolarmente

1. Circuito primario:
  - Puntine sporche o usurate
  - Apertura delle puntine mal regolata
  - Bobina difettosa
  - Contatti mal collegati
  - Terminali dell'interruttore mal collegati
2. Circuito secondario
  - Candela difettosa
  - Cavetto A.T. difettoso o male isolato
  - Bobina difettosa
3. Fasatura dell'accensione
  - Anticipo di accensione mal regolato
  - Dispositivo dell'anticipo automatico difettoso
4. Batteria scarica



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

In questo capitolo si descrive il circuito di accensione. Prima di passare alla ricerca degli inconvenienti del circuito di accensione, accertarsi che la batteria sia completamente carica. Fare anche riferimento alle seguenti pagine e sezioni:

<b>Candela</b>	<b>Pag. 2-5</b>
<b>Ruttore</b>	<b>Pag. 2-7</b>
<b>Registrazione dell'anticipo di accensione</b>	<b>Pag. 2-8</b>
<b>Regolazione della apertura delle puntine platinat</b>	<b>Pag. 2-7</b>

### DATI TECNICI

<b>Candela</b>	: NGK DR8 ES-L
<b>Distanza tra gli elettrodi</b>	: 0,6-0,7 mm
<b>Apertura delle puntine</b>	: 0,3-0,4 mm
<b>Capacità del condensatore</b>	: 0,25 ± 10% µF
<b>Anticipo di accensione</b> fisso	: 10° prima del PMS
max	: 36°-40° prima del PMS (da 3700 + 4000 giri/min)

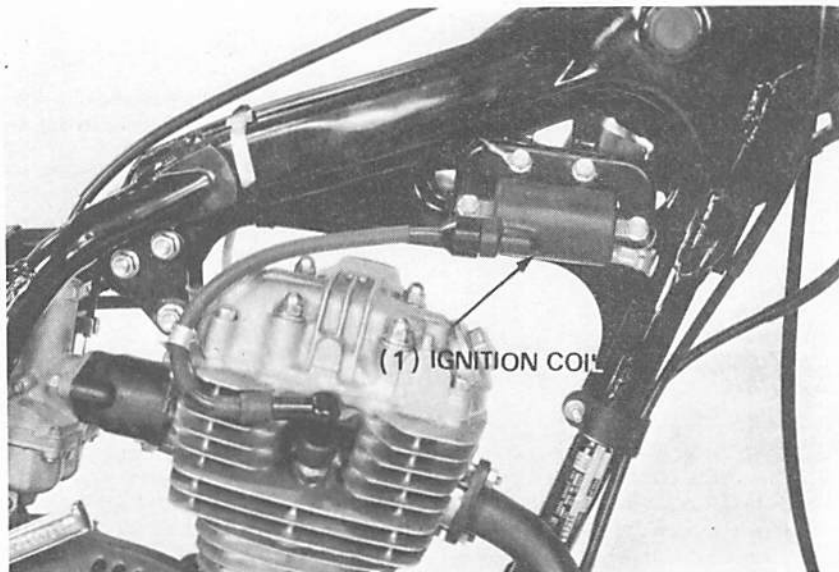


## BOBINA

### RIMOZIONE DELLA BOBINA

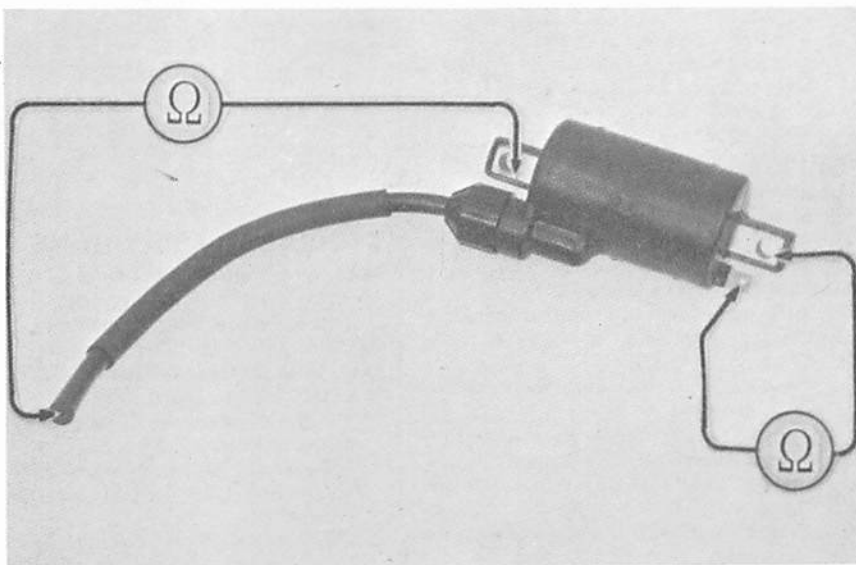
Togliere la sella ed il serbatoio.  
 Staccare i fili di collegamento e rimuovere la bobina.

#### 1) BOBINA



### CONTROLLO DELLA BOBINA

Controllare il funzionamento della bobina per mezzo di un apposito tester.



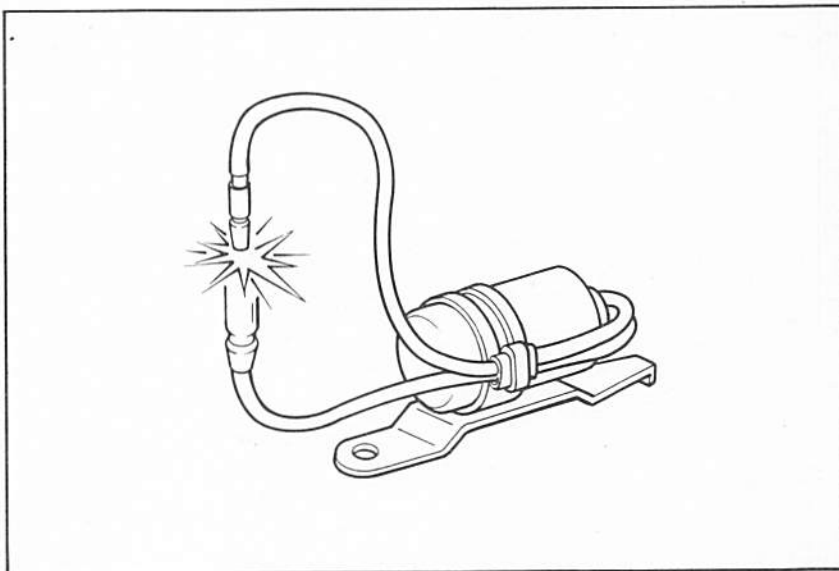
## CONDENSATORE

Togliere la sella ed il serbatoio. Rimuovere il condensatore e misurarne la capacità.

#### NOTA

Scaricare il condensatore prima di misurare la capacità.

**CAPACITÀ:  $0,25 \pm 10\% \mu\text{F}$**





**HONDA**  
**XL 125**

---

**MEMO**

# 16. INTERRUTTORI/AVVISATORE ACUSTICO



**HONDA**  
**XL 125**

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	16-2
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	16-3
INTERRUTTORE D'ACCENSIONE	16-4
INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE	16-4
INTERRUTTORE LAMPEGGIO/AVVISATORE ACUSTICO	16-4
INTERRUTTORE DELLE LUCI	16-4
INTERRUTTORE LUCE STOP FRENO ANTERIORE	16-5
INTERRUTTORE LUCE STOP FRENO POSTERIORE	16-5
AVVISATORE ACUSTICO	16-5



## **GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI**

**Allorchè si gira la chiave le spie non si accendono**

1. Lampadine difettose
2. Interruttore difettoso
3. Corto circuito nel cablaggio del componente in questione
4. Fusibile bruciato

**Le luci non si accendono quando si aziona l'interruttore**

1. Batteria scarica
2. Filo rotto o difettoso; collegamento difettoso
3. Fusibile bruciato
4. Cablaggio a massa o interrotto
5. Commutatore difettoso
6. Lampadina difettosa o bruciata

**Quando si aziona il commutatore la luce del faro non varia**

1. Commutatore difettoso



## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Tutti i fili ed i terminali sono contraddistinti con codici di colore. Quando due o più fili di colore differente sono collegati tra di loro, un collarino di colore corrispondente a quello del filo più importante è posto sul filo in prossimità del terminale. prima di staccare i fili osservare i codici di colore.

I connettori terminali sono dotati di due linguette che devono essere sganciate prima di staccarli e che devono essere correttamente allineate in fase di rimontaggio.

Per localizzare un inconveniente, controllare la continuità del componente in questione. Di norma i controlli della continuità possono venire effettuati senza che sia necessario rimuovere i vari organi dal motociclo, semplicemente staccando i fili e collegando un tester o un voltmetro ai terminali.

### DATI TECNICI

Fanale	35/35 W
Indicatori di direzione	10 W
Luce posteriore/stop	5/21 W
Luce di posizione	4 W
Luce tachimetro	3 W
Luce contagiri	3 W
Spia del folle	3 W
Spia indicatori di direzione	1,7 W
Spia luce abbagliante	1,7 W



- 1) Togliere il gruppo ottico del fanale anteriore.
- 2) Staccare i collegamenti ed i terminali nella calotta del faro ed eseguire i controlli di continuità.
- 3) Vi deve essere continuità tra i cerchietti collegati tra di loro, raffigurati nelle figure di questa pagina.

### INTERRUTTORE D'ACCENSIONE

	NERO	ROSSO	NERO/ BIANCO	VERDE
ON	○—○			
OFF			○—○	



### INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE/ LAMPEGGIO/AVVISATORE ACUSTICO

INDICATORI	AZZURRO	GRIGIO	ARANCIONE
R	○—○		
(N)			
L		○—○	
LAMPEGGIO	BLU	BLU/ BIANCO	BIANCO
HI	○—○		
(N)	○—○	○—○	○—○
LO		○—○	○—○
CLacson	NERO	VERDE CHIARO	
ON	○—○		
OFF			



### INTERRUTTORE DELLE LUCI

	NERO	MARRONE/ BIANCO	BLU/ BIANCO	BIANCO/ GIALLO	ROSA
•					
P	○—○			○—○	
H	○—○		○—○		

Ci deve essere continuità tra i circuiti " ○ — ○ ".



### INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

	NERO/ BIANCO	VERDE
OFF	○—○	
RUN		
OFF	○—○	

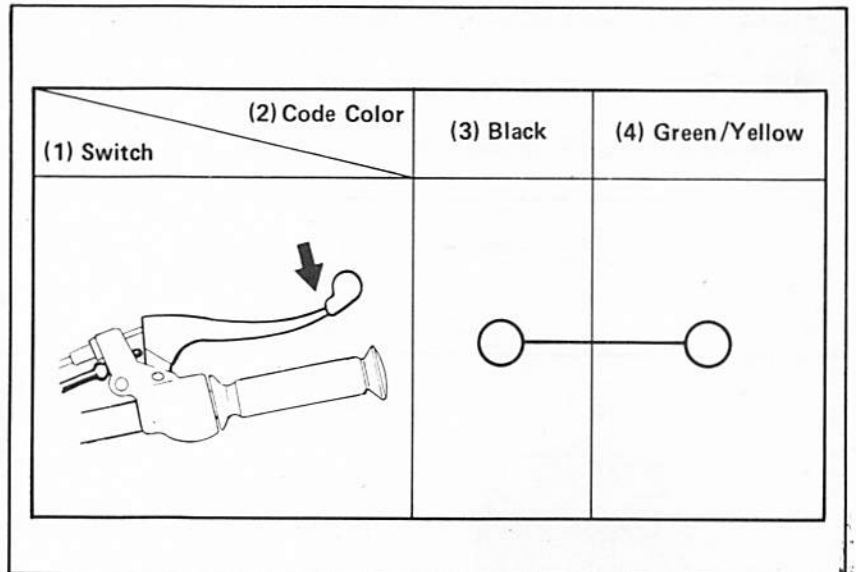
L'interruttore è in buono stato se c'è continuità tra i circuiti " ○ — ○ ".



## INTERRUTTORE LUCE STOP FRENO ANTERIORE

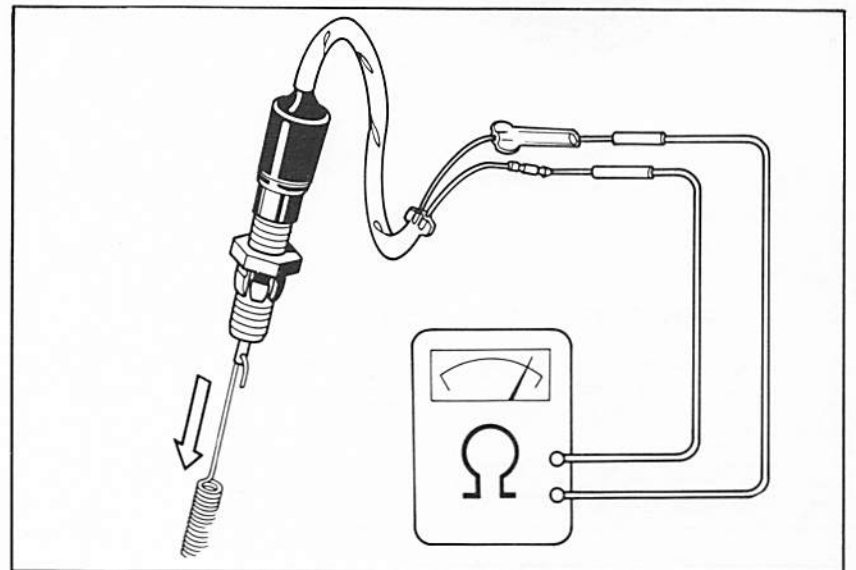
Controllare che vi sia continuità tra i fili **NERO** e **VERDE/GIALLO** all'interno della calotta del faro. Se tirando la leva del freno anteriore vi è continuità, l'interruttore dello stop è in buono stato.

- (1) Interruttore
- (2) Codice di colore
- (3) Nero
- (4) Verde/Giallo



## INTERRUTTORE LUCE STOP FRENO POSTERIORE

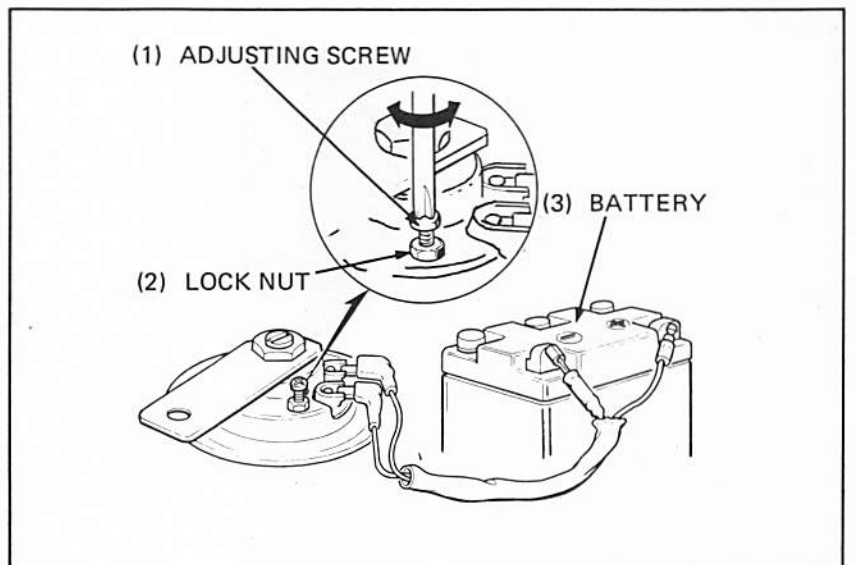
Controllare che vi sia continuità nell'interruttore dello stop. Se esso è in buono stato, premendo il pedale del freno vi deve essere continuità.



## AVVISATORE ACUSTICO

Controllare l'interruttore, collegando direttamente una batteria a 6 Volts all'avvisatore acustico (vedi figura). Se il suono è debole, procedere a regolazione ruotando la vite di registro.

- 1) VITE DI REGISTRO
- 2) CONTRODADO
- 3) BATTERIA





**HONDA**  
**XL 125**

---

MEMO



**HONDA**  
**XL 125**

---

MEMO

