

MANUALE DELL'UTENTE



Kawasaki

Z400-D

INDICE

Dati tecnici	4	Tappo serbatoio benzina	24
Posizione numeri di identificazione	7	Rubinetto benzina	24
Disposizione dei comandi e dei vari organi	8	Cavalletti	25
Disposizioni delle avvertenze	11	Bloccasterzo	26
Informazioni generali	12	Serratura sella	26
Leva e pedale del freno	12	Attacchi per il casco	27
Pedale del cambio	14	Scomparto porta-documenti	27
Leva della frizione	13	Borsa attrezzi	28
Comando dell'acceleratore	15	Rodaggio	30
Avviamento elettrico	15	Tecnica di guida	31
Pedale della messa in moto	16	Avviamento del motore	31
Comando arricchitore avviamento	16	La partenza	32
a freddo	16	Il cambio delle marce	32
Chiave	17	La frenata	33
Interruttore di accensione	17	Spegnere il motore	33
Spie luminose	18	Fermare la motocicletta in caso di emergenza	33
Tachimetro e contagiri	20	Guida sicura	34
Commutatore proiettore	22	La tecnica della guida sicura	34
Commutatore indicatori di direzione	22	Controlli abituali per la sicurezza	36
Pulsante avvisatore acustico e lampeggio diurno	23	Ulteriori considerazioni per la guida veloce	38
Interruttore luci	21	Manutenzione e registrazioni	39
Interruttore d'emergenza del motore	21	Tabella della manutenzione periodica	40
Scatola dei fusibili	23		
Serbatoio benzina	24		

Olio motore	42	Sostituzione pastiglie freni	66
Manutenzione delle candele	44	Registrazione interruttori luci stop	68
Registrazione anticipo dell'accensione	45	Controllo dello sterzo	69
Registrazione apertura contatti	46	Manutenzione forcella anteriore	70
Registrazione anticipo	47	Verifica e regolazione degli ammortizzatori posteriori	71
Registrazione tensione catena di distribuzione	49	Controllo ruote	72
Controllo gioco valvole	51	Bilanciamento ruote	72
Manutenzione filtro dell'aria	53	Raggi e cerchi	72
Registrazione comando acceleratore e sua lubrificazione	55	Pneumatici e camere d'aria	72
Registrazione minimo	58	Rimozione delle ruote	74
Registrazione e lubrificazione comando frizione	58	Rimozione ruota anteriore	74
Catena di trasmissione	61	Rimozione ruota posteriore	76
Ispezione e controllo	61	Manutenzione della batteria	77
Registrazione	62	Registrazione proiettore	79
Sostituzione della catena	64	Sostituzione lampadine	80
Lubrificazione della catena	64	Pulizia rubinetto benzina	82
Registrazione dei freni	65	Lubrificazione generale	84
Registrazione del freno anteriore	65	Bulloneria da controllare	86
Registrazione freno posteriore	67	Pulizia della motocicletta	89
Fluidi freni a disco	66	Sosta invernale	
		Diagnostica degli inconvenienti più comuni	91
		Impianto elettrico	(terza di copertina)

DATI TECNICI

PRESTAZIONI

Potenza massima
36 HP a 8500 giri/min.
Coppia massima
3,3 Kg/m a 7500 giri/min.
Raggio di volta minimo
2,3 m.
Distanza d'arresto
13,5 m a 50 Km/h

DIMENSIONI

Lunghezza massima
2.080 mm.
Larghezza massima
775 mm.
Altezza massima
1050 mm.
Interasse
1370 mm.
Distanza da terra
125 mm.
Peso
175 Kg

MOTORE

Tipo
4 tempi, mono albero, due cilindri, raffreddamento ad aria
Cilindrata
398 cc.
Aleaggio e corsa
64 x 62
Rapporto di compressione
9,4 : 1
Carburante
Supercarburante dove sia disponibile benzina super priva di piombo tetraetile
Avviamento
Elettrico o a pedale
Carburatori
Keihin CV 32 x 2

4 DATI TECNICI

Accensione
Anticipo dell'accensione
Candele
Lubrificazione
Olio motore
Contenuto olio motore

Batteria e bobina
10- a 1500 giri e 40- a 2800 giri
NGK BBES o DENSO W 24 ES
forzata con coppa olio nel carter
IP SUPER MOTOR OIL 10W/50
3 litri

TRASMISSIONE

Tipo
Frizione
Rapporto di riduzione primaria
Rapporto di riduzione finale
Rapporto di riduzione totale
Rapporti interni del cambio

5 marce, ad ingranaggi sempre in presa
a dischi multipli in bagno d'olio
2,43 (56/23)
3 (45/15)
6,49 in quinta
2,57 (36/14)
1,68 (32/19)
1,27 (28/22)
1,04 (26/25)
0,89 (24/27)

TELAIO

Inclinazione forcella
Avancorsa

63°
102 mm.

DATI TECNICI 5

Pneumatici:	anteriore	3,25 S - 18 4PR
	posteriore	3,50 S - 18 4PR
Pressione pneumatici:	anteriore	1,75 Kg/cm ²
	posteriore	2,00 Kg/cm ²
Contenuto serbatoio carburante		14 litri

IMPIANTO ELETTRICO

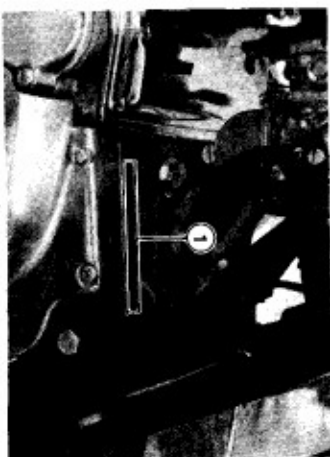
Batteria	12 V 12Ah
Proiettore	12 V 35/35W
Luce posteriore	12V 5/21W
Indicatori di direzione	12V 21W
Luce posizione anteriore	12V 3,4W
Illuminazione strumenti	12V 3,4W
Spia folle	12V 3,4W
Spia indicatori di direzione	12V 3,4W
Spia abbagliante	12V 3,4W
Spia pressione olio	12V 3,4W
Spia funzionamento luce stop	12V 3,4W
Avvisatore acustico	12V 2,5A
Fusibili	20A (Generale)
	10A (Proiettore)
	10A (Luce posizione)

I dati tecnici possono variare senza preavviso e sono leggermente diversi negli allestimenti destinati ad altri paesi europei.

6 DATI TECNICI

POSIZIONE NUMERI DI IDENTIFICAZIONE

I numeri di motore e di telaio sono punzonati come indicato nelle figure seguenti. Essi sono indispensabili nelle comunicazioni con la Kawasaki.



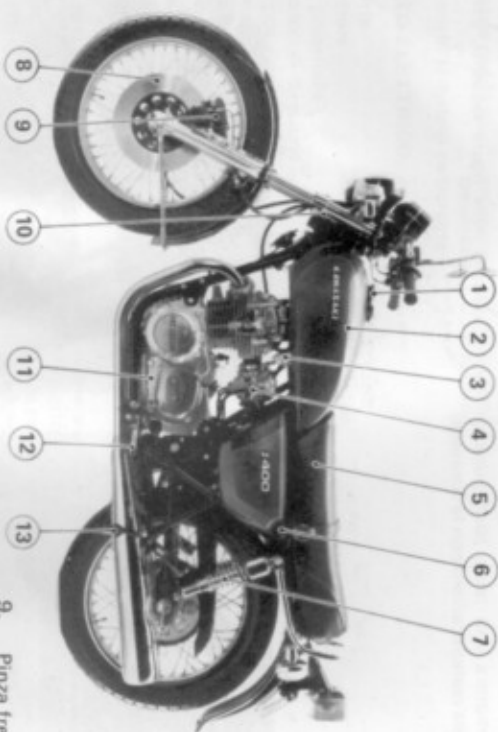
1. Numero di motore



1. Numero di telaio

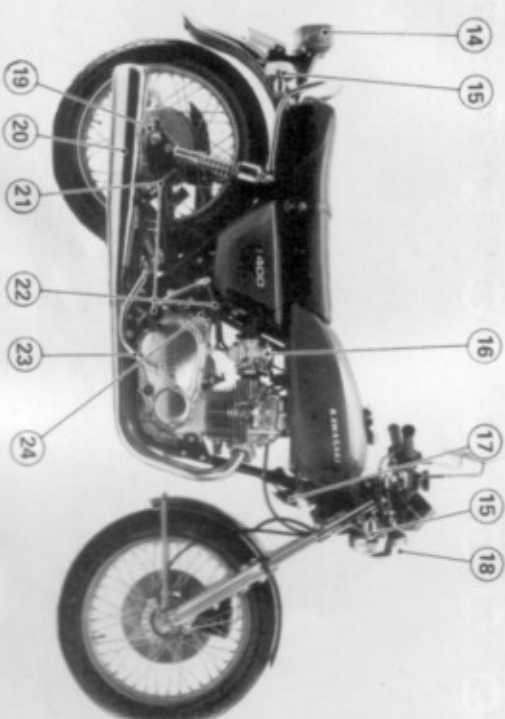
POSIZIONE NUMERI DI IDENTIFICAZIONE 7

DISPOSIZIONE DEI COMANDI E DEI VARI ORGANI



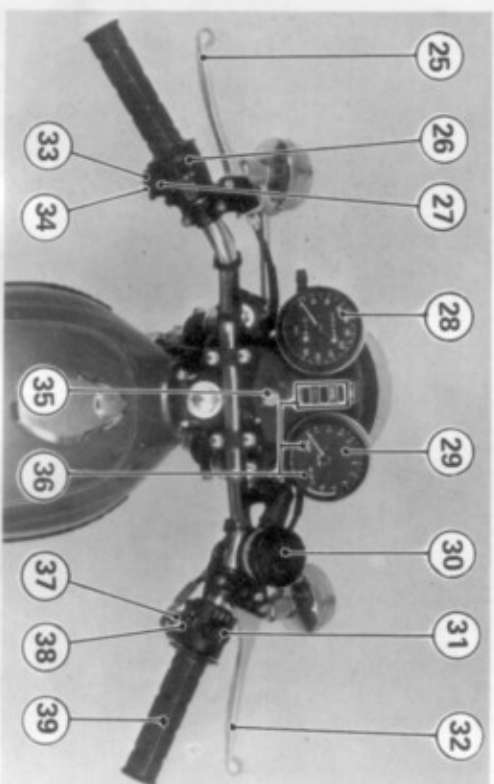
- | | | |
|---------------------------|------------------------------|----------------------------|
| 1. Tappo serbatoio | 5. Sella | 9. Pinza freno |
| 2. Serbatoio | 6. Serratura sella | 10. Interruttore luce stop |
| 3. Rubinetto benzina | 7. Ammortizzatore posteriore | 11. Pedale del cambio |
| 4. Leva dell'arricchitore | 8. Disco freno | 12. Cavalletto laterale |
| | | 13. Cavalletto centrale |

8 DISPOSIZIONE DEI COMANDI



- | | | |
|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| 14. Luce posizione | 19. Indicatore usura freni | 23. Pedale freno posteriore |
| 15. Lampeggiatori | 20. Marmitta | 24. Interruttore luce stop |
| 16. Carburatori | 21. Poggia piedi | |
| 17. Avvisatore acustico | 22. Pedale della messa in moto | |
| 18. Proiettore | | |

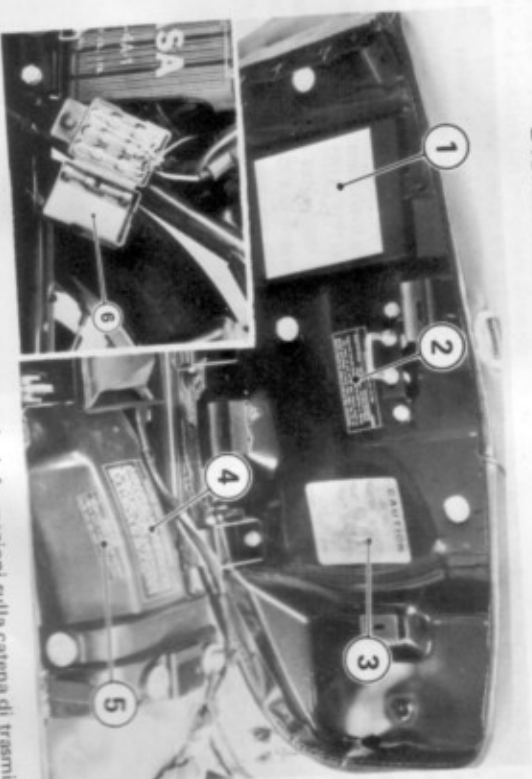
DISPOSIZIONE DEI COMANDI 9



- | | | |
|--|---|-------------------------|
| 25. Leva frizione | 31. Interruttore d'emergenza del motore | 36. Spie luminose |
| 26. Commutatore protettore | 32. Leva freno anteriore | 37. Pulsante avviamento |
| 27. Interruttore indicatori di direzione | 33. Pulsante avvisatore acustico e lampeggio diurno | 38. Interruttore luci |
| 28. Tachimetro | 34. Interruttore di accensione | 39. Acceleratore |
| 29. Contagiri | | |
| 30. Serbatoio fluido freni | | |

10 DISPOSIZIONE DEI COMANDI

DISPOSIZIONE DELLE AVVERTENZE



- | | |
|--|--|
| 1. Controlli abituali per la sicurezza | 4. Informazioni sulla catena di trasmissione |
| 2. Olio motore e filtro | 5. Fluido freni |
| 3. Percorso tubo di sfogo della batteria | 6. Circuiti protetti da cuscini fusibile |

DISPOSIZIONE DELLE AVVERTENZE 11

INFORMAZIONI GENERALI

Leva e pedale del freno

La leva posta sul manubrio destro comanda il freno anteriore mentre il pedale sulla destra comanda quello posteriore. Quando si frena occorre intervenire con entrambi contemporaneamente, onde ottenere la massima decelerazione possibile. Di norma è necessario applicare uno sforzo maggiore su quello anteriore. Nelle curve lente, come ad esempio in città, è consigliabile usare solo il freno posteriore per ridurre i pericoli derivanti da un ventuale bloccaggio della ruota anteriore.



1. Leva freno anteriore

Il freno anteriore è azionato idraulicamente, il posteriore meccanicamente. Il serbatoio del fluido del freno anteriore deve essere mantenuto a livello costante e rabboccato con fluido IP AUTOFLUID FR.

La luce dello stop viene comandata sia dal freno anteriore che dal posteriore. Dall'antefreno tramite un idrostop, che non richiede alcuna manutenzione; dal posteriore, da un interruttore a regolazione meccanica che dovrà essere registrato periodicamente.



1. Pedale freno posteriore

12 INFORMAZIONI GENERALI

Nella parte destra del tamburo del freno posteriore vi è installato un indicatore di usura dei ferodi. La punta della freccia deve mantenersi nella zona USABLE RANGE durante l'applicazione dello sforzo frenante.



1. USABLE RANGE
2. Freccia

Leva della frizione

La leva posta sul manubrio sinistro comanda la frizione. Nel caso che il gioco diventasse eccessivo, è necessario effettuare la registrazione operando sul registro controldado dopo aver allentato l'apposito controldado zigrinato. Quando tale registrazione diventa insufficiente bisogna registrare la leva dello spingidisco (vedi pagina 60).



1. Leva frizione
2. Controldado zigrinato
3. Controldado

INFORMAZIONI GENERALI 13

Pedale del cambio

Il cambio è a cinque rapporti sempre in presa ed ha il folle posizionato tra la prima e la seconda. Per scalare marcia, occorre azionare la frizione disinnestandola, premere sul pedale del cambio fino fondo corsa, indi rilasciare la frizione. Per passare invece ad una marcia superiore, si procede in maniera inversa. Quando il motore è spento, per scalare marcia occorre muovere la motociclet-



1. Pedale del cambio

ta avanti e indietro. Tale movimento, infatti, renderà più facile l'operazione di innesto. La spia verde sul cruscotto rimarrà accesa quando il cambio è in folle.

Nota Bene: quando si cambia marcia occorre accompagnare il pedale del cambio fino a fondo corsa. Inoltre, per evitare sfollate è consigliabile rilasciare prima la frizione e poi il pedale del cambio, soprattutto quando si scala.



1. Luce spia cambio in folle

Comando dell'acceleratore

L'impugnatura destra sul manubrio comanda l'acceleratore. Ruotandola in senso antiorario si aprono le valvole dei carburatori e di conseguenza aumenta la velocità del motore; girandola in senso orario le stesse si chiudono e diminuisce la velocità del motore. Quando si rilascia l'impugnatura una molla ne assicura il ritorno. La registrazione va effettuata in modo tale da consentire un gioco ragionevole (vedi pagina 57)

Avviamento elettrico

L'avviamento elettrico è azionato dal pulsante marcato "START" posto sul manubrio destro. E' consigliabile mettere in folle il cambio prima di avviare il motore.



1. Comando dell'acceleratore A. Per accelerare

Nota Bene: La capacità delle batterie installate sui motocicli moderni è inferiore a quella delle autovetture dato il loro ingombro ridotto e pertanto necessitano realmente della manutenzione propria alle batterie al piombo. In mancanza della quale avverrà la sovraccarica delle piastre

Si veda a pag. 79 per la manutenzione specifica. Per quanto concerne l'avviamento si adoperi il pedale della messa in moto invece del motorino elettrico nei seguenti casi:

- a) Quando la batteria non fosse completamente carica
- b) Quando si fa un uso intermittente della motocicletta per brevi percorsi
- c) In caso di freddo intenso per il primo avviamento della giornata, infatti al diminuire della temperatura diminuisce la tensione ai morsetti della batteria.



1. Pulsante avviamento

Pedale della messa in moto

Il pedale della messa in moto è situato sul lato destro del motore. Per avviarlo si appoggia la mezzeria della pianta del piede, dopo aver ripiegato il poggiapiede destro del passeggero, con un leggero movimento verso il basso si percepisce l'avvenuto ingranamento, dopodiché si abbassi con decisione il pedale.

Nota Bene: Prima di avviare il motore assicurarsi che il cambio sia in folle tramite l'apposita luce spia.



1. Pedale della messa in moto

Comando arricchitore avviamento a freddo

Prima dell'avviamento a motore freddo, si azii il comando di avviamento a freddo ubicato sul carburatore sinistro onde arricchire la miscela aria/benzina. Appena il motore è sufficientemente caldo e prima di muovere la motocicletta abbassare la leva comando dell'arricchitore.

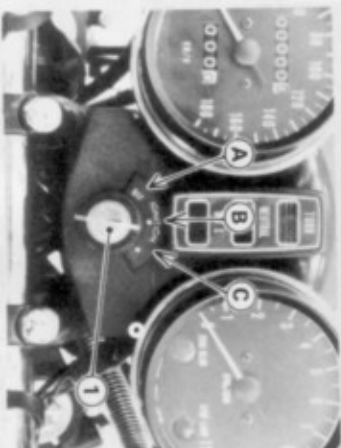
Nota Bene: Se il comando arricchitore rimane troppo a lungo inserito dopo che si è scaldato il motore si avrà come conseguenza uno spreco di benzina e l'imbrattamento delle candele



1. Comando arricchitore avviamento a freddo.

Chiave

Questa motocicletta ha un'unica chiave che serve per l'accensione, il bloccasterzo, la serratura della sella, la serratura del tappo della benzina.



1. Interruttore accensione
- A. Posizione spento
- B. Posizione acceso
- C. Posizione Parcheggio

Interruttore di accensione

Azionato dalla chiave ha tre posizioni. La chiave può essere estratta quando è nella posizione "spento" o in quella di "parcheggio".

OFF	Il circuito di accensione e i circuiti ausiliari sono interrotti. La chiave può essere estratta
ON	Sia il circuito di accensione che quelli ausiliari sono collegati. La chiave non può essere estratta.
PARK	Il circuito di accensione è interrotto. La luce di posizione posteriore è accesa. Tutti gli altri circuiti ausiliari sono interrotti. La chiave può essere estratta.

Luci spia

Sul cruscotto ci sono tre luci spia e due sono ubicate nel contagiri.

1. Luce spia indicatori di direzione
2. Luce spia cambio in folle
3. Luce spia insufficiente pressione olio
4. Luce spia abbagliante
5. Luce spia intermittente di mancato funzionamento stop



NEUTRAL

Quando il cambio è in folle si accende la luce spia verde

HIGH BEAM

Quando il commutatore del proiettore è sull'abbagliante si accende la luce spia blu.

OIL

La luce spia rossa della pressione dell'olio si accende quando l'interruttore di accensione è nella posizione acceso con il motore fermo e si spegne quando, avviato il motore, si raggiunge una sufficiente pressione dell'olio. Per maggiori dettagli vedesi pag. 44 Olio motore.

18 INFORMAZIONI GENERALI

STOP LAMP

Questa luce spia serve a rilevare un guasto nel funzionamento della luce stop. Se la luce stop funziona regolarmente, la spia si accende quando uno od entrambi i freni sono usati, e si spegne quando il freno, o i freni, vengono rilasciati. Se la luce stop invece non funziona regolarmente la spia si accenderà ad intermittenza anche quando non vengono usati i freni.

TURN

Quando sono in funzione gli indicatori di direzione la luce spia arancione si accende ad intermittenza.

INFORMAZIONI GENERALI 19

Tachimetro e contagiri

Il tachimetro indica la velocità della motocicletta. Nella parte inferiore del quadrante è collocato il contakilometri parziale che totalizza i chilometri a partire dall'ultimo azzeramento effettuato. A quest'ultimo si procede ruotando in senso orario l'apposito azzeratore quando il veicolo è fermo. Nella parte superiore del quadrante è collocato il contakilometri totale che, come il termine sta a significare, indica la distanza percorsa dalla motocicletta. Il contagiri, invece, indica la



1. Tachimetro
2. Contagiri
3. Zona rossa "fuori giri"

velocità del motore in termini di giri al minuto. La parte finale della scala dei contagiri è colorata di rosso. Quando la lancetta indicatrice raggiunge questo settore, ciò significa che il motore è in "fuori-giri".

Nota Bene: occorre ricordare che portare il motore fuori-giri non solo è dannoso alla sua durata, ma può dar luogo anche a prestazioni inferiori dal momento che una volta raggiunto il regime di potenza massima, questa decresce con una certa rapidità.



1. Contakilometri totale
2. Contakilometri parziale
3. Azzeratore

Interruttore d'emergenza del motore

In aggiunta all'interruttore d'accensione l'interruttore d'emergenza del motore deve trovarsi nella posizione "RUN" affinché il motore possa funzionare. Lo scopo di questo interruttore è quello di permettere l'arresto immediato del motore nei casi in cui tale manovra si renda necessaria. In caso di emergenza sarà sufficiente spostare l'interruttore verso una qualunque delle due posizioni "OFF".

Nota Bene: Questo interruttore, pur arrestando il motore, non interviene sui circuiti elettrici di illuminazione. Per il normale arresto del motore si deve usare l'interruttore di accensione con chiave.



1. Interruttore d'emergenza del motore.

Interruttore luci

L'interruttore luci ha tre posizioni

OFF	Luci spente
PO	Luci di posizione e illuminazione strumenti
ON	Proiettore e illuminazione strumenti
	I circuiti delle luci sono collegati solo se l'interruttore di accensione è su "Acceso".



1. Interruttore luci

Commutatore del proiettore

La luce abbagliante o anabbagliante si attiva per mezzo del commutatore situato sul manubrio sinistro. Quando è accesa la luce abbagliante si illumina la luce spia sul cruscotto.

HI... Abbagliante
LO... Anabbagliante



1. Commutatore del proiettore
A. Abbagliante B. Anabbagliante

22 INFORMAZIONI GENERALI

Interruttore indicatori di direzione

Spostando l'interruttore a destra o a sinistra il corrispondente indicatore di direzione. Quando uno degli indicatori è in funzione la luce spia arancione sul cruscotto lampeggia.

L(left)... sinistra
R(right)... destra



1. Interruttore indicatore di direzione
A. Sinistra B. Destra

Pulsante avvisatore acustico e lampeggio diurno

Il pulsante avvisatore acustico e lampeggio diurno è situato sul manubrio sinistro. L'estremità sinistra del pulsante (HORN) serve ad attivare l'avvisatore acustico, quella destra (PASS) il lampeggio diurno.

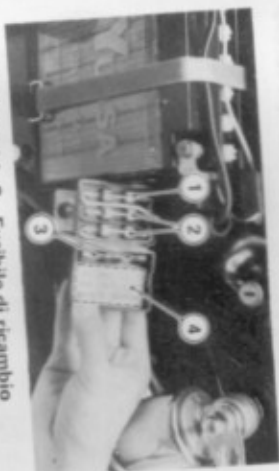


1. Pulsante avvisatore acustico e lampeggio diurno

Scatola dei fusibili

La scatola dei fusibili è posta sotto il bauletto laterale sinistro e contiene tre fusibili, più due di ricambio. Se un fusibile si interrompe occorre esaminare attentamente l'impianto elettrico per determinare la causa, indi sostituire il fusibile.

Nota Bene: Effettuare la sostituzione solo con un fusibile originale. Sostituire il fusibile con un altro dello stesso amperaggio, come specificato nella scatola, per ogni circuito.



1. Fusibile 20A 3. Fusibile di ricambio
2. Fusibile 10A 4. Etichetta fusibili

INFORMAZIONI GENERALI 23

INFORMAZIONI GENERALI 29

Serbatoio della benzina

Nel serbatoio deve essere introdotta benzina super; nei paesi ove è disponibile usare benzina priva di piombo tetraetile. Evitare di fare rifornimento sotto la pioggia o quando soffia un forte vento affinché non penetrino nel serbatoio impurità che causerebbero ostruzioni nei filtri o nei condotti dei carburatori.

Nota Bene: Non riempire fino all'orlo il serbatoio poiché la benzina uscirebbe dallo sfianto dilatandosi a causa di un eventuale innalzamento della temperatura. Fare sempre rifornimento a motore spento.

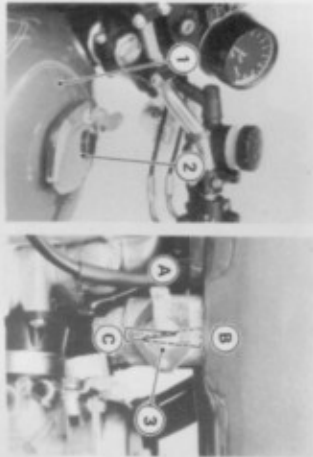
Tappo del serbatoio

Per aprire il tappo del serbatoio occorre inserirvi l'unica chiave e ruotarla verso destra. Il tappo si blocca automaticamente quando viene chiuso.

Rubinetto della benzina

Il rubinetto della benzina ha tre posizioni: OFF = chiuso. ON = aperto. RES = riserva.

Quando si esaurisce la benzina con il rubinetto posizionato su ON nel serbatoio rimangono circa 1,8 litri che possono essere adoperati dopo aver portato il rubinetto sulla posizione RES.



1. Serbatoio
2. Tappo del serbatoio
3. Rubinetto della benzina

- A. Chiuso
- B. Riserva
- C. Aperto

Nota Bene: Chiudere sempre il rubinetto dopo aver posteggiato la motocicletta. Assicurarsi che il rubinetto sia ruotato nuovamente sulla posizione "ON" dopo aver fatto rifornimento.

Cavalletti

Questa motocicletta è equipaggiata di due cavalletti, uno centrale e uno laterale. E' molto importante verificare che quello laterale sia rientrato prima di avviare la motocicletta. Per issare la motocicletta sul cavalletto centrale occorre abbassarla tramite l'apposito pannello facendo bene attenzione a fare appoggio al suolo; entrambe le estremità del cavalletto, indi alzare verso l'indietro la motocicletta esercitando una trazione sul maniglione; non far presa sulla sella per non danneggiarla.



A. Punti di appiglio

Bloccasterzo

Per prevenire i furti il manubrio può essere bloccato nella posizione tutto a sinistra o tutto a destra. Per bloccare il manubrio occorre ruotarlo completamente, inserire la chiave unica nel bloccasterzo, ruotarla verso sinistra ed estrarla.

Nota Bene: Sbloccare il manubrio prima di avviare il motore.



1. Bloccasterzo

Serratura sella

La sella è incernierata lateralmente e può essere aperta per accedere alla borsa attrezzi, allo scomparto porta-documenti e al filtro dell'aria.

Per aprire si inserisca la chiave unica nella serratura, la si ruoti verso destra e si sollevi la sella.



1. Serratura sella

Scomparto porta-documenti

Posto all'estremità della sella, serve a contenere questo libretto di uso e manutenzione e i documenti che il motociclista deve avere sempre con sé.



1. Scomparto porta-documenti

Attacchi per il casco

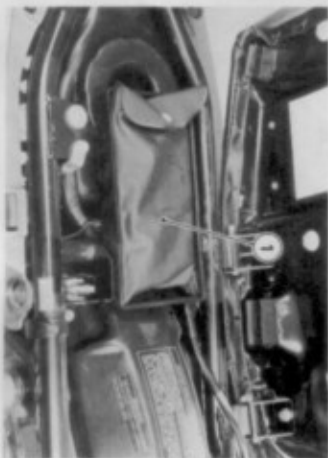
Questa motocicletta è provvista di due attacchi per il casco, ubicati sotto la sella.



1. Attacchi per il casco.

Borsa attrezzi

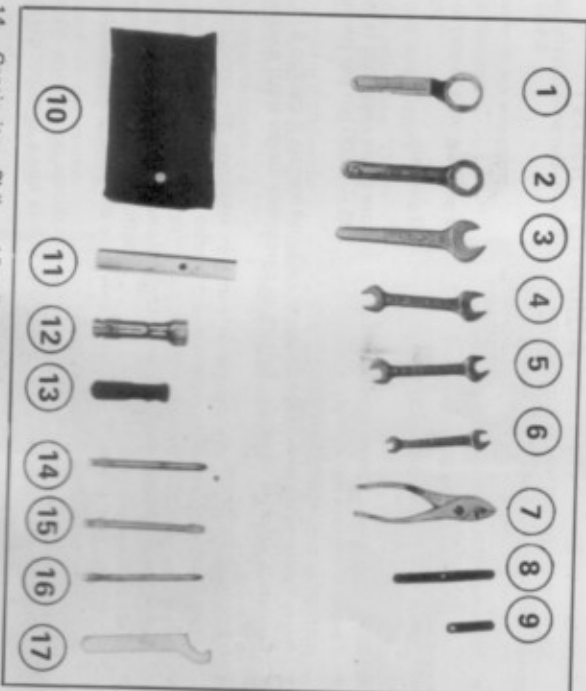
La borsa attrezzi è posta sotto la sella. Le regolazioni usuali e la piccola manutenzione descritti su questo libretto sono effettuabili con tali attrezzi.



1. Borsa attrezzi

Attrezzi

1. Chiave manico-
to di accoppia-
mento
2. Chiave asse ruota
posteriore
3. Chiave da 22
mm.
4. Chiave fissa da
14 x 17 mm
5. Chiave fissa da
12 x 13 mm.
6. Chiave fissa da 8
x 10 mm
7. Pinze
8. Manico per cac-
ciavite
9. Spessimetro 0,35
mm.
10. Borsa attrezzi
11. Leva
12. Chiave a tubo
per candela da
21. mm.
13. Manico per cac-
ciavite



14. Cacciavite Phil-
lips N° 2
15. Cacciavite piatto
16. Cacciavite Phil-
lips N° 3
17. Chiave a gancio
fissa.

RODAGGIO

La normale percorrenza di rodaggio è di 1.600 Km. Durante questo periodo è necessario attenersi scrupolosamente alle norme di seguito elencate:

- Massime velocità rotazionali del motore:
da 0 a 800 Km. 4.000 giri/min.
da 800 a 1.600 6.000 giri/min.
- Evitare brusche accelerazioni prima che il motore abbia raggiunto la temperatura di regime.
- Tenere il motore per due o tre minuti sui 1.200 - 1.500 giri per permettere all'olio di raggiungere tutti gli organi in movimento.
- Avere l'avvertenza di non accelerare al massimo mentre il cambio è in folle o elevata.
- Guidare a velocità variabile. Evitare di percorrere lunghi tratti a velocità costante, sia essa ridotta o elevata.
- Passare per tempo alla marcia inferiore in relazione alle condizioni di percorso. Si eviterà di affaticare il motore ad un regime di giri troppo basso.
- Evitare se possibile frenate violente per le prime centinaia di chilometri. Le pastiglie dei freni a disco si assasteranno meglio e ne conseguirà una maggior durata ed efficacia.
- A causa dei regimi ridotti che si devono rispettare le candele potrebbero incrostarsi: nel caso ciò si verificasse, non si esiti a sostituirle con delle altre con gradazione termica più calda quali le NGK B-7ES per tutto il periodo del rodaggio.
- Ricordare infine che la buona efficienza e la durata del motore, nonché dei vari gruppi meccanici dipendono in gran parte dalla moderazione con la quale la motocicletta sarà impiegata nelle prime centinaia di chilometri.
- Si deve effettuare il tagliando di garanzia entro i primi 500 - 800 Kilometri presso un Concessionario Autorizzato.

30 RODAGGIO

TECNICA DI GUIDA

Avviamento del motore

- Controllare che il manubrio sia sbloccato
- Aprire il rubinetto della benzina
- Controllare che l'interruttore di emergenza sia sulla posizione "RUN"
- Introdurre la chiave nell'interruttore accensione e ruotarla nella posizione "ON"
- Controllare che il cambio sia in folle e la luce spia verde sia accesa
- Se il motore è freddo, azionare il comando arricchitore tenendo la manopola dell'acceleratore completamente chiusa
- Azionare il pedale della messa in moto o il pulsante di avviamento tenendo la frizione disinnestata. Non superare i 2.000 giri.
- Quando il motore è a temperatura di regime disinnestare il comando arricchitore.
- Nota Bene: A motore caldo o quando la temperatura ambiente è molto elevata ruotare la manopola dell'acceleratore di un quinto invece di inserire l'arricchitore. Nel caso che il motore si ingolfasse tentare l'avviamento tenendo la manopola dell'acceleratore completamente aperta.



1. Rubinetto carburante



2. Interr. emergenza



3. Spia folle



4. Arricchitore

TECNICA DI GUIDA 31

TECNICA DI GUIDA 33

Partenza

- Controllare che il cavalletto laterale sia ripiegato
- Disinnestare la frizione
- Ingranare la prima
- Accelerare sufficientemente e innestare progressivamente la frizione
- Non appena la frizione comincia ad innestarsi accelerare in modo che la potenza erogata sia sufficiente a muovere la motocicletta.

Il cambio delle marce

- Chiudere la manopola del gas e disinnestare la frizione
 - Ingranare la marcia superiore o inferiore, secondo i casi
 - Riaprire la manopola del gas e contemporaneamente innestare la frizione.
- Nota Bene:** Scalando ad una marcia inferiore, si faccia attenzione alla velocità della motocicletta in relazione al regime di giri del motore. Non si scali marcia ad una velocità tale da portare il motore ad un regime di fuorigiri. Questo non solo potrebbe danneggiare il motore ma la ruota posteriore potrebbe bloccarsi causando un'improvvisa instabilità di guida.

La frenata

- Chiudere completamente la manopola dell'acceleratore senza disinnestare la frizione (a meno che non si voglia anche scalare una marcia), in modo che l'inerzia del motore collabori a stabilizzare la frenata.
- Nel caso vogliate arrestarVi scalate le marce una dopo l'altra onde trovarVi in prima al momento dell'arresto
- Usare sempre entrambi i freni applicando una pressione leggermente superiore su quello anteriore
- Non bloccate le ruote; la decelerazione massima si ottiene diminuendo la velocità periferica delle ruote in modo graduale, evitando il bloccaggio
- Nelle curve strette e nei percorsi urbani è auspicabile non usare i freni, cercando di ottenere il massimo della decelerazione possibile senza il bloccaggio delle ruote, trascurando l'uso del cambio.

Spegnere il motore

- Chiudere completamente la manopola dell'acceleratore
- Selezionare il folle
- Ruotare la chiave sulla posizione "OFF", o, in caso di fermate notturne, sulla posizione "PARK".
- Chiudere il rubinetto della benzina
- Bloccare il manubrio

Fermare la motocicletta in caso di emergenza

La Kawasaki installa sulle sue motociclette un interruttore d'emergenza per l'arresto del motore. Nel caso esso venga adoperato, bisognerà in un secondo tempo ruotare l'interruttore di accensione dalla posizione "ON" a "OFF".

GUIDA SICURA

La tecnica della guida sicura

Ecco alcuni consigli pratici da applicare durante l'uso normale della motocicletta in modo da trovarsi sempre in condizioni di massima sicurezza.

Condizioni essenziali di sicurezza sono: l'indossare il casco, occhiali, guanti, calzature alte e un abbigliamento che protegga i gomiti e le ginocchia. L'abituale uso di questa attrezzatura da motociclista sarà della massima utilità anche nel caso di una semplice scivolata.

Quando si frena si intervienga con entrambi i freni. Questo è molto importante per ridurre gli spazi di arresto, per cui, a tale scopo è consigliabile esercitarsi.

Quando si affrontano discese particolarmente ripide fare uso del cambio onde mantenere un regime intermedio del motore. Usare i freni solo come ausilio.

Affrontando una salita molto ripida, tenere una marcia adeguata e non esitare ad ingranare una marcia più bassa; non sovraccaricare il motore, ma tenerlo ad un regime di pronta risposta all'acceleratore sia per un buon funzionamento della motocicletta che per la Vostra sicurezza.

In caso di guida su percorsi bagnati affidarsi maggiormente all'effetto frenante del motore, modulare con accuratezza il freno posteriore per non incorrere nel bloccaggio della ruota.

Regolare la velocità in base al traffico. Infatti non è pericoloso andare forte in senso assoluto ma procedere ad una velocità troppo diversa da quella tenuta dal traffico che ci circonda.

Affrontando un percorso col fondo sconnesso usare una certa cautela e stringere con le ginocchia il serbatoio. Tale posizione Vi aiuterà a mantenere la traiettoria prescelta.

Effettuando dei sorpassi col traffico intenso sarà opportuno iniziarli con il motore a regime di coppia, ciò abbrevierà il tempo di tale manovra.

Non scalare marcia ad un regime eccessivo; la decelerazione violenta della ruota posteriore potrebbe pregiudicare la stabilità della motocicletta.

Non abusare della maneggevolezza del mezzo; non "zig-zagare".

Controlli abituali per la sicurezza

Da una carenza di manutenzione spesso può derivare un incidente anche grave.

Si abbia pertanto l'accortezza di effettuare i seguenti controlli con una certa assiduità.

Benzina
Olio motore
Pneumatici
Raggi e cerchi
Catena di trasmissione
Batteria
Bulloni e dadi
Freno anteriore

Controllo che il livello sia sufficiente.
Controllo il livello (vedi pag. 42 Olio motore)
Controllo che siano in buono stato e alla giusta pressione (ant. 1,75 Kg/cm²; post. 2,00 Kg/cm², vedi pag. 74 Pneumatici e camere d'aria)
Verificare che non ci siano raggi allentati e che i cerchi non oltre a essere in buono stato siano centrati. (Vedi pag. 74 Raggi e cerchi)
Controllo le condizioni generali; il gioco deve essere di 20 - 25 mm. Lubrificarla con olio 0, preferibilmente, con grasso IP BIMOL GREASE 481, secondo necessità. Vedi pag. 63 Catena di trasmissione.
Controllo che l'elettrolita sia al di sopra del livello minimo (vedi pag. 77 Manutenzione Batteria).
Verificare che non vi siano bulloni o dadi non serrati. Vedi pag. 86 Bulloni e dadi da controllare.
Controllo che la corsa a vuoto della leva del freno sia di 3 - 5 mm., che il fluido nel serbatoio sia a livello. In caso contrario effettuare un'accurata verifica del circuito onde localizzare eventuali perdite. Vedi pag. 65 Registrazione freni.

Frizione

Freno posteriore

Acceleratore

Sterzo

Forcella anteriore

Ammortizzatori posteriori

Motore

La corsa a vuoto della leva della frizione deve essere di 2 - 3 mm. Vedi pag. 58 Registrazione e lubrificazione comando frizione.
La corsa a vuoto deve essere di 20 - 30 mm. Controllo che la luce di stop funzioni regolarmente.
Controllo il gioco prescritto (Vedi pag. 55 Registrazione comando acceleratore e sua lubrificazione).
Verificare che lo sterzo non presenti punti di indurimento ed eccessivo gioco. Vedi pag. 69 Controllo sterzo.
Premendo sul manubrio col freno anteriore bloccato controllare che lo scuotimento sia corretto e che non vi siano perdite d'olio (Vedi pag. 70) Manutenzione forcella anteriore)
Verificare che non ci siano perdite d'olio e che il posizionamento del carico delle molle sia identico per entrambi (Vedi pag. 71 Verifica e regolazione ammortizzatori posteriori).
Controllo che non vi siano rumori anomali.

Nel caso si riscontrino qualche irregolarità durante i sopracitati controlli riferirsi al capitolo Manutenzione e Registrazione a pag. 39.

Ulteriori considerazioni per la guida veloce

Freni	Non c'è bisogno di soffermarci a sottolineare l'estrema importanza del sistema frenante quando si guida ad alta velocità. Controllare la loro registrazione e che funzionino appropriatamente.
Sterzo	Fare attenzione al gioco dello sterzo. Un eccessivo gioco può produrre reazioni anomale assai pericolose per la guida.
Pneumatici	Costituiscono l'unico punto di contatto del motociclo con la strada: tenerli alla giusta pressione, incrementandola di 0,2 Kg/cm ² per uso autostradale. La pressione va controllata a freddo; essa aumenta a caldo ma non va per questo ridotta.
Candele	Le candele normali sono le NGK B-8ES, o le Champion N-3 o N-84 o N-7Y. Per una percorrenza prolungata ad alta velocità si consiglia l'uso delle NGK B-9ES.
Carburante	Nella guida veloce, soprattutto, occorre fare uso di supercarburante per evitare detonazioni che porterebbero in casi estremi al surriscaldamento della camera di scoppio con conseguenti danni al motore.
Olio motore	Controllare che il livello sia al massimo.

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

Le operazioni ed i controlli descritti di seguito sono di facile realizzazione e devono venire effettuati nell'ambito della manutenzione periodica descritta nell'apposita tabella. Nel caso che qualcuna di queste operazioni non Vi sia chiara, chiedete delucidazioni in merito al Vostro Concessionario. La Kawasaki non si assume alcuna responsabilità per danni causati da una manutenzione non appropriata o da una errata registrazione effettuata dal proprietario della motocicletta.

Tabella della manutenzione periodica

Operazione	Frequenza	Dopo i primi 800 km	Ogni 5000 km	Vedi pag.
Controllare e registrare i freni		•	•	67
Controllare il livello fluido freni		•	•	65
Controllare e registrare la frizione		•	•	59
Controllare e registrare i carburatori		•	•	58
Controllare raggi e ruote		•	•	72
Pulire circuito benzina		•	•	83
Pulire e registrare le candele		•	•	44
Controllare la pressione e l'usura dei pneumatici		•	•	74
Registrare la catena della distribuzione		•	•	49
Controllare e registrare le puntine platinare		•	•	46
Registrazione gioco valvole		•	•	51
* Controllo gioco sterzo		•	•	69
Controllo bulloneria		•	•	86
Manutenzione della catena di trasmissione		•	•	61

40 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

Pulire filtro aria	•	53
Effettuare lubrificazione generale	•	84
Sostituire olio motore	•	42
Sostituire filtro olio	•	43
Lubrificare catena di trasmissione	•	64
Sostituire filtro aria	•	54
Registrazione dei freni	•	65
* Sostituire olio forcella anteriore	•	70
Registrare anticipo centrifugo	•	45
Sostituire fluido freni	•	66
* Ingrassare cuscinetti ruote	•	
* Ingrassare rinvio tachimetro-contachilometri	•	
* Lubrificare cuscinetti sterzo	•	

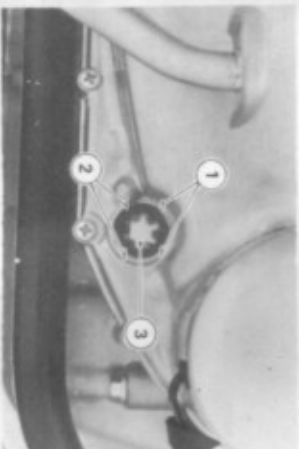
Le voci contrassegnate con questo asterisco indicano lavori da fare eseguire a un Concessionario autorizzato.

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 41

Olio Motore

Livello dell'olio

Controllare il livello olio motore attraverso l'apposita spia posta sul carter destro. Con la motocicletta in posizione orizzontale o issata sul cavalletto centrale il livello dell'olio deve essere compreso tra le due tacche di rifornimento "minimo" e "massimo". Se necessario si rabbocchi solo con IP SUPER MOTOR OIL 10W/50.



1. Livello massimo
2. Livello minimo
3. Spia livello olio

42 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

Prima di controllare il livello attendere qualche secondo dopo l'arresto del motore affinché tutto l'olio ritorni nella coppa. Se il livello è sotto il riferimento di minimo o se la pompa dell'olio o i condotti sono ostruiti o comunque non funzionano regolarmente la luce spia rossa della pressione dell'olio si accenderà. Se questa poi rimane accesa anche quando il regime motore è superiore ai 1.500 giri fermare immediatamente il motore e ricercarne le cause.



A. Rabbocco olio motore

Nota Bene: Se il motore funziona senza olio ne verrà gravemente danneggiato. Il livello dell'olio non deve tassativamente superare la tacca di "massimo".

Sostituzione olio motore e filtro dell'olio

L'olio deve essere sostituito periodicamente onde assicurare lunga vita al motore. Non solo si raccolgono nell'olio residui carboniosi



1. Luce spia pressione olio

e frammenti metallici, ma dopo una prolungata percorrenza perde le sue qualità. Analogamente va sostituito anche il filtro dell'olio (vedi Pag. 40 Tabella della manutenzione periodica).

Per sostituire olio e filtro

1. Far scaldare accuratamente il motore
2. Sollevare la motocicletta sul cavalletto centrale



1. Bullone di serraggio filtro olio
2. Tappo di scarico

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 43

3. Svitare il tappo di scarico e se bisogna sostituire il filtro dell'olio allentare il tappo-sito dado.
4. Il tappo è magnetico, prima di rimontarlo lavarlo accuratamente
5. Dopo aver rimontato il tappo di scarico e il filtro dell'olio rifornire il motore fino a raggiungimento del livello massimo. La quantità da immettere è di 3,7 litri in caso di sostituzione del filtro, mentre quando il filtro non viene sostituito è di 3,0 litri.

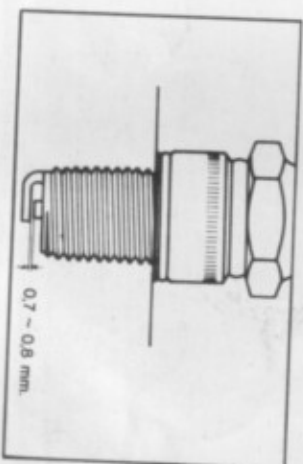
Nota Bene: Controllare con cura lo stato degli "O" ring e rimontarli con estrema attenzione nelle loro proprie sedi.

Manutenzione delle candele

Le candele da usare in condizioni normali sono del tipo NGK B-8ES. La distanza tra gli elettrodi deve essere di 0,7 - 0,8 mm, e devono essere serrate ad una coppia di 2,5 - 3,0 Kgm.



1. Filtro olio



Manutenzione

E' conveniente smontare le candele dopo i primi 800 Km. e successivamente ogni 3.000 Km. Per pulirle e registrarne la distanza degli elettrodi, se la candela è untuosa o presenta delle incrostazioni, il metodo migliore è quello di usare un dispositivo a getto di sabbia e poi asportare qualsiasi residuo abrasivo. Le candele possono anche essere pulite usando del solvente o uno spazzolino metallico. Misurare la distanza degli elettrodi con lo spessimetro o regolarla, se errata, piegando l'elettrodo esterno.

Grado termico

Per vedere se il grado termico delle candele è corretto è necessario smontare le stesse dal motore ed esaminare il colore dell'isolante di ceramica interno. Se questo è di colore nocciola le candele si adattano perfettamente alla temperatura del motore; se invece risultano di colore biancastro dovranno essere sostituite con delle altre più fredde, del tipo

NGK B-9ES. Se l'isolante di ceramica è annerito sarà necessario sostituire con altre di tipo più caldo quali le NGK B-7ES.

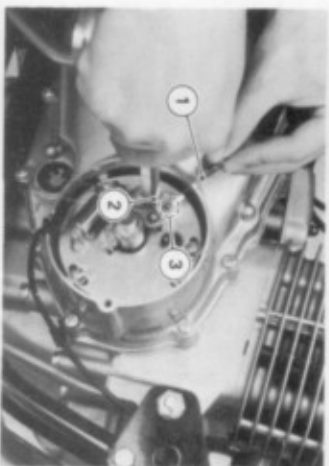
Registrazione anticipo dell'accensione

Un anticipo non corretto dell'accensione può compromettere il buon funzionamento del motore causando prestazioni ridotte, battiti in testa e surriscaldamento. E' pertanto necessario registrarlo ad intervalli periodici; l'anticipo dell'accensione, inoltre, dovrà essere controllato ogni qualvolta lo si smonta, anche solo in parte. Ad un corretto anticipo si giunge registrando l'apertura dei contatti, indi variando la posizione del piatto portapuntine. Di regola la prima operazione è sufficiente da sola a riportare l'anticipo al giusto valore. Dopo aver provveduto ad una prima registrazione dell'anticipo lo si può controllare usando una lampada stroboscopica.

Regolazione della distanza tra i contatti

- Rimuovere il coperchio copri-ruttori.
- Pulire i contatti usando del solvente (es. Tricloroetilene) e, se necessario, spianarli con l'apposita limetta o tela smeriglio fine. Se i contatti sono consumati o danneggiati o se la molla di ritorno è debole occorre sostituirli.
- Lubrificare il feltro dei contatti con poche gocce d'olio motore, senza eccedere. Se consumato sostituirlo.
- Usando una chiave da 17 mm. far ruotare l'albero motore in senso anti-orario fino al punto in cui i contatti raggiungano il massimo della loro apertura.
- Misurare l'apertura con uno spessimetro tenendo presente che essa deve risultare compresa tra 0,3 e 0,4 mm. Se non risulta corretta allentare le viti del supporto del martelletto fisso per permettere il suo movimento e distanziarlo dal martelletto mobile, facendo leva con un cacciavite negli appositi intagli e inserire la lama di

uno spessimetro di 0,35 mm. Bloccare la vite e rimuovere lo spessimetro. Far ruotare di nuovo l'albero motore onde ricontrollare il giusto valore dell'apertura dei contatti.



1. Spessimetro
2. Viti supporto martelletto fisso
3. Apertura contatti

Registrazione anticipo

- Dopo aver ruotato l'interruttore d'accensione sulla posizione ON mettere quello di emergenza nella posizione spento (OFF).
- Fare ruotare l'albero motore in senso antiorario finché il segno "F" sull'anticipo corrisponda alla linea di fede.
- Collegare un Ohmmetro (scala R x 1) con un polo a massa e l'altro alla molla del martelletto mobile del ruttore. Allentare le

viti del piatto porta ruttore. Inserendo un cacciavite nell'apposito intaglio far ruotare il piatto, finché si raggiunge la posizione nella quale i contatti stanno per aprirsi, e la lancetta dell'Ohmetro incomincerà a spostarsi. A questo punto bloccare le viti del piatto porta-ruttori.

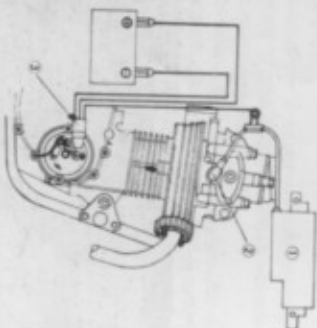


1. Linea di fede
2. Segno "F"



1. Viti complessivo ruttore
2. Intagli

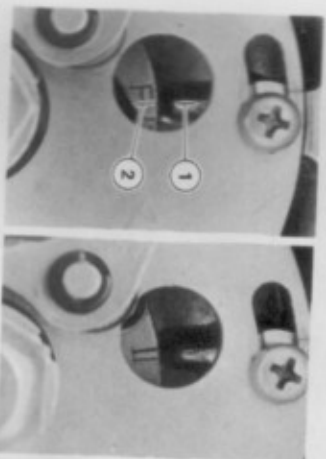
- Collegare una lampada stroboscopica sul cavo della candela del secondo cilindro.
- Avviare il motore e indirizzare il fascio di luce intermittente sulla linea di fede. Se l'anticipo iniziale è corretto, la linea di fede e il segno "F" sull'anticipo automatico devono coincidere. Se l'anticipo au-



1. Bobina accensione
2. Candela
3. Lampada stroboscopica

48 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

- Automatico è corretto a partire da 3000 giri la linea di fede fissa deve coincidere con quella sull'anticipo automatico. Se uno solo dei due anticipi (fisso e automatico) risultasse corretto, chiedere a un Concessionario Autorizzato di effettuare un controllo
- Rimontare il coperchio rotore



1. Linea di fede fissa
2. Segno "F"

Registrazione tensione catena distribuzione

Per conservare la catena di distribuzione priva di rumorosità anomale essa venga registrata periodicamente. Vedi pag. 40 Tabella della Manutenzione Periodica. La catena viene tesa da un apposito tendicatena onde evitare eccessivi sbatimenti e quindi fastidiose rumorosità.

- Rimuovere il coperchio copri-rotore
- Rimuovere il cappuccio di protezione del tendicatena e il relativo "o ring".
- Ruotare l'albero motore in senso antiorario, mentre si osserverà il movimento alternativo dell'alberino interno del tendicatena. Continuare a ruotare l'albero motore in senso antiorario finché l'alberino del tendicatena raggiunga la posizione più interna.

Nota Bene: Non ruotare l'albero motore in senso orario, tale manovra potrebbe causare danni alla catena di distribuzione.



1. Cappuccio di protezione

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 49

- Allentare il controdamo e avvitare il tendicatena fino a che la estremità dell'alberino interno si trovi sullo stesso piano del tendicatena.

Nota Bene: Assicurarsi che gli esterni del piano. Se l'alberino interno si trovasse dovunque fuoriuscisse di 0,5 mm., il tendicatena o la catena stessa potrebbero essere danneggiati.

- Bloccare il controdamo e installare il cappuccio di protezione del tendicatena
- Montare il coperchio copri ruttore



1. Controdamo
2. Tendicatena
3. Astina

A. Allentare
B. Serrare

50 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

Registrazione del gioco valvole

Il logorio delle valvole e delle loro sedi ne riduce il gioco. Se questo non viene regolato, la valvola resterà parzialmente aperta con conseguente perdita di potenza e, in casi estremi, si avrà una bruciatura della stessa.

Il controllo del gioco deve essere effettuato (periodicamente) dopo i primi 800 km., indi ogni 6.000 km.; la registrazione dovrà avvenire nei limiti dei valori indicati dalla Casa.

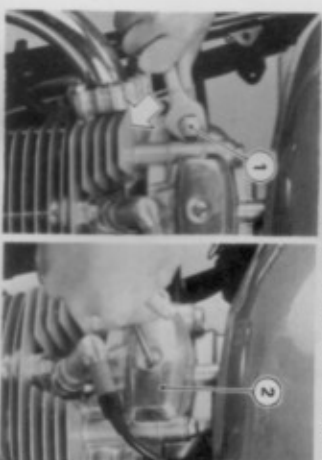
Attrezzi per la registrazione: Cacciaviti per viti Philips, spessimetri e chiavi da 12, 13 e 17 mm.

- Rimuovere i tappi ai lati della testata onde poter spessorare il gioco valvole e il coperchietto centrale onde poter effettuare la registrazione.
- Rimuovere il carter che copre il ruttore. Usando una chiave da 17 mm. girare in senso antiorario l'albero motore, seguendo il movimento della valvola di aspirazione. Quando la valvola ha appena terminato di aprirsi e di chiudersi (cioè in bilanciamento) girare l'albero nella stessa direzione circa per un altro quarto di giro, fino

ad allineare il marchio T con il riferimento fisso dell'anticipo.

- A questa posizione dell'albero, il cilindro destro è alla fine della fase di compressione. Controllare il gioco delle valvole di aspirazione e di scarico e registrarli, se necessario. L'esatto gioco per entrambe le valvole è di 0,08 - 0,13 mm.

Controllare il gioco delle valvole inserendo la lamina dello spessimetro fra il bilanciamento e l'estremità dello stelo della valvola. Se il gioco è corretto, si avvertirà una leggera



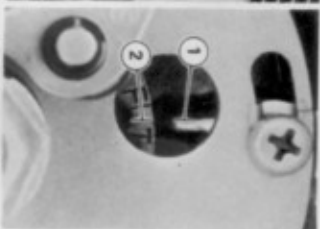
1. Tappo accesso punterie
2. Coperchio Registri punterie

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 51

resistenza muovendo la lama. Se il gioco non è corretto, è necessario allentare il controdado del perno del bilanciante e con un cacciavite ruotare il perno verso il segno (+), per avere un gioco maggiore e verso il segno (-) per uno minore. Inserire la lama dello spessore tra la valvola e il bilanciante e ruotare il perno, cosicché la valvola ed il bilanciante risultino ad una distanza pari allo spessore della lama. Usando il cacciavite per tenere fermo il perno del bilanciante, bloccare il controdado e rimuovere



A. Senso rotazione



1. Riferimento fisso
2. Riferimento T

la lama.

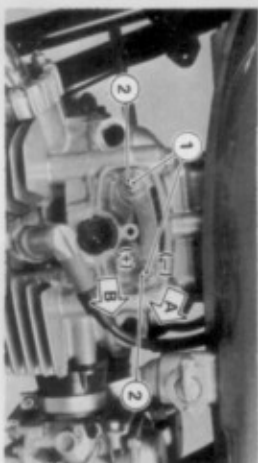
Nota bene: Nel registrare il gioco, occorre tenere sempre il perno del bilanciante con il bulino rivolto all'interno, cioè dalla parte dei segni (+) e (-).

• Dopo aver controllato o registrato le valvole del cilindro destro, occorre ruotare in senso antiorario l'albero motore di un giro completo fino a che il marchio "T" si allinei nuovamente con il riferimento fisso. Controllare, quindi, le valvole del cilindro sinistro e procedere come sopra.



1. Spessimetro

Nota Bene: La registrazione va eseguita a freddo essendo un'operazione di estrema delicatezza ci si raccomanda di rivolgersi ad un Concessionario autorizzato.



1. Bulinatura
2. Registro

- A. Diminuisce
- B. Aumenta

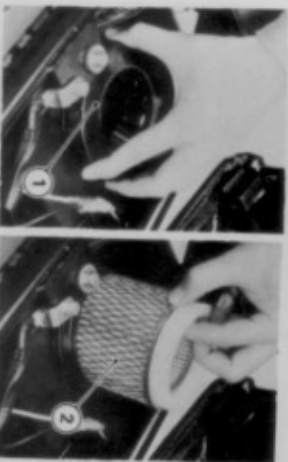
Manutenzione filtro aria

Un filtro dell'aria intasato riduce la quantità di aria aspirata facendo aumentare il consumo di carburante, diminuendo la potenza sviluppata e causando l'imbrattamento delle candele. La cartuccia filtrante deve essere pulita periodicamente. Vedi pag. 40 Tabella della Manutenzione Periodica.

Per estrarre la cartuccia occorre per prima cosa aprire la sella, rimuovere il coperchio del filtro ed estrarlo. Pulire la cartuccia con benzina, indi asciugarla con aria compressa.

Nota Bene: Pulire la cartuccia in un luogo ben ventilato facendo molta attenzione alla presenza di qualsiasi materiale infiammabile onde evitare incendi. Non usare pertanto solventi ad alto grado di infiammabilità per pulire la cartuccia. Un eventuale rottura al condotto di collegamento tra il filtro dell'aria e il carburatore farà penetrare in quest'ultimo sporcizia e polvere danneggiando il motore.

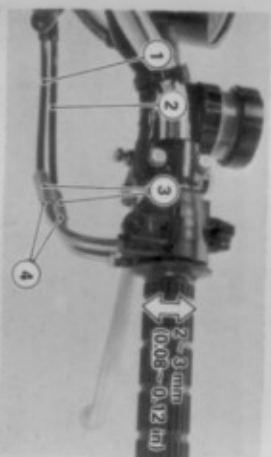
Non ungere il filtro dell'aria o ne risulterà disturbata la carburazione. Sostituire periodicamente la cartuccia. Vedi pag. 40 Tabella Manutenzione Periodica o dopo averla pulita due volte, o comunque se risulta danneggiata.



1. Copertura filtro aria 2. Cartuccia

Registrazione comando acceleratore e sua lubrificazione

Ci sono due cavi del gas, uno per comandare l'apertura delle valvole a farfalla l'altro per chiuderle. Se i cavi sono troppo tesi o troppo lenti l'eccessivo gioco del comando gas non permetterà un' immediata risposta del motore, specialmente ai bassi regimi. Potrebbe verificarsi inoltre che le valvole a campana non si aprono del tutto ruotando la manopola del gas a fine corsa.



1. Cavo comando acceleratore 2. Cavo deceleratore 3. Dadi registro 4. Controdadi

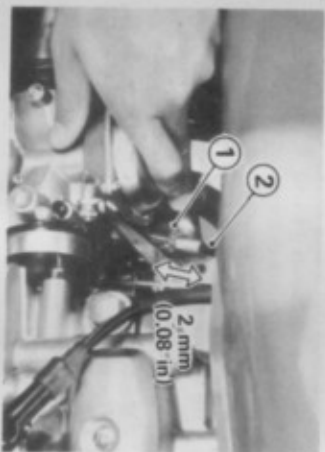
D'altra parte se i cavi sono troppo tesi il comando del gas risulterà difficile da controllare e il minimo sarà troppo alto.

Registrazione

- Allentare i controdadi ed avvitare i dadi del registro all'estremità dei cavi del gas, in modo di dare il massimo gioco alla manopola dell'acceleratore.
- Ruotare in senso inverso il registro del cavo deceleratore di tre giri.
- Si dovrà avere ancora del gioco sulla manopola dell'acceleratore; in caso contrario allentare il controdado verso l'estremità inferiore del cavo deceleratore, ruotando il registro per aumentare il gioco e bloccare nuovamente il controdado.
- Ruotare il registro del cavo dell'acceleratore fino a quando il gioco del comando dell'acceleratore sia scomparso indi bloccare il controdado.

- Ruotare il registro del cavo deceleratore fino a raggiungere il gioco desiderato del comando dell'acceleratore, generalmente quando ci sono circa 2 - 3 mm. di gioco tra il cavo deceleratore e quello acceleratore. Indi bloccare il controdado.

Nota Bene: qualora questi registri non consentano la registrazione occorre intervenire sul registro del supporto carburatori.



1. Appoggio del fermo 2. Cavo deceleratore

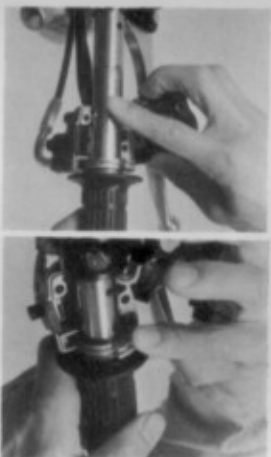
Lubrificazione

Per fare in modo che la manopola dell'acceleratore possa essere ruotata in modo appropriato e i cavi del gas possano scorrere bene nelle loro guaine occorre lubrificarli periodicamente. La manopola dell'acceleratore e i cavi devono essere lubrificati nel modo seguente:

- Rimuovere le viti dell'interruttore di emergenza del motore
- Ruotare il manubrio verso destra e sfilare dolcemente la manopola dell'acceleratore dall'estremità del manubrio.
- Asportare il grasso vecchio e applicarne un nuovo leggero strato.
- Applicare un leggero strato di grasso sulla parte esposta dei cavi interni della manopola dell'acceleratore.
- Ruotare il manubrio verso sinistra
- Riempire con olio motore lo scomparto situato nella metà inferiore dell'involucro fino a che l'olio non si infilti tra i cavi e la guaina.

- Rimontare l'interruttore assicurandosi che il grano di fermo situato nella metà superiore si incastri perfettamente nel foro del manubrio. Stringere quindi le viti.

Nota Bene: Dopo aver rimontato la manopola dell'acceleratore controllare che questa ruoti in modo appropriato e che i cavi interni scorrano senza indurimenti.



1. Grano di fermo
2. Foro 3. Involucro

Registrazione minimo

Si effettua ruotando in senso orario o anti orario l'apposita vite zigrinata posta in mezzo al supporto carburatori.

- Avviare il motore e portarlo a temperatura di regime



1. Vite aria
2. Registro minimo

58 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

- Registrare il minimo fra i 1000 e i 1200 giri operando sull'apposita vite. Di norma prima di effettuare la registrazione del minimo è opportuno controllare: le candele, l'anticipo dell'accensione, la registrazione dell'apertura contatti, e il gioco delle valvole.

Se fosse necessario effettuare la registrazione della sincronizzazione delle valvole a farfalla dei carburatori, usare un vacuometro secondo la procedura del manuale di officina.

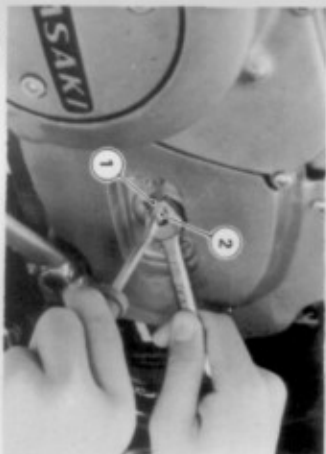
Registrazione e lubrificazione comando frizione

A causa della normale usura dei dischi e dell'allungamento del cavo di comando occorre registrarla periodicamente. Vedi pag. 40 Tabella manutenzione periodica.

Registrazione della frizione

- Svitare il controdamo della vite di regolazione che si trova nella mezzetta del cavo comando frizione, indi avvitare e dare il massimo gioco.

- Svitare il controdamo zigrinato di registro sulla leva della frizione, onde dare al cavo ulteriore gioco di 5 o 6 mm.
- Rimuovere il coperchio del registro dello spingidisco frizione.



1. Controdamo
2. Vite di registro

- Svitare il controdamo e la vite di registro di tre o quattro giri
- Riavvitare la vite di registro della frizione fino al punto in cui diventerà improvvisamente dura da girare. A questo punto svitarla di mezzo giro dal punto di indurimento e serrare il controdamo.

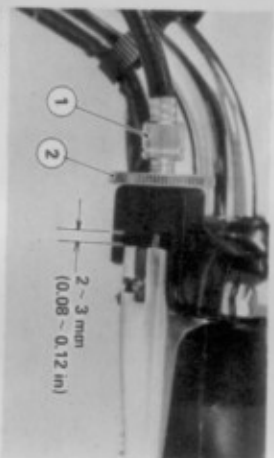


1. Controdamo zigrinato
2. Registro
3. Registro
4. Controdamo

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 59

- Recuperare il gioco massimo della leva della frizione attraverso il relativo registro, in modo da permettere un gioco a vuoto della stessa di 2 o 3 mm.
- Rimontare il coperchio del registro spingendo il disco frizione.

Nota Bene: Per eventuali regolazioni durante la guida usare il registro zigrinato sul manubrio. Dopo la regolazione avviare la motocicletta e controllare che l'innesto e il disinnesto siano corretti.



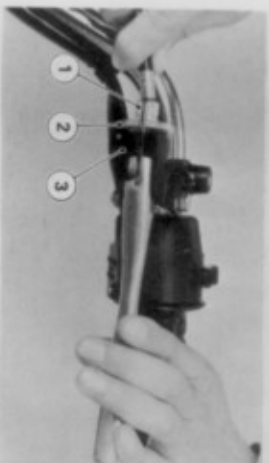
1. Registro 2. Vite zigrinata

60 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

Le parti esposte del cavo interno devono essere lubrificate periodicamente

Sganciamiento del cavo della leva

- Rimuovere il coperchio registro frizione (sul carter sinistro)
- Allentare il controdamo e svitare la vite di registro di tre o quattro giri
- Allentare il registro del cavo frizione, onde poter dare un gioco massimo; indi il cavo può essere sganciato dalla leva

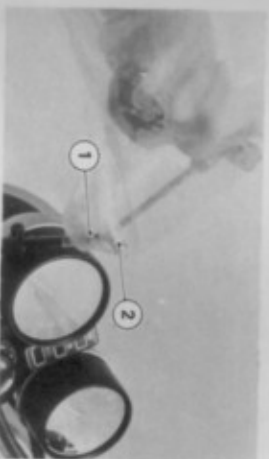


1. Registro 2. Vite zigrinata 3. Supporto leva frizione

Lubrificazione cavo della frizione

La maniera più appropriata per effettuare questa lubrificazione è fare in modo che l'olio defluisca tra il cavo interno e la guaina. Lubrificare il cavo come mostrato in figura, facendo attenzione a ripulire la guaina dall'olio eventualmente fuoriuscito.

Nota Bene: Dopo aver lubrificato il cavo rimontare il tutto, indi registrare la frizione. Vedi pag. 58 Registrazione e lubrificazione comando frizione.



1. Guaina 2. Cavo interno

Manutenzione della catena di trasmissione

La catena di trasmissione deve essere mantenuta propriamente registrata e ben lubrificata. Se non si recuperasse periodicamente il suo allungamento l'usura aumenterebbe in modo sensibile. Una catena troppo allentata, infatti, può fuoriuscire dalla corona o strapparsi con conseguenti imprevedibili danni.

Controllo

Con la motocicletta appoggiata sul cavalletto centrale, controllare che la catena abbia un gioco di circa 20 - 25 mm., effettuando tale misurazione al centro della distanza tra pignone e corona.

Fuotare la ruota posteriore fino a trovare il punto in cui la catena è più tesa (essa infatti si consuma in modo irregolare). Se c'è un gioco inferiore ai 15 mm. o superiore ai 30 mm. la catena dovrà essere registrata.

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 61

Accertare l'usura della catena in ogni sua parte, dato che gli allungamenti o gli indurimenti delle maglie possono essere accentuati in zone diverse. Controllare lo stato di usura dei denti del pignone e della corona, che non vi siano rulli danneggiati, dadi allentati, che l'usura non sia anormale od eccessiva, che le rondelle e i dadi non siano arrugginiti. Nel caso venga riscontrata una di queste anomalie è bene rivolgersi a un Concessionario autorizzato.



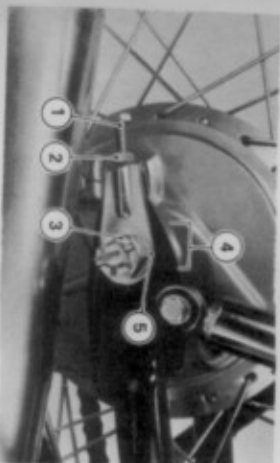
Registrazione

- Rimuovere la coppiglia e allentare il dado all'estremità posteriore del tirante di reazione.



1. Dado tirante di reazione
2. Coppiglia
3. Tirante di reazione

- Rimuovere la coppiglia dall'asse e allentare il dado
- Allentare il dado a bussola da 32 mm.
- Allentare i controdati destro e sinistro del registro tendicatena
- Nel caso la catena sia allentata, avvitare le viti di registro destro e sinistro finché essa non raggiunga la giusta tensione.



1. Dado registro
2. Controdado
3. Dado asse
4. Riferimenti

- Accertarsi che gli appositi riferimenti di allineamento ubicati nelle due estremità del forcellone siano nello stesso posizionamento.
- Serrare entrambi i controdati del tendicatena indi il dado a bussola

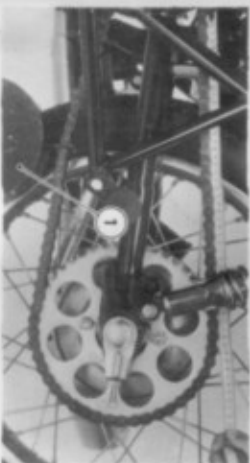
Nota Bene: Prima del dado dell'asse serrare il dado a bussola. Se tale successione non viene rispettata, l'asse posteriore non risulterà montato saldamente sul forcellone oscillante. Questo a sua volta potrebbe causare un allineamento inesatto delle ruote con conseguente perdita di controllo durante la guida.

- Serrare il dado dell'asse
- Ruotare la ruota, misurare nuovamente l'oscillazione verticale della catena e se necessario registrare nuovamente.
- Inserire una nuova coppiglia tra il castello del dado e l'asse
- Serrare il dado posteriore del tirante di reazione.

Sostituzione della catena

Controllare l'usura della catena applicando nella sua mezzeria un peso di circa 10 Kg. onde poterla tendere e poi misurare la lunghezza di venti maglie. Se la distanza dal centro del primo perno al centro del ventunesimo è superiore a 323 mm. la catena deve essere sostituita.

Nota Bene: Per la sicurezza montare solo catene di serie Enuma tipo EK 530 SH-G. Si consiglia il montaggio di una nuova catena presso un Concessionario autorizzato.



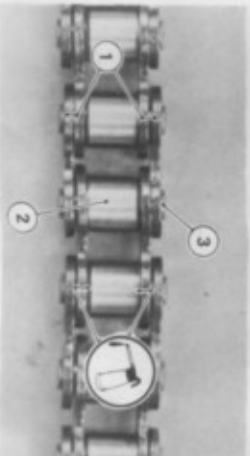
1. Peso da 10 Kg.

Lubrificazione della catena

Per ridurre al minimo l'usura della catena sarà necessario lubrificarla periodicamente, vedi pag. 40. Tabella della Manutenzione Periodica, o dopo un percorso effettuato sul bagnato o dopo il lavaggio della motocicletta.

Lubrificare la catena mediante l'applicazione di grasso IP Bimot grease 481.

Far girare la ruota per qualche minuto onde far penetrare il grasso ed eliminare gli eccessi. Se la catena è sporca pulirla con uno straccio prima di lubrificarla.



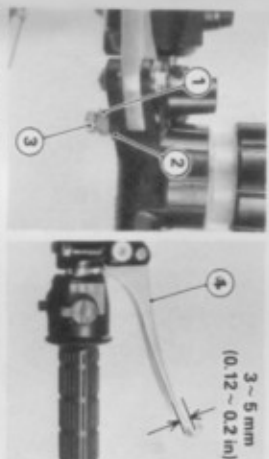
1. Maglie 2. Perno 3. Rullo

Registrazione dei freni

Il sistema frenante è del tipo a disco con comando idraulico sulla ruota anteriore e a tamburo con comando meccanico nella posteriore. Il consumo del disco e delle pastiglie si compensa automaticamente senza apportare registrazioni alla leva. Tuttavia può capitare che questi richiedano una registrazione in seguito a normale usura del fulcro delle leve.

Registrazione freno anteriore

- Sollevare la parte della rondella ripiegata sul controdatto di registro.
- Allentare il controdatto, ruotare il registro di una frazione di giro cosicché il gioco della leva sia di 3 - 5 mm., indi serrare il controdatto.
- Ripiegare la parte della rondella sul controdatto.



1. Controdatto 2. Registro
3. Rondella 4. Leva freno



1. Linea di livello 2. Contenitore

Fluidi freni a disco

Il serbatoio del fluido freni deve essere rabboccato sino alla linea di massimo livello con IP AUTOFLUID FR.

Il fluido dovrebbe essere completamente sostituito periodicamente, vedi pag. 40. Tabella della Manutenzione Periodica, e anche ogniqualvolta fosse emulsionato o sporco.

Sostituzione pastiglie freni.

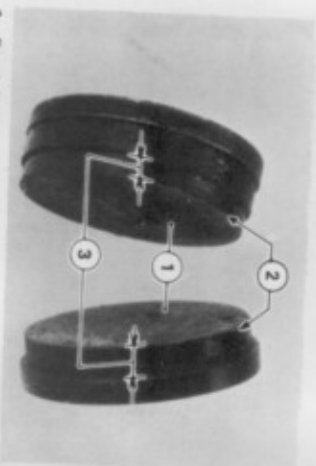
Le pastiglie devono essere sostituite quando raggiungono il limite di usura indicato sulle stesse.

Nota Bene: La manutenzione del freno a disco deve essere effettuata solo da un Concessionario autorizzato, salvo che per effettuare rabbocchi, regolare il gioco della leva.

Se la leva del freno presenta troppa elasticità ciò significa che c'è aria nel circuito idraulico o che il freno stesso è difettoso. In tal caso ci si rivolga ad un concessionario autorizzato.

Nota Bene: Il contatto del fluido freni con le superfici verniciate è dannoso perché corrosivo.

- Non usare fluido comune
- Non mischiare due Marche di fluido
- Non usare il fluido di un contenitore che sia stato lasciato aperto per lungo tempo.
- Controllare che non vi siano perdite di fluido dalle guarnizioni del circuito idraulico.
- Controllare che i tubi del circuito siano integri.

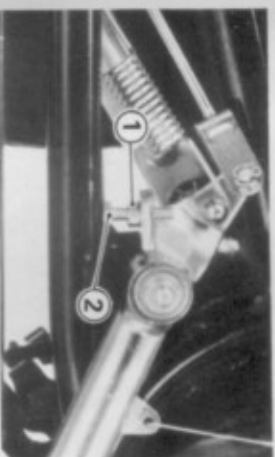


1. Pastiglia
2. Materiale d'attrito.
3. Zona di uso

Registrazione freno posteriore

La registrazione consiste in due registrazioni distinte: posizione e corsa del pedale.

- Quando il pedale del freno è in posizione di riposo dovrebbe trovarsi 20 - 30 mm. più in basso del lato superiore del poggiapiede destro anteriore. Se è troppo alto allentare il controdamper per ridurre la lunghezza dell'asta in modo da dare un'abbondante gioco al pedale del freno.

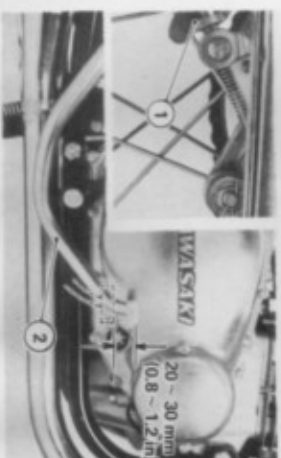


1. Controdamper
2. Dado di registro

Se viceversa è troppo basso allentare il controdamper e ruotare il registro del pedale del freno in modo da ottenere la corretta posizione del pedale, indi bloccare il controdamper.

Gioco pedale del freno

Il pedale del freno deve avere 20 - 30 mm. di corsa a vuoto. Per attuare la registrazione occorre allentare il controdamper e ruotare la relativa asta di rinvio: indi bloccare il controdamper.



1. Dado zigrinato di registro
2. Pedale freno

- Controllare interruttore luce stop
- Controllare la resistenza del freno.
- Controllare l'efficacia del freno.

Registrazione interruttore luce stop

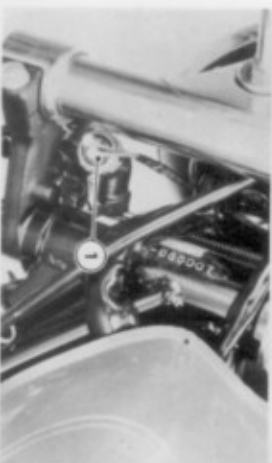
L'interruttore che comanda la luce stop tramite il freno anteriore non abbisogna di nessuna registrazione. L'interruttore dello stop del freno posteriore trasmette l'accensione alla luce dello stop dopo 15 mm. di corsa del pedale.



1. Zona di uso 2. Interruttore stop.

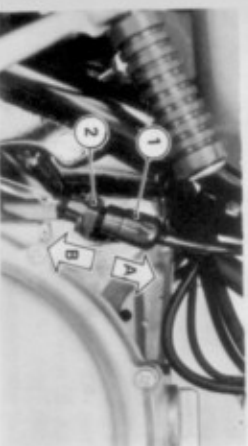
68 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

La sua registrazione avviene operando sui due dadi di montaggio dell'interruttore stesso.



1. Idrointerruttore luce stop.

Nota Bene: Onde evitare di danneggiare i contatti elettrici all'interno dell'interruttore, assicurarsi che il cavo dell'interruttore non ruoti durante la registrazione.



1. Interruttore luce stop freno posteriore
2. Dadi registro
 - A. Accende prima
 - B. Accende dopo.

Controllo dello sterzo

Lo sterzo deve essere controllato periodicamente, vedi pag. 40, Tabella della Manutenzione Periodica. Per controllare la registrazione dello sterzo per prima cosa sollevare da terra la ruota anteriore della motocicletta per mezzo di un cricco posto sotto al motore.

Ruotare il manubrio da una parte all'altra, se non si avvertono piccoli indurimenti o attriti, la registrazione è corretta. Come ulteriore controllo afferrare l'estremità inferiore della forcella e scuoterla in senso longitudinale. Se non vi è gioco la registrazione è corretta.

Nota Bene: Essendo la registrazione dello sterzo un'operazione di primaria importanza è opportuno farla eseguire solo ad un Concessionario autorizzato.



MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 69

Manutenzione forcella anteriore

Verifica

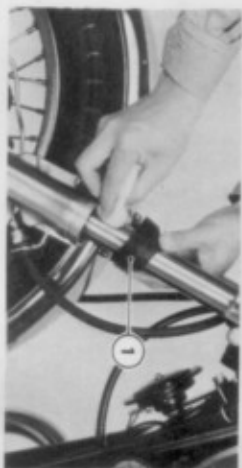
Facendo pressione sul manubrio, con il freno anteriore bloccato, controllare che lo scuotimento della forcella anteriore sia regolare. Controllare i parapolvere ed accertarsi che non vi sia fuoriuscita di olio. In caso di funzionamento irregolare degli ammortizzatori, di danni al parapolvere o di fuoriuscita di olio, consultare un Concessionario autorizzato.

Manutenzione

Polvere o sabbia filtrando attraverso i parapolvere possono danneggiare i paraoli causando perdite d'olio contenuto nella forcella. Periodicamente rimuovere i parapolvere e pulire ogni residuo di polvere o sabbia. Fare attenzione a non danneggiare i paraoli o la superficie degli steli della forcella. L'olio contenuto nella forcella si deteriora con l'uso e andrà sostituito periodicamente, vedi pag. 40. Tabella della Manutenzione Periodica. E' opportuno fare eseguire la sostituzione con olio IP HYDRUS HI 46 presso un Concessionario autorizzato.



A. Fare pressione



1. Parapolvere

Verifica e regolazione degli ammortizzatori posteriori

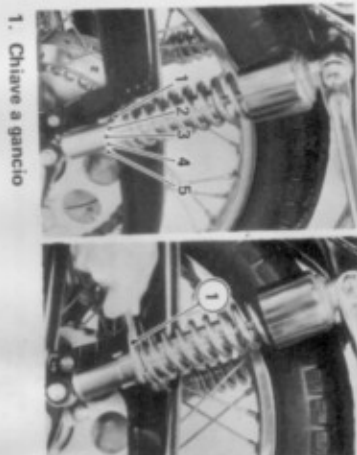
Verifica

Dato che gli ammortizzatori sono del tipo sigillato non si possono smontare, bisogna solo verificare il loro buon funzionamento dall'esterno e controllarne il serraggio. Qualora si riscontrino irregolarità durante la verifica, Vi consigliamo di rivolgervi ad un Concessionario autorizzato.

Regolazione

Le molle degli ammortizzatori posteriori sono regolabili su 5 posizioni in modo da adattarle alle varie situazioni di impiego. Se l'azione delle molle risulta troppo morbida o troppo rigida regolatele in base alla seguente tabella:

Posizione	1	2	3	4	5
Pre carico molle	Più rigido				→



1. Chiave a gancio

Nota bene: Fare attenzione a posizionare il pre-carico di entrambe le molle nella identica posizione.

Controllo ruote

Bilanciamento ruote

Una ruota sbilanciata causa vibrazioni allo sterzo e di conseguenza, una guida instabile ed insicura specialmente a velocità sostenuta.

E' necessario pertanto far controllare periodicamente la bilanciatura delle ruote da un Concessionario autorizzato. Qualora si sostituisca per qualsiasi ragione un pneumatico provvedere alla sua bilanciatura.

Raggi e cerchi

I raggi devono essere controllati periodicamente, vedi pag. 40 Tabella della Manutenzione periodica. Lo scenteramento dei cerchi deve essere inferiore ai 2 mm. e lo svergolamento non superare i 3 mm. Un leggero scenteramento si può eliminare tesando i raggi; contrariamente è necessario sostituire il cerchio.

Nota Bene: Qualora si renda necessario richiedere il controllo e la registrazione a un Concessionario autorizzato.

Pneumatici e camere d'aria

La pressione dei pneumatici varia in funzione della temperatura. Pertanto va controllata periodicamente rispettando i valori forniti dalla Casa. Una pressione troppo alta o troppo bassa comporteranno una minore stabilità e maneggevolezza della motocicletta e ridurranno la vita dei pneumatici.

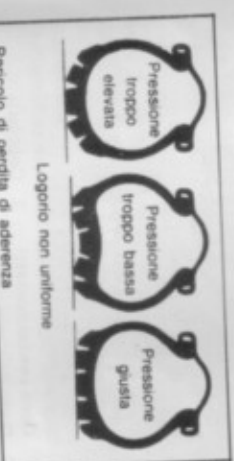


1. Chiave per raggi A. Serra

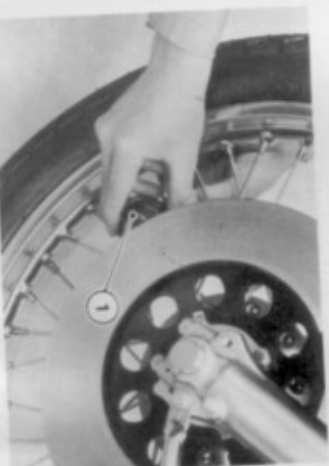
Nel primo caso i pneumatici perdono elasticità e non sono più in grado di ammortizzare gli urti consumandosi maggiormente al centro del battistrada.

Nel secondo caso aumenteranno la superficie di attrito sulla strada provocando un maggior riscaldamento dei pneumatici, e in casi estremi il distacco del battistrada e lo scoppio. Conseguentemente i pneumatici sono sottoposti ad un'usura anormale.

E' consigliabile pertanto usare un apposito manometro ed effettuare la misurazione della pressione dei pneumatici quando questi sono freddi, tenendo presente che la pressione varia al variare della temperatura e muta quando mutano i fattori esterni.



Occorre inoltre aumentare la pressione quando si ha a bordo un passeggero o quando si viaggia ad alte velocità di 0,2 Kg/cm². Sostituire i pneumatici quando sono al di sotto dei limiti dello spessore di servizio consentito come indicato dalla tabella riportata di seguito. Non è consigliabile la riparazione delle camere d'aria.



1. Manometro indicatore pressione per pneumatici

Pressione a pneumatico freddo		Misure	Marca Tipo	Spessore minimo del battistrada	
Anteriore	1,75 kg/cm ²	3,25- 18 4PR	YOKOAMA Y 984C	1 mm.	
Posteriore	Fino a 100 kg	2,00 kg/cm ²	YOKOAMA Y 987A	Andatura normale	2 mm.
	Oltre 100 kg	2,50 kg/cm ²		Oltre 140 km/h	3 mm.

Rimozione delle ruote

Rimozione ruota anteriore

- Scollegare il cavo contattilometri dalla ruota
- Allentare i dadi di serraggio dei supporti asse anteriore e i supporti stessi
- Usare un cricco onde sollevare la parte anteriore della motocicletta.
- Sganciare la ruota anteriore dalla forcella e rimuoverla
- Inserire un cuneo di legno (dello spessore di 7 - 8 mm.) tra le pastiglie del freno a disco onde evitare che vengano rimosse dalla loro sede nel caso che la leva del freno venga azionata accidentalmente.

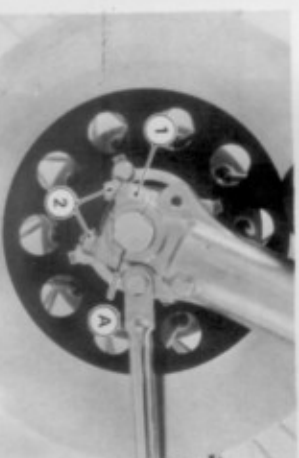


1. Cavo contattilometri
2. Dado dell'asse.
3. Coppiglia

Rimontaggio ruota anteriore

- Rimuovere il cuneo di legno inserito precedentemente tra le pastiglie del freno a disco
- Porre la ruota anteriore al suo posto posizionando l'asse all'estremità della forcella
- Installare i supporti asse anteriore e serrare i dadi. La freccia impressa sul supporto deve indicare il senso del moto.
- Serrare i dadi dell'asse e inserire la presa di forza del contattilometri girandola in senso antiorario sino a bloccarla.
- Serrare a tondo prima il dado anteriore indi quello posteriore del supporto asse. Dopo il serraggio dei dadi dovrà risultare un gioco nella parte posteriore del supporto, come in figura.

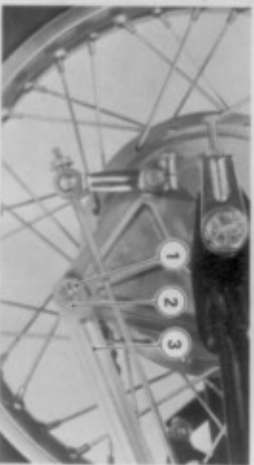
Nota Bene: Se i supporti vengono installati in modo non corretto o vengono fissati con un'impropria coppia di serraggio, allentandosi potrebbero causare reazioni anomale alla motocicletta durante la guida.



1. Supporto asse
 2. Dadi supporto
- A. Gioco

Rimozione ruota posteriore

- Mettere la motocicletta sul cavalletto centrale.
- Rimuovere la coppia e allentare il dado all'estremità posteriore del tirante di reazione.
- Svitare il registro sull'asta del freno onde liberarla della propria leva.
- Estrarre la coppia, svitare il dado e sfilare l'asse della ruota
- Estrarre il distanziale del lato destro della ruota.
- Sfilare la ruota dal mozzo parastrapi.



1. Dado tirante di reazione
2. Coppiglia di sicurezza
3. Tirante di reazione

1. Molla dell'interruttore stop.

76 MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI

Montaggio ruota posteriore

- Adattare la ruota sul mozzo parastrapi.
- Installare il distanziale e inserire l'asse da sinistra verso destra.
- Installare il tirante di reazione serrando il proprio dado e la coppia.
- Serrare il dado dell'asse e installare una nuova coppia.
- Rimontare l'asta di comando del freno con il proprio registro.
- Registrare l'interruttore luce spia indicatore di arresto.

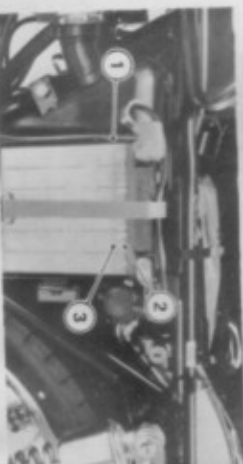
Manutenzione della batteria

Preparazione della batteria

Onde prevenire la soffiatura degli elementi della batteria dovuta all'inevitabile processo elettrolitico è di vitale importanza attenersi scrupolosamente alla preparazione iniziale. Tagliare alla sua estremità il tubo di

sfiato sigillato e rifornire la batteria con elettrolita 30 Bé o 1,175 di peso specifico di ottima qualità, fino alla linea di livello massimo. Lasciare riposare per circa 30 minuti. Se il livello è diminuito rabboccare con elettrolito della stessa qualità. Prima di porre la batteria in esercizio è doverosa una carica iniziale della durata di dieci ore a non più di 1,4 ampere.

Non eseguendo scrupolosamente le norme su indicate la vita della batteria sarà notevolmente abbreviata, si giungerà alla soffiatura di uno o più elementi dopo pochi giorni e, in tal caso, la batteria non sarà coperta dalla Garanzia da difetti di Fabbrica.



1. Tubo di sfiato
2. Linea di massimo.
3. Linea di minimo

MANUTENZIONE E REGISTRAZIONI 77

Verifica del livello dell'elettrolita della batteria

Mantenere il livello dell'elettrolita tra le due linee di livello "lower level" e "upper level". Se il livello è diminuito rimuovere i tappi di chiusura della batteria e aggiungere acqua distillata sino a che il livello dell'elettrolita in ciascun elemento raggiunga la linea "upper level".

Nota Bene: Rabboccare solo con acqua distillata.

Ricarica e installazione della batteria

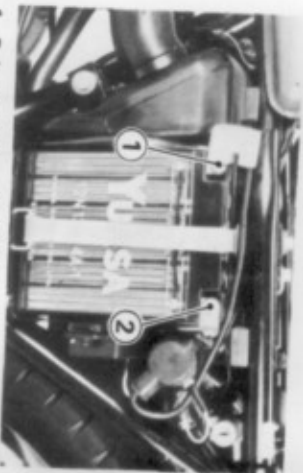
La ricarica della batteria è necessaria quando il peso specifico dell'elettrolita è inferiore a 1,200 o 23,5 Bè.

- Rimuovere l'elastico di ancoraggio della batteria e scollegare prima il polo negativo poi il positivo.
- L'installazione della batteria invece si effettua nell'ordine inverso. Assicurarsi che i gommini antivibranti siano ben disposti e fare particolare attenzione al

percorso del tubo di sfiato. Collegare il morsetto al polo positivo, coprito col suo cappuccio protettivo indi collegare il cavo nero al polo negativo.

Nota Bene: • Far seguire al tubo di sfiato il percorso indicato nell'etichetta.

- Assicurarsi che l'estremità del tubo di sfiato non appoggi sulla catena: altrimenti i vapori che ne fuoriescono la corroderebbero.
- Fare attenzione che il tubo di sfiato non venga schiacciato o piegato (cio potrebbe



1. Polo positivo 2. Polo negativo

provocare lo scoppio della batteria) e assicurarsi che non appoggi sulle marmitte di scarico; la plastica potrebbe fondere e saldarsi otturando il tubo alla sua estremità.

- Mantenere puliti i terminali della batteria. Per evitare il pericolo di corrosione è consigliabile lubrificarli con un velo di vasellina neutra filante.

Registrazione proiettore

La corretta registrazione del proiettore è di estrema importanza sia per la sicurezza di chi guida che per essere in regola con le norme della circolazione stradale che tutelano la sicurezza degli altri utenti della strada.

Registrazione orizzontale

- Per registrare il fascio di luce orizzontalmente girare la vite di registro in senso orario per spostarlo a sinistra e viceversa.

Registrazione verticale

- Rimuovere le due viti poste sotto la carcassa del proiettore.
- Togliere la parabola, allentare i dadi di supporto. Posizionare il proiettore nella maniera desiderata. Stringere i dadi rimontare la parabola fissandola con le apposite viti.

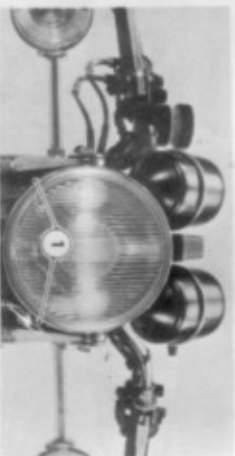


1. Bullone di montaggio

Sostituzione lampadine

Quando si sostituiscono le lampadine assicurarsi che siano utilizzate quelle appropriate come indicato dalla tabella seguente.

Lampada proiettore	: 12V 45/40W
Lampada luce posizione	: 12V 4W
Lampade lampeggiatori	: 12V 21W
Lampada luce posizione posteriore e stop	: 12V 5/21W

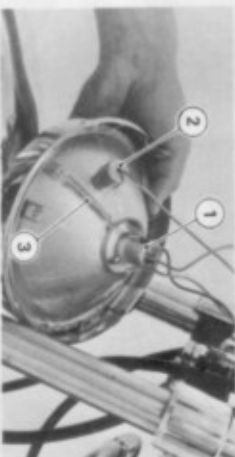


1. Viti di fissaggio

Sostituzione lampada proiettore e luce di posizione

- Togliere le due viti di fissaggio della ghiera faro.
- Estrarre la parabola della carcassa faro
- Rimuovere il portalamпада
- Per estrarre la lampada premere su di essa e contemporaneamente ruotarla in senso antiorario. Seguire lo stesso procedimento per sostituire la lampada della luce di posizione.

Nota Bene: Nell'installare la parabola anteriore assicurarsi che la scritta TOP impressa sul vetro si trovi in alto.



1. Portalamпада proiettore

2. Portalamпада luce di posizione

Sostituzione lampada luce posizione, stop e lampeggiatori

Rimuovere il coperchio di plastica del fanalino posteriore, premere sulla lampada e



1. Lampada lampeggiatore



1. Lampada luce posizione e stop

contemporaneamente ruotarla in senso antiorario e sfilarla.

Nota Bene: Nell'installare la plastica del fanalino posteriore serrare le viti in modo uniforme ma non troppo forte per non danneggiarle.

Rimuovere il coperchio di plastica del lampeggiatore, premere sulla lampada e contemporaneamente ruotarla in senso antiorario e sfilarla.

Pulizia rubinetto benzina

Un deposito di acqua o di impurità nel serbatoio della benzina o nel rubinetto diminuiscono il flusso del carburante causando un'anormale funzionamento del carburatore.

Il rubinetto della benzina va pulito periodicamente, vedi pag.42 Tabella della Manutenzione Periodica.

- Chiudere il rubinetto portando la leva sulla posizione "OFF" e svitare il decantatore. Le guarnizioni e il filtro sono montati sul fondo del rubinetto. Facendo attenzione a non danneggiarli rimuovere il decantatore.

- Asciugare con un panno la parte interna del rubinetto lavare il decantatore e il filtro con benzina indi rimontare le parti.

Nota Bene: • Se si accumula dell'acqua nel decantatore, questa potrebbe essersi deposita anche nelle vaschette dei carburatori. In tal caso, i carburatori dovranno essere controllati da un Concessionario autorizzato.

- Rimontare, dopo averli puliti, le guarnizioni e il filtro; sostituirli se danneggiati

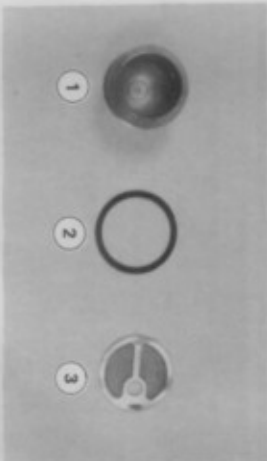


1. Decantatore 2. Guarnizione 3. Filtro

- Assicurarsi che il decantatore sia bloccato. Ruotare il rubinetto alcune volte sulla posizione "RES" e controllare che non vi siano perdite. Se il decantatore perde benzina la guarnizione è danneggiata. Esaminarla attentamente e sostituirla se necessario.

Nota Bene: • Pulire il rubinetto in una zona ben ventilata e aver cura che non vi siano scintille o fuoco nelle vicinanze.

- Non pulire mai il serbatoio o il rubinetto quando il motore è ancora caldo.



Pulizia della motocicletta

1) Preparazione per il lavaggio

Prima di iniziare il lavaggio occorre prendere precauzioni affinché l'acqua non penetri nei seguenti punti:

- Tubi di scarico
- Acceleratore e sfodi leva freno e frizione
- Interruttore di accensione
- Filtro di aspirazione

otturare con un foglio di plastica
coprire con un foglio di plastica
otturare con nastro isolante
coprire con un foglio di plastica o con stracci

2) Durante il lavaggio

Fare attenzione a non inviare acqua a forte pressione nei seguenti punti:

- Tachimetro e contagiri
- Sotto il serbatoio della benzina e sotto la sella; lì ci sono infatti componenti dell'impianto elettrico come ad esempio le bobine che, diversamente, andrebbero in corto circuito.

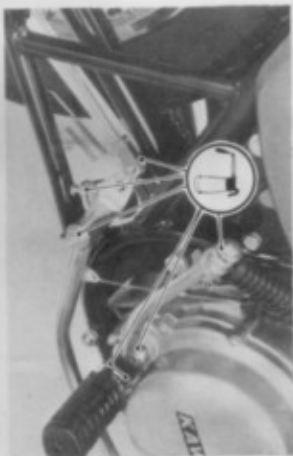
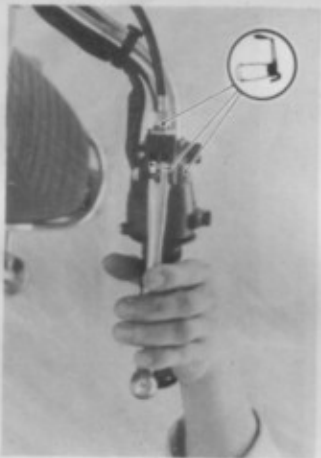
3) Dopo il lavaggio

- Rimuovere i fogli di plastica e asciugare tutte le parti con aria compressa
- Lubrificare immediatamente la catena per evitare la ruggine
- Controllare i freni prima di usare la motocicletta
- Avviare il motore e lasciarlo in moto per cinque minuti

Lubrificazione generale

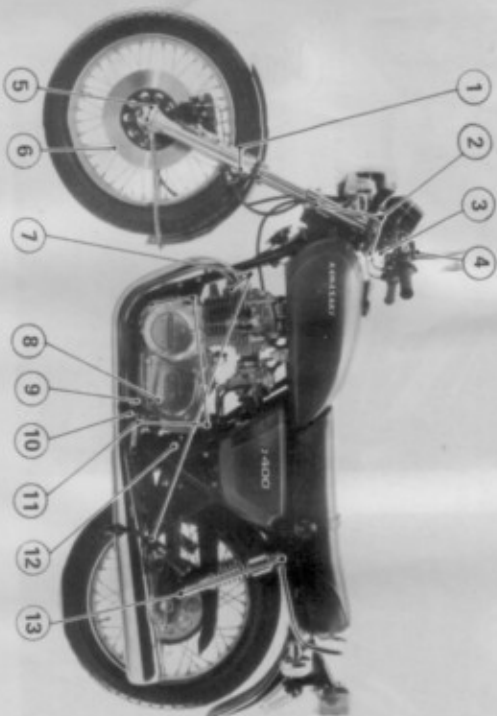
Allo scopo di prolungare al massimo la vita di tutte le parti della motocicletta ed ottenerne un uso più scorrevole, è necessario provvedere a una lubrificazione appropriata.

Allo scopo usate olio motore eseguendo le operazioni come indicato nelle figure in questa pagina e nella seguente, lubrificando il motociclo periodicamente, vedi pag. 40 Tabella della Manutenzione Periodica, o dopo il lavaggio e dopo l'uso sotto la pioggia. Periodicamente altri punti dovranno essere lubrificati tra cui il perno del forcellone oscillante usando l'ingrassatore a pressione.



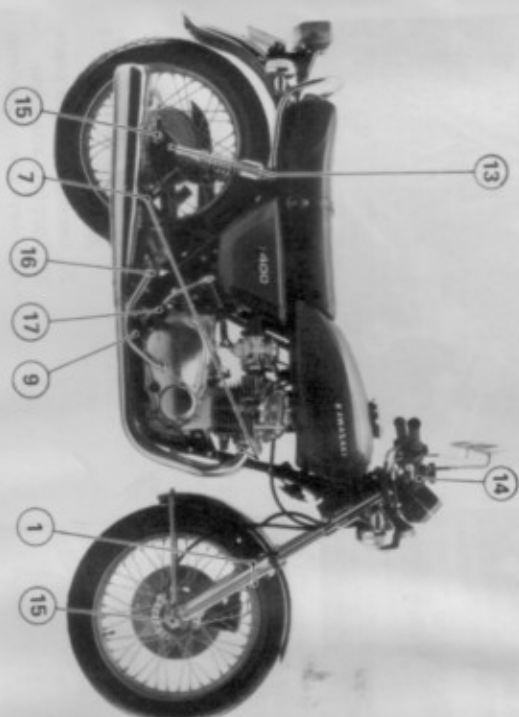
Bulloneria da controllare

Periodicamente controllare scrupolosamente il serraggio dei dadi e dei bulloni. Si controlla inoltre che siano in sede tutte le coppiglie nei punti ove sono provviste.



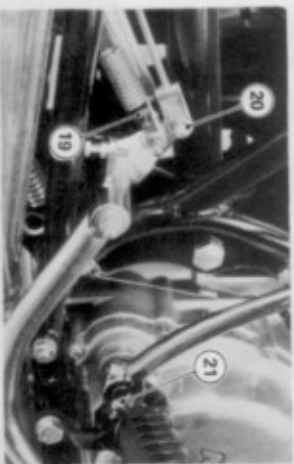
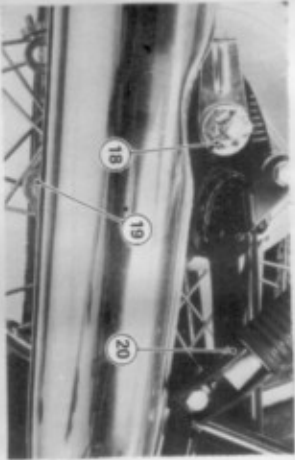
1. Bulloni fissaggio para-
fango anteriore
2. Bulloni piastre forcella
3. Bulloni fissaggio manu-
brio
4. Bullone fissaggio sup-
porto frizione
5. Dadi supporti asse an-
teriore
6. Raggi
7. Dadi e bulloni fissaggio
marmitta
8. Bullone pedale cambio
9. Bullone poggiatesta
10. Bullone cavalletto late-
rale
11. Bulloneria ancoraggio
motore
12. Dado perno forcellone
13. Dadi e bulloni fissaggio
ammortizzatori

86 BULLONERIA DA CONTROLLARE



14. Bullone supporto leva
freno
15. Dado asse posteriore
16. Dado pedale freno
17. Bullone pedale messa
in moto.

BULLONERIA DA CONTROLLARE 87



- 18. Coppiglia dado asse posteriore
- 19. Coppiglia dado tirante di reazione
- 20. Coppiglia poggia piede
- 21. Coppiglia asta freno
- 22. Coppiglia cavalletto centrale

Sosta invernale

Quando non si fa uso della motocicletta per un lungo periodo di tempo come ad esempio in inverno bisogna prepararla come segue:

- Pulire a fondo ogni parte della motocicletta
- Vuotare il serbatoio della benzina e le vaschette dei carburatori svitando la vite di scarico sul fondo di ciascuna di esse.
- Rimuovere il serbatoio vuoto: versarvi dell'olio motore, sciabordare con cura indi espellere l'eccesso.
- Svitare le candele e immergerle dai fori alcune gocce di olio motore. Fare ruotare il motore di alcuni giri tramite il pedale d'avviamento allo scopo di fare aderire il lubrificante sulle superfici delle camere e dei pistoni; indi rimontare le candele.
- Ridurre la pressione dei pneumatici di circa un 20%.
- Isolare la motocicletta su un tappeto di legno in modo che entrano le ruote non poggino al suolo.
- Lubrificare le superfici cromate evitando il contatto del lubrificante con le parti di gomma e con i freni.
- Lubrificare la catena di trasmissione e tutti i cavi.
- Togliere la batteria e depositarla in un luogo asciutto, buio e non freddo. Durante il periodo di inattività caricarla una volta al mese a non più di un ampere.
- Ottenere con un foglio di plastica le marmitte onde evitare che vi penetri umidità
- Coprire la motocicletta

Per riattivare la motocicletta dopo la sosta invernale

- Controllare il livello dell'elettrolita nella batteria, caricarla se necessario e rimontarla. Fare attenzione alla polarità e al tubo di sfianto (che non sia ostruito o piegato e che non vada a contatto con la catena).
- Riportare la pressione dei pneumatici al valore normale: anteriore 1,75 Kg/cm², posteriore 2,0 Kg/cm².
- Controllare che le candele siano serrate
- Riempire il serbatoio della benzina.
- Avviare il motore e portarlo alla temperatura di regime, indi scaricare l'olio
- Immettere olio fresco nel motore, vedi pag. 40 Tabella della Manutenzione Periodica.
- Controllare che tutti i punti elencati nella tabella dei controlli abituali per la sicurezza, vedi Pag. Effettuare una lubrificazione generale, specialmente della catena.

Diagnosi degli inconvenienti più comuni

- | | |
|--|---|
| <p>Il motore non parte</p> <ul style="list-style-type: none"> ★ Non c'è benzina nel serbatoio ★ Manopola dell'acceleratore aperta contemporaneamente all'arrecchitore ★ La frizione non è disinnestata ★ La benzina non raggiunge i carburatori ☆ Il rubinetto non è nella giusta posizione ☆ Il rubinetto è otturato o difettoso ★ Il motore è ingolfato <ul style="list-style-type: none"> ☆ Se il motore è ingolfato azionare la messa in moto con la manopola dell'acceleratore completamente aperta onde far entrare più aria impedendo in tal modo la miscela. ★ Il motorino d'avviamento non gira <ul style="list-style-type: none"> ☆ La batteria è scarica. ☆ Il relè non funziona. ★ Perdita di compressione <ul style="list-style-type: none"> ☆ Eccessiva usura del cilindro ☆ Difettosa funzionalità dei segmenti o delle valvole ☆ Candele non ben serrate ☆ Testa non ben serrata | <ul style="list-style-type: none"> ☆ Non arriva corrente alle candele ☆ Le puntine o le candele sono sporche o logore ☆ Basso isolamento dei cavi ad alta tensione ☆ Il condensatore è in corto circuito ★ Il motore si ferma improvvisamente. <ul style="list-style-type: none"> ☆ E' finita la benzina ★ Rubinetto otturato o nella posizione errata. ★ L'orifizio di sfianto del serbatoio della benzina è ostruito ★ I carburatori sono mal regolati. ★ Surriscaldamento <ul style="list-style-type: none"> ☆ Il livello dell'olio motore è basso ☆ Le candele sono troppo calde (grado termico troppo elevato). ☆ Carburazione troppo magra ☆ Anticipo dell'accensione errato ☆ Camera di scoppio incrostata ☆ Miscela troppo ricca o troppo povera ☆ I carburatori sono difettosi o mal regolati |
|--|---|

- ☆ Infiltrazione d'aria dai collettori d'aspirazione.
- ☆ Il filtro dell'aria è ostruito o danneggiato
- Il motore non sviluppa potenza**
- ☆ Perdita di compressione
- ☆ Cilindro usurato
- ☆ Diletta funzionalità delle valvole o dei segmenti
- ☆ Testa non ben serrata
- ☆ La frizione slitta
- ☆ Errore di registrazione dello spingidisco, dischi usurati, carico delle molle insufficiente.
- ☆ Parti della frizione consumate
- ☆ Anticipo mal regolato
- ☆ Errato anticipo all'accensione
- ☆ Olio del motore non appropriato
- ☆ Carburatore e condotto della benzina ostruito.
- ☆ Miscela troppo ricca o troppo povera
- ☆ Accensione difettosa
- ☆ Candele logore
- ☆ Puntine sporche o deteriorate
- ☆ Bobina difettosa
- ☆ Condensatore difettoso

PRODOTTI RACCOMANDATI

La Kawasaki, per tutte le sue moto, raccomanda lubrificanti in particolare per il modello Z 400-D sono prescritti i seguenti prodotti;



 SUPER MOTOR OIL 10W/50

 AUTO GREASE MP

 BIMOL GREASE 481

 HYDRUS HI 46

 AUTOFLUID FR