



MACH IV 750-H2
MANUALE DELL'UTENTE

KAWASAKI

www.alzavahvole.it
free file

KAWASAKI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE DIVISION

Part NO 99983-013

Printed in Japan March 1973

① T.5 MEIKO 印

INTRODUZIONE

Desideriamo ringraziarvi per aver scelto questo motocicli Kawasaki. Come tutti i modelli prodotti dalla Kawasaki Heavy Industries esso è il prodotto risultante della tecnologia avanzata in uso in tutti gli impianti del Gruppo.

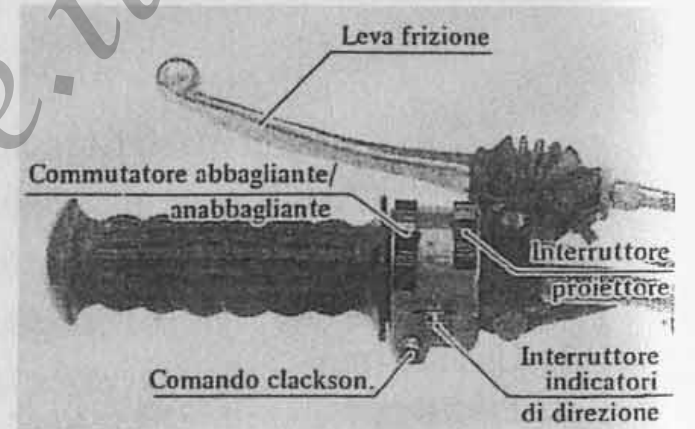
Per trarre le massime soddisfazioni dall'uso di questo motoveicolo dovrete impiegarlo in maniera corretta e far eseguire la manutenzione prevista. Vi chiediamo e pertanto di voler cortesemente leggere con attenzione il presente manuale.

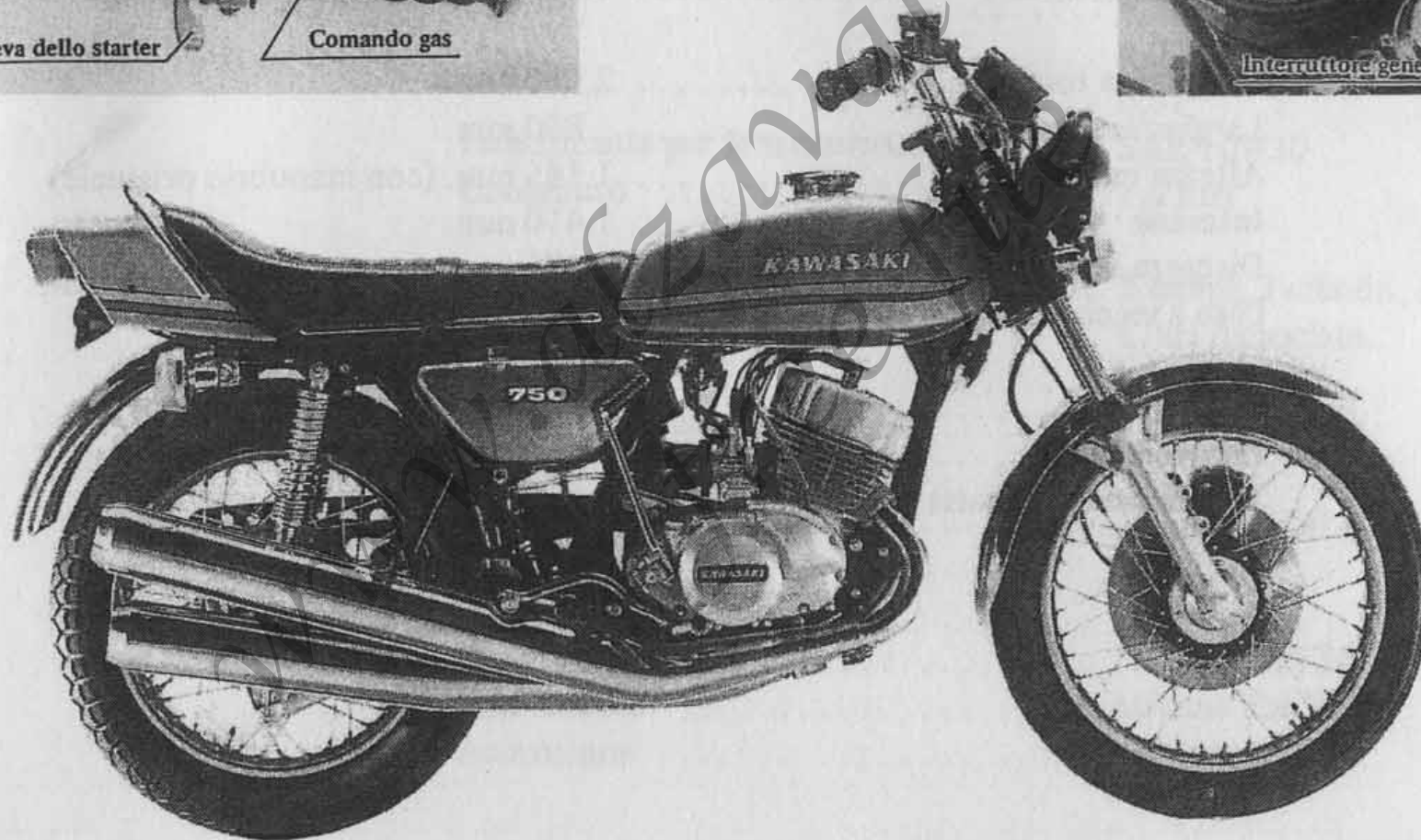
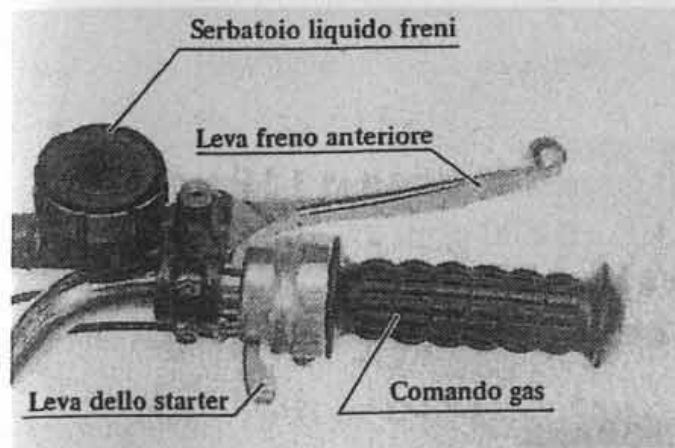
KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE DIVISION

INDICE

Illustrazioni	4	9. Ammortizzatori posteriori	13
Dati tecnici	6	10. Regolazione della scorrevolezza del comando gas	14
Comandi	9	11. Lubrificazione catena	14
1. Interruttore generale	9	12. Sellone biposto	14
2. Proiettore	10	Carburante e lubrificanti	15
3. Lampeggiatori	10	1. Carburante	16
4. Bloccasterzo	11	2. Olio del motore	16
5. Frenasterzo	11	3. Olio per la trasmissione	17
6. Tappo carburante	12	Rodaggio	19
7. Rubinetto benzina	12	1. Velocità di rodaggio	19
8. Contachilometri parziale	13	2. Candele	19

Uso del motociclo	20	7. Catena	36
1. Messa in moto	20	8. Pneumatici	37
2. Uso del cambio	21	9. Ruote	38
3. Uso dei freni	23	10. Proiettore	39
4. Parcheggio	23	11. Marmitte	39
Manutenzione e messe a punto	24	12. Batteria	40
1. Accensione	25	13. Pulizia del motociclo	41
2. Candele	27	14. Soste prolungate	43
3. Carburatori	29	15. Lubrificazione	44
4. Frizione	32	Controlli giornalieri	46
5. Filtro aria	33	Tabella manutenzione periodica	47
6. Registrazione dei freni	34	Impianto elettrico	quarta di copertina





DATI TECNICI

Prestazioni	Accelerazione	400 metri da fermo in 12,0 sec.
	Potenza massima	71 HP a 6.800 g/m.
	Coppia massima	7.7 kg-m a 6.500 g/m.
	Distanza di arresto	12 metri a 50 Km./h.
Dimensioni	Lunghezza totale	2.080 mm.
	Larghezza massima	850 mm.
	Altezza massima	1.145 mm. (con manubrio originale)
	Interasse	1.410 mm.
	Distanza da terra	175 mm.
	Peso a secco	192 Kg.
Trasmissione	Tipo	5 marce, ingranaggi sempre in presa
	Frizione	a bagno d'olio
	Trasmissione primaria	1,88

Rapporto di trasmissione secondario	3,13 (15/47)
Rapporto di trasmissione totale	4,76
Rapporto del cambio: 1°	2,17
2°	1,47
3°	1,11
4°	0,92
5°	0,81
Lubrificante per la trasmissione	SAE 10W30
Contenuto	1,4 litri

Motore

Tipo	2 tempi, 3 cilindri, distribuzione a luci incrociate.
Cilindrata	748 cc.
Alesaggio x Corsa	71 x 63 mm.
Rapporto di compressione	7,0 : 1
Anticipo	23° prima del punto morto superiore
Lubrificazione	Injectolube
Tipo olio	per 2 tempi
Candele	NGK B-9HS-10
Carburatore	Mikuni VM 30 SC
Accensione	Elettronica CDI

Telaio

Tipo	A doppia culla continua in tubi
Sospensioni: anteriore	Forcella telescopica
posteriore	Forcellone oscillante
Pneumatici: anteriore	3,25-19 4PR
posteriore	4,00-18 4PR
Freni: anteriore	a disco
posteriore	a tamburo
Diametro del disco	296 mm.
Misure tamburo post	200 x 35 mm.
Serbatoio carburante	17 litri
Serbatoio lubrificante	2 litri
Inclinazione di forcella	62°
Avancorsa	114 mm.

Impianto elettrico

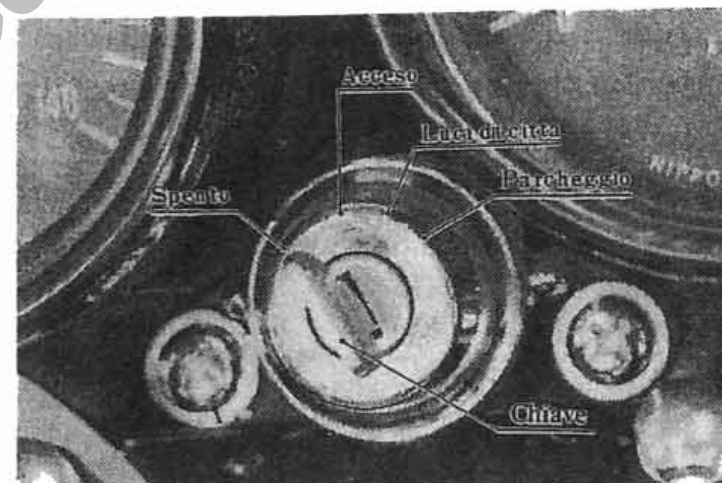
Batteria	12V 6AH
Proiettore	12V 35/35W
Fanalino posteriore	12V 5/21W
Indicatori di direzione	12V 23W
Illuminazione strumenti	12V 3W
Avvisatore acustico	12V 2,5A
Luce di città	12V 4W
Luce spia del folle	12V 3W
Luce spia degli abbaglianti	12V 1,5W

4. COMANDI

1. Interruttore generale

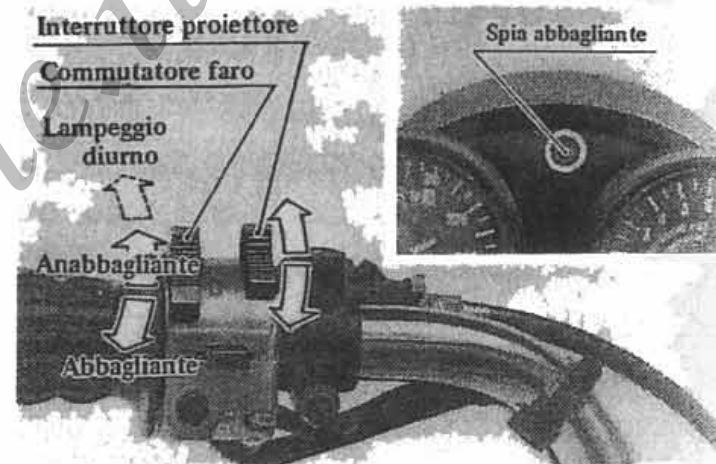
Questo è il commutatore che funziona per una chiave possedente quattro posizioni. La chiave può essere rimossa dalle posizioni di arresto e parcheggio.

Posizioni della chiave	
Spento	Tutti i circuiti elettrici sono aperti. La chiave può essere rimossa.
Acceso	È inserito il circuito dell'accensione del motore. Sono inseriti i circuiti di servizio come lo stop e il clacson. La chiave non può essere estratta.
Luci di città	In questa posizione è inserita la luce di città. La chiave non può essere rimossa.
Parcheggio	Il circuito del motore e quelli dei servizi sono esclusi. È accesa la luce di posizione anteriore e posteriore. La chiave può essere rimossa.



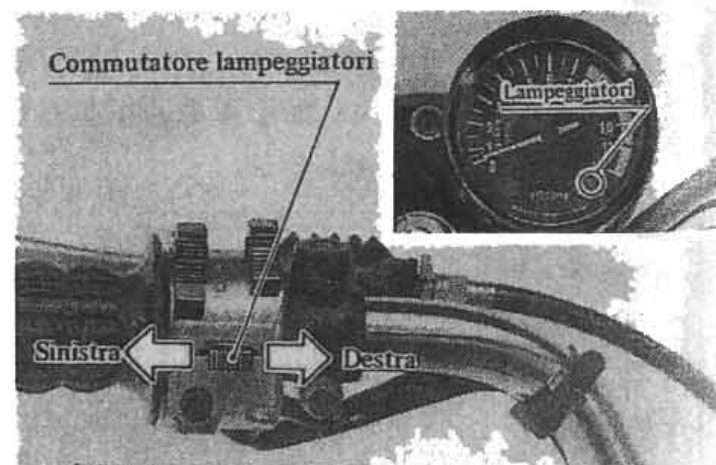
2. Proiettore

Il proiettore si inserisce tramite l'interruttore sul manubrio. Per passare dall'abbagliante all'anabbagliante si usi il commutatore. Sul fanale trovasi la spia dell'abbagliante. Il proiettore si può inserire quando la chiave dello interruttore generale è in posizione acceso, anche con le luci di città non inserite. Per fare il lampeggio diurno si spinga avanti il commutatore oltre la posizione "anabbagliante".



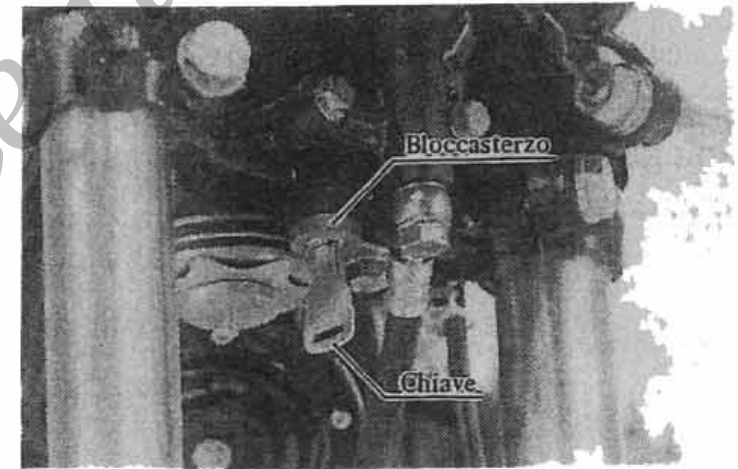
3. Lampeggiatori

I lampeggiatori sono controllati da un commutatore sulla sinistra. La spia dei lampeggiatori, arancione, trovasi nel contagiri.



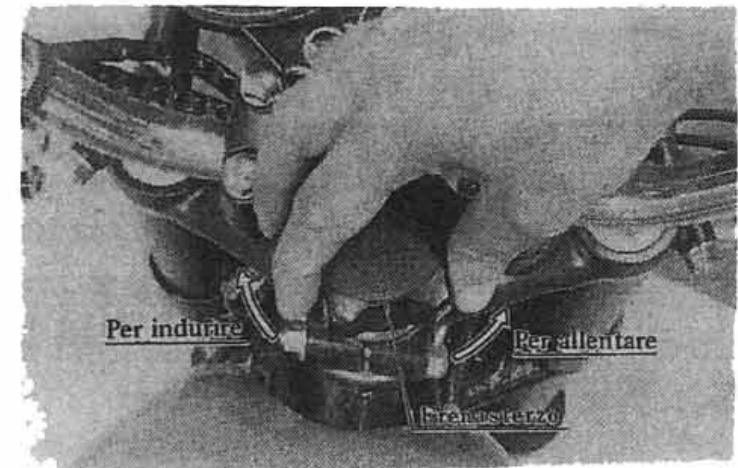
4. Bloccasterzo

La sede del bloccasterzo è sul canotto inferiore della forcella. Il fermo corrispondente nel telaio permette il bloccaggio dello sterzo a fondo corsa, sia a destra che a sinistra.



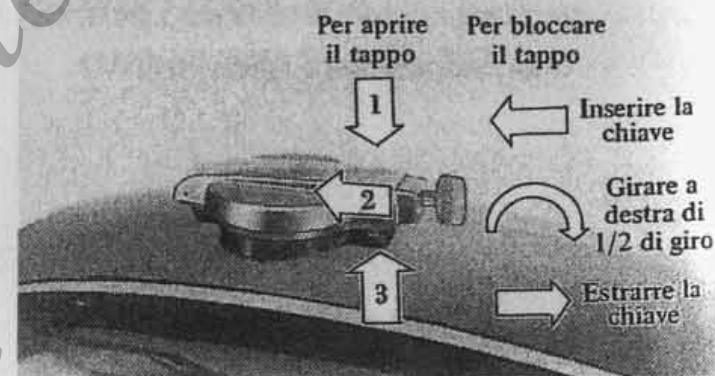
5. Frenasterzo

L'equipaggiamento di serie comprende l'ammortizzatore di sterzo a frizione. L'ammortizzatore di sterzo idraulico è acquistabile a parte come ricambio originale. L'ammortizzatore di sterzo a frizione non deve essere tenuto su una posizione troppo stretta a bassa velocità onde non diminuire la precisione delle sterzo.



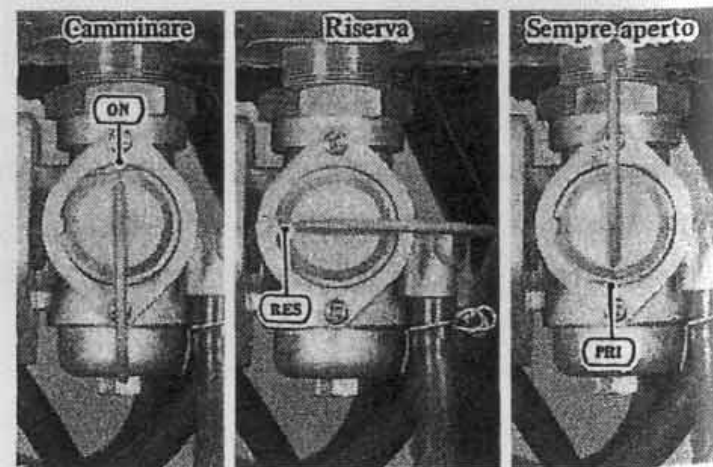
6. Tappo carburante

Si può bloccare il tappo del serbatoio inserendo l'apposita chiave e girando di mezzo giro sulla destra. Per aprire il tappo sbloccarlo, spingere avanti il fermo mentre si preme sul tappo, indi aprirlo. Per chiuderlo è sufficiente premere.



7. Rubinetto benzina

Il rubinetto della benzina è ad apertura automatica. La depressione nel carburatore di destra apre una valvola a diaframma. Sulla posizione ON il funzionamento è così automatico. Pure in riserva RES il funzionamento è automatico. Nella posizione PRI l'automatismo è escluso e il carburante passa sia col motore spento che col motore in moto. Questa posizione è utile dopo lo smontaggio dei carburatori per pulire il circuito. Non lasciate mai il rubinetto su questa posizione col motore spento.



8. Contachilometri parziale

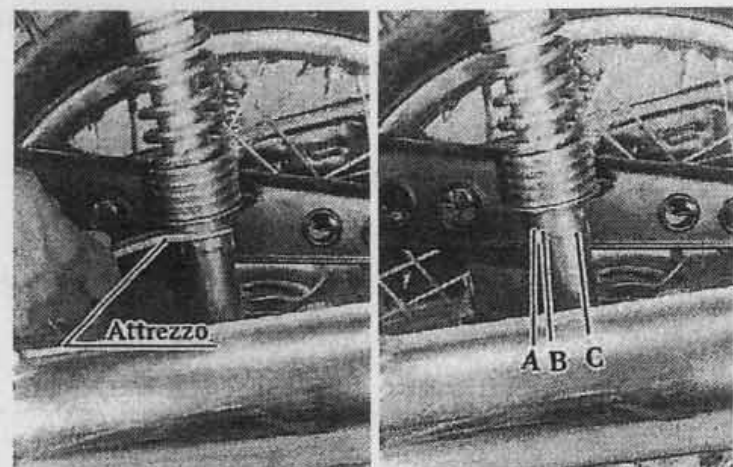
La manopola per azzerare il contachilometri è sul retro del tachimetro contachilometri. Non azzerate mai il contachilometri mentre il motoveicolo è in movimento.



9. Ammortizzatori posteriori

Gli ammortizzatori posteriori sono registrabili su tre posizioni, a seconda della velocità e del carico. Per effettuare la registrazione c'è un apposito attrezzo nella borsa dei ferri.

Ricordatevi di tenere entrambi gli ammortizzatori nella stessa posizione. Per un uso ad alta velocità è necessario partire dalla posizione di mezzo.



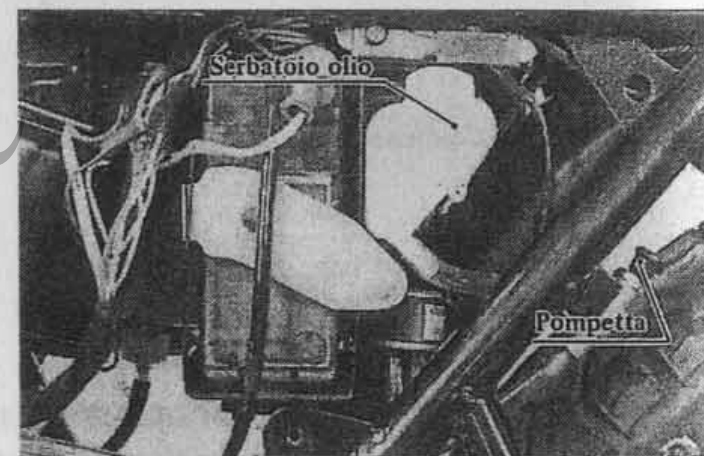
10. Regolazione della scorrevolezza del comando gas.

Usando l'apposita vite indicata in figura si indurisce il comando del gas fino ad ottenerne il bloccaggio, in qualunque posizione lo si lasci.



11. Lubrificazione catena

E' montata una pompetta per la comoda lubrificazione della catena. Il serbatoio trovasi dietro la batteria. Sollevando la manopola si permette la caduta sulla catena di una quantità calibrata di olio. Vedere anche a pag. 36.



12. Sellone biposto

Il sellone è incernierato lateralmente in modo che lo si ribalta per accedere ai ferri e al ripostiglio. Il fermo del sellone si può bloccare a chiave.



CARBURANTE E LUBRIFICANTE

	Serbatoio	Serbatoio Olio	Transmissione
Carburante e Lubrificante	 <p>Benzina con 85 minio di Ottano</p>	 <p>Olio per due tempi</p>	 <p>Olio da motore SAE 10W30</p>
Contenuto	17 litri	2 litri	1,4 litri

1. Carburante

In questo motociclo è usato l'impianto di lubrificazione forzata Injectolube, per cui nel serbatoio si deve mettere benzina pura.

2. Olio del motore

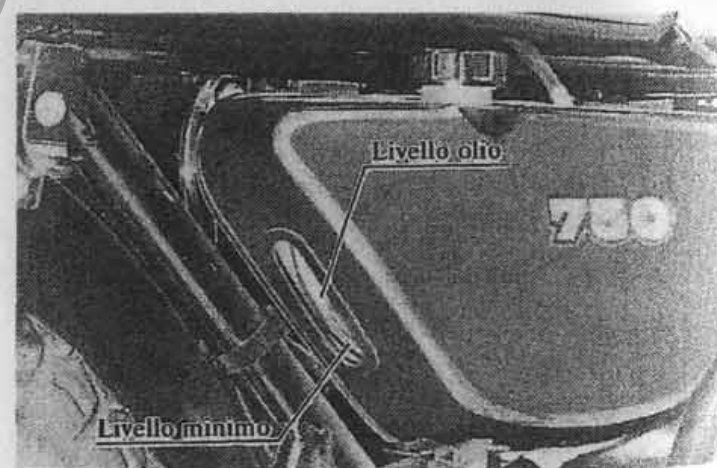
Tipo dell'olio

Usare un olio da due tempi. La caratteristica più importante è che la viscosità sia sufficientemente bassa da permettere l'immediato scorrimento a freddo.

Rifornimento

Il tubo di livello è visibile una finestra. Quando il livello dell'olio arriva al bordo inferiore della finestra bisogna aggiungere un litro d'olio.

Nel caso si restasse senz'olio nel serbatoio dell'aria entra nel circuito e nella pompa. In tal caso aggiungere olio non è sufficiente e bisognerà effettuare lo spurgo presso un'officina autorizzata.



3. Olio per la trasmissione

L'olio contenuto nella trasmissione ha il doppio compito di lubrificare le superfici delle parti in movimento e di raffreddare. Bisogna usare un olio da motore SAE10W30.

Olio più denso può incollare la frizione a freddo nei mesi invernali. Questo olio va sostituito dopo 800 Km., ai primi 3.000 Km. e ogni 3.000 Km. in seguito.

1) Aggiunte di lubrificante.

Bisogna rabboccare a piccole aggiunte e lasciare colare l'olio dagli ingranaggi dopo ogni aggiunta. La lettura più esatta la si ha dopo 3 minuti dall'ultima aggiunta. Tenete il livello compreso tra i due segni sull'asta. La lettura si effettua dopo aver completamente avvitato l'asta del livello.



2) Scarico dell'olio

L'olio della trasmissione deve essere scaricato quando il motore è caldo, in modo che tutte le particelle contenute vengano scaricate.

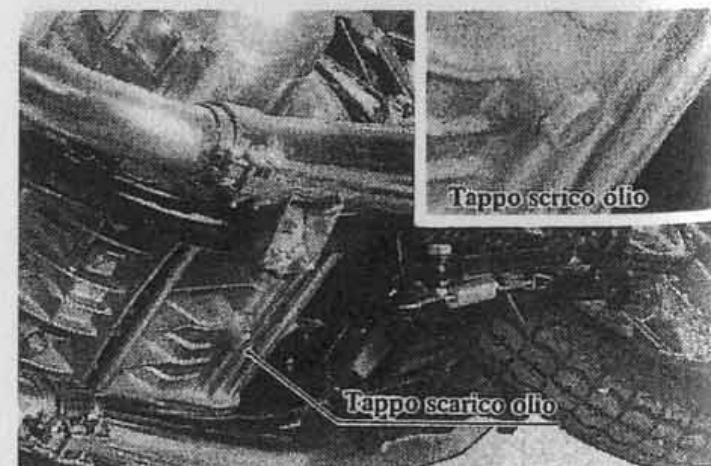
Durante lo scarico dell'olio il motociclo deve essere tenuto sul cavalletto centrale; se venisse tenuto sul cavalletto laterale l'olio non verrebbe scaricato completamente.



Scarico del lubrificante della trasmissione

3) Sostituzione lubrificante della trasmissione.

La prima sostituzione deve essere effettuata dopo i primi 800 Km. Può sembrare una percorrenza eccessivamente corta per effettuare di già un cambio. Ma bisogna considerare che nei primi chilometri avviene il rodaggio delle superfici degli ingranaggi del cambio e dei dischi della frizione. Dopo i primi 800 Km. l'assestamento è avvenuto e il consumo delle parti a contatto reciproco è trascurabile per cui si potrà lasciare l'olio fino a 3.000 Km.



RODAGGIO

I motocicli Kawasaki sono prodotti di precisione e sono fabbricati per durare. Il tipo di guida adottato durante i primi 1.600 Km. d'altra parte è di vitale importanza per la lunga durata del motore e una guida eccessivamente pesante durante il rodaggio abbrevierà senz'altro la sua durata.

1. Velocità di rodaggio

Il periodo di rodaggio serve non solo per assicurare la longevità del motore ma anche per gli assestamenti della catena, dei pignoni, dei freni, cioè dell'intero veicolo. Pertanto il regime deve essere limitato a 4.000 giri durante i primi 800 Km. e non deve superare i 6.000 giri fino a 1.600 Km.

- Attenzione:**
- Particolarmente nelle marce dalla prima alla terza la nervosità del motore fa sì che è molto facile superare il regime massimo ammesso, per cui è necessario controllare attentamente le indicazioni del contagiri.
 - Dopo ogni avviamento a freddo scaldate il motore per qualche minuto, non partite immediatamente.
 - Col cambio in folle non mandate il motore su di giri.

2. Candele

Durante il rodaggio le candele si possono sporcare a causa dell'impiego a basso regime. Vedere a pagina 27 e 28

Massimo 4.000 giri/min. Da 0 a 800 Km.	
Marcia	Km./h.
1°	38
2°	56
3°	75
4°	90
5°	103

Massimo 6.000 giri/min. Da 800 a 3.000 Km.	
Marcia	Km./h.
1°	57
2°	84
3°	113
4°	137
5°	156

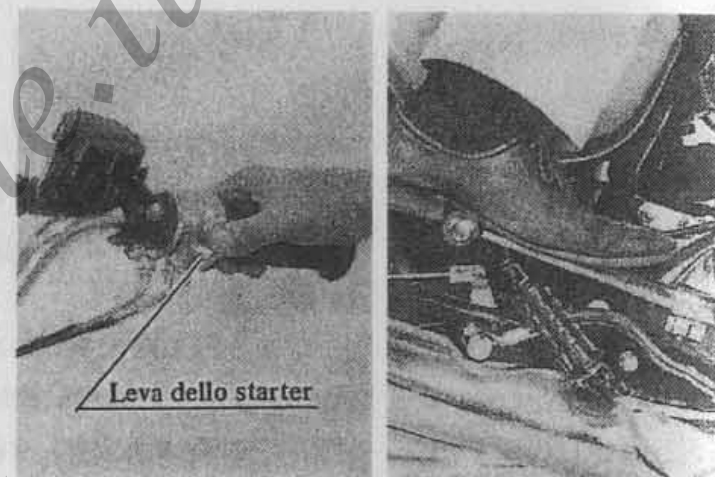
USO DEL MOTOCICLO

1. Messa in moto

La procedura è differente a seconda se il motore è freddo o caldo. Di seguito sono descritti i vari casi.

Quando il motore è freddo

- ☆ Assicurarsi che il cambio sia in folle. Nel contagiri c'è la spia (verde) del folle. Dovendo mettere il folle muovete il motociclo avanti e indietro mentre azionate il pedale del cambio, onde facilitare l'operazione.
- ☆ Inserire il circuito del motore portando la chiave al primo scatto, premere la leva dello starter mantenendo la manopola del gas completamente chiusa, azionare la leva della messa in moto.
- ☆ Quando il motore è partito tenere abbassata la leva dello starter per qualche tempo, azionando la manopola del gas.
- ☆ Indi rilasciare la leva dello starter e scaldare il motore per qualche tempo.
- ☆ Se il motore tirasse a spegnersi riprenderlo abbassando nuovamente la leva dello starter per qualche istante. Quando il motore risponderà prontamente alla manopola dell'acceleratore il motore sarà sufficientemente caldo e si potrà partire.
- ☆ Se si parte col motore che non prende ancora bene il gas la mancanza di tiro a basso regime renderà difficoltosa la partenza e si sovraccaricherà la frizione.



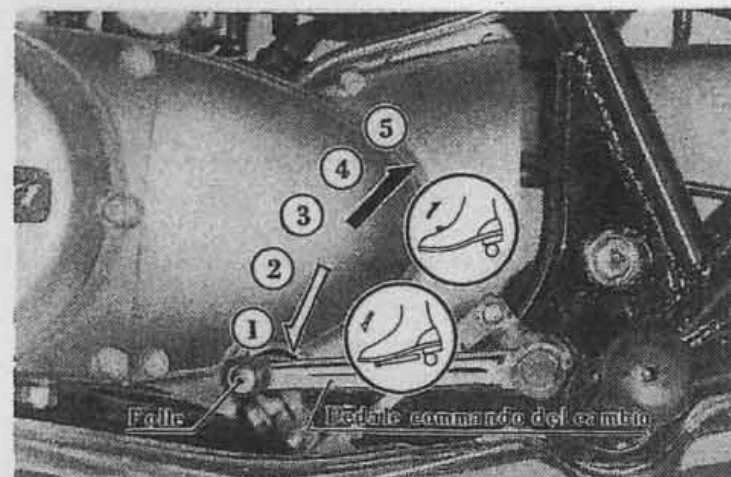
Quando il motore è caldo oppure in giornate molto calde

- ☆ Inserire il circuito del motore e assicurarsi che il cambio sia in folle.
- ☆ Non azionare la leva dello starter e mettere in moto tenendo la manopola del gas aperta di un quarto.
- ☆ Anche se il motore gira subito al minimo e accetta bene il gas, attendere mezzo minuto prima di muoversi.

2. Uso del cambio

Quando il motore è sufficientemente caldo da accettare bene il gas potete mettere la prima e partire.

Attenzione: inserendo la prima tenete il motore al minimo! ! Dare dei colpi di acceleratore prima di innestare la marcia è privo di qualunque significato e ha per risultato di sottoporre inutilmente a sforzi gli ingranaggi della trasmissione e il parastrappi.



Accelerazione:

Raggiunto il regime opportuno (4.000 giri/min. durante il rodaggio) si passa alla marcia superiore. Anche se oggi ciò non è più necessario non è male prendere l'abitudine di trattenere il pedale di comando cambio nella posizione fino a quando la leva della frizione è completamente rilasciata.

Decelerazione:

Scalando marcia è facile superare il regime da osservare durante il rodaggio. Tenete d'occhio il contagiri, aiutatevi coi freni e non arrivate lunghi.

E' anche bene evitare di guidare a regimi troppo bassi, per evitare di sovraccaricare i cuscinetti.

Marcia	Velocità estensione Km/h
1°	0 - 75
2°	10 - 110
3°	15 - 145
4°	20 - 175
5°	Oltre 50

Marcia	Retrocedere sotto: Km/h
5° a 4°	165
4° a 3°	135
3° a 2°	105
2° a 1°	70

3. Uso dei freni

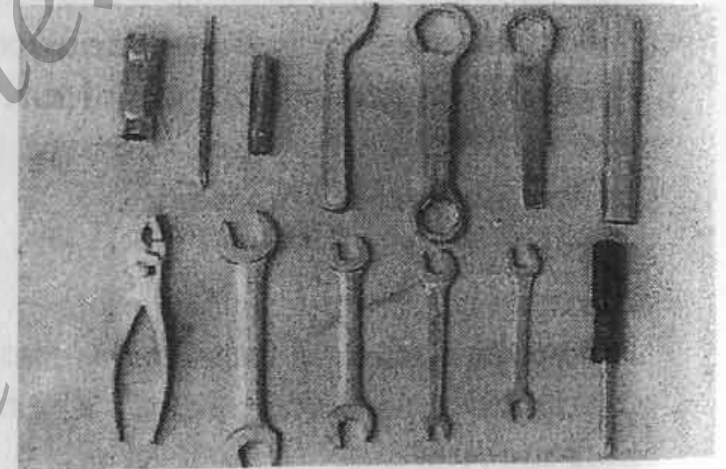
E' noto che bisogna frenare con entrambi i freni. Molti sono convinti che in una moto di grossa cilindrata è sufficiente usare quello anteriore perchè quello posteriore è di scarso aiuto. Vi consigliamo di provare l'utilità di usare entrambi i freni sul Kawasaki H-2. Al termine di una frenata impegnativa Vi ricordiamo di smettere di frenare prima con quello posteriore e poi con quello anteriore, onde evitare sbandamenti della parte posteriore del motociclo.

4. Parcheggio

Parcheggiando per un breve tempo di notte si può approfittare della posizione parcheggio del commutatore per avere le luci di posizione anteriori e posteriori accese. In questa posizione la chiave può essere rimossa.

MANUTENZIONE E MESSE A PUNTO.

Effettuare regolarmente controlli e messe a punto farà sì che il Vostro Kawasaki sia sempre pronto e rispondente a quanto Vi aspettate da lui. Alcuni di questi controlli, come la registrazione dei giochi ai comandi freni, la pressione delle gomme, la tensione della catena, sono così importanti che dovrete prendere l'abitudine di effettuarli piuttosto di frequente.

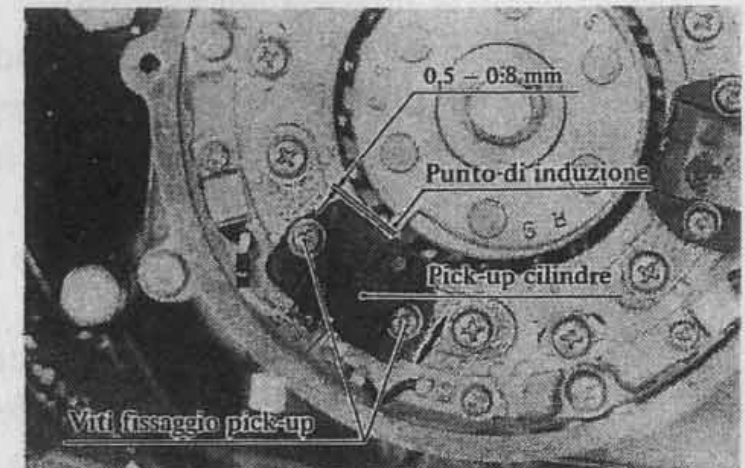
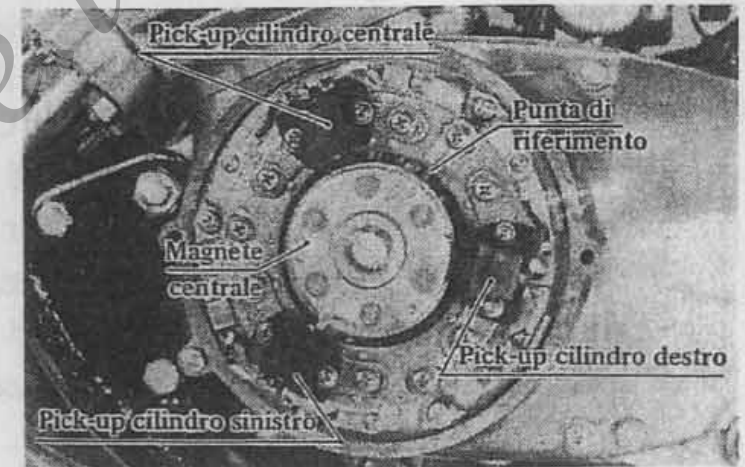


1. Accensione

Il sistema di accensione elettronica montato sull'H-2 è chiamato Magneto CDI. Questo sistema, ora portato al massimo del perfezionamento, incorpora anche un sistema di anticipo automatico elettronico. Inoltre il sistema è triplo, per cui anche nel caso che qualcosa ceda, l'accensione a due cilindri è sempre assicurata. Dato che non ci sono parti in movimento o puntine platinato che si consumino nessuna messa a punto è normalmente richiesta. Ma nel caso di smontaggio del piatto, o nel caso che i pick-up vengano rotti e si debba sostituirli, bisognerà regolare la posizione angolare.

1) Registrazione della distanza

Prima di procedere alla registrazione dell'anticipo all'accensione bisognerà controllare che la distanza dei pick-up dal magnete centrale sia corretta. Pertanto si misuri con lo spessimetro che la distanza dalle punte del magnete ai pick-up sia di 0,5 mm. Nel caso che sia necessaria una registrazione, allentare le viti e spostare il pick-up a mano. Non usare un cacciavite per spostarli, onde evitare di romperli.



2) Controllo dell'anticipo

Ci sono tre serie di marche di riferimento sulla parte esterna del magnete centrale: un segno L ed S per il cilindro di sinistra, un segno R ed S per il cilindro di destra, un C ed un S per il centrale. Si controlla l'anticipo allineando il segno S con la punta di riferimento e controllando che il lato destro (per chi osserva) del punto di induzione coincide col segno di riferimento sul pick-up. Se uno dei pick-up è fuori allineamento lo si sposta come già spiegato, ricordando di non fare forza con un cacciavite per non romperlo.

3) Regolazione dell'anticipo.

Per una regolazione dell'anticipo con la massima precisione si proceda come segue:

- si regoli la distanza dei pick-up;
- si inserisca il comparatore nel cilindro di sinistra;
- si porti il pistone a 3,13 mm. prima del punto morto superiore;
- piegare la Punta di riferimento in modo che coincida con il segno "L" sul magnete centrale;
- regolare l'angolo d'anticipo come spiegato nel capitolo precedente;
- usare la pistola stroboscopica per controllare che i segni "L", "R" e "C" coincidano con la Punta di riferimento a 4.000 giri/min.;
- riaggiustare l'anticipo se necessario.

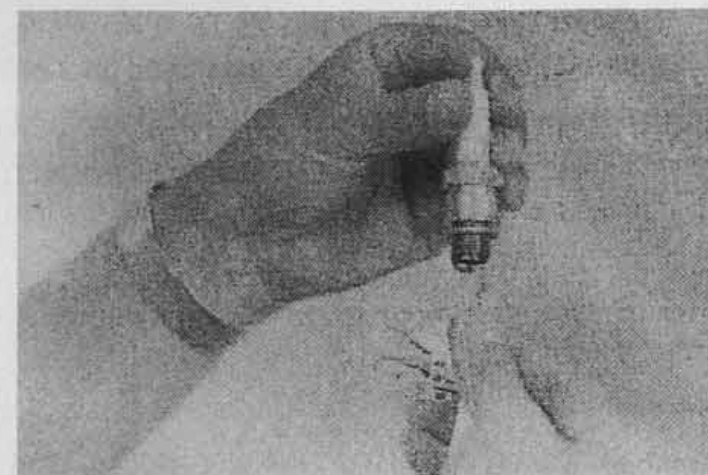
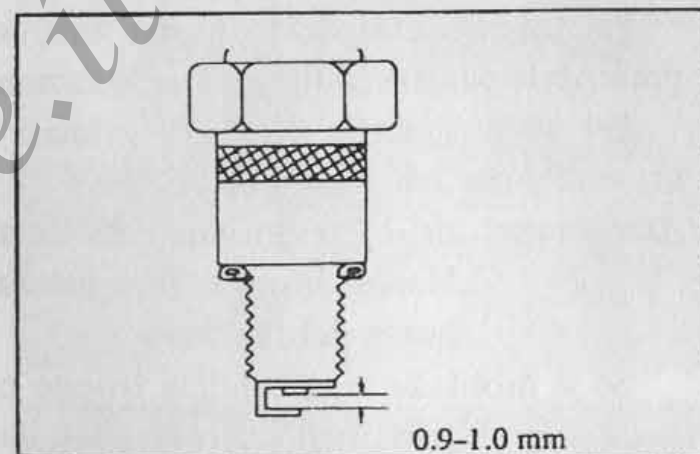


2. Candele

La mancanza di cura per le candele porta calo di prestazioni ed eventualmente porta a partenze difficoltose.

Ogni 3.000 chilometri al massimo bisogna smontare le candele e pulirle dalle incrostazioni di carbonio. Inoltre è molto importante tener le punte alla distanza prescritta. Se l'elettrodo centrale è consumato sarà preferibile sostituirle. La distanza degli elettrodi è di 0,9 - 1,0 mm. per qualunque tipo impiegato. Si può facilmente vedere se il grado termico delle candele impiegate è giusto o no dal colore della ceramica intorno all'elettrodo centrale. Se è di colore marrone chiaro il grado termico è esatto.

Se la ceramica è nera la candela funziona a temperatura troppo bassa, per cui bisogna impiegare una candela più calda. Se la ceramica è bianca la candela funziona a temperatura troppo elevata e deve essere sostituita con una candela più fredda. La candela funziona come un termostato nel motore: usare una candela troppo calda porta a surriscaldamenti locali ed ha come conseguenza estrema la fusione di un pistone. La candela installata dalla Fabbrica è adatta al normale uso di questo motoveicolo.



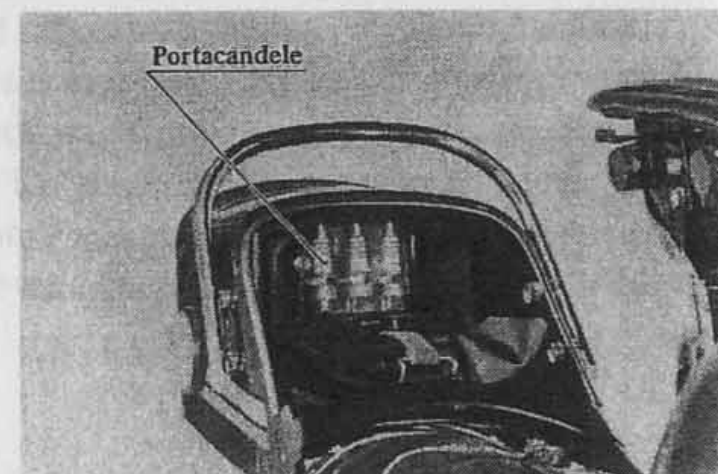
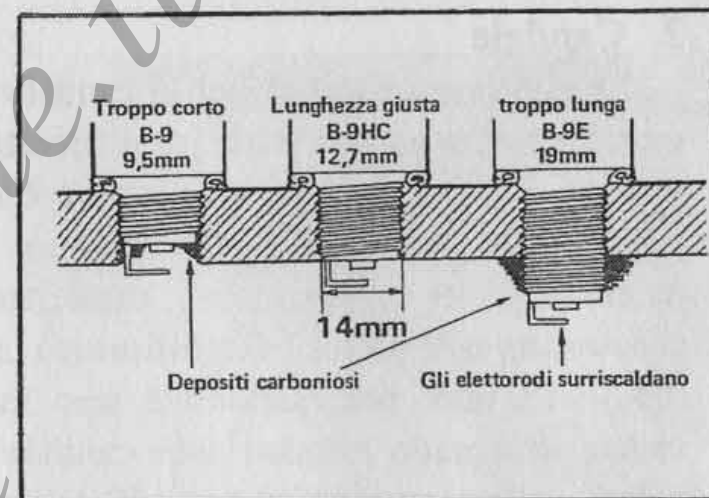
Per un uso esasperato (come una corsa per macchine di serie) è preferibile passare al tipo immediatamente più freddo (B-10H).

Per un uso continuo a bassa velocità in città può essere necessario usare una candela più calda (B-8HS)

Attenzione: nel caso che una candela sia sostituita con una di altra Marca, bisogna fare attenzione ad usare la stessa lunghezza del filetto.

Se si montasse una candela troppo corta i depositi di carbonio si accumulerebbero nell'interno dei filetti rendendo poi difficile l'avvitamento della candela corretta; se si monta una candela a filetto troppo lungo i depositi carboniosi all'esterno del filetto farebbero da punto caldo, dando battito in testa e portando eventualmente a danni ai pistoni.

Le misure corrette sono: diametro 14 mm. e lunghezza 12,7 mm.



3. Carburatori

1) Cavi dello starter

Innanzitutto si regolino i registri al termine inferiore dei cavi in modo che abbiano 1 mm. di gioco. Indi regolare la leva dello starter per un gioco di 4 – 6 mm. misurati all'estremità della leva.

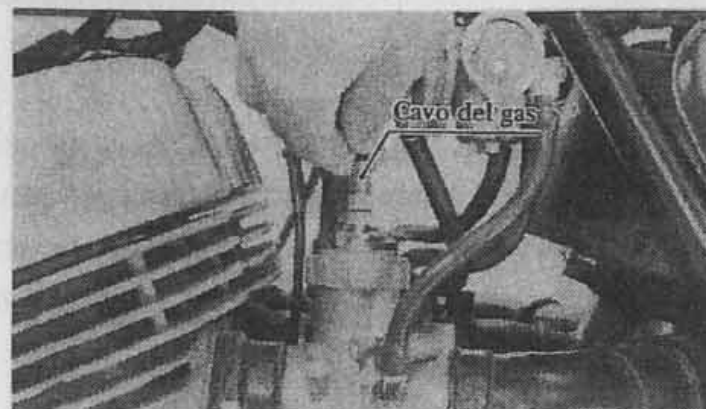
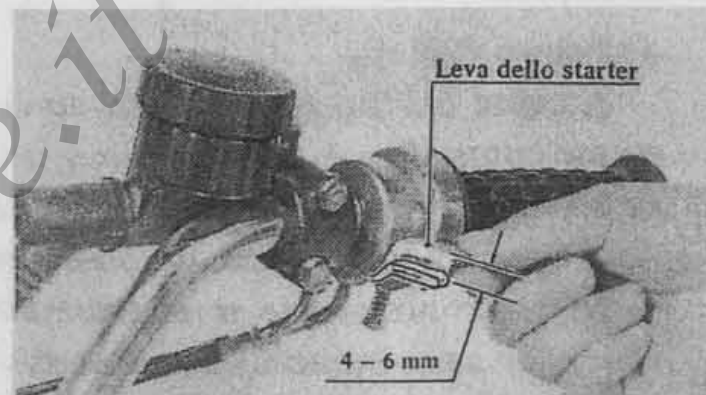
2) Cavi del gas

Svitare ciascuna vite di regolazione del minimo di 3 o 4 giri fino a che le valvole del gas sono completamente chiuse. Usando il registro dei cavi sopra ognuno dei carburatori regolare il gioco di ciascun cavo sui carburatori. A questo punto controllare il gioco dell'a manopola del gas e la regolazione della pompa dell'olio, dopodichè si può registrare il minimo.

Nota: dopo la registrazione del minimo, i cavi avranno un po' di gioco. Questo è regolare.

3) Gioco della manopola del gas

Tenendo il manubrio diritto registrare il gioco del comando del gas con il dado di regolazione in modo che vi siano 2 – 3 mm. di gioco sulla guaina del cavo.



4) Pompa dell'olio

A causa dell'asestamento del cavo di comando bisogna periodicamente controllare e all, occorren registrare la pompa dell'olio. E' facilmente intuibile l'importanza della corretta sinoronizzazione della pompa con le valvole dei carburatori.

La sincronizzazione si effettua agendo sul registro illustrato in figura. La sincronizzazione sarà corretta quando i due segni coincideranno se la manopola del gas è completamente chiusa.

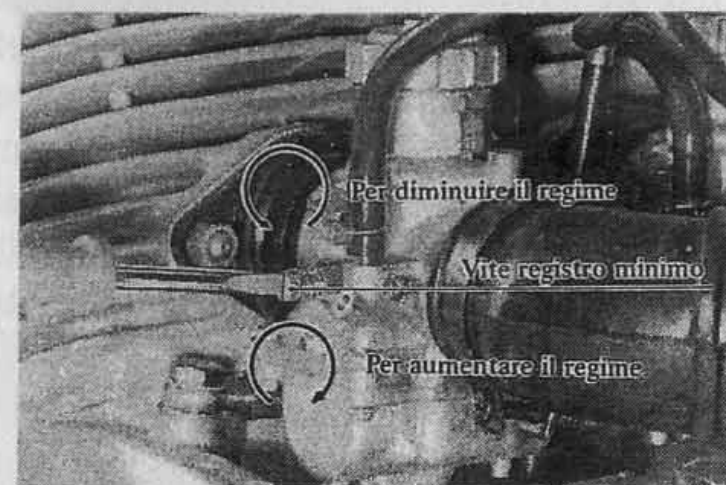
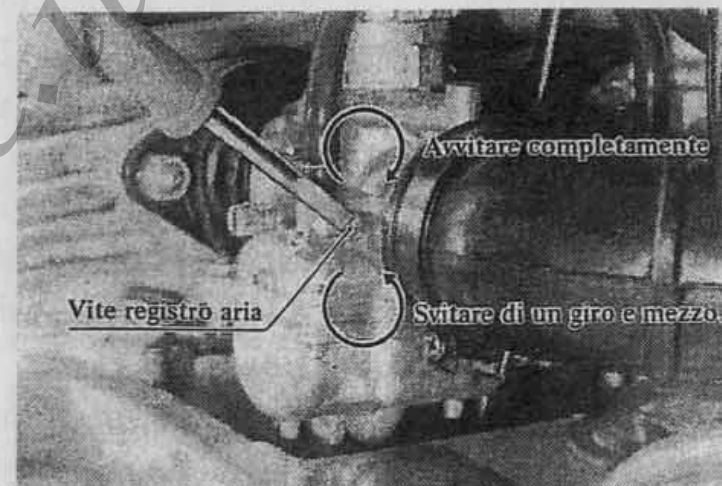
Nel caso si trovassero bolle d'aria nei condotti operare come segue:

- (1) Allentare il bullone di fissaggio del tubo di mandata olio alla pompa e bloccarli nuovamente quando l'aria è uscita.
- (2) Tenendo il motore in moto al minimo ruotare a mano il disco di comando della pompa in posizione tutto aperto finchè non si vedrà più aria nei condotti.



5) Registrazione del minimo

Innanzitutto avvitate le tre viti dell'aria completamente senza stringere forte, e poi svitatele di un giro e mezzo. Così resta registrato il titolo della miscela al minimo. Poi scaldate il motore in modo che sia nelle condizioni stabili per la registrazione del regime di minimo. Per effettuare tale registrazione agite sulle apposite viti. Il regime più opportuno è di 1.400 giri/min. comunque non più di 1.600 giri/min. Per controllare che l'apertura dei carburatori sia uguale si verifichi la pressione ad ognuno degli scarichi.



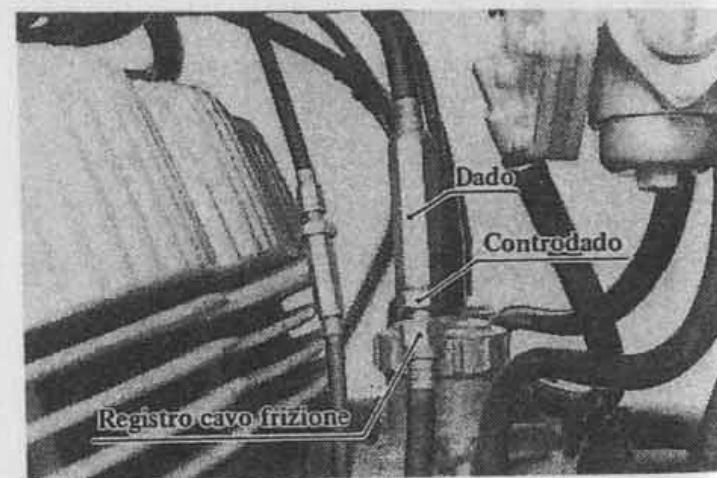
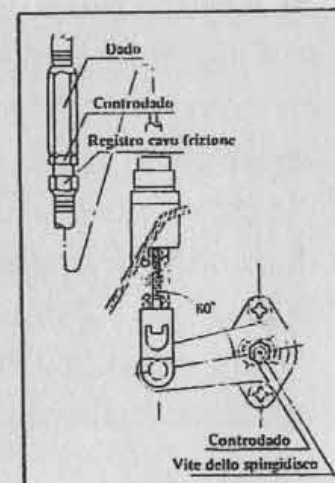
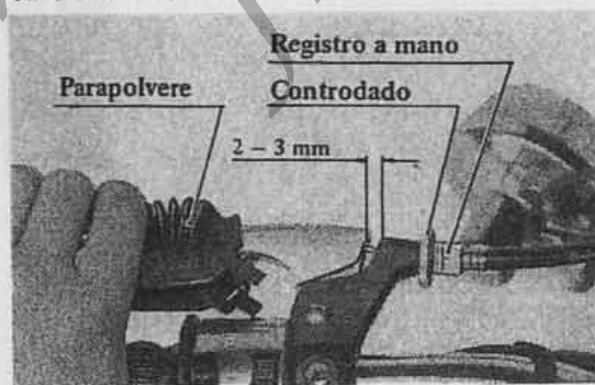
4. Frizione

I dischi della frizione si assestano e il cavo di comando si allunga, per cui è necessario registrare il meccanismo spingidisco e il cavo della frizione ogni 3.000 Km.

Attenzione: La mancata registrazione dello spingidisco, ovvero l'errata effettuazione di questa importante regolazione può fare sì che la frizione slitti, rendendo poi necessaria la sostituzione dei dischi.

Per registrare la frizione si proceda come segue:

1. Allentare il contródado della levetta di comando dello spingidisco (che trovasi sul carter dietro il pignone).
2. Regolare l'inclinazione di questa levetta in modo che sia di circa 80° : per far ciò si allenti il registro che trovasi sul cavo della frizione, circa all'altezza dei carburatori.
3. Avvitare la vite dello spingidisco finché non si sente duro: non esagere altrimenti si fa cadere fuori il primo disco della frizione. Bloccarlo in questa posizione col contródado.
4. Regolare la leva sul manubrio in modo che abbia un gioco di 2 - 3 mm.
5. Bloccare tutti i contródadi.



5. Filtro aria

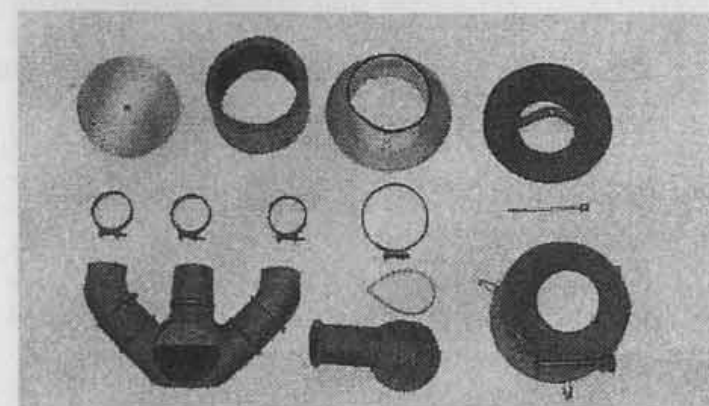
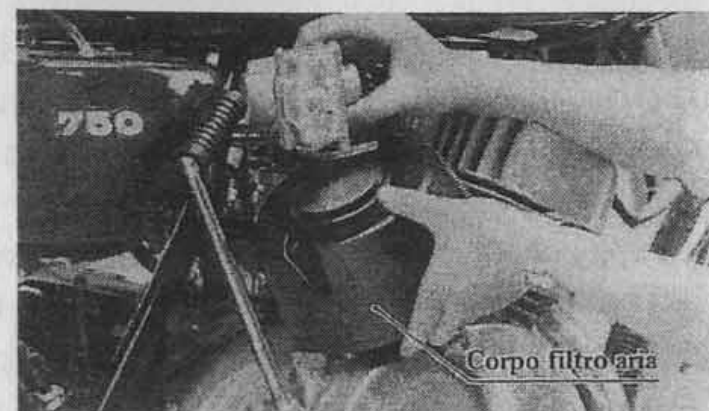
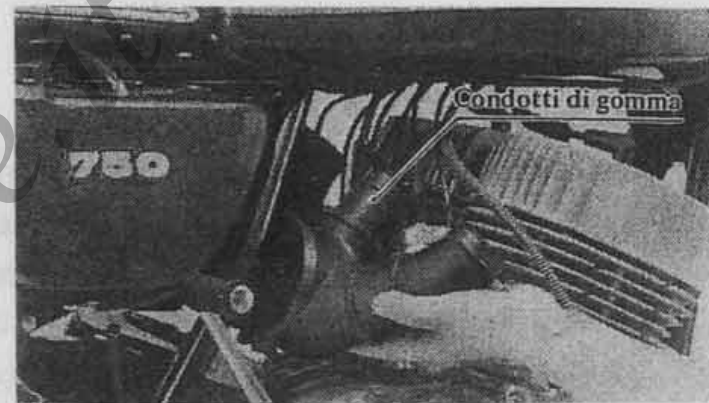
Un filtro dell'aria otturato o sporco fa perdere potenza. L'elemento del filtro deve pulito al minimo ogni 3.000 Km. Se si percorrono d'abitudine strade polverose anche ogni 800 Km. Dopo aver percorso un lungo tragitto sotto la pioggia o su strade fangose è consigliabile pulire l'elemento filtrante.

Per estrarre il filtro procedere come segue:

Rammollare la fascetta sotto al filtro dell'aria, allentare le fascette dei tre carburatori e rimuovere i condotti di gomma. Togliere il coperchio laterale sinistro e togliere il bullone di fissaggio del corpo filtro aria. Togliere il carburatore destro. A questo punto è possibile estrarre il corpo filtro aria. Per pulire l'elemento filtrante togliere la spugna dal telaio di fili metallici e pulirla con benzina o solvente, spremerla e asciugarla. Pulire le parti in feltro con benzina o solvente e asciugarle con aria compressa. Poi inumidire l'elemento e il feltro con una piccola quantità di miscela olio/benzina al 5%.

Sarà consigliabile sostituire completamente l'elemento filtrante ogni 10.000 Km. oppure dopo 5 pulizie, oppure quando è danneggiato.

Nota: quando si sostituisce l'elemento filtrante controllare che aderisca bene al telaio di filo metallico, e che pertanto non ci sia alcuna possibilità che dell'aria non filtrata entri nel motore.



6. Registrazione dei freni

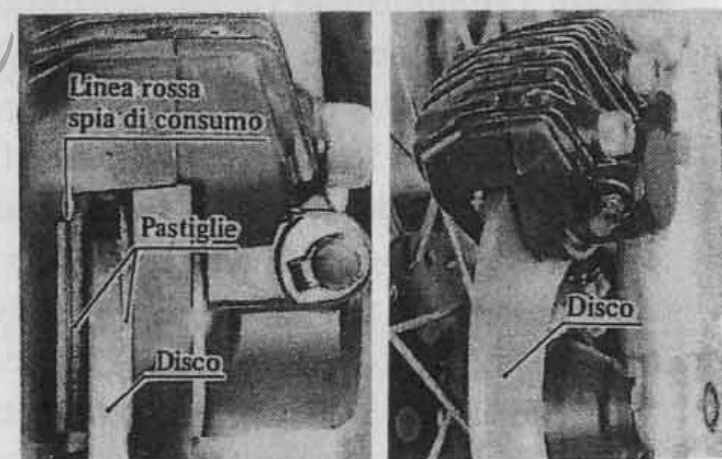
1) Freno anteriore.

Il freno anteriore è a disco ed è autoregistrante per cui l'unica cosa da registrare è in gioco della leva, che deve essere di 5 mm. misurati all'estremità della leva. Per questo c'è l'apposito bullone di registrazione. RicordateVi di bloccare il controdado! !

Se una qualunque parte del circuito idraulico mostra usure o perdite sostituitelo immediatamente. Se l'olio appare inquinato sostituitelo immediatamente. Tenete il livello del fluido in corrispondenza del segno interno. Il fluido dei freni deve essere cambiato ogni 10.000 Km. oppure una volta l'anno. Usare uno dei tipi indicati in tabella.

Quando si effettua un rabbocco usare sempre lo stesso tipo che è già contenuto nel circuito. Se cade del fluido su una parte vernicita ripulitela immediatamente altrimenti la vernice verrà sciolta. Nel caso si verificasse una infiltrazione di acqua il fluido dovrà essere completamente sostituito.

Se l'uno o l'altro delle freno cuscinetti logra per la linea rossa, i cuscinetti devono essere ricollocato.

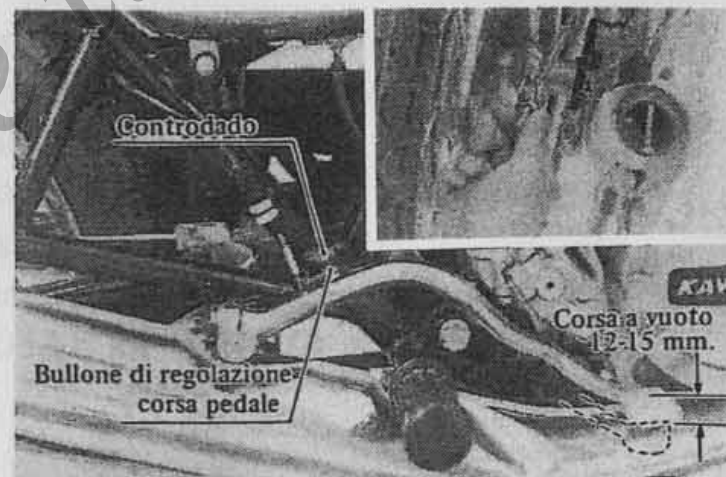


Usate i seguenti sluidi per freni idraulici

Girling Amber

2) Freno posteriore

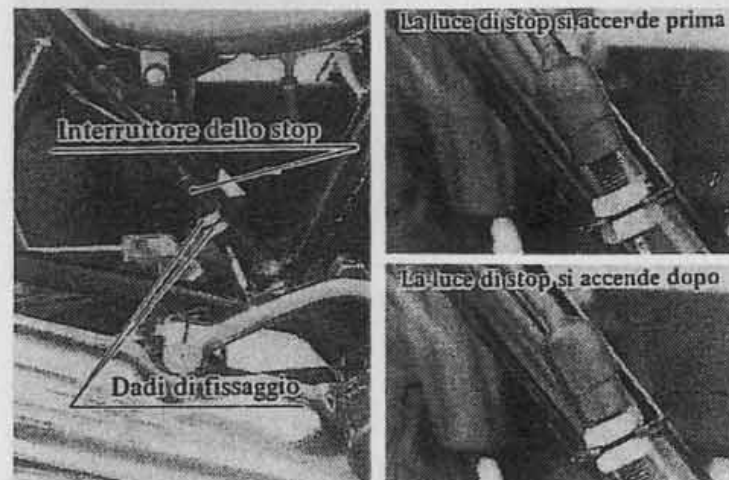
Dapprima si sblocchi il dado e si giri il bullone di regolazione del pedale del freno in modo da portare il pedale stesso alla posizione la più alta senza che tocchi nè il pedale della messa in moto nè il carter. Ora si giri il registro del freno sulla bacchetta di comando finchè la corsa a vuoto del pedale sia di 12 – 15 mm.



3) Interruttori dello stop.

La luce di stop si deve accendere dopo 10 mm. di corsa del pedale. Regolare l'interruttore dello stop allentando i dadi di fissaggio e spostando l'interruttore. Non ruotare su se stesso l'interruttore per evitare di danneggiare i fili dell'interruttore.

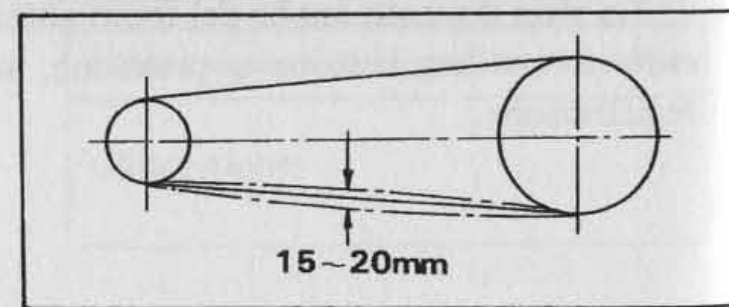
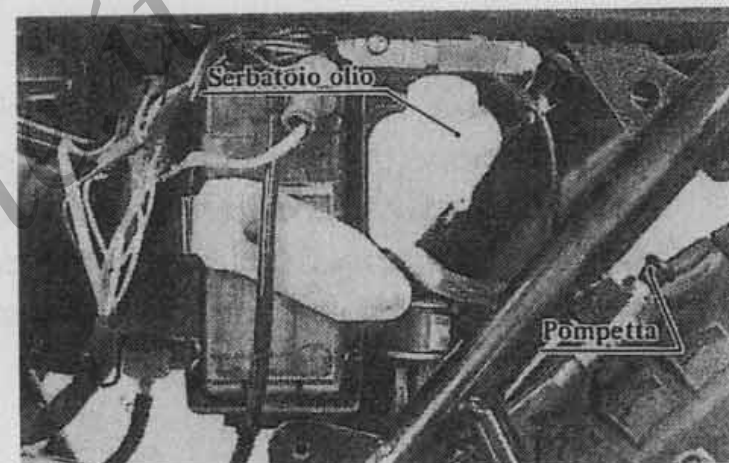
Lo stop è acceso anche dal freno anteriore, ma dato che in questo caso è un interruttore a pressione, non c'è bisogno di alcuna registrazione.



7. Catena

La catena necessita di pulizia e lubrificazione periodica. Se la si lascia diventare secca l'usura sarà maggiore e si potrà arrivare fino al grippaggio. In questo modello la lubrificazione della catena è molto semplificata dalla presenza dell'apposito oliatore.

Mettete la moto sul cavalletto centrale e fate girare la ruota posteriore tenendo sollevato il pomello nero. Nel serbatoio non mettete olio più fluido di un SAE 30, altrimenti non aderirà alla catena.



Nel caso che sia necessario registrare la catena procedere come segue:

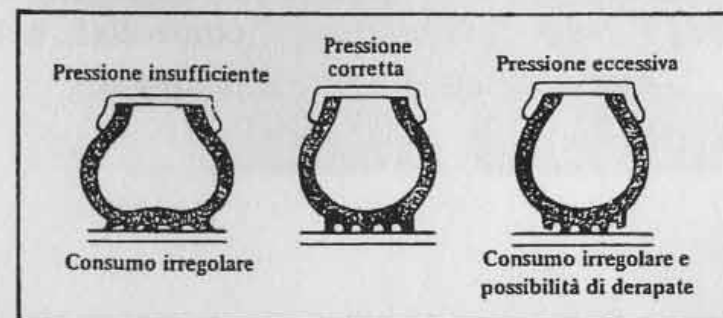
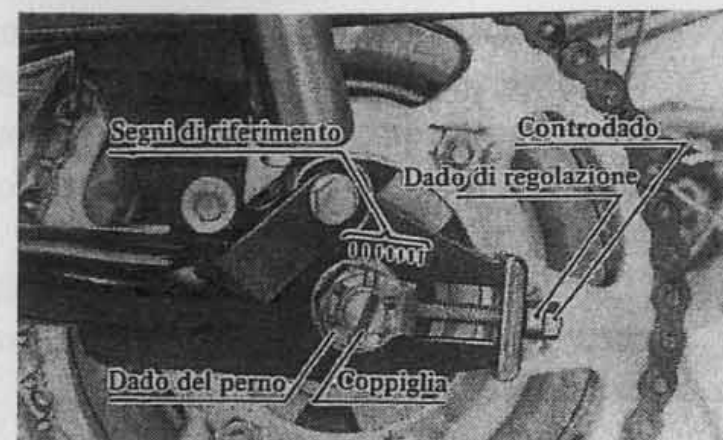
- (a) allentare il dado di bloccaggio della bindella di reazione del freno;
- (b) togliere la coppiglia e allentare il dado del perno posteriore;
- (c) allentare i controdadi e girare i dadi dei tendicatena controllando i segni di allineamento in modo da effettuare lo stesso spostamento da entrambi i lati;
- (d) bloccare i dati e sostituire le coppiglie;
- (e) Controllare le registrazioni del pedale del freno e dell'interruttore dello stop, le quali sono ovviamente cambiate.

8. Pneumatici

Una pressione di gonfiaggio troppo bassa o troppo elevata ha delle conseguenze negative sulla guida e riduce la durata dei pneumatici.

Rispettate le pressioni di gonfiaggio indicate nella tabella e tenete conto che per una guida continua ad alta velocità, come per esempio per lunghe sezioni autostradali, la pressione dovrà essere aumentata di un decimo o due.

Misura del Pneumatico		Anteriore	Posteriore
			3,25-19 4PR
Pressione di gonfiaggio	Velocità normale	1,8 Kg/cm ²	2,2 Kg/cm ²
	Alta velocità	2,0 Kg/cm ²	2,4 Kg/cm ²



9. Ruote

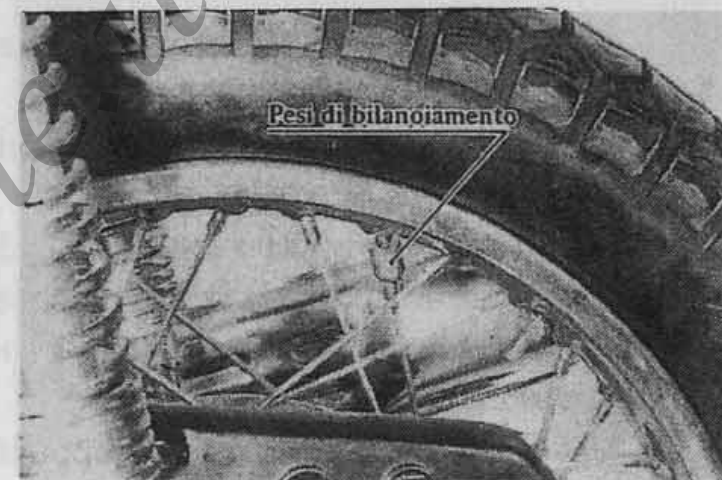
1) Bilanciamento

Le ruote devono essere bilanciate con cura onde evitare fastidiose e affaticanti vibrazioni ad alta velocità. Dopo aver tolto la catena controllare il bilanciamento di entrambe le ruote facendole girare: saranno bilanciate correttamente se si fermeranno in una qualunque posizione. Nel caso che la ruota necessitasse di essere bilanciata procedere come segue:

- ☆ Attaccate un contrappeso di bilanciamento al punto più leggero della ruota e fatela girare nuovamente. Attaccate altri pesi secondo necessità e ripetete il procedimento finché la differenza tra il punto più leggero e il più pesante della ruota è inferiore ai 10 grammi. Una tale differenza non influisce sulla guida del motociclo.
- ☆ Quando è stato raggiunto un bilanciamento soddisfacente bloccate i pesi di bilanciamento con le pinze.

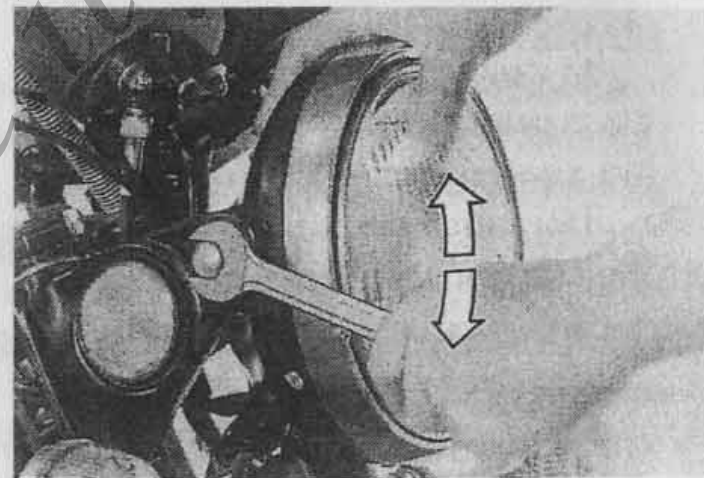
Nota: pesi di bilanciamento da 10, 20 e 30 grammi sono disponibili presso l'organizzazione Kawasaki.

- 2) I raggi devono essere controllati e tirati ad intervalli regolari, specialmente durante il rodaggio.



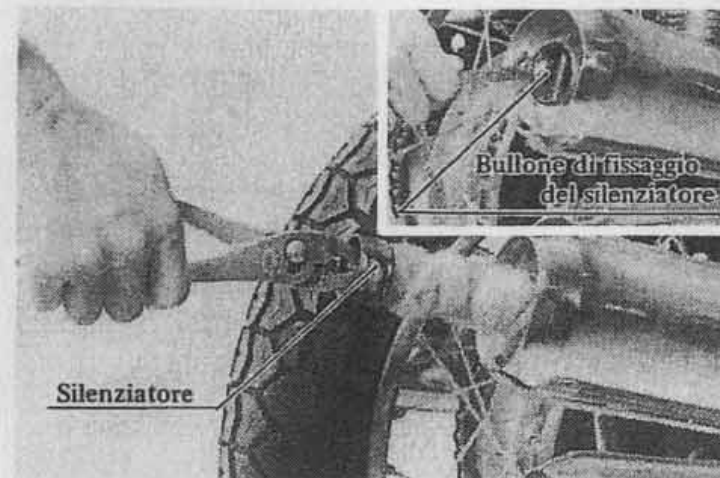
10. Proiettore

Per regolare il proiettore in altezza si proceda come in figure.



11. Marmitte

I silenziatori dentro alle marmitte possono raccogliere incrostazioni carboniose, per cui devono essere puliti o sostituiti. Per estrarre il silenziatore toglierlo con le pinze dopo aver tolto il bullone di fissaggio.



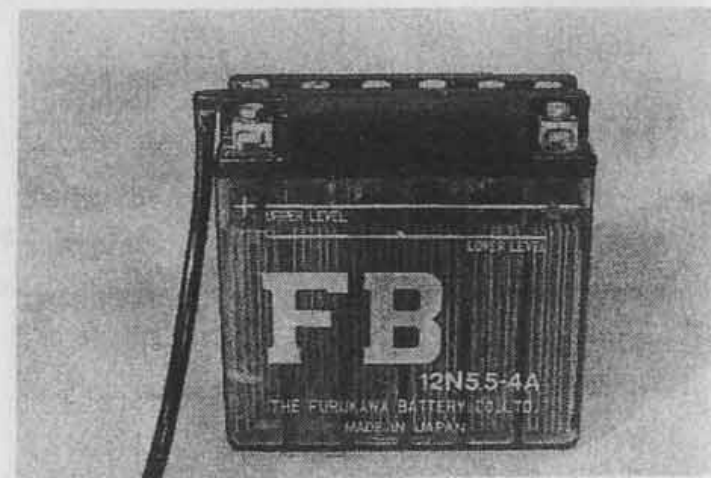
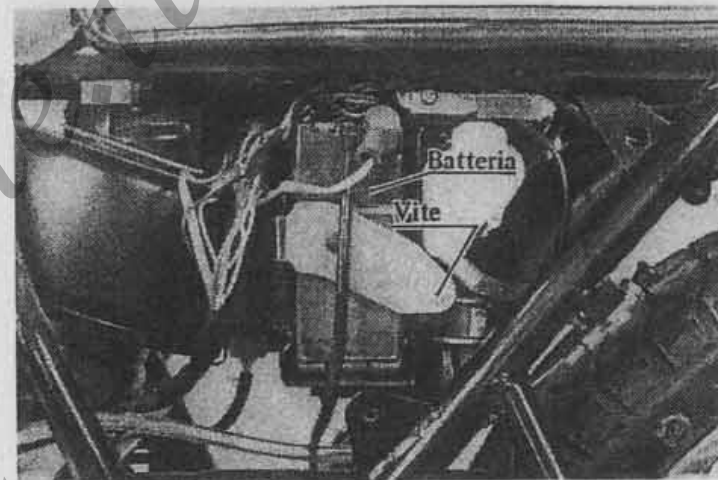
12. Batteria

In questo modello solo i servizi dipendono dalla batteria, mentre l'accensione del motore è diretta dal Magneto CDI. Tenete il livello del liquido oltre al segno "lower level".

Dovendo effettuare un rabbocco aggiungete solo acqua distillata. Non aggiungete acido solforico. Fate attenzione a non piegare il tubetto di plastica per la ventilazione della batteria. Questo è l'unico motivo per l'esplosione della batteria.

Tenete ben serrate le connessioni ai capicorda e applicate della vaselina filante per evitare corrosioni.

Quando caricate la batteria tenete ben presente le istruzioni date dal Fabbricante della batteria nell'apposito cartellino attaccato alle batterie stesse.



13. Pulizia del motociclo

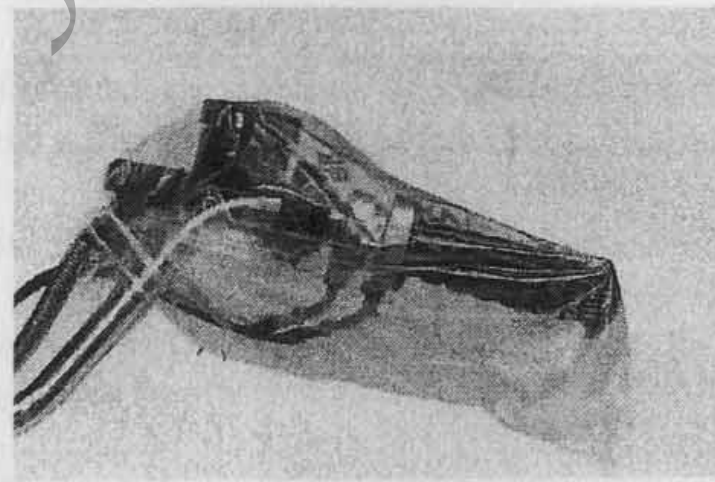
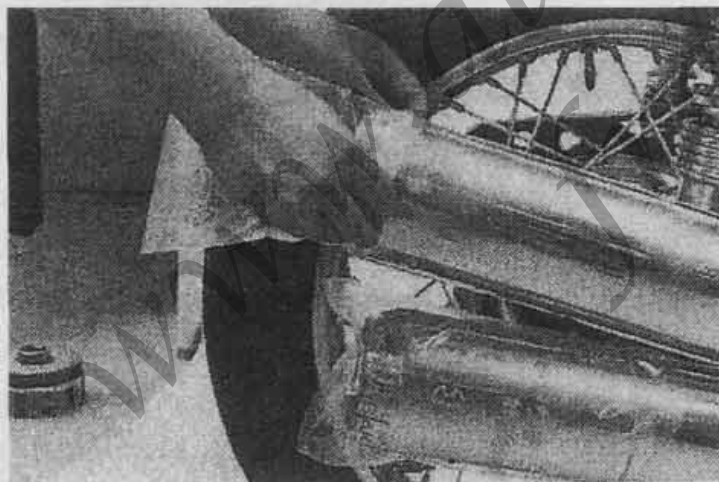
Quando il motociclo diventa sporco non solo le parti verniciate e cromate si danneggiano dato che le particelle di sporco hanno un'azione abrasiva, ma i controlli e le regolazioni diventano più difficili, dato che lo sporco blocca viti e controdadi.

Per questo motivo il lavaggio deve essere parte integrante della manutenzione periodica.

Preparazione per il lavaggio

Prima di iniziare il lavaggio bisogna prendere precauzione che l'acqua non si infiltri nelle seguenti parti:

- ☆ Marmitte Chiudere con un sacchetto di plastica
- ☆ Leve frizione e freno, comandi a mano . Coprire con un sacchetto di plastica
- ☆ Interruttore generale di accensione Chiudere il buco della chiave con scotch
- ☆ Apertura del filtro dell'aria Chiudere con uno straccio
(e ricordarsi di toglierlo finito il lavaggio.)



Durante il lavaggio fate attenzione ai seguenti punti:

☆ Tamburi dei freni.

Evitate di dirigere il getto d'acqua nella fessura del tamburo. Comunque prima di immettervi nel traffico provate i freni e se necessario asciugateli con brevi frenate successive.

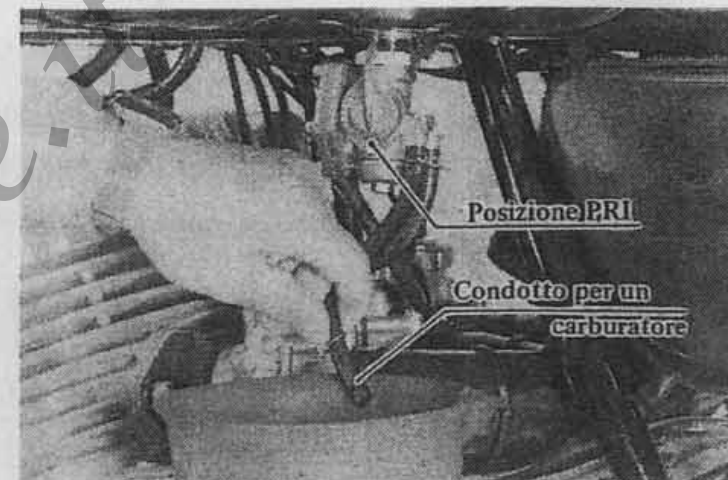
☆ Sotto il serbatoio della benzina.

Non dirigete il getto d'acqua sulle bobine direttamente. Finito il lavaggio mettete subito in moto il motore in modo che riscaldandosi si asciughi completamente. Dopo il lavaggio bisogna sempre effettuare la lubrificazione, in particolar modo quella della catena. Se spalmate sulle parti verniciate uno degli appositi prodotti che si trovano in commercio sarà più facile asportare la polvere con uno straccio, dato che essa non potrà aderire direttamente alla vernice.

14. Soste prolungate

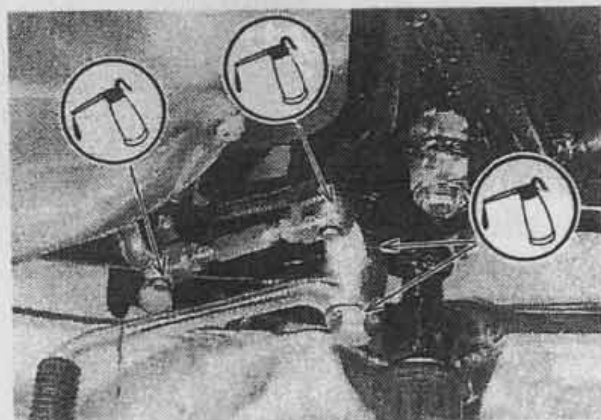
Nel caso che dobbiate lasciare il motociclo inutilizzato per un lungo periodo di tempo, come ad esempio la sosta invernale, lo si deve preparare come indicato qui di seguito, onde poter averlo prontamente efficiente e senza danni in primavera.

- ☆ Effettuate la pulizia come descritto al capitolo precedente;
- ☆ Riscaldare il motore per 5 minuti e vuotate l'olio della trasmissione;
- ☆ Togliete la benzina dal serbatoio e dai carburatori. Lasciare la benzina ferma a lungo nei carburatori comporta dei fenomeni di corrosione;
- ☆ Togliete le candele e immettete alcune gocce di olio SAE 30 in ciascun cilindro. Fate fare al motore alcuni giri affinché l'olio si spanda sulle pareti del cilindro, e avvitate nuovamente le candele onde evitare che entrino delle impurità nei cilindri;
- ☆ Riducete la pressione delle gomme del 20% e mettete il motociclo sul cavalletto centrale. Mettete una tavoletta di legno sotto al pneumatico anteriore per tenere lontana l'umidità;
- ☆ Spruzzate dell'olio sulle parti cromate (oppure uno dei prodotti appositi) ma non sulle parti di gomma o sul disco;
- ☆ Togliete la batteria e tenetela in un posto fresco e secco al riparo dai raggi diretti del sole. Sottoponetela ad una leggera carica (un ampère) una volta al mese;
- ☆ Coprite il motociclo per evitare che la polvere si raccolga in posti poco accessibili.



15. Lubrificazione

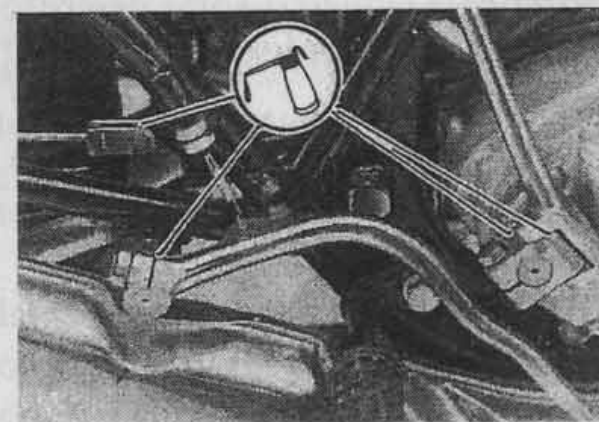
L'appropriata lubrificazione non soltanto prolunga la vita di molti particolari del motociclo, ma fa sì che il funzionamento sia più dolce e quindi più piacevole. Usando dell'olio SAE 20 o 30 lubrificate i punti indicati dalle fotografie dopo il lavaggio o dopo aver guidato sotto la pioggia, o comunque quando è opportuno.



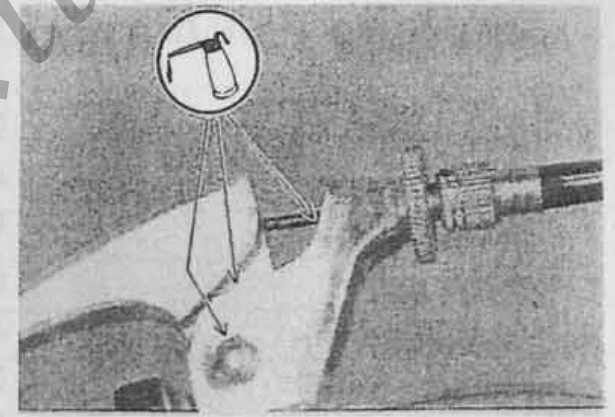
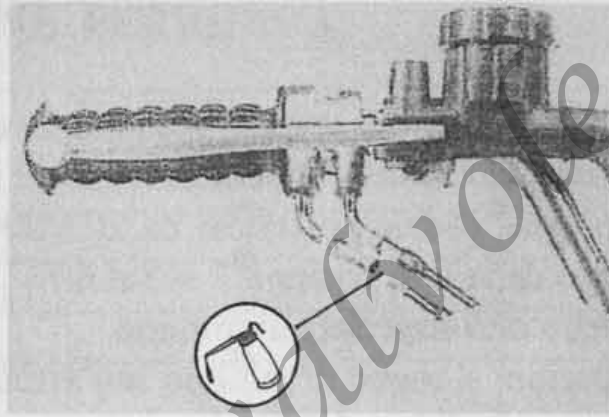
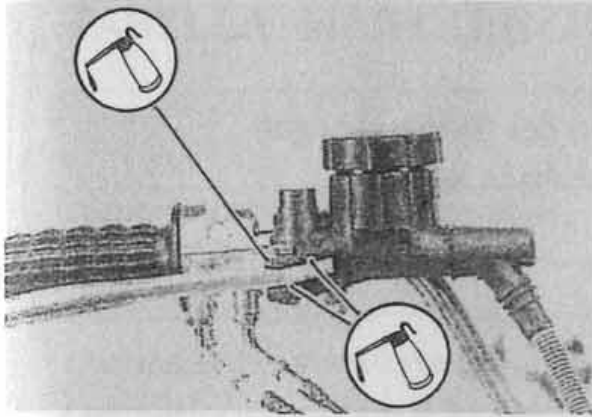
Controllate che il bullone di montaggio sia chiuso e che tutti gli anellini di fissaggio siano presenti.



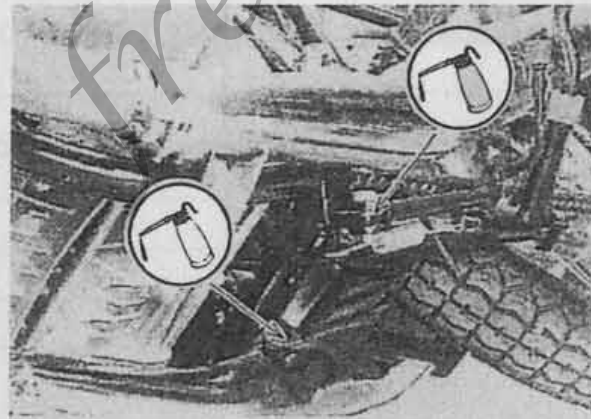
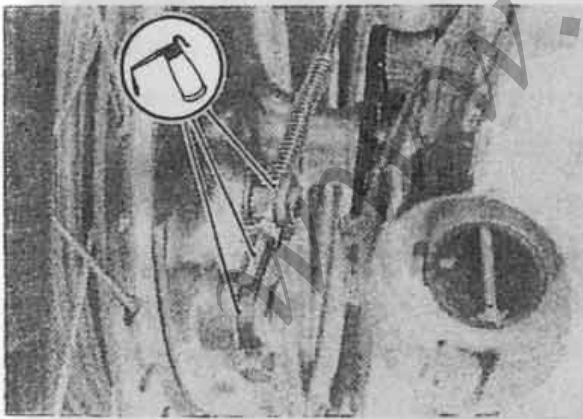
Mettete il motociclo sul cavalletto centrale e fate girare la ruota mentre aprite il rubinetto illustrato in figura.



Controllare che il bullone di fissaggio del kickstarter sia ben chiuso. Se questo dado si allenta eccessivamente il pedale può girare sul millerighe danneggiandolo.



Lubrificate i cavi nella maniera
indicate.



CONTROLLI GIORNALIERI

Freno anteriore	Gioco della leva 5 mm. al massimo; livello del fluido al segno di riferimento interno; condutture del fluido in ordine.
Freno posteriore	Gioco del pedale posteriore da 20 a 30 mm.
Frizione	Gioco della leva frizione 2 – 3 mm.
Serbatoio olio	Livello olio superiore al minimo
Olio trasmissione	Superiore al segno di minimo sull'astina
Pneumatico anteriore	Pressione minima 1,8 Kg./cm ²
Pneumatico posteriore	Pressione minima 2,2 Kg./cm ²
Raggi	Tirare i raggi che eventualmente fossero molli
Catena	Oliarla secondo necessità
Batteria	Livello dell'elettrolito sopra al segno di minimo
Impianto elettrico	Controllare che funzionino correttamente il fanale, il fanalino posteriore, la luce di stop e il clackson.
Parti cromate	Pulirle e spalmare l'apposito prodotto per prevenire la ruggine.

TABELLA MANUTENZIONE PERIODICA

	Dopo i primi 800 Km.	Dopo i primi 3.000 Km.	Ogni 3.000 Km.	Ogni 6.000 Km.
Sostituire l'olio della trasmissione	●	●	●	
Pulire e registrare le candele	●	●	●	
Controllare l'anticipo	●	●	●	
Controllare i carburatori e la pompa dell'olio	●	●	●	
Controllare e registrare le levette spingidisco frizione	●	●	●	
Disincrostarle le teste e lo scarico			●	
Registrare la catena	●	●	●	
Pulire e lubrificare la catena	●	●	●	
Controllare e tendere i raggi	●	●	●	
Pulire il filtro dell'aria		●	●	
Fare il livello della batteria	●	●	●	
Registrare i freni *	●	●	●	
Stringere i dadi e i bulloni	●	●	●	
Pulire il decantatore del rubinetto benzina			●	
Lubrificare i cavi			●	
Controllare il livello dell'olio della forcella			●	
Sostituire l'olio della forcella				●
Togliere le ruote, pulire i freni				●

* Sostituire il fluido dei freni ogni 10.000 Km.