



MACH III 500-H1-D
USO E MANUTENZIONE

Kawasaki

KAWASAKI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE DIVISION

Part No. 99983-007 
Printed in Japan. November 1977
① 5.1TP

INTRODUZIONE

Desideriamo ringraziarVi per aver scelto questo modello della gamma Kawasaki. Esso è il prodotto finale dell'avanzatissima ingegneria della Kawasaki, delle sue ricerche, delle sue prove intensive e dei suoi incessanti sforzi per ottenere una superiore affidabilità, una maggiore sicurezza e delle prestazioni sempre superiori.

Se seguirete i consigli contenuti in questo manuale, e se effettuerete le operazioni di manutenzione e di controllo ivi descritte potrete godere delle superiori prestazioni di questo mezzo per un lungo periodo. Seguendo le istruzioni contenute in questo manuale potrete effettuare anche delle operazioni da Voi stessi. Ricordate comunque che durante il periodo di garanzia la manutenzione e gli eventuali interventi dovranno essere effettuati da un Agente autorizzato della Marca.

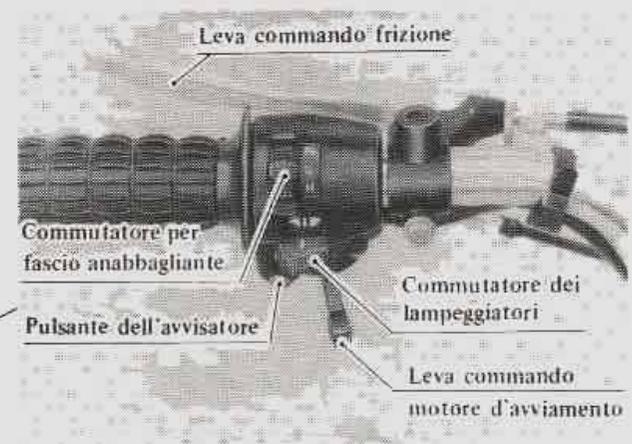
KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE DIVISION

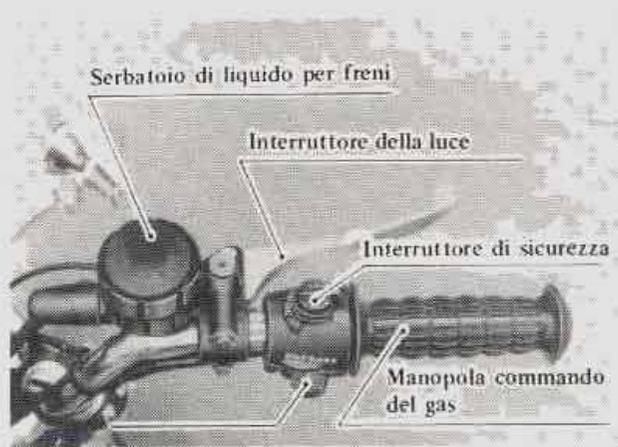
INDICE

Dati tecnici	6	10. Regolazione scorrevolezza gas	14
Comandi	9	11. Bloccasterzo	15
1. Interruttore generale	9	12. Sellone	15
2. Proiettore	10	Carburante e lubrificante	16
3. Lempeggianti	11	1. Carburante	17
4. Interruttore di sicurezza	11	2. Olio Motore	17
5. Tappo serbatoio	12	3. Olio della trasmissione	19
6. Rubinetto della benzina	12	Rodaggio	21
7. Ammortizzatore di sterzo	13	Uso	22
8. Ammortizzatori	13	1. Messa in moto	22
9. Contachilometri parziale	14	2. Uso del cambio	24

3. Parcheggio	25	10. Carburatori e regolazioni relative	38
Manutenzione e regolazione	26	11. Anticipo all'accensione	42
1. Proiettore	27	12. Batteria	44
2. Sterzo	27	13. Silenziatori	45
3. Frizione	28	14. Pulizia del motociclo	46
4. Freni	29	15. Riposo invernale	48
5. Catena di trasmissione	32	16. Lubrificazione	50
6. Ruote	34	Tabella della manutenzione periodica	52
7. Pneumatici	35	Impianto elettrico	3a. di copertina
8. Candele	36		
9. Filtro aria	37		

500 Modello H1-D





DATI TECNICI

Prestazioni

Accelerazione, 400 m. da fermo	12,4 sec.
Potenza massima	59 HP a 8.000 g/m
Coppia massima	5,7 kg/m x a 7.000 g/m
Pendenza massima superabile	40°
Consumo	33 km/ℓ a 50 km/h
Raggio di sterzo	2,3 m
Distanza di arresto	10,5 m a 50 km/h
Velocità massima	200 km/h

Motore

Tipo	2 tempi, 3 cilindri, distribuzione a luci incrociate
Cilindrate	498 cc
Alesaggio x corsa	60 x 58,8 mm
Rapporto di compressione	6,8:1
Anticipo all'accensione	23° prima del punto morto superiore.
Lubrificazione	Injectolube
Candele	NGK B-9HS-10
Carburatore	Mikuni VM28SC

Accensione

Elettronica CDI

Trasmissione

Tipo	5 marce a ingranaggi sempre in presa.
Frizione	A dischi multipli in bagno d'olio.
Rapporto trasmissione primaria	2,41
Rapporto trasmissione secondaria	2,81 (16/45)
Rapporto di trasmissione totale	5,47
Rapporti del cambio	
1a.	2,20
2a.	1,40
3a.	1,09
4a.	0,92
5a.	0,81
Olio per la trasmissione	1,2ℓ. di SAE 10W 30

Dimensioni

Lunghezza	2.125 mm
Larghezza	825 mm
Altezza	1.100 mm
Interasse	1.410 mm
Distanza da terra	145 mm
Peso a secco	185 kg

Telaio

Tipo	Doppia culla continua in tubi
Sospensione: anteriore	Forcella telescopica
posteriore	Forcellone oscillante
Pneumatici: anteriore	3,25-19 4PR
posteriore	4,00-18 4PR
Dimensione del disco	296 mm
Dimensione del tamburo	180 x 35 mm
Contenuto serbatoio benzina	16ℓ
Contenuto serbatoio olio	2,3ℓ
Inclinazione forcella	63°
Avancorsa	108 mm

Equipaggiamento Elettrico

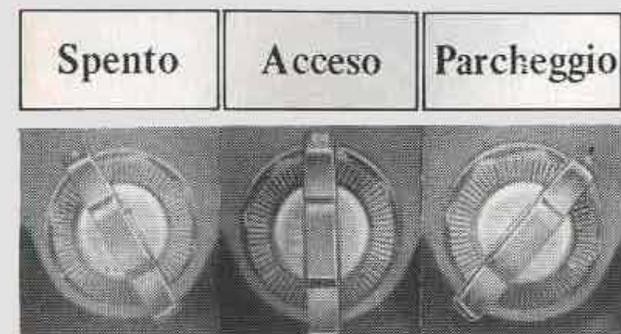
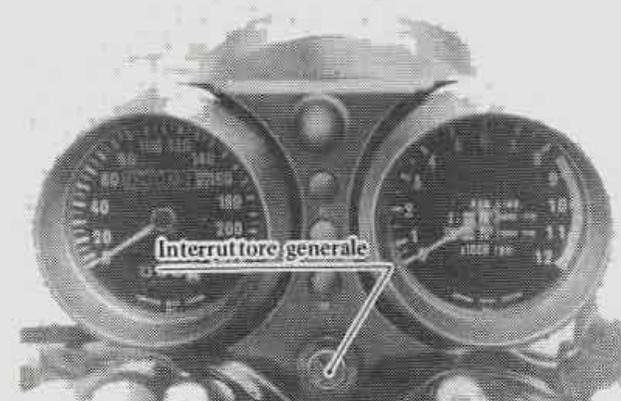
Batteria	12V9AH
Proiettore	12V 35/35W
Fanalino posteriore	12V 5/21W
Lampeggiatori	12V 23W
Luci strumenti	12V 3W
Spia folle	12V 3W
Spia lampeggiatori	12V 3W
Spia abbagliante	12V 1,5W

COMANDI

1. Interruttore generale

L'interruttore generale, comandato dalla chiave di accensione, ha tre posizioni. La chiave può essere rimossa dall'interruttore quando si trova nelle posizioni "spento" o "parcheggio".

Spento	Il motore è spento, tutti i circuiti elettrici sono interrotti. La chiave può essere rimossa.
Acceso	Il motore può essere avviato, tutti i circuiti elettrici possono essere usati. La chiave non si può togliere.
Parcheggio	Il motore è spento, la luce di posizione posteriore è accesa, tutti gli altri circuiti sono esclusi. La chiave può essere rimossa.

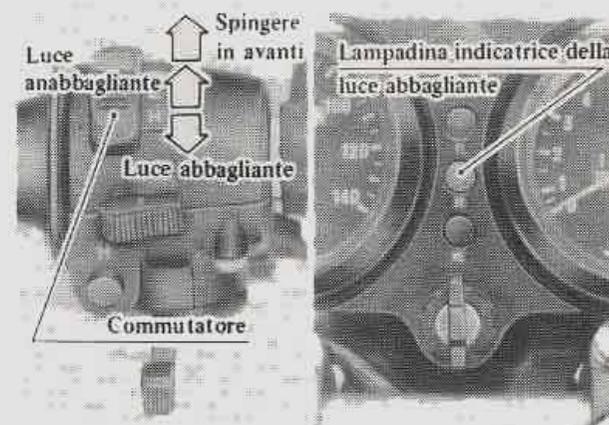


2. Proiettore

Quando l'interruttore generale è sulla posizione "acceso" si può accendere il proiettore tramite il relativo interruttore sulla sinistra del manubrio. Con l'apposito commutatore si sceglierà poi la luce abbagliante o anabbagliante. Quando l'abbagliante è inserito, si illuminerà l'apposita spia.

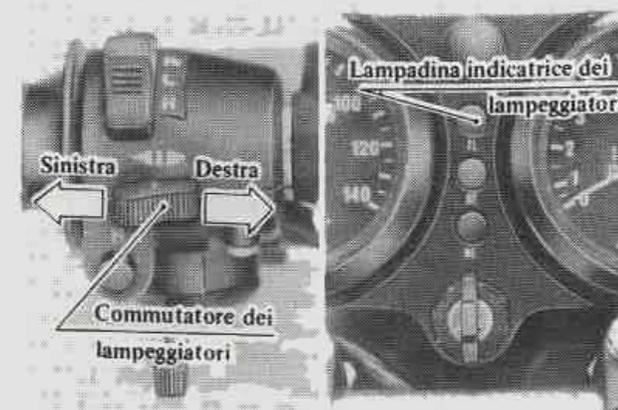
Per accendere le luci di città, si porti l'interruttore del proiettore nella posizione **PO**.

Il commutatore del proiettore ha anche una terza posizione, il cui ritorno è assicurato da una molla, per fare il lampeggio diurno. Spingendo in avanti, il proiettore resta acceso finché il commutatore non viene rilasciato.



3. Lampeggiatori

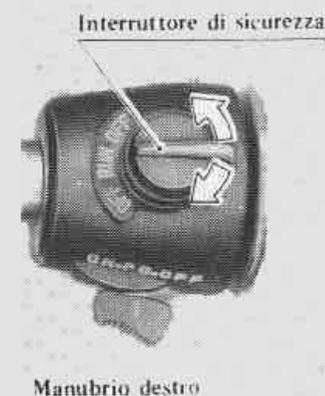
Il commutatore dei lampeggiatori è posto sul lato sinistro del manubrio. Una spia arancione sul quadro permette di controllare il loro funzionamento.



4. Interruttore di sicurezza

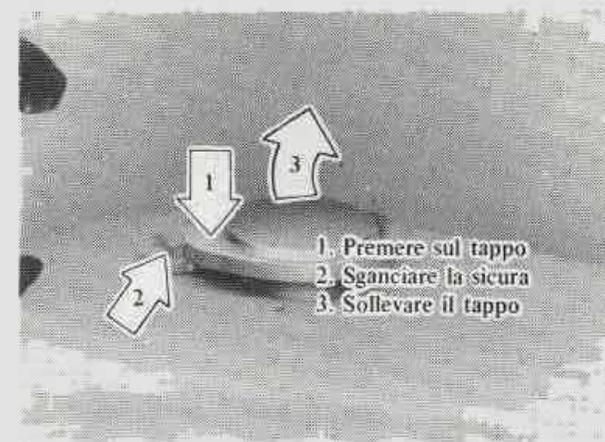
Il motore funziona quando questo interruttore è sulla posizione **RUN**. Nel caso che il comando del gas si bloccasse aperto, o per qualunque altra situazione di emergenza spostare l'interruttore su una qualunque delle posizioni **OFF**.

Nota bene: Questo interruttore quando è sulla posizione **OFF** **esclude** il circuito del motore, ma non gli altri, per cui quando parcheggiate estraete **anche** la chiave dall'interruttore generale.



5. Tappo Serbatoio Benzina

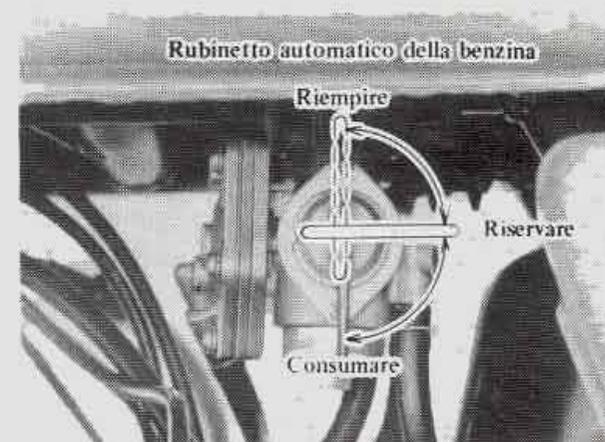
Per aprire il tappo della benzina premere sul tappo, sganciare la sicura e poi sollevare il tappo stesso. Per evitare di forzare inutilmente la sicura stessa, quando richiudete il tappo sollevate la sicura prima di premere il tappo in posizione di chiuso.



6. Rubinetto Della Benzina

Il rubinetto è automatico, e chiude l'arrivo della benzina appena il motore viene spento. Sulla posizione "ON", il rubinetto permette di consumare la benzina finchè non resta una quantità di riserva. Spostando il manettino del rubinetto sulla posizione "RES", si può consumare questa quantità di riserva fino a vuotare il serbatoio.

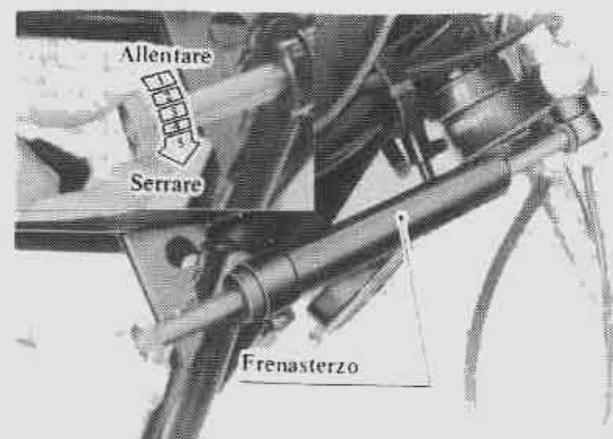
La posizione "PRI" esclude l'automatismo a depressione e permette pertanto di riempire le vaschette dei carburatori quando li si sia smontati o dopo aver consumato la benzina fino all'ultima goccia.



7. Frenasterzo

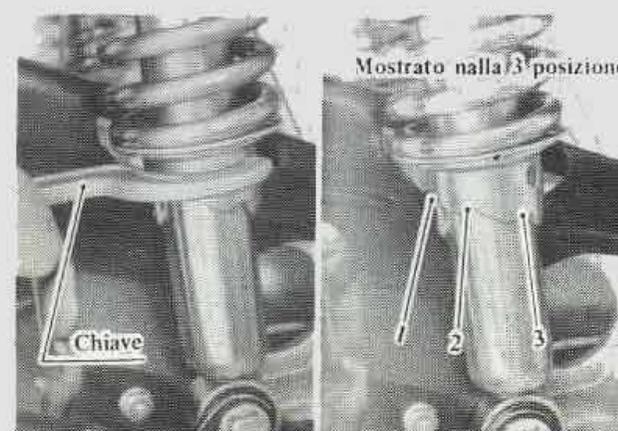
Il frenasterzo serve a rendere lo sterzo meno sensibile alle irregolarità della strada quando si guidi ad alta velocità. Rallentando per attraversare paesi, bisognerà allentare il frenasterzo, onde avere una maggiore precisione nello sterzo.

Il frenasterzo è registrabile nelle 5 fasi seconda la condizione di viaggio. Girando il frenasterzo in senso orario, il comando del sterzo si farà meno sensitivo.



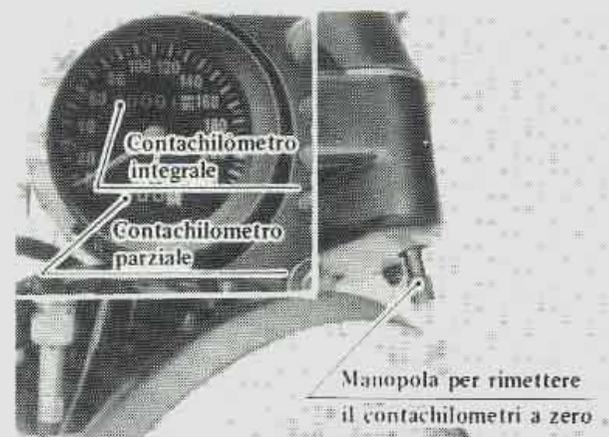
8. Ammortizzatori Posteriori

Gli ammortizzatori sono registrabili su tre posizioni, in modo che li si può adattare alle condizioni della strada e del carico. La posizione 1 in figura è la più morbida, la posizione 3 la più dura. Guidando ad alta velocità, e col passeggero, regolare gli ammortizzatori sulla posizione più dura. Quando si effettuano regolazioni, bisogna sempre stare attenti a porre entrambi gli ammortizzatori nella stessa posizione.



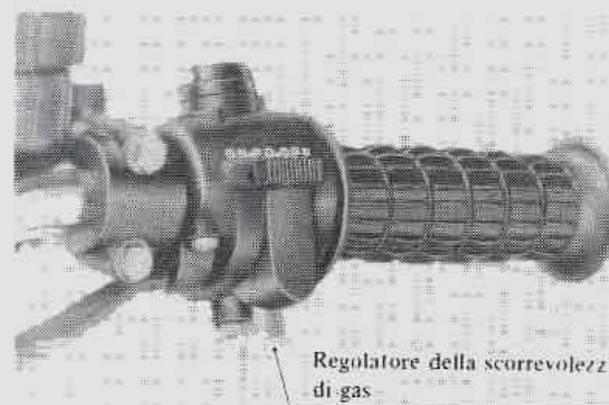
9. Contachilometri parziale

Per azzerare il contachilometri parziale girare la manopola finchè segna zero. Effettuare l'azzeramento solo con la moto ferma.



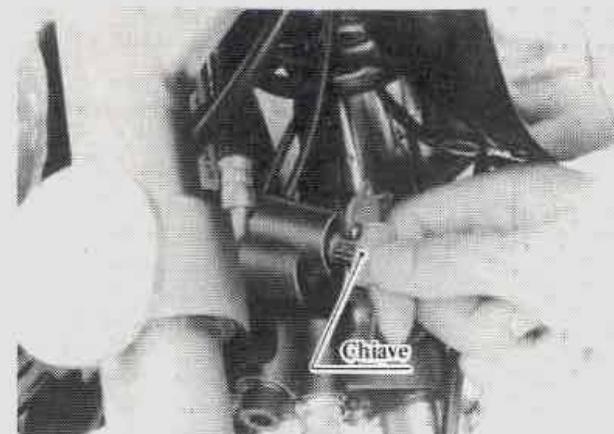
10. Regolazione Scorrevolezza Gas

La vite posta sotto al comando gas permettere di indurire la manopola di comando fino a renderla irreversibile. Questo può essere piacevole durante lunghi viaggi.



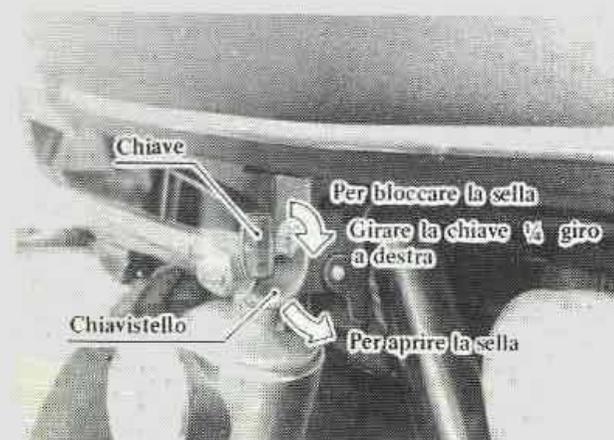
11. Bloccasterzo

Tramite il bloccasterzo si può bloccare il manubrio quando completamente sterzato tutto a destra o tutto a sinistra.

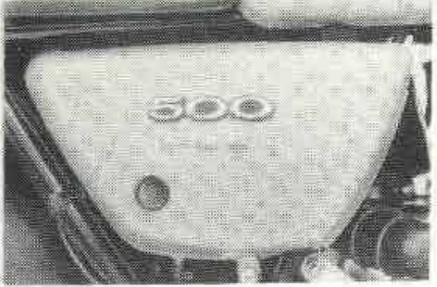
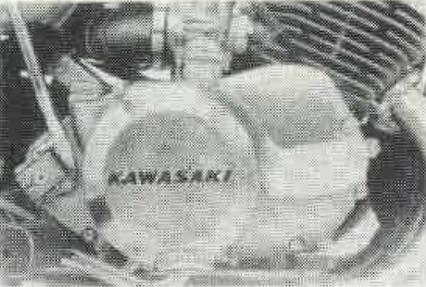


12. Sellone

Il sellone è incernierato, cosicchè può essere ribaltato per accedere ai ferri o all'impianto elettrico. La sella può essere bloccata tramite l'apposita serratura, per la quale si impiega la stessa chiave del bloccasterzo.



CARBURANTE E LUBRIFICANTE

Serbatoio benzina	Serbatoio olio	Trasmissione
 <p data-bbox="324 879 779 975">Benzina pura con numero di ottano minimo 85</p>	 <p data-bbox="947 879 1261 975">Olio da due tempi di tipo prescritto</p>	 <p data-bbox="1570 879 1832 967">Olio da motore SAE 10W-30</p>
16 litri	2,3 litri	1,2 litri

1. Carburante

In questo motociclo è usato il sistema Injectolube, per cui non è necessario miscelare l'olio con la benzina. Immettere pertanto benzina pura nel serbatoio.

Attenzione: Non fate rifornimento sotto la pioggia.

Non riempite completamente il serbatoio; potrebbe uscire benzina dallo sfiato.

Fate sempre rifornimento col motore spento.

2. Olio Motore

Usate olio per due tempi del tipo prescritto. In ogni caso bisogna usare olio per due tempi fluido, onde evitare che a freddo non scorra in maniera appropriata attraverso le canalizzazioni e la pompa.

Rabbocchi d'olio

Sul serbatoio dell'olio c'è una spia trasparente per controllare il livello dell'olio; quando il livello è a metà di questa spia si aggiunga un litro d'olio.

Attenzione: non lasciate mai vuotarsi completamente il serbatoio dell'olio: a questo punto aggiungendo olio, la cosa non impedirà che l'aria entrata nelle canalizzazioni lasci girare il motore a secco mentre viene pompata fuori. Se in questi momenti il motore viene impiegato ad alto regime ne conseguiranno danni cospicui.



Spurgo dell'aria

Nel caso che dell'aria entri nelle canalizzazioni dell'olio lo spurgo si effettua come segue. Allentare il dado di fissaggio del tubo di arrivo olio alla pompa: così facendo si otterrà la fuoriuscita dell'aria. Ribloccare il dado. Per spurgare l'aria nelle canalizzazioni tra la pompa e il motore fare girare il motore a 2.000 giri e tenere completamente aperta la pompa girando il dischetto di comando a mano. Osservando le canalizzazioni trasparenti si vedrà quando tutta l'aria è stata pompata fuori.

3. Olio Della Trasmissione

L'olio della trasmissione ha il doppio compito di lubrificare le superfici sottoposte a logorio e di tenere fredda la trasmissione. Bisogna impiegare un buon multigrade SAE 10W-40.

1) Livello Dell'olio

Controllate il livello dell'olio tramite l'apposita astina. Se il motociclo è stato appena usato attendete 2 o 3 minuti affinché l'olio scoli dagli ingranaggi. Col motociclo sul cavalletto centrale, e dopo aver avvitato completamente l'astina il livello deve essere compreso tra le due linee di massima e di minima.

Nel caso che usiate il motociclo senza olio nella giusta quantità gli elementi della trasmissione e la frizione possono surriscaldare e queste parti si consumeranno rapidamente. Se c'è troppo olio ci sarà una perdita nella potenza sviluppata e la frizione può non staccare bene.

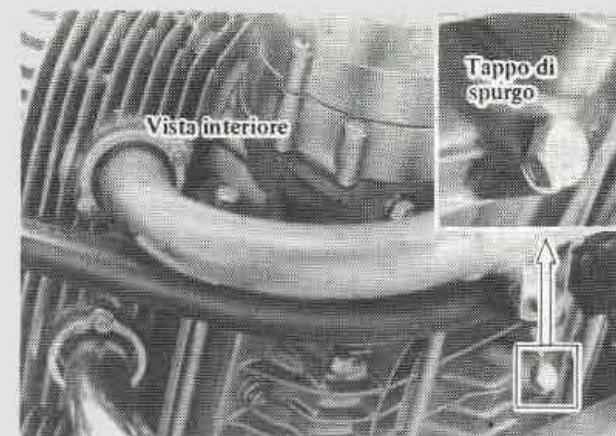


2) Cambio Dell'olio

La prima sostituzione dell'olio è prescritta ad 800 km, il che può sembrare una percorrenza eccessivamente breve. Invece un cambio dell'olio a questo kilometraggio è necessaria perchè nei primi kilometri i vari ingranaggi e le varie parti si assestano l'una con l'altra, per cui l'olio raccoglie le particelle di metallo che si staccano dalle varie parti in movimento reciproco. Dopo questi primi kilometri l'effetto dell'assestamento reciproco è molto inferiore, per cui si potrà effettuare il secondo cambio a 3.000 km. In seguito il cambio sarà effettuato ogni 3.000 km.

Per cambiare l'olio:

- Riscaldare il motore in modo che l'olio circolando raccolga ogni impurità che verrà così scaricata col lubrificante.
- Togliere il dado di scarico tenendo il motociclo ben verticale in modo che esca tutto il lubrificante.
- Rimettere a posto il dado serrando con cura ma non troppo forte e riempire con 1,2 litri di olio del tipo prescritto.



RODAGGIO

I motocicli Kawasaki sono prodotti di precisione e sono fatti per durare; ma una guida eccessivamente pesante durante il periodo di rodaggio (primi 1.600 km) ridurrà sensibilmente la vita del motore. Il periodo di rodaggio di 1.600 km non è solo volto all'assestamento del motore, ma di tutte le parti del motociclo, dalla trasmissione al telaio. Pertanto la velocità dovrà essere limitata a 4.000 giri per i primi 800 km e a 6.000 giri fino a 1.600 km.

- Attenzione:
- Specialmente nelle marce basse (dalla prima alla terza) la potenza del motore rende particolarmente facile superare i regimi indicati, per cui bisognerà fare attenzione alla strumentazione onde non effettuare dei surregimi.
 - Non partite immediatamente dopo aver messo in moto il motore. Riscaldare un attimo il motore e per mettere all'olio di raggiungere tutte le parti del motore.
 - Da fermo, col cambio in folle non mandate il motore a regimi elevati.

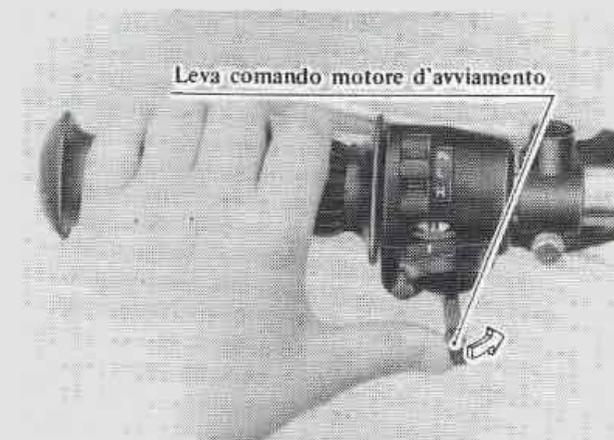
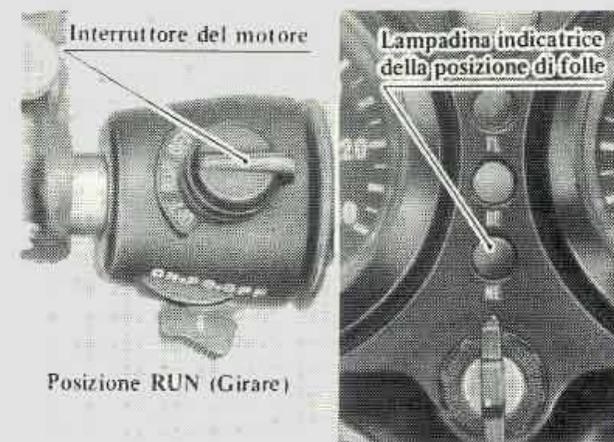
USO

1. Messa in Moto

Per mettere in moto un motore freddo si opera in maniera differente che se il motore è caldo; fate attenzione a seguire le istruzioni relative con cura.

Quando il motore é freddo:

- ☆ Col rubinetto nella posizione “ON” inserire la chiave e dare il contatto.
- ☆ Controllate che l'interruttore di sicurezza di sicurezza sia sulla posizione “RUN”.
- ☆ Controllate che il cambio sia in folle tramite l'apposita spia sul cruscotto. Nel caso doveste portare il cambio in folle, muovete il pedale del cambio cercando il folle mentre fate oscillare avanti e indietro il motociclo: questo renderà più agevole la selezione delle marce;
- ☆ Tenendo il comando del gas completamente chiuso spingete in avanti la leva dello starter.



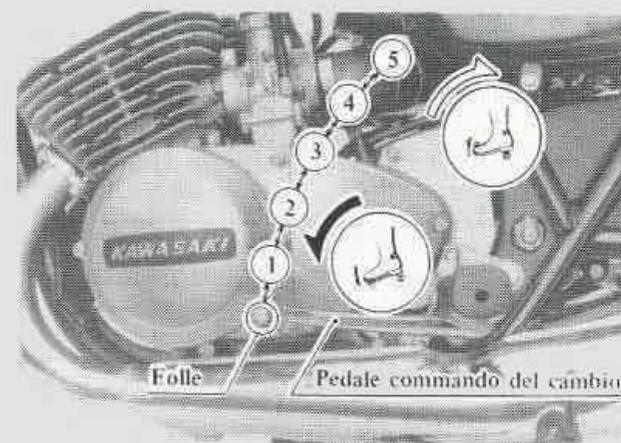
- ☆ Spingere sul pedale della messa in moto con mossa rapida:
- ☆ Nel caso che il motore non partisse, lasciare la leva dello starter e aprire il gas di mezzo giro, per lasciare entrare più aria nel motore, e azionare nuovamente il pedale della messa in moto:
- ☆ Dopo che il motore è partito, tenere la leva dello starter ancora innestata e dare qualche colpo di acceleratore. Quando vi accorgete che il motore non tira più a spegnersi potete rilasciare la leva dello starter e proseguire il riscaldamento del motore ad un'apertura moderata del comando del gas:
- ☆ Disinnestando la frizione si può mettere in moto anche quando sia innestata una qualunque marcia: ma prima di partire scalate in prima!
- ☆ Potrete partire quando il motore è sufficientemente caldo: per controllare che la temperatura raggiunta sia sufficiente date qualche colpo di gas; se il motore sale francamente di giri potete partire.

Quando il motore è caldo, o quando il tempo è molto caldo:

- ☆ Inserire la chiave di contatto e assicurarsi che il cambio sia in folle;
- ☆ Senza toccare lo starter aprire la manopola del gas di $\frac{1}{4}$ e azionare la pedivella della messa in moto;
- ☆ Lasciate il motore al minimo per due minuti prima di partire: così la pompa dell'olio potrà far giungere l'olio in tutte le parti del motore;
- ☆ Se per una qualunque ragione il motore si fosse ingolfato, tenete la manopola del gas completamente aperta onde lasciare entrare molta aria e azionate la messa in moto. Appena il motore è partito e comincia a salire di giri chiudete il gas.

2. Uso del Cambio

Il cambio è a cinque marce, per primo c'è il folle, per ultima la quinta. Essendo il cambio munito di preselettore si aumenta e si scala di una marcia alla volta.



Quando si innesta la prima per partire evitate di dare un'accelerata, sia perchè questo è perfettamente inutile, sia perchè accelerando la rotazione degli ingranaggi del cambio appena prima dell'innesto si produrrà rumore al momento dell'innesto stesso.

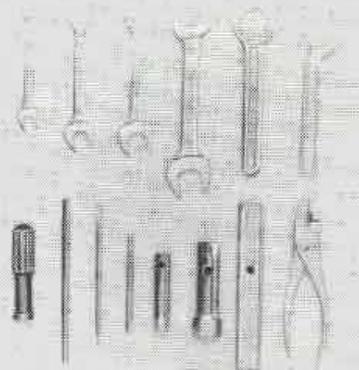
Per avere la massima sicurezza dell'innesto non sarebbe male prendere l'abitudine di tenere il pedale del cambio abbassato od alzato finchè non si è rilasciata la leva della frizione. Comunque questa buona regola non è indispensabile, anche se assicura, oggi come una volta, degli innesti stabili soprattutto quando si cambia di fretta.

Parcheggio

Nel caso parcheggiaste in una strada poco illuminata per un periodo non molto lungo potete usare la posizione parcheggio, che lascerà la luce di posizione inserita.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONE

Una manutenzione periodica è ciò che mantiene il vostro Kawasaki in condizioni di massima funzionalità per un lunghissimo periodo. Alcuni controlli di quelli elencati sono così importanti, anche per la vostra sicurezza, che dovrete prendere l'abitudine di fare questi controlli con la massima frequenza.



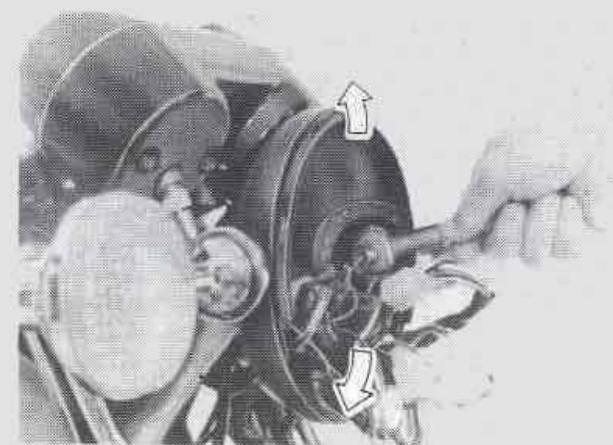
1. Proiettore

La regolazione dell'altezza del fascio si ottiene muovendo la carcassa del proiettore sui dadi di montaggio. Nei proiettori per il mercato americano è possibile anche la registrazione del fascio su un piano orizzontale, tramite l'apposita vite.

2. Sterzo

Per una guida sicura lo sterzo non deve avere giochi, ma non deve neppure essere troppo stretto, cioè deve potersi muovere liberamente.

Per controllare che la registrazione dello sterzo sia quello ottimale mettere un cricco sotto al motore, in modo che la ruota anteriore resti sollevata da terra. Il manubrio si deve poter muovere applicando uno sforzo continuo e moderato, senza percepire impuntamenti o comunque aumenti di resistenza. Per controllare che non vi siano giochi nei cuscinetti dello sterzo afferrare l'estremità inferiore della forcella e scuoterla avanti e indietro. Non si devono percepire giochi. Nel caso che lo sterzo richieda una registrazione rivolgetevi ad un Concessionario.



Regolare l'altezza del fascio allentando i bulloni apposti sulla carcassa del proiettore.



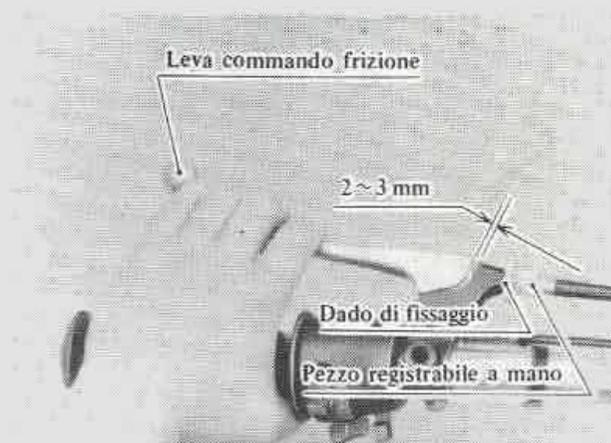
3. Frizione

I dischi della frizione si consumano, e il cavo di comando si assesta nella sua guaina, per cui sarà necessario registrare il meccanismo di comando della frizione ogni 3.000 km.

Attenzione: Una regolazione male effettuata proterà ad avere la frizione che slitta o un cattivo funzionamento del cambio.

Per registrare la frizione:

- Allentare il controdado di bloccaggio e svitare di uno o due giri la vite di regolazione finchè la leva risulta libera;
- Agendo sul registro che trovasi lungo il cavo della frizione regolare la leva con una inclinazione di circa 80° ;
- Riavvitare la vite di registro finchè si sente una pressione: bloccarlo in questa posizione;
- Registrare la leva della frizione sul manubrio in modo che abbia 2–3 mm di gioco prima che si percepisca il carico delle molle della frizione;
- Stringere tutti i dadi di bloccaggio.



4. Freni

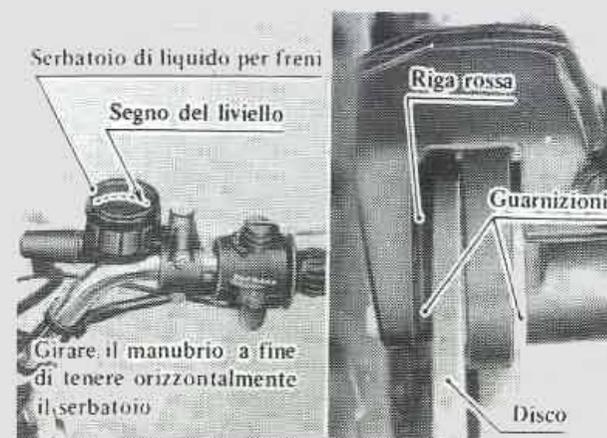
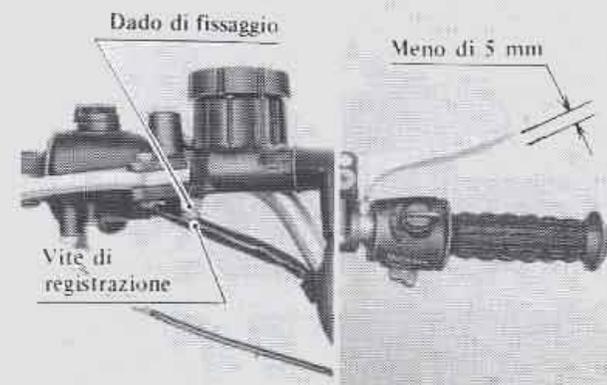
Queste regolazioni sono molto importanti dato che da esse dipende la Vostra sicurezza.

Freno anteriore

Dato che sulla ruota anteriore è usato un freno a disco, non c'è bisogno di alcuna regolazione, salvo che per il gioco della leva. Questo gioco deve essere inferiore ai 5mm. misurati all'estremità della leva, e lo si regola girando il dado di registrazione: assicurarsi di ribloccare il controdado dopo la registrazione.

Se qualche elemento del circuito frenante mostra qualche perdita deve essere sostituito immediatamente. Se umidità o sporcizia si rendono visibili nell'olio fatelo sostituire immediatamente. Tenete il livello del liquido al segno all'interno del serbatoio.

In ogni caso il liquido deve essere sostituito una volta all'anno, oppure ogni 10.000 km.



Per rabbocchi o sostituzioni usare uno degli oli prescritti.

Sostituire le pastiglie quando il consumo arriva alle righe rosse.

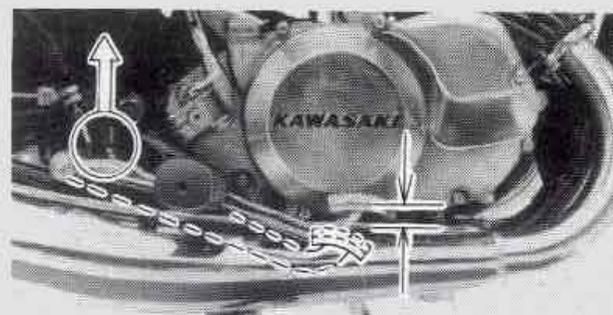
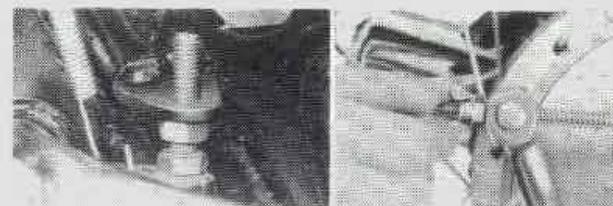
Quando effettuate un rabbocco usate sempre lo stesso liquido che già era contenuto nel serbatoio. Se cade del liquido su delle parti verniciate toglietelo immediatamente dato che la vernice viene sciolta dal liquido per freni. Nel caso entrasse dell'acqua nel liquido bisognerà sostituirlo completamente.

Freno posteriore

Innanzitutto regolate il pedale del freno in una posizione confortevole allentando il controdado e girando il bullone di regolazione. Dopodichè regolare il gioco del pedale. Girare il dado di regolazione in modo che il pedale abbia da 20 a 30 mm di corsa a vuoto. Dopodichè si regoli l'interruttore dello stop.

Liquidi per freni da usare:

Atlas Extra Heavy Duty
Shell Super Heavy Duty
Texaco Super Heavy Duty
Wagner Lockheed Heavy Duty
Girling Amber



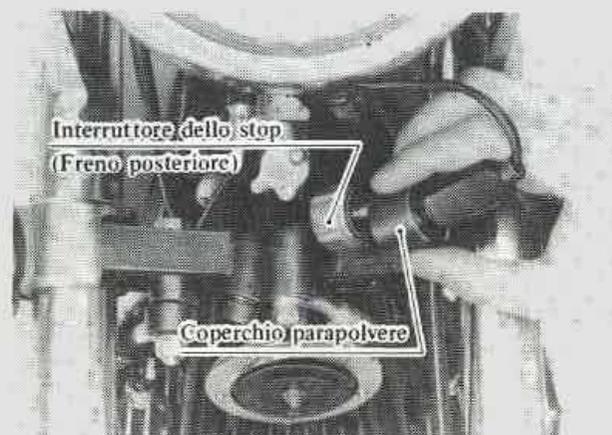
Interruttore dello stop

Controllate il funzionamento dell'interruttore dello stop premendo sul pedale del freno. Lo stop si dovrà accendere dopo metà della corsa del pedale. Dovendo effettuare la regolazione dell'interruttore lo si allenti sul suo supporto e lo si faccia scorrere in su e in giù se-condo necessità. La luce dello stop è anche messa in funzione dal freno anteriore, ma in questo caso l'interruttore è un idrostop, e pertanto non richiede manutenzione.



Acceso pronto

Acceso tardi

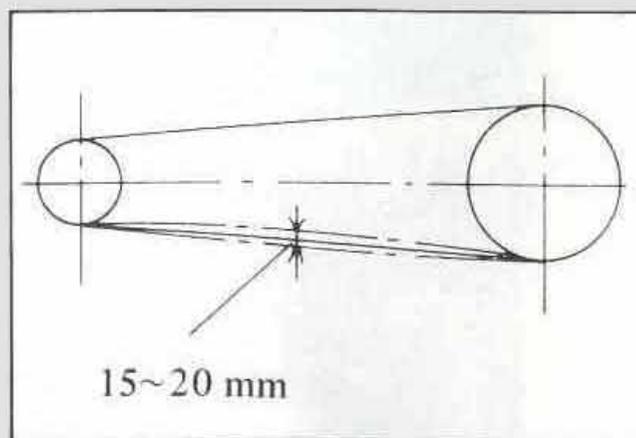


5. Catena di Trasmissione

La catena di trasmissione deve essere periodicamente controllata, lubrificata e tesa.

Una catena priva di manutenzione danneggerà il pignone e la corona, rendendo necessaria la sostituzione di queste parti. Quando oliate la catena applicate una quantità sufficiente ma non eccessiva. Il controllo della tensione della catena si effettua col motociclo sul cavalletto laterale. Nel punto indicato in figura il gioco deve essere di 15–20 mm.

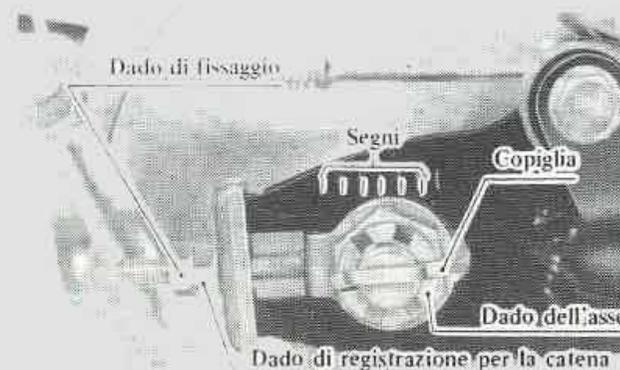
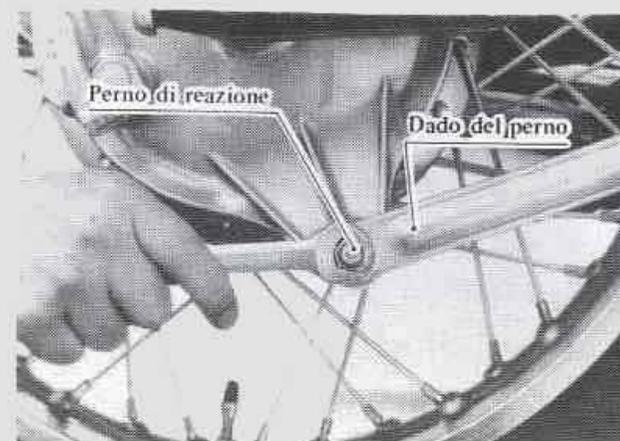
Nel caso che la catena debba essere tesa, seguire la seguente procedura.



Regolazione

- Togliere la coppiglia e allentare il dado della bindella del freno posteriore;
- Allentare i controdadi dei due tendicatena;
- Togliere la coppiglia e allentare il dado del perno ruota posteriore;
- Avvitare i dadi dei tendicatena finchè la tensione della catena sia quella voluta; Assicurarsi di girare entrambi i tendicatena dello stesso numero di giri: comunque per un facile controllo sono incisi dei reperi sul forcellone;
- Bloccare i dadi del perno e della bindella del freno posteriore e rimettere a posto le coppiglie;
- Bloccare i controdadi dei tendicatena.

Nota: Dopo aver registrato la catena controllare la registrazione del pedale del freno e dell'interruttore dello stop.



6. Ruote

Bilanciamento

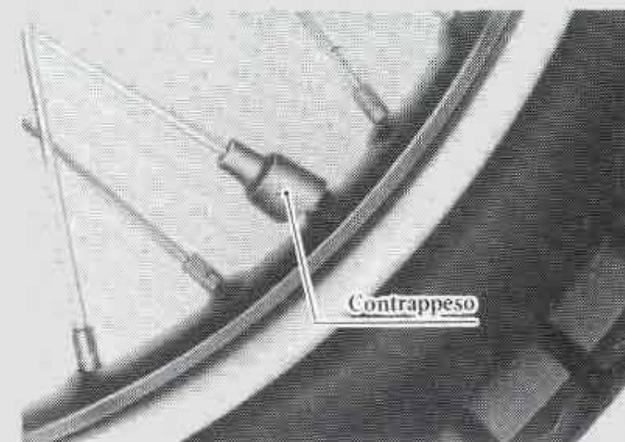
Le ruote devono essere bilanciate per evitare vibrazioni ad alta velocità. Per controllare il bilanciamento si fanno girare le ruote (per quella posteriore prima togliere la catena); il bilanciamento sarà corretto se le ruote si fermeranno in una qualunque posizione. Nel caso che risultasse che una ruota necessita di bilanciamento, procedere come segue;

- ☆ Attaccare temporaneamente un peso di bilanciamento alla parte più leggera della ruota, e farla girare nuovamente;
- ☆ Attaccare altri pesi secondo necessità, e ripetere l'operazione finché la differenza di peso tra il lato più leggero è entro i 10 grammi;
- ☆ Quando è stato raggiunto un bilanciamento sufficiente attaccare fermamente i pesi con una pinza.

Nota: I pesi da 10, 20 e 30 grammi come quelli usati in Fabbrica sono disponibili presso i Concessionari della Marca.

Raggi

Bisogna controllare e tendere i raggi ad intervalli regolari, specialmente durante il periodo di rodaggio.

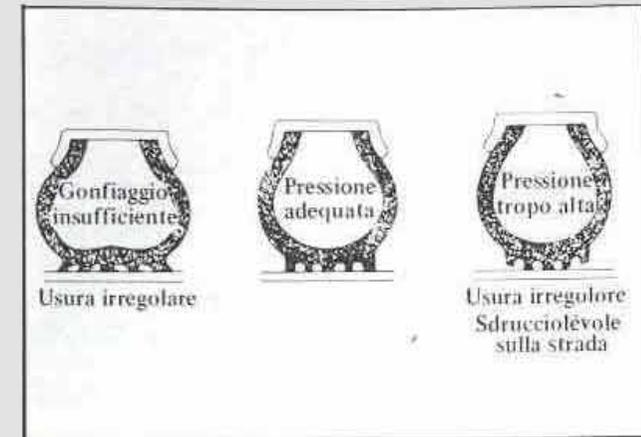


7. Pneumatici

Se la pressione di gonfiaggio è sbagliata ne conseguirà un effetto dannoso sulla guida del mezzo. Nel caso di smontaggio del coperone posteriore smontate il frenacopertone per primo. Fate un segno sul copertone stesso onde rimontarlo nella stessa posizione evitando così di dover rifare il bilanciamento della ruota.

Pressione di gonfiaggio

	Anteriore	Posteriore
Misura pneumatico	3,25-19 4PR	4,00-18 4PR
Pressione	1,8 Kg/cm ²	2,2 Kg/cm ²



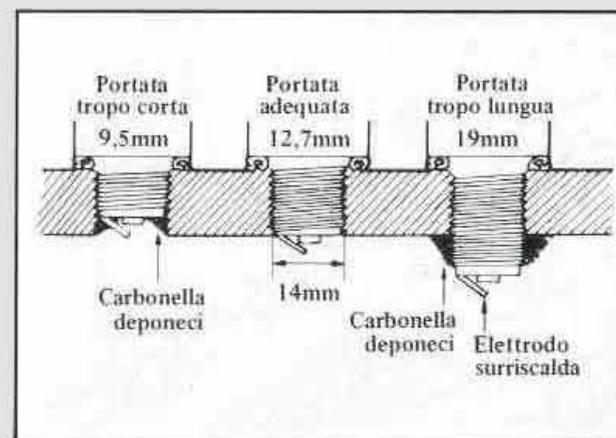
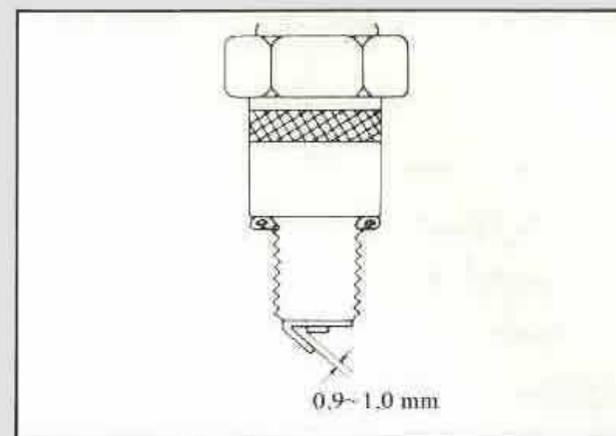
8. Candele

Le candele per un uso normale del motociclo sono le NGK B-9HS-10, distanza tra le punte 0,9–1,0 mm. Al massimo ogni 3.000 km bisogna pulire le candele e controllare la distanza tra le punte. Nel caso si usi una guida particolarmente lenta, come per esempio durante il rodaggio, bisognerà usare una candela più calda, la B-8HS.

Come nel caso di una guida eccezionalmente veloce, come in competizione, bisognerà usare una candela più fredda, la B-10HS-10.

Bisogna fare attenzione a non usare una candela troppo calda per una guida veloce, dato che questo può portare a danneggiare il motore.

Usando candele di altra marca fate attenzione ad usare candele con le stesse dimensioni fisiche: in particolare usare candele a filetto lungo danneggia i pistoni.



9. Filtro dell'aria

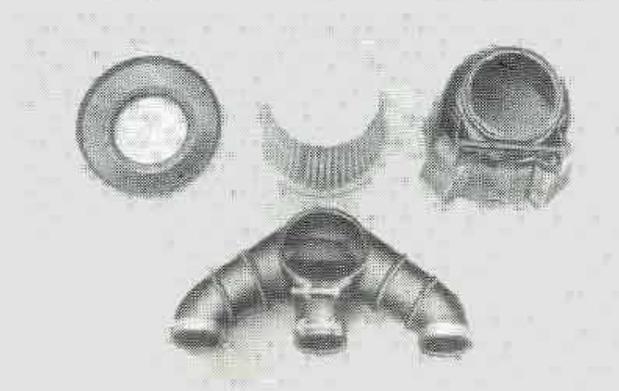
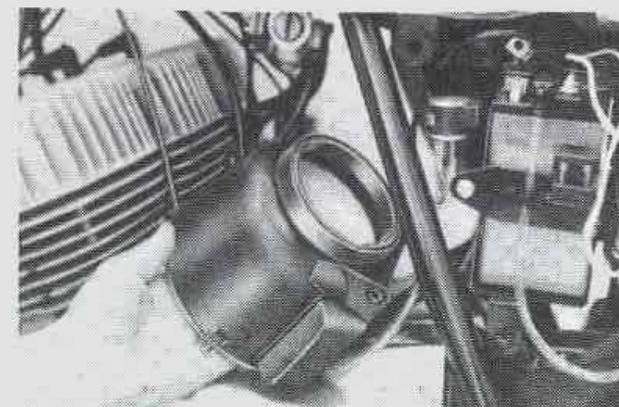
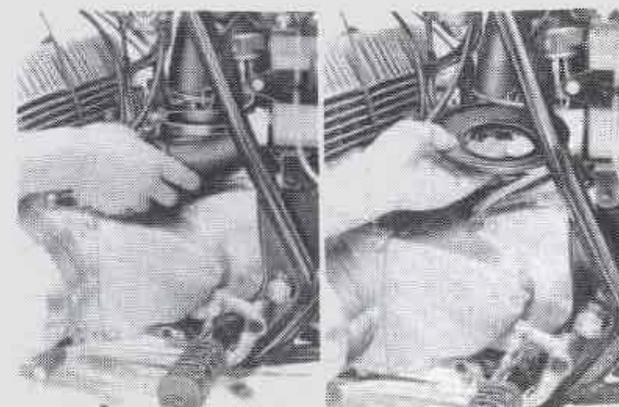
Un filtro dell'aria sporco restringe l'ingresso dell'aria, diminuendo le prestazioni del motore. L'elemento filtrante deve essere pulito almeno ogni 3.000 km. In zone polverose si può rendere necessaria la pulizia ogni 800 km.

Per rimuovere il filtro dell'aria procedere come segue:

- ☆ Allentare le fascette e togliere i condotti in gomma;
- ☆ Togliere il carburatore di sinistra;
- ☆ Togliere l'involucro del filtro dell'aria con il filtro stesso dopo aver tolto il bullone di fermo.
- ☆ Lavare l'elemento filtrante in benzina ed asciugarlo con aria compressa.

Dopo la pulizia inumidire l'elemento filtrante con miscela al 5%.

Comunque si sostituisca l'elemento filtrante dopo 10.000 km, oppure dopo averlo pulito 5 volte, o nel caso che sia danneggiato.



10. Carburatori e Regolazioni Relative

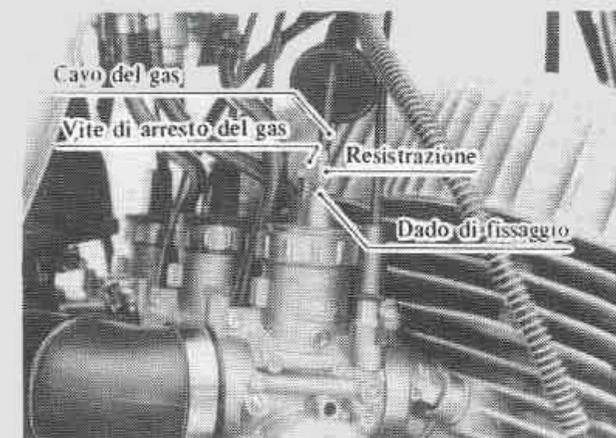
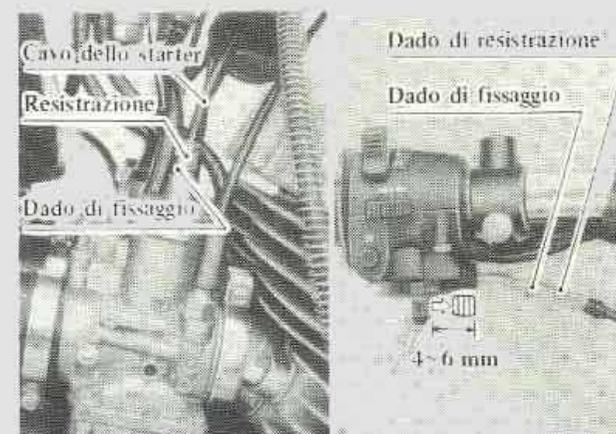
Cavo dello starter

Innanzitutto registrare i cavi dello starter su ciascun carburatore in modo che le guaine abbiano 1 mm. di gioco. Regolare la leva dello starter in modo che abbia un gioco di 4–6 mm. misurato all'estremità della leva.

Cavo del gas

Avvitare le viti di arresto delle valvole del gas fino a che le valvole stesse restano in posizione di tutto chiuso. Regolare il gioco dei cavi su ciascun carburatore usando il dado di registro apposito che trovasi su ciascun carburatore. Regolare il gioco alla manopola del gas e la registrazione della pompa dell'olio. Quando tutto è in ordine si può registrare il minimo.

Nota: Dopo che il minimo è registrato, i cavi del gas avranno un po' di gioco sui carburatori. Questo è normale, e questo gioco non va ripreso coi registri.



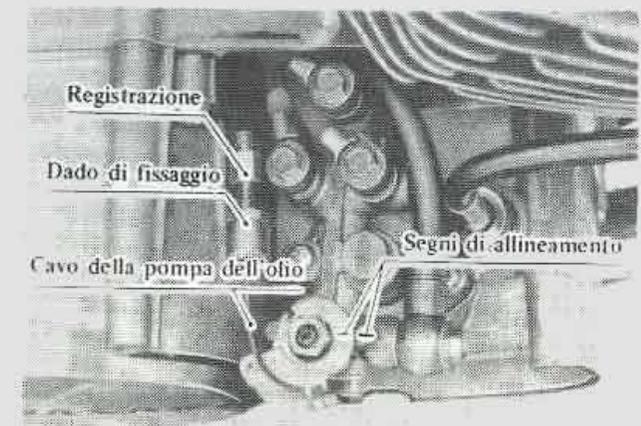
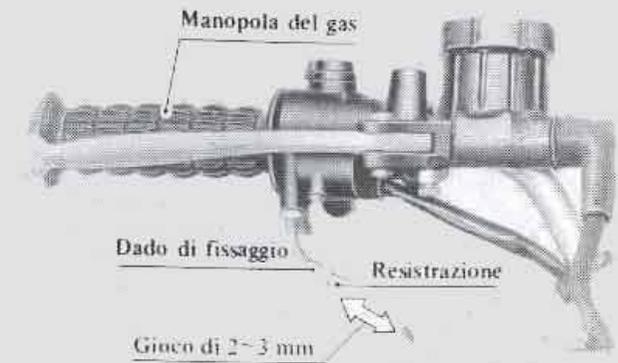
Gioco alla manopola del gas

Tenedo il manubrio al centro, regolare il gioco al comando del gas in modo che esso sia di 2–3 mm. sulla guaina.

Regolazione della pompa dell'olio

Per il solito motivo dell'assestamento del cavo nella sua guaina, la sincronizzazione della pompa dell'olio può andare fuori fase. Pertanto è una buona idea di controllare questa sincronizzazione quando si controlla il cavo dei carburatori. Si proceda come segue.

Dopo aver tolto il carter laterale che copre la pompa controllare che il segno inciso sul dischetto di comando della pompa sia allineato con il segno di riferimento inciso sul corpo della pompa. Per ottenere questo allineamento c'è un registro con controdado. Effettuata la registrazione si controlli che accelerando la pompa dell'olio inizi ad aprire insieme ai carburatori. Per fare ciò si metta in moto il motore; ovviamente i carburatori cominceranno ad aprire quando il motore salirà di giri, la qual cosa rende facile ed immediato il controllo. Cogliete l'occasione per controllare che tutte le tubazioni dell'olio siano ben chiuse.



Una corretta sincronizzazione della pompa dell'olio è di vitale importanza per la buona conservazione del motore. Fatela effettuare da un Concessionario.

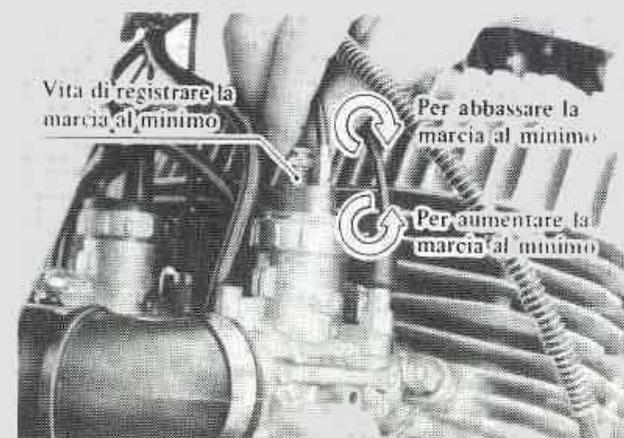
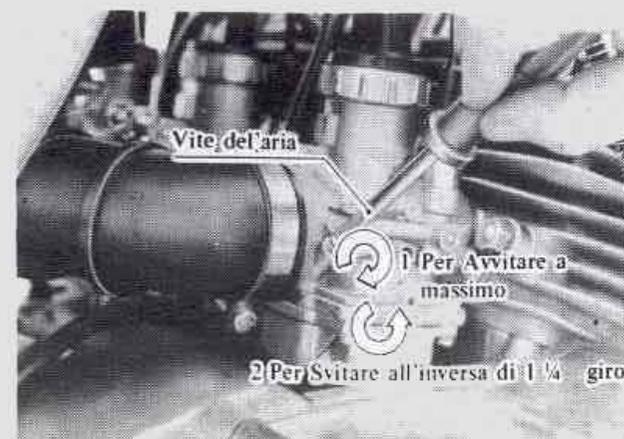
Ricordiamo che per effettuare lo spurgo dell'aria dalle canalizzazioni dell'olio sarà sufficiente sbloccare il dado di fissaggio del tubo, a monte della pompa, mentre se le bolle d'aria sono a valle bisognerà tenere aperta al massimo la pompa girando a mano il dischetto di comando mentre il motore è a 2.000 giri/min. E questo fino a quando le bolle d'aria non siano sparite.



Regime di minimo

Innanzitutto si registri la miscela al minimo avvitando completamente, ma senza stringere, la vite dell'aria e svitandola di 1 giro e 1/4.

Dopo aver riscaldato con cura il motore agire sulle viti di arresto delle valvole del gas in modo da ottenere il minimo a 1.200 – 1.400 giri. Svitando si alza il minimo, avvitando lo si abbassa. Per controllare che la registrazione del minimo sia la stessa in tutti e tre i carburatori sentire la pressione agli scarichi con la mano.



11. Anticipo all'accensione

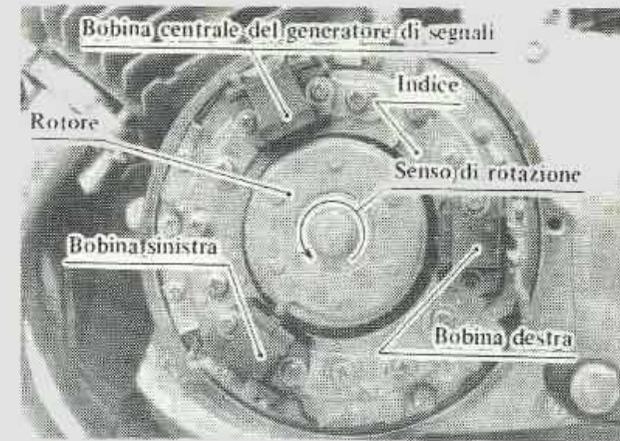
Sull'H-1D viene montato un nuovo tipo di accensione elettronica CDI. Questa è una versione perfezionata, sempre funzionante sul principio della scarica capacitiva.

L'anticipo automatico è controllato elettronicamente e la mancanza di manutenzione è totale. Vengono inoltre usati tre circuiti indipendenti, per cui in caso di guasto è sempre possibile avere il funzionamento del motore su due cilindri.

Non è necessaria manutenzione periodica, dato che non vi sono parti in movimento reciproco, comunque descriviamo di seguito le regolazioni, nel caso che si rendessero necessarie in seguito a smontaggi, o comunque per controllo.

Regolazione della distanza dei pick-up

Prima di controllare o registrare l'anticipo, bisogna registrare la distanza dei pick-up dalle estremità sporgenti del magnete centrale ruotante. Questa distanza dovrà essere di 0,5 mm. Nel caso che la distanza non sia corretta vi sono le apposite viti per effettuare questa regolazione. Per spostare i pick-up li si afferra con due dita. Non usate cacciavite che potrebbe rompere la bachelite.



Controllo dell'anticipo

Ci sono tre gruppi di segni sulla faccia esterna del magnete centrale: una **L** e una **S** per il cilindro sinistro, una **R** e una **S** per il cilindro destro, una **C** e una **S** per il cilindro centrale. Allineare il segno **S** con il puntale di riferimento e controllare che il bordo a sinistra della estremità sporgente del magnete centrale coincida con il segno sul corpo del pick-up. Se uno dei pick-up è fuori lo si sposti lateralmente dopo aver allentato le apposite viti.



Controllo e regolazione di precisione dell'anticipo

E' preferibile affidare questa operazione ad un Concessionario. Si procede come segue:

- 1) Si registra la distanza dei pick-up;
- 2) Si avviti un comparatore al posto della candela di sinistra;
- 3) Portare il pistone a 2,94 mm. prima del punto morto superiore;
- 4) Piegare a mano il puntale in modo che corrisponda col segno **L**;
- 5) Procedere alla registrazione degli altri cilindri come al punto precedente;
- 6) Usare una pistola stroboscopica per controllare che i segni **L**, **R** e **C** coincidano con il puntale di riferimento a 4.000 giri.



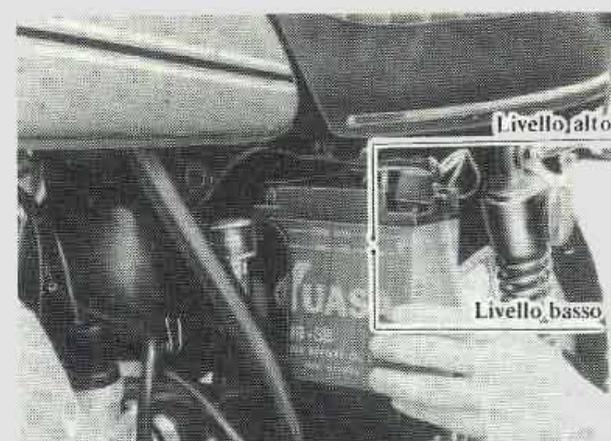
Indice si coincide con L (R oppure G) sotto una pistola stroboscopica di riferimento a 4.000 giri

12. Batteria

L'accensione, le luci, lo stop, il clacson dipendono dalla batteria: perciò la sua manutenzione non deve mai essere trascurata.

Tenete sempre il livello dell'elettrolito al di sopra del segno di minimo livello. Quando si abbassa aggiungete solo acqua distillata. Fate attenzione al tubo di plastica che scarica i vapori a terra, che non si pieghi su se stesso, che non venga a contatto con l'impianto di scarico fondendo e turandosi, che non venga pinzato dal coperchio laterale. Nel caso che questo tubo si otturi la batteria scoppia.

Se smontate la batteria fate attenzione che venga ricollegata con la giusta polarità. Tenete coperti i contatti con vaselina neutra filante.



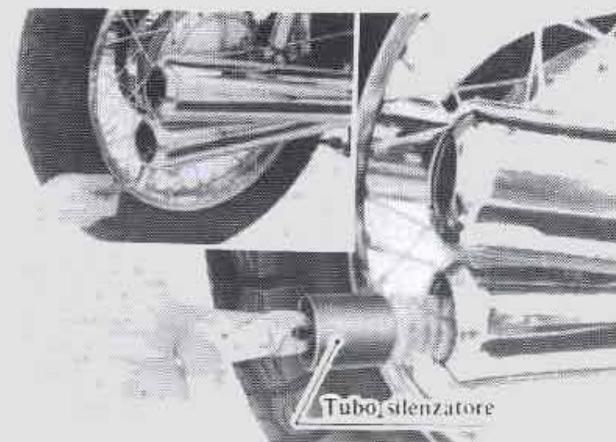
13. Marmitte

Le marmitte hanno dei silenziatori interni che possono venire otturati dopo un lungo periodo di uso dal carbonio risultante dalla combustione dell'olio.

Pertanto si consiglia di pulire periodicamente i silenziatori: dopo aver tolto il bullone li si sfili con delle pinze.

I silenziatori si puliranno con una spazzola oppure bruciando i depositi di carbone.

Non cercate di usare il motociclo senza i silenziatori interni, dato che le prestazioni sarebbero inferiori.



14. Pulizia

Quando il motociclo diventa sporco non soltanto si deteriorano le parti verniciate o cromate (lo sporco è sempre abrasivo) ma i dadi e i controdadi possono bloccarsi per la ruggine e la sporcizia, rendendo difficili poi le operazioni di manutenzione. Per queste ragioni prendete l'abitudine di lavare periodicamente il motociclo.

1) Preparazione per il lavaggio

Prima di iniziare il lavaggio bisogna prendere precauzione affinché l'acqua non penetri nelle seguenti parti:

- ☆ Orifizi delle marmitteTappateli con un foglio di plastica tenuto da un elastico.
- ☆ Leve del freno e della frizione,
 - manopola del gasCopritele con un foglio di plastica.
- ☆ Interruttore generaleTappate la fessura della chiave con dello scotch.
- ☆ Presa d'aria dei carburatoriChiudetela con della plastica o con stracci
(e ricordatevi di toglierli dopo ! ! ! !)

2) **Attenzione ai seguenti punti**

Non spruzzate acqua con grande forza sui punti seguenti:

- ☆ Tamburi dei freni. Comunque dopo il lavaggio controllate l'efficienza prima di immettervi nel traffico.
- ☆ Sotto il serbatoio della benzina. Se le bobine si riempiono d'acqua può essere difficile rimettere in moto il motoveicolo.

3) **Lavaggio**

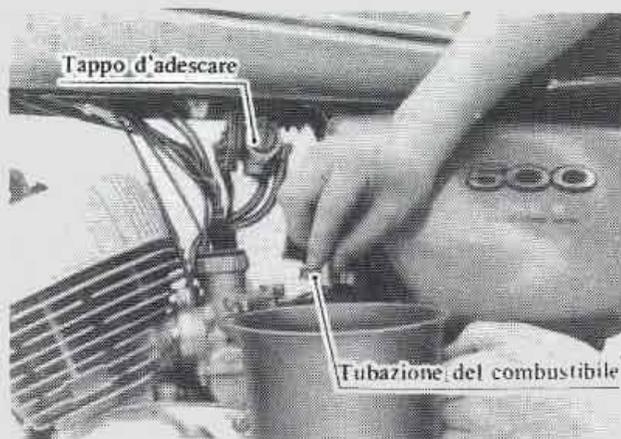
Usate un getto d'acqua a bassa pressione e una spazzola per i punti più esposti. Per le parti verniciate più delicate potete usare una spugna o un panno.

Dopo l'asciugatura potete applicare del polish, preferibilmente di tipo non abrasivo.

15. Riposo Invernale

Se durante l'inverno non usate il motociclo, bisogna prepararlo alla sosta nella seguente maniera:

- ☆ Pulire accuratamente il motociclo.
- ☆ Fare funzionare il motore per almeno 5 minuti per scaldarlo, e togliere l'olio dal cambio;
- ☆ Togliere la benzina dal serbatoio e dai carburatori.



- ☆ Togliere le candele e immettere alcune gocce di olio SAE 30 (fluido) in ciascun cilindro. Fare girare il motore col pedale della messa in moto onde spandere l'olio. Rimettere le candele per evitare l'ingresso di corpi estranei.
- ☆ Ridurre la pressione dei pneumatici del 20% e mettere il motociclo sul cavalletto centrale. Mettete un pezzo di legno sotto al pneumatico anteriore per tenere lontana l'umidità dal copertone;

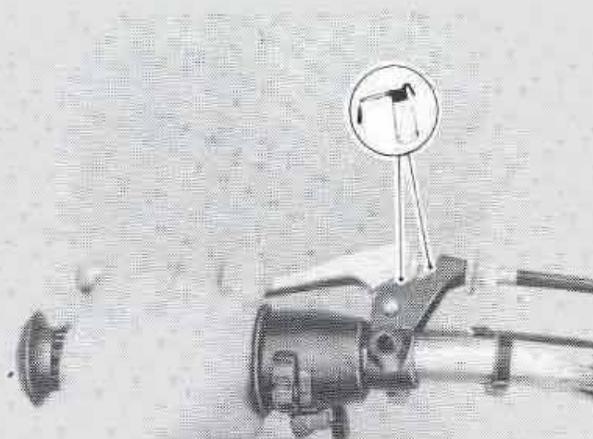
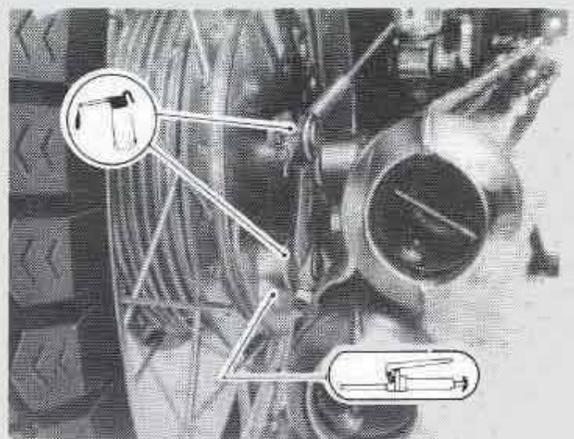
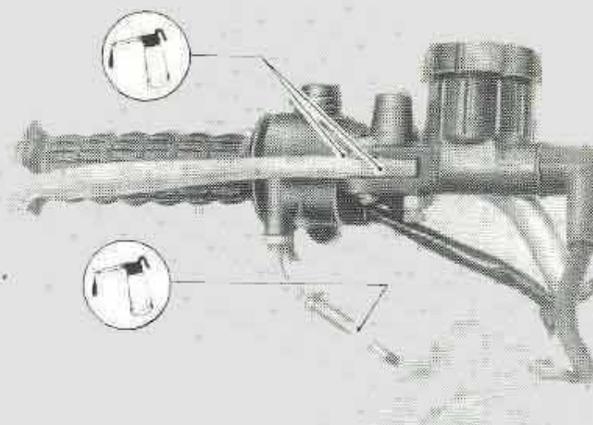


- ☆ Spruzzate dell'olio sulle parti non verniciate per evitare la ruggine. Non date olio sulle parti di gomma o nei freni;
- ☆ Togliete la batteria e tenete la in un posto non colpita direttamente dai raggi del sole, secco e non troppo freddo. Durante questo periodo caricate lentamente una volta al mese.
- ☆ Coprite il motociclo onde tenere lontana la polvere.

16. Lubrificazione

Una appropriata lubrificazione non solo prolunga la vita delle parti del motociclo, ma facendolo funzionare con dolcezza rende la guida più gradevole. Usando olio motore fluido, lubrificate i punti illustrati in figura, dopo ogni lavaggio del motociclo, dopo aver guidato nella pioggia, o sempre quando necessario per qualunque motivo.

Ingrassare i punti indicati ogni 6 mesi oppure ogni 3.000 km.



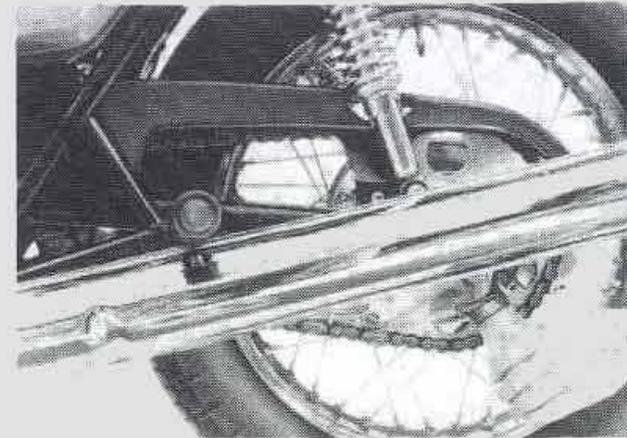
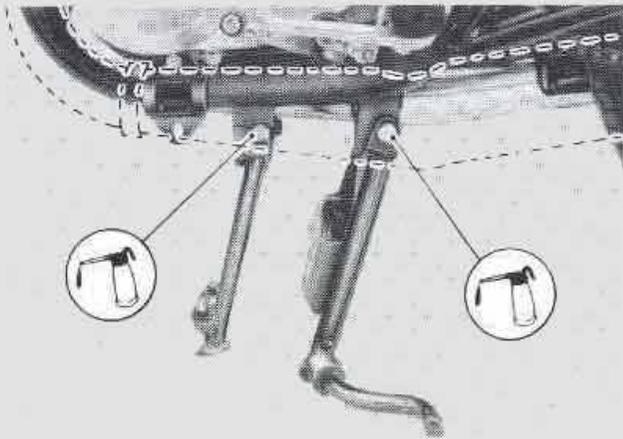
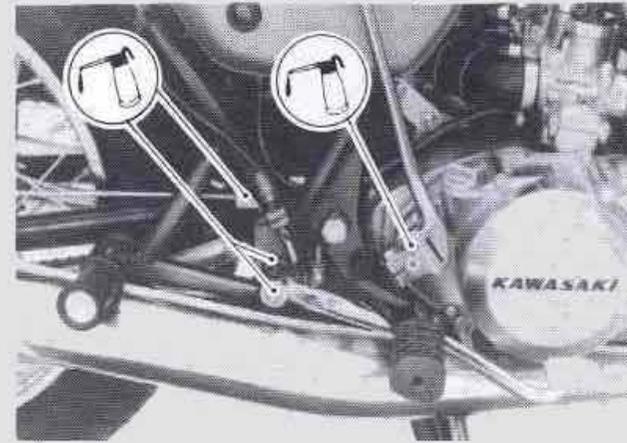
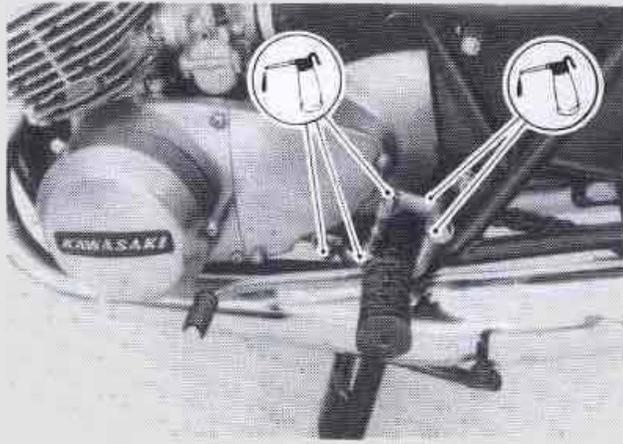
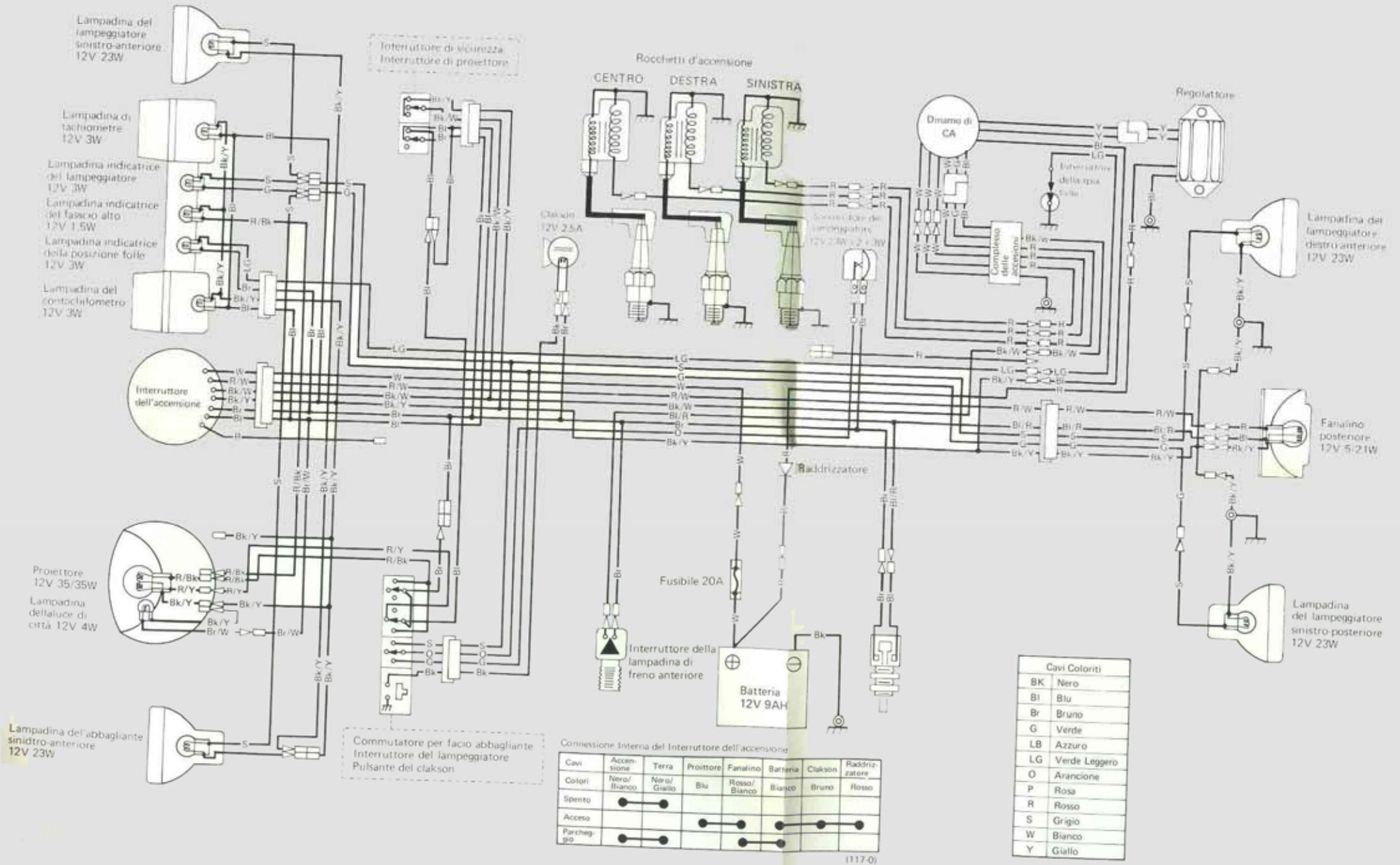


TABELLA DELLA MANUTENZIONE PERIODICA

	Dopo i primi 800 Km.	Dopo i primi 3.000 Km.	Ogni 3.000 Km.	Ogni 6.000 Km.
Sostituire olio trasmissione	●	●	●	●
Pulire e registrare le candele	●	●	●	●
Controllare e registrare i carburatori e la pompa olio	●	●	●	●
Controllare e registrare spingidisco frizione	●	●	●	●
Disincrostarre i silenziatori	●	●	●	●
Regolare la catena di trasmissione	●	●	●	●
Controllare e stringere i raggi	●	●	●	●
Pulire filtro aria		●	●	
Controllare livello batteria	●	●	●	
Registrare i freni*	●	●	●	
Stringere i dadi e i bulloni	●	●	●	
Pulire il decantatore del rubinetto			●	
Lubrificare i cavi			●	
Sostituire l'olio nella forcella			●	●
Pulire il tamburo del freno			●	●

* Sostituire il liquido del freno a disco ogni 10.000 Km.

Impianto Elettrico del Modello 500 H1-D



Cavi Coloriti	
BK	Nero
Bl	Blu
Br	Bruno
G	Verde
LB	Azzuro
LG	Verde Leggero
O	Arancione
P	Rosa
R	Rosso
S	Grigio
W	Bianco
Y	Giallo