

MANUALE DI GUIDA

MODELLO

Z 1

900 DOHC

Kawasaki

KAWASAKI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE DIVISION

Part No. 99983-01
Printed in Japan
No. 1973. ②. 3. ㊞



INDICE

Informazioni generali	
* Dati tecnici	4
Posizione dei numeri di identificazione	6
Freni	7
Leva della frizione	7
Pedale del cambio	8
Lampeggianti	8
* Clackson	9
* Proiettore	9
Serbatoio benzina	10
Rubinetto della benzina	11
* Manopola regolatrice del flusso	11
Interruttore generale	11
Interruttore di sicurezza	12
Avviamento elettrico	12
Avviamento a pedale	13
Leva di comando dello starter	13
Cavalletti	14
Bloccasterzo	14
Contactometri parziale	14
Sellone	15
Borsa degli attrezzi	15
Scompartimento portaoggetti	15
Ammortizzatori posteriori	16
* Pneumatici	16
Olio motore	17
Olio per la catena	18
Batteria e fusibile	18
Come guidare il motociclo	20
Rodaggio	20
Riparazione di una foratura	21
Pulizia del motociclo	23
Riposo invernale	24
Manutenzione e regolazioni	26
Freno anteriore	26
Freno posteriore	28
Interruttori dello stop	28
Catena di trasmissione	29
Pompa dell'olio per la catena	31
Frizione	31
Proiettore	32
Batteria	33
Filtro dell'aria	33
Sostituzione olio motore	34
Candele	35
Pulizia del circuito di alimentazione	35
Gioco della manopola del gas	36
Carburatori	36
Anticipo all'accensione	37
Tensione catena cammes	38
* Gioco alle valvole	39
Gioco dello sterzo	40
Bilanciamento delle ruote	42
Olio forcella anteriore	42
Lubrificazione	43
Controlli giornalieri	44
Tabella della manutenzione periodica	45
* Impianto elettrico	Copertura posteriore

Quanto ad articoli marcati con un simbolo *, vedere "Owner's Manual" in inglese.

INFORMAZIONI GENERALI

Dati Tecnici

Prestazioni

Accelerazione	400 m. in 12,0 sec.
Potenza max.	82 HP a 8.500 giri
Coppia max.	7,5 kg-m. a 7.000 giri
Consumo	17 km./l. a 113 km./h.
Raggio di sterzo	2,5 m.
Distanza di arresto	11 m. a 50 km./h.

Dimensioni

Lunghezza	2.250 mm.
Larghezza	820 mm.
Altezza	1.175 mm.
Interasse	1.490 mm.
Distanza da terra	160 mm.

Motore

Tipo	Bialbero, 4 cilindri, 4 tempi
Cilindrata	903 cc.
Alasaggio x corsa	66 x 66 mm.
Rapporto di compressione	8,5 : 1
Anticipo	5° a 1.500 giri e 40° a 3.000 giri
Avviamento	Elettrico e a pedale
Lubrificazione	Forzata
Olio motore	SE SAE 10W-40
Contenuto olio motore	4,0 l.
Candele	NGK B-8ES
Carburatori	Mikuni VM28
Accensione	a spinterogeno

Trasmissione

Tipo

Frizione	
Rapporto trasmissione primaria	
Rapporto trasmissione secondaria	
Rapporto di trasmissione totale	
Rapporti del cambio	1a.
	2a.
	3a.
	4a.
	5a.

a 5 marce con ingranaggi sempre in presa

multidisco a bagno d'olio

1,73
2,33 (15/35)
4,92
3,17
2,19
1,67
1,38
1,22

Telaio

Tipo

Sospensioni:	anteriore posteriore
Pneumatici:	anteriore posteriore
Freni:	anteriore posteriore

A doppia culla continua in tubi forcella telescopica forcellone oscillante

3,25-19 4PR
4,00-18 4PR

A disco

a tamburo

296 mm.
200 x 35 mm.

18 l.

64°

90 mm.

Impianto elettrico

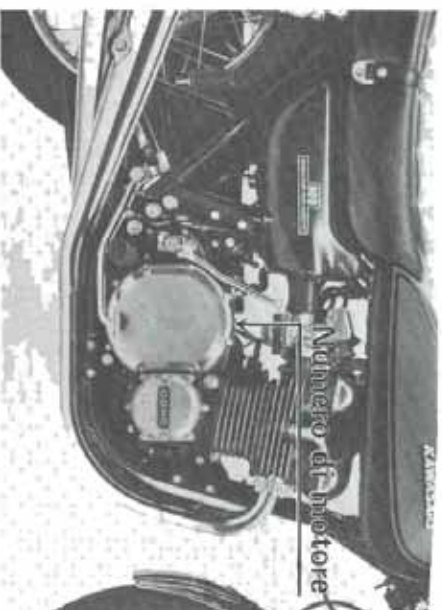
Avancorsa	
Batteria	12V 14AH.
Proiettore	12V 50W/35W
Luce de posizione posteriore	12V 12/23W
Lampeggiatori	12V 23W
Strumenti	12V 3,4W
Clackson	12V 2,5 A max.
Luce di città	12V 4W
Spia del folle	12V 3,4W
Spia abbagliante	12V 3,4W

Posizine dei numeri di identificazione

Il numero di telaio e quello di motore sono usati per la registrazione del veicolo ed anche saranno domandati per l'agente quando Lei ha bisogno di qualche pezzi componenti.



Numero di telaio



Numero di motore

Freni

La leva sulla destra del manubrio comanda il freno anteriore, il pedale sulla destra comanda il freno posteriore. Quando frenate usate entrambi i freni applicando una forza un po' superiore a quelle anteriori. Il freno anteriore è idraulico per cui bisogna mantenere il livello nel serbatoio. Vedi il capitolo relativo per la lista degli oli impiegabili e altre informazioni. Quando si usano i freni si accende la luce dello stop. L'interruttore di comando del posteriore richiederà regolazioni, ma quello anteriore è un idrostop che non ha bisogno di regolazione alcuna.



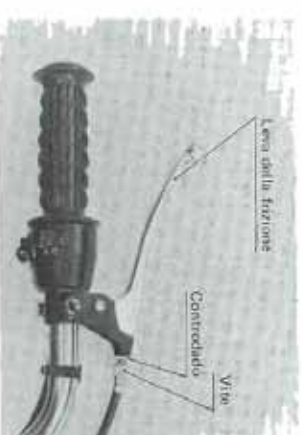
Leva di comando del freno anteriore



Pedale di comando del freno posteriore

Leva Della Frizione

La leva sulla sinistra del manubrio comanda la frizione. Se si mette il motore in moto usando il pedale la leva della frizione non deve essere tirata. Se la leva della frizione prende un gioco eccessivo non può risultare un funzionamento non corretto della frizione stessa, per cui questo gioco è eliminabile con l'apposito registro sul braccialetto della leva. Quando questa operazione non porta più ad alcun risultato bisognerà effettuare la completa registrazione della frizione.



Leva della frizione

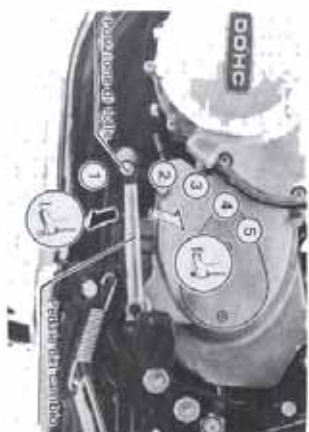
Controllo

Vite

Pedale del cambio

Per scolare di una marcia bisogna abbassare il pedale. Per aumentare di una marcia bisogna sollevarlo. Il folle è posto tra la prima e la seconda. Per mettere il cambio in folle si alzerà il pedale di mezza corsa dalla seconda.

Tuttavia un 'click-stop' rende particolarmente facile la localizzazione del folle quando si proviene dalla prima. Se dovete scolare in folle da fermo col motore spento spingete avanti e indietro il motociclo mentre azionate il pedale, oppure il cambio non vorrà passare di marcia.



Lampeggiatori

Il commutatore a tre posizioni sulla sinistra del manubrio comanda i lampeggiatori.



La posizione centrale è spento, mentre spostato la levetta a destra o a sinistra si metterà in funzione il lampeggiatore dalla parte corrispondente. Sul cruscotto c'è una spia di colore arancione. Se questa spia rimanesse accesa in continuazione invece di lampeggiare una lapadina è fulminata.

Clackson

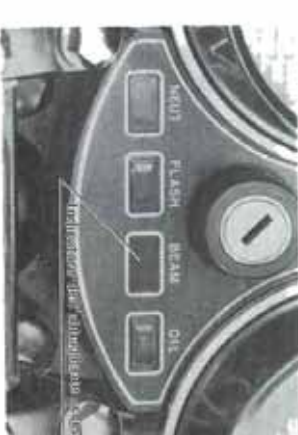
Per suonare il clackson si preme il pulsante marcato "H" sulla sinistra del manubrio.



Proiettore

Per comandare il proiettore ci sono due commutatori: uno serve per accendere il proiettore, l'altro per scegliere la luce da usarsi.

Sul primo commutatore ci sono tre posizioni: **OFF**, **PO** e **ON**. Nella posizione **PO** si hanno le luci di città. Nella posizione **ON** si accende il proiettore.



Quando il proiettore è acceso si usa l'altro commutatore per scegliere tra abbagliante e anabbagliante. L'abbagliante è acceso quando il commutatore è sulla posizione H, e l'anabbagliante quando è sulla posizione L. Ad abbagliante inserito la spia blu "BEAM" sul cruscotto si accende. La posizione PA di questo commutatore è il lampeggio diurno. Questa posizione è sotto carico de parte di una molla per cui il proiettore resta inserito finché si tiene il commutatore col pollice. Il funzionamento si ha sia a luci spente che a luci di città inserite.



Serbatoio della benzina

Il funzionamento del motore è corretto impiegando benzina di almeno 85 NO. Evitate di fare rifornimento sotto la pioggia o quando soffia un forte vento per evitare di turare con impurità od acqua i getti dei carburatori.

- Non riempite completamente il serbatoio della benzina: potrebbe uscire dallo sfato.
- Fate sempre rifornimento col motore spento.

Per aprire il tappo della benzina sollevate il fermo e ribaltate il tappo. Per evitare di danneggiare il fermo quando richiudete, prima sollevatelo e dopo aver fatto scendere il tappo in posizione di chiuso rilasciate il fermo.



Rubinetto della benzina

Quando parcheggiare per un periodo di tempo abbastanza lungo chiudete il rubinetto per evitare che il motore si ingolfi. Il rubinetto ha tre posizioni: S (chiuso), O (aperto), e R (riserva). La riserva è di 4 litri.



Manopola regolatrice del flusso

L'impugnatura del manubrio destro serve a regolare il flusso del gas. Girando l'impugnatura verso lo scutensista, si apre la valvola regolatrice ed aumenta la velocità del motore; girandola in senso contrario, si chiude la valvola regolatrice del flusso e diminuisce la velocità del motore.



Ordinariamente l'impugnatura della valvola regolatrice del flusso ritorna alla posizione di chiuso per la tensione della molla: premendo però la vite per regolare la frizione della valvola regolatrice, che si trova sotto al manubrio destro, si può ritardare od anche fermare del tutto il ritorno dell'impugnatura. Questo è sommanente conveniente per quando si fanno degli aggiustamenti e si può anche adoperarla quando si viaggia a lungo per lasciar riposare la mano; ciò non di meno, il fermare completamente la valvola regolatrice quando si viaggia, per motivi di sicurezza, non è da raccomandarsi.

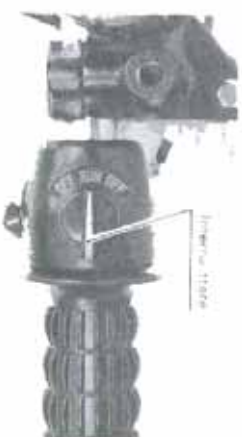
Interruttore generale

L'interruttore generale ha tre posizioni. Tutto a sinistra il motore è spento e i servizi esclusi; la chiave può essere tolta. Nella posizione centrale si può avviare il motore e usare tutti i circuiti ausiliari. Nella posizione tutta a destra la luce di posizione è accesa e la chiave può essere estratta. Questa posizione, richiesta per legge in alcuni paesi europei è comunque utile anche in Italia quando si parcheggi si notte in strade strette senza illuminazione.



Interruttore di sicurezza

Per poter far funzionare il motore bisogna che l'interruttore di sicurezza sia sulla posizione 'RUN'. Nel caso che durante la marcia la manopola del gas si bloccasse, o per qualunque altro motivo, si sposti l'interruttore su una qualunque delle posizioni 'OFF'. Da notare che l'interruttore di sicurezza esclude solo il circuito del motore, quindi si provveda sempre a togliere la chiave quando si parcheggia.



Avviamento elettrico

L'interruttore posto sulla destra del manubrio e marcato 'S' aziona l'avviamento elettrico. Sarebbe meglio azionare l'avviamento quando il cambio è in folle, comunque è possibile azionarlo anche con una marcia ingranata tirando la leva della frizione. Sarebbe opportuno durante l'inverno o quando si parte per un tragitto breve di mettere in moto a pedale. In ogni caso, se per un qualunque motivo si è costretti ad usare sempre l'avviamento elettrico anche nelle condizioni più avverse, controllate la carica della batteria ed in caso di necessità ricaricatela al banco prima che venga danneggiata da uno stato di scarica prolungata.

Avviamento a pedale

Una pedalata decisa metterà in moto il motore in qualunque condizione, con batteria scarica o fuori uso o anche senza batteria affatto. Ma non usate il motociclo senza batteria a meno che il regolatore e il raddrizzatore non siano staccati. Pertanto per evitare danni a questi componenti distaccate il relativo collegamento.



Leva di comando dello starter

Per azionare lo starter c'è la leva di comando sul lato sinistro del motore.

Per inserire lo starter la si sollevi completamente e tenetela finché il motore non sia sufficientemente caldo. Non c'è posizione intermedia. Lo starter o è inserito o è escluso.



Cavalletti

La Z-1 è equipaggiata con due cavalletti, uno centrale e uno laterale. Qualunque dei due cavalletti usiate, prendete l'abitudine di richiuderli prima di sedervi sul motociclo e di mettere in moto il motore. Così potrete evitare i gravi inconvenienti che si producono quando si dimentichi aperto il cavalletto laterale.



Blocca-sterzo

Lo sterzo può essere bloccato sia nella posizione tutto a destra, sia tutto a sinistra.



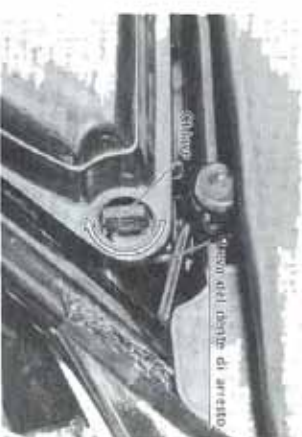
Contactlometri parziale

Il contactlometri parziale si azzerava solamente quando il motociclo è fermo ruotando la rotella zigrinata che sporge dall'involucro del tachimetro.



Sellone

Il sellone si può ribaltare per avere accesso alla borsa dei ferri, alla batteria, allo scompartimento portaoggetti, all'astina di livello dell'olio per la catena e al filtro dell'aria. La si può bloccare chiusa tramite l'apposita serratura.



Borsa degli attrezzi

E' posta sotto la sella dietro la batteria.



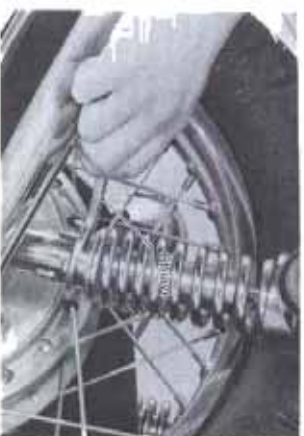
Scompartimento portaoggetti

In esso è contenuto un vassoio asportabile per tenere fermamente le carte senza deteriorarle.



Ammortizzatori posteriori

Gli ammortizzatori posteriori sono registrabili su 5 posizioni in modo da adattarli a tutte le strade e a tutti i carichi. La posizione 1 è la più soffice. Bisogna fare attenzione a lasciare sempre entrambi gli ammortizzatori nella stessa posizione. La chiave per effettuare la regolazione è contenuta nella borsa dei ferri.



Pneumatici

Tenete la pressione dei pneumatici al giusto valore per evitare difficoltà di guida o comunque anomale logorio.

	Anteriore	Posteriore	
Misura dei pneumatici	Dunlop F6 3,25-19 4PR	Dunlop K87 4,00-18 4PR	
Pressione	1,8 kg/cm ²	Una persona 2,2 kg/cm ²	Due persone 2,5 kg/cm ²

Nel caso si mantenga alta velocità per lungo tempo, come nel caso di viaggi su lunghi tratti autostradali, aumentate le pressioni indicate di 0,2-0,4 kg/cm².
Sostituire i pneumatici appena lo spessore del battistrada scende sotto i valori indicati in tabella.



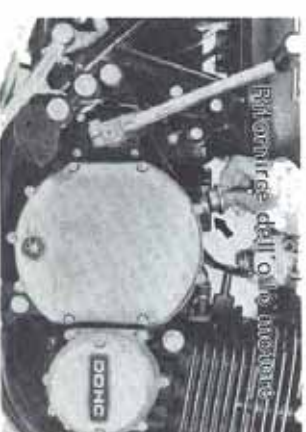
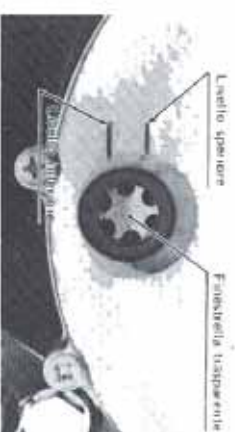
Usate solo i pneumatici montati in serie, dato i carichi notevoli ai quali i pneumatici vengono sottoposti durante l'uso su questa supermoto non tutti i pneumatici reperibili in commercio con queste misure saranno di uso sicuro.

	Pneumatico anteriore	Posteriore
Profondità minima	1 mm	3 mm

Olio motore

Per controllare il livello dell'olio più facilmente c'è una finestrella trasparente attraverso la quale si vedrà la superficie dell'olio quando il motociclo è parcheggiato sul cavalletto centrale, non laverale. Il livello sarà quello reale quando il motore è fermo da qualche minuto, non appena spento il motore. Nel caso dobbiate aggiungere dell'olio immettete solo la stessa Marca e lo stesso tipo impiegato per e la sostituzione periodica.

Nel caso la spia della pressione sul cruscotto resti accesa oltre i 2.000 giri spegnete immediatamente il motore e cercate la causa. Nella migliore delle ipotesi il livello è troppo basso.

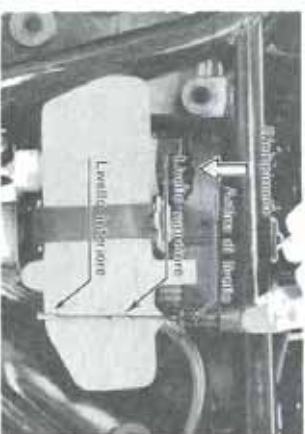


Olio per la catena

La Z-1 ha un impianto di lubrificazione automatico per la catena onde ottenere la massima durata per la catena stessa. L'olio è contenuto nel serbatoio sulla sinistra del motociclo. Ribaltate la sella per avere accesso all'astina di livello, e togliete il coperchio laterale per avere accesso al tappo di riempimento.

Nel serbatoio immettete olio da motore SAE 90. Dare un'occhiata alla catena ogni tanto. Deve essere umida di olio, ma non inzuppata e grondante. In tal caso regolate la pompa dell'olio come descritto più avanti.

Importante: Per minimizzare la usura delle catena, dovete lubrificarla a mano usando dell'olio SAE 90, dopo per lo meno 300km di marcia oppure la marcia sotto la pioggia e la lavanda. Cosicché l'olio penetra le parte di catena dove avviene molto spesso la usura, lubrificate l'estremità di ogni rullo ed i pannelli della catena.



Batteria e fusibile

La batteria è posta sotto la sella ma il livello dell'elettrolita può essere controllato asportando il coperchio laterale destro. Nel caso che in uno o più degli elementi il livello sia sotto al riferimento di minimo aggiungere **SOLAMENTE ACQUA DISTILLATA.**



ATTENZIONE:

Per evitare danni al regolatore e agli altri accessori elettrici

1. Non far funzionare il motore con la batteria fuori uso.
2. Nel caso che il motore debba essere fatto funzionare senza la batteria disconnettere il regolatore e gli altri accessori elettrici.

Se il fusibile fonde cercate il motivo prima di sostituirlo. Usare solo fusibili da 20 Ampere, non di più.

COME GUIDARE IL MOTOCICLO

MESSA IN MOTO

1. Aprire il rubinetto della benzina.
2. Mettere l'interruttore di sicurezza nella posizione. 'RUN'.
3. Inserire la chiave di contatto (tenendo il faro spento)
4. AssicurateVi di essere in folle.
5. Se il motore è freddo inserite lo starter.
6. (a) Se il motore è freddo tenete l'acceleratore tutto chiuso
(b) Se il motore è a regime aprite un poco l'acceleratore.
(c) Se il motore è ingolfato aprite l'acceleratore completamente finché il motore non è partito.
7. Premete il bottone della messa in moto, o azionate il pedale relativo e iniziate a scaldare il motore a meno di 3.000 giri.
8. Quando il motore è sufficientemente caldo da tenere il minimo chiudete lo starter.

ARRESTO DEL MOTORE

1. Chiudete l'acceleratore completamente
2. Mettete il cambio in folle (prima di fermarVi per evitare di complicare la manovra).
3. Togliere la chiave d'accensione dopo averla portata sulla posizione tutto spento o su quella di parcheggio notturno.
4. Chiudere il rubinetto della benzina.
5. Bloccare lo sterzo
6. Nel caso si debba spegnere il motore d'urgenza girare l'interruttore di sicurezza su una qualunque delle posizioni 'OFF'.

RODAGGIO

I primi 1.600 km. di percorrenza costituiscono il periodo di rodaggio. Se il motociclo non viene usato con cura ed attenzione durante questo periodo la sua durata potrà risultare molto limitata. Nella tabella sono indicati i regimi massimi in funzione del kilometraggio, anche dopo terminato il rodaggio.

Kilometraggio	Regime massimo
da 0 a 800 Km.	4.000 giri
da 800 a 1.600 Km.	6.000 giri
oltre 1.600 Km.	9.000 giri

Oltre a limitare il numero dei giri le due seguenti regole devono essere osservate sempre, sia durante il rodaggio che dopo:

- Non partite né fate girare il motore ad alto regime immediatamente dopo l'avviamento.
- Non imballare il motore col cambio in folle.

CANDELE

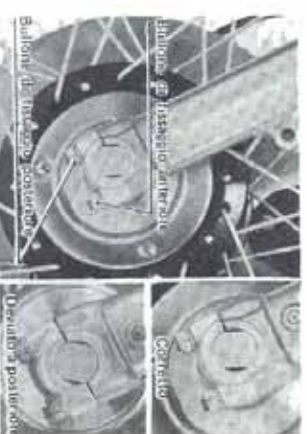
La guida lenta richiesta durante il periodo del rodaggio può far sì che le candele B-8ES che sono piuttosto fredde si imbrattino. Se questo si montino le B-7ES. Finito il rodaggio curateVi di montare di nuovo delle B-8ES.

RIPARAZIONE DI UNA FORATURA

Nel caso si dovesse togliere una ruota per riparare una foratura si procede così:

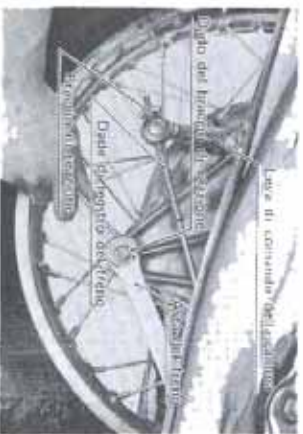
Ruota anteriore

1. Svitare il cavo del contactilometri.
2. Togliere i quattro bulloni che tengono le fascette del perno anteriore: porre un cricco sotto il motore per tenere sollevata l'estremità anteriore. La ruota anteriore viene via:
3. Quando si rimonta la ruota stringete per primo il bullone anteriore da ciascuna parte, e poi il posteriore, entrambi ad una coppia di 1,8-2,0 kg./m. Attenzione a non fermare il bullone in senso contrario.
4. Reinserendo il cavo del contactilometri fare girare la ruota a mano mentre si spinge dentro l'estremità, onde far ingranare l'innesto.



Ruota posteriore

1. Togliere la coppiglia e allentare il dado che fissa la bindella di ancoraggio del tamburo posteriore.
2. Togliere il dado di registrazione e sfilare la bacchetta di comando dalla leva di comando della camma del freno. Mettere la spina di fissaggio della bacchetta nella leva in modo da non perderla e avvitarci il registro del freno in modo che la filettatura resti protetta.



3. Mollare il controdado e svitare i dadi dei tendicatena finché questi non vengono via.
4. Togliere i bulloni e smontare i riscontri dei tendicatena.
5. Togliere la coppiglia e allentare il dado del perno (se necessario allentare il montaggio posteriore destro dei silenziatori).



6. Spingere la ruota in avanti e fare saltare la catena dalla corona: tirare la ruota all'indietro e sfilarla.
7. Prima di scalzare il pneumatico fuori dal cerchio mollare i dadi dei frenacoperioni: fate un segno sul copertone in corrispondenza della valvola in modo da poter rimontare il pneumatico senza trovarsi la ruota sbilanciata.

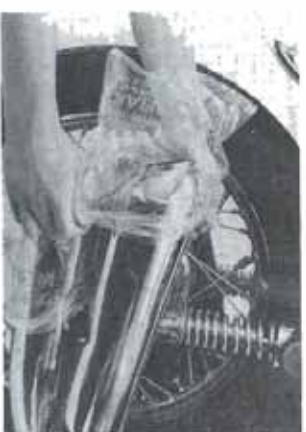


8. Il rimontaggio è l'inverso, tranne che dopo aver montato la ruota si procede direttamente alla registrazione della catena e del freno posteriore per cui il dado del perno, la bindella del freno e i controdadi dei tendicatena verranno chiusi in seguito.

NOTA: Nel caso che il pneumatico posteriore venga completamente smontato dal cerchione bisogna fare attenzione a non montarlo a rovescio. Sul fianco c'è una freccia che indica il senso di rotazione.

PULIZIA DEL MOTOCICLO

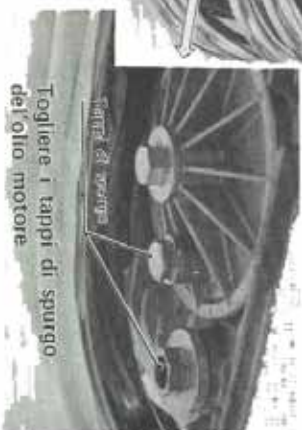
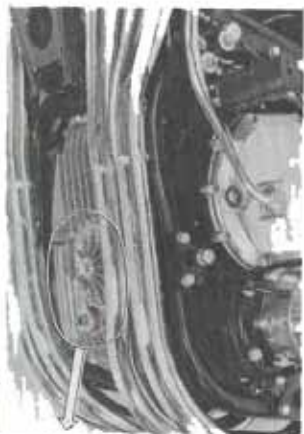
Lavate il motociclo con shampoo e acqua. Non usate prodotti abrasivi o spazzole sulle parti verniciate o cromate. Eliminate l'olio dalle parti metalliche con un solvente, ma state attenti che non vada su parti verniciate e sciacquate bene dopo. Usando fogli di plastica tenete l'acqua fuori dalle marmite, dai comandi, dall'impianto elettrico e dalla presa d'aria dei carburatori. Dopo il lavaggio metete in moto motore in modo che si asciughi perfettamente. Dopo il lavaggio lubrificate bene tutte le parti e particolarmente la catena. Prima di immergerVi nel traffico controllate che i freni siano asciutti.



RIPOSO INVERNALE

Se nella Vostra zona non si usa la moto d'inverno preparatela alla sosta invernale nella seguente maniera:

- Effettuare il lavaggio del motore.
- Riscaldare il motore per qualche minuto e togliere l'olio.



- Togliere la benzina dal serbatoio e dai carburatori, tramite l'apposita vite di spurgo.



- Svitare le candele e immettere alcune gocce di olio da motore SAE 30 in ciascun cilindro. Fate fare al motore alcuni giri tramite il pedale d'avviamento per spargere l'olio e rimettere le candele.

- Riducete la pressione dei pneumatici del 20% e mettere due tavolette di legno sotto ai pneumatici per tenere lontana l'umidità.
 - Applicare uno degli appositi prodotti antiruggine sulla parti non verniciate
 - Togliete la batteria e tenetela in un posto fresco, all'ombra e non umido. Metterla sotto carica (un amper) circa una volta al mese.
- III primavera, per rimetterla in funzione:
- Controllare il livello dell'elettrolito nella batteria, caricarla se necessario e rimontarla. State attenti alla polarità e a che il tubo di ventilazione non sia pizzicato o piegato e che non vada in contatto con la catena.
 - Riportate la pressione dei pneumatici al valore normale.
 - Immettete l'olio motore (vedi pagina 34)
 - Controllate che le candele siano serrate.
 - Effettuate una lubrificazione generale (in particolare della catena)
 - Riempite il serbatoio benzina.
 - Partite pure

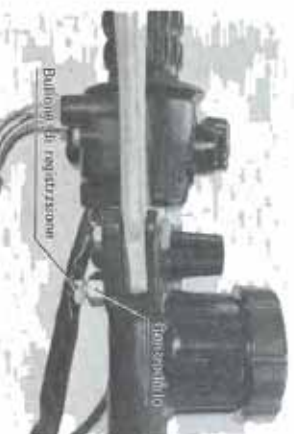
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Le operazioni di manutenzione descritte in queste pagine sono relativamente semplici e devono essere tassativamente effettuate periodicamente onde tenere il motociclo in buone condizioni di funzionamento. I ferri citati in queste pagine sono contenuti nella borsa dei ferri in dotazione e sono sufficienti per effettuare la quasi totalità delle operazioni qui descritte.



Freno anteriore

Il freno a disco anteriore è autoregistrante, a parte il gioco alla leva, il quale comunque non coinvolge il funzionamento del freno stesso. Per registrare mollare il controdamo, registrare girando il dado di registrazione e ribloccare. Il gioco prescritto è di 5mm. all'estremità della leva. Nel caso che entri aria nel circuito, il che è evidenziato da una sensazione spugnosa sulla leva, fate effettuare lo spurgo immediatamente da un Concessionario.



Curate di mantenere il livello del liquido in corrispondenza della linea di indicazione. Usate per rabbocchi o sostituzioni solo i liquidi omologati. Nel caso che nessuno di questi sia disponibile usare un "Extra Heavy Duties" liquido, non un liquido normale. I recipienti dei liquidi per freni devono essere sigillati per tenere lontana l'umidità.

Liquidi per freni omologati
Atlas Extra Heavy Duty
Shell Super Heavy Duty
Texaco Super Heavy Duty
Wagner Lockheed Heavy Duty
Girling Amber



Il liquido deve essere sostituito dopo un anno oppure dopo 10.000 Km. E' necessario cambiarlo immediatamente anche nel caso che si trovi

contaminato da acqua o polvere.

Le pastiglie dei freni devono essere sostituite quando la riga rossa arriva a contatto del disco.

Le pastiglie dei freni devono essere sostituite quando la riga rossa arriva a contatto del disco.



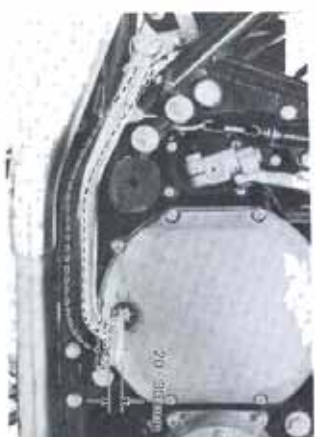
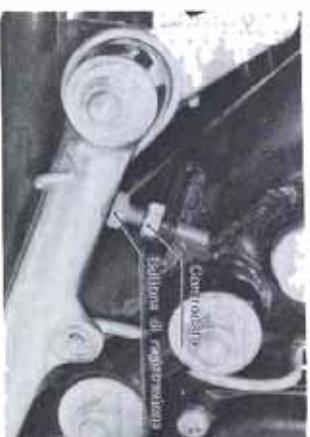
Importante: Operazioni più complesse di quelle descritte aventi per oggetto il freno anteriore idraulico a disco devono essere effettuate solo da un Concessionario Kawasaki.

Freno posteriore

Controllare che l'estremità del pedale sia un po' più bassa della pedana. Questa regolazione non è mai necessaria, a meno che non si pieghi il pedale urtando. Comunque la si effettua mollando il controdado e girando il bullone di regolazione del pedale.

La corsa del pedale è corretta quando con entrambe le ruote poggiate per terra il pedale si può abbassare a mano di 2-3 cm. La registrazione si effettua girando a mano il registro in fondo alla bacchetta di comando.

La leva di apertura della camma deve fare un angolo di 80-90 gradi quando il pedale del freno è abbassato. Se questo angolo di aumento a più di 100 gradi le guernizioni di attrito sono consumate e pertanto bisognerà smontare il tamburo posteriore per effettuare un controllo. Dopo aver registrato il freno posteriore bisognerà effettuare la registrazione dell'interruttore dello stop.



L'interruttore dello stop posteriore deve accenderlo dopo una corsa del pedale di 15-20 mm. Lo si registri spostandolo in su o in giù dopo aver mollato i dadi di montaggio.

NOTA: Non far girare su se stesso l'interruttore per non danneggiare i fili.

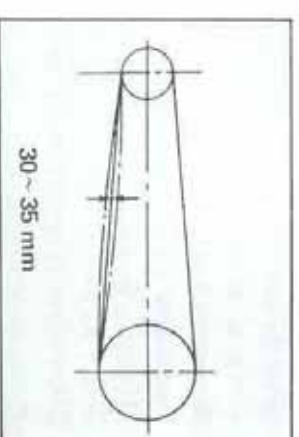


Catena di trasmissione

La catena di trasmissione deve essere tenuta alla giusta tensione e appropriatamente lubrificata. Una catena non tesa a sufficienza può saltare giù dal pignone o dalla corona; troppo tesa si può rompere, non solo danneggiando gravemente le fusioni dei carter, ma in casi estremi potrebbe arroccarsi sulla corona bloccando la ruota e causando un incidente.

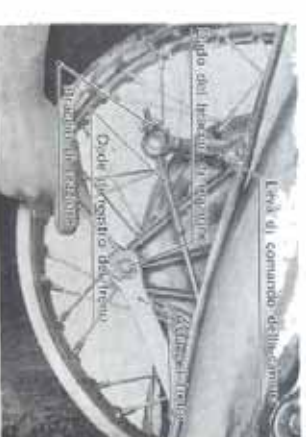
Registrazione della catena:

Col motociclo sul cavalletto centrale la catena deve avere una freccia di 30-35 mm, misurando a metà tra pignone e corona. Tenete presente che la catena non si allunga mai uniformemente per cui fare girare la ruota per trovare il punto di maggior tensione. Pertanto se in questo punto la freccia è superiore ai 45 mm, la catena deve essere tesa.

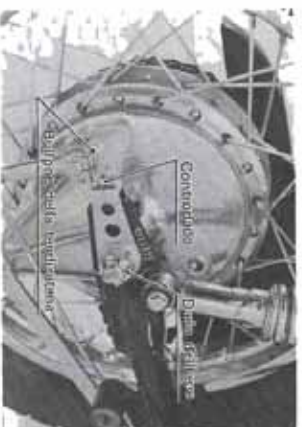


Per tendere la catena:

1. Allentare il dado all'estremità della bindella del freno, ed allentare i supporti del silenziatore destro.



2. Togliere la coppiglia e mollare il dado del perno ruota.
3. Mollare i controdadi dei tendicatena destri e sinistri. Se la catena è troppo tesa svitate i dadi dei tendicatena di quanto basta e spingete in avanti la ruota in modo che la catena diventi troppo molle.

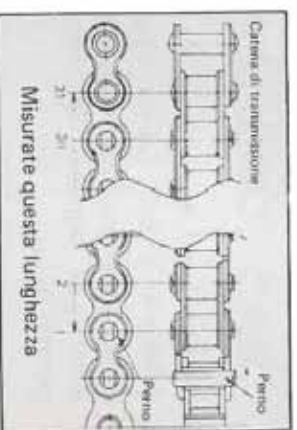


4. Allora avviate i dadi dei tendicatena finché la catena abbia la tensione esatta. Per avere l'allineamento delle ruote è sufficiente controllare che il perno si trovi in corrispondenza dello stesso segno sia a destra che a sinistra.
5. Bloccare i controdadi e il dado del perno posteriore e dopo aver fatto girare la ruota a mano controllare che la freccia della catena sia esatta e non si sia mossa stringendo i controdadi.
6. Stringere il dado del perno ad una coppia di 13-16 kg-m. e inserire una nuova coppiglia; fissare dopo i supporti del silenziatore.
7. Stringere il dado della bindella di fissaggio freno ad una coppia di 3-3,5 kg-m.
8. Controllare la registrazione del freno posteriore e dell'interruttore dello stop.

Sostituzione della catena:

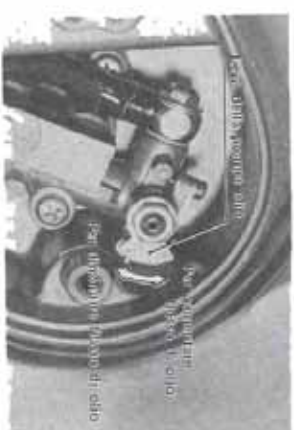
Quando la catena viene ad avere un gioco eccessivo sulla corona posteriore si rende necessaria la sua sostituzione. Il tipo impiegato è senza maglia di congiunzione e non deve essere tagliato per l'installazione. Fate sostituire la catena da un Concessionario Kawasaki.

NON USATE ALTRO CHE LA CATENA ORIGINALE PER LA VOSTRA SICUREZZA!



Pompa dell'olio per la catena

Curate la lubrificazione della catena controllando che sia sufficientemente unettata d'olio. Nel caso che non lo sia a sufficienza, o che grandi olio registrate la pompa. Il riferimento '0' è per la quantità minima di olio, il riferimento '5' per la quantità massima.



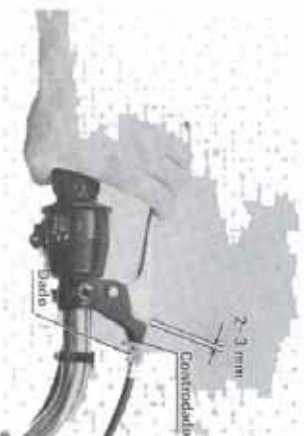
Frizione

Per la regolazione della frizione si procede come segue:

1. Mollare il fermo del registro della leva frizione sul manubrio ed avviate il registro stesso completamente. Ribloccare col fermo.
2. Mollare il controdado del registro che trovavasi in mezzo al cavo della frizione e dare molto gioco al cavo girando il dado di registro.
3. Togliere il carter della pompa olio per la catena in modo da avere accessibilità alla vite di registrazione della frizione.



4. Mollare il controdado e se la vite di regolazione della frizione non gira già liberamente, svitarla finché non giri.
5. Riavvitare nuovamente la vite di registrazione della frizione fino al punto in cui diventa dura. Arrestarsi e svitarla di ½ giro, bloccandola poi in questa posizione col controdado.
6. Usando il registro che trovasi a metà del cavo della frizione riprendere il gioco della leva della frizione lasciandole 2-3 mm. di gioco misurati nel punto indicato.
7. Se non si può dare un gioco sufficiente tramite il registro lungo il cavo si interverrà anche sul registro della leva sul manubrio.
8. Rimontare il carter della pompa olio catena.



Proiettore

L'orientamento verticale del proiettore è regolabile. Per regolare l'orientamento verticale, per primo, rimuovete le due viti che si trovano ai lati del proiettore e togliete fuori l'unità del faro. Allentate gli indicatori di virata ed il bullone che si trova sotto al proiettore affinché si possa muovere tutta l'unità. Tenete il proiettore nel suo dovuto posto attaccato alla parte posteriore, regolate la luce colle mani e stringete il bullone al di sotto del faro per mantenere il proiettore nella posizione dell'aggiustamento fatto. Dopo, fermate le viti degli indicatori di volta e fissate l'unità del proiettore nel suo posto.



Batteria

La batteria è la sorgente di elettricità per i servizi quando il regime motore è troppo basso per poter usufruire della corrente proveniente dal generatore elettrico. Se il motociclo non viene usato a sufficienza da mantenere la batteria carica sottoponetela ad una carica di un Ampere una volta al mese. Diversamente la batteria si scaricherà, le piastre si solfateranno e la batteria si rovinerà. Mantenete il livello dell'elettrolito sopra alla linea di minimo. Dovendo rabboccare usare solo acqua distillata. Il livello è visibile se si toglie il coperchio laterale destro. Tenete presente che una batteria scarica gela più facilmente. Tenete lubrificati con vaselina filante i terminali della batteria onde evitare la corrosione. Fate attenzione che il condotto di plastica che scarica i vapori provenienti dalla batteria non sia piegato o comunque turrato, dato che questo porterebbe la batteria ad esplodere. Evitate anche che questo tubo sbocchi sulla catena, dato che i vapori prodotti sono acidi ed attaccano i metalli.



Filtro dell'aria

Se il filtro dell'aria si ottura ne consegue un calo della potenza. Pertanto controllate ogni 3.000 Km. lo stato di pulizia del filtro. Per pulirlo lo si può lavare con benzina o altri solventi che evaporino completamente. Dopo 5 lavaggi sostituitelo, o comunque quando ci siano rotture. Al massimo il filtro andrà sostituito dopo 12.000 Km. Non fate funzionare il motore senza filtro dell'aria.

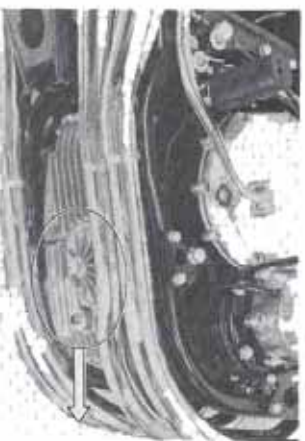


Sostituzione olio motore

L'olio motore deve essere sostituito periodicamente non solo per il fatto che esso raccoglie le particelle metalliche e le morchie che si producono nel motore, ma anche perché col tempo e coi chilometri l'olio perde le proprie caratteristiche lubrificanti. Il primo cambio dell'olio si deve effettuare ad 800 Km.

Il secondo a 3.000 Km. e in seguito ogni 3.000 Km. Il filtro dell'olio deve essere cambiato in occasione dei primi due cambi dell'olio e in seguito ogni 6.000 Km.

Per cambiare l'olio e il filtro si procede come segue:



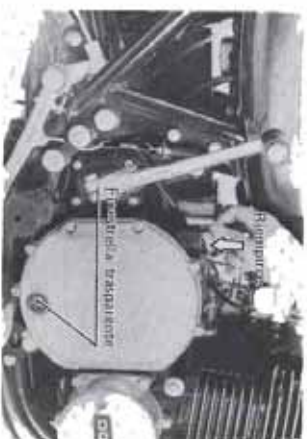
1. Scaldare bene il motore: issare il motociclo sul cavalletto centrale, non quello laterale.



2. Togliere il tappo di scarico del carter, e il tappo di scarico dell'olio contenuto nel filtro. Se si deve cambiare anche il filtro si svincola il bullone che fissa il filtro e lo si estraggono.

3. Il tappo di scarico olio dal carter è magnetico per cui lo si dovrà pulire prima del rimonta taggio. Montando il filtro nuovo assicurarsi che tutti gli anelli di tenuta siano al loro posto.

4. Dopo aver rimesso a posto entrambi i dadi di scarico olio, effettuare il rifornimento con 4 litri di olio del tipo prescritto.



NOTA: Usare oli SE, cioè del tipo Heavy Duty e fare bene attenzione a non mettere una quantità eccessiva di olio dato che la cosa apporterebbe

i noti fastidio si inconvenienti. Passati alcuni minuti da quando si è spento il motore, con la moto sul cavalletto centrale, se l'olio è visibile attraverso la finestrella c'è la giusta quantità d'olio nel motore.

Candele

Le candele per un uso medio sono le NGK B-8ES con distanza tra le punte di 0,7-0,8 mm. e chiuse ad una coppia di 2,5-3,0 kg-m. Ogni 3.000 Km. le si smonti per la pulizia e per controllare la distanza tra gli elettrodi. Quando uno dei due elettrodi è consumato la candela andrà sostituita.

NOTA: La prima e la quarta candela sono collegate in serie, e così pure la seconda e la terza. Per cui se una candela si sporca o comunque non dà la scintilla per un qualunque motivo, non la darà più nemmeno l'altra collegata. Per la guida lenta durante il rodaggio o per un uso particolarmente veloce bisognerà adottare un grado termico più basso o più elevato. Si tenga presente che nella gamma NGK abbassandosi il numero il grado termico sale. Se si usano candele di un'altra Marca bisognerà fare ben attenzione ad usare candele dalle stesse dimensioni geometriche.

Pulizia del circuito di alimentazione

Acqua o sporcizia nel circuito di alimentazione possono turare i getti dei carburatori, per cui periodicamente pulite il decantatore del rubinetto. Chiudere la benzina (posizione S). Svitare il decantatore ed eliminate i corpi estranei contenuti.

Se trovate dell'acqua nel decantatore è possibile che ce ne sia ancora nel serbatoio.

Portare il rubinetto sulla posizione R tenendo un recipiente sotto e aspettate che esca solo benzina pura. Effettuate poi lo spurgo dei carburatori tramite l'apposita vite di drenaggio.

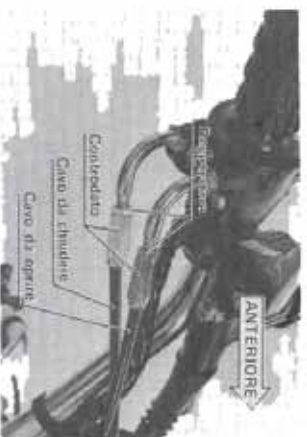


Gioco della manopola del gas

Ci sono due cavi del gas: uno per aprire i carburatori, l'altro per chiuderli. Se i cavi sono troppo molli non ci sarà una risposta immediata alla rotazione della manopola. Se sono troppo tesi si potrà avere il motore che accelera quando si gira il manubrio da una parte.

Registrazione:

1. Mollare il controdatto del cavo di comando apertura, togliere tutto il gioco del cavo e riboldare il controdatto.
2. Mollare il controdatto del cavo di chiusura e dare alla guaina un gioco di 2 mm. - che è indicativo, dato che si possono seguire le preferenze personali.



Carburatori

La regolazione del minimo si effettua girando il registro a mano sulla destra della tiranteria di comando dei carburatori. Quando il motore è a temperatura di regime girando questo registro si porti il minimo ad un valore di 800 1.000 giri.



Se il minimo necessita di una registrazione ampia sarà opportuno controllare prima le candele, l'apertura delle puntine e l'anticipo all'accensione e il gioco tra cammes e bicchierini. Nel caso fosse necessario fare una regolazione indipendente dei carburatori bisognerà usare il vacuummetro.

Anticipo all'accensione

Ci sono due rutteri, uno per il primo e il quarto cilindro, l'altro per il secondo e il terzo. Ciascun ruttore si registra separatamente, sia per l'apertura dei contatti, sia per l'anticipo all'accensione. Prima di iniziare la registrazione accertatevi che le candele e i rutteri siano in buono stato.

Apertura dei contatti:

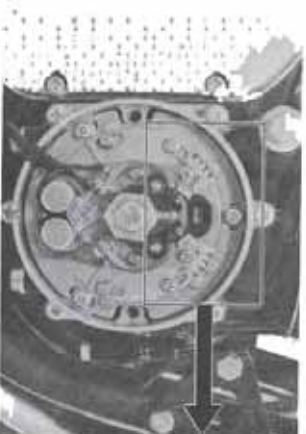
Fare girare il motore fino al punto in cui i contatti siano alla massima apertura. L'apertura esatta è 0,35 mm. escnon si riscontra un'apertura compresa tra 0,3 e 0,4 mm si provveda alla registrazione.



Anticipo:

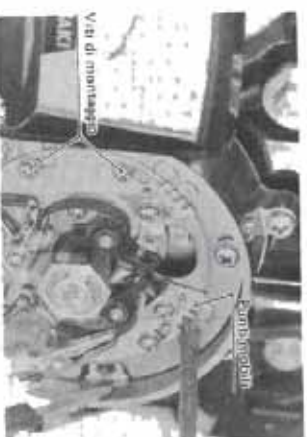
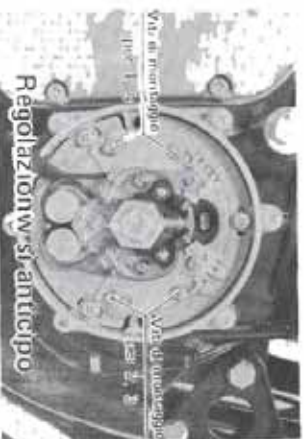
Guardando attraverso la finestra si vedono due gruppi di segni di riferimento: "1 4" e "2 3". Il segno "F" di ciascuno dei due gruppi è usato per registrare l'anticipo prima per i cilindri 1 e 4 e poi per i cilindri 2 e 3.

1. Fare ruotare l'albero motore finché il segno F sul dispositivo di anticipo automatico sia allineato con il segno di riferimento.



2. Collegare lo strumento (o la lampadina o il cicchino) al ruttore, un polo al filo del ruttore, l'altro al motore o al telaio, cioè a massa.

3. Mollare le viti di montaggio e fare ruotare il piatto di montaggio del ruttore puntando un cacciavite nell'apposito intaglio finché si raggiunge la posizione nella quale i contatti stanno aprendosi. Questo punto sarà segnalato dallo spostarsi della lancetta dello strumento o dall'accendersi della lampadina, ecc. secondo cosa si usa e come è collegato.



4. Staccare lo strumento e controllare l'esattezza della regolazione con una pistola stroboscopica. Al minimo il segno di riferimento fisso e il segno F devono coincidere. A 2.900-3.100 giri l'anticipo centrifugo entra in azione per cui a questo regime e a regimi superiori la spinetta sull'anticipo automatico deve coincidere con il segno di riferimento fisso.

Tensione catena cammes

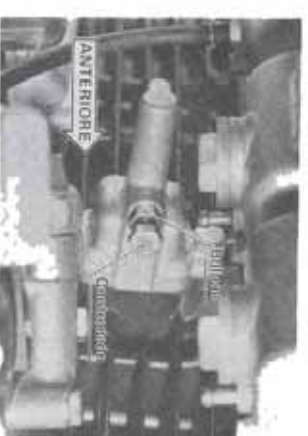
Il tendicatena tiene tesi la catena della distribuzione onde evitare sbattonimenti e quindi rumori. La catena deve essere registrata ogni 1.500 Km. e l'operazione deve essere fatta con cura.

Per registrare la catena:

1. Mollare il controdamo e il bullone. La molla tende automaticamente la catena.

2. Fare ruotare per un paio di giri il motore a mano.
3. Bloccare il bullone e il controdamo.

Nel caso che anche dopo la registrazione la catena faccia ancora rumore essa è da sostituire. Per questa operazione è necessario rivolgersi ad un Concessionario.



Gioco alle valvole

A causa del consumo delle valvole, delle sedi, delle cammes, il gioco tra il lobo della camma e il bicchierino diminuisce. Se non si provvede a ripristinarlo ne conseguono danni alla testa. Il controllo del gioco deve essere effettuato ogni 6.000 Km. e non richiede attrezzi particolari. Nel caso che sia necessaria una registrazione occorre rivolgersi ad un Concessionario Kawasaki, benché l'operazione sia relativamente semplice, non essendo necessario smontare le cammes.

- Per controllare il gioco si procede come segue, quando il motore è freddo:
1. Chiedere il rubinetto della benzina e staccare il tubi della benzina.
 2. Staccare il serbatoio.
 3. Togliere il coperchio della testa.



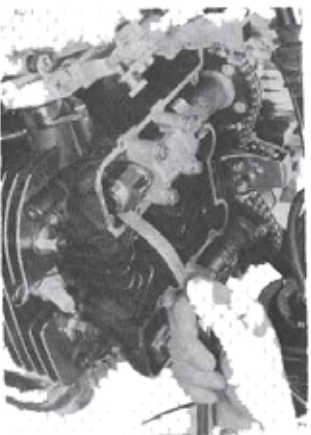
4. Ruotando il motore a mano portare il lobo della camma della quale si vuole registrare il gioco nella posizione diametralmente opposta al bicchierino.

5. Inserire lo spessoremetro. Il gioco è corretto quando è compreso tra 0,05 e 0,10 mm. Diversamente bisogna sostituire uno spessore.

ATTENZIONE:

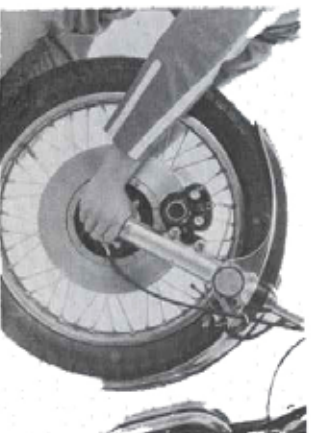
Gli spessori si possono sostituire facilmente usando un apposito attrezzo.

Non smontate le cammes!



Gioco dello sterzo

E' importante ai fini della sicurezza che lo sterzo sia sempre opportunamente registrato. Per controllare la registrazione sollevare da terra la ruota anteriore e spingere il manubrio da una parte. Se esso continuerà a muoversi sotto l'effetto di questa spinta fino alla fine della sua corsa la registrazione è corretta. Inoltre potete Vi davanti al motociclo e afferrando la forcella alle due estremità del pemo ruota tirate avanti e indietro per percepire l'eventuale presenza di gioco.

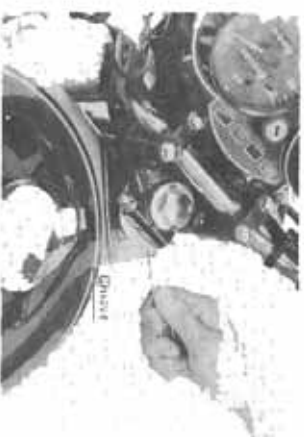


Per registrare lo sterzo:

1. Allentare il dado della piastra forcella.



2. Usando l'attrezzo apposito stringere o mollare il controdado della piastra di forcella.



3. Serrare il dado della piastra forcella.

4. Allentare i dadi che serrano i tubi forcella in modo che i tubi stessi si risistemino da sé, e bloccarli.



5. Controllare che i tre dadi superiori siano chiusi ad una coppia di 1,6-1,8 kg-m. e che i due dadi inferiori siano chiusi a 5,4-6,0 kg-m.

Bilanciamento delle ruote

Per avere la moto stabile e per non riscontrare vibrazioni ad alta velocità bisogna tenere ben bilanciate sia la ruota anteriore che quella posteriore.

Controllate e bilanciate le ruote come segue:

1. Controllate che tutti i raggi siano ben tesi.
2. Sollevare la ruota da terra e controllare che giri bene senza attriti nel freno. Nel caso della ruota posteriore togliete la catena.
3. Fate girare la ruota a mano e controllate che si fermi in una posizione qualunque.
4. Se invece un punto della ruota si ferma sempre nella posizione in basso attaccate un peso di bilanciamento ad un raggio diametralmente opposto a questo punto.



5. Ripetete il punto 3 e 4 finché la ruota non sia bilanciata. Stringete bene i pesi sui raggi con una pinza.

I pesi di bilanciamento usati in Fabbrica sono disponibili come ricambi in taglie di 10, 20 e 30 grammi.

Olio forcella anteriore

L'olio della forcella anteriore che funzione anche come lubrificante oltre che mezzo fluido per l'ammortizzatore deve essere sostituito ogni 6.000 Km.

Lo svuotamento va effettuato a caldo. In ciascun gambo della forcella devono essere immessi 169 cc. di olio.

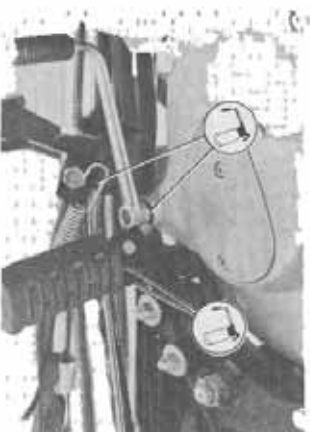
Normalmente si usa olio da motore, SAE 10W-40 o 20W-50 secondo i gusti del guidatore, ma ci sono anche oli per ammortizzatori a anche oli per forcelle teleidrauliche che sono più raccomandabili.



Prima di richiudere i dadi controllate che i gambi siano entrambi allo stesso livello. Chiedere i due dadi a una coppia di 1,6-1,8 kg-m.

Lubrificazione

Per avere un uso piacevole del motociclo e per ottenere la massima durata di tutti i particolari bisogna curare la lubrificazione. Usando olio motore SAE 30 lubrificare i punti indicati quando sono secchi, dopo aver guidato sotto la pioggia o dopo il lavaggio del motociclo.



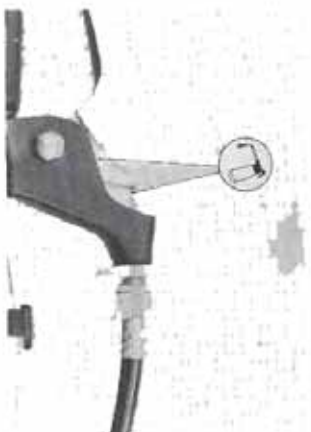
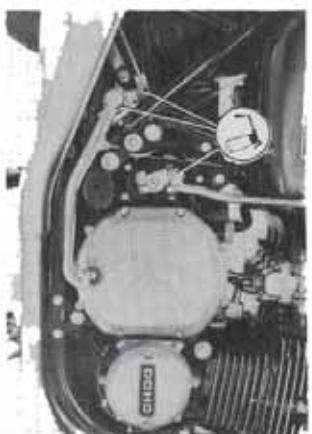
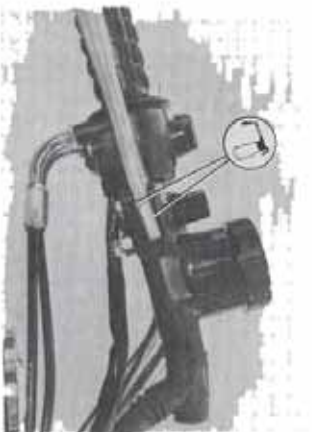


Tabella della manutenzione periodica

	Ai primi 800 Km.	Ai primi 3.000 Km.	Ogni 3.000 Km.	Ogni 6.000 Km.
Sostituire olio motore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Pulizia candele e registrazione gioco	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Registrare i contatti, controllare l'anticipo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Controllare e registrare i carburatori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Controllare e registrare la frizione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Registrare la catena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Pulire e lubrificare la catena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Tirare i raggi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Controllare livello elettrolito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Controllare i freni*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Controllare serraggio dadi vari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sostituire filtro olio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Sostituire filtro aria		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Controllare incrostazioni scarico			<input type="checkbox"/>	
Sostituire olio forcella			<input type="checkbox"/>	
Pulire il decantatore del rubinetto benzina			<input type="checkbox"/>	
Pulire il freno a tamburo				<input type="checkbox"/>
Sostituire olio forcella				<input type="checkbox"/>
Lubrificare le trasmissioni flessibili				<input type="checkbox"/>
Controllare il gioco tra camma e bicchierini				<input type="checkbox"/>

*Sostituire il fluido freno anteriore ogni 10.000 Km.

Controlli giornalieri

- Freno anteriore Gioco all'estremità della leva entro 5 mm.
- Freno posteriore Gioco del pedale 20 – 30 mm.
- Frizione Gioco della leva frizione 2 – 3 mm.
- Serbatoio olio catena Livello sopra il segno di minimo.
- Olio motore Sopra al segno di minimo sull'astina
- Pneumatico anteriore Pressione 1,8 kg/cm²
- Pneumatico posteriore Pressione 2,2 kg/cm²
- Raggi Tirare ogni raggio molle
- Catena Lubrificarla se necessario
- Batteria Elettrolito sopra al livello di minima.
- Impianto elettrico Controllare che il proiettore, il fanalino posteriore, la luce di stop e il clacson funzionino.

INTRODUZIONE

Innanzitutto desideriamo ringraziarVi per aver scelto questo modello della produzione Kawasaki. Esso è il prodotto finale della tecnologia avanzata della Kawasaki Heavy Industries, di prolungate prove in laboratorio e su strada, e dei suoi sforzi per ottenere e mettere a disposizione una sempre maggiore affidabilità e sicurezza.

Se vorrete assistere il Vostro motociclo con l'appropriata cura e manutenzione esso Vi servirà per lungo tempo con Vostra soddisfazione.

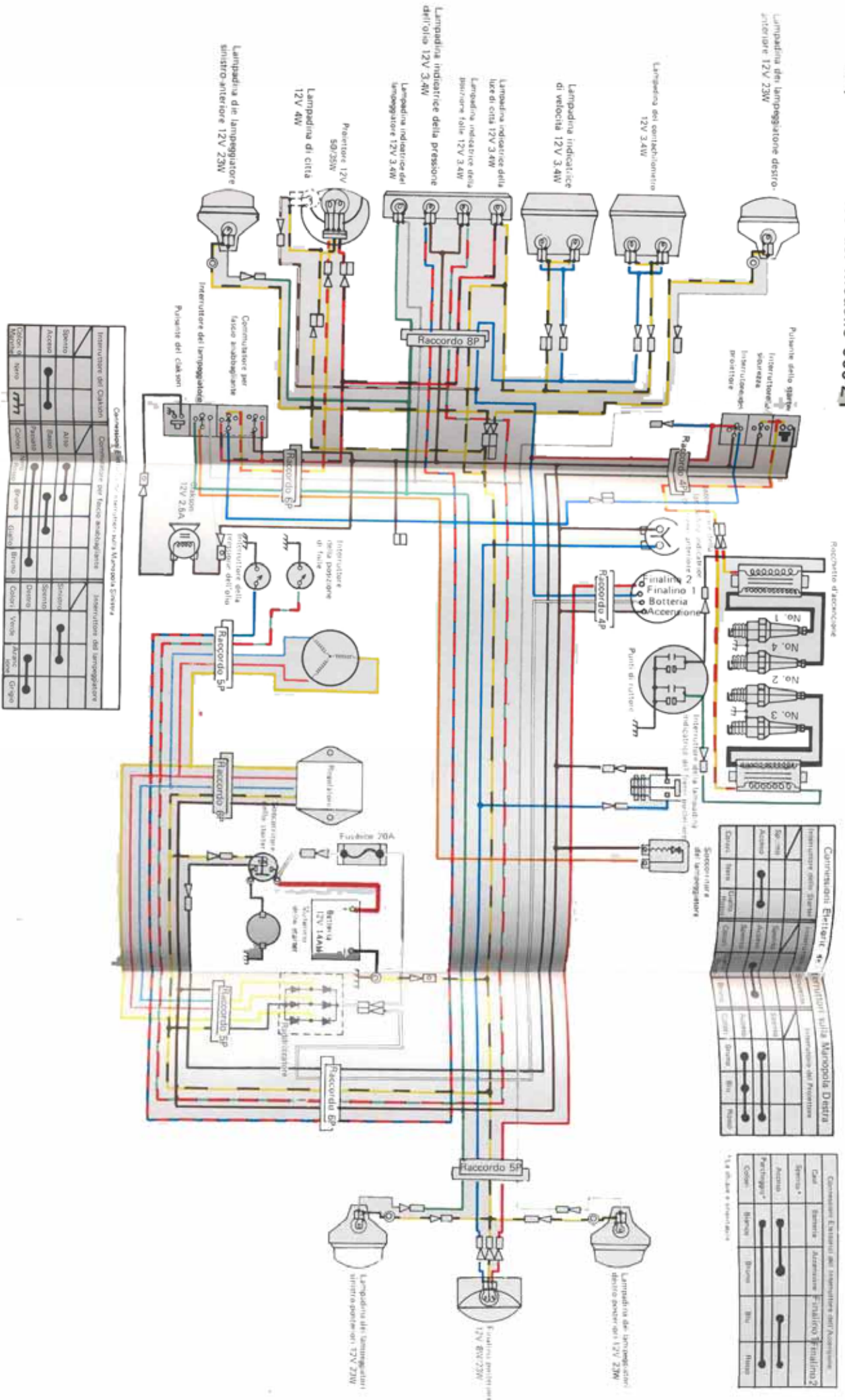
Prima di iniziare l'uso di questo motociclo vogliate cortesemente leggere il contenuto di questo manuale onde poterlo usare nella maniera adeguata e con la massima sicurezza, per Voi e per la sua meccanica.

Nel caso che operazioni di una certa complessità si rendessero necessarie Vi consigliamo di portare il Vostro motociclo da un Concessionario della Marca.



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE DIVISION

Impianto Elettrico del Modello 900-Z1



Lampadina del lampeggiatore destro-anteriore 12V 23W

Lampadina del gemito/clacson 12V 3.4W

Lampadina indicatrice di velocità 12V 3.4W

Lampadina indicatrice della luce di città 12V 3.4W

Lampadina indicatrice della pressione folla 12V 3.4W

Lampadina indicatrice della pressione dell'olio 12V 3.4W

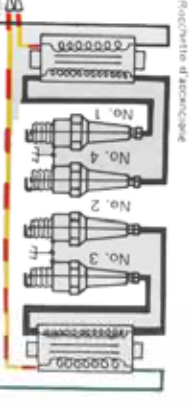
Lampadina indicatrice del lampeggiatore 12V 3.4W

Priorità 12V 50/25W

Lampadina di città 12V 4W

Lampadina del lampeggiatore sinistro-anteriore 12V 23W

Pulente della girata
Interuttore a sovraccorrente
Interlocking per motore



Caratteristiche Elettriche

Interuttore della girata	Interlocking	Interlocking sulla Manopola Destra	Interlocking sulla Manopola Sinistra
Spento	Spento	Spento	Spento
Acceso	Acceso	Acceso	Acceso
Clacson	Clacson	Clacson	Clacson

Combinazioni Esistenti del lampeggiatore del lampeggiatore

Clacson	Interlocking	Interlocking sulla Manopola Destra	Interlocking sulla Manopola Sinistra
Spento	Spento	Spento	Spento
Acceso	Acceso	Acceso	Acceso
Clacson	Clacson	Clacson	Clacson

Combinazioni Esistenti del lampeggiatore del lampeggiatore

Interuttore della girata	Interlocking	Interlocking sulla Manopola Destra	Interlocking sulla Manopola Sinistra
Spento	Spento	Spento	Spento
Acceso	Acceso	Acceso	Acceso
Clacson	Clacson	Clacson	Clacson

1, 2 e 3 in serie e in parallelo