



Kawasaki

Z750

Z750 ABS



**Manuale
di assemblaggio
e preparazione
della motocicletta**

Premessa

Per una efficiente spedizione dei veicoli Kawasaki, prima dell'imballaggio questi vengono parzialmente smontati. Dal momento che alcune delle parti più comunemente rimosse hanno una incidenza diretta sull'affidabilità e sicurezza di un veicolo, un accurato assemblaggio e preparazione pre-vendita risulta essere di estrema importanza. Procedure di impostazioni ottimali possono evitare inutili ricorsi alla garanzia ed offrire ai clienti un maggiore senso di fiducia nei confronti di Kawasaki e dei concessionari Kawasaki autorizzati.

Il presente Manuale di assemblaggio e preparazione spiega passo dopo passo le procedure delle seguenti fasi per le motociclette Kawasaki Z750 e Z750 ABS.

1. Disimballaggio
2. Assemblaggio
3. Preparazione

Il concessionario rivenditore si assume la sola responsabilità per ogni eventuali modifiche non autorizzate prima della vendita. Consultare l'Opuscolo per l'assistenza per valutare la presenza di eventuali Bollettini di assistenza che specifichino le Modifiche di fabbrica dirette (Reclami speciali) da effettuare prima della vendita del veicolo.

Ogniqualvolta compaiano i simboli mostrati qui sotto, seguire le loro istruzioni! Seguire sempre pratiche operative e di manutenzione sicure.

PERICOLO

Questo simbolo di pericolo identifica le istruzioni o procedure speciali che, se non rispettate correttamente, potrebbero determinare lesioni personali o la morte.

ATTENZIONE

Questo simbolo di avvertenza identifica istruzioni o procedure specifiche che, se non seguite correttamente, possono determinare danni, anche permanenti, alle attrezzature.

NOTA

○ *Questo simbolo di nota segnala punti di interesse particolare per effettuare operazioni più efficienti e convenienti.*

Nonostante sia stata utilizzata ogni possibile misura per rendere questa pubblicazione quanto più completa ed accurata possibile, Kawasaki Heavy Industries, Ltd. non si assume alcuna responsabilità per inesattezze od omissioni eventualmente presenti. Tutte le procedure e i dati tecnici possono subire modifiche senza preavviso.

INDICE

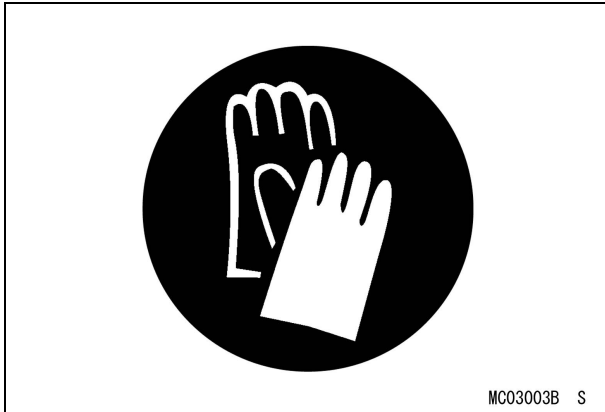
Disimballaggio	3
Apertura dell'imballaggio	3
Verifica dei componenti	4
Assemblaggio	4
Manubrio	4
Manopola acceleratore e alloggiamento interruttore destro	5
Pompa freno anteriore.....	5
Alloggiamento interruttore sinistro	6
Cavo della frizione	7
Specchi retrovisori (sinistro e destro)	8
Sottocoperchio sella	9
Preparazione	9
Manutenzione batteria	9
Liquido di raffreddamento.....	13
Liquido freno anteriore	16
Liquido freno posteriore.....	18
Pulizia del disco freno	19
Leva e cavo della frizione	19
Catena di trasmissione	20
Forcella anteriore	22
Ammortizzatore posteriore	22
Pressione pneumatici	23
Carburante	23
Olio motore (4 tempi).....	24
Manopola e cavo dell'acceleratore	25
Interruttore luce freno posteriore	25
Registrazione del minimo	26
Allineamento faro	26
Indicatore digitale	27
Controllo dell'elemento di fissaggio.....	28
Tabella coppie standard	30
Prova su strada della motocicletta	30
A & P Lista di controllo	30

Disimballaggio

Apertura dell'imbballaggio

⚠ PERICOLO

Indossare sempre guanti di protezione, stivali e occhiali durante il disimballaggio per evitare lesioni.

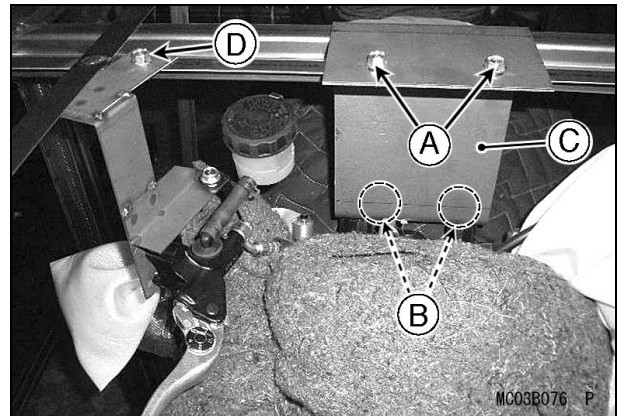


⚠ PERICOLO

Fare attenzione a non ferirsi sugli spigoli vivi dei dischi di acciaio del pannello e su altri dispositivi di fissaggio taglienti.



- Sgomberare una superficie di circa 6 m quadri, per poter lavorare agevolmente.
- Collocare la cassa in posizione verticale sulla sua base.
- Rimuovere il coperchio di cartone.
- Smontare la scatola dei componenti.
- Anzitutto rimuovere i bulloni inferiori (D = 8, L = 14) del canotto dello sterzo e scartarli.
- Rimuovere i bulloni superiori (D = 8, L = 14) per togliere e scartare la staffa.
- Rimuovere il bullone superiore della staffa della pompa del freno anteriore (D = 8, L = 14).



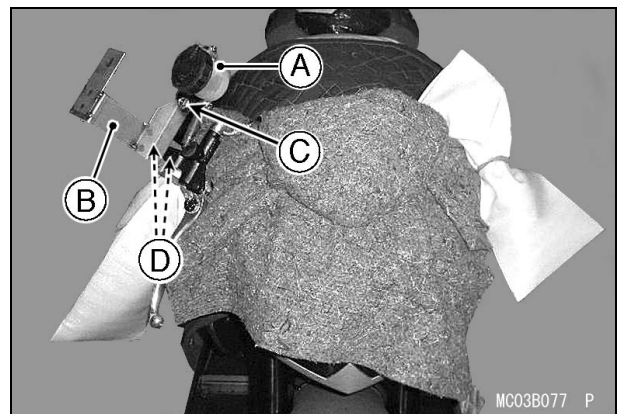
A. Bulloni superiori (D = 8, L = 14)

B. Bulloni inferiori (D = 8, L = 14)

C. Staffa della cassa

D. Bullone superiore della staffa della pompa del freno anteriore (D = 8, L = 14)

- Estrarre tutti i bulloni e le viti e rimuovere la parte superiore e i lati della cassa.
- Svitare i tre bulloni (D = 6, L = 8) (D = 8, L = 14) per rimuovere la pompa dei freni anteriore e il serbatoio quindi eliminare i bulloni e la staffa.



A. Serbatoio pompa freni anteriore

B. Staffa della cassa

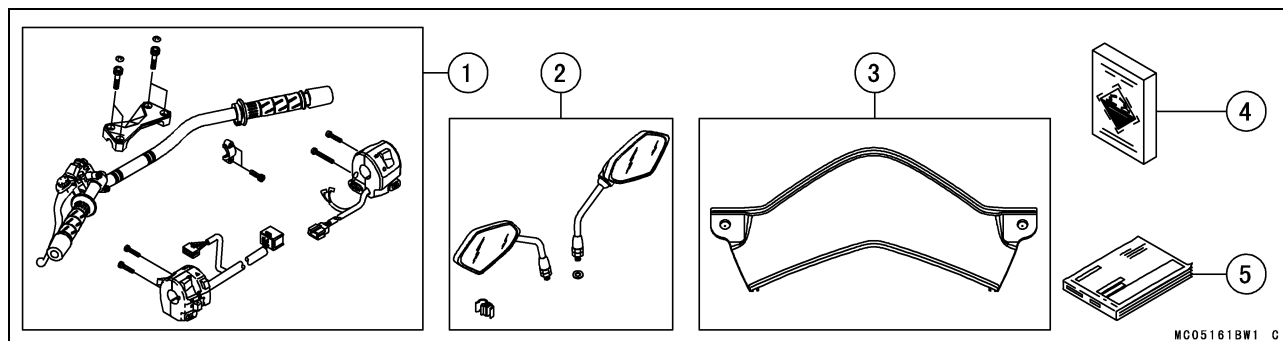
C. Bullone (D = 8, L = 14)

D. Bulloni (D = 6, L = 8)

4 ASSEMBLAGGIO

Verifica dei componenti

- Aprire la scatola dei componenti e verificare la presenza di tutti i componenti facendo riferimento alle figure. Vi possono essere lievi differenze tra queste figure e le parti effettive del veicolo. Nelle tabelle seguenti nella colonna Note D = diametro in millimetri e L = lunghezza in millimetri.



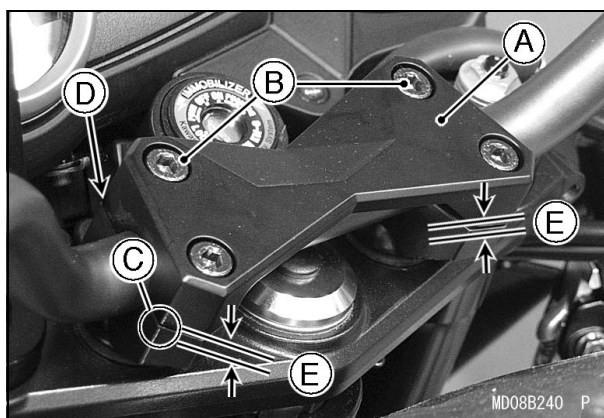
N.	Descrizione componenti	Q.tà	Osservazioni
1	Manubrio con manopole, pesi e gruppo leva frizione sinistra	1	
	Morsetto manubrio	1	
	Bullone morsetto, a brugola del manubrio	4	D = 8, L = 30
	Tappo in plastica, vite morsetto	4	D = 14,5
	Morsetto, pompa freno anteriore	1	
	Bullone morsetto, pompa freni anteriore, brugola	2	D = 6, L = 23
	Alloggiamento interruttore, metà anteriore, sinistra & destra	2	
	Vite, alloggiamento interruttore, sinistra & destra	3	D = 5, L = 25
	Vite, alloggiamento interruttore, destra	1	D = 5, L = 40
2	Specchietto retrovisore, sinistra & destra	2	
	Cablaggio morsetto, in plastica	1	
	Rondella piana, serbatoio & Specchietto retrovisore, destra	1	D = 20
3	Sottocoperchio, sella	1	
4	Elettrolito batteria, YTX9-BS	1	12 V 8 Ah
5	Manuale Uso e Manutenzione	1	

Assemblaggio

Manubrio

Installazione del manubrio

- Collocare il manubrio in modo che il riferimento punzonato sia allineato con il bordo posteriore superiore sul retro del morsetto inferiore, quindi installare morsetto e bulloni superiori del manubrio (D = 8, L = 30).



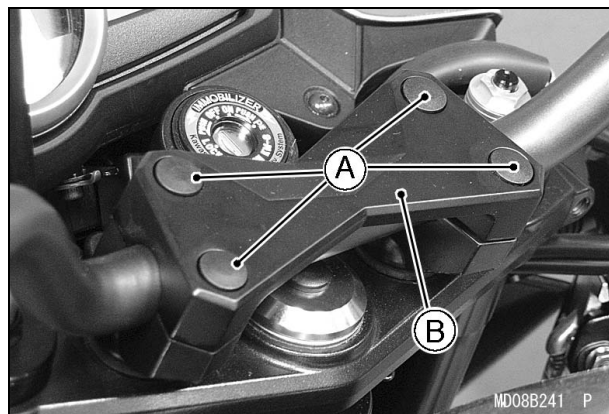
- A. Morsetto superiore del manubrio
- B. Bulloni del morsetto anteriore (D = 8, L = 30)
- C. Riferimento punzonato
- D. Nessuna luce
- E. Luce

Serraggio bullone morsetto manubrio

- Serrare alla coppia specificata prima i bulloni del morsetto anteriore, poi quelli del morsetto posteriore. Dopo il serraggio vi sarà una luce nella parte posteriore del morsetto.

Coppia: 25 N·m (2,5 kgf·m)

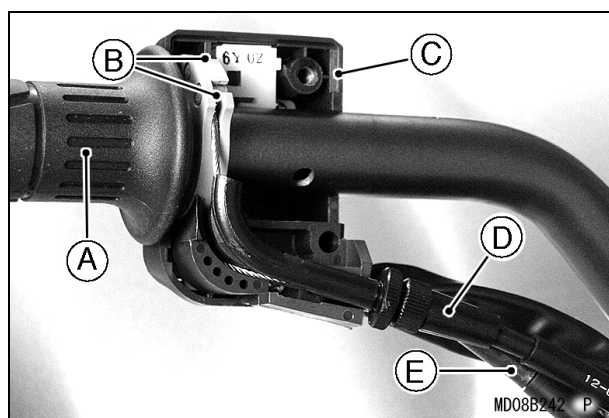
- Spingere i quattro tappi in plastica nei bulloni dei morsetti del manubrio.



- A. Tappi in gomma
- B. Staffa di serraggio del manubrio superiore

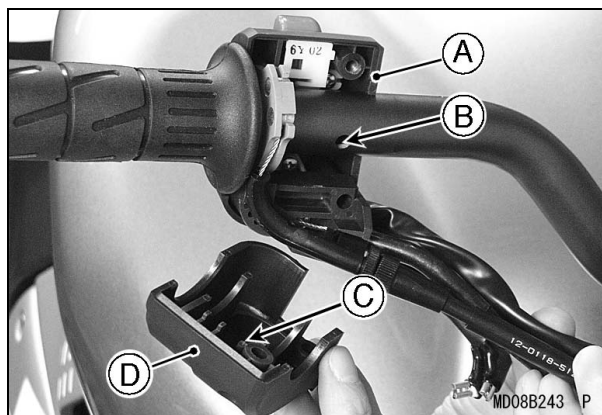
Manopola acceleratore e alloggiamento interruttore destro

- Applicare un sottile strato di grasso sulla parte scoperta dei cavi interni dell'acceleratore.
- Inserire le punte di entrambi i cavi acceleratore nella scanalatura più vicina della manopola acceleratore.



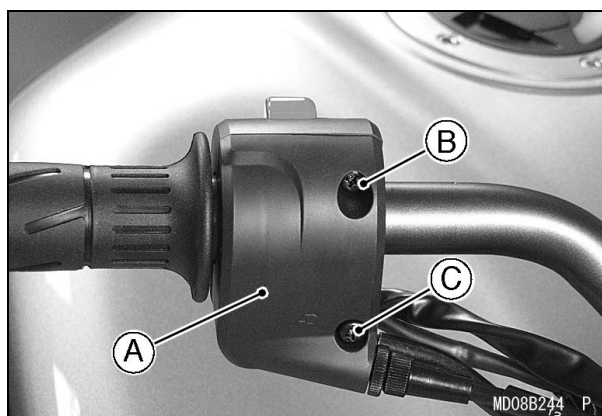
- A. Manopola acceleratore
- B. Estremità dei cavi: lubrificare con grasso.
- C. Metà posteriore (alloggiamento interruttore destro)
- D. Cavo acceleratore (acceleratore)
- E. Cavo acceleratore (deceleratore)

- Montare le due metà dell'alloggiamento interruttore destro in modo che la sporgenza sulla metà anteriore si inserisca nel foro sul manubrio.



- A. Metà posteriore
- B. Foro
- C. Sporgenza
- D. Metà anteriore

- Inserire le due viti (D = 5, L = 25) (D = 5, L = 40) e serrarle.



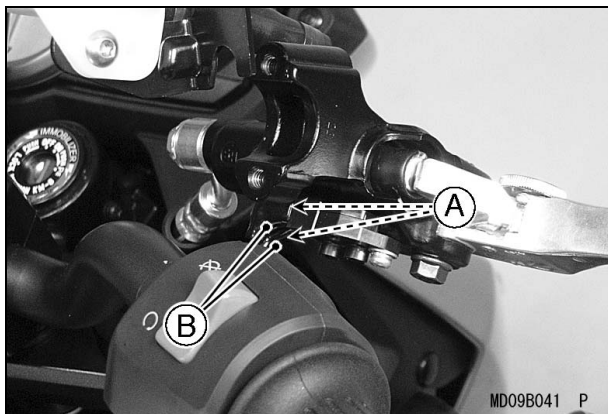
- A. Alloggiamento interruttore destro
- B. Vite (D = 5, L = 25)
- C. Vite (D = 5, L = 40)

Pompa freno anteriore

Interruttore della luce freno anteriore

- Collegare i connettori cavi dell'alloggiamento interruttore destro con i terminali dell'interruttore luce freno anteriore, situati sulla pompa del freno medesimo.
- Montare la pompa del freno anteriore con il relativo morsetto e i due bulloni (D = 6, L = 23).

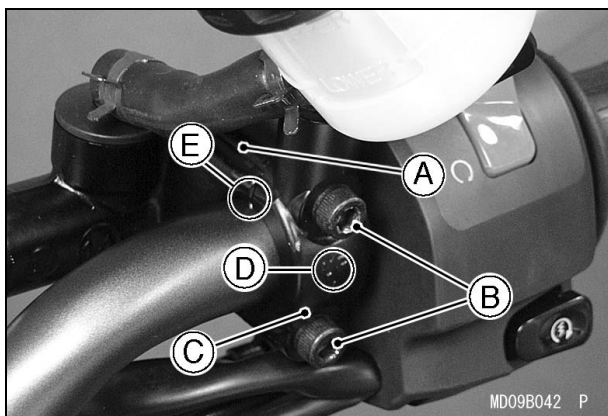
6 ASSEMBLAGGIO



A. Terminali dell'interruttore luce freno anteriore

B. Connettori e coperchi parapolvere

- Collocare le pompe in modo che la linea di separazione verticale dei morsetti delle pompe anteriore e posteriore sia allineata con il riferimento punzonato sul manubrio.



A. Pompa freno anteriore

B. Bulloni (D = 6, L = 23)

C. Morsetto

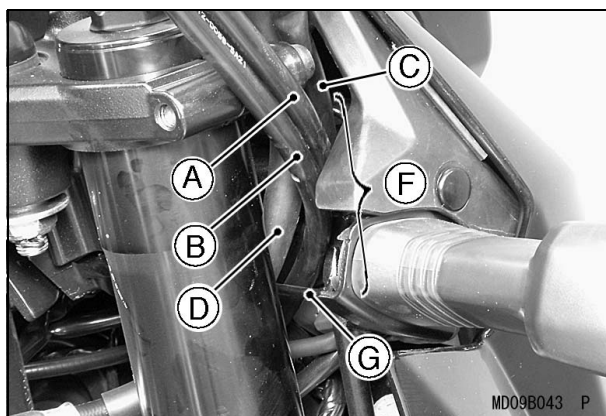
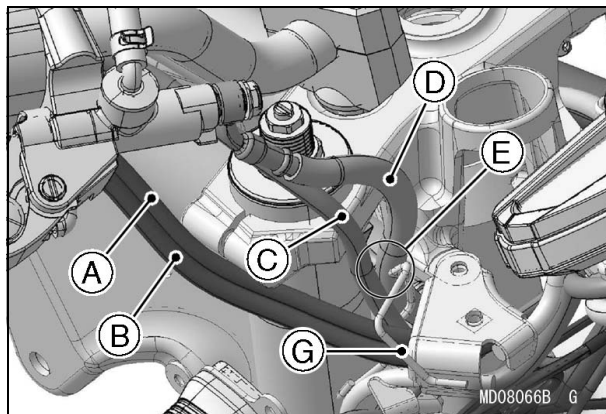
D. Riferimento UP

E. Riferimento punzonato

- Prima stringere il bullone morsetto superiore, quindi il bullone inferiore alla coppia prescritta.

Coppia: 11,0 N·m (1,1 kgf·m)

- Controllare che i cavi dell'acceleratore, il tubo flessibile del freno e il cablaggio dell'alloggiamento interruttore siano stati fatti passare correttamente.



A. Cavo valvola a farfalla (acceleratore)

B. Cavo acceleratore (deceleratore)

C. Cablaggio alloggiamento interruttore destro

D. Tubo flessibile freno anteriore

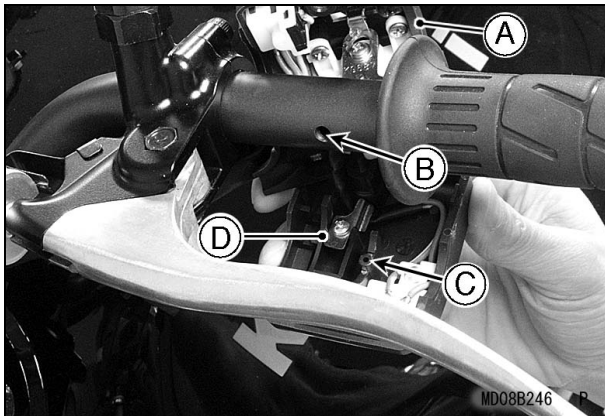
E. Disporre il tubo flessibile freni anteriore tra il gambale della forcella e la guida cavo/cablaggio della staffa della carenatura.

F. Far passare i cavi dell'acceleratore e il cablaggio dell'alloggiamento dell'interruttore destro nella guida cavo/cablaggio della staffa della carenatura.

G. Guida cavo/cablaggio della staffa della carenatura

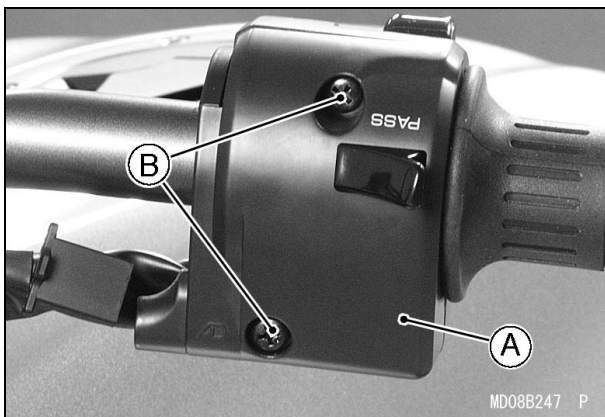
Alloggiamento interruttore sinistro

- Montare le due metà dell'alloggiamento interruttore sinistro in modo che la piccola sporgenza sulla metà anteriore si inserisca nel foro sul manubrio.



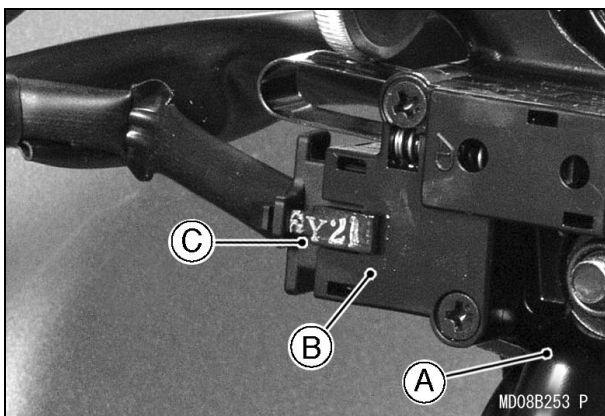
- A. Metà posteriore (alloggiamento interruttore sinistro)
- B. Foro
- C. Sporgenza
- D. Metà anteriore

- Inserire le due viti (D = 5, L = 25) e serrarle saldamente.



- A. Alloggiamento interruttore sinistro
- B. Viti (D = 5, L = 25)

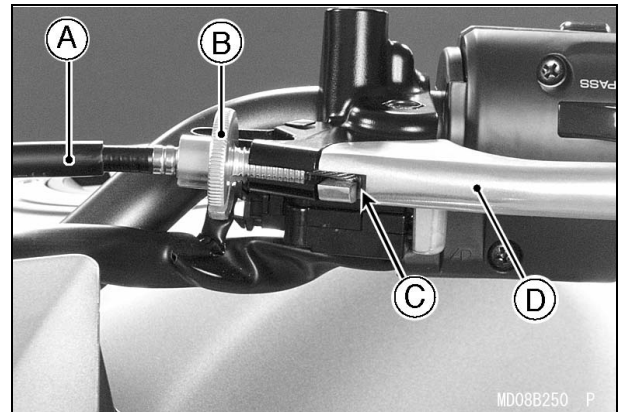
- Collegare il connettore dell'alloggiamento interruttore sinistro all'interruttore di esclusione starter, situato sul gruppo leva frizione.



- A. Gruppo leva frizione
- B. Interruttore di esclusione starter
- C. Connettore

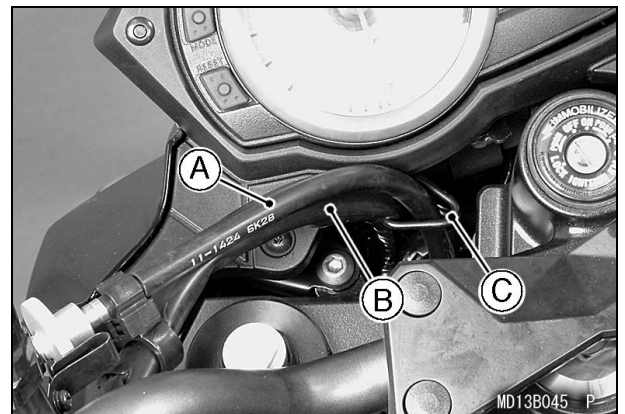
Cavo della frizione

- Applicare un sottile strato di grasso sul cavo interno della frizione.
- Allineare le fessure situate sulla leva frizione e sul regolatore.
- Inserire l'estremità del cavo interno della frizione nella scanalatura della leva, far scorrere il cavo attraverso le fessure e rilasciare il cavo esterno nel regolatore.



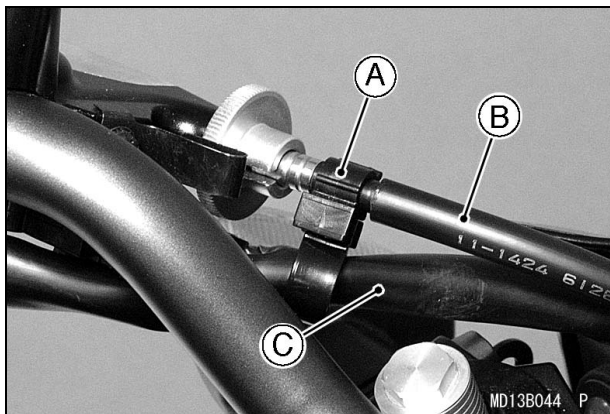
- A. Cavo frizione
- B. Regolatore
- C. Estremità del cavo
- D. Leva frizione

- Accertarsi che il cavo della frizione e il cablaggio dell'alloggiamento interruttore sinistro vengano fatti passare nella fascetta (acciaio) come illustrato.



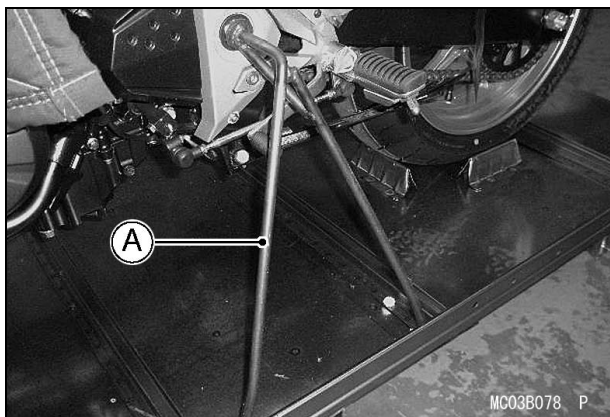
- A. Cavo della frizione
- B. Cablaggio alloggiamento interruttore sinistro
- C. Fascetta serracavi (acciaio)

- Con una fascetta (plastica) fissare il cavo della frizione e il cablaggio dell'alloggiamento interruttore dal retro del veicolo.



- A. Cablaggio morsetto (plastica)**
- B. Cavo della frizione**
- C. Cablaggio alloggiamento interruttore sinistro**

- Sollevare il veicolo di circa 10 cm e rimuovere le due staffe di supporto inferiori. Spingere il veicolo fuori dalla base della cassa.

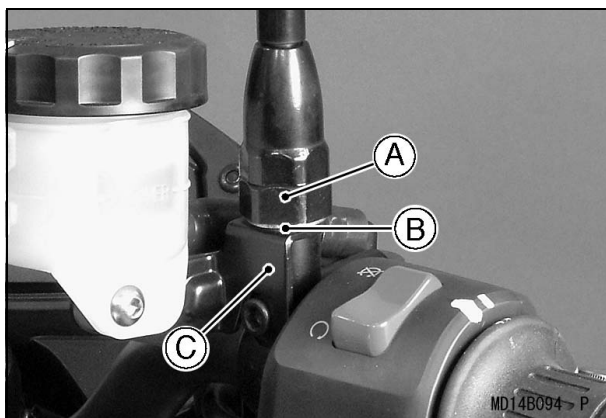


- A. Staffa di supporto inferiore**

Specchi retrovisori (sinistro e destro)

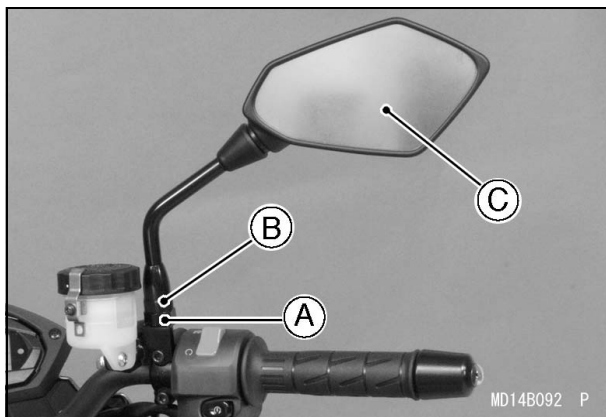
NOTA

- Montare lo specchio retrovisore destro con la rondella piana ($D = 20$) e la staffa del serbatoio della pompa del freno anteriore sul supporto dello specchio retrovisore.



- A. Specchietto retrovisore (destro)**
- B. Rondella piana ($D = 20$)**
- C. Staffa serbatoio pompa freni anteriore**

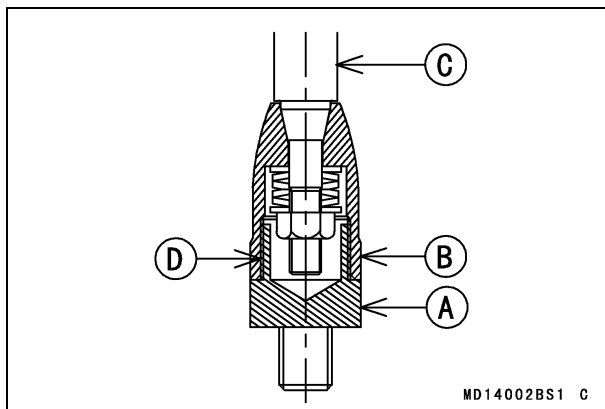
- Avvitare completamente l'attacco dello specchio retrovisore nel supporto, quindi serrare saldamente il tratto esagonale inferiore.



- A. Tratto esagonale inferiore per il serraggio**
- B. Tratto esagonale superiore (adattatore)**
- C. Specchietto retrovisore (destro)**

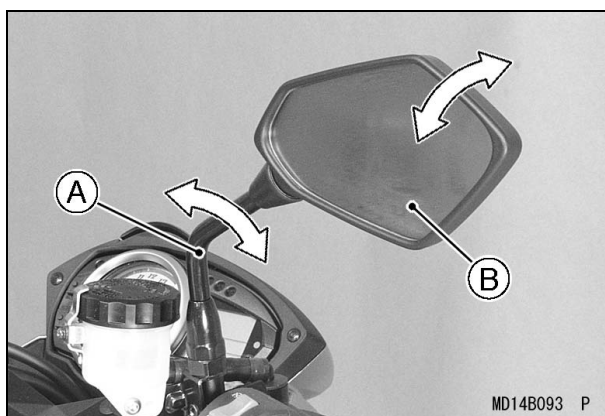
ATTENZIONE

Non forzare per serrare e/o allentare il tratto esagonale superiore (adattatore), servendosi di chiavi. Questo tratto non può essere smontato. Alla filettatura di questa parte interna è già stato applicato un agente frenafili non permanente. L'adattatore e/o il meccanismo di rotazione dell'asta possono subire danni se allentati forzando.



- A. Tratto esagonale inferiore per il serraggio
- B. Tratto esagonale superiore (adattatore)
- C. Asta
- D. Agente frenafili non permanente già applicato.

- Ruotare l'asta per garantire visibilità posteriore con il conducente in sella alla motocicletta.
- Regolare il retrovisore spostando lievemente solo lo specchietto.



- A. Asta
- B. Specchio

- L'installazione e la regolazione dello specchietto sinistro sul lato destro è comune. Seguire la procedura prevista per il lato destro.

Sottocoperchio sella

- Installare il sottocoperchio della sella. Consultare la sezione "Liquido freno anteriore".

Preparazione

Manutenzione batteria

Rimozione batteria

La batteria utilizzata su questa motocicletta è di tipo sigillato e non richiede mai il rabbocco. Seguire la procedura di attivazione della batteria per garantirne la massima efficienza.

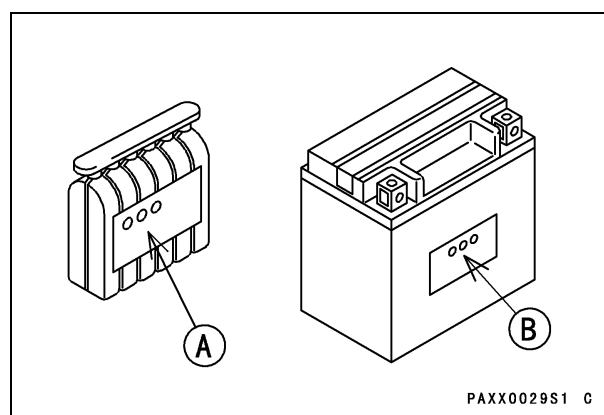
L'attivazione della batteria richiede due operazioni: il riempimento della batteria con l'elettrolito e la carica. Leggere attentamente l'etichetta di sicurezza dell'elettrolito e attenersi alle seguenti procedure prima di attivare la batteria.

ATTENZIONE

Una non corretta attivazione della batteria ne riduce l'efficienza e la vita tecnica. Attenersi scrupolosamente alle istruzioni di manutenzione della batteria contenute nel presente Manuale.

- Utilizzare l'elettrolito imballato nella cassa insieme alla batteria.
- Assicurarsi che il nome del tipo di contenitori per elettrolito corrisponda al nome del modello della batteria. I nomi devono essere gli stessi.

Nome del modello di batteria per ZR750L/M: YTX9-BS

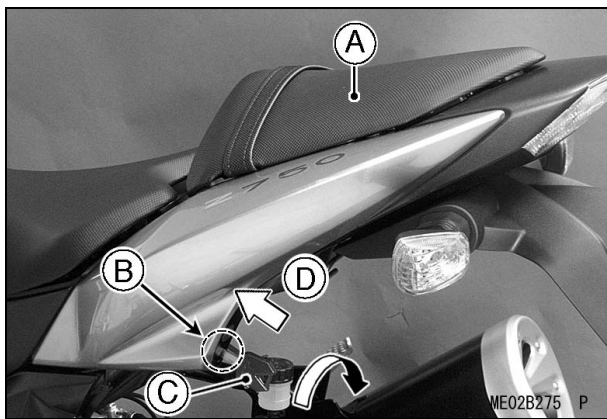


- A. Nome del modello di elettrolito
- B. Nome del modello di batteria

ATTENZIONE

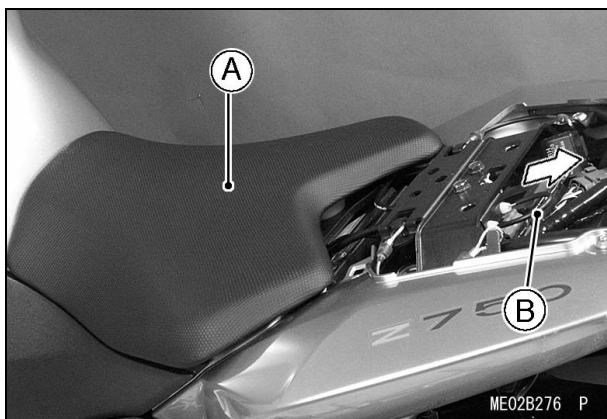
L'elettrolito della batteria sigillata presenta una concentrazione maggiore di acido solforico. In ciascun contenitore è presente la corretta quantità di elettrolito, corrispondente al tipo di batteria. Un elettrolito insufficiente o sbagliato riduce l'efficienza della batteria e la sua vita tecnica. L'eccessivo rifornimento di elettrolito può provocare fessurazioni o perdite nella batteria e corrosioni alla motocicletta.

- Inserire la chiave di accensione nella serratura della sella posta sotto il rivestimento della sella (carenatura posteriore) e ruotare la chiave in senso orario tirando la sella del passeggero.



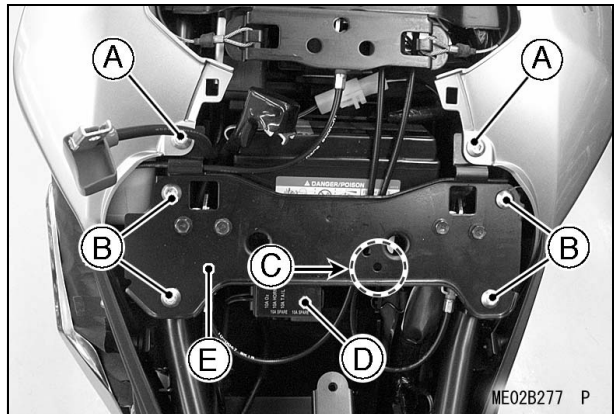
- A. Sella del passeggero
- B. Serratura della sella
- C. Chiave di accensione
- D. Inserire

- Tirare l'anello del cavo di bloccaggio della sella del guidatore e rimuovere la sella tirando la parte posteriore.



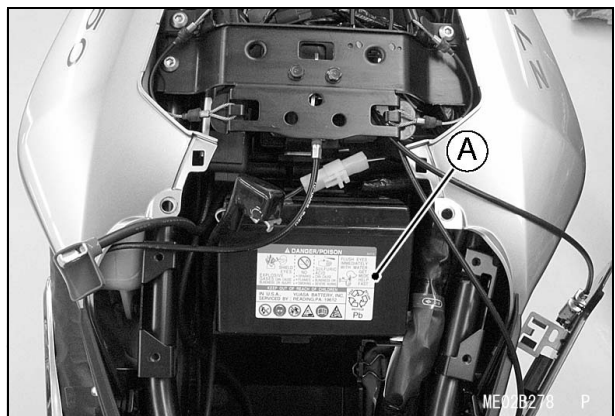
- A. Sella del conducente
- B. Cavo di bloccaggio della sella

- Rimuovere i due bulloni (D = 6, L = 18) sul rivestimento della sella (carenatura posteriore) e rimuovere i bulloni (D = 6, L = 14) (4) sulla staffa della sella, quindi spostare indietro la staffa della sella.
- Premere il fermo e estrarre la scatola dei fusibili dalla staffa della sella.



- A. Bullone (D = 6, L = 18)
- B. Bulloni (D = 6, L = 14)
- C. Fascetta cavo di bloccaggio della sella (plastica)
- D. Scatola fusibili
- E. Staffa della sella

- Estrarre la batteria dall'alloggiamento.



- A. Batteria

- Pulire i terminali.

Specifiche batteria

Marca	GS Yuasa
Tipo batteria	YTX9-BS
Capacità batteria	12 V 8 Ah
Capacità elettrolito	0,40 l
N. parte gruppo elettrolito batteria	26012-0089

Attivazione batteria

Rifornimento della batteria con elettrolito

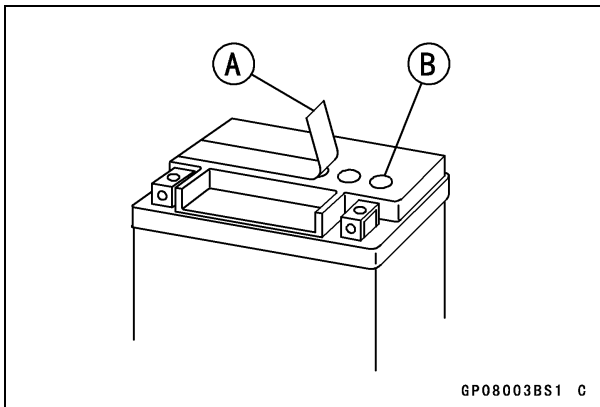
ATTENZIONE

Non rimuovere la pellicola sigillante di alluminio [A] dai fori di rifornimento [B] se non immediatamente prima dell'uso. Utilizzare l'apposito contenitore per essere certi di introdurre la corretta quantità di elettrolito.

- Collocare la batteria su una superficie piana.
- Verificare che la pellicola sigillante non sia sfilacciata, lacerata o perforata.
- Rimuovere la pellicola sigillante.

NOTA

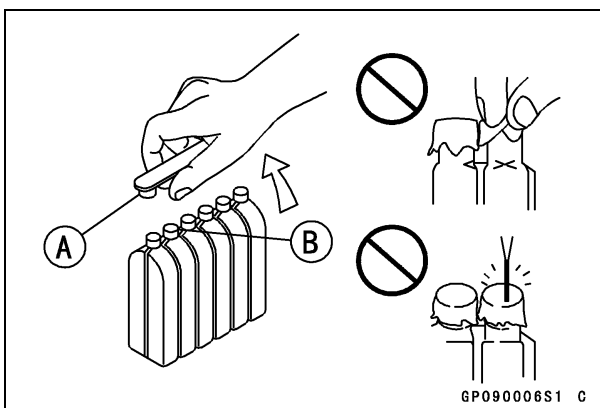
○ La batteria è sigillata sotto vuoto. Se la pellicola sigillante ha consentito la penetrazione di aria nella batteria, essa potrebbe richiedere una carica iniziale più lunga.



- Estrarre il contenitore dell'elettrolito dalla busta di vinile.
- Staccare la striscia di coperchi [A] dal contenitore e riporli per poter sigillare la batteria in un secondo tempo.

NOTA

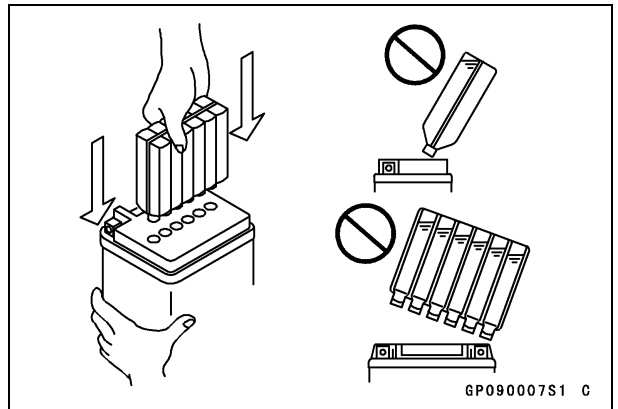
○ Non forare o aprire in altro modo le celle sigillate [B] del contenitore dell'elettrolito. Non cercare di separare le singole celle.



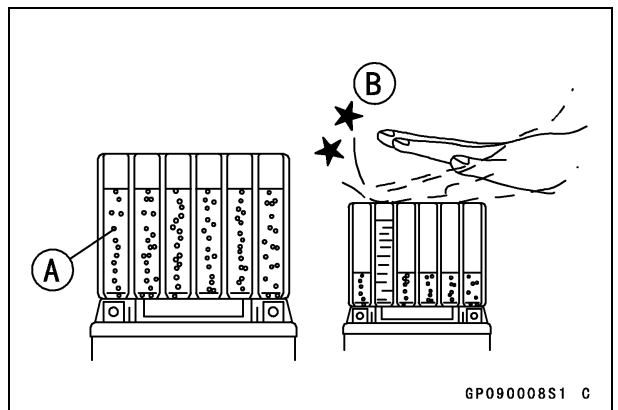
- Capovolgere il contenitore dell'elettrolito allineando le sei celle sigillate ai fori di rifornimento della batteria. Mantenendo il contenitore in posizione orizzontale, spingere verso il basso per rompere i sigilli di tutte e sei le celle. Durante il riempimento saranno visibili le bollicine d'aria che salgono in ciascuna cella.

NOTA

○ Non inclinare il contenitore.



- Controllare il flusso dell'elettrolito.
- Se non vi sono bollicine d'aria [A] che salgono attraverso i fori di rifornimento o se le celle non si riempiono completamente, picchiare alcune volte il contenitore [B].



- Mantenere il contenitore in questa posizione per almeno **20** minuti. Non rimuovere il contenitore dalla batteria finché non è vuoto: è necessario che tutto l'elettrolito del contenitore passi nella batteria perché essa funzioni correttamente.

ATTENZIONE

La rimozione del contenitore prima del completo svuotamento può ridurre la vita tecnica della batteria. Non rimuovere il contenitore dell'elettrolito prima del suo completo svuotamento e prima che siano trascorsi 20 minuti.

12 PREPARAZIONE

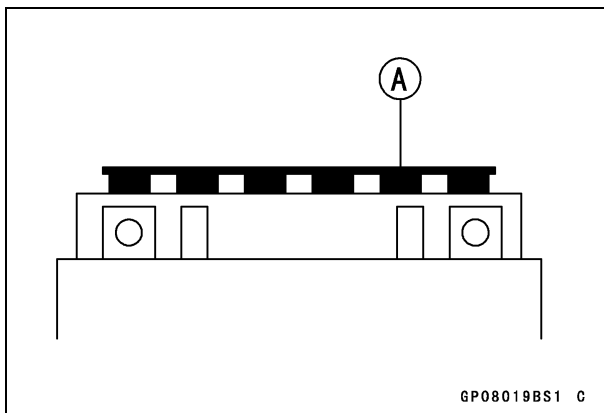
- Rimuovere il contenitore dalla batteria con delicatezza.
- Lasciare assestare la batteria per **30** minuti prima di metterla in carica, per consentire all'elettrolito di permeare le piastre e garantire in tal modo un'efficienza ottimale.

NOTA

○ La carica effettuata immediatamente dopo il riempimento può ridurre la vita tecnica della batteria. Lasciare assestare la batteria per almeno **30** minuti dopo il riempimento.

Carica iniziale

- Appoggiare la striscia di coperchi [A] sui fori di rifornimento senza chiuderli.



- Le batterie sigillate appena attivate richiedono una carica iniziale.

Carica standard 0,9 A × 5 – 10 ore

- Se si utilizza un caricabatteria raccomandato, seguire le relative istruzioni per batterie sigillate appena attivate.

Caricabatteria raccomandati da Kawasaki:

Optimate III

Yuasa 1,5 Amp Carica batterie automatico

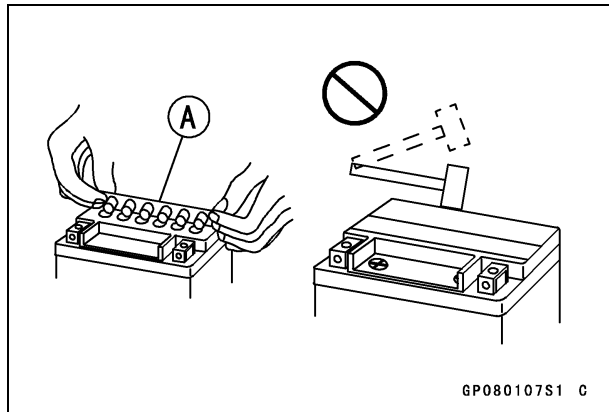
Battery Mate 150-9

- Se i caricabatteria summenzionati non sono disponibili, utilizzare un modello equivalente.

NOTA

○ I valori di carica variano a seconda della durata di stoccaggio, della temperatura e del tipo di caricabatteria utilizzato. Lasciare assestare la batteria per 30 minuti dopo la carica iniziale, quindi controllare la tensione tramite voltmetro. Se non è almeno pari a 12,8 volt, ripetere il ciclo di carica.

- Completata la carica, premere verso il basso con energia e con entrambe le mani per inserire in sede sulla batteria la striscia di coperchi [A] (non assestare colpi, con o senza martello). Se correttamente installata, la striscia di coperchi risulterà a livello con il lato superiore della batteria.



ATTENZIONE

Una volta installata la striscia di coperchi [A] sulla batteria, non rimuovere mai i coperchi stessi né aggiungere acqua o elettrolito alla batteria.

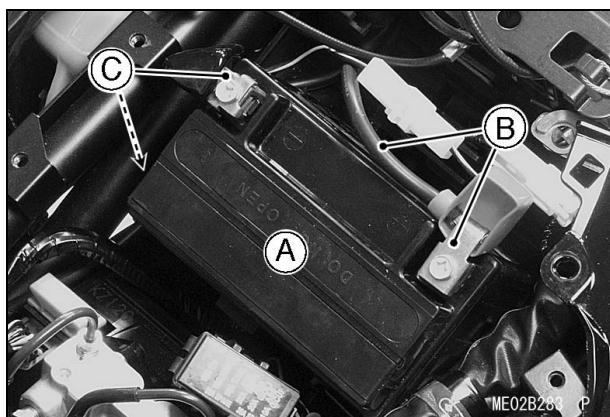
NOTA

○ Per garantire la massima vita tecnica della batteria e la soddisfazione del cliente, si raccomanda di effettuare il test di carico ad una capacità ampere/ora tre volte superiore a quella nominale per 15 secondi.

Ricontrollare la tensione e se essa risulta inferiore a 12,8 volt, ripetere il ciclo di carica e il test di carico. Se la tensione è ancora inferiore a 12,8 volt, la batteria è difettosa.

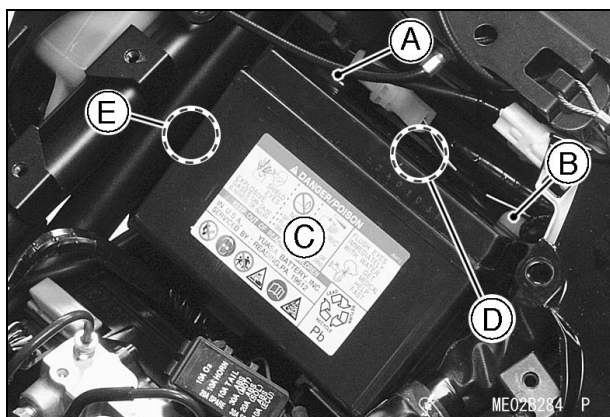
Installazione batteria

- Portare il commutatore di accensione su OFF.
- Posizionare la batteria verticalmente sull'alloggiamento della batteria con il terminale rivolto posteriormente.
- Disporre i cavi della batteria come indicato in figura, collegando prima il cavo positivo (+) (cappuccio rosso) al terminale positivo, quindi il cavo negativo (-) al terminale negativo.
- Applicare un leggero strato di grasso sui terminali per evitare la corrosione.
- Coprire entrambi i terminali con i rispettivi cappucci di protezione.



- A. Parte superiore batteria**
- B. Cavo positivo (+)**
- C. Cavo negativo (-)**

- Abbassare la batteria sul lato posteriore e dirigere il cavo (+) attraverso la guida nell'alloggiamento della batteria.
- Posizionare il connettore (-) del cavetto negativo sul retro della batteria.



- A. Cavo negativo (-)**
- B. Cavo positivo (+)**
- C. Batteria**
- D. Passare il cavo (+) attraverso la guida nell'alloggiamento della batteria.**
- E. far passare il cavo (-) e il cavo del motorino di avviamento.**

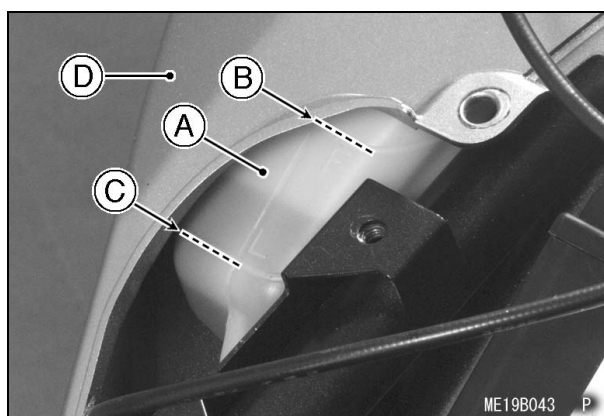
Liquido di raffreddamento

Controllo livello liquido di raffreddamento

- Collocare la motocicletta in posizione perpendicolare al suolo.
- Controllare il livello del liquido di raffreddamento attraverso l'apposito indicatore sul serbatoio di riserva, collocato sul lato destro del rivestimento della sella. Il livello del liquido di raffreddamento deve collocarsi tra le linee di livello F (pieno) e L (basso).

NOTA

- Controllare il livello a motore freddo (temperatura ambiente o atmosferica).

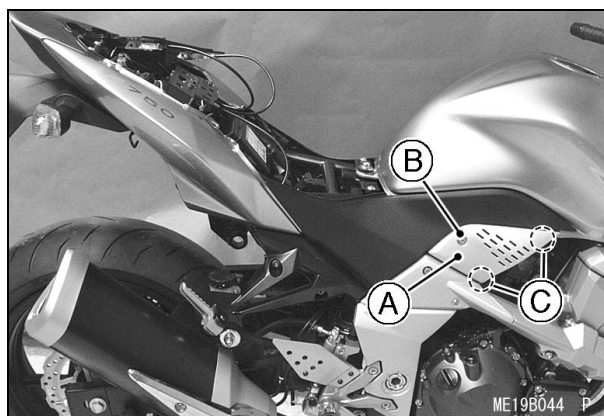


- A. Serbatoio di riserva**
- B. Indicatore di livello F (pieno)**
- C. Linea di livello L (basso)**
- D. Rivestimento sella (destra)**

- Se la quantità di liquido di raffreddamento è insufficiente, togliere il coperchio laterale destro secondario, il coperchio laterale destro e il rivestimento della sella destra (carenatura posteriore) ed aggiungere liquido di raffreddamento nel serbatoio di riserva.

Rabbocco del liquido di raffreddamento

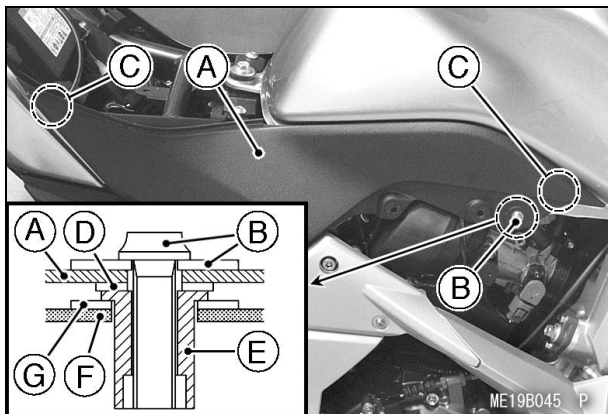
- Rimuovere il bullone (D = 6, L = 18) e rimuovere il coperchio laterale destro secondario tirandolo verso l'esterno per liberare le sporgenze.



- A. Coperchio laterale destro secondario**
- B. Bullone (D = 6, L = 18)**
- C. Sporgenze**

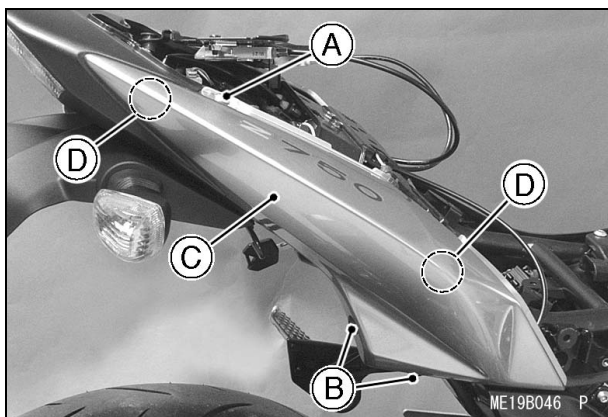
- Rimuovere il bullone (D = 5, L = 16) e la rondella piana (D = 20) e rimuovere il coperchio laterale destro estraendolo per liberare le sporgenze.

14 PREPARAZIONE



- A. Rivestimento laterale destro
- B. Bullone (D = 5, L = 16) e rondella piana (D = 20)
- C. Sporgenza
- D. Pellicola di protezione (D = 14)
- E. Dado flangiato (D = 5)
- F. Serbatoio carburante
- G. Rondella piana (D = 20)

- Rimuovere il bullone (D = 6, L = 14) e i due rivetti dal rivestimento laterale destro (carenatura posteriore).
- Rimuovere il coperchio destro della sella, tirandolo verso l'esterno per liberare le sporgenze.

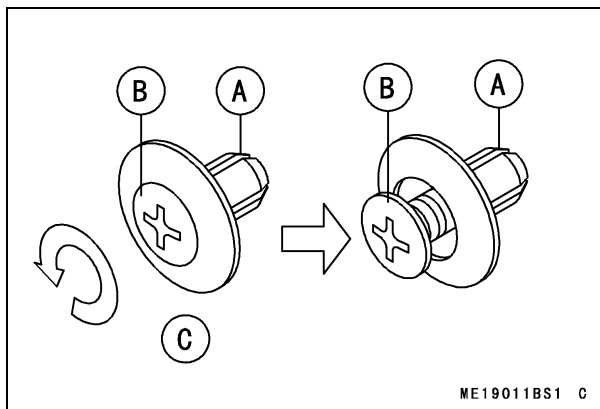


- A. Bullone di fissaggio (D = 6, L = 14)
- B. Rivetti (2)
- C. Rivestimento sella (destra)
- D. Spinotto

NOTA

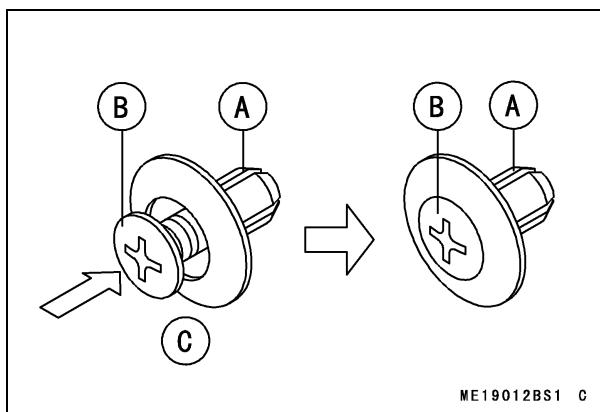
- Il coperchio della sella (carenatura posteriore) usa i rivetti. È possibile rimuovere i rivetti ruotando il perno centrale con il cacciavite; quando li si monta, tirare innanzitutto il perno centrale completamente, quindi spingerlo all'interno dopo aver inserito i rivetti.

Rimozione dei rivetti



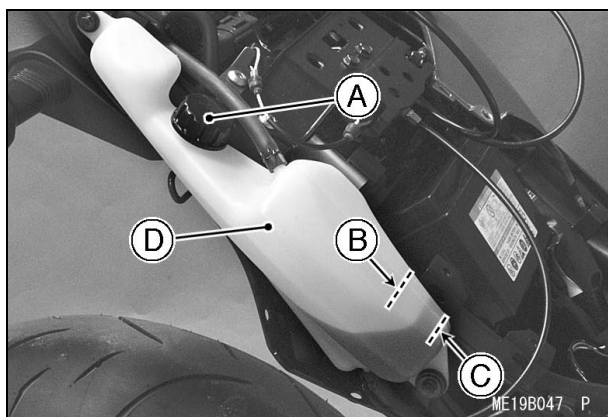
- A. Rivetti
- B. Perno centrale
- C. Ruotare il rivetto.

Inserimento dei rivetti



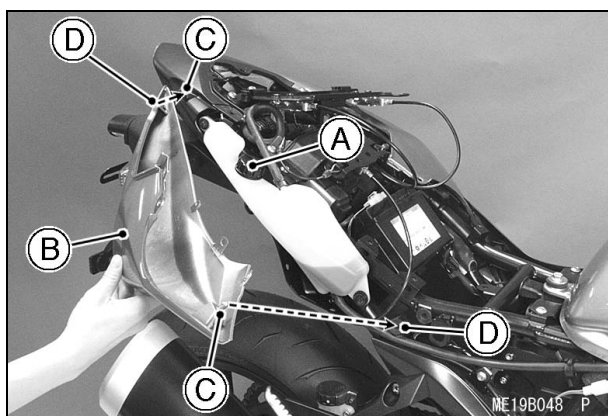
- A. Rivetti
- B. Perno centrale
- C. Spingere all'interno.

- Togliere il tappo del serbatoio di riserva. Attraverso l'apertura del bocchettone di riempimento, aggiungere liquido di raffreddamento fino alla linea di livello F (pieno).



- A. Tappo
- B. Indicatore di livello F (pieno)
- C. Linea di livello L (basso)
- B. Serbatoio di riserva

- Installare il tappo.



- A. Tappo
- B. Rivestimento sella (destra)
- C. Sporgenza
- D. Anello di tenuta

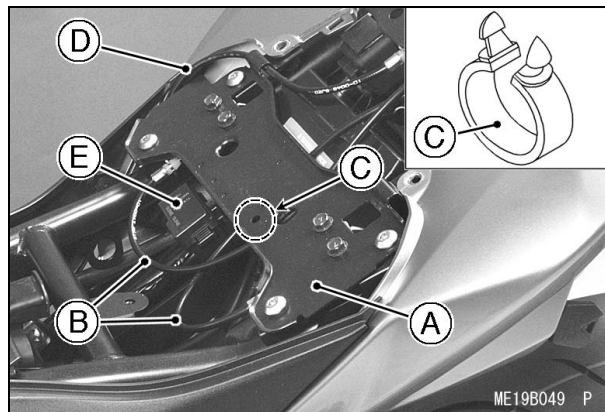
- Inserire le sporgenze della carenatura laterale destra nei rispettivi anelli.
- Rimontare il bullone di montaggio sella destro (D = 6, L = 14) e i rivetti e serrare il bullone.
- Rimontare il bullone di montaggio sella destro (D = 5, L = 16) e la rondella piana (D = 20) e serrare il bullone.
- Rimontare il coperchio laterale destro secondario e il bullone di montaggio (D = 6, L = 18) e serrare il bullone.

NOTA

○ L'impianto di raffreddamento viene consegnato già dotato di un antigelo di tipo permanente. È di colore verde e contiene glicole etilenico. Esso viene mescolato al 50% ed ha un punto di congelamento di -35 °C.

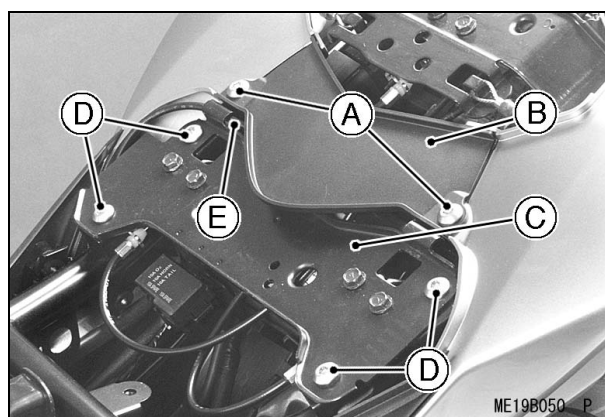
Installazione sella del conducente

- Rimontare la scatola dei fusibili sulla staffa della sella.
- Disporre il cavo della serratura della sella attraverso la guida della staffa della sella come illustrato e riposizionare la staffa della sella.



- A. Staffa della sella
- B. Cavi della serratura della sella del conducente
- C. Disporre e fissare con le fascette (in plastica) i cavi della serratura della sella del conducente.
- D. Cavo della serratura della sella del passeggero
- E. Scatola fusibili

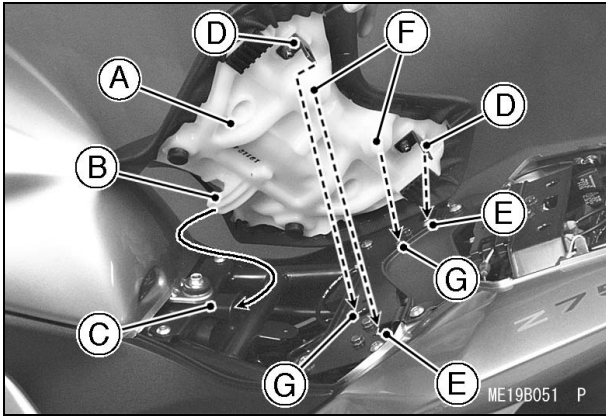
- Reinserrire i bulloni della staffa (D = 6, L = 14) (2) a destra e i bulloni (D = 6, L = 14) (2) a sinistra e serrarli.
- Montare il sottocoperchio della sella sul rivestimento della sella (carenatura posteriore) con i bulloni (D = 6, L = 18) (2) e serrarli.



- A. Bulloni (D = 6, L = 18) (2)
- B. Sottocoperchio
- C. Staffa della sella
- D. Bulloni (D = 6, L = 14)
- E. Cavo della serratura della sella del passeggero

16 PREPARAZIONE

- Inserire la linguetta anteriormente alla sella del passeggero nella fessura della staffa del serbatoio.
- Inserire i ganci nella parte posteriore della sella nei blocchi, le sporgenze nei fori e spingere la parte posteriore della sella del conducente fino a quando non scatta il blocco.

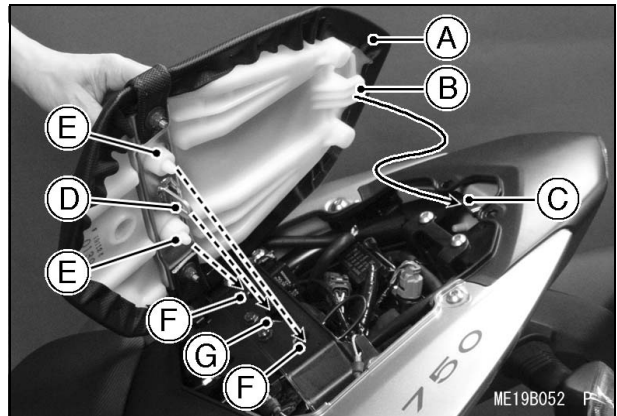


- A. Sella del conducente
- B. Linguetta
- C. Fessura
- D. Gancio
- E. Blocco
- F. Sporgenze
- G. Foro

- Provare a sollevare la sella del conducente, per accertare che sia bloccata saldamente.

Installazione sella del passeggero

- Inserire la linguetta sul retro della sella del passeggero nella fessura del telaio.
- Inserire il gancio nella parte anteriore della sella nel blocco, le sporgenze sinistra e destra nei fori e spingere la parte posteriore della sella del passeggero fino a quando non scatta il blocco.



- A. Sella del passeggero
- B. Linguetta
- C. Fessura
- D. Gancio
- E. Sporgenza
- F. Foro
- G. Blocco

- Provare a sollevare la sella del passeggero, per accertare che sia montata saldamente.

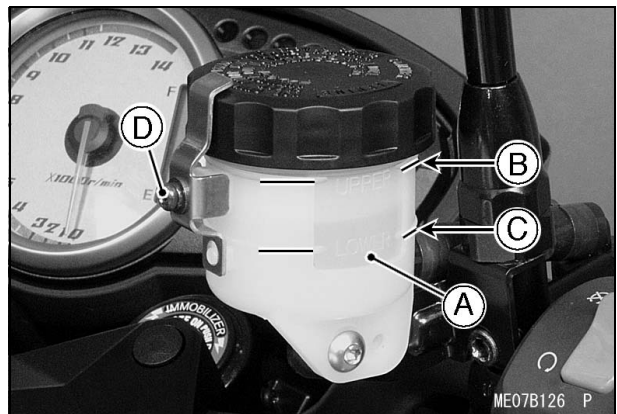
NOTA

- Qualora si notasse una certa difficoltà nel rimuovere la chiave di accensione dal lucchetto della sella, ruotarla leggermente in senso antiorario mentre la si tira indietro.

Liquido freno anteriore

Controllo del livello liquido freno anteriore

- Con il serbatoio del liquido freno anteriore tenuto orizzontale, verificare che il liquido si collochi fra le linee di livello inferiore e superiore.



- A. Serbatoio liquido freno anteriore
- B. Linea di livello superiore
- C. Indicatore di livello inferiore
- D. Vite di arresto del tappo del serbatoio

- Se il livello del liquido nel serbatoio è al di sotto della linea di livello inferiore, verificare l'eventuale presenza di perdite nel circuito del freno anteriore, quindi rabboccare.
- Allentare la vite di arresto per rimuovere il tappo e il diaframma del serbatoio liquido freni.
- Rabboccare il serbatoio fino al livello superiore con liquido freni DOT4.

⚠ PERICOLO

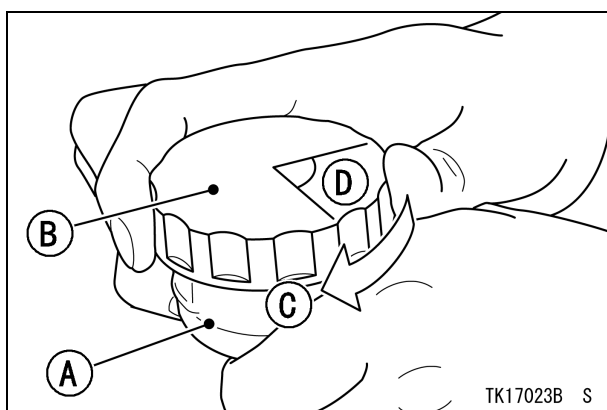
Non riutilizzare mai liquido freni usato. Non utilizzare l'olio di un contenitore lasciato aperto o che è rimasto non sigillato per molto tempo.

Non mescolare diversi tipi di liquidi per freni. Questo riduce il punto di ebollizione del liquido freni e potrebbe pregiudicare l'efficacia frenante. Anche i componenti in gomma dei freni potrebbero subire danni.

Non lasciare mai aperto il serbatoio per evitare che l'umidità contami il liquido. Non aggiungere né cambiare il liquido freni sotto la pioggia o in condizioni di forte polverosità o sollevamento di detriti.

NOTA

- *Anzitutto avvitare manualmente in senso orario il tappo del serbatoio del liquido del freno anteriore, finché non si avverte una lieve resistenza, che indica l'assestamento in sede nel corpo serbatoio; quindi serrare ancora di 1/6 di giro, tenendo bloccato il corpo del serbatoio.*



- A. Serbatoio liquido freno anteriore**
- B. Tappo del serbatoio**
- C. Senso orario**
- D. 1/6 di giro**

ATTENZIONE

Il liquido freni danneggia rapidamente le superfici verniciate. Rimuovere immediatamente l'eventuale olio versato.

- Azionare diverse volte la leva del freno.
- Se la leva è spugnosa è possibile che vi sia aria presente nel tubo.
- Se necessario, espellere l'aria presente nel tubo del freno anteriore.
- Verificare anche la presenza di eventuali perdite intorno ai raccordi.

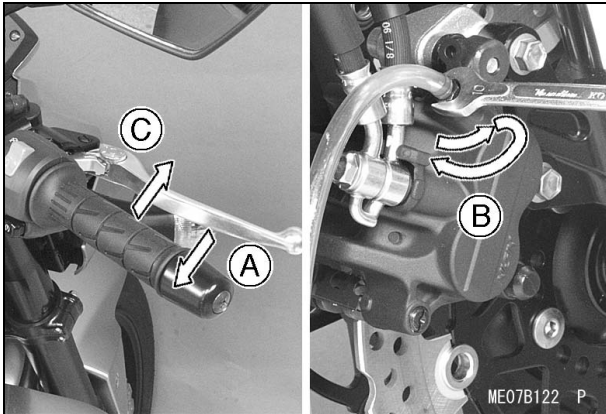
Spurgo aria del tubo del freno anteriore

- Allentare la vite di arresto per rimuovere il tappo del serbatoio e il diaframma e verificare che vi sia abbondanza di liquido nel serbatoio.

NOTA

- *Il livello dell'olio deve essere controllato diverse volte durante le operazioni di spurgo e rabbocato secondo necessità. Se il serbatoio si svuota completamente in qualunque momento durante lo spurgo, l'operazione deve essere ripetuta dall'inizio, a causa dell'aria penetrata nel circuito.*

- Collegare un flessibile di plastica trasparente alla valvola di spurgo su ciascuna pinza freno anteriore e inserire l'altra estremità del flessibile in un contenitore.
- Con il tappo del serbatoio rimosso, azionare lentamente più volte la leva del freno fino a quando non si vedono più bolle d'aria risalire attraverso il liquido dai fori posti sul fondo del serbatoio. Quest'operazione spurga l'aria dall'estremità pompa freno del circuito.
- Azionare la leva del freno alcune volte, finché non si irrigidisce; quindi, tenendola premuta, aprire (ruotandola in senso antiorario) e chiudere rapidamente la valvola di spurgo. Poi rilasciare la leva. Ripetere l'operazione finché l'aria non risale più attraverso il flessibile in plastica.



- A. Tenere tirata la leva del freno.
- B. Aprire e chiudere rapidamente la valvola di spurgo sulla pinza del freno anteriore.
- C. Rilasciare la leva del freno.

- Ripetere l'operazione precedente un'altra volta per l'altro freno a disco anteriore.
- Una volta terminata l'operazione di spurgo aria, verificare che il livello del liquido si collochi fra le linee inferiore e superiore.
- Serrare la valvola di spurgo (s) alla coppia specificata.

Coppia: 7,8 N·m (0,80 kgf·m)

- Installare il diaframma e il tappo del serbatoio.

NOTA

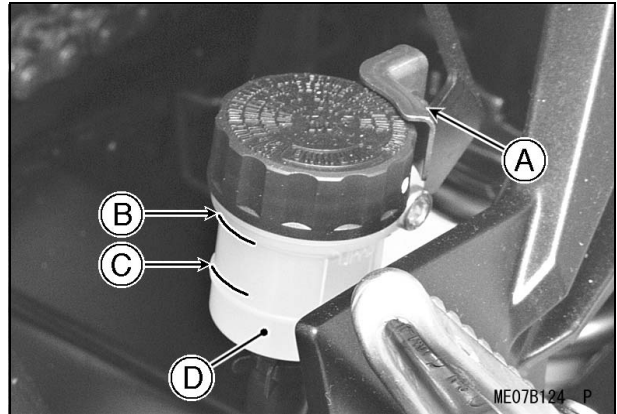
○ Anzitutto avvitare manualmente in senso orario il tappo del serbatoio del liquido del freno anteriore, finché non si avverte una lieve resistenza, che indica l'assestamento in sede nel corpo serbatoio; quindi serrare ancora di 1/6 di giro, tenendo bloccato il corpo del serbatoio.

- Serrare la vite di arresto del tappo del serbatoio.
- Azionare energicamente il freno per pochi secondi e verificare se vi siano perdite di liquido intorno ai raccordi.

Liquido freno posteriore

Controllo del livello liquido freno posteriore

- Con il serbatoio del liquido freno posteriore tenuto orizzontale, verificare che il liquido si collochi fra le linee di livello inferiore e superiore.



- A. Vite di arresto del tappo del serbatoio
- B. Linea di livello superiore
- C. Indicatore di livello inferiore
- D. Serbatoio liquido freno posteriore

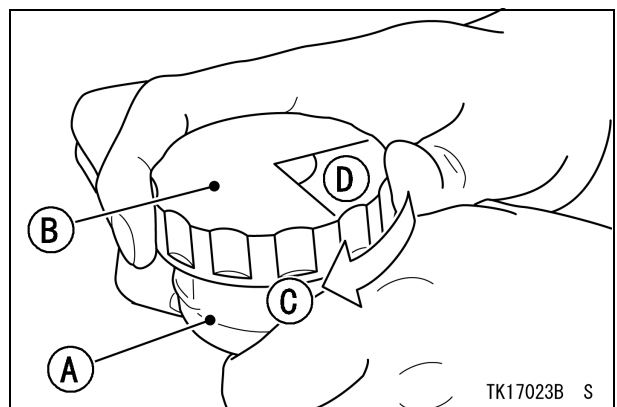
- Se il livello del liquido nel serbatoio è al di sotto della linea di livello inferiore, verificare l'eventuale presenza di perdite nel circuito del freno, quindi rabboccare.
- Allentare la vite di arresto per rimuovere il tappo e il diaframma del serbatoio.
- Rabboccare il serbatoio fino al livello superiore con liquido freni DOT4.

ATTENZIONE

Il liquido freni danneggia rapidamente le superfici verniciate. Rimuovere immediatamente l'eventuale olio versato.

NOTA

○ Anzitutto avvitare manualmente in senso orario il tappo del serbatoio freno posteriore, finché non si avverte una lieve resistenza, che indica l'assestamento in sede nel corpo serbatoio; quindi serrare ancora di 1/6 di giro, tenendo bloccato il corpo del serbatoio.



- A. Serbatoio liquido freno posteriore
- B. Tappo del serbatoio
- C. Senso orario
- D. 1/6 di giro

- Azionare diverse volte il pedale del freno.
- Se la leva è spugnosa è possibile che vi sia aria presente nel tubo.
- Se necessario, espellere l'aria presente nel tubo del freno posteriore.
- Verificare anche la presenza di eventuali perdite intorno ai raccordi.

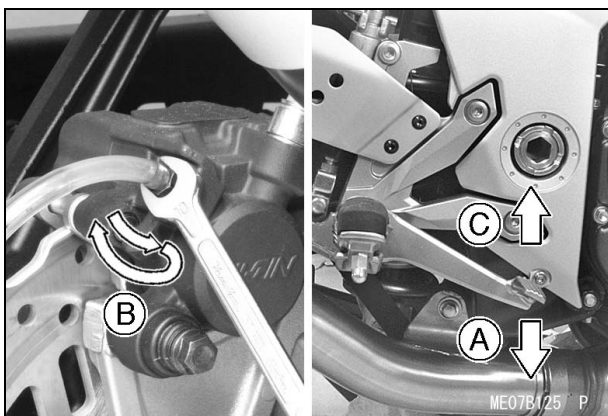
Spurgo aria del tubo del freno posteriore

- Allentare la vite di arresto per rimuovere il tappo del serbatoio freno posteriore e il diaframma e verificare che vi sia abbondanza di liquido nel serbatoio.

NOTA

○ Il livello dell'olio deve essere controllato diverse volte durante le operazioni di spurgo e rabboccato secondo necessità. Se il serbatoio si svuota completamente in qualunque momento durante lo spurgo, l'operazione deve essere ripetuta dall'inizio, a causa dell'aria penetrata nel circuito.

- Collegare un flessibile di plastica trasparente alla valvola di spurgo sulla pinza freno posteriore e inserire l'altra estremità del flessibile in un contenitore.
- Rimuovere il tappo del serbatoio, azionare lentamente più volte il pedale del freno fino a quando non vi sono più bolle d'aria che salgono dai fori posti sul fondo del serbatoio. Questo spurga l'aria dall'estremità pompa freno posteriore del circuito.
- Azionare il pedale del freno alcune volte, finché non si irrigidisce; quindi, tenendolo premuto in basso, aprire (ruotandola in senso antiorario) e chiudere rapidamente la valvola di spurgo. Poi rilasciare il pedale. Ripetere l'operazione finché l'aria non risale più attraverso il flessibile in plastica.



- Tenere premuto il pedale del freno.
- Aprire e chiudere rapidamente la valvola di spurgo sulla pinza del freno posteriore.
- Rilasciare il pedale del freno.

- Una volta terminata l'operazione di spurgo aria, verificare che il livello del liquido si collochi fra le linee inferiore e superiore.
- Serrare la valvola di spurgo alla coppia specificata.

Coppia: 7,8 N·m (0,8 kgf·m)

- Installare il diaframma e il tappo del serbatoio.

NOTA

○ Anzitutto avvitare manualmente in senso orario il tappo del serbatoio freno posteriore, finché non si avverte una lieve resistenza, che indica l'assestamento in sede nel corpo serbatoio; quindi serrare ancora di 1/6 di giro, tenendo bloccato il corpo del serbatoio.

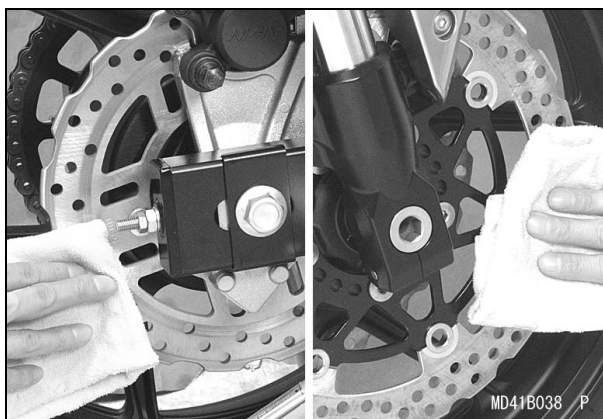
- Serrare la vite di arresto del tappo del serbatoio.
- Azionare energicamente il freno per pochi secondi e verificare se vi siano perdite di liquido intorno ai raccordi.

Pulizia del disco freno

- Pulire i dischi freno anteriore e posteriore con solvente non contenente olio.

⚠ PERICOLO

Se non viene rimosso, il trattamento anticorrosione applicato alla superficie del disco freno interferirà con l'azione frenante determinando condizioni di guida rischiose.



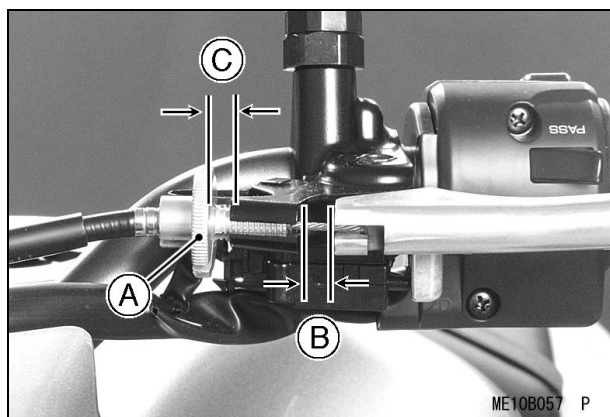
Leva e cavo della frizione

Controllo del gioco della leva frizione

- Verificare che la leva della frizione presenti il gioco prescritto come indicato in figura.

Gioco della leva frizione:

2 – 3 mm



- A. Regolatore
- B. Gioco: 2 – 3 mm
- C. 4 – 6 mm

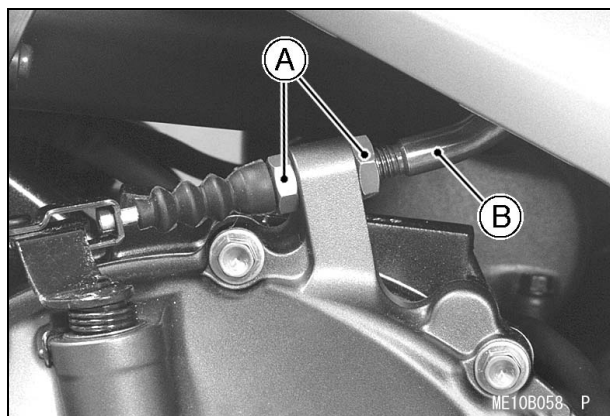
- Se il gioco non è corretto, registrarlo.

NOTA

○ Prima di controllare il gioco della leva frizione, accertare che la distanza fra il supporto leva e il regolatore sia di 4 – 6 mm.

Registrazione del gioco della leva frizione

- Girare il regolatore in modo che la leva frizione presenti 2 – 3 mm di gioco.
- Se non è possibile sulla leva della frizione, utilizzare i dadi di regolazione all'estremità inferiore del cavo frizione.



- A. Dadi di regolazione
- B. Cavo frizione

NOTA

- Una volta effettuata la regolazione, avviare il motore e verificare che la frizione non slitti e stacchi in maniera corretta.
- Per minime correzioni utilizzare il regolatore sulla leva della frizione.

Catena di trasmissione

Controllo dell'allentamento della catena di trasmissione e dell'allineamento ruote

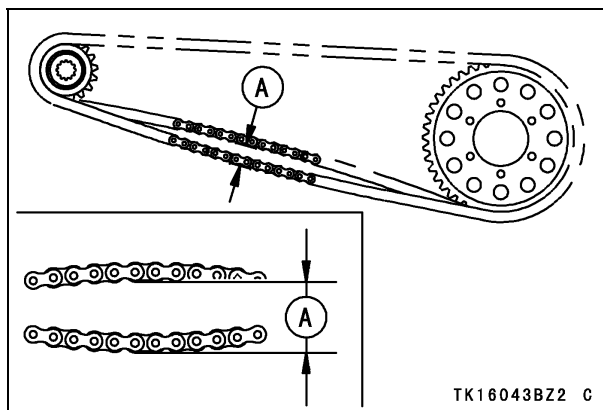
- Collocare la motocicletta sul cavalletto laterale.
- Assicurarsi che la catena di trasmissione presenti il gioco prescritto e che le tacche sinistra e destra coincidano con gli stessi riferimenti o punti sui lati sinistro e destro del forcellone oscillante.

⚠ PERICOLO

Il disallineamento della ruota determina un'usura anomala e può pregiudicare la sicurezza di marcia.

- Girare la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena è più tesa, quindi misurare il gioco catena massimo tirando verso l'alto e spingendo verso il basso la catena a metà fra ingranaggio motore e corona posteriore.

**Gioco della catena di trasmissione:
25 – 30 mm**



A. 25 – 30 mm

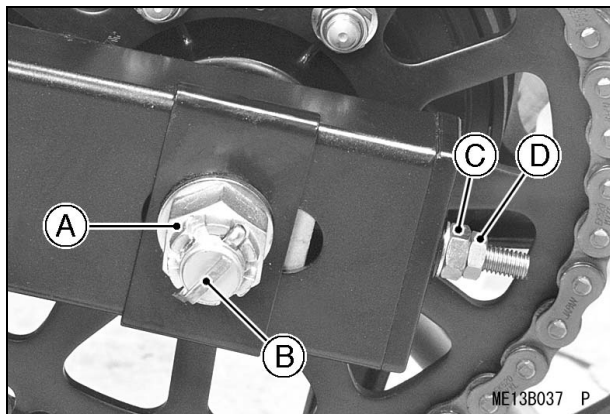
- Se la catena di trasmissione è troppo tesa o troppo lenta, registrarla in modo che il gioco rientri nel valore standard.

⚠ PERICOLO

La rottura o il salto della catena dagli ingranaggi potrebbe determinare l'inceppamento del pignone motore o il blocco della ruota posteriore, con conseguenti gravi danni alla motocicletta e perdita del controllo del mezzo.

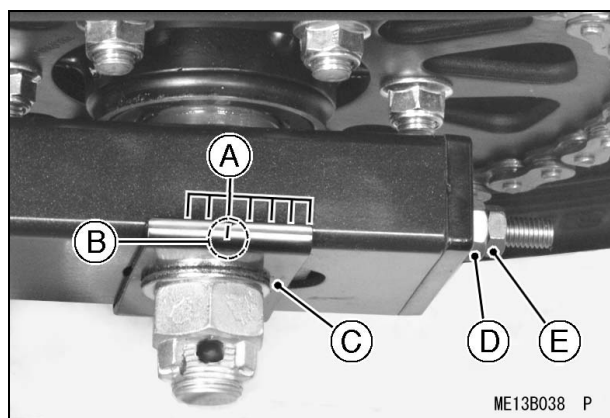
Registrazione del gioco della catena di trasmissione

- Rimuovere la coppiglia e allentare il dado del perno della ruota.
- Allentare i controdadi sinistro e destro del regolatore catena.



- A. Dado del perno ruota posteriore
- B. Coppiglia
- C. Regolatore catena di trasmissione
- D. Controdado del regolatore catena di trasmissione

- Se la catena è troppo allentata, svitare in modo uniforme i regolatori catena sinistro e destro.
- Se la catena è troppo tesa, avvitare in modo uniforme i regolatori catena sinistro e destro.
- Ruotare i due regolatori catena in maniera uniforme fino a ottenere il gioco corretto della catena di trasmissione. Per mantenere la catena e la ruota correttamente allineate, le tacche sull'indicatore di allineamento ruota devono coincidere con gli stessi riferimenti su ciascun lato del forcellone oscillante.



- A. Riferimenti
- B. Tacca
- C. Indicatore
- D. Regolatore catena di trasmissione
- E. Controdado del regolatore catena di trasmissione

NOTA

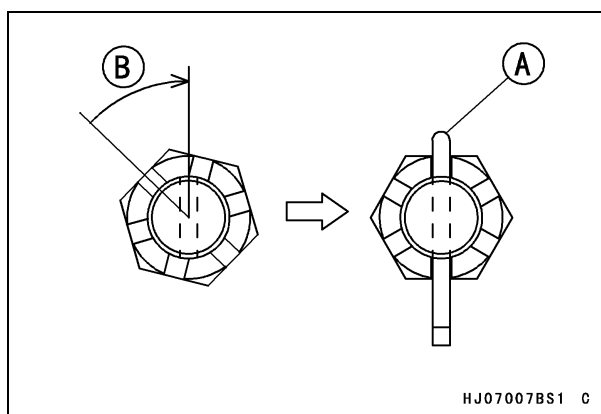
- L'allineamento ruota può essere verificato anche con il regolo o con il metodo della corda.
- Serrare entrambi i controdadi del regolatore catena.
- Serrare il dado del perno della ruota alla coppia specificata.

Coppia: 127 N·m (13,0 kgf·m)

- Far girare la ruota, misurare ancora l'allentamento della catena nel punto più teso, e regolare di nuovo se necessario.
- Installare una coppiglia nuova.

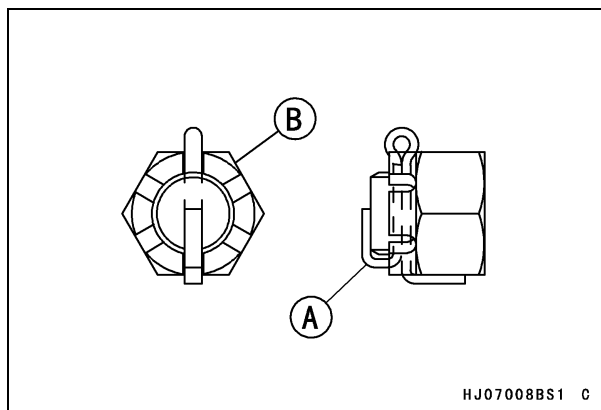
NOTA

- Quando si inserisce la coppiglia, se le scanalature nel dado non sono allineate con il foro della coppiglia nell'asse ruota, serrare il dado in senso orario fino al successivo allineamento.
- Dovrebbe essere entro 30 gradi.
- Allentare e serrare nuovamente quando la fessura oltrepassa il foro più vicino.



- A. Coppiglia
- B. Girando in senso orario

- Piegare la coppiglia sopra il dado.



- A. Coppiglia
- B. Dado

⚠ PERICOLO

Se il dado del perno ruota posteriore non è serrato saldamente o se la copiglia non è installata, si potrebbero verificare condizioni di marcia rischiose.

- Controllare l'efficienza del freno posteriore.

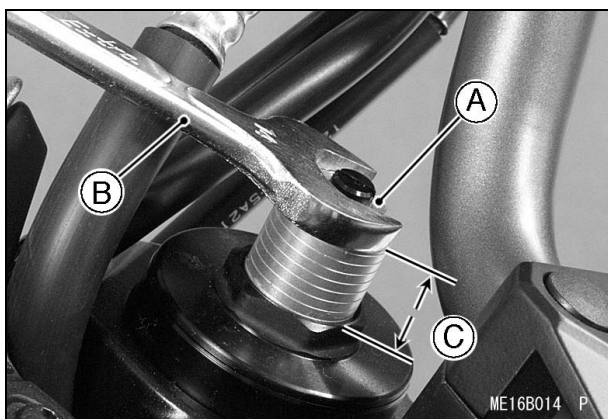
Forcella anteriore

Registrazione del precarico molla

- Controllare la posizione dei regolatori di precarico della molla sulle forcelle sinistra e destra.

Precarico molla STD:

12 mm dalla estremità del regolatore



A. Regolatore del precarico della molla

B. Chiave

C. 12 mm

- Ruotare in senso orario il dado regolatore del precarico della molla per incrementare la forza e in senso antiorario per diminuirla, utilizzando una chiave da 14 mm. L'estensione dell'escursione va da 4 mm fino a 19 mm dalla estremità superiore di ogni regolatore. Regolare il precarico della molla sulla posizione standard.

⚠ PERICOLO

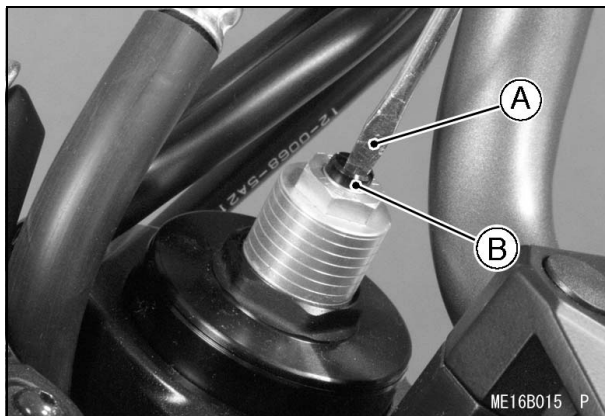
Se i due regolatori del precarico della molla e i due regolatori di smorzamento in estensione non hanno taratura uguale, la manovrabilità può risentirne e la sicurezza di marcia può essere pregiudicata.

Regolazione dello smorzamento in estensione

- Controllare la posizione dei regolatori di smorzamento in estensione sui gambali sinistro e destro della forcella.

Smorzamento in estensione STD:

7 scatti (in senso antiorario dalla posizione di completo inserimento in sede)



A. Cacciavite

B. Regolatore di smorzamento in estensione

- Per regolare lo smorzamento in estensione, ruotare il regolatore con un cacciavite fino a quando non si avverte uno scatto. Regolare lo smorzamento in estensione sulla posizione standard.

ATTENZIONE

Non forzare quando si ruota il regolatore dello smorzamento in estensione dalla posizione di completo inserimento in sede, per evitare danni al meccanismo di regolazione.

Ammortizzatore posteriore

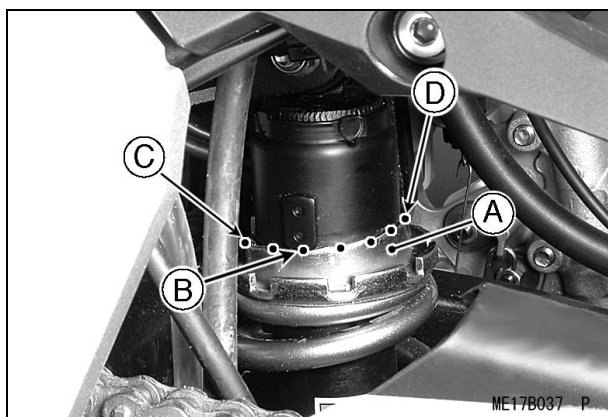
Registrazione del precarico molla

ATTENZIONE

Durante la registrazione del precarico molla, prestare attenzione a non danneggiare i componenti della motocicletta.

- Controllare la posizione del regolatore del precarico della molla sull'ammortizzatore posteriore.

Precarico molla STD: posizione n. 3



- A. Regolatore del precarico della molla
- B. Posizione n. 3
- C. Posizione n. 1
- D. Posizione n. 7

Attrezzo speciale

Chiave a gancio R 37,5: 57001-1580

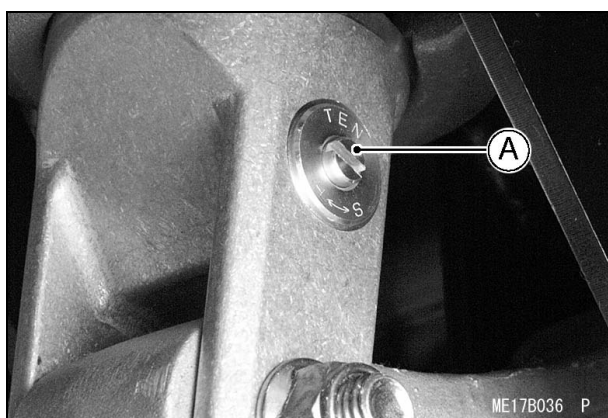
- Con l'attrezzo speciale, girare il regolatore del precarico portandolo sulla posizione n. 3.

Regolazione dello smorzamento in estensione

- Verificare la posizione del regolatore dello smorzamento in estensione all'estremità inferiore dell'ammortizzatore posteriore.

Smorzamento in estensione STD:

svitare di 1 giro e 2/4 (in senso antiorario dalla posizione di completo inserimento in sede)



A. Regolatore smorzamento in estensione

- Per regolare lo smorzamento in estensione dell'ammortizzatore posteriore, girare il registro dello smorzamento in estensione con un cacciavite. Regolare lo smorzamento in estensione sulla posizione standard.

ATTENZIONE

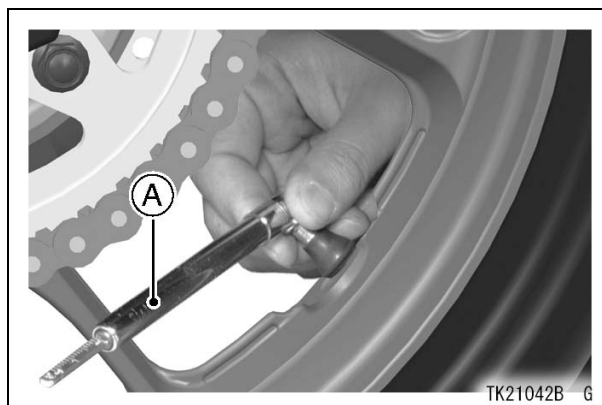
Non forzare quando si ruota il regolatore dello smorzamento in estensione dalla posizione di completo inserimento in sede, per evitare danni al meccanismo di regolazione.

Pressione pneumatici

- Per evitare lo sgonfiamento durante il trasporto, i pneumatici vengono gonfiati in eccesso prima dell'imballaggio. Regolare la pressione ai valori prescritti per la ruota anteriore e posteriore, quindi serrare saldamente i tappi.

Pressione pneumatici [a freddo]:

anteriore: 250 kPa (2,50 kgf/cm²)
 Posteriore: 290 kPa (2,90 kgf/cm²)



A. Manometro pneumatici

Carburante

⚠ PERICOLO

Riempire il serbatoio in un'area ben ventilata, inoltre verificare scrupolosamente che non vi siano scintille o fiamme aperte in alcun luogo prossimo alla zona di lavoro.

- Aprire il tappo del serbatoio del carburante e verificare se vi sono detriti nel serbatoio.
- Riempire il serbatoio con un gallone o quattro litri di benzina senza piombo.
- Usare benzina con un indice antidetonante minimo che corrisponde alla media del Numero di ottani ricerca RON 91 in conformità alle normative del proprio paese.
- Chiudere il tappo del serbatoio carburante, quindi verificare la presenza di eventuali perdite.

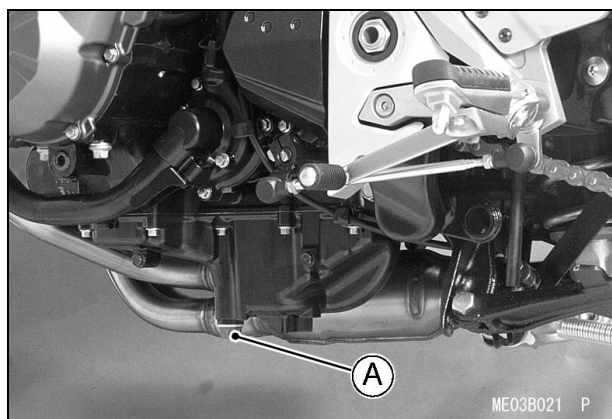
Olio motore (4 tempi)

Ispezione livello olio motore

NOTA

○ Al momento dell'uscita dalla fabbrica il motore di questo veicolo è dotato di olio 10W-40. **NON SCARICARE** e rifornire il basamento prima dell'uso. Verificare il livello dell'olio e il serraggio del tappo di scarico.

Coppia tappo di scarico dell'olio motore:
29 N·m (3,0 kgf·m)



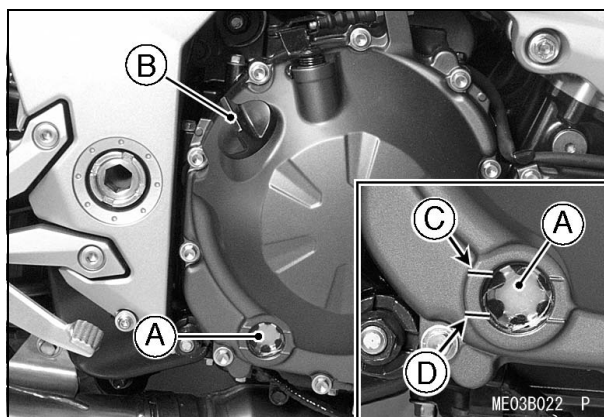
A. Tappo di scarico olio motore

- Parcheggiare il veicolo in piano.
- Prima di avviare il motore verificare la presenza di olio nel motore.
- Con la motocicletta in piano, verificare la presenza di olio nel motore attraverso l'indicatore di controllo visivo del livello olio sul lato destro inferiore del motore.

ATTENZIONE

Funzionando senza olio, il motore subisce gravi danni.

- Avviare il motore e lasciarlo in funzione per diversi minuti al regime del minimo. Arrestare il motore, quindi attendere diversi minuti per lasciar depositare l'olio.
- Con la motocicletta in piano, verificare il livello dell'olio attraverso l'indicatore di controllo visivo del livello olio. Il livello dell'olio deve trovarsi fra le linee superiore ed inferiore prossime all'indicatore.



- A. Oblò di controllo livello olio**
- B. Tappo bocchettone di riempimento olio**
- C. Linea di livello superiore**
- D. Linea di livello inferiore**

- Se il livello è troppo alto, eliminare l'olio in eccesso attraverso l'apertura del bocchettone di riempimento, servendosi di una siringa o di un altro strumento idoneo.
- Se il livello dell'olio è troppo basso, rabboccare per ottenere il livello corretto. Utilizzare lo stesso tipo di olio già presente nel motore.
- Quando si sostituisce il tappo, accertarsi che l'O-ring sia in posizione, quindi serrare manualmente il tappo.

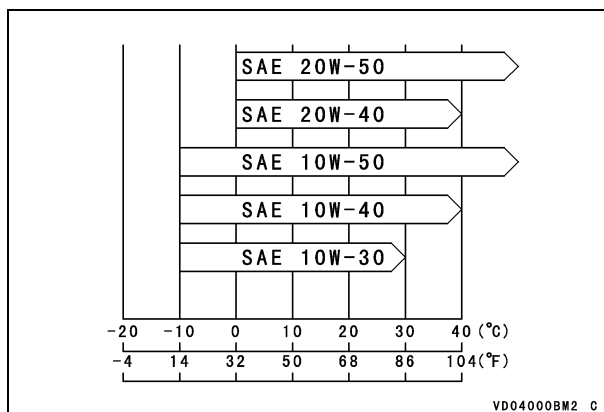
Olio motore raccomandato

Tipo: API SE, SF o SG
API SH, SJ o SL con JASO MA

Viscosità: SAE 10W-40

Capacità: 3,1 l
[senza rimozione filtro]
3,3 l
[con rimozione filtro]

Sebbene l'olio motore 10W-40 sia raccomandato per la maggior parte delle condizioni, potrebbe essere necessario variare la viscosità, per adeguarsi alle condizioni atmosferiche locali.



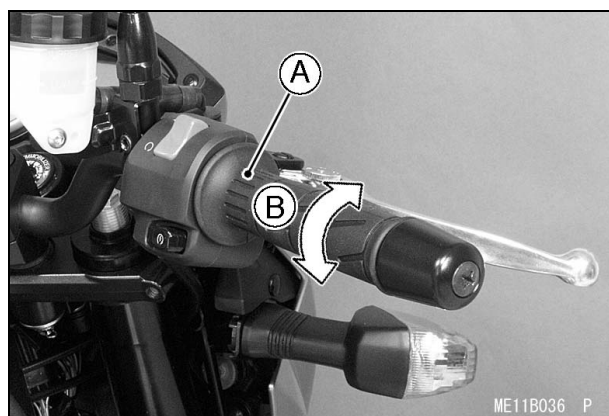
Manopola e cavo dell'acceleratore

Controllo del gioco della manopola dell'acceleratore

- Controllare il gioco della manopola dell'acceleratore. Se il gioco non è corretto, registrare i cavi acceleratore.

Gioco della manopola dell'acceleratore: 2 – 3 mm

- Verificare che la manopola dell'acceleratore ruoti liberamente dalla posizione di apertura a quella di chiusura e che l'acceleratore chiuda rapidamente e completamente, per effetto della molla di ritorno, in tutte le posizioni dello sterzo. Se la manopola dell'acceleratore non ritorna correttamente, controllarne il gioco, verificare la disposizione del cavo dell'acceleratore e la presenza di eventuali danni. Quindi lubrificare i cavi dell'acceleratore.



A. Manopola acceleratore

B. 2 – 3 mm

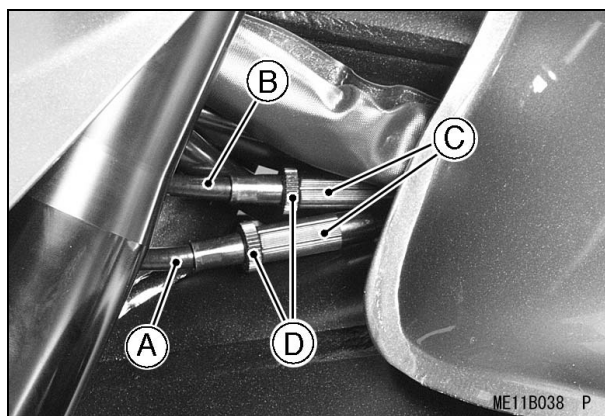
- Lasciar funzionare il motore al minimo e girare il manubrio completamente a destra e a sinistra, per assicurarsi che il regime del minimo non subisca variazioni. Se il regime del minimo aumenta, controllare il gioco della manopola dell'acceleratore.

⚠ PERICOLO

L'utilizzo del mezzo con un cavo danneggiato oppure regolato o disposto in maniera errata può pregiudicare la sicurezza di marcia.

Registrazione del gioco della manopola dell'acceleratore

- Allentare entrambi i controdadi dei cavi acceleratore, quindi girare completamente entrambi i regolatori, per concedere un ampio gioco alla manopola dell'acceleratore.
- Svitare il regolatore del cavo deceleratore fino a eliminare completamente il gioco con la manopola dell'acceleratore completamente chiusa. Serrare il controdado.



A. Cavo deceleratore

B. Cavo acceleratore

C. Regolatori

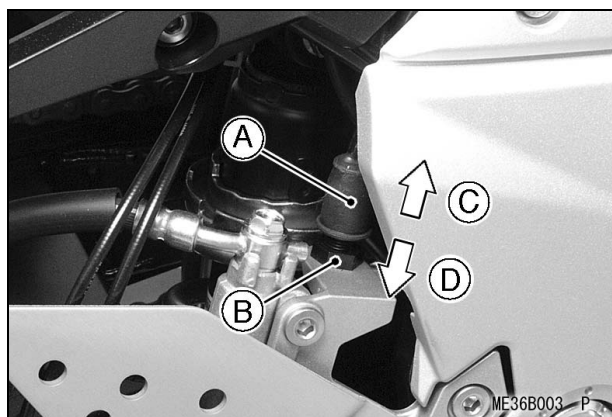
D. Controdadi

- Svitare il regolatore del cavo acceleratore fino ad ottenere il gioco prescritto. Serrare il controdado.

Interruttore luce freno posteriore

Regolazione dell'interruttore della luce freno posteriore

- Portare il commutatore di accensione su ON. La luce freno si deve illuminare quando il pedale del freno si abbassa di circa 10 mm.
- Se questo non avviene, ruotare il dado di registrazione sull'interruttore della luce freno posteriore come richiesto.



- A. Interruttore della luce freno posteriore
- B. Dado di regolazione
- C. Accensione anticipata.
- D. Si accende in ritardo.

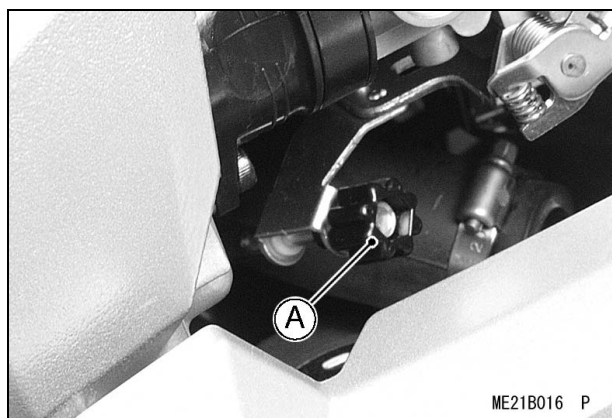
ATTENZIONE

Per evitare di danneggiare le connessioni elettriche all'interno dell'interruttore, accertarsi che il corpo interruttore non ruoti in fase di regolazione.

Regolazione del minimo

- Avviare il motore e riscaldarlo abbondantemente.
- Regolare il regime del minimo a 1.050 – 1.150 giri/min, ruotando l'apposita vite di regolazione.

Regime del minimo: 1.050 – 1.150 giri/min



A. Vite di regolazione del minimo

- Aprire e chiudere alcune volte la manopola acceleratore, per assicurarsi che il regime del minimo non subisca variazioni.
- Con il motore al minimo, ruotare il manubrio su entrambi i lati. Se il movimento del manubrio modifica il regime del minimo, controllare la disposizione e il gioco del cavo dell'acceleratore.

⚠ PERICOLO

L'utilizzo del mezzo con un cavo acceleratore disposto non correttamente o danneggiato potrebbe determinare condizioni di marcia rischiose.

- Verificare se vi siano perdite e riparare se necessario.

Allineamento faro

Il fascio di luce del faro è regolabile sia orizzontalmente, sia verticalmente. L'allineamento del faro deve essere regolato correttamente per creare condizioni di marcia sicure e non abbagliare gli altri utenti della strada. Nella maggior parte dei paesi non è consentito marciare con fari non correttamente allineati.

Regolazione orizzontale

- Avvitare o svitare il regolatore orizzontale fino a quando il fascio non punta dritto avanti.



A. Regolatore orizzontale

Regolazione verticale

- Avvitare o svitare il regolatore verticale per registrare il faro in senso verticale.



A. Regolatore verticale

NOTA

○ Per l'abbagliante il punto più luminoso deve essere leggermente al di sotto dell'orizzontale, con la motocicletta appoggiata sulle ruote e il conducente in sella. Regolare il faro all'angolo corretto secondo le norme locali vigenti.

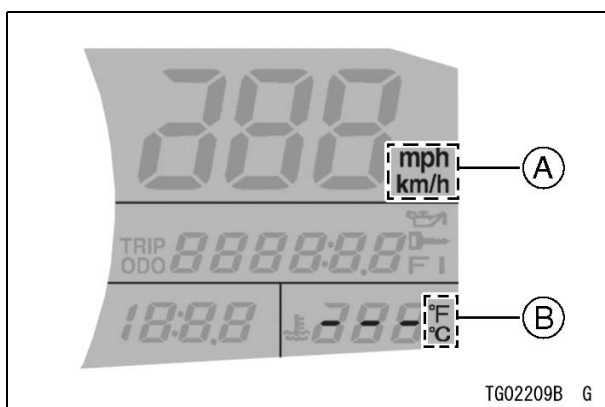
Indicatore digitale**Controllare il display miglia/km sull'indicatore digitale:**

Il display miglia/km può alternare le unità di misura statunitensi e metriche (miglia e km) sull'indicatore digitale. Accertare prima della vendita che il display visualizzi correttamente chilometri o miglia, secondo quanto previsto dalle norme locali.

NOTA

○ Non utilizzare il veicolo con l'indicatore digitale commutato sull'unità di misura errata (miglia o km). La commutazione miglia/km sull'indicatore digitale si effettua nel modo seguente.

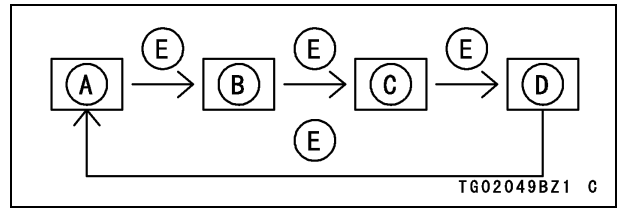
- Portare la chiave di accensione su "ON".
- Visualizzazione del contachilometri totalizzatore sull'indicatore digitale.
- Per cambiare la modalità di visualizzazione del display miglia/km (o della temperatura °F/°C), premere il pulsante RESET tenendo contemporaneamente premuto il pulsante MODE.



A. Visualizzazione miglia/km

B. Visualizzazione °F/°C

- La commutazione della visualizzazione miglia/km (e temperatura °F/°C) avviene nel modo seguente.



A. Visualizzazione km e °C

B. Visualizzazione miglia e °F

C. Visualizzazione miglia e °C

D. Visualizzazione km e °F

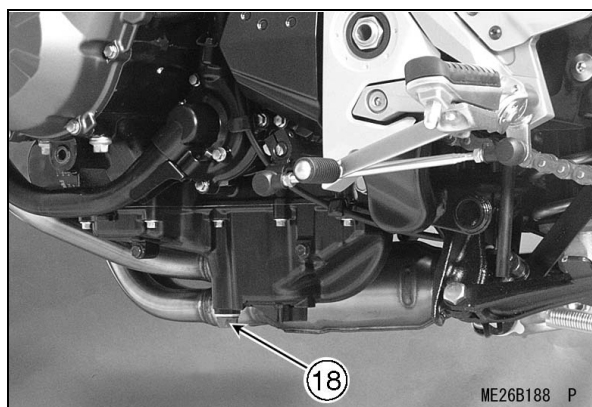
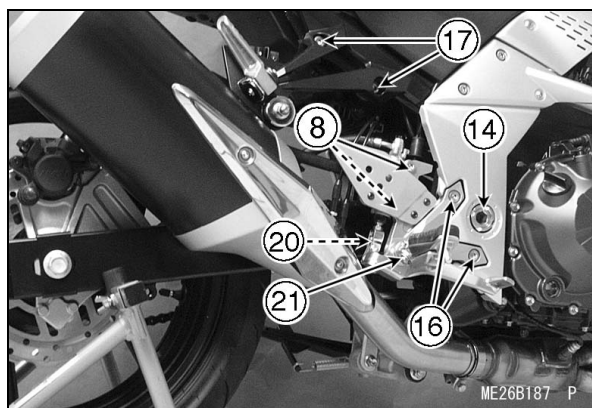
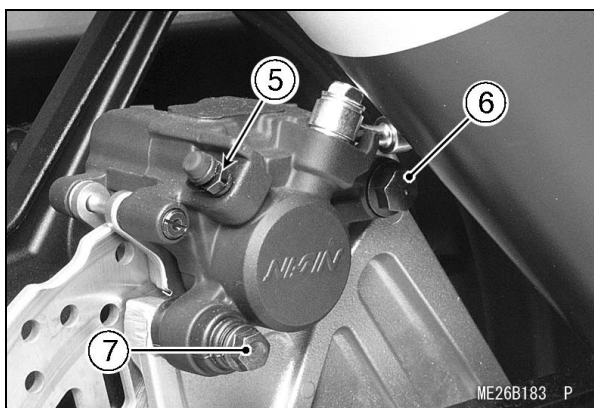
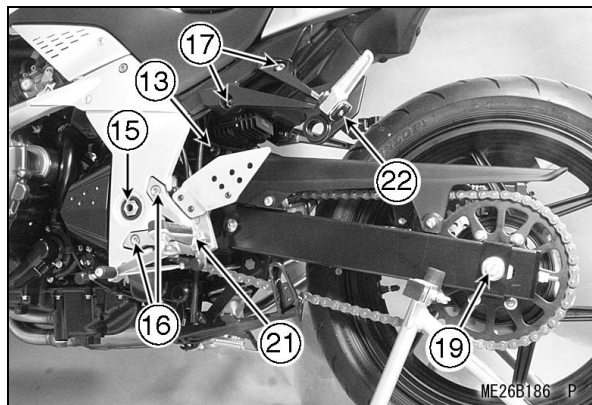
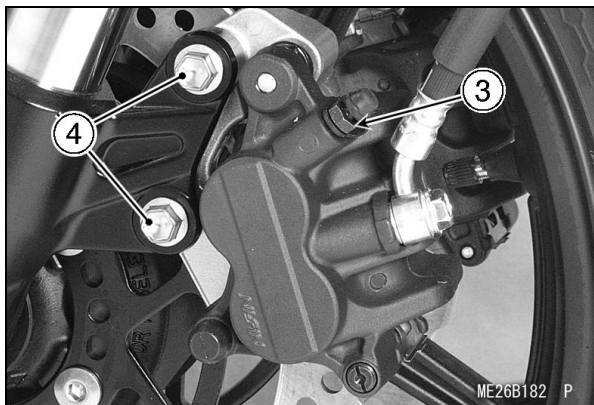
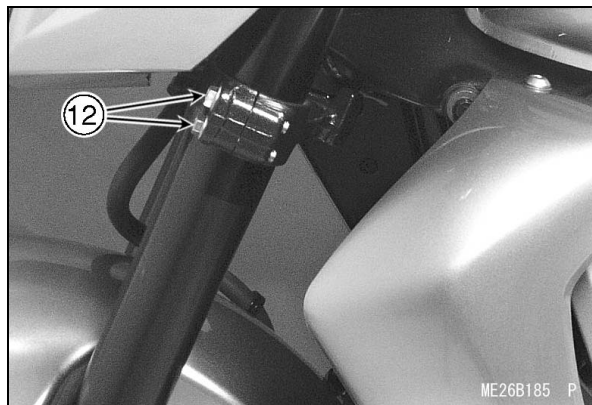
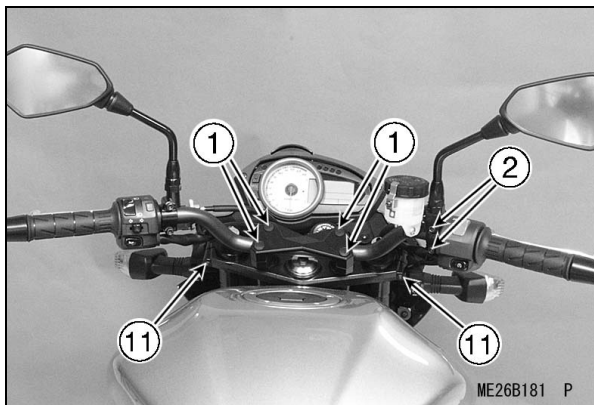
E. Premere il pulsante RESET tenendo contemporaneamente premuto il pulsante MODE.

NOTA

○ L'impostazione viene conservata anche se la batteria viene staccata.

Controllo dell'elemento di fissaggio

- I valori delle coppie di serraggio elencati si riferiscono esclusivamente ad elementi di assemblaggio e preparazione; per un elenco più completo, si veda l'apposito manuale di assistenza. Controllare il serraggio di tutti gli elementi di fissaggio compresi nella tabella, prima di effettuare la consegna al cliente. Verificare anche che ciascuna copiglia o anello elastico di sicurezza sia in sede.



N.	Elemento di fissaggio	Coppia		Osservazioni
		N·m	kgf·m	
Sterzo				
1	Bulloni di fissaggio manubrio	25	2,5	
Freno				
2	Bulloni morsetto pompa freno anteriore	11,0	1,1	S
3	Valvola di spurgo freno anteriore (sinistra e destra)	7,8	0,80	
4	Bulloni di montaggio pinze anteriori (sinistra e destra)	27	2,8	
5	Valvola di spurgo freno posteriore	7,8	0,80	
6	Bullone di fissaggio pinza posteriore	27	2,8	
7	Bullone a spina pinza posteriore	22	2,2	
8	Bulloni di fissaggio pompa posteriore	25	2,5	
Ruote				
9	Bullone morsetto perno ruota anteriore (destra)	20	2,0	
10	Perno ruota anteriore	108	11	
Sospensioni				
11	Bulloni di serraggio della forcella anteriore (sinistro e destro)	20	2,0	
12	Bulloni morsetto inferiore forcella anteriore (sinistra e destra)	21	2,1	AL
13	Dado di fissaggio (superiore) ammortizzatore posteriore	34	3,5	
14	Controdado collarino di regolazione dell'articolazione del forcellone	98	10	
15	Dado dell'albero di articolazione del forcellone	108	11,0	
Altri				
16	Bulloni staffa pedana anteriore (sinistra e destra)	25	2,5	
17	Bulloni staffa pedana posteriore (sinistra e destra)	25	2,5	
Tappi di scarico olio motore				
18	Tappo di scarico olio motore	29	3,0	
Copiglie o anelli elastici di sicurezza				
19	Coppiglia dado del perno ruota posteriore	–	–	
20	Copiglia stelo pompa posteriore	–	–	
21	Anello elastico di sicurezza pedana anteriore (sinistra e destra)	–	–	
22	Anello elastico di sicurezza pedana posteriore (sinistra e destra)	–	–	

AL: stringere i due bulloni di serraggio alternativamente in due tempi per garantire una coppia di serraggio omogenea.

S: Prima serrare il bullone del morsetto superiore, quindi quello del morsetto inferiore.

Tabella coppie standard

Questa tabella, che pone in relazione la coppia di serraggio con il diametro della filettatura, elenca le coppie fondamentali di bulloni e dadi. Utilizzare questa tabella soltanto per bulloni e dadi che non richiedono un valore di coppia specifico. Tutti i valori si intendono per filettature pulite con solvente secco.

Elementi di fissaggio generici

Filettature dia. (mm)	Coppia	
	N·m	kgf·m
5	3,4 – 4,9	0,35 – 0,50
6	5,9 – 7,8	0,60 – 0,80
8	14 – 19	1,4 – 1,9
10	25 – 34	2,6 – 3,5
12	44 – 61	4,5 – 6,2
14	73 – 98	7,4 – 10,0
16	115 – 155	11,5 – 16,0
18	165 – 225	17,0 – 23,0
20	225 – 325	23,0 – 33,0

Prova su strada della motocicletta

- Completare la lista di controllo della prova su strada.

Cavi di controllo:

I cavi di comando acceleratore devono funzionare senza inceppamenti in ogni posizione dello sterzo.

Sterzo:

Il funzionamento è scorrevole da un finecorsa all'altro.

Sospensioni:

Verificare il funzionamento (anteriore e posteriore).

Motore:

Il motorino elettrico di avviamento funziona correttamente e il motore parte immediatamente. Buona risposta e ritorno dell'acceleratore.

Cambio e frizione:

Funzionamento non ostacolato.

Freni :

Capacità di arresto adeguata e dolce, il freno non si incolla.

Indicatore digitale:

Controllo funzionamento

Impianto elettrico:

Faro - controllo abbaglianti e anabbaglianti.

Luce posteriore - controllo funzionamento.

Luce freno - controllo funzionamento.

Spie indicatori di direzione - controllo funzionamento.

Avvisatore acustico - controllo funzionamento.

Luci strumentazione e spie - controllo funzionamento.

L'interruttore di arresto motore funziona:

L'interruttore di interblocco avviamento funziona:

Nessun rumore anomalo:

Nessuna perdita di carburante, olio, liquido freni o di raffreddamento:

PREPARAZIONE COMPLETA.

⚠ PERICOLO

I pneumatici nuovi sono sdruciolevoli e possono determinare la perdita del controllo del mezzo e lesioni alle persone. È necessario un periodo di rodaggio di 160 km per stabilire una trazione normale del pneumatico.

Durante il rodaggio, evitare frenate e accelerazioni brusche; non affrontare le curve al limite dell'aderenza.

A & P Lista di controllo

- Completare la lista di controllo A & P.

APPLICAZIONE DEL MODELLO

Anno	Modello	Nome
2007	ZR750L7F	Z750
2007	ZR750M7F	Z750 ABS



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99951-1032-02