



HONDA
XL600R

3. MANUTENZIONE

INFORMAZIONI DI SERVIZIO «MOTORE»	3-2	BATTERIA	3-13
TUBAZIONI CARBURANTE	3-3	LIQUIDO DEI FRENI	3-13
FUNZIONAMENTO COMANDO GAS	3-3	USURA PASTICCHE/GANASCIE FRENI	3-13
STARTER	3-4	FRENO ANTERIORE	3-14
FILTRO ARIA	3-5	FRENO POSTERIORE	3-14
SFIATO DEL BASAMENTO	3-6	INTERRUTTORE STOP	3-15
CANDELA	3-6	ORIENTAMENTO DEL FARO	3-15
GIOCO VALVOLE	3-7	FRIZIONE	3-16
ANTICIPO D'ACCENSIONE	3-8	CAVALLETTO LATERALE	3-17
DECOMPRESSIONE MOTORINO D'AVVIAMENTO	3-8	SOSPENSIONI	3-17
REGIME DEL MINIMO	3-10	RUOTE/RAGGI	3-18
COMPRESSIONE CILINDRO «PARTE CICLISTICA»	3-10	CUSCINETTO CANNOTTO DI STERZO	3-18
CATENA DI TRASMISSIONE	3-11	DADI BULLONI E ORGANI DI UNIONE	3-19

3



Not for commercial use



INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

Controllo livello olio	Pag. 2-2
Cambio dell'olio	Pag. 2-2
Sostituzione filtro olio	Pag. 2-4
Pulizia filtro olio	Pag. 2-4
Pulizia reticella filtro olio	Pag. 2-5



Not for commercial use

DATI TECNICI

Anticipo d'accensione:	Iniziale	6° p PMS a 1300 min ⁻¹ (giri/min)
	Anticipo massimo	31° p PMS a 4000 min ⁻¹ (giri/min)
Candela:	Distanza elettrodi	0,8 – 0,9 mm

Candela: tipi prescritti

Per climi freddi (sotto i 5°C)		Standard		Per uso prolungato ad alte velocità	
ND	NGK	ND	NGK	ND	NGK
X22EPR-U9	DPR7EA-9	X24EPR-U9	DPR8EA-9	X27EPR-U9	DPR9EA-9

Gioco valvole:

ASPIRAZIONE: 0,05 mm

SCARICO: 0,10 mm

Corsa a vuoto della manopola del gas:	2–6 mm
Regime del minimo:	1300 ± 100 min ⁻¹ (giri/min)
Corsa a vuoto decompressore manuale alzavalvola:	1–2 mm
Corsa a vuoto alzavalvola del decompressore del pedale di avviamento:	1–3 mm
Compressione cilindro:	12,5 kg/cm ²

PARTE CICLISTICA

Gioco catena di trasmissione:	30–40 mm
Corsa a vuoto pedale freno posteriore:	20–30 mm
Corsa a vuoto leva frizione:	10–20 mm
Tensione molla cavalletto laterale:	2–3 kg
Pressione di gonfiaggio pneumatici:	Ant. 150 kPa (1,5 kg/cm ²) Post. 150 kPa (1,5 kg/cm ²)
Dimensioni pneumatici:	Ant. 3,00–21–4PR Post. 5,10–17–4PR

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado perno ruota posteriore:	80–110 N·m (8,0–11,0 kgm)
Tendiraggio:	2,5–5,0 N·m (25–50 kgcm)
Controdado vite di registro valvole:	15–18 N·m (1,5–1,8 kgm)
Bullone perno cavalletto laterale:	35–45 N·m (3,5–4,5 kgm)

ATTREZZI

Chiave per raggi, 5,8 mm	07701–0020300	
Chiave, 10 × 12 mm	07708–0030200	
Chiave regolazione A	07708–0030300	oppure 07908–3230000



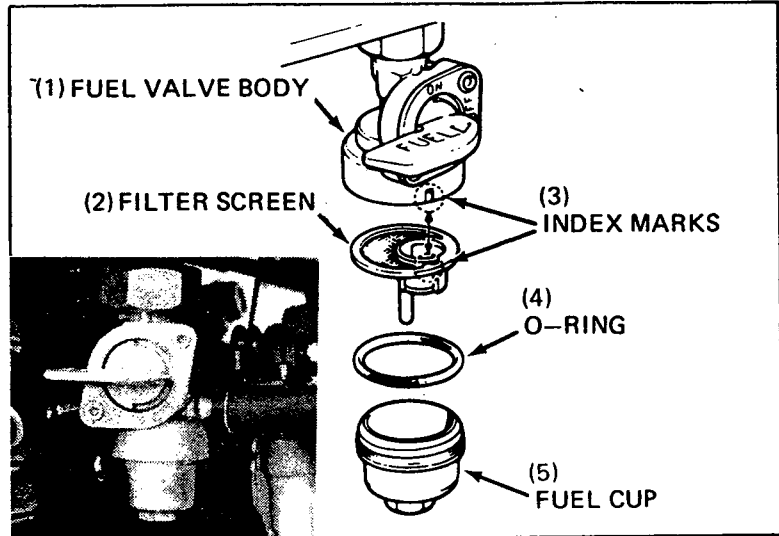
TUBAZIONI CARBURANTE/ FILTRO CARBURANTE

Portare il rubinetto del carburante sulla posizione di OFF. Rimuovere la coppa del carburante, l'anello di tenuta e la reticella del filtro e far scolare la benzina in un recipiente adatto.

ATTENZIONE

La benzina è infiammabile e in certe condizioni addirittura esplosiva. Mentre si fa scolare il carburante non si deve fumare e non vi devono essere fiamme o scintille nelle vicinanze.

- (1) CORPO RUBINETTO CARBURANTE
- (2) RETICELLA
- (3) SEGNI DI RIFERIMENTO
- (4) ANELLO DI TENUTA
- (5) COPPA CARBURANTE



Lavare la coppa e la reticella del filtro in solvente pulito non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità. Installare nuovamente la reticella, allineando i segni di riferimento del corpo rubinetto carburante e della reticella del filtro. Installare un nuovo anello di tenuta nel corpo rubinetto carburante. Installare nuovamente la coppa del carburante, assicurandosi che il nuovo anello di tenuta sia ben collocato. Avvitare a mano la coppa del carburante e poi serrarla alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO:
3-5 N·m (0,3-0,5 kgm)

NOTA:

Non stringere troppo la coppa del carburante.

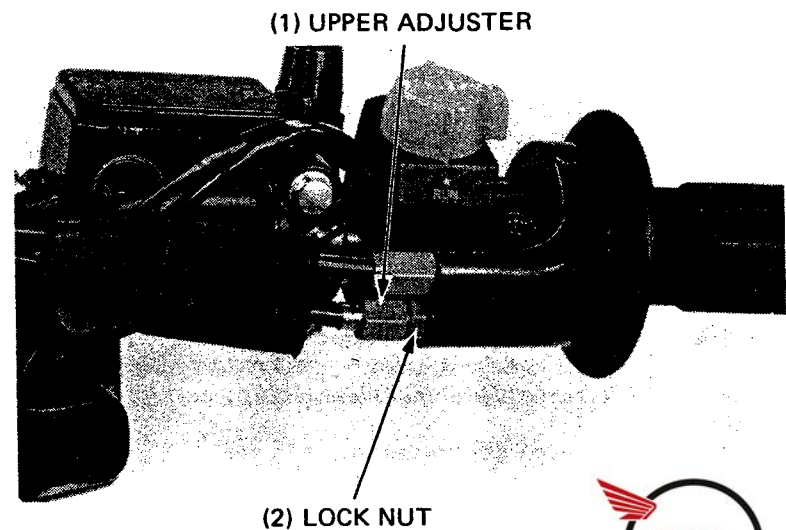
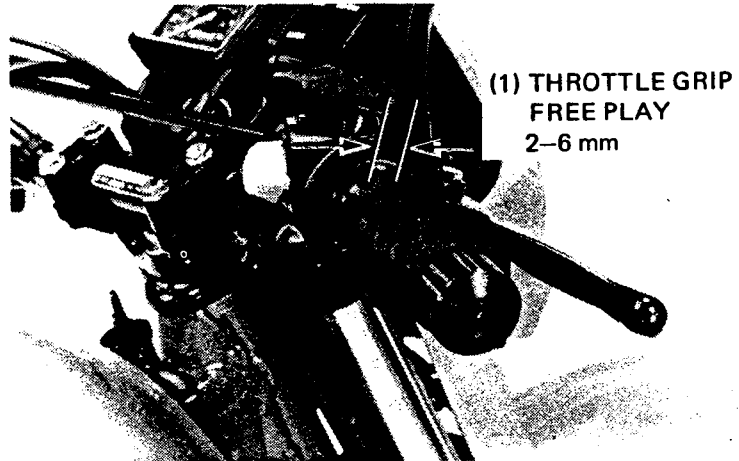
Dopo l'installazione, portare il rubinetto del carburante sulla posizione ON e controllare che non ci siano perdite di carburante.

- (1) GIOCO MANOPOLA DEL GAS 2-6 mm

FUNZIONAMENTO COMANDO DEL GAS

Controllare che la manopola del gas ritorni agevolmente dalla posizione di completa apertura a quella di completa chiusura automaticamente in qualunque posizione di sterzata. Assicurarsi che i cavi del gas non siano deteriorati, danneggiati o annodati e che la corsa a vuoto della manopola del gas sia di 2-6 mm al margine esterno della manopola stessa. La corsa a vuoto della manopola del gas può essere regolata indifferentemente a ciascuna estremità del cavo del gas. Prima di procedere alla regolazione sostituire le parti danneggiate. Le regolazioni di minore entità devono essere fatte agendo sul registro superiore. Regolare la corsa a vuoto allentando i controdadi e ruotando i registri. Stringere i controdadi. Ricontrollare il funzionamento del comando del gas.

- (1) REGISTRO SUPERIORE
- (2) CONTRODADO



Not for commercial use

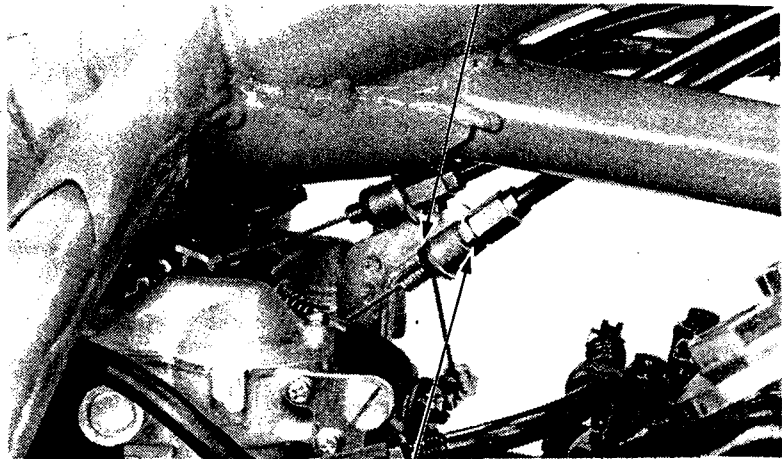


MANUTENZIONE

e regolazioni di maggiore entità devono essere fatte agendo sul registro inferiore.
Rimuovere la sella e il serbatoio del carburante.
Regolare la corsa a vuoto allentando il controllo e ruotando il registro.
Stringere il controdado.
Controllare il funzionamento del gas. Sostituire le parti danneggiate.
Installare nuovamente il serbatoio del carburante e la sella.

- 1) CONTRODADO
- 2) REGISTRO INFERIORE

(1) LOCK NUT



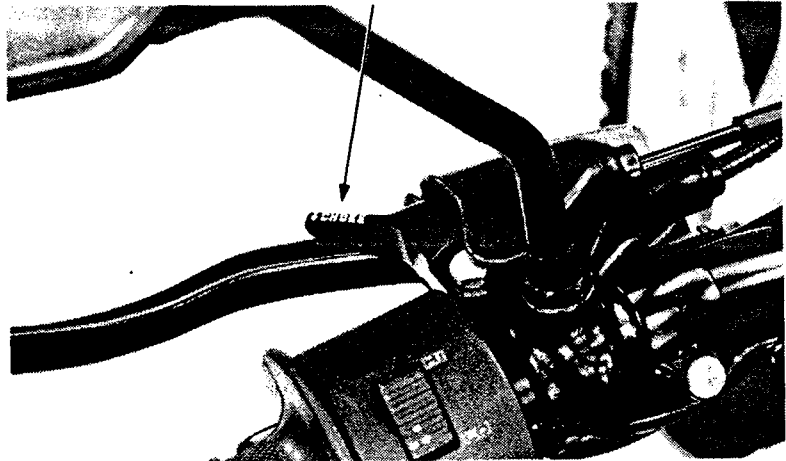
(2) LOWER ADJUSTER

STARTER

Controllare che la leva dello starter si muova liberamente.
In caso contrario, lubrificare il cavo dello starter.

- (1) LEVA STARTER

(1) CHOKE LEVER



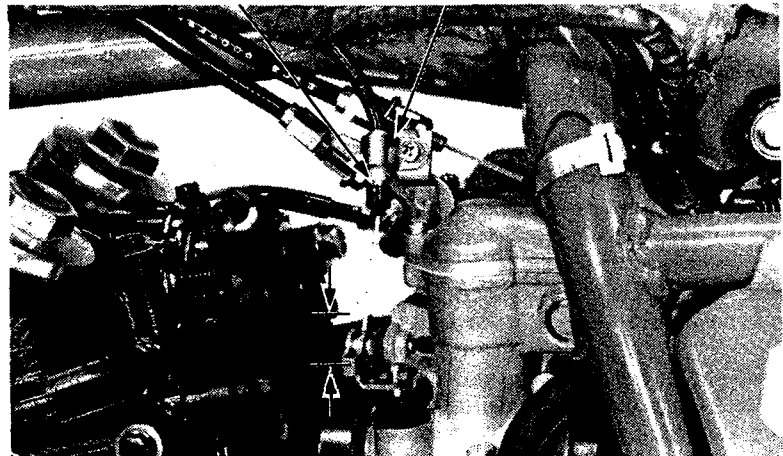
Rimuovere la sella e il serbatoio del carburante.
Tirare la leva dello starter posta sul manubrio completamente indietro portandola sulla posizione di completa apertura e misurare la corsa della valvola arricchitrice d'aria tra la posizione di completa chiusura e la posizione di completa apertura.

CORSA VALVOLA ARRICCHITRICE ARIA:
5-7 mm

Regolare, se necessario, allentando la fascetta del cavo dello starter posta sul carburatore e muovendo il manicotto del cavo.
Ricontrollare la corsa della valvola arricchitrice d'aria.
Installare il serbatoio del carburante e la sella.

- (1) MANICOTTO CAVO
- (2) FASCETTA CAVO STARTER
- (3) CORSA VALVOLA ARRICCHITRICE ARIA

(1) CABLE CASING (2) CHOKE CABLE CLAMP



(3) CHOKE VALVE STROKE:



Not for commercial use

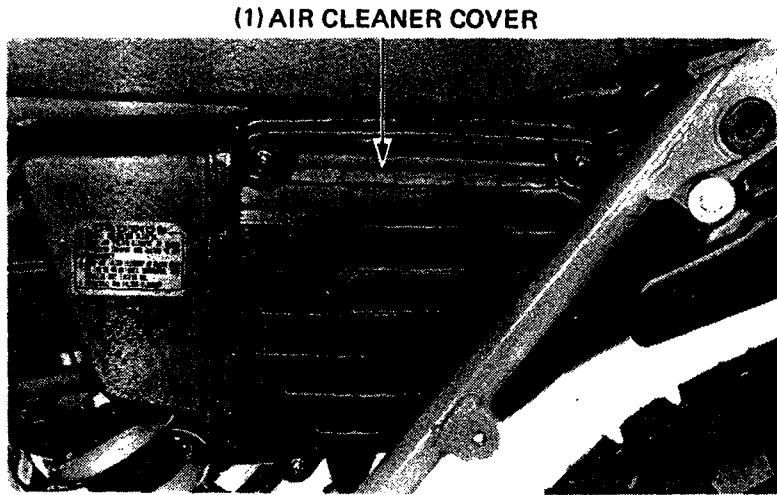
FILTRO DELL'ARIA

1) Muovere il coperchio laterale della parte sinistra del telaio.
2) Svitare le viti del coperchio del filtro dell'aria e il coperchio.

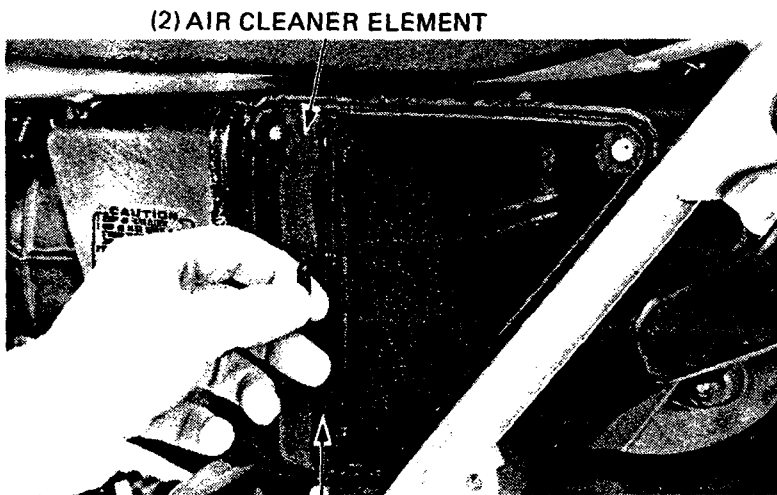


Not for commercial use

1) COPERCHIO FILTRO ARIA



3) Muovere il supporto dell'elemento e l'elemento filtrante.



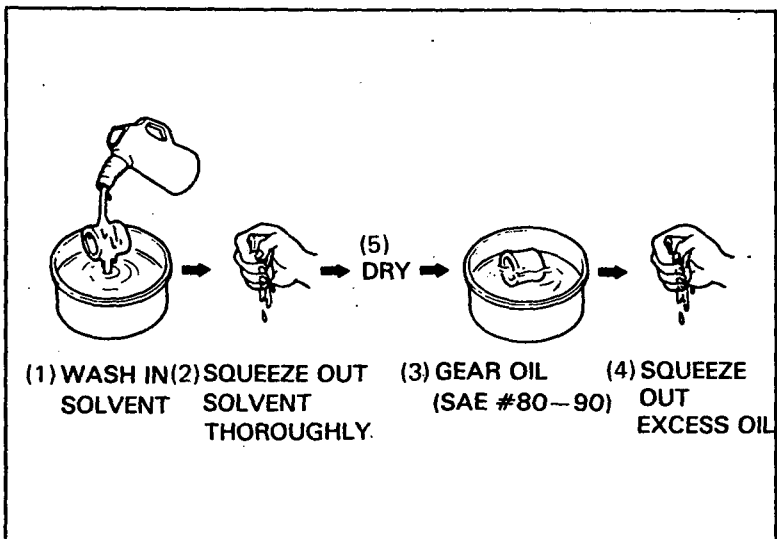
- 2) ELEMENTO FILTRANTE
- 3) SUPPORTO ELEMENTO

(3) ELEMENT HOLDER

4) Lavare l'elemento con solvente non infiammabile a alto punto di infiammabilità, e farlo asciugare.

5) Immergere l'elemento in olio per ingranaggi (SAE = 80-90) e strizzare per eliminare l'olio in eccesso.

6) Installare procedendo nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.



- (1) LAVARE CON SOLVENTE
- (2) STRIZZARE IN MODO DA ELIMINARE COMPLETAMENTE IL SOLVENTE
- (3) OLIO PER INGRANAGGI (SAE = 80-90)
- (4) STRIZZARE PER ELIMINARE L'OLIO IN ECCESSO
- (5) ASCIUGARE



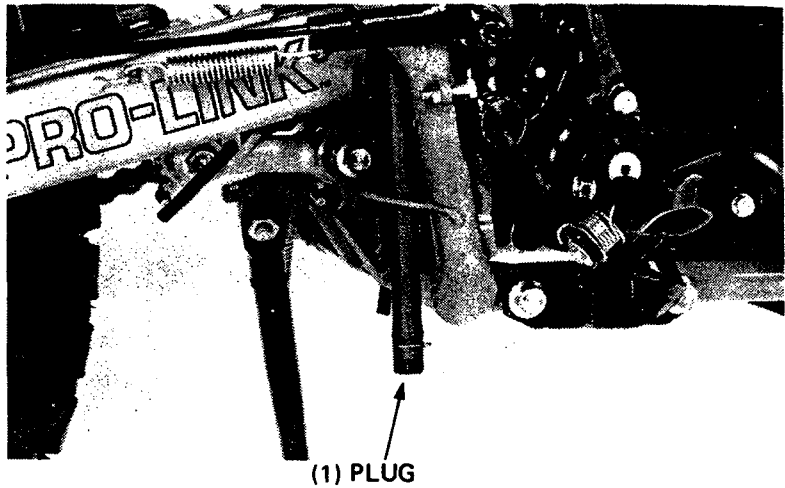
SFIATO DEL BASAMENTO

Togliere il tappo dal tubo di scarico per lasciar scolare i depositi.
Installare il tappo di scarico.

NOTA:

Questo intervento deve essere eseguito più frequentemente quando la moto viene usata sotto la pioggia o ad alte velocità, o se il livello dei depositi può essere visto nella sezione trasparente del tubo di scarico.

1) TAPPO



CANDELA

Staccare la pipetta della candela e rimuoverla. Esaminare la candela. Sostituirla se l'isolante presenta spaccature o scheggiature. Misurare la distanza tra gli elettrodi con uno spessore a filo. Regolare la distanza tra gli elettrodi piegando con cura l'elettrodo laterale.

DISTANZA TRA GLI ELETTRODI:
0,8-0,9 mm

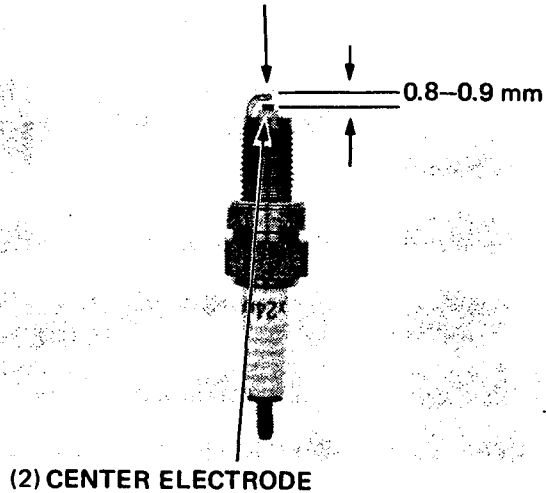
TIPI DI CANDELE PRESCRITTE:

Per climi freddi (sotto i 5°C)	X22EPR-U9	ND
	DPR7EA-9	NGK
Standard	X24EPR-U9	ND
	DPR8EA-9	NGK
Per uso prolungato ad alte velocità	X27EPR-U9	ND
	DPR9EA-9	NGK

Assicurarsi che la rondella di sicurezza sia in buone condizioni.
Installare la candela, avvitarla a mano, quindi stringerla con l'apposita chiave.
Collegare la pipetta della candela.

1) ELETTRODO LATERALE
2) ELETTRODO CENTRALE

(1) SIDE ELECTRODE



(2) CENTER ELECTRODE



Not for commercial use

CO VALVOLE

ITA:

Effettuare il controllo e la regolazione del gioco valvole a motore freddo (sotto i 35°C). Assicurarsi che gli alzavalvole abbiano gioco.

muovere la sella.
 rtare il rubinetto del carburante sulla posizione OFF, staccare la tubazione del carburante e rimuovere il serbatoio.
 muovere l'albero motore e i tappi del foro alla messa in fase.
 muovere i coperchi regolazione valvole.
 otare il volano in senso antiorario per allineare il segno «T» con la tacca di riferimento esistente sul coperchio del basamento sinistro. Assicurarsi che il pistone sia al PMS (Punto Morto Superiore) della fase di compressione.

1) TACCA DI RIFERIMENTO
 2) SEGNO «T»

Controllare il gioco di tutte e quattro le valvole inserendo uno spessimetro tra il bilanciere e la parte inferiore del bilanciere.

OTA:

Per controllare il gioco, far scorrere lo spessimetro all'indietro nella direzione della freccia, come illustrato.

GIUOCO VALVOLE:
ASPIRAZIONE: 0,05 mm
SCARICO: 0,10 mm

1) BILANCIERE
 2) SPESSIMETRO

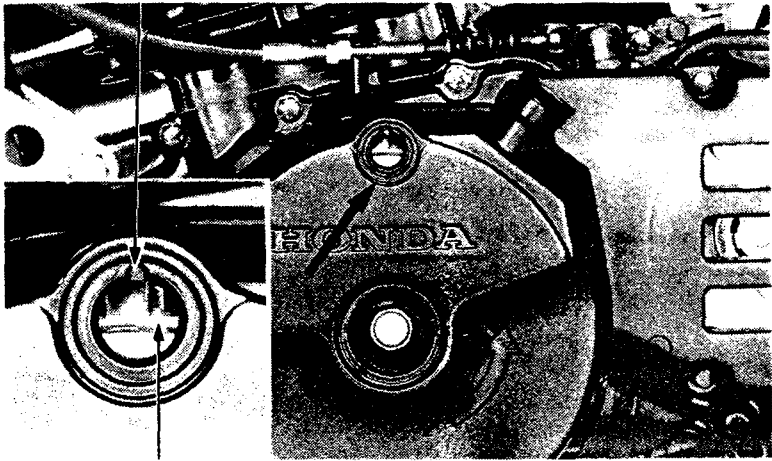
Regolare allentando il controdado e ruotando la vite di registro fino a sentire una leggera resistenza sullo spessimetro. Mantenere la vite di registro e stringere il controdado.

COPIA DI SERRAGGIO:
18-22 N·m (1,8-2,2 kgm)

Ricontrollare il gioco valvole.
 Regolare la corsa a vuoto dell'alzavalvola della leva di decompressione manuale e dello starter (Pag. 3-9).
 Installare i componenti procedendo nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.

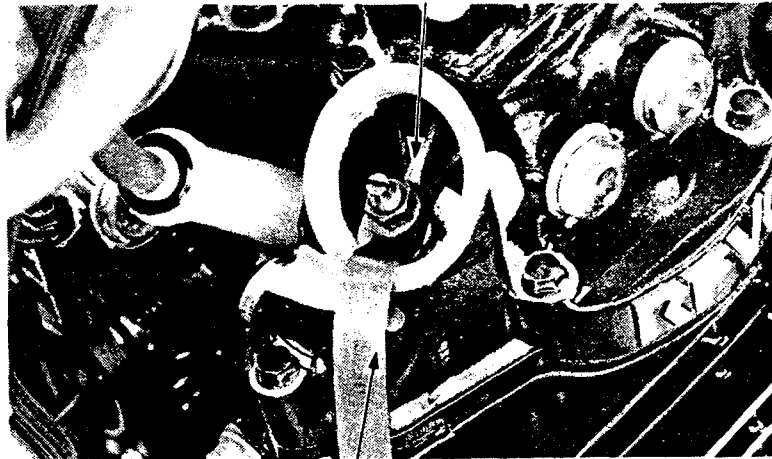
1) DISPOSITIVO REGOLAZIONE VALVOLE
 2) CONTRODADO

(1) INDEX NOTCH



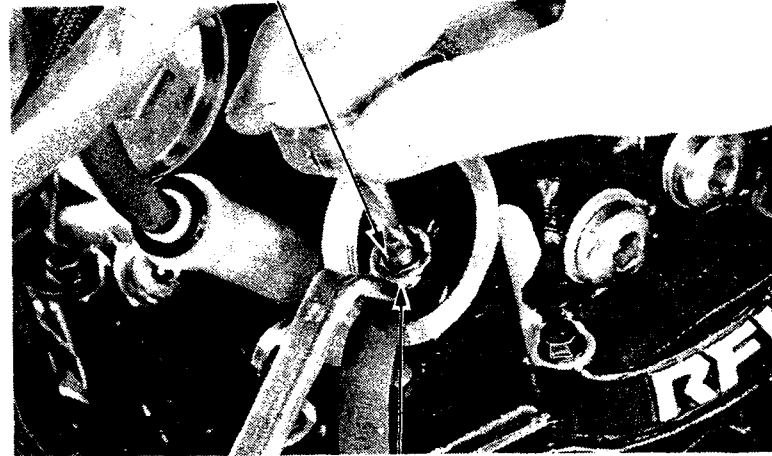
(2) "T" MARK

(1) ROCKER ARM



(2) FEELER GAUGE

(1) VALVE ADJUSTER



(2) LOCK NUT



Not for commercial use



FASATURA DI ACCENSIONE

NOTA:

L'unità CDI è pre-tarata in fabbrica e non può essere regolata. Le procedure per il controllo della fasatura di accensione riguardano in particolare il controllo del funzionamento dei componenti del CDI.

Rimuovere il tappo del foro della messa in fase. Collegare un contagiri e la luce della messa in fase.

Avviare il motore.

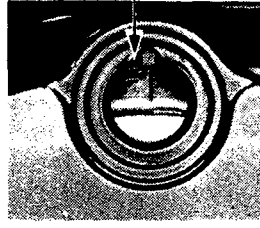
La fasatura al minimo è corretta se la tacca di riferimento si allinea con il segno «F» a (1300 ± 100 giri/min).

Per controllare l'avanzamento, aumentare la velocità del motore a 4000 giri/min; la tacca di riferimento dovrà trovarsi tra i due segni di avanzamento.

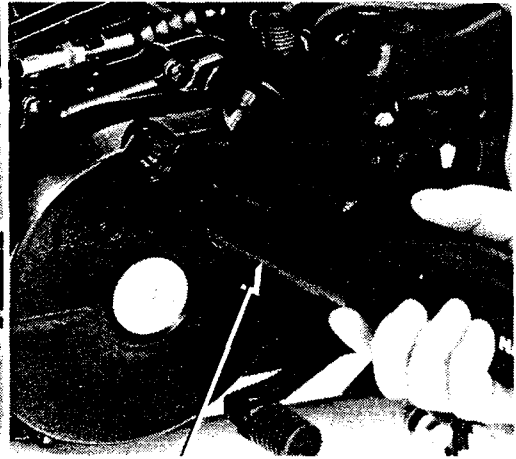
Se la fasatura di accensione non è corretta, controllare la centralina CDI, il rotore d'impulsi e il generatore d'impulsi, e sostituire le eventuali parti difettose.

- (1) SEGNO «F»
- (2) SEGNO DI AVANZAMENTO
- (3) LUCE MESSA IN FASE

(1) "F" MARK

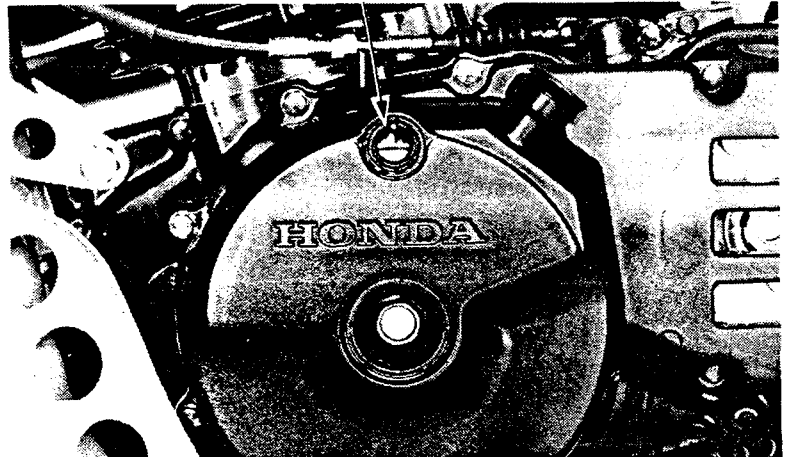


(2) ADVANCE MARK



(3) TIMING LIGHT

(1) "T" MARK AND INDEX MARK



DECOMPRESSORI

DECOMPRESSORE MANUALE

NOTA:

Regolare sempre il leveraggio del decompressore (manuale e pedale d'avviamento) dopo aver regolato il gioco delle valvole.

Rimuovere l'albero motore e i tappi del foro della messa in fase.

Ruotare il volano in senso antiorario per allineare il segno «T» con la tacca di riferimento. Assicurarsi che il pistone sia al PMS (Punto Morto Superiore) della fase di compressione.

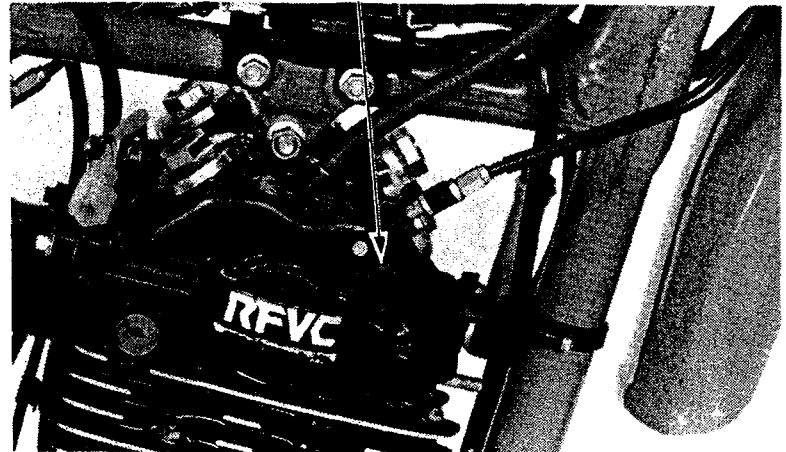
- (1) SEGNO «T» E SEGNO DI RIFERIMENTO

Misurare la corsa a vuoto all'estremità dell'alza-valvola del decompressore manuale.

CORSA A VUOTO: 1-2 mm

- (1) ALZAVALVOLA

(1) VALVE LIFTER



Not for commercial use

olare allentando il controdado e ruotando il
o di registro.

VERTENZA

*Una corsa a vuoto eccessiva è causa di
avviamento difficoltoso.*

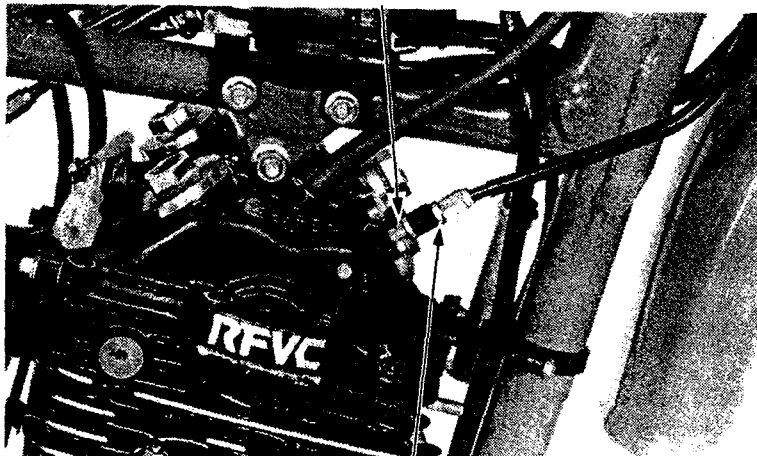
*Una corsa a vuoto insufficiente può cau-
sare un difettoso funzionamento del mi-
nimo del motore e danno alle valvole.*

stringere il controdado.

onare il pedale di avviamento e verificare
il meccanismo di decompressione funzioni.
rificare di nuovo il gioco.

**DADO DI REGISTRO
CONTRODADO**

(1) ADJUSTING NUT



(2) LOCK NUT

PEDALE DI AVVIAMENTO

surare la corsa a vuoto all'estremità dell'al-
valvola del decompressore del pedale di av-
vimento.

CORSA A VUOTO: 1-3 mm



Not for commercial use

ALZAVALVOLA

(1) VALVE LIFTER



egolare allentando il controdado e ruotando il
ado di registro.

VERTENZA

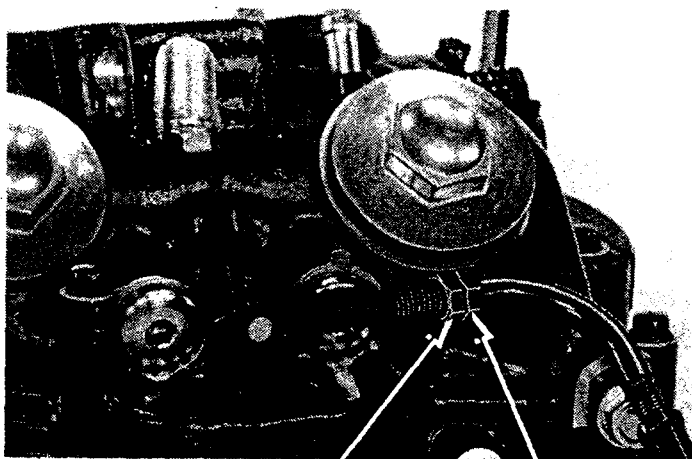
*Una corsa a vuoto eccessiva è causa di
avviamento difficoltoso.*

*Una corsa a vuoto insufficiente può cau-
sare un difettoso funzionamento del mi-
nimo del motore e danno alle valvole.*

stringere il controdado.

stallare nuovamente il tappo del foro della
nessa in fase.

**1) DADO DI REGISTRO
2) CONTRODADO**



(1) ADJUST NUT (2) LOCK NUT



REGIME DEL MINIMO

NOTA:

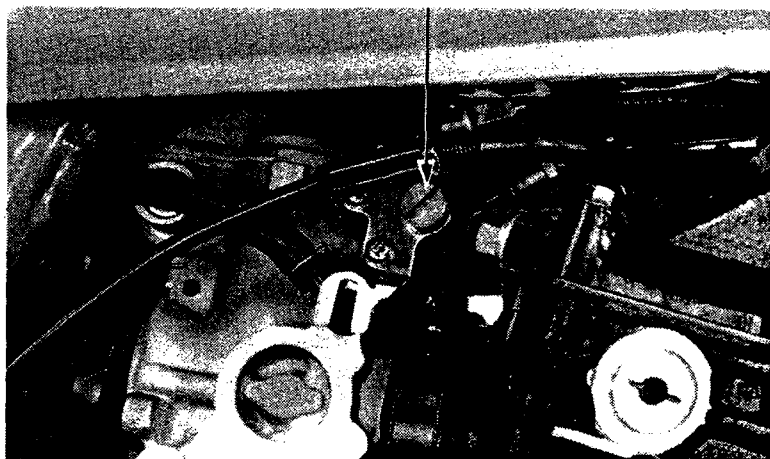
- Ispezionare e regolare il regime del minimo dopo aver effettuato le altre regolazioni previste sul motore.
- Per effettuare un controllo e una regolazione del minimo in maniera accurata, scaldare il motore.
Dieci minuti di marcia cittadina sono sufficienti.

Scaldare il motore, mettere il cambio a folle, e tenere la moto perfettamente dritta. Regolare il regime del minimo con la vite di bloccaggio del comando del gas.

REGIME DEL MINIMO: 1300 ± 100 giri/min

(1) VITE BLOCCAGGIO COMANDO GAS

(1) THROTTLE STOP SCREW



COMPRESSIONE CILINDRO

Scaldare il motore.

Arrestare il motore e rimuovere il serbatoio del carburante e la candela.

Staccare il leveraggio del decompressore del pedale di avviamento nella testata.

Collegare il manometro.

Spingere la leva dello starter in avanti finché si ferma.

Aprire completamente la manopola del gas.

Azionare più volte il pedale di avviamento e controllare il valore dato dal manometro.

NOTA:

Assicurarsi che non vi sia dispersione della pressione di compressione nel punto in cui è stato collegato il manometro.

COMPRESSIONE: 12,5 kg/cm²

Una pressione di compressione troppo bassa può essere causata da:

Regolazione delle valvole non corretta

Valvole che perdono

Guarnizione della testata che non fa tenuta

Cilindro o fascie usurati

Regolazione errata del decompressore

Una pressione di compressione troppo alta può essere causata da:

Depositi carboniosi nella camera di combustione o sulla testa del pistone

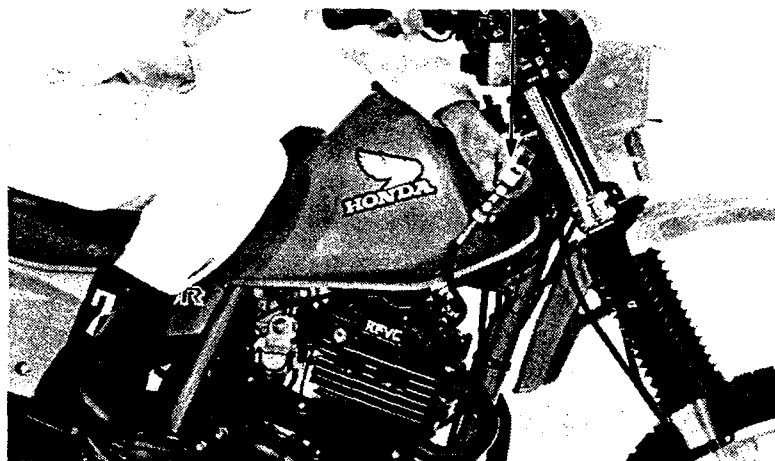
Staccare il manometro, quindi installare nuovamente il leveraggio del decompressore del pedale di avviamento.

Regolare la corsa a vuoto del decompressore del pedale di avviamento, come prescritto.

Installare nuovamente la candela.

(1) MANOMETRO

(1) COMPRESSION GAUGE



Not for commercial use



CATENA DI TRASMISSIONE

RIMOZIONE

Spegner il motore. Sollevare da terra la ruota posteriore ponendo un cavalletto o una scatola sotto il motore.

Mettere il cambio a folle.

Misurare il gioco nella parte più alta della catena di trasmissione che gira a metà distanza tra le corone dentate.

GIOCO STANDARD: 30–40 mm

Controllare che i rulli e le maglie della catena non siano usurati.

(1) MAGLIE DELLA CATENA

Regolare come segue:

Allentare il dado del perno della ruota posteriore, quindi ruotare entrambi i registri in modo uguale finché non si ottiene il gioco della catena corretto.

AVVERTENZA

Assicurarsi che gli indici di riferimento dello stesso registro siano allineati con i perni di bloccaggio posti su tutte e due i lati del forcellone oscillante.

Stringere il dado del perno della ruota.

COPPIA DI SERRAGGIO:

80–110 N·m (8,0–11,0 kgm)

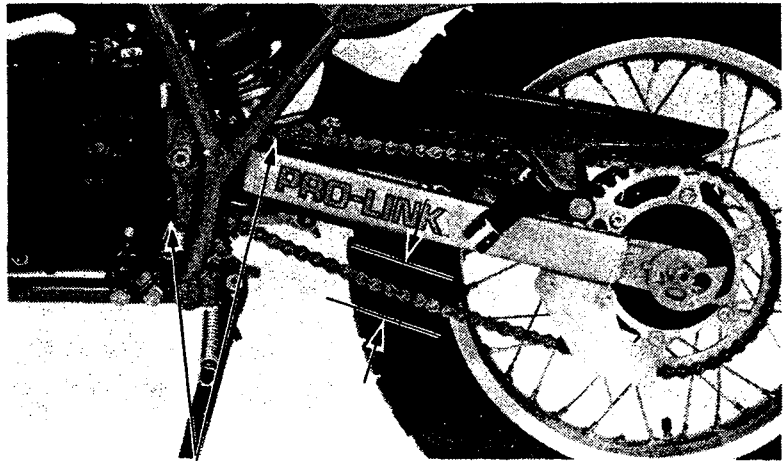
- (1) DADO PERNO RUOTA
- (2) PERNO BLOCCAGGIO
- (3) REGISTRO

Quando la catena di trasmissione è eccessivamente sporca, la si dovrà rimuovere e pulire prima di lubrificarla.

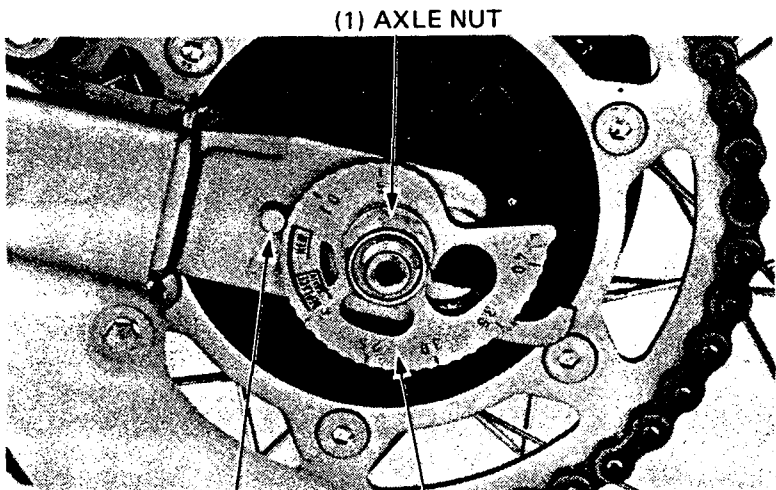
Rimuovere la ruota posteriore (Pag. 13-3).

Staccare l'ammortizzatore posteriore, quindi rimuovere il forcellone oscillante (Pag. 13-3).

Rimuovere il coperchio della corona dentata conduttrice e rimuovere la catena di trasmissione.

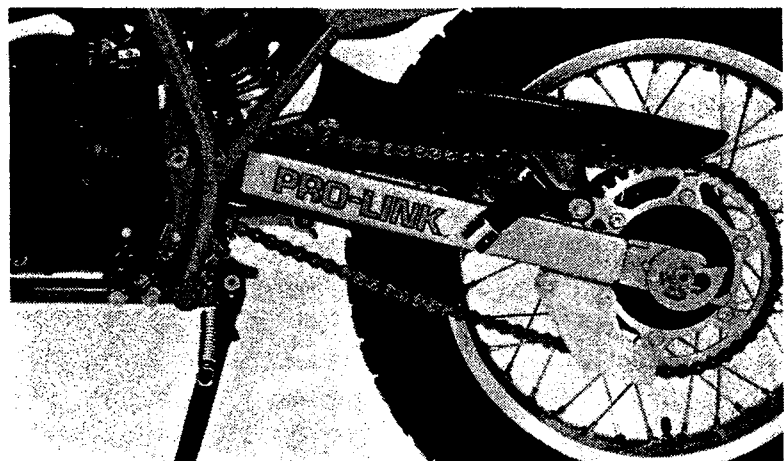


(1) CHAIN SLIDERS



(1) AXLE NUT

(2) STOPPER PIN (3) ADJUSTER



Not for commercial use

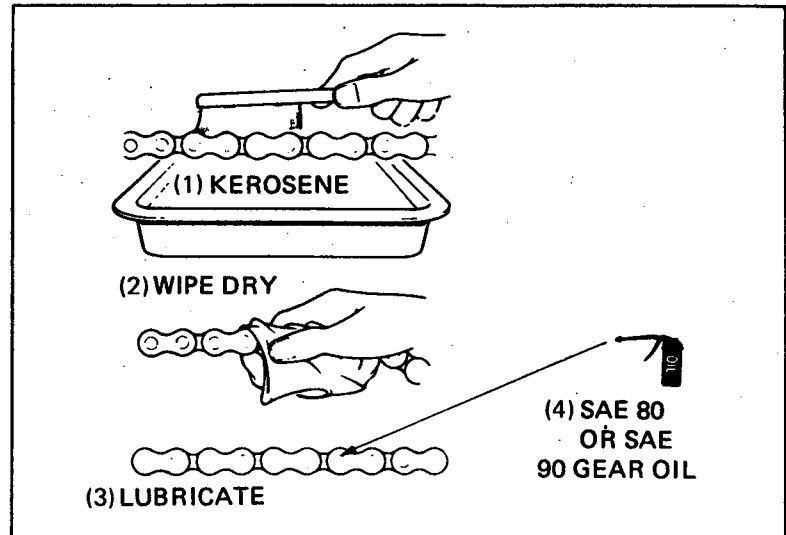


Pulire la catena di trasmissione con solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità che non danneggerà gli anelli di tenuta e asciugare bene.

AVVERTENZA

Per non danneggiare gli anelli di tenuta non effettuare lavaggi con getti di vapore a pressione troppo alta e non impiegare lubrificanti per catene in aerosol.

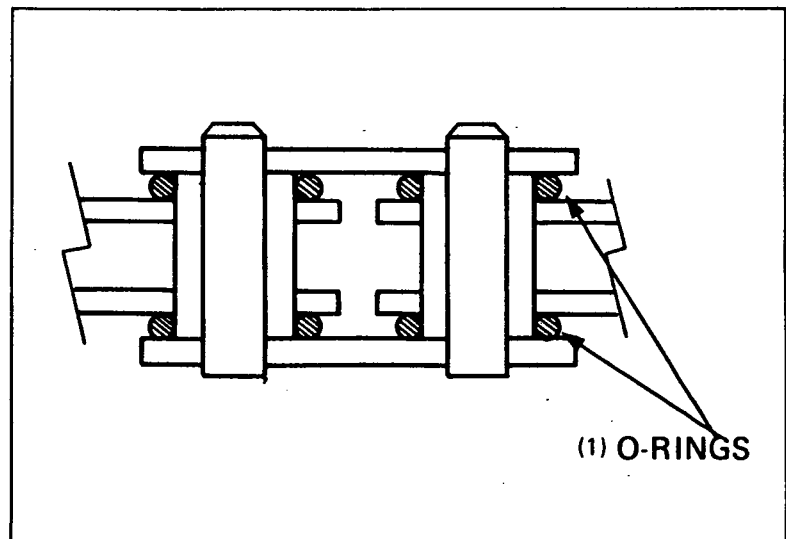
- (1) KEROSENE
- (2) ASCIUGARE BENE
- (3) LUBRIFICARE
- (4) OLIO PER INGRANAGGI SAE 80 O SAE 90



Controllare che non vi siano tracce di usura o danni alla catena di trasmissione e agli anelli di tenuta. Sostituire la catena se risulta eccessivamente usurata o danneggiata. Lubrificare la catena di trasmissione con olio per ingranaggi SAE 80 o SAE 90.



(1) ANELLI DI TENUTA



(1) O-RINGS

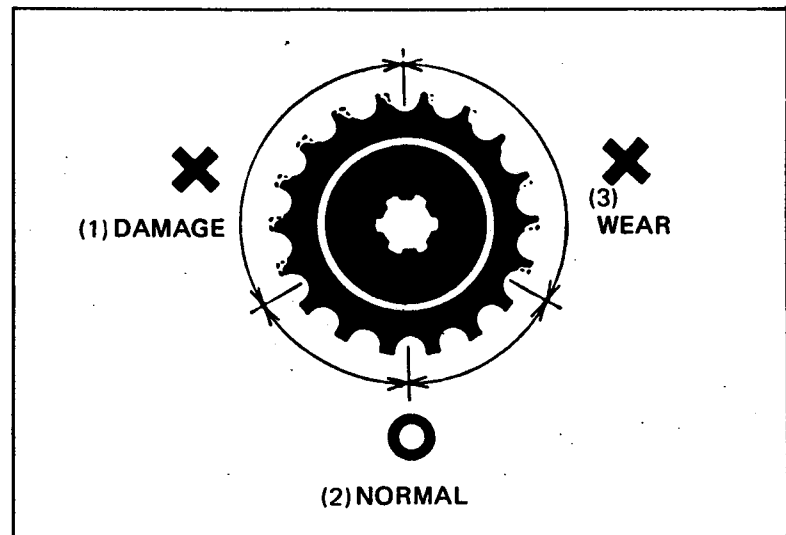
Controllare che i denti della corona non siano eccessivamente usurati o danneggiati. Sostituire se necessario.

NOTA:

Non installare mai una nuova catena di trasmissione su corone dentate usurate né una catena usurata su nuove corone dentate.

Sia la catena che le corone dentate devono essere in buone condizioni altrimenti la nuova catena o le corone dentate di sostituzione si usureranno rapidamente.

- (1) DANNO
- (2) NORMALE
- (3) USURA





ATTERIA

rimuovere il coperchio della batteria. Controllare il livello del liquido della batteria. Quando il livello del liquido è in prossimità del segno inferiore (che indica il livello minimo) aggiungere acqua distillata per riportarlo al livello massimo.

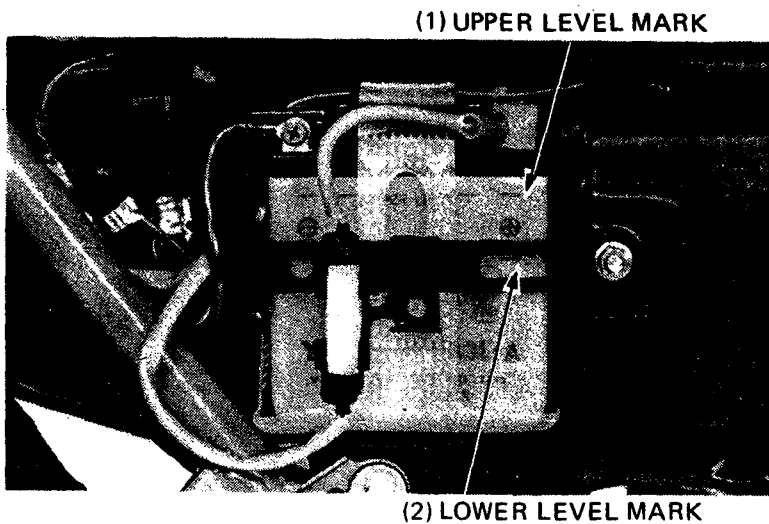
AVVERTENZA

Aggiungere esclusivamente acqua distillata. L'acqua potabile abbrevierà la durata del funzionamento della batteria.

ATTENZIONE

Il liquido elettrolitico della batteria contiene acido solforico. Proteggersi gli occhi, la pelle e gli abiti. Qualora siano interessati gli occhi, lavarli abbondantemente con acqua e chiamare un medico.

- 1) SEGNO LIVELLO SUPERIORE
- 2) SEGNO LIVELLO INFERIORE



LIVELLO DEL LIQUIDO DEI FRENI

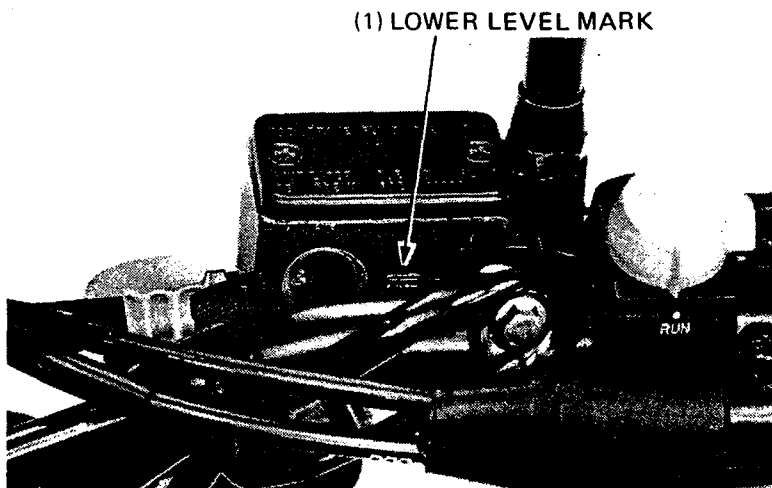
Controllare il livello nel serbatoio anteriore del liquido dei freni. Se il livello è molto basso, controllare che nell'intero sistema non vi siano perdite. Se il livello è in prossimità del segno di livello inferiore, rimuovere il coperchio e il diamante. Versare nel serbatoio liquido DOT-4. Controllare che nell'intero sistema non vi siano perdite, nel caso il livello sia basso.

AVVERTENZA

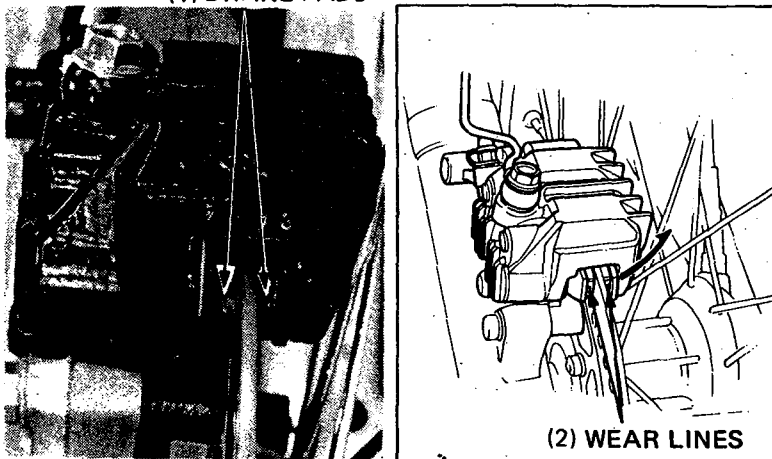
- Non togliere il coperchio prima di aver messo il manubrio in una posizione tale che il serbatoio sia in piano.
- Non azionare la leva del freno dopo che il coperchio è stato rimosso. Tirando la leva infatti si causa la fuoriuscita di liquido dei freni.
- Non mescolare diversi tipi di liquidi per freni, essi non sono compatibili tra di loro.

Riferirsi al capitolo 14 per le procedure per la disaerazione dei freni.

- (1) SEGNO LIVELLO INFERIORE



(1) BRAKE PADS



USURA DELLE PASTICCHE/FRIZIONE DEI FRENI

Per controllare se le pastiglie dei freni siano usurate, guardare sotto la pinza. Sostituire le pastiglie se la linea indicante il limite di usura praticata su ciascuna di esse, contatta il disco freno (Pag. 14-5).

AVVERTENZA

Le pastiglie dei freni devono essere sostituite sempre in coppia per assicurare una pressione uniforme sul disco.

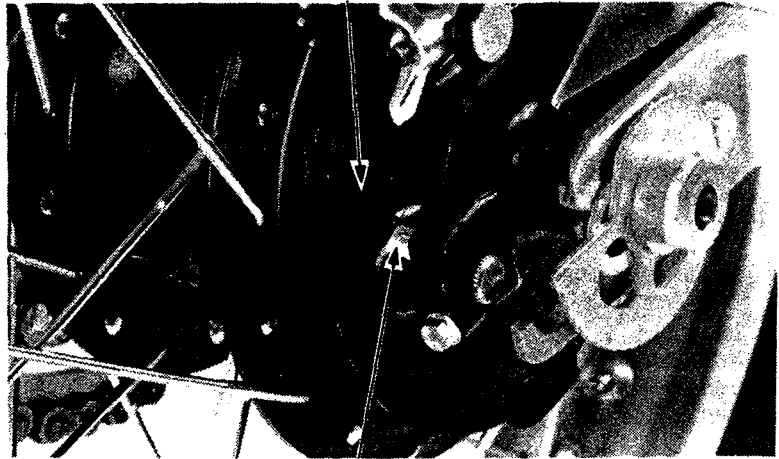
- (1) PASTICCHE FRENI
- (2) LINEA USURA



Not for commercial use



(2) "Δ" MARK



(1) ARROW

CONTROLLO DELLE GANASCE

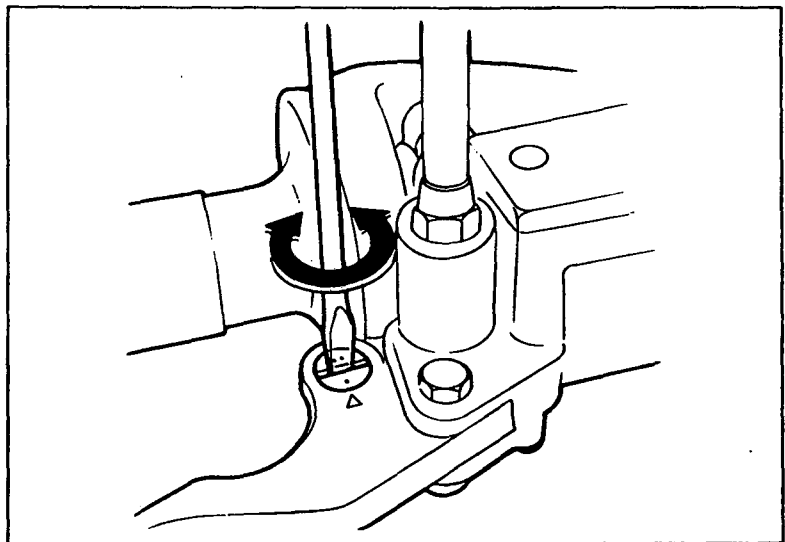
Sostituire le ganasce del freno posteriore se la freccia posta sulla piastra dell'indicatore è in linea con il segno «Δ» situato sul piatto porta-ceppe quando il freno è azionato.

- (1) SEGNO «Δ»
- (2) FRECCIA

CORSA A VUOTO DELLA LEVA DEL FRENO ANTERIORE

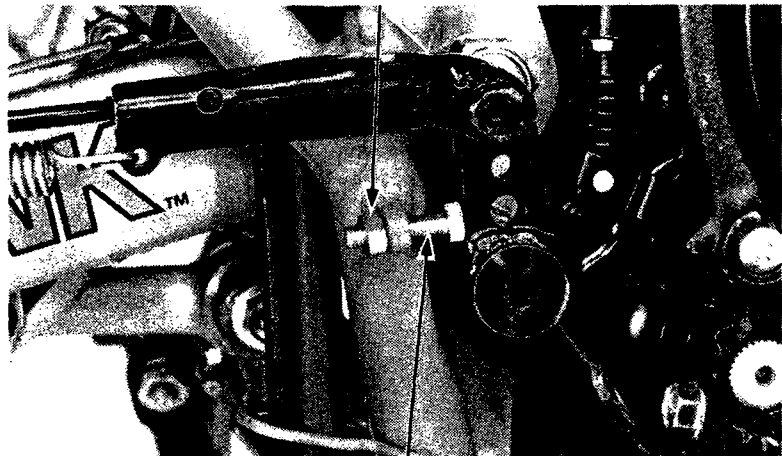
Regolazione della leva del freno anteriore:
Il registro della leva del freno anteriore ha due posizioni. Per aumentare la corsa a vuoto allineare il segno «•» con la freccia situata sul supporto della leva del freno. Per diminuire la corsa a vuoto, allineare il segno «••» con la freccia.

Non lasciare il registro tra le due posizioni.



Not for commercial use

(1) LOCK NUT



(2) STOPPER BOLT

FRENO POSTERIORE

ALTEZZA DEL PEDALE DEL FRENO

Allentare il controdado e regolare l'altezza del pedale ruotando il bullone di fermo.
Stringere il controdado.
Regolare la corsa a vuoto del pedale del freno (Pag. 3-15).

- (1) CONTRODADO
- (2) BULLONE DI FERMO



CORSA A VUOTO DEL PEDALE DEL FRENO

NOTA:

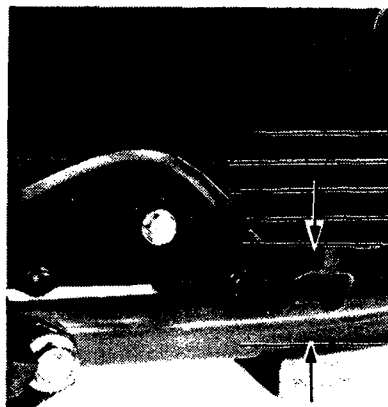
Regolare la corsa a vuoto del pedale del freno posteriore dopo aver regolato l'altezza del pedale.

Misurare la corsa a vuoto del pedale del freno posteriore.

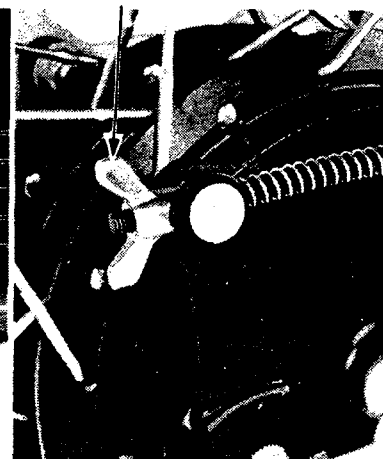
CORSA A VUOTO: 20-30 mm

Regolare la corsa a vuoto ruotando il registro.

(1) REGISTRO



(1) ADJUSTER



INTERRUTTORE LUCE STOP

NOTA:

Effettuare questa regolazione dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno e la corsa a vuoto.

La luce dello stop si deve accendere quando il pedale del freno viene premuto di 10 mm. Regolare ruotando il dado di registro.

AVVERTENZA

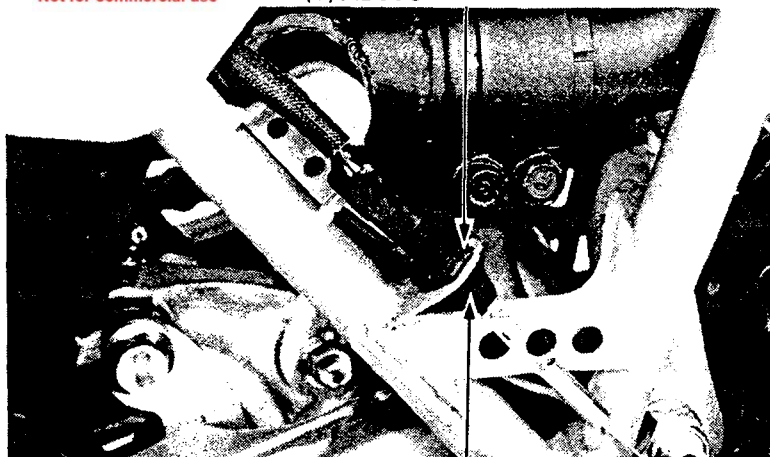
Non ruotare il corpo dell'interruttore.

(1) DADO REGISTRO
(2) INTERRUTTORE LUCE STOP



Not for commercial use

(1) ADJUSTING NUT



(2) BRAKE LIGHT SWITCH

ORIENTAMENTO DEL FARO

Per regolare l'orientamento in senso verticale, allentare i due bulloni di montaggio della scatola del faro e inclinare il faro.

Per regolare l'orientamento in senso orizzontale, ruotare la vite di registro situata sul coperchio del faro.

NOTA:

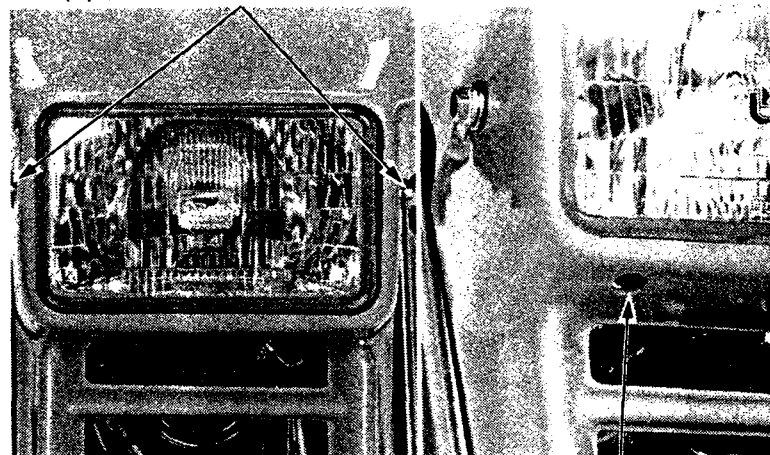
Regolare il fascio di luce del faro secondo quanto prescritto dalle leggi e dai regolamenti locali.

ATTENZIONE

Se l'orientamento del faro è mal regolato si rischia di abbagliare i conducenti dei veicoli che provengono in direzione opposta oppure si rischia di non illuminare la strada per una distanza sufficientemente sicura.

(1) BULLONI DI MONTAGGIO
(2) VITE REGISTRO

(1) MOUNTING BOLTS



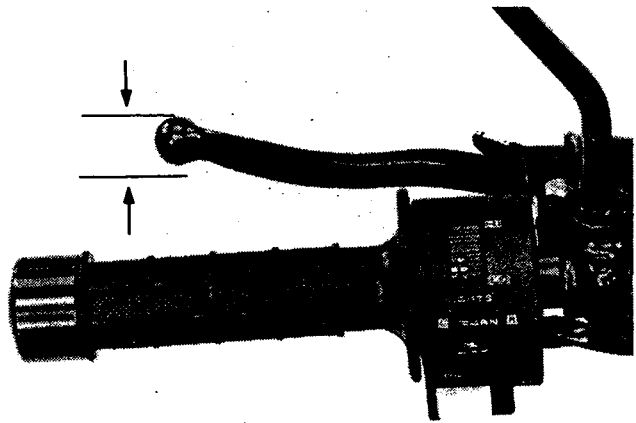
(2) ADJUSTING SCREW



FRIZIONE

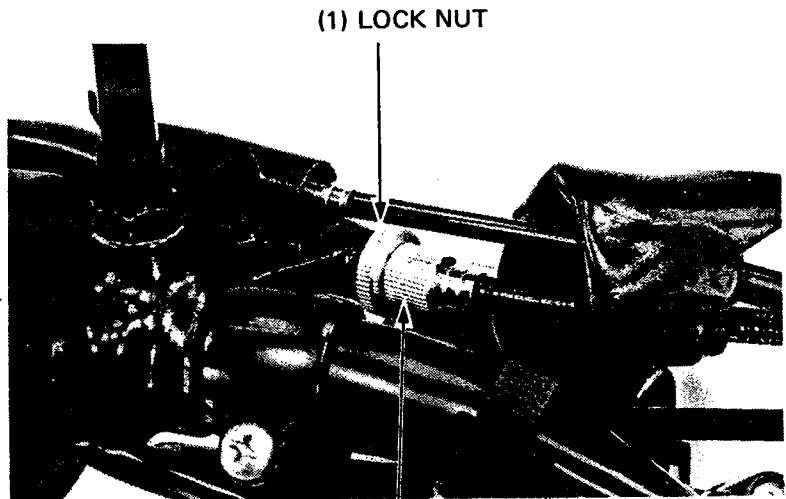
Misurare la corsa a vuoto della frizione all'estremità della leva.

CORSA A VUOTO: 10-20 mm



Le regolazioni di minore entità devono essere fatte usando il registro superiore.
Tirare indietro il coperchio.
Allentare il controdado e ruotare il registro per ottenere la corsa a vuoto prescritta.
Stringere il controdado e installare il coperchio.
Controllare il funzionamento della frizione.

- (1) CONTRODADO
- (2) REGISTRO

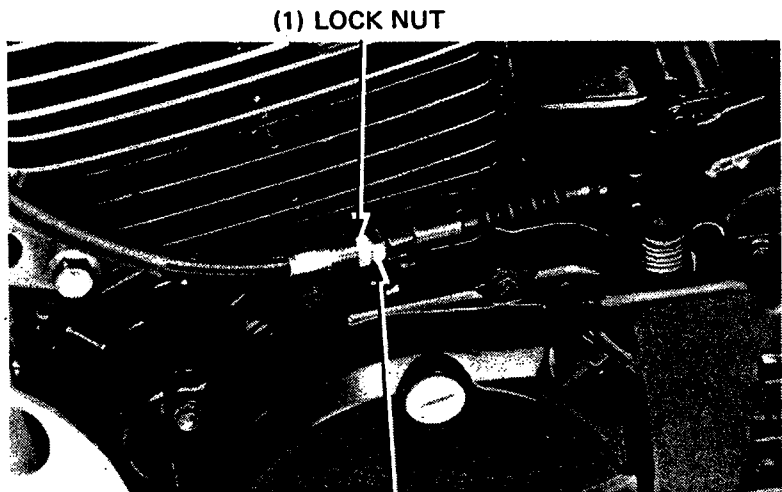


(1) LOCK NUT

(2) ADJUSTER

Le regolazioni di maggiore entità devono essere fatte usando il registro inferiore.
Per effettuare tali regolazioni, ruotare il registro completamente e riportarlo indietro di 1 giro.
Allentare il controdado e ruotare il registro inferiore per ottenere la corsa a vuoto prescritta.
Stringere i controdadi.
Controllare il funzionamento della frizione.

- (1) CONTRODADO
- (2) REGISTRO



(1) LOCK NUT

(2) ADJUSTER

CAVALLETTO LATERALE

Controllare che il blocchetto di gomma non sia deteriorato o usurato.

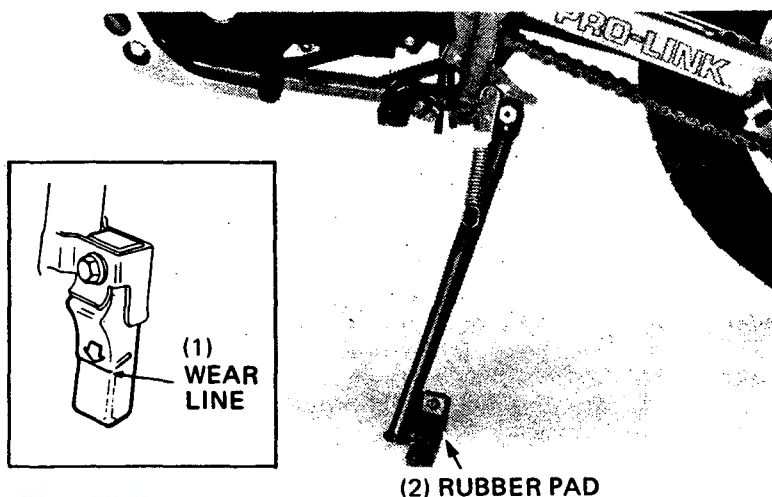
Sostituirlo se consumato o segni di rotture raggiungono la linea di usura.

Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia danneggiata e non abbia perso tensione, e che il blocco del cavalletto laterale non sia piegato e che si muova liberamente.

NOTA:

Se il blocchetto di gomma deve essere sostituito, utilizzarne uno con il segno di riferimento «solo al di sopra 260 lb».

- (1) LIMITE USURA
- (2) BLOCCHETTO DI GOMMA



SOSPENSIONI

SOSPENSIONE ANTERIORE

Controllare il funzionamento delle forcelle anteriori comprimendole più volte.

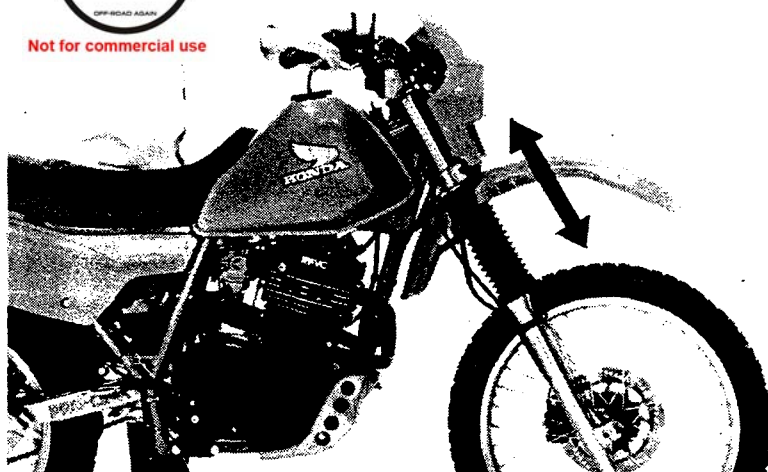
Controllare che l'intero gruppo forcella non presenti segni di perdite o danni.

Sostituire quei componenti che non possono essere riparati.

Stringere tutta la bulloneria alle coppie di serraggio prescritte.

ATTENZIONE

Non usare la moto se le sospensioni sono difettose. Se i componenti delle sospensioni sono lenti, usurati o danneggiati la stabilità della moto e la sua guidabilità possono divenire assai precarie.



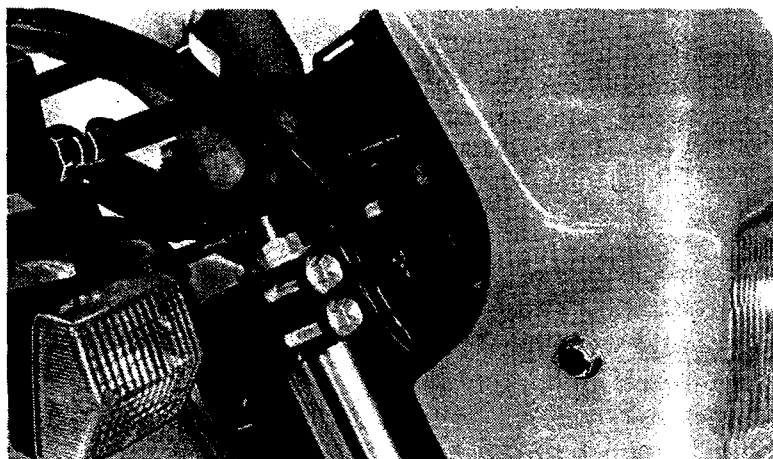
Regolare la pressione dell'aria per adattarla alle condizioni di impiego.

PRESSIONE PRESCRITTA:

0-20 kPa (0-0,2 kg/cm²)

NOTA:

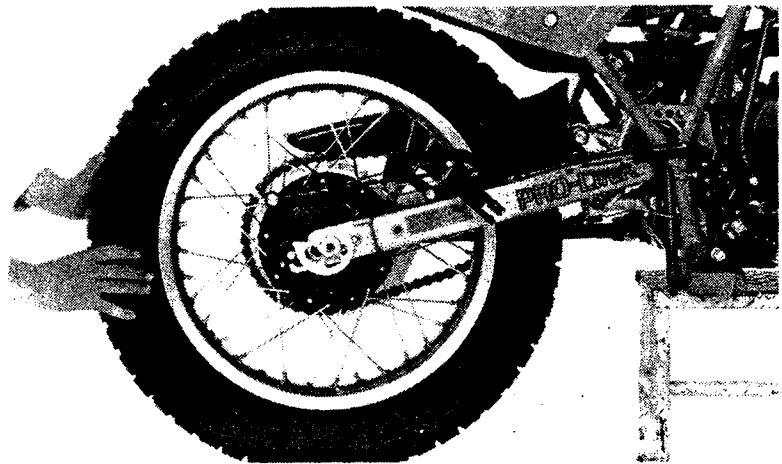
Superare il valore prescritto per la pressione dell'aria porta ad una guida dura e disagiata.





SOSPENSIONE POSTERIORE

Per sollevare la ruota posteriore, porre la moto su un cavalletto di sostegno.
 Muovere la ruota posteriore lateralmente con energia per controllare se le boccole del forcellone oscillante sono usurate.
 Sostituirle se sono eccessivamente usurate.
 Controllare l'intero sistema della sospensione per assicurarsi che sia correttamente montata e che non sia danneggiata o distorta.
 Stringere tutta la bulloneria alle coppie di serraggio prescritte.
 Ingrassare la boccola del fulcro del forcellone oscillante per mezzo dell'accessorio per ingrassare il forcellone.



Not for commercial use

RUOTE/RAGGI

PRESSIONE DI GONFIAGGIO DEI PNEUMATICI

NOTA:

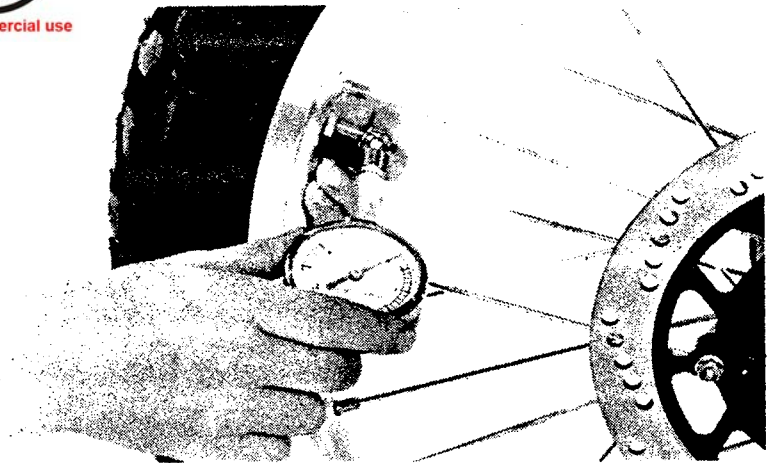
La pressione di gonfiaggio dei pneumatici deve essere controllata quando i pneumatici sono freddi.

PRESSIONE DI GONFIAGGIO:

ANTERIORE: 150 kPa (1,5 kg/cm²)
POSTERIORE: 150 kPa (1,5 kg/cm²)

DIMENSIONI:

ANTERIORE: 3,00-21-4PR
POSTERIORE: 5,10-17-4PR



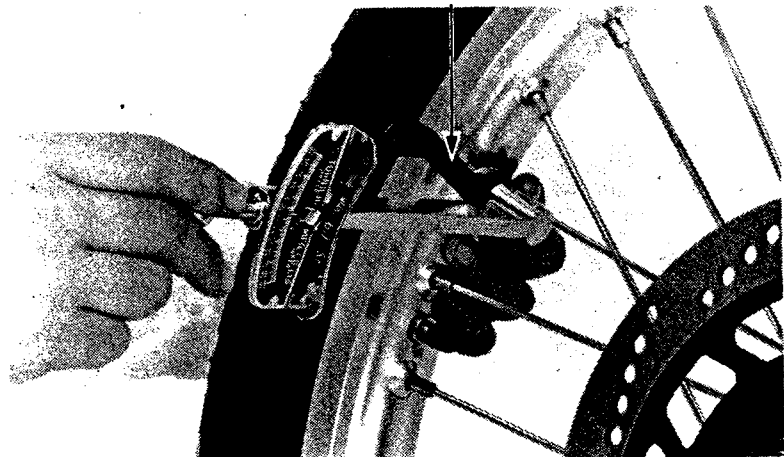
Controllare che i pneumatici non presentino tagli, e che in essi non vi siano conficcati chiodi o altri oggetti acuminati.

Stringere i raggi delle ruote periodicamente. Sono necessari controlli più frequenti quando si impiega la moto su percorsi fuori strada.

COPPIA DI SERRAGGIO:

25-50 kgcm (2,5-5,0 N-m)

(1) SPOKE WRENCH 07701-0020300



(1) CHIAVE PER RAGGI 07701-0020300

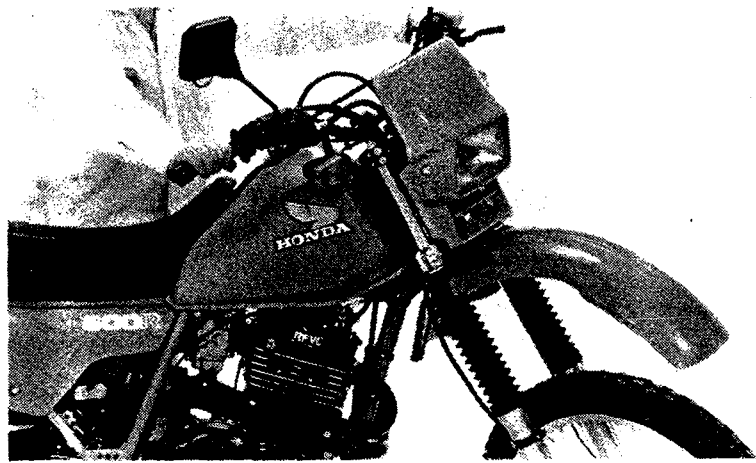


CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO

NOTA:

Controllare che i cavi di comando non interferiscano con il movimento del manubrio.

Sollevare dal suolo la ruota anteriore.
Controllare che il manubrio ruoti liberamente.
Se il manubrio si muove in maniera non uniforme, se tende a bloccarsi o presenta del movimento verticale, regolare i cuscinetti del canotto di sterzo ruotando l'apposito dado di registro con una chiave a settore.



BULLONERIA E ORGANI DI UNIONE

Stringere i bulloni, i dadi e gli organi di unione agli intervalli di periodicità indicati nel programma di regolare manutenzione (Pag. 1-12).

Controllare che tutta la bulloneria della parte ciclistica sia stretta alla corretta coppia di serraggio (Pag. 1-4 e 1-5).

Controllare tutte le copiglie e i fermagli di sicurezza.



Not for commercial use