



AMF

Harley-Davidson

SS 350

SX 350

MANUALE ISTRUZIONI 1973

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Harley-Davidson!

I nuovi motocicli **SS 350** e **SX 350** sono stati progettati e costruiti per essere i migliori del loro tipo, e data la loro accelerazione, manovrabilità e facilità di guida, questi motocicli sono senz'altro dei veicoli che offrono un alto grado di sicurezza.

Le istruzioni contenute in questo libretto sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara per il funzionamento e la manutenzione dei veicoli stessi.

PER LA MIGLIORE PRESTAZIONE DEI MOTOCICLI SI RACCOMANDA DI SEGUIRE ATTENTAMENTE TUTTE LE NORME CONTENUTE IN QUESTO OPUSCOLO.

IMPORTANTE

Per conservare il motociclo in perfetto stato d'efficienza ed affinché non decadano le condizioni di garanzia precisate dal contratto di vendita, rivolgersi per le riparazioni, solo ai Concessionari od alle Officine autorizzate.

Nelle riparazioni impiegare soltanto parti di **RICAMBIO** originali **HARLEY-DAVIDSON**.

SOMMARIO

DATI TECNICI	pag. 2
COMANDI	pag. 9
ISTRUZIONI PER LA GUIDA	pag. 16
MANUTENZIONE PERIODICA	pag. 24
MOTORE	pag. 26
MOTOTELAIO	pag. 32
PARTE ELETTRICA	pag. 40

Un indice alfabetico completo è stato inserito nell'ultima pagina di questo libretto.

www.rpw.it

DATI TECNICI

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero d'identificazione del motore è stampigliato sulla parte inferiore del carter sinistro, mentre quello del telaio è stampigliato sul tubo di sterzo.

Date sempre entrambi i numeri quando ordinate i RICAMBI o chiedete informazioni sul Vostro motociclo.

DIMENSIONI E PESO		SS	SX
Interasse	circa m	1,43	1,43
Lunghezza massima . . .	circa m	2,13	2,15
Larghezza massima . . .	circa m	0,83	0,86
Peso a secco	circa Kg	165	162

CAPACITÀ

Serbatoio carburante	litri	13
Riserva	litri	1,5
Olio carters	litri	2,5

MOTORE

Numero dei cilindri		1
Tipo		4 Tempi
Alesaggio	mm	74
Corsa	mm	80
Cilindrata	cm ³	344
Rapporto di compressione		9,3:1
Potenza sviluppata	CV	25
Max numero giri al minuto		7000
Potenza fiscale	CV	3

Giuoco punterie a motore freddo:

aspirazione	mm	0,05
scarico	mm	0,08

ACCENSIONE A SPINTEROGENO

Anticipo max	34° prima del PMS
Anticipo min	12° prima del PMS
Distanza contatti rottore	0,40 mm
Candela BOSCH tipo	W 260 T 28
Candela Harley-Davidson tipo	N° 5 - 6
Distanza elettrodi	0,5 ÷ 0,6 mm

CONTROLLO DELLA DISTRIBUZIONE

Il controllo della distribuzione viene eseguito con lo ausilio del comparatore, appoggiando la punta dell'asta scorrevole di questo sul piattello superiore delle molle valvole.

Con assenza di giuoco alle punterie, quando l'alzata della valvola di aspirazione e di scarico avrà raggiunto il valore di 1 mm, il diagramma corrispondente dovrà essere:

Valvola di aspirazione	apre	36° prima del PMS
	chiude	58° dopo il PMI
Valvola di scarico	apre	68° prima del PMI
	chiude	24° dopo il PMS

ALIMENTAZIONE

Carburatore DELL'ORTO	tipo	VHB	30 AS
Diametro diffusore			30
Getto principale			120
Getto minimo			45

Getto starter	70
Valvola gas	50
Spillo conico	V 10
Tacca fissaggio spillo conico	2°
Polverizzatore (emulsionatore)	265 T
Galleggiante	14 gr.
Vite aria aperta a	1,5 giri

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore	23	denti
Corona frizione	57	denti
Rapporto di trasmissione	2,48	

CAMBIO

Tipo: con ingranaggi sempre in presa e con la 5^a velocità, in presa diretta.

Rapporti di trasmissione:

in 1 ^a velocità	2,78
in 2 ^a velocità	2,04
in 3 ^a velocità	1,53
in 4 ^a velocità	1,24
in 5 ^a velocità	1

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio	14	denti
Corona sulla ruota	35	denti
Rapporto di trasmissione	2,5	
Catena di trasmissione	5/8" x 9,6	

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE

in 1 ^a velocità	17,25
in 2 ^a velocità	12,65
in 3 ^a velocità	9,50
in 4 ^a velocità	7,70
in 5 ^a velocità	6,20

DATI SUI PNEUMATICI

Ruota anteriore

	SS	SX
Tipo	Rigato	Artigliato
Dimensioni	3,25 - 19"	3,50 - 19"

Pressione di gonfiamento in Kg/cm²:

— a solo	1,25	1,25
— con passeggero	1,25	1,25

Ruota posteriore

	SS	SX
Tipo	Scolpito	Artigliato
Dimensioni	3,50 - 18"	4,00 - 18"

Pressione di gonfiamento in Kg/cm²:

— a solo	1,5	1,25
— con passeggero	2	1,5

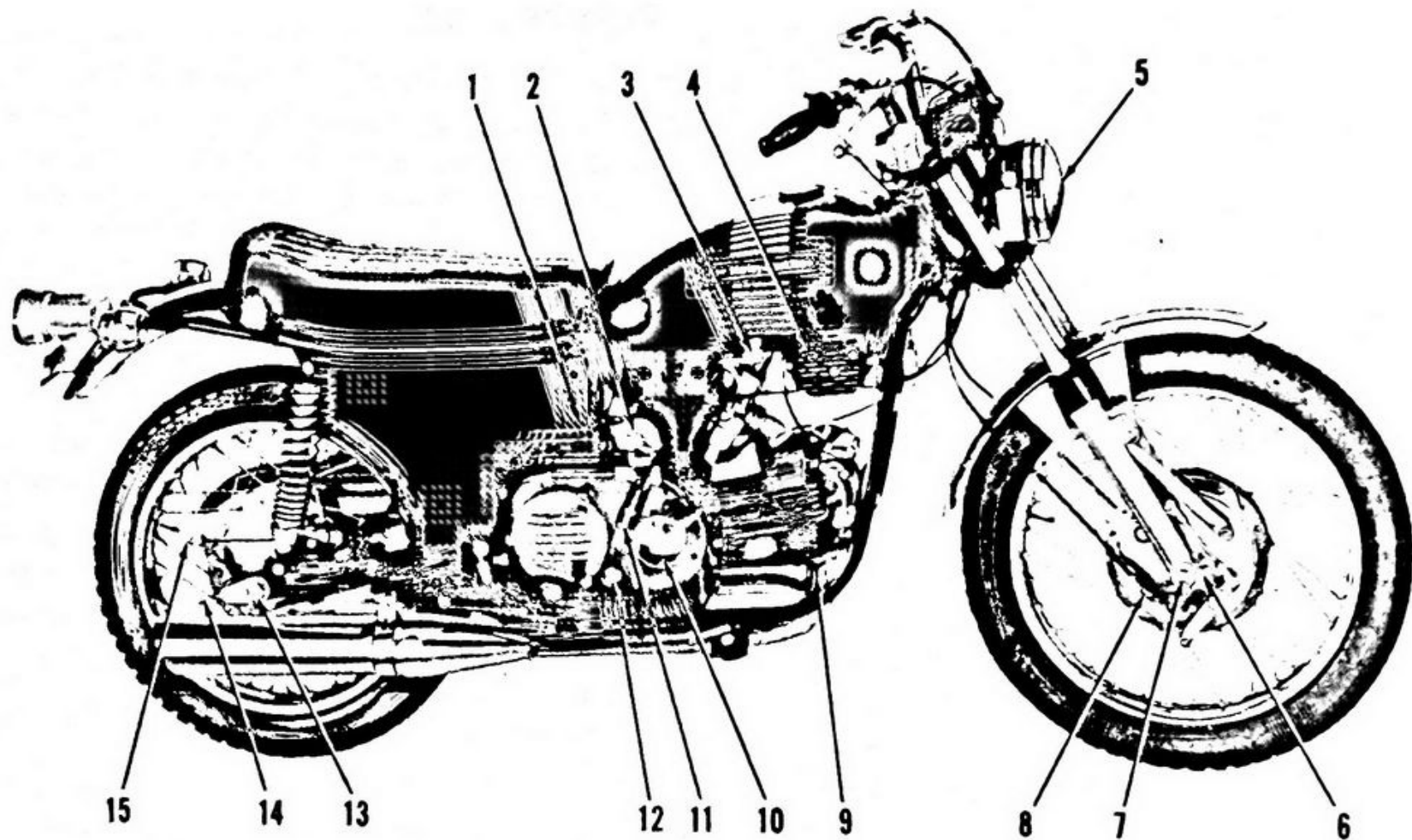


Fig. 1 Vista parte destra, Modello SS

1. Scatola batteria
2. Motorino d'avviamento
3. Rubinetto carburante
4. Regolatore-raddrizzatore
5. Fanale anteriore

6. Bullone bloccaggio perno ruota
7. Perno ruota anteriore
8. Registro freno anteriore
9. Tubo di scarico
10. Coperchio rottore

11. Rinvio contagiri
12. Tappo con astina controllo livello olio
13. Dado per perno ruota posteriore
14. Registro catena parte destra
15. Dado regolazione freno posteriore

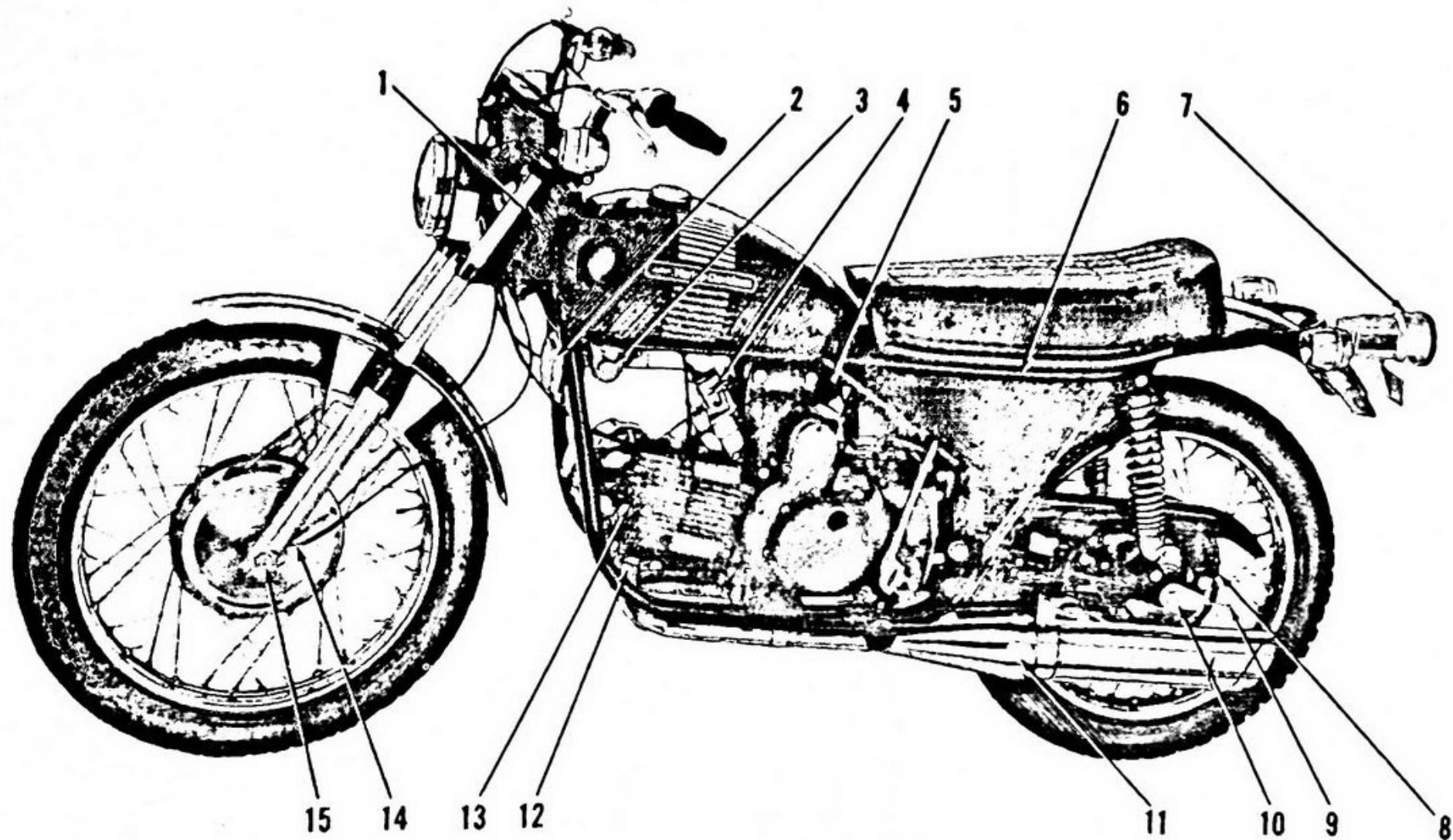


Fig. 2 Vista parte sinistra, Modello SS

- 1. Blocca-sterzo
- 2. Avisatore acustico
- 3. Interruttore luci e accensione motore
- 4. Carburatore
- 5. Epuratore d'aria

- 6. Levetta bloccaggio sella
- 7. Fanalino posteriore
- 8. Catena e corona
- 9. Registro catena parte sinistra
- 10. Perno ruota posteriore

- 11. Silenziatore
- 12. Tubo di scarico
- 13. Candela
- 14. Trasmissione contachilometri
- 15. Dado per perno ruota anteriore

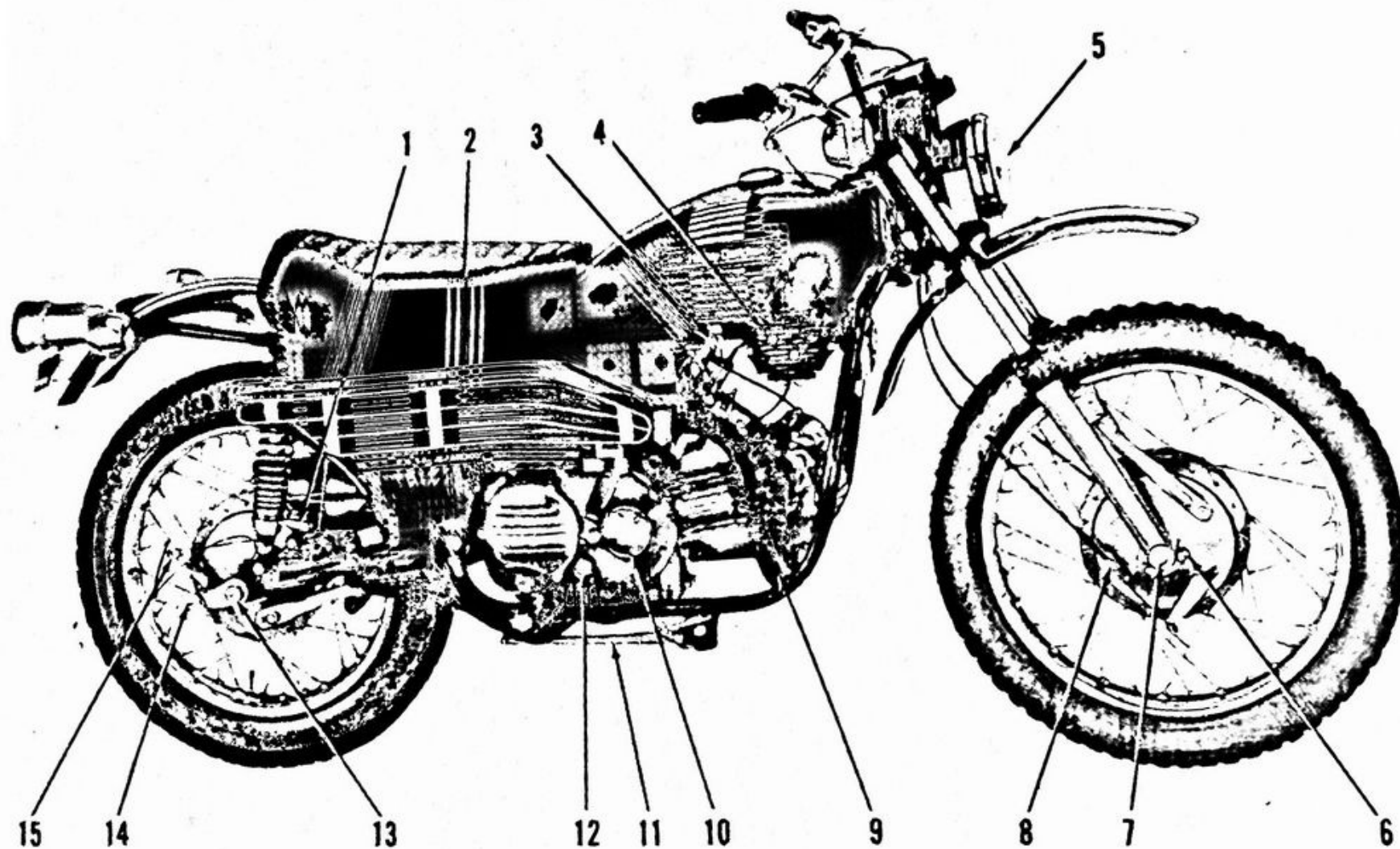


Fig. 3 Vista parte destra, Modello SX

- | | | |
|-----------------------------|---|---|
| 1. Registro ammortizzatore | 6. Bullone bloccaggio perno ruota anteriore | 11. Gamba laterale di sostegno |
| 2. Silenziatore | 7. Perno ruota anteriore | 12. Tappo con astina per controllo livello olio |
| 3. Rubinetto carburante | 8. Registro freno anteriore | 13. Dado perno ruota posteriore |
| 4. Raddrizzatore-regolatore | 9. Tubo di scarico | 14. Registro catena parte destra |
| 5. Fanale anteriore | 10. Coperchietto ruttore | 15. Dado per registrazione freno posteriore |

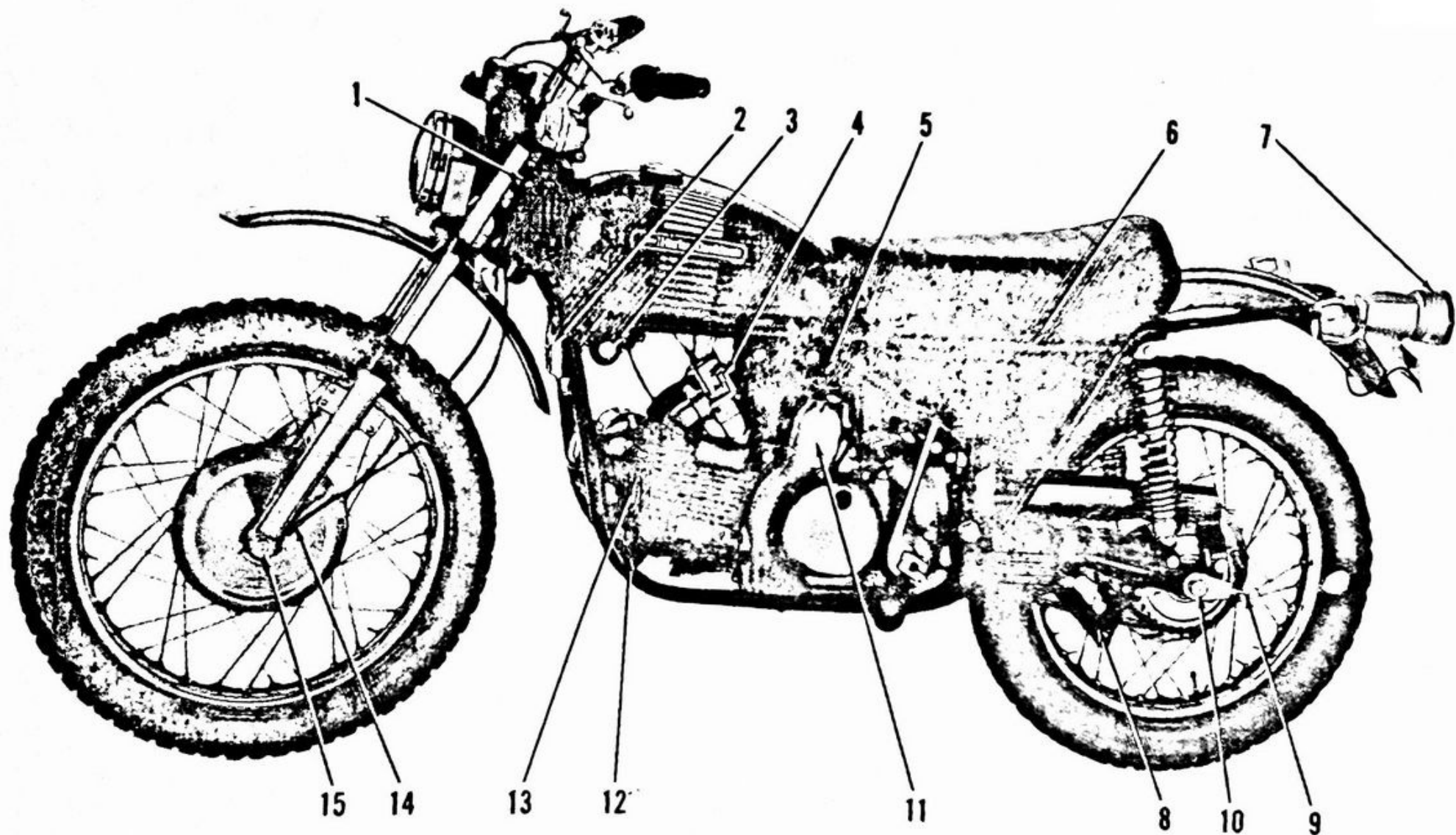
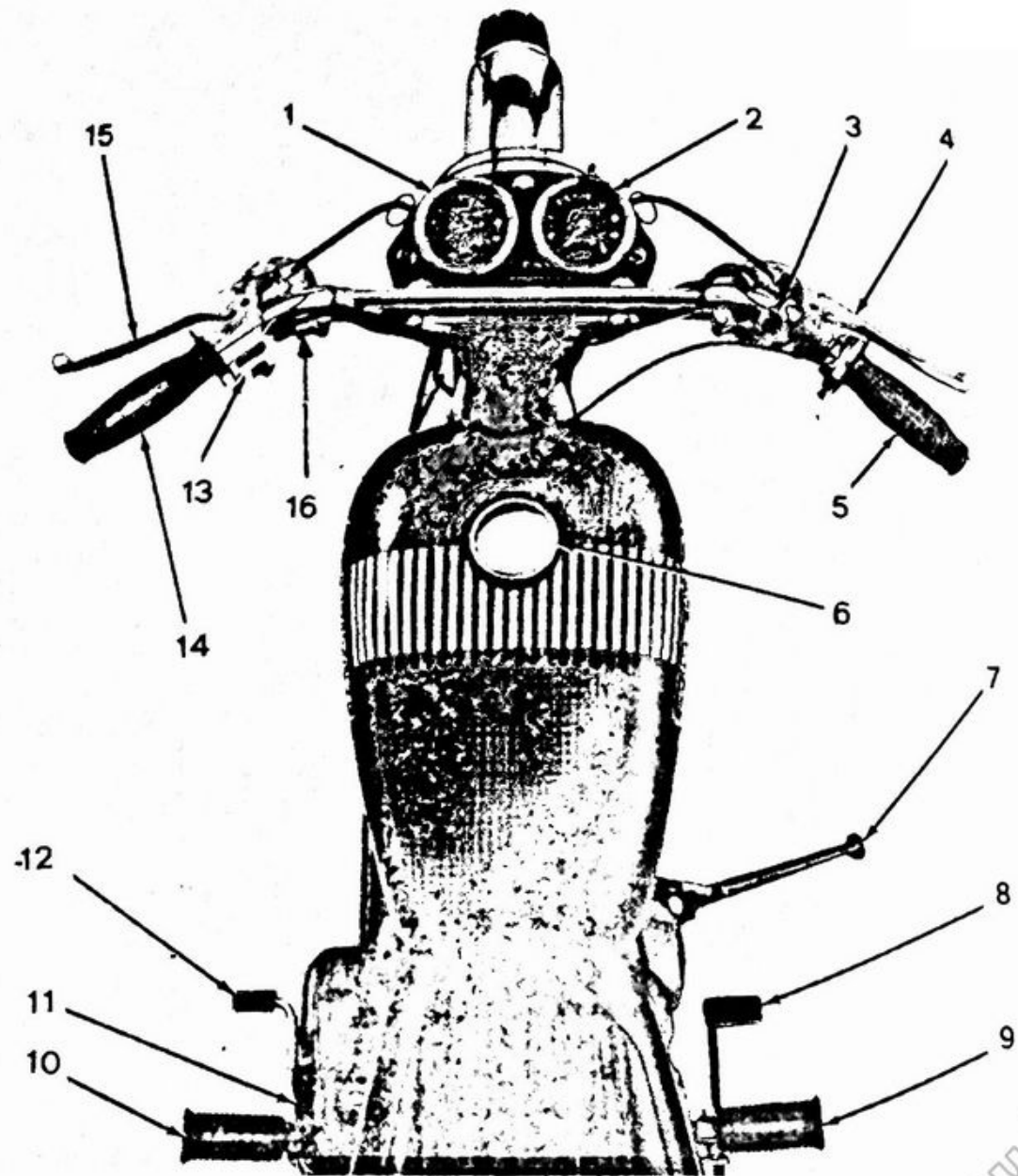


Fig. 4 Vista parte sinistra, Modello SX

1. Blocca-sterzo
2. Avvisatore acustico
3. Interruttore accensione e luci
4. Carburatore
5. Epuratore d'aria

6. Levetta bloccaggio sella
7. Fanalino posteriore
8. Guida catena
9. Registro catena parte sinistra
10. Perno ruota posteriore

11. Alloggio motorino d'avviamento
12. Tubo di scarico
13. Candela
14. Trasmissione contachilometri
15. Dado per perno ruota anteriore



1. Contachilometri
2. Contagiri
3. Pulsante avviamento
4. Comando freno anteriore
5. Comando manopola gas
6. Tappo serbatoio carburante
7. Gamba laterale di sostegno
8. Pedale comando freno posteriore
9. Pedana destra del pilota
10. Pedana sinistra del pilota
11. Pedale di avviamento
12. Pedale comando cambio
13. Interruttore-deviatore per comando avvisatore acustico e luci
14. Manopola sinistra
15. Comando frizione
16. Interruttore luci di posizione

Fig. 5 Vista dall'alto, Modello SS

COMANDI

Rubinetto carburante

Il rubinetto carburante è situato sul lato destro, sotto il serbatoio.

Il rubinetto (Fig. 6) ha due manettini, uno è stampigliato con la parola « RISERVA », l'altro privo di stampigliatura.

L'afflusso del carburante al carburatore viene interrotto quando i due manettini si trovano in posizione orizzontale. Girando il manettino, privo di stampigliatura,

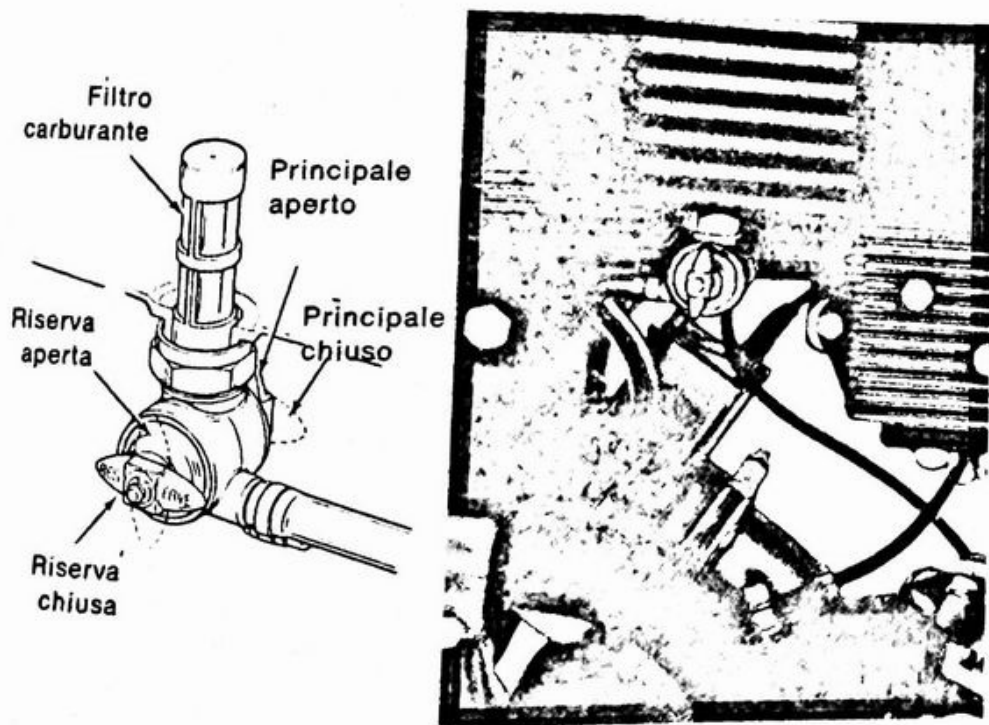


Fig. 6 Rubinetto carburante

in posizione verticale si apre il flusso principale del carburante che va al carburatore; mentre girando il manettino con la parola « RISERVA », in posizione verticale si apre il flusso del carburante di riserva.

Chiudere sempre il rubinetto carburante quando il motociclo non è usato.

Avviamento (Starter)

Il manettino dello starter (Fig. 7) viene usato per arricchire la miscela durante l'avviamento a basse temperature, quando il motore è freddo.

Alzare completamente il manettino verso l'alto, in fase

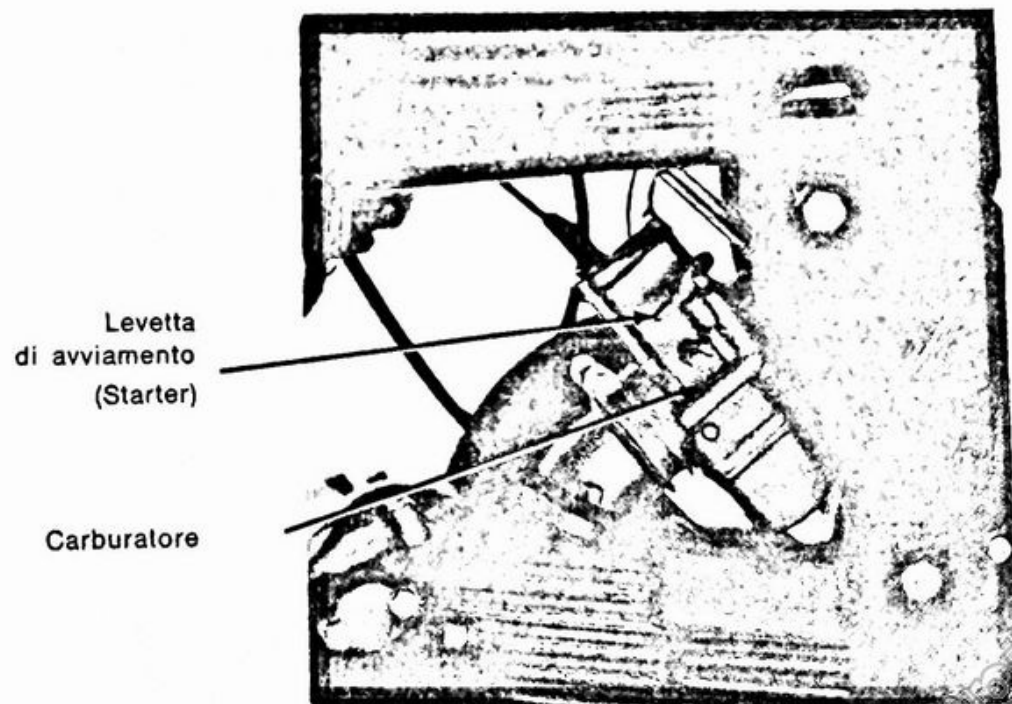


Fig. 7 Carburatore

di avviamento, per aprire; abbassare il manettino per chiudere.

Qualche istante dopo la partenza del motore (a meno che il freddo intenso non consigli di attendere che il motore cominci a riscaldarsi) riabbassare il manettino dello starter.

Interruttore accensione e luci

L'interruttore accensione e luci (Fig. 8) si trova sotto il serbatoio carburante dalla parte sinistra del motociclo, e viene comandato a mezzo di una chiave estraibile. Dalla posizione di « SPENTO » (verticale) girare la chiave nel senso destrorso. Nella prima posizione si avrà soltanto l'accensione, girando ancora la chiave nello stesso senso si raggiungerà la seconda posizione e si avrà inserito l'accensione e luci.

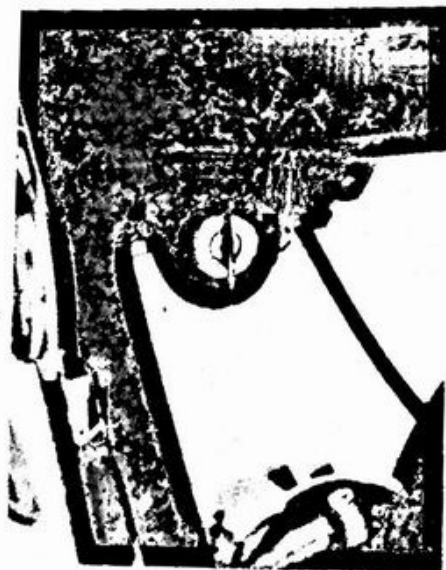
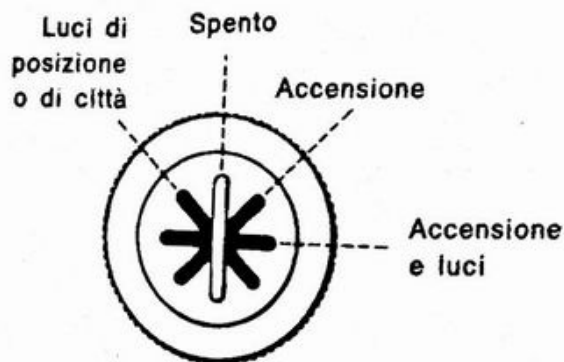


Fig. 8 Interruttore accensione e luci

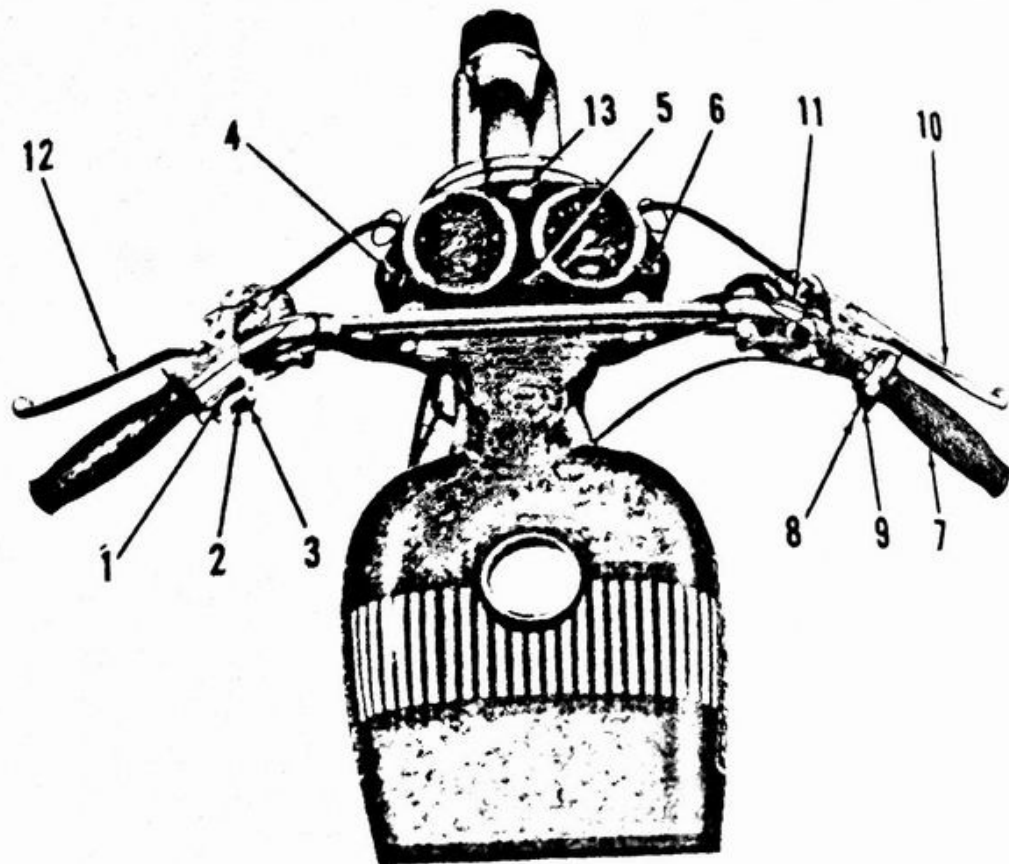


Fig. 9 Comandi e indicatori luci, Modello SS

- | | |
|---|---|
| 1. Interruttore luce abbagliante ed anabbagliante | 8. Vite di pressione per manopola comando gas |
| 2. Pulsante avvisatore acustico | 9. Vite di fermo corsa manopola comando gas |
| 3. Deviatore luci di direzione | 10. Leva comando freno anteriore |
| 4. Spia rossa per luce di posizione | 11. Interruttore STOP freno anteriore |
| 5. Spia verde per carica batteria | 12. Leva comando frizione |
| 6. Spia ambra per luci di direzione | 13. Pomolo azzeratore contachilometri |
| 7. Manopola comando gas | |

La prima posizione nel senso sinistrorso dalla posizione di « SPENTO » indica che sono state inserite le luci di posizione o di città.

La chiave può essere estratta soltanto nelle posizioni di « SPENTO » e « LUCI POSIZIONE ».

Quando si lascia incostudito il veicolo, per precauzione, togliere la chiave dall'interruttore.

Prendere nota del numero della chiave per poterla richiedere facilmente in caso di una sua perdita.

Interruttore-deviatore per luci abbaglianti, anabbaglianti, di direzione e avvisatore acustico

L'interruttore-deviatore è situato sulla parte sinistra del manubrio (Figg. 9 e 10) ed è composto dai seguenti comandi:

1. Interruttore-deviatore per luci abbaglianti ed anabbaglianti
2. Interruttore-deviatore per luci di direzione
3. Pulsante per avvisatore acustico.

Interruttore luci di posizione

Questo interruttore è posto sulla parte sinistra del manubrio (16 Fig. 5) e comanda le luci di posizione o di città.

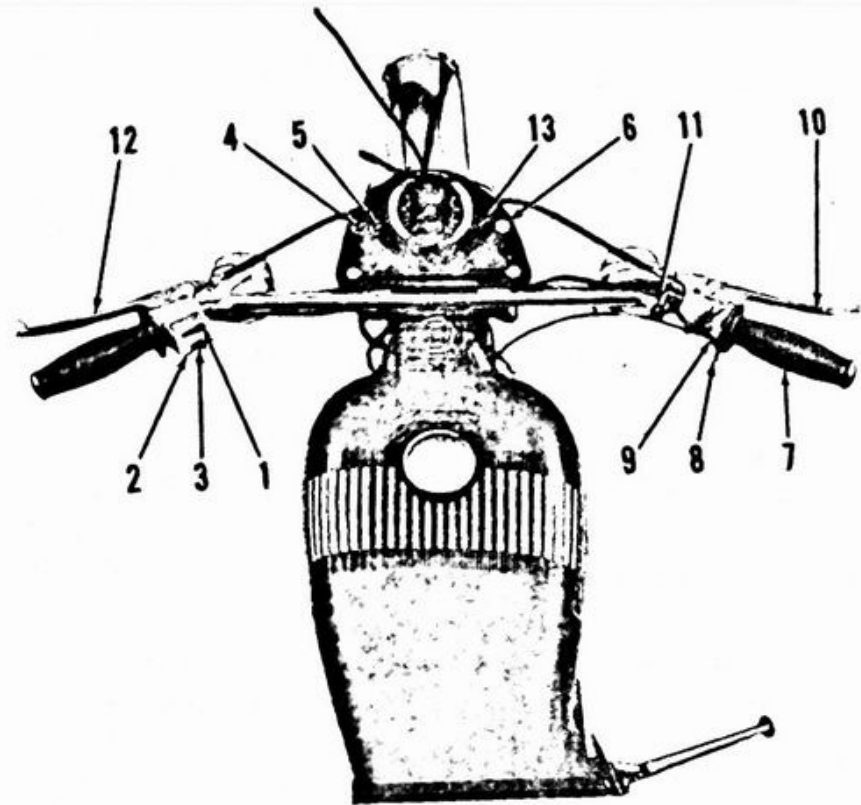


Fig. 10 Comandi e indicatori luci, Modello SX

- | | |
|--|---|
| 1. Interruttore luci abbaglianti e anabbaglianti | 8. Vite di pressione per manopola comando gas |
| 2. Deviatore luci di direzioni | 9. Vite di fermo corsa manopola comando gas |
| 3. Pulsante avvisatore acustico | 10. Leva comando freno anteriore |
| 4. Spia rossa per luci di posizione | 11. Interruttore STOP freno anteriore |
| 5. Spia verde per carica batteria | 12. Leva comando frizione |
| 6. Spia ambra per luci di direzione | 13. Pomolo azzerratore contachilometri |
| 7. Manopola comando gas | |

Interruttore per l'avviamento elettrico

Questo interruttore è situato sulla parte destra del manubrio (3 Fig. 5) e serve per l'avviamento elettrico del motore.

Luce spia del generatore

La luce spia del generatore (5 Figg. 9 e 10), lente verde, si illumina quando l'interruttore di accensione è in posizione di « acceso » o di « acceso con luci »; e rimane illuminata sia con il motore fermo come quando funziona a regimi molto bassi. La luce si spegne non appena la velocità del motore aumenta e l'alternatore carica normalmente la batteria.

Se la luce non si spegne, quando il motore gira a un regime superiore al minimo, significa che l'alternatore non carica, e la causa deve essere trovata immediatamente.

Spia luci di posizione

La luce spia di posizione o di città (4 Figg. 9 e 10) lente rossa indica quando le luci di posizione o di città sono accese.

Spia luci di direzione

La luce spia di direzione (6 Figg. 9 e 10), lente ambra, lampeggia quando la levetta dell'indicatore di direzione (3 Fig. 9 e 2 Fig. 10) viene spostata a destra o a sinistra.

Quando la levetta viene spostata a destra, si accendono le luci di direzione, anteriore e posteriore, destre; quando la levetta viene spostata a sinistra, si accendono le luci di direzione, anteriore e posteriore, sinistre.

Manopola comando gas

La manopola comando gas (7 Figg. 9 e 10) si trova sulla parte destra del manubrio. Guardando il motociclo dal lato destro, girare la manopola in senso destrorso per chiudere il gas e in senso sinistrorso per aprirlo. La vite (8 Figg. 9 e 10) regola la pressione che si esercita sulla rotazione della manopola. La vite (9 Figg. 9 e 10) di fermo, limita la corsa della manopola e questo per evitare danni al cavo comando gas.

Comando freno anteriore

La leva di comando del freno anteriore (10 Figg. 9 e 10) è situata sulla parte destra del manubrio e viene azionata dalle dita della mano destra.

Questa leva comanda contemporaneamente l'interruttore STOP del freno anteriore (11 Figg. 9 e 10).

Comando frizione

La leva di comando frizione (12 Figg. 9 e 10) si trova sulla parte sinistra del manubrio e viene azionata dalle dita della mano sinistra.

Tirare la leva verso il manubrio per disinnestare la

frizione e lasciare andare la leva verso l'esterno, sino a raggiungere la sua posizione normale, per innestare la frizione.

Comando cambio

Il pedale comando cambio (12 Fig. 5) è situato sulla parte sinistra del motore.

Spingendo il pedale verso il basso, a fondo corsa, si passa alla marcia inferiore successiva, mentre alzandolo, sempre a fondo corsa, si innesta la marcia superiore successiva (Figg. 11).

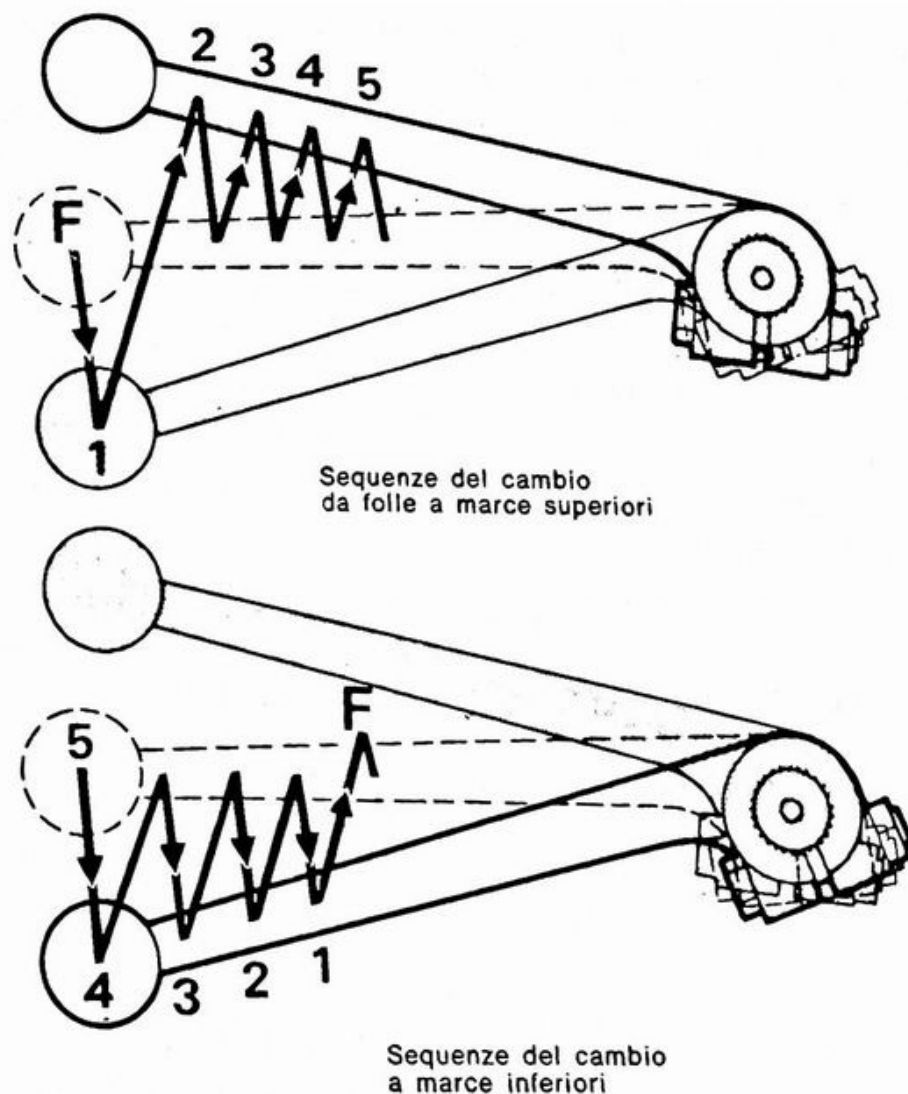
Il pilota, ad ogni cambio di marcia, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; di seguito si procede ad innestare un'altra marcia.

La posizione di « folle » (F) si trova tra la prima e la seconda marcia. Dalla posizione di « folle » spostando il pedale verso il basso s'innesta la prima marcia.

Per passare dalla prima velocità a « folle » sollevare il pedale per metà della sua corsa totale. La posizione di « folle » si può raggiungere anche dalla seconda velocità, in questo caso abbassando il pedale per metà della sua corsa totale.

Quando si avvia il motore il cambio deve essere in posizione di « folle ». (Vedere anche a pag. 16 « Istruzioni per la guida »).

Quando il motociclo è fermo, si possono avere difficoltà nell'innestare le marce. Queste difficoltà sorgono



Figg. 11 Comando cambio

quando gli ingranaggi del cambio non sono perfettamente in linea per l'innesto.

In questi casi procedere come segue:

MOTORE ACCESO E MOTOCICLO FERMO

Innestare molto dolcemente la frizione e nello stesso tempo applicare una leggera pressione sul pedale del cambio per innestare la marcia.

MOTORE SPENTO E MOTOCICLO FERMO

Muovere il motociclo avanti ed indietro con la frizione completamente disinnestata e nel contempo fare una leggera pressione sul pedale del cambio.

IMPORTANTE

In nessuna circostanza forzare il pedale del cambio per innestare la marcia, ciò potrebbe danneggiare il meccanismo d'innesto. Non cambiare mai la marcia senza avere prima disinnestato completamente la frizione.

Comando freno posteriore

Il pedale comando freno posteriore (8 Fig. 5) si trova sulla parte destra del veicolo e viene azionato dal piede destro. Nell'azione frenante, il pedale, comanda contemporaneamente anche l'interruttore STOP posteriore.

Avviamento

Il motore si avvia nei due seguenti modi:

1. A mezzo motorino elettrico situato sopra i carters e comandato da un pulsante posto sulla parte destra del manubrio (3 Fig. 5).
2. A mezzo pedale ribaltabile (11 Fig. 5) situato sulla parte sinistra del veicolo.

Il pedale di avviamento è provvisto di una molla di ritorno.

IMPORTANTE

In relazione alla capacità della batteria, consigliamo di non effettuare più di 4-5 avviamenti consecutivi con il motorino elettrico, senza interporre un periodo di carica della batteria che è fornita dal motore quando è in moto.

Il regime di ricarica completa della batteria è di 2800 giri/1'. Consigliamo però di mantenere il più possibile il regime del motore sopra i 3000 giri/1' soprattutto in condizioni di marcia notturna, in cui gli assorbimenti di corrente sono maggiori.

In condizioni di avviamento a temperature inferiori ai + 5 °C oppure dopo un prolungato periodo di inattività del motore, consigliamo di effettuare una serie di avviamenti a vuoto mediante l'uso della leva a pedale.

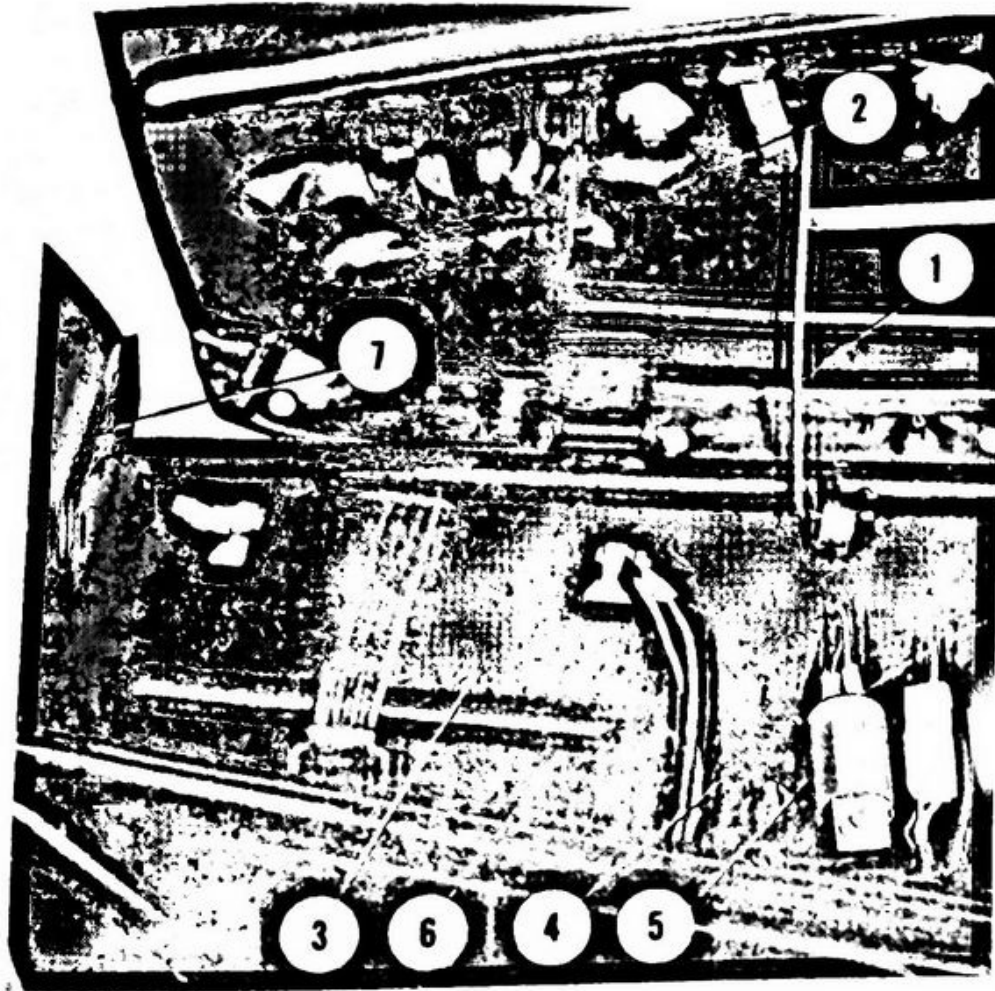


Fig. 12 Sella

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 1. Asta sostegno sella | 5. Intermittenza |
| 2. Borsa degli attrezzi | 6. Teleruttore |
| 3. Batteria | 7. Fascia ritegno serbatoio |
| 4. Fusibili | |

Sella

La sella è ribaltabile, incernierata sulla parte destra e con un dispositivo di chiusura situato a sinistra (6 Figg. 2 e 4).

Per alzare la sella, spostare la levetta del gancio di chiusura verso la parte anteriore del veicolo.

Quando la sella è in posizione aperta si ha l'accesso ai seguenti particolari: asta sostegno sella, corredo attrezzi, batteria, porta fusibili, intermittenza, teleruttore e fascia ritegno serbatoio (Fig. 12).

Antifurto (Blocca-sterzo)

La serratura dell'antifurto è situata a sinistra del tubo di sterzo (1 Figg. 2 e 4).

Per bloccare lo sterzo girare la ruota anteriore a destra e ruotare la chiave in senso orario.

NOTA

Registrare il numero stampigliato sulla chiave, in modo da avere la possibilità di una precisa richiesta in caso di smarrimento.

Bloccare sempre lo sterzo quando si lascia il motociclo incostudito.

Tappo serbatoio carburante

Il tappo del serbatoio del carburante si trova sulla parte superiore dello stesso (6 Fig. 5).

Il tappo può essere tolto girandolo in senso antiorario.

ISTRUZIONI PER LA GUIDA

NOTA

Se non avete confidenza col funzionamento del motociclo, prima di guidarlo, leggete attentamente le istruzioni contenute a pag. 9 (Comandi).

Elenco dei controlli prima della guida

Ogni qualvolta si intende usare il motociclo si deve effettuare un controllo generale, e questo per accertarsi che il veicolo si trovi in condizioni efficienti e sicuro per la guida.

1. Controllare il livello del carburante, e se necessario aggiungerne altro.
2. Controllare i comandi per assicurarsi che siano in perfetta efficienza. Provare i freni, la frizione, il cambio e il comando gas.
3. Controllare se lo sterzo è libero, girando il manubrio, a fondo corsa in entrambi i sensi.
4. Controllare la pressione dei pneumatici. Una pressione di gonfiamento errata, compromette le buone caratteristiche di guida del veicolo, con ripercussioni negative sulla sua manovrabilità e stabilità.

Controllare la pressione dei pneumatici secondo i dati indicati nella tabellina a pag. 3.

5. Controllare gli interruttori, le luci STOP, il fanale anteriore e posteriore, gli indicatori di direzione, l'avvisatore acustico e le varie luci spia.

Lubrificazione del motore

Impiegare sempre olio di ottima qualità.

Noi consigliamo l'uso di olio « Shell X 100 Multigrade 20 W 40 ». Tra una sostituzione e l'altra, ristabilire il livello con olio nuovo dello stesso tipo e marca di quello già contenuto.

Il cambio ed il motore sono lubrificati dal medesimo olio che si trova nel carter. Il tappò di carica dell'olio si trova sul coperchio del carter destro (12 Figg. 1 e 3), ed è provvisto di una astina che misura il livello dell'olio (Fig. 13). L'astina ha due tacche. Il livello dell'olio deve essere mantenuto in corrispondenza della tacca « MAX », e non deve assolutamente scendere al disotto della tacca « MIN ».

Per controllare il livello dell'olio tenere il motociclo in posizione verticale, svitare il tappo, pulire l'astina, rinserrare il tappo senza però avvitarlo, estrarlo di nuovo e controllare il livello dell'olio segnato sulla astina.

Il carter contiene 2,5 litri di olio, quando il livello è sulla tacca « MAX ».

Controllare il livello dell'olio ogni 500 Km, o più spesso se si nota che esso tende a diminuire sensibilmente.

In linea generale, con un litro di olio si dovrebbe percorrere 900 ÷ 1300 Km, a seconda del funzionamento e delle condizioni del motore. Se non si riesce ottenere tale distanza rivolgersi al Concessionario Harley-Davidson per un controllo.

Tenere alto il livello dell'olio nel carter, in quanto esso circola più raffreddato e quindi si avrà un buon rendimento del motore. Inoltre, se non si tiene ben

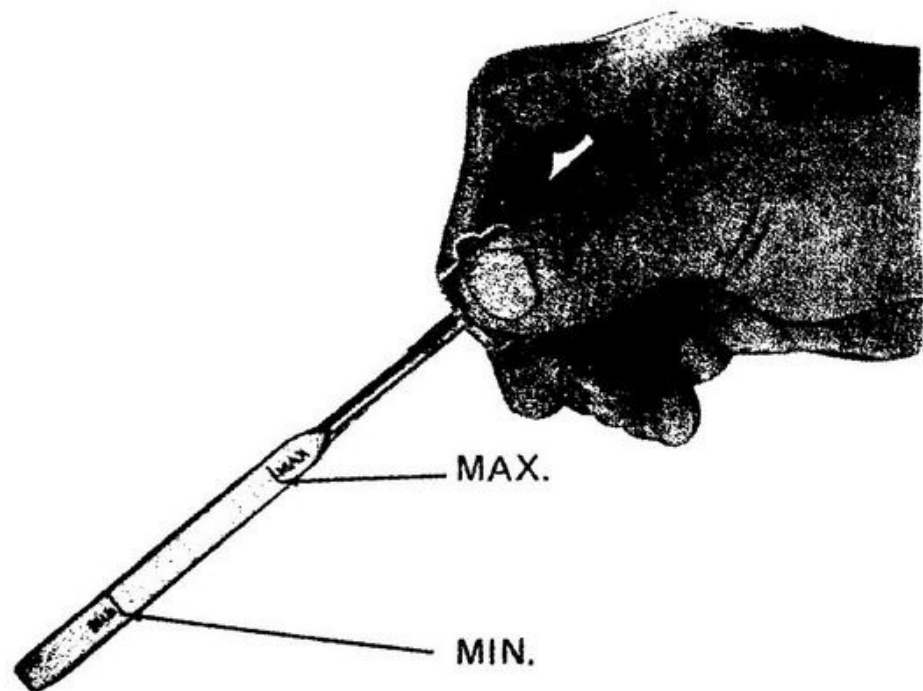


Fig. 13 Tappo con astina per il controllo livello olio nel carter

rabboccato il carter, si renderanno necessari frequenti controlli per evitare la possibilità di rimanere senza olio.

L'olio deve essere sostituito ad intervalli regolari, come specificato a pag. 24 « Manutenzione Periodica ».

Carburante

Il motociclo Harley-Davidson ha un motore altamente compresso, perciò richiede un carburante Super.

Tale carburante lo si può ottenere presso tutte le Stazioni di Servizio.

Avviamento del motore

Controllare che il rubinetto del carburante sia in posizione aperta.

Girare la chiave di accensione in posizione « Accensione », accertandosi che la spia verde dell'alternatore sia illuminata.

Verificare che il cambio sia in « Folle » e chiudere completamente il gas, girando la manopola.

Alzare completamente la leva dello « starter » e lasciarla in quella posizione; quando il motore è già caldo non occorre usare lo « starter ».

Tenere il motociclo in posizione verticale, schiacciare il pulsante avviamento sulla parte destra del manubrio. A temperature basse è consigliabile far girare alcune volte il motore con il pedale di avviamento, e ciò prima

di premere il pulsante di accensione. A temperature molto basse o quando la batteria è quasi scarica usare esclusivamente il pedale di avviamento.

Per l'avviamento a pedale, tenere il veicolo in posizione verticale, e col piede abbassarlo con forza riaccompagnandolo al ritorno. Il motore andrà in moto dopo il primo o il secondo colpo.

Quando il motore si è riscaldato, abbassare il manettino dello starter.

Se il motore si ingolfia, chiudere il rubinetto del carburante, chiudere lo starter ed aprire completamente il gas, indi far girare il motore col pedale d'avviamento sino quando il motore tende a partire.

S'è necessario togliere ed asciugare la candela di accensione.

IMPORTANTE

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a motore freddo. Il motore deve essere lasciato girare per alcuni minuti durante la stagione calda, e per un periodo più lungo durante quella fredda. In tale modo l'olio potrà circolare e raggiungere tutti i punti che richiedono lubrificazione.

Partenza, manovra del cambio e arresto

Per partire, disinnestare completamente la frizione, tirando la leva verso la manopola. Quindi abbassare il pedale del cambio con decisione ma senza strappi, per innestare la prima velocità; rilasciare, poi, lentamente la leva della frizione e contemporaneamente aprire il gas gradualmente.

Dopo aver percorso qualche metro innestare la seconda velocità nel modo seguente: chiudere il gas, disinnestare la frizione ed alzare il pedale del cambio sino a fondo corsa, quindi innestare la frizione ed aprire il gas. Ripetere la stessa operazione per innestare la terza, la quarta e la quinta velocità.

Per innestare le velocità inferiori, invertire gli spostamenti del pedale, disinnestando sempre la frizione prima di innestare la marcia, e chiudendo il gas solo parzialmente in modo che il motore acceleri quando si stacca la frizione.

Ricordare che alzando il pedale del cambio, si innesta una marcia più alta, che abbassandolo, invece, si innesta una marcia più bassa.

Per arrestare il veicolo, azionare il cambio sino ad arrivare in « Folle » o alla prima velocità ed impiegare i freni.

È dannoso per il meccanismo del cambio arrestarsi con inserito un rapporto alto oppure azionare il cambio a motociclo fermo.

Spegnere il motore girando la chiave di accensione su « SPENTO ». Se il motore si arresta prima di aver spento l'accensione girare immediatamente la chiave su « SPENTO », ciò per evitare che la batteria si scarichi, con conseguente danneggiamento della bobina e della batteria.

Quando il veicolo non è usato, chiudere sempre il rubinetto del carburante, in quanto anche una minima perdita di carburante potrebbe ingolfare il motore, e con ciò diluire l'olio di lubrificazione.

I primi 800 Km

Il progetto collaudato, il materiale di qualità e l'arte di costruzione propri del vostro motociclo Harley-Davidson, vi darà già dai primi chilometri delle buone prestazioni.

Comunque, per le prime centinaia di chilometri, sarà bene seguire alcune facili norme atte a contribuire all'assestamento graduale di tutti gli organi del motore. L'osservanza di queste norme, che qui di seguito riportiamo, garantirà la durata e le future prestazioni del veicolo.

1. Per i primi 100 Km non superare i $60 \div 70$ Km/h.
2. Sino a 800 Km variare la velocità spesso, evitando velocità costanti per lunghi tratti. Per brevi tratti si può andare a tutte le velocità consentite dal veicolo e dal codice della strada.

3. Evitare partenze veloci con gas tutto aperto e fuori giri del motore nelle marce basse. Andare adagio fino a che il motore non si sia riscaldato.

Tenere presente che la vita futura del motore e le sue prestazioni dipendono in gran parte dal tipo di rodaggio a cui il veicolo è stato sottoposto sin dall'inizio del suo impiego.

Se il motore venisse fatto funzionare sempre ad alti regimi, l'eccessivo sfregamento delle parti in movimento del motore, causerebbe un'usura anormale.

Durante il periodo di rodaggio, il motore non deve essere tenuto sotto carico neppure per brevi tratti di strada. Quando si inizia una salita, ed il regime del motore diminuisce, innestare immediatamente la marcia inferiore. Non aprire eccessivamente il gas per non mettere il motore sotto sforzo o farlo imballare.

Dopo i primi 800 Km di rodaggio ed anche a 1600 Km è consigliabile portare il motociclo dal Concessionario per una adeguata assistenza e manutenzione.

Nell'impossibilità di far ciò, l'utente dovrà aver cura di effettuare o di far eseguire le sottoelencate operazioni, riservandosi, non appena possibile, una più completa assistenza da parte del Concessionario.

A 800 Km

Cambiare l'olio nel carter e pulire accuratamente i filtri. Controllare e registrare il giuoco delle punterie, la

distanza dei contatti del ruttore e la messa in fase. Controllare e registrare la catena posteriore, il serraggio di tutti i dadi, bulloni e viti, i comandi e i raggi delle ruote.

Controllare il livello del liquido nella batteria e la candela.

Controllare i cuscinetti dello sterzo, i pneumatici e in generale il funzionamento del motore e le sue prestazioni.

A 1600 Km

Controllare il serraggio di tutta la bulloneria, il giuoco delle punterie, i contatti del ruttore e i pneumatici. Controllare tutti i particolari indicati nella « Manutenzione periodica » a 1600 Km a pag. 24.

Consigli per una buona guida

Non tenere il motore in moto per lunghi periodi se il motociclo non è in movimento.

A basse temperature, prima di partire, riscaldare bene il motore.

In discese prolungate è consigliabile aprire di tanto in tanto il gas, ciò servirà a bruciare l'olio che si accumula nella camera di scoppio e che potrebbe sporcare la candela.

Non far slittare la frizione, allo scopo di evitare di cambiare la marcia; scegliere piuttosto il rapporto più adatto per il tipo di strada che si sta percorrendo. Non guidare mai in discesa con il cambio in « Folle » ma innestare la marcia come se si percorresse la stessa strada in salita. In questo caso il motore funzionerà come freno e si risparmierà l'usura rapida delle guarnizioni d'attrito dei freni.

Non forzare il motore e non farlo andare fuori giri. I freni devono essere azionati gradualmente e uniformemente senza bloccare le ruote. Per una leggera frenata usare solo il freno posteriore. Usare anche il freno anteriore se si desidera dare più consistenza alla frenata.

ATTENZIONE

Non azionare mai l'uno o l'altro freno sino a bloccare la ruota, ciò potrebbe causare lo slittamento della ruota con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Individuazione degli inconvenienti di funzionamento

Il seguente elenco di eventuali inconvenienti di funzionamento e la loro causa servono a tenere il motociclo in buone condizioni di funzionamento.

www.motociclisti.it

SE IL MOTORE FA FATICA AD AVVIARSI, FUNZIONA MALE O PERDE COLPI

1. Candela in cattive condizioni o con apertura elettrodi non adeguata.
2. Contatti ruttore sporchi o con apertura non regolare.
3. Connessione alla bobina o al ruttore allentata.
4. Carburatore registrato male.
5. Connessione condensatore allentata.
6. Acqua o sporcizia nell'impianto di carburazione.
7. Sfiato del serbatoio carburante otturato.
8. Batteria quasi scarica.
9. Olio motore e cambio troppo denso.

SE IL MOTORE NON VA IN MOTO

1. Serbatoio carburante vuoto, rubinetto carburante chiuso o tubazione carburante otturata.
2. Batteria scarica, fusibile rotto, morsetti o cavi batteria allentati o rotti.
3. Candela sporca o cavo candela in corto circuito.
4. Contatti ruttore registrati male.
5. Connessione di fili bobina, ruttore o motorino di avviamento allentati.
6. Frizione scivola e l'avviamento a pedale non riesce far girare il motore.
7. Valvola inceppata o punterie senza giuoco.

8. Motore ingolfato.
9. Olio motore e cambio troppo denso.

SE LA CANDELA SI SPORCA CONTINUAMENTE

1. Candela troppo fredda, inadeguata.
2. Segmenti pistone troppo consumati od in cattive condizioni.

SE IL MOTORE SI SURRISCALDA

1. Olio di lubrificazione che non arriva a sufficienza oppure non circola affatto.
2. Regolazione troppo magra del getto massimo del carburatore.
3. Messa in fase troppo ritardata.

SE IL MOTORE SCOPPIETTA

1. Carburante non adeguato.
2. Forte deposito di carbonio sulla testa del pistone e nella camera di scoppio.
3. Candela difettosa o con grado termico errato.
4. Messa in fase troppo anticipata.

SE IL MOTORE CONSUMA TROPPO OLIO

1. Segmenti del pistone troppo consumati od in cattive condizioni.
2. Perdita di olio verso l'esterno.

SE SI NOTANO VIBRAZIONI TROPPO ECCESSIVE

1. Attacco cilindro e testa allentati o prigionieri rotti.
2. Bulloni attacco motore allentati.

SE IL CARBURATORE SI INGOLFA

1. Galleggiante posto troppo in alto.
2. Valvola galleggiante e/o sede valvola consumati o danneggiati.
3. Sporczia tra valvola galleggiante e sua sede.

SE SI HANNO DIFFICOLTÀ AD INNESTARE LE MARCE

1. Frizione che trascina
2. Olio motore e cambio troppo denso.

SE LA FRIZIONE SLITTA

1. Comando frizione non adeguatamente registrato.
2. Carico molle insufficiente.

SE LA FRIZIONE TRASCINA E NON LIBERA

1. Comando frizione non adeguatamente registrato.
2. Carico molle troppo elevato.
3. Dischi della frizione saturati di olio.

SE I FRENI NON FRENANO BENE

1. Freni non adeguatamente registrati.
2. Inceppamento comando freni a causa della cattiva lubrificazione o organi danneggiati.
3. Guarnizioni di attrito impegnate di grasso, ciò può risultare dall'eccessiva ingrassatura del mozzo o dell'albero comando freno.
4. Guarnizioni di attrito troppo consumate.

SE L'ALTERNATORE NON CARICA

1. Filo rotto od allentato nel circuito alternatore-raddrizzatore-regolatore e batteria.
2. Indotti difettosi
3. Rotore smagnetizzato.
4. Raddrizzatore-regolatore difettoso.

Se si presume che la causa del difetto sia nel raddrizzatore-regolatore, portare il motociclo al più vicino Concessionario.

SE IL MOTORINO D'AVVIAMENTO NON FUNZIONA

1. Batteria quasi scarica.
2. Spazzole consumate od inceppate.
3. Collettore sporco od oleoso.
4. Filo allentato o rotto nel circuito motorino d'avviamento-batteria-interruttore di comando o interruttore.

Regole della strada

1. Tenetevi sul lato destro della strada quando incrociate altri veicoli provenienti dalla direzione opposta.
2. Quando superate un veicolo che va nella vostra direzione, suonate l'avvisatore acustico. Non sorpassate mai agli incroci o alle curve.
3. Agli incroci, dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra. Non siate troppo sicuri anche se avete la precedenza, in quanto l'altro conducente può ritenere di avere lui la precedenza.
4. Segnalate sempre quando vi preparate a rallentare, fermare o girare.
5. Tutti i cartelli segnaletici, inclusi quelli usati per il controllo del traffico negli incroci, devono essere rispettati, prontamente ed alla lettera. I cartelli « Rallentare » in prossimità di scuole o di « Attenzione » ai passaggi livello devono essere scrupolosamente osservati.
6. Rispettate i semafori. Quando è in corso il cambiamento di colore della luce del semaforo, aspettate sempre che tale cambiamento sia avvenuto, prima di partire.
7. Quando intendete girare a sinistra, segnalare almeno $30 \div 40$ m prima di iniziare a curvare. Spostatevi verso il centro della strada (a meno che le leggi locali richiedano altrimenti) rallentate percorrendo l'incrocio della strada e quindi svoltate a sinistra con attenzione.
8. Non lasciate mai il bordo della strada o la zona di parcheggio senza segnalare o controllare che la strada sia libera prima di immettervi nel traffico. Il traffico già in movimento ha la precedenza.
9. Accertatevi che il Bollo di circolazione sia sistemato bene e che la targa sia ben pulita.
10. Guidate a velocità sicure, velocità che si adegui al tipo di percorso, osservate sempre se la superficie stradale è asciutta o bagnata. Ogni variazione delle condizioni stradali richiede una particolare guida.

MANUTENZIONE PERIODICA

Per ottenere, dal vostro motociclo, una maggiore durata e delle migliori prestazioni, è necessario dargli una adeguata assistenza per mantenerlo nelle giuste tolleranze per le quali è stato costruito.

Il Concessionario Harley-Davidson conosce esattamente il tipo di assistenza che il vostro motociclo richiede, ed ha le attrezzature ed i metodi approvati dalla Casa costruttrice.

Vi raccomandiamo di rivolgervi a lui per una buona assistenza e manutenzione.

Nel seguente elenco, sono specificati tutti i particolari che richiedono un'assistenza periodica. Dopo l'elenco troverete delle istruzioni più dettagliate al riguardo.

IMPORTANTE

Nel vostro interesse, tutte le assistenze e le manutenzioni devono essere seguite di concerto alle raccomandazioni poiché unite danno un sicuro e buon funzionamento del vostro veicolo.

Mantenere il motociclo pulito sia esternamente che internamente è indice di buona manutenzione.

Tabella di manutenzione

A 800 Km	
Olio nel carter	Controllare il livello e se necessario aggiungere olio
A 1600 Km	
Catena di trasmissione	Pulire, controllare, regolare la tensione e lubrificare
Ingrassatori	Lubrificare con ingrassatore a revolver: perno forcellone e rinvio contachilometri
Olio nel carter	Svuotare e riempire con olio nuovo
Filtri pompa mandata olio	Pulire
Filtro aria carburatore	Pulire
Candela di accensione	Pulire e controllare apertura puntine
Comandi	Lubrificare con olio: cavo gas giunti comando freni leva comando frizione e trasmissione leva comando freno e trasmissione

Batteria	Controllare il livello dello elettrolito	Carburatore	Pulire
Pneumatici	Controllare pressione e battistrada	Motore	Decarbonizzare la camera di scoppio
A 3200 Km		Tubo di scarico e silenziatore	Pulire
Contatti ruttore	Controllare condizione apertura, ingrassare il feltrino	Immagazzinaggio	
Punterie	Controllare il giuoco	Nel caso che il motociclo non venga usato per diversi mesi, come per esempio nei mesi invernali, per proteggere i particolari dalla corrosione e preservare la batteria attiva, occorre eseguire quanto segue:	
A 8000 Km		<ol style="list-style-type: none"> 1. Far funzionare il motore sino ad ottenere la temperatura di funzionamento normale. 2. Togliere l'olio vecchio dal carter e riempirlo con nuovo. 3. Togliere il tubo benzina dal serbatoio e vuotarlo di tutto il carburante, compreso quello di riserva. Riallacciare il tubo del carburante. 4. Miscelare circa 0,1 litro di olio per motore a due tempi con 0,8 litri di benzina e versare la miscela nel serbatoio. 5. Far funzionare il motore per alcuni minuti sino a che lo stesso emette del fumo. 	
Candela	Sostituire con una nuova		
Contatti ruttore	Controllare apertura e fase di accensione		
Pneumatici	Controllare battistrada e pareti		
Sterzo	Controllare registrazione cuscinetti		
Trasmissione contachilometri	Ingrassare		
Trasmissione contagiri (solo SS)	Ingrassare		
Raggi ruote	Controllare e serrare		
A 16000 Km			
Motorino avviamento	Vedi pag. 40		
Cuscinetti ruote	Pulire ed ingrassare		

6. Togliere la candela, versare qualche goccia di olio per motori a due tempi nel cilindro e far girare il motore a mano, per 5 o 6 volte. Pulire ed avvitarla la candela.
7. Pulire ed ingrassare la catena posteriore.
8. Mettere della cera sulle parti cromate e oliare le parti esposte non verniciate.
9. Togliere ed immagazzinare la batteria in un ambiente non troppo freddo, comunque con temperatura non inferiore a 0°C, caricatela almeno una volta al mese, controllando e mantenendo al giusto livello l'elettrolito.
Non appoggiare mai la batteria a contatto diretto con il terreno o col cemento.

Applicando questi semplici accorgimenti il vostro motociclo sarà sempre pronto per l'uso.

MOTORE

Istruzioni per la sostituzione dell'olio

Successivamente al primo cambio dell'olio a 800 Km e a 1600 Km, come indicato per un motore nuovo (ciò vale anche per un motore revisionato), l'olio dovrà essere sostituito a intervalli regolari di 1600 Km.

L'olio va sostituito a motore caldo. Togliere il tappo di scarico situato sotto il carter destro. Usare per tale scopo la chiave aperta che si trova nel corredo attrezzi.

I filtri della pompa di lubrificazione sono sopra il tappo di scarico, dentro il carter motore; togliendo il tappo si sfilano anche i filtri (Fig. 14). Installare i filtri ponendo la parte aperta contro la guarnizione del tappo. La molla (1 Fig. 14) che si adagia sul fondo della calotta, deve essere infilata al tubo di mandata fissato al carter.

Nel montaggio, controllare che la guarnizione del tappo sia in buone condizioni.

CARBURATORE

Il carburatore, una volta ben regolato, richiede in seguito registrazioni minime; pertanto prima di registrare il carburatore si raccomanda di fare un controllo sulle altre parti del motore.

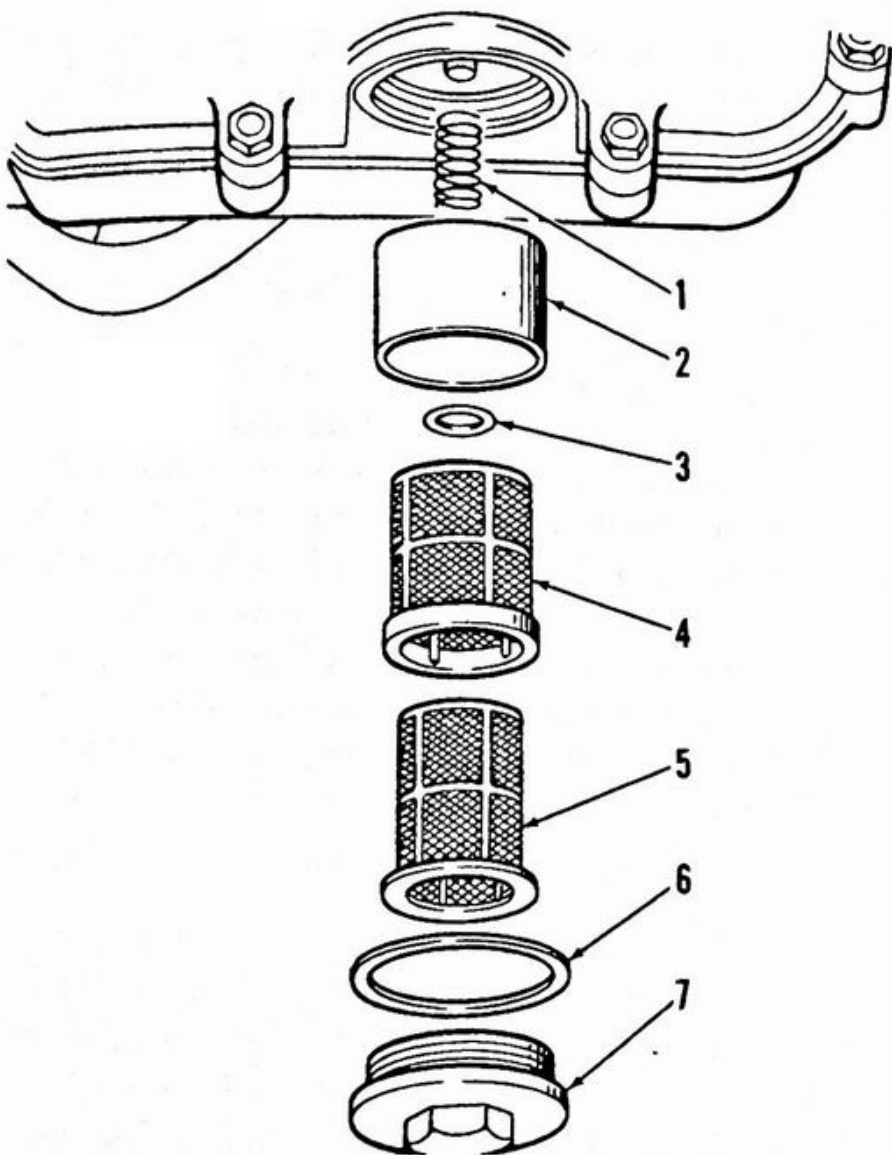


Fig. 14 Filtri olio lubrificazione

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Molla di ritegno | 5. Filtro interno |
| 2. Calotta | 6. Guarnizione per tappo |
| 3. Anello di tenuta | 7. Tappo di chiusura |
| 4. Filtro esterno | |

La pulizia e la regolazione del carburatore è consigliabile farla eseguire da una nostra Stazione di servizio.

Regolazione velocità minima motore

La regolazione della velocità minima viene effettuata mediante la vite di regolazione (1 Fig. 15).

Per aumentare la velocità minima girare la vite in senso orario; per diminuirla girare la vite in senso antiorario.

La velocità al minimo dovrebbe essere regolata a circa 1200 Giri al minuto.

Manettino valvola avviamento

L'arricchimento della miscela per l'avviamento viene data alzando il manettino (2 Fig. 15), il quale apre il getto d'avviamento ed il passaggio del minimo (3 Figura 15), permettendo così alla miscela arricchita di entrare nel motore, deviando dal diffusore principale.

Regolazione della miscela al minimo

La regolazione della miscela al minimo viene effettuata per mezzo della vite (11 Fig. 15).

Se il funzionamento del motore al minimo è un po' irregolare, piuttosto veloce (galoppante come si dice in gergo), la miscela è ricca; la si smagrisce girando la vite di regolazione in senso orario sino ad ottenere un

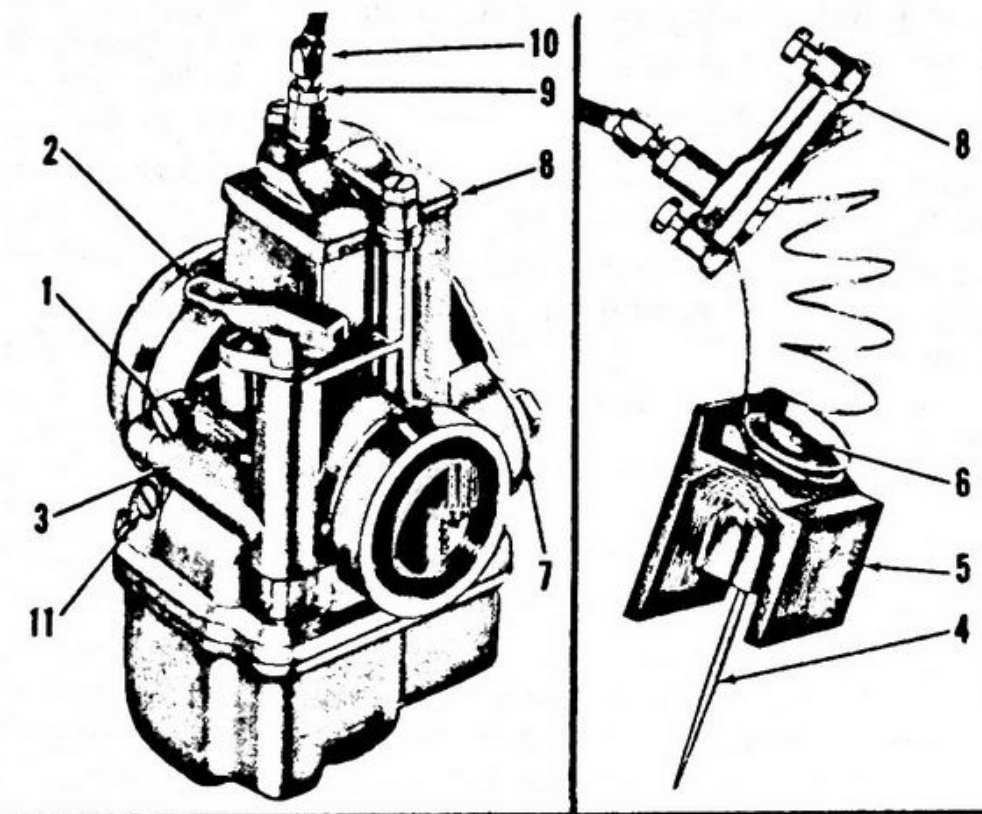


Fig. 15 Carburatore

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Vite di regolazione valvola gas | 7. Pipetta con filtro carburante |
| 2. Manettino per valvola avviamento | 8. Coperchio valvola gas |
| 3. Passaggio del minimo | 9. Controdado |
| 4. Spillo conico | 10. Vite registro cavo comando gas |
| 5. Valvola gas | 11. Vite regolazione miscela al minimo |
| 6. Ancorina fissaggio spillo conico | |

funzionamento regolare del motore. La posizione normale di questa vite è approssimativamente aperta di 1,5 giri. Questa posizione può essere variata durante il funzionamento invernale.

Regolazione miscela ad alta velocità

La miscela di benzina ed aria che entra nel motore attraverso l'emulsionatore è controllata dalla posizione dello spillo conico (4 Fig. 15), nella valvola gas (5 Fig. 15). Lo spillo porta sulla testa tre canalini, i quali servono, mediante un fermo (6 Fig. 15) a fissarlo sulla valvola gas.

Posizionando il fermo sul canalino inferiore si ottiene una miscela ricca, mentre con quello superiore si avrà una miscela magra. La posizione normale è quella del canalino centrale.

Filtro del carburante

Il filtro del carburante è posto tra la pipetta del raccordo entrata benzina e il corpo del carburatore (7 Fig. 15).

Quando la benzina non arriva al carburatore, per prima cosa, si deve pulire il filtro.

Prima di togliere il filtro, chiudere il rubinetto del carburante. Se dopo aver pulito il filtro, il motore continua dar segni di carburazione difettosa, si dovrà

togliere il carburatore, smontarlo e pulirlo con la massima cura.

Per questa operazione è consigliabile rivolgersi al Concessionario Harley-Davidson, il quale ha tutte le attrezzature per effettuare la manutenzione e la registrazione necessarie al carburatore.

Epuratore aria

In uso normale e su strade asfaltate, togliere il filtro d'aria ogni 1600 Km, e battere la cartuccia leggermente per rimuovere la sporcizia.

Quando la cartuccia comincia ad otturarsi, si deve sostituirla. In condizioni di funzionamento su strade molto polverose (non asfaltate), la pulizia o la sostituzione devono essere eseguite con maggior frequenza.

IMPORTANTE

L'epuratore d'aria deve essere tenuto sempre pulito, perché altrimenti si avrà una diminuzione della potenza del motore, un surriscaldamento ed un eccessivo consumo di carburante.

Candela

La candela va tolta e controllata ogni 1600 Km, e va sostituita ogni 8000 Km.

Per togliere facilmente la candela usare la chiave a tubo che si trova nella borsa degli attrezzi a corredo del veicolo.

Effettuare un attento controllo della candela, non appena la si toglie dal suo alloggiamento.

Infatti, il deposito sulla base della candela indica se la miscela carburante è giusta o meno, inoltre in questo modo si controlla lo stato generale degli anelli di compressione, il cilindro, il carburatore e l'impianto di accensione.

Una candela con un deposito di color marrone rossastro indica una combustione normale.

Un deposito soffice fuliginoso, indica che la miscela è troppo grassa.

Un deposito bagnato nero e lucido indica che la candela è unta di olio. Tale condizione si ha quando gli anelli di compressione sono troppo consumati, le valvole e l'accensione difettosa.

Un deposito chiaro e lucido o di colore perla indica una candela surriscaldata, causata da una miscela troppo magra oppure una imperfetta accensione.

Per ottenere una buona pulitura della candela, la si deve sabbiare, indi controllare la distanza degli elettrodi che deve essere di $0,5 \div 0,6$ mm.

Quando si rimonta la candela si deve sostituire la guarnizione; avvitarla a mano, quindi serrare con chiave, assicurandosi di comprimere la guarnizione, facendo, però, attenzione di non chiudere eccessivamente.

Quando si rende necessaria la sostituzione della candela, usare solo candele indicate per il vostro motociclo. Candele differenti o non adatte causeranno un funzionamento irregolare del motore.

Registrazione delle punterie

Per ottenere la massima potenza e le migliori prestazioni del motore, tenere sempre le punterie adeguatamente registrate. Controllare e se necessario registrare, le punterie, dopo i primi 800 Km, se il motore è nuovo o revisionato, quindi immediatamente dopo aver completato il rodaggio. In seguito, controllare ogni 3200 Km, oppure ogni 1600 Km se il motore è continuamente sotto sforzo.

NOTA

Un giuoco eccessivo delle punterie causa rumore ed usura anormale al meccanismo delle valvole; mentre, se non esiste giuoco le valvole non si chiudono perfettamente e quindi si ha una perdita di compressione del motore, con eventuale bruciatura delle stesse.

Controllare il giuoco delle punterie a motore freddo nel seguente modo:

Togliere i coperchietti dei bilancieri di scarico, di

aspirazione, delle punterie e la candela. Portare il pistone al PMS, a fondo corsa di compressione (valvole chiuse), indi controllare la distanza delle punterie con uno spessimetro, posto tra l'asta della valvola e il bilanciere.

Se il giuoco è giusto, si avrà uno sfregamento dello spessimetro nel toglierlo. Vedere il « Giuoco punterie » a pag. 2.

Per registrare il giuoco delle punterie, allentare il dado serraggio vite di regolazione punterie con una chiave a tubo.

Girare la vite registro in senso orario, con un cacciavite, quando si vuole ridurre il giuoco e nel senso opposto quando si vuole aumentarlo.

Bloccare il controdado, tenendo ferma la vite di registrazione col cacciavite, quindi ricontrollare il giuoco con lo spessimetro.

Rimontare tutti i coperchietti, facendo attenzione di non rovinare le guarnizioni e di non serrare troppo le viti, infine avvitare la candela.

Contatti ruttore di accensione

I contatti del ruttore vanno controllati inizialmente dopo i primi 800 Km e, quindi, dopo il periodo di rodaggio completo cioè 1600 Km.

Il compartimento del ruttore è stagno. Per accedere ai contatti, togliere il coperchietto, svitando le due viti di fissaggio. Accertarsi che la guarnizione e le rondelle

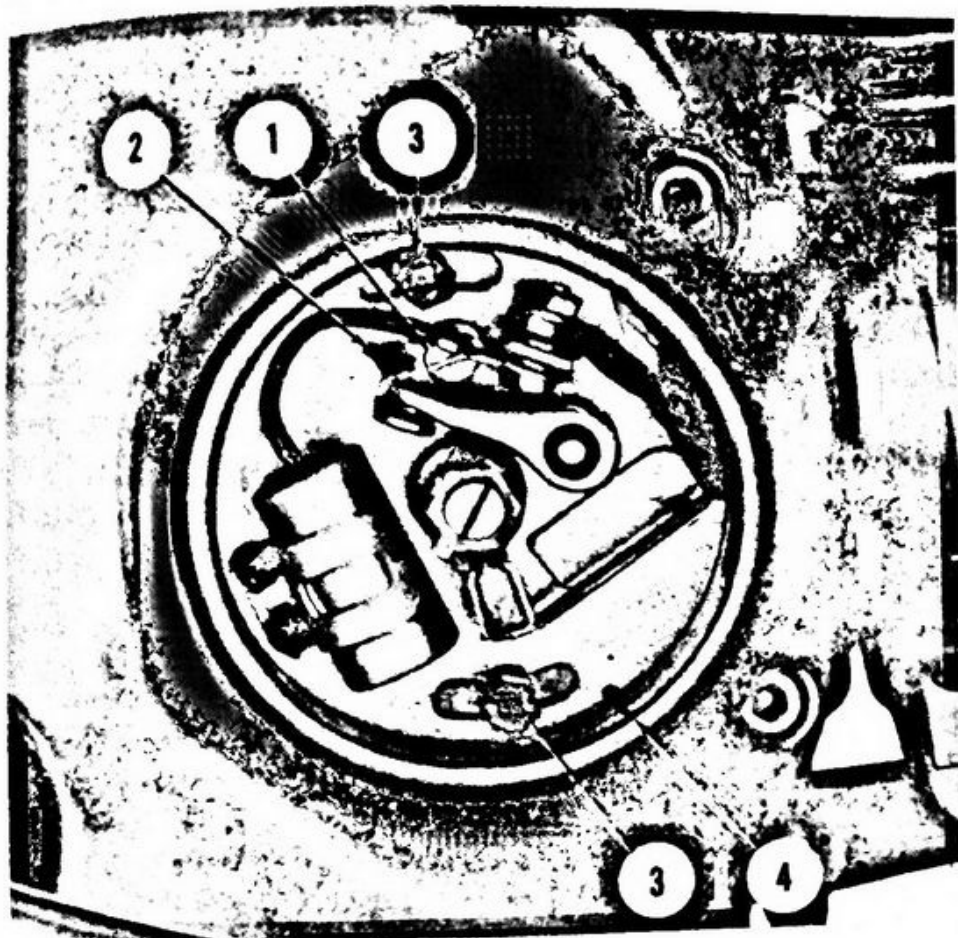


Fig. 16 Ruttore

1. Vite fissaggio contatto fisso
2. Feritoria per appoggio cacciavite
3. Vite a colonnetta fissaggio piastra ruttore
4. Tacca per controllo messa in fase

delle viti siano al loro posto quando si rimonta il coprchietto.

Dopo il periodo di rodaggio, la distanza dei contatti del ruttore va controllata ogni 3200 Km.

Controllare la distanza dei contatti, facendo girare il motore, sino a raggiungere l'apertura massima dei contatti stessi, usando uno spessimetro di 0.40 mm.

Regolare l'apertura allentando la vite di fissaggio (1 Figura 16) del contatto fisso e spostarlo con l'aiuto di un cacciavite inserito nella tacca (2 Fig. 16).

Dopo aver regolato l'apertura, stringere la vite e ricontrrollare l'apertura.

Pulire i contatti con una pezzuola imbevuta di benzina pura o alcool. Se i contatti sono leggermente corrosi, aggiustarli con una lima molto fine, prima di pulirli. Non usare mai per questa operazione tela o carta abrasiva.

Applicare un velo di grasso alla canna del ruttore.

Fase di accensione

La fase di accensione è controllata dal ruttore.

Il costruttore, effettua la giusta messa in fase del motore all'origine e stampiglia un segno di riferimento (4 Fig. 16) come guida per le future messe in fase. Il disco del ruttore ha un'asola in corrispondenza della vite di fissaggio (3 Fig. 16) per permettere un'eventuale registrazione.

Anticipo « A » e ritardo « R » dell'accensione sono stam-
piati sull'alternatore, che possono essere visti attra-
verso il foro di controllo (1 Figg. 17) sul coperchio
sinistro del carter.

IMPORTANTE

La fase deve essere controllata con la
camma del ruttore al massimo anticipo,
con il motore funzionante ad un regime di
4500 ÷ 5000 giri/1'.

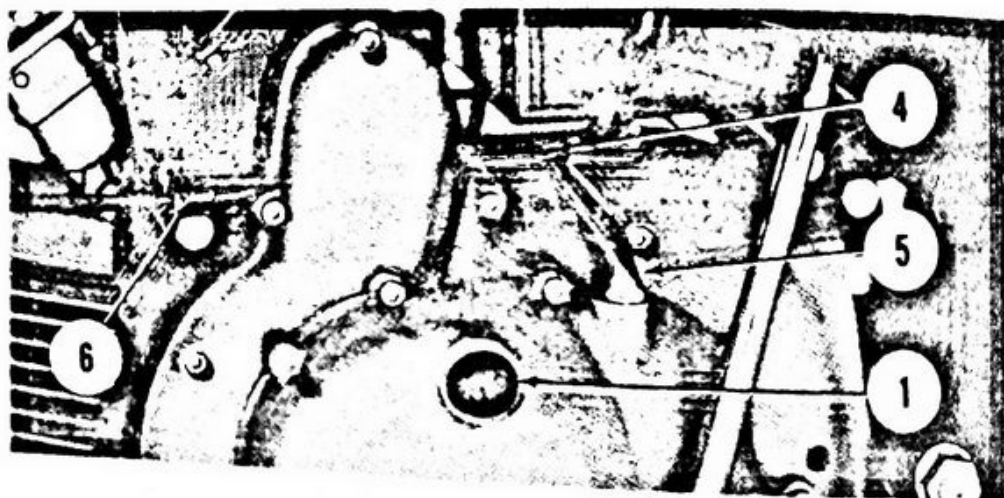
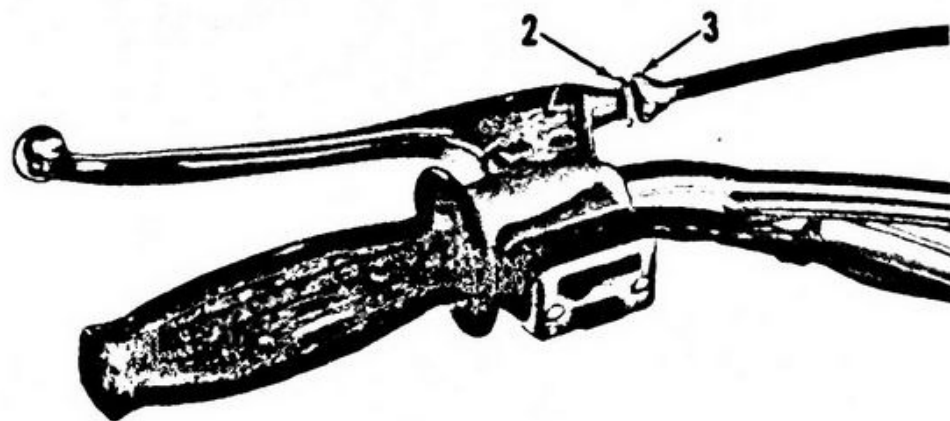
Consultare il Concessionario Harley-Da-
vidson se sorgono problemi di messa in
fase.

MOTOTELAIO

Regolazione della frizione

La frizione non richiede alcuna registrazione ad ecce-
zione del giusto posizionamento del cavo di comando.
La leva sul manubrio deve avere una corsa libera da
4 ÷ 6 mm prima che la frizione cominci a staccarsi.
Registrazioni di piccola entità, possono essere effettuate
allentando il controdado (2 Figg 17) e girando il ten-
ditore (3 Figg.17) che si trovano sul manubrio in pros-
simità della leva della frizione.

Registrazioni principali si ottengono tirando la leva di



Figg. 17 Regolazione comando frizione

1. Tappo per controllo fase
2. Controdado per vite di regolazione
3. Vite di regolazione
4. Dado fissaggio cavo
5. Leva comando frizione
6. Ancoraggio guaina

comando (5 Figg 17) in avanti e liberando il cavo dal passacavo (6 Figg 17) e dal foro sulla leva stessa.

Allentare il morsetto del cavo (4 Figg. 17) e spingere in avanti, un tantino, il morsetto per accorciare la lunghezza di operazione del cavo. Bloccare il cavo nella nuova posizione e installare il tutto.

Se la frizione scivola sotto carico o striscia in posizione libera, e questo dopo che il giuoco è stato registrato, la si deve smontare per un controllo dei dischi; se sono consumati si deve sostituirli con dei nuovi.

Per lo smontaggio della frizione si suggerisce di affidarsi all'esperienza del Concessionario Harley-Davidson.

Regolazione della catena di trasmissione

Ogni 1600 Km controllare la catena, e, se necessario, regolarla. Pulire bene la catena per togliere tutti i depositi di sporcizia, ed applicare uno strato di grasso per catene.

In condizione d'uso con strade polverose o bagnate è necessaria una più frequente lubrificazione.

Per la regolazione della catena, allentare il dado (1 Figg. 18), il controdado (3 Figg. 18), ed in movimenti alternati girare la vite (2 Figg. 18) da entrambi i lati della ruota, sino ad ottenere un libero movimento di 20 mm, verso l'alto e verso il basso tra il pignone (4) e la corona (5) come illustrato nella Figg. 18.

La regolazione della catena deve essere fatta con la

ruota posteriore a contatto del terreno e con due persone in sella per permettere la corsa completa del forcellone.

Sia la vite di regolazione come il perno della ruota devono essere regolati esattamente per mantenere il giusto allineamento. La ruota deve girare in centro al forcellone e la catena deve essere in linea con la corona. Bisogna regolare la catena ogni qualvolta sia necessario, altrimenti si verificherà un'usura irregolare sia del pneumatico come della catena. Chiudere bene il dado del perno ruota.

Per smontare la catena, dal motociclo, togliere il giunto dopo aver sfilato la molletta di ritegno del giunto.

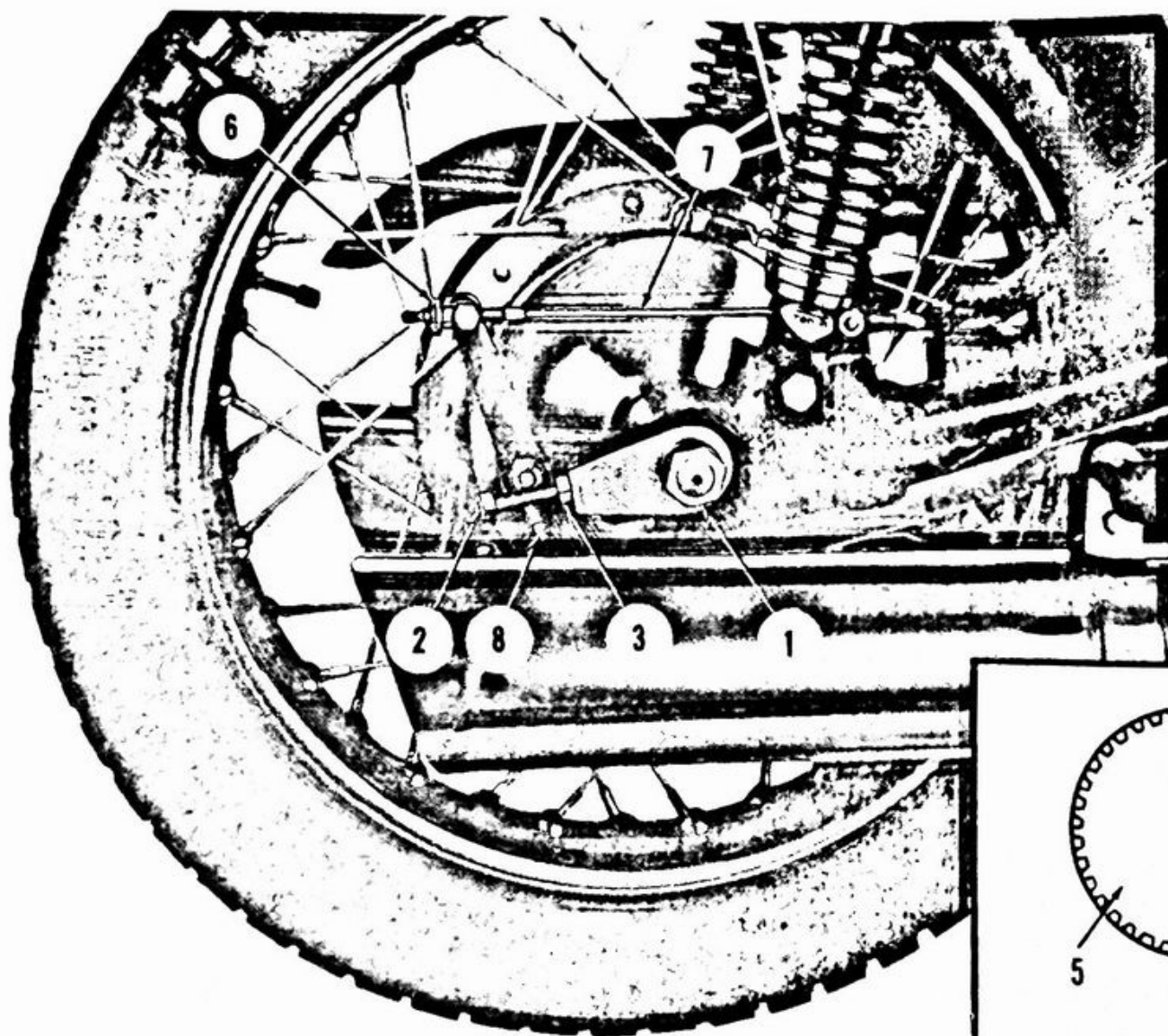
NOTA

Dalla regolazione della catena può risultare che il freno posteriore sia troppo tirato. Dovendo regolare il freno, consultare qui sotto la « Regolazione del freno posteriore ».

Regolazione del freno posteriore

La regolazione del freno posteriore viene effettuata mediante il dado zigrinato (6 Figg. 18) che varia la lunghezza di azione del cavo del freno (7 Figg. 18).

La regolazione del freno posteriore deve venir effettuata in modo tale, che il freno inizi a lavorare soltanto dopo 15 mm di corsa libera del pedale di comando.



1. Dado fissaggio perno ruota
2. Vite tendicatena
3. Dado per vite tendicatena
4. Pignone uscita cambio
5. Corona dentata posteriore
6. Pomolo registrazione comando freno posteriore
7. Cavo comando freno posteriore
8. Ingrassatore a sfera per perno camma

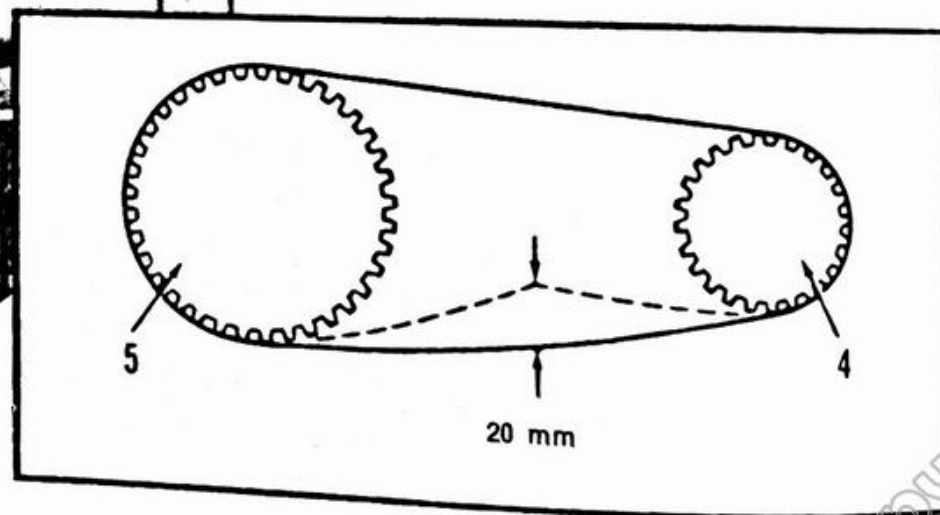


Fig.18 Regolazione della catena e del freno posteriore

Per stringere il freno avvitare il dado zigrinato, per allentarlo svitare.

A regolazione del freno effettuata, girare la ruota per accertarsi che sia completamente libera e non si senta alcun strisciamento.

Regolazione del freno anteriore

Una regolazione periodica del freno è necessaria per compensare l'usura delle guarnizioni di attrito. Quando la regolazione è giusta, la leva di comando sul manubrio dovrebbe avere un giuoco libero pari ad $1/8$ della sua corsa totale, prima che il freno inizi a lavorare.

Per eseguire la regolazione, allentare il controdado (2 Figg. 19) e girare la vite di regolazione nel senso destrorso per aumentare il giuoco e nel senso sinistrorso per diminuirne.

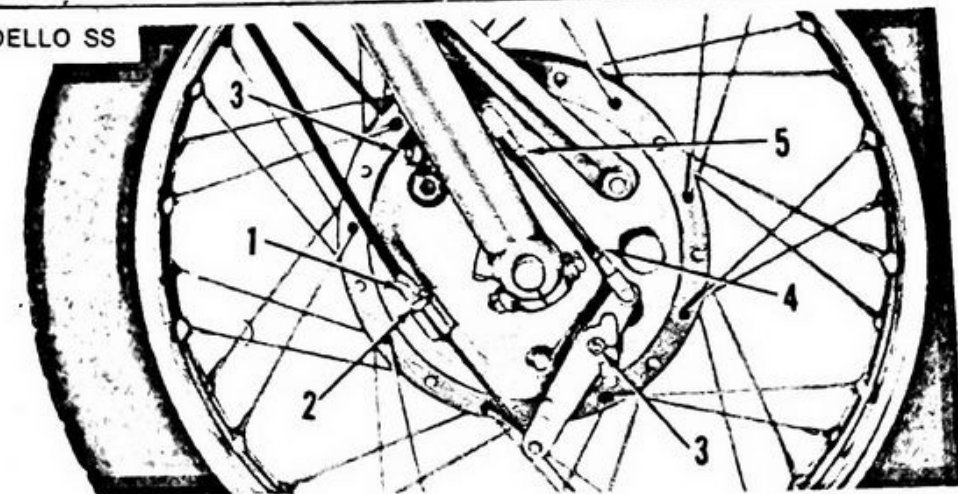
Quando il freno è regolato adeguatamente, serrare il controdado. Regolazioni anche minime si effettuano girando il dado zigrinato che si trova vicino alla leva di comando sul manubrio.

Quando si sostituiscono le guarnizioni d'attrito del modello SS è necessario bilanciare i ceppi agendo sul tirantino e suoi dadi (4 e 5 Figg. 19) in modo tale che le guarnizioni di attrito aderiscano contemporaneamente sul tamburo del freno, quando questo è in funzione.

MODELLO SX



MODELLO SS



Figg. 19 Regolazione freno anteriore

1. Vite di regolazione
2. Controdado
3. Ingrassatore a sfera

4. Dado inferiore
5. Dado superiore

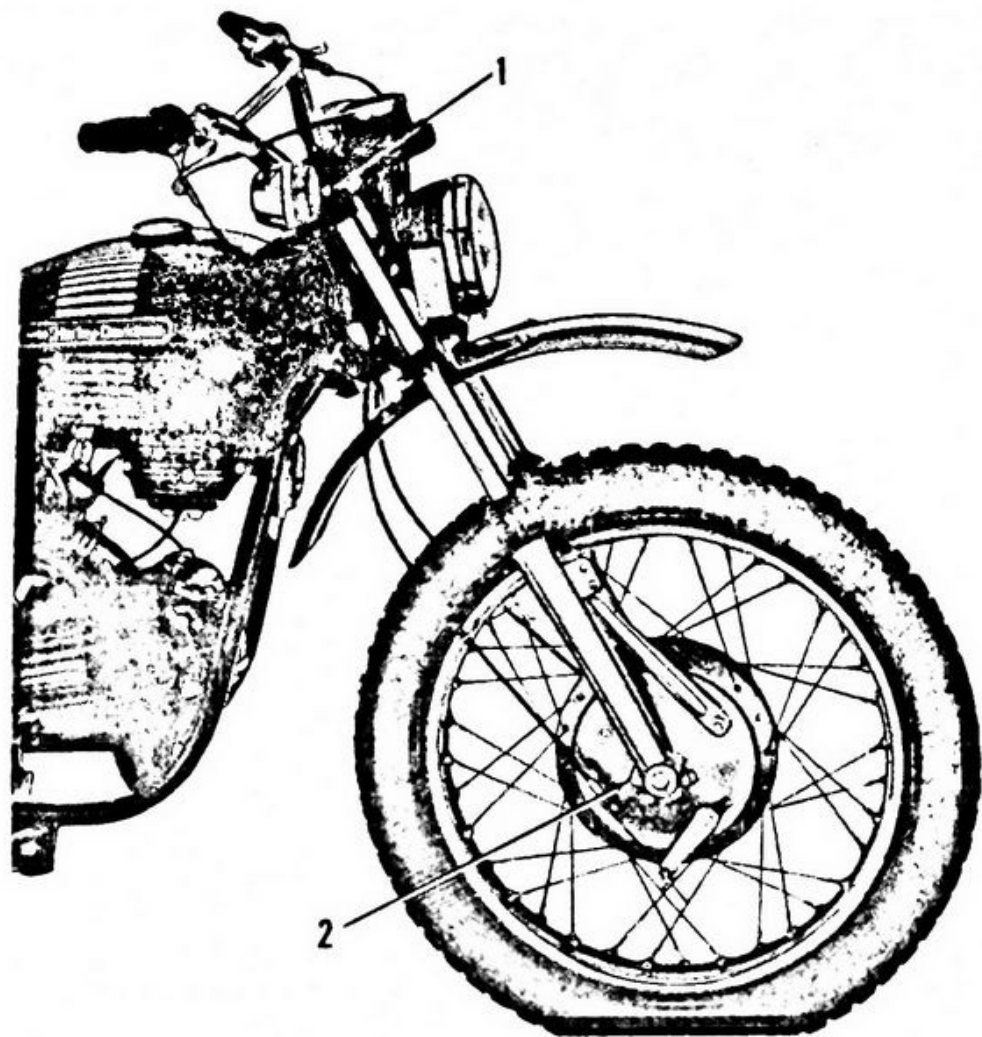


Fig. 20 Lubrificazione forcella anteriore

1. Tappo superiore di riempimento
2. Tappo inferiore di scarico

Lubrificazione della forcella anteriore

La forcella anteriore è telescopica ed è lubrificata dall'olio contenuto negli ammortizzatori interni.

Se si osserva che la forcella non funziona bene oppure ha delle perdite di olio eccessive, sarà opportuno ricorrere al Concessionario Harley-Davidson per una adeguata assistenza. Se la forcella non ha olio a sufficienza si avrà un funzionamento irregolare.

Per controllare e mantenere l'olio al giusto livello nella forcella, la si deve vuotare e successivamente riempire come segue: sollevare la parte anteriore del motociclo in modo che la forcella risulti completamente estesa, togliere il tappo superiore di carico e il tappo inferiore di scarico (Fig. 20) e lasciare uscire completamente l'olio. Fatto questo rimontare il tappo di scarico e versare 145 cm³ di olio per sospensioni idrauliche ad ogni gamba indi avvitare il tappo superiore.

Per questo uso si consiglia l'impiego di olio SHELL TELLUS 29, con viscosità Engler 3,85.

Ammortizzatori

Gli ammortizzatori idraulici (Fig. 21) hanno la molla esterna e possono venir regolati in 5 posizioni, a secondo del tipo di percorso da fare.

Quando la levetta inferiore, alzandola, viene spostata verso il segno +, aumenta la capacità di carico.

quando, invece, viene spostata verso il segno — la capacità di carico diminuisce.
Gli ammortizzatori non richiedono il cambio dell'olio in quanto sono sigillati.

NOTA

Accertarsi che entrambi gli ammortizzatori siano nella stessa posizione prima di usare il motociclo.

Gli ammortizzatori sono nella stessa posizione quando i numeri dal I° al V° sono sulla stessa linea verticale che passa per il centro dei fori di montaggio sul forcellone.

Rimozione delle ruote

La rimozione della ruota anteriore o posteriore si rende necessaria per le riparazioni o sostituzioni dei pneumatici o delle camere d'aria.

Rimozione della ruota posteriore

Individuare e togliere il giunto della catena e smontarla dal veicolo. Svitare il dado zigrinato di registrazione del freno, e sfilare l'astina dalla leva comando ceppi. Togliere l'ancoraggio del coperchio portaceppi

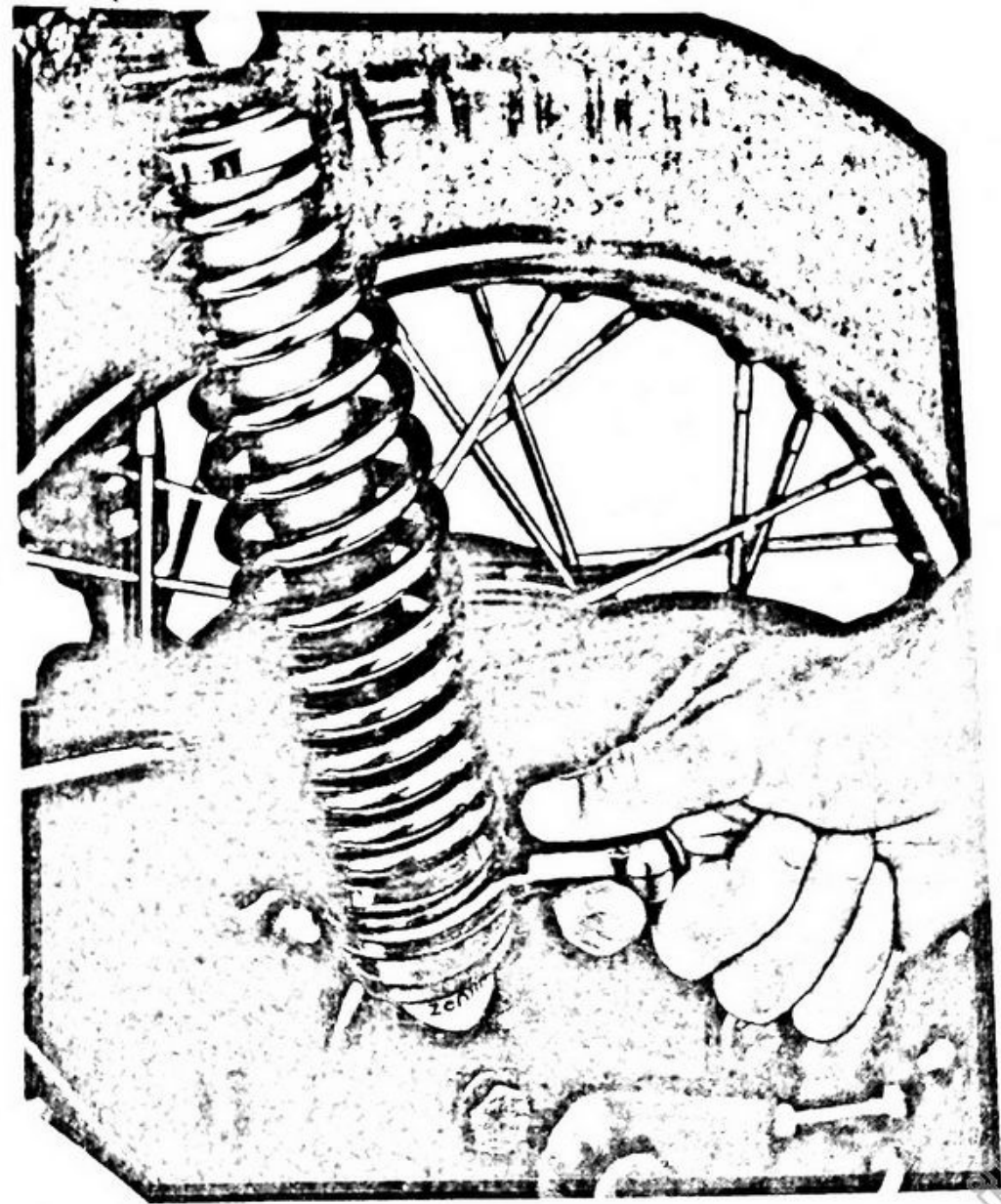


Fig. 21 Ammortizzatore

e sfilare il perno ruota, aiutandosi con leggeri colpi, dopo aver svitato il suo dado. Fatto ciò, la ruota è completamente libera e si può toglierla dal forcellone.

NOTA

Quando si rimonta la ruota accertarsi che il distanziale sia posto tra il coperchio portaceppi ed il mozzo.

Rimozione della ruota anteriore

Togliere l'ancoraggio del coperchio porta ceppi. Allentare il dado di bloccaggio del perno ruota che si trova sul lato destro dello scorrevole della forcella.

Togliere il dado del perno ruota sulla parte sinistra della forcella e con una mazzuola di legno battere leggermente dalla parte filettata del perno per sfilarlo dalla ruota.

Non è necessario staccare la trasmissione del contachilometri o il cavo del freno dai rispettivi alloggiamenti.

NOTA

Quando si rimonta la ruota accertarsi che il distanziale sia posto tra il coperchio portaceppi e il mozzo.

Lubrificazione dei mozzi delle ruote

Ogni 16000 Km (annualmente se si usa il motociclo anche d'inverno) smontare i mozzi delle ruote per un controllo dei cuscinetti e per il loro ingrassaggio. Per questa operazione rivolgersi al Concessionario Harley-Davidson.

Se il motociclo è stato usato in competizioni o sommerso dall'acqua ingrassare più sovente.

Lubrificazione del forcellone

Il perno del forcellone viene ingrassato a mezzo di un ingrassatore posto sopra il tubo centrale del forcellone dalla parte destra. Iniettare una piccola quantità di grasso con la pistola ingrassatrice ogni 1600 Km.

Gli ammortizzatori montati sul forcellone non richiedono alcuna lubrificazione.

Lubrificazione rinvio contachilometri e perni comando ceppi

L'ingrassatore del rinvio del contachilometri (Fig. 22) si trova sulla parte sinistra del perno della ruota. Gli ingrassatori delle camme dei freni si trovano sui coperchi portaceppi.

Sia il rinvio come i perni camme devono venir ingras-

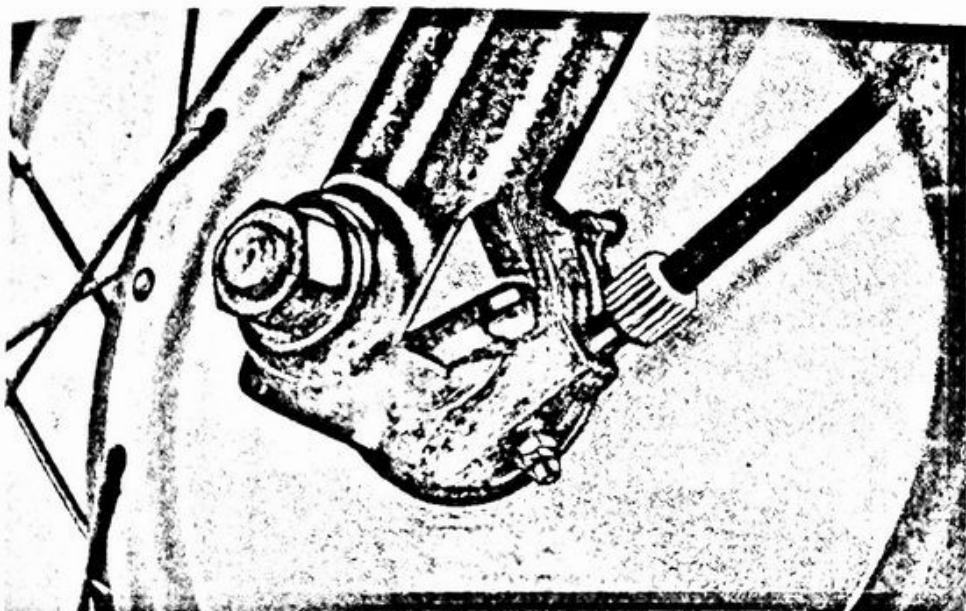


Fig. 22 Ingrassatore a sfera del rinvio contachilometri

sati ogni 1600 Km, facendo attenzione di lubrificare questi ultimi con poco grasso.

NOTA

Per la lubrificazione di tutti questi particolari si consiglia l'uso di grasso «SHELL RETINAX CD».

Cuscinetti della testa di sterzo

Controllare i cuscinetti della testa di sterzo ogni 8000 Km. Sollevando la ruota anteriore da terra, la forcella non deve essere né troppo fissa né avere troppo giuoco, e deve girare liberamente in entrambi i sensi.

Pneumatici

Controllare che i pneumatici abbiano sempre la pressione giusta. Vedere i dati delle pressioni di gonfiamento a pag. 3.

Pneumatici, camere d'aria e ruote sono parti di importanza basilare per la sicurezza del veicolo, perciò per l'assistenza e la manutenzione è consigliabile rivolgersi al Concessionario Harley-Davidson.

PARTE ELETTRICA

Batteria

NOTA

La batteria viene spedita a secco e deve essere attivata mediante l'introduzione, nelle celle, dell'elettrolito solforico. Vedere il foglietto con le istruzioni fornito con il motociclo.

La durata della batteria dipende dalla cura che si ha di essa, e non dal tempo di funzionamento o dai chilometri percorsi.

Ogni 1600 Km o almeno una volta al mese, più sovente se il clima è caldo, togliere la batteria dal suo alloggiamento e sottoporla alla seguente manutenzione:

togliere i tappi della batteria ed aggiungere acqua distillata nelle celle sino ad un livello di 5 mm sopra i separatori, asciugarla e rimontarla. La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.

Quando si carica la batteria con una sorgente esterna, la corrente di carica non deve superare i 2,5 Amperes. Un tasso più alto potrebbe scaldare e danneggiare la batteria.

Alternatore

L'alternatore è costruito per dare una tensione di 13 Volt, e non richiede alcuna manutenzione periodica. Per controllare se l'impianto elettrico funziona normalmente, quando sorgono degli inconvenienti, rivolgersi al Concessionario o ad una Officina autorizzata.

Motorino d'avviamento

Controllare le spazzole ed il collettore ogni 16000 Km. Smontare il coperchio del motorino, pulire il collettore con una pezzuola imbevuta di petrolio pulito, lasciarlo asciugare e controllare che le spazzole non siano consumate e che il collettore non presenti delle graffiature. Per questa manutenzione è consigliabile rivolgersi al Concessionario Harley-Davidson.

Fanale anteriore

Il fanale anteriore è provvisto di una lampada biluce per le luci abbaglianti ed anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione. Per la loro sostituzione si deve togliere l'anello cromato esterno e sfilare il gruppo ottico dall'anello in gomma, indi sfilare il porta lampada dal gruppo ottico. Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione

del fascio luminoso, il quale viene regolato mediante lo spostamento del fanale sulla sede sferica della base di sterzo, allentando e poi, a regolazione ultimata, bloccando il dado posto sotto la stessa sede sferica.

Per controllare se il fanale è sistemato nella giusta posizione, mettere il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con qualcuno seduto in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale, ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri.

Tracciare su questo una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale e una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

Accendere la luce abbagliante, il suo fascio luminoso proiettato sulla parete o sullo schermo non deve superare la linea orizzontale e deve essere simmetrico rispetto la linea verticale.

Raddrizzatore e regolatore di tensione

Il raddrizzatore e regolatore di tensione è situato sulla parte destra del motociclo, sotto il serbatoio.

Questo dispositivo serve al doppio scopo di trasformare la corrente alternata in continua e di tenere costante la tensione di carica della batteria; esso non richiede alcuna manutenzione.

Se dovessero sorgere dei problemi di funzionamento elettrico, causati dal raddrizzatore e regolatore di tensione, portare il motociclo, immediatamente dal Concessionario.

Fusibili

Nell'impianto elettrico sono stati inseriti due fusibili, fissati sopra il parafango posteriore (4 Fig. 12), dei quali uno controlla il circuito luci e l'altro il circuito raddrizzatore e regolatore di tensione.

LEGENDA COLORI CAVI	
A AZZURRO	V VERDE
B BIANCO	VI VIOLA
BL BLU	B/N BIANCO e NERO
G GIALLO	G/V GIALLO e VERDE
GR GRIGIO	N/A NERO e AZZURRO
M MARRONE	R/N ROSSO e NERO
N NERO	V/N VERDE e NERO
R ROSSO	

CONTATTI INTERRUTTORE ACCENSIONE	
POSIZIONI INTERRUTTORE	CONNETTORI e TERMINALI
APERTO	
ACCENSIONE	6-7 1-2
ACCENSIONE e LUCI	1-2-3 4-5 6-7 8-9
PARCHEGGIO	5-10

- TERMINALE COLORE NERO
 TERMINALE COLORE ROSSO

1. Batteria 12 V - 18 Ah.
2. Alternatore 13 V - 100 W
3. Fusibile 25 A
4. Raddrizzatore regolatore
5. Interruttore sul manubrio
6. Proiettore
7. Lampada 12 V - 35/35 W
8. Lampada 12 V - 5 W
9. Motorino avviamento
10. Bobina A.T.
11. Candela
12. Ruttore accensione
13. Avvisatore acustico
14. Interruttore sul manubrio per motorino avviamento
15. Intermittenza
16. Connettore
17. Connettore
18. Indicatore di direzione 12 V - 21 W
19. Interruttore stop anteriore
20. Interruttore stop posteriore
22. Spia luce direzione - colore ambra - 12 V - 3 W
21. Fanale posteriore 12 V - 5/21 W
23. Spia generatore - colore verde - 12 V - 1,5 W
24. Spia luce di posizione - colore rosso - 12 V - 3 W
25. Lampada illuminazione contaglia 12 V - 3 W
26. Lampada illuminazione contagiri 12 V - 3 W (solo per S
27. Deviatore per luci posizione
28. Interruttore accensione
29. Teleruttore

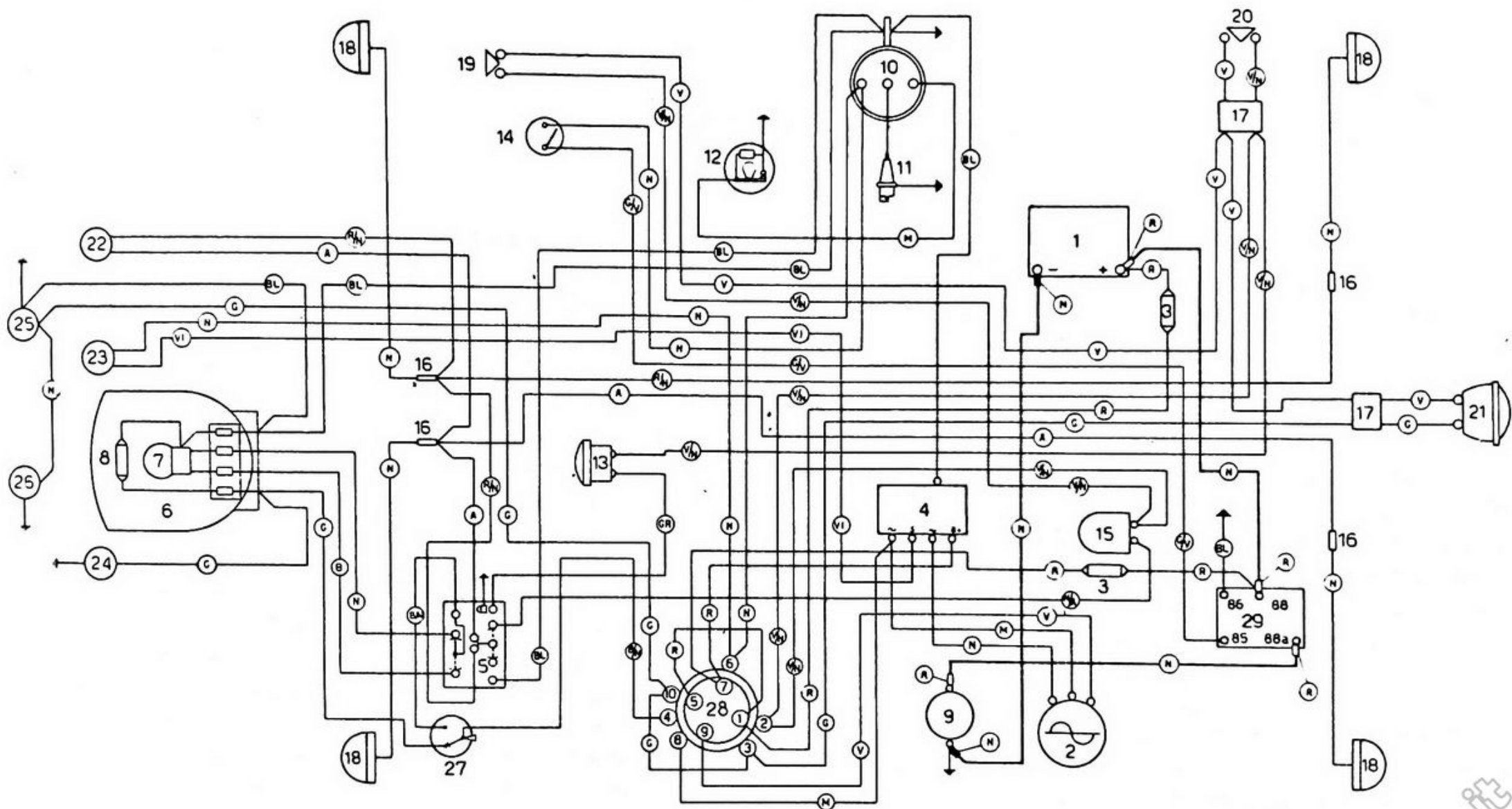


Fig. 23 Schema elettrico

INDICE ALFABETICO

Accensione - messa in fase	pag. 31	Freno anteriore - registrazione	pag. 35
Alternatore	» 40	Freno posteriore - registrazione	» 33
Ammortizzatori	» 36	Frizione - registrazione	» 32
Batteria	» 40	Fusibili	» 41
Candela	» 29	Immagazzinaggio	» 25
Carburante	» 17	Inconvenienti di funzionamento	» 20
Carburatore - registrazione	» 26	Manutenzione periodica	» 24
Catena di trasmissione - registrazione	» 33	Motore - lubrificazione	» 16
Comandi	» 9	Motorino d'avviamento	» 40
Consigli per una buona guida	» 20	Mozzi ruote - lubrificazione	» 38
Contachilometri - lubrificazione	» 38	Pneumatici	» 39
Controllo prima della guida	» 16	Punterie - registrazione	» 30
Cuscinetti testa di sterzo	» 39	Raddrizzatore e regolatore di tensione	» 41
Epuratore aria	» 29	Regole della strada	» 23
Dati tecnici	» 2	Ruote - rimozione	» 37
Fanale anteriore	» 40	Ruttore di accensione	» 30
Filtro carburante	» 28	Sostituzione olio di lubrificazione	» 26
Forcella anteriore - lubrificazione	» 36	Schema elettrico	» 43
Forcellone - lubrificazione	» 38		