



W800

**Motorcycle
Motocyclette
Motorrad**

**OWNER'S MANUAL
MANUEL DE L'UTILISATEUR
BETRIEBSANLEITUNG**

FRANÇAIS

Motocyclette

Manuel de l'Utilisateur

Instructions initiales

Lorsque vous voyez les symboles présentés ci-dessous, tenez compte des instructions! Respectez toujours des pratiques de fonctionnement et d'entretien sûres.

 **DANGER**

La mention **DANGER** indique la présence d'une situation à risque qui, si elle n'est pas évitée, peut provoquer des blessures graves, voire mortelles.

 **AVERTISSEMENT**

La mention **AVERTISSEMENT** indique la présence d'une situation à risque qui, si elle n'est pas évitée, pourrait provoquer des blessures graves, voire mortelles.

REMARQUE

La mention **REMARQUE** est utilisée pour souligner des pratiques n'entraînant pas de risque de blessures.

NOTE

- *Dans les rubriques NOTE, on trouvera des informations qui peuvent être utiles pour l'utilisation ou l'entretien du véhicule.*

REMARQUE

CE PRODUIT EST À USAGE DE VÉHICULE, ET IL DOIT ÊTRE UTILISÉ PRUDEMMENT PAR UN CONDUCTEUR APTE ET QUALIFIÉ.

PRÉFACE

Nous vous félicitons d'avoir acheté une moto neuve Kawasaki. Cette nouvelle machine est le fruit de l'ingénierie de pointe et des épreuves exhaustives réalisées par Kawasaki dans sa recherche de la fiabilité, de la sécurité et de la performance idéales.

Avant toute chose, veuillez lire avec soin le Manuel de l'utilisateur afin que les caractéristiques, les possibilités et les limitations ainsi que l'utilisation des commandes de la moto vous deviennent familières. Ce manuel vous fournira également de nombreux conseils utiles de conduite, quoiqu'il ne vise pas à établir une liste exhaustive des techniques et aptitudes requises pour la conduite d'une moto. À ce sujet, nous ne pouvons qu'encourager le conducteur à suivre des cours de pilotage afin d'acquérir la maturité et les réflexes nécessaires à la conduite en toute sécurité.

Prenez soin de votre moto et respectez scrupuleusement les intervalles d'entretien décrits dans ce manuel afin de la conserver en parfait état et de lui assurer une longue durée de service. Pour ceux qui souhaiteraient obtenir des informations plus détaillées, un Manuel d'atelier est disponible auprès des concessionnaires Kawasaki. Ce Manuel d'atelier fournit une description détaillée des travaux de démontage et d'entretien. Ce Manuel d'atelier est toutefois destiné aux mécaniciens et les travaux qui y sont décrits doivent donc être effectués par une personne possédant à la fois les connaissances et les outils spéciaux requis.

Conservez toujours le Manuel de l'utilisateur à bord de la moto, de sorte à pouvoir y avoir recours en cas de besoin.

Ce manuel fait partie intégrante de la moto et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de vente.

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sans notre permission écrite obtenue au préalable.

Cette publication contient les informations les plus récentes disponibles au moment de l'impression. Les illustrations et textes reproduits dans ce manuel peuvent parfois ne pas correspondre dans tous les détails au véhicule lui-même.

Tous les produits sont sujets à modification sans préavis et sans entraîner quelque obligation que ce soit.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company

TABLE DES MATIÈRES

CARACTÉRISTIQUES	10	Inverseur feu de route/de croise-	
DISPOSITION DES ÉLÉMENTS	13	ment :	32
RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU		Contacteur des clignotants :	32
CHARGEMENT	16	Bouton de l'avertisseur :	33
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	20	Dispositif de réglage de levier de frein	
Compteurs	20	et d'embrayage	33
Compteur de vitesse et compte-		Bouchon du réservoir d'essence	34
tours	21	Essence	35
Afficheur à cristaux liquides (hor-		Type d'essence :	35
loge, compteur kilométrique,		Remplissage du réservoir :	38
compteur journalier)	22	Béquilles	39
Témoins d'avertissement/indica-		Selle	41
teurs	26	Accroche-casque / câble de fixation	
Clé	28	du casque	42
Contacteur d'allumage / Verrou de di-		Trousse à outils	44
rection	29	Boîte à documents	45
Contacteurs à la poignée droite	30	Crochets de fixation	45
Contacteur d'arrêt moteur :	30	Rétroviseurs	46
Bouton du démarreur :	31	RODAGE	47
Contacteurs à la poignée gauche	32	CONDUITE DE LA MOTO	49

Mise en marche du moteur	49	Système de commande des papillons d'accélération	100
Mise en marche en cas de batterie déchargée	51	Synchronisation de la dépression du moteur	102
Démarrage de la moto	55	Régime de ralenti	103
Passage des vitesses	56	Embrayage	104
Freinage	57	Chaîne de transmission	106
Arrêt du moteur	59	Freins	115
Arrêt d'urgence de la moto	59	Contacteur de frein	120
Stationnement	60	Fourche avant	122
Catalyseur	62	Amortisseur arrière	123
CONSIGNES DE SÉCURITÉ	65	Roues	127
Techniques pour une conduite en toute sécurité	65	Rayons et jantes :	131
Contrôles quotidiens	69	Batterie	132
Conseils supplémentaires relatifs à la conduite à grande vitesse	72	Faisceau du phare	139
ENTRETIEN ET RÉGLAGES	73	Fusibles	141
Tableau d'entretien périodique	74	Lubrification générale	144
Huile moteur	85	Nettoyage de la moto	145
Bougies	92	ENTREPOSAGE	151
Système Clean Air Kawasaki	93	PROTECTION DE L'ENVIRONNE- MENT	154
Jeu aux soupapes	94	EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES	155
Filtre à air	95		

10 CARACTÉRISTIQUES

CARACTÉRISTIQUES

PERFORMANCES

Puissance maximum	35 kW (48 PS) à 6 500 tr/min
Couple maximum	60 Nm (6,1 kgf·m) à 2 500 tr/min
Rayon de braquage minimal	2,7 m

DIMENSIONS

Longueur totale	2 190 mm
Largeur totale	790 mm
Hauteur totale	1 075 mm
Empattement	1 465 mm
Garde au sol	125 mm
Poids à vide	217 kg

MOTEUR

Type	Simple arbre à cames en tête, 2 cylindres, 4 temps, refroidi par air
Cylindrée	773 cm ³
Alésage × Course	77,0 × 83,0 mm
Taux de compression	8,4 : 1
Système de démarrage	Démarreur électrique
Ordre de numérotation des cylindres	De gauche à droite, 1-2
Ordre d'allumage	1-2

Système d'alimentation		FI (Injection d'essence)
Système d'allumage		Batterie et bobine (allumage transistorisé)
Avance à l'allumage		0° avant PMH à 1 200 tr/min
Bougie		NGK CR8E
Système de lubrification		Lubrification forcée (carter humide)
Huile moteur	Type:	API SG, SH, SJ, SL ou SM avec JASO MA, MA1 ou MA2
	Viscosité:	SAE 10W-40
	Capacité:	3,2 l

TRANSMISSION

Type de transmission		5 vitesses, prise constante, sélecteur à rappel
Type d'embrayage		Multidisque, à bain d'huile
Système de transmission		Entraînement par chaîne
Rapport de réduction primaire		2,095 (88/42)
Rapport de réduction secondaire		2,467 (37/15)
Rapport final		4,403 (dernier rapport engagé)
Rapport des vitesses	1re	2,353 (40/17)
	2e	1,591 (35/22)
	3e	1,240 (31/25)
	4e	1,000 (28/28)
	5e	0,852 (23/27)

12 CARACTÉRISTIQUES

CADRE

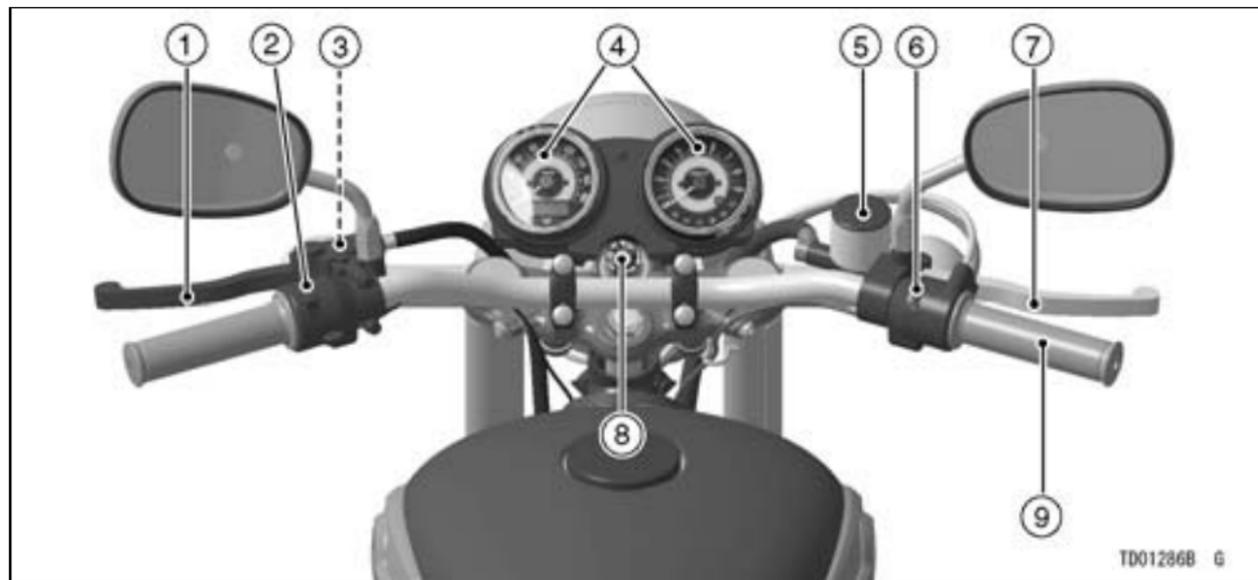
Angle de chasse		27°
Chasse		108 mm
Taille des pneus :	Avant	100/90-19M/C 57H
	Arrière	130/80-18M/C 66H
Taille de la jante :	Avant	J19 × 2,15
	Arrière	J18M/C × MT2,75
Capacité du réservoir d'essence		14 l

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Batterie	12 V 10 Ah
Phare	Feu de route 12 V 60 W Feu de croisement 12 V 55 W
Feu arrière/stop	12 V 5/21 W

Les caractéristiques peuvent être modifiées sans préavis et peuvent ne pas s'appliquer à tous les pays.

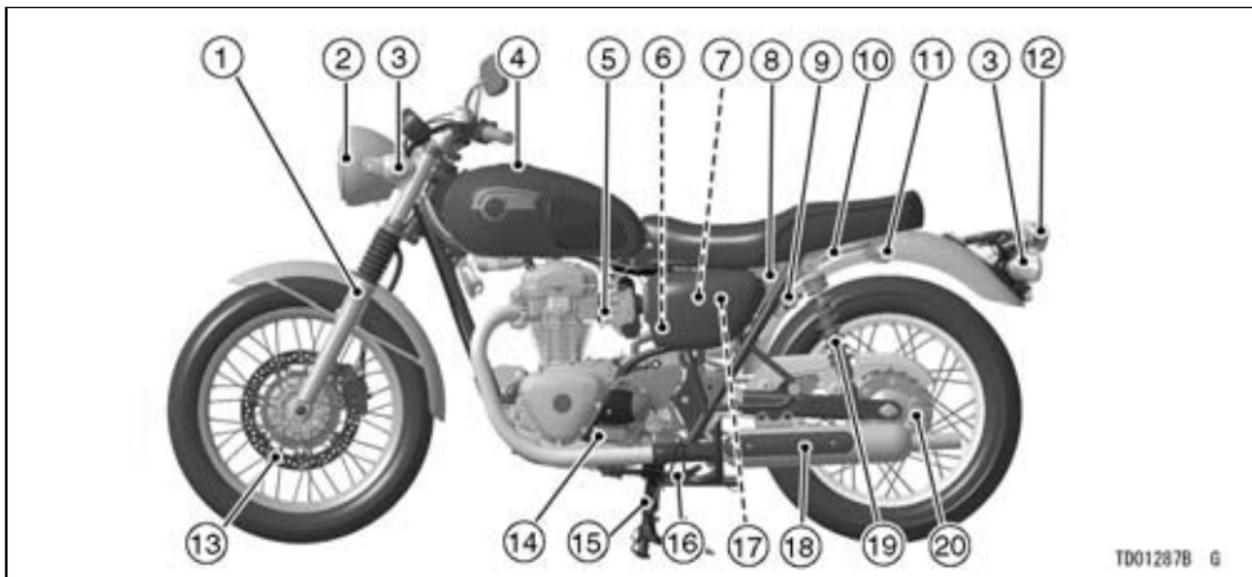
DISPOSITION DES ÉLÉMENTS



TD01286B G

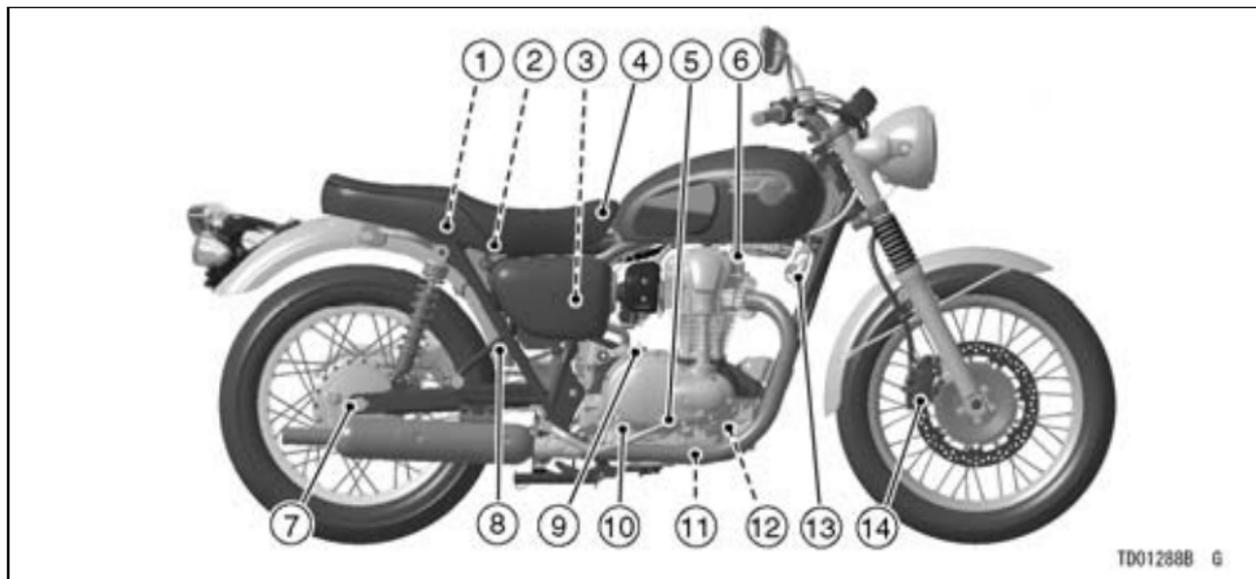
1. Levier d'embrayage
2. Contacteurs à la poignée gauche
3. Contacteur de verrouillage de démarreur
4. Compteurs
5. Réservoir de liquide de frein (avant)
6. Contacteurs à la poignée droite
7. Levier de frein avant
8. Contacteur d'allumage / Verrou de direction
9. Poignée d'accélération

14 DISPOSITION DES ÉLÉMENTS



TD01287B G

- | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------|
| 1. Fourche avant | 7. Boîte de connexions
(Boîte à fusibles) | 14. Sélecteur de vitesse |
| 2. Phare | 8. Serrure de selle | 15. Béquille centrale |
| 3. Feux clignotants | 9. Accroche-casque | 16. Béquille latérale |
| 4. Bouchon du réservoir
d'essence | 10. Poignée de maintien | 17. Batterie |
| 5. Vis de réglage de ralenti | 11. Crochet de fixation | 18. Silencieux |
| 6. Élément du filtre à air | 12. Feu arrière/stop | 19. Amortisseur arrière |
| | 13. Disque de frein | 20. Chaîne de transmission |



TD01288B G

1. Câble de fixation du casque
2. Trousse à outils
3. Élément du filtre à air
4. Selle
5. Pédale de frein arrière
6. Bougies

7. Indicateur d'usure des garnitures de frein
8. Contacteur de frein arrière
9. Bouchon de remplissage en huile

10. Fenêtre de contrôle du niveau d'huile
11. Boulon de vidange d'huile
12. Filtre à huile
13. Avertisseur sonore
14. Étrier de frein

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU CHARGEMENT



AVERTISSEMENT

Un chargement inégal ou excessif, la pose ou l'utilisation incorrecte d'accessoires ou toute modification inappropriée de la motocyclette peut créer des conditions de conduite dangereuses. Avant d'enfourcher la motocyclette, s'assurer qu'elle n'est pas surchargée et que les conditions de charge sont remplies.

Kawasaki ne peut garantir la compatibilité de pièces de rechange et d'accessoires que s'il s'agit de pièces de la marque Kawasaki. En effet, Kawasaki n'a aucun regard sur la conception et la destination de pièces d'autres marques qui peuvent influencer de manière

négative sur les performances, voire être interdites. Le pilote est personnellement responsable du chargement de son véhicule, de la sélection et de l'utilisation d'accessoires ainsi que des conséquences qu'un non-respect de ces consignes puisse entraîner.

NOTE

○ *Les pièces et accessoires d'origine Kawasaki ont été spécialement conçus pour les motocyclettes Kawasaki. Nous recommandons vivement l'utilisation exclusive de pièces et accessoires de la marque Kawasaki.*

Le véhicule étant sensible à toute modification de poids et de forces aérodynamiques, il convient d'exercer la plus grande prudence lors du transport

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU CHARGEMENT 17

d'un passager ou de bagages, ainsi que lors de la conduite après la mise en place d'accessoires. Les instructions suivantes permettent d'accroître la sécurité de conduite.

1. Tout passager doit être familiarisé avec les principes de conduite d'une motocyclette. Un passager mal positionné risque de gêner la manœuvre du véhicule dans les virages ou lorsque le pilote effectue des manœuvres brusques. Il est important que le passager reste immobile tant que la moto est en mouvement et qu'il n'interfère pas avec la conduite du véhicule. Ne pas transporter d'animaux sur cette motocyclette.
2. Avant le départ, il convient de rappeler à tout passager de bien garder les pieds sur les repose-pieds du passager et de se maintenir au pilote ou à la poignée de maintien.

Ne pas transporter un passager trop petit pour utiliser les repose-pied ou s'il n'y a pas de repose-pied.

3. Tout bagage doit être transporté le plus bas possible afin de limiter son influence sur le centre de gravité de la motocyclette. Les bagages doivent être répartis de façon égale des deux côtés du véhicule. Éviter de transporter un objet qui dépasserait l'arrière du véhicule.
4. Il faut bien veiller à attacher correctement tout bagage. S'assurer que le bagage transporté ne bougera pas pendant la conduite. Vérifier la fixation des bagages aussi souvent que possible (ne pas effectuer cette vérification pendant la conduite) et rectifier si nécessaire.
5. Ne pas transporter d'objet lourd ou encombrant sur les porte-bagages. Ils sont conçus pour le transport

18 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU CHARGEMENT

d'objets légers et un poids excédentaire peut influencer sur la maniabilité du véhicule en raison des modifications dans la répartition du poids et des forces aérodynamiques.

6. Ne pas poser des accessoires ni transporter de charge qui réduiraient les performances. S'assurer de ne pas avoir obstrué un élément du système d'éclairage et de ne pas avoir modifié la garde au sol, l'angle d'inclinaison, le fonctionnement des commandes, l'empattement, le débattement des roues et de la fourche ou tout autre élément ayant une influence sur la conduite.
7. Tout poids attaché sur le guidon ou la fourche augmentera la masse de la direction et risque de rendre la conduite dangereuse.
8. Les carénages, pare-brises, dossiers et autres pièces de grande

taille peuvent réduire la stabilité et la bonne maîtrise du véhicule en raison de leur poids, mais aussi en raison des forces aérodynamiques. Des pièces de conception médiocre ou des pièces mal posées peuvent rendre la conduite dangereuse.

9. Cette motocyclette n'a pas été conçue pour la conduite avec side-car ou remorque ni pour le remorquage d'un autre véhicule. Kawasaki ne produit pas de side-cars ni de remorques pour motocyclettes et ne peut donc prévoir les effets de tels accessoires sur la maniabilité ou la stabilité de la motocyclette. Kawasaki ne peut donc que mettre en garde contre l'utilisation de ce genre d'accessoires et décline toute responsabilité quant aux conséquences entraînées par cet usage imprévu. Il est à noter que tout endommagement ayant pour origine

l'utilisation de ce genre d'accessoire n'est pas couvert par la garantie.

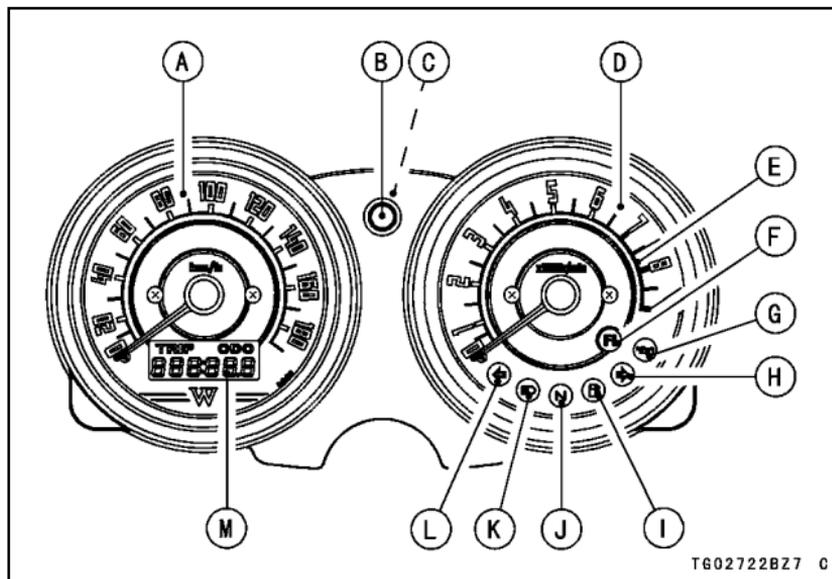
Charge maximale

Ne pas dépasser la charge maximale de 183 kg, comprenant le conducteur, le passager et d'éventuels accessoires ou bagages.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Compteurs

- A. Compteur de vitesse
- B. Bouton MODE
- C. Bouton RESET
- D. Compte-tours
- E. Zone rouge
- F. Témoin d'alerte FI
- G. Témoin d'alerte de pression d'huile
- H. Témoin de feu clignotant droit
- I. Témoin d'alerte de niveau de carburant
- J. Témoin de point mort
- K. Témoin de feu de route
- L. Témoin de clignotant gauche
- M. Afficheur à cristaux liquides (compteur kilométrique/ compteur journalier/horloge)



TG02722BZ7 0

Compteur de vitesse et compte-tours

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule. Au moment où le contact est établi (position "ON"), l'aiguille du compteur de vitesse et celle du compte-tours passent momentanément du minimum au maximum et reviennent au minimum. Ceci permet de vérifier le fonctionnement des aiguilles du compteur. Si elles ne fonctionnent pas correctement, faire contrôler leur fonctionnement par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Le compte-tours indique la vitesse de rotation du moteur en tours par minute (tr/min). Dans la partie droite de l'échelle du compte-tours se trouve une section appelée la "zone rouge." Elle indique des régimes supérieurs à la limite recommandée et situés au-delà de la plage de rendement idéale.

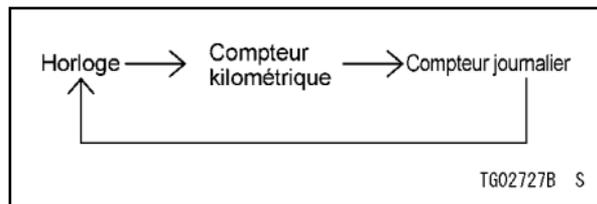
REMARQUE

L'aiguille du compte-tours ne doit pas entrer dans la zone rouge. Un fonctionnement dans cette zone provoquera une surcharge du moteur et pourra l'endommager sérieusement.

22 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Afficheur à cristaux liquides (horloge, compteur kilométrique, compteur journalier)

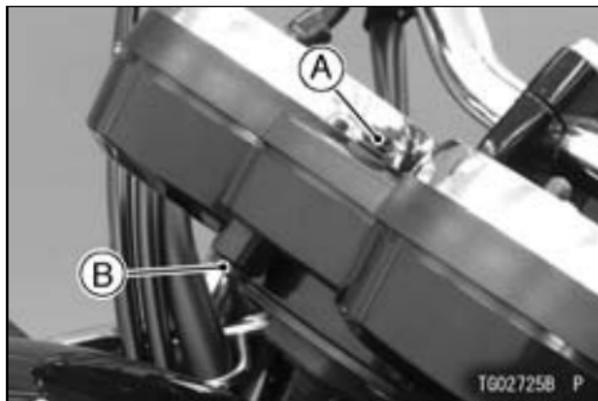
L'afficheur à cristaux liquides qui se trouve dans le cadran de l'indicateur de vitesse sert d'affichage pour l'horloge, pour le compteur kilométrique et pour le compteur journalier. Appuyer sur le bouton MODE pour choisir entre les trois modes suivants : CLOCK (horloge), ODO (compteur kilométrique) et TRIP (compteur journalier). Quand le contacteur d'allumage est placé sur "ON", tous les segments de l'écran LCD s'allument pendant trois secondes, puis, en fonction du mode sélectionné, l'horloge ou les compteurs fonctionnent normalement.



NOTE

- *Pour la sécurité, ne pas utiliser les boutons MODE et RESET tout en conduisant.*

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 23



- A. Bouton MODE (Mode)
- B. Bouton RESET (Réinitialiser)

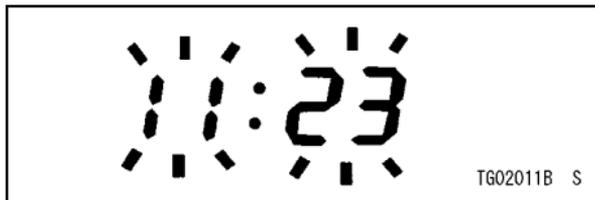
Horloge -

Pour régler les heures et les minutes

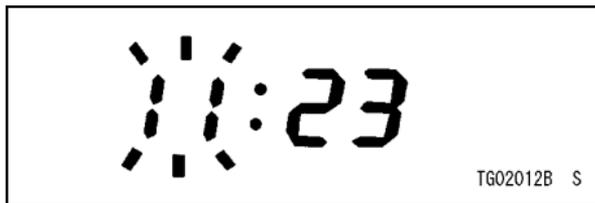
:

- Mettre le contacteur d'allumage sur "ON".
- Appuyer sur le bouton MODE (Mode) pour afficher l'horloge.

- Appuyer sur le bouton RESET (Réinitialiser) pendant au moins deux secondes. L'affichage des heures et des minutes se met à clignoter.



- Appuyer sur le bouton RESET (Réinitialiser). Seul l'affichage des heures clignote. Appuyer sur le bouton MODE (Mode) afin de modifier le réglage des heures.



24 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

- Appuyer sur le bouton RESET (Réinitialiser). Les heures s'arrêtent de clignoter et les minutes se mettent à clignoter. Appuyer sur le bouton MODE (Mode) afin de modifier le réglage des minutes.



- Appuyer sur le bouton RESET (Réinitialiser). Les heures et les minutes clignotent à nouveau.
- Appuyer sur le bouton MODE (Mode). Le clignotement cesse et l'horloge se met en marche.

NOTE

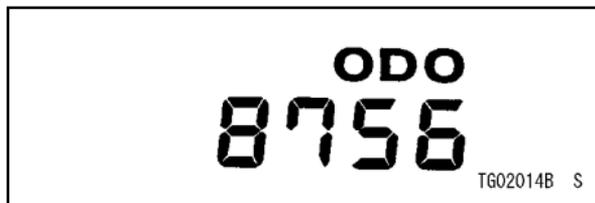
- Appuyer brièvement sur le bouton MODE (Mode) afin de faire avancer

les heures ou les minutes d'une unité à la fois. Maintenir ce bouton enfoncé pour faire défiler les heures ou les minutes.

- L'horloge fonctionne même lorsque le contact est coupé.
- En cas de débranchement de la batterie, l'horloge affiche 1:00 et se remet à fonctionner dès que la batterie est rebranchée.

Compteur kilométrique -

Le compteur kilométrique indique la distance totale parcourue en kilomètres depuis la mise en service du véhicule. Ce compteur ne peut être remis à zéro.



NOTE

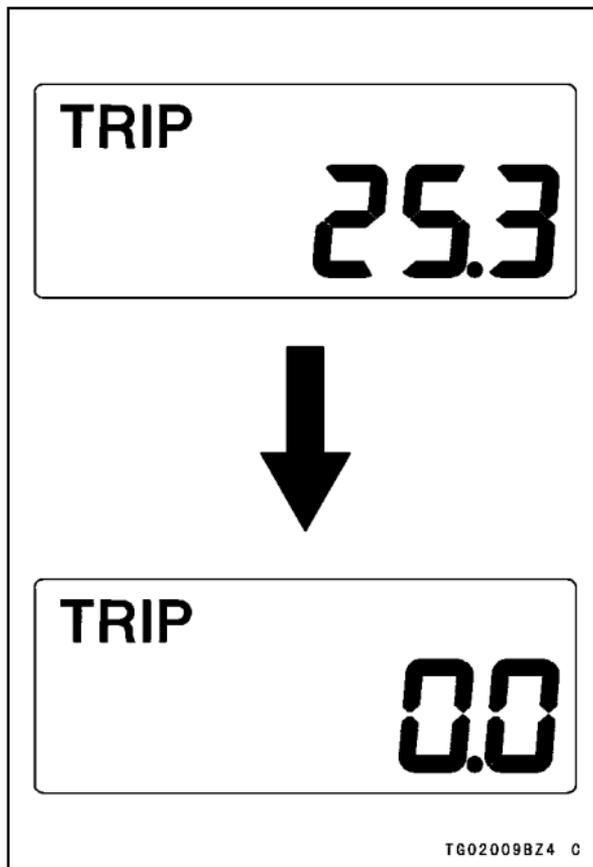
- *Les données sont conservées même lorsque la batterie est déconnectée.*
- *La valeur maximale est de 999999. Lorsque celle-ci est atteinte, l'affichage ne se modifie plus.*

Compteur journalier -

Le compteur journalier indique la distance parcourue en kilomètres depuis sa dernière remise à zéro.

Pour remettre un compteur journalier à zéro :

- Appuyer sur le bouton MODE (Mode) pour afficher le compteur journalier.
- Appuyer sur le bouton MODE (Mode) et le maintenir enfoncé.
- Deux secondes plus tard, 0.0 s'affiche et le compteur commence à mesurer la distance dès que le véhicule se déplace. Cette valeur augmente jusqu'à la remise à zéro du compteur.



NOTE

- *Les données sont conservées même lorsque la batterie est déconnectée.*
- *Lorsque le compteur journalier atteint 9999.9 durant la conduite, il revient à 0.0 et se remet à mesurer la distance.*

Témoins d'avertissement/indicateurs

 : Le témoin d'alerte de pression d'huile s'allume lorsque la pression est dangereusement basse ou lorsque le contacteur d'allumage est sur ON alors que le moteur ne tourne pas. Ce témoin s'éteint dès que la pression de l'huile moteur est suffisamment élevée. Se référer au chapitre Entretien et réglages pour plus d'informations.

 : Ce témoin est allumé lorsque le phare est à la position feu de route.

↔ : Lorsque le contacteur des clignotants est tourné vers la gauche ou vers la droite, le témoin clignote.

N : Le témoin de point mort s'allume quand la boîte de vitesses est au point mort.

FI: Le témoin d'alerte d'injection de carburant (FI) s'allume lorsque le contacteur d'allumage est mis sur "ON" et s'éteint très rapidement dès que le système a vérifié que le circuit de ce témoin fonctionne normalement.

Le témoin d'alerte s'allume aussi dès l'apparition d'un problème dans le système d'injection d'essence numérique (DFI). Si le témoin d'alerte clignote, faire vérifier le système DFI par un concessionnaire Kawasaki agréé.

 : Le témoin d'alerte de niveau de carburant s'allume lorsque le contacteur d'allumage est mis sur "ON" et s'éteint très rapidement dès que le système a vérifié que le circuit de ce témoin fonctionne normalement.

Le témoin d'alerte s'allume aussi et le message "FUEL" clignote sur l'afficheur à cristaux liquides quand il ne reste plus que 3,1 l de carburant environ.



Faire le plein dès que possible quand le témoin d'alerte de niveau de carburant s'allume et la mention "FUEL" clignote.

Lorsque le véhicule est soutenu par la béquille latérale, le témoin d'alerte

28 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

de niveau de carburant ne peut pas indiquer exactement la quantité de carburant qui se trouve dans le réservoir. Redresser le véhicule pour vérifier le niveau de carburant.

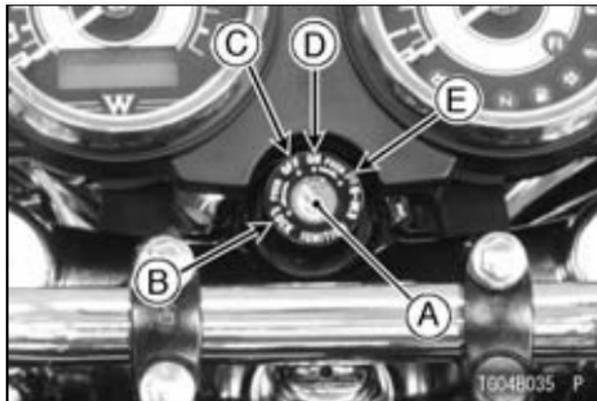
Clé

Cette moto est équipée d'une clé à usages multiples, utilisée pour le contacteur de démarrage / verrou de direction, la serrure de selle, l'accroche-casque et le bouchon du réservoir de carburant.

Des ébauches de clé sont disponibles chez les concessionnaires Kawasaki. Ces derniers sont équipés pour fabriquer autant de clés qu'il est nécessaire, à partir de votre clé d'origine.

Contacteur d'allumage / Verrou de direction de direction

Ce modèle est équipé d'un contacteur à clé à 4 positions. La clé peut être retirée du contacteur lorsqu'elle est sur la position OFF, LOCK ou P (stationnement).



- A. Contacteur d'allumage / Verrou de direction
- B. Position LOCK
- C. Position OFF
- D. Position ON
- E. Position P (stationnement)

OFF	Moteur coupé. Alimentation des circuits électriques coupée.
ON	Moteur allumé. Tous les circuits électriques peuvent être utilisés.
LOCK	Direction bloquée. Moteur coupé. Alimentation des circuits électriques coupée.
P (stationnement)	Direction bloquée. Moteur coupé. Feu arrière et feux de ville allumés. Les autres circuits électriques sont coupés.

NOTE

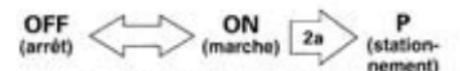
- *Le feu arrière et les feux de ville s'allument dès que la contacteur d'allumage est sur ON. Un phare s'allume dès que le bouton du démarreur est relâché après la mise en marche du moteur. Afin d'éviter la décharge de la batterie, toujours mettre le moteur*

30 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

en marche immédiatement après avoir mis le contacteur d'allumage sur "ON".

- En laissant la clé sur la position P (stationnement) trop longtemps (plus d'une heure), la batterie risque de se décharger complètement.

Fonctionnement du contacteur à clé



1. Tourner le guidon complètement à gauche.
2. a. Pour stationner, la clé étant sur « ON », l'enfoncer et la tourner sur « P ».
b. Pour verrouiller l'antivol, la clé étant sur « OFF », l'enfoncer et la tourner sur « LOCK ».

LOCK (verrouillage)

TG04026B

Contacteurs à la poignée droite

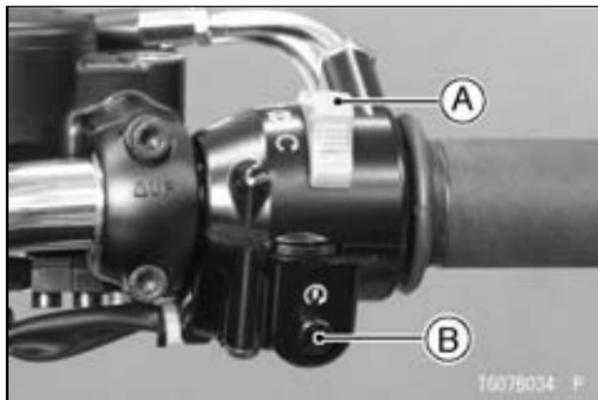
Contacteur d'arrêt moteur :

Pour pouvoir mettre le moteur en marche, il faut non seulement que le contact soit mis, mais également que le contacteur d'arrêt moteur soit à la position \odot .

Le contacteur d'arrêt moteur est réservé aux cas d'urgence. En cas de nécessité, mettre le contacteur en position \otimes .

NOTE

- *Si le contacteur d'arrêt moteur coupe le moteur, il ne coupe toutefois pas tous les circuits électriques. Il est donc préférable d'utiliser le contacteur à clé pour éteindre le moteur.*



- A. Contacteur d'arrêt moteur**
B. Bouton du démarreur

Bouton du démarreur :

Le bouton du démarreur actionne le démarreur électrique lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

Se reporter à la section Mise en marche du moteur au chapitre "Conduite de la moto".

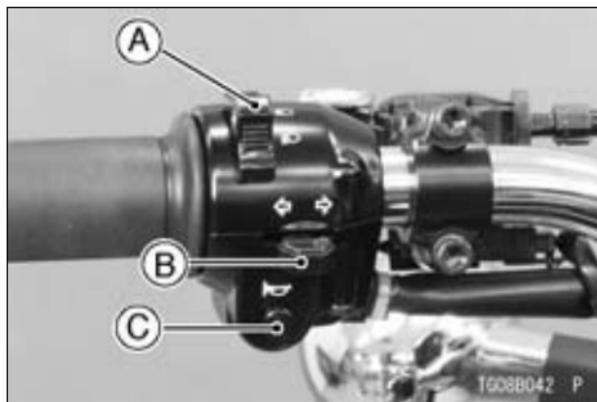
32 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Contacteurs à la poignée gauche Inverseur feu de route/de croisement :

Cet inverseur permet de passer du feu de croisement au feu de route et inversement. Le témoin de feu de route est allumé lorsque le phare est à la position feu de route ().

Feu de route.....()

Feu de croisement.....()



A. Inverseur feu de route/de croisement

B. Contacteur des clignotants

C. Bouton de l'avertisseur

Contacteur des clignotants :

Lorsque le contacteur des clignotants est tourné vers la gauche () ou vers la droite (), le témoin correspondant clignote.

Pour arrêter les clignotants, enfoncer le contacteur.

Bouton de l'avertisseur :

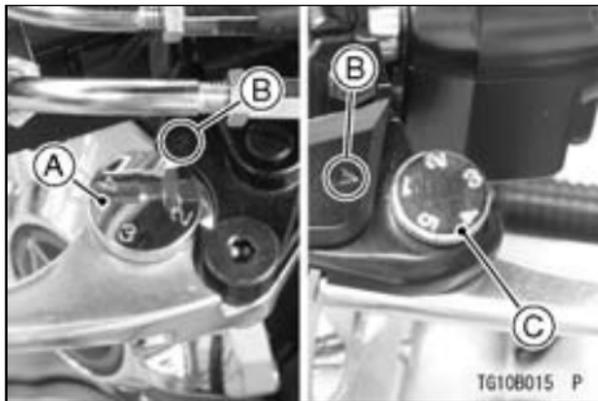
L'avertisseur retentit lorsque ce bouton est enfoncé.

Dispositif de réglage de levier de frein et d'embrayage

Le levier de frein et le levier d'embrayage sont équipés de dispositifs de réglage. Le dispositif de réglage de la position du levier de frein a 4 positions et le dispositif de réglage de la position du levier d'embrayage en a 5 de façon à pouvoir ajuster la position relâchée du levier aux mains du conducteur.

Pousser le levier vers l'avant et tourner le dispositif de réglage de manière à aligner le chiffre avec le repère en forme de triangle situé sur le levier de frein et avec le repère en forme de triangle situé sur le levier d'embrayage.

La distance entre la poignée et le levier relâché est au minimum au numéro 4 pour le levier de frein et au numéro 5 pour le levier d'embrayage, et au maximum au numéro 1 pour les deux leviers.



- A. Dispositif de réglage du levier de frein
- B. Repère
- C. Dispositif de réglage du levier d'embrayage

Bouchon du réservoir d'essence

Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence, insérer la clé de contact dans le bouchon du réservoir de carburant et tourner la clé vers la droite.

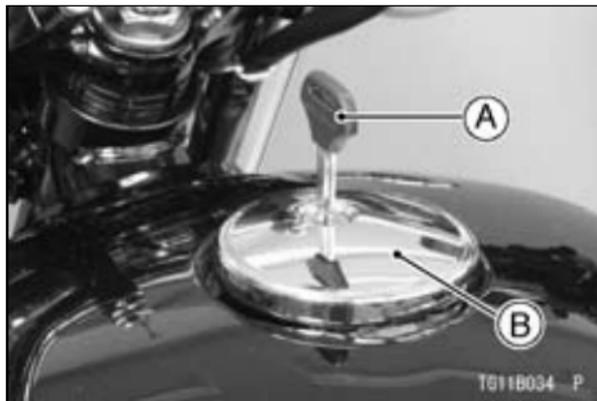
Pour fermer le bouchon, le remettre en place en laissant la clé dans la serrure. Pour retirer la clé, la tourner vers la gauche et l'enlever.

NOTE

- *Le bouchon du réservoir d'essence ne peut être fermé que si la clé de contact est introduite dans la serrure et la clé de contact ne peut être dégagee du bouchon que si celui-ci est correctement verrouillé.*

NOTE

- *Ne pas fermer le bouchon en appuyant sur la clé, car cela rend le verrouillage impossible.*



A. Clé de contact

B. Bouchon du réservoir d'essence

Essence**Type d'essence :**

Votre moteur Kawasaki est conçu pour fonctionner uniquement à l'essence sans plomb ayant, au minimum, l'indice d'octane indiqué ci-après. Pour éviter d'endommager gravement le moteur, ne jamais utiliser une essence dont l'indice d'octane est inférieur au minimum prescrit par Kawasaki.

L'indice d'octane d'une essence correspond à sa résistance à la détonation ou "cognement". Le terme couramment utilisé pour décrire l'indice d'octane d'une essence est l'indice d'octane recherche (IOR).

REMARQUE

Ne pas utiliser de l'essence avec plomb, sous peine de détruire le catalyseur. (Pour plus d'informations, se référer à la section "Catalyseur" au chapitre "Conduite de la moto".)

REMARQUE

En cas de "cognement" ou de "cliquetis", utiliser une autre marque d'essence ou un indice d'octane supérieur. Si aucune mesure n'est prise, le moteur risque d'être sérieusement endommagé. La qualité du carburant est un facteur important. Utiliser un carburant de mauvaise qualité ou non conforme aux spécifications standard du secteur risque d'entraîner des performances non satisfaisantes. Les problèmes de fonctionnement provoqués par l'utilisation d'un carburant de mauvaise qualité ou non recommandé ne sont pas couverts par la garantie.

Type et indice d'octane du carburant

Utiliser une essence sans plomb propre et fraîche d'une teneur en éthanol de moins de 10% en volume, et d'un indice d'octane égal ou supérieur à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.

Type de carburant	Essence sans plomb
Teneur en éthanol	E10 ou moins
Indice d'octane minimum	Indice d'octane recherché (IOR) 91

REMARQUE

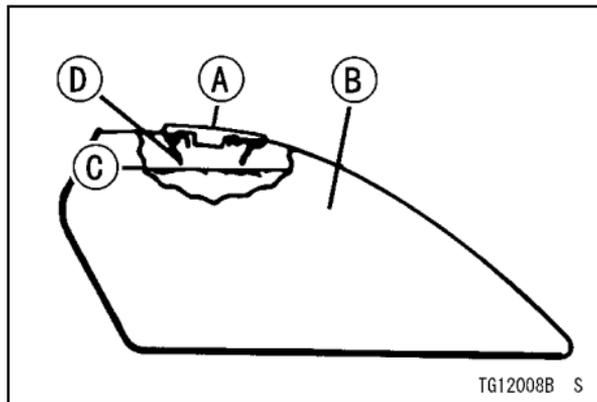
Ne pas utiliser pour ce véhicule un carburant contenant plus d'éthanol ou autres composants oxygénés que le carburant E10* prescrit. L'utilisation d'un carburant inapproprié peut endommager le moteur et son circuit d'alimentation et être à l'origine de problèmes de démarrage et/ou de performances médiocres.

* Selon la Directive Européenne, un carburant a droit à l'appellation "E10" si sa teneur en éthanol est inférieure ou égale à 10%.

38 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Remplissage du réservoir :

Afin de prévenir toute pollution de l'essence, éviter de faire le plein sous la pluie ou par vent chargé de poussières.



- A. Bouchon du réservoir
- B. Réservoir d'essence
- C. Niveau maximum
- D. Goulot de remplissage

AVERTISSEMENT

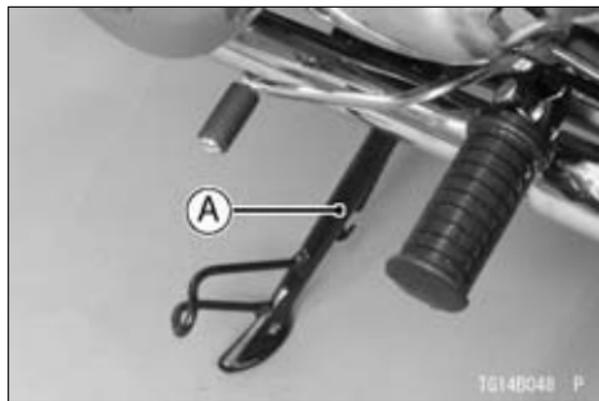
L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions, pouvant ainsi causer de graves brûlures. Tourner le contacteur d'allumage sur "OFF". S'abstenir de fumer. S'assurer que l'endroit est bien ventilé et dépourvu de sources d'étincelles ou de flammes, y compris de tout appareil muni d'une veilleuse. Ne jamais remplir le réservoir jusqu'au bord. Si le réservoir est rempli à ras bord, l'essence risque de déborder par les événements du bouchon sous l'effet de la dilatation thermique. Après avoir fait le plein, s'assurer que le bouchon du réservoir est correctement fermé. Si de l'essence coule sur le réservoir, l'essuyer immédiatement.

REMARQUE

Certains composants de l'essence peuvent ternir ou endommager les peintures. Faire très attention pour ne pas répandre de carburant en faisant le plein.

Béquilles

La moto est équipée de deux béquilles : une centrale et une latérale.



A. Béquille latérale

NOTE

○ Avant de reposer la moto sur sa béquille latérale, tourner le guidon vers la gauche.

Ne pas s'asseoir sur la moto quand elle est en appui sur la béquille latérale

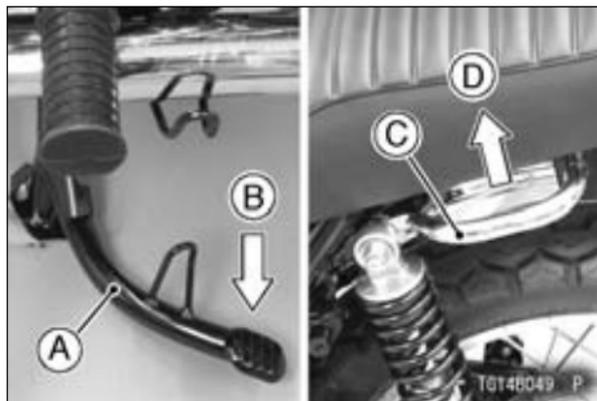
40 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

ou sur la béquille centrale. Toujours bien relever complètement la béquille avant de s'asseoir sur la moto.

NOTE

- Cette moto est équipée d'un contacteur de béquille latérale. Ce contacteur est conçu de manière à arrêter le moteur si la transmission est en prise et que la béquille latérale est abaissée.

Pour relever la moto sur sa béquille centrale, appuyer dessus fermement à l'aide du pied puis soulever la moto en la dirigeant vers l'arrière en utilisant la poignée de maintien. Ne pas la maintenir par la selle car cela risquerait de l'endommager.

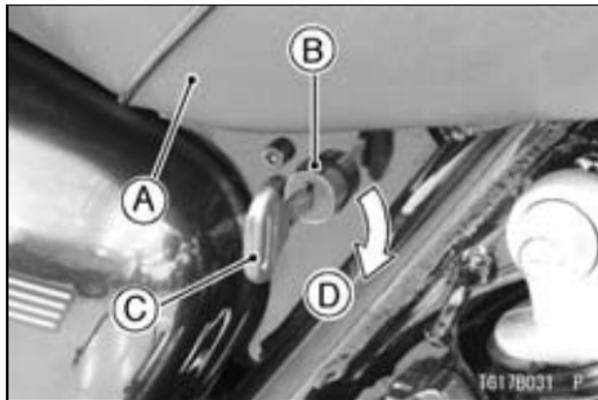


- A. Béquille centrale
- B. Abaisser avec le pied
- C. Poignée de maintien
- D. Soulever

Selle

Dépose des selles

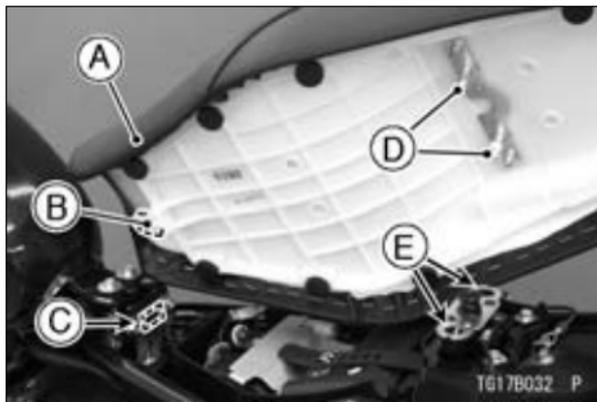
- Pour déposer la selle, insérer la clé de contact dans la serrure de selle puis la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.



- A. Selle
- B. Serrure de selle
- C. Clé de contact
- D. Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre

Mise en place des selles

- Insérer la patte du devant de la selle et les saillies du milieu de la selle dans les trous correspondants du cadre.



- A. Selle
- B. Patte
- C. Orifice
- D. Saillies
- E. Trous

- Appuyer sur la selle jusqu'à ce que le verrou s'enclenche.

42 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

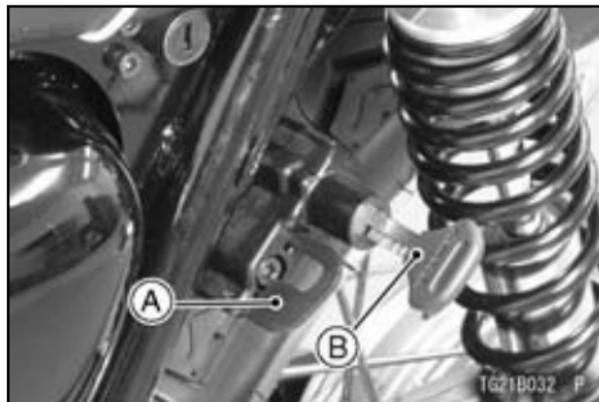
- Tirer la partie avant et arrière de la selle vers le haut pour vérifier qu'elles sont correctement verrouillées.

Accroche-casque / câble de fixation du casque

Les casques peuvent s'attacher à la moto sur l'accroche-casque qui se trouve du côté gauche ou au moyen du câble de fixation du casque qui se trouve sous la selle.

Accroche-casque -

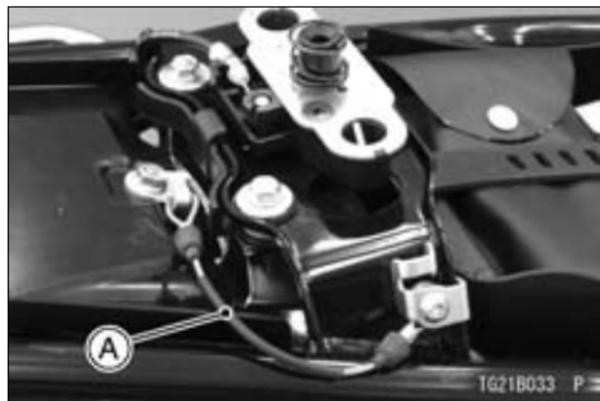
Pour déverrouiller l'accroche-casque, introduire la clé de contact dans la serrure et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.



A. Accroche-casque
B. Clé de contact

Câble de fixation du casque -

On peut attacher son casque à la moto au moyen du câble de fixation du casque. Passer le câble de fixation dans l'anneau du casque et remettre la selle en place.



A. Câble de fixation du casque

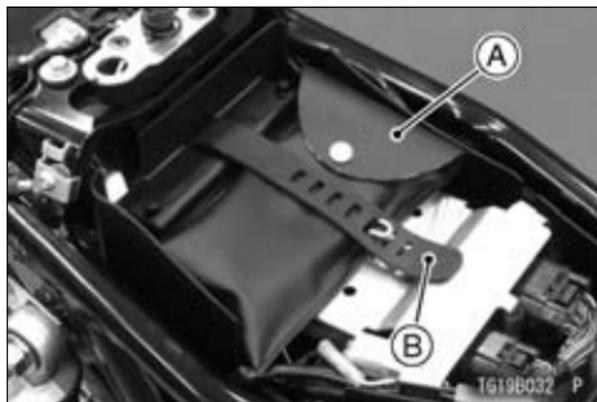
AVERTISSEMENT

Il est dangereux de conduire la moto en laissant des casques accrochés aux accroche-casques : cela pourrait provoquer un accident en détournant l'attention du conducteur ou en gênant la marche normale du véhicule. Ne jamais conduire la moto en laissant un casque attaché à un des accroche-casques.

Trousse à outils

La trousse à outils est rangée sous la selle.

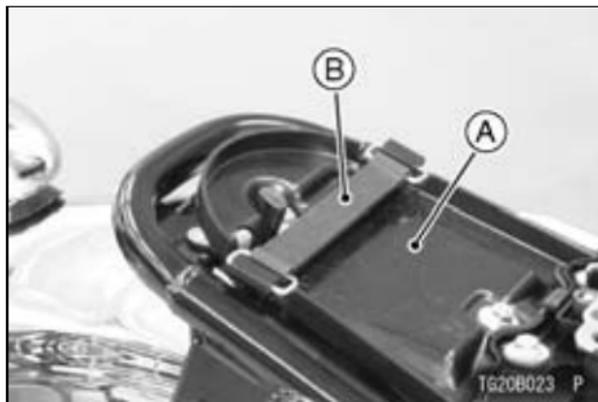
La trousse contient des outils pouvant aider à faire des réparations en cours de route, des réglages et à effectuer certaines procédures d'entretien expliquées dans le présent manuel. Conserver la trousse à outils à son emplacement d'origine.



A. Trousse à outils
B. Bande

Boîte à documents

Il y a un espace de rangement des documents à l'arrière, sous la selle. Utiliser cette boîte pour y ranger le manuel de l'utilisateur, ainsi que les papiers ou documents qui doivent être conservés avec la moto.



- A. Boîte à documents
- B. Bande

Crochets de fixation

Pour transporter des charges légères sur la selle, les fixer à l'aide des crochets situés de part et d'autre sous la selle.



- A. Crochets de fixation

46 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Rétroviseurs

Réglage des rétroviseurs

- Régler le rétroviseur en déplaçant lentement le miroir seul.
- Si la visibilité arrière ne peut pas être assurée en déplaçant le miroir, écarter le couvercle, desserrer la zone hexagonale supérieure et tourner le support à la main.

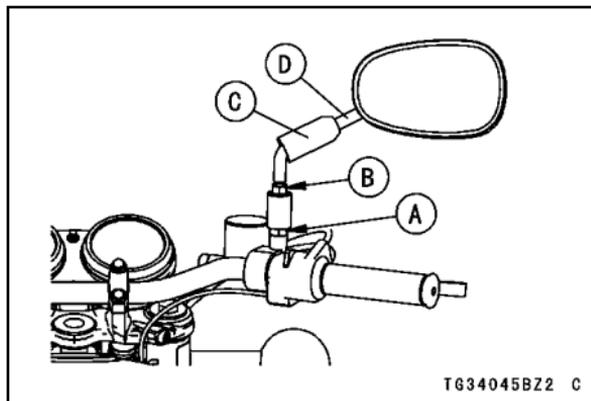
Couple de serrage

Zone hexagonale inférieure:

30 N·m (3,1 m·kgf)

Zone hexagonale supérieure:

30 N·m (3,1 m·kgf)



- A. Zone hexagonale inférieure pour le serrage
- B. Zone hexagonale supérieure
- C. Couvercle
- D. Rétroviseur

NOTE

- Si une clé dynamométrique n'est pas disponible, cet élément doit être entretenu par un concessionnaire Kawasaki.

RODAGE

Les premiers 1 600 km parcourus par la moto constituent son rodage. Si les consignes de rodage ne sont pas scrupuleusement respectées, l'état du véhicule risque de se dégrader après quelques milliers de kilomètres.

Observer les consignes données dans ce chapitre pour effectuer le rodage de la moto.

- Le tableau ci-dessous indique les vitesses maximales en km/h à ne jamais dépasser pendant le rodage.

Distance parcourue	Régime maximum
0 à 800 km	4 000 tr/min
800 à 1 600 km	6 000 tr/min

NOTE

- *Lors de la conduite sur la voie publique, toujours respecter les limitations de vitesse imposées par la loi.*
- Ne pas démarrer ou emballer le moteur immédiatement après sa mise en marche, même s'il est déjà chaud. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux ou trois minutes pour permettre à l'huile de lubrifier tous ses organes.
- Ne pas emballer le moteur lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

 **AVERTISSEMENT**

Des pneus neufs sont glissants et peuvent entraîner une perte de contrôle du véhicule et un accident.

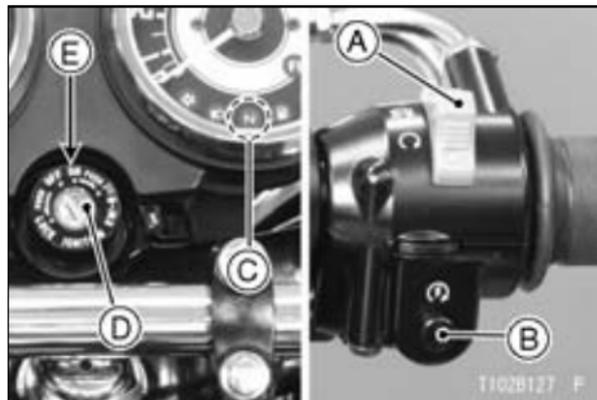
Un rodage de 160 km est nécessaire pour obtenir l'adhérence normale des pneus. Pendant la période de rodage, éviter les freinages et accélérations brutaux ainsi que la prise de virages trop secs.

En plus de ce qui précède, à 1 000 km, il est extrêmement important que le propriétaire fasse réaliser l'entretien initial par un concessionnaire Kawasaki.

CONDUITE DE LA MOTO

Mise en marche du moteur

- Vérifier si le contacteur d'arrêt moteur est à la position  .
- Mettre le contacteur d'allumage sur "ON".
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Sans agir sur la poignée des gaz, appuyer sur le bouton du démarreur pour mettre le moteur en marche.



- A. Contacteur d'arrêt moteur
- B. Bouton du démarreur
- C. Témoin de point mort
- D. Contacteur de démarrage
- E. Position ON

NOTE

- *Il peut arriver que le témoin d'alerte FI reste allumé pendant quelques secondes. Mais s'il s'éteint peu*

50 CONDUITE DE LA MOTO

après, il n'y a pas de problème et on peu utiliser la moto.

- *Lorsque le moteur est froid, le système de ralenti accéléré augmente automatiquement le régime de ralenti du moteur. Dans cet état, si on actionne inutilement la poignée des gaz, cela peut faire allumer le témoin d'alerte moteur.*
- *La moto est équipée d'un capteur d'inclinaison qui arrête automatiquement le moteur.*

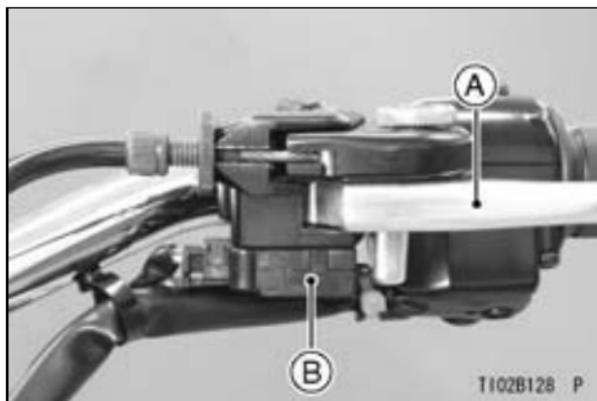
REMARQUE

Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 5 secondes d'affilée, car cela le fait surchauffer et provoque une baisse de puissance temporaire de la batterie. Attendre 15 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur afin de lui laisser le temps de refroidir et de permettre à la batterie de récupérer de la puissance.

NOTE

- *La moto est équipée d'un contacteur de blocage du démarreur. Ce contacteur est conçu de manière à empêcher le moteur de démarrer si la transmission est en prise et que la béquille est abaissée. Cependant, il est possible de démarrer le moteur si le levier d'embrayage est actionné*

et que la béquille est entièrement relevée.



A. Levier d'embrayage

B. Contacteur de blocage du démarreur

REMARQUE

Pour éviter de surchauffer le moteur et, par conséquent, de l'endommager, ne pas le laisser tourner plus de 5 minutes au ralenti.

Mise en marche en cas de batterie déchargée

Si la batterie de la moto est déchargée, il faut la déposer et la recharger. Si cela n'est pas possible, mettre le moteur en marche à l'aide d'une batterie d'appoint de 12 V et de câbles de démarrage.

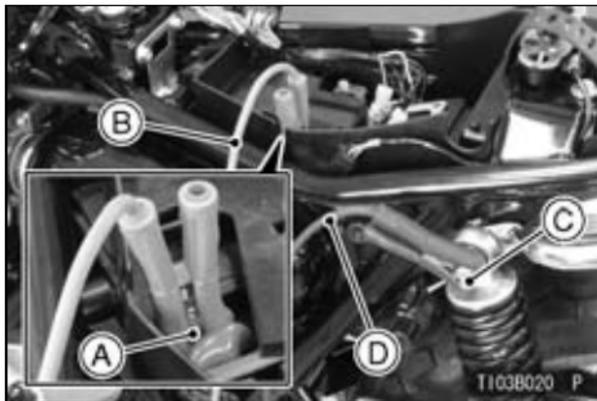
**DANGER**

L'hydrogène dégagé par l'acide de batterie est inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Il est présent dans la batterie à tout moment, même quand cette dernière est déchargée. Éloigner toute source de flammes et d'étincelles (cigarettes) de la batterie. Porter des lunettes pour effectuer tout travail sur une batterie. Dans le cas où de l'acide de batterie serait projeté sur la peau, les yeux ou les vêtements, rincer immédiatement les zones affectées à l'eau pendant au moins 5 minutes. Consulter un médecin sans tarder.

Branchement des câbles de démarrage

- Déposer la selle.
- S'assurer que le contacteur d'allumage est bien sur OFF.
- Enlever la fixation et déplacer l'UCE vers l'extérieur sans débrancher les connecteurs de l'UCE. (Consulter la section Batterie du chapitre "Entretien et réglages".)
- Raccorder un des câbles à la borne positive (+) de la batterie de renfort et à la borne positive (+) de la batterie de la moto.

pas effectuer le branchement à la borne négative (-) de la batterie.



- A. Borne positive (+) de la batterie de moto
 - B. De la borne positive (+) de la batterie d'appoint
 - C. Surface métallique non peinte
 - D. De la borne négative (-) de la batterie d'appoint
- Brancher un autre câble de connexion entre la borne négative (-) de la batterie d'appoint et l'écrou de fixation supérieure de l'amortisseur arrière de la moto ou toute autre surface métallique non peinte. Ne

**DANGER**

Les batteries contiennent de l'acide sulfurique qui peut provoquer des brûlures et produire de l'hydrogène, un gaz fortement explosif. Ne pas effectuer ce dernier branchement à un élément du système d'alimentation en essence ou à la batterie. Prendre soin à ce que les câbles positif et négatif ne se touchent pas et ne pas se pencher au-dessus de la batterie en effectuant ce dernier branchement. Ne pas brancher à une batterie gelée. Elle pourrait exploser. Ne pas inverser la polarité en branchant le (+) au (-), car la batterie pourrait exploser ou le circuit électrique être gravement endommagé.

- Mettre le moteur en marche en suivant la méthode habituelle.

REMARQUE

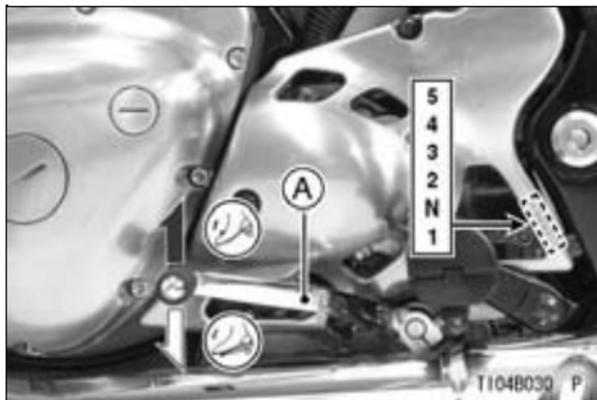
Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 5 secondes d'affilée, car cela le fait surchauffer et provoque une baisse de puissance temporaire de la batterie. Attendre 15 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur afin de lui laisser le temps de refroidir et de permettre à la batterie de récupérer de la puissance.

- Après la mise en marche du moteur, débrancher les câbles. Débrancher d'abord le câble négatif (-) de la moto.
- Remonter toutes les pièces déposées.

Démarrage de la moto

- S'assurer que la béquille latérale est bien relevée.
- Débrayer en actionnant le levier d'embrayage.
- Engager la 1^{re} vitesse.
- Ouvrir partiellement les gaz et relâcher peu à peu le levier d'embrayage.

- Au fur et à mesure que le moteur embraye, ouvrir un peu plus les gaz afin de lui fournir juste assez d'essence pour l'empêcher de caler.



A. Sélecteur de vitesse

NOTE

- Cette moto est équipée d'un contacteur de béquille latérale. Ce contacteur est conçu de manière à empêcher le moteur de démarrer si

56 CONDUITE DE LA MOTO

la transmission est en prise et que la béquille est abaissée.

Passage des vitesses

- Fermer les gaz tout en débrayant.
- Engager la vitesse supérieure ou la vitesse inférieure.
- Ouvrir les gaz à moitié tout en relâchant le levier d'embrayage.



AVERTISSEMENT

La rétrogradation à grande vitesse peut provoquer une augmentation excessive du régime moteur qui risque d'endommager ce dernier. Elle peut également faire patiner la roue arrière et provoquer un accident. Il convient de rétrograder à un régime inférieur à 5 000 tr/min pour chaque vitesse.

NOTE

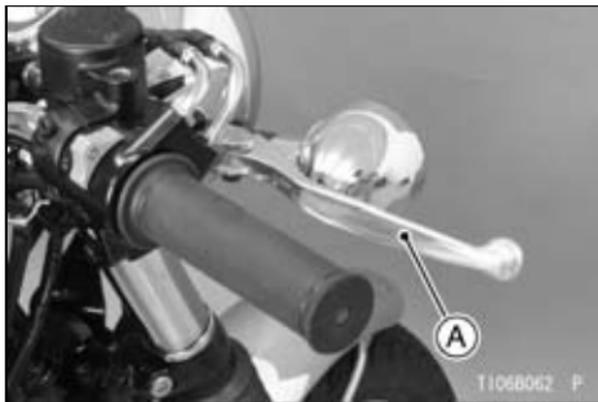
- *La boîte de vitesses est pourvue d'un dispositif de passage au point mort assisté. Lorsque la moto est à l'arrêt, il n'est pas possible d'aller au-delà du point mort à partir de la première vitesse. Pour utiliser le dispositif de passage au point mort assisté, rétrograder en première, puis relever le sélecteur tout en restant à l'arrêt. La boîte de vitesses ne pourra passer qu'au point mort.*

Freinage

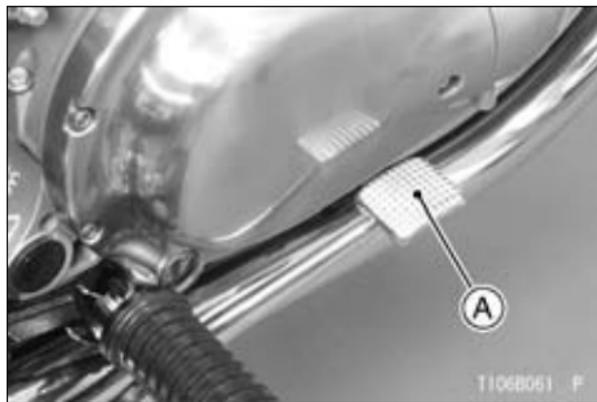
- Fermer complètement les gaz tout en laissant le moteur embrayé (sauf pour passer une vitesse) afin d'utiliser le frein moteur pour ralentir.
- Rétrograder une vitesse à la fois de sorte que la boîte soit en 1re au moment de l'arrêt de la moto.
- Toujours actionner simultanément les deux freins pour s'arrêter. En principe, il convient de serrer le frein avant un peu plus fort que le frein arrière. Rétrograder ou débrayer complètement, si cela s'avère nécessaire, afin d'éviter de caler le moteur.

58 CONDUITE DE LA MOTO

- Ne jamais bloquer les freins, car cela risque de provoquer un dérapage. Dans un virage, il est préférable de s'abstenir de freiner. Réduire la vitesse avant d'aborder un virage.
- Dans le cas d'un freinage d'urgence, négliger le rétrogradage et freiner aussi fort que possible en veillant à ne pas dérapier.



A. Levier de frein avant



A. Pédale de frein arrière

Arrêt du moteur

- Fermer complètement les gaz.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Tourner le contacteur d'allumage sur "OFF".
- Faire reposer la moto sur la béquille latérale ou la béquille centrale sur un sol plat et résistant.
- Verrouiller la direction.

NOTE

- *La moto est équipée d'un capteur d'inclinaison qui arrête automatiquement le moteur.*

Arrêt d'urgence de la moto

Cette moto Kawasaki a été conçue et construite en vue d'assurer un maximum de confort et de sécurité. Cependant, afin de bénéficier pleinement de la technologie de pointe de Kawasaki, il importe d'entretenir convenablement la machine et de se familiariser parfaitement avec son fonctionnement. Un mauvais entretien risque de provoquer une panne d'accélération. Deux des causes les plus courantes de cette panne dangereuse sont :

1. Suite à un mauvais entretien ou à une obstruction du filtre à air, des impuretés ont pénétré dans le logement des papillons d'accélération et les bloquent en position ouverte.
2. Pendant la dépose du filtre à air, des saletés peuvent pénétrer dans le corps de papillon et l'obstruer.

Lorsqu'une situation telle qu'une panne d'accélération nécessite l'arrêt

60 CONDUITE DE LA MOTO

d'urgence de la moto, actionner les freins et débrayer. Une fois le freinage entamé, couper le moteur à l'aide du contacteur d'arrêt moteur. Après l'arrêt de la moto, couper le contact.

Stationnement



AVERTISSEMENT

Rouler ou garer le véhicule à proximité de matières inflammables peut être à l'origine d'un départ de feu avec risques de dégâts matériels et de graves blessures.

Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti et ne garer pas le véhicule dans l'herbe sèche, dans l'herbe haute, ou en tout endroit où le silencieux et le tuyau d'échappement pourraient entrer en contact avec des matières inflammables.

**AVERTISSEMENT**

Le moteur et le système d'échappement peuvent devenir extrêmement chauds pendant l'utilisation normale et provoquer de graves brûlures.

Ne jamais toucher le moteur, le tuyau d'échappement ou le silencieux pendant la marche ou peu après l'arrêt du moteur.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort et tourner le contacteur d'allumage sur "OFF".
- Faire reposer la moto sur la béquille latérale ou la béquille centrale sur un sol plat et résistant.

REMARQUE

Ne pas stationner sur une surface fortement inclinée ou sur un sol meuble, car la moto pourrait basculer.

- Dans un garage ou autre bâtiment, s'assurer que la ventilation est suffisante et que la machine n'est pas garée près d'une source de flammes ou d'étincelles, y compris de tout appareil muni d'une veilleuse.

**AVERTISSEMENT**

L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.

- Verrouiller la direction pour décourager les tentatives de vol.

NOTE

- *Afin de rendre la moto plus visible lorsqu'elle est garée la nuit à proximité de la circulation, mettre le contacteur d'allumage sur la position P (stationnement) afin de laisser le feu arrière et les feux de ville allumés.*
- *Ne pas laisser trop longtemps la clé de contact sur P, sinon la batterie se déchargera.*

Catalyseur

Le système d'échappement de cette moto est équipé d'un catalyseur. Le catalyseur favorise les réactions chimiques de transformation du monoxyde de carbone, des hydrocarbures et des oxydes d'azote en dioxyde de carbone, en eau, en azote et en oxygène, éléments beaucoup moins polluants qui peuvent être dégagés dans l'atmosphère.

Afin que le catalyseur fonctionne correctement, il convient de respecter les points suivants.

**AVERTISSEMENT**

Rouler ou garer le véhicule à proximité de matières inflammables peut être à l'origine d'un départ de feu avec risques de dégâts matériels et de graves blessures.

Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti et ne garer pas le véhicule dans l'herbe sèche, dans l'herbe haute, ou en tout endroit où le silencieux et le tuyau d'échappement pourraient entrer en contact avec des matières inflammables.

**AVERTISSEMENT**

Le moteur et le système d'échappement peuvent devenir extrêmement chauds pendant l'utilisation normale et provoquer de graves brûlures.

Ne jamais toucher le moteur, le tuyau d'échappement ou le silencieux pendant la marche ou peu après l'arrêt du moteur.

- Utiliser exclusivement de l'essence sans plomb. Ne jamais utiliser de l'essence plombée. L'essence plombée réduit considérablement les capacités du catalyseur.
- Ne pas utiliser le véhicule si le moteur ou un des cylindres produit des ratés. Dans ces cas, un mélange air/essence non brûlé coulant du moteur accélère la réaction dans le catalyseur, ce qui va le faire

64 CONDUITE DE LA MOTO

surchauffer et l'endommager lorsque le moteur est chaud ou réduit ses performances lorsque le moteur est froid.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Techniques pour une conduite en toute sécurité

Les directives suivantes concernent l'utilisation courante de la motocyclette et celles-ci doivent être observées afin de garantir le fonctionnement optimal et en toute sécurité du véhicule.

Il est vivement recommandé de porter un casque et une protection pour les yeux. Vous devez connaître et vérifier les réglementations de sécurité en vigueur avant de conduire votre moto. Des gants et des chaussures adéquates offrent également une protection supplémentaire en cas de problème.

Une motocyclette n'offrant pas la même protection qu'une voiture en cas d'accident, il convient, en plus du port de vêtements adéquats, de rouler avec prudence de manière à minimiser les risques. Toujours garder à l'esprit que le port de bons vêtements de protection n'offre tout au plus que l'illusion d'une parfaite sécurité.

66 CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Pendant la conduite, toujours garder les deux mains sur le guidon et les deux pieds sur les repose-pieds. Il peut être dangereux d'enlever les mains du guidon ou les pieds des repose-pieds pendant la conduite. Le fait d'enlever ne serait-ce qu'une main ou un pied de leur place peut réduire la capacité de contrôle de la moto.

Toujours regarder derrière soi afin de s'assurer que la voie est libre avant de changer de bande de circulation. Ne jamais se contenter de regarder dans le rétroviseur ; on pourrait mal juger la vitesse ou l'éloignement d'un véhicule ou tout simplement ne pas le voir.

Généralement parlant, toujours agir de manière progressive car les accélérations soudaines, les freinages brusques et les prises de virages abruptes peuvent provoquer une perte de contrôle, particulièrement en cas de pluie ou sur des surfaces de conduites gravillonneuses, quand la capacité de manœuvre est réduite.

Lors de la montée de pentes raides, rétrograder de sorte à avoir plus de puissance plutôt que de surcharger le moteur.

Toujours freiner en actionnant à la fois les freins avant et arrière. L'actionnement d'un seul frein lors de freinages brusques risque de faire glisser la moto et d'entraîner la perte de son contrôle.

Lors de la descente de pentes raides, contrôler la vitesse du véhicule en réduisant les gaz. Le cas échéant, freiner le véhicule à l'aide des freins avant et arrière.

Sur des surfaces mouillées, il est préférable, dans la mesure du possible, de réduire la vitesse du véhicule en réduisant les gaz plutôt qu'en actionnant les freins avant et arrière. Ne pas accélérer ni décélérer trop brusquement afin d'éviter tout patinage de la roue arrière.

La conduite aux régimes de moteur adéquats et en évitant autant que possible les accélérations brutales sont non seulement un gage de sécurité et d'un meilleur rendement du moteur, mais assureront également une durée de service plus longue et un fonctionnement moins bruyant.

Faire preuve de prudence lors de la conduite sur de mauvaises routes : réduire la vitesse et serrer les genoux contre le réservoir d'essence pour plus de stabilité.

Lorsqu'il est nécessaire d'accélérer rapidement, comme lors des dépassements, rétrograder afin de se garantir la puissance requise.

68 CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Ne pas rétrograder si les tr/min sont trop élevés afin de ne pas sur-emballer le moteur, ce qui l'endommagerait.

Éviter les zigzags inutiles, qui constituent toujours un danger pour le pilote ainsi que les autres automobilistes.

Contrôles quotidiens

Vérifier les points suivants avant la première randonnée du jour. Le temps nécessaire pour effectuer ces contrôles est minime et sera largement compensé par le surcroît de sécurité et de fiabilité qu'ils procurent.

Si ces contrôles révèlent des anomalies, se référer au chapitre Entretien et réglages ou confier la moto à un concessionnaire Kawasaki.

AVERTISSEMENT

Tout manquement à ces vérifications avant l'utilisation peut entraîner de graves dommages, voire un accident. Toujours effectuer les contrôles quotidiens avant d'utiliser le véhicule.

DANGER

Le gaz d'échappement contient du monoxyde de carbone, un gaz toxique incolore et inodore. L'inhalation de monoxyde de carbone peut engendrer de graves lésions cérébrales, voire entraîner la mort. NE PAS faire tourner le moteur dans des endroits fermés. Ne le faire tourner que dans un endroit bien ventilé.

Essence Quantité suffisante dans le réservoir, pas de fuites.
Huile moteur Niveau d'huile entre les repères de niveau.

70 CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Pneus Pression (à froid) :

Avant	Charge jusqu'à 183 kg	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)
Arrière	Charge jusqu'à 97,5 kg	225 kPa (2,25 kgf/cm ²)
	97,5 à 183 kg de charge	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)

Remettre le capuchon de la valve de gonflage.

Chaîne de transmission

Flèche de 25 à 35 mm

Graisser la chaîne de transmission si elle est sèche.

Écrous, boulons, attaches

Vérifier si les composants de la direction et de la suspension, les axes et toutes les commandes sont correctement fixés ou serrés.

Direction

Manœuvre aisée mais sans mollesse d'une butée à l'autre. Pas de coudes dans les câbles de commande.

Freins

Usure des plaquettes de freins : Épaisseur de la garniture restante supérieure à 1 mm. Pas de fuite de liquide de frein.

Poignée d'accélération

Garde de la poignée des gaz 2 à 3 mm.

Embrayage	Jeu du levier d'embrayage 2 à 3 mm. L'actionnement du levier d'embrayage est souple.
Équipement électrique	Tous les feux (phare, feux de ville, feux arrière / stop, feux clignotants, témoins) et l'avertisseur fonctionnent.
Contacteur d'arrêt moteur	Arrête le moteur.
Béquilles latérale et centrale	Se relèvent complètement par la force du ressort. Ressorts de rappel ni affaiblis, ni endommagés.

Conseils supplémentaires relatifs à la conduite à grande vitesse

Freins : L'importance des freins, notamment lors de la conduite à grande vitesse, ne doit jamais être sous-estimée. S'assurer qu'ils sont bien réglés et qu'ils fonctionnent correctement.

Direction : Du jeu à la direction peut provoquer une perte de contrôle du véhicule. S'assurer que le guidon tourne librement mais sans jeu.

Pneus : La conduite à grande vitesse est éprouvante pour les pneus, et il est primordial d'avoir de bons pneus pour une conduite en toute sécurité. Examiner leur état général, les gonfler à la pression correcte et vérifier l'équilibrage des roues.

Essence : Veiller à avoir la quantité d'essence suffisante nécessaire à la conduite à vitesse élevée.

Huile moteur : Pour éviter un grippage et une perte de contrôle, veiller à ce que le niveau atteigne le repère de niveau maximum.

Équipement électrique : S'assurer que le phare, le feu arrière/stop, les clignotants, l'avertisseur, etc. fonctionnent tous correctement.

Divers : S'assurer que tous les boulons et écrous sont serrés, et que les pièces contribuant à la sécurité sont en bon état.



AVERTISSEMENT

La manœuvrabilité de la moto n'est pas la même à grande vitesse qu'à vitesse normale. Ne pas essayer de conduire à grande vitesse avant de posséder l'habileté nécessaire.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Les travaux d'entretien et de réglage décrits dans ce chapitre sont obligatoires et doivent être effectués à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique afin de préserver le bon état de marche de la moto. **Le premier entretien est d'une importance capitale et ne doit pas être négligé.**

Avec des connaissances élémentaires en mécanique et équipé des bons outils, la plupart des opérations d'entretien décrites dans ce chapitre sont facilement réalisables. En cas de manque d'expérience ou de doute sur ses compétences propres, tous les réglages, l'entretien et les travaux de réparation doivent être confiés à un technicien qualifié.

Kawasaki décline toute responsabilité pour les dommages résultant d'un réglage incorrect ou impropre effectué par le propriétaire.

Tableau d'entretien périodique

K : Confier cette opération à un concessionnaire Kawasaki agréé.

*: Pour des kilométrages plus importants, répéter l'opération à la fréquence indiquée dans le tableau.

#: Entretien plus fréquemment pour une utilisation dans des environnements sévères: poussière, humidité, boue, vitesse élevée ou démarrages et arrêts fréquents.

1. Contrôle périodique (éléments liés au moteur)

Fréquence	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page	
	Au 1er des deux ↓	1	6	12	18	24	30		36
Fonctionnement (éléments du mo- teur)	Tous les								
Cartouche de filtre à air - nettoyer				•		•		•	95
K Jeu aux soupapes - contrôler				•		•		•	94

Fréquence	Au 1er des deux →							*Distance au compteur km × 1 000	Voir page
	↓	1	6	12	18	24	30		
Fonctionnement (éléments du moteur)	Tous les								
Poignée de commande des gaz (garde, retour en douceur, pas de résistance au mouvement) - contrôler	ans	•		•		•		•	100
K Synchronisation de la dépression du moteur - contrôler				•		•		•	102
Régime de ralenti - contrôler		•		•		•		•	103
Fuites d'essence (flexibles et tuyaux) - contrôler	ans	•		•		•		•	—

76 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Fréquence	Au 1er des deux		*Distance au compteur km × 1 000						Voir page	
	↓	→	1	6	12	18	24	30		36
Fonctionnement (éléments du moteur)	Tous les									
Détérioration des flexibles d'essence - contrôler	ans	•		•			•		•	–
État du montage des flexibles d'essence - contrôler	ans	•		•			•		•	–
K Détérioration du circuit d'aspiration d'air - contrôler				•			•		•	93

2. Contrôle périodique (éléments liés au châssis)

Fréquence	Au 1er des deux → ↓								*Distance au compteur km × 1000	Voir page
	Tous les	1	6	12	18	24	30	36		
Embrayage et chaîne cinématique:										
K Fonctionnement de l'embrayage (garde, embrayage, débrayage) - contrôler		•		•		•		•		104
État de la lubrification de la chaîne de transmission - contrôler #	tous les 600 km								114	
Flèche de la chaîne de transmission - contrôler #	tous les 1 000 km								107	
Usure de la chaîne de transmission - contrôler #				•		•		•		112

78 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Fréquence	Au 1er des deux  *Distance au compteur km × 1000								Voir page
	 Tous les	1	6	12	18	24	30	36	
K Usure du guide-chaîne de transmission - contrôler				•		•		•	–
Roues et pneus:									
Pression de gonflage - contrôler	ans			•		•		•	127
Détérioration des roues et pneus - contrôler				•		•		•	128
Usure de la bande de roulement, usure anormale - contrôler				•		•		•	128
K Détérioration des roulements de roues - contrôler	ans			•		•		•	–

Fréquence	Au 1er des deux →								*Distance au compteur km × 1000	Voir page
	↓	Tous les	1	6	12	18	24	30		
Fonctionnement (éléments du châssis)										
Suspensions:										
Fonctionnement de la fourche avant et des amortisseurs arrière (amortissement et souplesse sur toute la course) - contrôler				●		●		●		122,123
Fuite d'huile de la fourche avant ou des amortisseurs arrière - contrôler	ans			●		●		●		122,123
K Lubrification du pivot de bras oscillant						●				—

82 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Fréquence	Au 1er des deux → ↓								*Distance au compteur km × 1000	Voir page
	Fonctionnement (éléments du châssis)	Tous les	1	6	12	18	24	30		
Système de la direction :										
K	Garde de la direction - contrôler	ans	•		•		•		•	-
K	Paliers de la colonne de direction - lubrifier	2 ans					•			-
Circuits électriques :										
	Fonctionnement des feux et des commutateurs - contrôler	ans			•		•		•	-
	Réglage du phare - contrôler	ans			•		•		•	139

Fréquence	Au 1er des deux →								*Distance au compteur km × 1000	Voir page
	↓	Tous les	1	6	12	18	24	30		
Fonctionnement (éléments du châssis)										
Fonctionnement du contacteur de béquille latérale - contrôler	ans			•			•		•	—
Fonctionnement du contacteur d'arrêt moteur - contrôler	ans			•			•		•	—
Châssis:										
K Pièces du châssis - lubrifier	ans			•			•		•	—
K Serrage de la boulonnerie - contrôler		•		•			•		•	—

84 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

3. Remplacement périodique

Fréquence	Au 1er des deux ↓	*Distance au compteur km × 1 000 →					Voir page
		Tous les	1	12	24	36	
K Cartouche de filtre à air - remplacer #	2 ans						95
Huile moteur - changer #	ans	●	●	●	●	●	88
Filtre à huile - remplacer	ans	●	●	●	●	●	88
K Flexibles de carburant - remplacer	5 ans						–
K Flexibles de frein - remplacer	4 ans					●	–
K Liquide de frein (avant) - changer	2 ans			●		●	118
K Pièces en caoutchouc du maître-cylindre et de l'étrier - remplacer	4 ans					●	–
K Bougie d'allumage - remplacer			●	●	●	●	92

Huile moteur

Pour que le moteur, la transmission et l'embrayage fonctionnent convenablement, maintenir l'huile moteur au niveau correct et remplacer l'huile ainsi que le filtre à huile à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Non seulement des poussières ou des particules métalliques s'accumulent dans l'huile, mais cette dernière perd ses propriétés lubrifiantes si elle est utilisée trop longtemps.



AVERTISSEMENT

Le manque d'huile ou l'emploi d'une huile dégradée ou polluée accélèrent l'usure et peuvent se traduire par un grippage du moteur ou de la transmission, un accident et des blessures. Vérifier le niveau d'huile avant chaque départ et changer l'huile conformément au Tableau d'entretien périodique du manuel de l'utilisateur.

Contrôle du niveau d'huile

- Après un changement d'huile moteur, mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti pendant quelques minutes. Ceci permet au filtre à huile de se remplir d'huile. Arrêter le moteur et attendre quelques minutes pour que l'huile se stabilise.

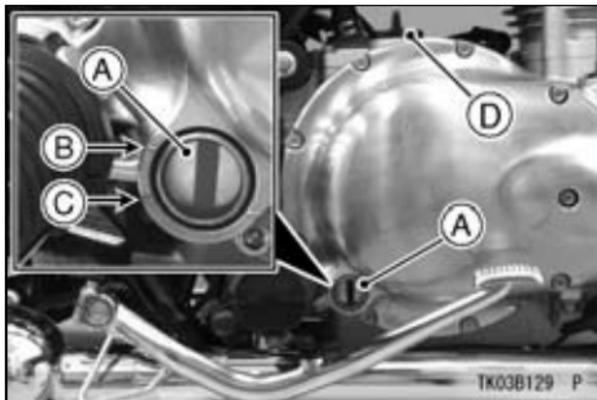
REMARQUE

Emballer le moteur avant que l'huile ne lubrifie tous ses éléments peut provoquer un gripage.

- Si la moto vient d'être utilisée, attendre quelques minutes afin que le niveau d'huile se stabilise.

- Contrôler le niveau d'huile moteur par la fenêtre de contrôle du niveau d'huile moteur. La moto maintenue à la verticale, le niveau d'huile doit se situer entre les repères de niveau minimum et maximum figurant à côté de la fenêtre de contrôle du niveau d'huile.

même marque que celle qui se trouve déjà dans le moteur.



A. Fenêtre de contrôle du niveau d'huile moteur

B. Repère de niveau maximum

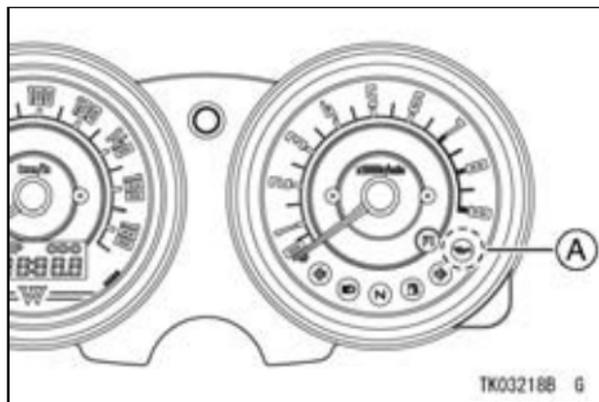
C. Repère de niveau minimum

D. Bouchon de remplissage en huile

- Si le niveau est trop élevé, retirer l'excès d'huile par le goulot de remplissage à l'aide d'une seringue ou d'un instrument similaire.
- Si le niveau est trop bas, ajouter de l'huile jusqu'au niveau correct. Utiliser une huile de même type et de

REMARQUE

Si le niveau d'huile moteur descend très bas, si la pompe à huile ne fonctionne pas correctement ou si les canalisations sont obstruées, le témoin d'alerte s'allume. S'il reste allumé quand le régime du moteur dépasse le régime de ralenti, arrêter le moteur immédiatement et le faire réparer. Le non-respect de cette procédure peut sérieusement endommager le moteur.



A. Témoin d'alerte de pression d'huile

Changement de l'huile avec ou sans remplacement du filtre

- Bien chauffer le moteur, puis le couper.
- Placer un bac à vidange sous le moteur.

- Enlever le boulon de vidange d'huile moteur.



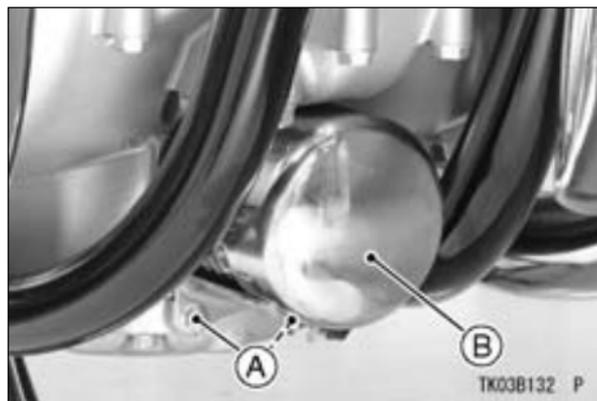
A. Boulon de vidange d'huile moteur

- Maintenir la moto perpendiculairement au sol et laisser l'huile s'évacuer complètement.

⚠ AVERTISSEMENT

L'huile moteur est une substance toxique. Mettre l'huile usagée au rebut de la manière correcte. S'informer auprès des autorités locales sur les méthodes de mise au rebut autorisées et les possibilités de recyclage.

- Si le filtre à huile doit être remplacé, déposer le couvercle du filtre à huile.



A. Boulons

B. Couvercle du filtre à huile

- Déposer la cartouche du filtre à huile et la remplacer par une neuve.

NOTE

- Si une clé dynamométrique ou un outil spécial Kawasaki requis n'est pas disponible, cette opération doit

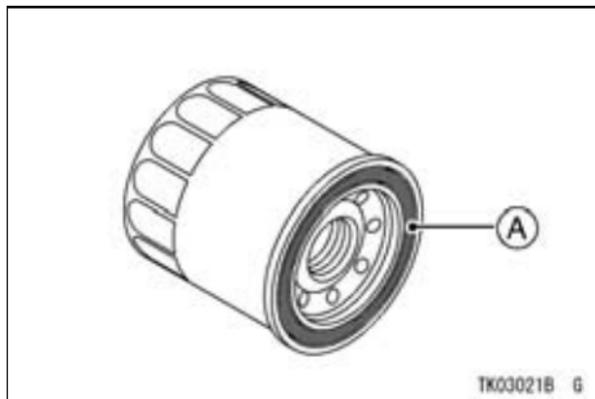
90 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

être effectuée par un concessionnaire Kawasaki agréé.



A. Filtre à huile

- Appliquer une fine couche d'huile sur le joint et serrer la cartouche au couple spécifié.



A. Joint

- Remettre le couvercle du filtre à huile en place.
- Installer le boulon de vidange avec un joint neuf. Le serrer au couple spécifié.

NOTE

○ *Remplacer tous les joints.*

Couple de serrage

Boulon de vidange d'huile moteur :

20 N·m (2,0 m·kgf)

Filtre à huile:

18 N·m (1,8 m·kgf)

Boulons de fixation du couvercle de filtre à huile:

12 N·m (1,2 m·kgf)

Huile moteur recommandée

Type:

API SG, SH, SJ, SL ou SM avec JASO MA, MA1 ou MA2

Viscosité:

SAE10W-40

NOTE

○ *Ne pas ajouter d'additifs chimiques dans l'huile. Les huiles conformes aux spécifications ci-dessus sont entièrement formulées et offrent une*

lubrification adéquate pour le moteur comme pour l'embrayage.

Capacité en huile moteur

Capacité:

2,7 l

(filtre monté)

2,9 l

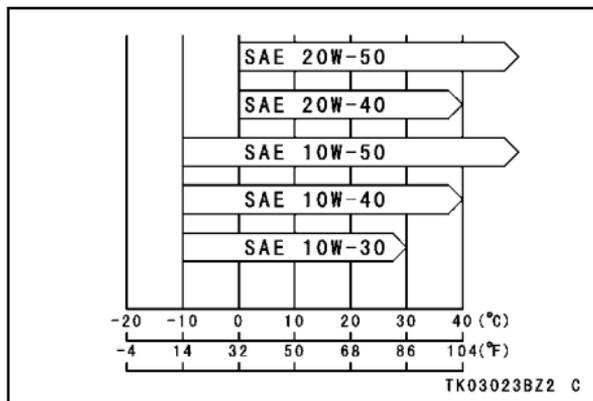
(filtre déposé)

3,2 l

(moteur à sec)

Bien que de l'huile 10W-40 soit recommandée dans la plupart des cas, la viscosité de l'huile peut ne pas être adaptée à toutes les conditions atmosphériques et il faudra dans ce cas, changer la changer.

92 ENTRETIEN ET RÉGLAGES



Bougies

La bougie standard est indiquée dans le tableau. Remplacer les bougies à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

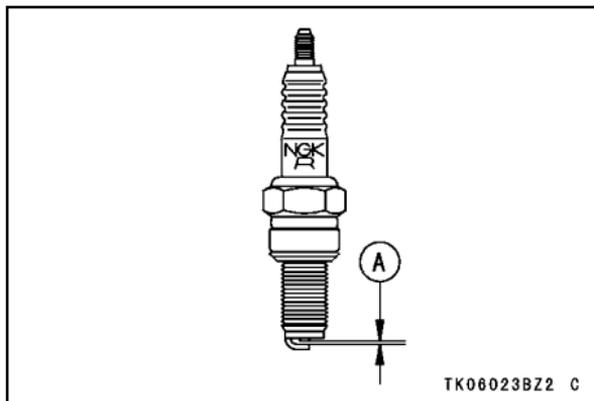
La dépose des bougies doit uniquement être effectuée par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Bougie

Bougie standard	NGK CR8E
Écartement des électrodes	0,7 à 0,8 mm
Couple de serrage	13 N·m (1,3 m·kgf)

Système Clean Air Kawasaki

Le système Clean Air Kawasaki (KCA) est un système d'aspiration d'air secondaire qui contribue à une meilleure combustion des gaz d'échappement. L'essence incomplètement brûlée est toujours assez chaude pour s'enflammer spontanément lorsqu'elle arrive dans le système d'échappement. Le système KCA admet de l'air dans le système d'échappement de manière à assurer la combustion des résidus d'essence non brûlés. Ce processus tend à brûler en grande partie les gaz qui sont normalement émis dans l'atmosphère et à transformer en dioxyde de carbone une grande partie du monoxyde de carbone.



A. Écartement des électrodes

Soupapes d'aspiration d'air -

Une soupape d'aspiration d'air est une soupape antirefoulement qui envoie de l'air frais du filtre à air à l'orifice d'échappement. L'air qui passe par la soupape d'aspiration d'air ne peut repasser dans l'autre sens. Contrôler les soupapes d'aspiration d'air à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Contrôler également les soupapes d'aspiration d'air lorsqu'un régime de ralenti stable ne peut être obtenu, lorsque la puissance du moteur a sensiblement diminué ou lorsque le moteur produit des bruits anormaux.

La dépose et le contrôle de la soupape d'aspiration d'air doivent être effectués uniquement par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Jeu aux soupapes

L'usure des soupapes et de leur siège diminue le jeu des soupapes, ce qui dérègle le calage de distribution.

REMARQUE

Si le jeu des soupapes n'est pas ajusté, celles-ci finiront par rester partiellement ouvertes en raison de l'usure, ce qui réduit les performances, brûle les soupapes et leur siège et risque d'endommager gravement le moteur.

Le jeu de chaque soupape doit être contrôlé et réglé conformément au Tableau d'entretien périodique.

L'inspection et le réglage doivent uniquement être effectués par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Filtre à air

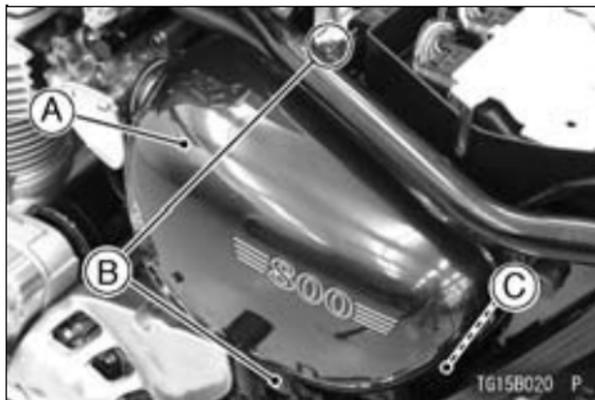
Un filtre à air encrassé réduit l'arrivée d'air au moteur, augmente la consommation d'essence, réduit la puissance du moteur et accélère l'encrassement des bougies.

Nettoyer l'élément du filtre à air à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Dans les régions poussiéreuses, le filtre à air doit être nettoyé plus fréquemment que recommandé. Après avoir roulé sous la pluie ou sur des routes boueuses, il faut le nettoyer immédiatement. Il doit être remplacé s'il est endommagé.

Dépose de l'élément

- Déposer la selle.
- Déposer les vis du cache latéral gauche.

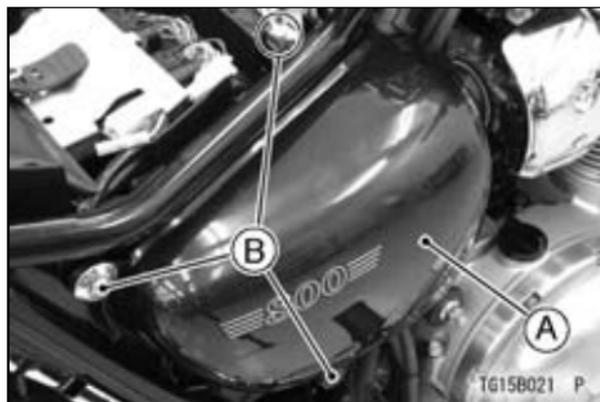
- Décrocher le cache latéral gauche de la partie en saillie en poussant vers l'avant puis en tirant vers l'extérieur.



- A. Cache latéral gauche
- B. Vis
- C. Saillie

96 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Déposer les vis et le cache latéral droit.



A. Cache latéral droit
B. Vis

- Enlever les éléments de filtre à air de chaque côté du boîtier de filtre à air.



A. Élément

- Placer un chiffon propre, non pelucheux dans le boîtier de filtre à air pour empêcher toute pénétration de poussière ou d'autres corps étrangers.

NOTE

- *Pour nettoyer, ne pas tenter de séparer le matériau filtrant de son cadre.*
- Vérifier que le matériau de l'élément n'est pas endommagé. Si une partie quelconque de l'élément est endommagée, ce dernier doit être remplacé.

**AVERTISSEMENT**

Si des impuretés ou de la poussière pénètrent dans l'ensemble de corps de papillon, le papillon des gaz risque de rester coincé et d'entraîner un accident. Veiller à empêcher la poussière de pénétrer pendant le nettoyage.

REMARQUE

La pénétration d'impuretés dans le moteur risque de provoquer une usure prématurée, voire un endommagement du moteur.

Nettoyage de l'élément

- Nettoyer l'élément dans un bain de solvant à point d'éclair élevé.
- Presser l'élément dans un chiffon propre. Ne pas essorer en tordant et ne pas utiliser d'air comprimé car cela pourrait endommager l'élément.
- Examiner soigneusement l'élément pour vérifier qu'il n'est pas endommagé.
- Remplacer l'élément s'il présente un défaut quelconque.
- Après le nettoyage, saturer l'élément avec de l'huile pour filtre à air en mousse de haute qualité, exprimer

98 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

l'excédent d'huile, puis envelopper l'élément dans un chiffon propre et le presser pour le sécher au maximum.

- Veiller à ne pas déchirer le filtre en éponge.

NOTE

- *La repose de l'élément s'effectue dans l'ordre inverse de sa dépose.*
- *L'élément doit être remis en place avec le côté grillagé en haut.*

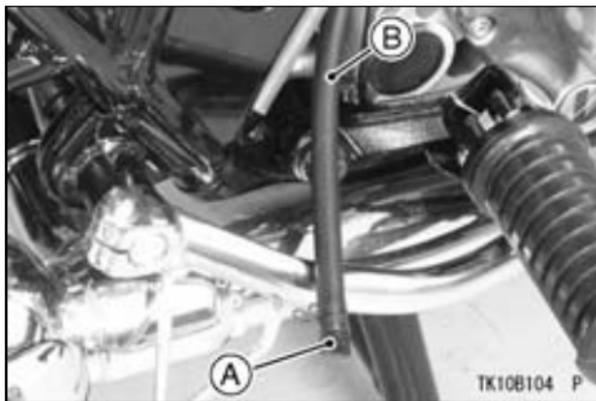


AVERTISSEMENT

L'essence et les solvants à point d'éclair bas sont extrêmement inflammables et peuvent exploser, causant ainsi de graves brûlures. Ne pas utiliser d'essence ni de solvant à point d'éclair bas pour nettoyer l'élément. Nettoyer l'élément dans un endroit bien aéré. Veiller à le tenir à l'écart de toute source d'étincelles ou de flammes, y compris de tout appareil équipé d'une veilleuse.

Vidange d'huile

- Inspecter le tuyau de vidange situé sur le côté droit du moteur pour détecter d'éventuelles fuites d'eau ou d'huile depuis le boîtier du filtre à air.



A: Bouchon

B: Flexible de vidange

- S'il y a de l'huile dans le flexible, enlever le bouchon et vidanger l'huile.

AVERTISSEMENT

La présence d'huile sur les pneus les rend glissants et peut provoquer un accident et des blessures. Veiller à installer le bouchon sur le tuyau de vidange une fois la vidange effectuée.

Système de commande des papillons d'accélération

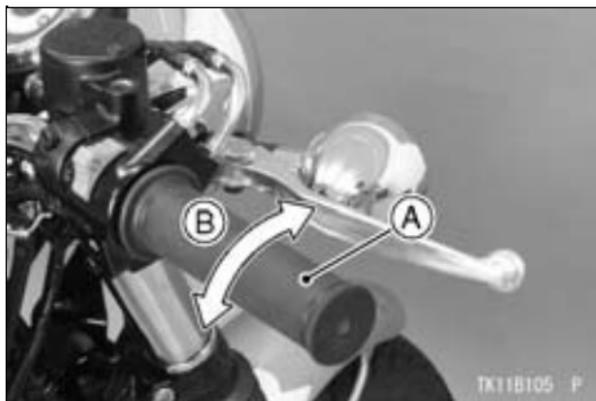
Contrôler le jeu de la poignée d'accélération à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, et régler le jeu au besoin.

Poignée des gaz -

La poignée des gaz commande les papillons d'accélération. Si le jeu à la poignée est excessif en raison d'un allongement du câble ou d'un mauvais réglage, ce jeu retardera le fonctionnement des papillons, particulièrement à bas régime. De plus, le papillon pourrait ne pas s'ouvrir complètement lorsque la poignée est tournée à fond. Par contre, si la poignée n'a pas de jeu, il sera difficile de contrôler le papillon et le ralenti sera irrégulier.

Contrôle

- Vérifier que le jeu de la poignée des gaz est correct en tournant légèrement la poignée d'avant en arrière.



- A. Poignée des gaz
- B. Jeu de la poignée des gaz

Jeu de la poignée des gaz

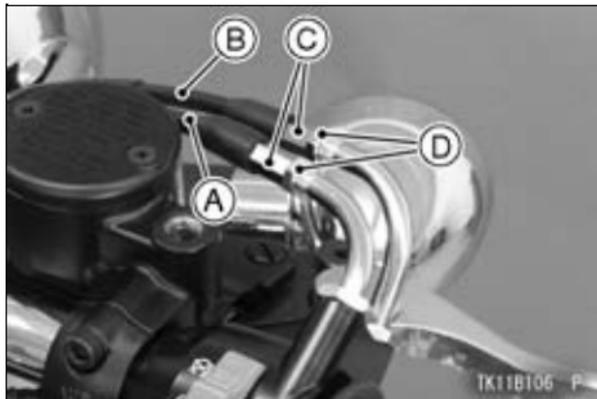
2 à 3 mm

- Régler le jeu s'il est incorrect.

Réglage

- Desserrer les contre-écrous à l'extrémité supérieure des câbles des gaz et visser complètement les deux dispositifs de réglage des câbles des gaz de façon à donner le maximum de jeu à la poignée des gaz.
- Dévisser le dispositif de réglage du câble de décélération jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu quand la poignée d'accélération est complètement fermée. Serrer le contre-écrou.

- Dévisser le dispositif de réglage du câble d'accélérateur jusqu'à obtenir la garde correcte pour la poignée des gaz. Serrer le contre-écrou.



- A. Câble d'accélération**
- B. Câble de décélération**
- C. Dispositif de réglage**
- D. Contre-écrous**

- S'il n'est pas possible de régler le câble de commande des gaz à l'aide du dispositif de réglage situé en haut du câble, faire effectuer le réglage

102 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

des câbles de commande des gaz par un concessionnaire Kawasaki agréé.

- Le moteur tournant au ralenti, faire pivoter le guidon d'un côté à l'autre. Si le mouvement du guidon modifie le ralenti, il se peut que les câbles d'accélération soient mal réglés, mal acheminés ou endommagés. Remédier à ces problèmes avant de faire tourner le moteur au ralenti.



AVERTISSEMENT

Un câble mal réglé, mal placé ou acheminé peut être la cause d'un accident. Veiller à ce que les câbles de commande soient réglés et acheminés correctement, et qu'ils ne soient pas endommagés.

Synchronisation de la dépression du moteur

La synchronisation de la dépression du moteur doit être contrôlée et réglée à intervalles réguliers, à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, par un concessionnaire Kawasaki agréé.

NOTE

- *Une mauvaise synchronisation de la dépression du moteur produira un ralenti instable, une réponse molle à l'accélération ainsi qu'une puissance et des performances réduites du moteur.*

Régime de ralenti

Le réglage du ralenti doit être effectué à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique ou à chaque modification du ralenti.

Réglage

- Mettre le moteur en marche et le chauffer correctement.
- Régler le ralenti en tournant la vis de réglage de ralenti.

NOTE

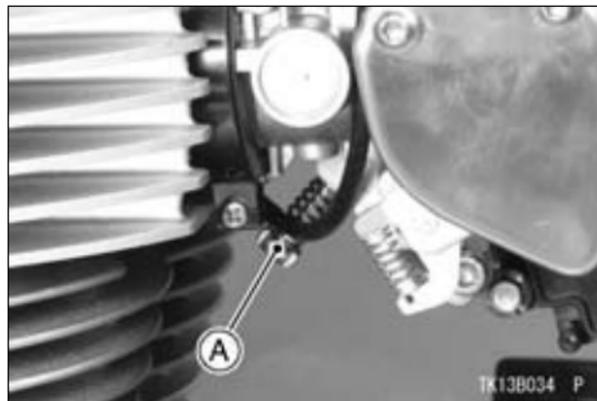
- Lorsque le moteur est froid, le système de ralenti accéléré augmente automatiquement le régime de ralenti du moteur.

Régime de ralenti

1 150 à 1 250 tr/min

AVERTISSEMENT

Même en l'utilisation normale, le moteur peut devenir extrêmement chaud et provoquer de graves brûlures. Ne jamais toucher à un moteur chaud.



A. Vis de réglage de ralenti

- Ouvrir et fermer les gaz à plusieurs reprises pour s'assurer que le ralenti

104 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

ne change pas. Procéder à un nouveau réglage si nécessaire.

- Le moteur tournant au ralenti, faire pivoter le guidon d'un côté à l'autre. Si le mouvement du guidon modifie le ralenti, il se peut que les câbles d'accélération soient mal réglés, mal acheminés ou endommagés. Remédier à ces problèmes avant de prendre la route.



AVERTISSEMENT

Des câbles endommagés peuvent être la cause d'un accident. Remplacer tout câble de commande endommagé avant d'utiliser la moto.

Embrayage

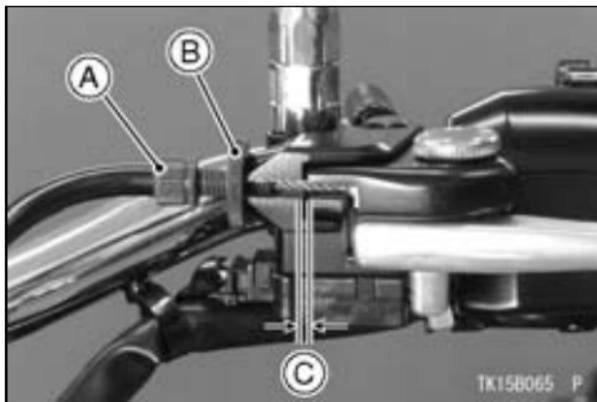
En raison de l'usure des disques garnis et de l'allongement du câble d'embrayage sur une longue période d'utilisation, il convient de contrôler le fonctionnement de l'embrayage tous les jours avant de prendre la route ainsi qu'à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

Contrôle

- Vérifier que le levier d'embrayage fonctionne correctement et que le câble interne coulisse sans à-coups. En cas de fonctionnement irrégulier, faire contrôler le câble d'embrayage par un concessionnaire Kawasaki agréé.
- Contrôler le jeu du levier d'embrayage comme illustré sur la figure.

Jeu du levier d'embrayage

2 à 3 mm



- A. Dispositif de réglage
- B. Contre-écrou
- C. Jeu du levier d'embrayage

Si le jeu est incorrect, le régler comme suit.

Réglage

- Desserrer le contre-écrou du levier d'embrayage.
- Tourner l'écrou de réglage de façon à ce que le levier d'embrayage dispose du jeu spécifié.

⚠ AVERTISSEMENT

Un jeu trop important du câble peut empêcher le débrayage et provoquer un accident, pouvant entraîner des blessures graves, voire mortelles. Au moment de régler l'embrayage ou de remplacer le câble, veiller à ce que l'extrémité supérieure de la gaine du câble d'embrayage soit complètement insérée dans sa fixation. Si tel n'est pas le cas, elle risque de se mettre en place par la suite, en augmentant le jeu au point d'empêcher le débrayage.

- Serrer le contre-écrou.

NOTE

- *Après le réglage, démarrer le moteur et s'assurer que l'embrayage ne*

106 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

patine pas et que le débrayage se fait correctement.

Chaîne de transmission

Par souci de sécurité et afin de prévenir une usure excessive, la flèche et le graissage de la chaîne de transmission doivent être contrôlés tous les jours avant de prendre la route et à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Si la chaîne est très usée ou mal réglée - trop lâche ou trop tendue - elle risque de sauter hors des pignons ou de se rompre.

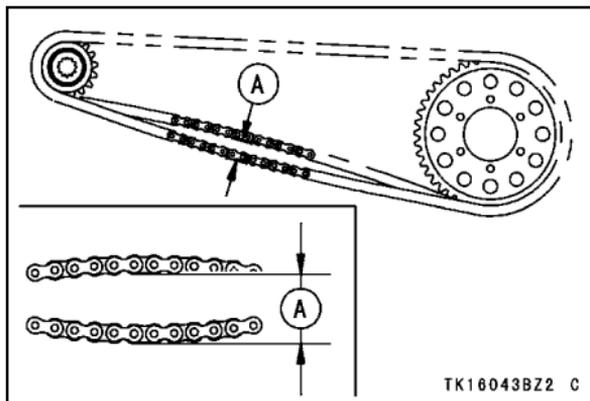


AVERTISSEMENT

Une chaîne qui casse ou qui saute des pignons peut endommager le pignon moteur ou bloquer la roue arrière, ce qui risque d'entraîner la perte de contrôle du véhicule et de gravement l'endommager. Inspecter les dommages de la chaîne et son bon réglage avant chaque utilisation de la moto.

Contrôle de la flèche de chaîne

- Placer la moto à la verticale sur sa béquille latérale.
- Tourner la roue arrière pour trouver la position à laquelle la chaîne est la plus tendue et mesurer la flèche maximale de la chaîne en tirant vers le haut et en poussant vers le bas la partie de la chaîne à mi-distance entre le pignon moteur et le pignon de roue arrière.



A. Flèche de la chaîne

- Si la chaîne de transmission est trop tendue ou trop lâche, la régler de telle sorte que sa flèche soit comprise dans la plage standard.

Flèche de la chaîne de transmission

Standard	25 à 35 mm
----------	------------

NOTE

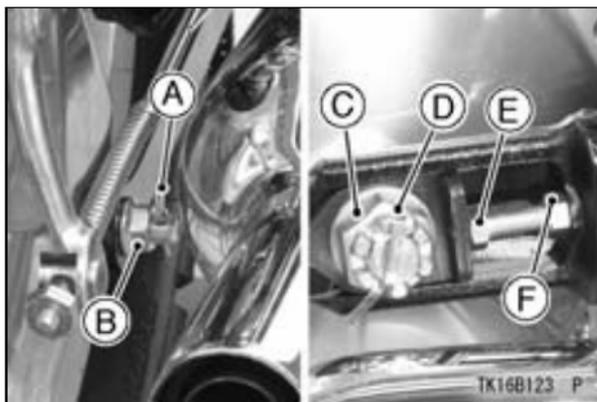
- *Pour le contrôle de la flèche de la chaîne, la moto ne doit pas reposer sur la béquille centrale.*

Réglage de la flèche de chaîne

- Enlever la goupille fendue de l'écrou de bielle de torsion et desserrer l'écrou de bielle de torsion.
- Desserrer les contre-écrous des dispositifs de réglage de chaîne gauche et droit.

108 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Retirer la goupille fendue et desserrer l'écrou d'axe arrière.

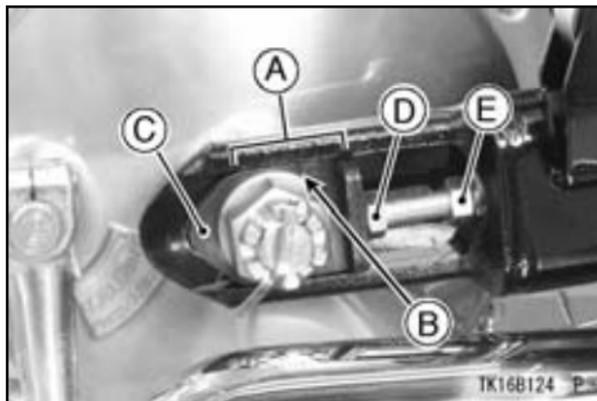


- A: Écrou de biellette de torsion
- B. Goupille fendue
- C. Écrou d'axe
- D. Goupille fendue
- E. Boulon de réglage
- F. Contre-écrou

- Si la chaîne n'est pas assez tendue, desserrer uniformément les boulons de réglage de chaîne gauche et droit.

- Si la chaîne est trop tendue, serrer uniformément les boulons de réglage de chaîne gauche et droit.
- Tourner uniformément les deux boulons de réglage de chaîne jusqu'à ce que la chaîne de transmission présente la tension appropriée.

- Pour conserver un bon alignement de la chaîne et de la roue, l'encoche située sur le témoin d'alignement de roue gauche doit être alignée avec le repère du bras oscillant avec lequel est alignée l'encoche du témoin droit.



- A. Repères
- B. Encoche
- C. Témoin
- D. Réglage de réglage
- E. Contre-écrou

NOTE

- Il est également possible de vérifier l'alignement de la roue à l'aide d'un fil ou d'une règle.

! AVERTISSEMENT

Un mauvais alignement de la roue provoquera une usure anormale et risque de créer des conditions de conduite dangereuses. Aligner la roue arrière en utilisant les repères situés sur le bras oscillant ou en mesurant la distance entre le centre de l'axe de roue et le pivot du bras oscillant.

- Resserrer les contre-écrous des deux écrous de réglage de la chaîne.
- Serrer l'écrou d'essieu arrière au couple spécifié.

110 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Couple de serrage

Écrou d'axe de roue :
98 N·m (10 m·kgf)

NOTE

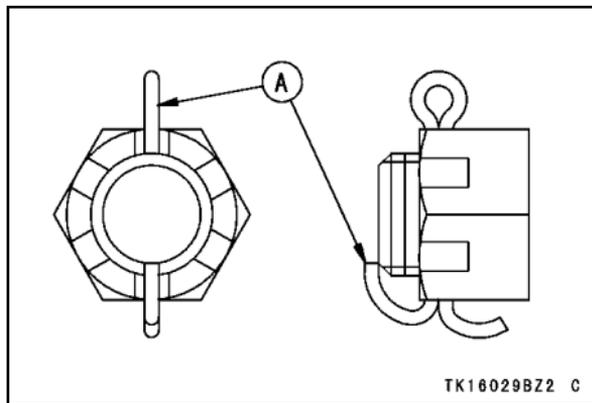
- Si on dispose pas d'une clé dynamométrique, cet élément doit être entretenu par un concessionnaire Kawasaki agréé.
- Faire tourner la roue, mesurer de nouveau la flèche de la chaîne à sa position la plus tendue et la régler de nouveau si nécessaire.
- Serrer l'écrou de biellette de torsion.

Couple de serrage

Écrou de biellette de torsion :
34 N·m (3,5 m·kgf)

- Insérer une nouvelle goupille fendue dans l'écrou et le boulon de la biellette de torsion, puis recourber ses extrémités.

- Insérer une nouvelle goupille fendue dans l'écrou d'axe arrière et dans l'axe, puis recourber ses extrémités.



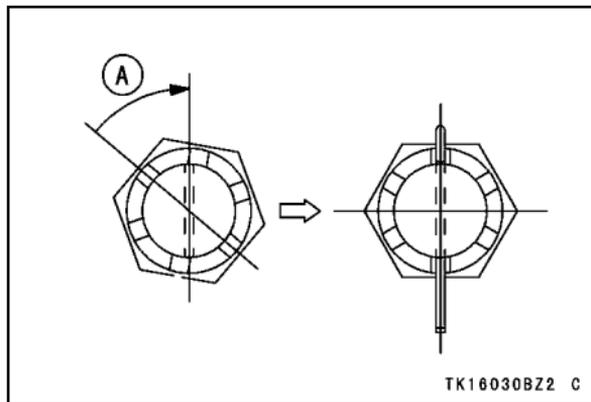
A. Goupille fendue

NOTE

- Lors de la mise en place de la goupille fendue, si les fentes de l'écrou ne s'alignent pas sur l'orifice pour goupille fendue de l'arbre de roue, serrer l'écrou dans le sens des

aiguilles d'une montre jusqu'au prochain alignement.

- *La valeur devrait être dans les 30 degrés.*
- *Desserrer d'un tour et serrer à nouveau lorsque la fente dépasse le trou le plus proche.*



A. Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre

⚠ AVERTISSEMENT

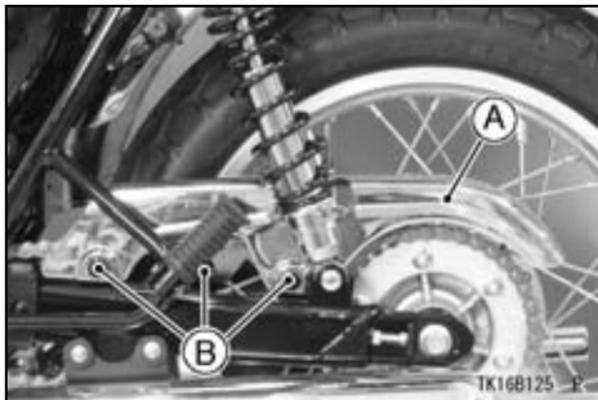
Un écrou d'axe de roue desserré peut provoquer un accident pouvant entraîner des blessures graves, voire mortelles. Serrer l'écrou de l'axe de roue au couple correct et poser une goupille fendue neuve.

- **Contrôler le frein arrière (voir la section Freins).**

112 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Contrôle d'usure

- Déposer les boulons et leurs rondelles pour retirer le garde-chaîne.



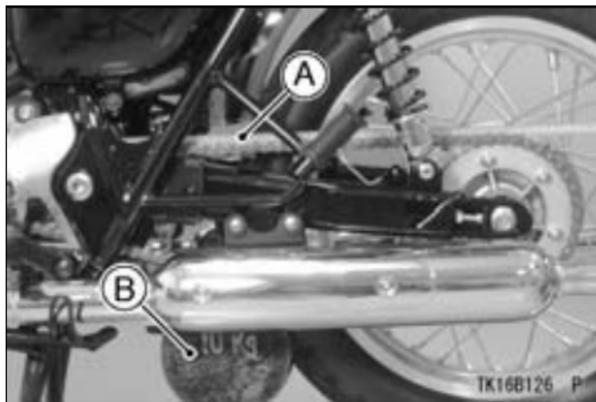
A. Garde-chaîne

B. Boulons et rondelles

- Tendre la chaîne à l'aide des tendeurs de chaîne ou en y suspendant un poids de 10 kg.
- Mesurer la longueur de 20 maillons sur la partie rectiligne de la chaîne à partir du centre de la 1re attache

jusqu'au centre de la 21e attache. Étant donné que le chaîne peut s'user de façon non uniforme, prendre les mesures en plusieurs endroits.

- Si la longueur dépasse la limite tolérée, la chaîne doit être remplacée.



A. Mesure

B. Poids

Section de 20 maillons de chaîne de transmission

Limite tolérée	319 mm
----------------	--------

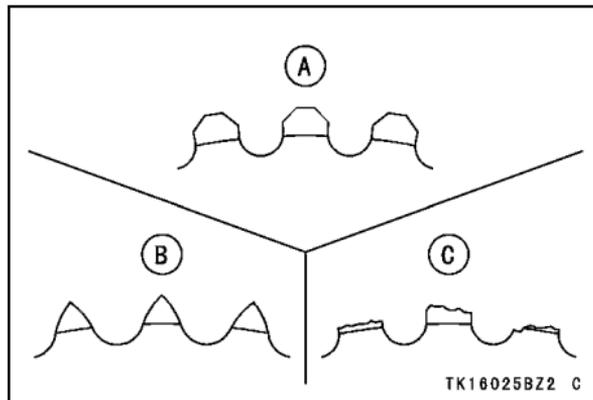
⚠ AVERTISSEMENT

Pour des raisons de sécurité, utiliser uniquement la chaîne standard. Elle est du type sans fin et ne doit pas être coupée au montage ; la faire monter par un concessionnaire Kawasaki agréé.

- Faire tourner la roue arrière pour contrôler la présence éventuelle de galets endommagés et d'axes et de maillons desserrés.
- Contrôler également les pignons en recherchant des dents usées de façon inégale ou excessive, ou des dents endommagées.

NOTE

- *L'usure du pignon est exagérée sur l'illustration. Voir les valeurs limites d'usure dans le Manuel d'atelier.*



- A. Dents bonnes**
- B. Dents usées**
- C. Dents endommagées**

- Si des irrégularités sont détectées, faire remplacer la chaîne de transmission et / ou les pignons par un concessionnaire Kawasaki agréé.

114 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

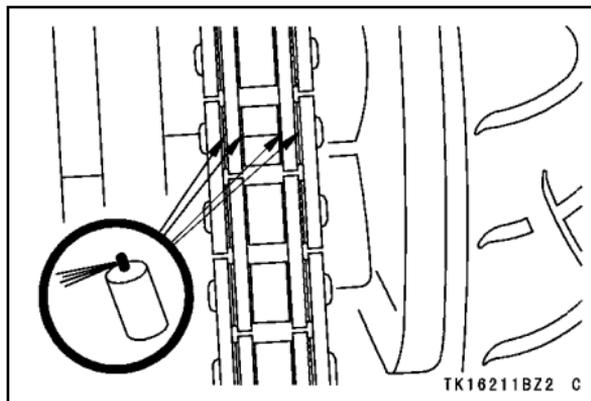
- Poser le garde-chaîne.

Lubrification

Il est nécessaire de lubrifier après avoir roulé sous la pluie ou sur routes mouillées, et chaque fois que la chaîne semble sèche.

Pour éviter d'endommager les joints d'axes des maillons, utiliser un lubrifiant pour chaînes à joint toriques. Si la chaîne est très sale, la nettoyer avec un produit de nettoyage pour chaînes à joints toriques en suivant le mode d'emploi du fabricant du produit.

- Appliquer du lubrifiant sur les côtés de manière qu'il pénètre entre les galets et les bagues. Passer du lubrifiant sur les joints pour bien les imprégner. Essuyer le lubrifiant en excès.

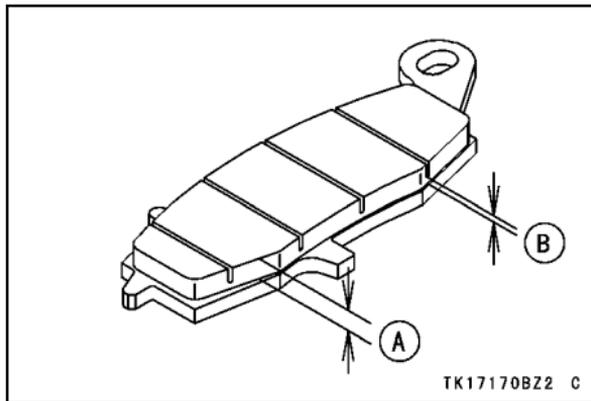


- Éliminer tout lubrifiant répandu sur le pneu.

Freins

Contrôle de l'usure des plaquettes de frein

Contrôler l'usure des plaquettes de frein du frein avant. Si l'épaisseur résiduelle d'une des plaquettes est inférieure à 1 mm, remplacer les deux plaquettes en même temps. Le remplacement doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki agréé.



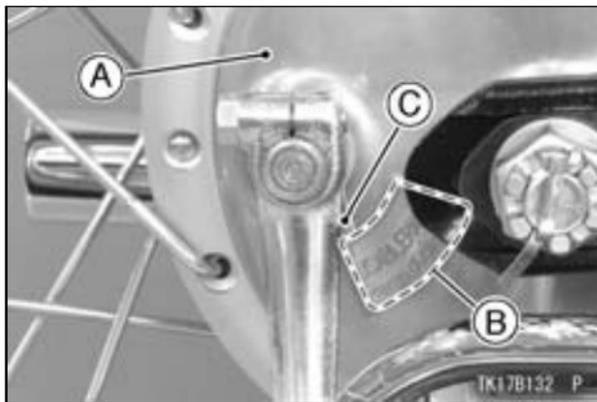
A. Épaisseur de la garniture

B. 1 mm

Contrôle de l'usure des garnitures de frein

Contrôler l'usure des garnitures du frein arrière au moyen de l'indicateur d'usure sur le plateau de frein arrière. Si l'indicateur d'usure des garnitures pointe hors de la zone "USABLE RANGE" (plage utile) quand le frein est fortement serré, les garnitures des segments de frein sont usées au-delà de la limite de service.

Le cas échéant, il faut faire remplacer les segments de frein et contrôler le tambour et les autres organes du frein par un concessionnaire Kawasaki agréé.



- A. Plateau de frein arrière
B. USABLE RANGE (plage utile)
C: Indicateur d'usure des garnitures de frein

Disques de frein avant -

L'usure des disques et des plaquettes de frein est automatiquement compensée et n'influence pas la course du levier ni de la pédale de frein. Le frein avant ne nécessite donc aucun réglage.

AVERTISSEMENT

La présence d'air dans les conduites de frein diminue la performance du freinage et peut provoquer un accident et des blessures graves, voire mortelles. Si le levier de frein ou la pédale de frein donnent une impression de mou lorsqu'ils sont actionnés, il y a peut-être de l'air dans les conduites ou les freins sont peut-être défectueux. Faire vérifier immédiatement les freins par un concessionnaire agréé Kawasaki.

Liquide de frein -

Contrôler le niveau de liquide de frein dans le réservoir du frein avant et changer le liquide de frein à la fréquence indiquée dans le Tableau

d'entretien périodique. Le liquide de frein doit également être remplacé s'il est pollué par des poussières ou de l'eau.

Qualité du liquide

Utiliser uniquement un liquide de norme DOT4 destiné à un usage de compétition.

REMARQUE

Ne pas renverser de liquide de frein sur les surfaces peintes.

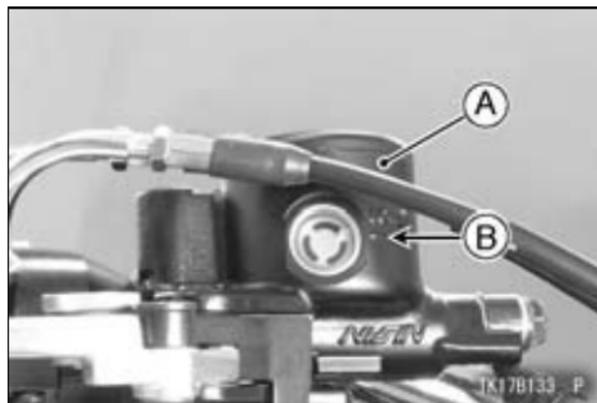
Ne pas utiliser de liquide d'un bidon qui est resté longtemps ouvert ou qui n'a pas été fermé hermétiquement.

Vérifier si les joints sont étanches.

Vérifier l'état du flexible de frein.

Contrôle du niveau de liquide

- Le réservoir de liquide de frein avant étant tenu horizontal, le niveau de liquide de frein doit se situer au-dessus du repère du trait inférieur du réservoir (repère de niveau minimum).

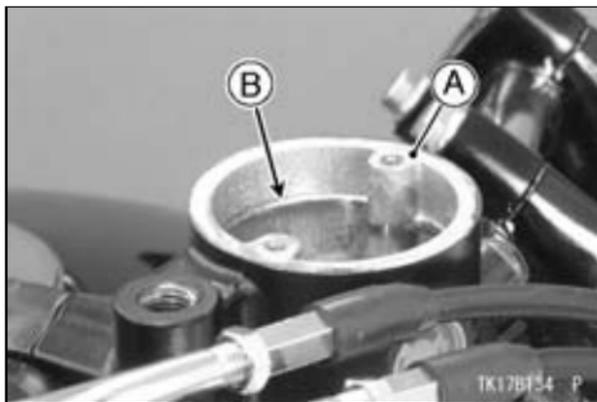


A. Réservoir de liquide de frein avant

B. Repère de niveau minimum

118 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Si le niveau de liquide de frein n'atteint pas le repère de niveau minimum dans le réservoir de liquide de frein avant, vérifier d'abord s'il n'y a pas de fuite dans le circuit de freinage et remplir le réservoir jusqu'au repère de niveau maximum. Rajouter ensuite du liquide de frein dans le réservoir jusqu'au repère de niveau maximum.



A. Réservoir de liquide de frein avant
B. Repère de niveau maximum

AVERTISSEMENT

Le mélange de liquides de frein de types et de marques différents peut réduire l'efficacité du système de freinage et provoquer un accident pouvant entraîner des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais mélanger deux liquides de frein de marques différentes. S'il faut ajouter du liquide de frein et que le type et la marque du liquide présent dans le réservoir sont inconnus, changer complètement le liquide.

Changement du liquide

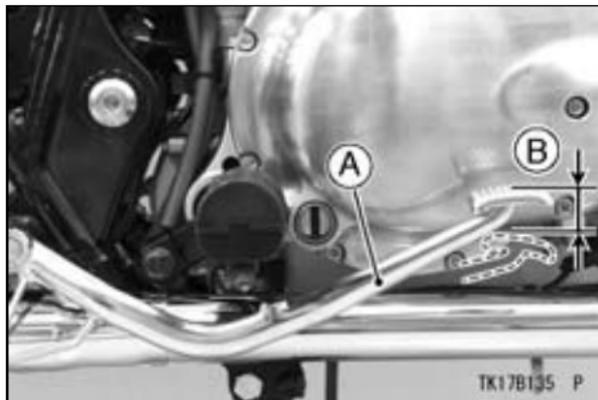
Confier le changement du liquide de frein à un concessionnaire Kawasaki agréé.

Frein arrière à tambour -

Contrôler le jeu de la pédale de frein conformément aux instructions du Tableau d'entretien périodique.

Contrôle du jeu de la pédale de frein

- Pour contrôler que le jeu de la pédale de frein est correct, appuyer légèrement à la main sur la pédale.



A. Pédale de frein
B. Jeu de la pédale

Jeu de la pédale

20 à 30 mm

- Régler le jeu de la pédale s'il est incorrect.
- Faire tourner la roue arrière pour vérifier que le frein ne frotte pas quand on ne touche pas à la pédale.
- Actionner la pédale à plusieurs reprises pour vérifier qu'elle revient immédiatement en position de repos quand on la lâche.
- Contrôler l'efficacité du freinage.

120 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Réglage du jeu de la pédale de frein

- Amener le jeu de la pédale de frein à la valeur correcte en tournant l'écrou de réglage du levier de came de frein.



A. Écrou de réglage

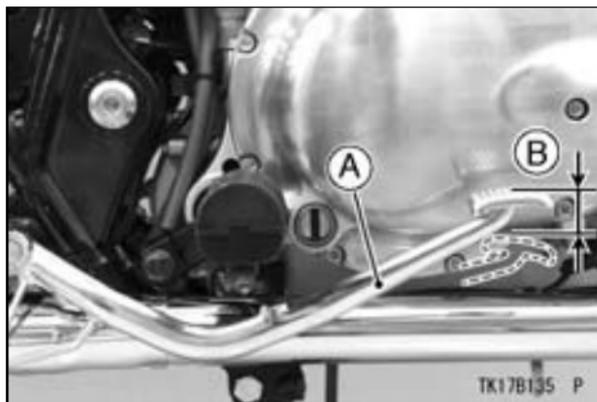
Contacteur de frein

Le feu stop s'allume dès que l'un des freins est actionné. Le contacteur de frein avant ne requiert aucun réglage. Par contre, le contacteur de frein arrière doit être réglé à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

Contrôle

- Mettre le contacteur d'allumage sur "ON".
- Le feu stop doit s'allumer lorsque le frein avant est actionné.
- Si ce n'est pas le cas, demander à un concessionnaire Kawasaki de contrôler le contacteur de frein avant.

- Contrôler le fonctionnement du contacteur de frein arrière en appuyant sur la pédale de frein. Le feu stop doit s'allumer lorsque la pédale de frein est enfoncée de la distance correcte.



A. Pédale de frein
B. Course de la pédale

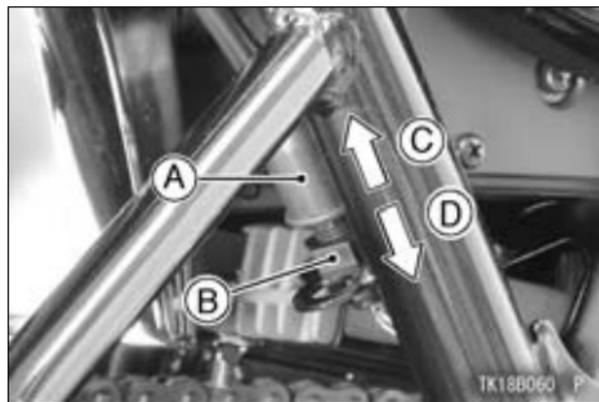
- Si ce n'est pas le cas, régler le contacteur de frein arrière.

Course de la pédale de frein

15 mm

Réglage

- Pour régler le contacteur de frein arrière, déplacer celui-ci vers le haut ou le bas en tournant l'écrou de réglage.



A. Contacteur de feu stop
B. Écrou de réglage
C. S'allume plus tôt
D. S'allume plus tard

REMARQUE

Pour éviter d'endommager les connexions électriques situées à l'intérieur du contacteur, veiller à ce que le boîtier du contacteur ne tourne pas pendant le réglage.

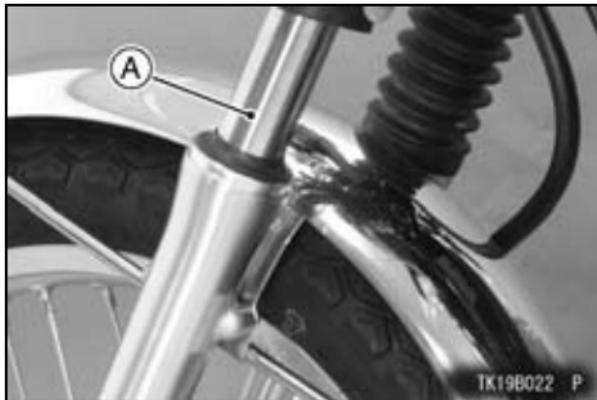
Fourche avant

Vérifier le fonctionnement de la fourche avant et la présence éventuelle de fuite d'huile à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

Inspection de la fourche avant

- En tenant le levier de frein, imprimer à la fourche avant un mouvement de pompage vertical à plusieurs reprises pour vérifier son bon fonctionnement.
- Lever les soufflets pare-poussière et inspecter visuellement la fourche avant pour s'assurer de l'absence de fuite d'huile, de rayures ou d'éraflures sur la surface extérieure du tube intérieur.

- En cas de doute sur le contrôle de la fourche avant, il faut le faire faire par un concessionnaire Kawasaki agréé.



A. Tube intérieur

NOTE

- Engager les soufflets pare-poussière dans la rainure du bas du corps de fourche avant.

Amortisseur arrière

Vérifier le fonctionnement des amortisseurs arrière et s'assurer de l'absence de fuite d'huile à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

En fonction des conditions de conduite et de charge, il est possible de refaire le réglage de précharge du ressort.

Inspection des amortisseurs arrière

- Appuyer plusieurs fois sur le siège afin de vérifier son déplacement.
- Inspecter visuellement l'amortisseur arrière pour contrôler l'absence de fuite d'huile.

124 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

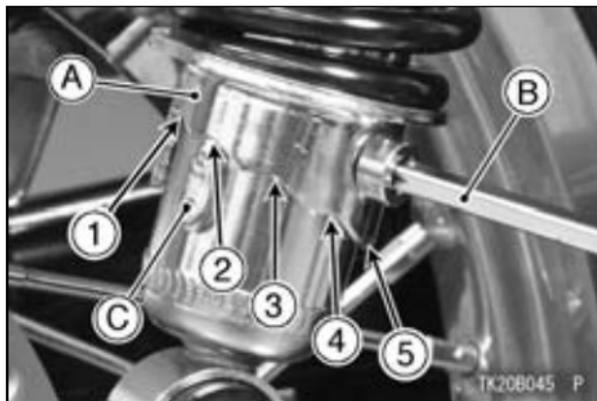
- En cas de doute concernant l'amortisseur arrière, le faire contrôler par un concessionnaire Kawasaki agréé.



A. Amortisseur arrière

Réglage de la précharge de ressort

La précharge du ressort se règle en tournant le dispositif de réglage à l'arrière de l'amortisseur au moyen d'un tournevis. Pour augmenter la précharge du ressort et rendre la suspension plus ferme, tourner le dispositif de réglage vers la gauche. Pour diminuer la précharge du ressort et rendre la suspension plus souple, tourner le dispositif de réglage vers la droite.



- A. Dispositif de réglage de la précharge
- B. Lame de tournevis
- C. Butée

⚠ AVERTISSEMENT

Un réglage inégal des dispositifs de réglage de la précharge des ressorts rend la moto moins stable et augmente les risques d'accident. Régler les différents dispositifs de réglage de la suspension également, et sur les positions recommandées.

NOTE

- *Pour assouplir les ressorts de suspension, placer le dispositif de réglage sur une position plus à gauche que la position 5.*

126 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Réglage de la précharge de ressort

Position du dispositif de réglage	1	2	3	4	5
Action du ressort	Faible	← Standard →		Forte	
Réglage	Mou	← Standard →		Dur	
Charge	Légère	← Standard →		Lourde	
Route	Bonne	← Standard →		Mauvaise	
Vitesse	Basse	← Standard →		Élevée	

Roues

Pneus -

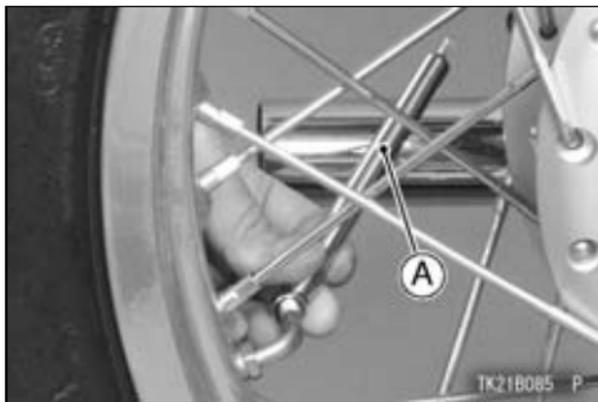
Charge et pression

Une mauvaise pression des pneus et une surcharge de la moto altèrent considérablement la tenue de route et les performances du véhicule et peuvent entraîner une perte de contrôle de la machine. La charge maximale recommandée en plus du poids du véhicule est de 183 kg, comprenant le conducteur, le passager et d'éventuels accessoires ou bagages.

- Déposer le capuchon de la valve de gonflage.
- Contrôler fréquemment la pression des pneus à l'aide d'un manomètre de précision.
- Veiller à remonter et bien serrer le capuchon de la valve de gonflage.

NOTE

- *Mesurer la pression lorsque les pneus sont froids (la moto ne doit pas avoir parcouru plus de 1,6 km durant les 3 heures précédant le test).*
- *La pression des pneus varie en fonction de la température ambiante et de l'altitude. Il conviendra donc de la vérifier et de la régler lors de randonnées dans des régions où la température et l'altitude varient grandement.*



A. Manomètre

Pression de gonflage (à froid)

Avant	Charge jusqu'à 183 kg	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)
Arrière	Charge jusqu'à 97,5 kg	225 kPa (2,25 kgf/cm ²)
	97,5 à 183 kg de charge	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)

Usure et endommagement des pneus

Au fur et à mesure que la bande de roulement s'use, le pneu devient de plus en plus sujet à défaillance. On estime généralement que 90% des défaillances surviennent au cours des derniers 10% de la durée de service de la bande de roulement (usure à 90%). Utiliser un pneu jusqu'à usure complète constitue donc une fausse économie et un danger.

- Mesurer la profondeur des sculptures à l'aide d'une jauge de profondeur à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Remplacer tout pneu utilisé au-delà de la profondeur minimum admise.

Profondeur limite des sculptures

Avant	_____	1 mm
Arrière	Moins de 130 km/h	2 mm
	Plus de 130 km/h	3 mm

**A. Jauge de profondeur**

- Contrôler les pneus et s'assurer qu'ils ne sont ni coupés ni fendillés, et les remplacer s'ils sont très

endommagés. Les hernies et boursoflures sont le signe de dommages internes exigeant le remplacement des pneus.

- Retirer les cailloux ou tout autre objet coincés dans les sculptures.

NOTE

- *Faire vérifier l'équilibrage de la roue chaque fois qu'un nouveau pneu est monté.*

**AVERTISSEMENT**

Des pneus qui ont crevé et ont été réparés n'ont pas les mêmes capacités que des pneus non endommagés. Ils risquent de céder brusquement, provoquant un accident susceptible de causer de graves blessures, voire la mort. Remplacer les pneus endommagés le plus rapidement possible. Pour garantir une bonne tenue de route et une stabilité correcte, installer uniquement des pneus standard gonflés à la pression spécifiée. S'il est nécessaire de rouler avec un pneu réparé, ne pas dépasser 100 km/h jusqu'à ce que le pneu ait été remplacé.

NOTE

- *La plupart des pays ont leurs propres réglementations concernant la profondeur minimale des sculptures des pneus ; veiller à bien les respecter.*
- *Lors de la conduite sur la voie publique, toujours respecter les limitations de vitesse imposées par la loi.*

Pneu standard (type avec chambre)

Avant	Taille: 100/90-19M/C 57H ● DUNLOP "TT100GP G"
Arrière	Taille: 130/80-18M/C 66H ● DUNLOP "TT100GP"

**AVERTISSEMENT**

L'installation de pneus de marques et de types différents peut nuire à la maniabilité du véhicule, provoquer un accident et entraîner des blessures graves, voire mortelles. Toujours monter des pneus de même marque sur les roues avant et arrière.

**AVERTISSEMENT**

Des pneus neufs sont glissants et peuvent entraîner une perte de contrôle du véhicule et un accident.

Un rodage de 160 km est nécessaire pour obtenir l'adhérence normale des pneus. Pendant la période de rodage, éviter les freinages et accélérations brutaux ainsi que la prise de virages trop secs.

Rayons et jantes :*Contrôle*

Il faut faire contrôler le serrage des rayons et le faux-rond des jantes par un concessionnaire Kawasaki agréé avec la fréquence recommandée dans le Tableau d'entretien périodique.

Batterie

La batterie de cette moto est de type sans entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier le niveau d'électrolyte ni d'ajouter d'eau distillée.

La bande d'étanchéité ne doit pas être retirée une fois que l'électrolyte adéquat a été versé dans la batterie lors de sa mise en service.

Toutefois, pour prolonger au maximum la durée de service de la batterie et être assuré qu'elle fournira la puissance requise pour faire démarrer la moto, il convient de maintenir correctement la charge. Lorsqu'il est utilisé régulièrement, le circuit de charge de la moto contribue à maintenir la batterie bien chargée. Si vous n'utilisez la moto qu'occasionnellement ou pour de courtes périodes, il y a une forte probabilité que la batterie se décharge.

En raison de leur composition interne, les batteries se déchargent en

permanence. Le taux de décharge dépend du type de batterie et de la température ambiante. Le taux de décharge augmente avec la température. Le taux double tous les 15 °C.

Les accessoires électriques, tels que montres et mémoires informatiques, consomment du courant de la batterie, même lorsque le contact est coupé. Si l'on combine les effets de ces consommations électriques "contact coupé" à ceux de la température, une batterie bien chargée peut se retrouver complètement déchargée en quelques jours.

Auto-décharge		
Température	Nombre de jours approx. entre charge complète et décharge complète	
	Plomb-antimoine	Plomb-calcium
	Batterie	Batterie
40°C	100 jours	300 jours
25°C	200 jours	600 jours
0°C	550 jours	950 jours

Appel de courant		
Intensité de la décharge	Nombre de jours entre charge complète et charge de moitié	Nombre de jours entre charge complète et décharge complète
10 mA	42 jours	83 jours
15 mA	28 jours	56 jours
20 mA	21 jours	42 jours
30 mA	14 jours	28 jours

Par temps extrêmement froid, le liquide d'une batterie mal chargée peut facilement geler et faire fissurer le boîtier et déformer les plaques. Une batterie bien chargée peut supporter des températures négatives sans répercussion néfaste.

Sulfatation de la batterie

La sulfatation est une cause courante de défaillance de la batterie.

La sulfatation se produit lorsque la batterie est laissée déchargée pendant une longue période. Le sulfate est un produit dérivé normal des réactions chimiques qui se produisent dans une batterie. Mais lorsqu'une décharge continue permet au sulfate de cristalliser dans les éléments, les plaques de la batterie se détériorent irrémédiablement et ne tiennent plus la charge. Une défaillance de batterie due à la sulfatation n'est pas couverte par la garantie.

Entretien de la batterie

Il appartient au propriétaire de conserver la batterie complètement chargée. L'inobservation de cette consigne pourrait conduire à une défaillance de la batterie et vous bloquer.

En cas d'utilisation épisodique de la moto, contrôler la tension de la batterie toutes les semaines à l'aide d'un volt-mètre. Si la tension tombe en-dessous de 12,8 volts, la batterie doit être rechargée à l'aide d'un chargeur approprié (vérifier avec le concessionnaire Kawasaki). Si vous n'utilisez pas la moto pendant plus de deux semaines, la batterie devra être rechargée à l'aide d'un chargeur approprié. Ne pas utiliser un chargeur rapide de type automobile qui risque de surcharger la batterie et de l'endommager.

NOTE

○ *Le fait de laisser la batterie branchée fait que les composants électriques (horloge, etc.) déchargent la batterie, ce qui provoque une décharge excessive de la batterie. Si tel est le cas, la réparation ou le remplacement de la batterie n'est pas couvert*

par la garantie. Si la moto n'est pas utilisée pendant quatre semaines ou plus, débrancher la batterie du véhicule.

Chargeurs recommandés par Kawasaki :

Battery Mate 150-9

OptiMate 4

Yuasa MB-2040/2060

Christie C10122S

Si les chargeurs ci-dessus ne sont pas disponibles, utiliser un modèle équivalent.

Pour plus de détails, consulter le concessionnaire Kawasaki agréé.

Recharge de la batterie

- Retirer la batterie de la moto (voir Dépose de la batterie).
- Raccorder les câbles du chargeur et charger la batterie au régime de charge indiqué sur la batterie

(ampères × heures). Si le régime de charge est illisible, charger la batterie avec un ampérage de courant de charge équivalent à 1/10 de la capacité de la batterie.

- Le chargeur maintiendra la pleine charge de la batterie jusqu'à ce que vous soyez prêt(e) à la remonter sur la moto (voir Recharge de la batterie).

REMARQUE

Ne jamais retirer la bande d'étanchéité, sous peine d'endommager la batterie.

Ne pas monter une batterie conventionnelle sur cette moto car le circuit électrique ne fonctionnerait pas correctement.

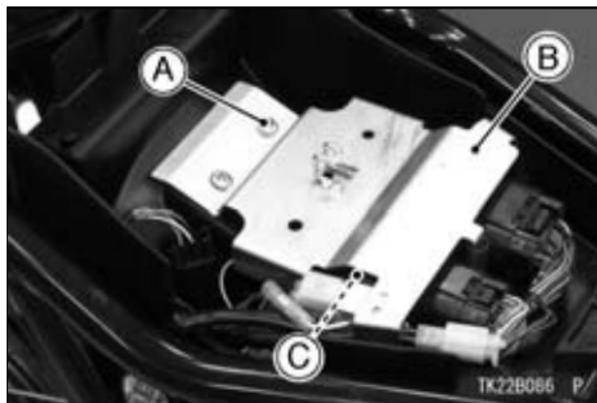
Marque	Yuasa Battery
Type	YTX12-BS

NOTE

- *S'il s'avère nécessaire de recharger la batterie sans entretien de cette moto, respecter scrupuleusement les instructions figurant sur l'étiquette de la batterie.*

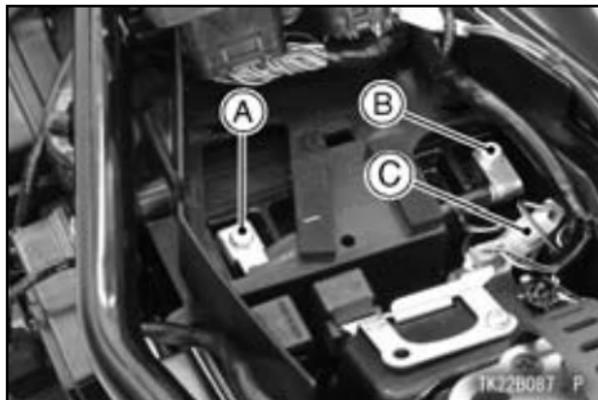
Dépose de la batterie

- S'assurer que le contacteur d'allumage est bien sur OFF.
- Enlever la selle et la trousse à outils.
- Enlever la vis et déplacer l'UCE vers l'extérieur sans débrancher les connecteurs de l'UCE.



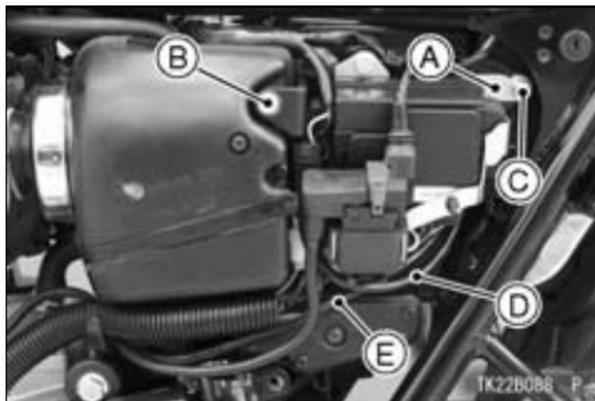
- A. Vis
- B. Support
- C. UCE

- Débrancher les câbles de la batterie, d'abord celui de la borne (-), ensuite celui de la borne (+).



- A. Borne (+)
- B. Borne (-)
- C. Connecteur de mise à la masse

- Débrancher le connecteur de mise à la masse des câbles (-) de la batterie.
- Déposer le cache latéral gauche (voir la section Filtre à air).
- Déposer les boulons du porte-batterie.



- A. Support de batterie
- B. Boulon de porte-batterie (court) et rondelle
- C. Boulon de porte-batterie (long)
- D. Câble (+) de batterie
- E. Câble (-) de batterie

138 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Retirer le porte-batterie et les câbles de batterie (+) et (-).

REMARQUE

Ne pas donner une forte secousse au porte-batterie, sous peine d'endommager les câbles.

- Séparer la batterie du porte-batterie.



A. Batterie

Repose de la batterie

- Nettoyer la batterie à l'aide d'une solution d'eau et de bicarbonate de soude. S'assurer que les connexions sont propres.
- Placer la batterie dans le porte-batterie en interposant le coussin.
- Raccorder le câble à capuchon rouge à la borne (+) par l'arrière, puis raccorder le câble noir à la borne (-).

NOTE

- *Remonter la batterie en effectuant les étapes données dans la section Dépose de la batterie en sens inverse.*

REMARQUE

La connexion du câble (-) à la borne (+) de la batterie ou du câble (+) à la borne (-) peut gravement endommager le circuit électrique.

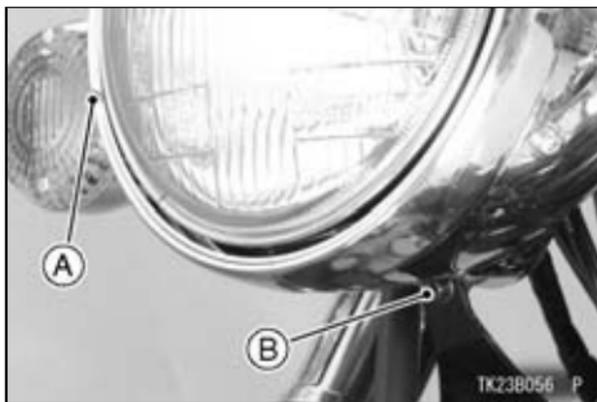
- Appliquer une légère couche de graisse sur les bornes afin de prévenir la corrosion.
- Placer le capuchon de protection sur la borne (+).
- Remonter toutes les pièces déposées.

Faisceau du phare*Réglage horizontal*

Le faisceau du phare est réglable horizontalement. Si le réglage horizontal n'est pas correct, le phare éclairera un côté de la route plutôt que d'éclairer droit devant.

140 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Tourner le dispositif de réglage horizontal dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens contraire jusqu'à ce que le faisceau pointe droit devant.



A. Dispositif de réglage horizontal

B. Dispositif de réglage vertical

Réglage vertical

Le faisceau du phare est réglable verticalement. S'il est réglé trop bas, ni le feu de route ni le feu de croisement

n'éclaireront la route assez loin. S'il est réglé trop haut, le feu de route n'éclairera pas la route et le feu de croisement éblouira les usagers venant en sens inverse.

- Tourner le dispositif de réglage vertical dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens contraire pour régler son angle vertical.

NOTE

- *Feu de route allumé, le point le plus brillant doit se trouver légèrement sous l'horizontale, la moto étant sur ses roues et le conducteur assis. Régler le phare à l'angle approprié conformément à la réglementation locale.*

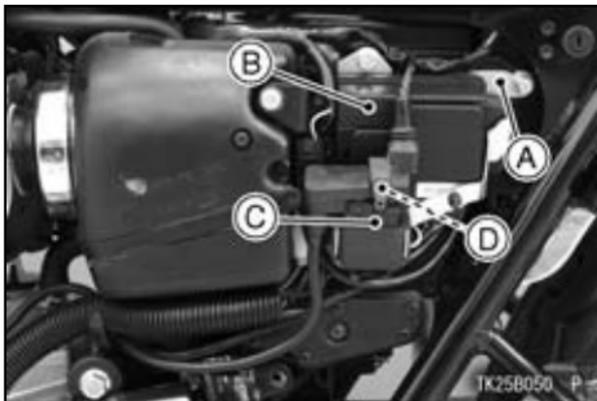


Fusibles

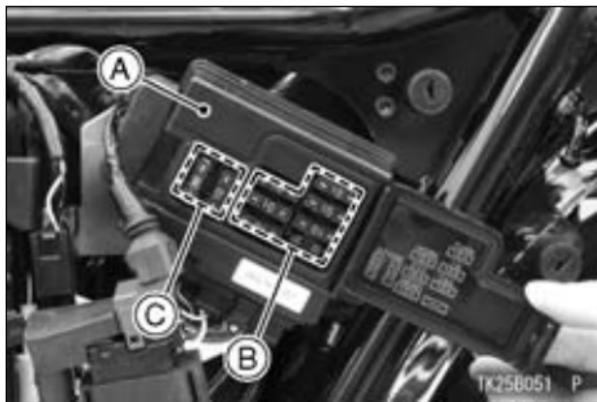
Les fusibles se trouvent dans la boîte des connexions derrière le cache latéral gauche. Le fusible principal est monté sur le relais du démarreur qui se trouve derrière le cache latéral gauche. Si un fusible grille pendant la conduite, contrôler le circuit électrique pour en déterminer la cause et remplacer ensuite le fusible grillé par un fusible neuf de même ampérage.

142 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Déposer la selle.
- Déposer le cache latéral gauche (voir la section Filtre à air).



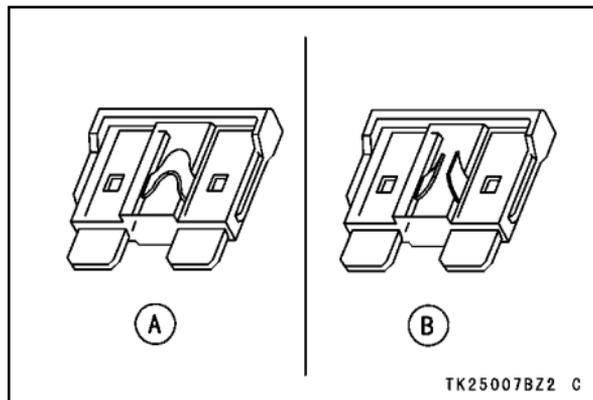
- A. Support de batterie**
- B. Boîte des connexions**
- C. Relais de démarreur**
- D. Fusible principal**



- A. Boîte des connexions**
- B. Fusibles**
- C. Fusibles de rechange**

⚠ AVERTISSEMENT

Le remplacement des fusibles peut provoquer une surchauffe du câblage, le faire prendre feu et/ou le rendre inopérant. Utiliser uniquement des fusibles standard. Remplacer le fusible grillé par un fusible neuf de l'ampérage indiqué sur la boîte de jonction ou le fusible principal.



- A. Normal
B. Grillé

144 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Lubrification générale

Lubrifier les points ci-dessous, avec de l'huile moteur ou de la graisse ordinaire, conformément au Tableau d'entretien périodique ou lorsque le véhicule a été utilisé par temps humide ou pluvieux.

Avant de lubrifier chaque pièce, nettoyer les taches de rouille à l'aide d'un agent antirouille et éliminer toute trace de graisse, d'huile et de saleté.

NOTE

- *Quelques gouttes d'huile permettent d'éviter aux boulons et écrous de rouiller et de se gripper. Ceci facilite leur dépose. Remplacer les écrous, boulons, etc., trop rouillés par de nouveaux.*

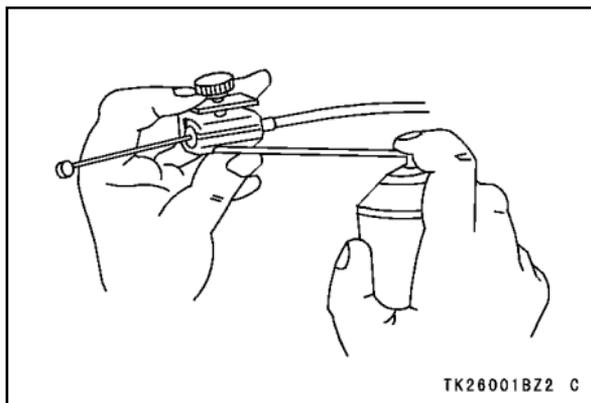
Appliquer de l'huile moteur sur les pivots suivants -

- Béquille latérale

- Levier d'embrayage
- Levier de frein avant
- Pédale de frein arrière

Lubrifier les câbles suivants à l'aide d'un lubrifiant pour câbles sous pression -

- (K) Câble d'embrayage intérieur
- (K) Câbles d'accélérateur intérieurs



Appliquer de la graisse aux points suivants -

- **(K)** Extrémité supérieure du câble d'embrayage intérieur
- **(K)** Extrémités supérieures du câble d'accélérateur intérieur

(K) : Confier cette opération à un concessionnaire Kawasaki agréé.

NOTE

- *Une fois les câbles connectés, les régler.*

Nettoyage de la moto*Précautions générales*

Il est conseillé de nettoyer cette Kawasaki fréquemment et à fond, non seulement pour des raisons esthétiques, mais aussi parce que ces nettoyages contribuent à améliorer ses performances tout en prolongeant sa durée de service. Recouvrir la moto d'une housse spéciale moto de bonne qualité et perméable à l'air protégera sa finition de l'effet nuisible des rayons ultraviolets, de la pollution mais aussi de la poussière.

**AVERTISSEMENT**

L'accumulation de débris ou de matières inflammables dans et contre le châssis, le moteur et l'échappement peut être à l'origine de problèmes mécaniques et augmente le risque d'incendie.

Si le véhicule est utilisé dans un endroit où des débris ou matières inflammables risquent d'entrer en contact avec le véhicule, inspecter fréquemment les alentours du moteur, les composants électriques et le système d'échappement. S'il y a eu accumulation de débris ou de matières inflammables, garer le véhicule en plein air et arrêter le moteur. Attendre que le moteur refroidisse, puis éliminer toutes les impuretés. Ne pas garer ou entreposer le véhicule dans un local fermé ou un espace confiné avant de s'être assuré qu'il n'y a pas eu accumulation de débris ou matières inflammables.

- Bien veiller à ce que le moteur et l'échappement soient froids au toucher avant de procéder au nettoyage.
- Éviter d'enduire les joints, plaquettes de frein et pneus de dégraissant.
- Ne pas utiliser de cire ou de nettoyant / polissant abrasifs.
- Ne pas utiliser de produits chimiques, dissolvants, détergents corrosifs ou de nettoyeurs ménagers tels les nettoyeurs pour vitres, car ceux-ci contiennent de l'ammoniaque.
- L'essence et le liquide de frein endommagent la finition des surfaces peintes ou en plastique. Essuyer les coulures immédiatement.
- Éviter l'emploi de brosses à poils métalliques, de laine d'acier ou de toute autre brosse ou tout tampon abrasifs.

- Faire attention à ne pas érafler les caches latéraux et les autres pièces en plastique en les lavant.
- Éviter de laver le véhicule dans des portiques de lavage à haute pression, car de l'eau atteindrait les joints et l'équipement électrique, ce qui risque d'endommager le véhicule.
- Éviter de projeter de l'eau sur les organes sensibles de la moto, tels que les orifices d'admission d'air, le corps de papillon, les freins, les composants électriques, les sorties d'échappement et les orifices du réservoir de carburant.

Lavage de la moto

- Rincer la moto à l'eau froide à l'aide d'un tuyau de jardinage afin d'éliminer le gros de la crasse.
 - Préparer un seau d'eau savonneuse (utiliser un détergent pour motos ou voitures). Nettoyer la moto à l'aide d'une éponge ou d'un chiffon doux.
- Si nécessaire, éliminer toute tache de graisse ou d'huile tenace à l'aide d'un dégraissant doux.
- Après l'avoir lavée, rincer à fond la moto à l'eau claire afin d'éliminer tout résidu de détergent (en effet, les résidus de détergent pourraient endommager certaines pièces de la moto).
 - Essuyer la moto à l'aide d'un chiffon doux. En essuyant la moto, contrôler l'état de la carrosserie afin de découvrir griffes ou peinture écaillée. Ne jamais laisser le véhicule sécher à l'air, car l'eau risque d'endommager la peinture.
 - Mettre le moteur en marche et le laisser tourner pendant quelques minutes au ralenti. La chaleur du moteur aidera à sécher les zones humides.
 - Rouler prudemment à faible vitesse et serrer les freins plusieurs fois.

148 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Ceci contribue à sécher les freins et à leur rendre leur efficacité normale.

- Lubrifier la chaîne de transmission pour prévenir la rouille.

NOTE

- *Après utilisation de la moto sur des routes salées ou à proximité de la mer, rincer immédiatement la moto à l'eau froide. Ne pas utiliser d'eau chaude car cela accélère la réaction chimique du sel. Après séchage, appliquer une protection anticorrosion en aérosol sur toutes les surfaces métalliques et chromées pour prévenir la corrosion.*
- *De la condensation risque de se former à l'intérieur de l'optique de phare après utilisation sous la pluie ou après lavage de la moto. Pour éliminer l'humidité, mettre le moteur en marche et allumer le phare. La condensation formée à l'intérieur de*

l'optique disparaîtra progressivement.

Finition semi-brillante

Pour nettoyer les surfaces à finition semi-brillante :

- Lors des lavages, toujours utiliser un détergent neutre et doux et de l'eau.
- L'effet semi-brillant risque de disparaître en cas de frottements trop énergiques.
- En cas de doute, consulter un concessionnaire Kawasaki agréé.

Surfaces peintes

Après le lavage, enduire toutes les surfaces peintes du véhicule, métalliques et plastiques, de cire pour automobiles. L'application de cire doit être répétée tous les trois mois, où chaque fois que nécessaire. Éviter les surfaces à finition "satinée" ou "mate". Toujours utiliser des produits non abrasifs et les

appliquer conformément aux instructions de la boîte.

Pièces en plastique

Après les avoir lavées, les essuyer soigneusement à l'aide d'un chiffon doux. Lorsque la lentille de phare et les autres pièces en plastique non peintes sont sèches, les traiter au moyen d'un produit de nettoyage et de polissage approuvé pour plastiques.

REMARQUE

Les pièces en plastique risquent d'être abîmées, voire de se casser, au contact de certains produits chimiques agressifs ou certains produits nettoyants courants comme l'essence, le liquide de frein, les nettoyants pour vitres, les produits frein-filets. Si une pièce en plastique a été maculée d'un produit corrosif, la nettoyer immédiatement à l'eau additionnée de détergent doux, puis contrôler la pièce afin de détecter tout endommagement. Éviter d'utiliser des brosses ou tampons abrasifs pour nettoyer les pièces en plastique, car ceux-ci vont endommager la finition des pièces.

150 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Chrome et aluminium

Les pièces chromées ou les pièces en aluminium non revêtu peuvent être lustrées à l'aide d'un produit d'entretien pour chrome/aluminium. Nettoyer les pièces en aluminium revêtu à l'aide d'un détergent neutre doux, puis les vaporiser d'un produit à polir. On peut recourir à des produits de nettoyage spéciaux à solution non acide pour nettoyer les roues en aluminium, peintes ou non.

Cuir, vinyle et caoutchouc

Si la moto est munie d'accessoires en cuir, ceux-ci requièrent un traitement spécial. Nettoyer tout accessoire en cuir à l'aide d'un nettoyant ou produit d'entretien spécial pour cuirs. Le lavage de pièces en cuir à l'aide d'eau et de détergent les endommage et réduit leur durée de vie.

Les pièces en vinyle peuvent être nettoyées comme le reste du véhicule,

mais devraient être ensuite traitées à l'aide d'un produit spécial pour vinyle.

Les flancs des pneus et les autres composants en caoutchouc doivent être traités avec un produit protecteur pour caoutchouc afin de prolonger leur durée de vie.



AVERTISSEMENT

Les protecteurs de caoutchouc peuvent être glissants et, s'ils sont utilisés sur la zone de la bande de roulement, peuvent provoquer une perte de traction et provoquer un accident grave, voire mortel. Ne pas appliquer de protecteur de caoutchouc sur la bande de roulement.

ENTREPOSAGE

Préparation à l'entreposage:

- Nettoyer soigneusement le véhicule.
- Faire tourner le moteur pendant environ cinq minutes pour permettre à l'huile de se réchauffer, arrêter le moteur et faire la vidange de l'huile moteur.



AVERTISSEMENT

L'huile moteur est une substance toxique. Mettre l'huile usagée au rebut de la manière correcte. S'informer auprès des autorités locales sur les méthodes de mise au rebut autorisées et les possibilités de recyclage.

- Remplir d'huile moteur fraîche.
- Vider l'essence du réservoir d'essence à l'aide d'une pompe ou d'un siphon.

**AVERTISSEMENT**

L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions, pouvant ainsi causer de graves brûlures. Tourner le contacteur d'allumage sur "OFF". S'abstenir de fumer. S'assurer que l'endroit est bien ventilé et dépourvu de sources d'étincelles ou de flammes, y compris de tout appareil muni d'une veilleuse. L'essence est un produit toxique. Respecter l'environnement. Contacter les autorités locales pour connaître les méthodes de mise au rebut autorisées.

- Vider le circuit d'essence en faisant tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce que le moteur cale. (de l'essence laissée pendant une longue période se dégrade et risque de colmater le circuit d'essence).
- Réduire d'environ 20 % la pression des pneus.
- Placer la moto sur une caisse ou un support de façon à ce que les deux roues soient élevées au-dessus du sol. (Si cela n'est pas possible, mettre une planche sous chaque roue pour que l'humidité n'imprègne pas les pneus.)
- Vaporiser de l'huile sur toutes les surfaces métalliques non peintes, afin de les empêcher de rouiller. Éviter de mettre de l'huile sur les pièces en caoutchouc et les freins.
- Lubrifier la chaîne de transmission et tous les câbles.
- Déposer la batterie et l'entreposer à l'abri du soleil, de l'humidité ou du gel. Durant la période d'entreposage, il convient d'effectuer une charge lente (un

ampère ou moins) environ une fois par mois. S'assurer de maintenir la batterie correctement chargée, tout spécialement par temps froid.

- Fixer un sac en plastique sur les pots d'échappement pour que l'humidité n'y pénètre pas.
- Couvrir la moto d'une housse afin de la protéger contre la poussière.

Préparation à la remise en service:

- Détacher les sacs en plastique des pots d'échappement.
- Remonter la batterie sur la moto et la recharger si nécessaire.
- Remplir d'essence le réservoir d'essence.
- Vérifier tous les points décrits à la section Contrôles quotidiens.
- Lubrifier les pivots, les boulons et les écrous.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de protéger l'environnement, se débarrasser des batteries, pneus, huiles, fluides et autres éléments usagés en ayant recours aux méthodes de mise au rebut autorisées. Consulter son concessionnaire Kawasaki agréé ou les autorités locales afin de prendre connaissance des méthodes de mise au rebut autorisées. Ceci s'applique également à la mise au rebut du véhicule complet en fin de vie.

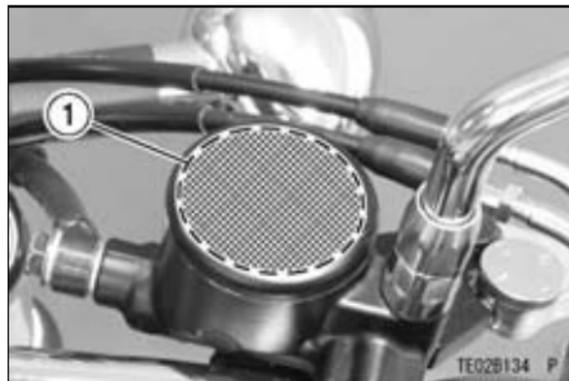
EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES

Tous les autocollants d'avertissement apposés sur le véhicule sont reproduits ici. Il faut se donner la peine de lire ces autocollants pour bien les comprendre. Ils contiennent des informations qui sont importantes pour la sécurité des personnes susceptibles de piloter le véhicule. C'est pourquoi il est très important que tous ces autocollants d'avertissement soient bien visibles sur le véhicule. Si l'un de ces autocollants était absent, endommagé ou usé, en demander un nouveau au concessionnaire Kawasaki et le placer à l'endroit adéquat.

NOTE

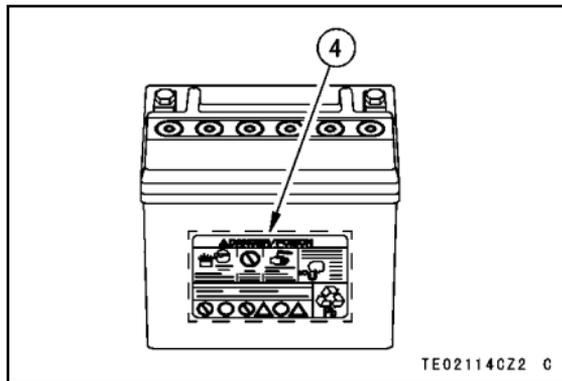
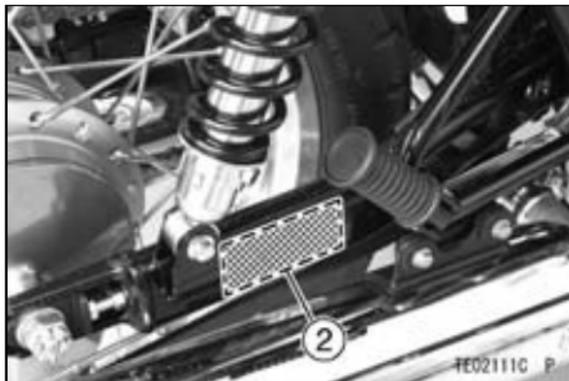
○ *Les autocollants d'avertissement décrits dans cette section possèdent des numéros de référence pour vous aider, ainsi que votre*

concessionnaire, à obtenir les pièces de rechange correctes.

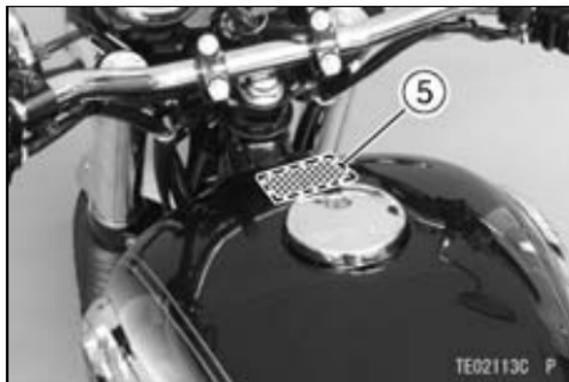


1. Liquide de frein (avant)

156 EMBLACEMENT DES ÉTIQUETTES



2. Pneus et chargement
3. Informations importantes sur la chaîne de transmission
4. Danger/Poison de la batterie



5. Essence sans plomb

158 EMBLACEMENT DES ÉTIQUETTES

(1)



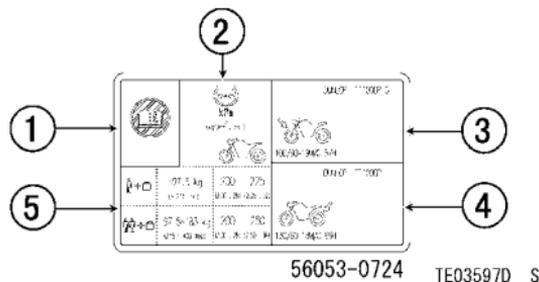
Anglais

↓ Traduction en français

AVERTISSEMENT
UTILISER UNIQUEMENT DU LIQUIDE
DE FREIN DOT4 D'UN RÉCIPIENT HERMÉTIQUE.
NETTOYER LE BOUCHON DE REMPLISSAGE
AVANT DE LE DÉPOSER.

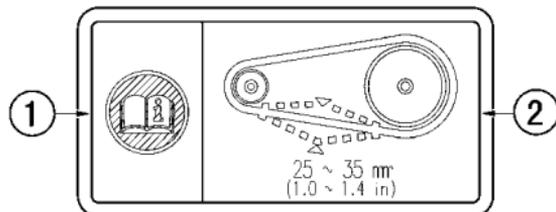
TE039600 S

(2)



1. Lire le manuel de l'utilisateur.
2. Pression des pneus, voir page 128
3. Taille et fabricant du pneu avant, voir page 130
4. Taille et fabricant du pneu arrière, voir page 130
5. Charge maximale, voir page 19

(3)



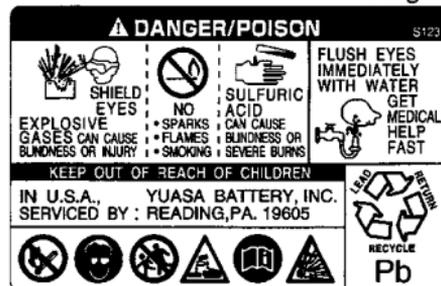
56033-0759

TE03925D S

1. Lire le manuel de l'utilisateur.
2. Flèche de la chaîne de transmission, voir page 107

(4)

Anglais



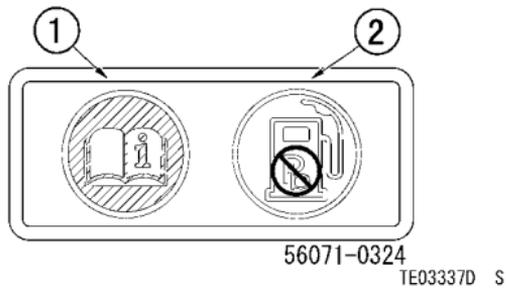
↓ Traduction en français



TE03668D S

160 EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES

(5)



1. Lire le manuel de l'utilisateur.
2. Essence sans plomb, voir page 37

EJ800AE



* 9 9 9 7 6 - 1 8 3 1 *



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company
Part No. 99976-1831

Printed in Japan

GB

FR

DE