



KDX 125SR

Manuel du propriétaire

Suivez exactement les recommandations précédées des encadrés ci-après. Respectez toujours les conseils d'utilisation et d'entretien.

ATTENTION

- *Il s'agit d'instructions et de marches à suivre particulières que vous devez respecter absolument pour éviter tout accident bénin ou mortel.*

IMPORTANT

- Il s'agit d'instructions ou de marches à suivre particulières que vous devez respecter absolument pour éviter la détérioration ou la destruction de la moto.

NOTE

- *Il s'agit de certains points intéressants vous permettant d'assurer le fonctionnement correct votre moto.*

REMARQUE

CETTE MACHINE A ETE CONÇUE POUR UNE UTILISATION RAISONNABLE ET PRUDENTE PAR UN CONDUCTEUR QUALIFIE. ELLE N'EST ET NE DEMEURE QU'UN VEHICULE DE TRANSPORT.

UNE GAMME QUI FAIT LA DIFFERENCE



Préconisations IGOL pour la lubrification de votre KAWASAKI

Organes à lubrifier	Qualités préconisées	<p>Consulter le tableau d'entretien périodique de votre manuel, pour les fréquences de graissage.</p>
Moteur 4 temps	IGOL SYMBOL CERAMIC MOTO IGOL RALLYE ZS MOTO	
Moteur 2 temps à mélange	IGOL STS-R IGOL STS	
Moteur 2 temps à graissage séparé	IGOL 2 TEMPS MOTOSPORT	
Boite de vitesses 2 temps	IGOL BV2	
Transmission par pont et cardan	IGOL GRAMO B 80W90	
Chaine de transmission	IGOL ROTOR 120 S IGOL VISCOCHAINE	
Circuit hydraulique de freinage	IGOL SUPER BLOCK FLUID (DOT 5)	
Fourche	IGOL FOURCHES IGOL FOURCHES INVERSEES	
Circuit d'eau de refroidissement	IGOL TRANSFLUID IGOL IGOGEL	
Autres organes	IGOL PERFECT (graisse) IGOL VASELINE (huile)	

PREFACE

Nous tenons à vous remercier d'avoir choisi cette magnifique motocyclette KAWASAKI qui constitue l'aboutissement de notre technique avancée ainsi que des nombreux essais et des efforts continus que nous avons faits pour développer la fiabilité, la sécurité et les performances.

Prenez soin de lire ce manuel dans sa totalité avant d'enfourcher votre moto. Vous y apprendrez ce dont elle est capable mais aussi ses limites. Ce manuel donne de nombreux conseils de prudence mais son but n'est pas de fournir des indications sur les techniques et l'adresse requises pour conduire une motocyclette en toute sécurité. KAWASAKI recommande vivement à tout utilisateur de ce véhicule de suivre des cours afin d'atteindre le niveau physique et la maturité nécessaires à une conduite en toute sécurité.

Afin de conserver longtemps votre machine en parfait état, assurez lui tous les soins et entretiens décrits dans ce manuel.

Du fait des modifications apportées au cours de la production pour améliorer certaines caractéristiques de conception et les performances, il se pourrait que vous rencontriez de légères différences entre votre véhicule et les illustrations et le texte du présent manuel.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products Group

//////////////////// TABLE DES MATIERES //////////////////////

<p>Caractéristiques 4</p> <p>Disposition des éléments 7</p> <p>Informations générales10</p> <p style="padding-left: 20px;">Compteurs10</p> <p style="padding-left: 40px;">Compteur de vitesse et comptetours11</p> <p style="padding-left: 40px;">Témoin de température du liquide de refroidissement11</p> <p style="padding-left: 40px;">Témoins lumineux12</p> <p style="padding-left: 20px;">Clé13</p> <p style="padding-left: 20px;">Commutateur d'allumage/verrou de direction13</p> <p style="padding-left: 20px;">Commutateur du guidon droit14</p> <p style="padding-left: 40px;">Commutateur d'arrêt moteur14</p> <p style="padding-left: 40px;">Commutateur de phare15</p> <p style="padding-left: 20px;">Commutateurs de guidon gauche16</p> <p style="padding-left: 40px;">Inverseur feu de route/de croisement16</p> <p style="padding-left: 40px;">Commutateur de clignotant16</p> <p style="padding-left: 40px;">Bouton de l'avertisseur sonore16</p> <p style="padding-left: 20px;">Robinet d'essence17</p> <p style="padding-left: 20px;">Bouchon du réservoir d'essence18</p> <p style="padding-left: 20px;">Réservoir d'essence19</p> <p style="padding-left: 20px;">Béquille latérale21</p> <p style="padding-left: 20px;">Boîte à outils/outils22</p> <p style="padding-left: 20px;">Admission du filtre à air23</p>	<p style="padding-left: 20px;">Accrouche-casque23</p> <p style="padding-left: 20px;">Porte-bagages arrière24</p> <p>Rodage25</p> <p>Conduite de la motocyclette26</p> <p style="padding-left: 20px;">Démarrage du moteur26</p> <p style="padding-left: 20px;">Démarrage de la motocyclette29</p> <p style="padding-left: 20px;">Passage des vitesses30</p> <p style="padding-left: 20px;">Freinage30</p> <p style="padding-left: 20px;">Arrêt du moteur31</p> <p style="padding-left: 20px;">Arrêt d'urgence de la moto32</p> <p style="padding-left: 20px;">Stationnement33</p> <p>Consignes de sécurité34</p> <p style="padding-left: 20px;">Contrôles quotidiens de sécurité34</p> <p style="padding-left: 20px;">Conseils supplémentaires pour conduite en tout terrain36</p> <p>Entretien et réglages37</p> <p style="padding-left: 20px;">Tableau d'entretien périodique38</p> <p style="padding-left: 20px;">Huile de moteur41</p> <p style="padding-left: 20px;">Huile de la transmission43</p> <p style="padding-left: 20px;">Système de refroidissement45</p> <p style="padding-left: 20px;">Bougies48</p> <p style="padding-left: 20px;">Filtre à air49</p> <p style="padding-left: 20px;">Câble de contrôle des gaz53</p> <p style="padding-left: 20px;">Carburateur56</p>
---	--

Embrayage58	58
Chaîne de transmission60	60
Freins65	65
Contacteur de frein69	69
Amortisseur arrière71	71
Roues71	71
Batterie74	74
Faisceau de phare77	77
Fusibles80	80
Circuit de carburant81	81
Lavage82	82
Entreposage84	84
Schéma de câblage	
.....(à l'intérieur de la couverture arrière)	

////////////////////// CARACTERISTIQUES ////////////////////////

(* KDX125-B uniquement)

PERFORMANCES

Puissance maximale	(F) 17,5 kW à 9.500 tr/mn (norme UTAC)
	(Sw) 9,3 kW (12,6 ch) à 7.000 tr/mn
	* (F) 11,1 kW à 8.000 tr/mn (norme UTAC)
Couple maximum	(F) Non applicable
	(Sw) 1,3 kg-m à 6.500 tr/mn
Rayon minimum de braquage	2,1 m

DIMENSIONS

Longueur hors tout	2150 mm	(Sw) 2260 mm
Largeur hors tout	875 mm	
Hauteur hors tout	1165 mm	
Empattement	1400 mm	
Garde au sol	250 mm	
Poids à sec	108 kg	

MOTEUR

Type	Un seul cylindre à 2 temps, valve de carter à membrane, refroidissement par liquide	
Cylindrée	124 cc	
Alésage x course	56,0 x 50,6 mm	
Taux de compression	8,0/1	(Sw) 8,5/1
Système d'allumage	CDI	

4

Calage de l'allumage	10,5° avant PMH à 1300 (S) 1500 tr/mn ~ 26,5° avant PMH à 3000 tr/mn
Système de démarrage	Starter primaire
Carburateur	KEIHIN PE28
Bougie d'allumage	NGK BR8ES
Système de lubrification	Superlubrifiante (injection d'huile)
Huile moteur	Huile 2 temps pour moteurs refroidis par air
Capacité liquide de refroidissement	1,1 L

TRANSMISSION

Type	6 vitesses, toujours en prise	
Embrayage	Multidisques, travaillant dans l'huile	
Système de transmission	Commande par chaîne	
Rapport de réduction primaire	3,272 (72/22)	
Rapport de réduction secondaire	3,466 (52/15)	
Rapport final	9,163 (en 6ème)	
Rapport des vitesses:	1ère	3,100 (31/10) (Sw) 2,727 (30/11)
	2ème	1,928 (27/14) (Sw) 1,733 (26/15)
	3ème	1,411 (24/17) (Sw) 1,277 (23/18)
	4ème	1,090 (24/22) (Sw) 1,000 (23/23)
	5ème	0,916 (22/24) (Sw) 0,880 (22/25)
	6ème	0,807 (21/26)
Huile de transmission	Classe SE SAE 10W30 ou 10W40 0,8 L	

5

CADRE

Angle de chasse	26,5°
Chasse	98 mm
Dimensions des pneumatiques:	
Avant	70/100-21 44P
Arrière	4,10-18 4PR
Capacité du réservoir d'essence	9,0 L
Capacité huile moteur (réservoir d'huile)	1,2 L

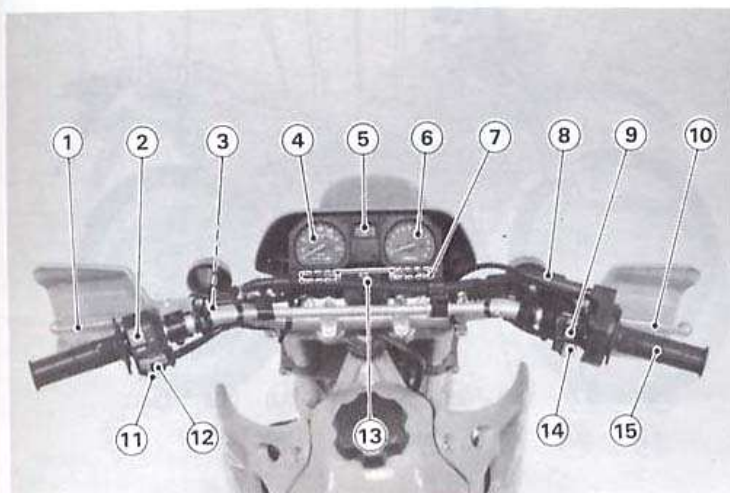
EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie	12 V 3Ah
Phare	12 V 60/55 W (Quartz-halogène)
Feux arrière/Stop	12 V 5/21 W
Clignotant	12 V 21 W

- (F) : Modèle français
(Sw) : Modèle pour la Suisse

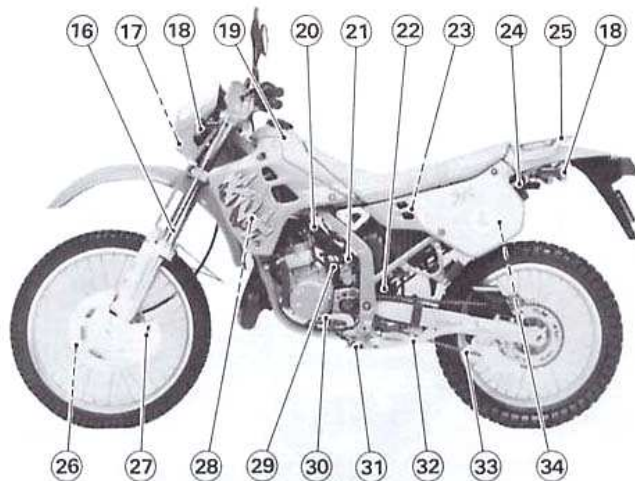
Caractéristiques sujettes à modifications sans préavis, et pouvant être différentes selon les pays.

DISPOSITION DES ELEMENTS

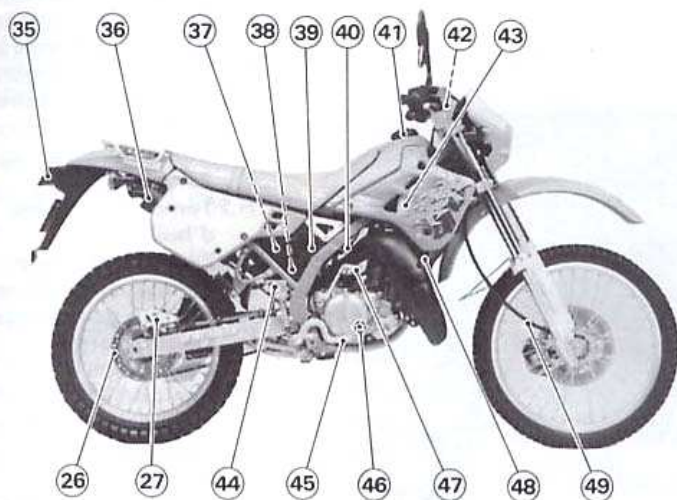


1. Levier d'embrayage
2. Inverseur feu de route/ de croisement
3. Commutateur d'embrayage
4. Compteur de vitesse
5. Témoin de température du liquide de refroidissement
6. Compte-tours
7. Témoins
8. Réservoir de fluide de frein avant
9. Commutateur d'arrêt moteur
10. Levier de frein avant
11. Bouton de l'avertisseur sonore
12. Commutateur de clignotant
13. Commutateur d'allumage
14. Commutateur de phare
15. Poignée de gaz

- 16. Fourche avant
- 17. Phare
- 18. Clignotant
- 19. Réservoir d'essence
- 20. Robinet d'essence
- 21. Carburateur
- 22. Amortisseur arrière
- 23. Filtre à air
- 24. Accroche-casque
- 25. Porte-bagages arrière
- 26. Disque
- 27. Etrier
- 28. Radiateur
- 29. Vis de réglage du ralenti
- 30. Sélecteur de vitesse
- 31. Bouton de la béquille latérale
- 32. Béquille latérale
- 33. Chaîne de transmission
- 34. Vase d'expansion



8

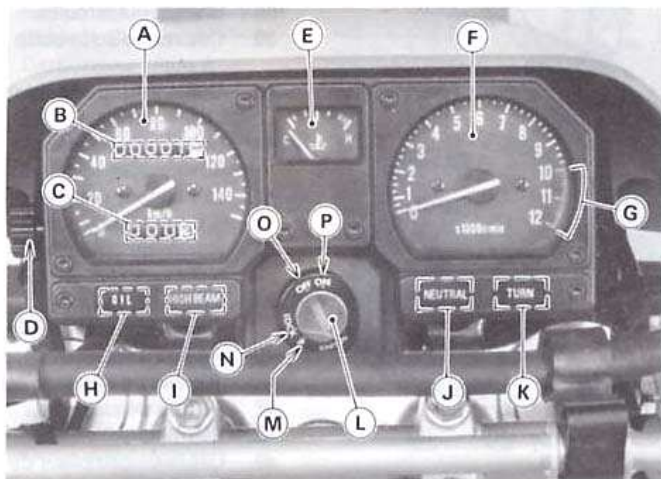


- 35. Feu arrière/stop
- 36. Echappement
- 37. Batterie
- 38. Boîte à outils/outils
- 39. Couvercle de la boîte à outils
- 40. Contacteur de feu stop (frein arrière)
- 41. Bouchon du réservoir d'essence
- 42. Contacteur de feu stop (frein avant)
- 43. Réservoir d'huile du moteur
- 44. Réservoir de fluide de frein arrière
- 45. Pédale de frein arrière
- 46. Témoin de niveau d'huile
- 47. Pédale de kick
- 48. Avertisseur
- 49. Câble de compteur de vitesse

9

////////// INFORMATIONS GENERALES //////////

Compteurs



- A. Compteur de vitesse
- B. Compteur journalier
- C. Compteur kilométrique
- D. Bouton de remise à zéro
- E. Témoin de température du liquide de refroidissement
- F. Compte-tours
- G. Zone rouge
- H. Témoin de niveau d'huile
- I. Témoin de phare
- J. Témoin de point mort
- K. Témoin de clignotant
- L. Commutateur d'allumage
- M. Position P (stationnement)
- N. Position LOCK (verrouillé)
- O. Position OFF (arrêt)
- P. Position ON (marche)

10

Compteur de vitesse et compte-tours

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule. Un totalisateur kilométrique et un compteur journalier se trouvent dans le cadran du compteur de vitesse. Le totalisateur kilométrique indique la distance parcourue depuis la mise en service du véhicule. Le totalisateur journalier indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. La remise à zéro du totalisateur journalier se fait en poussant le bouton de remise à zéro.

Le compte-tours indique la vitesse de rotation du moteur par minute (tr/mn). A droite de ce compteur se trouve une partie dite «Zone rouge». Elle indique que la vitesse de rotation atteinte par le moteur est au-dessus de la limite fixée et qu'elle a dépassé la plage de rendement maximum.

IMPORTANT

○ 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.

Témoin de température du liquide de refroidissement

Cette jauge indique la température du liquide de refroidissement. Normalement, l'aiguille doit rester dans la zone blanche. Si l'aiguille atteint la ligne «H», arrêter le moteur et après son refroidissement, vérifier le niveau du liquide dans le réservoir.

11

ATTENTION

- *Ne pas laisser le moteur tourner si l'aiguille a atteint la ligne «H». Un fonctionnement prolongé du moteur dans ces conditions aboutirait à une surchauffe qui occasionnerait de sérieux dommages.*

Témoins lumineux

HUILE: Le témoin s'allume lorsque le niveau d'huile baisse trop fortement. Dans ce cas, ajouter de l'huile dès que possible.

POINT MORT: Ce témoin s'allume lorsque la boîte est au point mort.

FEU DE ROUTE: Ce témoin s'allume lorsque le phare est en position feu de route.

CLIGNOTANT: L'un des témoins fonctionne lorsque le commutateur de clignotant est tourné vers la gauche ou vers la droite.

12

Clé

Cette motocyclette est équipée d'une clé à usages multiples, utilisée pour le commutateur d'allumage/verrou de direction, le bouchon du réservoir à essence, le couvercle de la boîte à outils et le accroche-casque.

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

Commutateur d'allumage/ Verrou de direction

C'est un commutateur à clé, à 4 positions. La clé peut être ôtée du commutateur lorsque ce dernier est en position OFF, LOCK ou P (Park).

OFF	Moteur coupé. Tous les circuits électriques sont coupés
ON	Moteur en circuit. Tous les équipements électriques peuvent être utilisés.
LOCK	Direction verrouillée. Moteur coupé. Tous les circuits électriques sont coupés.
P(PARK)	Direction verrouillée. Moteur coupé. Feu arrière et feux de ville allumés. Tous les autres circuits électriques sont coupés.

13

NOTE

- Si vous laissez le commutateur en position **PARK** un long moment (une heure), la batterie risque de se décharger complètement.

Pour verrouiller la direction:

1. Tourner le guidon complètement à gauche.
2. Lorsque la clé du commutateur d'allumage est en position **OFF**, enfoncer la clé et la relâcher.
3. Tourner la clé en position **LOCK** ou **P**.
4. Retirer la clé.

Commutateurs du guidon droit

Commutateur d'arrêt moteur

En plus du commutateur d'allumage, le commutateur d'arrêt moteur doit être en position **RUN** pour que la motocyclette puisse fonctionner.

Le commutateur d'arrêt moteur est à utiliser en cas d'urgence. Si un danger quelconque nécessite l'arrêt d'urgence du moteur, basculer ce commutateur sur une des positions **OFF**.

NOTE

- Bien que le commutateur d'arrêt moteur arrête le moteur, il ne coupe cependant pas tous les circuits électriques. C'est normalement le commutateur d'allumage qui doit être utilisé pour stopper le moteur.

14



A. Commutateur d'arrêt moteur
B. Commutateur de phare

Commutateur de phare

OFF	Le phare est éteint lorsque le commutateur est en position OFF .
○	Les feux de ville, le feu arrière et l'éclairage du tableau de bord s'allument lorsque le commutateur est mis sur ○, alors que le commutateur d'allumage est sur ON .
ON	Le phare, le feu arrière et l'éclairage du tableau de bord s'allument lorsque le commutateur est mis sur ON .

15

Commutateurs de guidon gauche

Inverseur feu de route/de croisement

Le phare et le feux arrière peuvent être allumés lorsque la clé de contact est sur ON.

Cet inverseur permet de passer en feu de route ou en feu de croisement. Le témoin de feu de route s'allume lorsque le phare est en position feu de route (HI).

Commutateur de clignotant

Les clignotants peuvent être allumés lorsque la clé de contact est sur ON.

Les clignotants fonctionnent lorsque ce commutateur est tourné vers la droite ou vers la gauche.

L.....Gauche

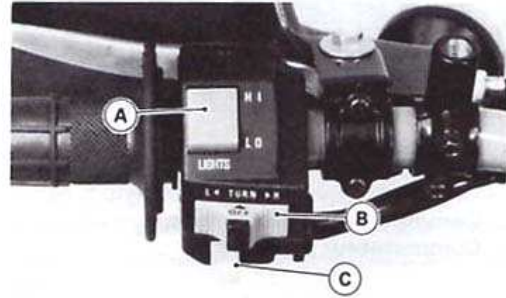
RDroite

Pour arrêter le clignotement, enfoncer le commutateur.

16

Bouton de l'avertisseur sonore

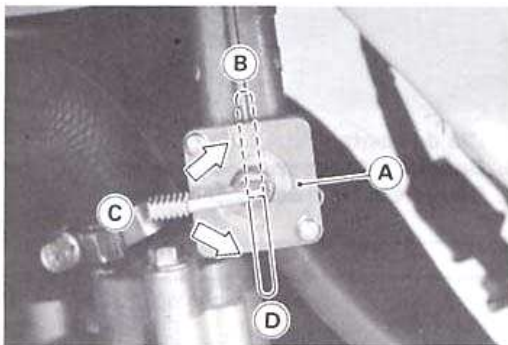
L'avertisseur sonore fonctionne lorsque ce bouton est enclenché.



- A. Inverseur feu de route/de croisement
- B. Commutateur de clignotant
- C. Bouton de l'avertisseur

Robinet d'essence

Le robinet d'essence a trois positions: OFF, ON et RES (réserve). Si l'essence vient à manquer alors que le robinet est sur ON, placer le robinet sur RES. Il est alors possible d'utiliser les 1, 2 derniers litres d'essence.



- A. Robinet d'essence
- B. Position RES
- C. Position OFF
- D. Position ON

NOTE

- La distance à parcourir étant limitée lorsque le robinet est sur RES, faire le plein dès que possible.
- S'assurer que le robinet est sur ON (et non RES) après avoir fait le plein.

ATTENTION

- Prendre l'habitude d'actionner le robinet d'essence lorsque la moto est à l'arrêt. Afin d'éviter un accident, vous devez être capable de manœuvrer le robinet sans avoir à quitter la route des yeux.
- Prendre soin de ne pas toucher le moteur chaud lorsque vous actionnez le robinet.

17

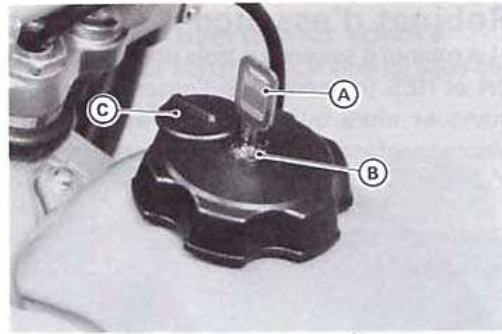
Bouchon du réservoir d'essence

Pour ouvrir le bouchon, faire glisser le couvercle de la serrure sur le côté, insérer la clé dans la serrure, et la tourner en position ouverte. Tourner ensuite le bouchon dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour fermer le bouchon, tourner le bouchon dans le sens opposé, la clé étant insérée dans la serrure. Retirer la clé en la tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

NOTE

- *Le bouchon du réservoir ne peut être fermé que si la clé de contact est insérée dans la serrure et la clé de contact ne peut être délogée du bouchon que si celui-ci est correctement verrouillé.*

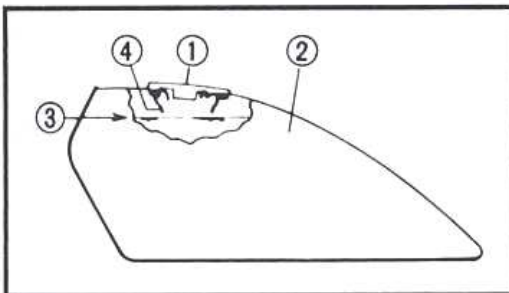


- A. Clé de contact
- B. Bouchon du réservoir d'essence
- C. Couvercle de trou de la serrure

18

Réservoir d'essence

Il faut utiliser de l'essence sans plomb. Eviter de faire le plein sous la pluie ou sous un vent chargé de poussières afin de ne pas polluer l'essence.



- 1. Bouchon du réservoir
- 2. Réservoir
- 3. Niveau maximum
- 4. Goulot de remplissage

ATTENTION

- *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Mettre le commutateur d'allumage en position OFF. Ne pas fumer. S'assurer que l'endroit est bien ventilé et à l'abri de toute source d'étincelles ou de flammes; cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse.*
- *Ne jamais remplir le réservoir jusqu'au goulot de remplissage. Si le réservoir est rempli à ras bord, la chaleur provoquera la dilatation de l'essence que s'échappera par les événements du bouchon.*
- *Après avoir fait le plein, s'assurer que le bouchon est correctement fermé.*
- *Si de l'essence gicle sur le réservoir, l'essuyer immédiatement.*

19

Qualité de l'essence

Votre moteur Kawasaki est conçu pour l'utilisation d'essence sans plomb. Cependant, si aucun carburant approprié n'est disponible, utiliser du super.

IMPORTANT

- L'utilisation d'essence avec plomb est illégale dans certains pays. Prendre connaissance des règlements en vigueur avant d'utiliser de l'essence avec plomb.

Taux d'octane

Le taux d'octane d'un carburant est la mesure de sa résistance à la détonation. Le terme communément utilisé pour décrire le taux d'octane d'un carburant est RON. Toujours utiliser un carburant avec un taux d'octane égal ou supérieur à 91 (RON).

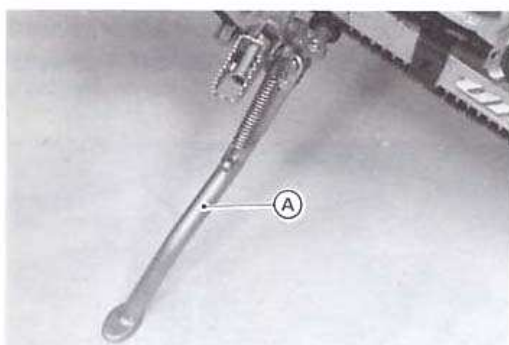
NOTE

- S'il se produit des «cognements» ou des «cliquetis», essayer une autre marque d'essence ou une essence avec un taux d'octane supérieur.

20

Béquille latérale

Cette motocyclette est équipée d'une béquille latérale.



A. Béquille latérale

Chaque fois que la béquille latérale est utilisée, prendre l'habitude de la relever à fond avant de s'asseoir sur la moto.

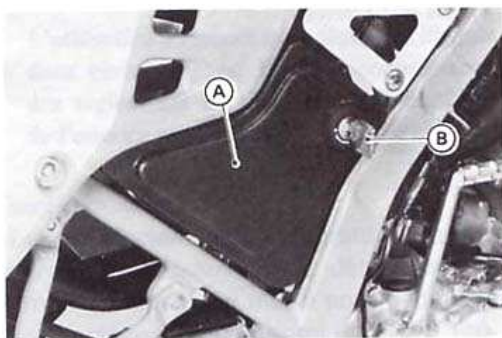
NOTE

- Cette motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille latérale et d'un contacteur d'embrayage. Ces contacteurs sont conçus de manière à ce que le moteur s'arrête si l'embrayage est actionné ou si une vitesse est enclenchée alors que la béquille latérale n'est pas relevée.

21

Boîte à outils/outils

La boîte à outils est située sous le couvercle de la boîte de rangement. Pour ouvrir le couvercle, insérer la clé de contact dans la serrure, et la tourner vers la droite. Dégager ensuite les crochets du couvercle de leur fixations.



A. Couvercle de la boîte à outils
B. Clé de contact

Pour remplacer le couvercle, insérer les crochets dans les fixations et fermer en tournant la clé vers la droite.

Les réglages mineurs et les remplacements de pièces expliqués dans ce manuel peuvent être effectués au moyen des outils de cette trousse.

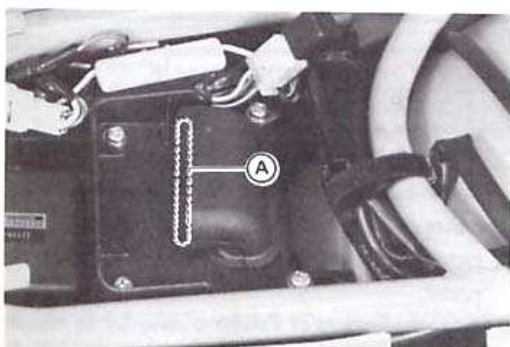


A. Trousse à outils

22

Admission du filtre à air

L'admission du filtre à air permet à l'air d'entrer dans le moteur. Empêcher tout corps étranger de réduire l'entrée d'air dans le filtre à air. Un filtre à air bouché réduit la puissance du moteur et augmente les émissions d'échappement.



A. Admission du filtre à air

Accroche-casque

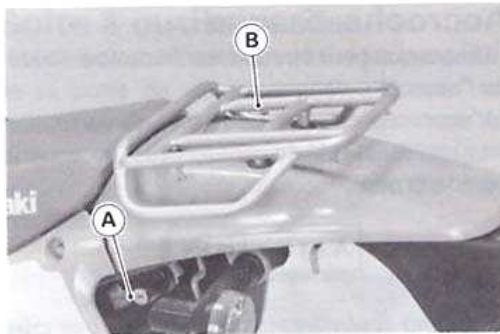
Un casque peut être fixé sur la moto à l'aide de l'accroche-casque.

L'accroche-casque peut être déverrouillé en y insérant la clé de contact et en la tournant vers la droite.

ATTENTION

- *Ne pas rouler lorsqu'un casque fixé au crochet. Le casque pourrait provoquer un accident en distrayant le conducteur ou en gênant la manœuvre normale du véhicule.*

23



A. Accroche-casque
B. Porte-bagages arrière

Porte-bagages arrière

Cette moto est équipée d'un porte-bagages arrière.

Charge utile totale du véhicule (ne doit pas excéder)	179kg
--	-------

Porte-bagages arrière Charge maximum	5kg
---	-----

ATTENTION

- *Ne jamais dépasser la charge maximum du porte-bagages (5 kg). Il est étudié pour les charges légères et toute surcharge peut entraîner une dégradation de la tenue de route.*
- *Les surcharges et l'oubli d'adapter la vitesse de la moto pour compenser l'addition de bagages peut provoquer la perte de contrôle et provoquer un accident. La vitesse du véhicule doit être adaptée au profil de la route et aux conditions atmosphériques.*

//////////////////////////////////// RODAGE //////////////////////////////////////

Les premiers 1600 kilomètres parcourus par la moto constituent la période de rodage. Si la moto n'est pas conduite soigneusement pendant cette période, vous risquez de vous retrouver avec une moto hors d'état plutôt qu'avec une moto rodée au bout de quelques milliers de kilomètres.

Les règles suivantes doivent être observées pendant la période de rodage.

- Le tableau ci-dessous indique les régimes maxima à observer pendant la période de rodage.

Distance parcourue	Régime maximum (tr/mn)
De 0 à 800 km	4000 tr/mn
De 800 à 1600 km	6000 tr/mn

NOTE

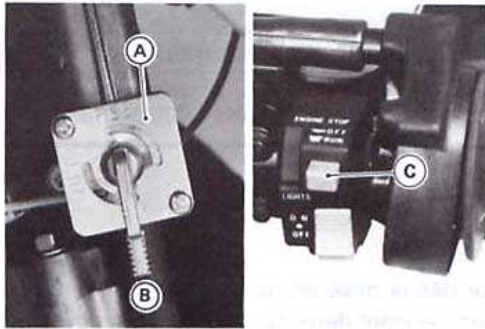
- *Sur la voie publique, respectez les limites de vitesse en vigueur.*
- Ne pas commencer à rouler ou emballer le moteur dès la mise en route, même si le moteur est déjà chaud. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux ou trois minutes pour permettre à l'huile d'irriguer tout le moteur.
- Ne pas emballer le moteur lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

En outre, à 800 km, il est extrêmement important que le propriétaire fasse effectuer une révision chez un concessionnaire KAWASAKI.

////////// CONDUITE DE LA MOTOCYCLETTE //////////

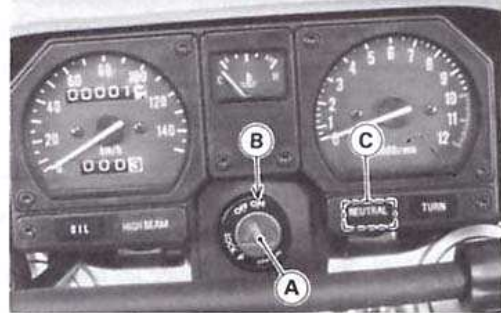
Démarrage du moteur

- Ouvrir le robinet d'essence.
- Vérifier que le commutateur d'arrêt moteur est en position RUN.



A. Robinet d'essence
B. Position ON
C. Commutateur d'arrêt moteur

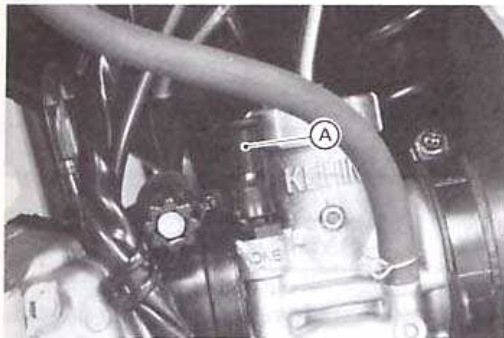
- Mettre le contact.
- S'assurer que la boîte de vitesses est au point mort, ou débrayée.



A. Commutateur d'allumage
B. Position ON
C. Témoin de point mort

- Si le moteur est froid, tirer complètement la commande d'enrichissement (choke).

26



A. Starter



A. Pédale de kick

NOTE

- Si le moteur est déjà chaud ou par temps chaud (plus de 35°C), ouvrir partiellement les gaz au lieu d'utiliser la commande de richesse, puis démarrer le moteur.
- En laissant les gaz complètement fermés, actionner le démarreur en débrayant, jusqu'au démarrage du moteur.

IMPORTANT

- Ne jamais démarrer le moteur lorsque le redresseur de courant alternatif est déconnecté (sur le boîtier du filtre à air), sans quoi, le système CDI et les ampoules risquent d'être endommagées.

27

NOTE

- Si le moteur est noyé, actionner le démarreur, la poignée des gaz étant complètement ouverte, jusqu'au démarrage du moteur.
- Si nécessaire, utiliser la commande d'enrichissement pour laisser le moteur tourner au cours du démarrage.
- Lorsque le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans la commande de richesse, refermer complètement celle-ci.

NOTE

- Si vous roulez avant que le moteur ne soit complètement chaud, refermer la commande de richesse aussitôt après le démarrage de la moto (20°C ~ 35°C). Par temps froid, utiliser la commande d'enrichissement jusqu'à avoir parcouru la distance indiquée dans le tableau ci-dessous.

28

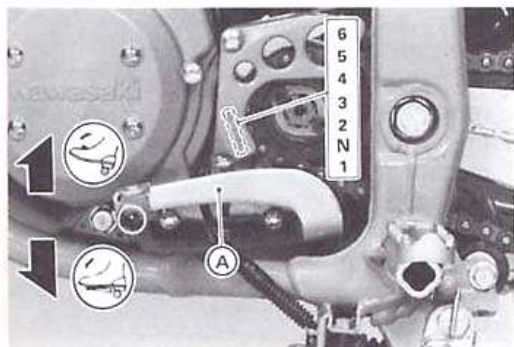
Température ambiante	Relâcher l'enrichissement après
Inférieure à 20°C	20 secondes
Inférieure à 5°C	40 secondes

IMPORTANT

- Ne pas laisser le ralenti plus de 5 minutes, sinon le moteur va surchauffer et il en résultera des dommages.

Démarrage de la moto-cyclette

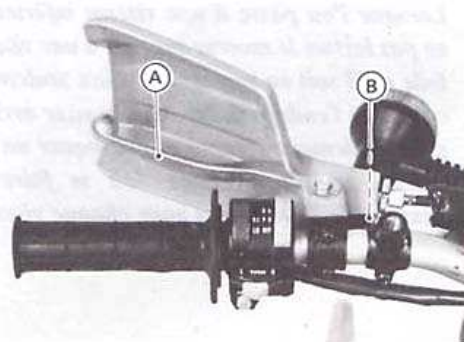
- Vérifier que la béquille latérale est bien relevée.
- Débrayer.
- Engager la 1^{ère} vitesse.
- Ouvrir partiellement les gaz, puis relâcher peu à peu l'embrayage.
- Au fur et à mesure que le moteur embraye, ouvrir un peu plus les gaz pour donner juste assez d'essence pour l'empêcher de caler.



A. Sélecteur de vitesse

NOTE

- Cette motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille latérale et d'un contacteur d'embrayage. Ces contacteurs sont conçus de manière à ce que le moteur s'arrête si l'embrayage est actionné ou si une vitesse est enclenchée alors que la béquille latérale n'est pas relevée.



A. Levier d'embrayage
B. Contacteur d'embrayage

29

Passage des vitesses

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

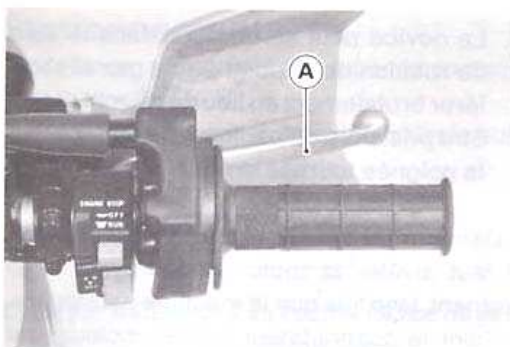
ATTENTION

- *Lorsque l'on passe à une vitesse inférieure, ne pas laisser le moteur tourner à une vitesse telle qu'il soit en surrégime. Non seulement cela peut l'endommager mais la roue arrière peut également dérapier et provoquer un accident. Le rétrogradage doit se faire en dessous de 5000 tr/mn pour chaque vitesse.*

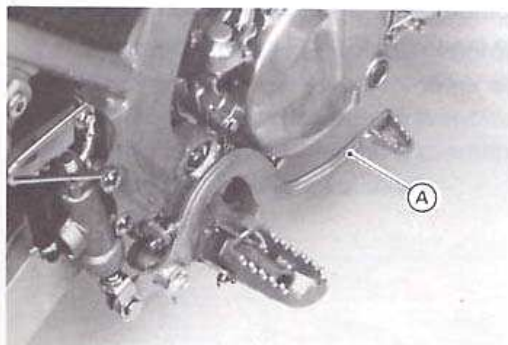
Freinage

- Fermer complètement les gaz tout en laissant le moteur embrayé (sauf pour passer une vitesse) afin d'utiliser le frein moteur pour ralentir.
- Rétrograder les vitesses une par une afin de se retrouver en 1ère au moment de l'arrêt de la moto.
- Toujours utiliser les deux freins en même temps pour s'arrêter. Normalement, on serrera le frein avant un peu plus fort que le frein arrière. Le rétrogradage ou le débrayage complet est nécessaire afin de s'arrêter plus rapidement, ou afin d'éviter au moteur de caler.
- Ne jamais bloquer les freins ni faire dérapier les pneus. Dans un virage, il est préférable de ne pas freiner du tout, mais si cela s'avère indispensable, n'utiliser que le frein arrière.
- Pour un freinage d'urgence, négliger le rétrogradage, se concentrer sur un freinage aussi fort que possible mais sans dérapage.

30



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.
- Couper le contact (position OFF).
- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale sur une surface solide.
- Verrouiller la direction.
- Tourner le robinet d'essence sur la position "OFF".

31

Arrêt d'urgence de la moto

Votre motocyclette 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 que vous entreteniez convenablement votre machine et que vous vous familiarisiez parfaitement avec son fonctionnement. Un mauvais entretien et d'insuffisantes qualités de conduite peuvent entraîner une situation dangereuse, appelée «faute d'accélération». Deux des causes les plus courantes sont:

1. A l'occasion du démontage du filtre à air par le propriétaire, des impuretés ont pu pénétrer dans le carburateur et l'ont obstrué.

2. Le novice peut se tromper dans le sens de rotation de la poignée de gaz et accélérer brutalement au lieu de ralentir. Il peut être pris alors de panique et se crispier sur la poignée tournée en «plein gaz».

Dans un tel cas de «faute d'accélération», il faut arrêter la moto en débrayant et en freinant. Une fois que la machine est stoppée, utiliser le commutateur d'arrêt moteur pour arrêter le moteur. Après utilisation de ce commutateur, il conviendra de ne pas oublier de couper le contact.

Stationnement

- Mettre au point mort et couper le contact (position OFF).
- Placer la moto sur sa béquille latérale sur une surface plate et solide.

IMPORTANT

- Ne pas stationner à un endroit incliné ou pas assez dur, la moto pourrait tomber.
- Si la moto est garée dans un garage ou un autre bâtiment, s'assurer que l'endroit est bien ventilé et que la machine ne se trouve pas près d'une source de flammes ou d'étincelles. Cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse.

ATTENTION

- *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.*
- Verrouiller la direction pour prévenir toute tentative de vol.

NOTE

- *Il est possible de laisser le feu arrière, les feux de ville allumés en tournant la clé de contact en position P (Park) pour une plus grande visibilité lorsque la moto est garée la nuit, en ville.*
- *Ne pas laisser trop longtemps en position P, sinon la batterie se déchargera.*

////////////////// CONSIGNES DE SECURITE //////////////////

Contrôles quotidiens de sécurité

Vérifier les points suivants chaque jour avant de prendre la route. Le temps nécessaire est minime et en prenant l'habitude d'effectuer ces vérifications, vous vous assurerez une route sûre et sans ennui.

Si quelques anomalies sont trouvées au cours de ces vérifications, se référer au chapitre «Entretien et réglages» ou voir un concessionnaire Kawasaki pour les opérations nécessaires à la remise en état de la moto.

ATTENTION

○ *La non observation de ces vérifications quotidiennes avant le départ peut occasionner de sérieux dégâts ou un accident grave.*

- Essence Quantité suffisante dans le réservoir, pas de fuites.
- Huile moteur Niveau d'huile entre les repères.
- Huile de transmission Huile entre les lignes de niveau.
- Pneumatiques Pression (à froid)

Avant	1,5 kg/cm ²	
Arrière	Jusqu'à 97,5 kg	1,5 kg/cm ²
	97,5 ~ 179 kg	1,75 kg/cm ²

- Chaîne Flèche de 55 ~ 65 mm.
- Ecrous, boulons, attaches Vérifier que les composants de la direction et de la suspension, les axes et les autres équipements de contrôle sont correctement serrés.
- Direction Fonctionnement doux mais sans mou d'une butée à l'autre. Câbles de commande non pincés.
- Freins Pas de fuites de liquide de frein.
Usure des plaquettes de frein: l'épaisseur de la garniture doit être supérieure à 1 mm.
- Poignée d'accélération Jeu de la poignée: 2 ~ 3 mm.
- Embrayage Jeu du levier d'embrayage: 2 ~ 3 mm.
Il doit fonctionner en souplesse.
- Liquide de refroidissement Pas de fuites du liquide de refroidissement.
Niveau entre les repères (moteur froid).
- Bouchon du radiateur Correctement installé.
- Équipement électrique Tous les feux et l'avertisseur sonore fonctionnent correctement.
- Commutateur d'arrêt moteur ... Arrête le moteur.
- Béquille latérale Se relève complètement par la tension du ressort.
Ressort de rappel ni usé, ni endommagé.

Conseils supplémentaires pour conduite en tout terrain

Freins: L'importance d'avoir des freins efficaces est évidente. Vérifier qu'ils sont correctement réglés et qu'ils fonctionnent convenablement.

Direction: Du jeu dans la direction peut provoquer une perte de contrôle du véhicule. Vérifier que le guidon tourne librement et n'a pas de jeu.

Pneumatiques: En raison de l'effort supplémentaire demandé aux pneumatiques en conduite tout terrain, vérifier leur état général et gonfler les à la pression convenable.

Chaîne de transmission: Si elle n'est pas correctement réglée, l'effort important lors d'un usage tout terrain peut occasionner l'endommagement des pignons et faire sauter la chaîne. Vérifier la flèche et l'alignement. lubrifier si nécessaire.

Bougies: Une bougie plus froide peut être nécessaire si vous roulez souvent à vitesse élevée, alors que pour rouler en trial, on conseille des bougies plus chaudes. Quel que soit la bougie choisie, la partie en céramique autour de l'électrode central doit avoir une couleur brun ou gris clair.

Esence: Le réservoir doit être suffisamment rempli car la consommation est élevée en usage tout terrain.

Huile de la transmission: Afin d'éviter tout grippage et une perte de contrôle du véhicule, s'assurer que le niveau d'huile est au maximum.

Huile moteur: Ajuster le niveau dans le réservoir d'huile.

Divers: Vérifier que l'équipement électrique fonctionne correctement, que tous les boulons et écrous sont serrés et que les pièces participant à la sécurité sont en état.

//////////////////// ENTRETIEN ET REGLAGES //////////////////////

Les opérations d'entretien et de réglage décrites dans ce chapitre sont facilement réalisables et doivent être effectuées conformément au tableau d'entretien périodique afin de conserver la moto en bon état de marche. **La première révision est d'une importance primordiale et ne doit pas être négligée.**

En cas de doute au sujet d'un réglage ou du fonctionnement du véhicule, consulter votre concessionnaire Kawasaki pour vérification de la moto.

Il est à considérer que Kawasaki ne peut assumer la responsabilité des dommages résultant d'un entretien incorrect ou d'un mauvais réglage qui aurait été effectué par le propriétaire.

Tableau d'entretien périodique

Opération	Fréquence	Au 1 ^{er} des deux ↓ chaque	*Distance au compteur km						Voir page	
			800	4000	8000	12000	16000	20000		24000
Ralenti — Contrôler †			•	•	•	•	•	•	•	54
Jeu à la poignée de gaz — Contrôler †			•		•		•		•	53
Synchronisation pompe à huile et carburateur — Contrôler †			•	•	•	•	•	•	•	53
Nettoyer et vérifier — L'écartement des électrodes †			•	•	•	•	•	•	•	48
Cartouche de filtre à air — Nettoyer				•		•		•		49
Cartouche de filtre à air — Remplacer		5 nettoyages					•			49
Système de carburant — Contrôler					•		•		•	81
K Serrage du cylindre de tête et écrous du cylindre — Contrôler †			•		•		•		•	—
Niveau de l'électrolyte de batterie — Contrôler †	Mois		•	•	•	•	•	•	•	74
Niveau du liquide de frein — Contrôler †	Mois		•	•	•	•	•	•	•	66
K Liquide de frein — Changer	2 ans							•		68

38

Opération	Fréquence	Au 1 ^{er} des deux ↓ chaque	*Distance au compteur km						Voir page	
			800	4000	8000	12000	16000	20000		24000
Contacteur de feu stop — Contrôler †			•	•	•	•	•	•	•	69
Usure des plaquettes de frein — Contrôler †				•	•	•	•	•	•	65
Embrayage — Régler			•	•	•	•	•	•	•	58
K Direction — Contrôler †			•	•	•	•	•	•	•	—
Usure de la chaîne de transmission — Contrôler †				•	•	•	•	•	•	62
Ecrous, boulons, attaches — Contrôler †			•		•		•		•	—
Usure des pneumatiques — Contrôler †				•	•	•	•	•	•	72
Huile de transmission — Changer	Année		•		•		•		•	44
K Lubrification générale — A effectuer				•	•	•	•	•	•	—
K Huile de fourche avant — Changer									•	—
K Pivot de bras oscillant, biellette d'Uni-trak — Lubrifier					•		•		•	—
K Liquide de refroidissement — Changer	2 ans								•	48
Raccords, conduites de radiateur — Contrôler †	Année		•		•		•		•	—
K Roulements de direction — Lubrifier	2 ans							•		—

39

Opération	Fréquence	*Distance au compteur km								
		Au 1 ^{er} des deux	800	4000	8000	12000	16000	20000	24000	
K Joint de piston de l'étrier de frein et joint de protection — Remplacer	chaque	2 ans								Voir page
K Coupelle du cylindre-maître de frein et joint de protection — Remplacer		2 ans								—
K Flexible de frein — Remplacer		4 ans								—
K Tuyau d'arrivée d'essence — Remplacer		4 ans								—
Chaîne de transmission — Lubrifier		Tous les 300 km							64	
Flèche de chaîne de transmission — Contrôler †		Tous les 800 km							60	

- K : Confier cette opération à un concessionnaire Kawasaki agréé.
 * : Pour des kilométrages plus importants, répéter l'opération à la fréquence indiquée dans le tableau.
 † : Remplacer, ajouter, régler nettoyer, ou serrer selon le cas.

40

Huile de moteur

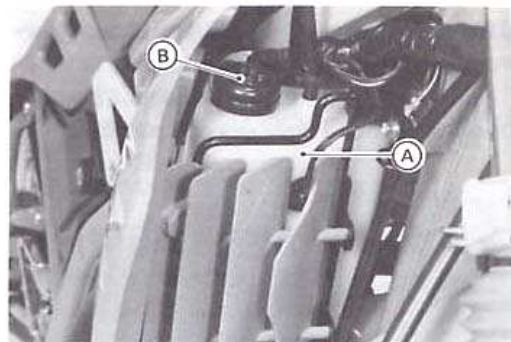
Ne pas utiliser d'huile pour moteur ordinaire, d'huile de transmission, ou d'huile de qualité inférieure pour remplacer l'huile spécifiée. En effet, l'utilisation d'huile inadéquate peut entraîner des dommages.

Ajout d'huile

- Vérifier le niveau d'huile.
- Avant de tomber à cours d'huile, en ajouter. Verser 1,2 l environ.

NOTE

- Comme le fait de mélanger des huiles de différentes marques amoindrit les propriétés lubrifiantes de l'huile, toujours ajouter de l'huile (huile de moteur 2 temps recommandée pour les moteurs refroidis par air) de la même marque que celle déjà versée dans le réservoir.



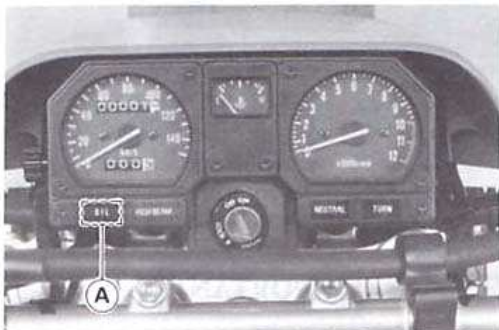
- A. Réservoir d'huile moteur
 B. Bouchon de réservoir d'huile moteur

IMPORTANT

- Ne pas utiliser d'huile pour moteur à 2 temps destinée aux moteurs refroidis par eau, sous peine d'endommager le moteur.

41

- Lorsque le niveau d'huile baisse trop fortement, le témoin de niveau d'huile et de liquide de refroidissement s'allume. Dans ce cas, ajouter de l'huile dès que possible.



A. Témoin de niveau d'huile

IMPORTANT

- On risque d'endommager gravement le moteur si on le fait tourner sans huile moteur. Si le réservoir d'huile est complètement à sec, demander à un concessionnaire Kawasaki de refaire le plein et de purger le conduit d'huile.

42

Huile de la transmission

Pour que la transmission et l'embrayage fonctionnent convenablement, maintenir l'huile de transmission au niveau correct et remplacer l'huile conformément au tableau d'entretien périodique.

ATTENTION

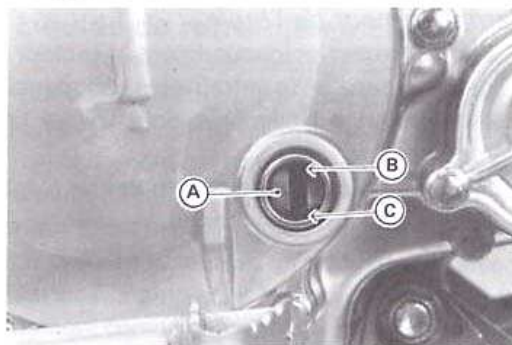
- Une huile de transmission en quantité insuffisante, dégradée ou polluée accélère l'usure et peut se traduire par un grippage du moteur ou de la transmission, par un accident et des blessures.

Vérification du niveau d'huile

- Si la moto vient d'être utilisée, attendre quelques minutes afin que l'huile redescende.
- Si de l'huile a été ajoutée après que la moto a été utilisée pour la dernière fois, faire tourner le moteur pendant une à deux

minutes. Ensuite, arrêter le moteur et attendre deux ou trois minutes pour permettre à l'huile de se stabiliser.

- Positionner la moto de sorte qu'elle soit perpendiculaire au sol.
- Vérifier le niveau d'huile par le témoin du niveau d'huile. Le niveau d'huile doit se trouver entre les repères proches du témoin.



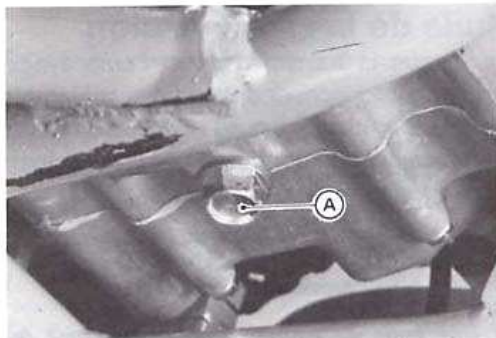
A. Témoin de niveau d'huile
B. Repère supérieur
C. Repère inférieur

43

- Si le niveau est trop élevé, ôter l'excès d'huile à l'aide d'une seringue ou autre objet analogue.
- Si le niveau est trop bas, ajouter la quantité d'huile nécessaire par l'ouverture de remplissage. Utiliser une huile de même type et de même marque que celle qui se trouve déjà dans le moteur.

Remplacement de l'huile

- Faire chauffer soigneusement le moteur, de sorte que l'huile entraîne les sédiments et se vidange facilement, puis arrêter le moteur.
- Placer un récipient sous le moteur.
- Oter le bouchon de vidange.



A. Bouchon de vidange

- Placer la moto perpendiculaire au sol et vidanger l'huile complètement.
- Lorsque l'huile est complètement vidangée, remettre le bouchon de vidange et son joint d'étanchéité. Le couple de serrage adéquat est mentionné dans le tableau ci-dessous.

44

NOTE

- Remplacer le joint d'étanchéité endommagé par un neuf.
- Remplir le moteur d'huile de qualité, spécifiée dans le tableau, jusqu'au niveau supérieur.
- Vérifier le niveau d'huile.

Couple de serrage

Bouchon de vidange: 2,0 kg-m

Huile de transmission

Qualité: Classe SE
Viscosité: SAE 10W30 ou 10W40
Capacité: 0,8 l

Systeme de refroidissement

Conduits du radiateur

Inspecter comme indiqué dans le tableau de maintenance périodique les conduits du système de refroidissement pour détecter les fissures et autres détériorations, ainsi que les connexions desserrées.

Liquide de refroidissement

Le liquide de refroidissement absorbe la chaleur excessive du moteur et l'évacue par le radiateur. Si le niveau du liquide de refroidissement est trop bas, le moteur va surchauffer et subira de graves dommages. Vérifier le niveau du liquide chaque jour avant de prendre la route et en rajouter si le niveau est bas. Remplacer le liquide de refroidissement conformément au tableau d'entretien périodique.

45

Informations relatives au liquide de refroidissement

Afin de protéger le système de refroidissement (l'aluminium constituant le moteur et le radiateur) contre la rouille et la corrosion, l'utilisation d'agents chimiques anti-rouille est essentielle. Si de tels agents chimiques ne sont pas employés, au bout d'un certain temps, le système de refroidissement accumulera de la rouille et du tartre dans le radiateur et le moteur. Cela obstruera les conduites et réduira considérablement l'efficacité du système de refroidissement.

ATTENTION

- *N'utiliser que des agents anti-rouille spécialement étudiés pour moteurs et radiateurs en aluminium selon les instructions d'emploi du fabricant. Ces produits sont nocifs pour le corps humain.*

46

IMPORTANT

- Les liquides «4 saisons» proposés sur le marché ont des propriétés anti-rouille et anti-corrosion. Mais ils perdent leurs propriétés s'ils sont trop dilués. Diluer donc selon les instructions du fabricant.

NOTE

- *Un liquide «4 saisons» est déjà contenu dans le système de refroidissement. Il est coloré en vert, contient une solution à 50% d'éthylène glycol et résistera jusqu'à -35°C .*

Contrôle du niveau du liquide de refroidissement

- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Ce niveau doit se trouver entre les repères FULL (plein) et LOW (bas).

De l'eau douce ou distillée doit être utilisée avec l'antigel (voir ci-dessous le paragraphe «antigel») dans le système de refroidissement.

IMPORTANT

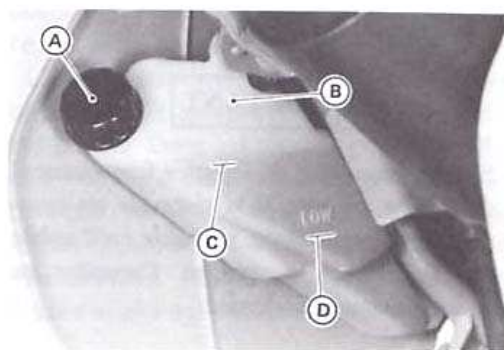
- *L'utilisation d'eau calcaire provoquera l'accumulation de tartre dans les conduites et réduira considérablement l'efficacité du système de refroidissement.*

Si la température ambiante descend en dessous de 0° , utiliser en permanence de l'antigel dans le liquide de refroidissement afin de protéger le système du gel.

Utiliser du liquide «4 saisons» (eau douce et glycol + agent anti-rouille pour moteurs et radiateurs en aluminium). Choisir le mélange correct en se référant aux instructions indiquées sur le bidon.

NOTE

- *Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid (température atmosphérique ou ambiante).*



- A. Bouchon du réservoir
- B. Réservoir de secours
- C. Repère FULL
- D. Repère LOW

- Si la quantité de liquide est insuffisante, dévisser le bouchon et ajouter du liquide par l'ouverture de remplissage jusqu'à la marque FULL. Remettre le bouchon en place.

47

NOTE

- En cas d'urgence, il est possible de n'ajouter que de l'eau. Cependant il faut revenir au mélange correct par addition d'antigel concentré le plus rapidement possible.

IMPORTANT

- S'il est nécessaire de rajouter fréquemment du liquide, ou bien si le réservoir est complètement à sec, il est probable qu'il existe une fuite dans le système. Consulter un concessionnaire Kawasaki.

Remplacement du liquide de refroidissement

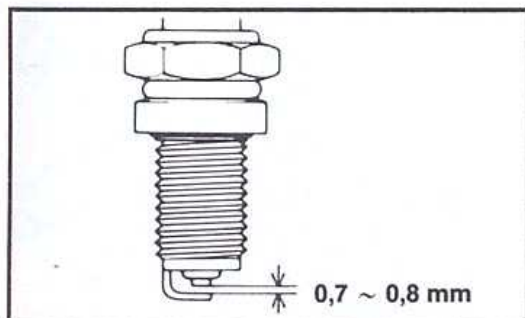
Faire remplacer le liquide de refroidissement par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Bougies

La bougie standard est indiquée dans le tableau. Les bougies doivent être démontées régulièrement selon le tableau d'entretien périodique, pour nettoyage, vérification et réglage de l'écartement des électrodes.

Entretien

Une bougie grasse ou calaminée doit être nettoyée, de préférence au jet de sable, puis débarrassée de toute particule abrasive. Elle peut également être nettoyée à l'aide d'un solvant très volatil et d'une brosse métallique, ou autre objet analogue. Mesurer l'écartement des électrodes à l'aide d'une jauge d'épaisseur, le régler s'il est incorrect en recourbant l'électrode extérieure. Remplacer la bougie si ses électrodes sont corrodées ou endommagées, ou si l'isolant est fissuré. N'utiliser qu'une bougie standard.



Bougies

Bougies standard	NGK BR8ES
Ecartement des électrodes	0,7 ~ 0,8 mm
Couple de serrage	2,8 kg-m

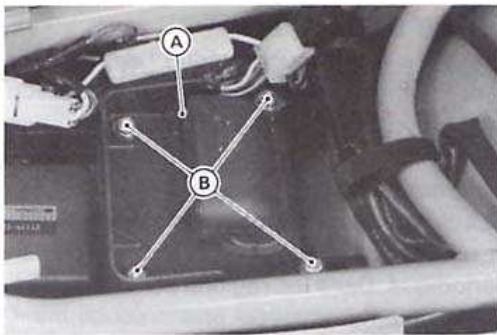
Filtre à air

Un filtre à air bouché réduit l'entrée d'air vers le moteur, provoque une augmentation de la consommation d'essence, réduit la puissance du moteur et augmente l'encrassement des bougies.

La cartouche de filtre à air doit être nettoyée et remplacée suivant le tableau d'entretien périodique. Dans les régions poussiéreuses, elle doit être nettoyée plus fréquemment. Lorsque l'on a roulé sous la pluie ou sur des routes boueuses, elle doit être nettoyée immédiatement. La cartouche doit être remplacée si elle est endommagée.

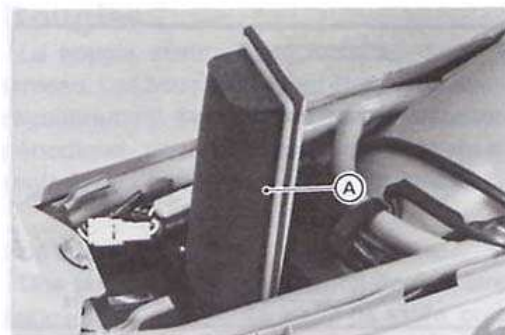
Dépose de la cartouche

- Oter la selle.
- Dévisser les et dégager le capuchon du filtre à air.



A. Capuchon du filtre à air B. Vis

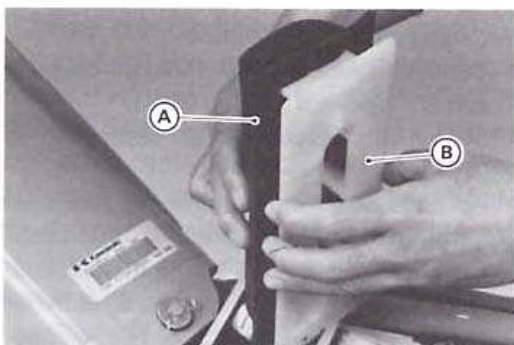
- Dégager la cartouche.



A. Cartouche

- Placer un chiffon propre, non pelucheux dans le logement du filtre, afin qu'aucune impureté ou autre corps étranger ne pénètre.
- Retirer la cartouche du châssis.

50



A. Cartouche B. Châssis

- Vérifier l'état de la cartouche. Si une partie de la cartouche est endommagée, la remplacer.

ATTENTION

- Si des impuretés ou de la poussière pénètrent dans les carburateurs, les papillons des gaz peuvent se coincer, pouvant ainsi provoquer un accident.

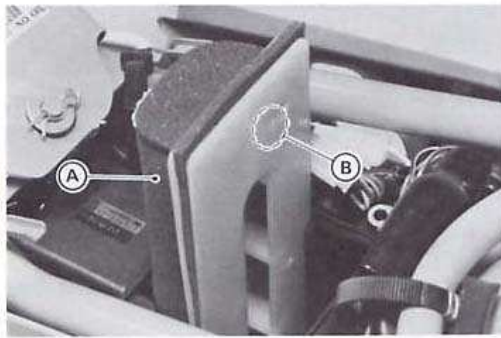
IMPORTANT

- Si des impuretés pénètrent dans le moteur, il en résultera une usure anormale et même l'endommagement de celui-ci.

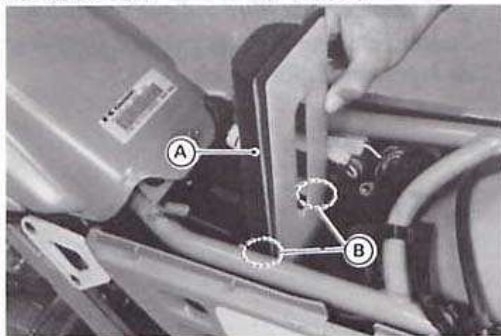
NOTE

- Le remontage de la cartouche s'effectue dans le sens inverse de sa dépose.
- Placer l'élément de façon à ce que la flèche sur la monture du filtre indique vers le haut. Insérer l'élément dans les guides à l'intérieur du logement du filtre à air.

51



A. Cartouche B. Flèche



A. Cartouche B. Guides

52

Nettoyage de la cartouche

- Nettoyer la cartouche dans un bain de solvant à point d'ignition élevé.
- Sécher la cartouche à l'air comprimé ou la presser.
- Après le nettoyage, imprégner l'élément filtrant d'huile deux temps pour compétition ou d'huile de très bonne qualité, spéciale pour filtre à air, puis éliminer l'excédent d'huile. Ensuite, l'envelopper dans un chiffon propre pour le sécher du mieux possible. Prendre soin de ne pas déchirer la cartouche.

ATTENTION

- Nettoyer la cartouche dans un endroit bien ventilé et à l'abri de toute source d'étincelles ou de flammes; cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse. Ne pas utiliser d'essence ou de solvant facilement inflammable pour nettoyer la cartouche. Un incendie ou une explosion pourrait en résulter.

Câble de contrôle des gaz

Le câble de contrôle des gaz est en réalité constitué de trois câbles: le câble des gaz, le câble du carburateur et le câble de la pompe à huile. Le câble des gaz part de la poignée des gaz à la jonction de l'assemblage du câble où il se raccorde au câble du carburateur, qui mène au carburateur, et au câble de la pompe à huile, qui mène à la pompe à huile.

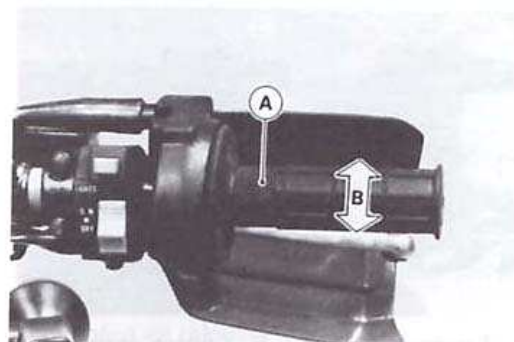
La longueur du câble est la cause de retard dans la réponse du moteur et de la mauvaise synchronisation de la pompe à huile, ce qui nécessite un réglage périodique. Pour compenser cette longueur de câble, ajuster le câble des gaz et le câble de la pompe à huile en fonction du tableau d'entretien périodique.

Câble des gaz

Inspection

- Vérifier que les extrémité du câble externe des câbles des gaz et du carburateur sont insérés à fond dans les ajusteurs de câble.

- Vérifier que la pince de sécurité, au bas du câble du carburateur, est bien en place.
- Vérifier le jeu du câble des gaz. En faisant tourner légèrement la poignée des gaz, celle-ci doit jouer de 2 à 3mm. Si le jeu du câble des gaz est mauvais, l'ajuster.

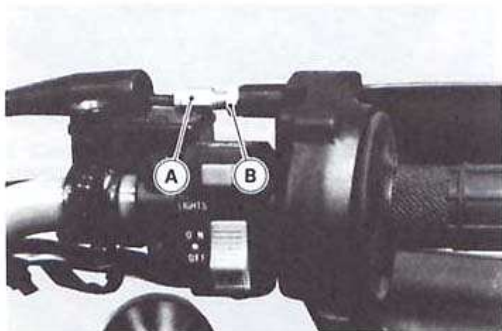


A. Poignée d'accélération
B. 2 ~ 3 mm

53

Réglage

- Desserrer le contre-écrou situé à l'extrémité supérieure du câble de gaz, et tourner le tendeur jusqu'à obtenir le jeu correct. Resserrer le contre-écrou.

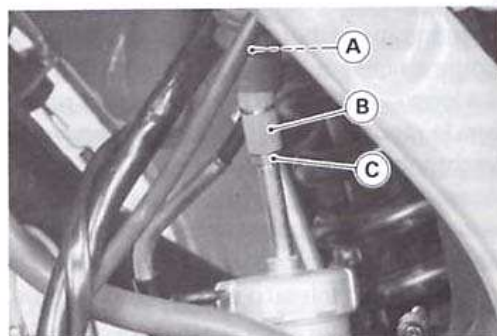


A. Tendeur

B. Contre-écrou

NOTE

- Si la poignée des gaz ne peut être réglée avec l'ajusteur, au câble des gaz, utiliser l'ajusteur du câble du carburateur, au carburateur. Le réglage terminé, serrer le contre-écrou.



A. Câble du carburateur

B. Ajusteur

C. Contre-écrou

- Vérifier le câble de la pompe à huile.

54

Câble de la pompe à huile

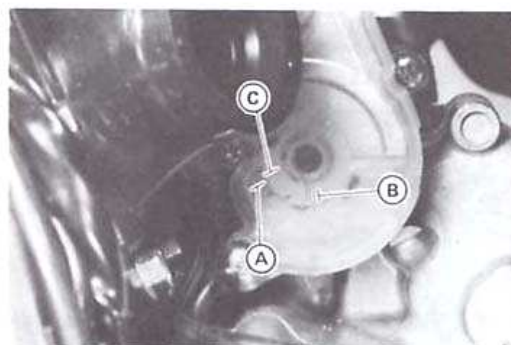
Inspection

- Faire chauffer le moteur et examiner son ralenti (se reporter à la section du carburateur).
- Vérifier le câble des gaz.
- Vérifier que l'extrémité du câble externe est insérée à fond dans l'ajusteur de câble.
- Veiller que la queue, sur le levier de la pompe à huile, est pliée pour maintenir fermement en place le câble interne de la pompe à huile.
- Tourner à fond la poignée des gaz et vérifier que le repère de synchronisation, sur le levier de la pompe, coïncide avec le repère sur la butée du levier.

NOTE

- Le levier de la pompe possède deux repères: l'un est le repère de synchronisation qui sert à la vérification de la synchronisation de la pompe à huile et l'autre, le repère de ralenti qui n'est pas utilisé pour cette vérification.

- Le repère de synchronisation et le repère sur la butée du levier doivent correspondre. S'ils ne sont pas alignés, ajuster le câble de la pompe à huile comme suit.



A. Repère sur la butée du levier

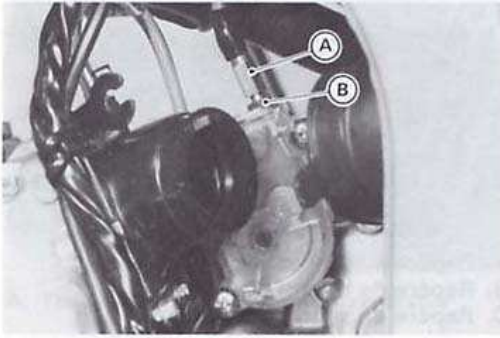
B. Repère de ralenti

C. Repère de synchronisation

55

Réglage

- Desserrer les contre-écrous de l'ajusteur du câble de la pompe à huile pour synchroniser la pompe au carburateur.
- Serrer les contre-écrous et vérifier la synchronisation de la pompe. Au besoin, réajuster.

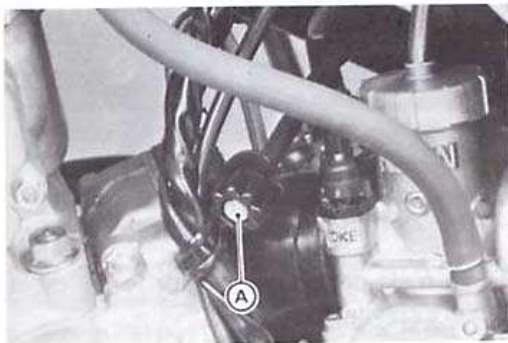


A. Ajusteur

B. Contre-écrous

56

- Mettre en marche le moteur et le faire chauffer soigneusement.
- Régler le ralenti à 1200 ~ 1400 tr/mn en tournant la vis de réglage.



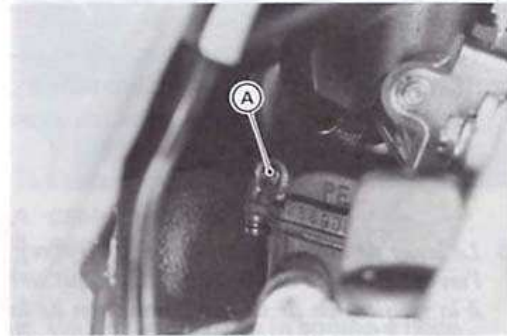
A. Vis de réglage du ralenti

Carburateur

La procédure suivante porte sur le réglage du ralenti qui doit être effectué en fonction du tableau d'entretien périodique ou chaque fois que le ralenti est anormal.

Réglage

- Visser d'abord la vis d'air jusqu'à ce qu'elle touche légèrement, puis la dévisser d'un tour et demi.



A. Vis d'air

- Ouvrir et fermer les gaz à plusieurs reprises pour vérifier que le ralenti ne change pas. Procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Le moteur tournant au ralenti, tourner le guidon de chaque côté. Si le mouvement du guidon modifie la vitesse du ralenti, il se peut que le câble des gaz soit mal réglé, mal placé ou bien endommagé. Avant de prendre la route, s'assurer que tout est correct.

ATTENTION

- *Conduire avec un câble endommagé peut rendre la conduite dangereuse.*

57

Embrayage

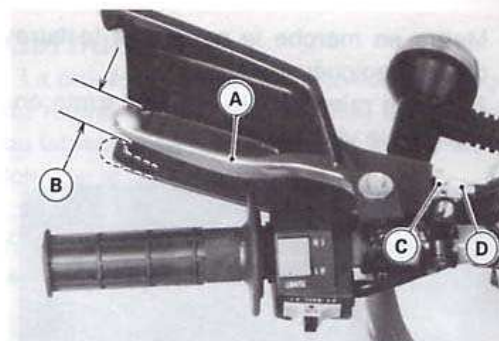
L'embrayage doit être réglé conformément au tableau d'entretien périodique en raison de l'usure des disques de friction et de l'allongement du câble sur une longue période d'utilisation.

ATTENTION

- *Pour éviter de se brûler, ne jamais toucher au moteur chaud ou aux échappements au cours du réglage de l'embrayage.*

Contrôle

- Vérifier que le levier d'embrayage a un jeu de 10 ~ 20 mm comme indiqué sur la photo.



A. Levier d'embrayage C. Contre-écrou
B. 10 ~ 20 mm D. Tendeur

Si ce n'est pas le cas, régler le jeu de la manière suivante.

Réglage

- Glisser complètement le capot anti-poussière de la poignée des gaz.
- Desserrer le contre-écrou à la poignée d'embrayage.

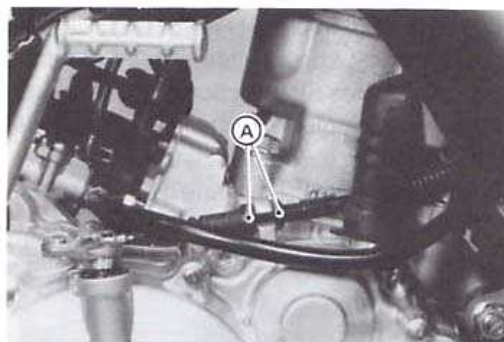
58

- Tourner le tendeur jusqu'à ce que le levier d'embrayage atteigne le jeu de 10 ~ 20 mm.

ATTENTION

- *S'assurer que chaque extrémité de gaine se trouve bien placée dans son logement, sinon elle pourrait se déplacer par la suite, donnant ainsi suffisamment de jeu au câble pour que le débrayage ne se fasse plus, ce qui se traduirait par une conduite dangereuse.*

- Resserrer le contre-écrou.
- Si ce n'est pas possible, utiliser le tendeur à l'extrémité inférieure du câble pour donner au levier d'embrayage le jeu de 10 à 20 mm prévu.



A. Ecrouts

NOTE

- *Après réglage, faire démarrer le moteur et vérifier que l'embrayage fonctionne correctement et ne patine pas.*

59

Chaîne de transmission

La chaîne doit être vérifiée, réglée et lubrifiée suivant les instructions du tableau d'entretien périodique, pour des raisons de sécurité et pour éviter une usure excessive. Si la chaîne est fortement usée ou mal réglée, soit parce qu'elle est trop lâche, soit parce qu'elle est trop serrée, elle peut sauter des pignons ou se casser.

ATTENTION

- 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 d'endommager sérieusement la moto.

Inspection de la tension

- Dresser la moto sur sa béquille latérale.

- Soulever la partie supérieure de la chaîne au milieu et mesurer la flèche. L'espace entre la chaîne et le bras oscillant à hauteur de la fin du patin de protection doit être entre 55 ~ 65 mm.
- Faire tourner la chaîne pour déterminer le point où la chaîne est la plus tendue (du fait de son usure inégale).



A. 55 ~ 65 mm

60

- Si la chaîne est trop tendue ou trop lâche, la régler afin que la flèche ait les dimensions requises.

Flèche de chaîne de transmission

Standard	55 ~ 65 mm
Trop lâche	Plus de 65 mm
Trop tendue	Moins de 55 mm

Réglage

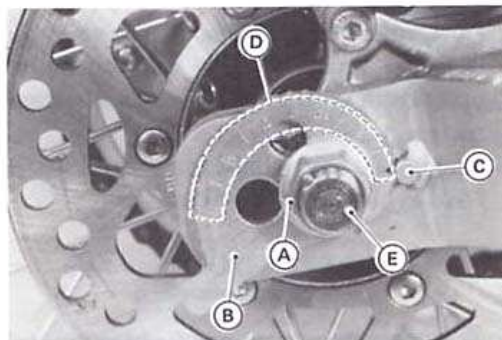
- Oter la goupille puis desserrer l'écrou d'axe.
- Tourner les deux boulons de réglage de la chaîne de manière uniforme, jusqu'à obtenir la flèche spécifiée.

NOTE

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

ATTENTION

- Un mauvais alignement de roue peut se traduire par une usure anormale et par des conditions dangereuses de conduite.



- A. Ecrou d'axe
- B. Boulon de réglage
- C. Ergot
- D. Numéro
- E. Goupille fendue

61

- Serrer l'écrou d'axe au couple de serrage spécifié.

Couple de serrage

Ecrou d'axe	10 kg-m
-------------	---------

- Faire tourner la roue, mesurer de nouveau la flèche à sa position la plus tendue, et procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Insérer une nouvelle goupille fendue dans l'axe et plier les extrémités.

ATTENTION

- Si l'écrou d'axe n'est pas fermement serré ou que la goupille n'est pas installée, la conduite risque de devenir dangereuse.

62

NOTE

- Sur terrain boueux ou humide, la boue adhère à la chaîne et aux pignons, provoquant ainsi une tension anormale et une rupture éventuelle de la chaîne. A titre préventif, régler la chaîne avec un espace de 60 ~ 70 mm entre la chaîne et le bras oscillant lorsque cela s'avère nécessaire.

Contrôle de l'usure de la chaîne

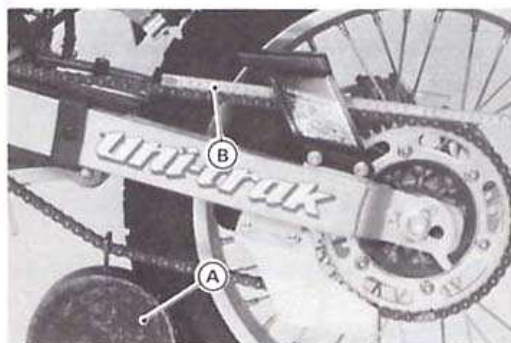
- Tendre la chaîne, soit en utilisant les tendeurs de chaîne, soit en utilisant un poids de 10 kg.
- Mesurer la longueur de 20 maillons du centre du 1^{er} axe au centre du 21^e axe. Mesurer à plusieurs endroits, car la chaîne ne s'use pas de manière uniforme.
- Si la longueur excède la limite admise, la chaîne doit être remplacée.

Longueur de 20 maillons

Limite admise: 259 mm

ATTENTION

- Par sécurité, n'utiliser que la chaîne d'origine. C'est une chaîne du type chaîne sans fin qui ne doit pas être coupée lors du montage. La faire installer par un concessionnaire Kawasaki.



A. Poids

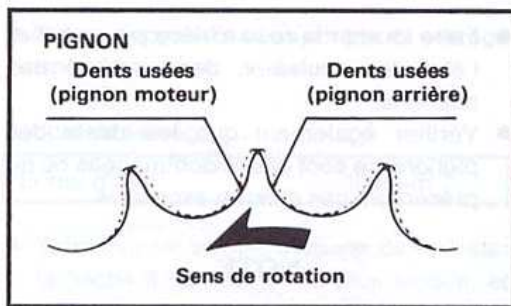
B. Instrument de mesure

- Faire tourner la roue arrière pour vérifier l'état des rouleaux, des axes et des maillons.
- Vérifier également que les dents des pignons ne sont pas endommagées ou ne présentent pas d'usure excessive.

NOTE

- L'usure des dents des pignons a été exagérée sur le dessin. Consulter le manuel d'atelier pour les limites d'usure acceptables.

63

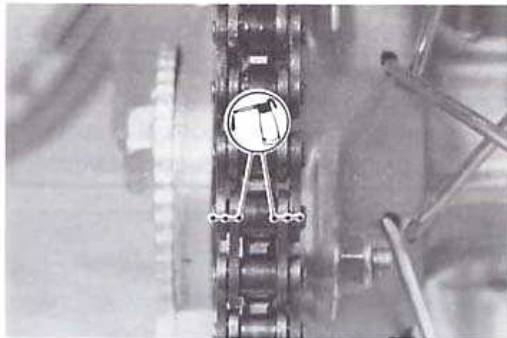


- En cas d'anomalie, faire remplacer la chaîne et/ou les pignons par un concessionnaire Kawasaki.

Lubrification

Il est nécessaire de procéder à une lubrification après avoir roulé sous la pluie ou sur routes humides; ou chaque fois que la chaîne semble sèche. Il est préférable d'utiliser une huile épaisse telle que SAE 90, plutôt qu'une huile légère; l'huile épaisse restant plus longtemps sur la chaîne et assurant ainsi une meilleure lubrification.

- Appliquer l'huile sur les côtés des rouleaux afin qu'elle puisse pénétrer dans les axes et les rouleaux. Essuyer tout excédant.

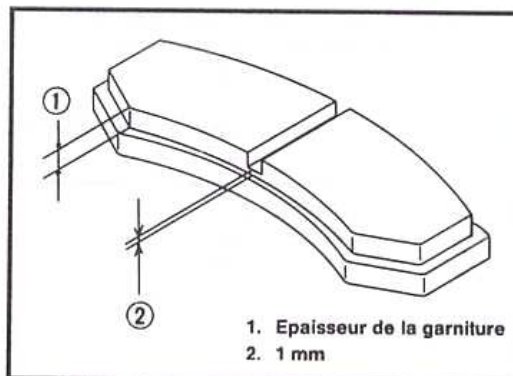


- Si la chaîne est particulièrement sale, la nettoyer à l'aide de gas-oil ou de Kérosène puis appliquer de l'huile comme indiqué ci-dessus.

Freins

Contrôle de l'usure

Vérifier l'usure des freins conformément au tableau d'entretien périodique. Pour chaque étrier de frein à disque avant et arrière, remplacer l'ensemble des 2 plaquettes si l'épaisseur de l'une ou l'autre de ces plaquettes est inférieure à 1 mm. Le remplacement doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki.



Liquide de frein

Vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs et le remplacer conformément au tableau d'entretien périodique. Le liquide de frein doit être remplacé s'il est pollué par des poussières ou de l'eau.

Nature du liquide de frein

Les liquides recommandés sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Si aucun de ces liquides n'est disponible, n'utiliser qu'un liquide de qualité supérieure issu d'un bidon marqué D.O.T.3 ou D.O.T.4.

Liquides recommandés pour frein à disque [D.O.T.3]

Atlas Extra Heavy Duty Shell Super Heavy Duty Texaco Super Heavy Duty Wagner Lockheed Heavy Duty Castrol Girling-Universal Castrol GT (LMA) Castrol Disc Brake Fluid
--

66

[D.O.T.4]

Castrol Girling-Universal Castrol GT (LMA) Castrol Disc Brake Fluid Check Shock Premium Heavy Duty

NOTE

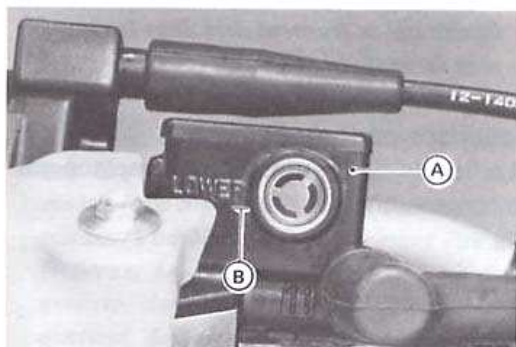
- Le liquide de frein D.O.T.4 est installé dans le système de frein à sa sortie d'usine.

IMPORTANT

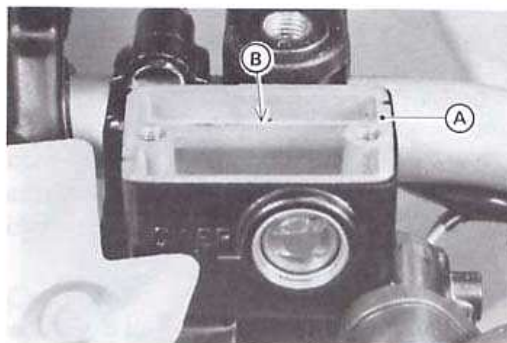
- Ne pas renverser de liquide de frein sur une surface peinte.
- Ne pas utiliser de liquide d'un bidon qui est resté longtemps ouvert ou qui n'a pas été fermé hermétiquement.
- Vérifier qu'il n'y a pas de fuites autour des joints.
- Vérifier le bon état des flexibles.

Contrôle du niveau de liquide

- Le niveau du liquide dans les réservoirs doit être maintenu entre le repère supérieur et le repère inférieur (les réservoirs étant horizontaux).

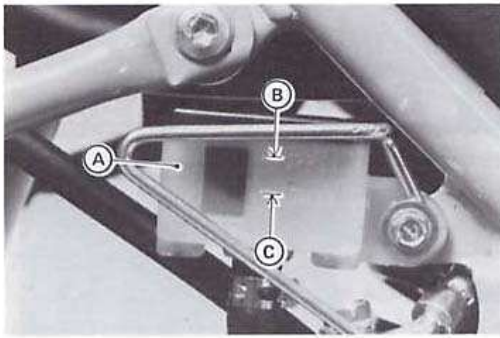


A. Réservoir avant B. Repère inférieur



A. Réservoir avant B. Repère supérieur

67



A. Réservoir arrière C. Repère inférieur
B. Repère supérieur

- Remplir les réservoirs jusqu'au repère supérieur.



68

ATTENTION

- *Ne pas mélanger deux marques différentes de liquide. Remplacer complètement le liquide de frein des conduites si l'on doit refaire le plein, alors que le type et la marque du liquide qui se trouvent déjà dans le réservoir sont inconnus.*

Remplacement du liquide

Le liquide de frein doit être remplacé par un concessionnaire Kawasaki.

Frein avant et arrière

L'usure du disque et des plaquettes est automatiquement compensée et est sans effet sur la course du levier et de la pédale de frein. Aucune partie n'est donc à régler sur le frein avant et arrière.

ATTENTION

- *Si le levier de frein ou la pédale de frein donne une impression de «mou» lorsqu'ils sont manœuvrés, il peut y avoir de l'air dans les conduites ou bien les freins peuvent être défectueux. La conduite de la moto est dangereuse dans de telles conditions, et il convient de faire vérifier les freins immédiatement par un concessionnaire Kawasaki.*

Contacteur de frein

Le feu stop s'allume à la manœuvre de l'un ou de l'autre des freins. La contacteur de frein avant ne requiert aucun réglage, mais le contacteur de frein arrière doit être réglé conformément au tableau d'entretien périodique.

Contrôle

- Mettre le contact.
- Le feu stop doit s'allumer à la manœuvre du frein avant.
- Si ce n'est pas le cas, demander à un concessionnaire Kawasaki de vérifier le contacteur de frein avant.
- Contrôler le fonctionnement du contacteur en appuyant sur la pédale de frein. Le feu stop doit s'allumer après une course d'environ 10 mm de la pédale.
- Si ce n'est pas le cas, régler le contacteur de frein arrière.

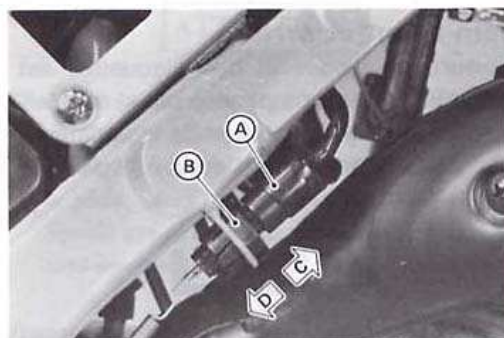
69

Réglage

- Le réglage s'effectue en déplaçant le contacteur vers le haut ou vers le bas. Pour modifier la position du contacteur, tourner l'écrou de réglage.

IMPORTANT

- Pour éviter d'endommager les branchements électriques à l'intérieur du contacteur, s'assurer que le corps de ce contacteur ne tourne pas pendant le réglage.



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

70

Amortisseur arrière

Réglage du ressort

Le manchon de réglage du ressort, situé sur l'arrière de l'amortisseur, possède 5 positions, de sorte que le ressort peut être réglé en fonction des conditions de la route ou de la charge.

Si le ressort semble trop mou ou trop dur, faites le ajuster par un concessionnaire Kawasaki.



A. Manchon de réglage

Roues

Pneumatiques

Charge et pression

Une mauvaise pression des pneumatiques et une surcharge de la moto affectent considérablement la tenue de route et les performances du véhicule et peuvent se traduire par une perte de contrôle de la machine. La charge maximum autorisée, en plus du poids du véhicule, est de 179 kg, comprenant le pilote, les bagages et les accessoires.

- Vérifier souvent la pression des pneus, à l'aide d'un manomètre de précision.

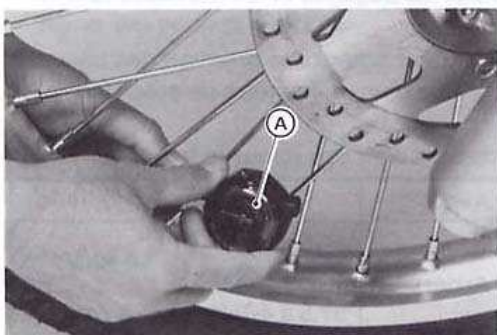
Pression d'air des pneus (à froid)

Avant	1,5 kg/cm ²	
Arrière	Jusqu' à 97,5 kg	1,5 kg/cm ²
	97,5 à 179 kg	1,75 kg/cm ²

71

NOTE

- Mesurer la pression lorsque les pneus sont froids (la moto ne doit pas avoir parcouru plus de 1,5 km pendant les trois dernières heures).
- La pression varie en fonction de la température ambiante et de l'altitude. Il conviendra donc de la vérifier et de la régler lors de voyages soumis à des grandes variations de température ou d'altitude.



A. Manomètre

72

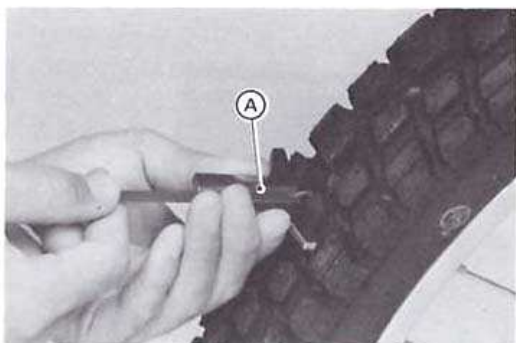
Usure, endommagement des pneumatiques

Au fur et à mesure que la bande de roulement s'use, le pneu devient de plus en plus sujet à crevaisons. On estime généralement que 90% des crevaisons et éclatement surviennent au cours des derniers 10% de la vie de la bande de roulement (usure à 90%). C'est donc une mauvaise économie et un danger que d'utiliser un pneumatique jusqu'à usure complète.

- Conformément au tableau d'entretien périodique, mesurer la profondeur de la bande de roulement avec une jauge de profondeur, et remplacer tout pneu usé au-delà de la profondeur minimum admise.

Profondeur minimum des dessins

Avant et Arrière	2 mm
------------------	------



A. Jauge de profondeur

- Contrôler visuellement le pneu pour voir s'il n'est pas coupé ou fendillé, le remplacer s'il est très endommagé. Les hernies et boursoufflures sont le signe de défauts internes, exigeant le remplacement des pneus.
- Retirer les pierres ou tout autre matériau coincé dans les dessins.

NOTE

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

ATTENTION

- Pour des raisons de sécurité et de stabilité, lors d'un remplacement, n'utiliser que des pneus standards, gonflés à la pression préconisée.

Pneu standard

Avant	70/100-21 44P BRIDGESTONE TRAIL WING
Arrière	4,10-18 4PR BRIDGESTONE TRAIL WING

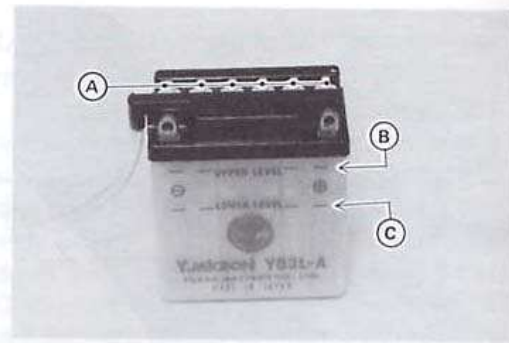
73

Batterie

Contrôle du niveau de l'électrolyte

Le niveau de l'électrolyte doit être maintenu entre la ligne du repère supérieur et la ligne du repère inférieur. Vérifier le niveau dans chaque élément conformément au tableau d'entretien périodique.

- Retirer la batterie de la motocyclette (voir chapitre «Dépose de la batterie»).
- Vérifier que le niveau de l'électrolyte dans chaque élément se trouve entre les lignes repères.
- Si le niveau est trop bas dans un des éléments, ajouter de l'eau distillée, de la manière suivante.
- Oter les bouchons de remplissage, et ajouter de l'eau distillée jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère supérieur dans chaque élément.



- A. Bouchons de remplissage
- B. Repère supérieur
- C. Repère inférieur

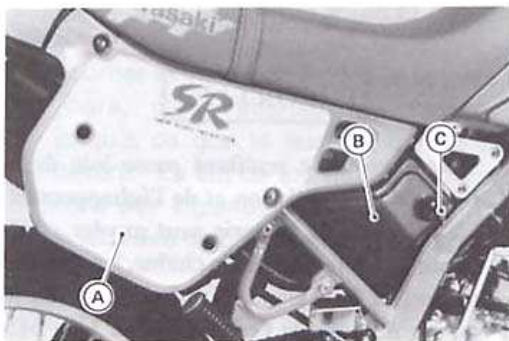
IMPORTANT

- N'utiliser que de l'eau distillée pour remplir la batterie. L'eau du robinet ne remplace pas l'eau distillée et réduit la durée de vie de la batterie.

74

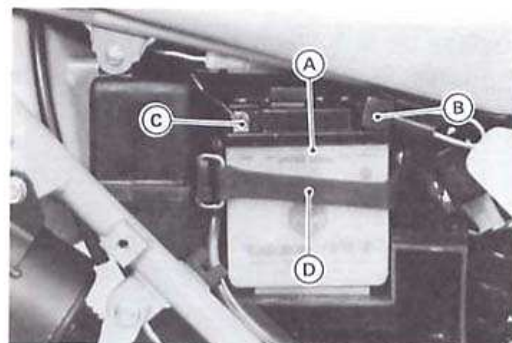
Dépose de la batterie

- Déposer le côté droit.
- Ouvrir et déposer le couvercle de la boîte à outils.



- A. Côté droit
- B. Couvercle de la boîte à outils
- C. Clé de contact

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



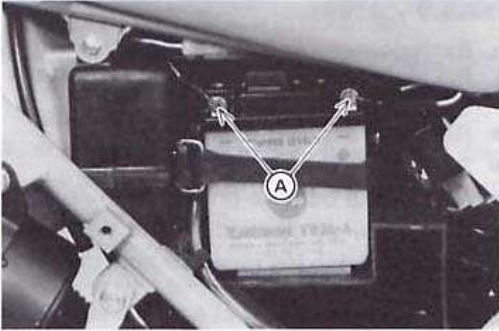
- A. Batterie
- B. Borne (+)
- C. Borne (-)
- D. Sangle de batterie

- Retirer la sangle de batterie.
- Sortir la batterie de son logement.
- Nettoyer la batterie en utilisant une solution d'eau et de bicarbonate de soude. S'assurer que les raccords sont propres.

75

Repose de la batterie

- Placer le tuyau à événements de batterie comme indiqué sur l'étiquette de sécurité.
- Raccorder le câble encapuchonné à la borne (+), puis le câble noir à la borne (-).
- Mettre une légère couche de graisse sur les bornes pour éviter leur corrosion.



A. Graisse

76

- Placer le capuchon de protection sur la borne (+).
- Accrocher la sangle de batterie sur le boîtier de batterie.
- Replacer le couvercle de la boîte à outils et remonter le côté droit.

IMPORTANT

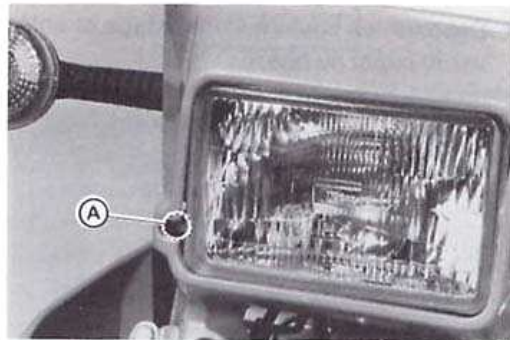
- S'assurer que le reniflard passe loin de la chaîne de transmission et de l'échappement. L'électrolyte de batterie peut oxyder et affaiblir dangereusement la chaîne. Le reniflard ne doit ni être pincé, ni faire de coude, ni fondre à cause de l'échappement. Une batterie non ventilée ne tient pas la charge et peut éclater sous la pression des gaz.

Faisceau de phare

Réglage horizontal

Le faisceau de phare est réglable horizontalement. S'il n'est pas correctement réglé, il éclairera un côté de la route et non droit devant.

- Tourner la vis de réglage, sur la jante du phare, vers l'intérieur ou l'extérieur, jusqu'à ce que le faisceau pointe droit devant. Le fait de tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre oriente le faisceau de phare vers la droite.



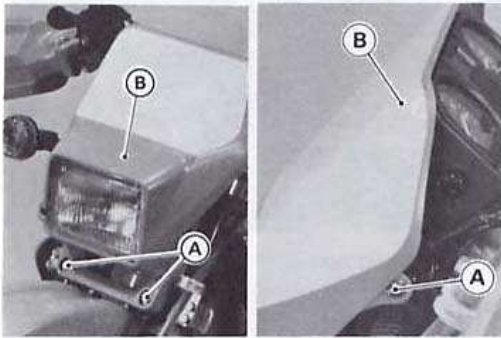
A. Vis de réglage

Réglage vertical

Le faisceau de phare est réglable verticalement. S'il est réglé trop bas, ni le feu de route, ni le feu de croisement n'éclaireront la route suffisamment loin. S'il est réglé trop haut, le feu de route n'éclairera pas droit devant et le feu de croisement éblouira les usagers venant en sens inverse.

77

- Déposer les boulons de montage et enlever le capot du phare.



A. Boulons de montage
B. Capot du phare

- Desserrer les boulons de montage du logement du phare et régler le phare verticalement.



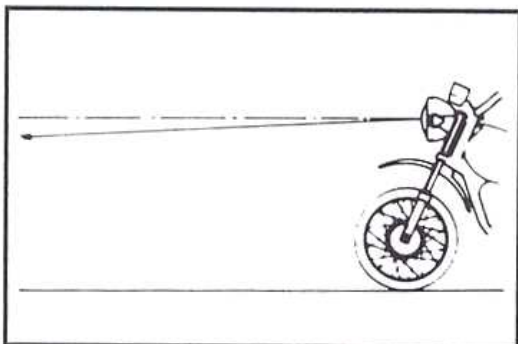
A. Boulons de montage

- Serrer les boulons de montage du logement du phare.
- Remettre le capot du phare en place et serrer les boulons de montage.

78

NOTE

- *En feu de route, le point d'éclairage doit se situer légèrement en dessous de l'horizontale, le conducteur étant assis sur la moto. Régler le phare à l'angle correct en fonction des réglementations locales.*



IMPORTANT

- Ne jamais toucher les ampoules halogènes des doigts en les manipulant. Se servir d'un chiffon propre. Les empreintes grasses des doigts ou d'un chiffon sale abrègent la durée de vie des ampoules et peuvent même provoquer leur explosion.

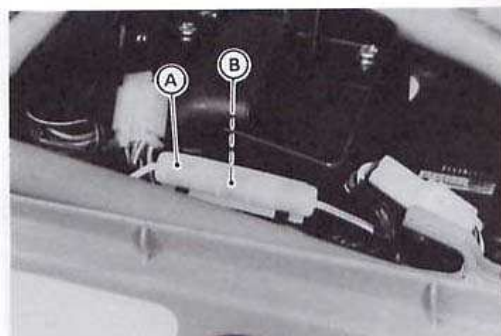
79

Fusible

Le boîtier à fusibles est situé sous la selle. Si un fusible saute au cours du fonctionnement, examiner l'installation électrique pour déterminer la cause de la panne, puis remplacer le fusible sauté par un neuf, d'ampérage adéquat.

ATTENTION

- *N'utiliser que des fusibles standard.*
- *Remplacer le fusible grillé par un fusible de même intensité, comme indiqué sur le boîtier à fusibles.*



A. Boîtier à fusible B. Fusible

80

Circuit de carburant

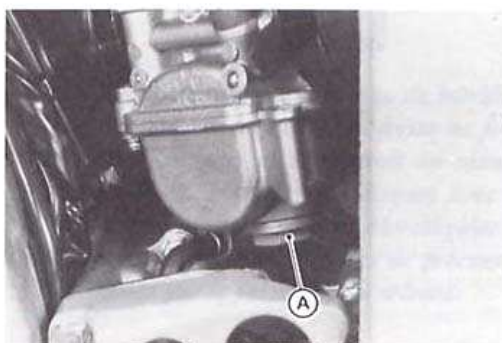
L'accumulation d'humidité et de dépôts dans le circuit de carburant réduit le débit d'essence et provoque un mauvais fonctionnement du carburateur. Le circuit sera vérifié conformément au tableau d'entretien périodique.

ATTENTION

- *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Mettre le commutateur d'allumage en position OFF. Ne pas fumer. S'assurer que l'endroit est bien ventilé, à l'abri de toute source d'étincelles ou de flammes; cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse.*
- *S'assurer que le moteur est froid avant de procéder à cette vérification. Essuyer l'essence ayant coulé du moteur avant de mettre ce dernier en route.*

Vérification

- Placer un récipient sous le carburateur.
- Tourner le bouchon du réservoir à essence sur la position "OFF".
- Dévisser la vis de purge de la cuve du flotteur, et vérifier qu'il n'y ait pas de crasses ou d'eau dans l'essence.



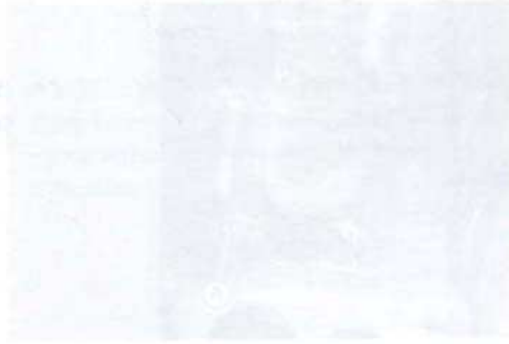
A. Vis de purge

- Revisser convenablement la vis de purge.

81

NOTE

- Si de l'eau ou des impuretés sont apparues lors de cette opération, faire vérifier le circuit de carburant par un concessionnaire Kawasaki.



82

- Entrée du filtre à air; le boucher avec du ruban adhésif ou le bourrer avec des chiffons.

Précautions particulières

Eviter de projeter de l'eau aux endroits suivants:

- Compteurs.
- Etriers et disques de frein.
- Sous le réservoir d'essence; si l'eau atteint les bobines d'allumage ou pénètre sous les capuchons de bougies, l'étincelle risque de passer à la masse. Si cela se produit, il faudra sécher ces pièces pour que la moto redémarre.
- Moyeux de roue avant et arrière.
- Pivot de direction (tube de té supérieur de direction).
- Pivots de biellette Uni-trak.
- Pivot de bras oscillant.

Lavage

Afin de prolonger la durée de vie de votre motocyclette, laver la complètement et immédiatement après qu'elle ait été éclaboussée d'eau de mer ou exposée à l'air salin, après l'avoir utilisée sous la pluie, sur des routes boueuses ou bien sur des routes salées en cas de gel.

Préparation au lavage

Avant de procéder au lavage, des précautions doivent être prises pour éviter que l'eau n'atteigne les parties suivantes:

- Ouverture de chaque échappement; les couvrir d'un sac en plastique fixé par un élastique.
- Levier d'embrayage et levier de frein, commutateurs sur le guidon; les couvrir d'un sac en plastique.
- Commutateur d'allumage; couvrir le trou de serrure avec du ruban adhésif.

Après le lavage

- Oter les sacs en plastique et les adhésifs, et nettoyer le filtre à air.
- Lubrifier les axes, boulons et écrous.
- Essayer les freins avant de rouler.
- Faire démarrer le moteur et laisser le tourner environ 5 mn.

ATTENTION

- Ne jamais appliquer de cire ou de lubrifiant sur les disques de frein. Les freins ne fonctionneraient plus et il pourrait en résulter un accident. Nettoyer les disques avec un solvant non gras tel que trichlorethylène ou acétone. Observer les mesures de précaution indiquées par le fabricant du solvant.

83

////////////////////// ENTREPOSAGE ////////////////////////

Préparation à l'entreposage

- Nettoyer soigneusement toute la moto.
- Faire tourner le moteur pendant 5 minutes pour chauffer l'huile, éteindre le moteur puis vidanger l'huile de boîte.
- Mettre de l'huile de boîte neuve.
- Vider le réservoir d'essence, vider les carburateurs en dévissant les vis de purge situées sous chaque carburateur (si l'essence stagne trop longtemps elle se détériore et peut encrasser les carburateurs).
- Enlever le réservoir vide, y verser à peu près 250 cc d'huile moteur, secouer afin de bien lubrifier toute la paroi intérieure, puis vider l'excès d'huile.

ATTENTION

○ *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Placer la commutateur d'allumage en position OFF. Ne pas fumer. S'assurer que l'endroit est bien aéré et à l'abri de toute source d'étincelles ou de flammes; cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse.*

- Démontez les bougies et mettez plusieurs gouttes d'huile de catégorie SE type SAE 30 dans chaque cylindre. Appuyez plusieurs fois sur le bouton de démarrage afin de recouvrir d'huile la paroi des cylindres, puis remonter les bougies.
- Réduire d'environ 20% la pression des pneus.

84

- Placer la moto sur une caisse ou des supports de façon à ce que les deux roues soient dans le vide (si cela n'est pas possible, mettre des planches sous chaque roue pour que l'humidité n'imprègne pas les pneus).
- Vaporiser de l'huile sur toutes des surfaces métalliques qui ne sont pas 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.
- Ôter la batterie, et l'entreposer à l'abri du soleil, de l'humidité, ou du gel. Durant la période d'entreposage, charger légèrement la batterie environ une fois par mois (un ampère ou moins). Garder la batterie chargée pendant les grands froids, de manière à ce que l'électrolyte ne gèle pas et ne fasse pas éclater la batterie. Plus la batterie est déchargée, plus elle gèle facilement.
- Fixer un sac en plastique sur le pot d'échappement pour que l'humidité n'y pénètre pas.
- Mettre une housse sur la moto pour la préserver de la poussière.

Pour remettre la moto en route après entreposage


- Enlever le sachet en plastique du tuyau d'échappement.
- Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie, la recharger si nécessaire, puis la remonter sur la moto. S'assurer que le reniflard n'est pas pincé et qu'il passe loin de la chaîne de transmission.
- S'assurer que la bougie est bien vissée.
- Vérifier l'huile de moteur.
- Remplir le réservoir d'essence.
- Vérifier tous les points décrits au paragraphe «Contrôles quotidiens de sécurité».
- Lubrifier les axes, boulons et écrous.

KDX125-A4
KDX125-B4



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products Group

Part No.99947-1118-06

 Printed in Japan

