



**Versys**

**Motorcycle  
Motocyclette  
Motorrad**

OWNER'S MANUAL  
MANUEL DU PROPRIÉTAIRE  
BETRIEBSANLEITUNG

**FRANÇAIS**

REMARQUE

CEtte MOTO EST DESTINÉE A  
UN CONDUCTEUR QUALIFIÉ ET  
PRUDENT.

# Motocyclette

## Manuel du Propriétaire





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

### **AVERTISSEMENT**

**Instructions et marches à suivre particulières dont le non-respect pourrait entraîner des blessures graves, voire mortelles.**

### **PRECAUTION**

**Instructions et marches à suivre particulières dont le non-respect pourrait entraîner des dégâts matériels, voire la mise hors service de la moto.**

### **NOTE**

○ *Informations destinées à faciliter et maximiser l'utilisation de la moto.*

### **REMARQUE**

**CETTE MOTO EST DESTINÉE À UN CONDUCTEUR QUALIFIÉ ET PRUDENT.**

## 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 du propriétaire 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 du propriétaire 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.**  
**Produits et composants de consommation**

© 2006 Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

Septembre 2006. (3). (C, C, K3)

# TABLE DES MATIÈRES

<b>CARACTÉRISTIQUES</b> .....	9	Inverseur feu de route / de croisement : .....	34
<b>DISPOSITION DES ÉLÉMENTS</b> .....	13	Contacteur des clignotants : .....	34
<b>CHARGEMENTS ET ACCESSOIRES</b> .....	16	Bouton de l'avertisseur : .....	35
<b>RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX</b> .....	20	Bouton de dépassement : .....	35
Compteurs .....	20	Contacteur de feux de détresse : ..	35
Compte-tours : .....	21	Dispositifs de réglage de levier de frein et d'embrayage .....	36
Afficheur à cristaux liquides (compteur de vitesse, horloge, compteur kilométrique, compteurs journaliers, jauge de carburant) : .....	21	Bouchon du réservoir d'essence .....	37
Témoins : .....	28	Réservoir d'essence .....	38
Clé .....	31	Type d'essence : .....	39
Contacteur de démarrage / Verrou de direction .....	31	Béquille .....	40
Contacteurs à la poignée droite .....	33	Serrure de selle .....	41
Contacteur d'arrêt moteur : .....	33	Crochets de tenue du casque .....	43
Bouton du démarreur : .....	33	Trousse à outils / Compartiment à antivol en U .....	44
Contacteurs à la poignée gauche .....	34	Rétroviseurs .....	45
		Pare-brise .....	46
		<b>RODAGE</b> .....	48
		<b>CONDUITE DE LA MOTO</b> .....	50

Mise en marche du moteur .....	50	Circuit de refroidissement .....	92
Mise en marche en cas de batterie déchargée .....	52	Bougies .....	99
Démarrage de la moto .....	55	Système Clean Air Kawasaki .....	100
Passage des vitesses .....	57	Jeu aux soupapes .....	101
Freinage .....	58	Filtre à air .....	101
Système anti-blocage des freins (ABS) pour les modèles équipés de l'ABS .....	59	Système de commande des papillons d'accélération .....	103
Témoin d'ABS : .....	61	Synchronisation de la dépression du moteur .....	105
Arrêt du moteur .....	62	Ralenti .....	106
Arrêt d'urgence de la moto .....	63	Embrayage .....	107
Stationnement .....	64	Chaîne de transmission .....	110
Catalyseur .....	65	Freins .....	119
<b>CONSIGNES DE SÉCURITÉ</b> .....	67	Contacteurs de frein .....	124
Techniques pour une conduite en toute sécurité .....	67	Fourche avant .....	127
Contrôles quotidiens de sécurité .....	70	Amortisseurs arrière .....	131
Conseils supplémentaires relatifs à la conduite à grande vitesse .....	73	Roues .....	134
<b>ENTRETIEN ET RÉGLAGES</b> .....	75	Batterie .....	140
Tableau d'entretien périodique .....	76	Faisceau du phare .....	146
Huile moteur .....	86	Fusibles .....	148
		Nettoyage de la moto .....	152
		<b>ENTREPOSAGE</b> .....	157

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....	160
EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES .....	161

## CARACTÉRISTIQUES

### PERFORMANCES

Puissance maximum	47 kW à 8 000 tr/mn
Couple maximum	61 N·m (6,2 m·kgf) à 6 800 tr/mn
Rayon de braquage minimal	2,7 m

### DIMENSIONS

Longueur totale	2 125 mm
Largeur totale	840 mm
Hauteur totale	1 315 mm
Empattement	1 415 mm
Garde au sol	180 mm
Poids à sec	(A) 181 kg (B) 184 kg



## 10. CARACTÉRISTIQUES

### MOTEUR

Type	DACT, 4 soupapes, 2 cylindres, 4 temps, refroidissement par liquide
Cylindrée	649 cm <sup>3</sup>
Alésage × course	83 à 60 mm
Taux de compression	10,6 : 1
Système de démarrage	Démarrateur électrique
Ordre de numérotation des cylindres	De gauche à droite, 1-2
Ordre d'allumage	1-2
Carburateur	KEIHIN 38 × 2
Système d'allumage	Batterie et bobine (allumage transistorisé)
Avance à l'allumage (avance électronique)	10° av. PMH à 1 300 tr/mn – 33° av. PMH à 5 000 tr/mn
Bougies	NGK CR9EIA-9
Système de lubrification	Lubrification sous pression (carter semi-sec)
Huile moteur	Type : API SE, SF ou SG API SH, SJ ou SL avec JASO MA SAE 10W-40
	Capacité : 2,4 l
Capacité du circuit de refroidissement	1,2 l

**TRANSMISSION**

Type de transmission		6 vitesses, 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		3,067 (46/15)
Rapport final		5,473 (dernier rapport engagé)
Rapport des vitesses	1re	2,438 (39/16)
	2e	1,714 (36/21)
	3e	1,333 (32/24)
	4e	1,111 (30/27)
	5e	0,966 (28/29)
	6e	0,852 (23/27)

**CADRE**

Angle de chasse		25°
Chasse		108 mm
Taille des pneus :	Avant	120/70ZR17 M/C (58 W) sans chambre
	Arrière	160/60ZR17 M/C (69 W) "Tubeless"
Taille de la jante :	Avant	17 × 3,50
	Arrière	17 × 4,50
Capacité du réservoir d'essence		19,0 l

## 12 CARACTÉRISTIQUES

### ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Batterie	12 V 10 Ah
Phare	12 V 55 W/55 W (route/croisement)
LED feu arrière / stop	0,5/3,7 W

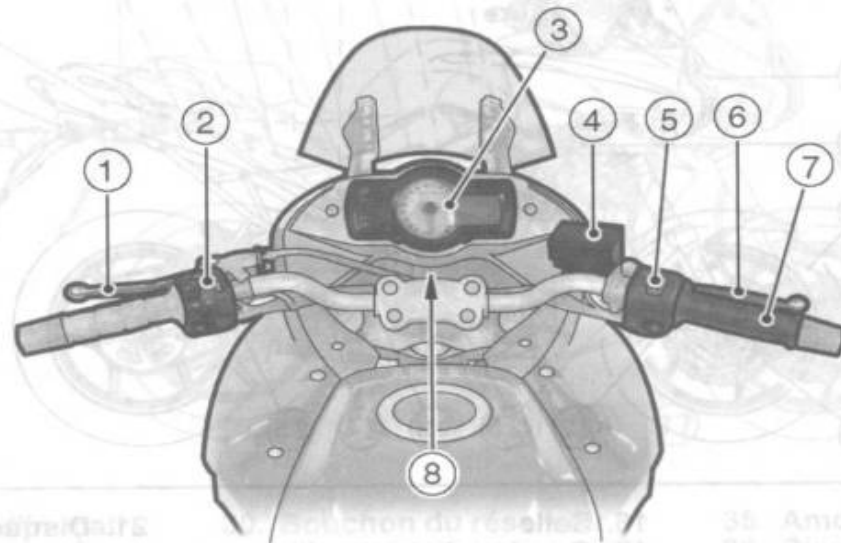
(A) : KLE650A

(B) : KLE650B

Même si l'une des LED (diodes électroluminescentes) de feu arrière / stop ne s'allume pas, contacter un concessionnaire Kawasaki agréé.

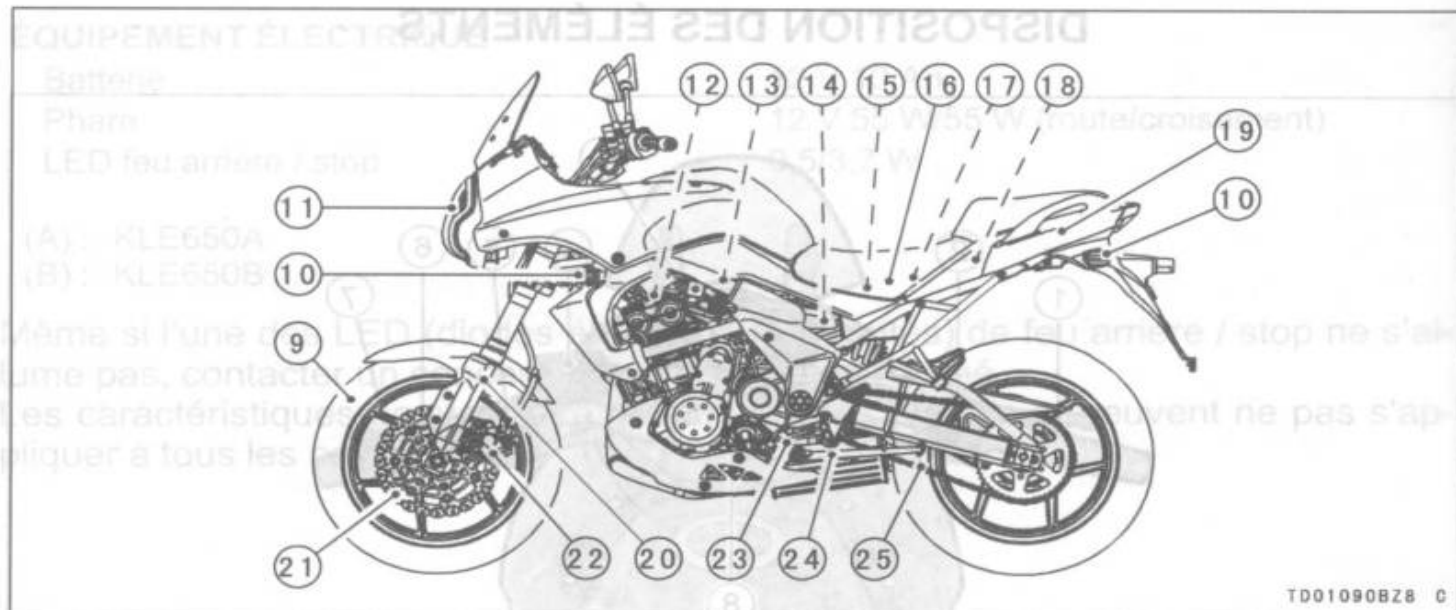
Les caractéristiques peuvent être modifiées sans préavis et peuvent ne pas s'appliquer à tous les pays.

## DISPOSITION DES ÉLÉMENTS



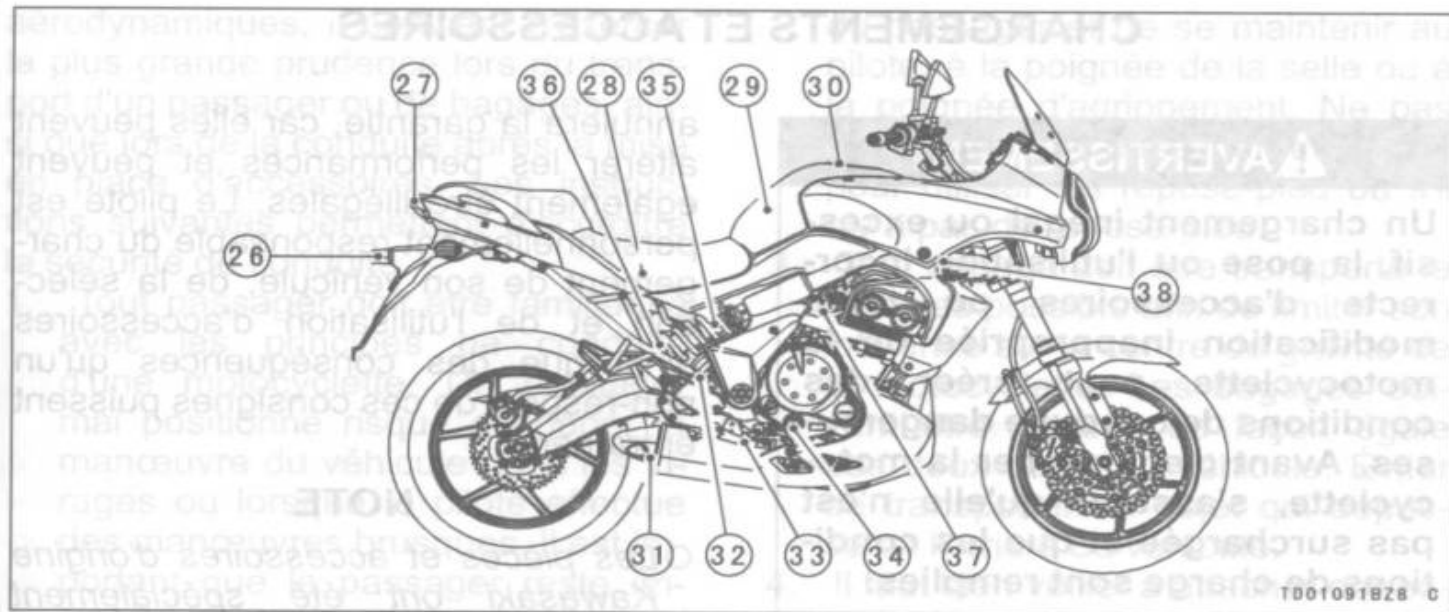
- |  |  |
|--|--|
| <p>1. Levier d'embrayage</p> <p>2. Contacteurs à la poignée gauche</p> <p>3. Compteurs</p> <p>4. Réservoir de liquide de frein (avant)</p> <p>5. Contacteurs à la poignée droite</p> | <p>6. Levier de frein avant</p> <p>7. Poignée d'accélération</p> <p>8. Contacteur de démarrage / Verrou de direction</p> |
|--|--|

## 14 DISPOSITION DES ÉLÉMENTS



TD01090BZ8 C

- |                       |   |                            |
|-----------------------|---|----------------------------|
| 9. Roue               | 16. Selle   | 21. Disque de frein        |
| 10. Feu clignotant    | 17. Crochet de tenue du casque                    | 22. Étrier de frein        |
| 11. Phare/position    | 18. Trousse à outils / Compartiments de rangement | 23. Sélecteur de vitesse   |
| 12. Bougies           | 19. Serrure de selle                              | 24. Béquille latérale      |
| 13. Filtre à air      | 20. Fourche avant                                 | 25. Chaîne de transmission |
| 14. Fusible principal |   |                            |
| 15. Batterie          |   |                            |



TD01091BZB C

- |   |                                    |   |
|---|------------------------------------|---|
| 26. Feu de plaque d'immatriculation         | 30. Bouchon du réservoir d'essence | 35. Amortisseur arrière                                   |
| 27. Feu arrière / stop                      | 31. Silencieux                     | 36. Dispositif de réglage de l'amortissement à la détente |
| 28. Réservoir de liquide de frein (arrière) | 32. Contacteur de frein arrière    | 37. Vis de réglage de ralenti                             |
| 29. Réservoir d'essence                     | 33. Pédale de frein arrière        | 38. Vase d'expansion                                      |
|   | 34. Hublot de niveau d'huile       |   |

## CHARGEMENTS ET ACCESSOIRES

### **⚠ 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, dans certains cas, la pose ou l'utilisation d'accessoires, ou toute modification inappropriée de la motocyclette,

annulera la garantie, car elles peuvent altérer les performances et peuvent également être illégales. 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 puissent 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 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, à la poignée de la selle ou à la poignée d'agrippement. 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 et rectifier si nécessaire. Ne pas effectuer cette vérification pendant la conduite.



## 18 CHARGEMENTS ET ACCESSOIRES

5. Ne pas transporter d'objet lourd ou encombrant sur les porte-bagages. Ils sont conçus pour le transport 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 motocyclette,

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

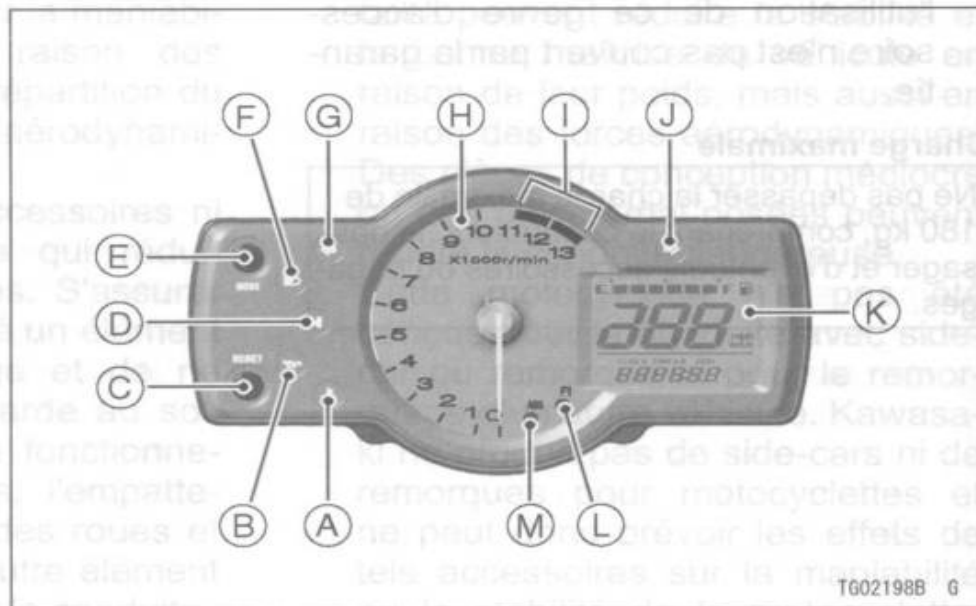
Ne pas dépasser la charge maximale de 180 kg, comprenant le conducteur, le passager et d'éventuels accessoires ou bagages.



## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Compteurs

- A. Témoin de température du liquide de refroidissement
- B. Témoin de pression d'huile
- C. Bouton RESET
- D. Témoin de point mort
- E. Bouton MODE
- F. Témoin de feu de route
- G. Témoin de feu clignotant gauche
- H. Compte-tours
- I. Zone rouge
- J. Témoin de feu clignotant droit
- K. Afficheur à cristaux liquides (compteur de vitesse, horloge, compteur kilométrique, compteurs journaliers, jauge de carburant)
- L. Témoin FI
- M. Témoin d'ABS (pour les modèles équipés de l'ABS)



**Compte-tours :**

Le compte-tours indique la vitesse de rotation du moteur en tours par minute (tr/mn). 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.

Lorsque la clé de contact est mise sur "ON", l'aiguille du compte-tours se place momentanément sur le dernier relevé pour tester son fonctionnement. Si l'aiguille du compte-tours ne fonctionne pas correctement, la faire contrôler par un concessionnaire Kawasaki agréé.

**NOTE**

Pour des raisons de sécurité, ne pas changer l'affichage des compteurs numériques lors de la conduite.

**PRECAUTION**

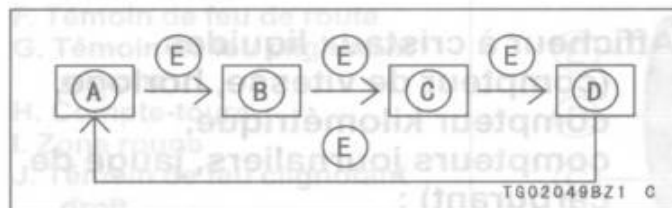
**L'aiguille du compte-tours ne doit pas entrer dans la zone rouge. Un fonctionnement dans cette zone provoquera une surcharge du moteur et pourra l'endommager sérieusement.**

**Afficheur à cristaux liquides  
(compteur de vitesse, horloge,  
compteur kilométrique,  
compteurs journaliers, jauge de  
carburant) :**

Un compteur de vitesse, une horloge, un compteur kilométrique, les compteurs journaliers A/B et une jauge de carburant (affichage numérique) sont incorporés au compte-tours. Appuyer sur le bouton MODE fait passer l'afficheur dans l'un des quatre modes suivants : CLOCK (horloge), ODO

## 22 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

(compteur kilométrique), TRIP A (compteur journalier A) et TRIP B (compteur journalier B). Lorsque la clé de contact est mise sur "ON", tous les segments de l'afficheur LCD sont affichés pendant trois secondes, puis l'horloge ou les compteurs s'affichent normalement, en fonction du mode sélectionné.

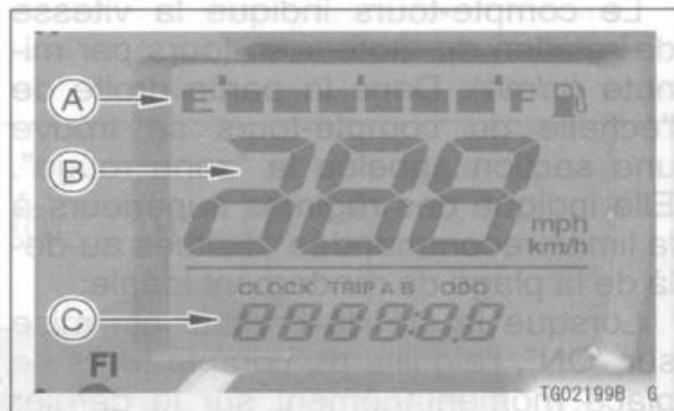


- A. Horloge
- B. Compteur kilométrique
- C. Compteur journalier A
- D. Compteur journalier B
- E. Enfoncement du bouton MODE

### NOTE

○ Par sécurité, ne pas enfoncer le bouton MODE tout en conduisant.

## Compteurs numériques



- A. Jauge de carburant
- B. Compteur de vitesse
- C. Horloge, compteur journalier A/B, compteur kilométrique

### NOTE

○ Pour des raisons de sécurité, ne pas changer l'affichage des compteurs numériques lors de la conduite.

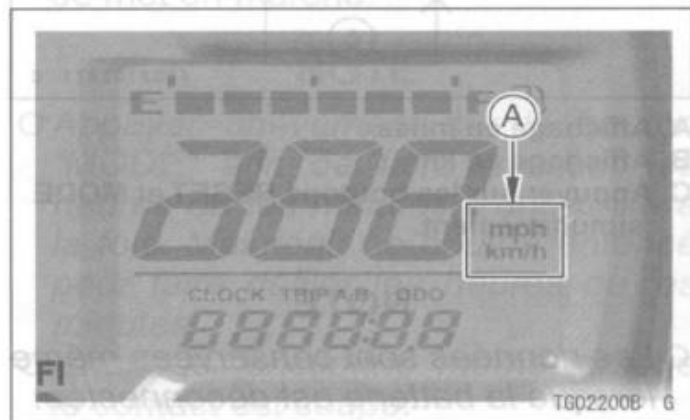
**Affichage km -**

L'affichage km des compteurs numériques peut être réglé en mode de mesures impériales ou métriques (km). S'assurer que le mode d'affichage en km correspond bien aux réglementations locales avant la conduite.

**NOTE**

○ Ne pas démarrer le véhicule avec l'affichage des compteurs numérique réglé sur la mauvaise unité (km). Changer le mode km de l'affichage des compteurs numériques comme suit.

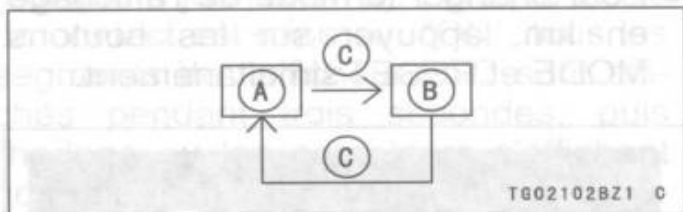
- Affiche le compteur kilométrique sur les compteurs numériques.
- Pour changer le mode de l'affichage en km, appuyer sur les boutons MODE et RESET simultanément.



A. Affichage km

## 24 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

- L'affichage km change de la manière suivante :



- A. Affichage en miles
- B. Affichage en km
- C. Appuyer sur les boutons RESET et MODE simultanément.

### NOTE

- Les données sont conservées même lorsque la batterie est déconnectée.

### Compteur de vitesse -

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule en valeurs numériques.

### NOTE

### Horloge

Pour régler les heures et les minutes :

- Tourner la clé de contact sur " ON ".
- Appuyer sur le bouton "MODE" pour afficher l'horloge.
- Appuyer sur le bouton "RESET" pendant au moins deux secondes. L'affichage des heures et des minutes se met à clignoter.



### NOTE

Pour des raisons de sécurité, ne pas changer l'affichage des compteurs numériques lors de la conduite.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 25

- Appuyer sur le bouton "RESET". L'affichage des heures se met à clignoter. Appuyer sur le bouton "MODE" pour avancer les heures.



TG02202B G

- Appuyer sur le bouton "RESET". Les heures s'arrêtent de clignoter et les minutes se mettent à clignoter. Appuyer sur le bouton "MODE" pour avancer les minutes.



TG02203B G

- Appuyer sur le bouton "RESET". Les heures et les minutes clignotent à nouveau.
- Appuyer sur le bouton "MODE". Le clignotement s'interrompt et l'horloge se met en marche.

### NOTE

- Appuyer brièvement sur le bouton "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.



## 26 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Compteur kilométrique

Le compteur kilométrique indique la distance total parcourue 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

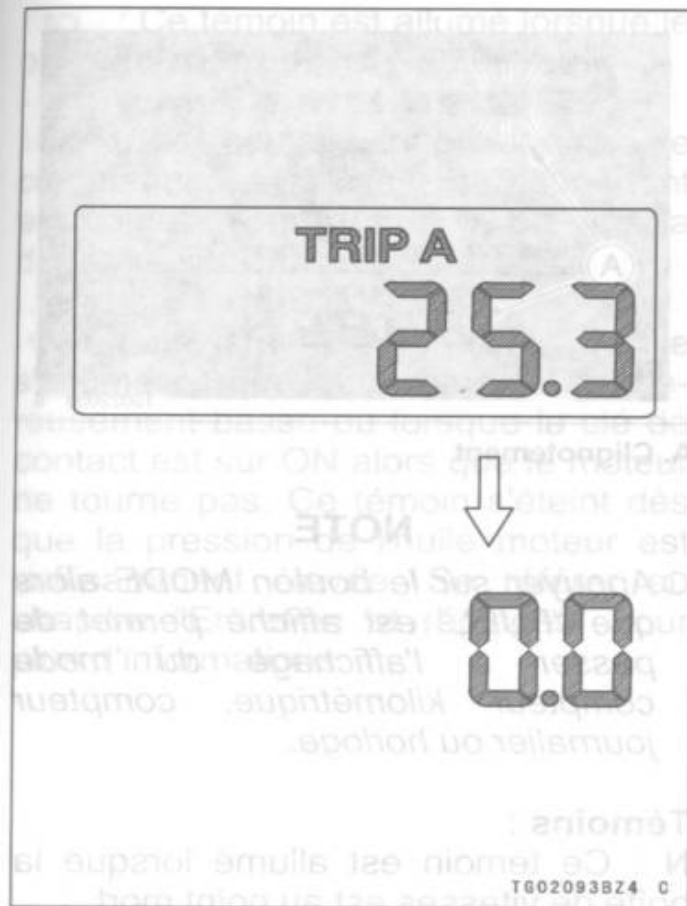
Le compteur journalier indique la distance parcourue, en kilomètres, depuis la dernière remise à zéro.

TRIP (COMPTEUR) A : 0,0 à 999,9

TRIP (COMPTEUR) B : 0,0 à 9999,9

Pour remettre le compteur journalier à zéro :

- Appuyer sur le bouton "MODE" pour afficher le compteur journalier A ou B.
- Appuyer sur le bouton "RESET" 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 prochaine remise à zéro du compteur.

**NOTE**

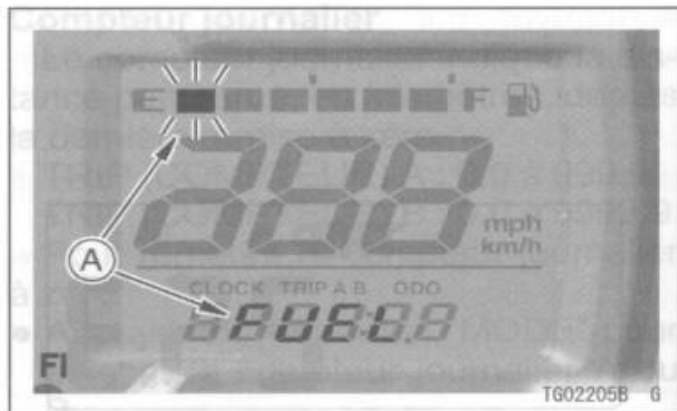
- L'alimentation de sauvegarde conserve la valeur mesurée en mémoire, même lorsque le contact est coupé.
- Lorsque le compteur journalier est remis à zéro alors que la moto est à l'arrêt, il se remet à compter dès que la moto redémarre.
- Lorsque le compteur journalier atteint 999,9 (TRIP (COMPTEUR) A) ou 9999,9 (TRIP (COMPTEUR) B) alors que la moto est en marche, le compteur se remet à 0,0 et continue à compter.
- En cas de débranchement de la batterie, l'affichage retourne à la valeur 0,0.

## 28 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Jauge de carburant

La quantité de carburant dans le réservoir est indiquée par le nombre de segments affichés. Tous les segments de carburant s'affichent lorsque le réservoir est plein. Au fur et à mesure que le niveau de carburant baisse dans le réservoir, les segments disparaissent un à un, à partir de F (plein) jusqu'à E (vide). Lorsqu'il ne reste plus qu'un seul segment, le réservoir ne contient plus que 5 l de carburant. En outre, lorsque le dernier segment et le symbole "FUEL" clignotent sur le compteur numérique, il ne reste plus que 3,5 l de carburant.

Faire le plein le plus rapidement possible si le dernier segment de la jauge de carburant clignote.




#### A. Clignotement


#### NOTE


- Appuyer sur le bouton *MODE* alors que "FUEL" est affiché permet de passer à l'affichage du mode compteur kilométrique, compteur journalier ou horloge.

#### Témoins :

**N** : Ce témoin est allumé lorsque la boîte de vitesses est au point mort.


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

 : Ce témoin clignote lorsque le contacteur de clignotant correspondant est poussé vers la gauche ou vers la droite.

 : Le témoin de pression d'huile s'allume lorsque la pression est dangereusement basse ou lorsque la clé de contact 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.

**FI** : Le témoin d'injection d'essence (FI) sur le compte-tours s'allume lorsque la clé de contact est tournée sur "ON" et s'éteint dès que le moteur tourne pour indiquer que le circuit de ce témoin fonctionne normalement. Le témoin s'allume aussi dès l'apparition d'un problème dans le système d'injection d'essence numérique (EFI). Si le témoin s'allume, faire contrôler le système EFI par un concessionnaire Kawasaki agréé. Lorsque le témoin clignote, mettre d'abord la clé de contact sur "OFF" puis de nouveau sur "ON".


### 30 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

: Le témoin de température du liquide de refroidissement sur le compteur de vitesse s'allume dès que la température du liquide de refroidissement monte à 115°C lorsque la moto est en marche. Le conducteur est averti que la température du liquide de refroidissement est trop élevée. Si le témoin d'avertissement s'allume, arrêter le moteur et vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion après refroidissement du moteur.

#### PRECAUTION

**Ne pas laisser le moteur tourner si le témoin clignote. Si le moteur tourne pendant une période prolongée, la surchauffe provoquera de graves dommages.**

#### (Pour les modèles équipés de l'ABS)

 : le témoin ABS (système antiblocage des freins) du compte-tours s'allume lorsque le contact est mis puis s'éteint peu après le démarrage de la moto. Si le système ABS est normal, le témoin reste éteint. En cas d'anomalie, le témoin s'allume et reste allumé. Lorsque le témoin est allumé, l'ABS ne fonctionne pas, mais en cas de défaillance du système ABS, le système de freinage classique fonctionne toujours normalement.

Pour plus d'informations sur l'ABS, se reporter à la section Système antiblocage des freins (ABS) du chapitre Conduite de la moto.

Témoins :

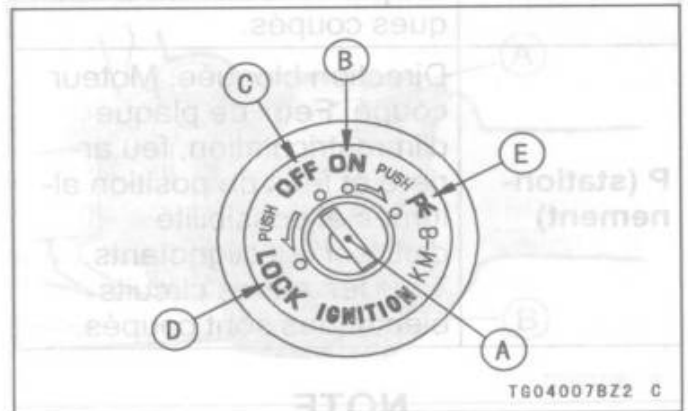
**Clé**

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

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 de démarrage / Verrou 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 (arrêt), LOCK (blocage) ou P (stationnement).



- A. Contacteur de démarrage / Verrou de direction
- B. Position ON
- C. Position OFF (arrêt)
- D. Position LOCK (blocage)
- E. Position P (stationnement)

## 32 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

<b>OFF</b>	Moteur coupé. Tous circuits électriques coupés.
<b>ON</b>	Moteur allumé. Tous les circuits électriques peuvent être utilisés.
<b>LOCK</b>	Direction bloquée. Moteur coupé. Tous circuits électriques coupés.
<b>P (stationnement)</b>	Direction bloquée. Moteur coupé. Feux de plaque d'immatriculation, feu arrière et feux de position allumés et possibilité d'utiliser les clignotants. Tous les autres circuits électriques sont coupés.

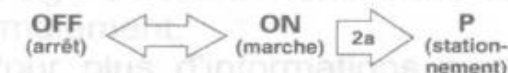
### NOTE

- Les feux de position, le feu arrière et les feux de plaque d'immatriculation s'allument dès que la clé de contact 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 en marche immédiatement après avoir mis la clé de contact 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 ».

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 .

Le contacteur d'arrêt moteur est réservé aux cas d'urgence. Si un danger quelconque nécessite l'arrêt d'urgence du moteur, basculer ce contacteur sur la position .

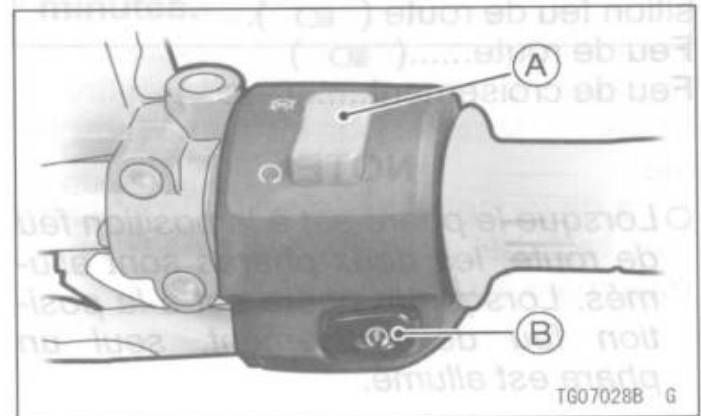
### NOTE

○ 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.

### 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".




A. Contacteur d'arrêt moteur

B. Bouton du démarreur



## 34 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

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

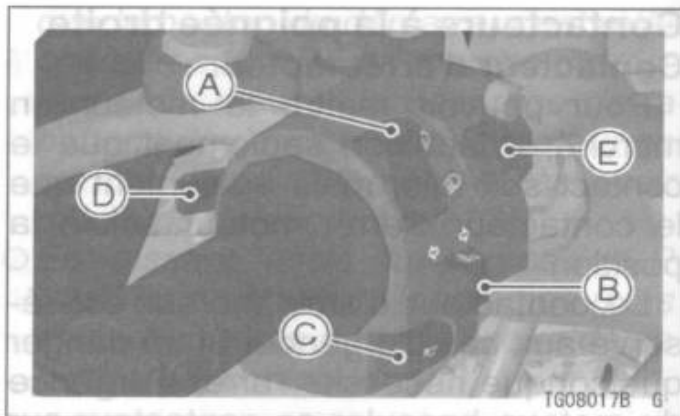
Cet inverseur permet de passer du feu de croisement au feu de route et inversement. Le témoin de feu de route est allumé lorsque le phare est à la position feu de route (  ).

Feu de route.....(  )

Feu de croisement.....(  )

#### NOTE

- Lorsque le phare est à la position feu de route, les deux phares sont allumés. Lorsque le phare est à la position feu de croisement, seul un phare est allumé.



A. Inverseur feu de route / de croisement



B. Contacteur des clignotants

C. Bouton de l'avertisseur

D. Bouton de dépassement

E. Feux de détresse

### Contacteur des clignotants :

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

Pour arrêter les clignotants, enfoncer le contacteur.

**Bouton de l'avertisseur :**

L'avertisseur retentit lorsque ce bouton est enfoncé.

**Bouton de dépassement :**

Lorsque le bouton de dépassement est enfoncé, le feu de route (feu de dépassement) s'allume pour signaler au conducteur du véhicule précédent que vous êtes sur le point de le dépasser. Le feu de dépassement s'éteint dès que le bouton est relâché.

**Contacteur de feux de détresse :**

Si une situation oblige à se garer sur la bande d'arrêt d'urgence, allumer les feux de détresse pour indiquer votre emplacement aux autres conducteurs.

Enfoncer le contacteur des feux de détresse avec la clé de contact à la position ON ou P (stationnement). Tous les clignotants et les témoins de clignotant clignotent.

**PRECAUTION**

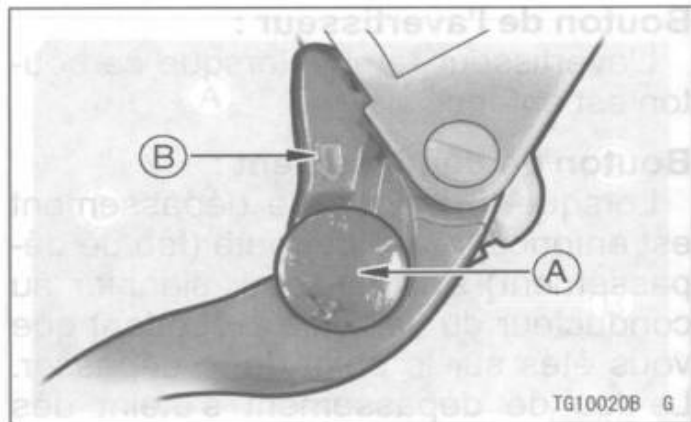
**En laissant le contacteur allumé longtemps, la batterie risque de se décharger complètement. Veiller donc à ne pas utiliser les feux de détresse pendant plus de 30 minutes.**

## 36 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Dispositifs de réglage de levier de frein et d'embrayage

Le levier de frein et le levier d'embrayage sont équipés d'un dispositif de réglage. Chaque dispositif compte 5 positions, ce qui permet d'adapter la position des leviers relâchés aux mains du conducteur. Pousser le levier vers l'avant et tourner le dispositif de réglage de sorte à aligner le chiffre et la flèche figurant sur le support du levier.

La distance entre la poignée et le levier relâché est minimale au N° 5 et maximale au N° 1.



**A. Ajusteur**  
**B. Repère**

## Bouchon du réservoir d'essence

Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence, soulever le couvercle de la serrure. Insérer la clé dans la serrure et la tourner vers la droite.

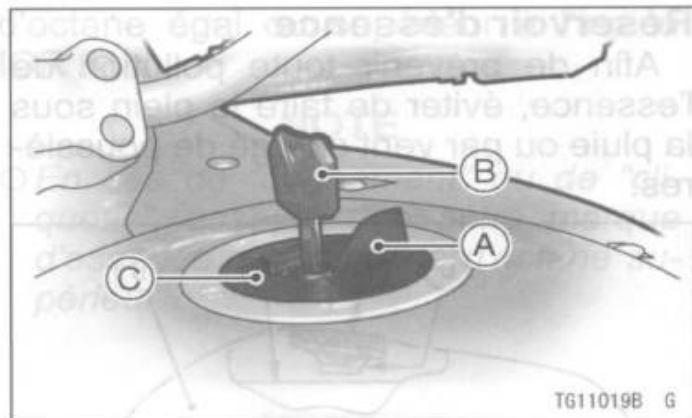
Pour fermer le bouchon, le remettre en place en laissant la clé dans la serrure. Pour retirer la clé, la tourner vers la gauche et l'enlever.

### 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 délogée 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.

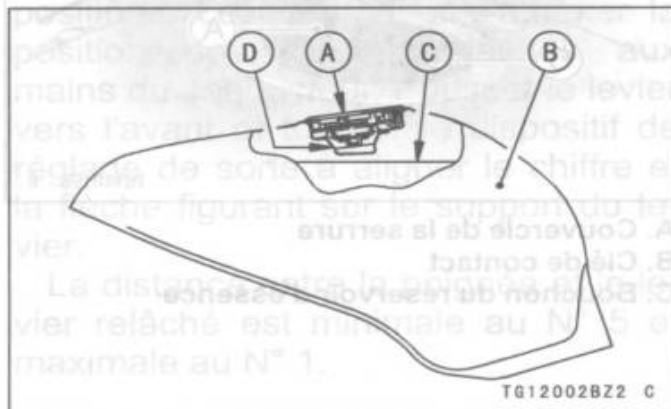


- A. Couvercle de la serrure
- B. Clé de contact
- C. Bouchon du réservoir d'essence

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

### Réservoir d'essence

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. Tourner la clé de contact 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'à la goulotte de remplissage. 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 d'essence est correctement fermé. Si de l'essence coule sur le réservoir, l'essuyer immédiatement.

**Type d'essence :**

Le moteur de votre Kawasaki fonctionne uniquement à l'essence sans plomb.

**PRECAUTION**

**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".)**

**Indice d'octane**

L'indice d'octane d'une essence est un indice de 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 recherché (IOR). Toujours utiliser une essence avec un indice

d'octane égal ou supérieur à l'indice IOR 91.

**NOTE**

- En cas de "cognement" ou de "cliquetis", essayer une autre marque d'essence ou un indice d'octane supérieur.

- 
- A. Sella  
B. Serrure de selle  
C. Clé de contact  
D. Serrure

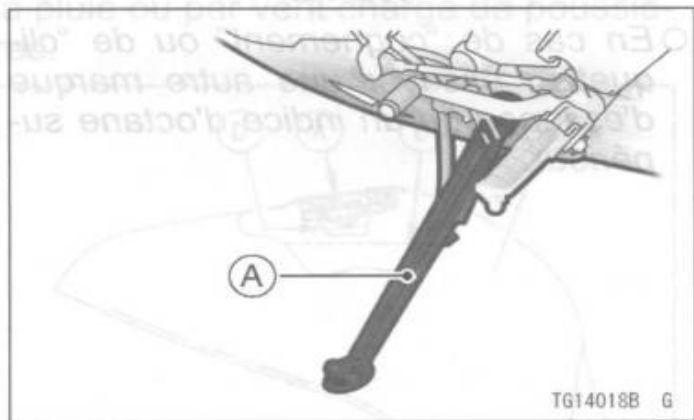
**NOTE**

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

## 40 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Béquille

Cette moto est équipée d'une béquille latérale.



A. Béquille latérale

### NOTE

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

Toujours relever complètement la béquille latérale avant d'enfourcher la moto.

### NOTE

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

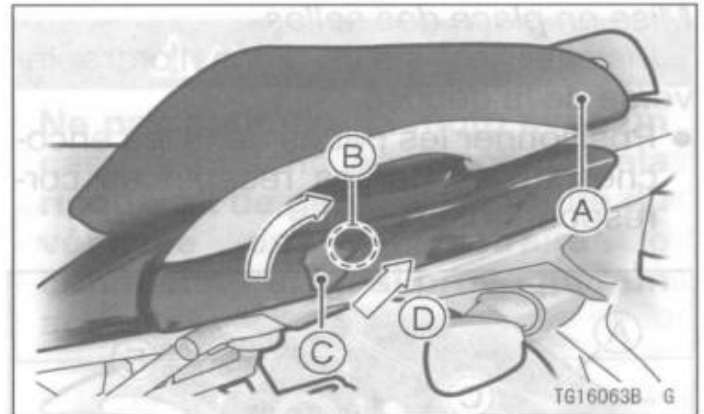
**Serrure de selle***Dépose des selles*

Introduire la clé de contact dans la serrure de la selle, située sur le carénage arrière.

Tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre tout en tirant sur la partie arrière de la selle.

**NOTE**

○ *S'il est difficile de retirer la selle, veiller à introduire la clé sur toute la longueur et à exercer une forte pression vers le bas sur la partie arrière de la selle tout en tournant la clé dans le sens des aiguilles d'une montre.*



- A. Selle
- B. Serrure de selle
- C. Clé de contact
- D. Insertion

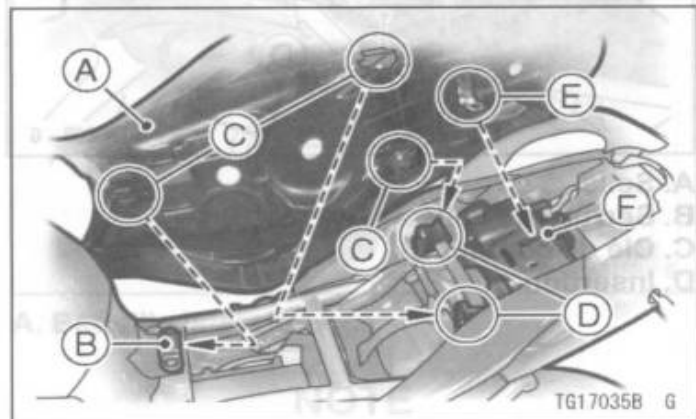


## 42 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Mise en place des selles

Installer les selles dans l'ordre inverse de la dépose.

- Positionner les pattes dans les encoches et les parties réceptrices correspondantes.



- A. Selle
- B. Encoche
- C. Patte
- D. Partie réceptrice
- E. Crochet
- F. Verrouillage

- Introduire le crochet à l'arrière du siège, dans la serrure sur le cadre.
- Pousser la partie arrière de la selle vers le bas jusqu'à ce que la serrure émette un déclic.
- Tirer la partie arrière de la selle vers le haut pour vérifier que la selle est correctement verrouillée.

### NOTE

- S'il est difficile de retirer la clé de contact de la serrure de la selle, la tourner légèrement dans le sens contraire des aiguilles d'une montre tout en la sortant.

### Crochets de tenue du casque

Il est possible de fixer des casques sur la moto à l'aide du crochet de tenue du casque situé sous la selle.



TG21024B G

A. Crochet de tenue du casque

### ⚠ AVERTISSEMENT

**Ne pas conduire la moto avec un casque attaché au crochet. Cela risquerait de gêner la conduite du véhicule ou de distraire le conducteur et ainsi provoquer un accident.**

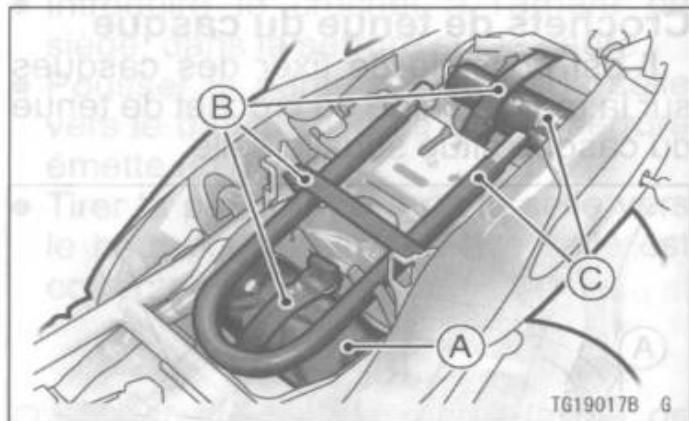
## 44 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### Trousse à outils / Compartiment à antivol en U

La trousse à outils est rangée sous le siège. La trousse contient les outils nécessaires pour faire des réparations en cours de route, des réglages et certaines procédures d'entretien expliquées dans le présent manuel.

Sous le siège, il y a également une sangle qui maintient un antivol en U.

Monter séparément la partie en U et la partie antivol et fixer chaque partie avec sa sangle.

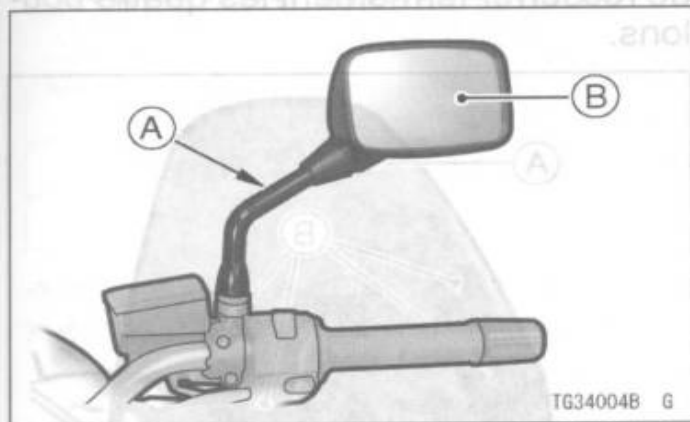


- A. Trousse à outils
- B. Sangle
- C. Antivol en U

## 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, tourner le support à la main.



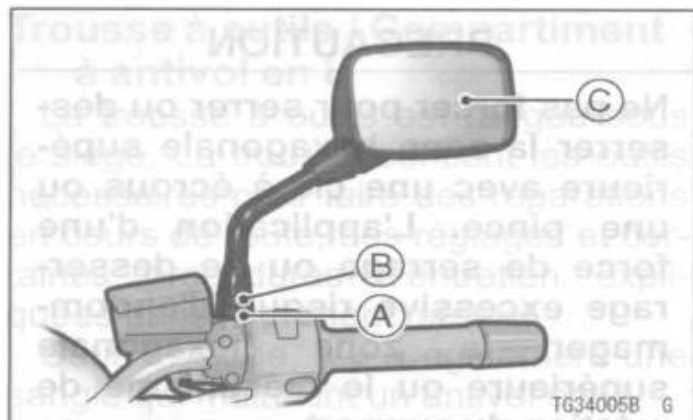
TG34004B G

- A. Support  
B. Rétroviseur

## PRECAUTION

Ne pas forcer pour serrer ou desserrer la zone hexagonale supérieure avec une clé à écrous ou une pince. L'application d'une force de serrage ou de desserrage excessive risque d'endommager la zone hexagonale supérieure ou le mécanisme de rotation du support.

## 46 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX



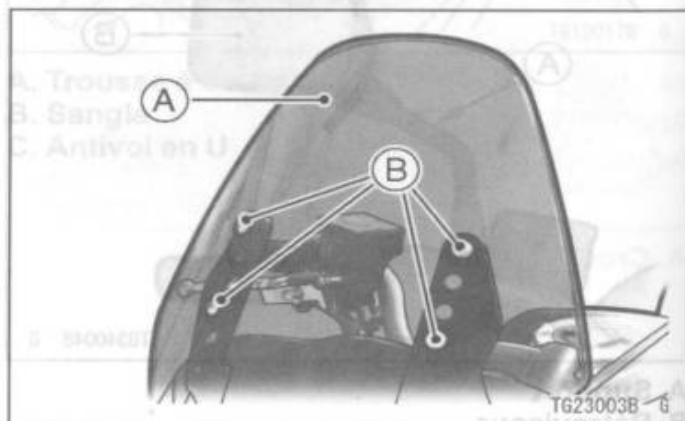
A. Zone hexagonale inférieure pour le serrage

B. Zone hexagonale supérieure

C. Rétroviseur

## Pare-brise

3 positions de réglage en hauteur du pare-brise sont disponibles pour s'adapter aux préférences du pilote. Desserrer les boulons supérieurs et inférieurs du pare-brise et le relever ou l'abaisser. Après le réglage, s'assurer de resserrer fermement les quatre boulons.



A. Pare-brise

B. Boulons

**Couple de serrage**

Boulon de pare-brise

0,35 à 0,5 N·m (0,035 à 0,05 m·kgf)

**NOTE**

- *S'assurer de la présence de rondelles pour le serrage des boulons.*

## 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/mn
800 à 1 600 km	6 000 tr/mn

- 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.**

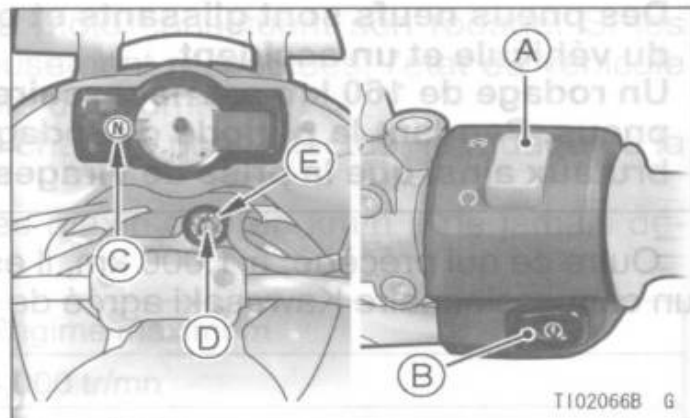
Outre ce qui précède, à 1.000 km, il est primordial que le propriétaire demande à un concessionnaire Kawasaki agréé de procéder au premier entretien.



## CONDUITE DE LA MOTO

**Mise en marche du moteur**

- Vérifier si le contacteur d'arrêt moteur est à la position  .
- Tourner la clé de contact sur " ON " .
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.



T102066B G

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

**NOTE**

- La moto est équipée d'un capteur de chute qui coupe automatiquement le moteur et fait clignoter le témoin Fi

*en cas de chute. Après avoir redressé la moto, s'assurer de remettre la clé d'abord sur " OFF ", puis à nouveau sur " ON " avant de mettre le moteur en marche.*

### PRECAUTION

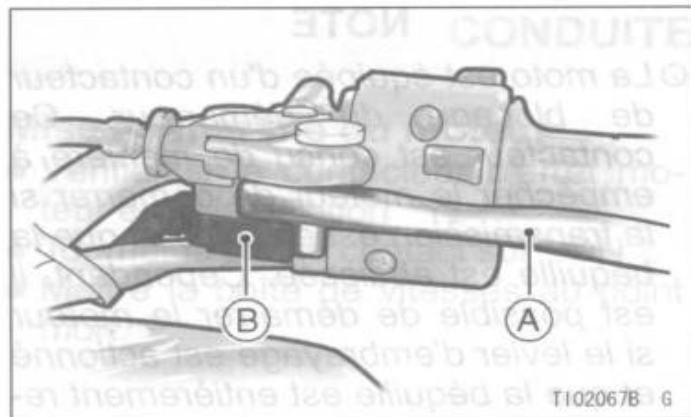
**Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 5 secondes d'affilée, au risque de le faire surchauffer et de provoquer une baisse de puissance temporaire de la batterie. Attendre 15 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur afin de lui laisser le temps de refroidir et de permettre à la batterie de récupérer de la puissance.**

### NOTE

- Raccorder les câbles à la borne
- 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.

### PRECAUTION

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



A. Levier d'embrayage

B. Contacteur de blocage du démarreur

### PRECAUTION

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.

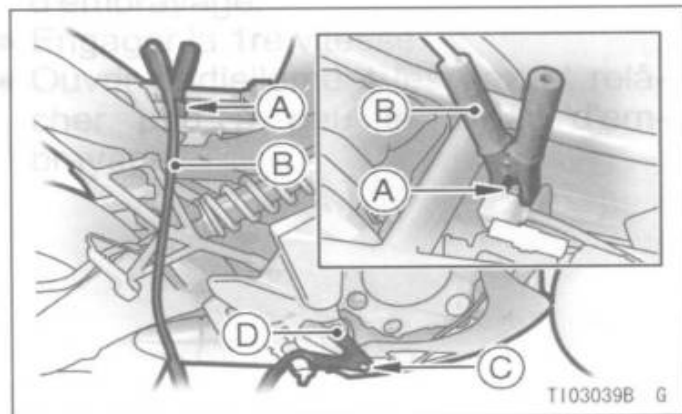
## ⚠ AVERTISSEMENT

L'hydrogène dégagé par l'acide de batterie est inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Même une batterie déchargée produit ce gaz. Éloigner toute source de flamme ou étincelle (cigarette) de la batterie. Porter des lunettes pour effectuer tout travail sur une batterie. Dans le cas où de l'acide serait projeté sur la peau, les yeux ou les vêtements, rincer immédiatement à l'eau pendant au moins 5 minutes. Consulter un médecin sans tarder.

### Branchement des câbles de démarrage

- Déposer la selle.
- Mettre la clé de contact sur OFF.

- Raccorder un des câbles à la borne positive (+) de la batterie de renfort et à la borne positive (+) de la batterie de la moto.



- A. Borne positive (+) de la batterie de moto
  - B. De la borne positive (+) de la batterie d'appoint
  - C. Repose-pied
  - D. De la borne négative (-) de la batterie d'appoint
- Brancher l'autre câble entre la borne négative (-) de la batterie d'appoint

## 54 CONDUITE DE LA MOTO

et le repose-pied de la moto ou une autre surface métallique non peinte. Ne pas effectuer le branchement à la borne négative (-) de la batterie.



A. Borne positive (+) de la batterie de la moto.  
B. De la borne positive (+) de la batterie de la moto.  
C. Repose-pied.  
D. De la borne négative (-) de la batterie de la moto.

• Brancher l'autre câble entre la borne

## ⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas effectuer ce dernier branchement à un élément du système d'alimentation en essence ou à la batterie. Prendre soin de ne pas toucher en même temps la pince métallique des câbles positif et négatif. Ne pas se pencher au-dessus de la batterie en effectuant ce branchement. Ne jamais utiliser une batterie de renfort lorsque la batterie de la moto est 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.

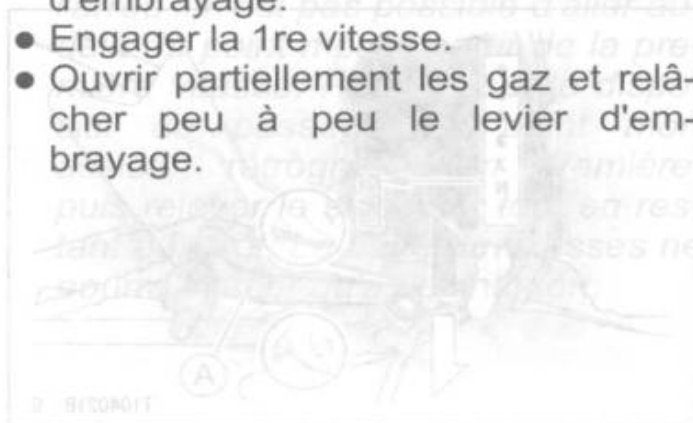
**PRECAUTION**

**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**

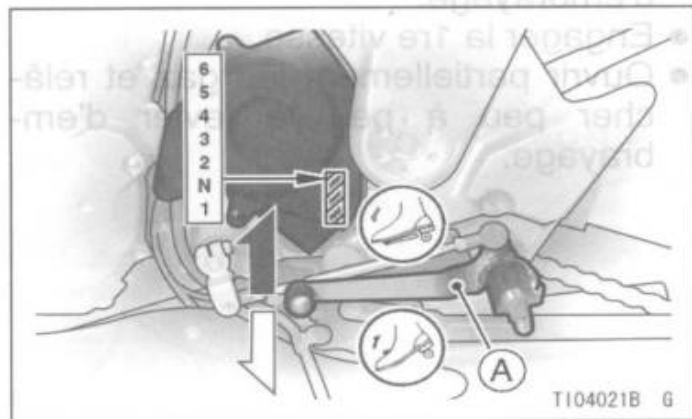
- S'assurer que la béquille latérale est bien relevée.
- Débrayer en actionnant le levier d'embrayage.
- Engager la 1<sup>re</sup> vitesse.
- Ouvrir partiellement les gaz et relâcher peu à peu le levier d'embrayage.

**NOTE**

Cette note est émise en cas de...

## 56 CONDUITE DE LA MOTO

- 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

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

- Lorsque le phare est en position feu de route, deux faisceaux de phares sont allumés, et en position feu de croisement, un seul phare est allumé.

- Après la mise en marche du moteur, débrancher les câbles de démarrage d'abord le câble négatif, puis le positif et ne réajuster l'arrucel ariet qu'après avoir remis le moteur en marche.
- Remonter toujours les piles dans les boîtes à piles.

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

## Passage des vitesses

- Fermer les gaz tout en débrayant.
- Engager la vitesse supérieure ou la vitesse inférieure.

### AVERTISSEMENT

Ralentir suffisamment avant de rétrograder, afin de ne pas embaler le moteur. Non seulement cela risquerait de l'endommager, mais la roue arrière pourrait déraiper et provoquer un accident. Il convient de rétrograder à un régime inférieur à 5 000 tr/mn pour chaque vitesse.

- Ouvrir partiellement les gaz tout en embrayant en relâchant le levier d'embrayage.

## 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.



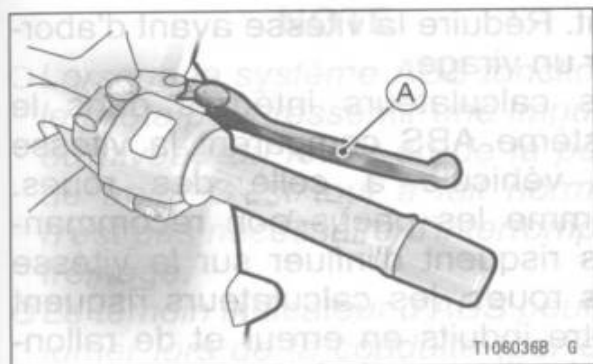
### Freinage

- 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 1<sup>re</sup> 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.
- 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 dérapar.

- Même sur les motos équipées de l'ABS, le freinage dans un virage peut entraîner le patinage des roues. Dans ce cas, il est préférable de limiter le freinage à un léger serrage des deux freins ou de ne pas freiner du tout. Réduire la vitesse avant d'aborder un virage.

- Ouvrir partiellement les gaz tout en embrayant en relâchant le levier d'embrayage.



A. Levier de frein avant



A. Pédale de frein arrière

## Système anti-blocage des freins (ABS) pour les modèles équipés de l'ABS

Le système ABS est destiné à éviter le blocage des roues lors d'un coup de frein brusque en ligne droite. Il régule automatiquement la force de freinage. L'augmentation par intermittence de la force d'adhérence et de la force de freinage empêche le blocage des roues et permet de stabiliser la direction pendant que la moto s'arrête.

La commande de freinage est identique à celle d'une moto classique. Le levier de frein commande le frein avant et la pédale de frein pour le frein arrière.

Bien que le système ABS assure une stabilité lors de l'arrêt en empêchant le blocage des roues, il ne faut pas perdre de vue les points suivants :

- Le système ABS ne peut pas compenser le mauvais état de la

## 60 CONDUITE DE LA MOTO

chaussée, les erreurs de jugement ou l'usage incorrect des freins. Il faut prendre les mêmes précautions qu'avec des motos non équipées du système ABS.

- Le système ABS n'est pas destiné à réduire la distance de freinage. Sur des surfaces irrégulières ou non stabilisées ou dans des descentes, la distance de freinage d'une moto équipée d'un système ABS peut être plus longue qu'une moto équivalente sans ABS. Redoubler de prudence dans de telles situations.
- Le système ABS empêche le blocage des roues lors d'un freinage en ligne droite mais il ne peut pas contrôler le patinage des roues causé par le freinage dans un virage. Dans ce cas, il est préférable de limiter le freinage à un léger serrage des deux freins ou de ne pas freiner du

tout. Réduire la vitesse avant d'aborder un virage.

- Les calculateurs intégrés dans le système ABS comparent la vitesse du véhicule à celle des roues. Comme les pneus non recommandés risquent d'influer sur la vitesse des roues, les calculateurs risquent d'être induits en erreur et de rallonger la distance de freinage.

### AVERTISSEMENT

**L'utilisation de pneus non recommandés risque de provoquer un mauvais fonctionnement du système ABS et d'augmenter la distance de freinage. Le pilote pourrait alors avoir un accident. Toujours utiliser les pneus standard recommandés pour cette moto.**

**NOTE**

- Lorsque le système ABS fonctionne, le pilote peut ressentir une impulsion au niveau du levier ou de la pédale de frein. C'est tout à fait normal. Il n'est pas nécessaire d'interrompre le freinage.
- Le témoin indicateur d'ABS peut s'allumer lors de la conduite (par ex. la roue avant ou arrière tourne trop vite). Dans ce cas, couper d'abord le contact (position "OFF"), puis le rétablir (position "ON"). Le témoin indicateur d'ABS s'éteint après cette opération. Toutefois, si le témoin reste allumé après que la moto a atteint une vitesse d'environ 6 km/h ou moins, faire contrôler le système ABS par un concessionnaire Kawasaki agréé.
- Le système ABS ne fonctionne pas aux vitesses avoisinant les 6 km/h ou moins.

○ Le système ABS ne fonctionne pas si la batterie est déchargée.

**Témoin d'ABS :**

En temps normal, le témoin d'ABS s'allume lorsque le contact est établi et s'éteint peu après le démarrage de la moto.

Si le témoin présente l'un des états suivants, cela peut provenir d'une ou de plusieurs défaillances du système ABS. Faire contrôler le système ABS par un concessionnaire Kawasaki agréé.

- Le témoin ne s'allume pas lorsque le contact est établi.
- Le témoin reste allumé après le démarrage de la moto.
- Le témoin s'allume et reste allumé après le démarrage de la moto.

Ne pas oublier que le système ABS ne fonctionne pas lorsque le témoin est allumé, mais qu'en cas de

## 62 CONDUITE DE LA MOTO

défaillance du système ABS, le système de freinage classique fonctionne toujours.

### Arrêt du moteur

- Fermer complètement les gaz.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Tourner la clé de contact sur "OFF".
- Garer la moto à l'aide de sa béquille latérale sur une surface plane et solide.
- Verrouiller la direction.

### NOTE

○ La moto est équipée d'un capteur de chute qui coupe automatiquement le moteur et fait clignoter le témoin d'injection d'essence en cas de chute. Après avoir redressé la moto, s'assurer de remettre la clé d'abord sur "OFF", puis à nouveau sur "ON" avant de mettre le moteur en marche.

## 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. Après la dépose du filtre à air, des saletés peuvent pénétrer dans le système d'injection d'essence et en perturber le fonctionnement.

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



• 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.

### Stationnement

- Mettre la boîte de vitesses au point mort et tourner la clé de contact sur "OFF".
- Garer la moto à l'aide de sa béquille latérale sur une surface plane et solide.

### PRECAUTION

**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

**Le silencieux et le pot d'échappement sont très chauds lorsque le moteur est en marche et juste après son arrêt. Ils peuvent provoquer un incendie et des dommages matériels et corporels graves.**

**Ne pas garer la moto et ne pas la mettre au ralenti dans un endroit présentant des matériaux inflammables tels que de l'herbe ou des feuilles sèches qui risquent d'entrer en contact avec le silencieux ou le pot d'échappement.**

### 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 la clé de contact à la position P (stationnement) afin de laisser le feu arrière allumé.*
- *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 platine et le rhodium du catalyseur réagissent avec le monoxyde de carbone et les hydrocarbures, qui se transforment en dioxyde de carbone et en eau, éléments beaucoup moins polluants, avant d'être relâchés dans l'atmosphère.

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



**⚠ AVERTISSEMENT**

Le silencieux et le pot d'échappement sont très chauds lorsque le moteur est en marche et juste après son arrêt. Ils peuvent provoquer un incendie et des dommages matériels et corporels graves.

Ne pas garer la moto et ne pas la mettre au ralenti dans un endroit présentant des matériaux inflammables tels que de l'herbe ou des feuilles sèches qui risquent d'entrer en contact avec le silencieux ou le pot d'échappement.

- 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 rouler moteur débrayé lorsque le contact est coupé (contacteur à clé et / ou contacteur d'arrêt moteur sur " OFF "). Si la batterie est vide, ne pas essayer de mettre le moteur en marche en poussant le véhicule. 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 surchauffer et l'endommager lorsque le moteur est chaud ou réduit ses performances lorsque le moteur est froid.

**⚠ AVERTISSEMENT**

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

## 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 devriez être informé et vérifier les règlements de sécurité applicables en vigueur avant de conduire votre motocyclette. Des gants et des chaussures adaptées offrent une protection supplémentaire.

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.

Toujours regarder derrière soi afin de s'assurer que la voie est libre avant de changer de voie 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.

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 motocyclette 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.

La conduite sur des surfaces mouillées ou instables réduit la maniabilité du véhicule. Il faut dès lors éviter absolument toute manœuvre brusque. Une accélération, un freinage ou un virage brusques pourraient entraîner la perte de contrôle du véhicule.

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.

Ne pas rétrograder si les tr/mn sont trop élevés afin de ne pas suremballer le moteur, ce qui l'endommagerait.

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

## 70 CONSIGNES DE SÉCURITÉ

### Contrôles quotidiens de sécurité

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

**Négliger ces contrôles quotidiens avant le départ peut occasionner de sérieux dégâts ou un grave accident.**

Essence ..... Quantité suffisante dans le réservoir, pas de fuites.

Huile moteur ..... Niveau d'huile entre les repères de niveau.

Pneus ..... Pression (à froid) :

Avant	Charge jusqu'à 180 kg	225 kPa (2,25 kg/cm <sup>2</sup> )
Arrière	Charge jusqu'à 180 kg	250 kPa (2,50 kg/cm <sup>2</sup> )

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	Jeu de la poignée des gaz 2 à 3 mm.
Embrayage .....	Jeu du levier d'embrayage 2 à 3 mm. Le levier d'embrayage fonctionne correctement..
Liquide de refroidissement .....	Pas de fuites de liquide de refroidissement. Niveau de liquide de refroidissement entre les repères (moteur froid).
Équipement électrique	Tous les feux (phare, feux arrière / stop, feux clignotants, témoins) et l'avertisseur fonctionnent.
Contacteur d'arrêt moteur .....	Arrête le moteur.
Béquille latérale .....	Se relève complètement par la force du ressort. Ressort de rappel ni affaibli, ni endommagé.

## 72 CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Se référer à l'étiquette de précaution "Contrôles quotidiens de sécurité" apposée sur la trousse à outils / le compartiment à antivol en U.

## 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.

**Liquide de refroidissement** : Pour éviter une surchauffe, s'assurer que le niveau de liquide de refroidissement atteint 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	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		1	6	12	18	24	30	36	
<b>K</b> Cartouche de filtre à air - nettoyer					•		•		•	101
<b>K</b> Jeu aux soupapes - contrôler		Tous les 42 000 km							101	
Poignée de commande des gaz (garde, retour en douceur, pas de résistance au mouvement - contrôler	ans		•		•		•		•	103

Fréquence	Au 1er des deux		*Distance au compteur km × 1 000						Voir page
	Tous les	1	6	12	18	24	30	36	
<b>K</b> Synchronisation de la dépression du moteur - contrôler		•		•		•		•	105
Régime de ralenti - contrôler		•		•		•		•	106
<b>K</b> Fuites d'essence (flexibles et tuyaux) - contrôler	ans	•		•		•		•	-
<b>K</b> Détérioration des flexibles d'essence - contrôler	ans	•		•		•		•	-
<b>K</b> État du montage des flexibles d'essence - contrôler	ans	•		•		•		•	-
Niveau de liquide de refroidissement - contrôler		•		•		•		•	95
Fuite de liquide de refroidissement - contrôler	ans	•		•		•		•	93

## 78 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

	Fréquence	Au 1er des deux		*Distance au compteur km × 1 000					Voir page	
		Tous les	1	6	12	18	24	30		36
Fonctionnement (éléments du moteur)										
Détérioration des flexibles de radiateur - contrôler	ans	•		•			•		•	93
État du montage des flexibles de radiateur - contrôler	ans	•		•			•		•	93
<b>K</b> Détérioration du circuit d'aspiration d'air - contrôler				•			•		•	100

## 2. Contrôle périodique (éléments liés au châssis)

Fréquence	Au 1er des deux		*Distance au compteur km × 1 000					Voir page	
	Tous les	1	6	12	18	24	30		36
Fonctionnement(éléments du châssis)									
<b>Embrayage et chaîne cinématique :</b>									
Fonctionnement de l'embrayage (garde, embrayage, débrayage) - contrôler		•		•		•		•	108
État de la lubrification de la chaîne de transmission - contrôler N°				tous les 600 km					118
Flèche de la chaîne de transmission - contrôler N°				tous les 1 000 km					111
Usure de la chaîne de transmission - contrôler N°				•		•		•	115
<b>K</b> Usure du guide-chaîne de transmission - contrôler				•		•		•	-







## 82 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

	Fréquence Au 1er des deux	*Distance au compteur km × 1 000						Voir page
		Tous les	1	6	12	18	24	
<b>Fonctionnement (éléments du châssis)</b>								
<b>Suspensions :</b>								
Fonctionnement de la fourche avant et de l'amortisseur arrière (amortissement et déplacement en douceur) - contrôler				•	•	•		127, 131
Fuite d'huile de la fourche avant ou de l'amortisseur arrière - contrôler	ans			•		•	•	127, 131
<b>Circuit de direction :</b>								
K Garde de la direction - contrôler	ans	•		•		•	•	-
K Paliers de la colonne de direction - lubrifier	2 ans					•		-

Fonctionnement (éléments du châssis)	Fréquence	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
	Au 1er des deux ↓	→							
	Tous les	1	6	12	18	24	30	36	
<b>Circuit électrique :</b>									
Fonctionnement des feux et des commutateurs - contrôler	ans			•		•		•	-
Réglage du phare - contrôler	ans			•		•		•	146
Fonctionnement du contacteur de béquille latérale - contrôler	ans			•		•		•	-
Fonctionnement du contacteur d'arrêt moteur - contrôler	ans			•		•		•	-
<b>Châssis :</b>									
K Pièces du châssis - lubrifier	ans			•		•		•	-

## 84 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

	Fréquence	*Distance au compteur km × 1 000						Voir page	
		Au 1er des deux ↓	→	↓					
Fonctionnement (éléments du châssis)	Tous les	1	6	12	18	24	30	36	
<b>K</b> Serrage de la boulonnerie - contrôler		•		•		•		•	-

## 3. Remplacement périodique

Éléments à changer / remplacer	Fréquence	*Distance au compteur km × 1 000					Voir page
	Au 1er des deux ↓ Tous les	1	12	24	36	48	
K Cartouche de filtre à air N°	2 ans						101
Huile moteur N°	ans	●	●	●	●	●	89
Filtre à huile	ans	●	●	●	●	●	89
K Flexibles d'essence	4 ans					●	—
K Liquide de refroidissement	3 ans				●		98
K Durits et joints toriques de radiateur	3 ans				●		—
K Flexibles et conduite de frein	4 ans					●	—
K Liquide de frein (avant et arrière)	2 ans			●		●	123
K Pièces en caoutchouc du maître-cylindre et de l'étrier	4 ans					●	—
K Bougie			●	●	●	●	99

**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.**

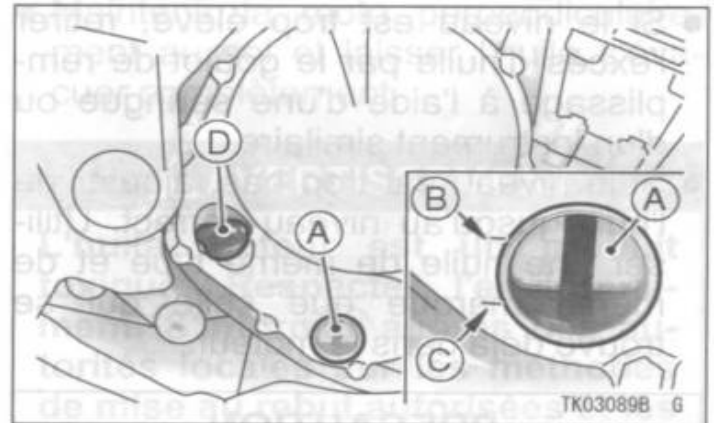
**Contrôle du niveau d'huile**

- 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.

**PRECAUTION**

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

- Si la moto vient d'être utilisée, attendre quelques minutes afin que le niveau d'huile se stabilise.
- Contrôler le niveau d'huile moteur à travers le hublot de niveau d'huile. La moto maintenue à la verticale, le niveau d'huile doit se situer entre les repères de niveau minimum et maximum figurant à côté du hublot.



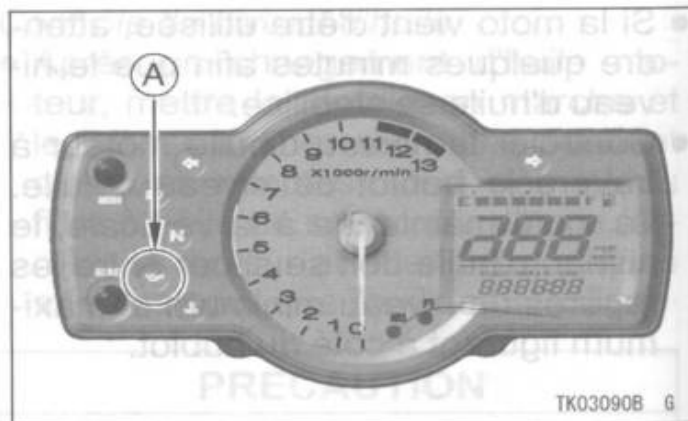
- A. Hublot de niveau d'huile**
- B. Repère de niveau maximum**
- C. Repère de niveau minimum**
- D. Bouchon de la goulotte de remplissage d'huile**

## 88 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

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

### PRECAUTION

Si le niveau descend très bas, si la pompe à huile ne fonctionne pas correctement ou si les canalisations sont obstruées, le témoin de pression d'huile s'allume. S'ils restent allumés alors le régime du moteur est supérieur au régime de ralenti, couper immédiatement le moteur et déterminer la cause.

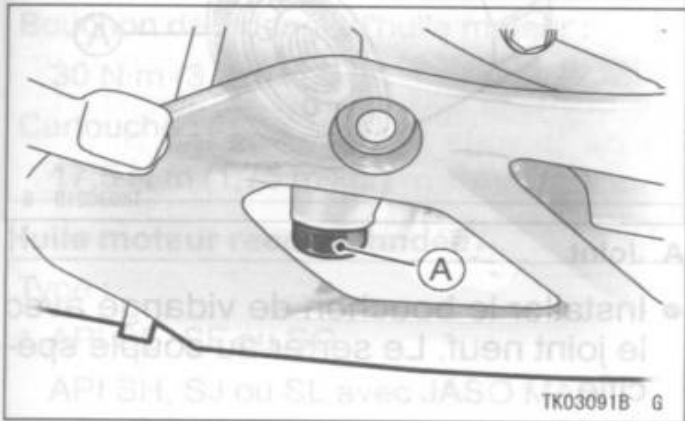


A. Témoin de pression d'huile

avant que l'huile ne lubrifie tous ses éléments peut provoquer un grippage.

*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 bouchon de vidange du moteur.



A. Bouchon de vidange

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

**⚠ AVERTISSEMENT**

**L'huile moteur est un produit toxique. Respecter l'environnement. S'informer auprès des autorités locales sur les méthodes de mise au rebut autorisées et les possibilités de recyclage.**

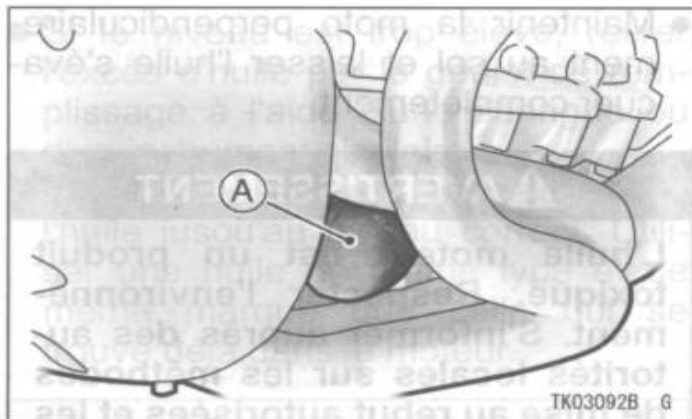
- Déposer la cartouche du filtre à huile et la remplacer par une neuve.

**NOTE**

- *Si une clé dynamométrique ou un outil spécial Kawasaki requis n'est pas disponible, cette opération doit être effectuée par un concessionnaire Kawasaki.*

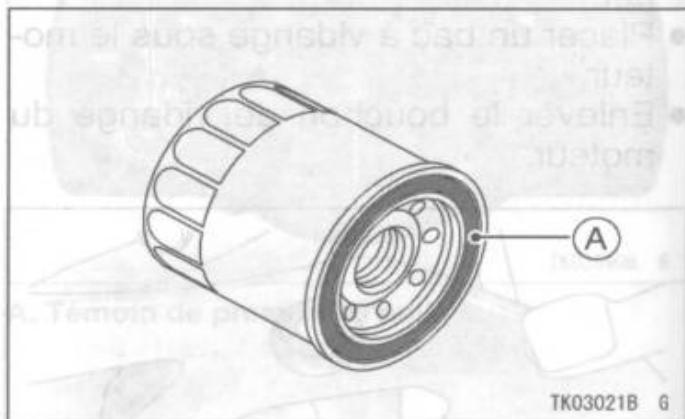


## 90 ENTRETIEN ET RÉGLAGES



A. Cartouche

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



A. Joint

- Installer le bouchon de vidange avec le joint neuf. Le serrer au couple spécifié.

### NOTE

○ Remplacer tous les joints.

- Remplir le moteur jusqu'au repère de niveau maximum d'une huile moteur de bonne qualité, du type spécifié dans le tableau.
- Mettre le moteur en marche.
- Vérifier le niveau d'huile et s'assurer qu'il n'y a pas de fuite.

#### Couple de serrage

Bouchon de vidange d'huile moteur :

30 N·m (3,0 m·kgf)

Cartouche :

17,5 N·m (1,75 m·kgf)

#### Huile moteur recommandée

Type :

API SE, SF ou SG

API SH, SJ ou SL avec JASO MA

Viscosité :

SAE 10W-40

#### Capacité en huile moteur

Capacité :

1,7 l

(filtre monté)

1,9 l

(filtre déposé)

2,4 l

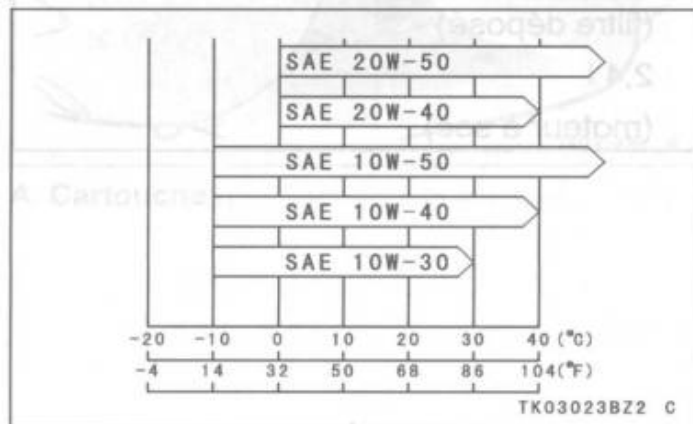
(moteur à sec)

Informations relatives au liquide de refroidissement

Afin de protéger le circuit de refroidissement, il est recommandé de

## 92 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

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 la changer.



## Circuit de refroidissement

### Radiateur et ventilateur :

• Vérifier si les ailettes du radiateur ne sont pas obstruées par des insectes ou de la boue. Au besoin, nettoyer à l'aide d'un jet d'eau à basse pression.

## ⚠ AVERTISSEMENT

**Le ventilateur se met en marche automatiquement, même lorsque le contact est coupé. Veiller donc à ne jamais approcher les mains ou les vêtements des pales du ventilateur.**

**PRECAUTION**

Un jet d'eau à haute pression tel que celui employé dans les portiques de lavage risque d'endommager les ailettes du radiateur et de diminuer son efficacité.

Ne pas obstruer ou dévier la circulation d'air en montant des accessoires non autorisés devant le radiateur ou derrière le ventilateur. Une mauvaise ventilation du radiateur peut provoquer une surchauffe et un endommagement du moteur.

**Durits de radiateur :**

Tous les jours avant de prendre la route et à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, s'assurer que les durits de radiateurs ne fument pas et ne sont ni craquelées ni

abîmées et que les raccords ne fument pas et qu'ils sont bien serrés.

**Liquide de refroidissement :**

Le liquide de refroidissement absorbe l'excès de chaleur du moteur et l'évacue par le radiateur. Si le niveau du liquide de refroidissement est trop bas, le moteur surchauffe et risque de subir de graves dommages. Contrôler le niveau du liquide de refroidissement avant chaque randonnée et à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, et en rajouter si le niveau est bas. Remplacer le liquide de refroidissement à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

*Informations relatives au liquide de refroidissement*

Afin de protéger le circuit de refroidissement (constitué du radiateur et du moteur en aluminium) contre la

## 94 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

corrosion, l'utilisation d'agents chimiques anticorrosion est essentielle. Sans ces agents chimiques, des dépôts d'oxydes vont s'accumuler dans la chemise d'eau et le radiateur. Ces dépôts obstrueront les conduites et réduiront considérablement l'efficacité du circuit de refroidissement.

### AVERTISSEMENT

**Utiliser uniquement des agents anticorrosion spécialement étudiés pour moteurs et radiateurs en aluminium et suivre les instructions du fabricant. Ces produits sont toxiques.**

Diluer l'antigel avec de l'eau douce ou distillée (voir ci-après pour plus de détails).

### PRECAUTION

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

Si la température ambiante descend en-dessous de 0°C, le liquide de refroidissement doit contenir un antigel "4 saisons", afin de protéger le circuit du gel et de la corrosion.

Utiliser un antigel "4 saisons", constitué d'éthylène glycol et d'un agent anticorrosion pour moteurs et radiateurs en aluminium. Diluer l'antigel suivant les conditions d'utilisation en se référant aux instructions indiquées sur le bidon.

**PRECAUTION**

Les antigels "4 saisons" proposés sur le marché ont des propriétés anticorrosion. Il faut cependant remarquer qu'ils perdent leurs propriétés anticorrosion s'ils sont trop dilués. Diluer donc selon les instructions du fabricant.

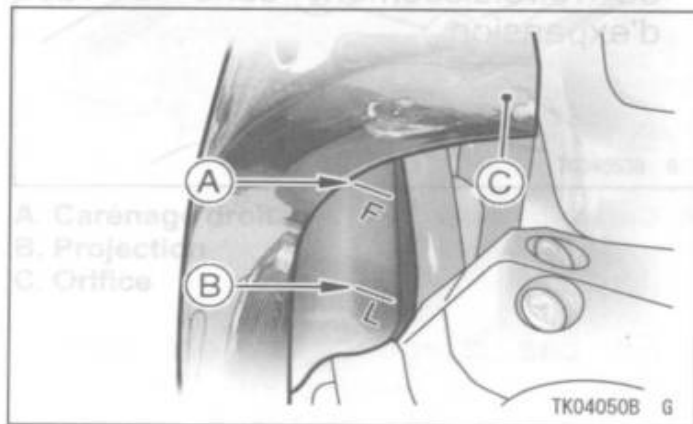
**NOTE**

- Le circuit de refroidissement contient un antigel "4 saisons" à la livraison. Celui-ci est de couleur verte et contient de l'éthylène glycol. Le rapport de mélange est de 50 % et le liquide résiste au gel jusqu'à  $-35^{\circ}\text{C}$ .

- Installer le bruchon.

*Contrôle du niveau du liquide de refroidissement*

- Placer la moto perpendiculaire au sol.
- Vérifier que le niveau du liquide de refroidissement est compris entre les repères de niveau maximum ("F") et minimum ("L").



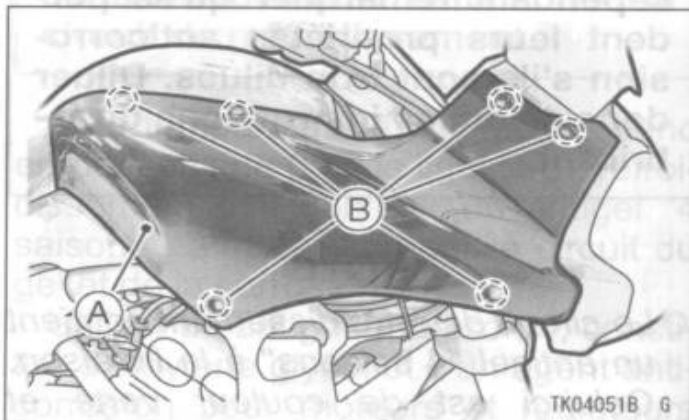
- A. Repère de niveau maximum "F"
- B. Repère de niveau minimum "L"
- C. Cache latéral droit

### NOTE

- Contrôler le niveau lorsque le moteur est froid (température atmosphérique ou ambiante).
- Si la quantité de liquide de refroidissement est insuffisante, déposer le carénage droit et ajouter du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion.

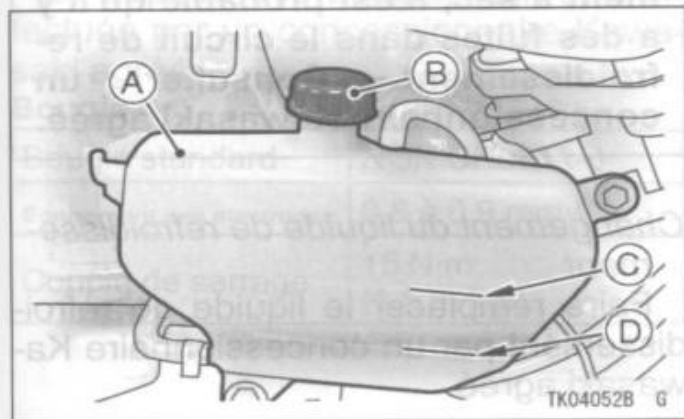
### Remplissage du liquide de refroidissement

- Déposer le pare-brise.
- Déposer le carénage droit après avoir retiré le boulon.



- A. Carénage droit
- B. Boulon

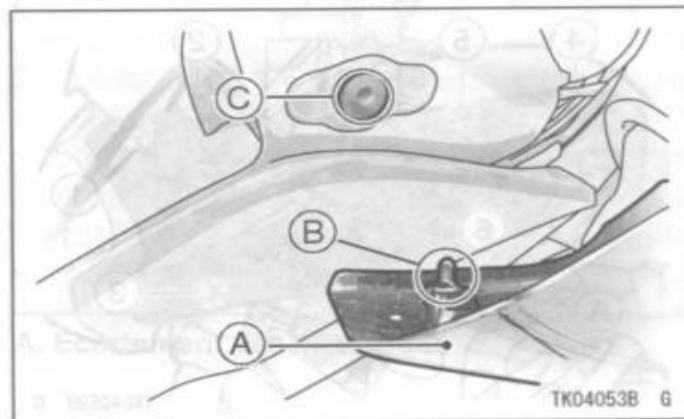
- Retirer le bouchon du vase d'expansion et ajouter du liquide de refroidissement par l'orifice de remplissage, jusqu'au repère de niveau maximum "F".



- A. Couvercle
- B. Vase d'expansion
- C. Repère de niveau maximum "F"
- D. Repère de niveau minimum "L"

- Installer le bouchon.

- Pour monter le carénage droit, placer la projection dans le trou.



- A. Carénage droit
- B. Projection
- C. Orifice

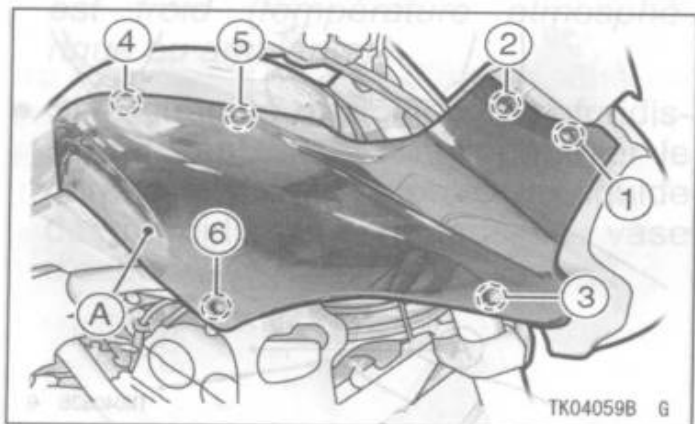
NOTE

En cas d'urgence, il est permis d'ajouter de l'eau pure. Il convient cependant de réajuster le mélange correct en ajoutant de l'antigel concentré le plus rapidement pos-



## 98 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Serrer les boulons dans l'ordre indiqué.



A. Carénage droit

### NOTE

- En cas d'urgence, il est permis d'ajouter de l'eau pure. Il convient cependant de rétablir le mélange correct en ajoutant de l'antigel concentré le plus rapidement possible.

### PRECAUTION

S'il est nécessaire de rajouter fréquemment du liquide, ou si le vase d'expansion est complètement à sec, il est probable qu'il y a des fuites dans le circuit de refroidissement. Consulter un concessionnaire Kawasaki agréé.

### Changement du liquide de refroidissement

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

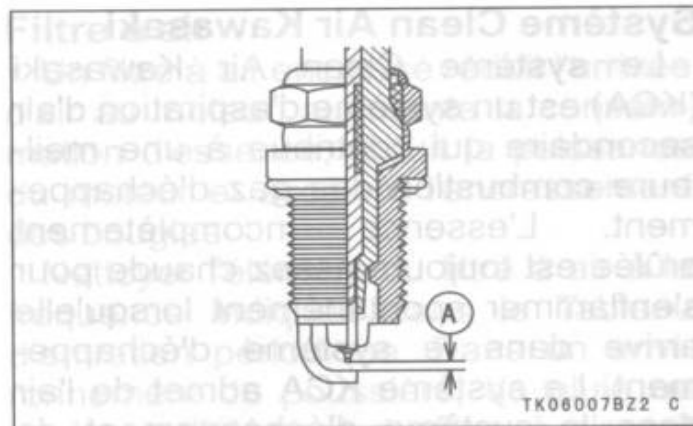
## Bougies

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 être effectuée par un concessionnaire Kawasaki agréé.

### Bougie

Bougie standard	NGK CR9EIA-9
Écartement des électrodes	0,8 à 0,9 mm
Couple de serrage	15 N·m (1,5 m·kgf)



A. Écartement des électrodes

### **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.

### **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 doivent être effectués 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.

### PRECAUTION

**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.

Le contrôle et le réglage doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki agréé.

## Filtre à air

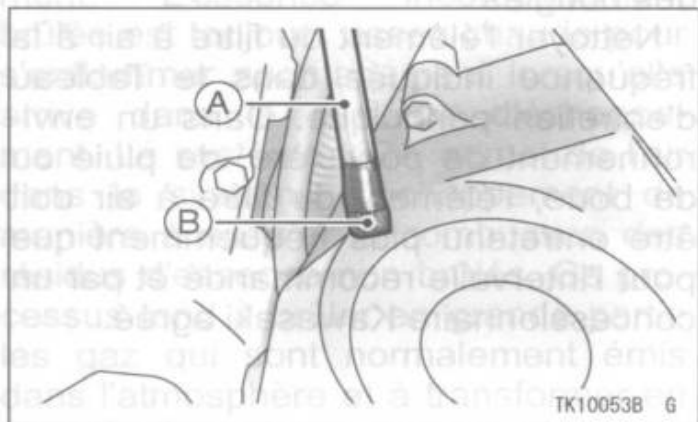
Un filtre à air encrassé réduit l'arrivée d'air au moteur, augmente la consommation d'essence, réduit la puissance du moteur et accélère l'encrassement des bougies.

Nettoyer l'élément du filtre à air à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Dans un environnement de poussière, de pluie ou de boue, l'élément du filtre à air doit être entretenu plus fréquemment que pour l'intervalle recommandé et par un concessionnaire Kawasaki agréé.

## 102 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

### Vidange d'huile

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



- A. Tuyau de vidange
- B. Bouchon

- S'il y a de l'huile dans le réservoir, retirer le bouchon de l'extrémité inférieure du tuyau de vidange et vidanger l'huile.

## ⚠ AVERTISSEMENT

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

## Système de commande des papillons d'accélération

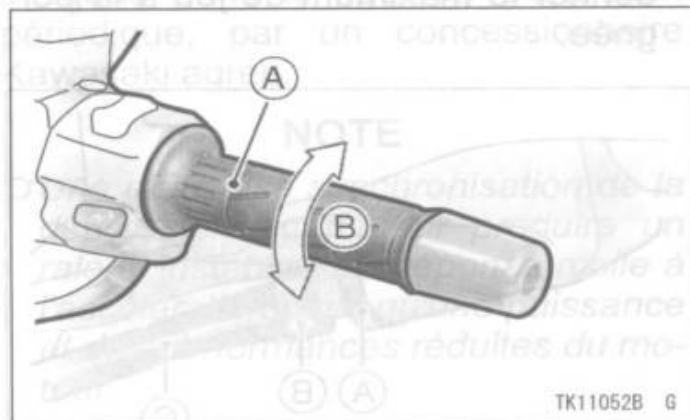
Contrôler le jeu de la poignée d'accélération à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, et régler le jeu au besoin.

### Poignée d'accélération

La poignée d'accélération 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 d'accélération 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

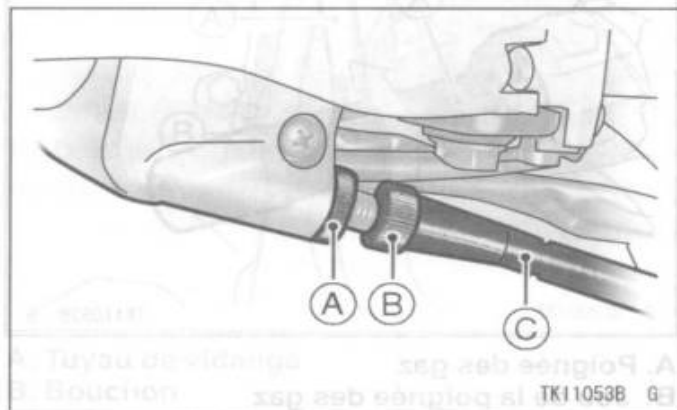
2 à 3 mm

- Régler le jeu s'il est incorrect.

## 104 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

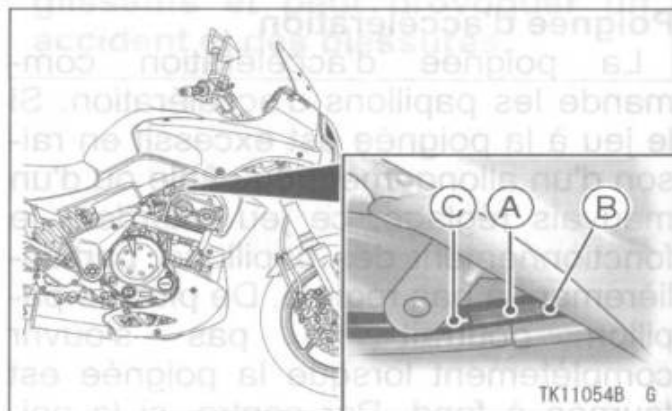
### Réglage

- Desserrer le contre-écrou à l'extrémité supérieure du câble d'accélérateur et serrer complètement l'écrou du câble d'accélérateur de façon à donner le maximum de jeu à la poignée.



- A. Contre-écrou
- B. Dispositif de réglage
- C. Câble de commande des gaz (câble d'accélérateur)

- Dévisser l'écrou 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.



- A. Ajusteur
- B. Contre-écrou
- C. Câble de décélération

- Tourner l'écrou de réglage du câble d'accélérateur jusqu'à obtenir un jeu de 2 à 3 mm à la poignée.

- Serrer le contre-écrou.

## **⚠ AVERTISSEMENT**

**Des câbles mal réglés, mal acheminés ou endommagés peuvent être causes d'accident.**



## **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.*



### Ralenti

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

#### NOTE

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



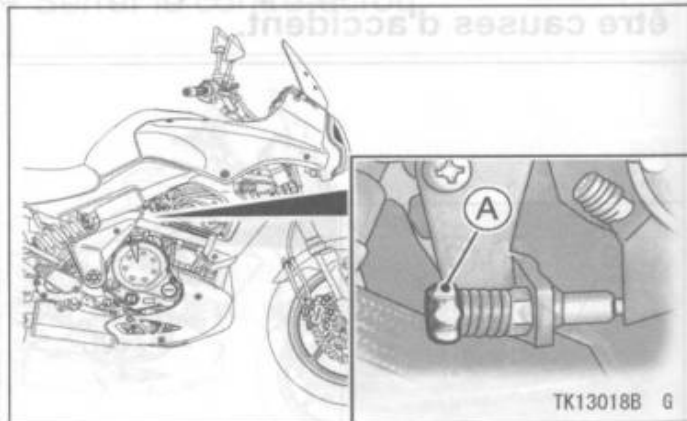
A. Contre-écrou

B. Dispositif de réglage

C. Câble de commande des gaz (câble d'accélérateur)

### Réglage

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



A. Vis de réglage de ralenti

### Ralenti

1 250 à 1 350 tr/mn

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

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.

## 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.

### AVERTISSEMENT

Pour éviter une grave brûlure, ne jamais toucher un moteur ou un pot d'échappement chaud pendant le réglage de l'embrayage.

## 108 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

### 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.

### AVERTISSEMENT

Pour éviter une grave brûlure, ne jamais toucher un moteur ou un pot d'échappement chaud pendant le réglage de l'embrayage.

- Contrôler le jeu du levier d'embrayage comme illustré sur la figure.



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

### Jeu du levier d'embrayage

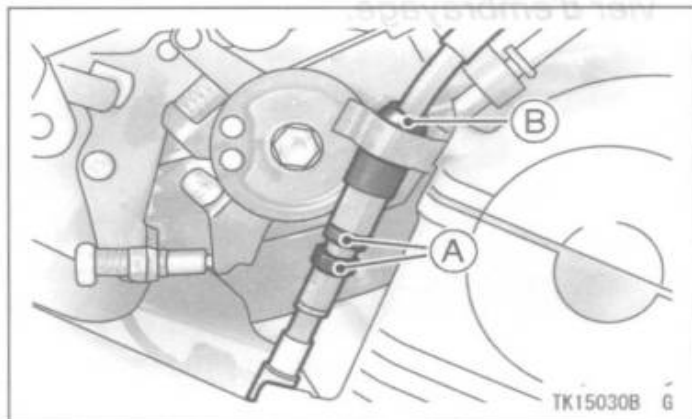
2 à 3 mm

Si le jeu est incorrect, le régler comme suit.

## ⚠ AVERTISSEMENT

Veiller à ce que l'extrémité supérieure du câble d'embrayage extérieur soit parfaitement insérée dans sa fixation. Si ce 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, ce qui compromet la sécurité de conduite.

- Desserrer le contre-écrou et tourner le dispositif de réglage de sorte que le levier d'embrayage présente le jeu correct.
- Si c'est impossible, utiliser les écrous à l'extrémité inférieure du câble d'embrayage.



- A. Écrous
- B. Câble d'embrayage

### NOTE

- Après le réglage, démarrer le moteur et s'assurer que l'embrayage ne patine pas et que le débrayage se fait correctement.
- Pour des réglages de faible amplitude, utiliser l'écrou de réglage du levier d'embrayage.



A. Écrou  
B. Câble d'embrayage

### Chaîne de transmission

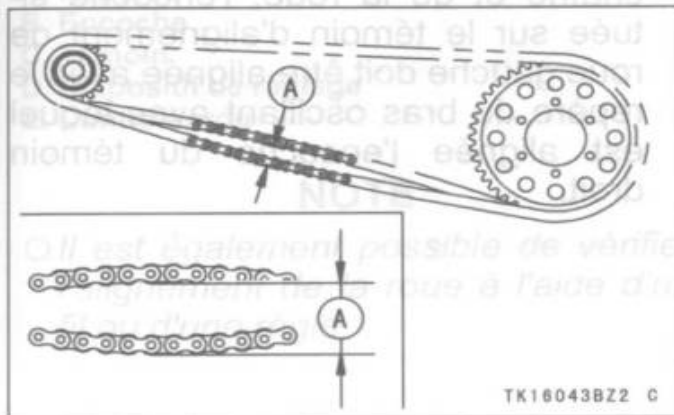
Par souci de sécurité et afin de prévenir une usure excessive, la flèche et le graissage de la chaîne de transmission doivent être contrôlés tous les jours avant de prendre la route et à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Si la chaîne est très usée ou mal réglée - trop lâche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

**Contrôle de la flèche de chaîne**

- Mettre la moto debout 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.



TK16043BZ2 C

**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
----------	------------



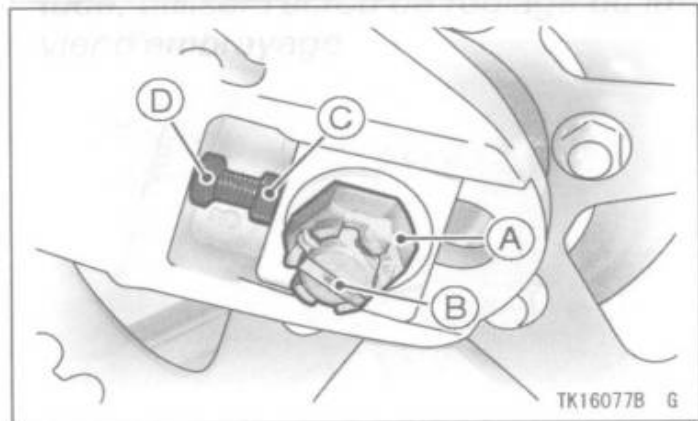
A. Écrou d'axe  
 B. Goupille tendue  
 C. Dispositif de réglage

**NOTA**  
 Si une chaîne tendue est utilisée, la chaîne doit être

## 112 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

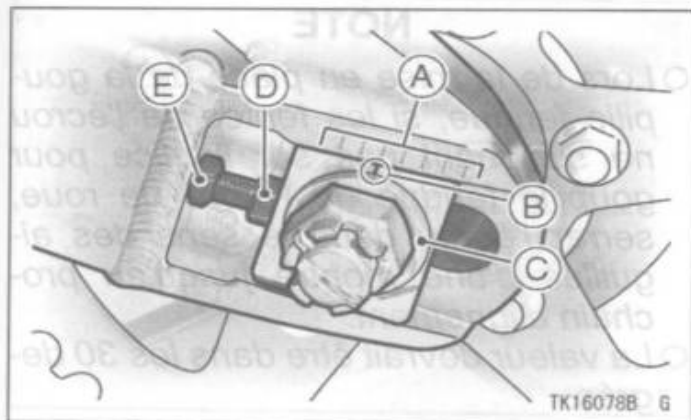
### Réglage de la flèche de chaîne

- Desserrer les contre-écrous des dispositifs de réglage de chaîne gauche et droit.
- Retirer la goupille fendue et desserrer l'écrou d'axe.



- A. Écrou d'axe
- B. Goupille fendue
- C. Dispositif de réglage
- D. Contre-écrou

- Si la chaîne est trop lâche, serrer uniformément les dispositifs de réglage de chaîne gauche et droit.
- Si la chaîne est trop serrée, serrer uniformément les dispositifs de réglage de chaîne gauche et droit.
- Tourner uniformément les deux dispositifs de réglage de chaîne jusqu'à ce que la chaîne de transmission présente une flèche correcte. 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. Dispositif 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.

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

### Couple de serrage

Écrou d'axe :

108 N·m (11 m·kgf)

### NOTE

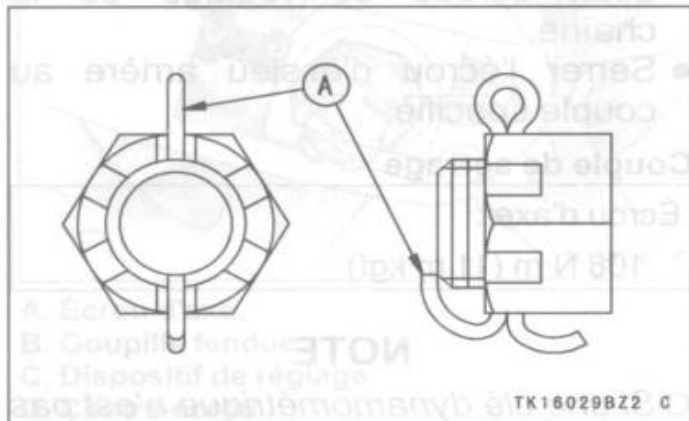
- Si une clé dynamométrique n'est pas disponible, cet élément doit être



## 114 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

*entretenu par un concessionnaire Kawasaki.*

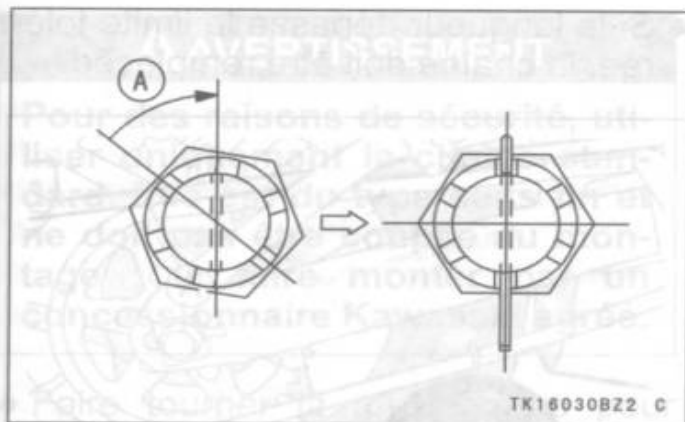
- Faire tourner la roue, mesurer de nouveau la flèche de la chaîne à sa position la plus tendue et la régler de nouveau si nécessaire.
- Insérer une nouvelle goupille fendue dans l'écrou d'axe arrière et dans l'axe, puis recourber ses extrémités.



**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

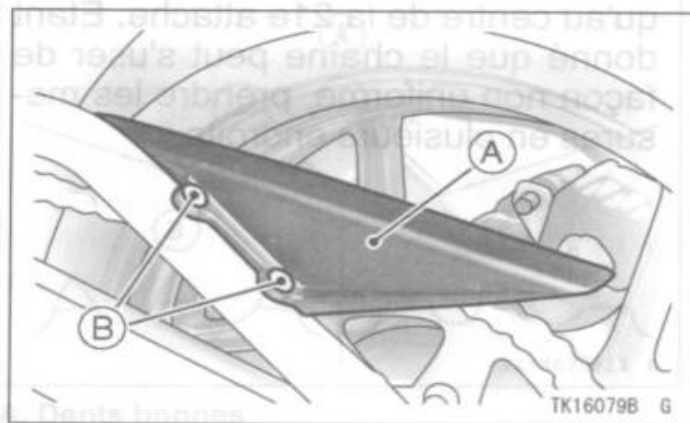
### ⚠ AVERTISSEMENT

Si l'écrou d'axe n'est pas solidement serré ou si la goupille fendue n'est pas montée, il peut en résulter des conditions de conduite dangereuses.

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

#### Contrôle d'usure

- Déposer les boulons pour retirer le guide-chaîne.



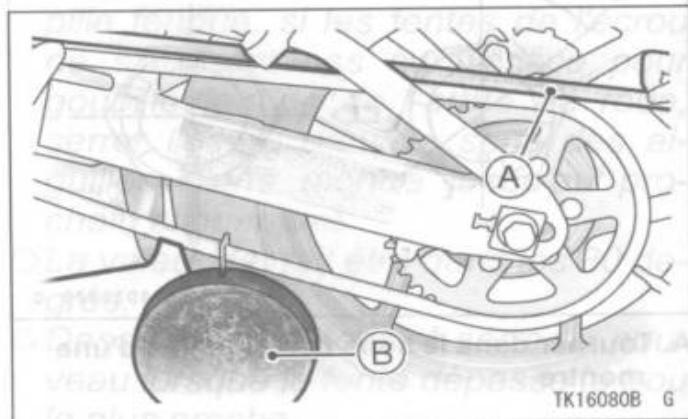
- A. Guide-chaîne
- B. Boulons

## 116 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- 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 1<sup>re</sup> attache jusqu'au centre de la 21<sup>e</sup> attache. Étant donné que la 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**

323 mm

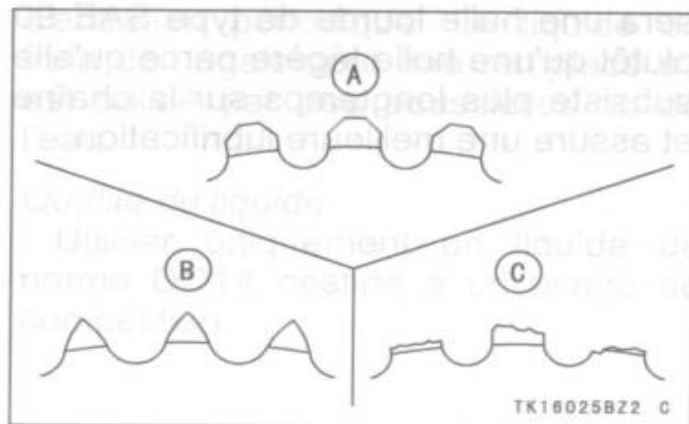
## ⚠ AVERTISSEMENT

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.



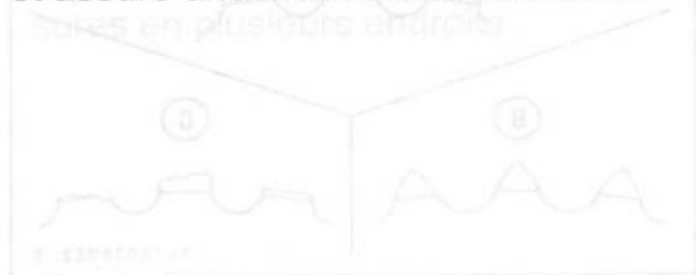
- A. Dents bonnes**
- B. Dents usées**
- C. Dents endommagées**

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

## 118 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

### Lubrification

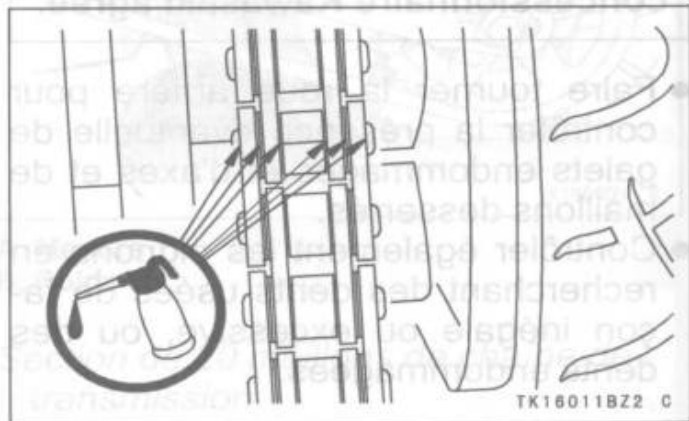
La lubrification est également nécessaire après une conduite sous la pluie ou sur routes mouillées, et chaque fois que la chaîne semble sèche. On utilisera une huile lourde de type SAE 90 plutôt qu'une huile légère parce qu'elle subsiste plus longtemps sur la chaîne et assure une meilleure lubrification.



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

- Appliquer de l'huile sur le côté des galets de manière que l'huile pénètre dans les galets et les bagues. Huiler les joints toriques jusqu'à ce qu'ils soient entièrement recouverts d'huile. Essuyer tout excédent d'huile.

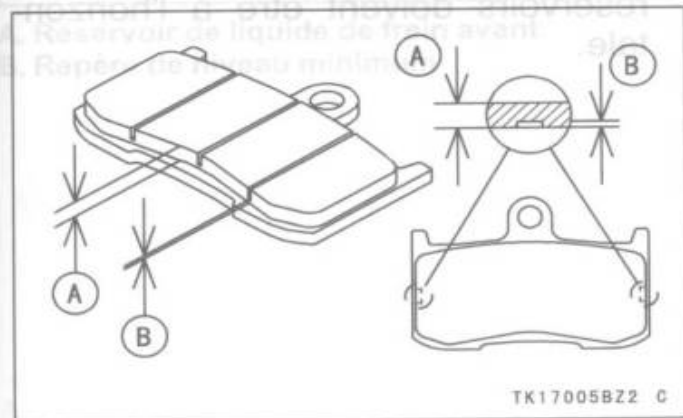


- Si la chaîne est particulièrement sale, la nettoyer avec du gazole ou du pétrole lampant puis huiler la chaîne comme mentionné ci-dessus.

## Freins

### Contrôle de l'usure des freins

Contrôler l'usure des freins. Si l'épaisseur de garniture de l'une des plaquettes de frein à disque avant ou arrière est inférieure à 1 mm, il convient de remplacer en même temps les deux plaquettes de l'étrier. Le remplacement doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki agréé.



A. Épaisseur de la garniture  
B. 1 mm

## Liquide de frein -

Contrôler le niveau de liquide de frein dans les réservoirs avant et arrière et changer le liquide 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.

## PRECAUTION

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

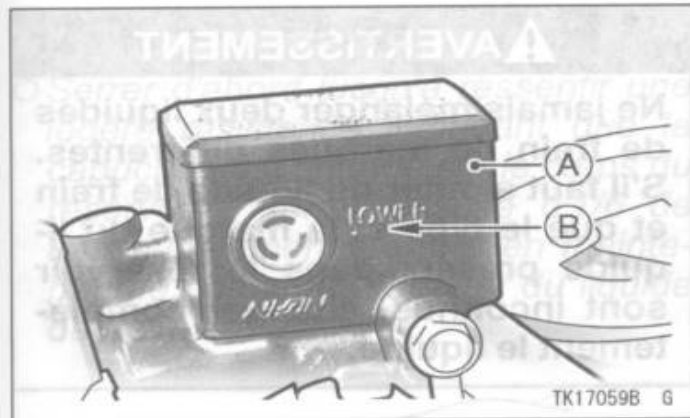
**Ne pas utiliser de liquide d'un bidon qui est resté longtemps ouvert ou qui n'a pas été fermé hermétiquement.**

**Vérifier si les joints sont étanches.**

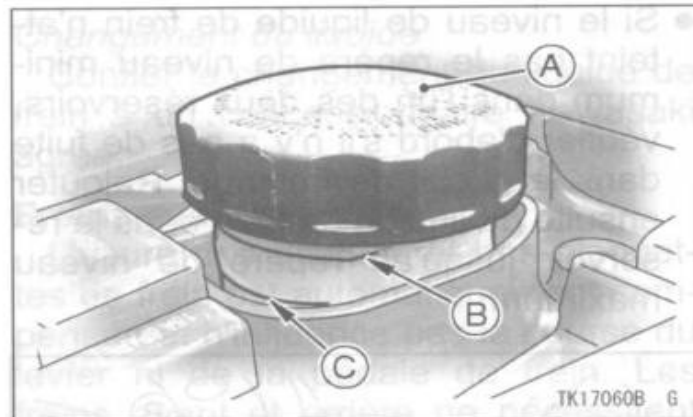
**Vérifier l'état du flexible de frein.**

### *Contrôle du niveau de liquide*

- Le niveau dans le réservoir du liquide de frein avant doit être maintenu au-dessus du repère de niveau minimum figurant à côté de la jauge. Le niveau dans le réservoir du liquide de frein arrière, situé sous la selle, doit être maintenu entre les repères de niveau minimum et maximum. Pour ces contrôles, les réservoirs doivent être à l'horizontale.



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

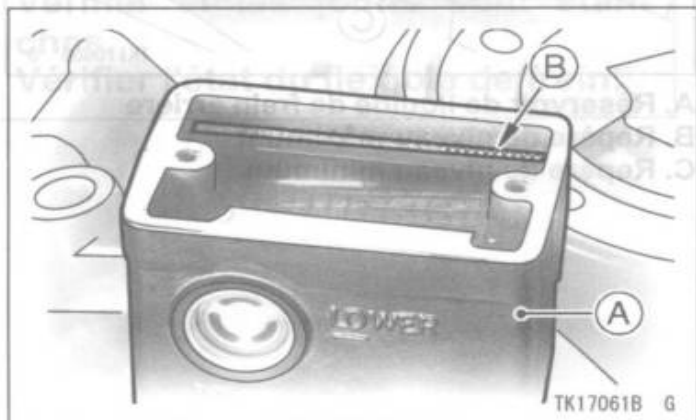


A. Réservoir de liquide de frein arrière  
B. Repère de niveau maximum  
C. Repère de niveau minimum



## 122 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Si le niveau de liquide de frein n'atteint pas le repère de niveau minimum dans l'un des deux réservoirs, vérifier d'abord s'il n'y a pas de fuite dans le circuit de freinage. 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

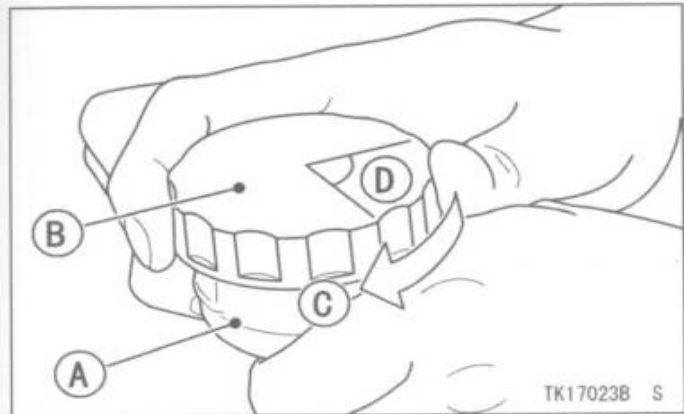
## ! AVERTISSEMENT

**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.**

Contrôle

**NOTE**

- Serrer d'abord jusqu'à ressentir une légère résistance indiquant que le capuchon est engagé sur le corps du réservoir ; serrer ensuite d'1/6 de tour supplémentaire tout en maintenant le corps du réservoir du liquide de frein.



- A. Réservoir
- B. Bouchon
- C. Dans le sens des aiguilles d'une montre
- D. 1/6 de tour

*Changement du liquide*

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

**Freins avant et arrière :**

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. Les freins avant et arrière ne nécessitent donc aucun réglage.

A. Plaque de frein  
B. Chambre du frein

Si le niveau de liquide de frein est bas, il est nécessaire de remplacer le liquide de frein.

## ! AVERTISSEMENT

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. Dans ces conditions, la conduite de la moto est dangereuse et il convient de faire contrôler les freins immédiatement par un concessionnaire Kawasaki agréé.

## Contacteurs 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.



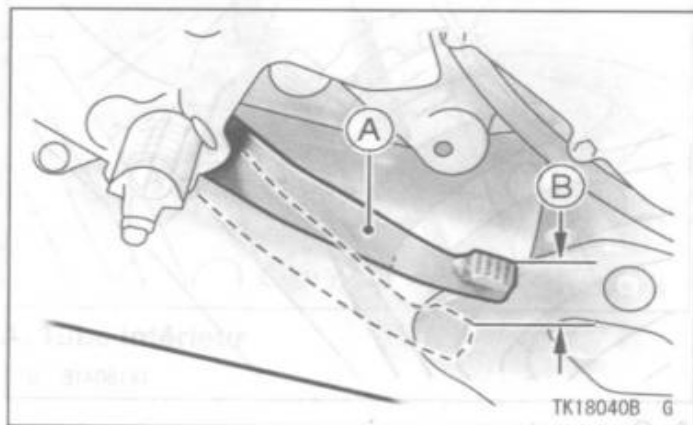
**Contrôle**

- Tourner la clé de contact 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.



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

- 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.

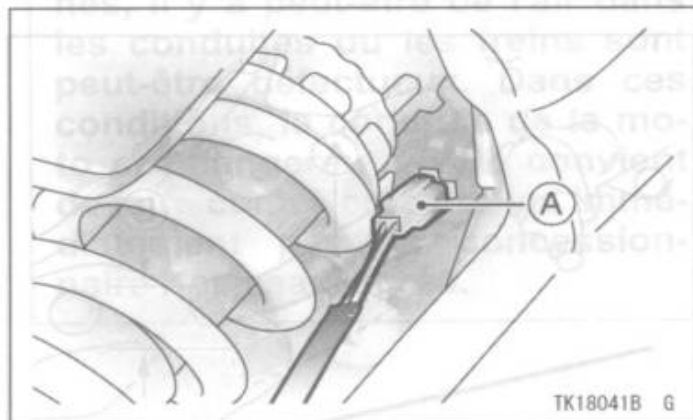
## 126 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

### Course de la pédale de frein

10 mm

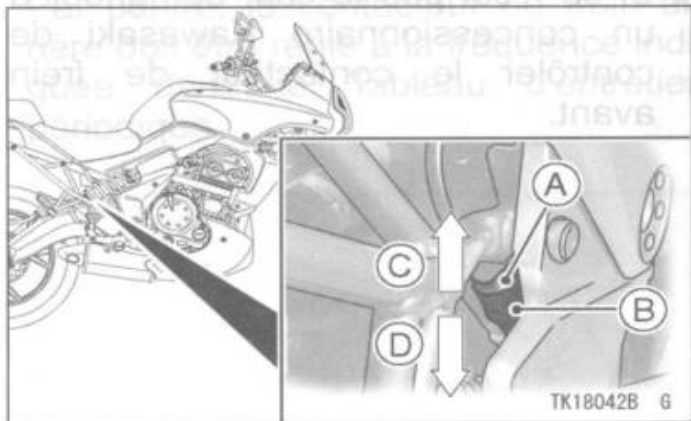
#### Réglage

- Débrancher le connecteur.



A. Connecteur

- Pour régler le contacteur de feu stop arrière, le déplacer vers le haut ou vers le bas en tournant le corps du contacteur.



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

- Raccorder le connecteur.

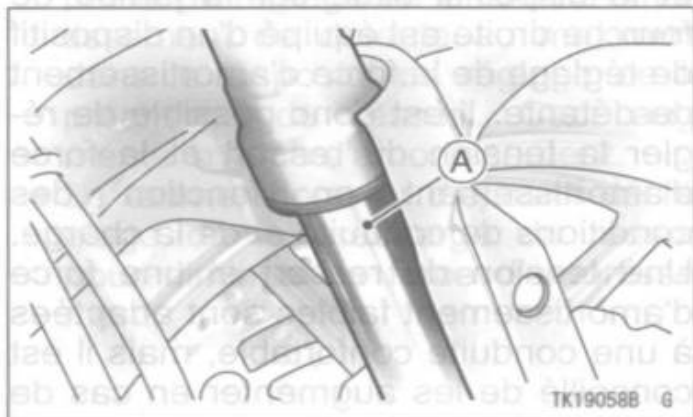
## Fourche avant

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.
- Inspectez visuellement la fourche avant pour contrôler l'absence de fuite d'huile, de rayures ou d'éraflures sur la surface extérieure du tube intérieur.

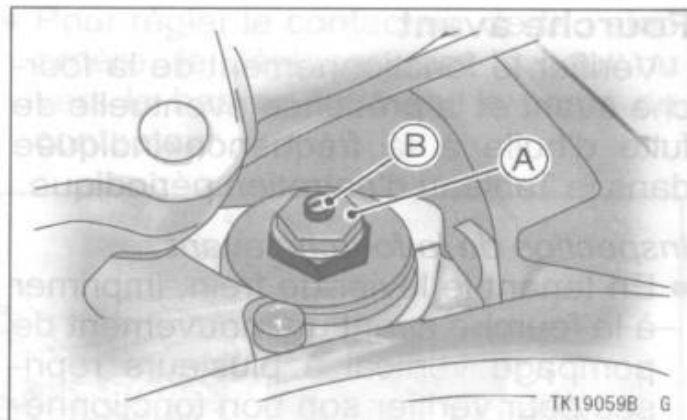
- En cas de doute sur le contrôle de la fourche avant, il faut le faire faire par un concessionnaire Kawasaki agréé.



A. Tube intérieur

## 128 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Le sommet de chaque jambe de fourche avant est équipé d'un dispositif de réglage de la précharge du ressort et le dispositif situé sur la jambe de fourche droite est équipé d'un dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente. Il est donc possible de régler la tension du ressort et la force d'amortissement en fonction des conditions de conduite et de la charge. Une tension du ressort et une force d'amortissement faibles sont adaptées à une conduite confortable, mais il est conseillé de les augmenter en cas de conduite à grande vitesse ou sur routes accidentées.



- A. Dispositif de réglage de la précharge du ressort**
- B. Dispositif de réglage de l'amortissement de détente**

*Réglage de la précharge du ressort*

- Pour augmenter la force du ressort, visser le dispositif de réglage de la précharge avec l'écrou et le dévisser pour la réduire. La plage de réglage s'étend comme suit.

Plage de réglage du dispositif de réglage de la précharge du ressort	15 tour vers l'extérieur*
--	---------------------------

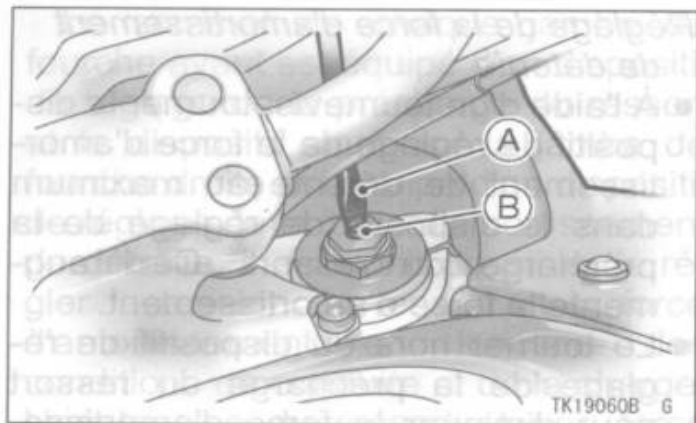
\* : à partir de la position complètement assise

*Réglage de la force d'amortissement de détente*

- À l'aide d'un tournevis, tourner le dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente au maximum dans le dispositif de réglage de la précharge du ressort. Ceci augmente la force d'amortissement.
- Le tourner hors du dispositif de réglage de la précharge du ressort pour diminuer la force d'amortissement.



## 130 ENTRETIEN ET RÉGLAGES



A. Tournevis

B. Dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente

Les positions de réglage standard du dispositif de réglage de la précharge du ressort et du dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente pour un conducteur moyen de 68 kg et ne transportant pas de passager ni d'accessoires sont les suivantes :

Dispositif de réglage de la précharge du ressort	7 tour vers l'extérieur*
Dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente	1 3/4 tour vers l'extérieur*

\* : à partir de la position complètement assise

### PRECAUTION

**Ne pas forcer le dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente au-delà de la position complètement assise : ceci pourrait endommager le mécanisme de réglage.**

## Amortisseurs arrière

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

Régler à la position	Action du res-
----------------------	----------------

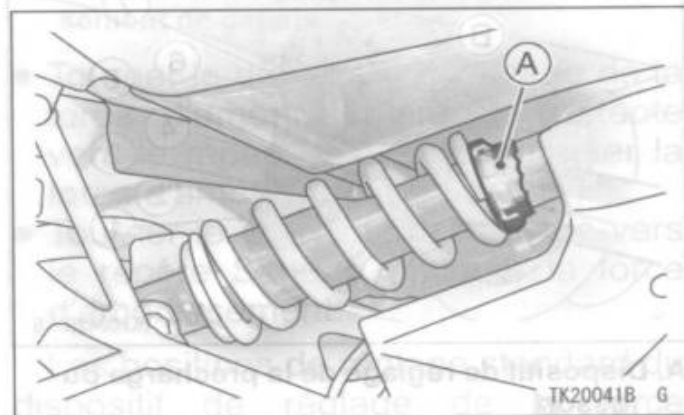
La position de réglage normale pour un amortisseur d'un poids de 0,8 kg sans passer et sans charger est la position N° 2.

### ⚠ AVERTISSEMENT

Cette unité contient de l'azote à haute pression. Une mauvaise manipulation peut provoquer une explosion.  
Lire les instructions dans le Manuel d'atelier.  
Ne pas incinérer, percer ni ouvrir.

## Inspection de l'amortisseur arrière

- Appuyer à plusieurs reprises sur la selle pour vérifier le bon fonctionnement de l'amortisseur arrière.
- Inspectez visuellement l'amortisseur arrière pour contrôler l'absence de fuite d'huile.
- En cas de doute sur le contrôle de l'amortisseur arrière, il faut le faire faire par un concessionnaire Kawasaki agréé.



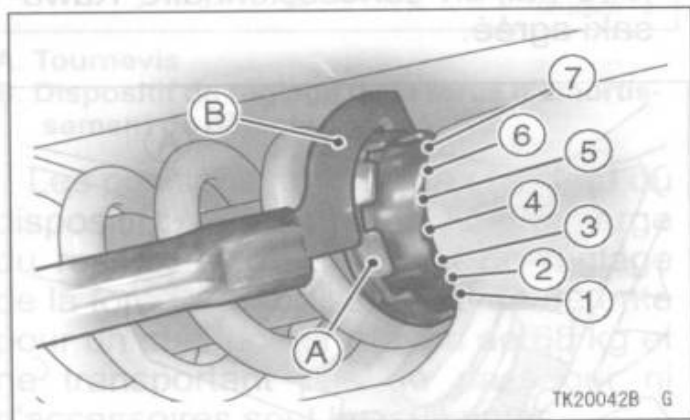
A. Amortisseur arrière

## 132 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

L'amortisseur arrière peut être réglé en modifiant la précharge du ressort et la force d'amortissement à la détente pour différentes conditions de conduite et de chargement.

### Réglage de la précharge de ressort

Le dispositif de réglage de la précharge du ressort sur l'amortisseur arrière possède 7 positions.



TK20042B - G

A. Dispositif de réglage de la précharge du ressort

B. Clé

- En se référant au tableau suivant, tourner le dispositif de réglage de la précharge à l'aide de la clé fournie dans la trousse à outils.

Position	1	2	3	4	5	6	7
Action du ressort	Plus raide →						

La position de réglage normale pour un motocycliste d'un poids de 68 kg, sans passager et sans charge est la position N° 5.

### ⚠ AVERTISSEMENT

Cette unité contient de l'azote à haute pression. Une mauvaise manipulation peut provoquer une explosion.

Lire les instructions dans le Manuel d'atelier.

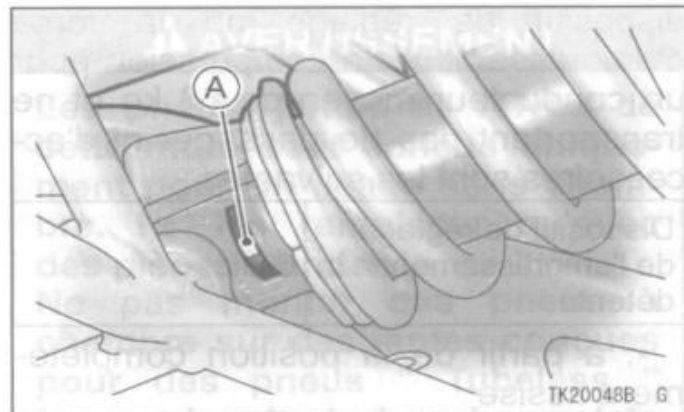
Ne pas incinérer, percer ni ouvrir.

**PRECAUTION**

**Veillez à ne pas endommager les pièces de la moto lorsque vous réglez la précharge du ressort.**

### Réglage de la force d'amortissement de détente

Le dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente est situé à l'extrémité inférieure de l'amortisseur arrière.



#### A. Dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente

- Tourner le dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente vers le repère H pour augmenter la force d'amortissement.
- Tourner le dispositif de réglage vers le repère S pour diminuer la force d'amortissement.

Les positions de réglage standard du dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente et du

## 134 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

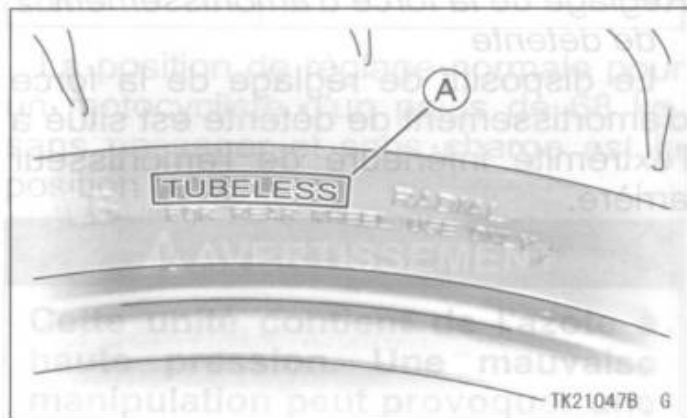
dispositif de réglage de la force d'amortissement de compression pour un conducteur moyen de 68 kg et ne transportant pas de passager ni d'accessoires sont les suivantes :

Dispositif de réglage de l'amortissement à la détente	5 clics*
---	----------

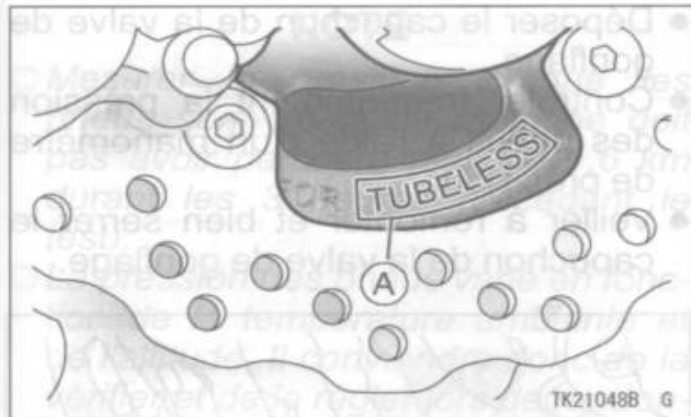
\*: à partir de la position complètement assise

## Roues

Cette moto est équipée de pneus sans chambre. La marque TUBELESS sur le flanc du pneu et sur la jante indique que le pneu et la jante sont spécialement conçus pour un usage sans chambre.



A. Marque TUBELESS



#### A. Marque TUBELESS

L'étanchéité du pneu est assurée par la zone de contact entre le bourrelet du pneu et la joue de la jante, ce qui rend superflue l'installation d'une chambre à air.

*Usure et enfoncement des pneus*  
 Au fur et à mesure que la bande de roulement s'use, le pneu devient de

## ⚠ AVERTISSEMENT

Les pneus, jantes et valves de cette moto sont conçus uniquement pour un usage sans chambre. Ne les remplacer qu'avec des pièces standard.

Ne pas monter des pneus à chambre sur des jantes conçues pour des pneus " Tubeless " (sans chambre). Les bourrelets du pneu ne se placeraient pas correctement dans la jante et pourraient provoquer un dégonflement subit du pneu.

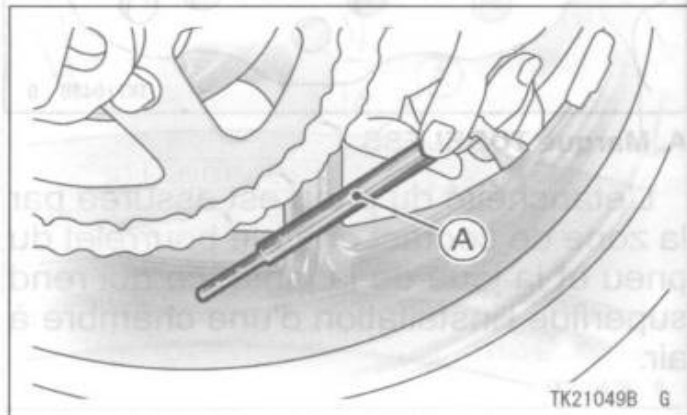
Ne pas monter une chambre dans un pneu " Tubeless ". Une formation excessive de chaleur risque d'endommager la chambre à air et de provoquer le dégonflage du pneu.

### 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 180 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.



A. Manomètre

**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.

**Pression de gonflage (à froid)**

Avant	225 kPa (2,25 kgf/cm <sup>2</sup> )
Arrière	250 kPa (2,50 kgf/cm <sup>2</sup> )

**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.

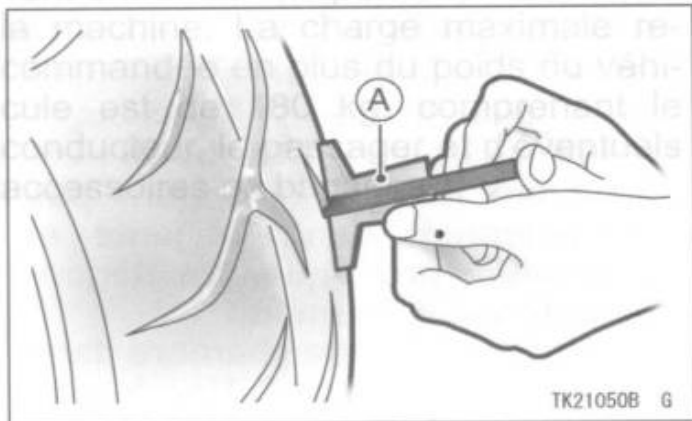


Monter des pneus de même marque sur chaque roue.



## 138 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- 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 usé au-delà de la profondeur minimum admise.



A. Jauge de profondeur

### Profondeur limite des sculptures

Avant	—	1 mm
Arrière	En deçà de 130 km/h (80 mph)	2 mm
	Au-delà de 130 km/h (80 mph)	3 mm

- 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 boursouffures sont le signe de dommages internes exigeant le remplacement des pneus.
- Retirer les cailloux ou tout autre objet coincés dans les sculptures.

### NOTE

- La plupart des pays ont leurs propres réglementations concernant la profondeur minimale des sculptures

des pneus ; veiller à bien les respecter.

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

### **! AVERTISSEMENT**

Pour garantir une bonne tenue de route et une stabilité correcte, installer uniquement des pneus standard gonflés à la pression spécifiée.

Les pneus qui ont subi une crevaison et ont été réparés n'ont pas les mêmes capacités que des pneus intacts. Ne pas rouler à plus de 100 km/h (60 mph) dans les 24 heures qui suivent la réparation, et à plus de 180 km/h (110 mph) par la suite.

### **NOTE**

- Lors de la conduite sur la voie publique, toujours respecter les limitations de vitesse imposées par la loi.

#### **Pneu standard (sans chambre)**

Avant	Taille : 120/70ZR17 M/C (58W) DUNLOP "D221FA G"
Arrière	Taille : 160/60ZR17 M/C (69W) DUNLOP "D221 G"

### **! AVERTISSEMENT**

Monter des pneus de même marque sur chacune des roues.

**⚠ 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.**

**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	Nbre 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	Jours pour décharger à 50 % une batterie chargée à 100 %	Jours pour décharger totalement une batterie chargée à 100 %
7 mA	60 jours	119 jours
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.

#### Chargeurs recommandés par Kawasaki :

OptiMate III  
Chargeur automatique Yuasa 1,5 A  
Battery Mate 150-9

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).
- Fixer les câbles du chargeur et charger la batterie à un régime équivalent au 1/10 de la capacité de la batterie. Par exemple, le régime de charge pour une batterie de 10 Ah serait de 1,0 A.
- Le chargeur maintiendra la pleine charge de la batterie jusqu'à ce que vous soyez prêt(e) à la remonter sur la moto (voir Reprise de la batterie).

**PRECAUTION**

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

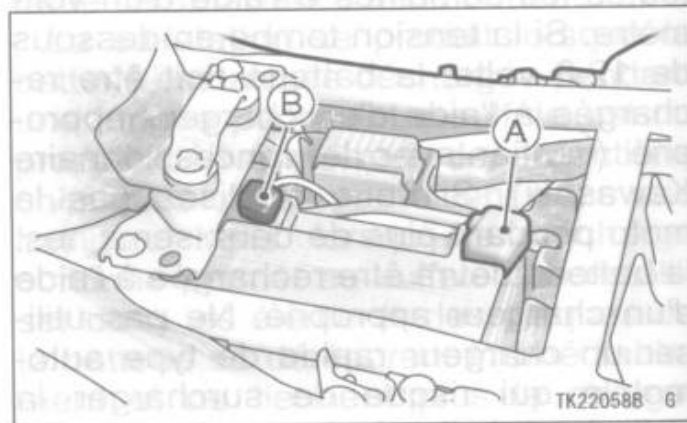
Ne pas monter une batterie conventionnelle sur cette moto car le circuit électrique ne fonctionnerait pas correctement.

**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**

- Déposer la selle.



**A. Borne (+)**

**B. Borne (-)**

- Débrancher les câbles de la batterie, d'abord celui de la borne (-), ensuite celui de la borne (+).
- Retirer la batterie de son compartiment.
- Nettoyer la batterie à l'aide d'une solution d'eau et de bicarbonate de

soude. S'assurer que les connexions sont propres.

#### Repose de la batterie

- Placer la batterie dans son compartiment.
- Raccorder le fil encapuchonné à la borne (+), puis raccorder le fil noir à la borne (-).

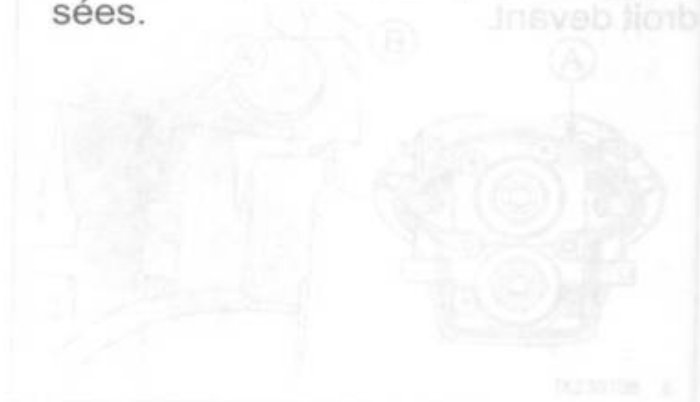
#### NOTE

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

#### PRECAUTION

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.
- Recouvrir la borne (+) de son capuchon protecteur.
- Remonter toutes les pièces déposées.



A. Dispositif de réglage vertical  
B. Vis de l'arrière



### Faisceau du phare

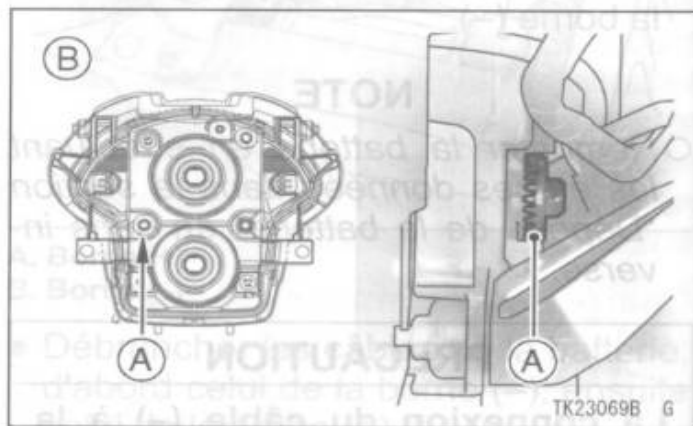
#### Réglage horizontal

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.

- Déposer le carénage gauche dans le même ordre que le droit.
- 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.

#### NOTE

Si s'avère nécessaire de recharger la batterie sans entretien de cette moto, respectez scrupuleusement les instructions figurant sur l'étiquette de la batterie.



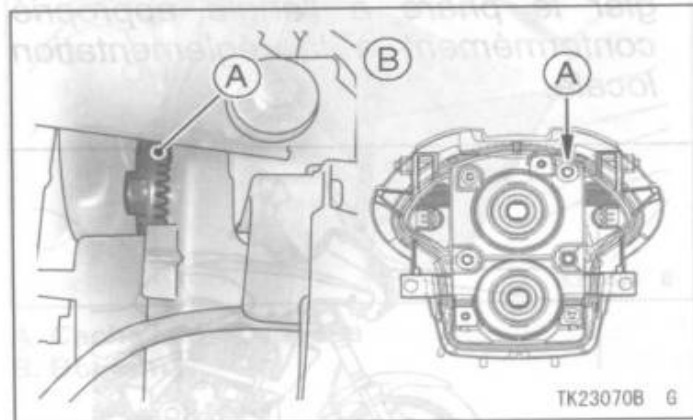
- A. Dispositif de réglage horizontal**  
**B. Vue de l'arrière**

### 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.

- A. Boîte à fusibles
- B. Fusibles
- C. Pièces de montage

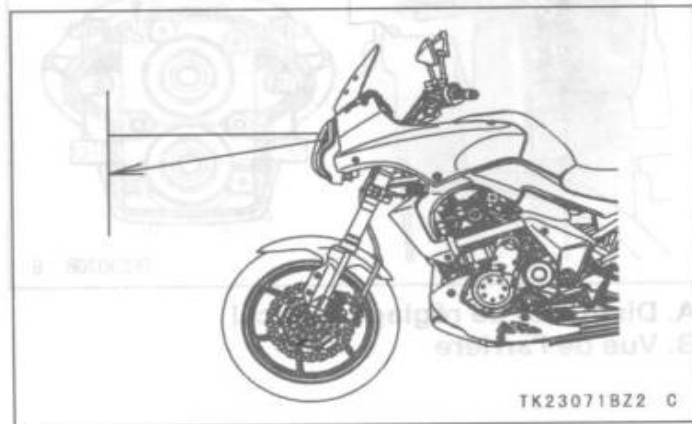
- Déposer le carénage droit.
- Tourner le dispositif de réglage vertical dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens contraire pour régler son angle vertical.



**A. Dispositif de réglage vertical**  
**B. Vue de l'arrière**

### 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.

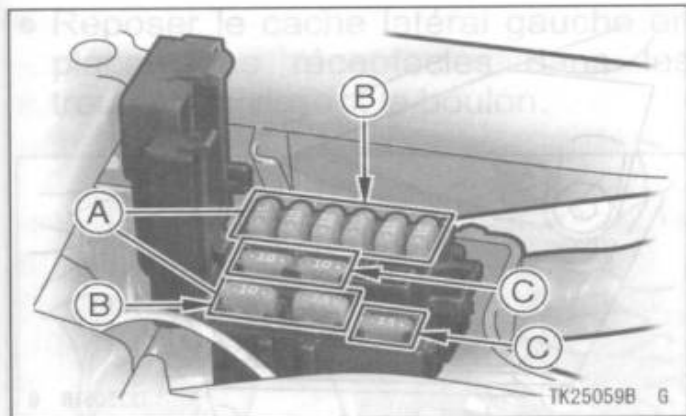


### Fusibles

- Les fusibles sont placés dans la boîte à fusibles située sous la selle. Le fusible principal est monté sur le relais du démarreur derrière le cache latéral droit. 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.

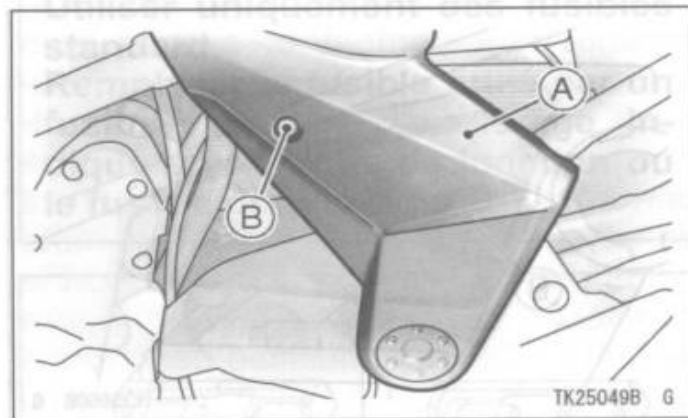


A. Dispositif de réglage horizontal  
B. Vue de l'arrière



- A. Boîte à fusibles
- B. Fusibles
- C. Pièces de rechange

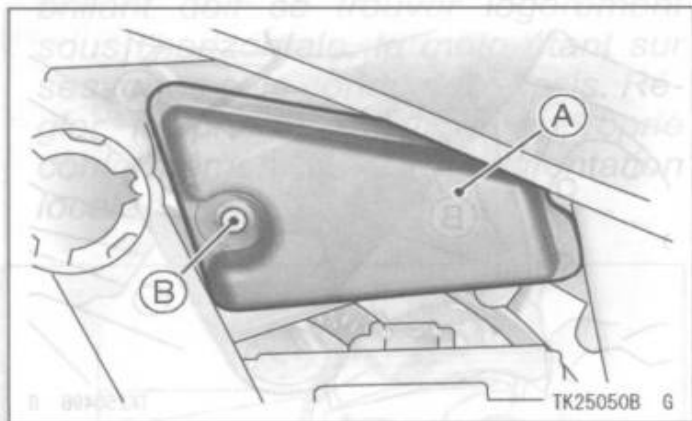
- Déposer le cache latéral gauche après avoir retiré le boulon.



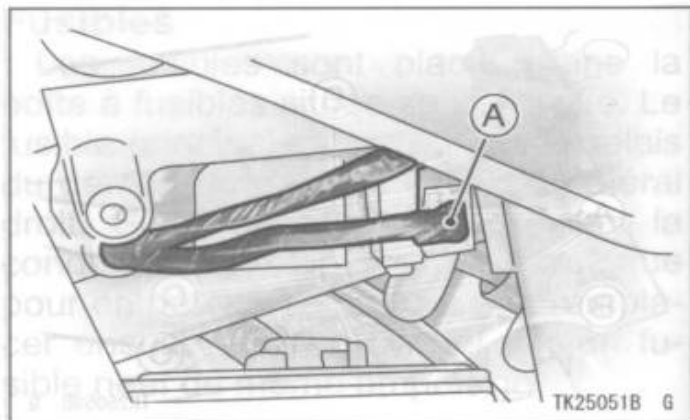
- A. Cache latéral gauche
- B. Boulon

## 150 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

- Déposer le cache du fusible principal après avoir retiré le boulon.



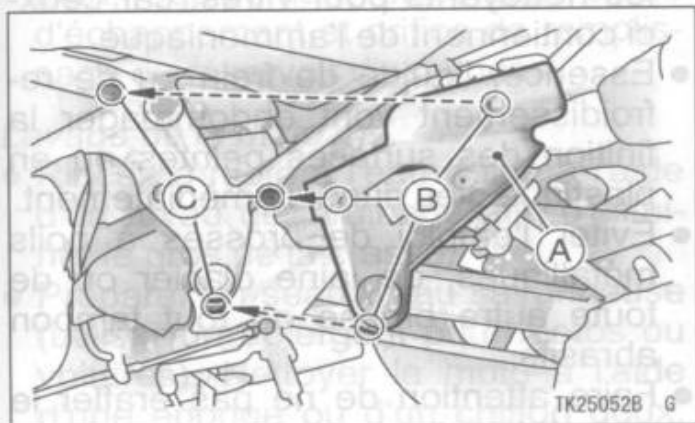
- A. Cache du fusible principal
- B. Boulon



- A. Fusible principal

A. Boîte à fusibles  
B. Fusibles  
C. Pièces de rechange

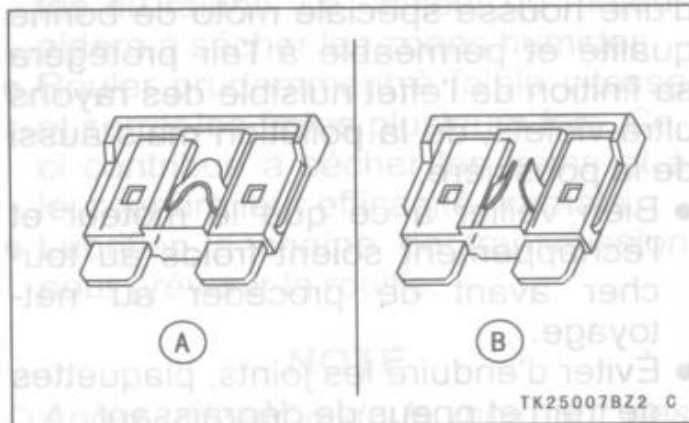
- Reposer le cache latéral gauche en plaçant les réceptacles dans les trous et en vissant le boulon.



- A. Cache latéral gauche
- B. Réceptacles
- C. Trous

## ⚠ AVERTISSEMENT

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

### 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 ultra-violet, de la pollution mais aussi de la poussière.

- 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 nettoyants ménagers tels les nettoyants pour vitres, car ceux-ci contiennent de l'ammoniaque.
- Essence, liquide de frein ou de refroidissement vont endommager la finition des surfaces peintes ou en plastique : les rincer immédiatement.
- Éviter l'emploi de brosses à poils métalliques, de laine d'acier ou de toute autre brosse ou tout tampon abrasifs.
- Faire attention de ne pas érafler le pare brise, l'enveloppe du phare et autres pièces en plastique délicates 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 admission d'air, circuit d'essence, frein, équipement électrique, sortie d'échappement et orifice de remplissage du réservoir d'essence.

#### *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. 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.*

### *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.

### *Pare-brise et autres pièces en plastique*

Après les avoir lavées, les essuyer soigneusement à l'aide d'un chiffon doux. Lorsque le pare-brise, le 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.

**PRECAUTION**

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.

*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,

## 156 ENTRETIEN ET RÉGLAGES

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

Il faudra être particulièrement attentif à ne pas enduire la surface de roulement des pneus de produit de protection pour caoutchouc. En effet, cela réduirait l'adhérence des pneus sur la route, ce qui risque de compromettre la tenue de route du véhicule.

**PRECAUTION**

Les pièces en plastique ne doivent pas être abîmées, voire de se casser, au contact de certains produits chimiques agressifs ou certains produits nettoyants comme l'essence, le liquide de frein, les nettoyants pour vitres, les produits freinants, si une pièce en plastique a été marquée 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

## 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 de moto est un produit toxique. Respecter l'environnement. 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. Tourner la clé de contact 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.

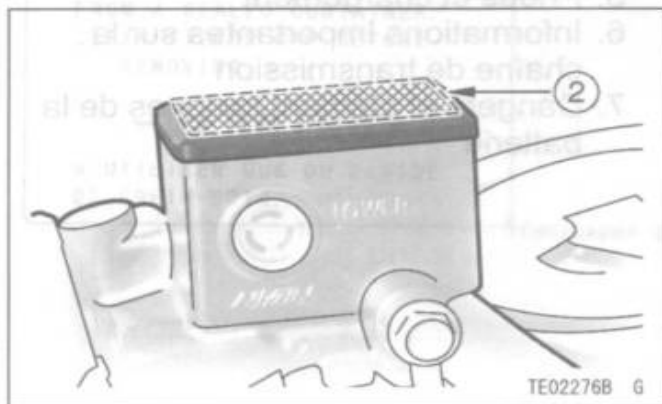
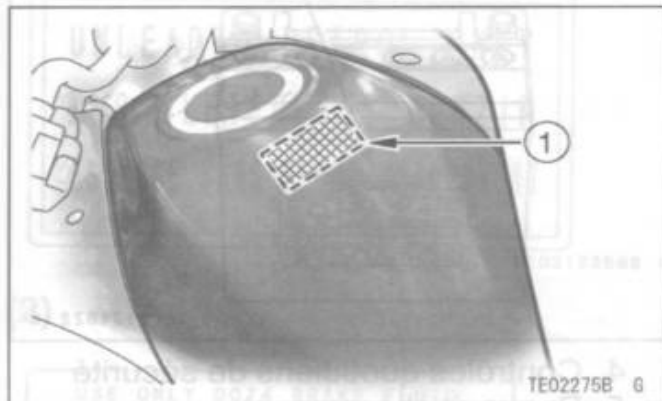
**Préparation à la remise en service :**

- 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 de sécurité".
- Lubrifier les articulations et la boulonnerie.

## PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de protéger l'environnement, se débarrasser de batteries, pneus, huile moteur ou autres éléments usagés en ayant recours aux méthodes de mise au rebut autorisées. Consulter son concessionnaire Kawasaki ou les autorités locales afin de prendre connaissance des méthodes de mise au rebut autorisées.

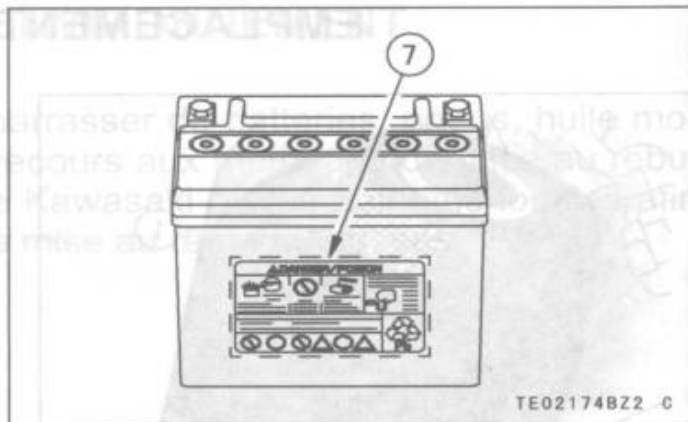
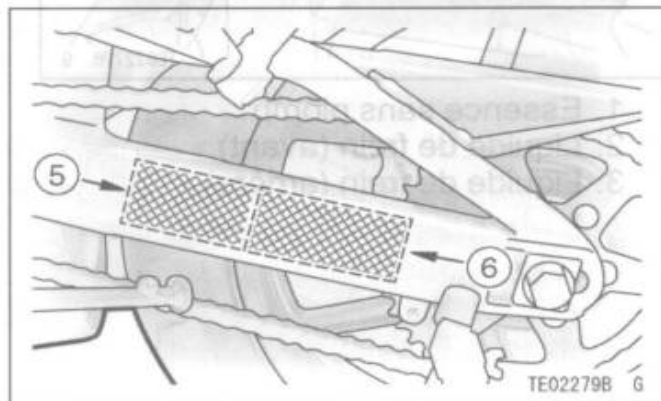
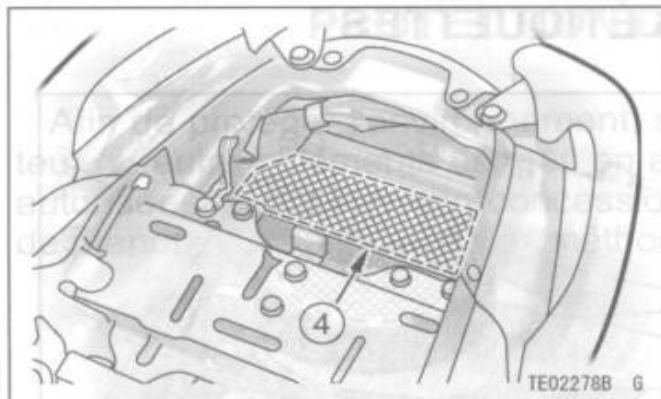
## EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES



1. Essence sans plomb
2. Liquide de frein (avant)
3. Liquide de frein (arrière)



## 162 EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES



4. Contrôles quotidiens de sécurité
5. Pneus et chargement
6. Informations importantes sur la chaîne de transmission
7. Dangers et élément toxiques de la batterie

(1)

UNLEADED PETROL ONLY  
 NUR BLEIFREIES BENZIN  
 ESSENCE SANS PLOMB UNIQUEMENT

TE03123BN9 C

(2)

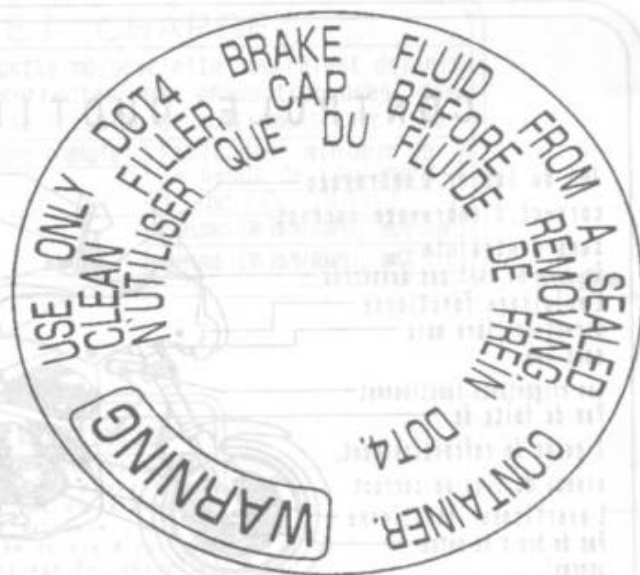
USE ONLY DOT4 BRAKE FLUID  
 FROM A SEALED CONTAINER.  
 CLEAN FILLER CAP BEFORE  
 REMOVING.

**-WARNING-**

N'UTILISER QUE DU FLUIDE  
 DE FREIN DOT4.

TE03104BN9 C

(3)

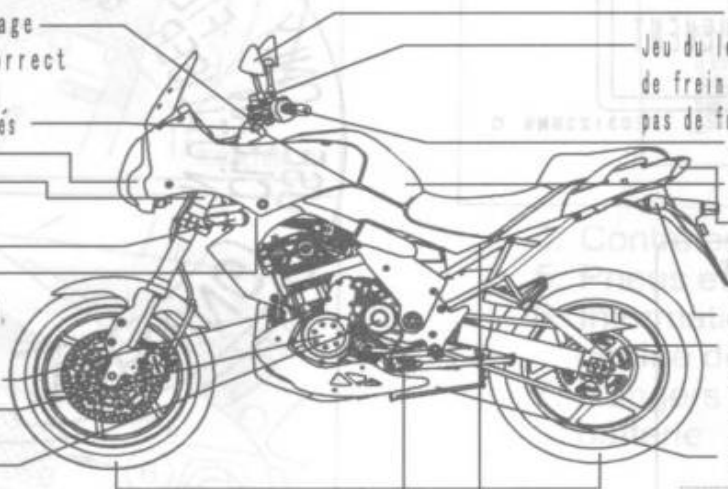


(4)

(4)

## CONTROLE QUOTIDIEN DE SECURITE

Jeu du levier d'embrayage correct, d'embrayage correct sans contrainte  
Guidons ne sont pas desserrés  
L'éclairage fonctionne  
Direction libre mais sans jeu  
Les clignotants fonctionnent  
Pas de fuite de liquide de refroidissement, niveau de liquide correct  
L'avertisseur fonctionne  
Pas de bruit de moteur anormal  
Niveau d'huile moteur correct  
Pneumatiques en bon état, limite d'usure non dépassée, pression d'air correct



Réglage des rétroviseurs  
Jeu du levier de frein correct, liquide de frein rempli jusqu'au niveau supérieur, pas de fuite  
Jeu de la poignée de gaz correct  
Essence dans le réservoir  
Le feu arrière/stop fonctionne  
Les clignotants fonctionnent  
Chaîne en bon état, jeu correcte, lubrifier si nécessaire  
Pas de bruit d'échappement anormal  
Jeu libre de la pédale de frein est correcte, niveau de liquide de frein jusqu'au niveau supérieur, pas de fuite

(5)

(7)

## DONNEES POUR PNEUS ET CHARGE

La stabilité et les caractéristiques de tenue de route de cette motocyclette pourraient devenir dangereuses si l'on utilise des pressions de gonflement incorrectes, des pneus trop usés, des pneus de rechange inaptes ou par le surchargement. Maintenir la pression de gonflement spécifiée.

	Pression d'air à froid		Grosueur Fabricant & type (Pneu sans chambre)	Profondeur minimum de la bande de roulement
Avant	Jusqu'à 180 kg de charge (397 lbs)	225 kPa (2.25kg/cm <sup>2</sup> , 32psi)	DUNLOP 120/70ZR17M/C(58W) D221FAG	1 mm (0.04 in)
Arrière	Jusqu'à 180 kg de charge (397 lbs)	250 kPa (2.50kg/cm <sup>2</sup> , 36psi)	DUNLOP 160/60ZR17M/C(69W) D221G	Au dessous 130 km/h(80MPH) 2 mm(0.08 in) Au dessus 130 km/h(80MPH) 3 mm(0.12 in)

TE03490B S

(6)






## INFORMATIONS IMPORTANTES RELATIVES A LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

Pour éviter un accident et/ou endommager la moto, la chaîne doit être correctement entretenue. Elle doit être lubrifiée tous les 600km et ajustée aussi souvent que cela est nécessaire pour conserver une flèche de 25 à 35mm mesurée entre les deux pignons sur le brin inférieur quand la moto repose sur la béquille latérale. La chaîne d'origine est de marque Enuma EK520MVXL et possède une durée de vie d'environ 15000 à 45000km, selon l'usage, la fréquence de graissage et le réglage. Par sécurité remplacer la chaîne usée par une chaîne d'origine uniquement, dès que la mesure d'usure atteint 323mm. L'usure se vérifie en attachant un poids de 10kgs avant de mesurer la longueur de 20 maillons. Voir également le manuel d'utilisateur pour les informations sur la chaîne.

TE034868NB C

(7)

(2)

<b>! DANGER/POISON</b>			
 <p><b>SHIELD EYES</b></p> <p><b>EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY</b></p>	 <p><b>NO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SPARKS</li> <li>• FLAMES</li> <li>• SMOKING</li> </ul>	 <p><b>SULFURIC ACID</b></p> <p><b>CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS</b></p>	<p><b>FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER</b></p> <p><b>GET MEDICAL HELP FAST</b></p> 
<b>KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN</b>			 <p><b>LEAD</b>      <b>RETURN</b></p> <p><b>RECYCLE</b></p> <p><b>Pb</b></p>
<p>IN U.S.A.,      YUASA INC.</p> <p>SERVICED BY :    READING, PA.    19612</p>			
			

**MEMO**

**KLE650A/B**



\* 9 9 9 7 6 - 1 3 4 7 \*



**KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.**  
Consumer Products & Machinery Company

**Part No. 99976-1347**

Printed in Japan

GB

FR

DE