

A large, light gray graphic of the letters 'ZX' in a stylized, italicized font, positioned behind the text.

ELIMINATOR 125

Manuel du propriétaire

Observez rigoureusement les instructions figurant dans les trois rubriques suivantes. Respectez toujours les conseils de sécurité lors des entretiens ou de randonnées.

ATTENTION

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

IMPORTANT

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

NOTE

- *Informations destinées à faciliter et optimiser l'utilisation de la motocyclette.*

REMARQUE

CETTE MOTOCYCLETTE EST DESTINÉE À UN CONDUCTEUR QUALIFIÉ ET PRUDENT.

ORGANES A LUBRIFIER	LUBRIFIANTS PRECONISES	FREQUENCES DE VIDANGE
Moteur 4 temps	IGOL RR SYMBOL IGOL ZS REPLICA	<p>Consulter le tableau d'entretien périodique de votre manuel pour connaître les fréquences de vidange et de graissage.</p>
Moteur 2 temps Compétition à graissage par mélange	IGOL STS R COMPETITION	
Moteur 2 temps à graissage séparé ou par mélange	IGOL STS EVOLUTION IGOL 2T MOTOSPORT	
Boîte de vitesses pour engins à moteur 2 temps	IGOL BV2	
Chaîne de transmission	Tube : IGOL ROTOR 120S Aérosol : IGOL VISCOCHAINE	
Transmission par cardan et pont	IGOL GRAMO B 80W90	
Circuit hydraulique de freinage et d'embrayage	IGOL SUPER BLOCK FLUID (DOT 5.1 Non Silicone Base)	
Fourche conventionnelle	IGOL SPF.R (5W-10W-15W)	
Fourche inversée	IGOL SPF. I	
Circuit de liquide de refroidisse- ment	IGOL TRANSFLUID 4 IGOL IGOGEL	
Autres organes (Roulements, câbles...)	Graisse : IGOL PERFECT Huile : IGOL VASELINE	

PRÉFACE

Nous tenons à vous féliciter d'avoir choisi cette superbe motocyclette KAWASAKI. Elle est le fruit de notre technologie de pointe, mûri tout au long des tests intensifs et des efforts que nous déployons afin d'améliorer la fiabilité, la sécurité et les performances de chacun de nos modèles.

Veuillez lire attentivement ce manuel dans son intégralité avant même d'enfourcher la machine, afin de vous familiariser avec l'emplacement et le fonctionnement des commandes, les spécifications, les capacités et les limites de la motocyclette. 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 motocyclette. 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 motocyclette 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'entretien est disponible auprès des concessionnaires Kawasaki. Celui-ci fournit une description détaillée des travaux de démontage et d'entretien.

Les améliorations apportées à ce modèle durant sa production pourraient engendrer quelques petites différences entre votre machine et les textes et illustrations de ce manuel.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products Group

TABLE DES MATIÈRES

CARACTÉRISTIQUES	8	Accroche-casques.....	25
DISPOSITION DES ÉLÉMENTS	11	Caches latéraux	26
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	14	Compartiment de la trousse à outils.....	27
Compteur de vitesse	14	Verrou de direction.....	27
Témoins.....	15	RODAGE	29
Clés	15	CONDUITE DE LA MOTOCYCLETTE	31
Contacteur à clé	16	Mise en marche du moteur	31
Contacteurs à la poignée droite	17	Mise en marche en cas de	
Contacteur d'arrêt moteur.....	17	batterie déchargée.....	34
Bouton du démarreur	17	Démarrage de la motocyclette	36
Contacteur du phare	18	Passage des vitesses.....	37
Contacteurs à la poignée gauche.....	18	Freinage	38
Inverseur feu de		Arrêt du moteur	39
route/de croisement	18	Arrêt d'urgence de la moto.....	40
Contacteur des clignotants.....	19	Stationnement	41
Bouton de l'avertisseur.....	19	CONSIGNES DE SÉCURITÉ	42
Bouchon du réservoir d'essence.....	19	Contrôles quotidiens de sécurité	42
Réservoir d'essence	20	ENTRETIEN ET RÉGLAGES	44
Robinet d'essence	22	Tableau d'entretien périodique.....	45
Béquille latérale	24	Huile moteur	48

Bougie	54
Jeu aux soupapes.....	56
Système Clean Air Kawasaki.....	56
Filtre à air	57
Poignée d'accélération.....	61
Carburateur	64
Embrayage	65
Chaîne de transmission	67
Freins.....	74
Contacteurs de frein.....	80
Amortisseurs arrière	81
Roues.....	83
Batterie	86
Faisceau de phare.....	89
Fusibles	90
Lavage	92
ENTREPOSAGE	94
Schéma de câblage (à l'intérieur de la couverture arrière)	

CARACTÉRISTIQUES

PERFORMANCES

Puissance maximum	8,8 kW (12 PS) @9.500 tr/mn
Couple maximum	9,7 N-m (1,0 kg-m) @8.000 tr/mn
Rayon minimum de braquage	2,5 m

DIMENSIONS

Longueur totale	2.150 mm
Largeur totale	780 mm
Hauteur totale	1.020 mm
Empattement	1.470 mm
Garde au sol	145 mm
Poids à sec	128 kg

MOTEUR

Type	Simple arbre à cames en tête, monocylindre, 4 temps, refroidissement par air
Cylindrée	124 cc
Alésage x course	55,0 x 52,4 mm
Taux de compression	9,6 : 1
Système de démarrage	Démarrreur électrique
Carburateur	Mikuni BS28
Système d'allumage	Allumage transistorisé (C.D.I.)
Calage de l'allumage (avance électronique)	10° avant PMH à 1.300 tr/mn – 35° av. PMH @4.500 tr/mn

Bougie
Système de lubrification
Huile moteur
Capacité en huile moteur

NGK CR7E
Lubrification forcée (carter humide)
SAE 10W40, 10W50, 20W40 ou 20W50 – classe SE, SF ou SG
1,4 l

TRANSMISSION

Type	5 vitesses, à engrènement permanent
Embrayage	Multidisque, travaillant dans l'huile
Système de transmission	Par chaîne
Rapport de réduction primaire	3,666 (77/21)
Rapport de réduction secondaire	3,066 (46/15)
Rapport final	10,708 (dernier rapport engagé)
Rapport des vitesses : 1ère	2,700 (27/10)
2ème	1,705 (29/17)
3ème	1,300 (26/20)
4ème	1,090 (24/22)
5ème	0,952 (20/21)

CADRE

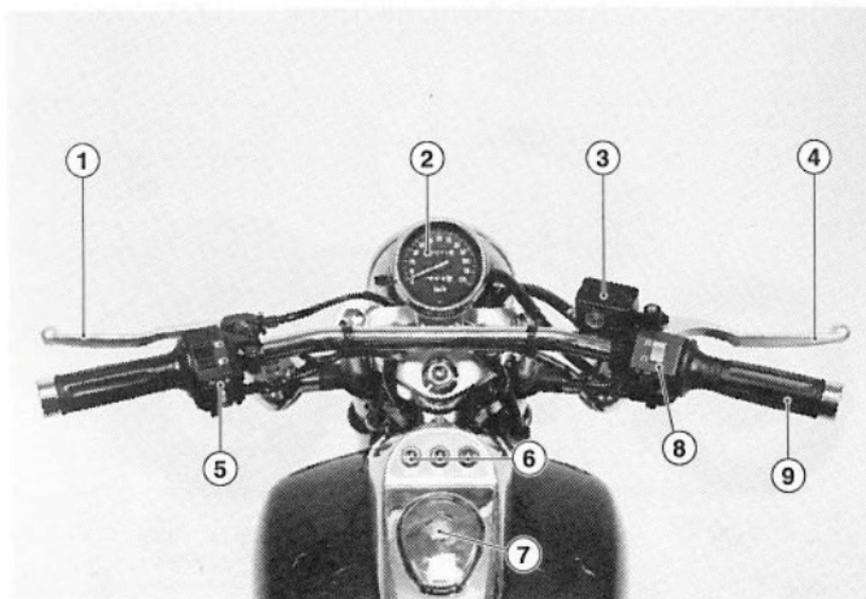
Anglo de chasse	34°
Chasse	121 mm
Dimensions des pneus : Avant	90/90-17 49P à chambre
Arrière	130/90-15M/C 66P à chambre
Capacité du réservoir d'essence	13 l

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Batterie	12 V 9 Ah
Phare	12 V 60/55 W
Feu arrière/stop	12 V 5/21 W
Clignotants	12 V 21 W × 4

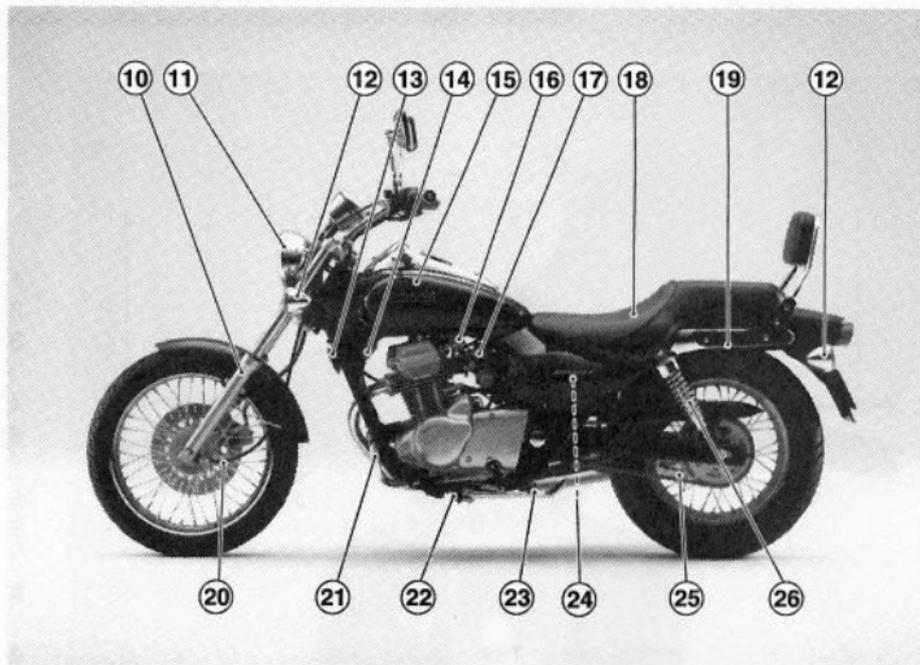
Caractéristiques sujettes à modifications sans préavis et pouvant différer selon les pays.

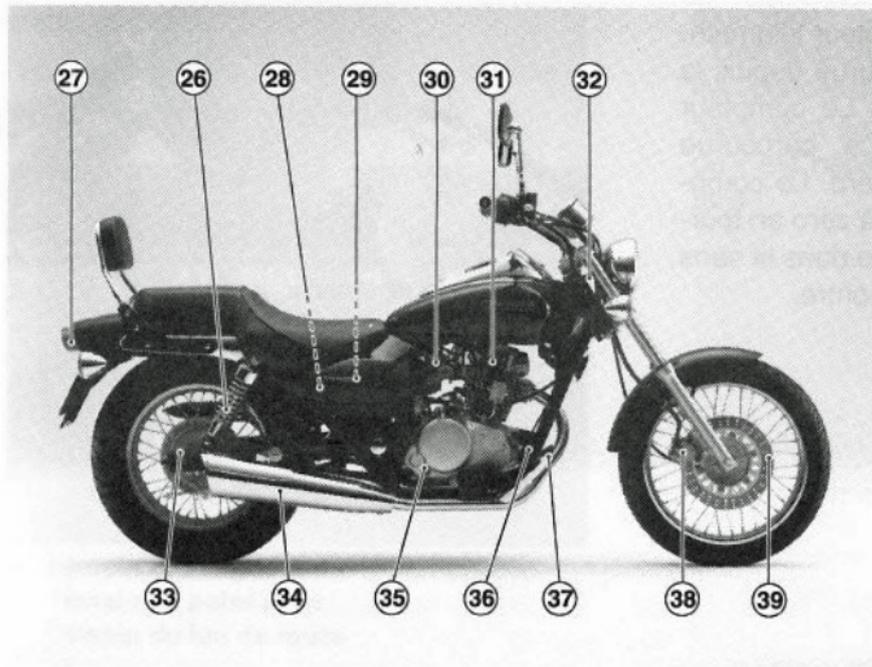
DISPOSITION DES ÉLÉMENTS



1. Levier d'embrayage
2. Compteur de vitesse
3. Réservoir de liquide de frein avant
4. Levier de frein avant
5. Contacteurs à la poignée gauche
6. Témoins
7. Bouchon du réservoir d'essence
8. Contacteurs à la poignée droite
9. Poignée d'accélération

- 10. Fourche avant
- 11. Phare
- 12. Clignotant
- 13. Avertisseur
- 14. Contacteur à clé
- 15. Réservoir d'essence
- 16. Robinet d'essence
- 17. Commande d'enrichissement
- 18. Selle
- 19. Accroche-casques
- 20. Câble du compteur de vitesse
- 21. Sélecteur de vitesse
- 22. Contacteur de béquille latérale
- 23. Béquille latérale
- 24. Élément du filtre à air
- 25. Chaîne de transmission
- 26. Amortisseur arrière



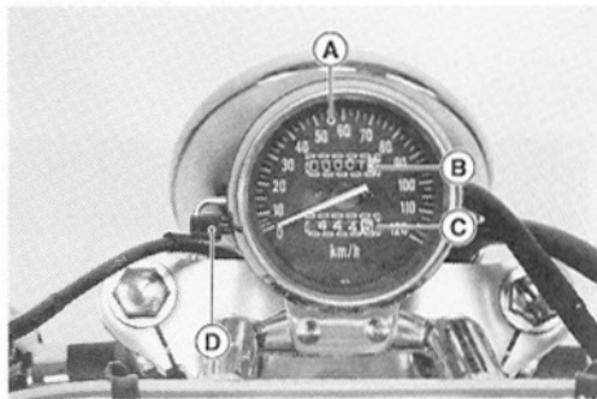


- 27. Feu arrière/stop
- 28. Fusible principal
- 29. Batterie
- 30. Carburateur
- 31. Bougie
- 32. Verrou de direction
- 33. Indicateur d'usure de la garniture de frein
- 34. Échappement
- 35. Jauge de niveau d'huile
- 36. Contacteur de frein arrière
- 37. Pédale de frein arrière
- 38. Étrier de frein
- 39. Disque de frein

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Compteur de vitesse

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule. Un compteur kilométrique et un compteur journalier sont incorporés au compteur de vitesse. Le compteur kilométrique indique la distance parcourue depuis la mise en service du véhicule. Le compteur journalier indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. Le compteur journalier peut être remis à zéro en tournant le bouton de remise à zéro dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.



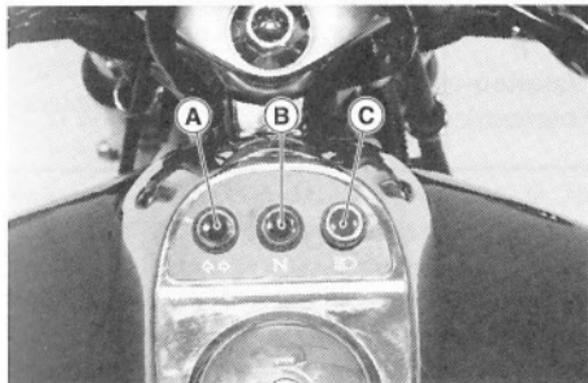
- A. Compteur de vitesse
- B. Compteur kilométrique
- C. Compteur journalier
- D. Bouton de remise à zéro

Témoins

↔ : Lorsque le contacteur des clignotants est placé à gauche ou à droite, le témoin clignote.

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

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



- A. Témoin des clignotants
- B. Témoin de point mort
- C. Témoin du feu de route

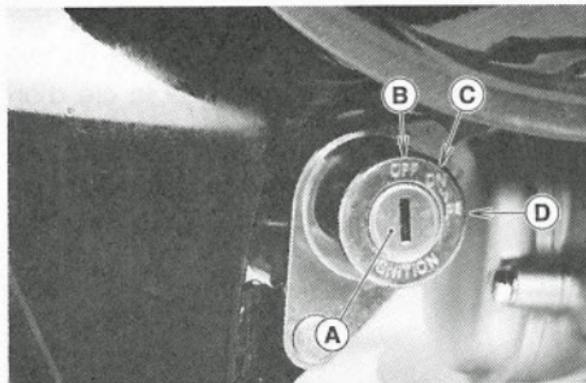
Clés

Deux clés sont fournies avec la motocyclette. Une clé est destinée au contacteur à clé, au bouchon du réservoir d'essence et à l'accroche-casques, et l'autre au verrou de direction.

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

Contacteur à clé

Le contacteur à clé se trouve sur le côté gauche, devant le cylindre. Ce modèle est équipé d'un contacteur à clé à 3 positions. La clé peut être ôtée du contacteur lorsque ce dernier est sur OFF ou P (stationnement).



- A. Contacteur à clé
- B. Position OFF
- C. Position ON
- D. Position P (stationnement)

OFF	Moteur coupé. Tous les circuits électriques sont coupés.
ON	Moteur en circuit. Circuit de signalisation allumé. Le phare, le feu arrière et l'éclairage des instruments peuvent être allumés lorsque le moteur tourne.
P (stationnement)	Moteur coupé. Les feux arrière et de stationnement s'allument. Tous les autres circuits électriques sont coupés.

NOTE

- Pour stationner, la clé étant sur ON, l'enfoncer et la tourner sur P (stationnement).
- Si le contacteur reste sur P (stationnement) pendant longtemps (une heure), la batterie risque de se décharger complètement.

Contacteurs à la poignée droite

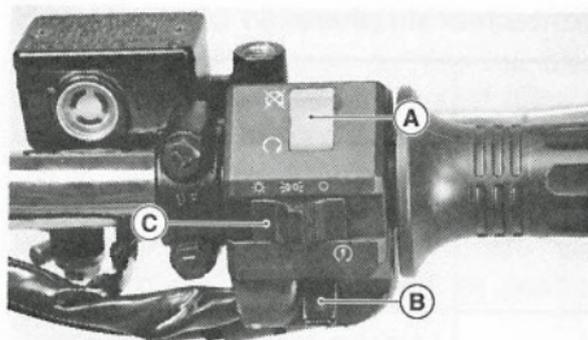
Contacteur d'arrêt moteur

Le contacteur d'arrêt moteur doit être à la position  et le contact mis pour que la motocyclette puisse fonctionner.

Le contacteur d'arrêt moteur est à utiliser en cas d'urgence. Si un danger quelconque nécessite l'arrêt d'urgence du moteur, basculer ce contacteur à la position .

NOTE

- *Il est préférable d'utiliser le contacteur à clé pour éteindre le moteur.*
- *Le phare, le feu de stationnement, le feu arrière et l'éclairage des instruments sont coupés lorsque le moteur est éteint.*



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

Bouton du démarreur

Ce bouton actionne le démarreur électrique lorsque la boîte de vitesses est au point mort ou lorsque l'on débraye.

Se reporter à la section « Mise en marche du moteur » au chapitre « Conduite de la motocyclette ».

Contacteur du phare

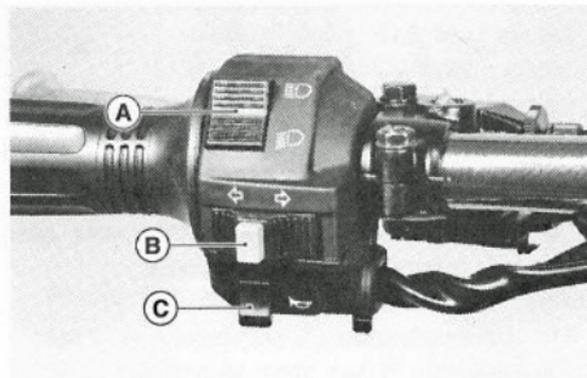
○	Le phare est éteint.
☞☜	Le feu de stationnement, le feu arrière et l'éclairage des instruments sont allumés lorsque le moteur tourne.
☀	Le phare, le feu de stationnement, le feu arrière et l'éclairage des instruments sont allumés lorsque le moteur tourne.

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

Cet inverseur permet de passer en feu de route ou en feu de croisement. Le témoin de feu de route est allumé lorsque le phare est à la position feu de route (☞☜).

Feu de route ☞☜

Feu de croisement ... ☞☜



A. Inverseur feu de route/de croisement

B. Contacteur des clignotants

C. Bouton de l'avertisseur

Contacteur des clignotants

Lorsque le contacteur des clignotants est placé à gauche (↶) ou à droite (↷), le témoin correspondant clignote.

Pour couper les clignotants, enfoncer le contacteur.

Bouton de l'avertisseur

L'avertisseur retentit lorsque ce bouton est enfoncé.

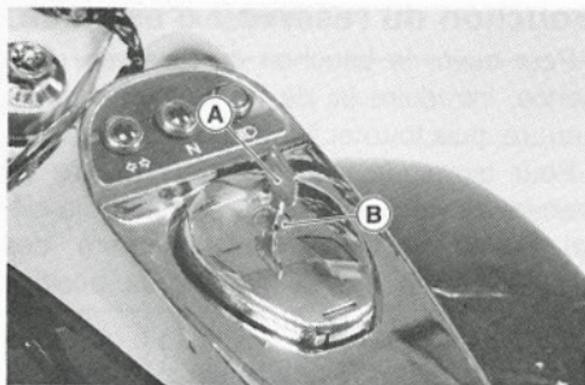
Bouchon du réservoir d'essence

Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence, introduire la clé de contact dans la serrure, puis tourner la clé à droite.

Pour fermer le bouchon, le remettre en place avec la clé insérée. Pour retirer la clé, la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine.

NOTE

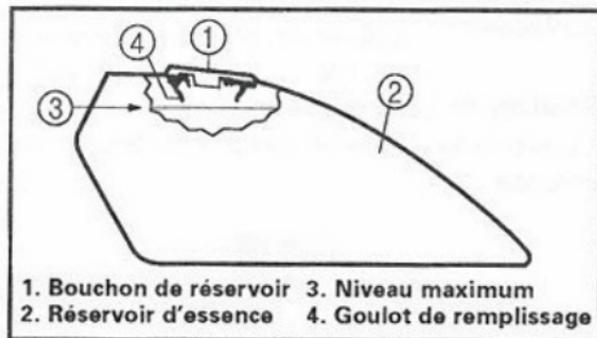
- *Le bouchon du réservoir ne peut être fermé que si la clé de contact est insérée dans la serrure et la clé de contact ne peut être dégagée du bouchon que si celui-ci est correctement verrouillé.*
- *Éviter de fermer le bouchon en appuyant sur la clé, car cela rend le verrouillage impossible.*



- A. Clé de contact
B. Bouchon du réservoir d'essence

Réservoir d'essence

Éviter de faire le plein sous la pluie ou par vent chargé de poussières afin de ne pas polluer l'essence.



1. Bouchon de réservoir 3. Niveau maximum
2. Réservoir d'essence 4. Goulot de remplissage

ATTENTION

- *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Mettre le contacteur à clé sur OFF. Ne pas fumer. S'assurer que l'endroit est bien ventilé et dépourvu de sources d'étincelles ou de flammes, y compris de tout appareil muni d'une veilleuse.*
- *Ne jamais remplir le réservoir jusqu'au goulot de remplissage. Si le réservoir est rempli à ras bord, la dilatation thermique risque de faire déborder l'essence par les événements du bouchon.*
- *Après avoir fait le plein, s'assurer que le bouchon est correctement fermé.*
- *Si de l'essence coule sur le réservoir, l'essuyer immédiatement.*

Qualité de l'essence :

Ce moteur Kawasaki fonctionne à l'essence sans plomb. Cependant, si l'essence appropriée n'est pas disponible, il est permis d'utiliser de la super au plomb.

IMPORTANT

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

Indice d'octane

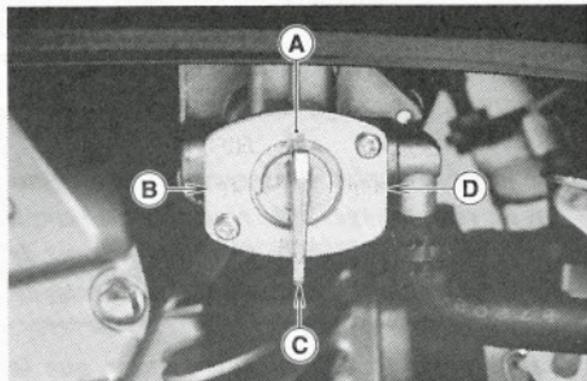
L'indice d'octane d'une essence est la mesure de sa résistance à la détonation (cliquetis). Le terme communément utilisé pour décrire l'indice d'octane d'une essence est RON. Toujours utiliser une essence d'un indice d'octane de recherche égal ou supérieur à 91 (RON).

NOTE

- *S'il se produit des cognements ou des cliquetis, essayer une autre marque d'essence ou une essence ayant un indice d'octane supérieur.*

Robinet d'essence

Placé sur la position ON ou RES, le robinet d'essence interrompt automatiquement l'arrivée d'essence lorsque le moteur est coupé.



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

Le robinet d'essence a 3 positions : ON, RES (réserve) et PRI (amorçage). Si l'essence vient à manquer alors que le robinet est sur ON, tourner le robinet sur PRI. Le laisser dans cette position quelques secondes, puis le placer sur RES. Il est alors possible d'utiliser les derniers 2,5 litres d'essence.

Quand le robinet est sur PRI, le contrôle automatique de l'arrivée d'essence est hors circuit. Cette position facilite l'amorçage du moteur après une panne d'essence ou la vidange du réservoir.

NOTE

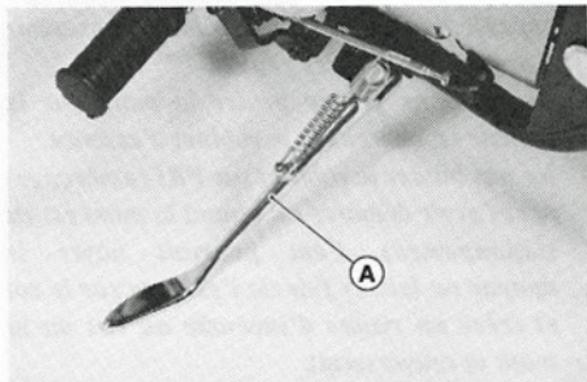
- *L'autonomie étant limitée lorsque l'on roule sur la réserve, faire le plein dès que possible.*
- *S'assurer de replacer le robinet sur ON (et non RES) après avoir fait le plein.*
- *Pour mettre le moteur en marche après une longue période d'entreposage, mettre le robinet sur PRI et l'y laisser un moment avant de le placer sur ON.*

ATTENTION

- *S'exercer à actionner le robinet d'essence à l'arrêt. Afin d'éviter un accident, il faut être capable de manœuvrer le robinet sans avoir à quitter la route des yeux.*
- *Veiller à ne pas se brûler la main sur le moteur en cherchant le robinet d'essence.*
- *Ne pas laisser le robinet sur PRI (amorçage) après avoir démarré ou quand la moto est en stationnement. Cela pourrait noyer le moteur ou laisser fuir de l'essence sur le sol et créer un risque d'incendie au cas où la moto se renverserait.*

Béquille latérale

Cette motocyclette est équipée d'une béquille latérale.



A. Béquille latérale

NOTE

- Avant de garer la motocyclette sur sa béquille latérale, tourner le guidon vers la gauche.

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

NOTE

- Cette motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille latérale. Si l'on oublie de relever la béquille latérale, ce contacteur coupe le moteur au moment où l'on embraye avec une vitesse engagée.

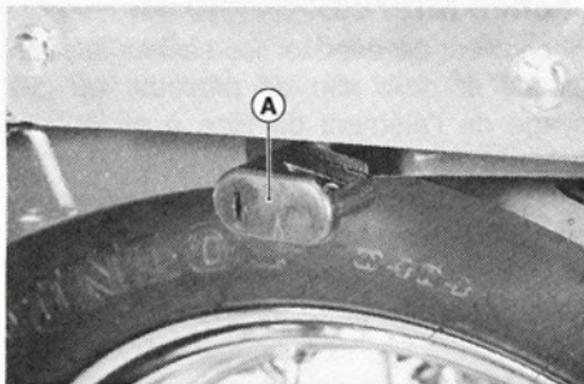
Accroche-casques

Il est possible d'attacher un casque à l'accroche-casques de la motocyclette.

Pour déverrouiller l'accroche-casques, introduire la clé de contact dans la serrure, puis tourner la clé à droite.

ATTENTION

- *Ne pas rouler lorsqu'un casque est attaché à l'accroche-casques de la moto. Cela peut gêner la conduite du véhicule ou distraire le conducteur et ainsi provoquer un accident.*

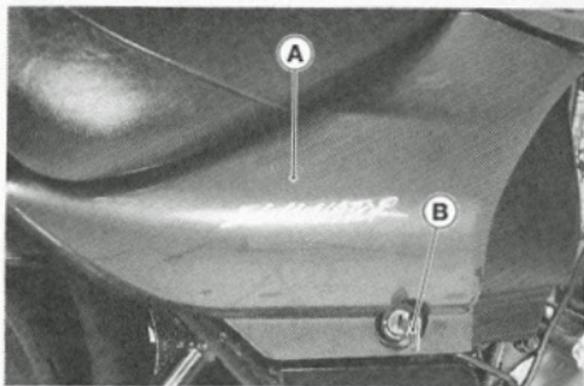


A. Accroche-casques

Caches latéraux

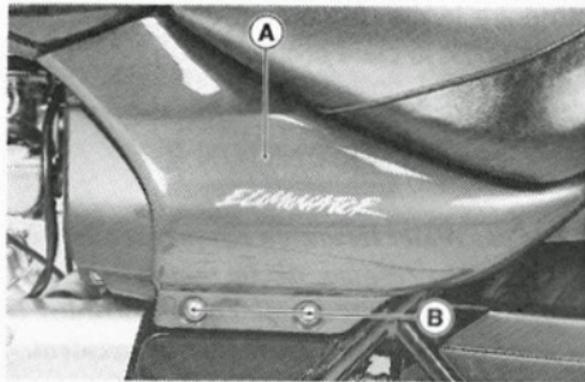
Il convient de déposer les caches latéraux gauche et droit afin de procéder au nettoyage de l'élément du filtre à air et à la recharge de la batterie.

Pour accéder au compartiment de rangement, introduire la clé de contact dans la serrure du cache latéral droit, la tourner à droite, puis enlever le cache.



A. Cache latéral droit
B. Clé de contact

Pour déposer le cache latéral gauche, dévisser ses vis de fixation, puis le tirer vers soi.

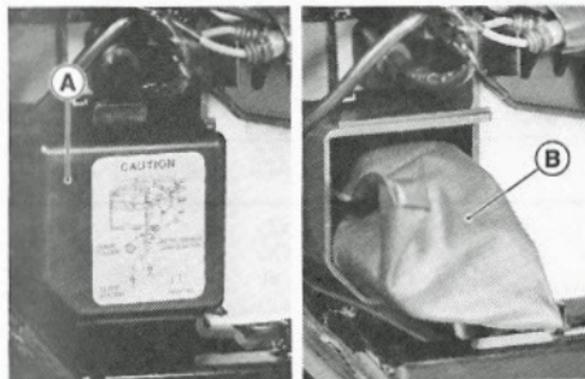


A. Cache latéral gauche
B. Vis

Compartiment de la trousse à outils

Le compartiment de la trousse à outils est pourvu d'un couvercle. Celui-ci se trouve derrière le cache latéral droit.

Ranger la trousse à outils dans ce compartiment. Les réglages et remplacements de pièces décrits dans ce manuel peuvent être réalisés à l'aide des outils fournis.



A. Couvercle du compartiment de la trousse à outils

B. Trousse à outils

Verrou de direction

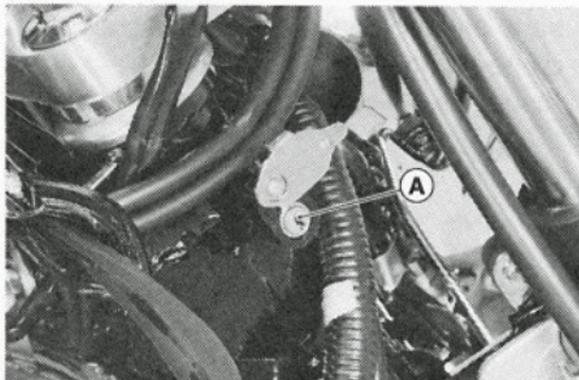
La moto est équipée d'un verrou de direction situé du côté droit du tube de tête de direction.

Pour verrouiller la direction:

1. Tourner le guidon vers la gauche.
2. Ouvrir le couvercle de la serrure en le faisant pivoter dans le sens des aiguilles d'une montre.
3. Insérer la clé du verrou de direction dans la serrure.
4. Tourner la clé vers la gauche.
5. Enfoncer la clé tout en tournant le guidon légèrement vers la droite. Tourner ensuite la clé vers la droite.
6. Retirer la clé.

ATTENTION

- *Déverrouiller la direction avant de mettre le moteur en marche. Essayer de rouler avec la direction verrouillée risque de produire un accident.*



A. Verrou de direction

RODAGE

Les premiers 1.600 km parcourus par la moto constituent la période de rodage. Si le rodage n'est pas effectué correctement, la moto risque d'être hors d'état après quelques milliers de kilomètres.

Observer les règles qui suivent pendant la période de rodage.

- Le tableau ci-dessous indique les vitesses maximales en km/h à observer pendant la période de rodage.

	km/h				
Rapport engagé	1ère	2ème	3ème	4ème	5ème
Distance parcourue					
0 – 800 km	18	28	37	45	52
800 – 1.600 km	25	40	52	62	70

NOTE

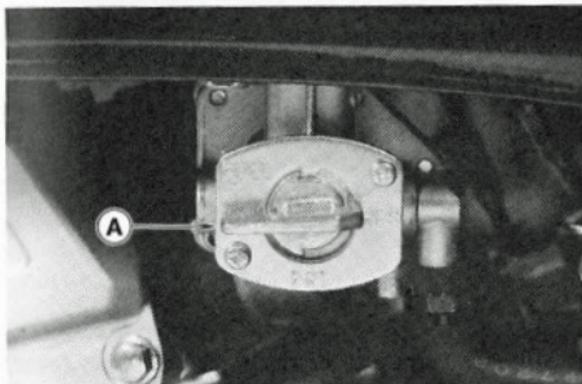
- *Sur la voie publique, respecter les limitations de vitesse imposées par la loi.*
- Ne pas démarrer ou emballer le moteur immédiatement après la mise en marche du moteur, même si ce dernier est déjà chaud. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux ou trois minutes pour permettre à l'huile de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

En outre, à 1.000 km, il est extrêmement important que le propriétaire fasse effectuer un entretien chez un concessionnaire Kawasaki.

CONDUITE DE LA MOTOCYCLETTE

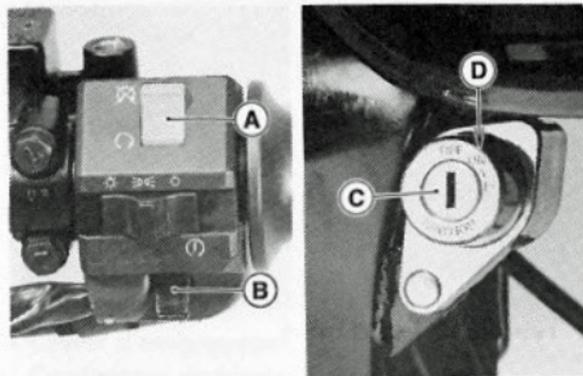
Mise en marche du moteur

- Mettre le robinet d'essence sur ON.



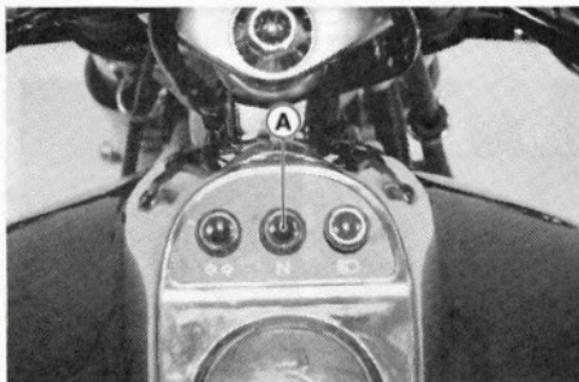
A. Position ON

- Vérifier si le contacteur d'arrêt moteur est à la position .
- Mettre le contact.



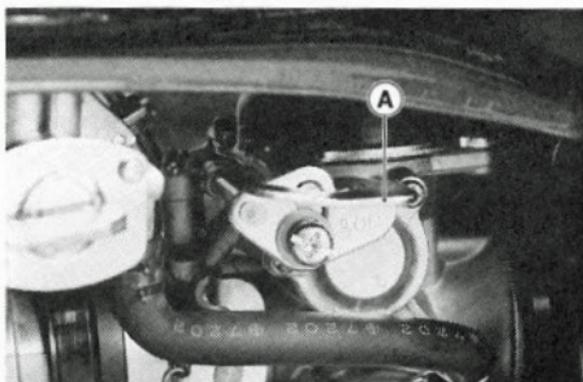
- A. Contacteur d'arrêt moteur
- B. Bouton du démarreur
- C. Contacteur à clé
- D. Position ON

- Mettre la boîte de vitesses au point mort.



A. Témoin de point mort

- Si le moteur est froid, enfoncer complètement la commande d'enrichissement (système d'enrichissement activé).



A. Commande d'enrichissement

NOTE

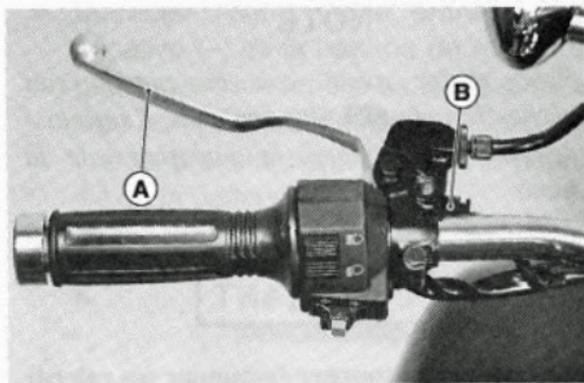
- *Si le moteur est déjà chaud ou par temps chaud (plus de 35 °C), ouvrir partiellement les gaz au lieu d'utiliser la commande d'enrichissement, puis mettre le moteur en marche.*
- Actionner le bouton du démarreur sans donner de gaz jusqu'à la mise en marche du moteur.

IMPORTANT

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

NOTE

- Si le moteur est noyé, ouvrir les gaz à fond et actionner le démarreur jusqu'à la mise en marche.
- La motocyclette est équipée d'un contacteur de blocage du démarreur. Ce contacteur empêche le démarreur électrique de fonctionner dans le cas où l'on ne débraye pas et qu'une vitesse est engagée.



A. Levier d'embrayage

B. Contacteur de blocage du démarreur

- Refermer graduellement la commande d'enrichissement en veillant à garder un régime adéquat pendant le temps de réchauffement.
- Lorsque le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans la commande d'enrichissement, refermer complètement celle-ci.

NOTE

- *Pour rouler avant que le moteur soit réchauffé, refermer la commande d'enrichissement aussitôt après le démarrage de la moto.*

IMPORTANT

- **Ne pas laisser tourner le moteur au ralenti plus de 5 minutes, pour éviter de surchauffer le moteur et, par conséquent, de l'endommager.**

Mise en marche en cas de batterie déchargée

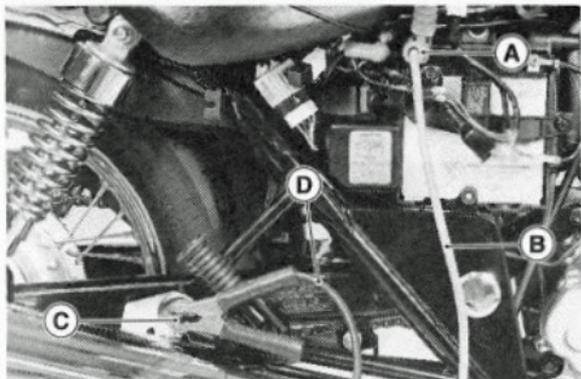
Si la batterie de la motocyclette est déchargée, il faut la déposer et la recharger. Si cela n'est pas possible, mettre le moteur en marche à l'aide d'une batterie de renfort de 12 V et de câbles de démarrage.

ATTENTION

- *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 le cache latéral droit.
- Tourner la clé de contact sur OFF.
- Raccorder un des câbles entre la borne positive (+) de la batterie de renfort et la borne positive (+) de la batterie de la motocyclette.



- A. Borne positive (+) de la batterie de la moto
- B. De la borne positive (+) de la batterie de renfort
- C. Surface métallique non peinte
- D. De la borne négative (-) de la batterie de renfort

- Brancher l'autre câble entre la borne négative (-) de la batterie de renfort et la pédale de frein arrière ou toute autre surface non peinte de la moto. Ne pas effectuer le branchement à la borne négative (-) de la batterie.

ATTENTION

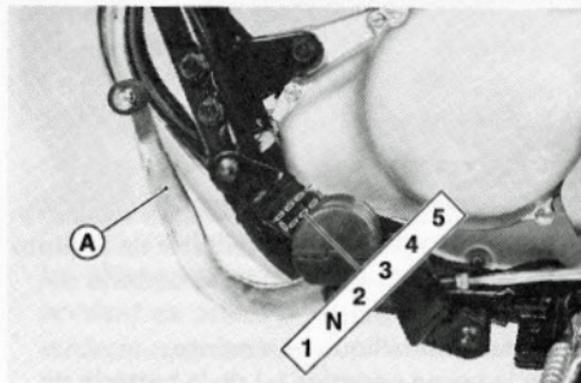
- *Ne pas effectuer ce dernier branchement au carburateur ou à la batterie. Prendre soin de ne pas toucher en même temps la pince métallique des câbles positif et négatif. Ne pas se pencher au-dessus de la batterie en effectuant ce branchement. Ne jamais utiliser une batterie de renfort lorsque la batterie 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.

IMPORTANT

- 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 motocyclette.
- Remettre le cache latéral droit en place.

Démarrage de la motocyclette

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



A. Sélecteur de vitesse

NOTE

- *Cette motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille latérale. Ce contacteur empêche l'allumage du moteur si l'embrayage est actionné et une vitesse est engagée alors que la béquille latérale n'est pas relevée.*

Passage des vitesses

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

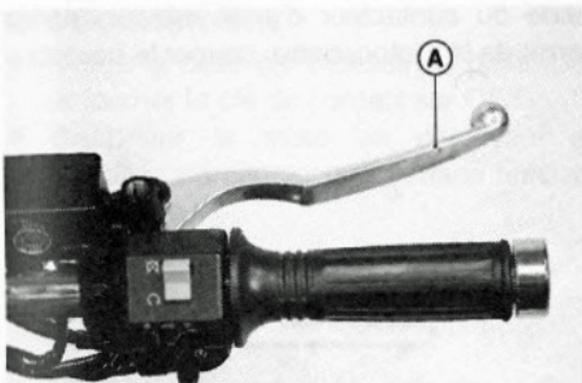
ATTENTION

- *Ralentir suffisamment avant de rétrograder, afin de ne pas emballer le moteur. Non seulement cela peut l'endommager, mais la roue arrière pourrait déraper et un accident pourrait se produire. Rétrograder en veillant toujours à ce que la vitesse du véhicule soit inférieure à la limite de chaque vitesse (voir tableau).*

	km/h
5ème → 4ème	50
4ème → 3ème	40
3ème → 2ème	30
2ème → 1ère	20

Freinage

- Fermer complètement les gaz tout en laissant le moteur embrayé (sauf pour passer une vitesse) afin d'utiliser le frein moteur pour ralentir.
- Rétrograder les vitesses une par une afin de se retrouver en 1ère au moment de l'arrêt de la moto.
- Toujours utiliser les deux freins en même temps pour s'arrêter. En principe, il faut 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 ne pas freiner du tout. 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 déraper.



A. Levier de frein avant



A. Pédale de frein arrière

Arrêt du moteur

- Fermer complètement les gaz.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Couper le contact.
- Stationner la moto en déployant sa béquille latérale sur une surface horizontale solide.
- Verrouiller la direction.

Arrêt d'urgence de la moto

Cette motocyclette KAWASAKI a été conçue et construite en vue d'assurer un maximum de confort et de sécurité. Cependant, afin de bénéficier pleinement de la technologie de pointe de KAWASAKI, il importe 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, le filtre à air s'est obstrué et des impuretés ont pu pénétrer dans le carburateur, calant le papillon des gaz en position ouverte.
2. Lors du démontage du filtre à air, des impuretés ont pu pénétrer dans le carburateur et caler le papillon des gaz.

En cas de panne d'accélération, freiner et débrayer pour arrêter la motocyclette. Une fois le freinage entamé, couper le moteur à

l'aide du contacteur d'arrêt moteur. Après l'arrêt de la motocyclette, couper le contact.

Stationnement

- Mettre la boîte de vitesses au point mort et tourner la clé de contact sur OFF.
- Stationner la moto en déployant sa béquille latérale sur une surface horizontale solide.

IMPORTANT

- 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.

ATTENTION

- *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.*
- Verrouiller la direction pour réduire les risques de vol.

NOTE

- *Pour améliorer la visibilité de la moto lorsqu'elle est garée la nuit à proximité de la circulation, tourner la clé de contact sur P (stationnement) pour laisser le feu arrière et le feu de stationnement allumés.*
- *Ne pas laisser trop longtemps la clé de contact sur P, sinon la batterie se déchargera.*

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Contrôles quotidiens de sécurité

Vérifier les points suivants chaque jour avant de prendre la route. 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.

ATTENTION

- 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
Pneus Pression de gonflage (à froid)

Avant	150 kPa (1,5 kg/cm ²)
Arrière	175 kPa (1,75 kg/cm ²)

Chaîne de transmission	Flèche : 25 – 40 mm
Écrous, boulons, attaches.....	Vérifier si les composants de la direction et de la suspension, les axes et toutes les commandes sont correctement fixés.
Direction.....	Fonctionnement doux mais sans mou d'une butée à l'autre Câbles de commande non pincés
Freins	Pas de fuites de liquide de frein Jeu à la pédale de frein : 20 – 30 mm Usure des plaquettes : épaisseur de la garniture supérieure à 1 mm Usure des garnitures : indicateur dans la plage d'utilisation « USABLE RANGE »
Poignée d'accélération.....	Jeu à la poignée d'accélération : 2 – 3 mm
Embrayage.....	Jeu au levier d'embrayage : 2 – 3 mm Le levier d'embrayage fonctionne en douceur.
Équipement électrique	Tous les feux et l'avertisseur fonctionnent correctement.
Contacteur d'arrêt moteur	Arrête le moteur.
Béquille latérale	Se relève complètement par la force du ressort. Ressort de rappel ni affaibli, ni endommagé

Voir également l'étiquette « Contrôles quotidiens de sécurité » collée au dos du cache latéral droit.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Les travaux d'entretien et de réglage décrits dans ce chapitre sont facilement réalisables 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.**

En cas de doute au sujet d'un réglage ou du fonctionnement du véhicule, en confier la vérification à un concessionnaire Kawasaki.

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

Tableau d'entretien périodique

Opération	Fréquence	*Distance au compteur km							Voir page
		Au 1 ^{er} des deux	1000	6000	12000	18000	24000	30000	
	Tous les								
Ralenti – Régler		•		•		•		•	64
Jeu à la poignée d'accélération – Contrôler †		•		•		•		•	61
Bougie – Nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes †			•	•	•	•	•	•	54
K Jeu aux soupapes – Contrôler †				•		•		•	56
K Soupape d'aspiration d'air (CH) – Contrôler †			•	•	•	•	•	•	57
Élément du filtre à air – Nettoyer † #				•		•		•	57
Jeu à la commande de frein – Contrôler †		•	•	•	•	•	•	•	77
Contacteur de frein – Contrôler †		•	•	•	•	•	•	•	80
Usure des garnitures et des plaquettes de freins – Contrôler † #			•	•	•	•	•	•	74
Niveau du liquide de frein – Contrôler †	mois	•	•	•	•	•	•	•	75
K Liquide de frein – Changer	2 ans					•			77

Opération	Fréquence	*Distance au compteur km							Voir page		
		Au 1 ^{er} des deux		1000	6000	12000	18000	24000		30000	36000
		Tous les									
Embrayage – Régler			•	•	•	•	•	•	•	65	
K Direction – Contrôler †			•	•	•	•	•	•	•	–	
Usure de la chaîne de transmission – Contrôler † #				•	•	•	•	•	•	72	
Serrage des écrous, boulons, attaches – Contrôler †			•		•		•		•	–	
K Tension des rayons et voile de roue – Contrôler †			•	•	•	•	•	•	•	–	
Usure des pneus – Contrôler †				•	•	•	•	•	•	84	
Huile moteur – Changer #	6 mois		•	•	•	•	•	•	•	49	
Filtre à huile – Remplacer			•		•		•		•	49	
Crépine à huile – Nettoyer			•		•		•		•	49	
K Lubrification générale – Effectuer					•		•		•	–	
K Huile de fourche avant – Changer	2 ans						•			–	
État et étanchéité de la fourche avant – Contrôler †					•		•		•	–	
État de l'amortisseur arrière et fuites d'huile – Contrôler †					•		•		•	81	

Opération	Fréquence	*Distance au compteur km							
		Au 1 ^{er} des deux 							
	Tous les	1000	6000	12000	18000	24000	30000	36000	Voir page
K Pivot de bras oscillant – Lubrifier				•		•		•	–
K Roulements de direction – Lubrifier	2 ans					•			–
K Coupelle et joint de protection du maître cylindre – Remplacer	4 ans								–
K Joint de piston et joint de protection d'étrier – Remplacer	4 ans								–
K Câble de frein – Remplacer	2 ans								–
Chaîne de transmission – Lubrifier #		Tous les 600 km							73
Flèche de chaîne de transmission – Contrôler † #		Tous les 1.000 km							67

K : Confier cette opération à un concessionnaire Kawasaki.

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

† : Remplacer, ajouter ou régler selon le cas.

: Effectuer l'entretien plus souvent si les conditions d'utilisation sont éprouvantes pour la moto : lors de l'utilisation sur des routes poussiéreuses, mouillées, boueuses, si la machine est utilisée à grande vitesse ou si le moteur est mis en marche et arrêté fréquemment.

(CH) : Modèle suisse

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.

ATTENTION

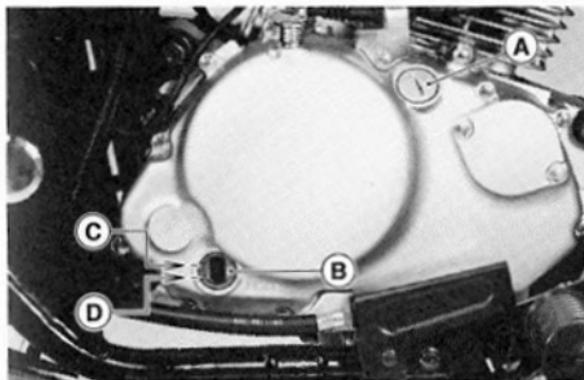
- *Un manque d'huile ou une huile dégradée ou polluée accélèrent l'usure et peuvent se traduire par un grippage du moteur ou de la transmission, un accident et des blessures.*

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.

IMPORTANT

- 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 l'aide de la jauge. La moto perpendiculaire au sol, le niveau doit arriver entre les repères prévus à côté de la jauge.

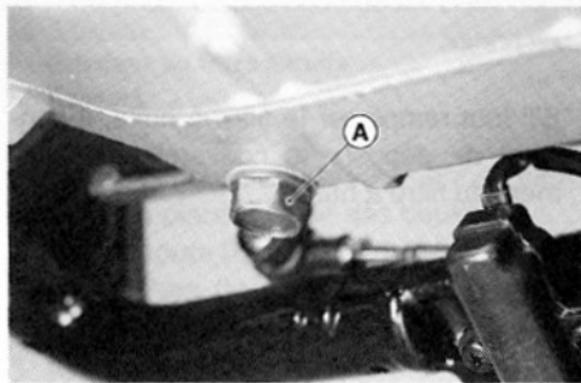


- A. Bouchon de l'orifice de remplissage
- B. Jauge de niveau d'huile
- C. Repère de niveau supérieur
- D. Repère de niveau inférieur

- 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 la quantité d'huile nécessaire. Utiliser une huile de même type et de même marque que celle qui se trouve déjà dans le moteur.

Changement de l'huile, remplacement du filtre à huile et nettoyage de la crépine à huile

- Faire chauffer soigneusement le moteur, puis l'arrêter.
- Placer un bac à vidange sous le moteur.
- Enlever le bouchon de vidange du moteur.

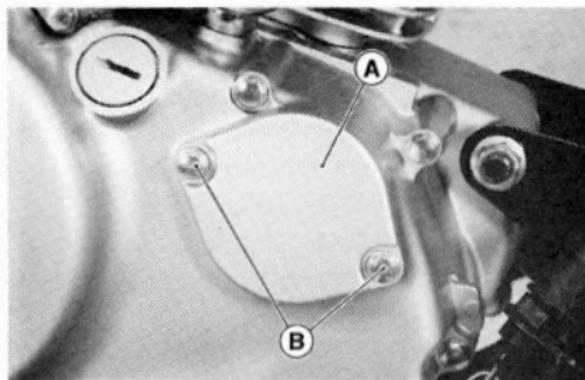


A. Bouchon de vidange

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

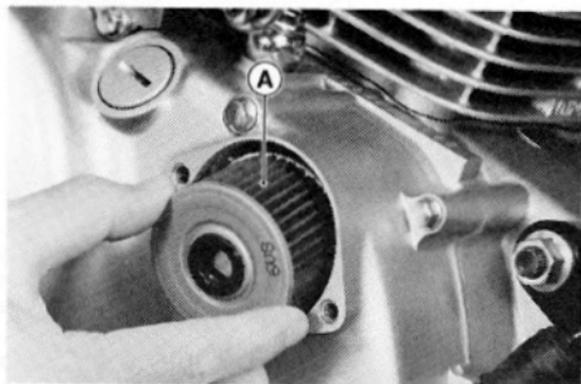
ATTENTION

- *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.*
- S'il faut remplacer le filtre à huile, il convient de déposer le couvercle de l'élément du filtre à huile.



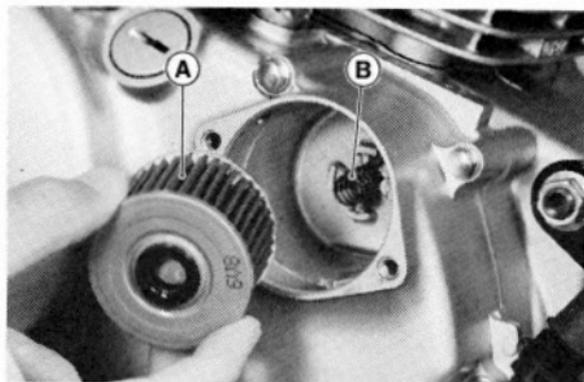
A. Couvercle de l'élément du filtre à huile
B. Boulons

- Remplacer l'élément du filtre à huile.



A. Élément du filtre à huile

- Appliquer un peu d'huile moteur sur l'œillet.



A. Élément du filtre à huile

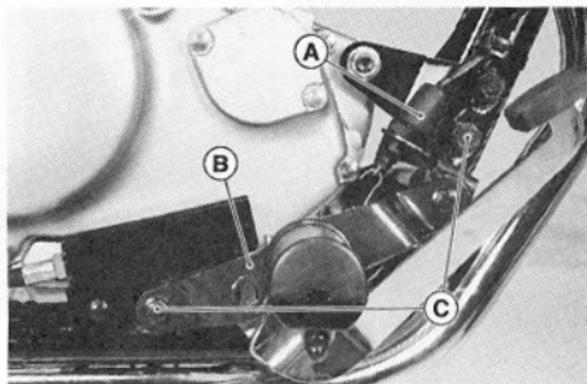
B. Ressort

- Mettre le couvercle de l'élément du filtre à huile en place à l'aide des boulons.
- Quand toute l'huile s'est écoulée, installer le bouchon de vidange du moteur avec son joint. Le couple de serrage est indiqué dans le tableau qui suit.

NOTE

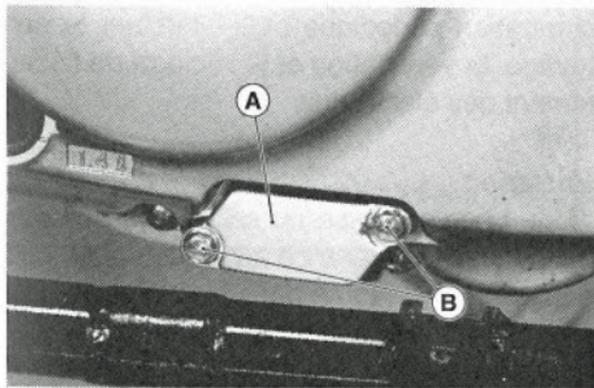
- *Remplacer tout joint endommagé.*

- S'il faut nettoyer la crépine à huile, effectuer ce travail en la plongeant dans un bain de solvant à point d'ignition élevé. Déposer le couvercle de crépine à huile en procédant comme suit.
- Déconnecter le connecteur du contacteur de frein arrière.
- Desserrer les boulons de fixation du support de la pédale de frein arrière, puis déposer le support, la pédale et le contacteur de frein arrière.

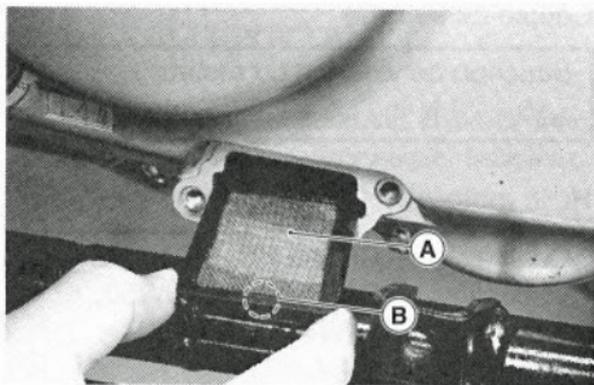


- A. Contacteur de frein arrière**
- B. Support de pédale de frein arrière**
- C. Boulons de fixation**

- Déposer le couvercle de crépine à huile après avoir enlevé les deux boulons, puis retirer la crépine à huile.



A. Couvercle de crépine à huile
B. Boulons



A. Crépine à huile **B. Repère UP**

- Mettre la crépine à huile en place dans le carter, en veillant à diriger le repère UP vers le haut.
- Mettre la crépine à huile en place à l'aide des boulons.
- Remonter les éléments déposés.
- Remplir le moteur jusqu'au repère de niveau supérieur avec de l'huile moteur de bonne qualité en se reportant au tableau.
- Contrôler le niveau d'huile.

Couple de serrage

Bouchon de vidange du moteur :
15 – 20 N-m (1,5 – 2,0 kg-m)

Huile moteur

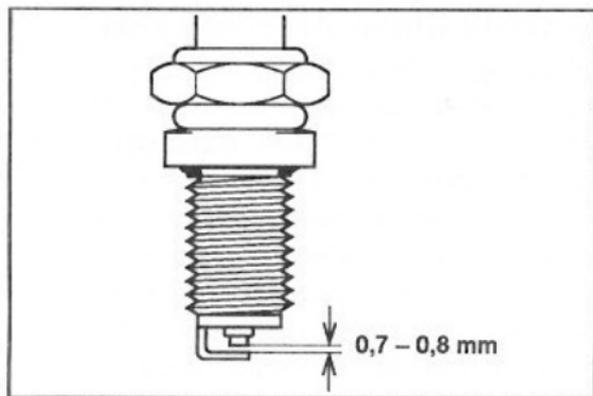
Qualité : Classe SE, SF ou SG
Viscosité : SAE 10W40, 10W50,
20W40 ou 20W50
Capacité : 1,1 l
(sans dépose du filtre)
1,2 l
(avec dépose du filtre)
1,4 l
(moteur à sec)

Bougie

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

Entretien

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



IMPORTANT

- Si le moteur est fort sollicité, installer une bougie d'un indice thermique inférieur (NGK CR8E ou ND U24ESR-N).

Bougie

Bougie standard	NGK CR7E
Écartement des électrodes	0,7 - 0,8 mm
Couple de serrage	14 N-m (1,4 kg-m)

Jeu aux soupapes

L'usure des soupapes et de leur siège réduit le jeu aux soupapes et les dérègle.

IMPORTANT

- Si le jeu n'est pas réglé, les soupapes peuvent rester partiellement ouvertes du fait de leur usure, ce qui réduit le rendement, brûle les soupapes et leur siège et peut gravement endommager le moteur.

Le jeu doit être vérifié et réglé pour chaque soupape à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique.

La vérification et le réglage doivent être effectués par un concessionnaire Kawasaki.

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 inoffensif une grande partie du monoxyde de carbone.

Soupape d'aspiration d'air

La soupape d'aspiration d'air est une soupape anti-refoulement 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 la soupape d'aspiration d'air à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique. Contrôler également la soupape 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 un bruit anormal.

Confier les opérations de dépose et de vérification des soupapes d'aspiration d'air à un concessionnaire Kawasaki.

Filtre à air

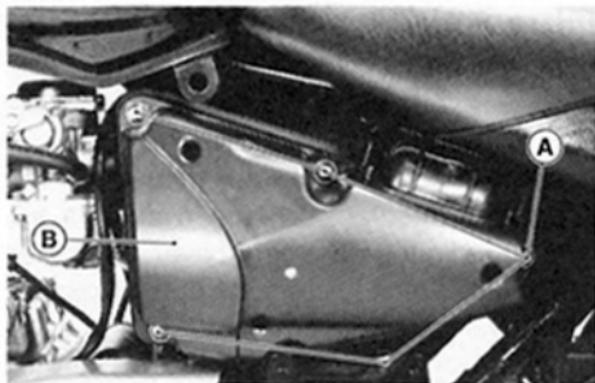
Un filtre à air encrassé réduit l'arrivée d'air au moteur, augmente la consommation d'essence, réduit la puissance du moteur et accélère l'encrassement des bougies.

Nettoyer l'élément du filtre à air à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique. Dans les régions poussiéreuses, le nettoyer plus fréquemment.

Après avoir roulé sous la pluie ou sur des routes boueuses, il faut le nettoyer immédiatement. Remplacer l'élément du filtre à air s'il est endommagé.

Dépose de l'élément du filtre à air

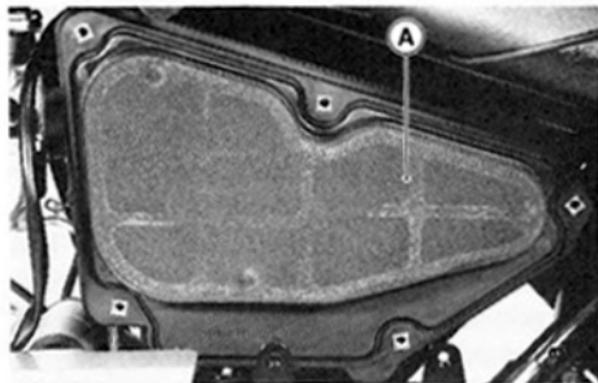
- Déposer le cache latéral gauche.
- Dévisser les vis de fixation du cache du filtre à air, puis retirer celui-ci.



A. Vis

B. Cache du filtre à air

- Retirer l'élément de son boîtier.



A. Élément

- Placer un chiffon propre, non pelucheux sur le boîtier du filtre à air pour empêcher toute pénétration de poussière ou autres corps étrangers.
- S'assurer que l'élément n'est pas endommagé. Le moindre dommage exige le remplacement de l'élément.

ATTENTION

- *Si des impuretés ou de la poussière pénètrent dans le carburateur, le papillon des gaz peut se coincer, ce qui risque de provoquer un accident.*

IMPORTANT

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

NOTE

- *La repose de l'élément s'effectue dans le sens inverse de sa dépose.*

Nettoyage de l'élément

- Nettoyer l'élément dans un bain de solvant à point d'ignition élevé.

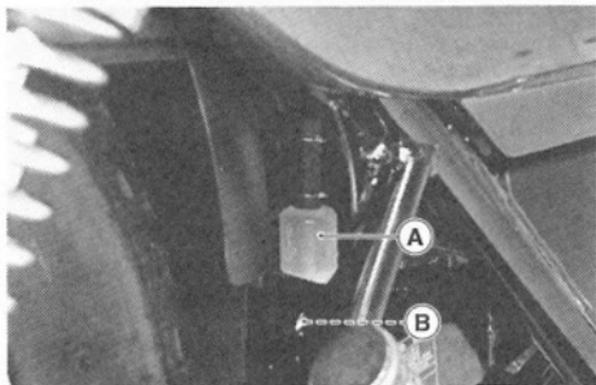
- Sécher l'élément à l'air comprimé ou en le pressant.
- Après ce nettoyage, saturer l'élément à l'huile moteur SAE 10W40 de classe SE, SF ou SG. Éliminer l'excès d'huile en serrant l'élément et sécher ce dernier du mieux possible en le pressant dans un chiffon propre. Veiller à ne pas déchirer l'élément.

ATTENTION

- *Nettoyer l'élément dans un endroit bien ventilé et à l'écart de sources d'étincelles ou de flammes, y compris de tout appareil muni d'une veilleuse. Ne pas nettoyer l'élément à l'essence ou avec un solvant facilement inflammable. Il y a danger d'incendie et d'explosion.*

Vidange de l'huile

- Contrôler le réservoir transparent situé au fond du boîtier de filtre à air.



- A. Réservoir
- B. Bouchon

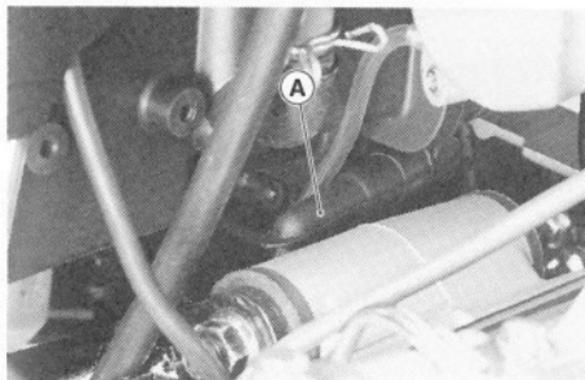
- S'il y a de l'huile dans le réservoir, retirer le bouchon situé à l'extrémité inférieure et vidanger l'huile.

ATTENTION

- *Bien veiller à remettre le bouchon en place après avoir effectué la vidange. Les vapeurs d'huile pourraient graisser le pneu arrière et causer un accident et des blessures.*

Contrôle de présence de poussière et d'eau

- Retirer le tuyau de vidange du fond du boîtier de filtre à air afin d'évacuer toute accumulation de poussière et d'eau.



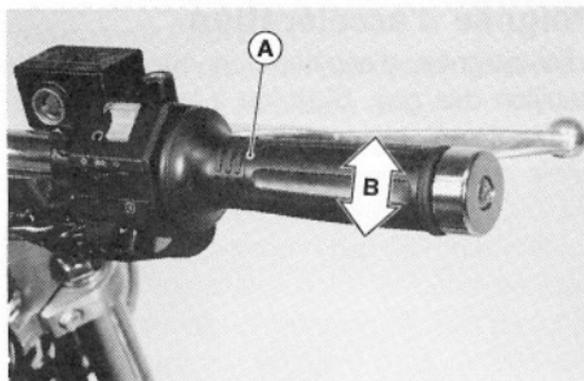
A. Tuyau de vidange

Poignée d'accélération

La poignée d'accélération commande le papillon des gaz. 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. Vérifier le jeu régulièrement à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique, et le régler si nécessaire.

Contrôle

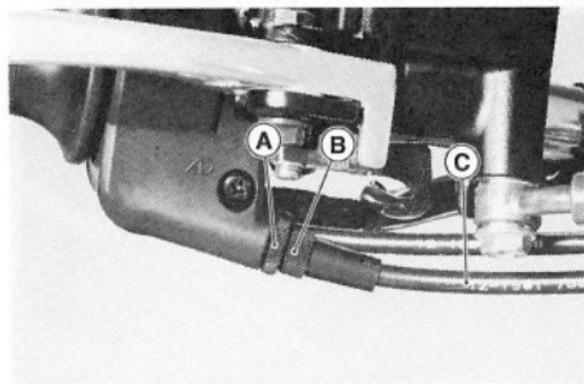
- Vérifier s'il y a un jeu de 2 – 3 mm à la poignée d'accélération en la faisant tourner doucement d'avant en arrière.
- Régler le jeu s'il est incorrect.



- A. Poignée d'accélération**
B. 2 - 3 mm

Réglage

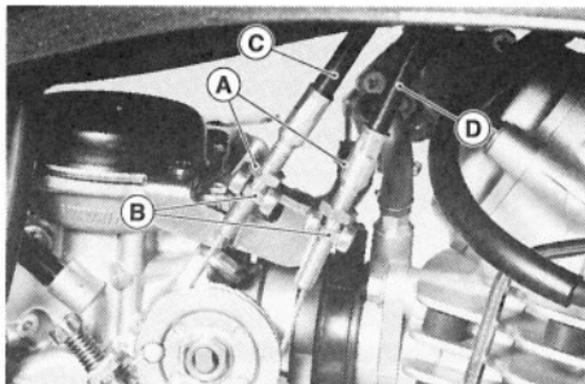
- Desserrer le contre-écrou de la poignée d'accélération et tourner le dispositif de réglage du câble pour obtenir le jeu correct à la poignée.



- A. Contre-écrou**
B. Câble des gaz (accélération)
C. Dispositif de réglage

- Serrer le contre-écrou.
- Si les câbles des gaz ne peuvent pas être réglés au niveau de la poignée, effectuer ce réglage à l'aide des écrous de réglage supérieurs et inférieurs situés à l'extrémité inférieure des câbles des gaz.
- Desserrer le contre-écrou de la poignée d'accélération et serrer à fond le dispositif de réglage.
- Serrer le contre-écrou.

- Tourner les écrous supérieur et inférieur à l'extrémité inférieure du câble de décélération de sorte qu'il n'y ait plus de jeu lorsque la poignée d'accélération est complètement fermée. Serrer les écrous.
- Tourner les écrous supérieur et inférieur à l'extrémité inférieure du câble d'accélération de sorte à obtenir un jeu de 2 – 3 mm à la poignée d'accélération. Serrer les écrous.



- A. Écrous supérieurs
- B. Écrous inférieurs
- C. Câble de décélération
- D. Câble d'accélération

ATTENTION

- *Des câbles mal réglés, mal acheminés ou endommagés peuvent être la cause d'un accident.*

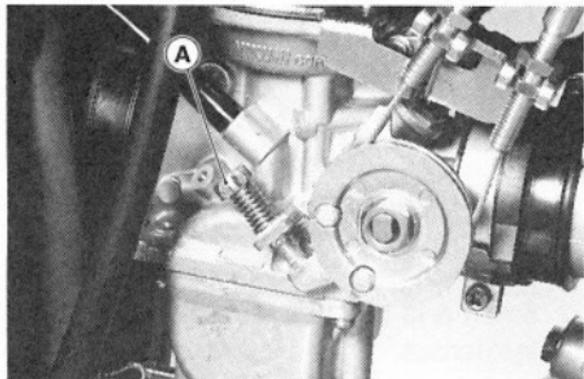
Carburateur

Le réglage du ralenti doit être effectué à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique ou chaque fois que le ralenti est dérégulé.

Le réglage du ralenti est expliqué ci-après.

Réglage

- Mettre le moteur en marche et le faire chauffer soigneusement.
- Régler le ralenti au régime stable le plus bas en tournant la vis de réglage du ralenti.



A. Vis de réglage du ralenti

- 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 des gaz soient mal réglés, mal acheminés ou endommagés. Remédier à ces problèmes avant de prendre la route.

ATTENTION

- *Des câbles endommagés peuvent être la cause d'un accident.*

Embrayage

L'embrayage doit être réglé à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique en raison de l'usure des disques de friction et de l'allongement du câble sur une longue période d'utilisation.

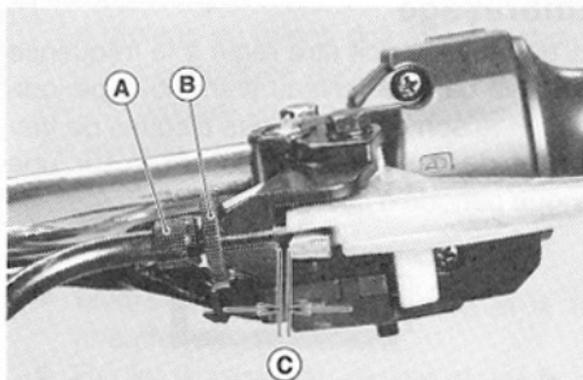
ATTENTION

- *Éviter de toucher un moteur ou un tuyau d'échappement chauds lors du réglage de l'embrayage, sous peine de se brûler grièvement.*

Contrôle

- Vérifier si le jeu au levier d'embrayage est bien de 2 – 3 mm, comme illustré.

ATTENTION



- A. Dispositif de réglage
- B. Contre-écrou
- C. 2 – 3 mm

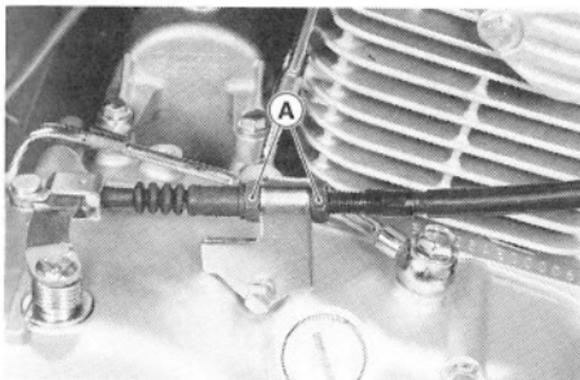
Si ce n'est pas le cas, régler le jeu comme suit.

Réglage

- Desserrer le contre-écrou du levier d'embrayage.
- Tourner le dispositif de réglage de sorte à obtenir un jeu de 2 – 3 mm au levier d'embrayage.

- *S'assurer que l'extrémité supérieure de la gaine du câble se trouve bien engagée dans son logement, sinon elle pourrait se déplacer par la suite, donnant ainsi suffisamment de jeu au câble pour que le débrayage ne se fasse plus, ce qui constituerait un risque d'accident.*

- Serrer le contre-écrou.
- Si c'est impossible, utiliser les écrous de fixation à l'extrémité inférieure du câble d'embrayage.



A. Écrous de fixation

NOTE

- Après réglage, mettre le moteur en marche et vérifier que l'embrayage ne patine pas et qu'il est possible de débrayer.
- Pour de petits réglages, utiliser le dispositif de réglage au levier d'embrayage.

Chaîne de transmission

La chaîne doit être vérifiée, réglée et lubrifiée à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique, pour des raisons de sécurité et afin de prévenir une usure prématurée. Si la chaîne est fortement usée ou mal réglée (soit trop lâche, soit trop serrée), elle peut sauter des pignons ou se casser.

ATTENTION

- *Une chaîne qui casse ou qui saute des pignons peut endommager le pignon moteur ou bloquer la roue arrière, ce qui risque d'entraîner la perte de contrôle du véhicule et de l'endommager sérieusement.*

Contrôle de la flèche de la chaîne

- Placer la moto sur sa béquille latérale.
- Faire tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est la plus tendue. Mesurer la course verticale à mi-chemin entre les pignons.



A. 25 – 40 mm

- Si la chaîne est trop tendue ou trop lâche, la régler afin que la flèche ait la valeur requise.

Flèche de chaîne de transmission

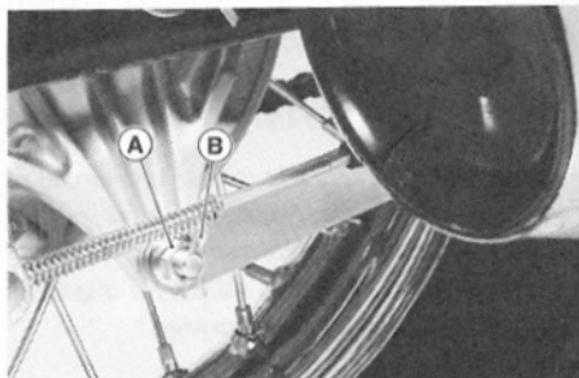
Standard	25 – 35 mm
Tension trop élevée	moins de 25 mm
Tension trop faible	plus de 40 mm

Réglage de la flèche de la chaîne

- Desserrer l'écrou de biellette d'ancrage arrière.

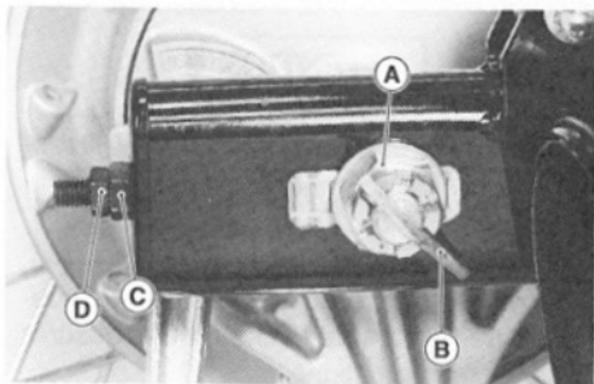
IMPORTANT

- Ne pas oublier de desserrer l'écrou de biellette d'ancrage.



- A. Écrou de biellette d'ancrage
- B. Clip de sécurité

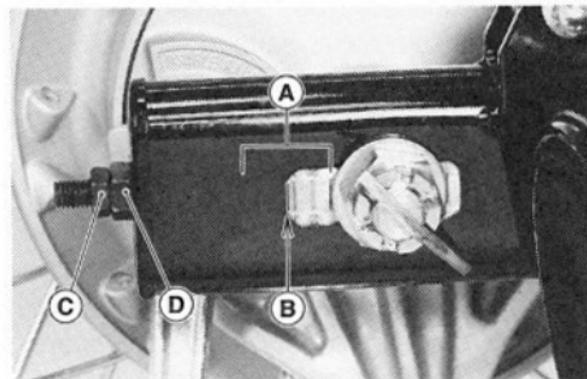
- Desserrer le contre-écrou des dispositifs de réglage gauche et droit de la chaîne.
- Enlever la goupille fendue et desserrer l'écrou d'axe.



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

- Si la tension est trop faible, serrer les écrous de réglage gauche et droit du même nombre de tours.

- Si la tension est trop forte, desserrer les écrous de réglage gauche et droit du même nombre de tours, puis pousser la roue vers l'avant.
- Visser de la même façon les deux écrous de réglage de chaîne de sorte à obtenir la flèche correcte. Afin que la roue et la chaîne soient alignées correctement, il faut que l'extrémité arrière de la fenêtre gauche soit alignée sur le même repère du bras oscillant que celle de la fenêtre droite.



- A. Repères
- B. Extrémité arrière de fenêtre du bras oscillant
- C. Contre-écrou
- D. Écrou de réglage

NOTE

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

ATTENTION

- *Un mauvais alignement de la roue provoquera une usure irrégulière et peut être dangereux.*
- Serrer les contre-écrous des deux dispositifs de réglage de la chaîne et s'assurer que l'axe reste aligné.
- Centrer le flasque de frein dans le tambour. Effectuer cette opération en serrant légèrement l'axe, puis en faisant tourner la roue et en appuyant vigoureusement sur la pédale de frein. Le serrage incomplet de l'axe permet au flasque de se centrer lui-même dans le tambour.

NOTE

- *Ce procédé permet d'éviter un effet de « mou » du frein.*
- Serrer l'écrou d'axe au couple préconisé.

Couple de serrage

Écrou d'axe	98 N-m (10 kg-m)
Écrou de biellette d'ancrage	34 N-m (3,5 kg-m)

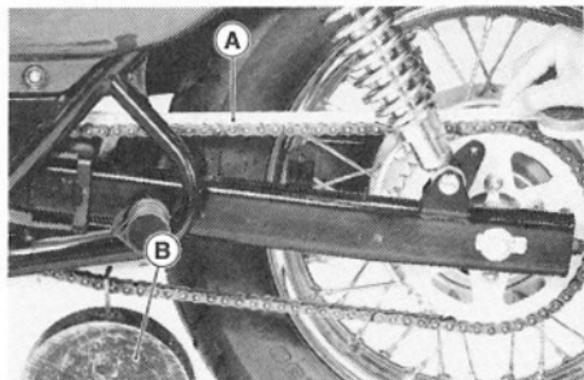
- Faire tourner la roue, mesurer la flèche une nouvelle fois à sa position la plus tendue, puis procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Placer une goupille fendue dans l'écrou d'axe et l'axe, puis recourber ses extrémités.
- Serrer l'écrou de biellette d'ancrage arrière au couple préconisé.

ATTENTION

- *Si l'écrou d'axe ou l'écrou de biellette d'ancrage ne sont pas serrés correctement ou si le clip ou la goupille fendue ne sont pas remis en place, un accident pourrait se produire.*
- Contrôler le frein arrière (se reporter à la section « Freins »).

Contrôle de l'usure de la chaîne

- Tendre la chaîne à l'aide de ses dispositifs de réglage ou en y pendant un poids de 10 kg.
- Mesurer sur la portion rectiligne de la chaîne une longueur de 20 maillons, du centre du 1er axe au centre du 21ème axe. Mesurer à plusieurs endroits, car la chaîne ne s'use pas de manière uniforme.



A. Mètre à ruban

B. Poids

- Si la longueur excède la limite admise, remplacer la chaîne.

Longueur de 20 maillons

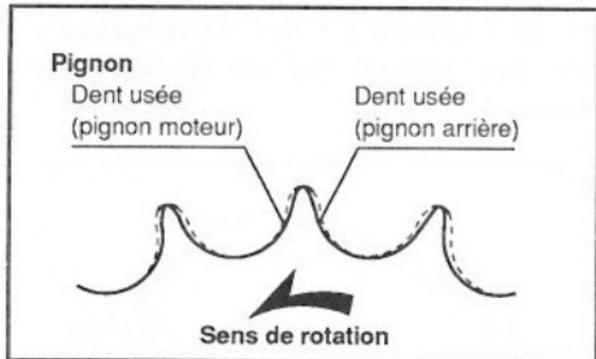
Limite admise : 259 mm

ATTENTION

- *Par sécurité, utiliser uniquement une chaîne standard. Confier la mise en place de la chaîne de transmission à un concessionnaire Kawasaki.*
- Faire tourner la roue arrière pour vérifier l'état des rouleaux, des axes et des flasques.
- Vérifier également si les dents des pignons ne sont pas endommagées ou ne présentent pas d'usure irrégulière ou excessive.

NOTE

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

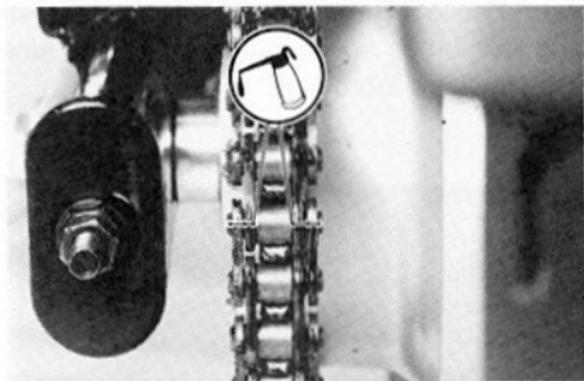


- En cas d'anomalie, faire remplacer la chaîne et/ou les pignons par un concessionnaire Kawasaki.

Lubrification

Il convient de lubrifier la chaîne après avoir roulé sous la pluie ou sur des routes humides, ou chaque fois que la chaîne semble sèche. Il est préférable d'utiliser une huile épaisse, telle que de la SAE 90, plutôt qu'une huile légère. Une huile épaisse reste plus longtemps sur la chaîne et assure ainsi une meilleure lubrification.

- Appliquer l'huile sur les côtés des rouleaux afin qu'elle puisse pénétrer dans les rouleaux et les bagues. Couvrir complètement les joints toriques d'huile. Essuyer l'excédent d'huile.

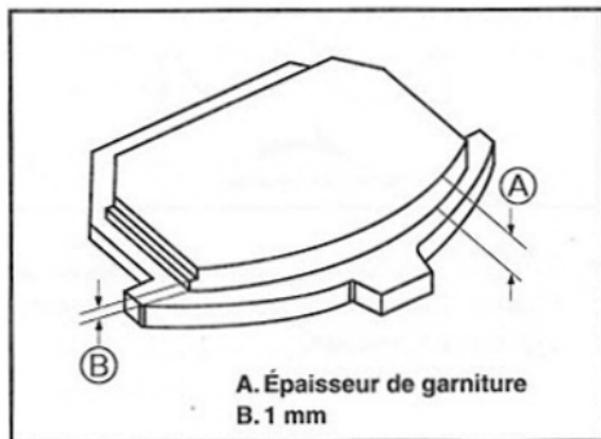


- Si la chaîne est particulièrement sale, la nettoyer à l'aide de gazole ou de kérosène, puis appliquer de l'huile comme indiqué ci-dessus.

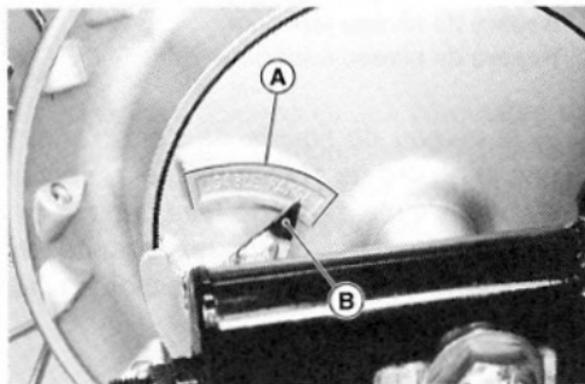
Freins

Contrôle de l'usure des freins

Contrôler l'usure des freins à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique. Les deux plaquettes d'étrier de frein à disque avant doivent être remplacées si l'épaisseur de l'une ou l'autre de ces plaquettes est inférieure à 1 mm. Le remplacement doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki.



Sur le flasque du frein arrière se trouve un témoin d'usure de la garniture. Si ce témoin ne se trouve pas dans la plage d'utilisation « **USABLE RANGE** » lorsque le frein est actionné à fond, les garnitures de frein sont usées au-delà de la limite admise. Dans ce cas, demander à un concessionnaire Kawasaki de remplacer la mâchoire de frein et d'examiner le tambour et les autres éléments du frein.



A. Plage d'utilisation « **USABLE RANGE** »
B. Indicateur d'usure de la garniture de frein

Liquide de frein :

Contrôler le niveau de liquide de frein dans le réservoir 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

Les liquides recommandés sont indiqués dans l'encadré ci-après. Si aucun de ces liquides n'est disponible, utiliser uniquement un liquide de qualité DOT4.

Liquides de frein à disque recommandés

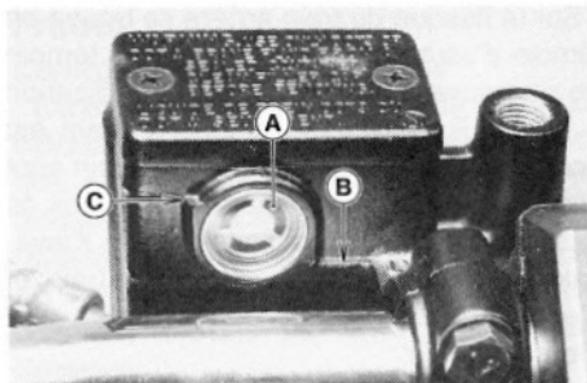
Castrol Girling-Universal Castrol GT (LMA) Castrol Disc Brake Fluid Check Shock Premium Heavy Duty

IMPORTANT

- 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 le bon état des flexibles.

Contrôle du niveau de liquide

- Le réservoir à l'horizontale, le niveau de liquide de frein doit se trouver entre les repères de niveau supérieur et inférieur.



- A. Réservoir de frein avant
- B. Repère de niveau inférieur
- C. Repère de niveau supérieur

- Si le niveau de liquide de frein n'atteint pas le repère de niveau inférieur, 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 supérieur.

ATTENTION

- *Ne pas mélanger deux marques différentes de liquide. S'il faut ajouter du liquide de frein, changer complètement le liquide du circuit si son type et sa marque sont inconnus.*

Changement du liquide

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

Frein avant :

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

ATTENTION

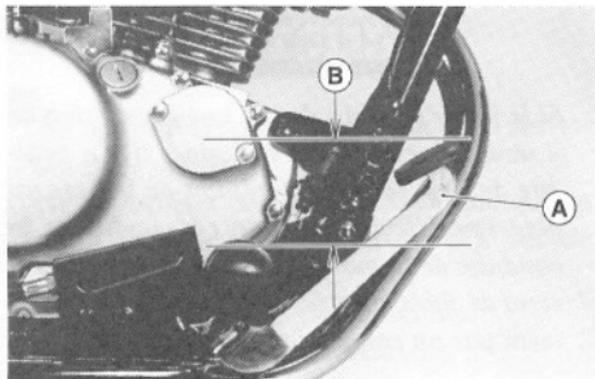
- *Si le levier de frein donne une impression de « mou » lorsqu'il est actionné, il y a peut-être de l'air dans les conduites ou le frein est peut-être défectueux. Dans ces conditions, la conduite de la moto est dangereuse et il convient de faire contrôler les freins immédiatement par un concessionnaire Kawasaki.*

Frein arrière :

La position de la pédale de frein peut être réglée à la convenance du conducteur. Contrôler le jeu à la pédale de frein à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique.

Contrôle de la position de la pédale

- Lorsque la pédale de frein est au repos, elle doit arriver à 80 mm au-dessus du repose-pied.

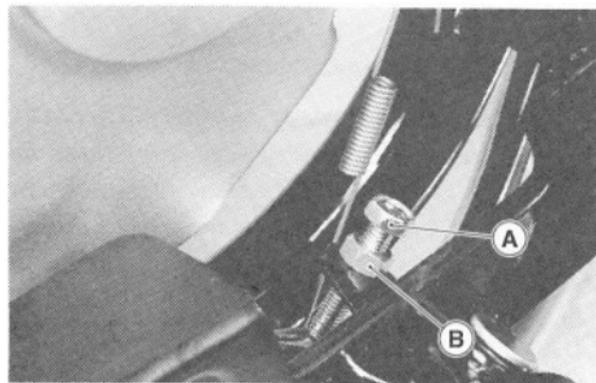


A. Pédale de frein arrière
B. 80 mm

- Si ce n'est pas le cas, régler la position de la pédale.

Réglage de la position de la pédale

- Desserrer le contre-écrou et régler la position de la pédale en tournant le boulon de réglage.
- Serrer le contre-écrou.

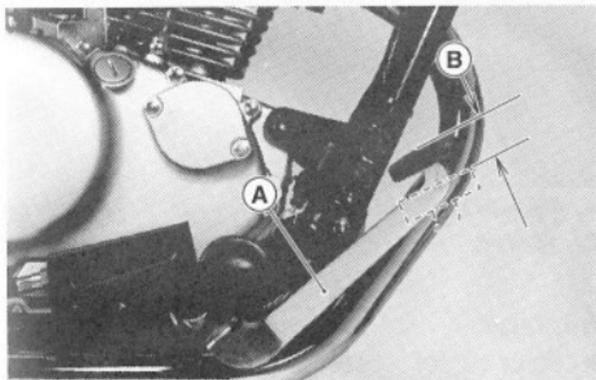


A. Boulon de réglage
B. Contre-écrou

- Vérifier le jeu à la pédale et le bon fonctionnement du contacteur de frein arrière.

Contrôle du jeu à la pédale

- Le jeu à la pédale de frein, mesuré en enfonçant celle-ci légèrement à la main, doit être de 20 – 30 mm.



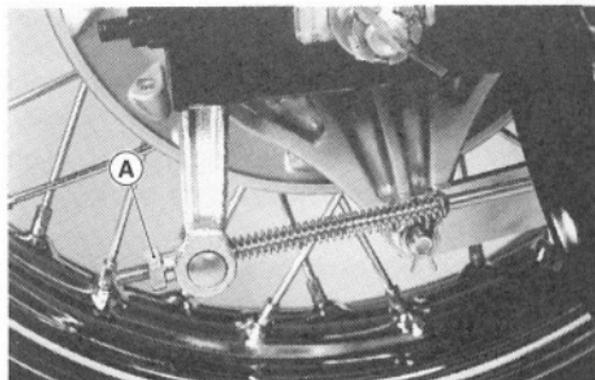
A. Pédale de frein arrière
B. 20 – 30 mm

- Faire tourner la roue pour s'assurer que le frein ne frotte pas.
- Actionner la pédale à plusieurs reprises pour s'assurer qu'elle revient d'elle-même en position initiale immédiatement après relâchement.

- Contrôler la puissance de freinage.
- Régler le jeu à la pédale s'il est incorrect.

Réglage du jeu à la pédale

- Tourner l'écrou de réglage de la biellette de frein afin que la pédale ait un jeu de 20 – 30 mm.



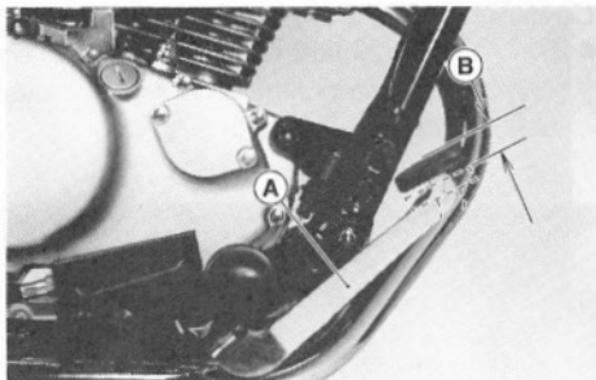
A. Écrou de réglage

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

- Mettre le contact.
- 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.
- Quand la pédale de frein est actionnée, le feu stop doit s'allumer au bout d'une course d'environ 15 mm.
- Si ce n'est pas le cas, régler le contacteur de frein arrière.



A. Pédale de frein arrière

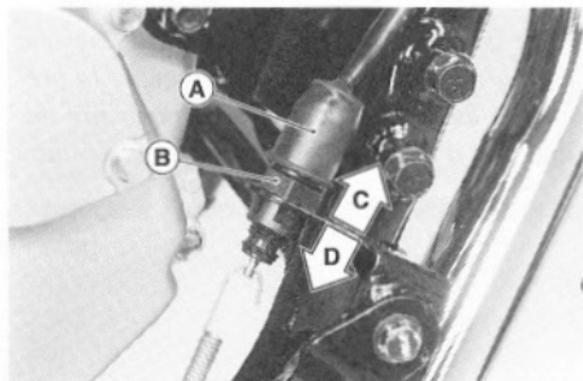
B. 15 mm

Réglage

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

IMPORTANT

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

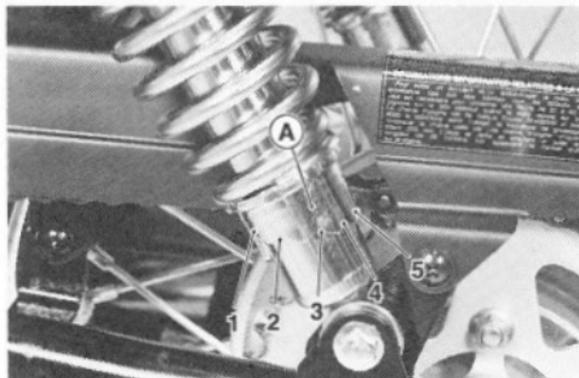


- A. Contacteur de frein arrière
- B. Écrou de réglage
- C. S'allume plus tôt.
- D. S'allume plus tard.

Amortisseurs arrière

Réglage du ressort

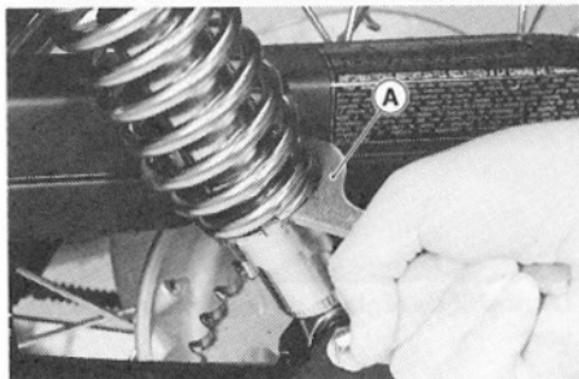
Le dispositif de réglage de la précharge du ressort de chaque amortisseur arrière compte 5 positions. Le ressort peut donc être réglé en fonction de l'état de la route et des conditions de charge.



- A. Dispositif de réglage de la précharge du ressort

Si le ressort semble trop mou ou trop dur, tourner chaque dispositif de réglage de la précharge de ressort à l'aide de la clé fournie dans la trousse à outils en se référant au tableau ci-après.

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



A. Clé

ATTENTION

- *Un réglage gauche-droite inégal de la précharge des ressorts nuit à la maniabilité de la moto et constitue une source de danger.*

NOTE

- *Pour adoucir l'action du ressort, il convient de tourner le dispositif de réglage de la précharge du ressort dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à partir de la position 5.*

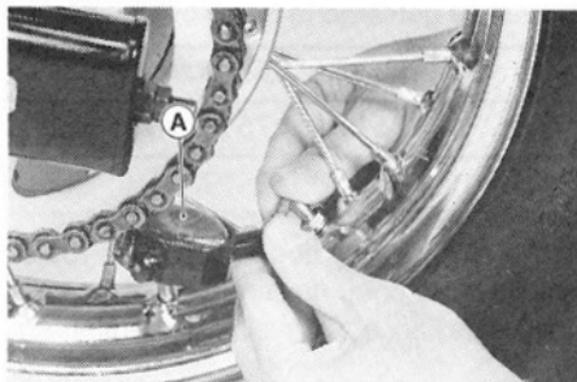
Roues

Pneus :

Charge et pression

Une mauvaise pression des pneus et une surcharge de la moto altèrent considérablement la tenue de route et les performances du véhicule et peuvent se traduire par une perte de contrôle de la machine. La charge maximale recommandée, en plus du poids du véhicule, est de 185 kg, comprenant le conducteur, le passager et d'éventuels accessoires ou bagages.

- Contrôler fréquemment la pression des pneus à l'aide d'un manomètre de précision.



A. Manomètre

NOTE

- *Mesurer la pression lorsque les pneus sont froids (la moto ne doit pas avoir parcouru plus de 1,5 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 voyages vers des destinations où la température et l'altitude varient grandement.*

Pression de gonflage (à froid)

Avant	150 kPa (1,5 kg/cm ²)
Arrière	175 kPa (1,75 kg/cm ²)

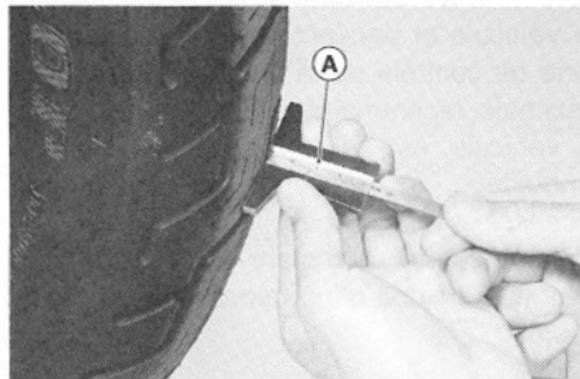
Usure et endommagement des pneus

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

- Contrôler l'usure de la bande de roulement 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.

Profondeur minimum des sculptures

Avant	1 mm
Arrière	2 mm



A. Jauge de profondeur

- Contrôler les pneus et s'assurer qu'ils ne sont ni coupés ni fendillés et les remplacer s'ils sont très endommagés. Les hernies et boursoufflures sont le signe de dommages internes exigeant le remplacement des pneus.

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

NOTE

- Dans la plupart des pays, la profondeur minimum des sculptures de pneus est définie par la loi. Il faudra donc s'assurer de respecter la loi, en plus des recommandations données dans cette section.
- Faire vérifier l'équilibrage de la roue chaque fois qu'un nouveau pneu est monté.

ATTENTION

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

Pneu standard (avec chambre à air)

Avant	<ul style="list-style-type: none"> ○ 90/90-17 49P DUNLOP D404F ○ 3.00-17 50P METZELER PERFECT ME77
Arrière	<ul style="list-style-type: none"> ○ 130/90-15M/C 66P DUNLOP D404 ○ 130/90-15M/C 66S METZELER PERFECT ME77

ATTENTION

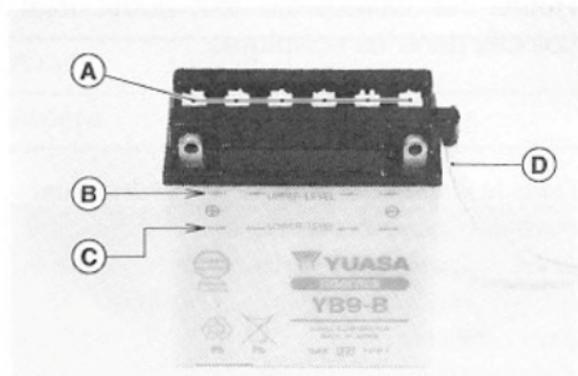
- Monter des pneus de même marque sur chacune des roues.

Batterie

Contrôle du niveau d'électrolyte de la batterie

Le niveau d'électrolyte de la batterie doit être maintenu entre les repères de niveau supérieur et inférieur. Contrôler le niveau d'électrolyte de chaque élément de la batterie à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique.

- Déposer la batterie (Se reporter à la section « Dépose de la batterie »).
- S'assurer que le niveau d'électrolyte de chaque élément se trouve bien entre les repères de niveau supérieur et inférieur.



- A. Bouchons d'orifice de remplissage de la batterie**
- B. Repère de niveau supérieur**
- C. Repère de niveau inférieur**
- D. Flexible d'aération de la batterie**

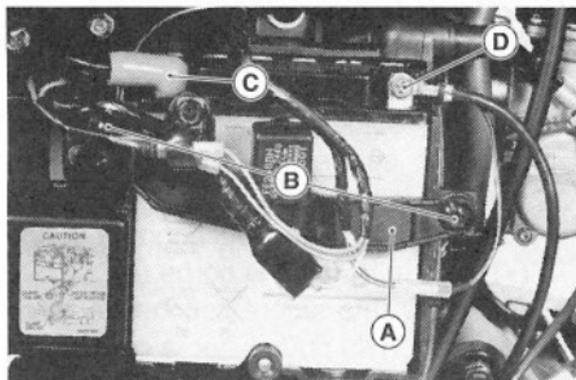
- Si le niveau d'électrolyte d'un des éléments est insuffisant, retirer les bouchons d'orifice de remplissage de la batterie et remplir chaque élément d'eau distillée jusqu'à ce que le niveau d'électrolyte atteigne le repère supérieur.

IMPORTANT

- Verser exclusivement de l'eau distillée dans la batterie. Ne pas utiliser de l'eau courante, car celle-ci raccourcira la durée de service de la batterie.

Dépose de la batterie

- Déposer le cache latéral droit.
- Dévisser les vis du support de batterie, puis déposer celui-ci.



A. Support de batterie **C. Borne (+)**
B. Vis **D. Borne (-)**

- Débrancher les fils de la batterie, d'abord celui de la borne (-), ensuite celui de la borne (+).
- Sortir la batterie de son logement.
- Nettoyer la batterie en utilisant une solution d'eau et de bicarbonate de soude. S'assurer que les raccords sont propres.

Repose de la batterie

- Remettre la batterie dans son logement, puis acheminer le flexible d'aération de la batterie comme illustré sur l'étiquette apposée sur le couvercle du compartiment de la trousse à outils.
- Raccorder le fil encapsonné à la borne (+), puis le fil noir à la borne (-).
- Appliquer une légère couche de graisse sur les bornes pour éviter la corrosion.
- Placer le capuchon de protection sur la borne (+).
- Remonter toutes les pièces déposées.

IMPORTANT

- **Bien veiller à ce que le flexible d'aération de la batterie ne touche aucun élément de la transmission ou de l'échappement. L'électrolyte de batterie corroderait et affaiblirait dangereusement les éléments de la transmission. Ne pas plier ou pincer le flexible d'aération et le placer de sorte que la chaleur du système d'échappement ne puisse le faire fondre. Une batterie non ventilée perdra sa charge et risque de se fendiller en raison de la pression accumulée.**

Faisceau de phare

Réglage horizontal

Le faisceau de phare est réglable horizontalement. Si le réglage horizontal n'est pas correct, le phare éclairera un côté de la route et non droit devant.

- Visser ou dévisser la vis de réglage horizontal jusqu'à ce que le faisceau soit dirigé droit devant.



A. Vis de réglage horizontal du faisceau

Réglage vertical

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

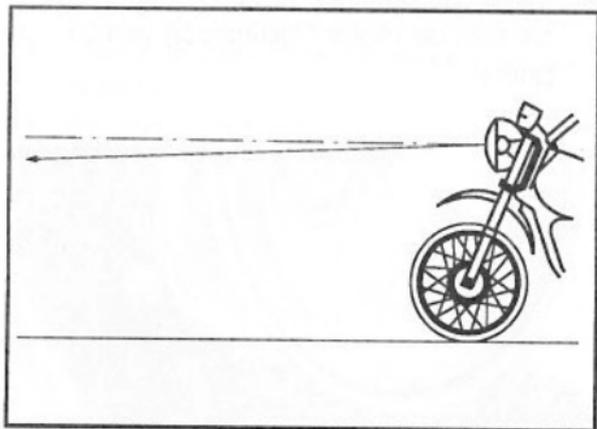
- Visser ou dévisser la vis de réglage vertical afin de régler l'inclinaison verticale du phare.



A. Vis de réglage vertical du faisceau

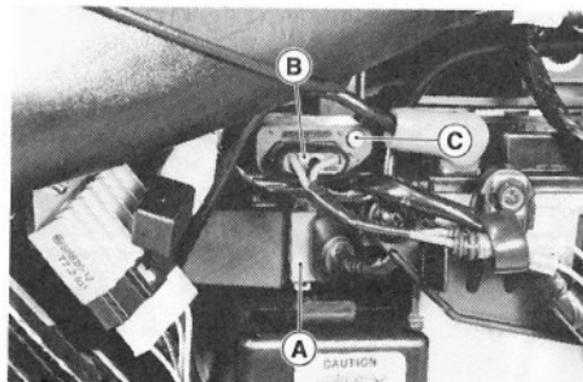
NOTE

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



Fusibles

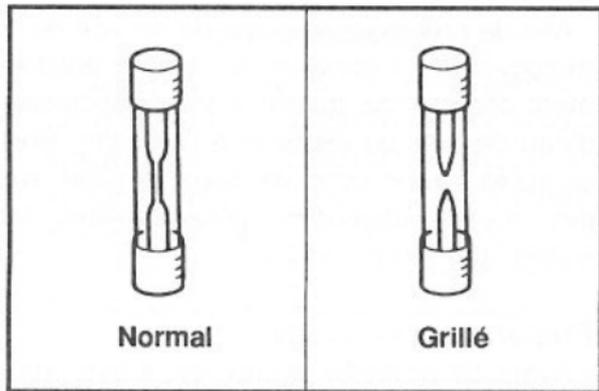
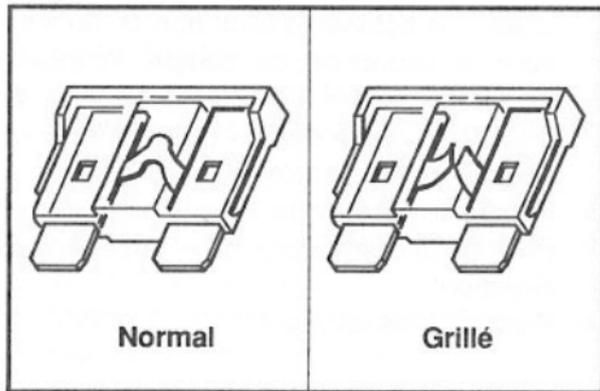
Le fusible principal se trouve sur le relais du démarreur, situé à la droite de la batterie. La boîte à fusibles est située au-dessus du relais du démarreur. Si un fusible grille pendant la conduite, contrôler le circuit électrique pour en déterminer la cause et remplacer ensuite le fusible grillé par un fusible neuf de même ampérage.



- A. Fusible principal (15 A)**
- B. Boîte à fusibles**
- C. Fusible de rechange**

ATTENTION

- *Utiliser uniquement des fusibles standard.*
- *Remplacer tout fusible grillé par un fusible neuf de même ampérage, comme indiqué sur la boîte à fusibles.*



Lavage

Afin de prolonger la durée de service de la motocyclette, il convient de la laver entièrement chaque fois qu'elle a été éclaboussée d'eau de mer ou exposée à l'air salin, ainsi qu'après l'avoir conduite sous la pluie, sur des routes boueuses, poussiéreuses ou salées (par temps de gel).

Préparation au lavage

Avant de procéder au lavage, il faut prendre certaines précautions pour éviter que l'eau n'atteigne les éléments suivants :

- Ouverture du pot d'échappement – la couvrir d'un sac en plastique fixé à l'aide d'un élastique.
- Levier d'embrayage et levier de frein, logements de contacteur aux poignées – les couvrir d'un sac en plastique.
- Contacteur à clé – couvrir le trou de serrure avec du ruban adhésif.
- Admission du filtre à air – la couvrir avec du ruban adhésif ou la boucher avec des chiffons.

Précautions particulières

Éviter de diriger un jet d'eau à forte pression sur les éléments suivants :

- Compteur de vitesse
- Maître cylindre et étrier de frein à disque
- Moyeu arrière – si de l'eau pénètre à l'intérieur du moyeu, le frein arrière ne fonctionnera pas tant qu'il ne sera pas sec.
- Sous le réservoir d'essence – si l'eau atteint les bobines d'allumage ou pénètre sous le capuchon de bougie, l'étincelle risque de passer à la masse. Si cela se produit, il faudra sécher ces pièces pour pouvoir mettre le moteur en marche.
- Moyeu de roue avant
- Pivot de direction (tube de té supérieur de direction)
- Pivot de bras oscillant

NOTE

- *Les portiques de lavage à forte pression sont déconseillés. L'eau peut pénétrer dans les roulements ou autres pièces. La rouille et la corrosion peuvent alors provoquer des défaillances. Certains détergents très alcalins peuvent laisser des résidus ou faire des taches.*

Après le lavage

- Enlever les sacs en plastique, les rubans adhésifs, puis nettoyer l'admission du filtre à air.
- Lubrifier les axes, boulons et écrous.
- Contrôler le fonctionnement des freins avant de démarrer.
- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner environ 5 minutes.

ATTENTION

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

ENTREPOSAGE

Préparation à l'entreposage :

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

ATTENTION

- *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.*
- Remplir d'huile moteur fraîche.
- Vidanger l'essence du réservoir. Vidanger le carburateur en dévissant la vis de purge située sous la cuve à flotteur. L'essence qui stagne longtemps dans un carburateur forme un dépôt qui risque de l'obstruer.

ATTENTION

- *L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Mettre le contacteur à clé sur OFF. Ne pas 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 prendre connaissance des méthodes de mise au rebut autorisées.*

- Enlever le réservoir vide, y verser environ 250 ml d'huile moteur, secouer afin de bien lubrifier toute la paroi intérieure, puis vider l'excès d'huile.
- Enlever la bougie et vaporiser de l'huile directement dans le cylindre. Appuyer sur le bouton du démarreur quelques secondes pour que l'huile se répartisse sur les parois de cylindre. Remettre la bougie en place.

ATTENTION

- *Ne pas se pencher au-dessus du moteur pendant ce travail. Des vapeurs d'huile pourraient gicler par l'orifice de la bougie et être projetées dans les yeux. Dans ce cas, rincer immédiatement à l'eau courante propre. Consulter un médecin sans tarder.*
- 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.
- Ôter 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. Toujours veiller à ce que la charge de la batterie soit suffisante, surtout par temps froid, afin d'éviter que l'électrolyte ne gèle et ne fasse éclater le boîtier de la batterie. Moins une batterie est chargée, plus elle gèle facilement.

- Fixer un sac en plastique sur le pot d'échappement pour que l'humidité n'y pénètre pas.
- Mettre une housse sur la moto pour la protéger contre la poussière.

Préparation à la remise en service :

- Retirer le sac en plastique du pot d'échappement.
- Vérifier le niveau d'électrolyte de la batterie, recharger la batterie si nécessaire et la remonter sur la motocyclette. Bien veiller à ne pas pincer le flexible d'aération de la batterie et à l'éloigner des éléments de la transmission et de l'échappement.
- S'assurer que la bougie est bien serrée.
- Remplir le réservoir d'essence.
- Vérifier tous les points décrits au paragraphe « Contrôles quotidiens de sécurité ».
- Lubrifier les axes, boulons et écrous.

BN125-A1



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer products Group

Part No. 99947-1246-01

 Printed in Japan