

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

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

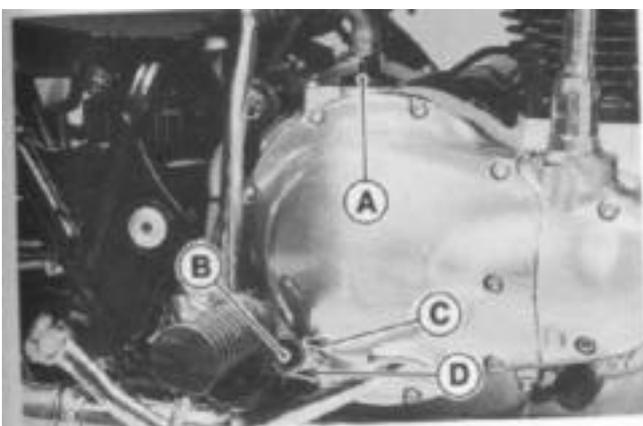
- Après un changement d'huile moteur mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti pendant quelques minutes. Ceci permet au filtre à huile de se remplir d'huile. Arrêter le moteur, attendre quelques minutes pour que l'huile se stabilise.

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 travers le hublot de niveau d'huile. La moto perpendiculaire au sol, le niveau doit arriver entre les repères de niveau maximum et de niveau minimum figurant à côté du hublot.



A. Bouchon de l'orifice de remplissage
B. Hublot de niveau d'huile
C. Repère de niveau maximum
D. Repère de niveau minimum

- 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

IMPORTANT

Si le niveau descend très bas, si la pompe à huile ne fonctionne pas correctement ou les canalisations sont obstruées, le témoin de pression d'huile s'allume. Si ce témoin reste allumé lorsque le régime du moteur est supérieur à 1.300 tr/mn, couper immédiatement le moteur et déterminer la cause.



A. Témoin de pression d'huile

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

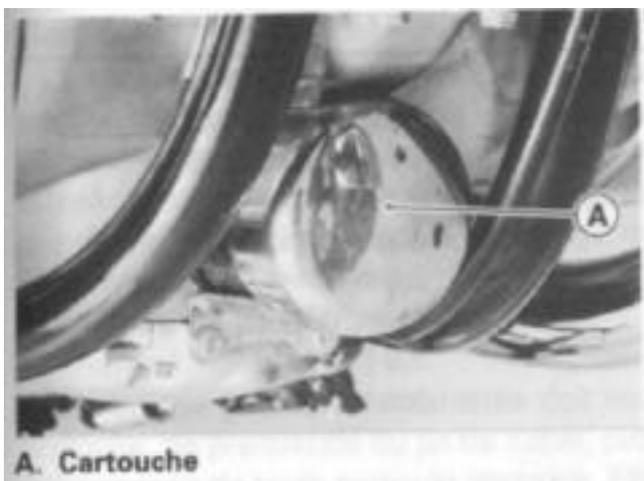
- Faire chauffer soigneusement le moteur, puis l'arrêter.
- Placer un bac à vidange sous le moteur.
- Enlever le boulon de vidange du moteur
- Maintenir la moto perpendiculaire au soi et laisser l'huile s'évacuer complètement.



A. Boulon de vidange

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.



A. Cartouche

- Si le filtre à huile doit être remplacé, enlever la cartouche du filtre et en remettre une neuve.
- Appliquer une fine couche d'huile sur le joint et serrer la cartouche au couple préconisé.
- S'il faut nettoyer la crépine à huile, confie ce travail à un concessionnaire Kawasaki.
- Remonter le boulon de vidange avec son joint. Serrer au couple préconisé.

NOTE

Replacer tout joint endommagé par un neuf

- Remplir le moteur jusqu'au repère de niveau maximum avec une huile moteur de bonne qualité figurant dans le tableau.
- Contrôler le niveau d'huile.
- Mettre le moteur en marche et s'assurer qu'il n'y a pas de fuites.

Couple de serrage

Boulon de vidange du moteur: 20 N-m (2,0 kg-m) Cartouche : 7,8 à 12,0 N-m (0,8 à 1,2 kg-m)

Huile moteur

Qualité : Classe SE, SF ou SG Viscosité SAE 10W40, 10W50, 20W40 ou 20W50

Capacité 2,51 (sans dépose du filtre) 2,81 (avec dépose du filtre) 3,01 (moteur à sec)

BOUGIES

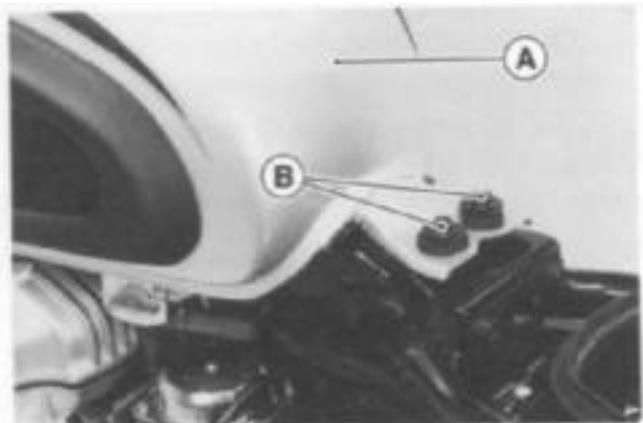
La bougie standard est indiquée dans le tableau ci-après. Les bougies doivent être démontées à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique pour effectuer le nettoyage, la vérification et le réglage de l'écartement des électrodes.

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.

Dépose d'une bougie

- Déposer la selle.
- Mettre le robinet d'essence sur « ON ».
- Débrancher les flexibles d'essence du robinet d'essence.
- Enlever les boulons de fixation du réservoir d'essence situés à l'arrière de ce dernier.
- Soulever la partie arrière du réservoir d'essence, débrancher le connecteur de fil et retirer les tuyaux de vidange du bas du réservoir.



A. Réservoir d'essence B. Boulons

- Pour déposer le réservoir d'essence, déplacer ce dernier vers l'arrière.

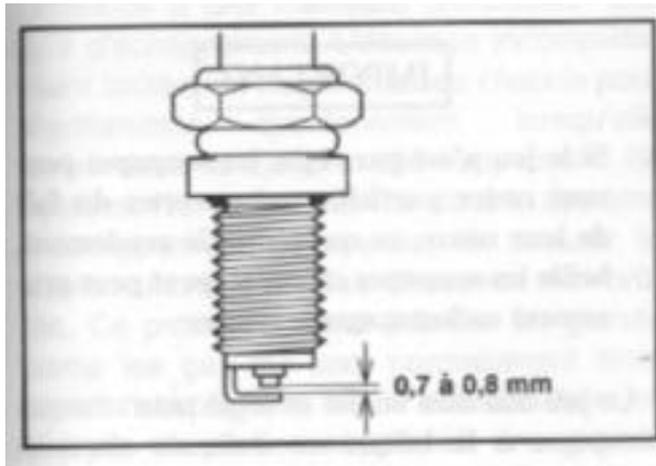


A. Capuchons de bougie

- Détacher avec précaution les capuchons de bougie.
- Dévisser les bougies à l'aide de la clé pour bougies fournie dans la trousse à outils.

NOTE

Pour remonter les bougies, procéder dans l'ordre inverse de la dépose.



Bougie

Bougie standard NGK CR8E ou ND U24ESR-N

Écartement des électrodes 0,7 à 0,8 mm

Couple de serrage 14 N-rn (1,4 kg-m)

IMPORTANT

Par temps froid et/ou en cas de conduite à faible vitesse, il est préférable d'utiliser une bougie plus chaude pour accélérer la réchauffe et améliorer le rendement du moteur (voir encadré ci-après). Toutefois, en cas de température normale et/ou de conduite à grande vitesse, une bougie d'allumage standard doit être utilisée pour prévenir tout endommagement du moteur.

Bougie d'allumage plus chaude

1 NGK CR7E ou ND U22ESR-N

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.

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 un bruit anormal.

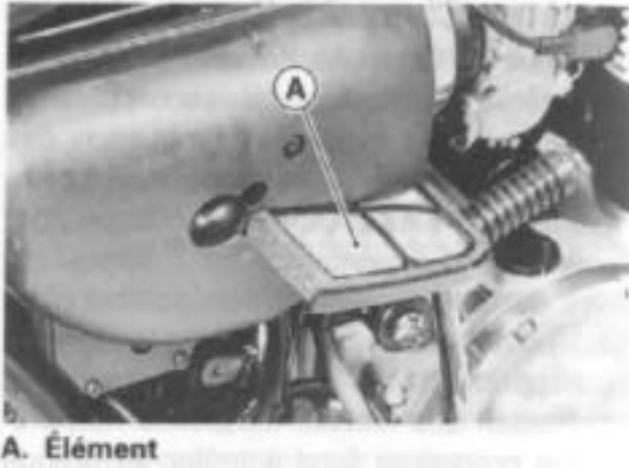
Confier les opérations de dépose et de vérification des soupapes d'aspiration d'air à un concessionnaire Kawasaki.

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 la selle.
- Déposer les caches latéraux gauche et droit. (Se reporter à la section « Caches latéraux » au chapitre « Renseignements généraux »).
- Retirer l'élément du filtre à air du boîtier de filtre à air.
- Placer un chiffon propre, non pelucheux dans le boîtier du filtre à air pour empêcher toute pénétration de poussière ou d'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 les carburateurs, les papillons il 'accélération peuvent se coincer et poser un risque d'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 l'ordre inverse de sa dépose.
- Veiller à placer l'élément, côté mailles métalliques vers le haut.

Nettoyage de l'élément

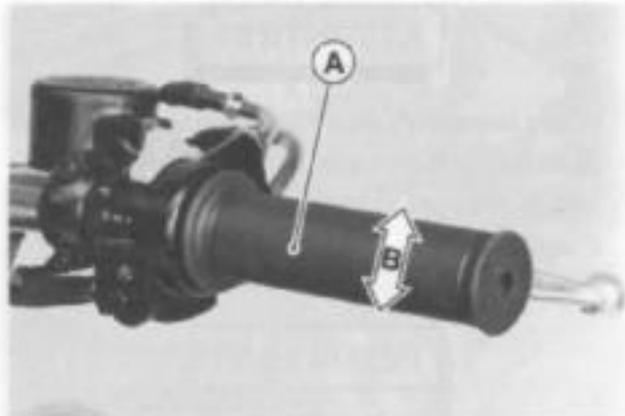
- Nettoyer l'élément dans un bain de solvant à point d'ignition élevé.
- Sécher l'élément en le pressant dans une serviette propre.
- Après ce nettoyage, saturer l'élément d'une huile de bonne qualité pour filtre à air en mousse. Éliminer l'excès d'huile en pressant l'élément et sécher ce dernier du 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.

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, les papillons pourraient 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.

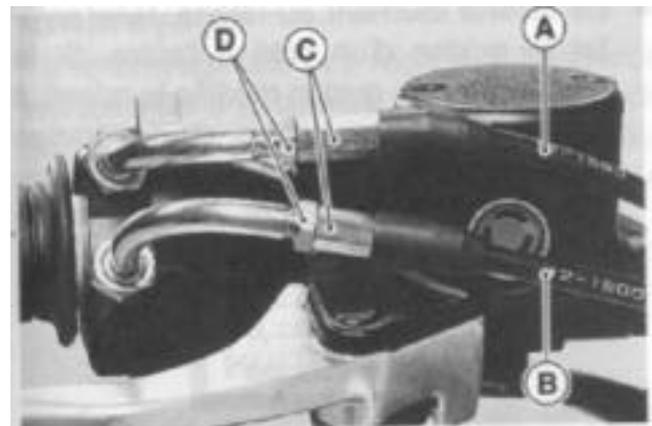


A. Poignée d'accélération B. 2 à 3 mm

- 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. Câble d'accélération C. Écrous de réglage B. Câble de décélération D. Contre-écrous

e Desserrer l'écrou de réglage du câble d'accélération jusqu'à obtention d'un jeu de 2 à 3 mm à la poignée d'accélération. Serrer le contre-écrou.



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

ATTENTION

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

CARBURATEURS

Le réglage des carburateurs et du ralenti ainsi que la synchronisation des carburateurs doivent être effectués 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. La synchronisation des carburateurs doit être effectuée par un concessionnaire Kawasaki.

NOTE

Une mauvaise synchronisation se traduit par un ralenti instable, un retard dans le temps de réponse des papillons, ainsi que par une réduction de la puissance et des performances du moteur.

Réglage

- Mettre le moteur en marche et le chauffer correctement.
- Régler le ralenti entre 850 et 950 tr/mn en tournant la 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 d'accélération 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

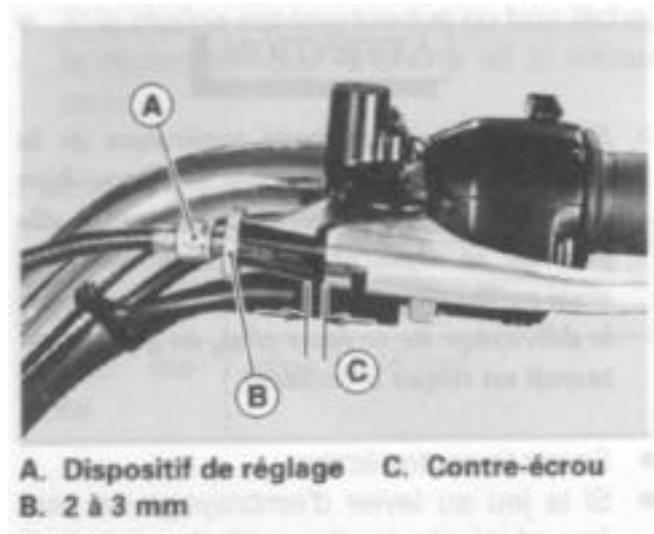
Vérifier si le jeu au levier d'embrayage est bien de 2 à 3 mm, comme illustré.

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

Si le jeu au levier est incorrect, le régler comme suit.

Réglage

- Desserrer le contre-écrou du levier d'embrayage.
- Tourner le dispositif de réglage à l'extrémité supérieure du câble jusqu'à obtention d'un jeu de 2 à 3 mm au levier d'embrayage.



ATTENTION

S'assurer que l'extrémité supérieure de la gaine du câble d'embrayage se trouve bien engagée dans son logement, sans quoi 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 le jeu au levier d'embrayage ne peut être réglé via le dispositif de réglage à l'extrémité supérieure du câble, confier ce réglage à un concessionnaire Kawasaki.

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.

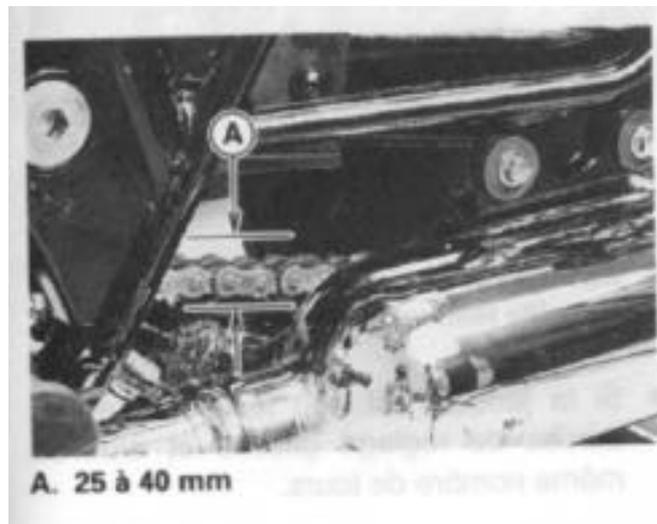
ATTENTION

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 motocyclette sur sa béquille centrale.
- Faire tourner la roue arrière pour trouver la position à laquelle la chaîne est la plus tendue. Mesurer la course verticale en tirant la chaîne vers le bas et le haut à mi-chemin entre le pignon moteur et la couronne.

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 à 40 mm
- Trop faible moins de 25 mm
- Trop élevée plus de 45 mm

Réglage de la flèche de la chaîne

* Retirer le clip de sécurité de l'axe, puis desserrer l'écrou de bielle d'ancrage arrière.

IMPORTANT

Il faut desserrer l'écrou de bielle d'ancrage afin de pouvoir régler la flèche de la chaîne.

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



- Desserrer le contre-écrou des dispositifs de réglage gauche et droit de la chaîne.
- Retirer 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 du même nombre de tours 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'encoche de l'indicateur gauche soit alignée sur le même repère du bras oscillant que celle de l'indicateur droit.

NOTE

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

ATTENTION

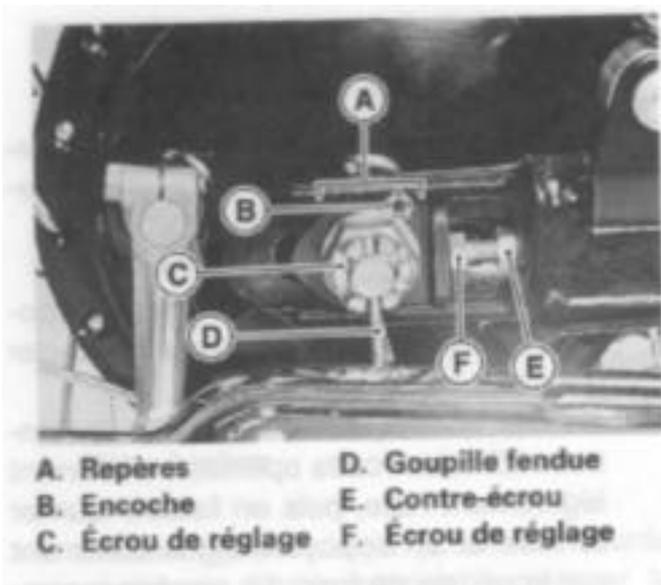
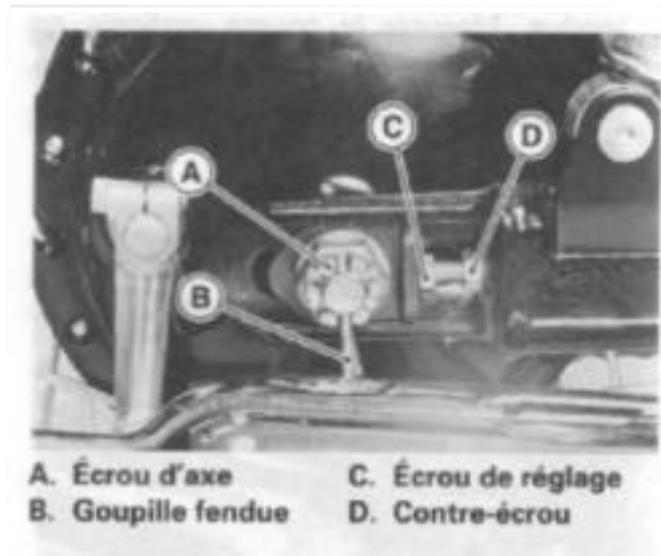
** Un mauvais alignement de la roue provoquera une usure irrégulière et peut compromettre la sécurité de conduite.*

* 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-rn (1 0 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 la position la plus tendue, puis procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Introduire une goupille fendue dans l'axe, puis recourber ses extrémités.
- Serrer l'écrou de biellette d'ancrage arrière au couple préconisé et mettre le clip de sécurité en place.

ATTENTION

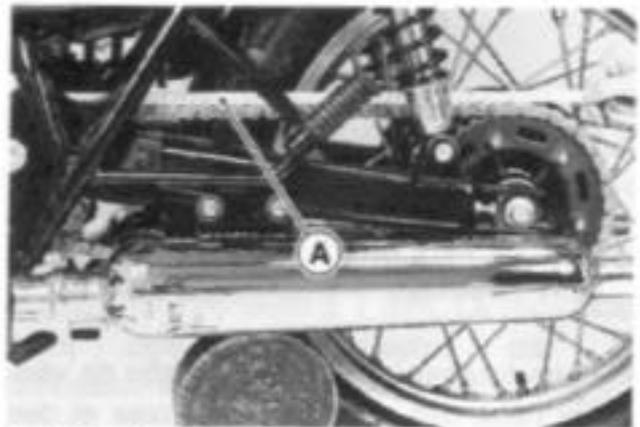
• si l'écrou d'axe ou l'écrou de biellette d'ancrage ne sont pas serrés correctement ou si le clip de sécurité ou la goupille fendue ne sont pas remis en place, un accident pourrait se produire.

- Contrôler le frein arrière (voir 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 de l'axe au centre du 2^{ème} axe.
- Effectuer la mesure à plusieurs endroits, car la chaîne ne s'use pas nécessairement de manière uniforme.

- Si la longueur de la position mesurée excède la limite admise, remplacer la chaîne.



A. Mètre à ruban

Longueur de 20 maillons: Limite admise : 323 mm

ATTENTION

** Par sécurité, utiliser uniquement une chaîne standard. Il s'agit d'une chaîne du type sans fin, qui ne doit pas être coupée lors du montage. La faire installer par un concessionnaire Kawasaki.*

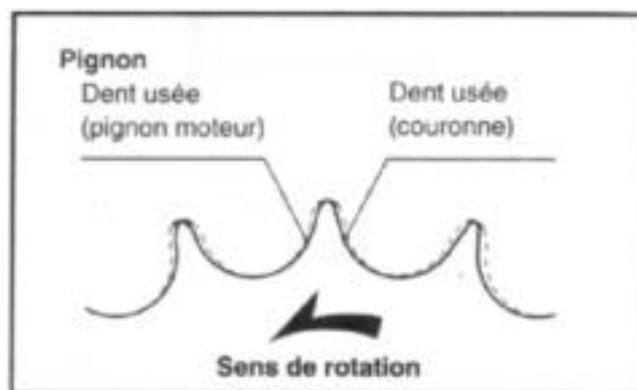
** Faire tourner la roue arrière afin de vérifier l'état des rouleaux, des axes et des flasques.*

** 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.*

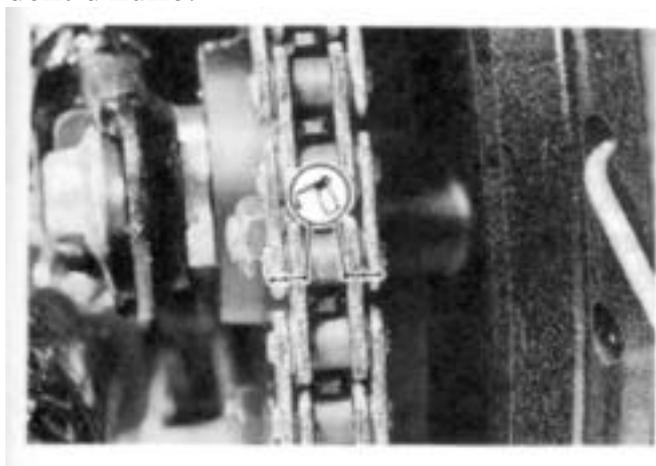
En cas d'anomalie, faire remplacer la chaîne et/ou les pignons par un concessionnaire Kawasaki.



Lubrification

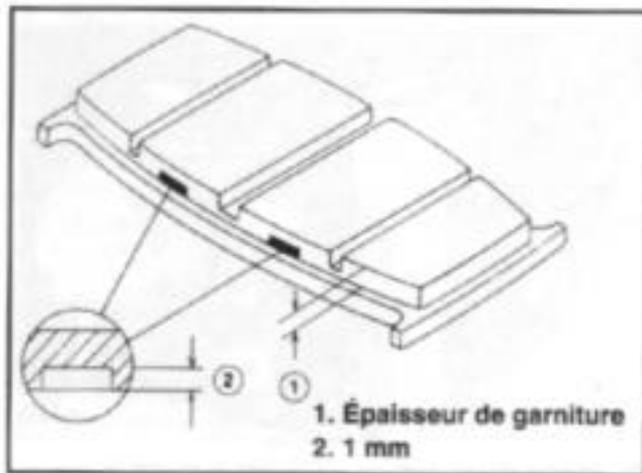
Il convient de lubrifier la chaîne après avoir roulé sous la pluie ou sur des routes humides, ou chaque fois que la chaîne semble sèche. Il est préférable d'utiliser une huile épaisse, telle que de la SAE 90, plutôt qu'une huile légère. Une huile épaisse adhère plus longtemps à la chaîne et assure ainsi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

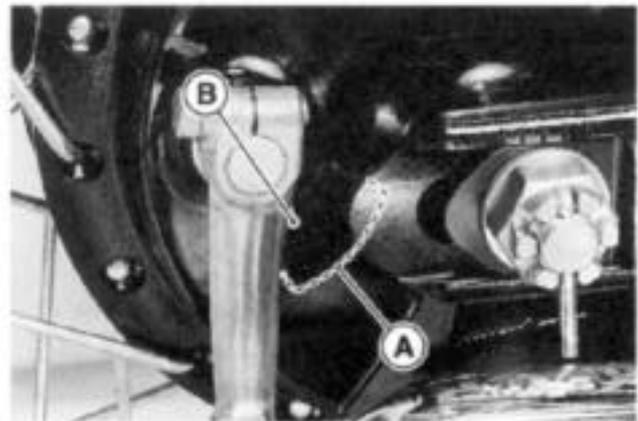


Contrôle de l'usure des freins

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.

1. Épaisseur de garniture 2. 1 mm

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.



76

Liquide de frein :

Contrôler le niveau de liquide de frein dans le réservoir avant 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. Si aucun de ces liquides n'est disponible, utiliser uniquement un liquide de qualité DOT4.

Liquides de frein à disque recommandés

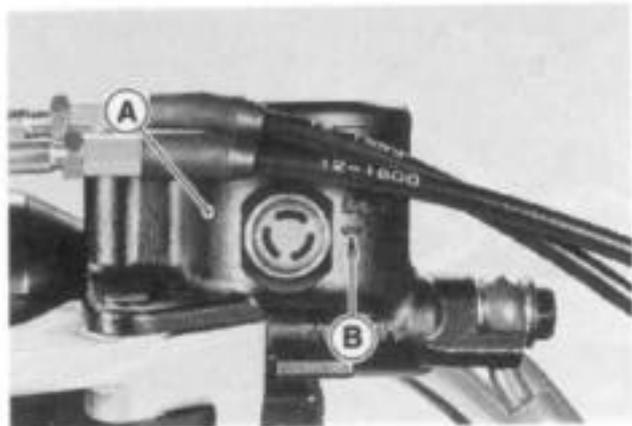
Castrol Girling-Universal Castrol GT (LMA) Castrol Disc Brake Fluid Check Shock Premium Heavy Duty

- 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.

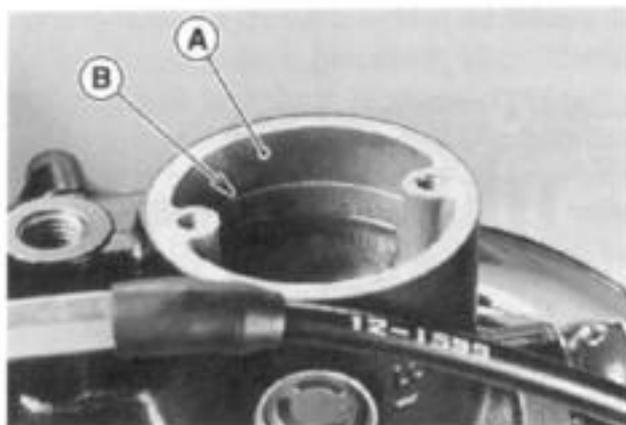
Contrôle du niveau de liquide

Le réservoir à l'horizontale, le niveau de liquide de frein doit se trouver au-dessus du repère de niveau minimum.

Si le niveau de liquide de frein n'atteint pas le repère de niveau minimum dans le réservoir avant, 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. Le niveau maximum du réservoir de liquide de frein avant est indiqué par une ligne horizontale traversant sa surface intérieure.



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



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

ATTENTION

Ne pas mélanger deux marques différentes de liquide. S'il faut ajouter du liquide de frein et que le type et la marque du liquide sont inconnus, changer complètement le liquide.

Changement du liquide

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

Frein avant :

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

ATTENTION

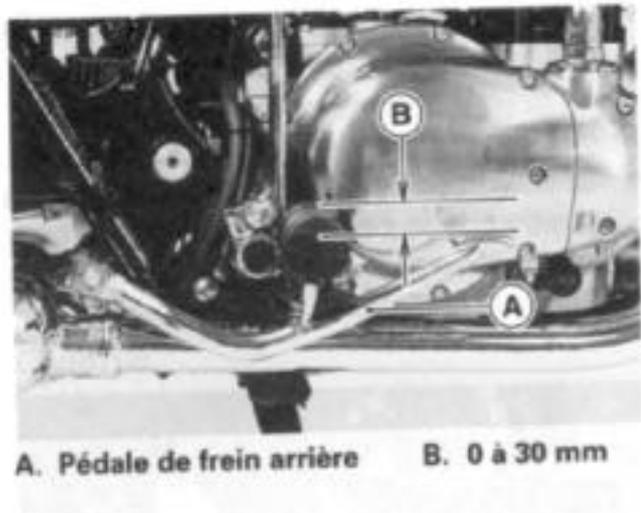
Si le levier de frein donne une impression de « mou » lorsqu'il est actionné, il y a peut-être de l'air dans les conduites ou le frein est peut-être défectueux. Dans ces conditions, la conduite de la moto est dangereuse et il convient de faire contrôler le frein immédiatement par un concessionnaire Kawasaki.

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 0 à 30 mm en dessous du sommet du repose-pied.

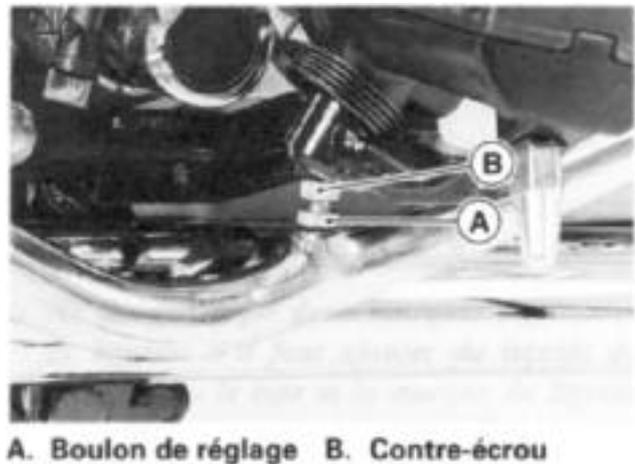


Si ce n'est pas le cas, régler la position de la pédale.

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.



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 à 30 mm.

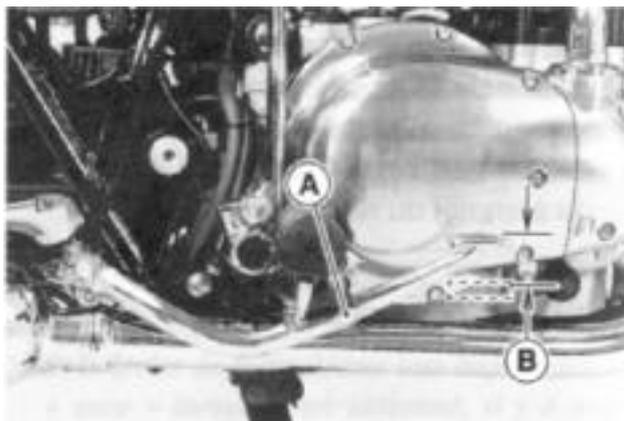
A. Pédale de frein arrière

B. 20 à 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 à 30 mm.



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



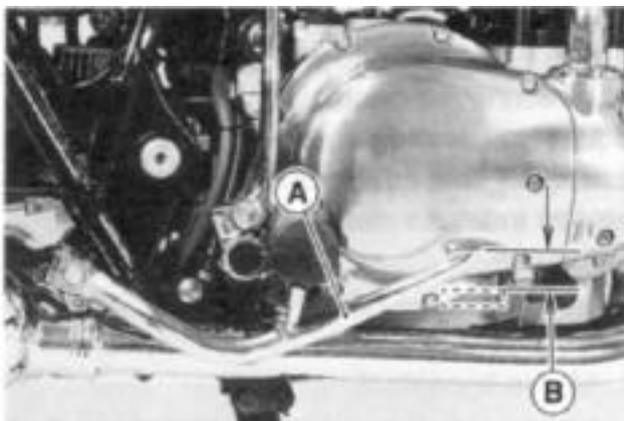
A. Écrou de réglage

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 1 contacteur de frein avant.
- Contrôler le fonctionnement du contacteur de frein arrière en enfonçant la pédale de frein. Le feu stop doit s'allumer lorsque la pédale de frein est enfoncé d'environ 15 mm.

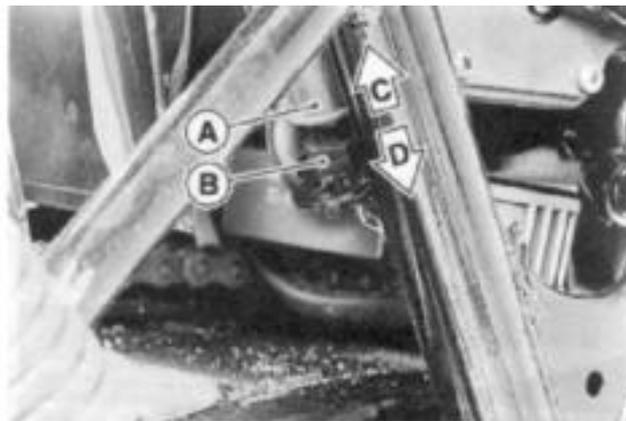


A. Pédale de frein B. 15 mm

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

Réglage

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



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

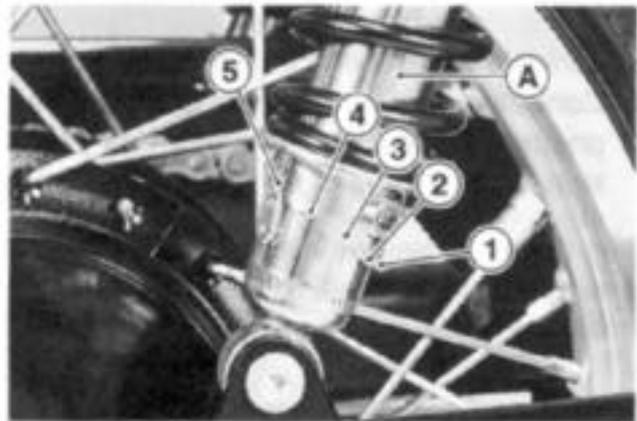
IMPORTANT

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

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 des conditions de route et de charge.



A. Dispositif de réglage de la précharge du ressort

si le ressort semble trop mou ou trop dur ajuster chaque dispositif de réglage de précharge de ressort en veillant à ce qu'ils s'alignent sur la position désirée, gravée sur l'amortisseur. Effectuer le réglage conformément au tableau qui suit en se servant de la lame de tournevis fournie dans la trousse à outils.

Le réglage standard pour un conducteur de 68 kg, sans passager et sans accessoires est le réglage n 2
position 1 2 3 4 5 ----->Action d Plus raide

ATTENTION

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



A. lame de tournevis

NOTE

• *Pour adoucir l'effet du ressort, tourner le dispositif de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre depuis 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 entraîner une perte de contrôle de la machine. La charge maximale recommandée est de 183 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.

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 lode randonnées dans des régions où la température et l'altitude varient grandement

Pression de gonflage (à froid)

AVANT: charge maximum de 183kg---> 2,0 kg/cm²

ARRIERE: charge maximum de 97,5 kg --->2,25 kg/cm²

charge maximum de 97,5 à 183 kg--->2,5kg/cm²

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 à cours des derniers 10 % de la durée de service vice de la bande de roulement (usure à 90 % Utiliser un pneu jusqu'à usure complète constitue donc une fausse économie et un danger. Mesurer la profondeur des sculptures l'aide d'une jauge de profondeur à la fréquence indiquée dans le tableau d'entretien périodique. Remplacer tout pneu us au-delà de la profondeur minimum admise.

Profondeur limite des sculptures

Avant 1 mm

Arrière En deçà de 130 km/h 2 mm

Au-delà de 130 km/h 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 boursouflures 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.*

NOTE

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

Pneu standard (avec chambre à air)

AVANT Dimension: 100/90-19 57H

- DUNLOP TT100GPG
- BRIDGESTONE "ACCOLADE AC03

ARRIÈRE Dimension: 1330/80-18 J66H

- DUNLOP TT100GPG
- BRIDGESTONE "ACCOLADE AC04

ATTENTION

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

o La surface d'un nouveau pneu est glissante.

Afin d'éviter toute Perte de contrôle de la machine et d'éventuelles blessures, il convient de rouler avec prudence jusqu'à ce que le pneu soit légèrement usé et ait acquis son adhérence normale. Un nouveau pneu acquiert son adhérence normale après u rodage de 160 km. Durant le rodage, évite de freiner ou d'accélérer de manière excessive ou brutale, et veiller à négocier les virages en douceur.

BATTERIE

La batterie de cette motocyclette ne requiert pas d'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 retiré une fois que l'électrolyte adéquat a été versé dans la batterie lors de sa mise en service.

Comme le circuit électrique de cette motocyclette est conçu pour être alimenté par une batterie sans entretien, ne pas remplacer cette dernière par une batterie conventionnelle.

IMPORTANT

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

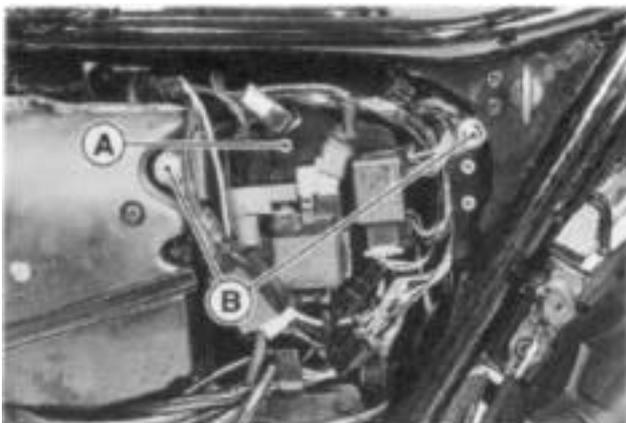
• *Ne pas installer de batterie conventionnelle sur cette motocyclette, car le fonctionnement du circuit électrique en serait compromis.*

NOTE

S'il s'avère nécessaire de recharger la batterie de cette moto, respecter scrupuleuse les instructions figurant sur l'étiquette batterie.

Dépose de la batterie

- Déposer la selle.
- Relever le couvercle du filtre de l'admission d'air, situé au-dessus de la borne de la batterie.
- Déconnecter le fil de la borne (-) de la batterie.



A. Panneau électrique
B. Vis



A. Borne (-)

- déposer le cache latéral gauche
- retirer les vis du panneau électrique couvrant la batterie
- Tirer le panneau électrique vers le haut

IMPORTANT

Ne pas tirer violemment sur le panneau électrique, sous peine de débrancher fils.

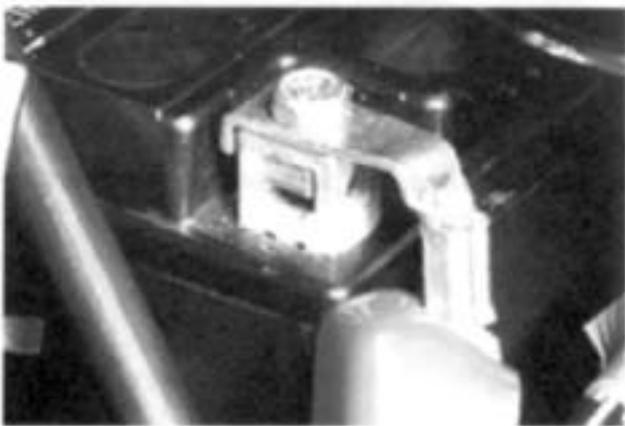
Déconnecter le fil de la borne (+) de la batterie.

Nettoyer la batterie à l'aide d'une solution d'eau et de bicarbonate de soude. S'assurer que les connexions sont propres.



A. Borne (+)

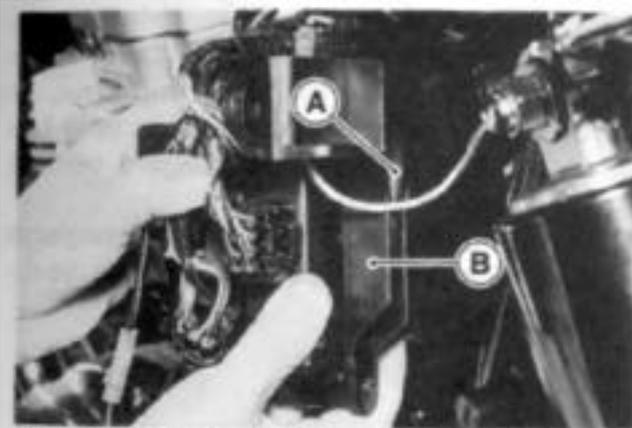
Repose de la batterie



- Placer la batterie dans son logement.
- Raccorder le fil encapuchonné à la borne (+)

NOTE

• *Veiller à diriger la cosse du câble positif vers l'arrière, comme illustré.*



A. Flexible de ventilation du carburateur
B. Guide

- Appliquer une légère couche de graisse sur la borne (+) afin de prévenir la corrosion.
- Placer le capuchon de protection sur la borne (+)
- insérer le flexible de ventilation du carburateur par le guide à l'arrière du panneau électrique.

IMPORTANT

* *Ne pas pincer le flexible de ventilation du carburateur entre le guide ou d'autres Pièces, sous peine de risquer d'endommager le moteur.*

* *Une fois la batterie installée dans son logement, connecter le fil noir à la borne H.*

* *Appliquer une légère couche de graisse sur la borne (-) afin de prévenir la corrosion.*

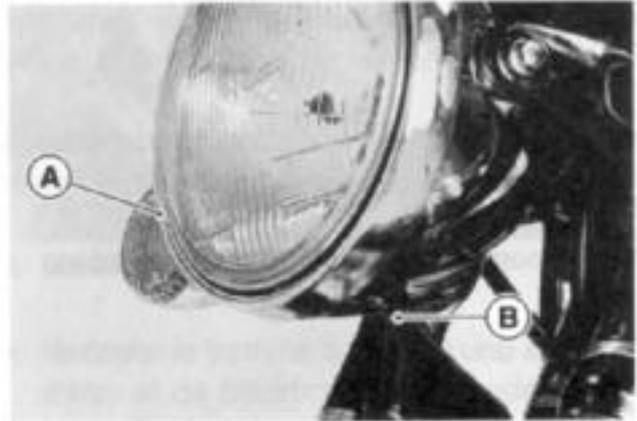
* *Remonter toutes les pièces déposées.*

FAISCEAU DU PHARE

Réglage horizontal

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

Visser ou dévisser le dispositif de réglage horizontal jusqu'à ce que le faisceau du phare soit orienté droit devant.

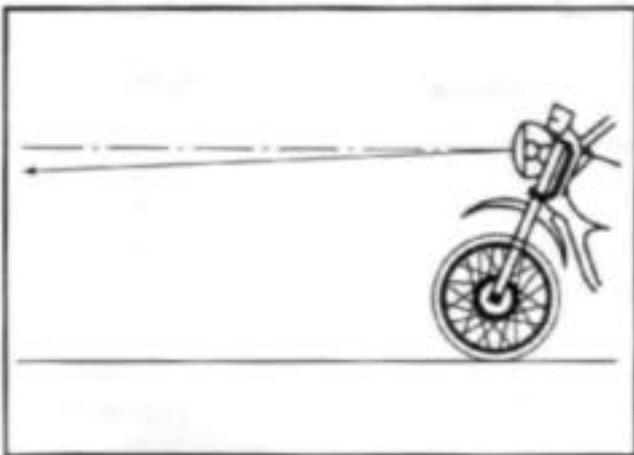


A. Dispositif de réglage vertical
B. Dispositif de réglage horizontal

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.

Visser ou dévisser le dispositif de réglage vertical afin de régler l'inclinaison verticale du phare.



NOTE

Le point d'éclairage central 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 prescrit dans les réglementations locales.

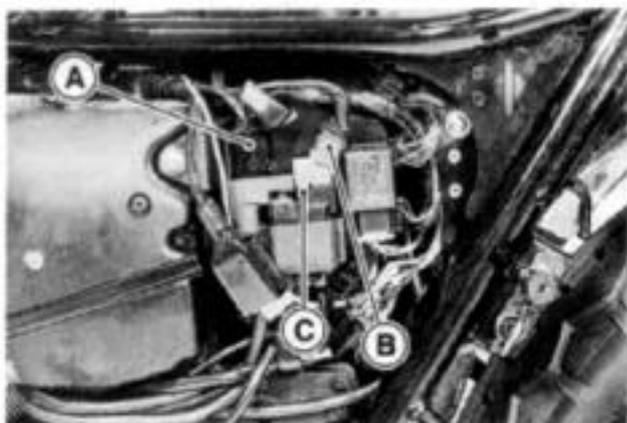
FUSIBLES

Les fusibles sont installés dans la boîte de jonction située sous la selle. Le fusible principal est monté sur le relais de démarreur, situé derrière le cache latéral gauche.

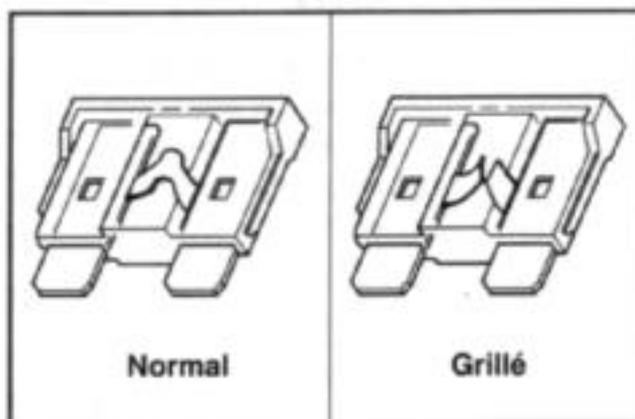
Si un fusible grille pendant la conduite, contrôler le circuit électrique pour en déterminer la cause et remplacer ensuite le fusible grillé par un fusible neuf de même ampérage.



A. Boîte de jonction
B. Fusibles
C. Fusibles de rechange



A. Panneau électrique
B. Relais du démarreur
C. Fusible principal



ATTENTION

- *Utiliser uniquement des fusibles standard.*
- *Remplacer un fusible grillé par un fusible neuf de même ampérage, comme indiqué sur la boîte de jonction ou le fusible principal.*

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 J'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 des pots d'échappement - 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 - couvrir d'un sac en plastique.
- Contacteur à clé - couvrir le trou de serrure de ruban adhésif.
- Admission du filtre à air - couvrir de ruban adhésif ou boucher à l'aide de chiffons.

Précautions Particulières

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

- compteurs
 - 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 les capuchons 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 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

- ôter tous les sacs en plastique et le ruban~ adhésif, et nettoyer les admissions 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 auto locales sur les méthodes de mise au rebut autorisées et les possibilités de recyclage.

- Remplir d'huile moteur fraîche.
- Vidanger l'essence du réservoir.

• Vider les carburateurs en faisant tourner le moteur au ralenti, jusqu'à ce que toute l'essence contenue dans les carburateurs soit utilisée. 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 connaître les méthodes de mise au rebut autorisées.*

* Déposer 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 les bougies et vaporiser de l'huile directement dans chacun des cylindres. Appuyer sur le bouton du démarreur et lancer le moteur à plusieurs reprises pour que l'huile se répartisse sur les parois de cylindre. Remettre ensuite les bougies en place.

ATTENTION

** Ne passe pencher au-dessus du moteur pendant ce travail. Des vapeurs d'huile pourraient gicler par les orifices des bougies 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 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 f par mois. S'assurer de maintenir la batterie correctement chargée, tout spécialement p temps froid.

- Fixer des sacs 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 :

- Retirer les sacs en plastique des pots d'échappement.

- Remonter la batterie sur la moto et la recharger si nécessaire.

- S'assurer que les bougies sont bien vissées.

- Remplir le réservoir d'essence.

- Vérifier tous les points décrits à la section “Contrôles quotidiens de sécurité”.

- Lubrifier les axes, boulons et écrous.