Kawasaki

VN1700 CLASSIC TOURER

Motorcycle
Motocyclette
Motorrad

OWNER'S MANUAL
MANUEL DU PROPRIÉTAIRE
BETRIEBSANLEITUNG

NOTICE

THIS PRODUCT HAS BEEN MANUFACTURED FOR USE IN A REASONABLE AND PRUDENT MANNER BY A QUALIFIED OPERATOR AND AS A VEHICLE ONLY.

REMARQUE

CETTE MOTO EST DESTINÉE À UN CONDUCTEUR QUALIFIÉ ET PRUDENT.

HINWEIS

DIESES PRODUKT IST AUSSCHLIESSLICH ALS FAHRZEUG ZU VERWENDEN UND SETZT DIE ERFORDERLICHE BEFÄHIGUNG DES BENUTZERS SOWIE EINE VERNÜNFTIGE UND VORSICHTIGE HANDHABUNG VORAUS.

FRANÇAIS

Motocyclette
Manuel du Propriétaire

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

PRECAUTION

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

NOTE

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

PRÉFACE

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

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

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

Conservez toujours le Manuel du propriétaire à bord de la moto, de sorte à pouvoir y avoir recours en cas de besoin.

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

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

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

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

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Division des produits et composants de consommation

© 2008 Kawasaki Heavy Industries, Ltd. Oct. 2008 (2). (M, CR, K3)

TABLE DES MATIÈRES

CARACTÉRISTIQUES 9
DISPOSITION DES ÉLÉMENTS 13
CHARGEMENT ET ACCESSOIRES ... 16
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 20
Compteurs 20
Compteur de vitesse : 21
Bouton de commande de l'unité de compteur : 21
Compteur multifonction : 22
Menu de paramétrage : 30
Témoins : 33
Témoin d'alerte/Témoin des symboles d'alerte : 34
Code d'entretien : 35
Clés 36
Contacteur de démarrage/Verrou de direction 37
Contacteurs à la poignée droite 39
Contacteur de feux de détresse : .. 39
Contacteur d'arrêt moteur : 39
Bouton du démarreur : 39
Bouton de commande de l'unité de compteur : 40
Bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique : 40
Contacteur du régulateur de vitesse électronique (SET/- et RES/+) : 40
Système de régulateur de vitesse électronique 41
Témoin du régulateur de vitesse électronique : 41
Témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique : 42
Contacteur du régulateur de vitesse électronique (SET/- et RES/+) : 42
Pour activer le régulateur de vitesse électronique : 43
Pour augmenter la vitesse réglée : 44

Pour diminuer la vitesse réglée : ... 45
Pour annuler le régulateur de vitesse électronique : 45
Contacteurs à la poignée gauche 47
Inverseur feu de route/de croisement : 47
Contacteur des clignotants : 47
Bouton de l'avertisseur : 48
Dispositifs de réglage du levier de frein et du levier d'embrayage 48
Bouchon du réservoir d'essence 50
Réservoir d'essence 51
Type d'essence : 52
Béquille 53
Selle 54
Trousse à outils 57
Pare-brise 57
Avertissement spécial concernant l'utilisation des sacoches 58
Sacoches 59
Accroche-casque 62
Connecteurs pour accessoires électrique 63
RODAGE 66
CONDUITE DE LA MOTO 68
Mise en marche du moteur 68
Mise en marche en cas de batterie déchargée 71
Démarrage de la moto 75
Passage des vitesses 76
Freinage 78
Arrêt du moteur 79
Arrêt d'urgence de la moto 80
Stationnement 81
Catalyseur 82
Système de papillon des gaz électronique (ETV) 84
CONSIGNES DE SÉCURITÉ 85
Techniques pour une conduite en toute sécurité 85
Contrôles quotidiens de sécurité 88
Conseils supplémentaires relatifs à la conduite à grande vitesse 90
ENTRETIEN ET RÉGLAGES 92
Tableau d'entretien périodique 93
Huile moteur 106

Circuit de refroidissement 113
Radiateur et ventilateur de refroidissement : 113
Flexibles de radiateur : 114
Liquide de refroidissement : 114
Courroie de transmission 120
Bougies 121
Jeu aux soupapes 122
Système Clean Air Kawasaki 122
Filtre à air 123
Système de commande des papillons d'accélération 126
Vitesse de ralenti 128
Embrayage 131
Freins 133
Contacteurs de frein 138
Amortisseurs arrière 140
Roues 145
Batterie 150
Faisceau du phare 158
Fusibles 160
Nettoyage de la moto 162
ENTREPOSAGE 168
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 171
EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES . 172

CARACTÉRISTIQUES

PERFORMANCES	
Puissance maximum	54 kW (73,4 PS) à 5 000 tr/min
Couple maximum	136 N·m (13,9 m·kgf) à 2 750 tr/min
DIMENSIONS	
Longueur totale	2 500 mm
Largeur totale	1 025 mm
Hauteur totale	1 465 mm
Empattement	1 665 mm
Garde au sol	140 mm
Poids à vide	378 kg
MOTEUR	
Type	Simple arbre à cames en tête (SOHC), 2 cylindres en V, 4 temps, refroidissement par liquide
Cylindrée	1 700 cm³
Alésage × course	102 × 104 mm
Taux de compression	9,5 : 1
Système de démarrage	Démarreur électrique
Ordre de numérotation des cylindres	De gauche à droite, 1-2
Ordre d'allumage	2-1

Carburation		Système d'injection de carburant numérique (DFI)
Système d'allumage		Batterie et bobine (allumage transistorisé)
Avance à l'allumage (avance électronique)		0° avant PMH à 950 tr/min – 32° avant PMH à 4 250 tr/min
Bougies		NGK ILZKAR7B11
Système de lubrification		Lubrification sous pression (carter semi-sec)
Huile moteur	Type :	API SE, SF ou SG API SH, SJ, SL ou SM avec JASO MA, MA1 ou MA2 SAE 10W-40
	Capacité :	5,0 l
Capacité du circuit de refroidissement		2,4 l

TRANSMISSION

Type de transmission	6 vitesses, levier de retour
Type d'embrayage	Multidisque, à bain d'huile
Système de transmission	Courroie
Rapport de réduction primaire	1,515 (50/33)

Rapport de réduction secondaire		2,250 (72/32)
Rapport final		2,746 (dernier rapport engagé)
Rapport des vitesses	1re	3,077 (40/13)
	2e	1,900 (38/20)
	3e	1,407 (38/27)
	4e	1,143 (32/28)
	5e	0.967 (29/30)
	6e	0,806 (29/36)

CADRE

Angle de chasse		30°
Chasse		177 mm
Taille des pneus :	Avant	130/90 B16 M/C 67H
	Arrière	170/70 B16 M/C 75H
Taille de la jante :	Avant	16 × 3,50
	Arrière	16 × 4,50
Capacité du réservoir d'essence		20 l

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

12 CARACTÉRISTIQUES

Batterie	12 V 18 Ah
Phare	12 V 60/55 W
LED feu arrière/stop	13,5 V 0,4/2,2 W

Même si seulement une LED (diodes électroluminescente) de feu arrière/stop ne s'allume pas, contacter un concessionnaire Kawasaki agréé.
Les caractéristiques peuvent être modifiées sans préavis et peuvent ne pas s'appliquer à tous les pays.

CARACTÉRISTIQUES

PERFORMANCES	
Puissance maximum	54 kW (73,4 PS) à 5 000 tr/min
Couple maximum	136 N·m (13,9 m·kgf) à 2 750 tr/min
DIMENSIONS	
Longueur totale	2 500 mm
Largeur totale	1 025 mm
Hauteur totale	1 465 mm
Empattement	1 665 mm
Garde au sol	140 mm
Poids à vide	378 kg
MOTEUR	
Type	Simple arbre à cames en tête (SOHC), 2 cylindres en V, 4 temps, refroidissement par liquide
Cylindrée	1 700 cm³
Alésage × course	102 × 104 mm
Taux de compression	9,5 : 1
Système de démarrage	Démarreur électrique
Ordre de numérotation des cylindres	De gauche à droite, 1-2
Ordre d'allumage	2-1

Carburation		Système d'injection de carburant numérique (DFI)
Système d'allumage		Batterie et bobine (allumage transistorisé)
Avance à l'allumage (avance électronique)		0° avant PMH à 950 tr/min – 32° avant PMH à 4 250 tr/min
Bougies		NGK ILZKAR7B11
Système de lubrification		Lubrification sous pression (carter semi-sec)
Huile moteur	Type :	API SE, SF ou SG API SH, SJ, SL ou SM avec JASO MA, MA1 ou MA2 SAE 10W-40
	Capacité :	5,0 l
Capacité du circuit de refroidissement		2,4 l

TRANSMISSION

Type de transmission	6 vitesses, levier de retour
Type d'embrayage	Multidisque, à bain d'huile
Système de transmission	Courroie
Rapport de réduction primaire	1,515 (50/33)

Rapport de réduction secondaire		2,250 (72/32)
Rapport final		2,746 (dernier rapport engagé)
Rapport des vitesses	1re	3,077 (40/13)
	2e	1,900 (38/20)
	3e	1,407 (38/27)
	4e	1,143 (32/28)
	5e	0.967 (29/30)
	6e	0,806 (29/36)

CADRE

Angle de chasse		30°
Chasse		177 mm
Taille des pneus :	Avant	130/90 B16 M/C 67H
	Arrière	170/70 B16 M/C 75H
Taille de la jante :	Avant	16 × 3,50
	Arrière	16 × 4,50
Capacité du réservoir d'essence		20 l

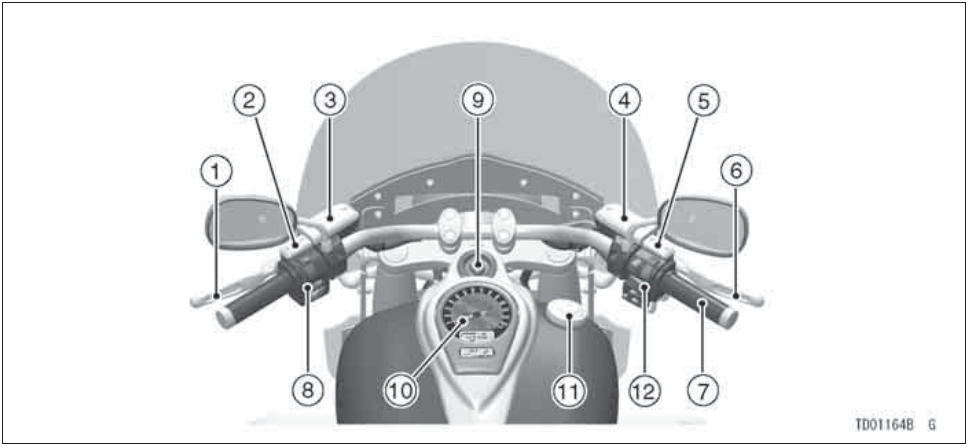
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

12 CARACTÉRISTIQUES

Batterie	12 V 18 Ah
Phare	12 V 60/55 W
LED feu arrière/stop	13,5 V 0,4/2,2 W

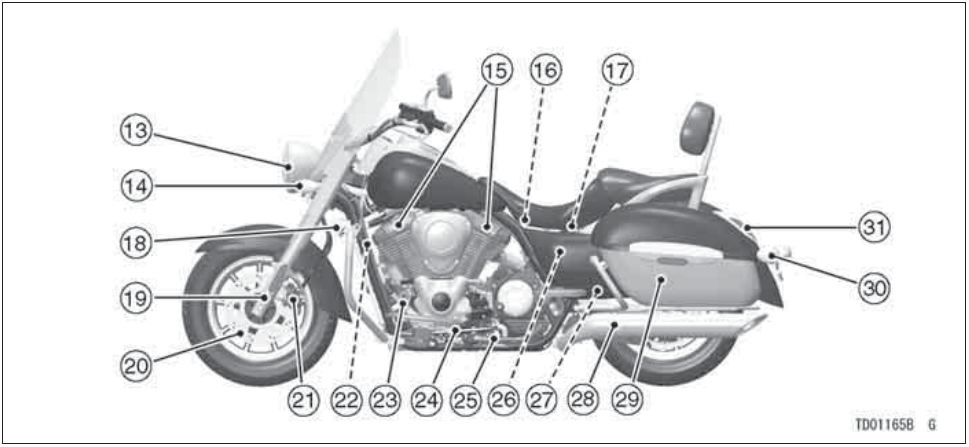
Même si seulement une LED (diodes électroluminescente) de feu arrière/stop ne s'allume pas, contacter un concessionnaire Kawasaki agréé.
Les caractéristiques peuvent être modifiées sans préavis et peuvent ne pas s'appliquer à tous les pays.

DISPOSITION DES ÉLÉMENTS

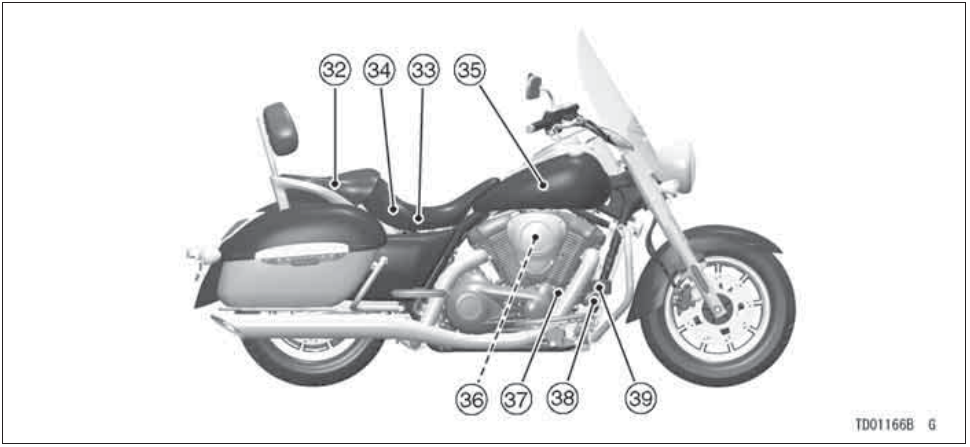


1. Levier d'embrayage
2. Dispositif de réglage du levier d'embrayage
3. Réservoir de liquide d'embrayage
4. Réservoir de liquide de frein avant
5. Dispositif de réglage de la position du levier de frein
6. Levier de frein avant
7. Poignée d'accélération
8. Contacteurs de la poignée gauche
9. Contacteur de démarrage/Verrou de direction
10. Compteurs
11. Bouchon du réservoir d'essence
12. Contacteurs à la poignée droite

14 DISPOSITION DES ÉLÉMENTS



13. Phare
14. Feu clignotant
15. Bougies
16. Boîtier à fusibles
17. Batterie
18. Avertisseur sonore
19. Fourche avant
20. Disque de frein
21. Étrier de frein
22. Radiateur
23. Sélecteur de vitesse
24. Contacteur de béquille latérale
25. Béquille latérale
26. Vase d'expansion
27. Courroie de transmission
28. Silencieux
29. Sacoche
30. Feu de plaque d'immatriculation
31. Feu arrière/stop



32. Selle du passager
33. Selle du conducteur
34. Trousse à outils
35. Réservoir d'essence
36. Élément du filtre à air
37. Contacteur de frein arrière
38. Pédale de frein arrière
39. Réservoir de liquide de frein arrière

CHARGEMENT ET ACCESSOIRES

⚠ AVERTISSEMENT

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

Kawasaki ne peut garantir la compatibilité de pièces de rechange et d'accessoires que s'il s'agit de pièces de la marque Kawasaki. En effet, Kawasaki n'a aucun regard sur la conception et la destination de pièces d'autres marques qui peuvent influer de manière négative sur les performances, voire être interdites. Le pilote est personnellement responsable du chargement de son véhicule, de la sélection et de l'utilisation d'accessoires ainsi que des conséquences qu'un non-respect de ces consignes puisse entraîner.

NOTE

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

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

passager ou de bagages, ainsi que lors de la conduite après l'installation d'accessoires. Les instructions suivantes permettent d'accroître la sécurité de conduite.

1. Tout passager doit être familiarisé avec les principes de conduite d'une motocyclette. Un passager mal positionné risque de gêner la manœuvre du véhicule dans les virages ou lorsque le pilote effectue des manœuvres brusques. Il est important que le passager reste immobile tant que la moto est en mouvement et qu'il n'interfère pas avec la conduite du véhicule. Ne pas transporter d'animaux sur cette motocyclette.
2. Avant le départ, il convient de rappeler à tout passager de bien garder les pieds sur les repose-pieds du passager et de s'agripper au pilote ou à la sangle de selle. Ne pas transporter un passager trop petit pour utiliser les repose-pied ou s'il n'y a pas de repose-pied.
3. Tout bagage doit être transporté le plus bas possible afin de limiter son influence sur le centre de gravité de la motocyclette. Les bagages doivent être répartis de façon égale des deux côtés du véhicule. Éviter de transporter un objet qui dépasserait l'arrière du véhicule.
4. Il faut bien veiller à attacher correctement tout bagage. S'assurer que le bagage transporté ne bougera pas pendant la conduite. Vérifier la fixation des bagages aussi souvent que possible (ne pas effectuer cette vérification pendant la conduite) et rectifier si nécessaire.
5. Ne pas transporter d'objet lourd ou encombrant sur les porte-bagages. Ils sont conçus pour le transport d'objets légers et un poids

excédentaire peut influer sur la maniabilité du véhicule en raison des modifications dans la répartition du poids et des forces aérodynamiques.

6. Ne pas poser des accessoires ni transporter de charge qui réduiraient les performances. S'assurer de ne pas avoir obstrué un élément du système d'éclairage et de ne pas avoir modifié la garde au sol, l'angle d'inclinaison, le fonctionnement des commandes, le débattement des roues et le mouvement de la fourche ou tout autre élément ayant une influence sur la conduite.
7. Tout poids attaché sur le guidon ou la fourche augmentera la masse de la direction et risque de rendre la conduite dangereuse.
8. Les carénages, pare-brises, dossiers et autres pièces de grande taille peuvent réduire la stabilité et la bonne maîtrise du véhicule en raison de leur poids, mais aussi en raison des forces aérodynamiques. Des pièces de conception médiocre ou des pièces mal posées peuvent rendre la conduite dangereuse.
9. Cette motocyclette n'a pas été conçue pour la conduite avec side-car ou remorque ni pour le remorquage d'un autre véhicule. Kawasaki ne produit pas de side-cars ni de remorques pour motocyclettes et ne peut donc prévoir les effets de tels accessoires sur la maniabilité ou la stabilité de la motocyclette. Kawasaki ne peut donc que mettre en garde contre l'utilisation de ce genre d'accessoires et décline toute responsabilité quant aux conséquences entraînées par cet usage imprévu. Il est à noter que tout endommagement ayant pour origine l'utilisation de ce genre

d'accessoire n'est pas couvert par la garantie.

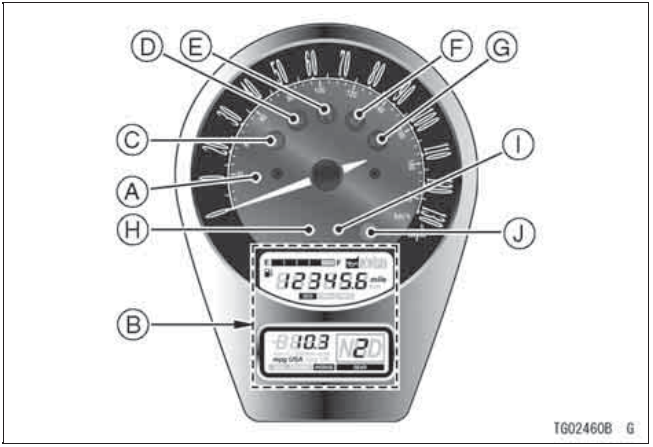
Charge maximale

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Compteurs

A. Compteur de vitesse
B. Compteur multifonction
C. Témoin d'avertissement du niveau de carburant
D. Témoin de clignotant gauche
E. Témoin de point mort
F. Témoin de clignotant droit
G. Témoin de feu de route
H. Témoin du régulateur de vitesse électronique
I. Témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique
J. Témoin d'alerte



Compteur de vitesse :

Au moment où le contact est établi (position “ON”), l'aiguille du compteur de vitesse passe momentanément du minimum au maximum et revient au minimum. Ceci permet de vérifier le fonctionnement des aiguilles du compteur. Si elles ne fonctionnent pas correctement, faire contrôler leur fonctionnement par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule.

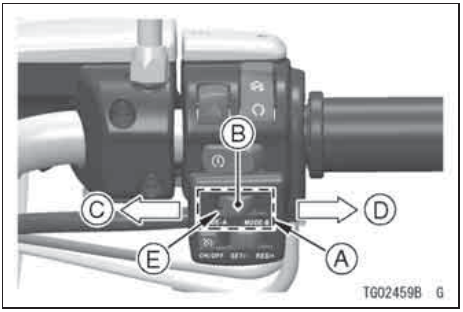
Bouton de commande de l'unité de compteur :

Le bouton de commande de l’unité de compteur est situé sur le contacteur de la poignée droite. Les fonctions du bouton de commande de l’unité de compteur sont accessibles en appuyant sur le bouton ou en le poussant vers la gauche ou la droite.

“Appuyer sur la bouton S” signifie appuyer sur le bouton.

“Tourner vers la position MODE-A” signifie pousser le bouton vers la gauche.

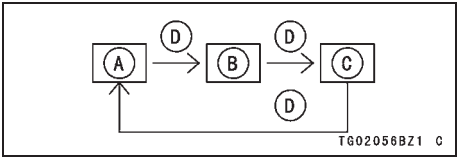
“Tourner vers la position MODE-B” signifie pousser le bouton vers la droite.



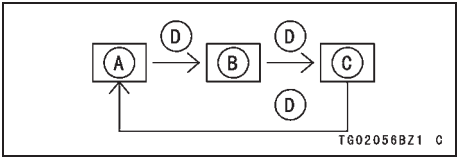
A. Bouton de commande de l'unité de compteur
B. Bouton “S”
C. Position “MODE-A”
D. Position “MODE-B”
E. Bouton

Compteur multifonction :

Le compteur multifonction affiche les fonctions suivantes : jauge à carburant, symbole d'alerte de pression d'huile, symbole d'alerte de température de liquide de refroidissement, symbole d'alerte d'injection de carburant, compteur kilométrique, compteurs journaliers (TRIP A, TRIP B), horloge, autonomie, consommation moyenne et position du rapport. Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pour permuter l'affichage du compteur numérique inférieur entre les trois modes suivants : horloge, autonomie et consommation moyenne. Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour permuter l'affichage du compteur numérique supérieur entre les trois modes suivants : compteur kilométrique, compteur journalier A, compteur journalier B. Lorsque la clé de contact est mise sur “ON”, tous les segments de l'afficheur LCD sont affichés pendant trois secondes, puis, selon le mode sélectionné, l'horloge ou les compteurs fonctionnent normalement.

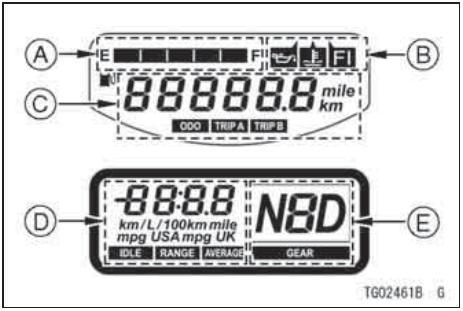


A. Horloge
B. Consommation moyenne
C. Autonomie
D. Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A”



A. Compteur kilométrique (ODO)
B. Compteur journalier A (TRIP A)
C. Compteur journalier B (TRIP B)
D. Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B”

Compteur multifonction

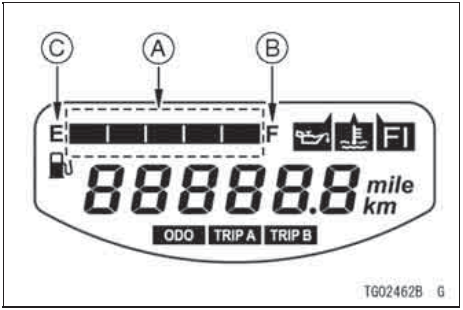


A. Jauge de carburant
B. Témoin des symboles d'alerte
C. Compteur kilométrique/Compteurs journaliers (TRIP A, TRIP B)
D. Horloge/Autonomie/Consommation moyenne
E. Position du rapport

Jauge de carburant -

La quantité de carburant dans le réservoir est indiquée par le nombre de segments affichés. Tous les segments de carburant s'affichent lorsque le réservoir est plein. Au fur et à mesure que le niveau de carburant baisse dans le réservoir, les segments disparaissent un à un, à partir de F (plein) jusqu'à E (vide).

Quand le véhicule est garé avec la béquille latérale, la jauge de carburant ne peuvent pas montrer exactement la quantité de carburant qui se trouve dans le réservoir. Redresser le véhicule pour vérifier le niveau de carburant.



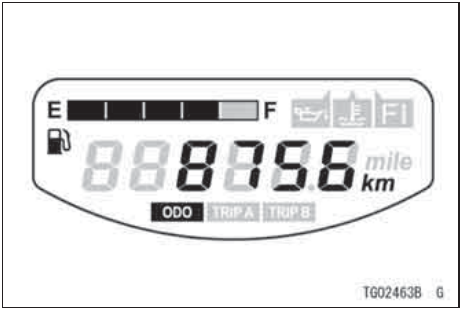
A. Jauge de carburant
B. F (Plein)
C. E (Vide)

NOTE

○ *Si l'approvisionnement en carburant dans le réservoir se fait alors que la moto est à l'horizontale, il est possible que le segment de droite n'apparaisse pas sur la jauge.*

Compteur kilométrique (ODO) -

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour afficher le compteur kilométrique (ODO).
- Le compteur kilométrique (ODO) indique la distance totale parcourue en kilomètres (km) ou en miles (mile) depuis la mise en service du véhicule. Ce compteur ne peut être remis à zéro.



NOTE

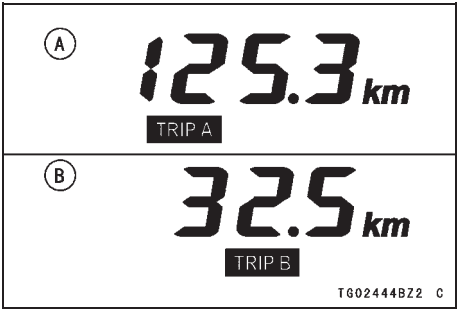
- *Les données sont conservées même lorsque la batterie est déconnectée.*
- *La valeur maximale est de 999999. Lorsque celle-ci est atteinte, l'affichage ne se modifie plus.*
- *Pour modifier l'unité de mesure du compteur kilométrique, consulter la rubrique “Menu de paramétrage” dans la présente section.*

Compteurs journaliers (TRIP A, TRIP B) -

- Les compteurs journaliers indiquent la distance parcourue, en kilomètres (km) ou en miles (mile), depuis leur dernière remise à zéro

  TRIP (COMPTEUR) A : 0.0 à 9999.9
  TRIP (COMPTEUR) B : 0.0 à 999.9

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour afficher le compteur journalier TRIP A ou TRIP B.



A. Trip A
B. Trip B

Pour remettre le compteur journalier à zéro

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour afficher le compteur journalier TRIP A ou TRIP B.
- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” et le maintenir dans cette position.
- Deux secondes plus tard, 0.0 s'affiche et le compteur commence à mesurer la distance dès que le véhicule se déplace. Cette valeur augmente jusqu'à la prochaine remise à zéro du compteur.

NOTE

- *L'alimentation de sauvegarde conserve la valeur mesurée en mémoire, même lorsque le contact est tourné sur “OFF”.*
- *Lorsque le compteur journalier est remis à zéro alors que la moto est à l'arrêt, il se remet à compter dès que la moto redémarre.*
- *Lorsque le compteur journalier atteint 9999.9 (TRIP A) ou 999.9 (TRIP*

B) alors que la moto roule, le compteur se remet à 0.0 et continue à compter.

- *En cas de débranchement de la batterie, l'affichage retourne à la valeur 0.0.*
- *Pour modifier l'unité des compteurs journaliers, consulter la rubrique “Menu de paramétrage” dans cette section.*

Témoin de position du rapport-

Le témoin de position du rapport indique la position du rapport correspondant au changement de la boîte de vitesses.

1: Lorsque la première vitesse est enclenchée, “1” s'affiche.

2: Lorsque la deuxième vitesse est enclenchée, “2” s'affiche.

3: Lorsque la troisième vitesse est enclenchée, “3” s'affiche.

4: Lorsque la quatrième vitesse est enclenchée, “4” s'affiche.

5: Lorsque la cinquième vitesse est enclenchée, “5” s'affiche.

OD : Lorsque la vitesse surmultipliée est enclenchée, la mention “OD” s'affiche.

Horloge -

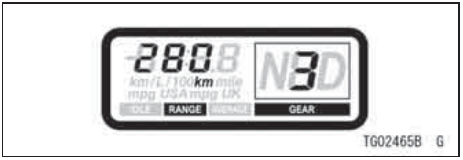
Le mode de réglage de l'heure et le mode de réglage des minutes peuvent être intervertis, se reporter à la rubrique “Menu de paramétrage” de la présente section.

Autonomie (AUTONOMIE)-

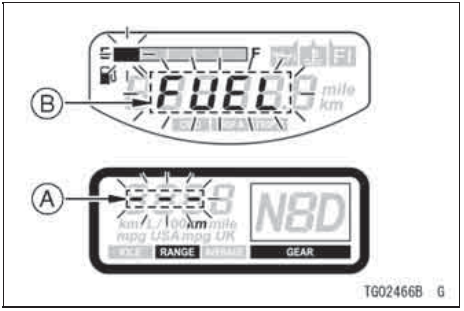
Cet affichage indique par une valeur numérique l'autonomie de la moto, et

indique l'autonomie en fonction de l'essence qu'il reste dans le réservoir. L'affichage de l'autonomie est renouvelé toutes les 10 secondes.

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pour afficher l'autonomie.



- Quand le message d'avertissement de carburant “FUEL” clignote sur le compteur numérique supérieur, la valeur numérique de l'autonomie “—” clignote.



A. “—” clignote
B. “FUEL” (Carburant) clignote

NOTE

○ *Pour modifier l'unité de l'autonomie en carburant, consulter la rubrique*

“Menu de paramétrage” dans cette section.

○ *La plage pour l'unité d'autonomie choisie est de 0 à 999.*

Consommation moyenne (AVERAGE)-

Cet affichage indique par une valeur numérique la consommation moyenne, calculée entre le début de la mesure et l’heure actuelle.

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pour afficher la consommation moyenne.

TG02467B G

NOTE

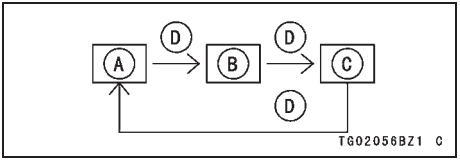
○ *L'alimentation de sauvegarde conserve la valeur mesurée en mémoire, même lorsque le contact est coupé.*

○ *Pour modifier l'unité de mesure de la consommation, consulter la rubrique “Menu de paramétrage” dans cette section.*

○ *Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pendant au moins deux secondes pendant que la consommation moyenne est affichée, et la consommation moyenne est alors réinitialisée à “– –. –”.*

Menu de paramétrage :

- Appuyer sur le bouton “S” pendant au moins deux secondes.
- Le mode de réglage de l'horloge, le mode de réglage de l'unité de distance et le mode de réglage du ralenti peuvent aussi être intervertis en appuyant sur le bouton “S”.



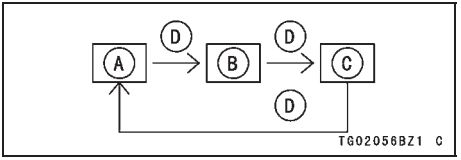
A. Mode de réglage de l'horloge
B. Mode de réglage de l'unité de distance
C. Mode de réglage de la vitesse de ralenti
D. Appuyer sur le bouton “S”

NOTE

○ *Appuyer sur le bouton “S” pendant au moins deux secondes pour revenir à l'affichage normal.*

Réglage de l'horloge -

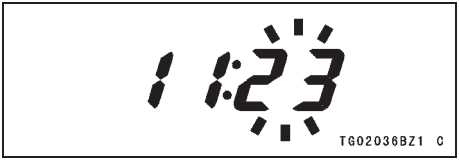
- Appuyer sur le bouton “S” pour afficher le mode de réglage de l'horloge.
- Le mode de réglage de l'heure et le mode de réglage des minutes peuvent aussi être intervertis en poussant le bouton de commande vers la position “MODE-A”.



A. Aucune sélection
B. Mode de réglage de l'heure
C. Mode de réglage des minutes
D. Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A”

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pour afficher le mode de réglage de l'heure. Lorsque seul l'affichage de l'heure clignote, pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour faire avancer les heures.

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pour afficher le mode de réglage des minutes. Lorsque seul l'affichage des minutes clignote, pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour faire avancer les minutes.



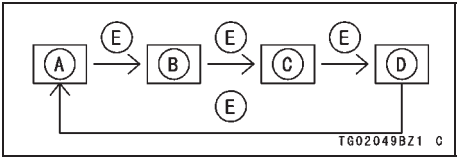
NOTE

○ *Pousser brièvement le bouton de commande vers la position “MODE-B” pour faire avancer les heures ou les minutes d'une unité à la fois. Pour faire avancer l'heure ou les minutes de façon continue, maintenir la position.*

○ *Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-A” pour n'afficher aucune sélection. Appuyer sur le bouton “S” pendant au moins deux secondes pour revenir à l'affichage normal.*

Réglage de l'unité de distance-

- Appuyer sur le bouton “S” pour afficher le mode de réglage de l'unité de distance.
- Modifier l'unité de distance de “MOYENNE (AVERAGE)” en poussant le bouton de commande vers la position “MODE-B”.
- L'unité change dans l'ordre suivant.



A. km/l
B. l/100 km
C. MPG USA
D. MPG UK
E. Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B”

NOTE

○ *Ne pas utiliser la moto avec le compteur numérique affichant la mauvaise unité.*

○ *Comme l'indique la liste ci-dessous, après avoir changé le mode de l'unité de distance sur la consommation moyenne “AVERAGE”, l'unité des modes de compteur kilométrique “ODO”, de compteur journalier “TRIP*

A, TRIP B", et d'autonomie "RANGE" est modifiée en même temps.

MOYENNE (AVERAGE)	COMPTEUR KILOMÉTRIQUE (ODO)	COMPTEUR JOURNALIER A (TRIP A)	COMPTEUR JOURNALIER B (TRIP B)	AUTONOMIE (RANGE)
km/l	km	km	km	km
l/100 km	km	km	km	km
MPG USA	MILE	MILE	MILE	MILE
MPG UK	MILE	MILE	MILE	MILE

Réglage de la vitesse de ralenti-

Se reporter à la section Vitesse de ralenti pour les détails.

Témoins :

⛽ : Le témoin de niveau de carburant s'allume lorsqu'il reste environ 3,8 l de carburant. Faire le plein dès que possible lorsque le témoin de niveau de carburant s'allume et que le message d'avertissement de carburant "FUEL" clignote sur le compteur numérique supérieur lorsque le moteur tourne.

Quand le véhicule est soutenu par la béquille latérale,

Le témoin de niveau de carburant/la jauge de carburant ne peuvent pas indiquer précisément la quantité de carburant se trouvant dans le réservoir. Redresser le véhicule pour vérifier le niveau de carburant.

⇦ : Lorsque le contacteur des clignotants est actionné vers la gauche, le témoin de clignotant gauche commence à clignoter.

N : Ce témoin s'allume lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

⇨ : Lorsque le contacteur des clignotants est actionné vers la droite, le témoin de clignotant droit commence à clignoter.

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

Témoin d'alerte/Témoin des symboles d'alerte :

Le témoin d'alerte s'allume et clignote quand un problème surgit au niveau du système d'injection de carburant numérique/papillon des gaz électronique, de la pression d'huile ou de la température du liquide de refroidissement. Si le témoin d'alerte clignote et le symbole d'alerte s'affiche, faire vérifier le système d'injection/papillon des gaz électronique par un concessionnaire Kawasaki agréé.

: Le témoin d'alerte intégré au compteur de vitesse et le symbole d'alerte de pression d'huile ( ) intégré au compteur numérique LCD s'allument lorsque la pression d'huile est dangereusement basse ou lorsque la clé de contact est sur ON alors que le moteur ne tourne pas. Ils s'éteignent dès que la pression de l'huile moteur est suffisamment élevée. Se référer au chapitre Entretien et réglages pour plus d'informations.

: Le témoin d'alerte intégré au compteur de vitesse et le symbole d'alerte de température de liquide de refroidissement ( ) s'allument chaque fois que la clé de contact est placée sur “ON” ou si la température du liquide de refroidissement monte jusqu'à 120 °C ou plus quand la moto est en fonctionnement. Après avoir placé la clé de contact sur “ON”, le symbole d'alerte de température du liquide de refroidissement ( ) s'éteint très rapidement une fois que le système a vérifié que son circuit fonctionne correctement.

FI : Le témoin d'alerte intégré au compteur de vitesse et le symbole d'alerte d'injection de carburant (FI) intégré au compteur numérique LCD s'allument dès que la clé de contact est mise sur “ON” ou en cas de problème au niveau du système d'injection de carburant (FI). Après la mise sur “ON” de la clé de contact, le symbole d'alerte d'injection d'essence (FI) s'éteint si aucune anomalie n'est détectée au niveau du circuit. Si le témoin d'alerte et le symbole d'alerte d'injection de carburant (FI) clignotent, faire vérifier le système d'injection de carburant par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Code d'entretien :

En cas de problème au niveau du système d'injection de carburant numérique/papillon des gaz électronique, le code d'entretien s'affiche sur le compteur et le témoin d'alerte et le

symbole d'alerte d'injection de carburant (FI) clignotent ou s'allument. Si le code d'entretien apparaît sur le compteur, contacter un concessionnaire Kawasaki agréé pour réparation.

Clés

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

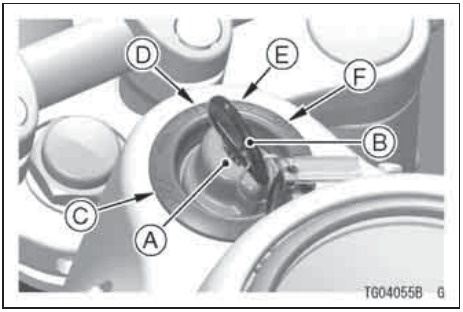
Des ébauches de clé sont disponibles chez les concessionnaires Kawasaki. Ces derniers sont équipés pour fabriquer autant de clés qu'il est nécessaire, à partir de votre clé d'origine.

PRECAUTION
Veiller à ne pas attacher la clé à une chaîne qui pourrait endommager la finition de la moto.

Contacteur de démarrage/Verrou de direction

Ce modèle est équipé d'un contacteur à clé à 4 positions. La clé peut être enlevée du contacteur dans trois positions (LOCK, OFF, ON).

Enlever la clé de contact du contacteur avant de conduire pour réduire les chances d'endommager la finition de la moto avec la chaîne de la clé.



A. Contacteur d'allumage
B. Clé de contact
C. Position LOCK (verrouillage)
D. Position OFF (arrêt)
E. Position ACC (accessoires)
F. Position ON (marche)

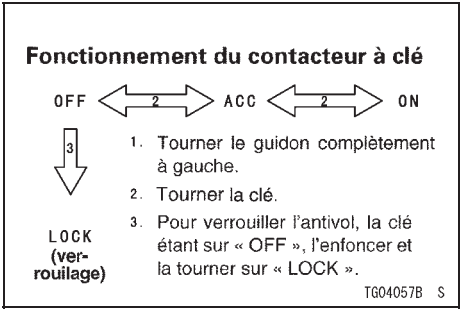
- Tourner complètement le guidon vers la gauche pour verrouiller le verrou de direction.
- La position LOCK et la position OFF peuvent aussi être interverties en enfonçant et en tournant la clé de contact.

LOCK	Direction bloquée. Moteur coupé. Tous circuits électriques coupés.
OFF	Moteur coupé. Tous circuits électriques coupés.
ACC	Moteur coupé. Le connecteur pour accessoire et les feux de détresse peuvent être utilisés.
ON	Moteur allumé. Tous les circuits électriques peuvent être utilisés.

NOTE

○ *Le feu arrière, le feu de conduite et les feux de plaque d'immatriculation s'allument dès que le contact est sur ON. Le phare s'allume dès que le bouton du démarreur est relâché après la mise en marche du moteur. Afin d'éviter la décharge de la batterie, toujours mettre le moteur en marche immédiatement après avoir mis la clé de contact sur ON.*

○ *En laissant le contacteur en position ON pendant longtemps, la batterie risque de se décharger complètement.*



Contacteurs à la poignée droite

Contacteur de feux de détresse :

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

Appuyer sur le contacteur de feux de détresse lorsque le contacteur de démarrage est en position. Tous les clignotants et les témoins de clignotant clignotent.

PRECAUTION

Veiller donc à ne pas utiliser les feux de détresse pendant plus de 30 minutes, sous peine de décharger complètement la batterie.

Contacteur d'arrêt moteur :

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

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

NOTE

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

Bouton du démarreur :

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

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

Bouton de commande de l'unité de compteur :

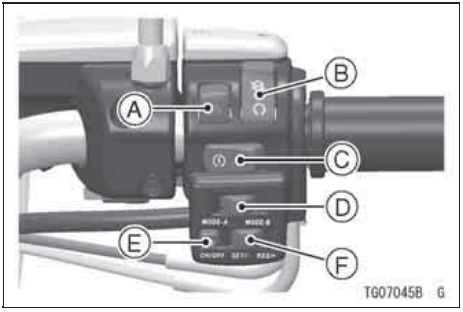
Se reporter à la section Compteur pour plus d'informations.

Bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique :

Se reporter à la section Système de régulateur de vitesse électronique pour plus de détails.

Contacteur du régulateur de vitesse électronique (SET/- et RES/+) :

Se reporter à la section Système de régulateur de vitesse électronique pour plus de détails.



A. Contacteur de feux de détresse
B. Contacteur d'arrêt moteur
C. Bouton de démarreur
D. Contacteur de l'unité de compteur
E. Bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique
F. Contacteur du régulateur de vitesse électronique (SET/- et RES/+)

Système de régulateur de vitesse électronique

Cette moto est équipée du système de régulateur de vitesse électronique qui est conçu pour maintenir n'importe quelle vitesse comprise entre 48 et 137 km/h en 3ème, 4ème, 5ème ou 6ème vitesse (OD). Utiliser le système de régulateur de vitesse électronique sur des routes ou des autoroutes droites et non encombrées.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser le système de régulateur de vitesse électronique lorsque les conditions de circulation sont encombrées ou variées, en côte ou sur des routes sinueuses, ou si les conditions météorologiques sont adverses.

NOTE

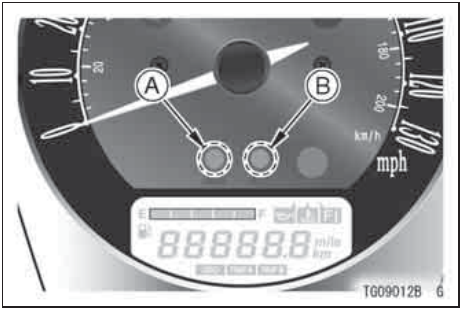
○ *Lors de la conduite sur la voie publique, toujours respecter les limitations de vitesse imposées par la loi.*

Témoin du régulateur de vitesse électronique :

Lorsque le bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique est activé en appuyant dessus, le témoin du régulateur de vitesse électronique s'allume sur le compteur.

Témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique :

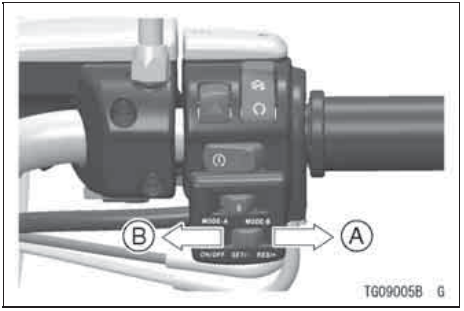
Lorsque la moto roule à la vitesse réglée, le témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique s'allume sur le compteur.



A. Témoin du régulateur de vitesse électronique
B. Témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique

Contacteur du régulateur de vitesse électronique (SET/- et RES/+) :

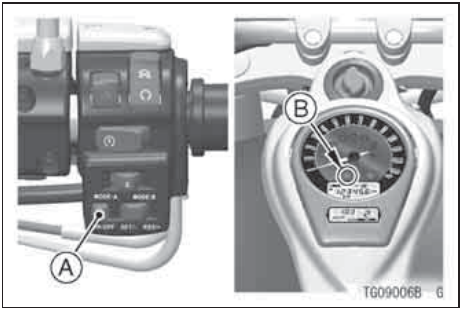
Ce contacteur a deux positions : “RES/+” et “SET/-”. Ces fonctions permettent de régler ou de modifier une vitesse de croisière.



A. Contacteur “RES/+”
B. Contacteur “SET/-”

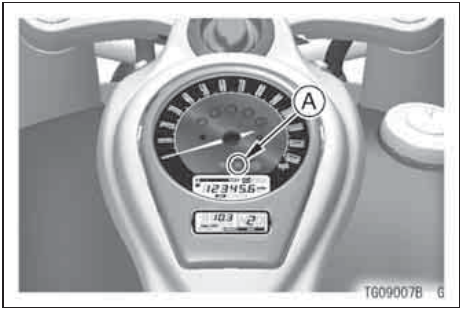
Pour activer le régulateur de vitesse électronique :

- Appuyer sur le bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique.
- Le témoin du régulateur de vitesse électronique s'allume sur le compteur.



A. Bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique
B. Témoin du régulateur de vitesse électronique

- Accélérer jusqu'à la vitesse souhaitée.
- Tourner le contacteur “SET/-”.
- Le témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique s'allume sur le compteur.



A. Témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique

- La vitesse à laquelle la moto se déplace au moment où le contacteur “SET/-” est relâché est la vitesse que

le régulateur de vitesse électronique maintiendra.

NOTE

○ *Lorsque la moto roule sur une mauvaise route en utilisant le régulateur de vitesse électronique, la vitesse réelle de la moto peut être légèrement supérieure ou inférieure à la vitesse réglée.*

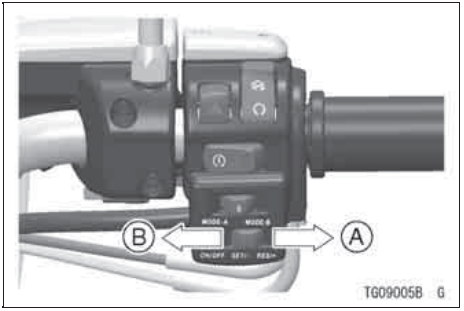
Pour augmenter la vitesse réglée :

- Pour une accélération progressive, tourner et maintenir le contacteur “RES/+” jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée, puis relâcher le contacteur. La mémoire du système de régulateur de vitesse électronique est désormais reprogrammée à la nouvelle vitesse réglée.

NOTE

○ *La vitesse réglée augmente de 1,6 km/h à chaque fois que le contacteur “RES/+“ est actionné.*

- Pour une accélération plus rapide, actionner la poignée d'accélération jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée, tourner le contacteur “SET/-”, puis le relâcher.



A. Contacteur “RES/+”
B. Contacteur “SET/-”

NOTE

○ *Quand la vitesse de la moto dépasse 137 km/h, il est impossible de régler la vitesse au-dessus de 137 km/h à l'aide du contacteur “SET/-”.*

Pour diminuer la vitesse réglée :

- Tourner le contacteur “SET/-” jusqu'à ce que le ralentissement soit suffisant, puis relâcher le contacteur. La mémoire du système régulateur de vitesse électronique est désormais reprogrammée à la nouvelle vitesse réglée.

NOTE

○ *La vitesse réglée diminue de 1,6 km/h à chaque fois que le contacteur “RES/-“ est actionné.*

- Pour accélérer provisoirement au-dessus de la vitesse réglée, comme pour effectuer un dépassement, par exemple, utiliser la poignée des gaz normalement. Pour revenir à la vitesse réglée, couper les gaz et laisser le véhicule décélérer sans appliquer ni les freins avant, ni les freins arrière.

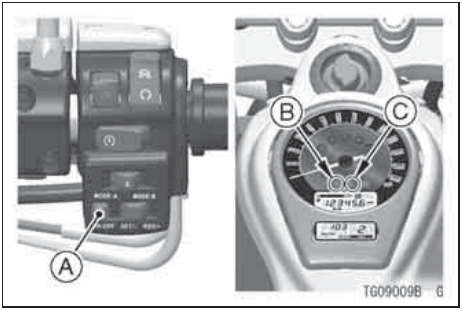
NOTE

○ *Quand le levier ou la pédale de frein est actionné(e), le système de régulateur de vitesse électronique est annulé.*

Pour annuler le régulateur de vitesse électronique :

- Appuyer sur le bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique.

- Le témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique et le témoin du régulateur de vitesse électronique s'éteignent (cette action efface aussi la mémoire de la vitesse réglée).



A. Bouton ON/OFF du régulateur de vitesse électronique
B. Témoin du régulateur de vitesse électronique
C. Témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique

NOTE

○ *Lorsque la moto roule en dessous de 48 km/h, le régulateur de vitesse électronique est désactivé (cette action efface aussi la mémoire de la vitesse réglée).*

- Pour désactiver provisoirement le système (mais garder la vitesse réglée en mémoire) :
  - ○ Tirer le levier de frein.
  - ○ Tirer le levier d'embrayage.
  - ○ Appuyer légèrement sur la pédale de frein.
  - ○ Couper les gaz en refermant le papillon au delà de sa position de retour normale lorsqu'il est refermé par le ressort de rappel.
  - ○ Changer de rapport.

NOTE

○ *En cas de changement de rapport rapide, il peut arriver que le système*

ne soit pas désactivé provisoirement.

○ *Lorsque le système est désactivé temporairement, le témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique s'éteint, alors que le témoin du régulateur de vitesse électronique reste allumé.*

- Si la moto est toujours en train de rouler, elle peut revenir à la vitesse réglée simplement en tournant le contacteur “RES/+”.
- Le témoin de réglage du régulateur de vitesse électronique s'allume de nouveau.

Contacteurs à la poignée gauche

Inverseur feu de route/de croisement :

Cet inverseur permet de passer du feu de croisement au feu de route et inversement. Le témoin de feu de route s'allume lorsque le phare est en position feu de route ( ).

Feu de route.....( )

Feu de croisement.....( )

Contacteur des clignotants :

Les clignotants correspondants fonctionnent lorsque ce contacteur est placé à gauche ( ) ou à droite ( ).

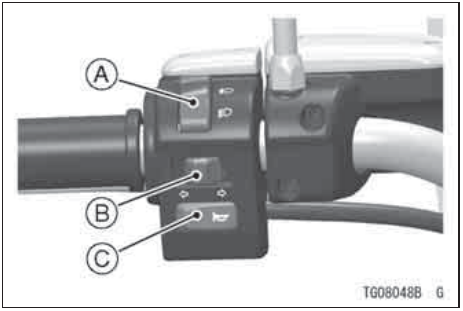
Quand le clignotant gauche ( ) ou droit ( ) fonctionne, le témoin de clignotant gauche ou le témoin de clignotant droit clignote.

Le contacteur de clignotant revient en place automatiquement après 8 secondes, et si la moto a avancé de 65 m

supplémentaires. Toutefois, mieux vaut prendre l'habitude de le remettre en place manuellement pour l'arrêter de clignoter.

Bouton de l'avertisseur :

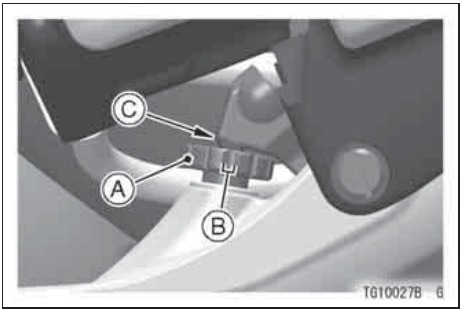
L'avertisseur retentit lorsque ce bouton est enfoncé.



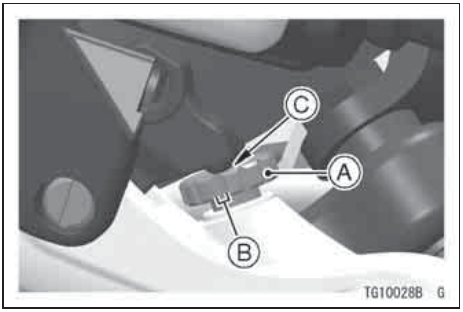
A. Inverseur feu de route/de croisement
B. Contacteur des clignotants
C. Bouton de l'avertisseur

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

La distance entre chacun des deux leviers et la poignée peut être ajustée à l'aide des dispositifs de réglage du levier de frein et du levier d'embrayage, respectivement. Pousser le levier vers l'avant et tourner le dispositif de réglage de sorte que la saillie du levier soit alignée avec la rainure la plus large sur le bord extérieur du dispositif de réglage.



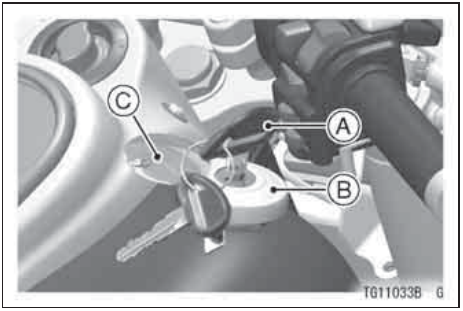
A. Dispositif de réglage du levier de frein
B. Rainure la plus large
C. Saillie



A. Dispositif de réglage du levier d'embrayage
B. Rainure la plus large
C. Saillie

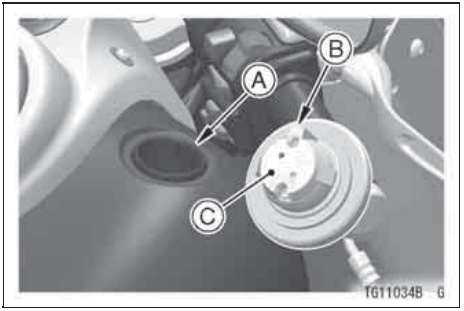
Bouchon du réservoir d'essence

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



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

- Pour refermer le bouchon du réservoir d'essence, faire correspondre l'orifice du réservoir et la projection du bouchon du réservoir et l'enfoncer avec la clé insérée. Pour retirer la clé, la tourner vers la gauche et l'enlever.



A. Orifice
B. Projection
C. Bouchon du réservoir d'essence

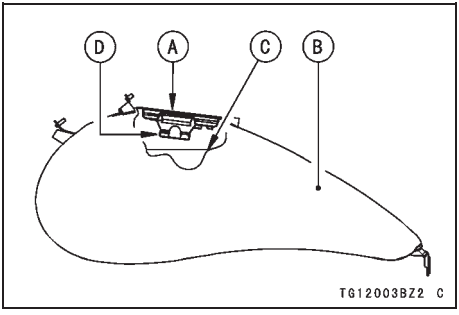
NOTE

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

Réservoir d'essence

L'indice d'octane de l'essence recommandé est le suivant.

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



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

⚠ AVERTISSEMENT

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

Type d'essence :

Votre moteur Kawasaki est conçu pour fonctionner uniquement à l'essence sans plomb avec un indice minimum d'octane de 95 IOR.

PRECAUTION

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

Indice d'octane

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

d'octane égal ou supérieur à l'indice IOR 95.

NOTE

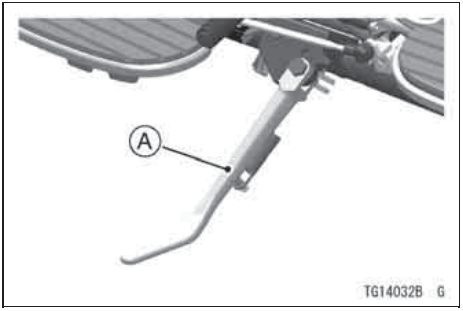
○ *En cas de “cognement” ou de “cliquetis”, essayer une autre marque d'essence ou un indice d'octane supérieur.*

PRECAUTION

Afin d'éviter de gravement endommager le moteur, utiliser uniquement une essence d'un indice minimum d'octane 95.

Béquille

Cette moto est équipée d'une béquille latérale.



A. Béquille latérale

NOTE

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

Chaque fois que la béquille latérale est utilisée, prendre l'habitude de

relever la béquille complètement avec le pied avant d'enfourcher la moto.

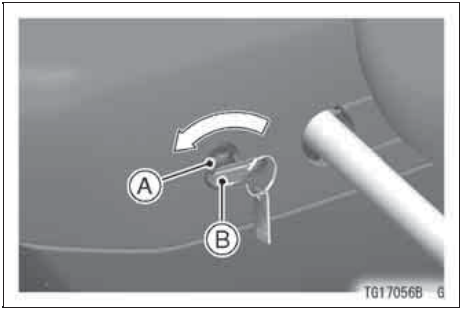
NOTE

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

Selle

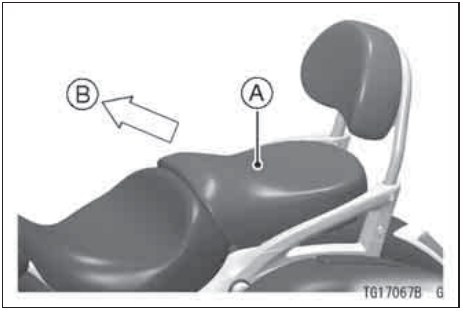
Dépose de la selle du passager

- Insérer la clé de contact dans la serrure de la selle.
- Tourner la clé de contact dans le sens inverse des aiguilles d'une montre : la selle du passager se soulève.



A. Verrouillage
B. Clé de contact

- Soulever la selle du passager vers l'avant.

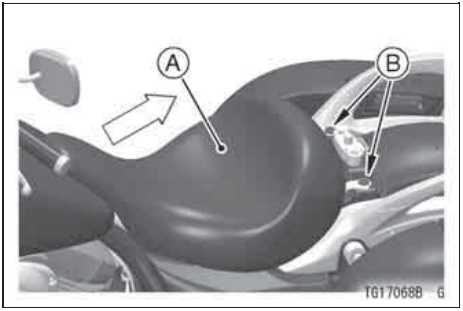


A. Selle du passager
B. Avant

Dépose de la selle du conducteur

- Retirer la selle du passager.

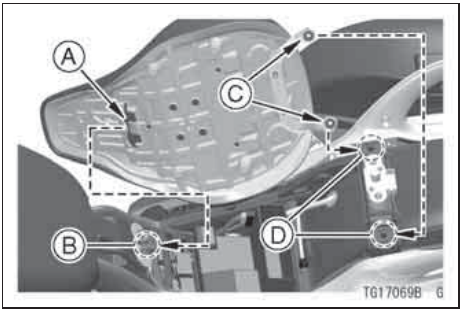
- Soulever l'arrière de la selle du conducteur pour dégager les parties de fixation, puis tirer la selle vers l'arrière.



A. Selle du conducteur
B. Parties de fixation

Repose de la selle du conducteur

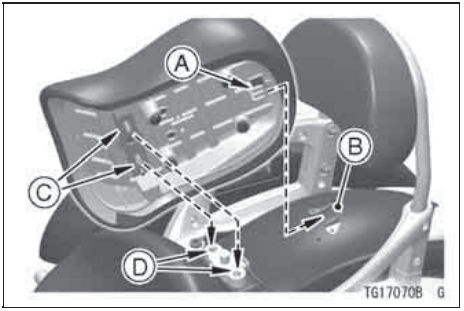
- Pour reposer la selle du conducteur, insérer la patte au niveau du support et engager les deux trous à œillet sur les deux saillies.



A. Patte
B. Support
C. Trous
D. Saillies

Repose de la selle du passager

- Insérer la patte située à l'arrière de la selle du passager dans l'encoche du garde-boue arrière.
- Insérer les crochets gauche et droit situés à l'avant de la selle du passager dans les trous gauche et droit du cadre, respectivement.
- Pousser l'avant de la selle du passager vers le bas jusqu'au déclic du verrouillage.



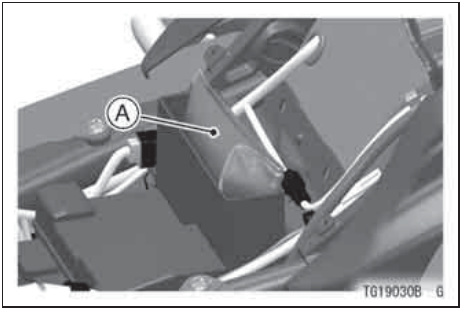
A. Patte
B. Support
C. Crochets
D. Orifices

- Tenter de soulever l'avant et l'arrière des selles du conducteur et du passager pour s'assurer qu'elles sont correctement fixées.

Trousse à outils

La trousse à outils est située sous la selle du conducteur.

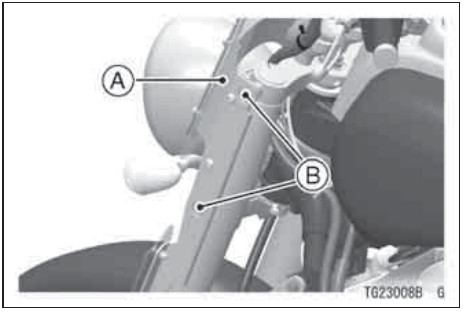
La trousse contient les outils nécessaires pour faire des réparations en cours de route, des réglages et certaines procédures d'entretien expliquées dans le présent manuel.



A. Trousse à outils

Pare-brise

Le pare-brise peut être réglé en hauteur sur 50 mm pour s'adapter aux préférences du conducteur. Desserrer les boulons supérieurs et inférieurs de chaque côté inférieur du pare-brise et le relever ou l'abaisser. Après le réglage, resserrer fermement les boulons.



A. Pare-brise
B. Boulons

Avertissement spécial concernant l'utilisation des sacoches

Lorsque le conducteur se prépare à utiliser la moto, toujours vérifier que les sacoches sont correctement fixées dans leurs supports respectifs. Veiller à ce que les sacoches soient bien boulonnées sur leurs supports en essayant des les tirer de leurs supports. Veiller à ce que les couvercles de sacoche soient bien verrouillés.

⚠ AVERTISSEMENT

Le détachement ou la perte soudaine d'une sacoche ou l'ouverture inopinée du couvercle d'une sacoche peut distraire ou surprendre le conducteur ; cette perte d'attention vis à vis de la route et de la conduite peut lui faire perdre le contrôle du véhicule et provoquer un accident grave. De même, la modification soudaine de l'équilibre du véhicule suivant la perte d'une sacoche peut entraîner une perte de contrôle et causer un accident grave.

⚠ AVERTISSEMENT

Une sacoche détachée risque d'entraver la progression de la moto ou de constituer un obstacle sur la route d'une autre moto ou d'un autre véhicule se trouvant derrière. Ces conducteurs pourraient alors perdre le contrôle de leur véhicule et provoquer un accident.
Veiller à bien verrouiller le couvercle des deux sacoches avant de conduire.
Un vêtement ou autre objet pourrait tomber dans la roue arrière, bloquer la roue et provoquer un dérapage et une perte de contrôle du véhicule.

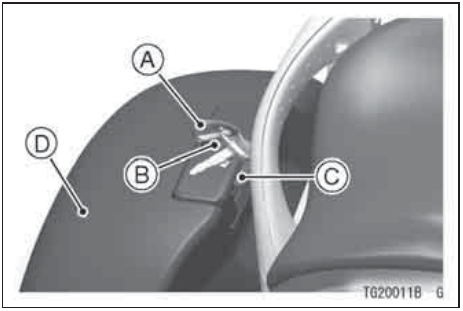
Sacoches

Des sacoches se trouvent des deux côtés de la roue arrière et permettent de transporter des bagages.

Pour ouvrir le couvercle des sacoches :

- Insérer la clé de contact dans le verrou du couvercle et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

- Tirer le bouton à fond vers l'extérieur pour ouvrir le couvercle de la sacoche.



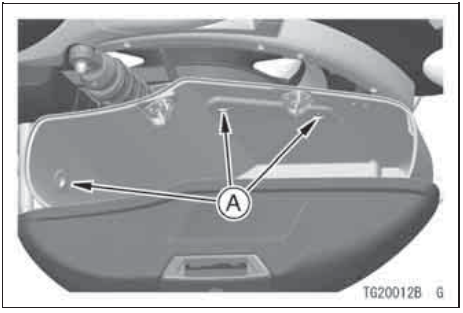
A. Clé de contact
B. Verrou du couvercle
C. Bouton
D. Couvercle de sacoche

Pour refermer le couvercle des sacoches :

- Tout en maintenant le bouton tiré à fond, repousser complètement le couvercle contre la sacoche.
- Relâcher le bouton, puis tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre et retirer la clé.
- Tirer sur le bouton pour vérifier que la sacoche est bien verrouillée.

Pour retirer la sacoche :

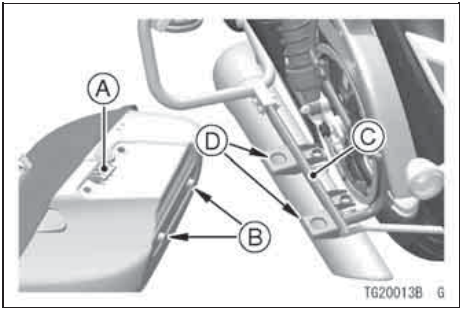
- Ouvrir le couvercle de la sacoche et déposer les boulons se trouvant à l'intérieur, puis la tirer vers le haut.



A. Boulons

Pour remonter la sacoche :

- Aligner les saillies situées en bas de la sacoche avec les orifices du support inférieur et engager le crochet situé à l'arrière de la sacoche dans le support supérieur, puis l'enfoncer vers le bas.
- Poser les boulons et les serrer fermement.



A. Crochet
B. Saillies
C. Support supérieur
D. Orifices

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas transporter des charges supérieures à 7 kg dans chaque sacoche.
Répartir la charge de manière égale des deux côtés de la moto pour limiter le risque de déséquilibre. Ne pas dépasser la limite de charge totale de 180 kg, comprenant le conducteur, le passager, les bagages et les accessoires.
Ne pas dépasser la vitesse de 130 km/h lors du transport d'un passager et/ou d'une charge. Réduire également la vitesse en fonction de l'état de la route et des conditions atmosphériques, etc. Si la vitesse n'est pas modifiée afin de compenser un poids supplémentaire et d'autres conditions, le conducteur pourrait perdre le contrôle de son véhicule et être accidenté.

PRECAUTION

Ne pas s'asseoir sur les sacoches.
Ne pas placer de charge sur les couvercles.

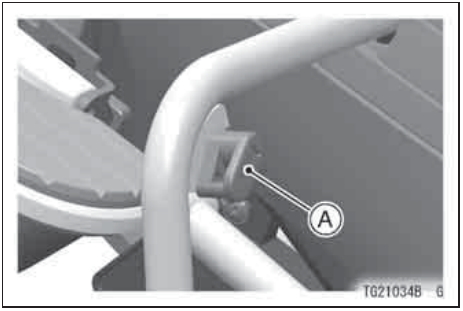
Accroche-casque

Le casque peut s'attacher à la moto à l'aide de l'accroche-casque. L'accroche-casque se situe à gauche et à droite du cadre.

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

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais conduire la moto en laissant un casque attaché à l'accroche-casque. Cela risquerait de gêner la conduite du véhicule ou de distraire le conducteur et ainsi provoquer un accident.



A. Accroche-casque

Connecteurs pour accessoires électrique

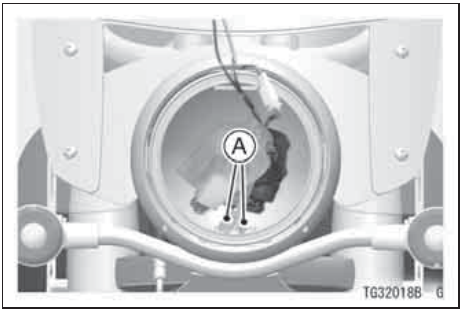
La tension de batterie peut être utilisée par le biais des connecteurs pour accessoires électriques.

- Les connecteurs électriques sont situés dans le phare et sous la selle du conducteur.

Observer et suivre les remarques décrites ci-dessous.

Connecteurs pour accessoires (dans le phare)

Polarité	Couleur de câble
(+)	Jaune
(–)	Noir/Jaune

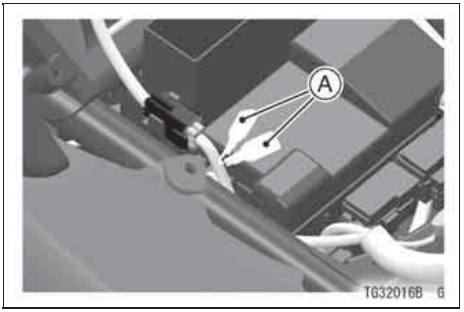


A. Connecteurs pour accessoires (dans le phare)

Observer et suivre les remarques décrites ci-dessous.

Connecteurs pour accessoires (sous la selle du conducteur)

Polarité	Couleur de câble
(+)	Marron/Bleu
(–)	Noir/Jaune



A. Connecteurs pour accessoires (sous la selle du conducteur)

PRECAUTION

Si un accessoire est utilisé dans la prise, ne pas utiliser la moto sous la pluie ni la laver, sauf si la connexion est étanche. Toujours placer le capuchon sur la prise quand l'accessoire n'est pas utilisé.

- Pour pouvoir utiliser les connecteurs d'accessoires électriques, il est nécessaire de faire effectuer la connexion de l'accessoire électrique aux connecteurs par un concessionnaire agréé Kawasaki.

PRECAUTION

“Le véhicule dispose d'un circuit pour accessoire électrique (fusible de 15 A) pour la prise et les connecteurs. Toujours installer un fusible de 15 A maximum pour ce circuit.
Ne pas connecter une charge totale supérieure à 155 W au système électrique du véhicule, car la batterie risque de se décharger, même lorsque le moteur tourne.”

⚠AVERTISSEMENT

Attention de ne pas coincer de câbles entre la selle et le cadre ou entre d'autres pièces pour éviter tout court-circuit.

RODAGE

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

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

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

km/h

Vitesse / Distance parcourue	1re	2e	3e	4e	5e	6e
0 à 800 km	32	48	64	80	96	112
800 à 1 600 km	40	64	88	112	128	152

NOTE

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

- Ne pas démarrer ou emballer le moteur immédiatement après sa mise en marche, même s'il est déjà chaud. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux

ou trois minutes pour permettre à l'huile de lubrifier tous ses organes.

- Ne pas emballer le moteur lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

⚠ AVERTISSEMENT

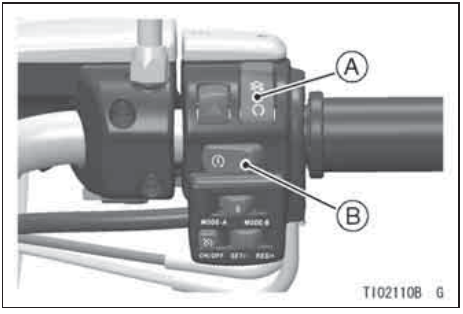
Des pneus neufs sont glissants et peuvent entraîner une perte de contrôle du véhicule et un accident.
Un rodage de 160 km est nécessaire pour obtenir l'adhérence normale des pneus. Pendant la période de rodage, éviter les freinages et accélérations brutaux ainsi que la prise de virages trop secs.

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

CONDUITE DE LA MOTO

Mise en marche du moteur

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



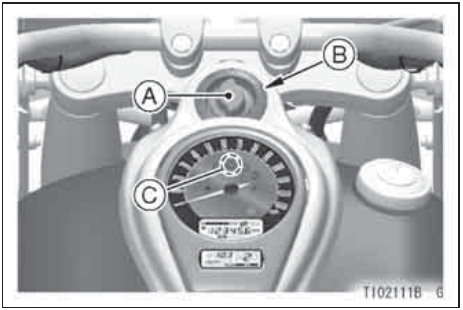
A. Contacteur d'arrêt moteur
B. Bouton du démarreur

PRECAUTION

Cette moto est équipée d'un système de papillon des gaz électronique (ETV).
Après avoir coupé le contact, le papillon des gaz s'ouvre pendant environ 5 secondes puis se referme. Ne pas retirer la batterie ou le fusible pendant cette opération d'ouverture/fermeture.

- Insérer la clé de contact.

- Tourner la clé de contact sur ON.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.



A. Contacteur d'allumage
B. Position ON (marche)
C. Témoin de point mort

NOTE

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

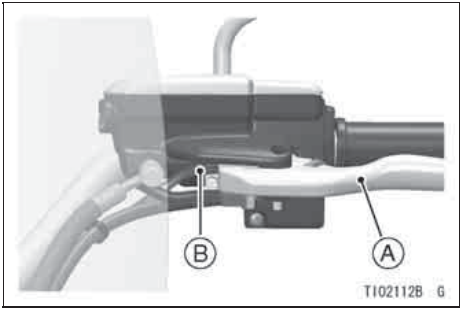
- Après avoir vérifié le fonctionnement du compteur, appuyer sur le bouton du démarreur en fermant complètement les gaz.

PRECAUTION

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

NOTE

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



A. Levier d'embrayage
B. Contacteur de blocage du démarreur

PRECAUTION

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

Mise en marche en cas de batterie déchargée

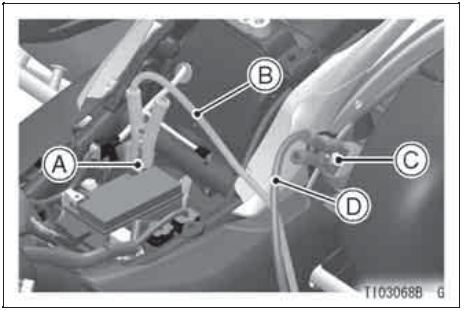
Si la batterie de la moto est déchargée, il faut la déposer et la recharger. Si cela n'est pas possible, mettre le moteur en marche à l'aide d'une batterie d'appoint de 12 V et de câbles de démarrage.

⚠ AVERTISSEMENT

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

Branchement des câbles de démarrage

- Déposer le couvercle du boîtier de la batterie (voir la section Dépose de la batterie).
- Veiller à ce que la clé de contact soit tournée sur “OFF”.
- Raccorder un des câbles à la borne positive (+) de la batterie de renfort et à la borne positive (+) de la batterie de la moto.



A. Borne positive (+) de la batterie de moto
B. De la borne positive (+) de la batterie d'appoint
C. Boulon de fixation de l'amortisseur arrière
D. De la borne négative (−) de la batterie d'appoint

- Brancher un autre câble volant entre la borne négative (−) de la batterie

d'appoint et le boulon de fixation de l'amortisseur arrière de la moto. Ne pas effectuer le branchement à la borne négative (−) de la batterie.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas effectuer ce dernier branchement à un élément du système d'alimentation en essence ou à la batterie. Prendre soin de ne pas toucher en même temps la pince métallique des câbles positif et négatif. Ne pas se pencher au-dessus de la batterie en effectuant ce branchement. Ne jamais utiliser une batterie de renfort lorsque la batterie de la moto est gelée. Elle pourrait exploser.
Ne pas inverser la polarité en branchant le (+) au (−), car la batterie pourrait exploser ou le circuit électrique être gravement endommagé.

Lors du démarrage du moteur, procéder comme suit :

- Mettre le contact, puis le couper.

PRECAUTION

Ne pas déposer la batterie ni le fusible dans les 6 secondes après avoir coupé le moteur.

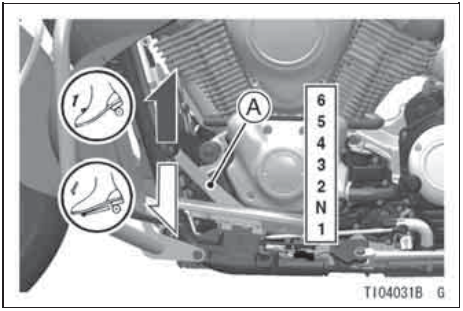
PRECAUTION

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

- Après la mise en marche du moteur, débrancher les câbles. Débrancher d'abord le câble négatif (−) de la moto. Reposer la selle du conducteur.

Démarrage de la moto

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



A. Sélecteur de vitesse

NOTE

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

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

Passage des vitesses

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

⚠ AVERTISSEMENT

Avant de rétrograder, veiller à ralentir afin de ne pas emballer excessivement le moteur. Non seulement cela risquerait de l'endommager, mais la roue arrière pourrait déraper et provoquer un accident. Il convient de rétrograder à un régime inférieur à 5 000 tr/min pour chaque vitesse.

- Ouvrir les gaz à moitié tout en relâchant le levier d'embrayage.

NOTE

○ *La boîte de vitesses est pourvue d'un dispositif de passage au point*

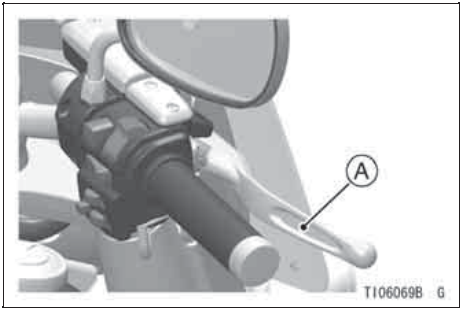
mort assisté. Lorsque la moto est à l'arrêt, il n'est pas possible d'aller au-delà du point mort à partir de la première vitesse. Pour utiliser le dispositif de passage au point mort assisté, rétrograder en première, puis relever le sélecteur tout en restant à l'arrêt. La boîte de vitesses ne pourra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

Vitesse du véhicule lors du changement de vitesse

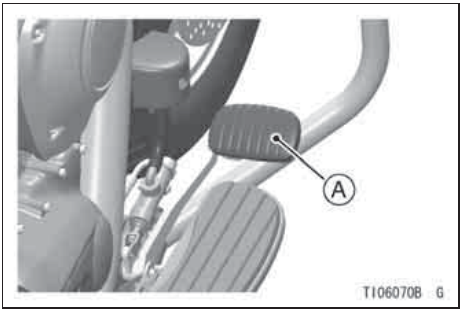
Passage au rapport supérieur	km/h	Passage au rapport inférieur	km/h
1e → 2nde	20	6e → 5e	45
2nde → 3e	30	5e → 4e	40
3e → 4e	40	4e → 3e	30
4e → 5e	50	3e → 2nde	20
5e → 6e	60	2nde → 1e	15

Freinage

- Fermer complètement les gaz tout en laissant le moteur embrayé (sauf pour passer une vitesse) afin d'utiliser le frein moteur pour ralentir.
- Rétrograder une vitesse à la fois de sorte que la boîte soit en 1re au moment de l'arrêt de la moto.
- Toujours actionner simultanément les deux freins pour s'arrêter. En principe, il convient de serrer le frein avant un peu plus fort que le frein arrière. Rétrograder ou débrayer complètement, si cela s'avère nécessaire, afin d'éviter de caler le moteur.
- Ne jamais bloquer les freins, car cela risque de provoquer un dérapage. Dans un virage, il est préférable de s'abstenir de freiner. Réduire la vitesse avant d'aborder un virage.
- Dans le cas d'un freinage d'urgence, négliger le rétrogradage et freiner aussi fort que possible en veillant à ne pas déraper.



A. Levier de frein avant



A. Pédale de frein arrière

PRECAUTION

Afin de protéger les organes anti-pollution, ne pas couper le contact quand la moto est en mouvement.

Arrêt du moteur

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

NOTE

○ *La moto est équipée d'un capteur de chute qui coupe automatiquement le moteur en cas de chute de la moto. Après avoir redressé la moto, s'assurer de remettre la clé d'abord sur ”OFF”, puis de nouveau sur ”ON” avant de mettre le moteur en marche.*

Arrêt d'urgence de la moto

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

Deux des causes les plus courantes de cette panne dangereuse sont :

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

Lorsqu'une situation telle qu'une panne d'accélération nécessite l'arrêt d'urgence de la moto, actionner les freins et débrayer. Une fois le freinage entamé, couper le moteur à l'aide du contacteur d'arrêt moteur. Après l'arrêt de la moto, couper le contact.

Stationnement

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

PRECAUTION

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

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

⚠AVERTISSEMENT

Le silencieux et le tuyau d'échappement sont très chauds lorsque le moteur est en marche et juste après son arrêt. Ils peuvent provoquer un incendie et des dommages matériels et corporels graves.
Ne pas garer la moto et ne pas la mettre au ralenti dans un endroit présentant des matériaux inflammables tels que de l'herbe ou des feuilles sèches qui risquent d'entrer en contact avec le silencieux ou le pot d'échappement.

⚠AVERTISSEMENT

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

- Verrouiller la direction pour décourager les tentatives de vol.

Catalyseur

Le système d'échappement de cette moto est équipé d'un catalyseur. Le platine et le rhodium du catalyseur réagissent avec le monoxyde de carbone et les hydrocarbures nocifs et les transforment en dioxyde de carbone et en eau inoffensifs, ce qui permet de rejeter des gaz d'échappement beaucoup moins polluants dans l'atmosphère.

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

⚠ AVERTISSEMENT

Le silencieux et le tuyau d'échappement sont très chauds lorsque le moteur est en marche et juste après son arrêt. Ils peuvent provoquer un incendie et des dommages matériels et corporels graves.
Ne pas garer la moto et ne pas la mettre au ralenti dans un endroit présentant des matériaux inflammables tels que de l'herbe ou des feuilles sèches qui risquent d'entrer en contact avec le silencieux ou le pot d'échappement.

- Utiliser exclusivement de l'essence sans plomb. Ne jamais utiliser de l'essence plombée. L'essence plombée réduit considérablement les capacités du catalyseur.
- Ne pas rouler moteur débrayé lorsque le contact est coupé (contacteur à clé et/ou contacteur d'arrêt moteur sur OFF). Si la batterie est vide, ne pas essayer de mettre le moteur en marche en poussant le véhicule. Ne pas utiliser le véhicule si le moteur ou un des cylindres produit des ratés. Dans ces cas, un mélange air/essence non brûlé coulant du moteur accélère la réaction dans le catalyseur, ce qui va le faire surchauffer et l'endommager lorsque le moteur est chaud ou réduit ses performances lorsque le moteur est froid.

Système de papillon des gaz électronique (ETV)

Cette moto est équipée du système ETV. Le système ETV est un système qui permet d'ouvrir et de fermer le papillon des gaz électriquement au lieu d'utiliser des câbles. Quand une défaillance se produit au niveau du système, le code d'entretien s'affiche sur le compteur et le témoin d'alerte et le symbole d'alerte d'injection de carburant (FI) clignotent. Dans certaines circonstances de défaillance du système ETV, la vitesse maximale et le régime du moteur sont limités. Les codes d'entretien indiqués sur le compteur sont 11, 18, 49, 58, 98 et l'affichage est comme suit.

- Si le code d'entretien apparaît sur le compteur, contacter un concessionnaire KAWASAKI agréé pour réparation.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Techniques pour une conduite en toute sécurité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ne pas rétrograder si le régime est trop élevé afin de ne pas emballer le moteur, ce qui l'endommagerait.

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

Contrôles quotidiens de sécurité

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

Avant	Charge jusqu'à 180 kg	200 kPa (2,00 kgf/cm²)
Arrière	Charge jusqu'à 97,5 kg	250 kPa (2,50 kgf/cm²)
	97,5 à 180 kg de charge	280 kPa (2,80 kgf/cm²)

Remettre le capuchon de la valve de gonflage.

Écrous, boulons, attaches	Vérifier si les composants de la direction et de la suspension, les axes et toutes les commandes sont correctement fixés ou serrés.
Direction	Manœuvre aisée mais sans mollesse d'une butée à l'autre. Pas de coudes dans les câbles de commande.
Freins	Usure des plaquettes de freins : Épaisseur de la garniture restante supérieure à 1 mm. Pas de fuite de liquide de frein.
Poignée d'accélération	Garde de la poignée des gaz 2 à 3 mm.
Embrayage	Pas de fuites de liquide d'embrayage.
Liquide de refroidissement	Pas de fuites de liquide de refroidissement. Niveau de liquide de refroidissement entre les repères (moteur froid).
Équipement électrique	Tous les feux et l'avertisseur sonore fonctionnent.
Contacteur d'arrêt moteur	Arrête le moteur.
Béquille latérale	Se relève complètement par la force du ressort. Ressort de rappel ni affaibli, ni endommagé.

Voir également l'étiquette des “Contrôles quotidiens de sécurité” collée sur le dos du cache latéral gauche.

Conseils supplémentaires relatifs à la conduite à grande vitesse

⚠ AVERTISSEMENT

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

Freins : L'importance des freins, notamment lors de la conduite à grande vitesse, ne doit jamais être sous-estimée. S'assurer qu'ils sont bien réglés et qu'ils fonctionnent correctement.
Direction : Du jeu à la direction peut provoquer une perte de contrôle du véhicule. S'assurer que le guidon tourne librement mais sans jeu.
Pneus : La conduite à grande vitesse est éprouvante pour les pneus, et il est primordial d'avoir de bons pneus pour une conduite en toute sécurité. Examiner leur état général, les gonfler à la pression correcte et vérifier l'équilibrage des roues.
Essence : Veiller à avoir la quantité d'essence suffisante nécessaire à la conduite à vitesse élevée.
Huile moteur : Pour éviter un grippage et une perte de contrôle, veiller à ce que le niveau atteigne le repère de niveau maximum.
Liquide de refroidissement : Pour éviter une surchauffe, s'assurer que le niveau de liquide de refroidissement atteint le repère de niveau maximum.

Équipement électrique : S'assurer que le phare, le feu arrière/stop, les clignotants, l'avertisseur, etc. fonctionnent tous correctement.
Divers : S'assurer que tous les boulons et écrous sont serrés, et que les pièces contribuant à la sécurité sont en bon état.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

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

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

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

Tableau d'entretien périodique

K : Confier cette opération à un concessionnaire Kawasaki agréé.
* : Pour des kilométrages plus importants, répéter l'opération à la fréquence indiquée dans le tableau.
# : Entretenir plus fréquemment pour une utilisation dans des environnements sévères : poussière, humidité, boue, vitesse élevée ou démarrages et arrêts fréquents.

1. Contrôle périodique (éléments liés au moteur)

Fréquence / Fonctionnement (éléments du moteur)	Au 1er des deux ⬇ / Tous les	➡ *Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Poignée de commande des gaz (garde, retour en douceur, pas de résistance au mouvement) - inspection	ans	●		●		●		●	126

	Fréquence / Fonctionnement (éléments du moteur)	Au 1er des deux ↓ / Tous les	*Distance au compteur km × 1 000 → 1	6	12	18	24	30	36	Voir page
	Régime de ralenti - inspection		●		●		●		●	128
K	Fuites d'essence (flexible et tuyau) - inspection	ans	●		●		●		●	–
K	Détérioration des flexibles d'essence - inspection	ans	●		●		●		●	–
K	État du montage des flexibles d'essence - inspection	ans	●		●		●		●	–
	Niveau de liquide de refroidissement - inspection		●		●		●		●	116

	Fréquence / Fonctionnement (éléments du moteur)	Au 1er des deux ➡ / Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
			1	6	12	18	24	30	36	
	Fuite de liquide de refroidissement - inspection	ans	●		●		●		●	114
	Flexibles de radiateur (détérioration des) - inspection	ans	●		●		●		●	114
	État du montage des flexibles de radiateur - inspection	ans	●		●		●		●	114
K	Détérioration du circuit d'aspiration d'air - inspection				●		●		●	122
K	Condition de la bougie - inspection				●		●		●	121

2. Contrôle périodique (éléments liés au châssis)

Fréquence / Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ / Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Embrayage et chaîne cinématique :									
Fonctionnement de l'embrayage (garde, embrayage, débrayage) - inspection		●		●		●		●	131
Niveau du liquide d'embrayage - inspection	6 mois	●	●	●	●	●	●	●	131
Fuite du liquide d'embrayage - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	–

	Fréquence / Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ / Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
			1	6	12	18	24	30	36	
	Flexible d'embrayage (détérioration des) - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	–
	État du montage du flexible d'embrayage - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	–
K	Flèche de la courroie de transmission - inspection		●	●	●	●	●	●	●	120
K	Usure de la courroie de transmission - inspection		●	●	●	●	●	●	●	120

Fréquence Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ ⬇ Tous les	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Roues et pneus :									
Pression de gonflage - inspection	ans			●		●		●	146
Roues/pneus (détérioration des) - inspection				●		●		●	147
Usure de la bande de roulement des pneus, usure anormale - inspection				●		●		●	147
K Détérioration des roulements de roues - inspection	ans			●		●		●	–

Fréquence Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Circuit de freinage :									
Fuite de liquide de frein - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	134
Flexibles de frein (détérioration des) - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	134
Usure des plaquettes de frein - inspection #			●	●	●	●	●	●	133
État du montage des flexibles de frein - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	134

Fréquence / Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ / Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Niveau du liquide de frein - inspection	6 mois	●	●	●	●	●	●	●	134
Fonctionnement des freins (efficacité, jeu, pas de résistance au mouvement) - inspection	ans	●	●	●	●	●	●	●	137
Fonctionnement du contacteur de feu stop - inspection		●	●	●	●	●	●	●	138

Fréquence / Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ ⬇ Tous les	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Suspensions :									
Fonctionnement de la fourche avant et de l'amortisseur arrière (amortissement et déplacement en douceur) - inspection				●		●		●	–
Fuite d'huile de la fourche avant ou de l'amortisseur arrière - inspection	ans			●		●		●	–
K Pivot du bras oscillant - lubrifier						●			–

Fréquence / Fonctionnement (éléments du châssis)	Au 1er des deux ➡ / Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
		1	6	12	18	24	30	36	
Circuit de direction :									
K Jeu de la direction - inspection	ans	●		●		●		●	–
K Paliers de la colonne de direction - lubrifier	2 ans					●			–
Circuit électrique :									
Fonctionnement des feux et des commutateurs - inspection	ans			●		●		●	–
Réglage du phare - inspection	ans			●		●		●	158

	Fréquence	Au 1er des deux ➡ ⬇	*Distance au compteur km × 1 000							Voir page
	Fonctionnement (éléments du châssis)	Tous les	1	6	12	18	24	30	36	
	Fonctionnement du contacteur de béquille latérale - inspection	ans			●		●		●	–
	Fonctionnement du contacteur d'arrêt moteur - inspection	ans			●		●		●	–
Châssis :										
K	Éléments du châssis - lubrifier	ans			●		●		●	–
K	Boulons et écrous (serrage des) - inspection		●		●		●		●	–

3. Remplacement périodique

	Fréquence / Éléments à changer/remplacer	Au 1er des deux ➡ / Tous les ⬇	*Distance au compteur km × 1 000					Voir page
			1	12	24	36	48	
	Cartouche de filtre à air # - remplacement	tous les 18 000 km						123
K	Huile moteur # - changement	ans	●	●	●	●	●	109
K	Filtre à huile - remplacement	ans	●	●	●	●	●	109
K	Flexibles de carburant - remplacement	4 ans					●	–
K	Liquide de refroidissement - changement	3 ans				●		120
K	Flexibles et joints toriques de radiateur - remplacement	3 ans				●		–

	Fréquence Éléments à changer/remplacer	Au 1er des deux ⬇ Tous les	➡ *Distance au compteur km × 1 000 1	12	24	36	48	Voir page
K	Flexibles de frein et d'embrayage - remplacement	4 ans					●	–
K	Liquide de frein (avant et arrière) et liquide d'embrayage - changement	2 ans			●		●	131, 137
K	Pièces en caoutchouc du maître-cylindre et de l'étrier - remplacement	4 ans					●	–
K	Bougie d'allumage - remplacement		tous les 48 000 km					121

Huile moteur

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

Du fait du système de lubrification à carter semi-sec, le niveau d'huile moteur indiqué sur la jauge d'huile varie en fonction de la position de la moto et du régime du moteur au moment de l'arrêt du moteur. Pour assurer un relevé correct du niveau d'huile moteur, scrupuleusement respecter les procédures de contrôle du niveau d'huile.

PRECAUTION

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

Contrôle du niveau d'huile

- Si l'huile vient d'être changée ou si la température de l'huile est basse, démarrer le moteur et le faire tourner **au ralenti** jusqu'à ce que la température de l'huile dans la chambre de

transmission atteigne environ 50 °C. **Ne pas faire tourner le moteur à un régime élevé.** Selon la température ambiante, la durée du ralenti peut varier en fonction du tableau suivant.

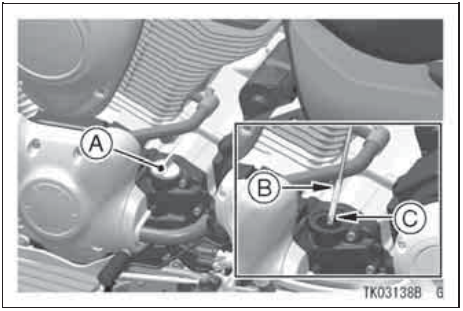
Température de l'air	Durée du ralenti (minutes)*
4 °C	15
18 °C	10
38 °C	5

* : Pendant ce temps, le ventilateur de refroidissement auxiliaire peut s'activer plusieurs fois.

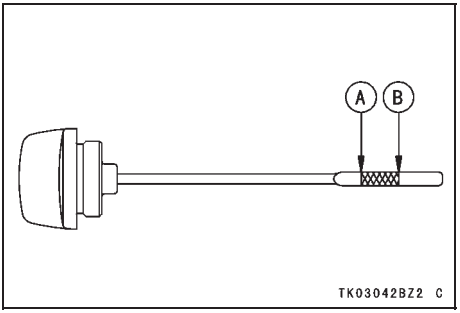
Ceci permet au filtre à huile de se remplir d'huile. Arrêter le moteur et attendre 2 à 3 minutes pour que l'huile se stabilise.

- Déposez le capuchon de l'orifice de remplissage d'huile/jauge.
- Essuyer la jauge d'huile.
- Placer la moto perpendiculairement au sol et visser le bouchon du réservoir d'huile/la jauge complètement dans le sens des aiguilles d'une montre, puis l'enlever.

- Vérifier le niveau d'huile moteur sur la jauge. Le niveau d'huile doit être compris entre les repères minimum et maximum situés sur la jauge.



A. Bouchon de réservoir d'huile/Jauge
B. Ligne de niveau élevé
C. Ligne de bas niveau

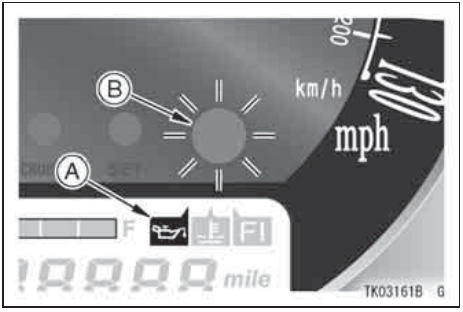


A. Ligne de niveau élevé
B. Ligne de bas niveau

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

PRECAUTION

Si le niveau d'huile moteur descend très bas, si la pompe à huile ne fonctionne pas correctement ou si les canalisations d'huile sont obstruées, le témoin d'alerte en dessous du témoin des symboles d'alerte et le symbole d'alerte de pression d'huile du compteur numérique s'allument. Si ce témoin reste allumé lorsque le régime du moteur est légèrement supérieur au régime de ralenti, couper immédiatement le moteur et déterminer la cause.

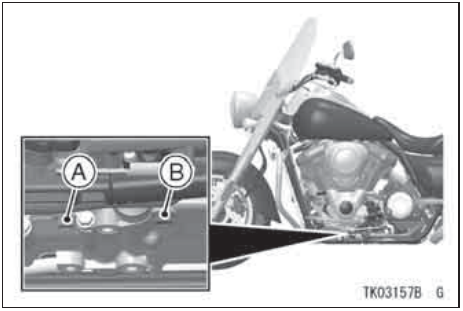


A. Témoin du symbole d'alerte de pression d'huile
B. Témoin d'alerte

Changement de l'huile avec ou sans remplacement du filtre

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

- Enlever les bouchons de vidange d'huile moteur.



A. Bouchon de vidange du carter d'huile (avant)
A. Bouchon de vidange du carter d'huile (arrière)

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

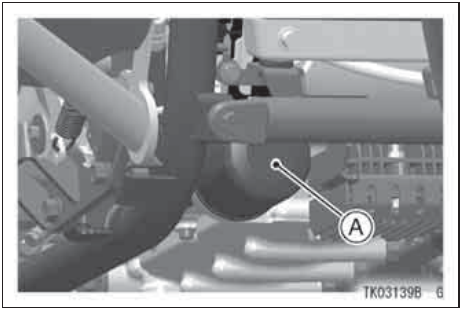
⚠ AVERTISSEMENT

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

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

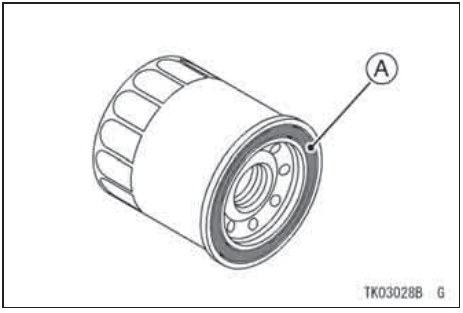
NOTE

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



A. Cartouche

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



A. Joint

- Remonter les bouchons de vidange d'huile moteur avec des joints neufs et les serrer au couple spécifié.

NOTE

○ *Remplacer tous les joints par des neufs.*

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

Couple de serrage

Bouchons de vidange du moteur :
Avant : 20 N·m (2,0 m·kgf)
Arrière : 20 N·m (2,0 m·kgf)
Cartouche :
18 N·m (1,8 m·kgf)

Huile moteur recommandée

Type :	API SE, SF ou SG
:	API SH, SJ, SL ou SM avec JASO MA, MA1 ou MA2
Viscosité :	SAE 10W-40

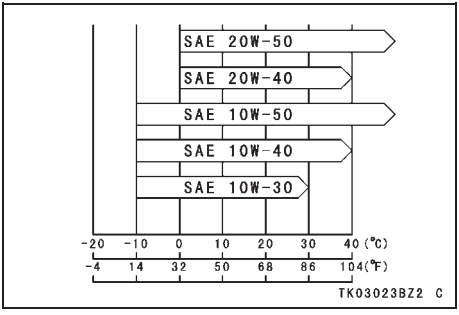
NOTE

○ *Ne pas ajouter d'additifs chimiques dans l'huile. Les huiles conformes aux spécifications ci-dessus sont entièrement formulées et offrent une lubrification adéquate pour le moteur comme pour l'embrayage.*

Capacité en huile moteur

Capacité :	4,1 l
	[filtre monté]
	4,3 l
	[filtre déposé]
	5,0 l
	[moteur à sec]

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



Circuit de refroidissement

Radiateur et ventilateur de refroidissement :

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

⚠ AVERTISSEMENT

Veiller donc à ne jamais approcher les mains ou les vêtements des pales du ventilateur.

PRECAUTION

Un jet d'eau à haute pression tel que celui employé dans les portiques de lavage risque d'endommager les ailettes du radiateur et de diminuer son efficacité.
Ne pas obstruer ou dévier la circulation d'air en montant des accessoires non autorisés devant le radiateur ou derrière le ventilateur. Une mauvaise ventilation du radiateur peut provoquer une surchauffe et un endommagement du moteur.

Flexibles de radiateur :

Tous les jours avant de prendre la route et à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, s'assurer que les flexibles de radiateur ne fuient pas et ne sont ni craquelés ni abîmés et que les raccords ne fuient pas et qu'ils sont bien serrés.

Liquide de refroidissement :

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

Informations relatives au liquide de refroidissement

Afin de protéger le circuit de refroidissement (constitué du radiateur et du moteur en aluminium) contre la corrosion, l'utilisation d'agents chimiques anticorrosion est essentielle. Sans ces

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

PRECAUTION

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

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

Utiliser un antigel 4 saisons, constitué d'éthylène glycol et d'un agent anticorrosion pour moteurs et radiateurs en aluminium. Pour ce qui concerne la proportion du mélange, diluer l'antigel suivant les conditions d'utilisation en se référant aux instructions indiquées sur le bidon.

PRECAUTION

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

NOTE

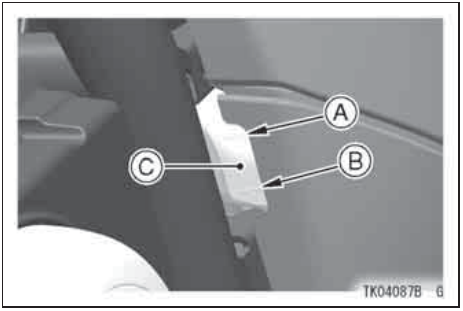
○ *Le circuit de refroidissement contient un antigel 4 saisons à la livraison. Celui-ci est de couleur verte et contient de l'éthylène glycol. Le rapport de mélange est de 50 % et le liquide résiste au gel jusqu'à −35 °C.*

Contrôle du niveau du liquide de refroidissement

- Placer la moto perpendiculaire au sol.
- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement par la jauge de niveau de liquide de refroidissement du vase d'expansion. Le niveau du liquide de refroidissement doit se trouver entre les repères F (niveau maximum) et L (niveau minimum).

NOTE

○ *Contrôler le niveau lorsque le moteur est froid (température atmosphérique ou ambiante).*



A. Repère de niveau maximum F
B. Repère de niveau minimum L
C. Vase d'expansion

- Si la quantité de liquide de refroidissement est insuffisante, retirer le bouchon du vase d'expansion et ajouter du liquide de refroidissement par l'ouverture jusqu'au repère de niveau F (Full - niveau maximum).
- Installer le bouchon.

NOTE

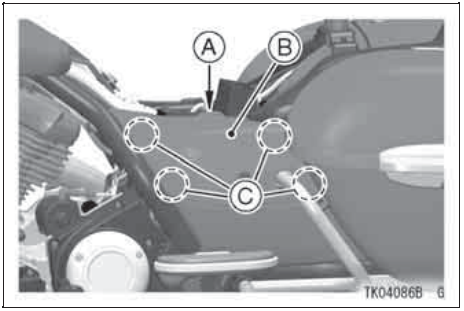
○ *En cas d'urgence, il est permis d'ajouter de l'eau pure. Il convient cependant de rétablir le mélange correct en ajoutant de l'antigel concentré le plus rapidement possible.*

PRECAUTION

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

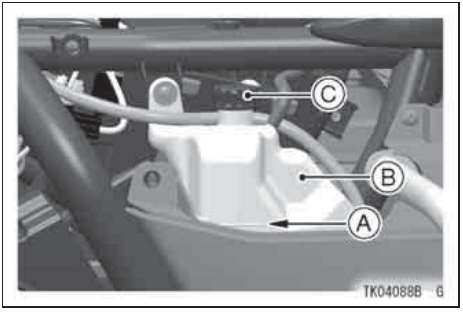
Remplissage du liquide de refroidissement

- Déposer la selle du passager et la selle du conducteur.
- Dévisser la vis du cache latéral gauche.
- Extraire la clé de contact de la serrure.
- Déposer le cache latéral gauche en dégageant doucement la partie inférieure du cache pour détacher les projections.



A. Vis du cache latéral gauche
B. Cache latéral gauche
C. Saillies

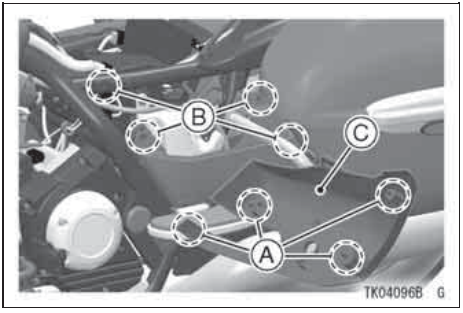
- Retirer le bouchon du vase d'expansion et ajouter du liquide de refroidissement par l'orifice de remplissage, jusqu'au repère de niveau maximum F.



A. Repère de niveau maximum F
B. Vase d'expansion
C. Bouchon du vase d'expansion

- Poser le bouchon après avoir rempli le liquide de refroidissement.

- En reposant le cache latéral gauche, veiller à bien insérer les projections du cache latéral gauche dans chaque trou.



A. Saillies
B. Trous
C. Cache latéral gauche

- Remonter les éléments déposés.

Changement du liquide de refroidissement

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

Courroie de transmission

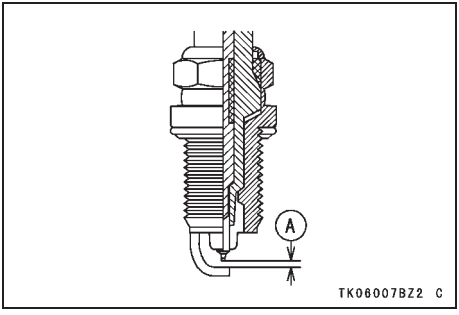
Pour que la courroie de transmission et les poulies de courroie fonctionnent correctement, vérifier la courroie conformément au tableau d'entretien périodique.

Le contrôle et le réglage doivent être effectués par un concessionnaire Kawasaki agréé.

PRECAUTION
Une flèche incorrecte de la courroie peut endommager la courroie.

Bougies

La bougie standard est indiquée dans le tableau. Le contrôle et le remplacement des bougies doivent être effectués par un concessionnaire Kawasaki agréé.



A. 1,0 à 1,1 mm

Bougie

Bougie standard	NGK ILZKAR7B11
Écartement des électrodes	1,0 à 1,1 mm
Couple de serrage	18 N·m (1,8 m·kgf)

NOTE

○ *Insérer fermement le capuchon de bougie sur la bougie et tirer légèrement sur le capuchon pour en contrôler la fixation.*

Jeu aux soupapes

La soupape et l'usure du siège de soupape sont automatiquement compensées par le jeu aux soupapes. Le contrôle et le réglage du jeu aux soupapes n'est donc pas nécessaire sur cette moto.

Système Clean Air Kawasaki

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

Soupapes d'aspiration d'air -

Une soupape d'aspiration d'air est une soupape antirefoulement qui envoie de l'air frais du filtre à air à l'orifice

d'échappement. L'air qui passe par la soupape d'aspiration d'air ne peut repasser dans l'autre sens. Contrôler les soupapes d'aspiration d'air à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Contrôler également les soupapes d'aspiration d'air lorsqu'un régime de ralenti stable ne peut être obtenu, lorsque la puissance du moteur a sensiblement diminué ou lorsque le moteur produit un bruit anormal.

La dépose et le contrôle doivent être effectués par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Filtre à air

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

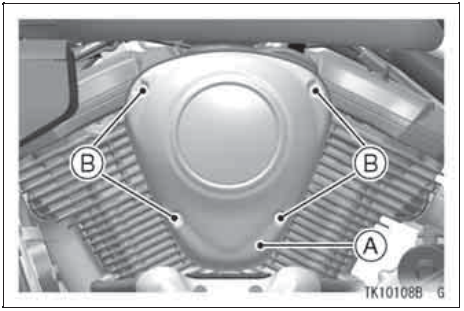
Remplacer l'élément du filtre à air à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Cette moto est équipée d'un élément de filtre à air de type papier humide, qui ne peut être nettoyé. Dans un environnement poussiéreux, boueux ou par temps pluvieux, l'élément de filtre à air doit être entretenu à intervalles plus fréquents que recommandé.

PRECAUTION

Utiliser uniquement l'élément de filtre à air recommandé (Pièce Kawasaki n° 11013-0031 ou de type équivalent). L'utilisation de tout autre élément de filtre à air entraînerait une détérioration prématurée ou une baisse de performance du moteur.

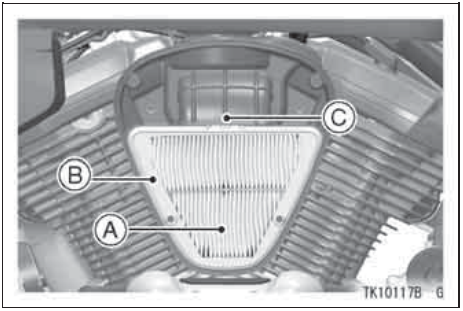
Dépose de l'élément

- Déposer les boulons du couvercle du filtre à air situé du côté droit du moteur.



A. Couvercle de filtre à air
B. Boulons

- Déposer la vis du filtre à air et le filtre à air. Si une partie quelconque de l'élément est endommagée, ce dernier doit être remplacé.



A. Cartouche de filtre à air
B. Filtre à air
C. Vis

⚠ AVERTISSEMENT

Si des impuretés ou de la poussière pénètrent dans le système d'injection d'essence, le papillon d'accélération pourrait se coincer, entraînant un risque d'accident.

PRECAUTION

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.*

Système de commande des papillons d'accélération

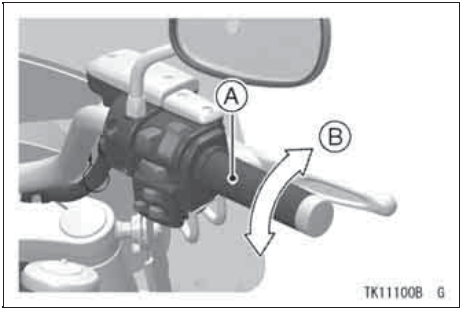
Contrôler le jeu de la poignée d'accélération chaque jour, avant utilisation de la moto, à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique, et le régler si nécessaire.

Poignée d'accélération -

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

Contrôle

- Contrôler la présence d'un jeu de 2 à 3 mm de la poignée d'accélération quand on tourne légèrement la poignée d'accélération d'avant en arrière.

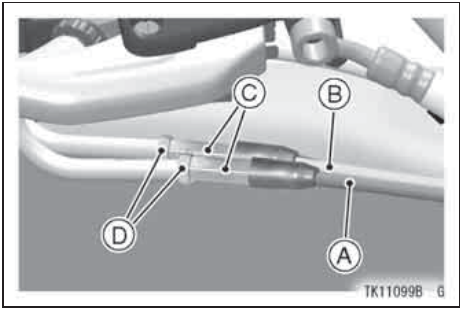


A. Poignée des gaz
B. 2 à 3 mm

- Régler le jeu s'il est incorrect.

Réglage

- Desserrer les contre-écrous aux extrémités supérieures des câbles d'accélération et serrer complètement les deux écrous de réglage de façon à donner le maximum de jeu à la poignée.
- 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
B. Câble de décélération
C. Écrous de réglage
D. Contre-écrous

- Tourner l'écrou de réglage du câble d'accélération jusqu'à obtenir un jeu

de 2 à 3 mm à la poignée. Serrer le contre-écrou.

- S'il n'est pas possible de régler les câbles de commande des gaz à l'aide des écrous de réglage situés en haut des câbles, faire effectuer le réglage des câbles de commande des gaz par un concessionnaire Kawasaki agréé.
- Le moteur tournant au ralenti, faire pivoter le guidon d'un côté à l'autre. Si le mouvement du guidon modifie le ralenti, il se peut que les câbles d'accélération soient mal réglés, mal acheminés ou endommagés. Remédier à ces problèmes avant de prendre la route.

⚠ AVERTISSEMENT

Un câble mal réglé, mal placé ou acheminé peut être la cause d'un accident.

Vitesse de ralenti

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

Vitesse de ralenti

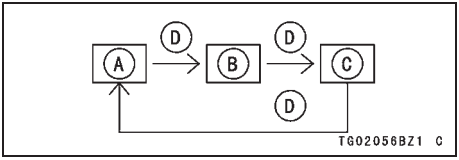
950 tr/min

Réglage

Le système ETV contrôle la vitesse initiale de ralenti selon la procédure suivante. Si nécessaire, modifier la vitesse de ralenti afin qu'elle soit comprise dans la plage spécifiée.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Mettre le moteur en marche et le chauffer correctement.
- Appuyer sur le bouton “S” pendant au moins deux secondes pour afficher le menu de paramétrage.

- Appuyer sur le bouton “S” pour afficher le mode de réglage de la vitesse de ralenti.



A. Mode de réglage de l'horloge
B. Mode de réglage de l'unité de distance
C. Mode de réglage de la vitesse de ralenti
D. Appuyer sur le bouton “S”

NOTE

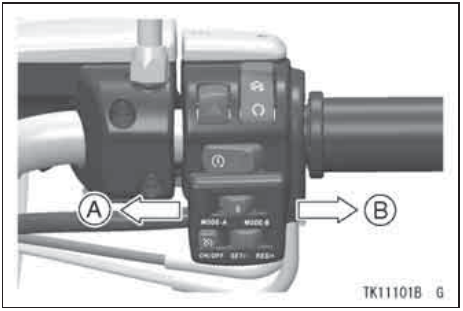
○ *Si le moteur n'est pas démarré, le mode de réglage de la vitesse de ralenti ne s'affiche pas.*

○ *Lorsque la température du liquide de refroidissement est basse, il peut arriver que le mode de réglage de la vitesse de ralenti ne s'affiche pas. Si tel est le cas, faire d'abord bien chauffer le moteur, puis appuyer à nouveau sur le bouton “S” pour afficher le mode de réglage de la vitesse de ralenti.*

- Pour régler la vitesse de ralenti, pousser le bouton de commande

vers la position “MODE-A” ou “MODE-B”.

- Le ralenti augmente de 50 tr/min à chaque fois que le bouton de commande “MODE-A” est actionné, et diminue de 50 tr/min à chaque fois que le bouton de commande “MODE-B” est actionné.



A. Position “MODE-A”
B. Position “MODE-B”

Plage de réglage du ralenti

850 à 1 100 tr/min

NOTE

- *Le réglage initial du ralenti est de 950 tr/min.*
- *Les valeurs numériques de l'affichage montrent la différence entre le ralenti réel et le ralenti du réglage initial. Le nombre “+100” sur l'affichage indique que la vitesse de ralenti actuelle est “1 050 tr/min”.*

A.1 050 tr/min

- Pousser le bouton de commande vers la position “MODE-B” pendant au moins deux secondes pour

revenir au réglage initial de la vitesse de ralenti.

- Appuyer sur le bouton “S” pour revenir au menu de réglage de l'unité.
- Ouvrir et fermer les gaz à plusieurs reprises pour s'assurer que le ralenti ne change pas. Procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Le moteur tournant au ralenti, faire pivoter le guidon d'un côté à l'autre. Si le mouvement du guidon modifie le ralenti, il se peut que les câbles d'accélération soient mal réglés, mal acheminés ou endommagés. Remédier à ces problèmes avant de prendre la route.

⚠ AVERTISSEMENT

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

Embrayage

La moto est équipée d'un embrayage hydraulique ne nécessitant aucun entretien. Il convient cependant d'effectuer chaque jour l'inspection du niveau du liquide et du fonctionnement de l'embrayage avant utilisation du véhicule à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique.

Inspection du fonctionnement de l'embrayage

- Si le jeu de levier d'embrayage est excessif et que la moto tousse ou cale lorsqu’une vitesse est passée, il est probable que de l’air se trouve dans le système d’embrayage, lequel doit alors être purgé par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Contrôle du niveau de liquide

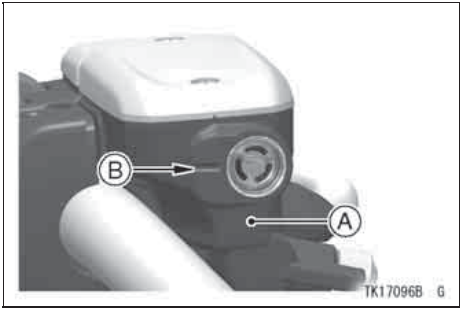
- Le niveau de liquide d'embrayage doit toujours être au-dessus des repères de niveau minimum lorsque le

réservoir de liquide d'embrayage est à l'horizontale.

- Si le niveau du liquide d'embrayage n'atteint pas le repère de niveau minimum, vérifier s'il n'y a pas de fuite dans le circuit d'embrayage, puis remplir le réservoir de liquide d'embrayage jusqu'au repère de niveau maximum.

NOTE

○ *Utiliser le même liquide que celui des freins et respecter les consignes de la section “Freins”.*

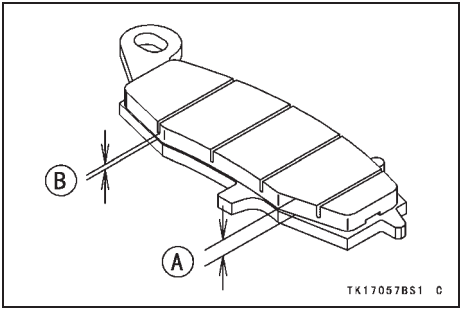


A. Réservoir de liquide d'embrayage
B. Repère de niveau minimum

Freins

Contrôle de l'usure des freins

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



A. Épaisseur de la garniture
B. 1 mm

Liquide de frein -

Contrôler le niveau de liquide de frein dans les réservoirs avant et arrière et changer le liquide à la fréquence indiquée dans le Tableau d'entretien périodique. Le liquide de frein doit également être remplacé s'il est pollué par des poussières ou de l'eau.

Qualité du liquide

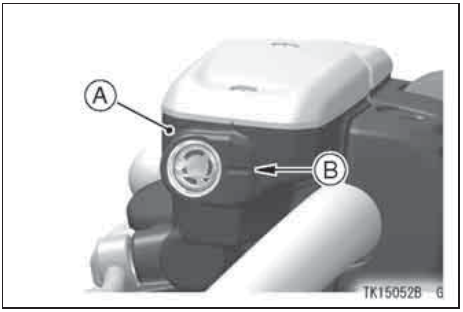
Utiliser uniquement un liquide de norme DOT4 destiné à un usage de compétition.

PRECAUTION

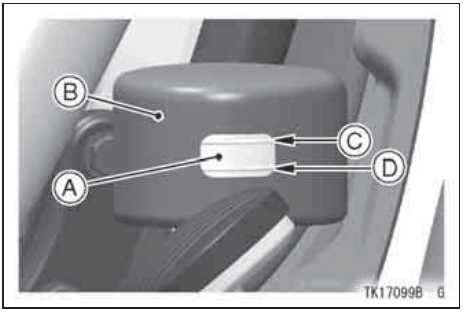
Ne pas renverser de liquide de frein sur les surfaces peintes.
Ne pas utiliser de liquide d'un bidon qui est resté longtemps ouvert ou qui n'a pas été fermé hermétiquement.
Vérifier si les joints sont étanches.
Vérifier l'état du flexible de frein.

Contrôle du niveau de liquide

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



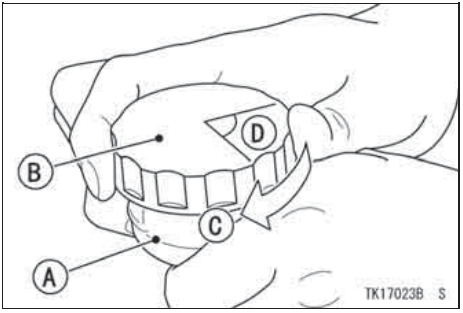
A. Réservoir de liquide de frein avant
B. Repère de niveau minimum



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

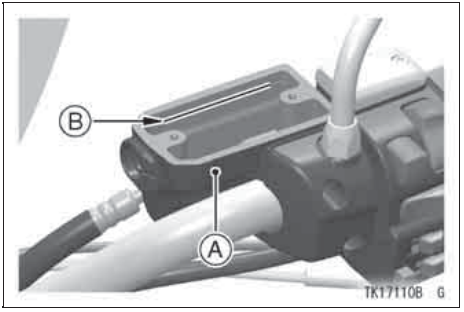
NOTE

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



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

- Si le niveau de liquide de frein n'atteint pas le repère de niveau minimum dans l'un des deux réservoirs, vérifier d'abord s'il n'y a pas de fuite dans le circuit de freinage. Rajouter ensuite du liquide de frein dans le réservoir jusqu'au repère de niveau maximum. Pour le réservoir arrière, déposer le boulon et enlever le couvercle du réservoir.



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

⚠ AVERTISSEMENT

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

Changement du liquide

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

Freins avant et arrière -

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

⚠ AVERTISSEMENT

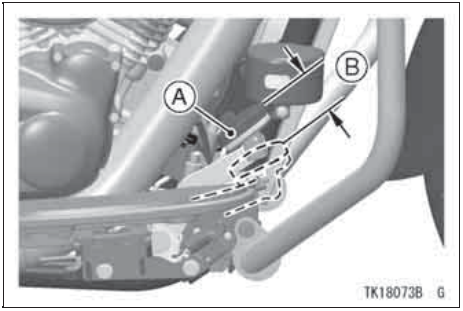
Si le levier de frein ou la pédale de frein donnent une impression de mou lorsqu'ils sont actionnés, il y a peut-être de l'air dans les conduites ou les freins sont peut-être défectueux. Dans ces conditions, la conduite de la moto est dangereuse et il convient de faire contrôler les freins immédiatement par un concessionnaire Kawasaki agréé.

Contacteurs de frein

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

Contrôle

- Tourner la clé de contact sur ”ON”.
- Le feu stop doit s'allumer lorsque le frein avant est actionné.
- Si ce n'est pas le cas, demander à un concessionnaire Kawasaki de contrôler le contacteur de feu stop.
- Contrôler le fonctionnement du contacteur de frein arrière en appuyant sur la pédale de frein. Le feu stop doit s'allumer lorsque la pédale de frein est enfoncée de la distance correcte.



A. Pédale de frein
B. 10 mm

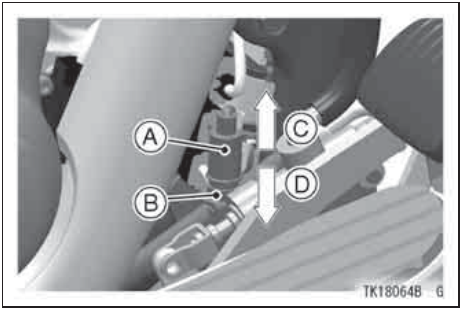
- Si témoin ne s'allume pas, régler le contacteur de feu stop.

Course de la pédale de frein

10 mm

Réglage

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



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

PRECAUTION

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

Les amortisseurs arrière peuvent être réglés en modifiant la pression de l'air et la force d'amortissement de détente pour les adapter à différentes conditions de conduite et de chargement.

Avant de procéder au moindre réglage, lire attentivement ce qui suit :

Pression d'air

La pression de l'air dans l'amortisseur arrière peut être réglée en fonction de différentes conditions de route et de chargement.

Le tableau suivant montre un exemple de réglage de la pression de l'air. Pour obtenir une maniabilité stable et une conduite adéquate, régler la pression de l'air comme indiqué. La pression d'air standard pour un motocycliste de taille moyenne de 68 kg, sans passager et sans accessoire est la pression atmosphérique. D'ordinaire, plus la charge totale est lourde, plus la pression de l'air doit être élevée.

Réglage de la pression d'air

Pression d'air	Réglage	Charge	Route
Pression atmosphérique	Mou	Légère	Bonne
↓	↕	↕	↕
300 kPa (3,0 kg/cm²)	Dur	Lourde	Mauvaise

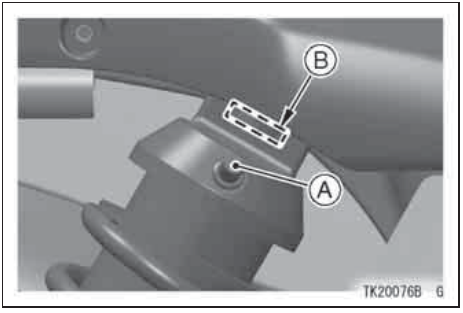
Pour régler la pression de l'air :

NOTE

○ *Vérifier et régler la pression de l'air quand les amortisseurs arrière sont froids (température ambiante).*

● Déposer la sacoche (voir la section Sacoches).

- À l'aide d'un cric adéquat, soulever la roue arrière du sol.
- Déposer les capuchons de la valve d'air des amortisseurs gauche et droit.



A. Valve d'air
B. Dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente

- Vérifier la pression de l'air à l'aide du manomètre à air.

NOTE

○ *Ne pas utiliser de manomètres pour pneus pour vérifier la pression de l'air. Ils pourraient ne pas indiquer la pression correcte de l'air à cause des fuites d'air qui se produisent quand le manomètre est appliqué sur la valve.*

- Pour diminuer la pression de l'air, appuyer légèrement sur l'obus de la valve. Pour augmenter la pression de l'air, injecter de l'air par la valve à l'aide d'une pompe pour pneus. Modifier la pression de l'air de sorte à ce qu'elle soit comprise dans la plage spécifiée du tableau ci-dessus pour l'adapter aux différentes conditions de conduite.

PRECAUTION

Injecter l'air petit à petit de sorte à ne pas faire monter la pression de l'air trop rapidement. Une pression d'air supérieure à 500 kPa (5,0 kg/cm^2) peut endommager le joint d'huile.
Essayer de régler les amortisseurs droit et gauche à une pression d'air aussi égale que possible.

⚠AVERTISSEMENT

Veiller à ce que la pression de l'air soit réglée à une valeur comprise dans la plage spécifiée. Une pression excessive peut entraîner des risques pour la sécurité de conduite.
Utiliser uniquement de l'air ou de l'azote.
Ne jamais injecter d'oxygène ni aucun autre type de gaz explosif.
Ne pas incinérer l'amortisseur arrière.

Force d'amortissement de détente

Le dispositif de réglage de la force d'amortissement de détente situé sur chaque amortisseur arrière dispose de 4 positions afin de pouvoir régler la force d'amortissement de détente en fonction des différentes conditions de

route et de chargement. Le chiffre situé sur le dispositif de réglage montre la position du réglage.

Le tableau suivant montre un exemple de réglage de la force d'amortissement. Pour obtenir une maniabilité stable et une conduite adéquate, régler la force d'amortissement comme indiqué. La force d'amortissement peut être molle pour une conduite normale. Mais elle doit être réglée plus dure en cas de conduite à grande vitesse ou si on transporte un passager. Si l'amortissement paraît trop fort ou trop faible, le régler en se référant au tableau qui suit.

La position de réglage standard dans les mêmes conditions que celles du réglage de la pression de l'air est le n°II.

Pour régler la force d'amortissement :

- Tourner les dispositifs de réglage jusqu'à la position souhaitée jusqu'à ressentir un déclic.
- Vérifier pour voir si les deux dispositifs de réglage sont tournés sur la même position relative.

⚠ AVERTISSEMENT

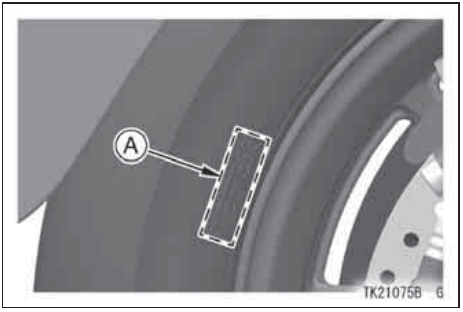
Un réglage inégal des dispositifs de réglage de la force d'amortissement nuit à la maniabilité de la moto et augmente les risques d'accident.

Réglage de la force d'amortissement de détente

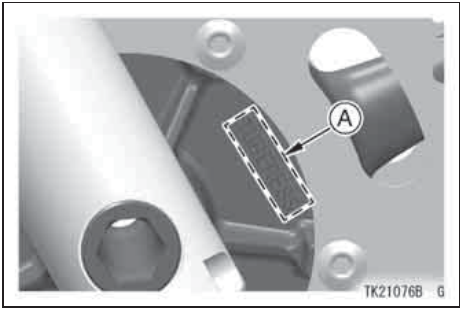
Position du dispositif de réglage	Force d'amortissement	Réglage	Charge	Route	Vitesse
I		Mou	Légère	Bonne	Basse
II	↓	↕	↕	↕	↕
III					
IIII	Plus forte	Dur	Lourde	Mauvaise	Élevée

Roues

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



A. Marque TUBELESS



A. Marque TUBELESS

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

⚠ AVERTISSEMENT

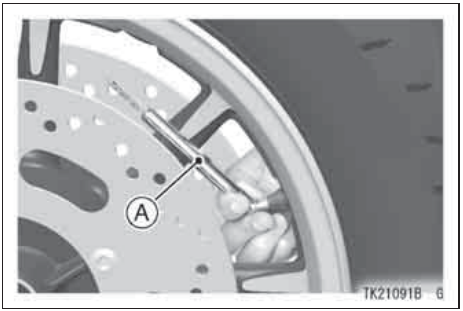
Les pneus, jantes et valves de cette moto sont conçus uniquement pour un usage sans chambre. Ne les remplacer qu'avec des pièces standard.
Ne pas monter des pneus à chambre sur des jantes conçues pour des pneus Tubeless (sans chambre). Les bourrelets du pneu ne se placeraient pas correctement dans la jante et pourraient provoquer un dégonflement subit du pneu.
Ne pas monter une chambre dans un pneu Tubeless. Une formation excessive de chaleur risque d'endommager la chambre à air et de provoquer le dégonflage du pneu.

Pneus -
Charge et pression

Une mauvaise pression des pneus et une surcharge de la moto altèrent considérablement la tenue de route et les performances du véhicule et peuvent entraîner une perte de contrôle de la machine. La charge maximale recommandée en plus du poids du véhicule est de 180 kg, comprenant le conducteur, le passager et d'éventuels accessoires ou bagages.

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

- Veiller à ce que le capuchon de la valve de gonflage soit bien reposé.



A. Manomètre

NOTE

○ *Mesurer la pression lorsque les pneus sont froids (la moto ne doit pas avoir parcouru plus de 1,6 km durant les 3 heures précédant le test).*

○ *La pression des pneus varie en fonction de la température ambiante et de l'altitude. Il conviendra donc de la vérifier et de la régler lors de randonnées dans des régions où la température et l'altitude varient grandement.*

Pression de gonflage (à froid)

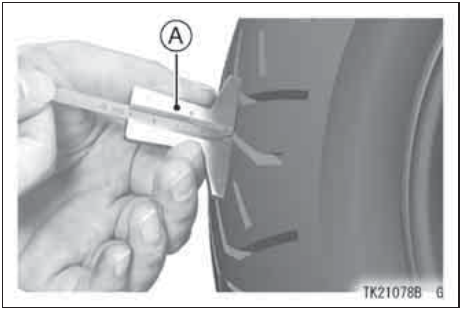
Avant	Charge jusqu'à 180 kg	200 kPa (2,00 kgf/cm²)
Arrière	Charge jusqu'à 97,5 kg	250 kPa (2,50 kgf/cm²)
	97,5 à 180 kg de charge	280 kPa (2,80 kgf/cm²)

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 au cours des derniers 10 % de la durée de service

de la bande de roulement (usure à 90 %). Utiliser un pneu jusqu'à usure complète constitue donc une fausse économie et un danger.

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



A. Jauge de profondeur

Profondeur limite des sculptures

Avant	———	1 mm
Arrière	Charge jusqu'à 130 km/h	2 mm
	Plus 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

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

⚠ AVERTISSEMENT

Pour garantir une bonne tenue de route et une stabilité correcte, installer uniquement des pneus standard gonflés à la pression spécifiée.
Les pneus qui ont subi une crevaison et ont été réparés n'ont pas les mêmes capacités que des pneus intacts. Ne pas rouler à plus de 100 km/h dans les 24 heures qui suivent la réparation et à plus de 180 km/h par la suite.

NOTE

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

Pneu standard (sans chambre)

Avant	130/90B16 M/C 67H ● BRIDGESTONE ”EXEDRA G721 E”
Arrière	170/70B16 M/C 75H ● BRIDGESTONE ”EXEDRA G722 E”

⚠ AVERTISSEMENT

Monter des pneus de même marque sur chacune des roues.

⚠AVERTISSEMENT

Des pneus neufs sont glissants et peuvent entraîner une perte de contrôle du véhicule et un accident.
Un rodage de 160 km est nécessaire pour obtenir l'adhérence normale des pneus. Pendant la période de rodage, éviter les freinages et accélérations brutaux ainsi que la prise de virages trop secs.

Batterie

La batterie installée sur ce véhicule est de type scellé, et la bande d'étanchéité ne doit en aucun cas être enlevée une fois l'électrolyte spécifiée installée dans la batterie pour sa première utilisation. Il n'est pas nécessaire de vérifier l'électrolyte de la batterie ni d'ajouter d'eau distillée.

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

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

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

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

Auto-décharge		
Température	Nbre de jours approx. entre l'état 100 % chargé et 100 % déchargé	
	Plomb-antimoine	Plomb-calcium
	Batterie	Batterie
40 °C	100 jours	300 jours
25 °C	200 jours	600 jours
0 °C	550 jours	950 jours

Appel de courant		
Intensité de la décharge	Nombre de jours entre l'état chargé à 100 % et déchargé à 50 %	Nombre de jours entre l'état chargé à 100 % et déchargé à 100 %
7 mA	60 jours	119 jours
10 mA	42 jours	83 jours
15 mA	28 jours	56 jours
20 mA	21 jours	42 jours
30 mA	14 jours	28 jours

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

Sulfatation de la batterie

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

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

Entretien de la batterie

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

En cas d'utilisation épisodique de la moto, contrôler la tension de la batterie toutes les semaines à l'aide d'un voltmètre. Si la tension tombe en-dessous de 12,6 volts, la batterie doit être rechargée à l'aide d'un chargeur approprié (vérifier auprès d'un concessionnaire Kawasaki). Si vous n'utilisez pas la moto pendant plus de deux semaines, la batterie devra être rechargée à l'aide d'un chargeur approprié. Ne pas utiliser un chargeur rapide de type automobile qui risque de surcharger la batterie et de l'endommager.

NOTE

○ *Le fait de laisser la batterie branchée fait que les composants électriques (horloge, etc.) déchargent la batterie, ce qui provoque une décharge excessive de la batterie. Si tel est le cas, la réparation ou le remplacement de la batterie n'est pas couvert par la garantie. Si la moto n'est pas utilisée pendant quatre semaines ou plus, débrancher la batterie du véhicule.*

Chargeurs recommandés par Kawasaki

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

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

Pour plus de détails, consulter un concessionnaire Kawasaki agréé.

Recharge de la batterie

- Retirer la batterie de la moto (voir Dépose de la batterie).
- Fixer les câbles du chargeur et charger la batterie à un régime équivalent au 1/10 de la capacité de la batterie.

Par exemple, le régime de charge pour une batterie de 10 Ah serait de 1,0 A.

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

PRECAUTION

Ne jamais retirer la bande d'étanchéité, sous peine d'endommager la batterie.
Ne pas monter une batterie conventionnelle sur cette moto car le circuit électrique ne fonctionnerait pas correctement.

NOTE

○ *S'il s'avère nécessaire de recharger la batterie scellée, respecter scrupuleusement les instructions figurant sur l'étiquette de la batterie.*

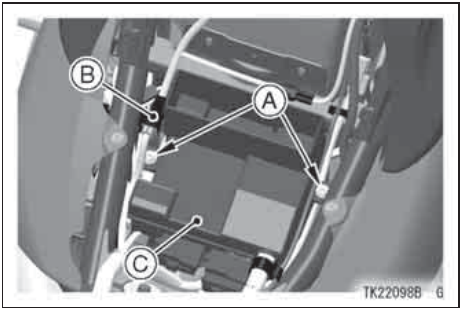
⚠ AVERTISSEMENT

Les bornes, les cosses et autres accessoires de batterie contiennent du plomb ou des composés à base de plomb. Se laver les mains après la manipulation de ces éléments.

Dépose de la batterie

- Déposer la selle du passager et la selle du conducteur.
- Déposer le connecteur du couvercle du boîtier de la batterie.

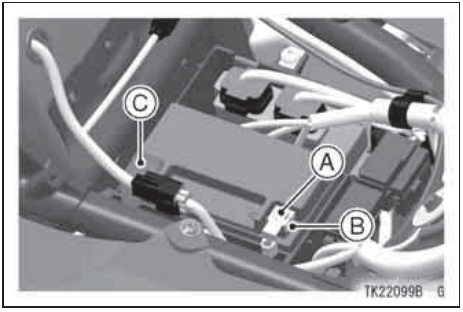
- Dévisser les vis du couvercle de batterie puis déposer le couvercle de batterie.



A. Vis du couvercle du boîtier de la batterie
B. Connecteur
C. Couvercle du boîtier de la batterie

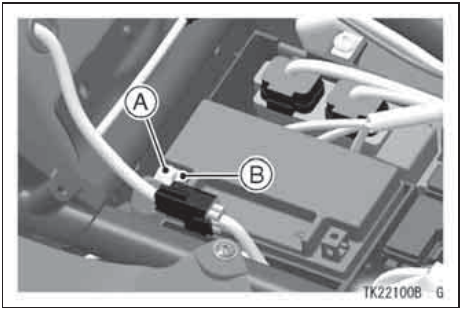
- Déposer le boulon de borne (–) puis débrancher le câble (–) de la borne (–).

- Retirer le capuchon rouge.



A. Boulon de borne (–)
B. Borne (–)
C. Capuchon rouge

- Déposer le boulon de borne (+) puis débrancher le câble (+) de la borne (+).



A. Boulon de borne (+)
B. Borne (+)

Repose de la batterie

- Brancher le câble (+) dans la borne (+), puis serrer le boulon de borne (+) dans la borne (+).
- Recouvrir la borne (+) du capuchon rouge.
- Brancher le câble (–) dans la borne (–), puis serrer le boulon de borne (–) dans la borne (–).

NOTE

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

PRECAUTION

En cas d'interversion des câbles [câble (−) à la borne (+) de la batterie ou câble (+) à la borne (−) de la batterie], le circuit électrique risque d'être gravement endommagé.

NOTE

○ *Lors de l'installation de la batterie, il est possible que l'aiguille du*

compteur de vitesse pointe provisoirement vers le dernier relevé de vitesse. Si la batterie est déconnectée alors que l'aiguille du compteur est en mouvement, l'aiguille s'arrête en chemin mais doit normalement revenir en place lorsque la batterie est connectée à nouveau.

- Appliquer une légère couche de graisse sur les bornes afin de prévenir la corrosion.
- Placer le capuchon de protection sur les bornes.
- Poser le support de batterie, puis serrer les boulons du support de batterie.
- Reposer toutes les pièces déposées.

PRECAUTION

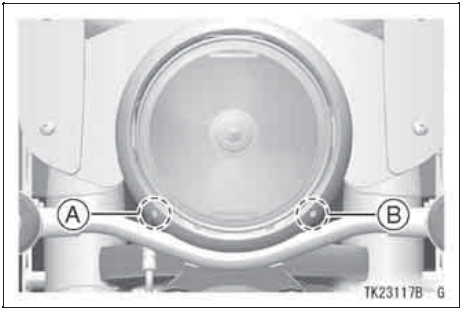
Ne pas déposer la batterie ni le fusible dans les 6 secondes après avoir coupé le moteur.

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 la vis de réglage horizontal qui se trouve sur le cercle du phare jusqu'à ce que le faisceau soit orienté droit devant.



A. Vis de réglage horizontal
B. Vis de réglage vertical

Réglage vertical

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

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

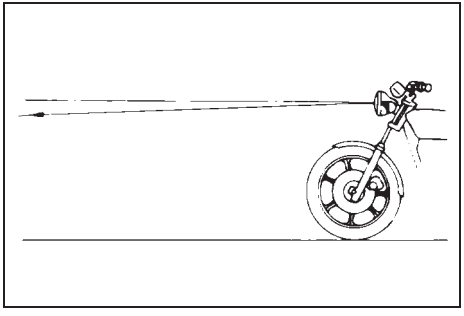
- Visser ou dévisser la vis de réglage vertical qui se trouve sur le cercle du phare pour régler le phare verticalement.

NOTE

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

PRECAUTION

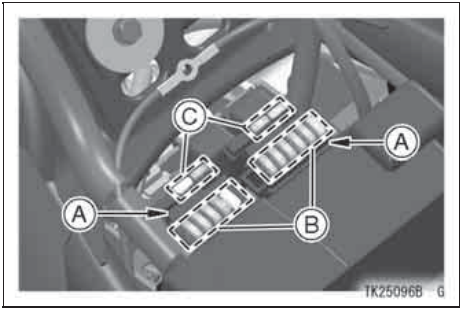
Lors de la manipulation d'ampoules quartz-halogène, ne jamais toucher le verre à mains nues. Toujours utiliser un chiffon sec. Le contact avec des mains grasses ou des chiffons sales pourrait réduire la durée de vie de l'ampoule ou provoquer son explosion.



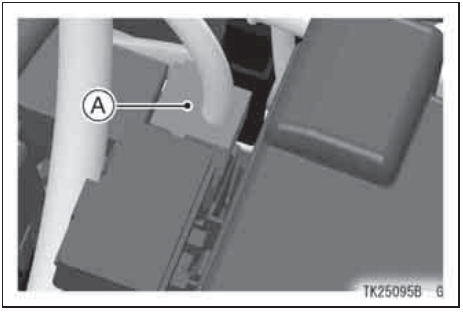
Fusibles

Les fusibles se trouvent dans la boîte à fusibles, située sous la selle du conducteur. 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.

La dépose du fusible principal doit être effectuée par un concessionnaire Kawasaki agréé.



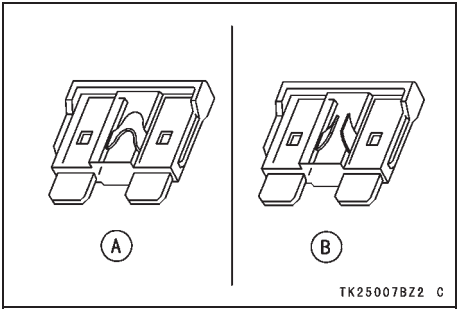
A. Boîte à fusibles
B. Fusibles
C. Fusible de rechange



A. Fusible principal

⚠AVERTISSEMENT

Utiliser uniquement des fusibles standard.
Remplacer le fusible grillé par un fusible neuf de l'ampérage indiqué sur le boîtier à fusibles et sur le fusible principal.



A. Normal
B. Grillé

PRECAUTION

Ne pas déposer la batterie ni le fusible dans les 6 secondes après avoir coupé le moteur.

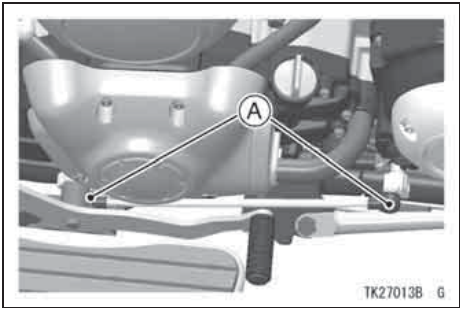
Nettoyage de la moto

Précautions générales

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

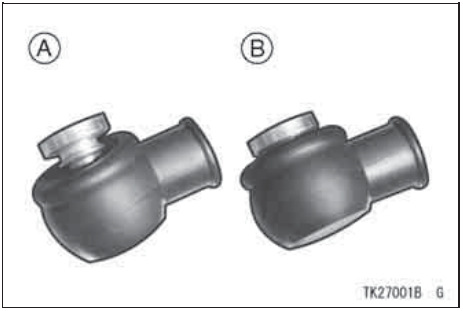
- Bien veiller à ce que le moteur et l'échappement soient froids au toucher avant de procéder au nettoyage.
- Éviter d'enduire les joints, plaquettes de frein et pneus de dégraissant.
- Ne pas utiliser de cire ou de nettoyant/polissant abrasifs.
- Ne pas utiliser de produits chimiques, dissolvants, détergents corrosifs ou de nettoyants ménagers tels les nettoyants pour vitres, car ceux-ci contiennent de l'ammoniaque.
- Essence, liquide de frein ou de refroidissement vont endommager la finition des surfaces peintes ou en plastique : les rincer immédiatement.
- Éviter l'emploi de brosses à poils métalliques, de laine d'acier ou de toute autre brosse ou tout tampon abrasifs.
- Faire attention de ne pas érafler le pare brise, l'enveloppe du phare et les pièces en plastique délicates en les lavant.
- Éviter de laver le véhicule dans des portiques de lavage à haute pression, car de l'eau atteindrait les joints et l'équipement électrique, ce qui risque d'endommager le véhicule.

- Éviter de projeter de l'eau sur les organes sensibles de la moto, tels que l'admission d'air, le circuit de carburant, les pièces de frein, l'équipement électrique, la prise électrique, le système audio, les sorties d'échappement et les orifices du réservoir de carburant.
- Après avoir nettoyé la moto, vérifier que la gaine en caoutchouc recouvrant le joint à rotule du sélecteur de vitesse est correctement installée. Veiller à ce que la lèvre d'étanchéité de la gaine en caoutchouc est correctement placée dans la gorge du joint à rotule.



A. Gaine en caoutchouc

- Si la gaine est endommagée, la remplacer. Si la gaine n'est pas placée correctement dans la gorge, la replacer.



A. Mauvaise position
B. Position correcte

Lavage de la moto

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

minutes au ralenti. La chaleur du moteur aidera à sécher les zones humides.

- Rouler prudemment à faible vitesse et serrer les freins plusieurs fois. Ceci contribue à sécher les freins et à leur rendre leur efficacité normale.

NOTE

○ *Après utilisation de la moto sur des routes salées ou à proximité de la mer, rincer immédiatement la moto à l'eau froide. Ne pas utiliser d'eau chaude car cela accélère la réaction chimique du sel. Après séchage, appliquer une protection anticorrosion en aérosol sur toutes les surfaces métalliques et chromées pour prévenir la corrosion.*

○ *De la condensation risque de se former à l'intérieur de l'optique de phare après utilisation sous la pluie ou après lavage de la moto. Pour éliminer l'humidité, mettre le moteur en marche et allumer le phare. La condensation formée à l'intérieur de l'optique disparaîtra progressivement.*

Surfaces peintes

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

Pare-brise et autres pièces en plastique

Après les avoir lavées, les essuyer soigneusement à l'aide d'un chiffon doux. Lorsque le pare-brise, la lentille du phare et les pièces en plastique

non peintes sont sèches, utiliser un produit de nettoyage/à polir agréé pour plastiques.

PRECAUTION

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

Chrome et aluminium

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

Cuirs, vinyle et caoutchouc

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

Les pièces en vinyle peuvent être nettoyées comme le reste du véhicule, mais devraient être ensuite traitées à l'aide d'un produit spécial pour vinyle.

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

⚠ AVERTISSEMENT

Il faut être particulièrement attentif à ne pas enduire la bande de roulement des pneus de produit de protection pour caoutchouc. En effet, cela réduirait l'adhérence des pneus sur la route, ce qui risque de provoquer une perte de contrôle du véhicule.

ENTREPOSAGE

Préparation à l'entreposage :

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

⚠AVERTISSEMENT

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

- Vider le circuit d'essence en faisant tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce que toute l'essence présente dans le circuit ait été consommée. L'essence qui stagne longtemps forme un dépôt qui risque d'obstruer le circuit d'essence.

⚠AVERTISSEMENT

Ne pas se pencher au-dessus du moteur pendant cette procédure. Une brume composée d'air et d'huile pourrait s'éjecter violemment des trous de bougie et pénétrer dans les yeux. En cas d'éclaboussement dans les yeux, les rincer immédiatement à l'eau propre et claire. Consulter un médecin dès que possible.

- 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 tous les câbles.
- Déposer la batterie et l'entreposer à l'abri du soleil, de l'humidité ou du gel. Durant la période d'entreposage, il convient d'effectuer une charge lente (un ampère ou moins) environ une fois par mois. S'assurer de maintenir la batterie correctement chargée, tout spécialement par temps froid.
- Fixer un sac en plastique sur les pots d'échappement pour que l'humidité n'y pénètre pas.
- Couvrir la moto d'une housse afin de la protéger contre la poussière.

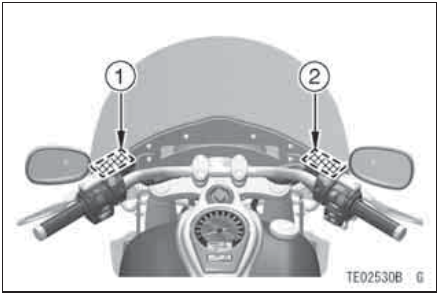
Préparation à la remise en service :

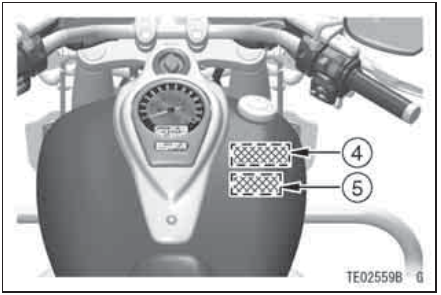
- Détacher les sacs en plastique des pots d'échappement.
- Remonter la batterie sur la moto et la recharger si nécessaire.
- Remplir d'essence le réservoir d'essence.
- Vérifier tous les points décrits à la section Contrôles quotidiens de sécurité.
- Lubrifier les points décrits dans la section Lubrification générale.

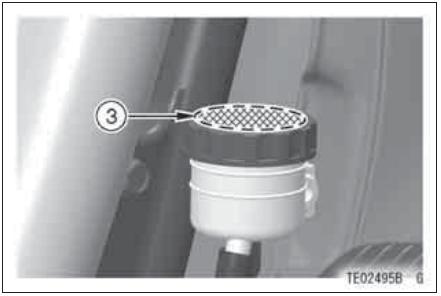
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

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

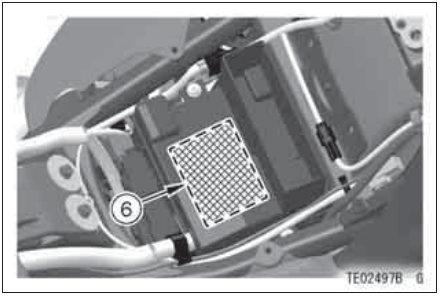
EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES

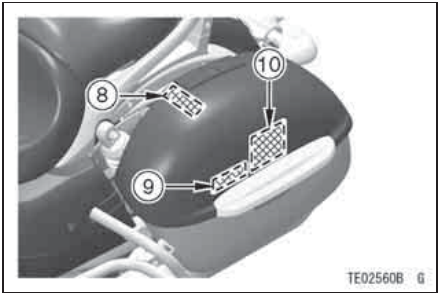


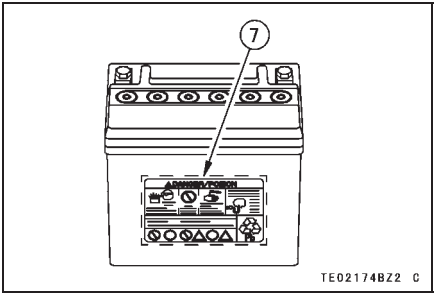




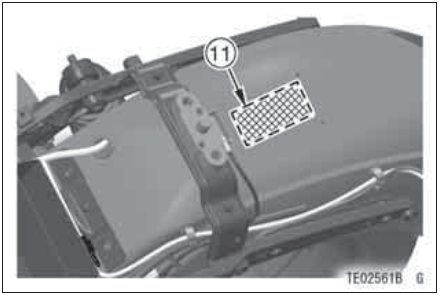
1. Liquide d'embrayage
2. Liquide de frein (avant)
3. Liquide de frein (arrière)
4. Avertissement concernant l'essence
5. Essence sans plomb





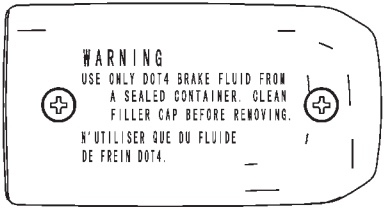


6. Contrôles quotidiens de sécurité
7. Dangers et élément toxiques de la batterie
8. Précaution relative à la sacoche (couvercle)
9. Précaution relative à la sacoche (sac)
10. Avertissement concernant la sacoche



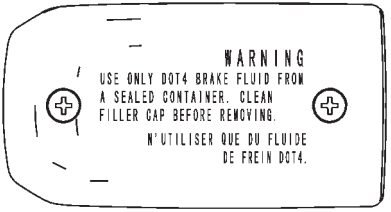
11. Pneus et chargement

(1)



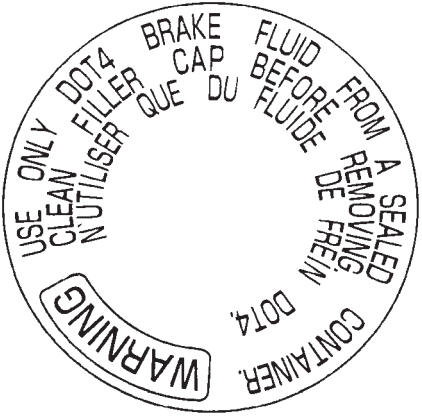
TE03879BZ2 C

(2)



TE03880BZ2 C

(3)

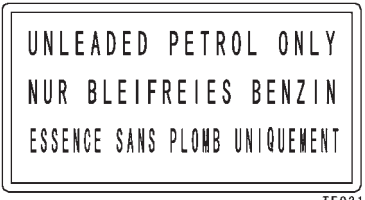


TE03097B S

(4)

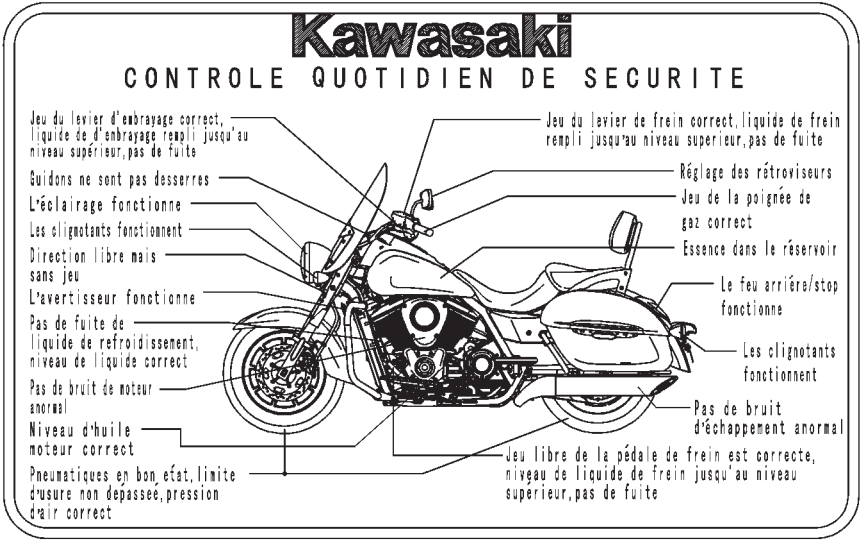
TE03602B S

(5)



TE03123BN9 C

(6)



TE03874BZ9 C

(7)

DANGER/POISON
SHIELD EYES
EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY
NO
·SPARKS
·FLAMES
·SMOKING
SULFURIC ACID CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS
FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER
GET MEDICAL HELP FAST
KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN
LEAD
RETURN
RECYCLE
IN U.S.A., DISTR. BY
KAWASAKI MOTORS CORP.
SANTA ANA, CA. 92799-5252

TE03194B S

(8)

PRÉCAUTION

- Ne pas mettre de charge sur le couvercle.
- Ne pas s'asseoir sur le couvercle.

TE03878BN9 C

(9)

PRÉCAUTION

- Ne pas s'asseoir sur la sacoche.

TE03877BN9 C

(10)

AVERTISSEMENT

NE PAS EXCEDER LA CHARGE MAXIMUM	CHAQUE SACOCHES
	7 Kg(15 lbs)

- Pour minimiser le déséquilibre, répartir uniformément la charge des deux côtés.
- Ne pas excéder la charge utile totale tel que montré dans le guide d'utilisation et sur l'étiquette d'information pour les pneus.
- Lors du transport d'un passager et/ou d'une charge,ne pas dépasser 130 Km/h.Ralentir davantage si la chaussée le temps,etc.,sont mauvais. Toute négligence à adapter la vitesse de conduite en fonction du poids supplémentaire et autres conditions pourrait résulter en perte de contrôle suivi par un accident.

TE03873BN7 C

(11)

DONNEES POUR PNEUS ET CHARGE

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

	Pression d'air à froid		Grosseur fabricant & Type (Pneu sans chambre)		Profondeur minimum de la bande de roulement
Avant	Jusqu'à 180 kg de charge	200 kPa (2.00kgf/cm², 28psi)	BRIDGESTONE 130/90B16M/C 67H EXEDRA G721 E		1 mm (0.04in)
Arrière	Jusqu'à 97.5 kg de charge	250 kPa (2.50kgf/cm², 36psi)	BRIDGESTONE 170/70B16M/C 75H EXEDRA G722 E		Au dessous 130 km/h (80MPH) 2 mm (0.08in)
	97.5~180 kg de charge	280 kPa (2.80kgf/cm², 40psi)			Au dessus 130 km/h (80MPH) 3 mm (0.12in)

TE03875BN8 C

VN1700C9

Kawasaki

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES,LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99976-1438

Printed in Japan

GB FR DE