



KLR250

KL250-D2

Motocyclette Manuel d'Entretien

TABLE DES MATIERES

Caractéristiques	4	Logement des documents/ de la trousse à outils	19
Disposition des éléments	7	Trousse à outils	19
Informations générales	10	Rodage	20
Compteurs	10	Conduite de la motocyclette	21
Compteurs de vitesse et compte-tours	11	Démarrage du moteur	21
Témoin de température d'eau	11	Démarrage de la motocyclette	24
Témoins lumineux	11	Passage des vitesses	24
Clé	12	Freinage	25
Commutateur d'allumage/ Verrou de direction	12	Arrêt du moteur	25
Coupe-circuit moteur	13	Arrêt de la moto en cas d'urgence	26
Commutateurs du guidon gauche	13	Stationnement	27
Inverseur feu de route/ de croisement	13	Consignes de sécurité	28
Commutateur de clignotant	14	Contrôles quotidiens de sécurité	28
Bouton avertisseur sonore	14	Conseils supplémentaires pour conduite en tout terrain	30
Commutateur de phare	14	Entretien et réglages	31
Réservoir d'essence	15	Tableau d'entretien périodique	32
Robinet d'essence	16	Huile moteur	35
Béquille	17	Système de refroidissement	38
Verrou de direction	18	Bougies	44
Accroche-casques	19	Jeu aux soupapes	46
		Filtre à air	46

Poignée d'accélération	48
Carburateur	49
Embrayage	50
Chaine de transmission	51
Freins	56
Contacteurs de feu stop	61
Fourche avant	62
Amortisseur arrière	64
Roues	65
Batterie	68
Phare	69
Fusibles	71
Circuit de carburant	72
Lavage	73
Entreposage	75
Schéma de câblage (à l'intérieur de la couverture arrière)	

CARACTERISTIQUES

PERFORMANCES

Puissance maximum	20.6 KW à 9000 tr/mn
Couple maximum	2.3 kg-m à 8000 tr/mn
Pente maximale franchissable	32°
Rayon de braquage minimum	2.2 m
Distance de freinage	12.5 m à 50 Km/h

DIMENSIONS

Longueur hors tout	2200 mm
Largeur hors tout	855 mm
Hauteur hors tout	1210 mm
Empattement	1415 mm
Garde au sol	270 mm
Poids à sec	118 kg

MOTEUR

Type	DOHC, 4 temps, 1 cylindre, refroidissement liquide
Cylindrée	249 cc
Alésage x course	74.0 x 58.0 mm
Taux de compression	11.0 : 1
Système de démarrage	Kick
Carburateur	KEIHIN CVK34
Système d'allumage	CDI
Calage de l'allumage	10° avant PMH à 1300 tr/mn 35° avant PMH à 3000 tr/mn
Bougies	NGK DPR9EA-9 ou ND X27EPR-U9

Système de lubrification

Lubrification forcée
(Carter humide)

Huile moteur

SAE 10W40, 10W50, 20W40 ou 20W50

Contenance huile moteur

1.5 litres

Quantité de liquide
de refroidissement

1.5 litre

TRANSMISSION

Type

6 vitesses, toujours en prise

Embrayage

Multidisques, travaillant dans l'huile

Système de transmission

Chaine de transmission

Rapport de réduction primaire

2.913 (67/23)

Rapport de réduction secondaire

2.933 (44/15)

Rapport final

7.731 (en 6ème)

Rapport de vitesse

1ère	3.000 (30/10)
2ème	2.000 (30/15)
3ème	1.500 (27/18)
4ème	1.250 (25/20)
5ème	1.050 (21/20)
6ème	0.904 (19/21)

CADRE

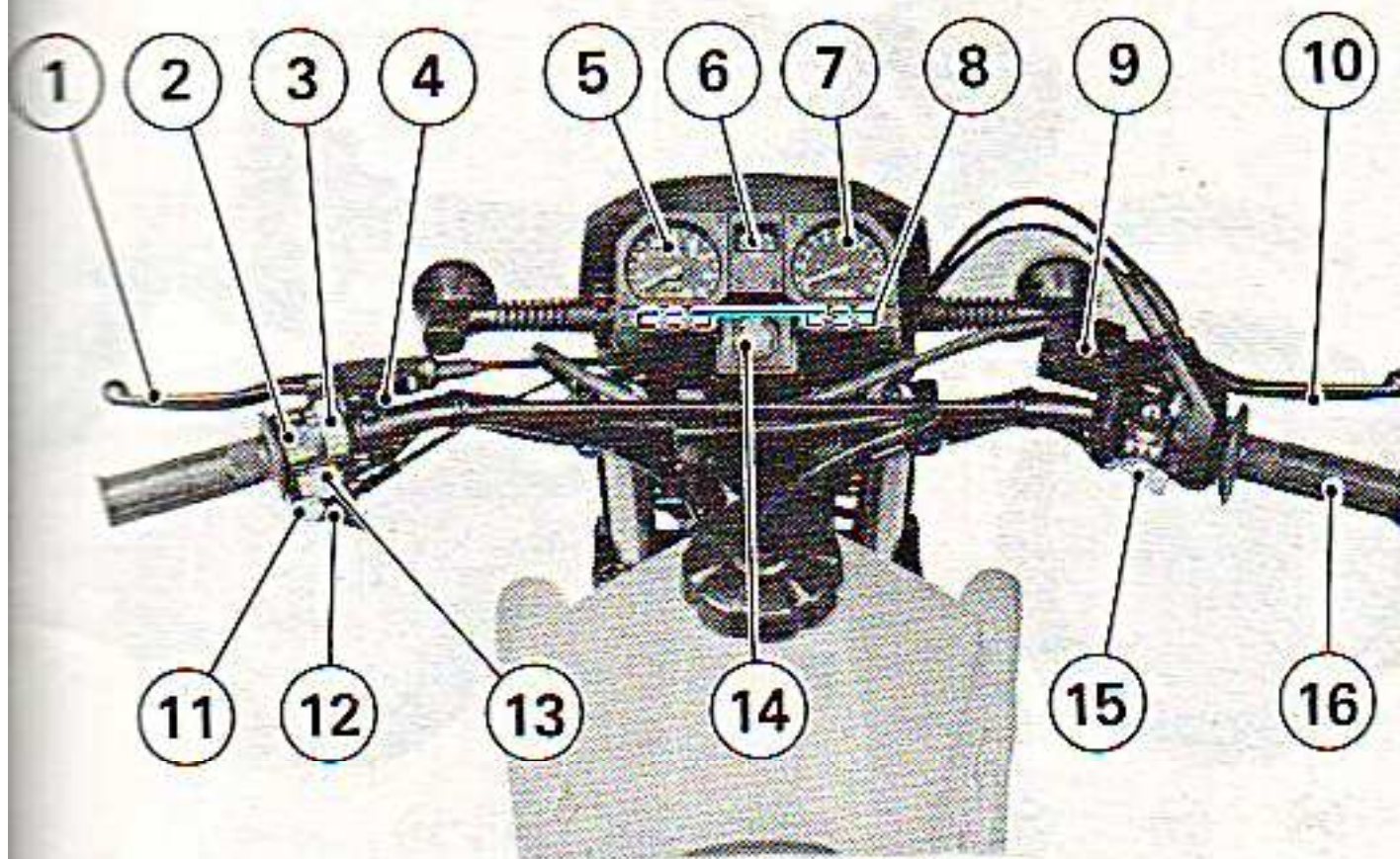
Angle de chasse	28.5°
Chasse	117 mm
Dimensions des pneumatiques :	
Avant	3.00-21 4PR
Arrière	4.60-17 4PR
Capacité du réservoir d'essence	11.0 litres

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie	12V 4AH
Phare	12V 60/55W
Feux arrière/Stop	12V 5/21W

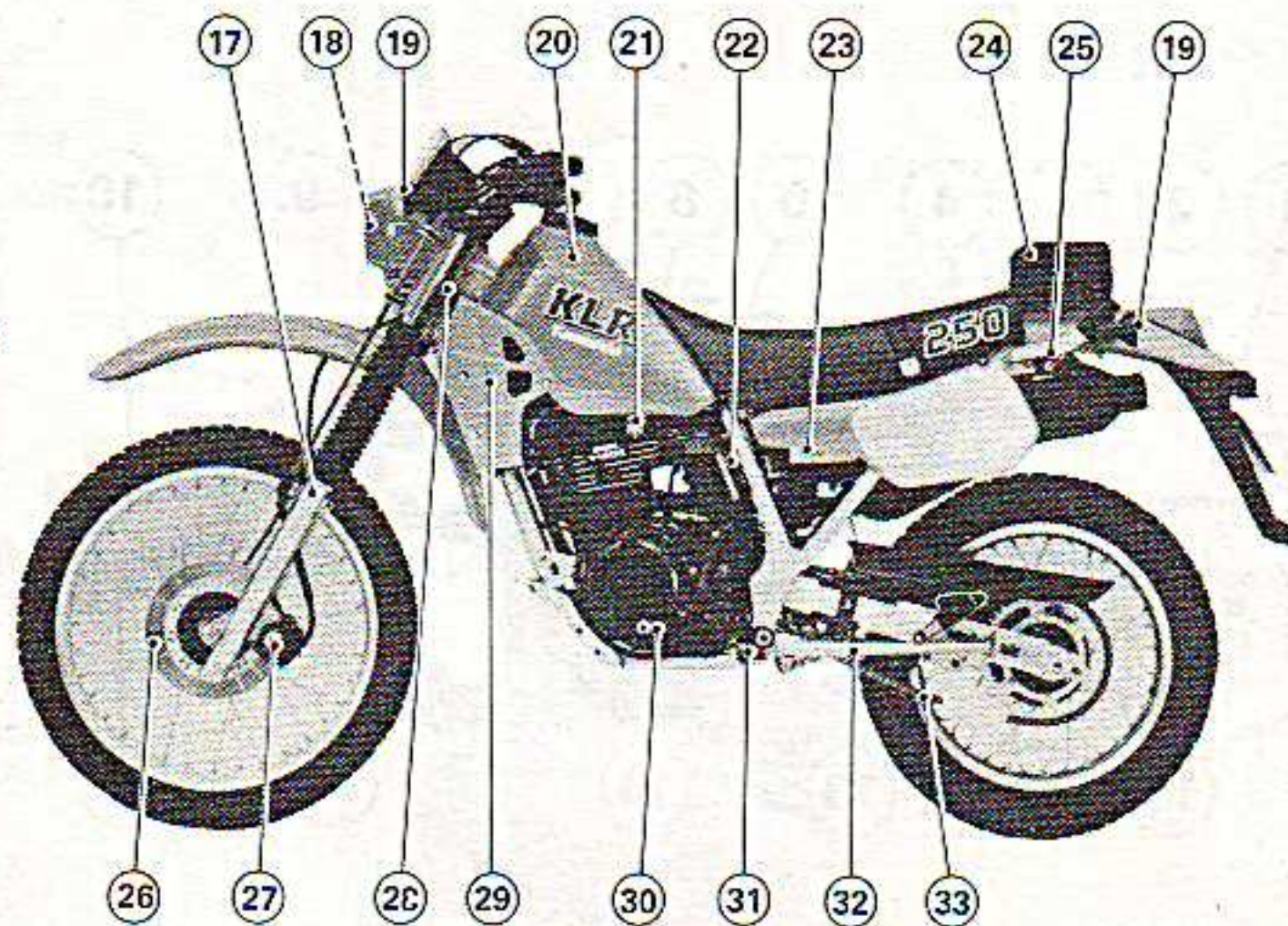
Caractéristiques sujettes à modifications sans préavis, et pouvant être différentes selon les pays.

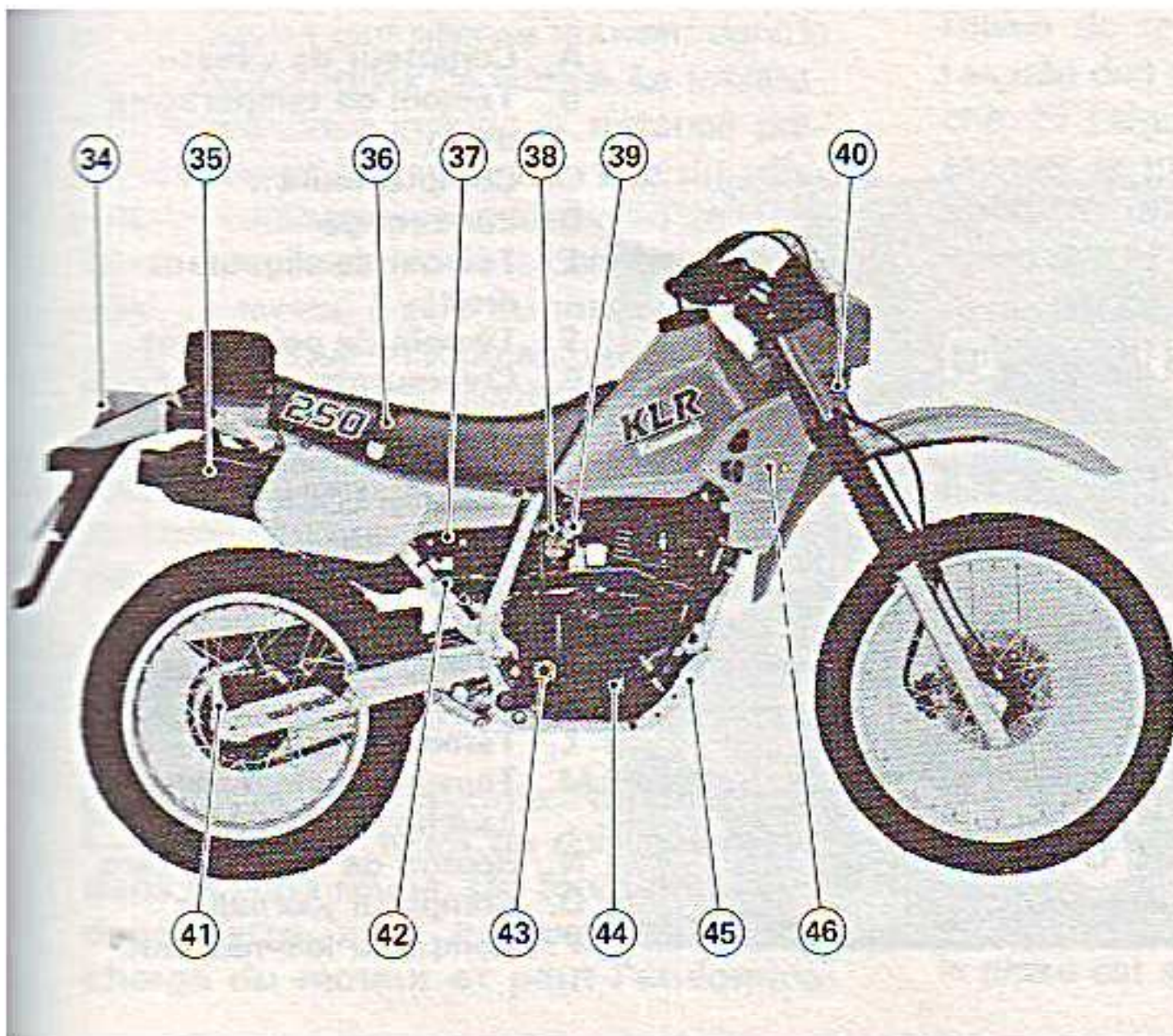
DISPOSITION DES ELEMENTS



1. Levier d'embrayage
2. Inverseur feu de route/
de croisement
3. Commutateur de phare
4. Contacteur d'embrayage
5. Compteur de vitesse
6. Témoin de température
d'eau
7. Compte-tours
8. Témoins lumineux
9. Réservoir de liquide
de frein
10. Levier de frein
11. Bouton de l'avertisseur
sonore
12. Commande de richesse
13. Commutateur de clignotant
14. Commutateur d'allumage/
Verrou de direction
15. Coupe-circuit moteur
16. Poignée d'accélérateur

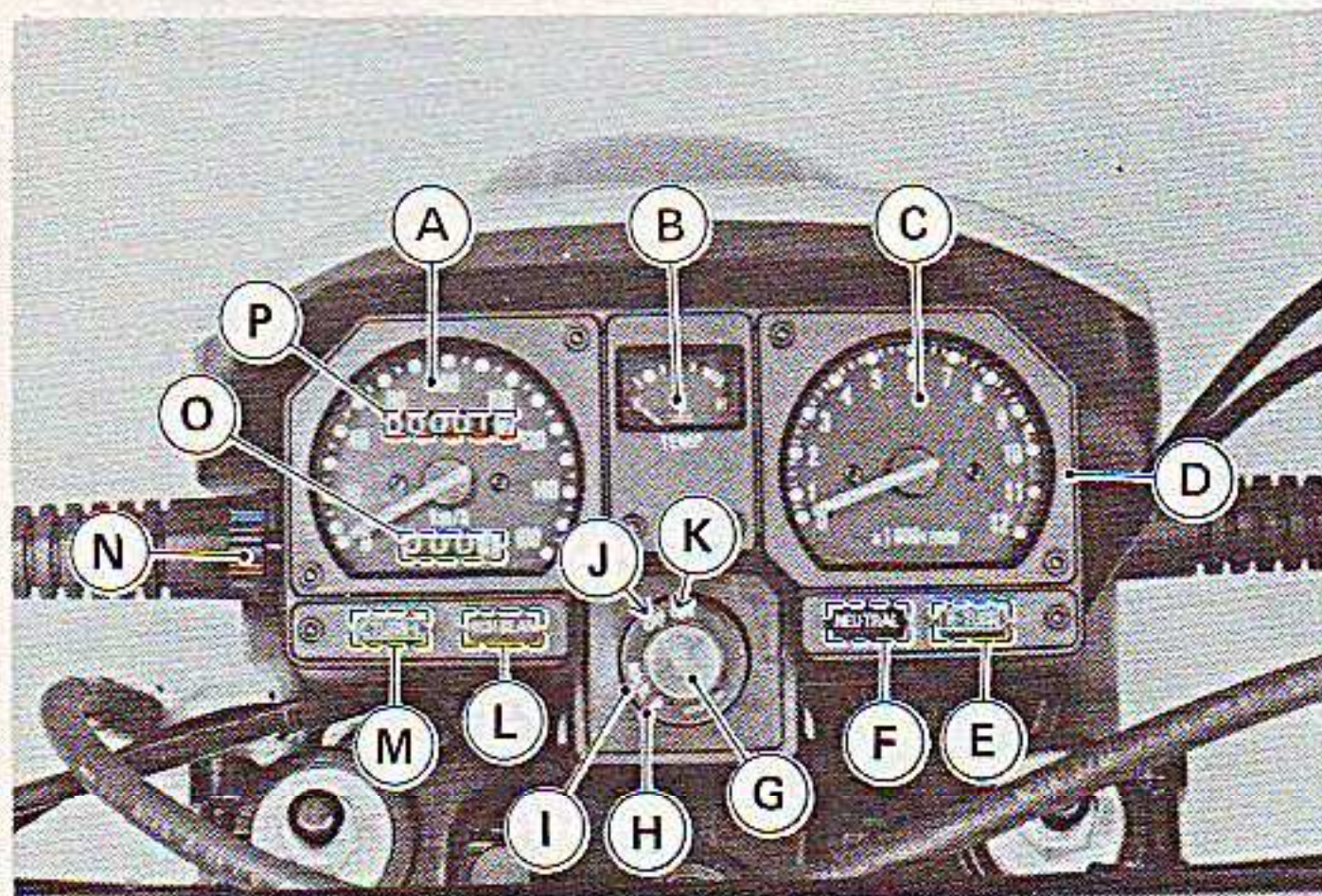
- 17. Fourche avant
- 18. Phare
- 19. Clignotant
- 20. Réservoir d'essence
- 21. Robinet d'essence
- 22. Réservoir du liquide de refroidissement
- 23. Batterie
- 24. Logement des documents de la trousse à outils
- 25. Accroche-casque
- 26. Disque de frein
- 27. Etrier de frein
- 28. Verrou de direction (uniquement le modèle suédois)
- 29. Écoper de refroidissement
- 30. Sélecteur de vitesse
- 31. Contacteur de béquille latérale
- 32. Béquille latérale
- 33. Chaîne de transmission





- 34. Feu arrière/Stop
- 35. Echappement
- 36. Selle
- 37. Filtre à air
- 38. Pédale de kick
- 39. Carburateur
- 40. Avertisseur sonore
- 41. Témoin d'usure de la garniture de frein
- 42. Contacteur de feu stop
- 43. Témoin de niveau d'huile
- 44. Pédale de frein
- 45. Sabot protecteur
- 46. Radiateur

Compteurs



- A. Compteur de vitesse
- B. Témoin de température d'eau
- C. Compte-tours
- D. Zone rouge
- E. Témoin de clignotant droit
- F. Témoin de point mort
- G. Commutateur d'allumage
- H. Position P (Stationnement)
- I. Position LOCK (Verrouillage) (sauf sur le modèle suédois)
- J. Position OFF
- K. Position ON
- L. Témoin de phare
- M. Témoin de clignotant gauche
- N. Bouton de remise à zéro
- O. Compteur journalier
- P. Compteur kilométrique

Compteur de vitesse et compte tours

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule. Un totalisateur kilométrique et un totalisateur journalier se trouvent dans le cadran du compteur de vitesse. Le totalisateur kilométrique indique la distance parcourue depuis la mise en service du véhicule. Le totalisateur journalier indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. La remise à zéro du totalisateur journalier s'effectue en tournant le bouton dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

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

IMPORTANT L'aiguille du compte-tours ne doit pas entrer dans la zone rouge. Un fonctionnement dans cette zone provoque une surcharge du moteur et peut l'endomma-

ger sérieusement.

Témoin de température d'eau

Ce témoin indique la température du liquide de refroidissement. Ordinairement, l'aiguille doit rester dans la graduation blanche. Si l'aiguille atteint la marque rouge, stopper le moteur et vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le réservoir après que le moteur ait refroidi.

IMPORTANT Ne pas laisser le moteur tourner lorsque l'aiguille a atteint la marque rouge. Un fonctionnement prolongé du moteur dans ces conditions aboutirait à une surchauffe qui occasionnerait de sérieux dommages.

Témoins lumineux

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

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

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

Clé

Cette motocyclette est équipée d'une clé à usages multiples, utilisée pour le commutateur d'allumage, le blocage de direction et l'accroche-casque.

Des clés vierges sont disponibles chez les concessionnaires Kawasaki. Ces derniers sont équipés pour faire des doubles à partir de la clé d'origine.

Commutateur d'allumage/ Verrou de direction

C'est un commutateur à clé, à 4 positions. La clé peut être retirée du commutateur lorsque ce dernier est en position OFF, LOCK (sauf sur le modèle suédois) ou P (Stationnement)

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

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

Verrouillage de la direction

- Tourner complètement le guidon vers la gauche.
- La clé de contact étant en position OFF, enfoncer puis relâcher la clé.

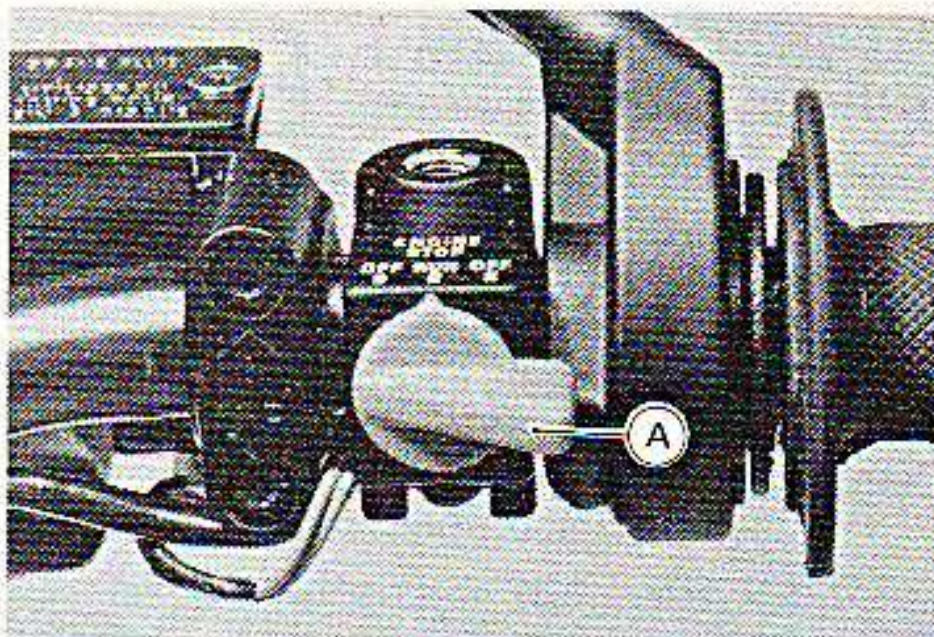
- Tourner la clé sur LOCK ou P (PARK)
- Retirer la clé.

Coupe-circuit moteur

En plus du commutateur d'allumage, le coupe-circuit moteur doit être mis en position RUN pour que la motocyclette puisse fonctionner.

Le coupe-circuit moteur est à utiliser en cas d'urgence. Si un danger quelconque nécessite l'arrêt d'urgence, basculer le commutateur coupe-circuit moteur sur l'une ou l'autre des positions OFF.

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



A. Coupe-circuit moteur

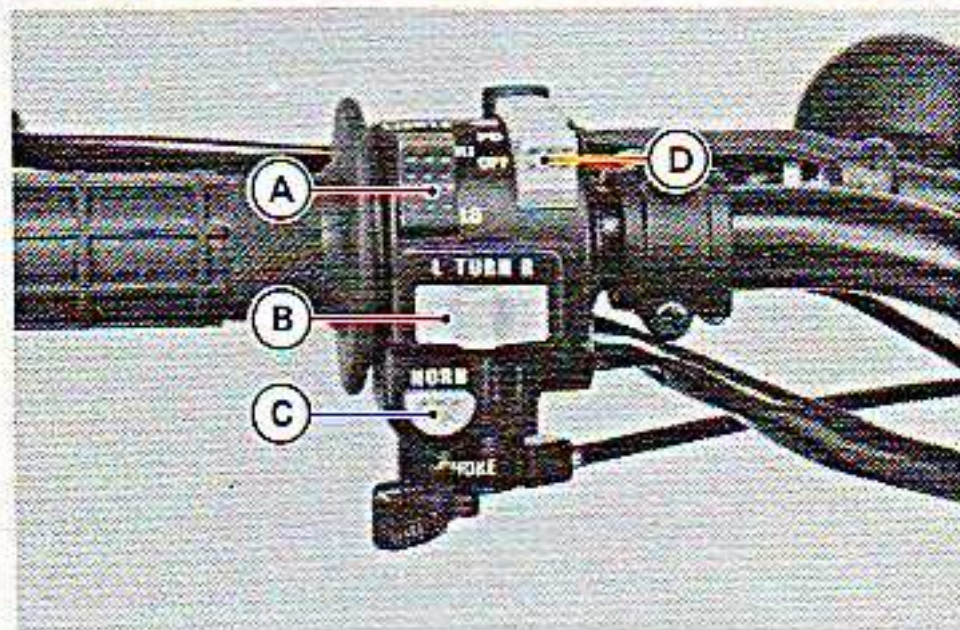
Commutateurs du guidon gauche

Inverseur feu de route/de croisement

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

Commutateur de clignotant

Les clignotants fonctionnent lorsque ce



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

commutateur est tourné vers la droite ou vers la gauche.

L.....Gauche

R.....Droite

Bouton de l'avertisseur sonore

L'avertisseur sonore fonctionne lorsque ce bouton est enclenché.

Commutateur de phare

OFF	Le phare est éteint lorsque le commutateur est en position OFF.
PO	Les feux de ville, le feu arrière et le tableau de bord s'allument lorsque le commutateur est en position PO, le commutateur d'allumage étant en position ON.
ON	Le phare, les feux de ville, le feu arrière et le tableau de bord s'allument lorsque le commutateur est en position ON, le commutateur d'allumage étant en position ON.

Réservoir d'essence

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



A. Réservoir d'essence.

ATTENTION

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

Ne jamais remplir le réservoir jusqu'au goulot de remplissage. Si le réservoir est rempli à ras bord, la chaleur provoquera la dilatation de l'essence qui s'échappera par les événements du bouchon. Après avoir fait le plein, s'assurer que le bouchon est correctement fermé. Si de l'essence gicle sur le réservoir, essuyer la immédiatement.

Qualité de l'essence

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

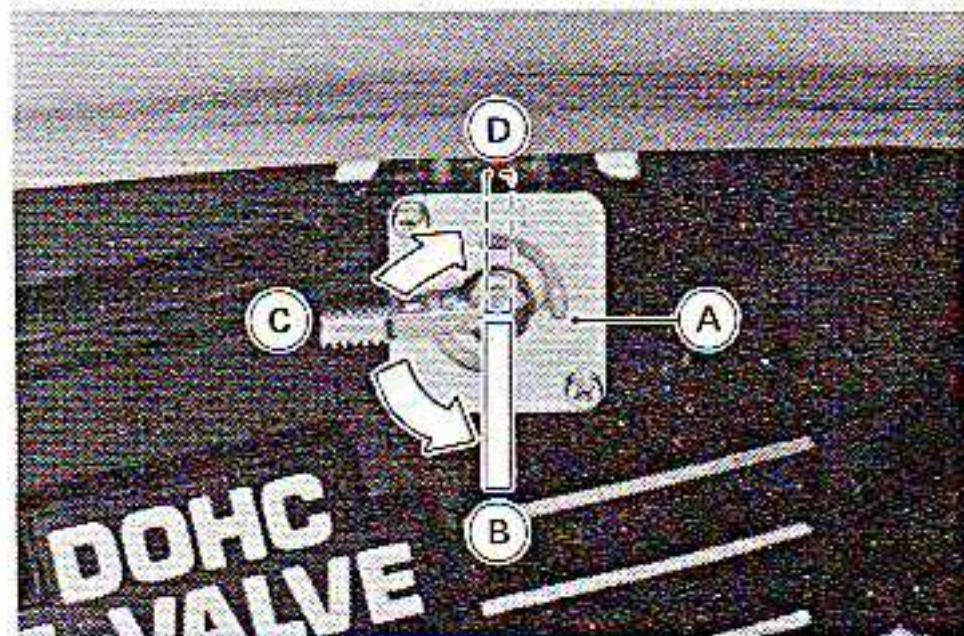
Taux d'octane

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

Note : S'il se produit des «cognements» ou des «cliquetis», utiliser une marque d'essence différente ou d'un taux d'octane supérieur.

Robinet d'essence

Le robinet d'essence à 3 positions : OFF, ON et RES (réserve). Si l'essence vient à manquer alors que le robinet est en position ON, il est possible d'utiliser les 2 l restant en tournant le robinet sur RES.



A. Robinet d'essence
B. Position ON

C. Position OFF
D. Position RES

Note : La distance à parcourir étant limitée lorsque le robinet est sur RES, faire le plein dès que possible.

S'assurer que le robinet est sur ON (et non sur RES) après avoir fait le plein.

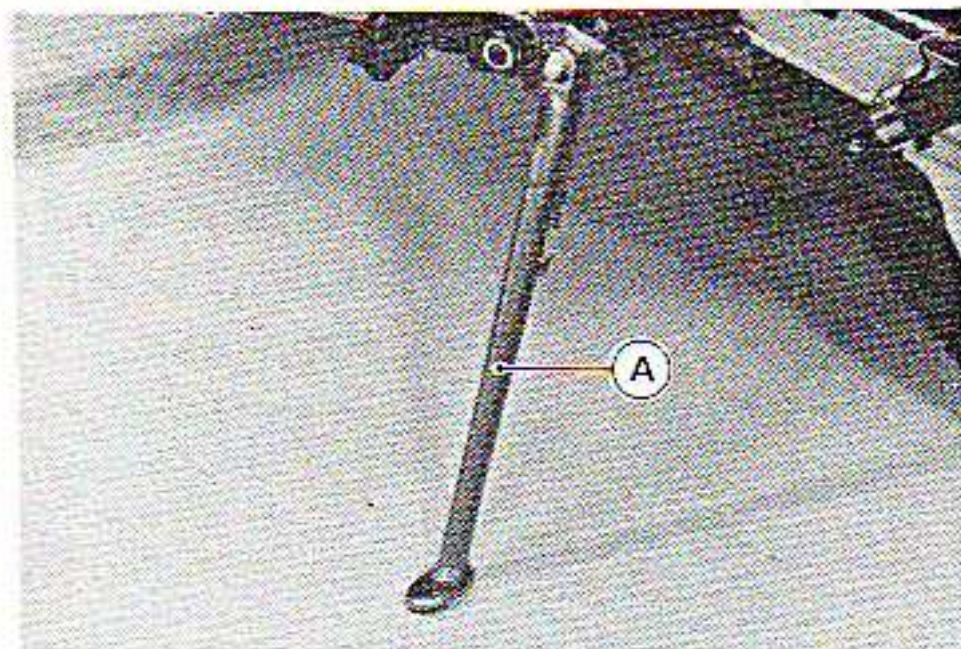
ATTENTION

Prendre l'habitude d'actionner le robinet d'essence lorsque la moto est à l'arrêt. Afin d'éviter un accident, vous devez être capable de manœuvrer le robinet d'essence sans quitter la route des yeux.

Prendre soin de ne pas toucher le moteur chaud lorsque vous actionnez le robinet d'essence.

Béquille

Cette motocyclette est équipée d'une béquille latérale.



A. Béquille latérale

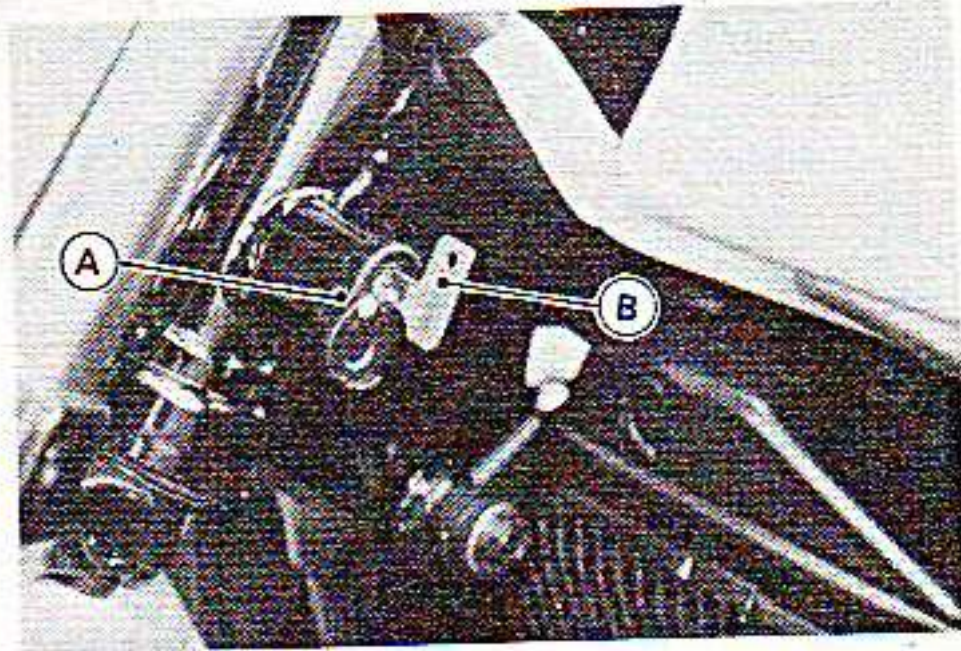
Chaque fois que la béquille latérale est utilisée, prendre l'habitude de la relever à fond avant de s'asseoir sur la moto.

ATTENTION

La béquille latérale laissée en position basse alors que l'on roule peut provoquer un accident.

Verrou de direction

Le modèle suédois est équipé d'un système de verrouillage placé sur le côté gauche de la colonne de direction. Voir le paragraphe «Commutateur d'allumage/Verrou de direction» pour les autres modèles.



A. Verrou de direction
B. Clé de verrouillage

Verrouillage de la direction

1. Tourner le guidon vers la droite.
2. Introduire la clé dans le serrure.
3. Faire tourner la clé vers la gauche.
4. Enfoncer la clé, puis tourner la vers la droite.
5. Retirer la clé de la serrure.

ATTENTION

Ne pas oublier de déverrouiller la direction avant de démarrer le moteur. Essayer de rouler sans déverrouiller la direction peut provoquer un accident.

Accroche-casque

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

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



- A. Accroche-casque
- B. Clé de contact
- C. Logement des documents/
de la trousse à outils
- D. Trousse à outils

ATTENTION

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

Logement des documents/ de la trousse à outils

Utiliser cette boîte pour conserver le manuel d'utilisateur, la trousse à outils ainsi que tous les documents et papiers relatifs à la moto.

Trousse à outils

Les réglages mineurs et remplacements de pièces expliqués dans le présent manuel peuvent être effectués à l'aide des outils qu'elle contient.

RODAGE

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

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

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

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

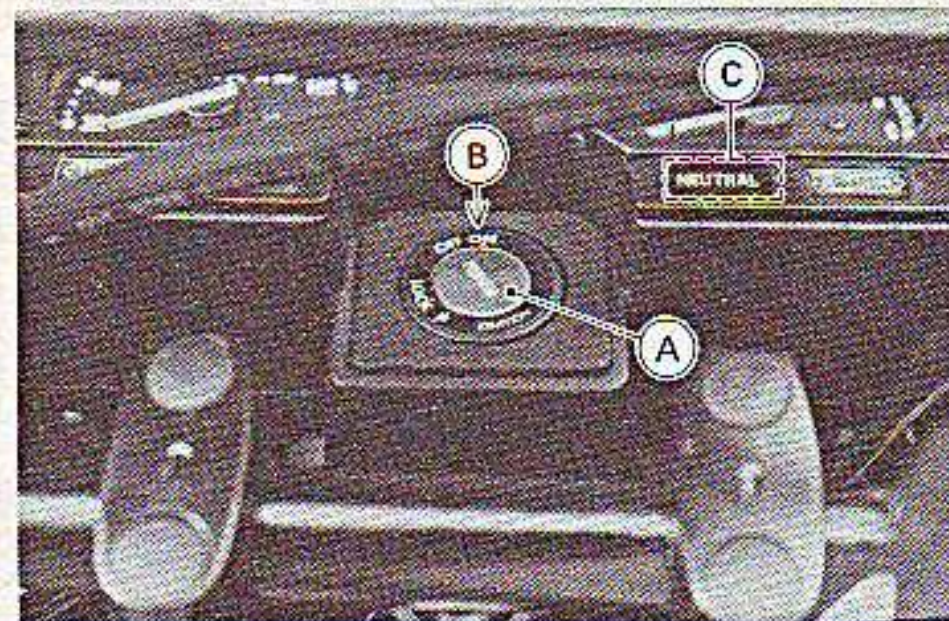
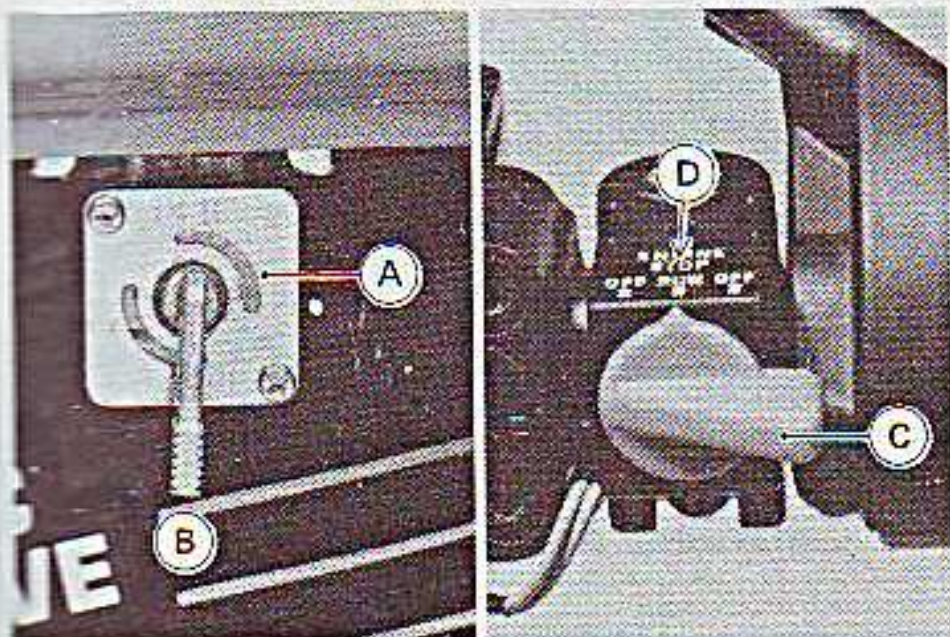
- Ne pas commencer à rouler ou emballer le moteur dès la mise en route, même si le moteur est déjà chaud. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux ou trois minutes pour permettre à l'huile d'irriguer tout le moteur.
- Ne pas emballer le moteur lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

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

Démarrage du moteur

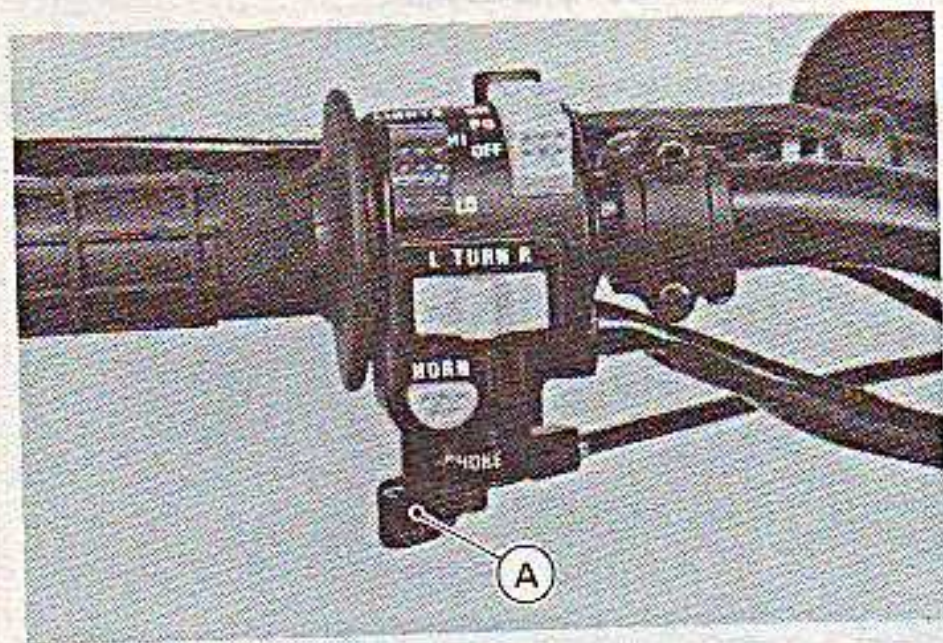
- Vérifier que la direction est déverrouillée.
- Ouvrir le robinet d'essence.
- Vérifier que le coupe-circuit moteur est en position RUN.

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



- A. Robinet d'essence
- B. Position ON
- C. Coupe-circuit moteur
- D. Position RUN

- Si le moteur est froid, pousser la commande de richesse complètement vers la gauche.



A. Pédale de kick

Note : Si le moteur est déjà chaud ou par temps chaud (plus de 35°), ouvrir partiellement les gaz au lieu d'utiliser la commande de richesse, puis démarrer le moteur.

- En laissant les gaz complètement fermés, actionner le kick jusqu'au démarrage du moteur.



A. Commande de richesse

Note : Si le moteur est noyé, actionner le kick avec les gaz complètement ouverts jusqu'au démarrage du moteur.

- Refermer petit à petit la commande de richesse de manière à maintenir la rotation moteur en dessous de 2000 tr/mn pendant le temps de mise à température.
- Lorsque le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans commande de richesse, refermer cette dernière.

Note : Si vous roulez avant que le moteur ne soit complètement chaud, refermer la commande de richesse après le laps de temps indiqué dans le tableau ci-dessous.

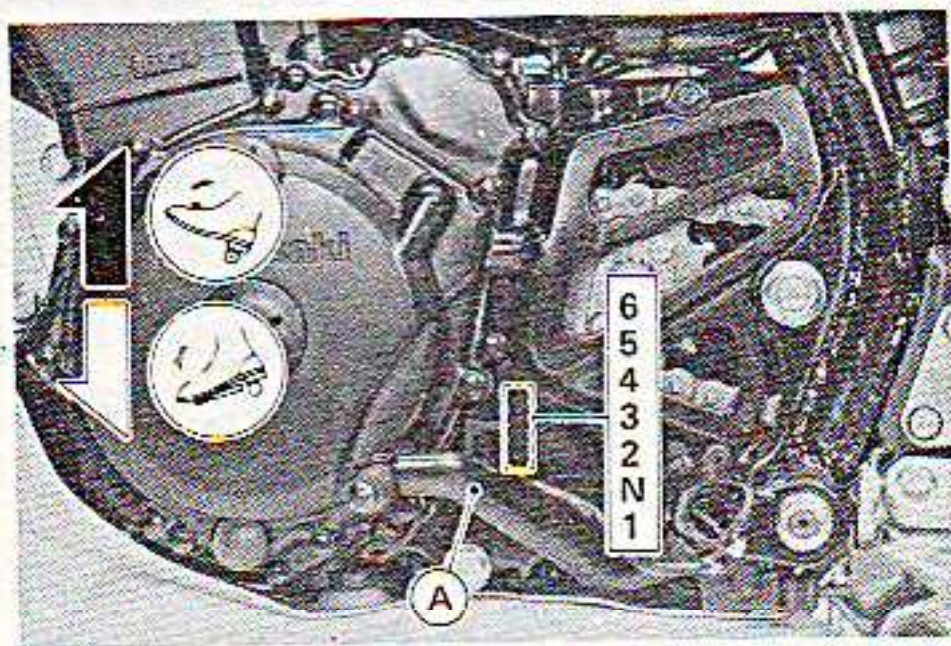
IMPORTANT

Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti plus de 5 minutes, sinon le moteur surchauffera et il en résultera des dommages.

Température ambiante	Refermer la commande de richesse après
De 20° à 35°	15 secondes
En dessous de 20°	1.5 minute
En dessous de 5°	2 minutes

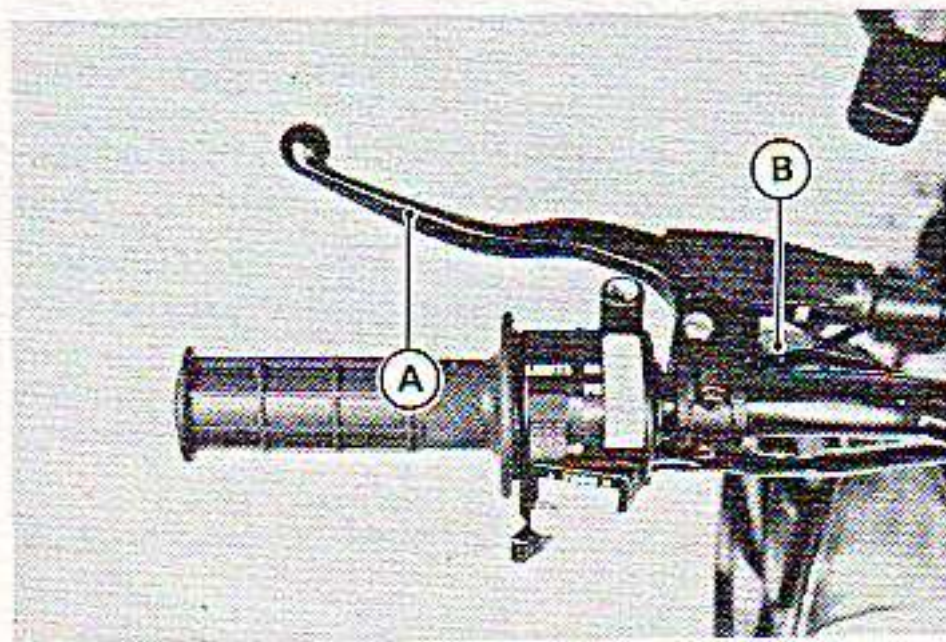
Démarrage de la motocyclette

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



A. Sélecteur de vitesse

Note : La motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille latérale et d'un contacteur d'embrayage. Ces contacteurs sont conçus de manière à stopper le moteur si une vitesse est engagée alors que la béquille latérale est laissée en position basse.



A. Levier d'embrayage

B. Contacteur d'embrayage

Passage des vitesses

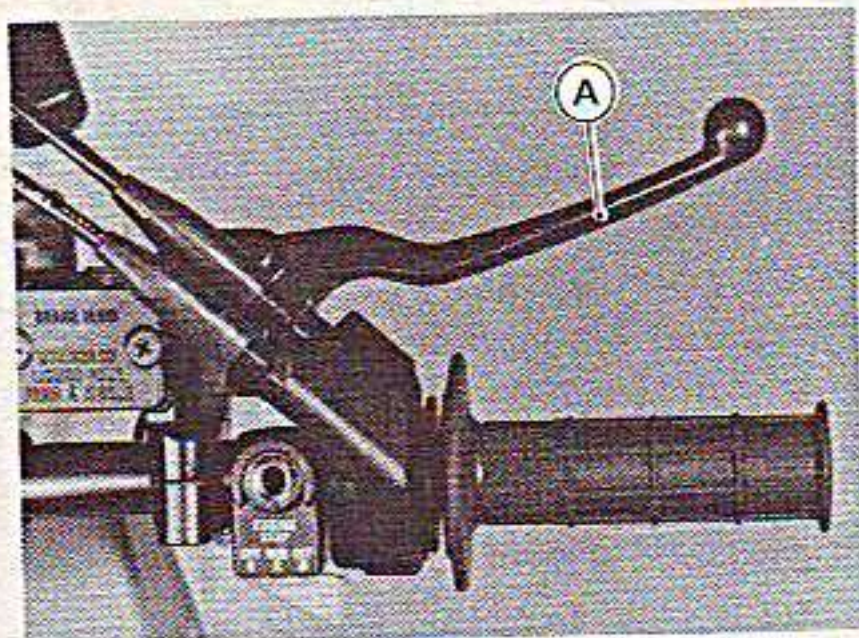
- Fermer les gaz tout en débrayant.
- Engager la vitesse supérieure ou la vitesse inférieure.
- Ouvrir partiellement les gaz, tout en embrayant.

ATTENTION

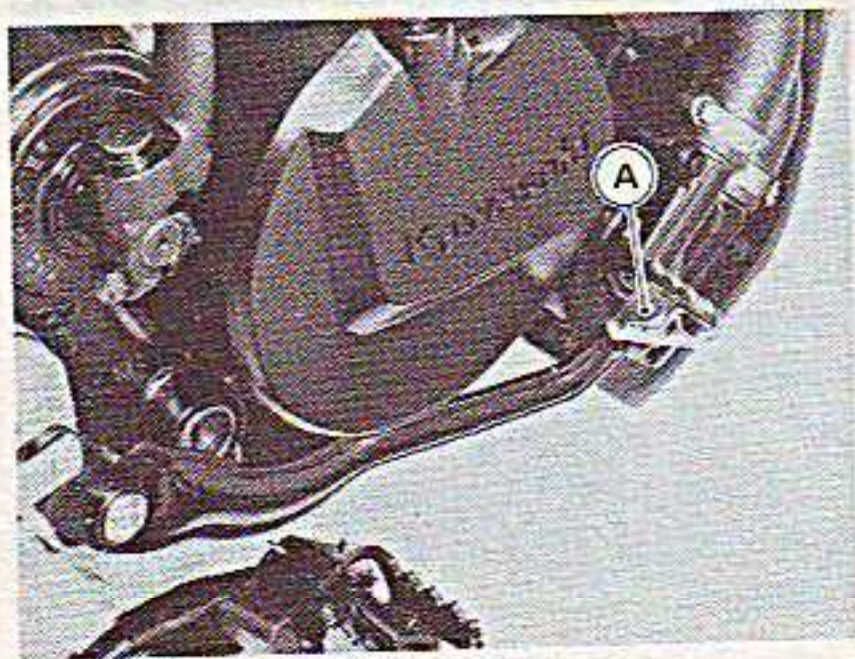
Lorsque l'on passe à une vitesse inférieure, ne pas laisser le moteur tourner à une vitesse telle qu'il soit en surrégime. Non seulement cela peut l'endommager mais la roue arrière peut également dérapier et provoquer un accident. Le rétrogradage doit se faire en dessous de 5000 tr/mn pour chaque vitesse.

Freinage

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



A. Levier de frein avant



A. Pédale de frein arrière

Arrêt du moteur

- Fermer complètement les gaz.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Couper le contact (position OFF).
- Verrouiller la direction.
- Mettre le robinet d'essence en position OFF.

Arrêt d'urgence de la moto

Votre motocyclette KAWASAKI a été conçue et construite en vue d'assurer un maximum de confort et de sécurité. Cependant, afin de bénéficier pleinement de la technologie de pointe de KAWASAKI, il importe que vous entreteniez convenablement votre machine et que vous vous familiarisiez parfaitement avec son fonctionnement. Un mauvais entretien et d'insuffisantes qualités de conduite peuvent entraîner une situation dangereuse, appelée «faute d'accélération». Deux des causes les plus courantes sont :

1. A l'occasion du démontage du filtre à air par le propriétaire, des impuretés ont pu pénétrer dans le carburateur et l'ont obstrué.
2. Le novice peut se tromper dans le sens de rotation de la poignée de gaz et accélérer brutalement au lieu de ralentir. Il peut être pris alors de panique et se crispier sur la poignée tournée en «plein gaz».

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

Stationnement

- Mettre au point mort et couper le contact (position OFF)

- Placer la moto sur sa béquille latérale sur une surface plate et solide.

IMPORTANT

Ne pas stationner à un endroit incliné ou pas assez dur, la moto pourrait tomber.

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

ATTENTION

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

- Verrouiller la direction pour prévenir toute tentative de vol.

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

Contrôles quotidiens de sécurité

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

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

ATTENTION

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

Essence Quantité suffisante dans le réservoir, pas de fuites.
Huile moteur Niveau entre les repères.
Pneumatiques Pression (à froid)

Avant	1.5 kg/cm ²	
Arrière	Jusqu'à 150 kg de charge	1.5 kg/cm ²
	De 150 à 186 kg de charge	1.75 kg/cm ²

Chaine de transmission	Flèche de 0 - 5 mm
Ecrous, boulons, attaches	Vérifier que tous les composants de la direction et de la suspension, les axes et autres pièces de contrôle sont correctement serrés.
Direction	Fonctionnement doux mais sans mou d'une butée à l'autre. Câbles de commande non pincés.
Freins	Pas de fuites de liquide de frein. Jeu de la pédale : 20 - 30 mm Usure des plaquettes de frein : l'épaisseur de la plaquette doit être supérieure à 1 mm. Usure des garnitures de frein : témoin dans la limite admise «USABLE RANGE».
Poignée de gaz	Jeu de la poignée : 2 - 3 mm
Embrayage	Jeu du levier d'embrayage : 2 - 3 mm Il doit fonctionner en souplesse
Liquide de refroidissement	Pas de fuites. Niveau entre les repères (lorsque le moteur est froid)
Bouchon du radiateur	Correctement monté.
Equipement électrique	Tous les feux et l'avertisseur sonore en état de fonctionnement.
Coupe-circuit moteur	Arrête le moteur.
Béquille latérale	Se relève automatiquement par la tension du ressort. Ressort de rappel ni usé, ni endommagé.

Conseils supplémentaires pour conduite en tout terrain

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

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

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

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

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

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

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

Les opérations d'entretien et de réglage décrites dans ce chapitre sont facilement réalisables et doivent être effectuées conformément au tableau d'entretien périodique afin de conserver la moto en bon état de marche.

La première révision est d'une importance primordiale et ne doit pas être négligée.

En cas de doute au sujet d'un réglage ou du fonctionnement du véhicule, consulter votre concessionnaire Kawasaki pour vérification de la moto. Il est à considérer que Kawasaki ne peut assumer la responsabilité des dommages résultant d'un entretien incorrect ou d'un mauvais réglage qui aurait été effectué par le propriétaire.

TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE

Opération	Fréquence	Selon le cas se présentant le premier	** Distance au compteur (en km)							Page
			800	5000	10000	15000	20000	25000	30000	
Ralenti - Vérifier +	Chaque		•	•	•	•	•	•	•	51
Jeu à la poignée d'accélération - Vérifier +			•	•	•	•	•	•	•	49
Bougie - Nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes +			•	•	•	•	•	•	•	45
K Jeu aux soupapes - Vérifier -			•	•	•	•	•	•	•	46
Filtre à air - Nettoyer				•				•		46
Filtre à air - Remplacer		5 nettoyages			•				•	46
Circuit de carburant - Nettoyer					•				•	76
K Serrage culasse - Vérifier +					•				•	-
Niveau de l'électrolyte de batterie - Vérifier +		Mois			•	•	•	•	•	72
Niveau du liquide de frein - Vérifier +		Mois			•	•	•	•	•	59
K Liquide de frein - Remplacer		Année			•				•	61
Jeu des freins - Vérifier +			•	•	•	•	•	•	•	61
Contacteur de feu stop - Vérifier +			•	•	•	•	•	•	•	64
Usure des garnitures de frein - Vérifier +				•	•	•	•	•	•	58

Opération	Fréquence	Selon le cas se présentant le premier	** Distance au compteur (en km)							page
			800	5000	10000	15000	20000	25000	30000	
	Chaque									
Embrayage - Régler			•	•	•	•	•	•	•	52
K Jeu de la direction - Vérifier -			•	•	•	•	•	•	•	-
K Tension des rayons et voile de la jante - Vérifier -			•	•	•	•	•	•	•	-
Usure de la chaîne de transmis- sion - Vérifier -				•	•	•	•	•	•	56
K Joint d'étanchéité de fourche - Nettoyer				•	•	•	•	•	•	-
Ecrous, boulons, attaches - Vérifier -			•		•		•		•	-
Usure des pneumatiques - vérifier -				•	•	•	•	•	•	70
Huile moteur - Remplacer	Année		•	•	•	•	•	•	•	36
Filtre à huile - Remplacer			•		•		•		•	36
Lubrification générale - A effectuer				•	•	•	•	•	•	-
K Huile de fourche avant - Remplacer					•		•		•	-
K Pivot de bras oscillant - Lubrifier					•		•		•	-
K Arbre de commande de la came de frein - Lubrifier		2 ans					•			59

Opération	Fréquence	Selon le cas se présentant le premier	** Distance au compteur (en km)							page
			800	5000	10000	15000	20000	25000	30000	
Liquide de refroidissement Remplacer	2 ans	Chaque							•	40
Durites et raccords de radiateur Vérifier	Année		•		•		•		•	
	2 ans						•			
K Roulements de roue - Lubrifier	2 ans						•			
K Mécanisme d'entraînement du compteur de vitesse - Lubrifier	2 ans						•			
K Roulements de direction - Lubrifier	2 ans						•			
K Joint de piston d'étrier et joint d'étanchéité - Remplacer	2 ans									
K Coupelle du maître-cylindre et joint anti-poussière - Remplacer	2 ans									
K Flexible de frein - Remplacer	4 ans									
K Conduite d'essence - Lubrifier										
Chaîne de transmission - Lubrifier	Tous les 300 km									57
Flèche de la chaîne de transmission - Vérifier +	Tous les 800 km									54

K : Doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki

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

+ : Remplacer, ajouter, ou régler selon le cas

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 la cartouche de filtre à huile conformément au tableau d'entretien périodique. Non seulement des poussières ou des particules métalliques peuvent se retrouver dans l'huile, mais aussi, cette dernière perd ses propriétés lubrifiantes si elle est utilisée trop longtemps.

ATTENTION

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

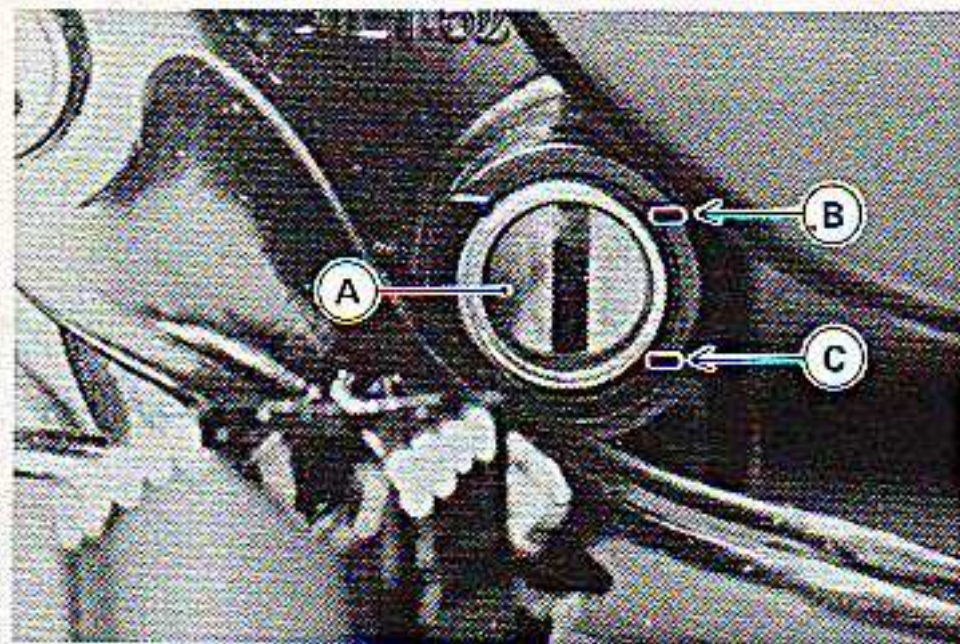
Vérification du niveau d'huile

- Si l'huile vient d'être remplacée, démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant quelques minutes afin que le filtre à huile se remplisse. Arrêter le moteur et attendre quelques minutes pour que l'huile se stabilise.

IMPORTANT

Emballer le moteur avant que l'huile n'atteigne toutes ses parties peut provoquer un grippage.

- Si la moto vient d'être utilisée, attendre quelques minutes afin que l'huile redescende.
- Vérifier le niveau au travers du témoin de niveau d'huile. La moto étant perpendiculaire au sol, le niveau doit se situer entre les repères placés près du témoin.

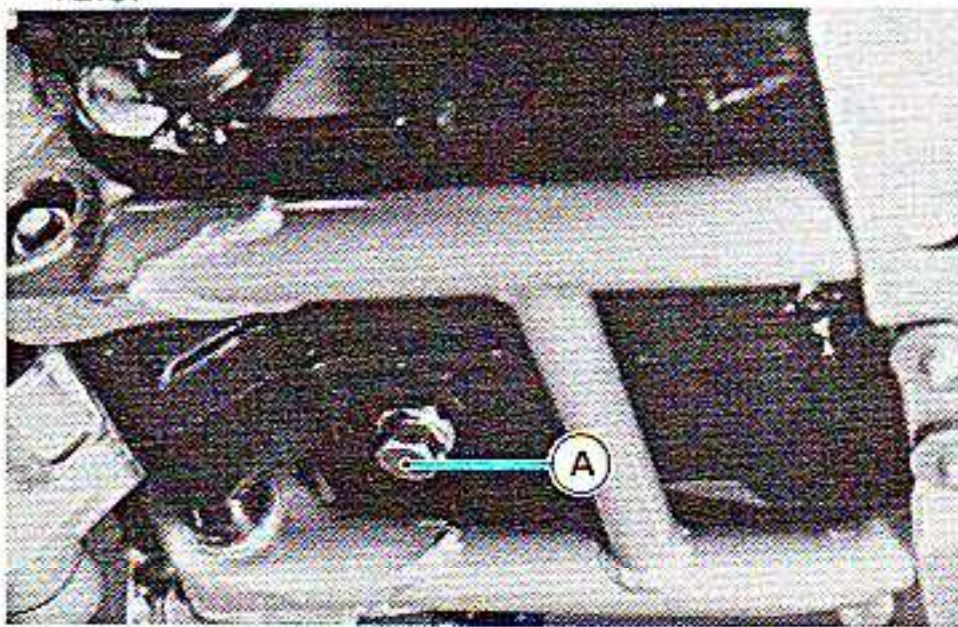


A. Témoin de niveau C. Repère inférieur
B. Repère supérieur

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

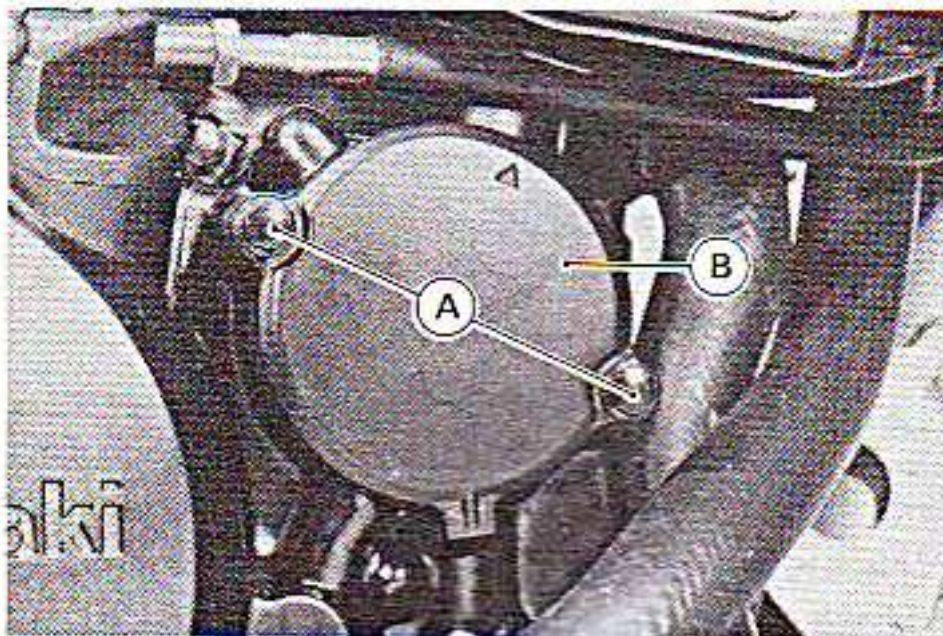
Remplacement de l'huile et/ou du filtre à huile

- Faire chauffer soigneusement le moteur, puis stopper le.
- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale.



A. Bouchon de vidange

- Placer un récipient sous le moteur.
- Ôter le bouchon de vidange et laisser l'huile s'évacuer complètement.
- Si le filtre à huile doit être changé, ôter les boulons de fixation du filtre, le couvercle et les joints toriques.

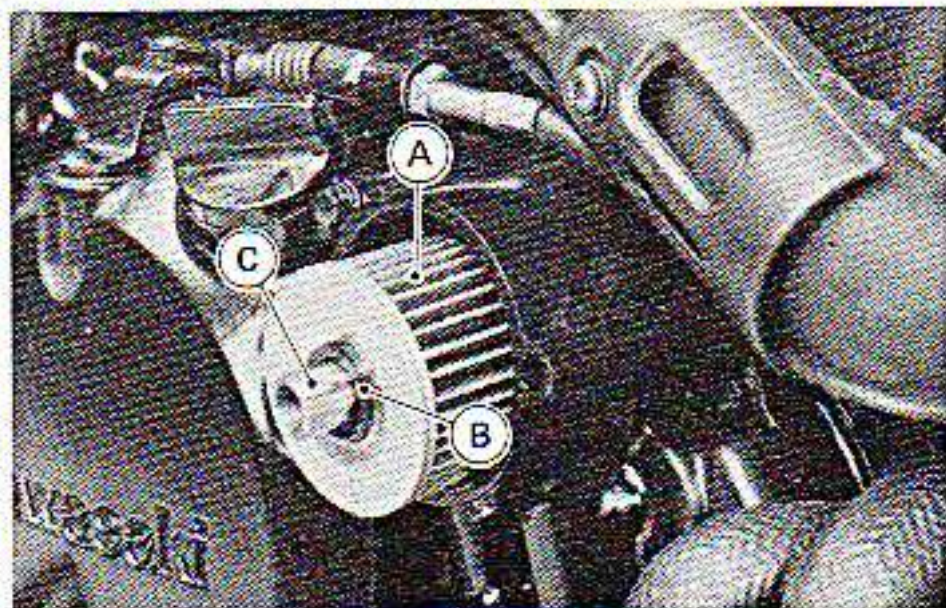


A. Boulons B. Couvercle de filtre à huile

- Sortir la cartouche et son tube de maintien.
- Sortir le tube de maintien de la cartouche.
- Remplacer la cartouche de filtre à huile par une neuve.
- Appliquer une légère couche d'huile moteur sur les caoutchoucs de chaque

côté de la cartouche, et remettre le tube de maintien dans le filtre. Prendre soin que les caoutchoucs ne se déplacent pas.

- Replacer l'ensemble, en insérant la petite partie du tube vers l'intérieur.



A. Cartouche de filtre à huile

B. Caoutchoucs

C. Tube de maintien de la cartouche

Note : Vérifier l'état des joints toriques. Si nécessaire, les remplacer par des neufs.

Lors du remontage du filtre à huile, s'assurer que les joints toriques sont bien en place.

- Remonter le couvercle du filtre et serrer ses boulons.
- Après que l'huile se soit complètement

évacuée, remettre le bouchon de vidange avec son joint. Le couple de serrage est indiqué ci-dessous.

Note : remplacer le joint endommagé par un neuf.

- Remplir le moteur jusqu'au niveau supérieur avec une huile de bonne qualité, comme précisé dans le tableau ci-dessous.
- Vérifier le niveau d'huile.

Couple de serrage

3.0 kg-m

Huile moteur

Qualité :	Classe SE
Viscosité :	SAE 10W40, 10W50, 20W40, 20W50
Quantité :	1.2 l (avant démontage du filtre)
	1.5 l (après démontage du filtre)

Système de refroidissement

Radiateur et ventilateur

Vérifier que les ailettes du ventilateur ne sont pas obstruées par des insectes ou de la boue. Nettoyer à l'aide d'un jet d'eau à basse pression.

ATTENTION

Les ailettes du ventilateur tournent automatiquement, même si le contact est coupé. Prendre soin de ne jamais approcher les mains ou les vêtements des ailettes.

IMPORTANT

L'emploi d'un appareil de lavage à haute pression, comme il en est utilisé en automobile, peut endommager les ailettes et diminuer l'efficacité du radiateur.

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

Liquide de refroidissement

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

Informations relatives au liquide de refroidissement :

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

ATTENTION

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

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

IMPORTANT

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

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

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

tions indiquées sur le bidon.

IMPORTANT

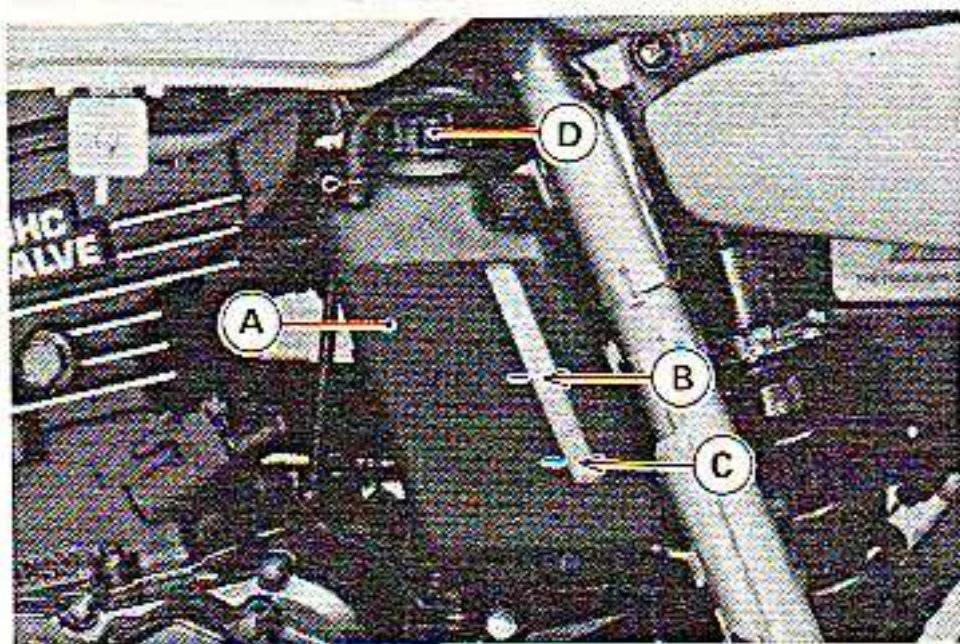
Les liquides «4 saisons» proposés sur le marché ont des propriétés anti-rouille et anti-corrosion. Mais ils perdent leurs propriétés s'ils sont trop dilués. Diluer donc selon les instructions du fabricant.

Note : Un liquide «4 saisons» est déjà contenu dans le système de refroidissement. Il est coloré en vert, contient un solution à 43% d'éthylène glycol et résistera jusqu'à - 30°

Vérification du niveau du liquide de refroidissement

- Maintenir la motocyclette perpendiculaire au sol et vérifier le niveau du liquide au travers du voyant situé sur le couvercle du réservoir. Le niveau doit se trouver entre les marques «FULL» et «LOW».

Note : Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid (température atmosphérique ou ambiante).



- A. Couvercle du réservoir
- B. Marque «FULL»
- C. Marque «LOW»
- D. Bouchon du réservoir

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

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

ATTENTION

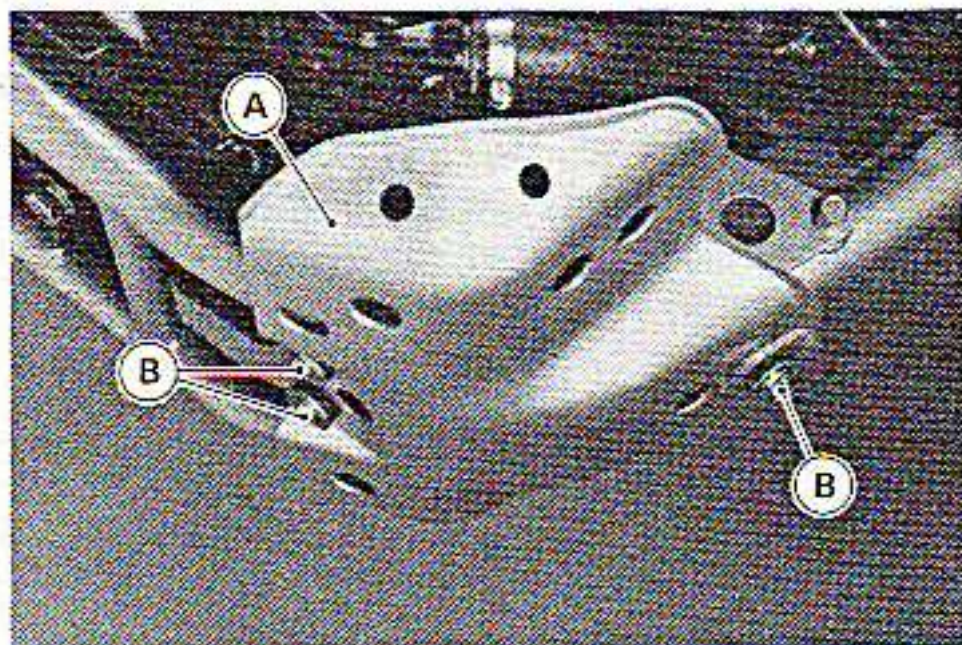
S'il est nécessaire de rajouter fréquemment du liquide, ou bien si le réservoir est complètement à sec, il est probable qu'il existe une fuite dans le système.

Remplacement du liquide de refroidissement

ATTENTION

Afin d'éviter des brûlures, ne pas enlever le bouchon du radiateur ou essayer de remplacer le liquide lorsque le moteur est encore chaud. Attendre son complet refroidissement.

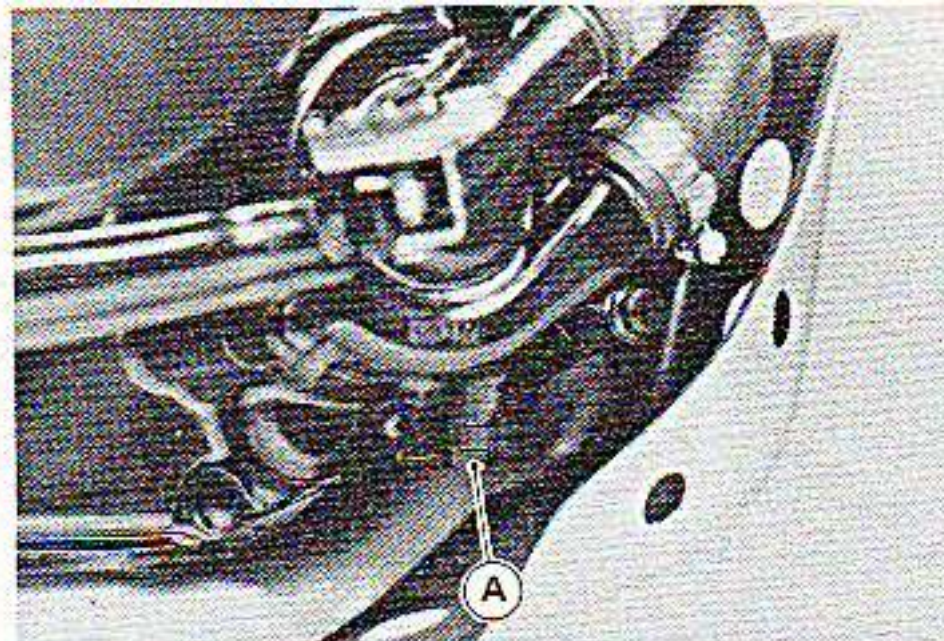
- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale.
- Oter les boulons puis le sabot protecteur situé sous le moteur.



A. Sabot protecteur

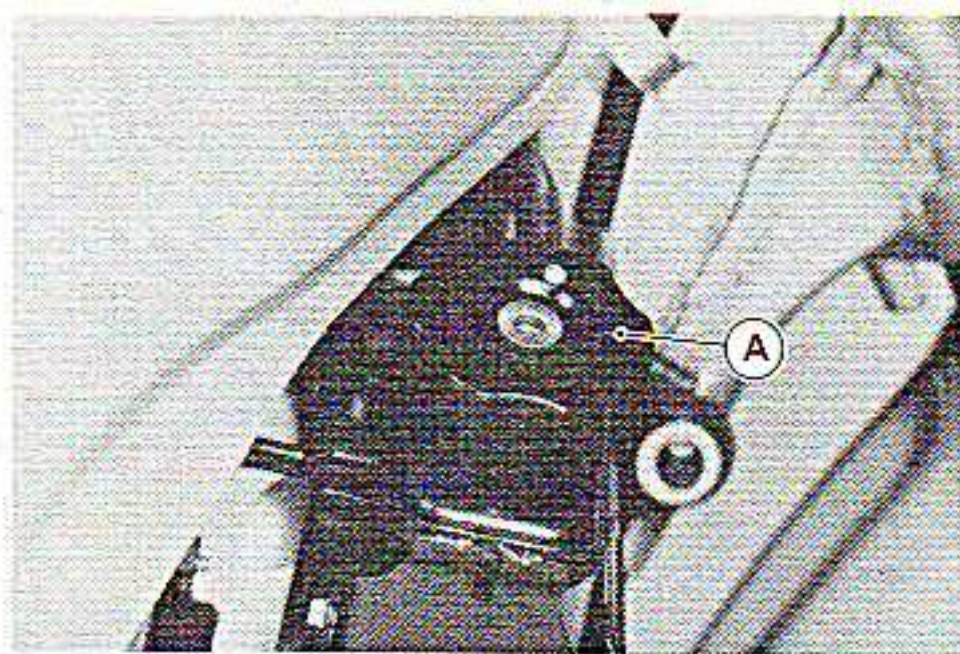
B. Boulons

- Placer un récipient sous le bouchon de vidange, puis ôter ce dernier.



A. Bouchon de vidange

- Enlever l'écope droite de refroidissement.
- Enlever le bouchon du radiateur en deux temps. D'abord tourner le bouchon dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à la première butée et attendre quelques secondes. Ensuite pousser et tourner le dans la même direction. Enlever le bouchon.
- Le liquide de refroidissement s'évacue du radiateur et du cylindre. Essuyer ou laver immédiatement toute éclaboussure de liquide sur le cadre, le moteur ou les roues.



A. Bouchon du radiateur

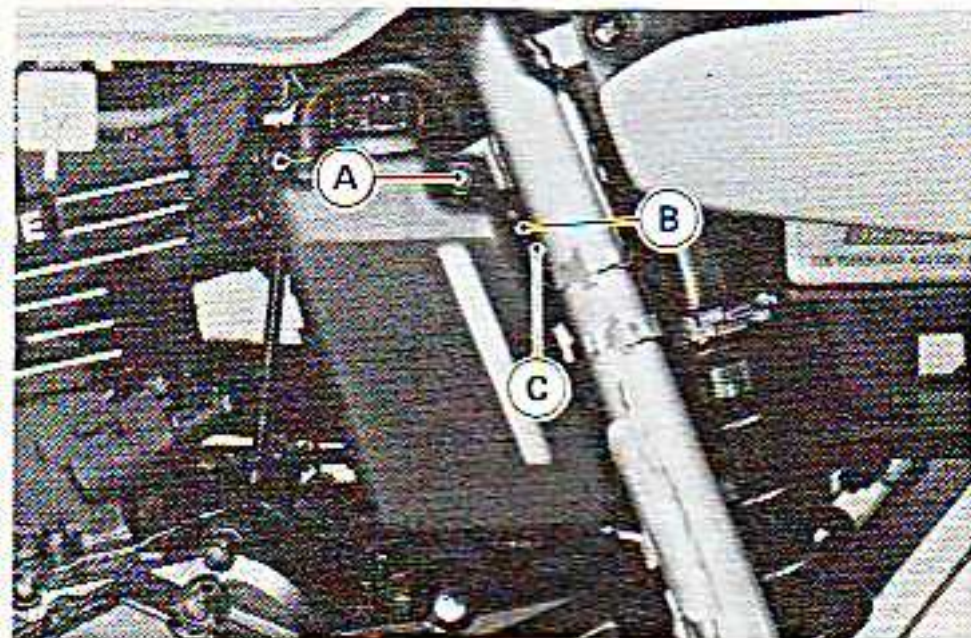
ATTENTION

Du liquide de refroidissement sur les pneus les rendra glissants, ce qui pourra provoquer un accident et des blessures.

- Inspecter visuellement le liquide écoulé. S'il présente des trainées blanchâtres ayant l'aspect du coton, des pièces en aluminium dans le système de refroidissement sont corrodées. Une coloration brune du liquide indique que des pièces en fer sont rouillées. S'il émane une odeur inhabituelle du liquide de la vidange.

cela peut être dû à des fuites de gaz d'échappement dans le système de refroidissement (le liquide de refroidissement fuit dans le moteur). Dans ce cas, faire contrôler le système de refroidissement par un concessionnaire Kawasaki.

- Oter le bouchon du réservoir.
- Décrocher le support caoutchouc de l'ergot supérieur situé sur le côté droit du réservoir.

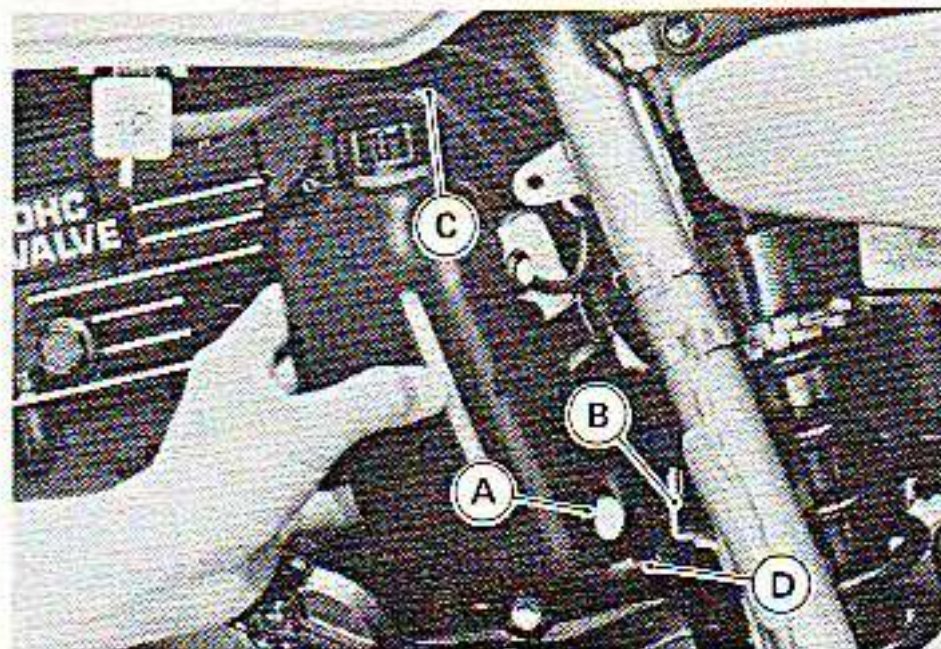


A. Boulon

B. Support caoutchouc

C. Ergot

- Soulever le réservoir avec son couvercle, puis retirer le de la motocyclette.
- Dévisser le bouchon du réservoir et verser le liquide de refroidissement dans un récipient.
- Remonter le réservoir avec son couvercle en insérant le caoutchouc sur le côté inférieur droit du réservoir dans le support sur le cadre. S'assurer que le reniflard et le flexible du réservoir ne sont pas pincés.
- Resserrer le bouchon de vidange au couple préconisé. Toujours remplacer le joint torique et le joint par des neufs s'ils sont endommagés.

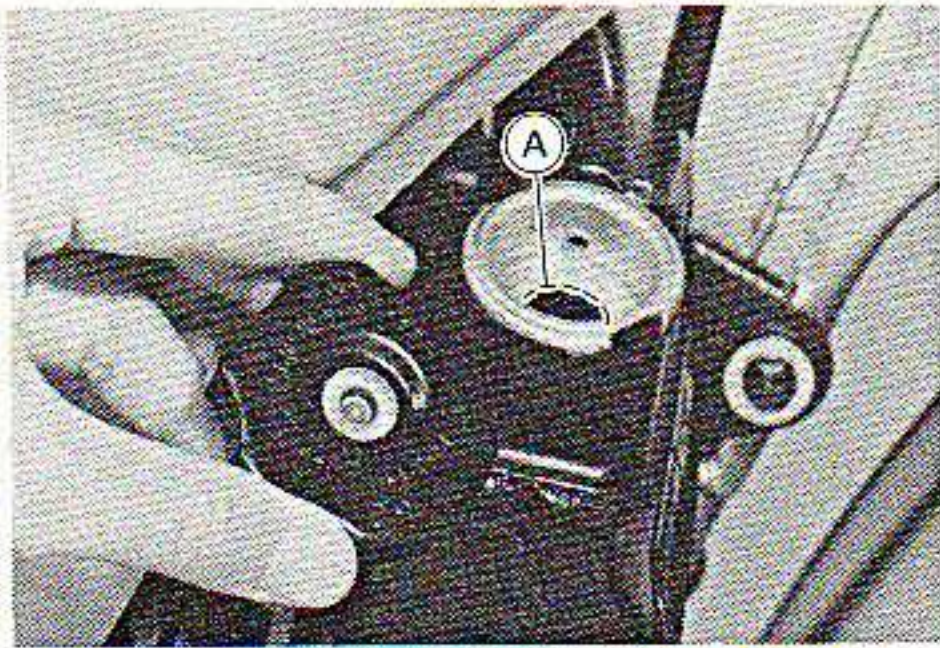


- | | |
|---------------|--------------------------|
| A. Caoutchouc | C. Reniflard |
| B. Support | D. Flexible du réservoir |

Couple de serrage

Bouchon de vidange : 0.8 kg-m

- Remplir le radiateur avec du liquide de refroidissement jusqu'au goulot de remplissage. Environ 2 minutes sont nécessaires pour que le liquide remplisse les deux réservoirs.



A. Goulot de remplissage

- Remettre en place le bouchon de radiateur.
- Remplir jusqu'à la marque «FULL» puis remettre le bouchon. Un remplissage total nécessite environ 1,5 l après que l'air ait été expulsé du système.

- Accrocher le support caoutchouc dans l'ergot supérieur.
- Avant de mettre la moto en marche, purger l'air du système de refroidissement.

Purge de l'air

- Après avoir rempli le radiateur jusqu'au goulot de remplissage et remis en place le bouchon, faire tourner le moteur environ 10-20 secondes puis stopper le.
- Oter le bouchon et remplir de nouveau le radiateur jusqu'au goulot de remplissage. Remettre le bouchon.
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Ajouter du liquide jusqu'à la marque «FULL».
- Vérifier qu'il n'y a pas de fuite au bouchon de vidange ou au bouchon du radiateur.

Bougies

La bougie standard est indiquée dans le tableau. La bougie doit être démontée régulièrement conformément au tableau d'entretien périodique, pour nettoyage, vérification et réglage de l'écartement des électrodes.

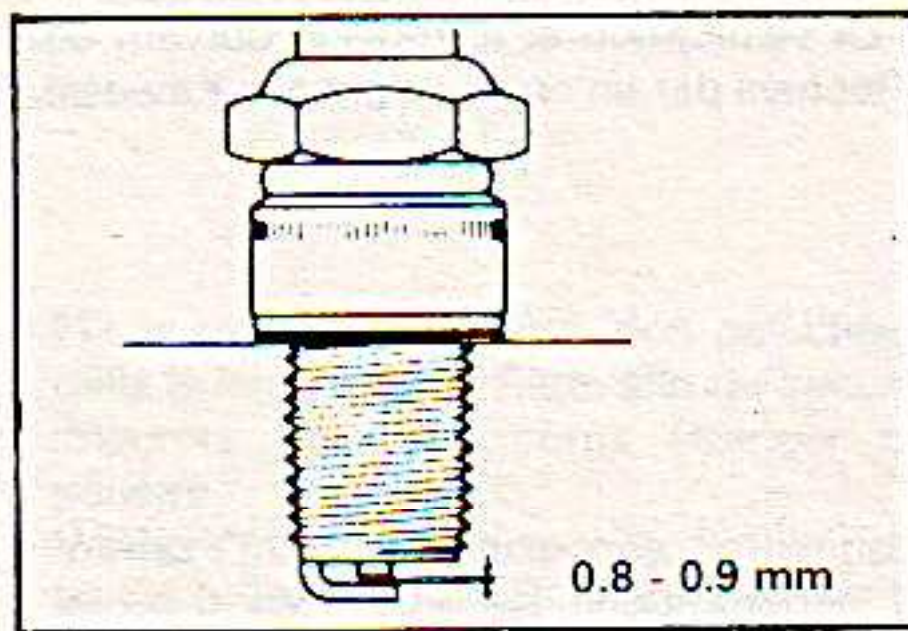
Entretien

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

Bougies

Bougies standard	NGK DP9EA-9 ou ND X27EPR-U9
	Ⓔ NGK DPR9EA-9 ou ND X27EPR-U9
Ecartement	0.8 - 0.9 mm
Couple de serrage	1.4 kg-m

Ⓔ: Modèle européen (sauf l'Italie)



Jeu aux soupapes

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

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

Le jeu doit être vérifié et réglé pour chaque soupape conformément au tableau d'entretien périodique.

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

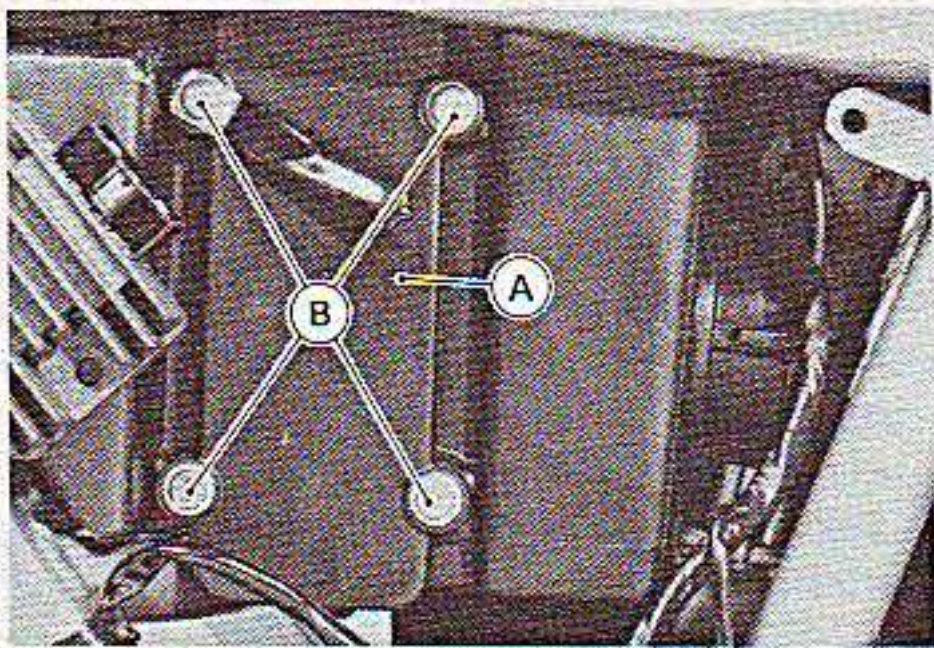
Filtre à air

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

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

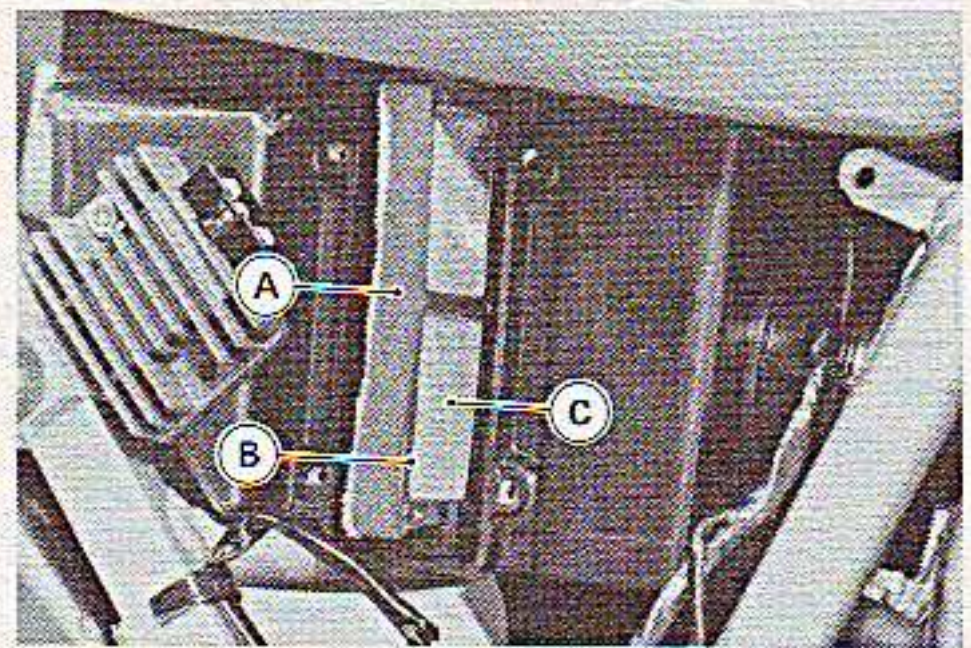
Retrait de la cartouche

- Oter le cache latéral droit.
- Oter les vis et le couvercle de filtre à air.



A. Couverture de filtre à air B. Vis

- Sortir la cartouche avec le cadre métallique.
- Sortir la cartouche du cadre métallique.



A. Cartouche C. Tamis
B. Cadre métallique

- Placer un chiffon propre, non pelucheux dans le logement du filtre, afin qu'aucune impureté ou autre corps étranger ne pénètre.
- Vérifier l'état de la cartouche. Si une partie de la cartouche est endommagée, la remplacer.

ATTENTION

Si des impuretés pénètrent dans le carburateur, le papillon des gaz peut se coincer, pouvant ainsi provoquer un accident.

ATTENTION

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

Note : Le remontage de la cartouche s'effectue dans le sens inverse de sa dépose. Lors du remontage, s'assurer que le tamis est bien en face à l'avant.

Nettoyage de la cartouche

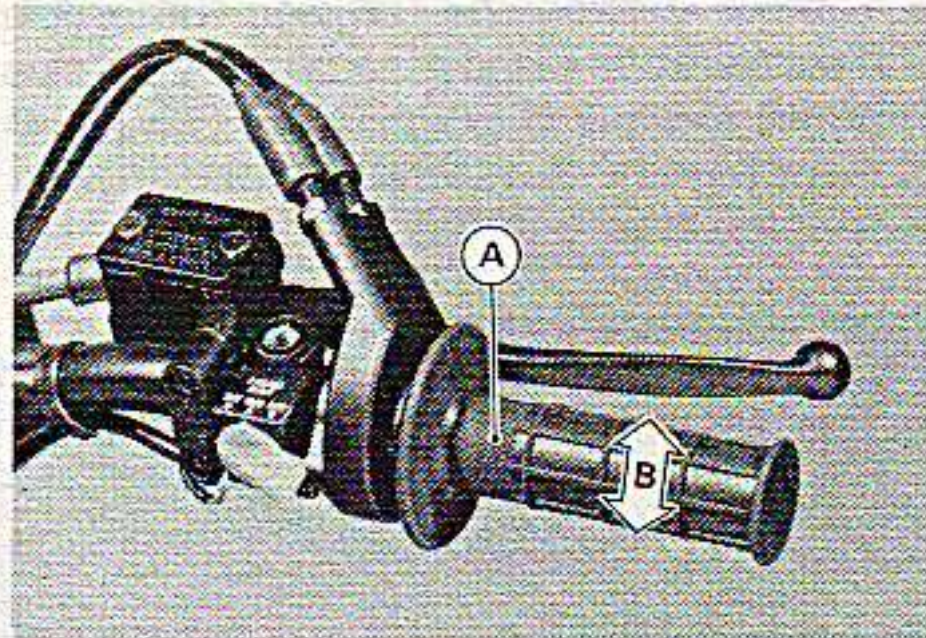
- Nettoyer la cartouche dans un bain de solvant très volatil.
- Sécher la cartouche à l'air comprimé ou en la secouant.
- Après nettoyage, imprégner la cartouche d'huile moteur SAE30. Éliminer l'excédent en la pressant puis l'envelopper dans un chiffon propre et la sécher du mieux possible. Prendre soin de ne pas déchirer la cartouche.

ATTENTION

Nettoyer la cartouche dans un endroit bien aéré. Prendre soin qu'il n'y ait ni flammes, ni étincelles dans la zone de travail; cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse. Ne pas utiliser d'essence ou de solvant gras pour nettoyer la cartouche, il pourrait en résulter une explosion ou un incendie.

Poignée d'accélération

La poignée d'accélération commande le papillon de gaz. Si le jeu à la poignée est excessif en raison d'un allongement du câble ou d'un mauvais réglage, ce jeu retardera le fonctionnement du papillon, particulièrement lorsque la poignée est à fond. Par ailleurs, si la poignée n'a pas de jeu, il sera difficile de manœuvrer le papillon et le ralenti sera irrégulier. Vérifier le jeu régulièrement conformément au tableau d'entretien périodique, et le régler si nécessaire.



A. Poignée d'accélération

B. 2 - 3 mm

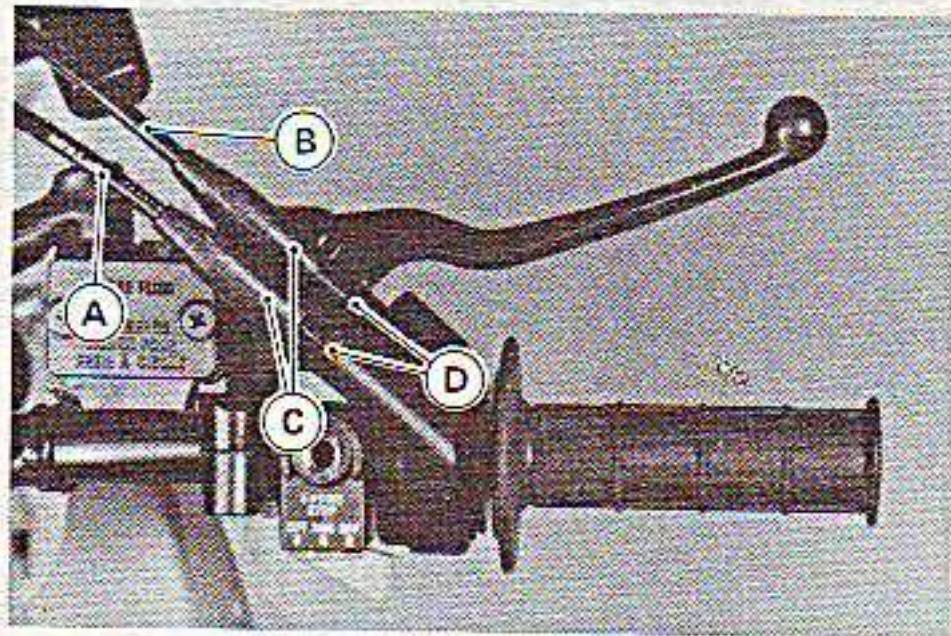
Contrôle

- Vérifier qu'il y a un jeu de 2 à 3 mm à la poignée en la faisant tourner doucement d'avant en arrière.
- Régler le jeu si ce dernier est incorrect.

Réglage

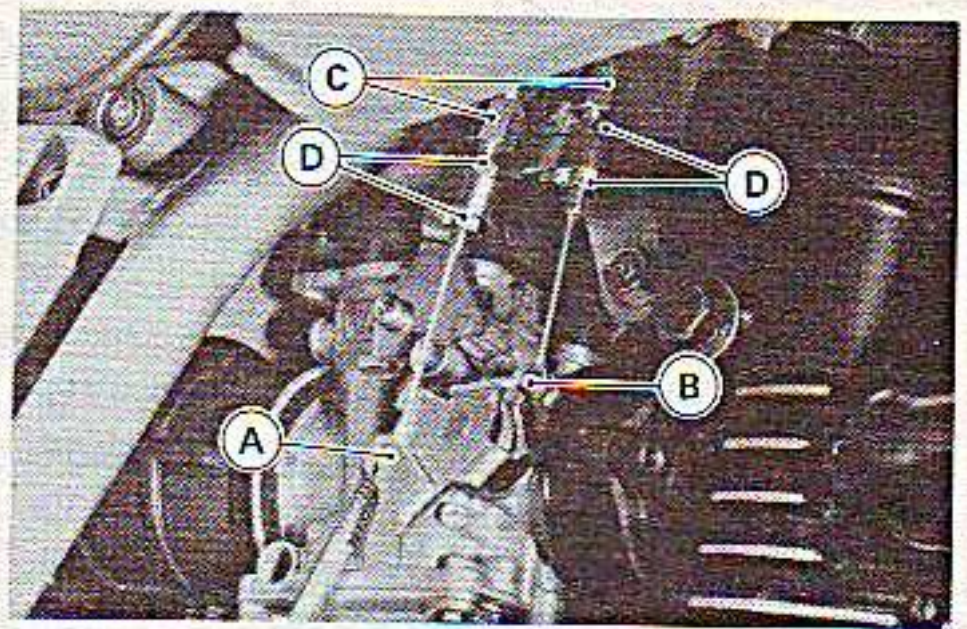
- Desserrer complètement les contre-écrous et la vis des 2 écrous de réglage à l'extrémité supérieure des câbles, afin de donner le maximum de jeu.

- Tourner l'écrou de réglage du câble d'accélérateur jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu lorsque la poignée est complètement fermée. Resserrer le contre-écrou.



- A. Câble d'accélérateur C. Ecrou de réglage
B. Câble de décelérateur D. Contre-écrou

Note : Si les câbles ne peuvent être réglés à l'aide des écrous de réglage à l'extrémité supérieure, utiliser les tendeurs à l'extrémité inférieure (au carburateur). Ne pas oublier de serrer solidement les contre-écrous.



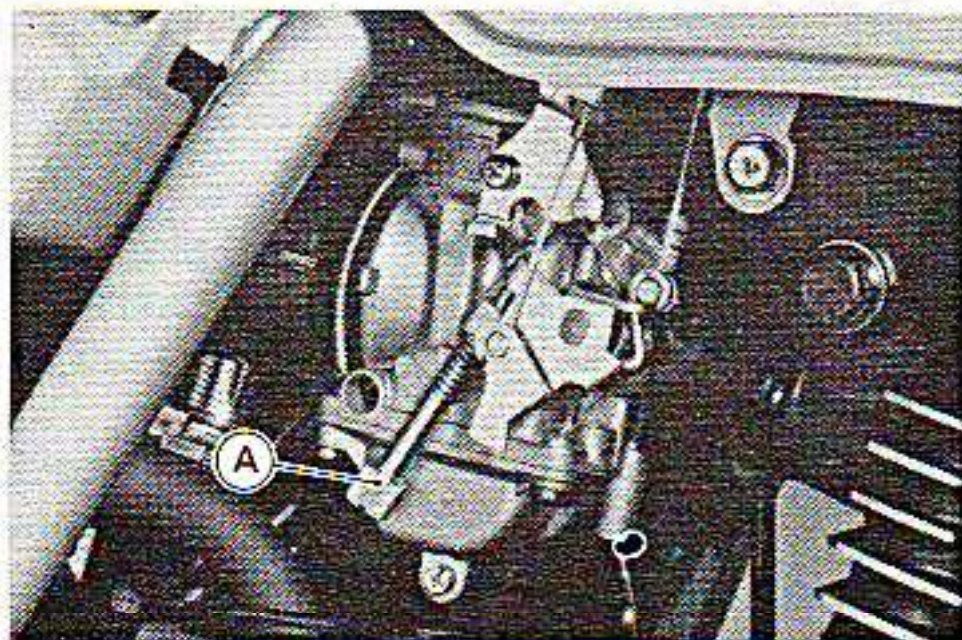
- A. Câble d'accélérateur
B. Câble de décelérateur
C. Tendeurs
D. Contre-écrous

Carburateur

La procédure suivante concerne le réglage du ralenti, qui doit être effectué conformément au tableau d'entretien périodique ou chaque fois que le ralenti est dérégulé.

Réglage

- Mettre en marche le moteur et le faire chauffer soigneusement.
- Régler le ralenti à 1200 - 1400 tr/mn à l'aide de la vis de réglage du ralenti.



A. Vis de réglage du ralenti

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

ATTENTION

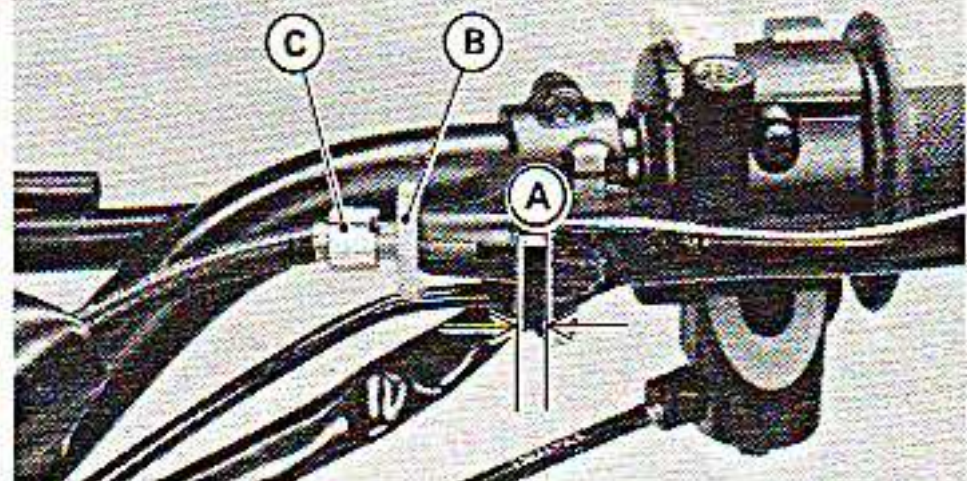
Conduire avec un câble endommagé peut rendre la conduite dangereuse.

Embrayage

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

ATTENTION

Pour éviter de se brûler, ne jamais toucher au moteur chaud ou à l'échappement au cours du réglage de l'embrayage.



- A. 2 - 3 mm
- B. Contre-écrou
- C. Tendeur

Contrôle

- Vérifier que le levier d'embrayage a un jeu de 2 à 3 mm comme indiqué sur la photo.

Si ce n'est pas le cas, régler le levier d'embrayage de la manière suivante.

Réglage

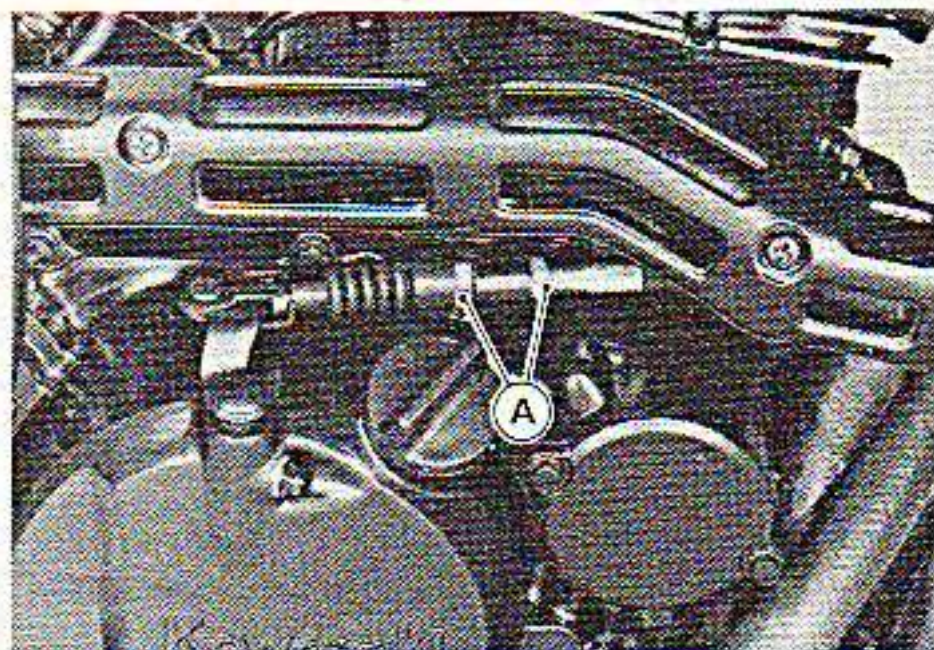
- Faire glisser le cache-poussière hors du levier d'embrayage.
- Desserrer le contre-écrou.
- Tourner le tendeur afin de donner un jeu de 2-3 mm au levier d'embrayage.

ATTENTION

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

- Serrer le contre écrou.
- Si cela n'est pas possible, utiliser les écrous de montage à l'extrémité inférieure du câble.

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



A. Ecrous

Chaîne de transmission

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

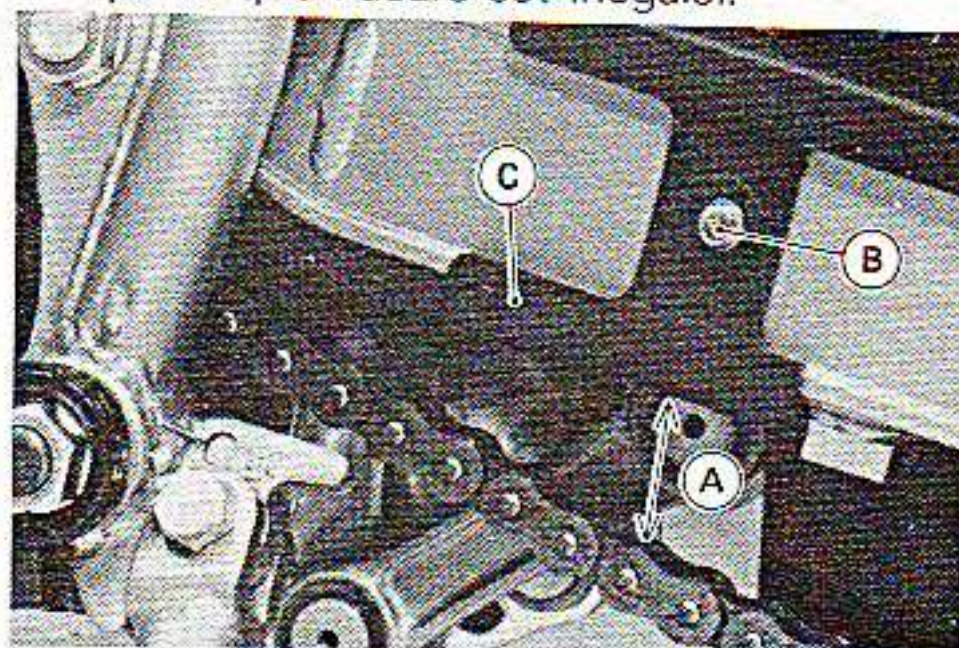
ATTENTION

Une chaîne qui casse ou qui saute des pignons peut endommager le pignon moteur ou bloquer la roue arrière, détériorant sérieusement la moto et entraînant la perte de contrôle du véhicule.

Vérification de la flèche

- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale.
- Soulever la partie inférieure de la chaîne afin de mesurer la flèche.
- L'espace entre la chaîne et le bras oscillant doit être compris entre 0 et 5 mm au boulon de fixation de la protection de bras oscillant.

- Faire tourner la roue afin de trouver la position où la chaîne est la plus tendue (parce que l'usure est inégale).



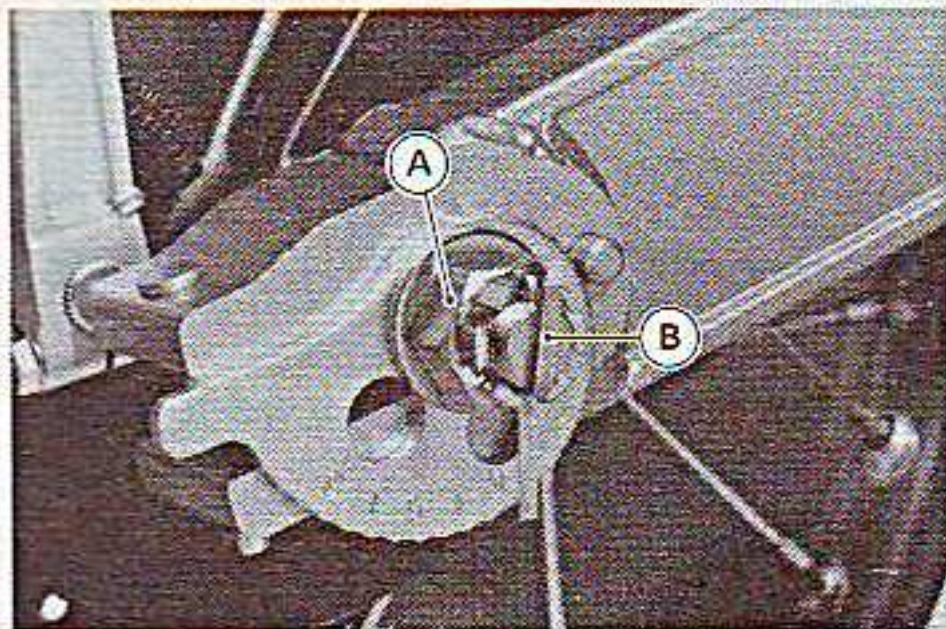
A. 0-5 mm C. Protection du bras oscillant
B. Boulon de fixation

- Si la chaîne est trop tendue ou trop lâche, la régler afin d'obtenir la valeur standard requise.

Standard	0 - 5 mm
Trop tendue	Plus de 5 mm

Réglage

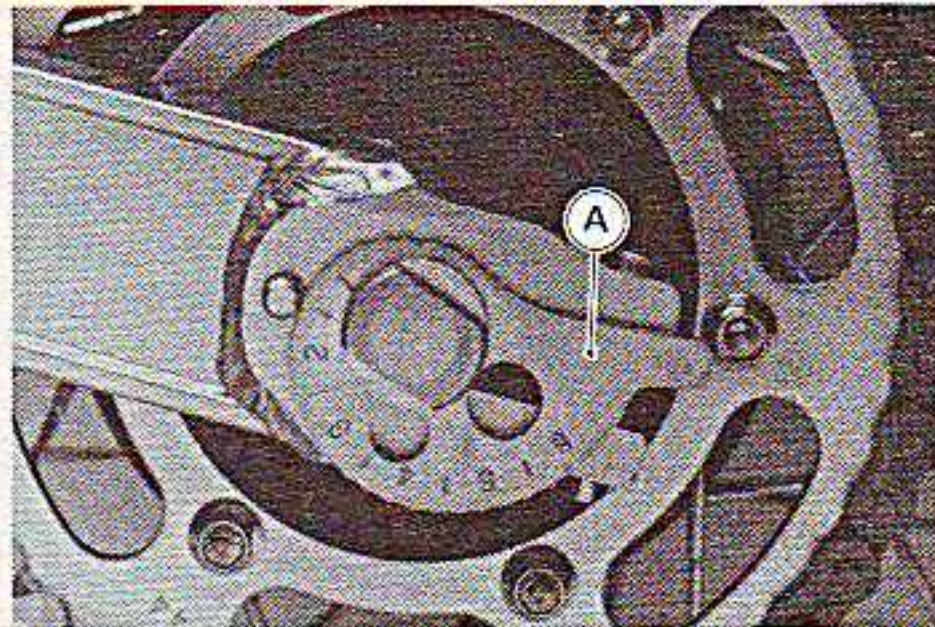
- Enlever la goupille et desserrer l'écrou d'axe.



A. Ecrou d'axe

B. Goupille

- Faire tourner le tendeur à chaque extrémité du bras oscillant afin d'obtenir la flèche correcte.



A. Tendeur

- Pour un alignement correcte de la roue, s'assurer que les 2 tendeurs sont réglés à des positions identiques.

Note : L'alignement de la roue peut être également vérifié à l'aide d'une corde.

ATTENTION

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

- Centrer la flasque de frein dans le tambour. Cela se fait en serrant légèrement l'axe, en faisant patiner la roue, et en appuyant vigoureusement sur la pédale de frein. l'axe partiellement serré permet à la flasque de se centrer d'elle-même dans le tambour.

Note : Cette procédure permet d'éviter une impression de «mou» du frein.

- Serrer l'écrou d'axe au couple préconisé.

Couple de serrage :

Ecrou d'axe	9.0 kg-m
-------------	----------

- Faire tourner la roue, mesurer de nouveau la flèche à la position la plus serrée et procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Insérer une nouvelle goupille dans l'axe et l'écrou d'axe, puis recourber les extrémités.

ATTENTION

Si l'écrou d'axe n'est pas correctement serré et si la goupille n'est pas remise en place, il en résultera des conditions de conduite dangereuses.

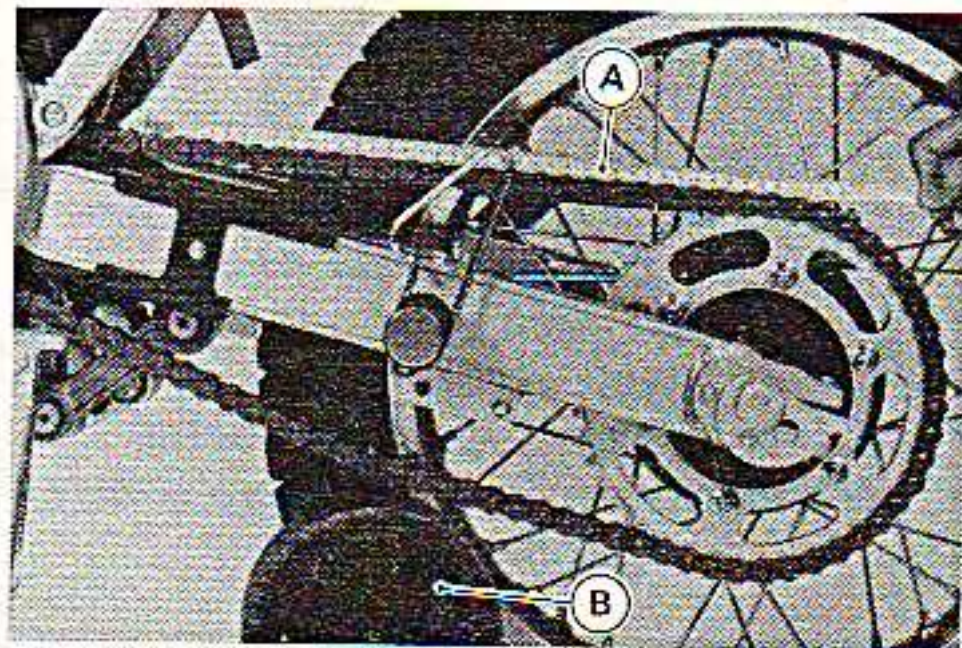
- Vérifier le frein arrière (voir le chapitre «Freins»).

Contrôle de l'usure

- Tendre la chaîne en utilisant les tendeurs de chaîne ou en suspendant un poids de 10 Kg.
- Mesurer la longueur de 20 maillons du centre du 1er axe au centre du 21ème axe. Comme la chaîne ne s'use pas d'une manière conforme, mesurer à plusieurs endroits.
- Si la longueur excède la limite admise, la chaîne doit être remplacée.

Longueur de 20 maillons

Limite admise : 323 mm



A. Mesure

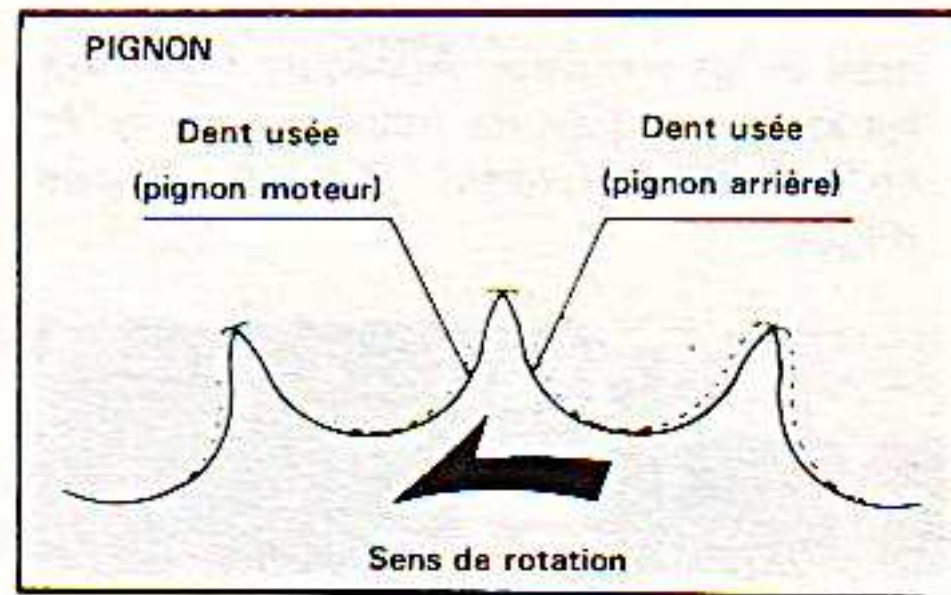
B. Poids

ATTENTION

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

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

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



- S'il y a une quelconque irrégularité, faire remplacer la chaîne et/ou les pignons par un concessionnaire Kawasaki.

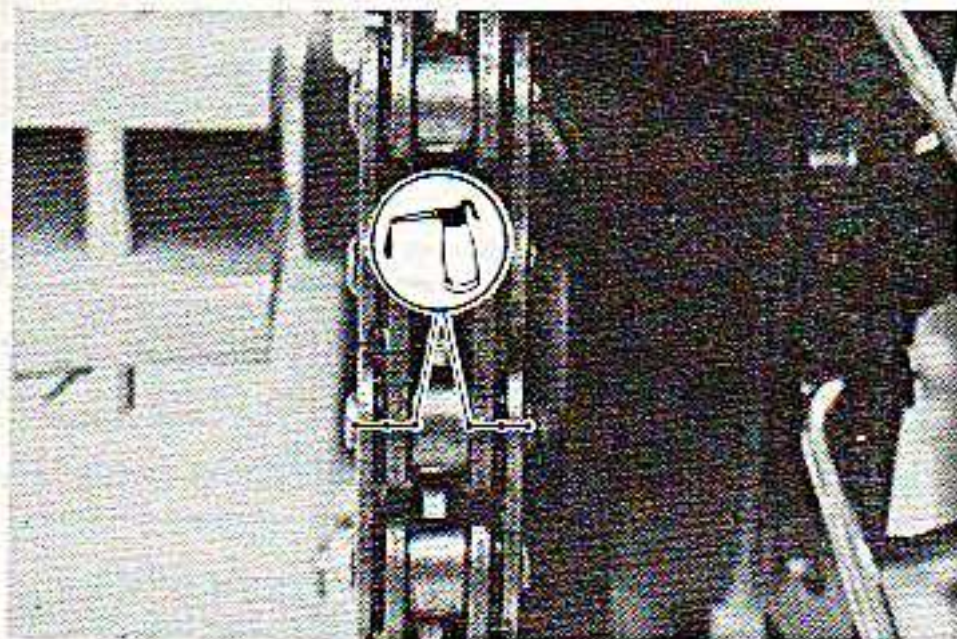
Lubrification

Il est nécessaire de procéder à une lubrification après avoir roulé sous la pluie ou sur routes humides; ou chaque fois que la chaîne semble sèche.

Il est préférable d'utiliser une huile épaisse telle que SAE90, plutôt qu'une huile légère;

l'huile épaisse restant plus longtemps sur la chaîne et assurant une meilleure lubrification.

- Appliquer l'huile sur les côtés des rouleaux afin qu'elle puisse pénétrer dans les axes et les rouleaux. Appliquer l'huile sur les joints toriques de manière à ce qu'ils en soient couverts. Éliminer l'excès d'huile.

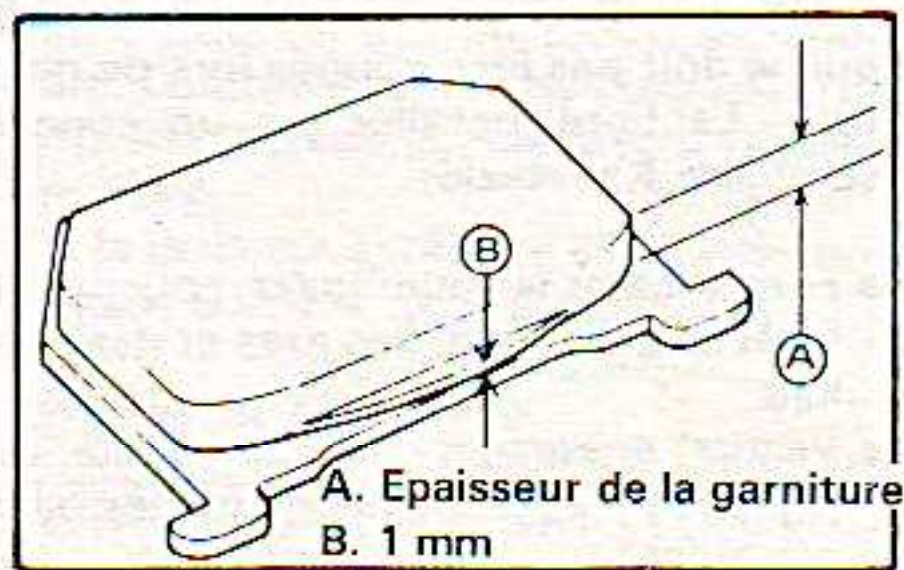


- Si la chaîne est particulièrement sale, la nettoyer à l'aide de Kérosène ou de gasoil, puis appliquer l'huile comme indiqué ci-dessus.

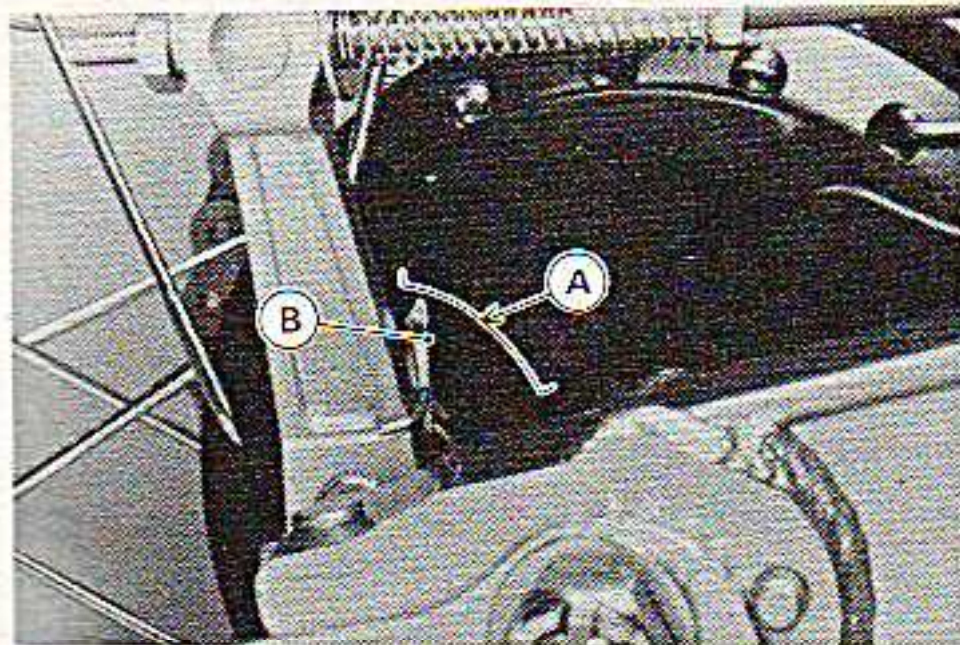
Freins

Contrôle de l'usure

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



Sur la paroi du frein arrière se trouve un témoin d'usure. Si ce témoin ne se trouve pas dans la partie «USUABLE RANGE» lorsque le frein est utilisé à fond, les garnitures de frein sont usées au-delà de la limite admise. Dans ce cas, la mâchoire de frein doit être remplacée. Le tambour et les autres éléments du frein doivent être examinés par un concessionnaire Kawasaki.



A. «USUABLE RANGE»
B. Témoin d'usure

Lubrification

Conformément au tableau d'entretien périodique, l'arbre de commande de la came de frein doit être lubrifié par un concessionnaire Kawasaki.

liquide de frein

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

Nature du liquide de frein

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

Liquides recommandés pour frein à disque

Atlas extra heavy duty
Shell super heavy duty
Texaco super heavy duty
Wagner lockheed heavy duty
Castrol girling-green
Castrol GT (LMA)
Castrol disc brake fluid

IMPORTANT

Ne pas renverser de liquide de frein sur une surface peinte.

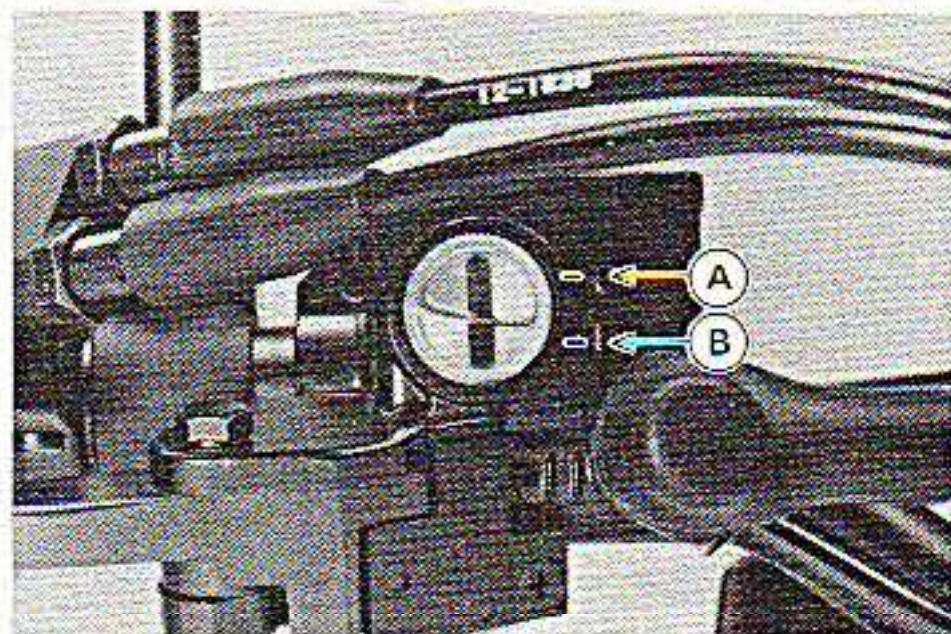
Ne pas utiliser de liquide de frein d'un bidon qui est resté ouvert ou qui n'a pas été fermé hermétiquement depuis longtemps.

Vérifier qu'il n'y a pas de fuites autour des joints.

Vérifier le bon état des flexibles.

Contrôle du niveau de liquide

- Le niveau du liquide de frein dans le réservoir doit être maintenu entre le repère supérieur et le repère inférieur (le réservoir étant horizontal).



A. Niveau supérieur

B. Niveau inférieur

- Remplir le réservoir jusqu'au repère supérieur.

ATTENTION

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

Remplacement du liquide

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

Frein avant

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

ATTENTION

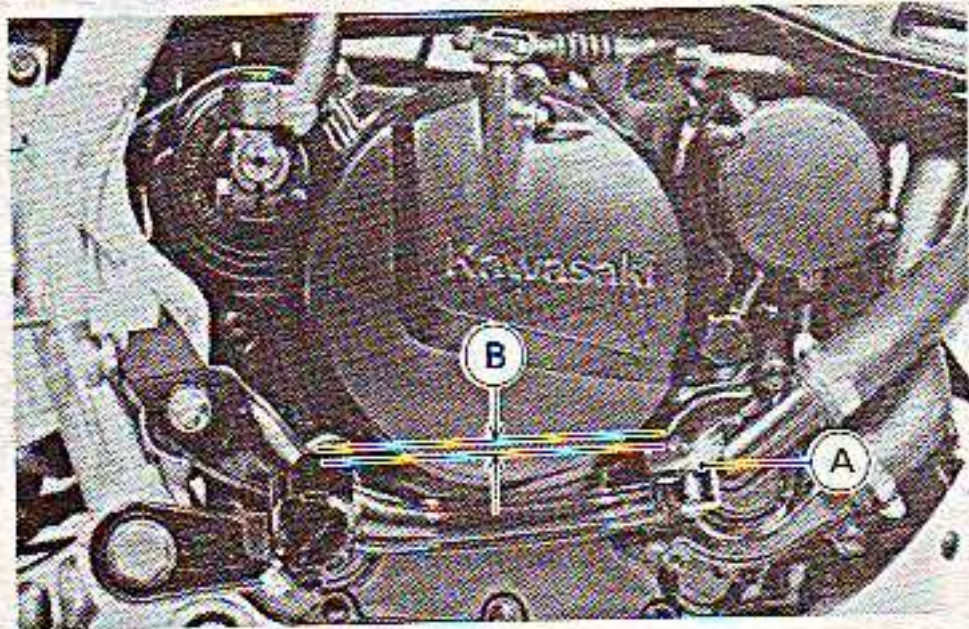
Si le levier de frein donne une impression de «mou» lorsqu'il est manœuvré, il se peut qu'il y ait de l'air dans les conduites ou bien que le frein soit défectueux. La conduite de la moto est dangereuse dans de telles conditions, et il convient de faire vérifier le frein immédiatement par un concessionnaire Kawasaki.

Frein arrière

La position de la pédale de frein peut être réglée à votre convenance. Conformément au tableau d'entretien périodique, contrôler le jeu de la pédale de frein.

Contrôle de la position de la pédale

- Lorsque la pédale n'est pas utilisée, elle doit se trouver de 0 à 30 mm plus basse que le haut du repose-pied.

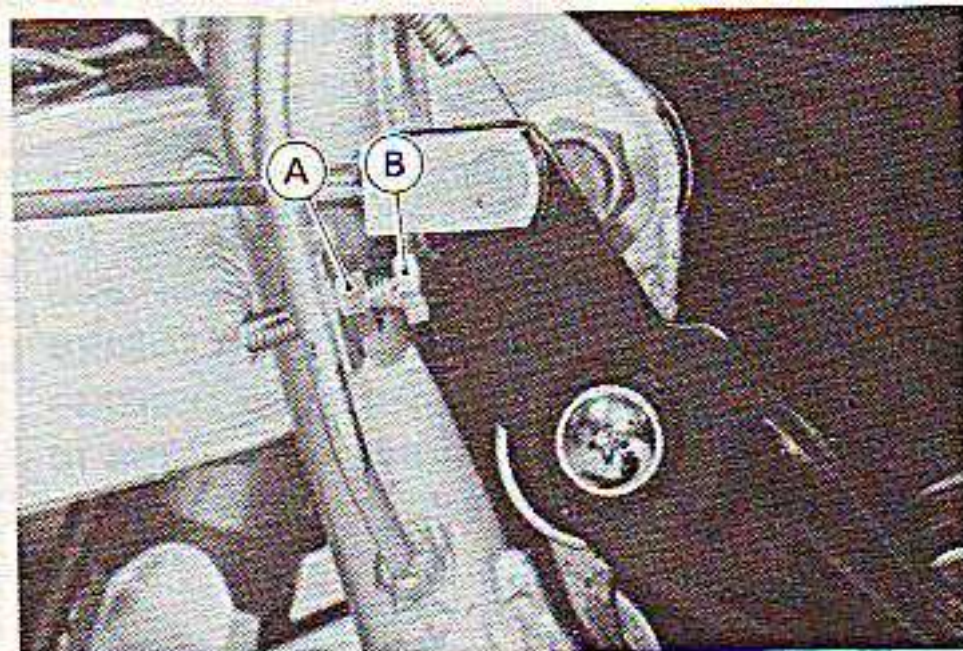


A. Pédale de frein arrière
B. 0 - 30 mm

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

Réglage de la position de la pédale

- Desserrer le contre-écrou, et tourner le boulon de réglage afin de régler la position de la pédale.
- Resserrer le contre-écrou.

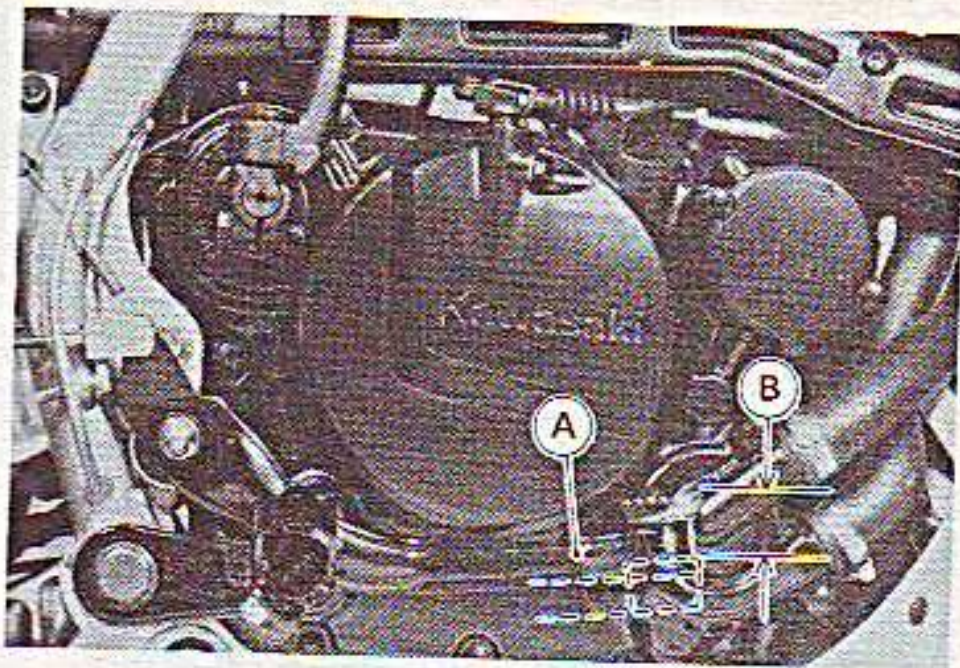


A. Contre-écrou B. Boulon de réglage

- Vérifier le jeu de la pédale et le bon fonctionnement du contacteur de feu stop.

Contrôle du jeu de la pédale

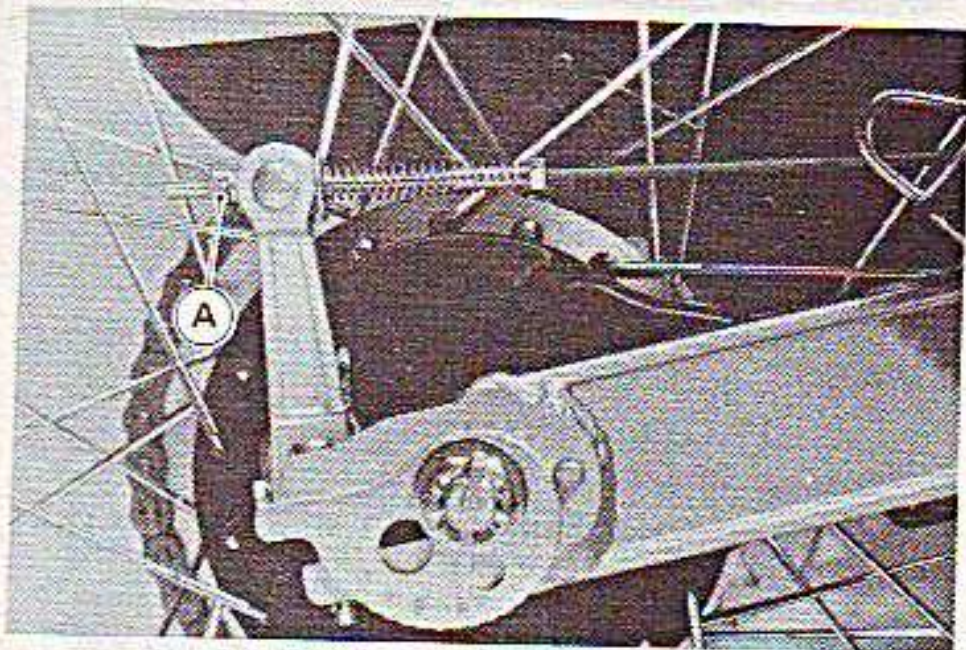
- La pédale de frein doit avoir un jeu de 20-30 mm lorsqu'elle est doucement poussée à la main vers le bas.



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

Réglage du jeu de la pédale

- Tourner l'écrou de réglage du levier de la came de frein afin que la pédale ait un jeu de 20-30 mm.

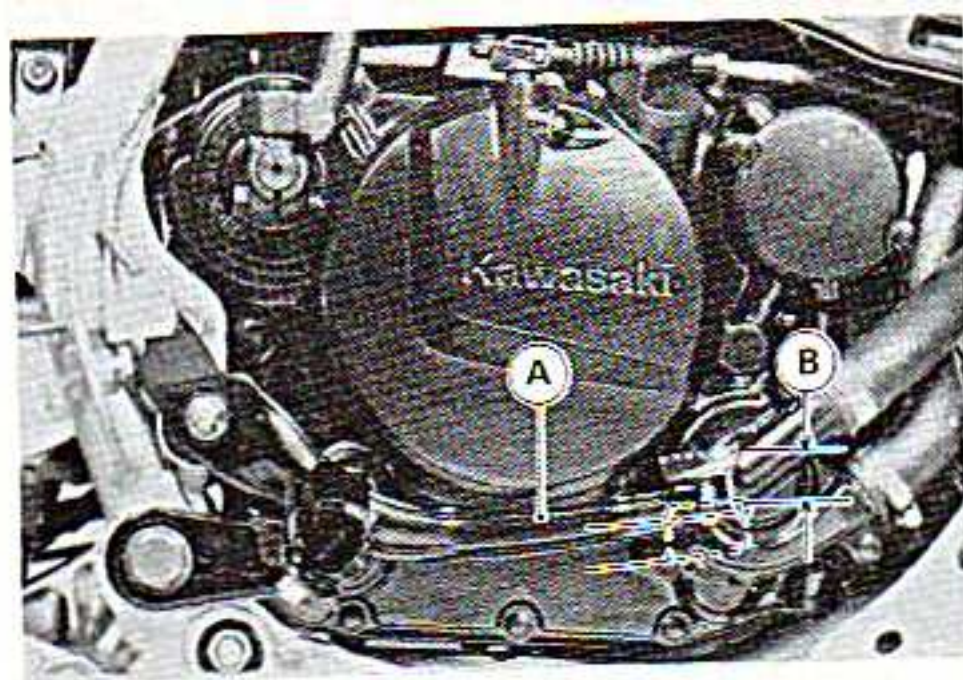


A. Ecrou de réglage

- Faire tourner la roue pour contrôler la résistance du frein.
- Faire fonctionner la pédale à plusieurs reprises pour vérifier qu'elle revient bien en position immédiatement après relâchement.
- Vérifier l'efficacité du freinage.
- Régler le jeu de la pédale s'il est incorrect.

Contacteur de frein

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



A. Pédale de frein arrière

B. 15 mm

Contrôle

- Tourner la clé de contact.
- Le feu stop s'allume à la manœuvre du frein avant.
- S'il ne s'allume pas, demander à un concessionnaire Kawasaki de vérifier le contacteur de frein avant.
- Vérifier le fonctionnement du commutateur de frein arrière en manœuvrant la pédale de frein. Le feu doit s'allumer après une course de la pédale d'environ 15 mm.

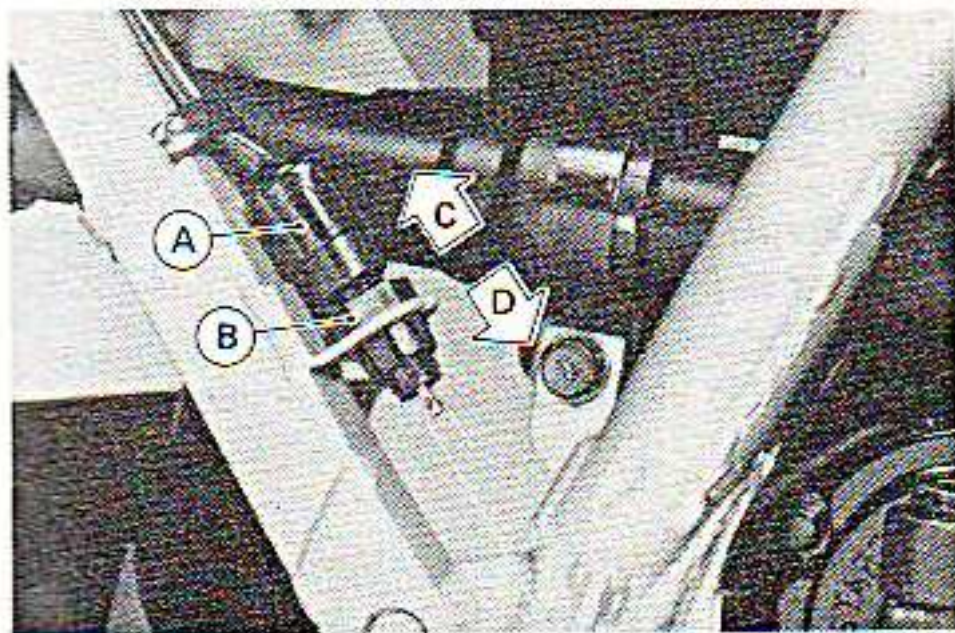
- S'il ne s'allume pas, régler le contacteur de frein arrière.

Réglage

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

IMPORTANT

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



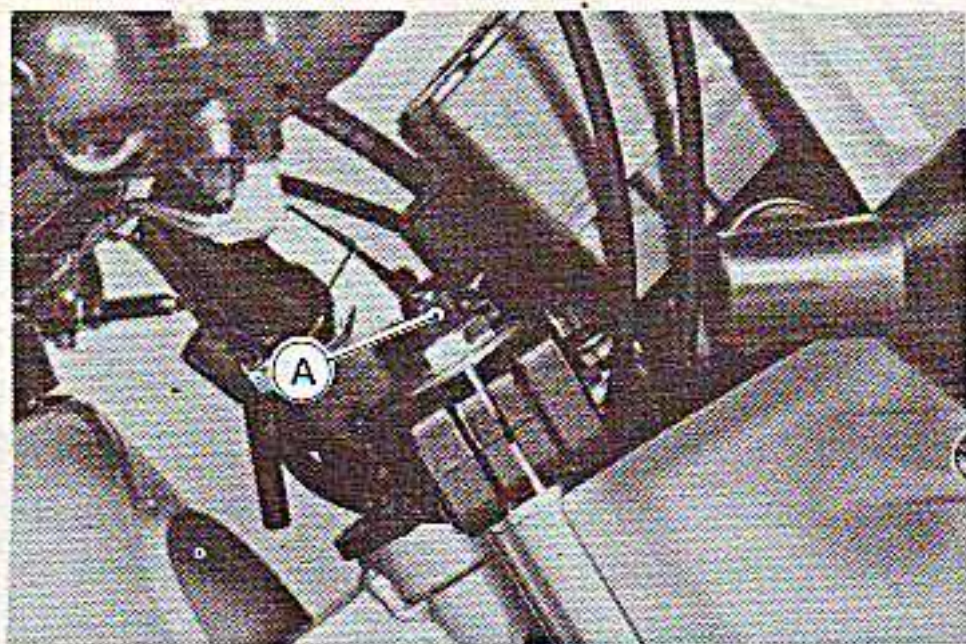
- A. Contacteur de frein arrière
- B. Ecrou de réglage
- C. S'allume plus tôt
- D. S'allume plus tard

Fourche avant

L'état de la fourche avant joue un rôle important dans la stabilité directionnelle, et la performance de la fourche dépend de la viscosité, de la quantité et de la qualité de l'huile qui y est contenue, ainsi que de la pression d'air dans cette fourche.

On peut modifier l'effet d'amortissement en utilisant une huile de viscosité différente ou en modifiant la pression d'air dans la fourche. Pour modifier l'effet d'amortissement par action sur la pression d'air, procéder de la manière suivante :

- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale.
- Soulever la roue avant à l'aide d'un cric.
- La pression standard est la pression atmosphérique. Régler l'effet d'amortissement à la convenance du conducteur et en fonction des conditions d'utilisation particulières.
- Oter les bouchons de valve en haut des tubes de fourche.

**ATTENTION**

N'utiliser que de l'air ou de l'azote. Ne jamais injecter de l'oxygène ou tout autre gaz explosif.

Ne jamais brûler la fourche.

A. Valve

- Injecter de l'air par la valve pour augmenter la pression.

Note : Une pompe pour pneumatiques normale peut être utilisée.

IMPORTANT La pression maximum est 2.5 kg/cm^2 . Une pression supérieure endommagera les joints.

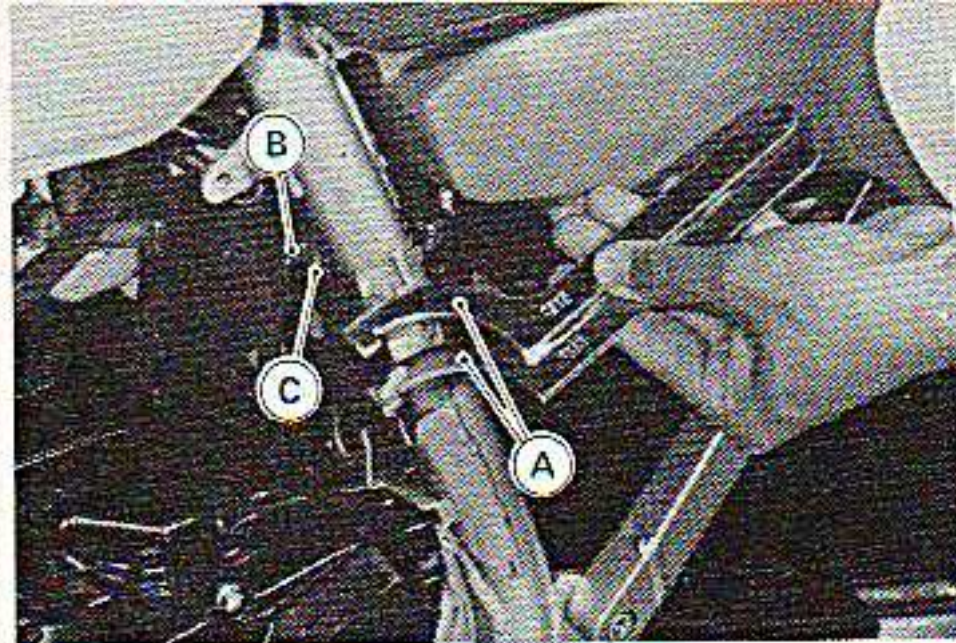
La pression doit être identique dans les deux tubes de fourche.

Amortisseur arrière

Réglage du ressort

Le manchon de réglage du ressort de l'amortisseur arrière peut être réglé en fonction de l'état de la route et du chargement. Si le ressort semble trop mou ou trop dur, le régler selon la procédure suivante :

- Enlever le boulon du réservoir de liquide de refroidissement.
- Décrocher le support caoutchouc de l'ergot supérieur sur le côté droit du réservoir.
- Enlever le réservoir avec son couvercle.
- Fixer le reniflard du réservoir à la poignée gauche ou autre endroit approprié.
- A l'aide d'une clé à ergot, desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou de réglage.
- Régler le ressort en tournant l'écrou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour un réglage plus mou et dans le sens des aiguilles d'une montre pour un réglage plus dur.
- Resserrer le contre-écrou.



A. Clé à ergot
B. Contre-écrou

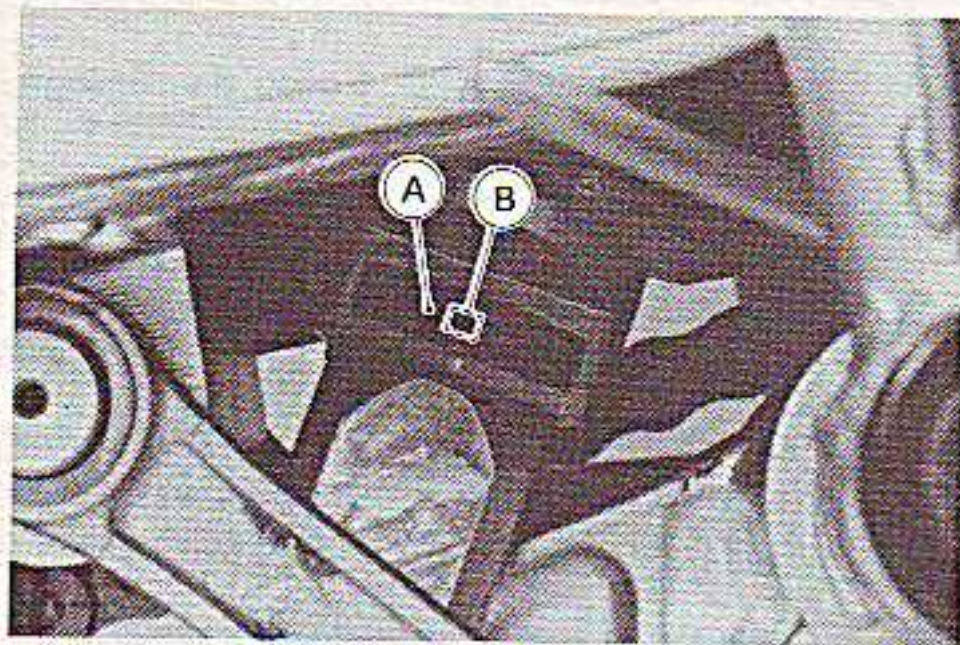
C. Ecrou de réglage

- Remonter le réservoir avec son couvercle en insérant le caoutchouc du côté inférieur droit du réservoir dans le support du cadre. Prendre soin de ne pas pincer le reniflard et les flexibles.
- Raccrocher le support caoutchouc sur l'ergot supérieur.

Réglage de l'effet amortisseur

Le dispositif de réglage de l'amortisseur arrière à 4 positions permettant de moduler l'effet amortisseur en fonction de l'état de la route et du chargement.

Les chiffres marqués sur ce dispositif indiquent la position de réglage.



A. Dispositif de réglage

B. Chiffre

Si l'effet amortisseur paraît trop fort ou trop faible, le régler conformément au tableau ci-dessous :

Position	I	II	III	IV
Effet amortisseur	Course plus ample →			

Note : Lors du réglage de l'effet amortisseur, ôter le cache et tourner le dispositif jusqu'au chiffre choisi jusqu'à entendre un déclic.

Équilibrage de l'amortisseur arrière

Pour obtenir de bonnes conditions de conduite et de stabilité, régler si nécessaire la tension du ressort ou l'effet amortisseur en fonction de l'état de la route et du chargement. Par exemple, l'équilibrage initial (réglage du ressort à la position la plus «molle»; position du dispositif de réglage de l'effet amortisseur : 1) est le plus souple et convient à un conducteur de 68 kg, sans passager et sans accessoires. En général, plus la charge augmente, plus la suspension doit être durcie.

Roues

Pneumatiques

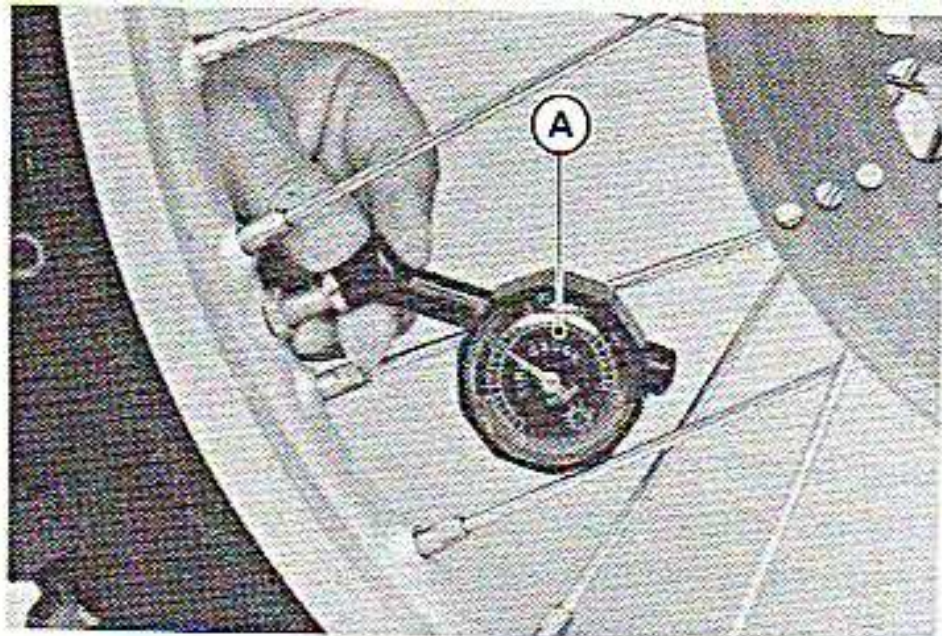
Charge et pression

Une mauvaise pression des pneus et une surcharge de la moto affectent considérablement la tenue de route et les performances du véhicule et peuvent se traduire par une perte de contrôle de la machine. La charge maximum autorisée, en plus du poids du véhicule, est de 185 kg, comprenant le pilote, le passager, les bagages et les accessoires.

- Vérifier souvent la pression des pneumatiques en utilisant un manomètre de précision.

Note : Mesurer la pression lorsque les pneus sont froids (la moto ne doit pas avoir parcouru plus de 1,5 km pendant les trois dernières heures).

La pression varie en fonction de la température ambiante et de l'altitude. Il conviendra donc de la vérifier et de la régler lors de voyages soumis à des grandes variations de température ou d'altitude.



A. Manomètre

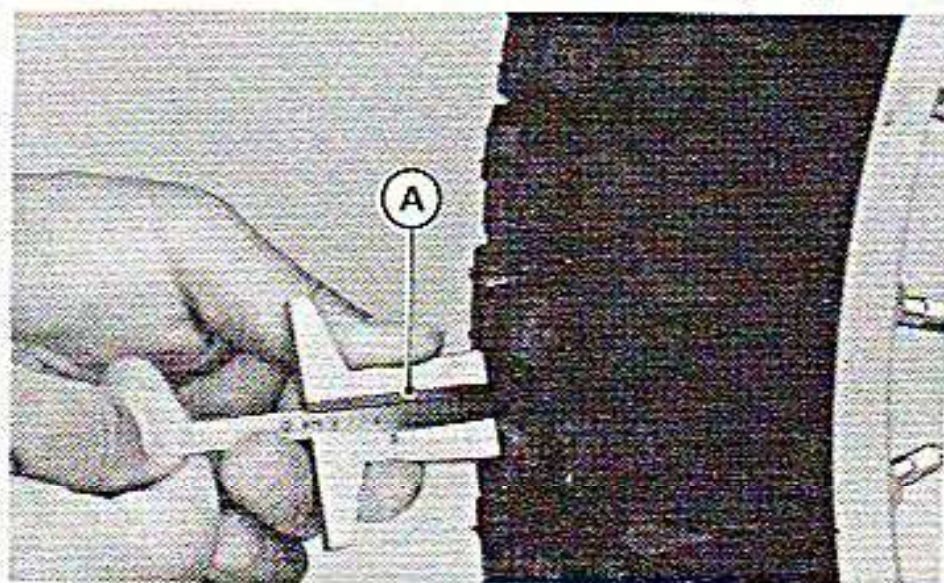
Pression (à froid)

Avant	1.5 kg/cm ²	
Arrière	Jusqu'à 150 kg de charge	1.5 kg/cm ²
	De 150 à 186 kg de charge	1.75 kg/cm ²

Usure et endommagement des pneumatiques

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

- Conformément au tableau d'entretien périodique, mesurer la profondeur de la bande de roulement avec une jauge de



A. Jauge de profondeur

profondeur, et remplacer tout pneu usé au-delà de la profondeur minimum admise.

Profondeur minimum des dessins

Avant et arrière	2 mm
------------------	------

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

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

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

Pneu standard

Avant	3.00-21 4PR DUNLOP K750A
Arrière	4.60-17 4PR DUNLOP K750A/K550

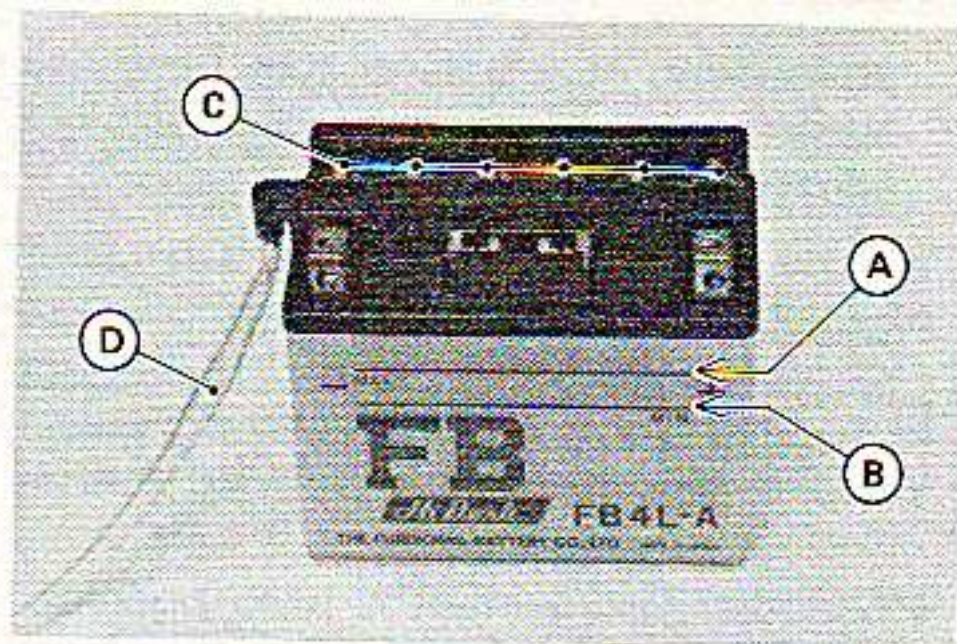
Batterie

Contrôle du niveau de l'électrolyte

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

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

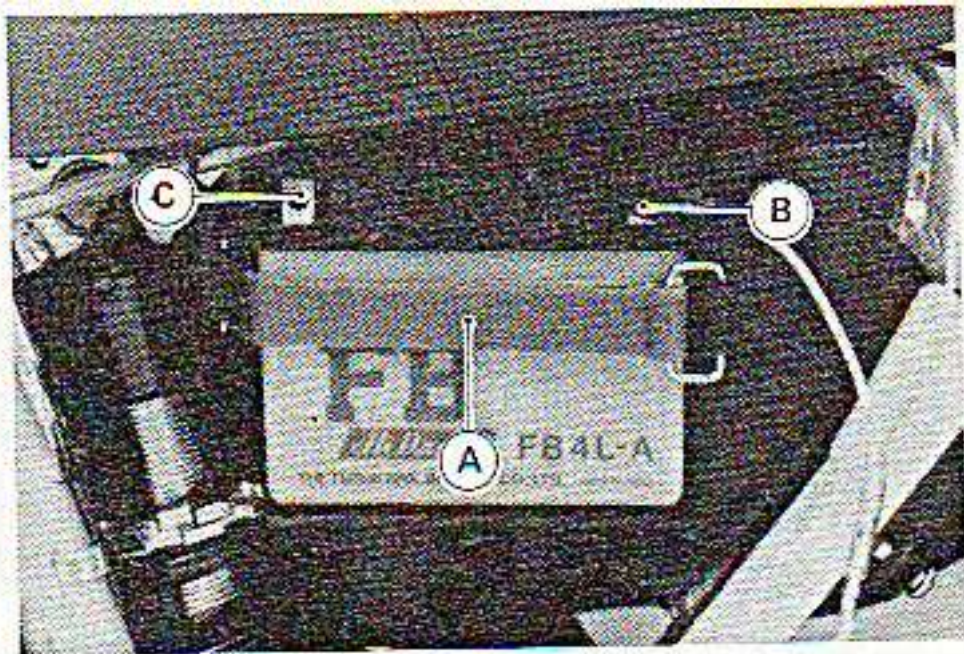
IMPORTANT N'utiliser que de l'eau distillée pour remplir la batterie. L'eau du robinet ne remplace pas l'eau distillée et réduit la durée de vie de la batterie.



- A. Niveau supérieur
- B. Niveau inférieur
- C. Bouchons de remplissage
- D. Reniflard

Dépose de la batterie

- Oter la cache latéral gauche.
- Décrocher le bandeau de caoutchouc.



- A. Bandeau de caoutchouc.
- B. Borne (+)
- C. Borne (-)

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

Repose de la batterie

- Vérifier que les tampons de caoutchouc du logement de batterie sont bien en place.
- Placer la batterie dans son logement, puis remettre le reniflard en place comme indiqué sur l'étiquette de sécurité.
- Raccrocher le bandeau de caoutchouc.
- Mettre une légère couche de graisse sur les bornes pour éviter leur corrosion.
- Raccorder le fil blanc à la borne (+), puis le fil noir à la borne (-).
- Placer le capuchon de protection sur la borne (+).

IMPORTANT

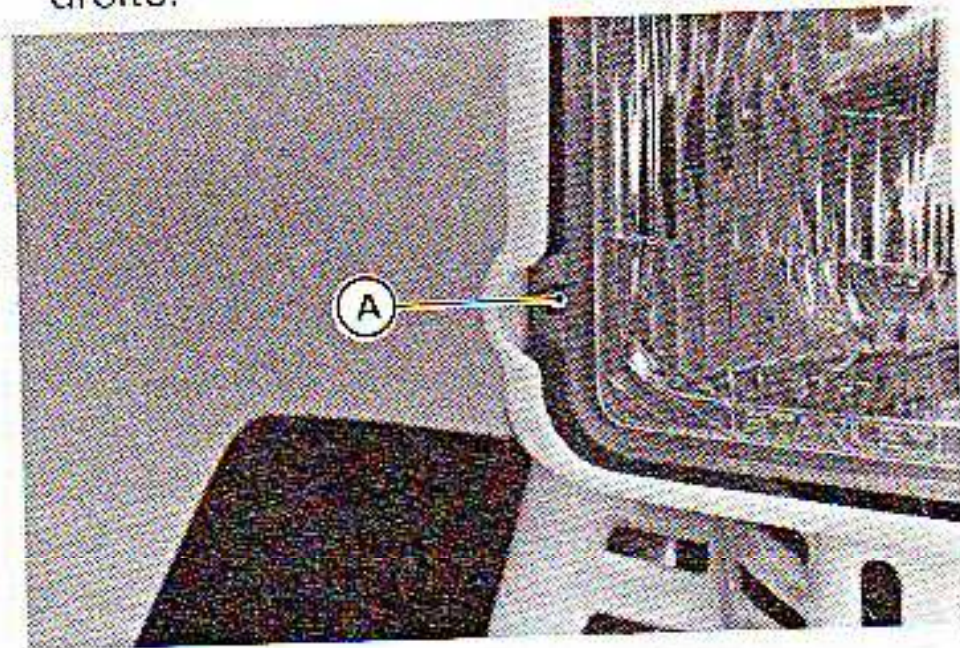
S'assurer que le reniflard passe loin de l'échappement et de la chaîne de transmission. L'électrolyte de batterie peut oxyder et affaiblir dangereusement la chaîne. Le reniflard ne doit pas être pincé, ni faire de coude, ni fondre à cause de l'échappement. Une batterie non ventilée ne tient pas la charge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

Faisceau de phare

Réglage horizontal

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

- Tourner la vis de réglage qui se trouve sur l'enjoliveur de phare, dans un sens ou dans l'autre, jusqu'à ce que le faisceau soit correctement dirigé. En tournant la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau se dirige vers la droite.



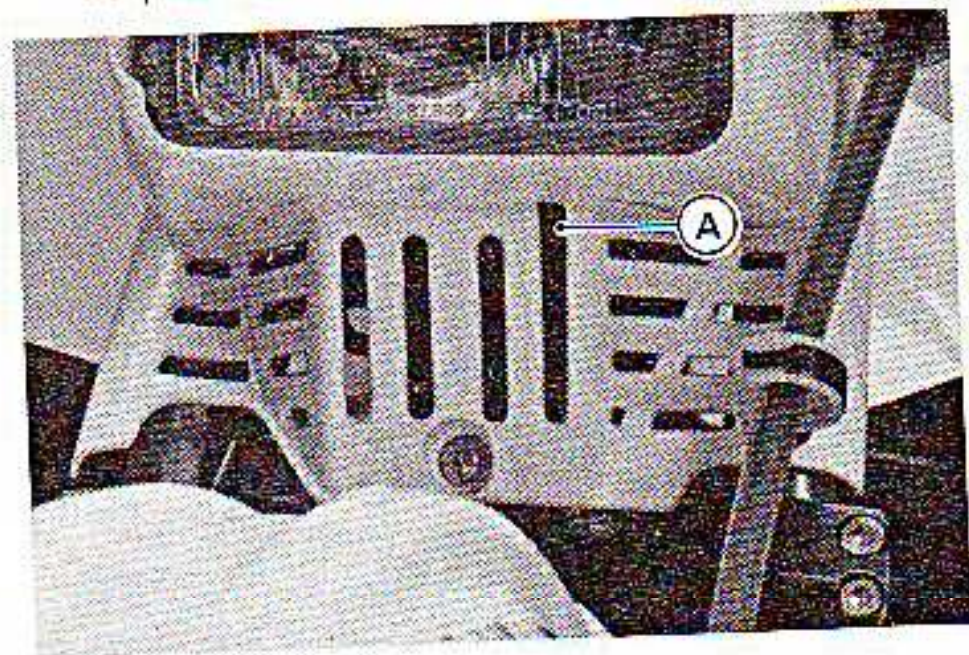
A. Vis de réglage

Réglage vertical

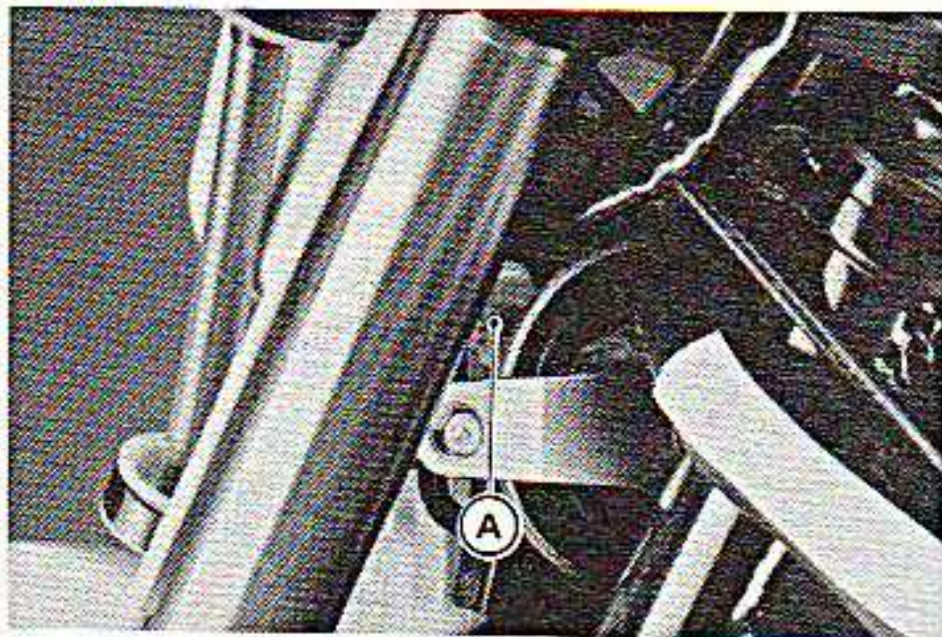
Le faisceau de phare est réglable verticalement. S'il est réglé trop bas, ni le feu de route, ni le feu de croisement n'éclaireront la route suffisamment loin.

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

- Desserrer le boulon de phare à travers la fente verticale la plus à droite du support de phare.



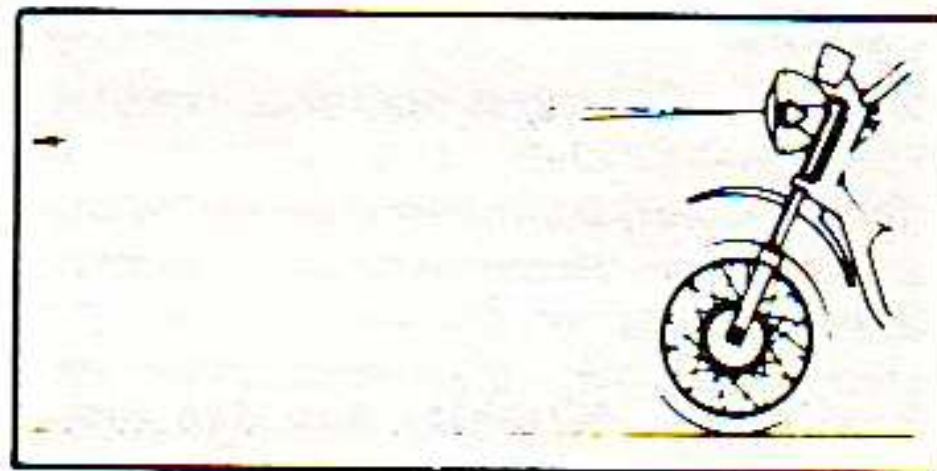
A. Fente



A. Boulon du phare

- Régler le faisceau verticalement.
- Serrer le boulon inférieur du phare.

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



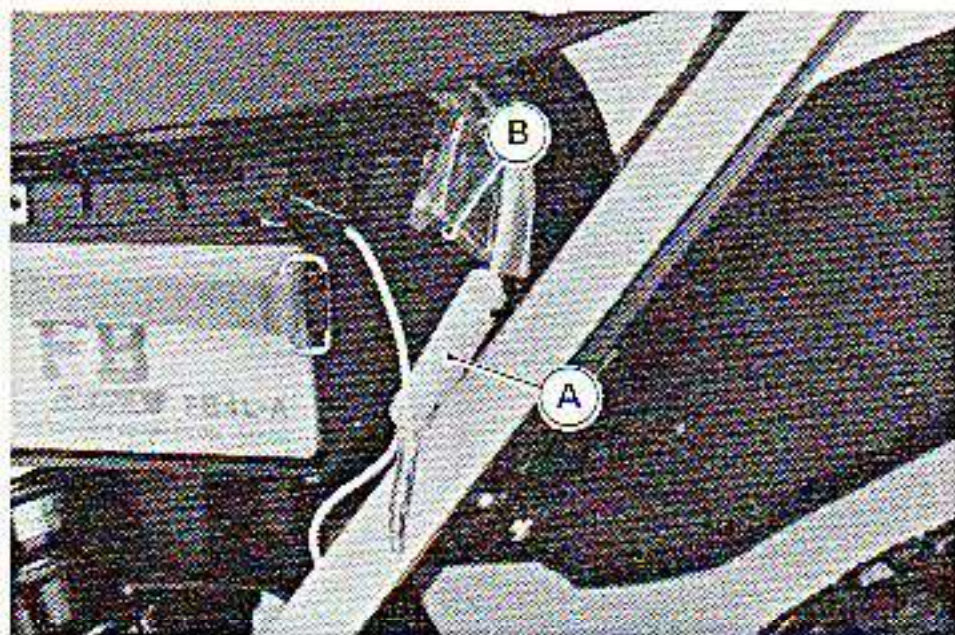
Fusibles

Le boîtier à fusibles est situé sous le cache latéral gauche.

Si un fusible grille, vérifier le circuit électrique pour en déterminer la cause, puis remplacer ce fusible.

ATTENTION

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



A. Boîtier à fusibles
B. Fusibles de rechange

Circuit de carburant

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

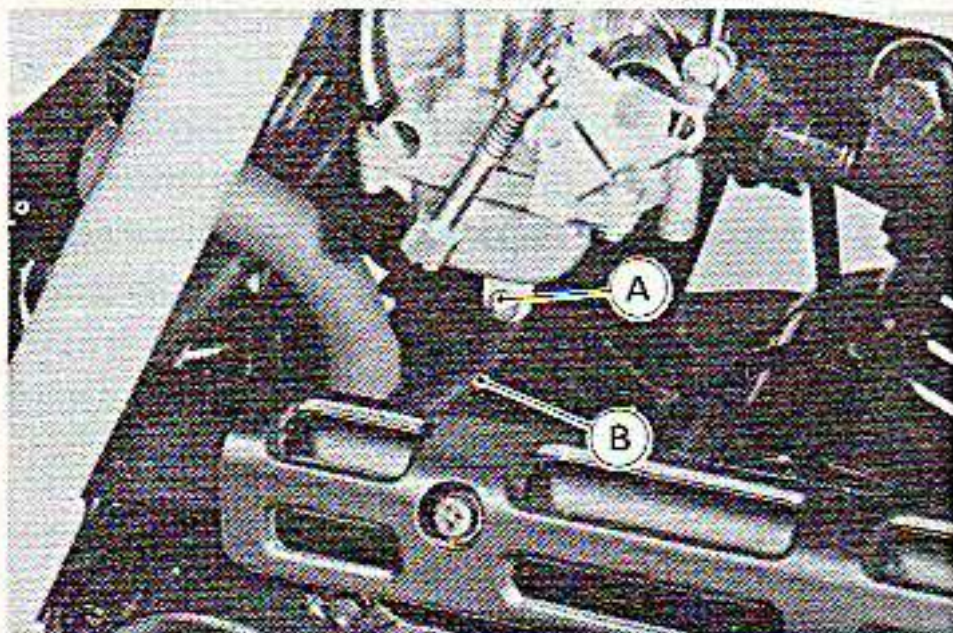
ATTENTION

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

Contrôle

- Placer le robinet d'essence en position ON.
- Amener l'extrémité inférieure de la conduite de trop plein du carburateur dans un récipient.

- Desserrer la vis de purge de quelques tours, et vérifier si de l'eau ou des impuretés se sont accumulées dans le carburateur.



A. Vis de purge B. Conduite de trop-plein

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

Lavage

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

Préparation au lavage

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

- Ouverture de l'échappement : le couvrir d'un sac en plastique fixé par des élastiques.
- Levier d'embrayage et levier de frein, commutateurs sur le guidon : les couvrir d'un sac en plastique.
- Commutateur d'allumage : couvrir le trou de serrure avec un ruban adhésif.
- Entrée du filtre à air : le boucher avec du ruban adhésif ou le bourrer avec des chiffons.

Précautions particulières

Eviter de projeter de l'eau aux endroits suivants :

- Compteur de vitesse et compte-tours
- Etrier et disque de frein
- Moyeu arrière : si de l'eau pénètre à l'intérieur du moyeu, le frein arrière ne fonctionnera pas tant qu'il ne sera pas sec.
- Sous le réservoir d'essence : si de l'eau atteint la bobine d'allumage ou pénètre sous le capuchon de bougie, l'étincelle risque de passer à la masse. Si cela se produit, il faudra sécher ces pièces pour que la moto redémarre.

Après le lavage

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

ATTENTION

Ne jamais appliquer de cire ou de lubrifiant sur les disques de frein. Il pourrait en résulter un accident. Nettoyer le disque avec un solvant non gras tel que trichloréthylène ou acétone. Observer les mesures de précautions indiquées par le fabricant du solvant.

Préparation à l'entreposage

- Nettoyer soigneusement toute la moto.
- Vider le réservoir d'essence, vider le carburateur en dévissant la vis de purge située sous le carburateur (si de l'essence stagne trop longtemps elle se détériore et peut encrasser le carburateur).
- Enlever le réservoir vide, y verser à peu près 250 cc d'huile moteur, secouer afin de bien lubrifier toute la paroi intérieure, puis vider l'excès d'huile.

ATTENTION

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

- Démontez la bougie et mettez plusieurs gouttes d'huile de catégorie SE type SAE30 dans le cylindre. Appuyez quelques secondes sur le bouton de démarrage afin de recouvrir d'huile la paroi du cylindre, puis remonter la bougie.
- Réduire d'environ 20% la pression des pneus.
- Placer la moto sur une caisse ou des supports de façon à ce que les deux roues soient dans le vide (si cela n'est pas possible, mettre des planches sous chaque roue pour que l'humidité n'imprègne pas les pneus).
- Vaporiser de l'huile sur toutes des surfaces métalliques qui ne sont pas peintes, afin de les empêcher de rouiller. Éviter de mettre de l'huile sur les pièces en caoutchouc et les freins.
- Lubrifier la chaîne de transmission et tous les câbles.

- Oter la batterie, et l'entreposer à l'abri du soleil, de l'humidité, ou du gel. Durant la période d'entreposage, charger légèrement la batterie environ une fois par mois (un ampère ou moins). Garder la batterie chargée pendant les grands froids, de manière à ce que l'électrolyte ne gèle pas et ne fasse pas éclater la batterie. Plus la batterie est déchargée, plus elle gèle facilement.
- Fixer un sac en plastique sur le pot d'échappement pour que l'humidité n'y pénètre pas.
- Mettre une housse sur la moto pour la préserver de la poussière.

Pour remettre la moto en route après entreposage

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

KL250-D2

Kawasaki Motors France

Part N° 99922-1335-01/F

CARACTERIS
668.88.30