



VN1600

MEAN STREAK

Motorcycle
Motocyclette
Motorrad
Motocicletta

OWNER'S MANUAL
MANUEL DU PROPRIÉTAIRE
BETRIEBSANLEITUNG
MANUALE USO E MANUTENZIONE

ITALIANO

Motocicletta

Manuale Uso e Manutenzione

Ogniqualvolta compaiano i simboli mostrati qui sotto, seguire le loro istruzioni! Seguire sempre pratiche operative e di manutenzione sicure.

PERICOLO

Questo simbolo di pericolo identifica le istruzioni o procedure speciali che, se non rispettate correttamente, potrebbero determinare lesioni personali o la morte.

ATTENZIONE

Questo simbolo di attenzione identifica le istruzioni o procedure speciali che, se non osservate scrupolosamente, potrebbero determinare danni o la perdita totale delle attrezzature.

NOTA

- Questo simbolo di nota segnala punti di interesse particolare per garantire un funzionamento più comodo e efficiente.

IMPORTANTE

QUESTO PRODOTTO È DESTINATO A UN IMPIEGO IMPRONTO ALL'EQUILIBRIO E ALLA PRUDENZA DA PARTE DI UN UTENTE ESPERTO E SOLTANTO COME MEZZO DI LOCOMOZIONE.

PREMESSA

Congratulazioni per avere acquistato una nuova motocicletta Kawasaki. La vostra nuova motocicletta è il prodotto della tecnica avanzata Kawasaki, di verifiche approfondite e della costante ricerca di affidabilità, sicurezza e prestazioni superiori.

Si prega di leggere attentamente le presenti Istruzioni prima di utilizzare il mezzo per conoscere perfettamente i comandi, le caratteristiche, le prestazioni e i limiti della vostra motocicletta. Le presenti Istruzioni propongono diversi consigli di guida sicura, pur non avendo lo scopo di descrivere tutte le tecniche e le capacità necessarie per condurre un motoveicolo in condizioni di sicurezza. Kawasaki raccomanda a tutti i conducenti di questa motocicletta di frequentare un corso di guida per motociclisti, al fine di comprendere quali siano i requisiti fisici e psichici necessari per un impiego sicuro.

Per garantire una vita tecnica lunga e senza inconvenienti alla vostra motocicletta, è necessario dedicare ad essa le opportune cure, effettuando le operazioni di manutenzione descritte nelle presenti Istruzioni. Per chi desideri informazioni più dettagliate sulla propria motocicletta Kawasaki, presso ogni concessionario autorizzato Kawasaki è possibile acquistare l'apposito Manuale di assistenza. Il Manuale

di assistenza della motocicletta contiene informazioni dettagliate sul disassemblaggio e la manutenzione. Chi intende effettuare personalmente gli interventi sul motore e il veicolo deve possedere la competenza di un meccanico esperto e disporre degli attrezzi speciali descritti nel Manuale di assistenza.

Conservare le presenti Istruzioni per l'uso sempre a bordo della motocicletta in modo da poterle consultare ogniqualvolta sia necessario.

Le presenti Istruzioni devono essere considerate parte integrante della motocicletta e devono accompagnarla al momento della vendita.

Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione di qualunque parte della presente pubblicazione senza previa autorizzazione scritta da parte dell'autore.

La presente pubblicazione include le informazioni più recenti, disponibili al momento di andare in stampa. Tuttavia, vi possono essere minime differenze fra il prodotto reale e le illustrazioni o il testo contenuti nelle presenti Istruzioni.

Tutti i prodotti possono subire modifiche senza preavviso o implicazione di obbligo alcuno.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

INDICE

DATI TECNICI	8	Tappo serbatoio carburante	27
UBICAZIONE DEI COMPONENTI	11	Serbatoio carburante.....	28
INFORMAZIONI GENERALI	14	Cavalletto	31
Indicatori	14	Coperchi laterali	32
Tachimetro/Contagiri.....	15	Cassetta degli attrezzi.....	33
Indicatore digitale	15	Sella	34
Pulsante RESET/Pulsante MODE	19	Gancio per il casco.....	35
Spie di avvertimento/indicazione	19	Ganci di fissaggio	36
Chiave	21	Bloccasterzo.....	36
Interruttore accensione	21	Connettori accessori elettrici	37
Interruttori manubrio sezione destra	23	RODAGGIO	39
Interruttore di arresto motore	23	COME UTILIZZARE LA	
Pulsante di avviamento	24	MOTOCICLETTA	41
Interruttori manubrio sezione sinistra	25	Avviamento del motore	41
Commutatore delle luci.....	25	Avviamento con l’ausilio di cavi.....	44
Interruttore degli indicatori di direzione.....	25	Partenza.....	46
Pulsante dell’avvisatore acustico..	26	Selezione marce	47
Regolatori leva freno/frizione	26	Frenata.....	49
		Arresto del motore.....	51

Arresto del motore in caso di emergenza.....	52
Stazionamento	53
Convertitore catalitico.....	54
FUNZIONAMENTO SICURO	55
Controlli di sicurezza giornalieri	55
Considerazioni supplementari per l'utilizzo ad alta velocità	58
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI ..	60
Tabella di manutenzione periodica...	61
Olio motore.....	68
Impianto di raffreddamento	74
Olio coppia conica.....	80
Candele.....	83
Gioco valvole.....	85
Kawasaki Clean Air System (Sistema aria pulita Kawasaki)	86
Filtro dell'aria.....	87
Sistema di comando farfalla.....	89

Regime del minimo	92
Frizione	93
Freni	95
Interruttori luce freno	99
Ammortizzatori posteriori	101
Ruote	106
Batteria.....	112
Solfatazione della batteria	114
Manutenzione della batteria	114
Kawasaki raccomanda i seguenti caricabatterie:.....	115
Caricamento della batteria.....	115
Fascio di luce del faro	118
Fusibili	120
Pulizia della motocicletta.....	122
RIMESSAGGIO	127
PROTEZIONE AMBIENTALE	131
UBICAZIONE DELLE ETICHETTE	132

DATI TECNICI

PRESTAZIONI

Potenza massima

54 kW (73 CV) a 5.300 g/min
125 N·m (12,7 kg·m) a 2.800 g/min

Coppia massima

DIMENSIONI

Lunghezza totale

2.410 mm

Larghezza totale

850 mm

Altezza totale

1.100 mm

Interasse

1.705 mm

Altezza da terra

125 mm

Peso a secco

290 kg

MOTORE

Tipo

SOHC, 2 cilindri a V, 4 tempi, raffreddato ad acqua

Cilindrata

1.552 cm³

Alésaggio x corsa

102,0 × 95,0 mm

Rapporto di compressione

9,0 : 1

Sistema di avviamento

Motorino di avviamento elettrico

Metodo di numerazione cilindri

Dall'anteriore al posteriore, 1-2

Ordine di accensione

1-2

Sistema di carburazione

Sistema di iniezione elettronica carburante (DFI)

Sistema di accensione

Batteria e bobina (accensione transistorizzata)

Anticipo di accensione
(anticipato elettronicamente)

Candele

Sistema di lubrificazione

Olio motore

Capacità olio motore

Capacità del liquido di
raffreddamento

TRAMMISSIONE

Tipo cambio

Tipo frizione

Tipo di trasmissione

Rapporto di riduzione primaria

Rapporto di riduzione finale

Rapporto di riduzione totale

Rapporto di

trasmissione

5° PPMS a 950 g/min – 25° PPMS a 4.500 g/min

NGK DPR6EA-9 o ND X20EPR-U9

Lubrificazione forzata (a carter umido)

API SE, SF o SG

API SH, SJ o SL con JASO MA

SAE 10W-40

3,5 l

2,3 l

5 marce, presa costante, cambio con ritorno

Multidisco a bagno d'olio

Comando albero

1,517 (85/56)

2,619 (15/21 × 33/9)

3,105 (marcia superiore)

2,500 (40/16)

1,590 (35/22)

1,192 (31/26)

0,965 (28/29)

0,781 (25/32)

10 DATI TECNICI

Olio coppia conica

API GL-5 SAE 90 [oltre 5° C]

SAE 80 [sotto 5° C]

Capacità olio coppia conica

200 ml

TELAIO

Inclinazione canotto di sterzo

32°

Avancorsa

144 mm

Dimensione pneumatici: Ante-
riore

130/70R17 M/C 62H

Poste-
riore

170/60R17 M/C 72H

Dimensione cerchi:

17 × 3,50

Poste-
riore

17 × 5,00

Capacità del serbatoio carburante

17 l

ATTREZZATURA ELETTRICA

Batteria

12 V 18 Ah

Faro

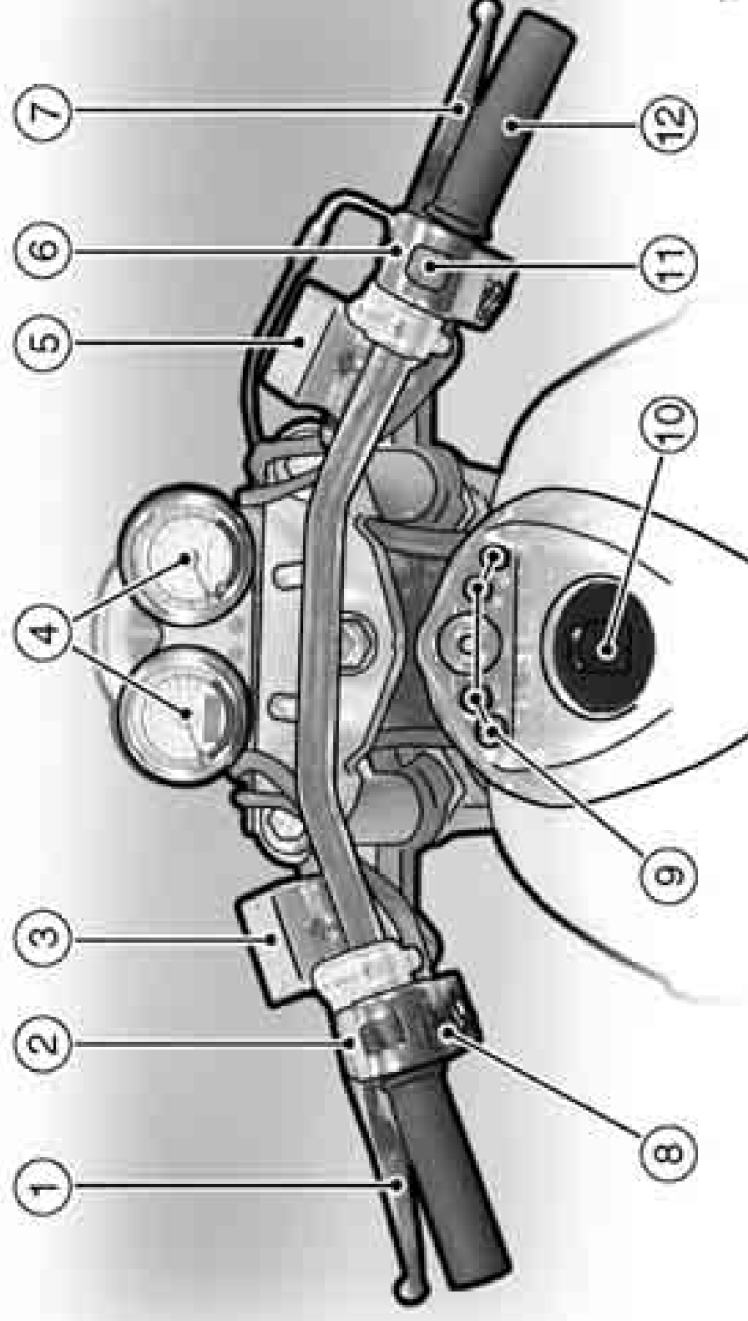
12 V 60/55 W

Fanale posteriore/luce freno

12 V 5/21 W

I dati tecnici possono subire modifiche senza preavviso e possono non essere validi per ogni paese.

UBICAZIONE DEI COMPONENTI



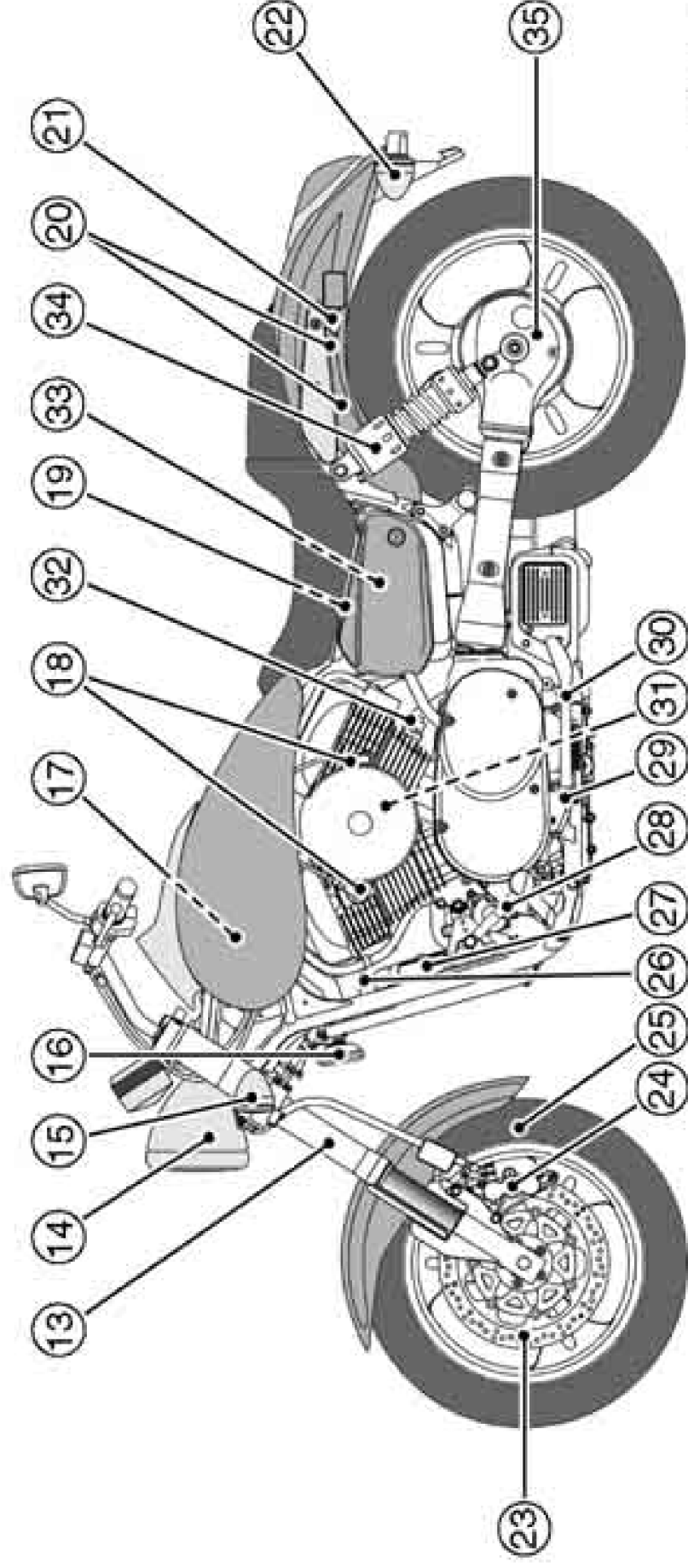
TD010198 ©

1. Leva della frizione
2. Regolatore leva della frizione
3. Serbatoio del liquido frizione
4. Indicatori
5. Serbatoio olio freno (anteriore)

6. Regolatore della leva freno
7. Leva del freno anteriore
8. Interruttori manubrio sezione sinistra
9. Spie

10. Tappo serbatoio carburante
11. Interruttori manubrio sezione destra
12. Manopola dell'acceleratore

12 UBICAZIONE DEI COMPONENTI

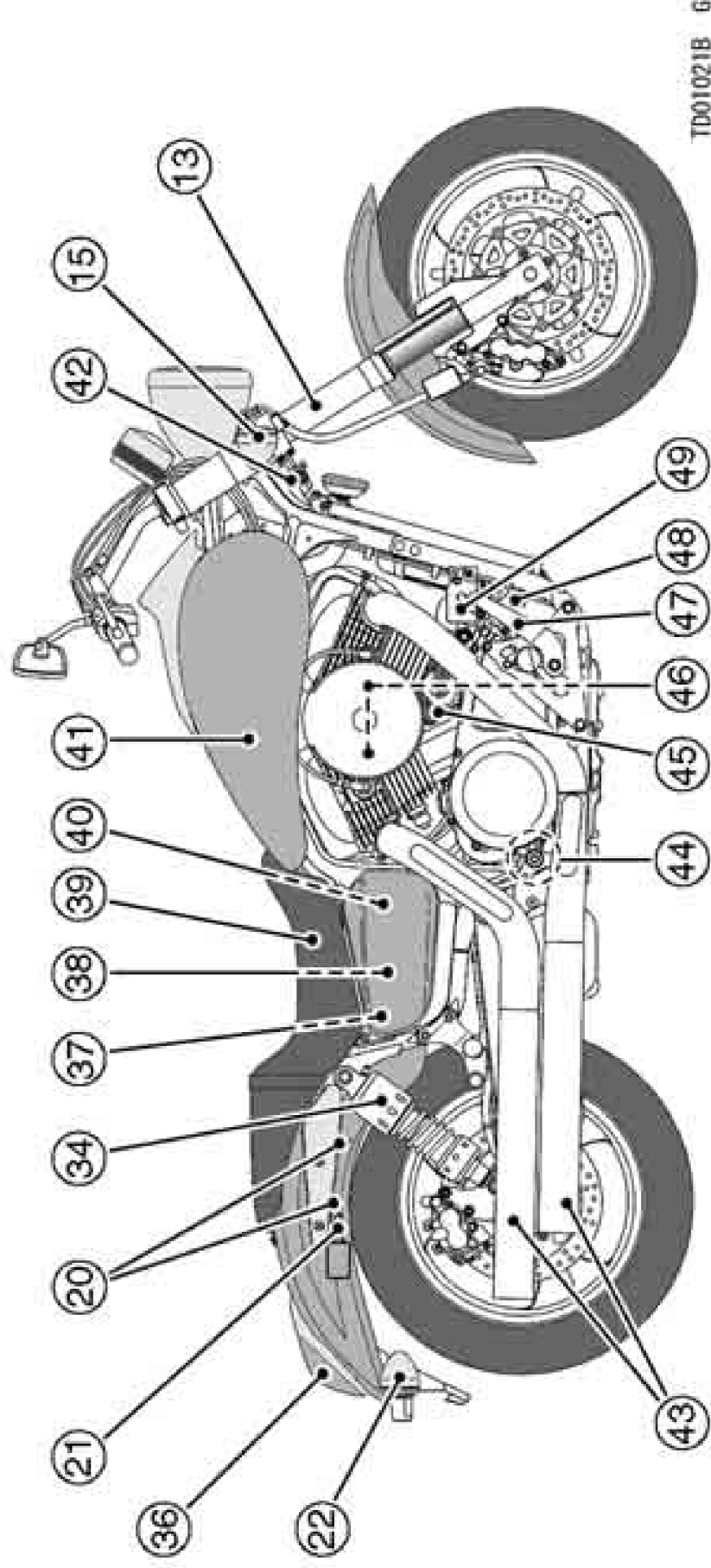


TD01020B G

- 13. Forcella anteriore
- 14. Faro
- 15. Indicatore di direzione (anteriore)
- 16. Avvisatore acustico
- 17. Tappo del radiatore
- 18. Candele
- 19. Batteria
- 20. Ganci di fissaggio
- 21. Ganci per i caschi

- 22. Indicatore di direzione (posteriore)
- 23. Disco freno
- 24. Pinza freno
- 25. Ruota
- 26. Pomello dell'arricchitore
- 27. Radiatore
- 28. Pedale del cambio
- 29. Cavalletto laterale

- 30. Interruttore cavalletto laterale
- 31. Cartuccia filtro aria
- 32. Staffa di messa a terra telaio
- 33. Cassetta attrezzi/Borsa attrezzi
- 34. Ammortizzatore posteriore
- 35. Coppia conica



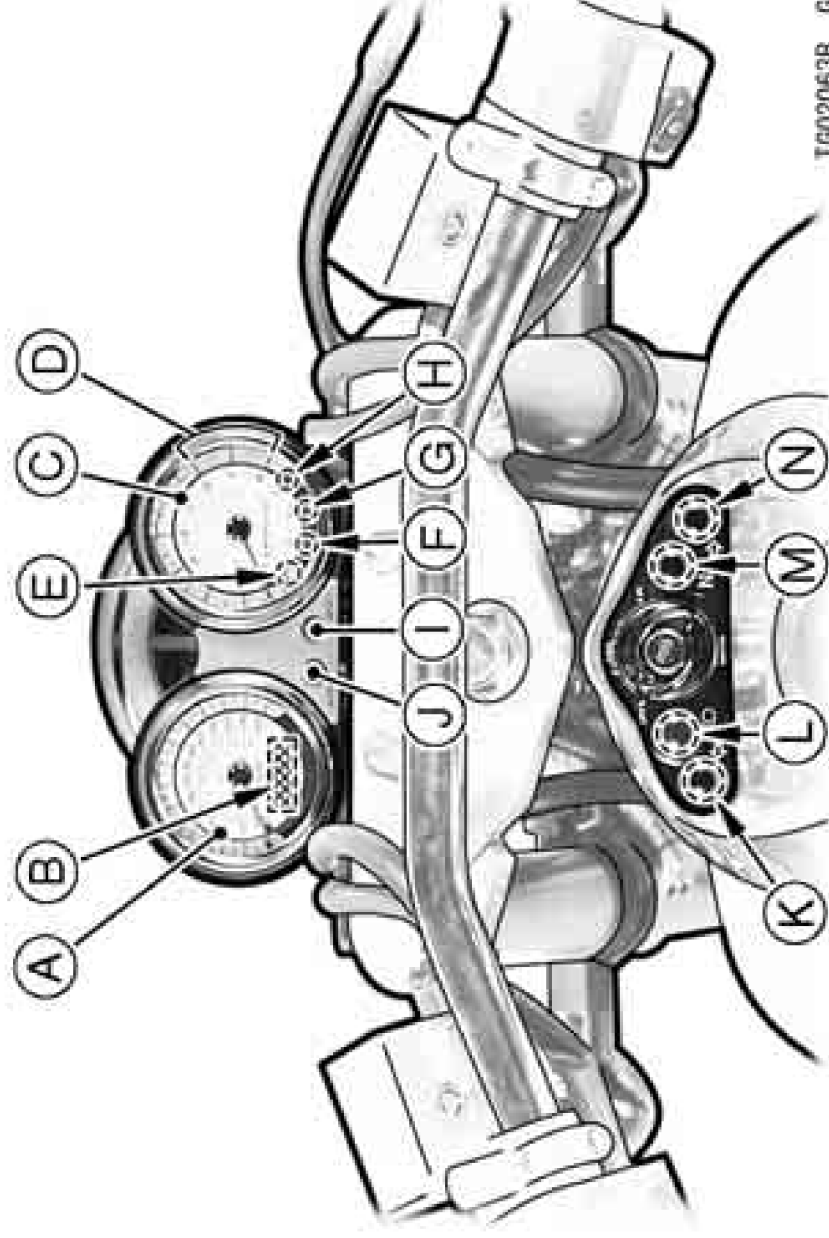
- 36. Luce freno posteriore
- 37. Relè di avviamento
- 38. Scatola di derivazione (fusibili)
- 39. Sella del conducente
- 40. Serbatoio di riserva liquido di raffreddamento

- 41. Serbatoio carburante
- 42. Bloccasterzo
- 43. Marmitta
- 44. Indicatore di livello olio
- 45. Vite di regolazione del minimo
- 46. Valvole a farfalla

- 47. Pedale del freno posteriore
- 48. Interruttore della luce freno posteriore
- 49. Serbatoio olio freno (posteriore)

Indicatori

- A. Tachimetro
- B. Indicatore digitale
- C. Contagiri
- D. Zona rossa
- E. Spia livello carburante
- F. Spia di avvertimento temperatura liquido di raffreddamento
- G. Spia di avvertimento pressione olio
- H. Spia iniezione carburante (DFI)
- I. Pulsante RESET
- J. Pulsante MODE
- K. Spia indicatore di direzione sinistro
- L. Spia luce abbagliante
- M. Spia marcia in folle
- N. Spia indicatore di direzione destro



Tachimetro/Contagiri

Il tachimetro indica la velocità del veicolo.

Il contagiri indica il regime in giri al minuto (g/min). Sul lato destro del quadrante del contagiri si trova la cosiddetta “zona rossa”. I g/min motore nella zona rossa sono superiori al regime motore raccomandato e si collocano anche oltre la gamma delle buone prestazioni.

ATTENZIONE

Il regime del motore (g/min) non deve raggiungere la zona rossa; il funzionamento in questa zona sollecita eccessivamente il motore, che può subire gravi danni.

Indicatore digitale

Il display LCD (a cristalli liquidi) collocato sul quadrante tachimetro viene utilizzato per visualizzare contagiri, metri totalizzatore, contagiri parziali e orologio. Premendo il pulsante MODE si selezionano le seguenti tre modalità: ODO (contagiri totalizzatore), TRIP (contagiri parziali) e CLOCK (orologio). Portando la chiave di accensione su “ON”, vengono visualizzati tutti i segmenti LCD per cinque secondi, successivamente orologio o indicatori cominciano a funzionare normalmente, a seconda della modalità selezionata.

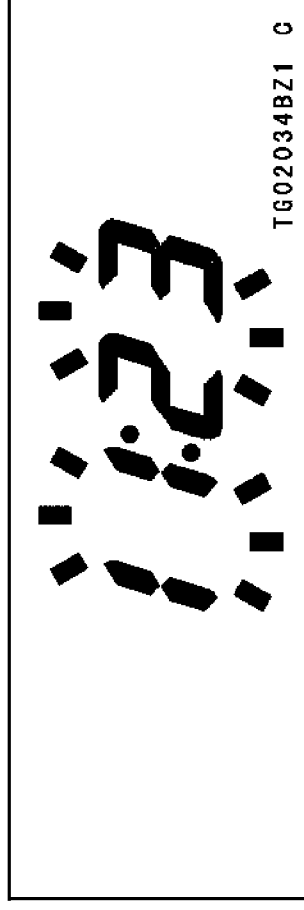
Orologio -

Per regolare ore e minuti:

1. Portare la chiave dell'accensione su “ON”.
2. Premere il pulsante MODE per visualizzare l'orologio.

16 INFORMAZIONI GENERALI

3. Premere il pulsante RESET per oltre due secondi. Le cifre delle ore e dei minuti cominciano a lampeggiare simultaneamente.



4. Premere nuovamente il pulsante RESET: a questo punto lampeggeranno soltanto le cifre delle ore. Premere il pulsante MODE per far avanzare le ore.



5. Premere il pulsante RESET. Le cifre delle ore cessano di lampeggiare, mentre cominciano a lampeggiare le cifre dei minuti. Premere il pulsante MODE per far avanzare i minuti.



6. Premere il pulsante RESET. Le cifre delle ore e dei minuti ricominciano a lampeggiare simultaneamente.
7. Premere il pulsante MODE. Le cifre cessano di lampeggiare e l'orologio inizia a funzionare normalmente.

NOTA

○ Premendo istantaneamente il pulsante **MODE** si ottiene l'avanzamento dell'ora o dei minuti per singole unità. Se si tiene premuto il pulsante, ore o minuti avanzano in maniera continua.

○ L'orologio funziona normalmente sfruttando l'alimentazione ausiliaria quando l'interruttore di accensione è disattivato.

○ Quando la batteria è scollegata, l'orologio viene riportato a 1:00 e ricomincia a funzionare quando la batteria viene collegata nuovamente.

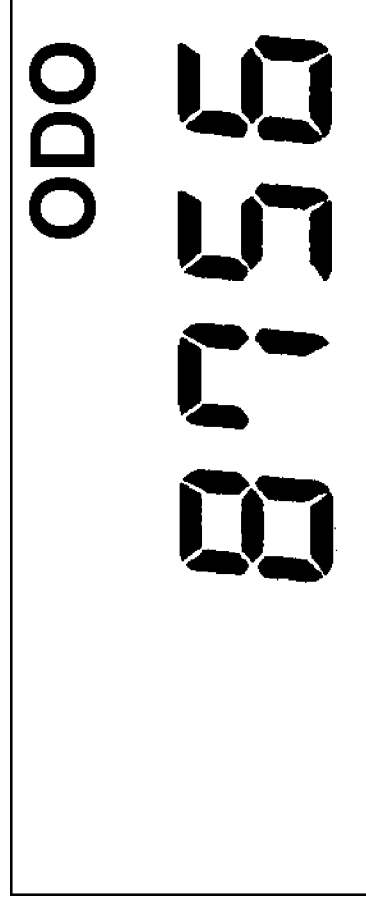
Contachilometri totalizzatore -

Il contachilometri totalizzatore mostra la distanza totale in chilometri

percorsa complessivamente dalla motocicletta. Questo indicatore non può essere azzerato.

NOTA

- I dati vengono mantenuti anche a batteria scollegata.
- Quando l'indicatore giunge a 999999, la misurazione si arresta e viene bloccata.



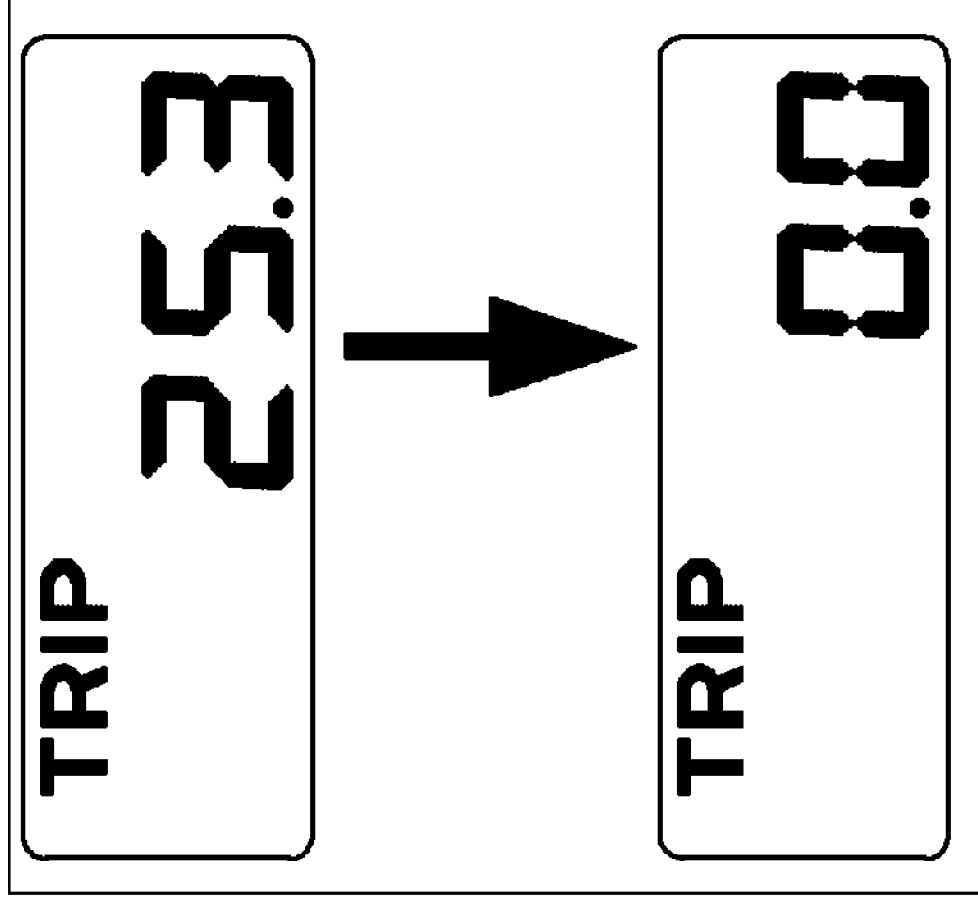
18 INFORMAZIONI GENERALI

Contachilometri parziali -

I contachilometri parziali mostrano la distanza in chilometri percorsa dall'ultimo azzeramento.

Per azzerare il contachilometri parziale:

1. Premere il pulsante MODE per visualizzare il contachilometri parziale.
2. Premere il pulsante RESET e tenerlo premuto.
3. Dopo due secondi il display numerico torna a 0,0 e ricomincia a contare dal momento in cui si utilizza il mezzo. Questo indicatore conta fino al successivo azzeramento.



NOTA

- I dati vengono mantenuti dall'alimentazione ausiliaria quando la chiave di accensione è posizionata su "OFF".
- Giunto a 9999,9 con il veicolo in marcia, l'indicatore viene azzerato e ricomincia a contare da 0,0.
- Quando la batteria viene scollegata, il display ritorna a 0,0.

 : Quando il faro è commutato sulla funzione abbagliante, la relativa spia è accesa.

 : Quando l'interruttore degli indicatori di direzione viene spostato verso destra o sinistra, la relativa spia lampeggia.

 : La spia di avvertimento pressione olio si accende ogniqualvolta la pressione olio sia pericolosamente bassa, oppure si porti l'interruttore di accensione in posizione ON a motore non in funzione; si spegne quando la pressione olio è sufficientemente elevata. Fare riferimento al capitolo Manutenzione e regolazioni per informazioni più dettagliate sull'olio motore.

Pulsante RESET/Pulsante MODE

Il pulsante RESET si utilizza per azzerare il contachilometri parziale e regolare l'orologio. Il pulsante MODE si utilizza per selezionare le modalità dell'indicatore digitale e regolare l'orologio.

Spie di avvertimento/indicazione

N: Quando il cambio è in folle, la spia marcia in folle è accesa.

20 INFORMAZIONI GENERALI

⚠: La spia di avvertimento della temperatura del liquido di raffreddamento si accende ogniqualvolta la chiave di accensione venga portata in posizione “ON” e si spegne non appena accertato il corretto funzionamento del relativo circuito. La spia di avvertimento si accende anche ogniqualvolta la temperatura raggiunga un valore pari o superiore a 120°C durante l'utilizzo della motocicletta. Se la spia rimane accesa, spegnere il motore e controllare il livello del liquido nel serbatoio di riserva dopo che il motore si è raffreddato.

FI: La spia dell'iniezione carburante (FI) si accende ogniqualvolta la chiave di accensione venga portata in posizione “ON” e si spegne non appena accertato il corretto funzionamento del relativo circuito. Se nel sistema DFI

(iniezione elettronica carburante) si verifica un inconveniente durante la marcia, questa spia si accende per segnalare al conducente la necessità di richiedere un controllo del sistema presso un concessionario autorizzato Kawasaki.

🔑: La spia dell'indicatore di livello carburante si accende ogniqualvolta la chiave di accensione venga portata in posizione “ON” e si spegne non appena accertato il corretto funzionamento del relativo circuito. La spia si accende anche quando rimangono nel serbatoio circa 3,6 litri di carburante da utilizzare. Quando la spia dell'indicatore livello carburante si accende, effettuare il rifornimento alla prima occasione.

Chiave

Questa motocicletta dispone di una chiave combinata, che viene utilizzata per interruttore di accensione, bloccasterzo, serratura coperchio laterale sinistro, ganci per il casco e tappo del serbatoio carburante.

I concessionari Kawasaki dispongono di chiavi vergini. Rivolgetevi al vostro concessionario, perché produca tutte le chiavi di ricambio eventualmente necessarie, servendosi della vostra chiave originale come matrice.

ATTENZIONE

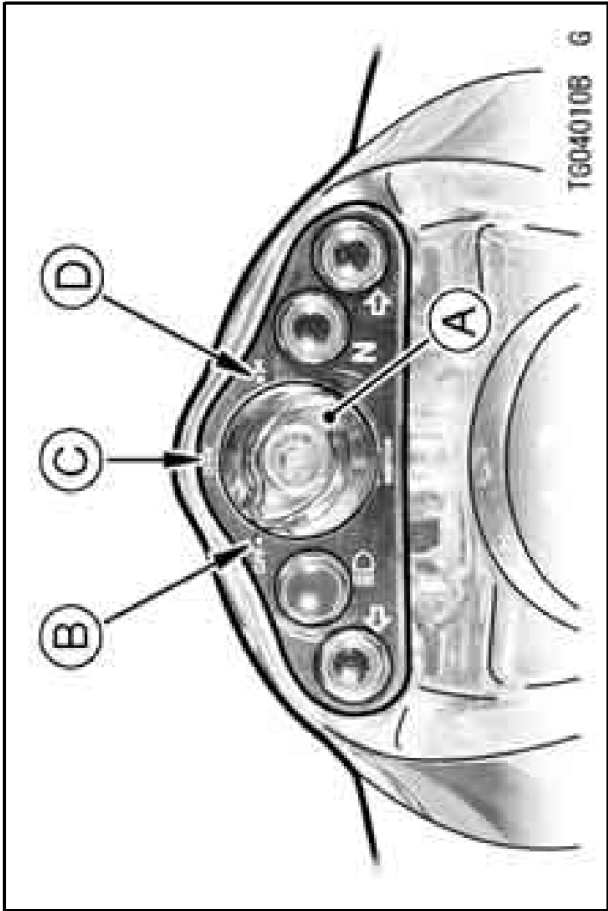
Attenzione a non utilizzare un portachiaavi che possa danneggiare la finitura della motocicletta.

Interruttore accensione

Si tratta di un interruttore a tre posizioni, azionato a chiave. La chiave può essere disinserita da qualunque posizione (OFF, ON, P) dell'interruttore.

Questo interruttore di accensione è progettato in modo che la chiave possa essere disinserita dalla posizione ON; inoltre esso può essere spostato da ON su OFF o P (stazionamento) a chiave disinserita.

Rimuovere la chiave dall'interruttore di accensione prima dell'utilizzo del veicolo se si desidera ridurre la possibilità che la catena della chiave danneggi la finitura della motocicletta.



- A. Interruttore accensione
- B. OFF
- C. ON
- D. P (Stazionamento)

OFF	Motore spento. Tutti i circuiti elettrici disattivati.
ON	Motore acceso. Si possono utilizzare tutte le attrezzature elettriche.
P (Stazionamento)	Motore spento. Fanale posteriore, luce targa e luce di città accesi (tranne modelli per l'Australia). Tutti gli altri circuiti elettrici disattivati.

NOTA

○ La luce di città (tranne modello per l'Australia), il fanale posteriore e la luce targa sono accesi ogniqualvolta l'interruttore di accensione si trovi in posizione ON. Il faro si accende quando si rilascia il pulsante di avviamento dopo aver avviato il motore. Per evitare di scaricare la batteria,

avviare sempre il motore immediatamente dopo aver portato la chiave di accensione in posizione ON.

○ *Se si lascia l'interruttore in posizione P (stazionamento) per molto tempo (un'ora), la batteria può scaricarsi completamente.*

○ *Accertarsi di portare la chiave di accensione su OFF o P (stazionamento) quando si parcheggia la motocicletta.*

Interruttori manubrio sezione destra

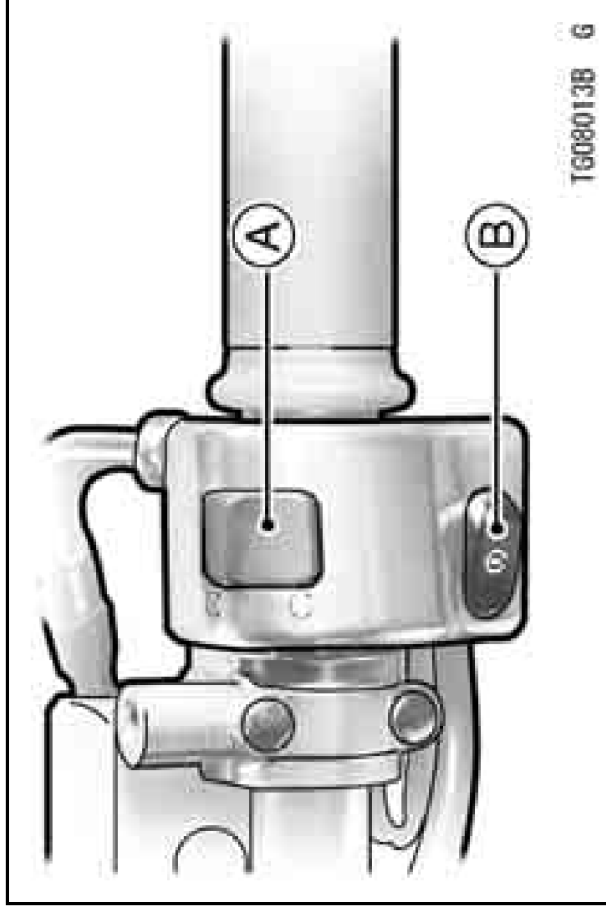
Interruttore di arresto motore

Oltre all'interruttore di accensione, l'interruttore di arresto motore deve trovarsi nella posizione  affinché la motocicletta possa funzionare.

L'interruttore di arresto motore serve per i casi di emergenza. Se un'emergenza richiede l'arresto del motore, portare l'interruttore di arresto motore in posizione  .

NOTA

○ *Sebbene l'interruttore arresti il motore, esso non disattiva tutti i circuiti elettrici. Normalmente, per spegnere il motore, si deve utilizzare l'interruttore di accensione.*



A. Interruttore di arresto motore
B. Pulsante avviamento

Per istruzioni sull'avviamento, fare riferimento alla sezione Avviamento del motore nel capitolo “Come utilizzare la motocicletta” .

Pulsante di avviamento

Premendo il pulsante di avviamento si attiva il motorino di avviamento elettrico, a condizione che la leva della frizione sia azionata o che il cambio sia in folle.

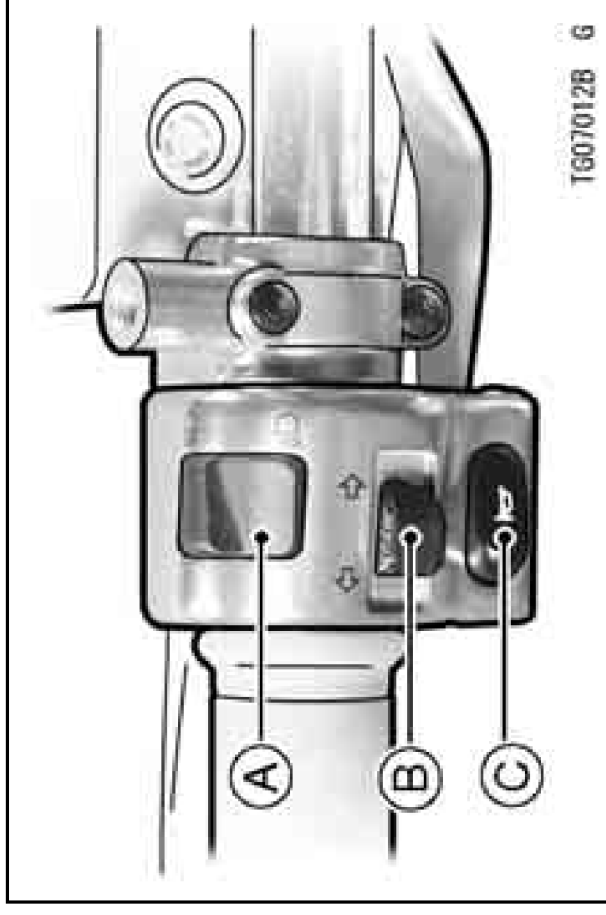
Interruttori manubrio sezione sinistra

Commutatore delle luci

Con il commutatore delle luci si può selezionare il faro abbagliante o anabbagliante. Quando il faro è impostato sull'abbagliante (), è accesa la relativa spia.

Abbagliante.....()

Anabbagliante.....()



A. Commutatore luci

B. Interruttore indicatori di direzione

C. Pulsante avvisatore acustico

Interruttore degli indicatori di direzione

Quando l'interruttore degli indicatori di direzione viene spostato verso sinistra () o destra (), lampeggia il corrispondente indicatore di direzione.

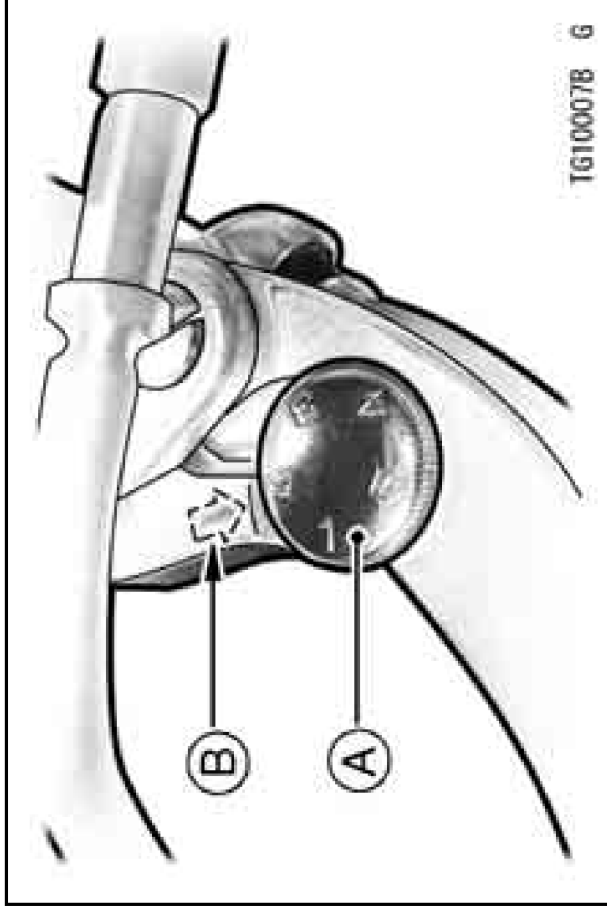
L'interruttore degli indicatori di direzione si spegne automaticamente dopo 8 secondi e dopo che il motoveicolo ha percorso 65 m. Tuttavia è opportuno abituarsi a premere il pulsante per disinserire gli indicatori di direzione.

Pulsante dell'avvisatore acustico

Premendo il pulsante, l'avvisatore acustico si attiva.

Regolatori leva freno/frizione

Sia la leva freno sia la leva frizione dispongono di un regolatore. La leva libera può essere adattata alla mano del conducente grazie alle 5 posizioni di cui dispone ciascun regolatore. Spingere la leva in avanti e ruotare il regolatore per allineare il numero alla freccia posta sul supporto della leva stessa. La distanza fra la manopola e la leva libera è minima al numero 5 e massima al numero 1.



A. Regolatore

B. Freccia

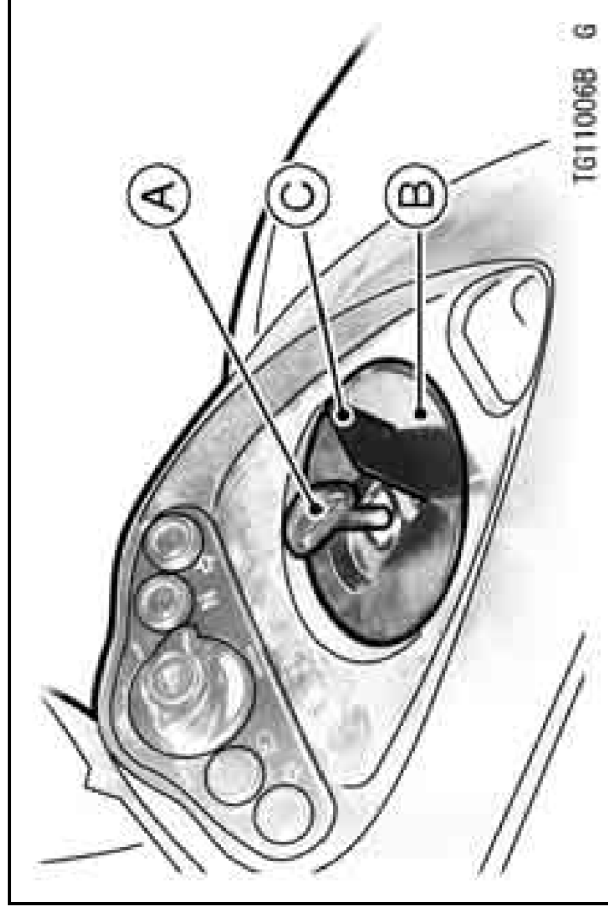
Tappo serbatoio carburante

Per aprire il tappo del serbatoio del carburante, sollevare il coperchio foro chiave. Inserire la chiave di accensione nel tappo del serbatoio carburante e ruotare la chiave a destra.

Per chiudere, spingere il tappo in basso in posizione con la chiave inserita. La chiave può essere estratta riportandola a sinistra nella posizione originaria.

NOTA

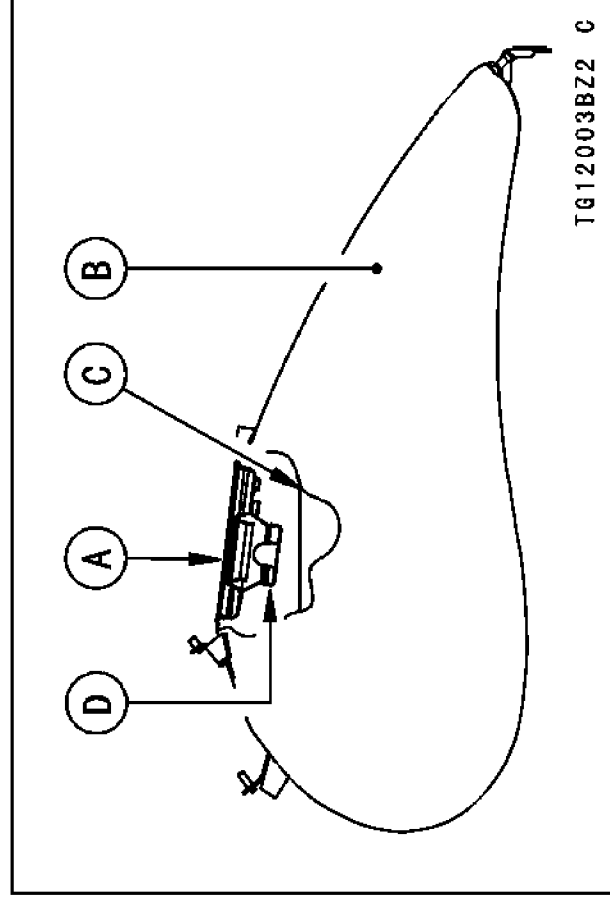
- *Il tappo del serbatoio carburante non può essere chiuso senza inserire la chiave e non si può disinserire la chiave se il tappo non è chiuso correttamente.*
- *Non premere sulla chiave per chiudere il tappo, altrimenti il tappo non si chiuderà.*



- A. Chiave accensione
- B. Tappo serbatoio carburante
- C. Coperchio foro chiave

Serbatoio carburante

Non riempire il serbatoio sotto la pioggia o in ambienti molto polverosi, onde evitare contaminazioni del carburante.



- A. Tappo serbatoio
- B. Serbatoio carburante
- C. Livello superiore
- D. Bocchettone di riempimento

⚠ PERICOLO

La benzina è un liquido estremamente infiammabile e, in certe condizioni, può dare luogo a esplosioni. Portare la chiave dell'accensione su "OFF". Non fumare. Accertare che l'ambiente sia sufficientemente ventilato e non vi siano sorgenti di fiamma o scintille; questo vale anche per dispositivi con luce spia.

Non riempire mai il serbatoio carburante fino al bocchettone di riempimento. Se il serbatoio viene riempito eccessivamente, il carburante può espandersi per effetto del calore e fuoriuscire attraverso gli sfiati del tappo del serbatoio.

Dopo il rifornimento, accertare che il tappo del serbatoio carburante sia chiuso saldamente.

⚠ PERICOLO

Se si è versata della benzina sul serbatoio, pulire immediatamente.

Requisiti carburante:

Il motore della vostra Kawasaki è progettato per utilizzare esclusivamente benzina senza piombo con numero di ottano minimo RON 95.

ATTENZIONE

Non utilizzare benzina con piombo, che comprometterebbe irrimediabilmente il convertitore catalitico. (Per ulteriori informazioni, fare riferimento alla sezione "Convertitore catalitico" nel capitolo "Come utilizzare la motocicletta".)

30 INFORMAZIONI GENERALI

Numero di ottano

Il numero di ottano di una benzina misura la sua resistenza alla detonazione o al “battito in testa”. Il termine tecnico con cui si indica il numero di ottano della benzina è numero di ottano controllato (RON). Utilizzare sempre benzina con numero di ottano uguale o superiore a RON 95.

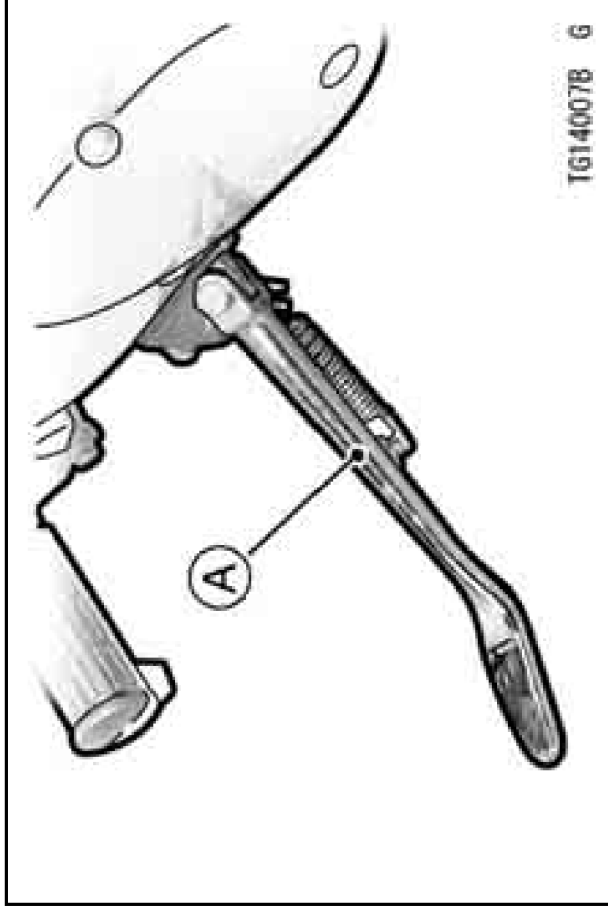
NOTA

- Se il motore “batte” o “picchia” in testa, utilizzare una benzina di tipo diverso con numero di ottano superiore.

ATTENZIONE
Usare esclusivamente benzina con numero minimo di ottano 95 per evitare gravi danni al motore.

Cavalletto

La motocicletta è dotata di un cavalletto laterale.



A. Cavalletto laterale

Ogniqualvolta si utilizzi il cavalletto laterale, abituarsi a sollevarlo completamente con il piede prima di salire in sella.

NOTA

- *La motocicletta è dotata di un interruttore cavalletto laterale. L'interruttore è stato concepito in modo da impedire che il motore si avvii con il cambio innestato e il cavalletto laterale abbassato.*

NOTA

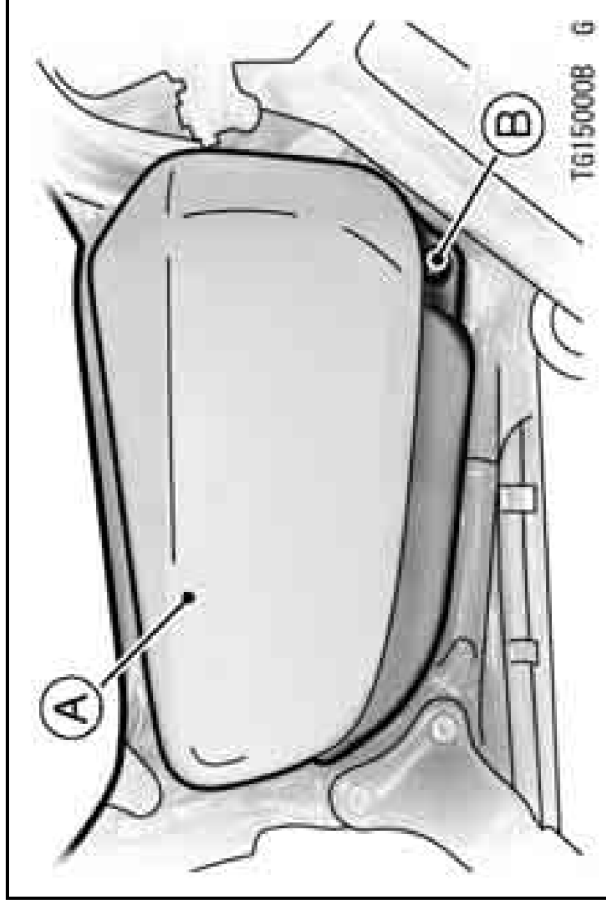
- *Quando si utilizza il cavalletto laterale, ruotare il manubrio verso sinistra.*

Coperchi laterali

I coperchi laterali sinistro e destro vengono rimossi per effettuare il rifornimento di liquido di raffreddamento, estrarre la borsa attrezzi e controllare i fusibili.

Smontaggio coperchio laterale destro -

- Rimuovere la vite di fissaggio del coperchio laterale destro.
- Tirare il coperchio laterale verso l'esterno.

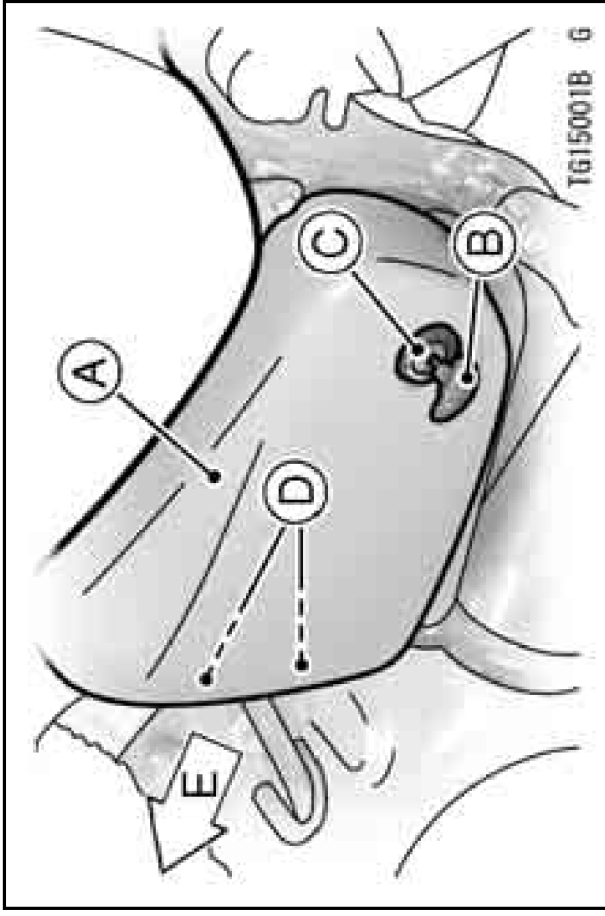


A. Coperchio laterale destro

B. Vite

Smontaggio coperchio laterale sinistro -

- Inserire la chiave di accensione nella serratura e ruotare la chiave a destra.
- Tirare verso l'esterno l'estremità posteriore del coperchio laterale.
- Spingere in avanti il coperchio laterale con la chiave di accensione inserita.



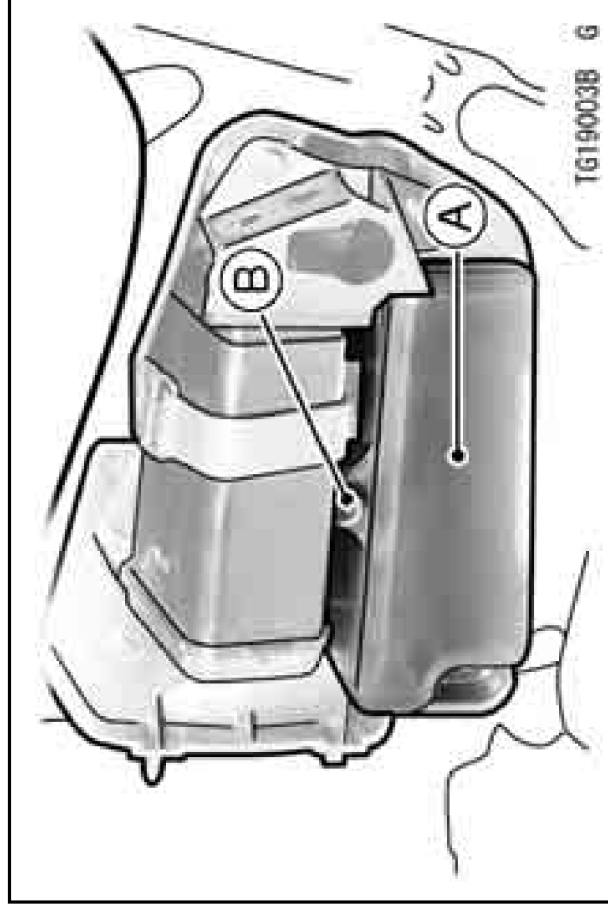
- A. Coperchio laterale sinistro
- B. Chiave accensione
- C. Serratura
- D. Sporgenze
- E. Spingere in avanti

Cassetta degli attrezzi

La cassetta degli attrezzi è collocata dietro al coperchio laterale sinistro.

Riporre la borsa attrezzi in questa cassetta. Il kit contiene strumenti che possono essere d'aiuto per le eventuali riparazioni, regolazioni e procedure di manutenzione da effettuare per strada illustrate in questo manuale.

- Aprire il coperchio della cassetta degli attrezzi tirando la manopola.

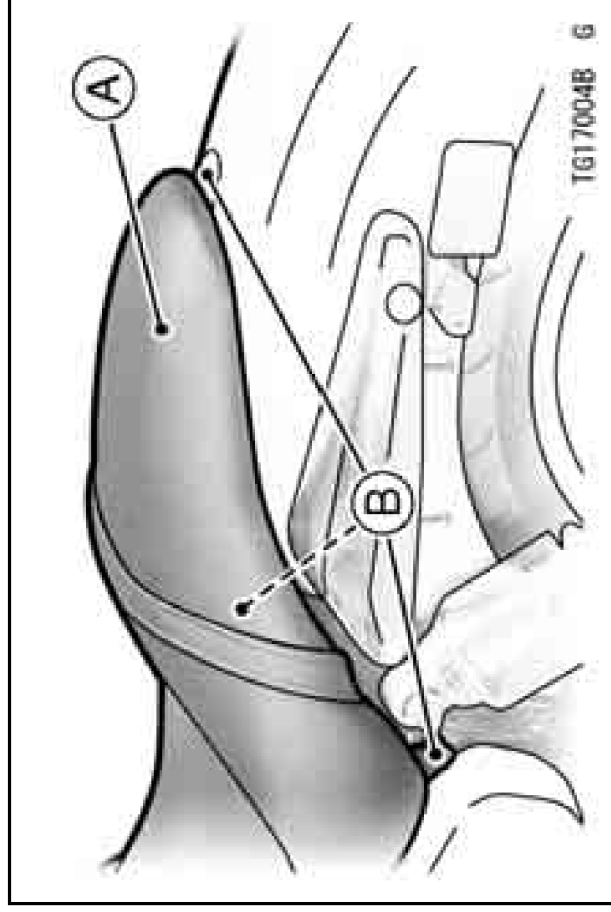


- A. Cassetta attrezzi
- B. Manopola

Sella

Smontaggio sella

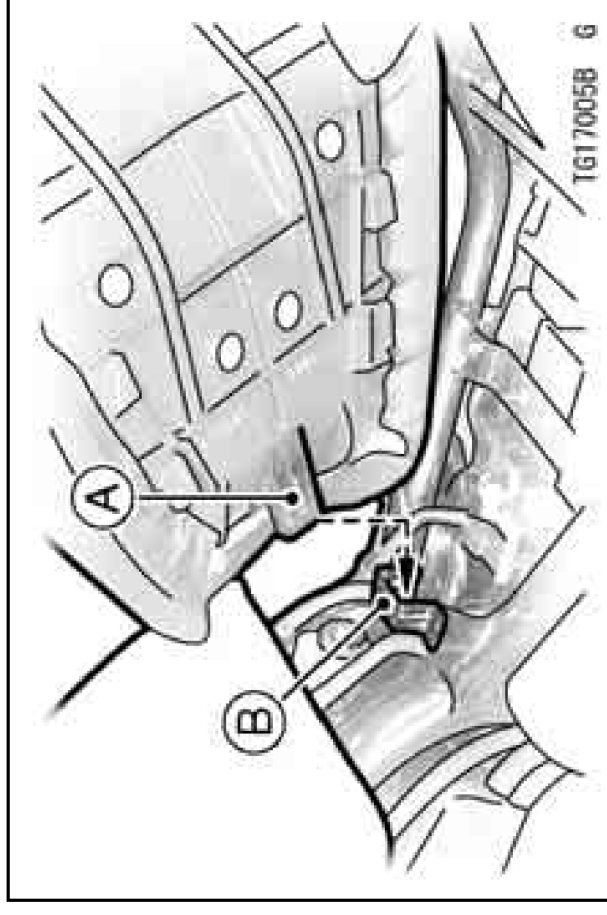
- Per smontare la sella del conducente, rimuovere le tre viti di fissaggio e tirare la sella all'indietro.



A. Sella conducente B. Vite

Montaggio sella

- Per montare la sella del conducente, inserire la sporgenza posta sulla parte anteriore della sella nella sede situata sul telaio e serrare le tre viti.

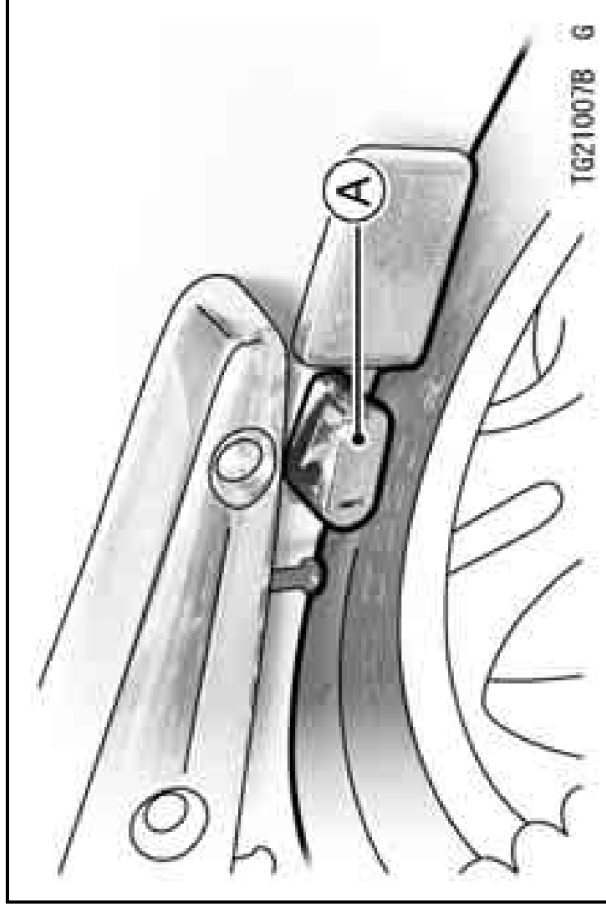


A. Sporgenza B. Sede

Gancio per il casco

Il casco può essere fissato alla motocicletta servendosi degli appositi ganci. I ganci del casco sono situati sui lati sinistro e destro del telaio.

Il gancio per il casco può essere sbloccato inserendo la chiave di accensione nella serratura e ruotando la chiave verso destra.



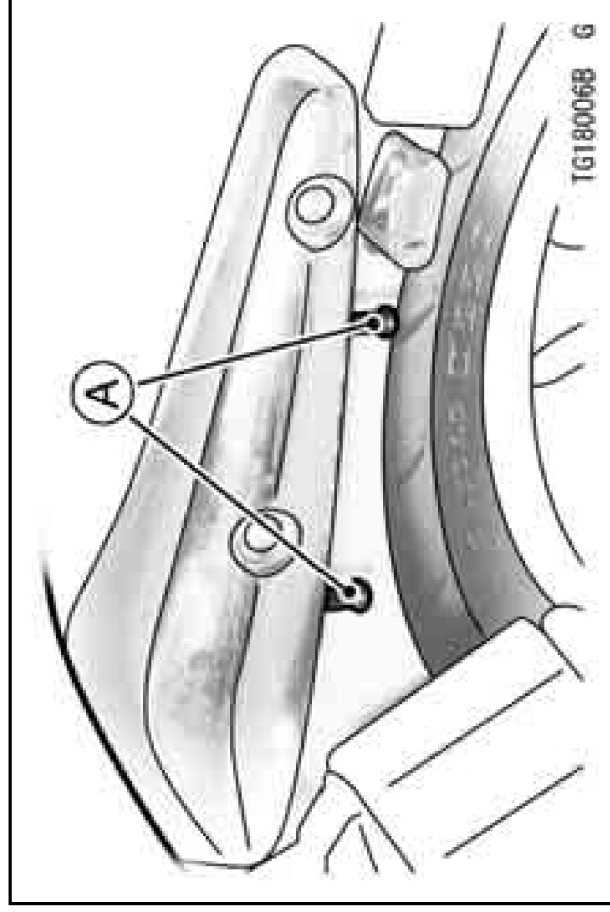
A. Gancio casco

⚠ PERICOLO

Non utilizzare la motocicletta con i caschi fissati ai ganci. I caschi possono distrarre il conducente o interferire con le normali operazioni di guida e provocare quindi incidenti.

Ganci di fissaggio

Quando si fissano carichi leggeri alla sella, utilizzare i ganci di fissaggio sinistro e destro situati sotto la sella del conducente.



A. Ganci di fissaggio

Bloccasterzo

La motocicletta è dotata di bloccasterzo, situato a destra del tubo della testa del canotto sterzo.

Per bloccare lo sterzo -

1. Girare il manubrio a sinistra.
2. Inserire la chiave di accensione.
3. Ruotare la chiave a sinistra di mezzo giro.
4. Estrarre la chiave

NOTA

- Se lo sterzo si blocca con difficoltà, ruotare lievemente il manubrio verso sinistra o verso destra.
- Per sbloccare lo sterzo ruotare il manubrio lievemente a destra.

⚠ PERICOLO

Sbloccare lo sterzo prima di avviare il motore. Se si tenta di guidare con lo sterzo bloccato si possono causare incidenti.



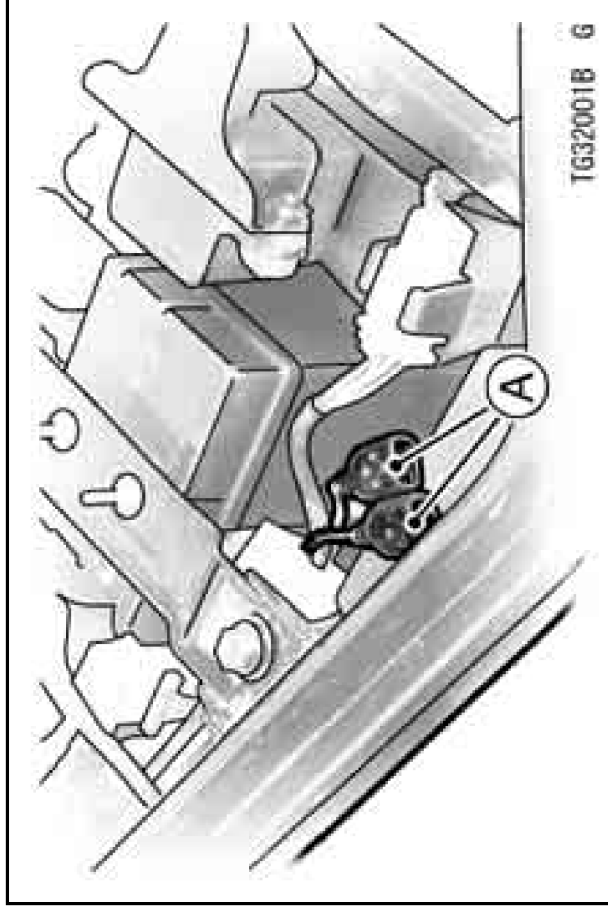
A. Bloccasterzo

Connettori accessori elettrici

L'energia elettrica della batteria può essere utilizzata tramite i connettori degli accessori elettrici, indipendentemente dalla posizione dell'interruttore di accensione. Rispettare le indicazioni elencate qui di seguito.

Connettori accessori elettrici

Ubicazione	Polarità	Colore cavo
Sotto la sella del conducente	(+)	Bianco/blu
	(-)	Nero/giallo
Sotto il serbatoio carburante	(+)	Bianco/blu
	(-)	Nero/Giallo
Corrente massima:		10 A



A. Connettori accessori elettrici (sotto la sella del conducente)

- I connettori degli accessori elettrici situati sotto il serbatoio carburante possono essere utilizzati smontando il serbatoio. Lo smontaggio del serbatoio deve essere effettuato da un concessionario autorizzato Kawasaki.

ATTENZIONE

Montare sempre un fusibile con numero di ampere pari o inferiore a 10A nel circuito elettrico degli accessori. Il motoveicolo ha un unico fusibile (10A) per proteggere l'intero impianto elettrico. Se questo fusibile salta, il motore non funziona.

Non collegare più di 70W di carico totale all'impianto elettrico del motoveicolo, altrimenti la batteria può scaricarsi, anche a motore in funzione.

⚠ PERICOLO

Attenzione a non schiacciare alcun cavo elettrico fra la sella e il telaio oppure fra altri componenti, onde evitare un cortocircuito.

RODAGGIO

I primi 1.600 km di percorrenza della motocicletta vengono definiti periodo di rodaggio. Se durante questo periodo non viene utilizzata con cautela, è probabile che dopo poche migliaia di chilometri la motocicletta sia “rotta” piuttosto che “rodata”.

Osservare le seguenti regole durante il rodaggio.

- La tabella indica i regimi motore massimi raccomandati durante il rodaggio.

Chilometraggio	Regime motore massimo
0 – 800 km	3.000 g/min
800 – 1.600 km	4.000 g/min

NOTA

- *Quando si marcia su strade pubbliche, mantenere la velocità massima entro i limiti previsti dalle norme di circolazione.*
- Non non iniziare la marcia né far salire di giri il motore immediatamente dopo l'avviamento, nemmeno a motore già caldo. Lasciare il motore in funzione per due o tre minuti al minimo, per consentire all'olio di raggiungere tutti i componenti del motore.
- Non far salire di giri il motore quando il cambio è in folle.

PERICOLO

I pneumatici nuovi sono scivolosi e possono determinare la perdita di controllo del mezzo e lesioni alle persone.

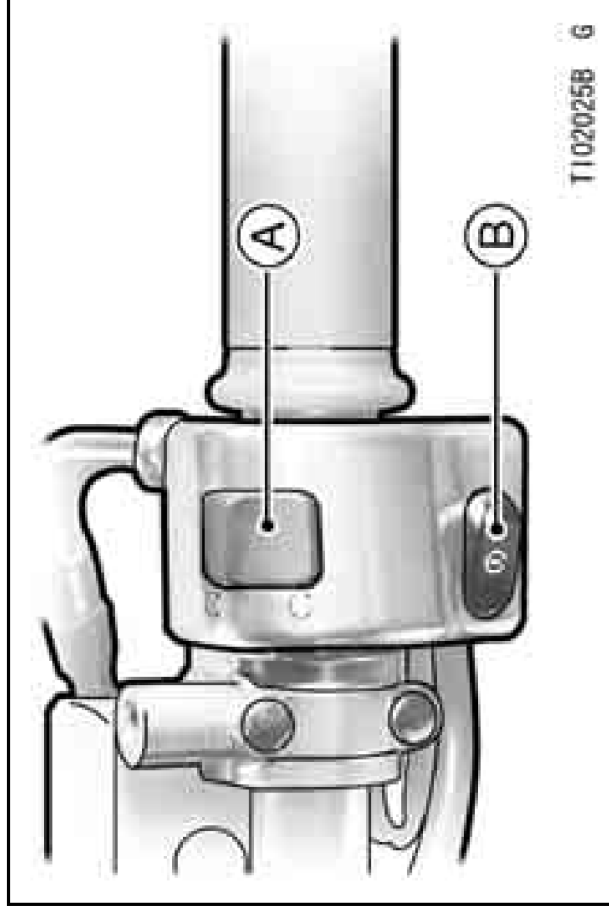
È necessario un periodo di rodaggio di 160 km per assicurare una trazione normale dei pneumatici. Durante il rodaggio, evitare frenate e accelerazioni brusche; non affrontare le curve al limite dell'aderenza.

Inoltre, ai 1.000 km è estremamente importante che un concessionario autorizzato Kawasaki esegua il servizio di manutenzione iniziale.

COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

Avviamento del motore

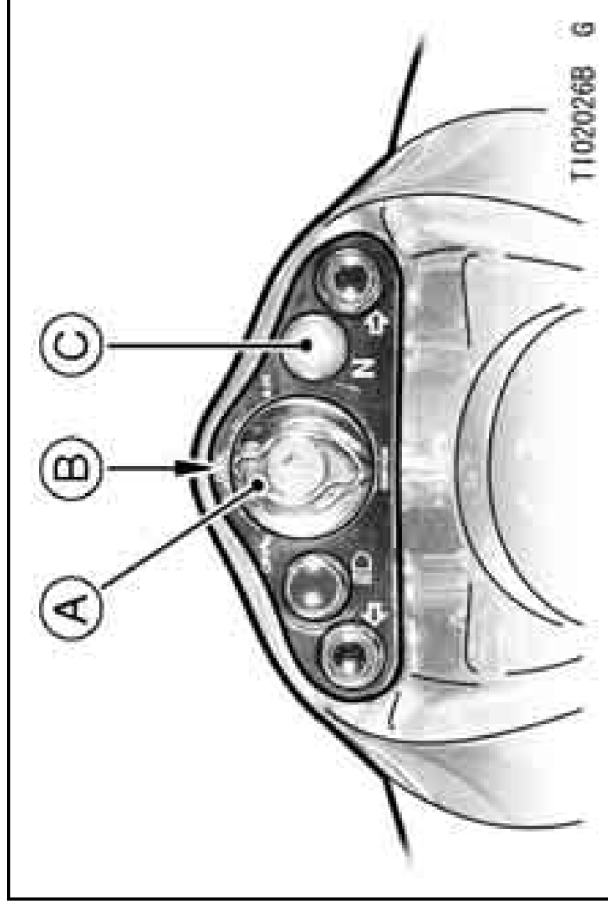
- Verificare che l'interruttore di arresto motore sia in posizione .



A. Interruttore di arresto motore

B. Pulsante avviamento

- Portare la chiave di accensione su ON.
- Accertare che il cambio sia in folle.



A. Interruttore avviamento

B. Posizione ON

C. Spia folle

NOTA

- La motocicletta è dotata di un sensore veicolo a terra, che determina l'arresto automatico del motore in caso di caduta della motocicletta. Dopo avere rimesso la motocicletta

42 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

in posizione verticale, prima di avviare il motore portare la chiave di accensione su "OFF" e quindi nuovamente su "ON".

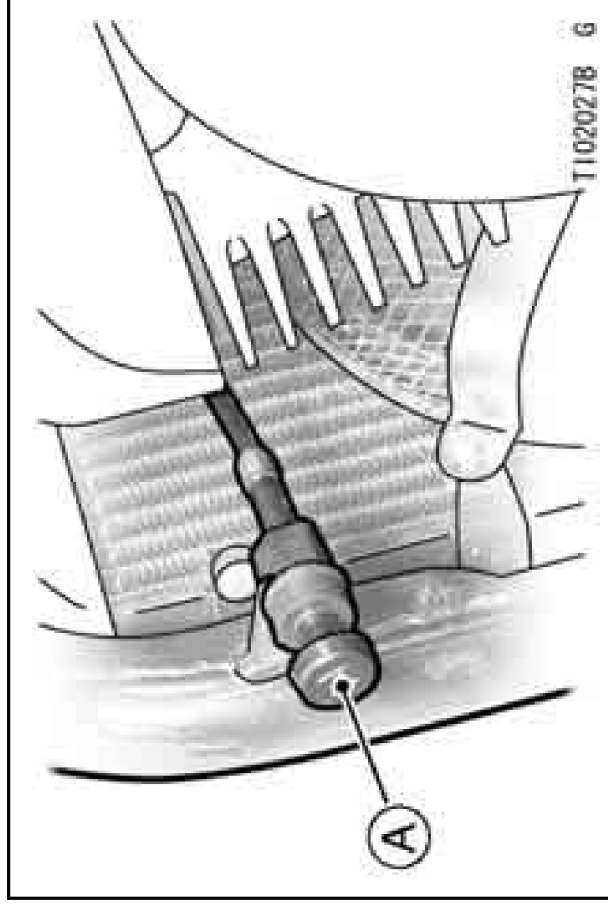
- Premere il pulsante di avviamento lasciando l'acceleratore completamente chiuso e senza usare il pomello dell'arricchitore.

ATTENZIONE

Non azionare continuamente il motorino di avviamento per oltre 5 secondi, per evitare di surriscaldarlo e di provocare una caduta temporanea della tensione della batteria. Attendere 15 secondi tra ogni azionamento del motorino per lasciarlo raffreddare e per recuperare la tensione batteria.

NOTA

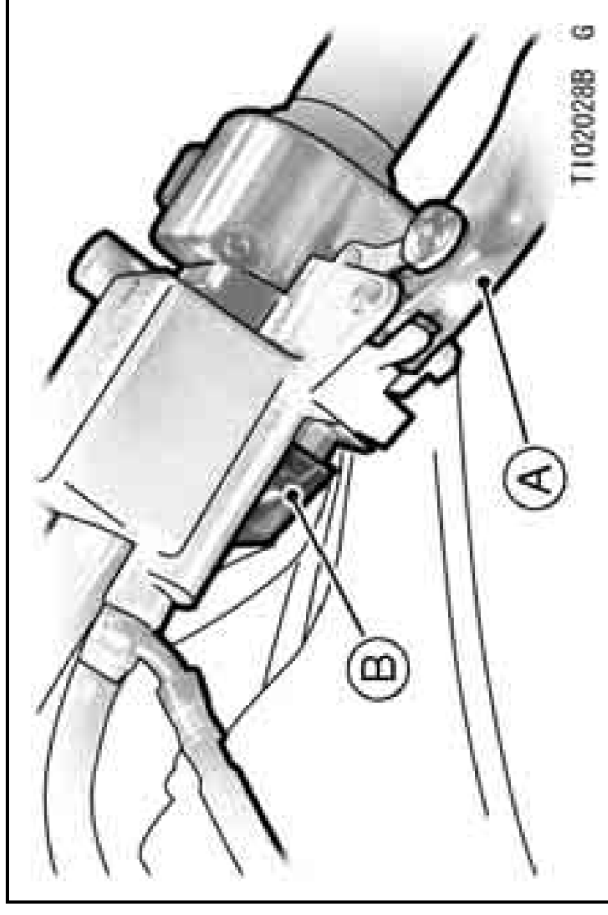
- *Estrarre completamente il pomello dell'arricchitore se vi sono difficoltà di avviamento a basse temperature esterne o ad elevate altitudini; quindi, una volta che il motore si sia riscaldato sufficientemente da poter girare al minimo senza l'ausilio dell'arricchitore, riportare il pomello in posizione originaria.*



A. Pomello arricchitore

NOTA

○ La motocicletta è dotata di interruttore di esclusione avviamento. L'interruttore è stato concepito in modo da impedire che il motore si avvii con il cambio innestato e il cavalletto laterale abbassato. Tuttavia il motore può essere avviato con la leva frizione tirata e il cavalletto laterale completamente sollevato.



- A. Leva frizione
- B. Interruttore di esclusione avviamento

ATTENZIONE

Non fare funzionare il motore al minimo per oltre cinque minuti: il motore potrebbe surriscaldarsi e subire danni.

Avviamento con l'ausilio di cavi

Se la batteria della motocicletta è scarica, deve essere smontata e caricata. Se questo è impossibile, per avviare il motore si possono usare un sovralimentatore della batteria da 12 volt e cavi di adattamento .

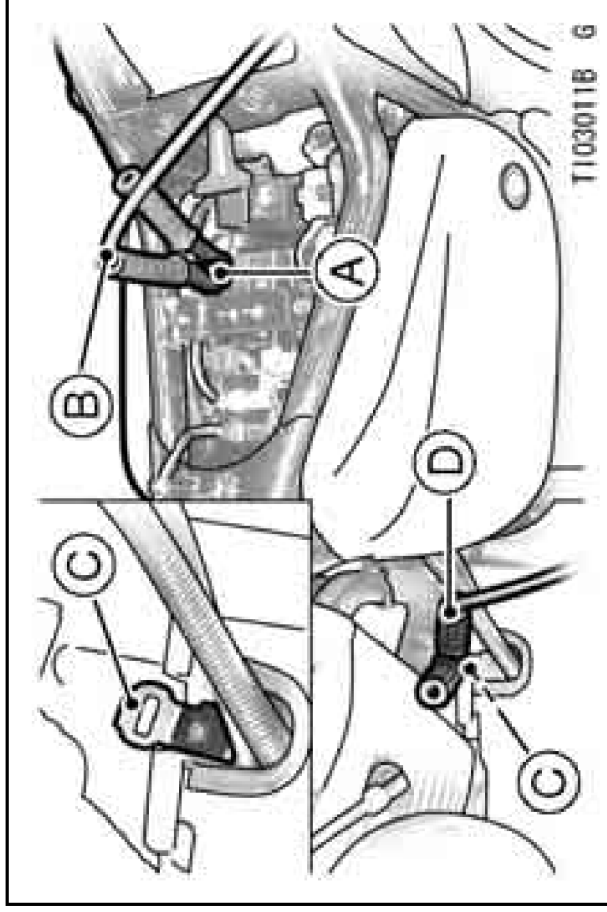
⚠ PERICOLO

L'acido della batteria genera idrogeno, un gas infiammabile e, in certe condizioni, esplosivo. Esso è sempre presente nella batteria, anche quando è scarica. Tenere lontane dalla batteria tutte le fiamme e le scintille (sigarette). Quando si opera sulla batteria, indossare protezioni per gli occhi . Nel caso in cui l'acido della batteria venga a contatto con la cute, gli occhi o gli indumenti, sciacquare immediatamente le zone interessate con acqua per almeno cinque minuti. Consultare un medico.

Collegamento cavi di adattamento

- Smontare la sella del conducente.
- Accertare che la chiave di accensione sia su "OFF" .

- Collegare con un cavo di adattamento il terminale positivo (+) del sovralimentatore e il terminale positivo (+) della batteria motocicletta.



- A. Terminale positivo (+) batteria motocicletta
- B. Da terminale positivo (+) sovralimentatore
- C. Staffa di messa a terra telaio
- D. Da terminale negativo (-) sovralimentatore

- Collegare con un altro cavo di adattamento il terminale negativo (-) del sovralimentatore alla staffa di messa

a terra telaio. Non utilizzare il terminale negativo (-) della batteria.

⚠ PERICOLO

Non effettuare quest'ultima connessione al sistema di alimentazione o alla batteria. Attenzione a non toccare contemporaneamente i cavi positivo e negativo; non sporgersi sopra la batteria quando si effettua quest'ultima connessione. Non effettuare l'avviamento con l'ausilio di cavi se la batteria è congelata. Potrebbe esplodere.

Non invertire la polarità collegando il positivo (+) al negativo (-): si rischiano l'esplosione della batteria e gravi danni all'impianto elettrico.

46 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

- Seguire la procedura di avviamento standard del motore.

ATTENZIONE
Non azionare continuamente il motorino di avviamento per oltre 5 secondi, per evitare di surriscaldarlo e di provocare una caduta temporanea della tensione della batteria. Attendere 15 secondi tra ogni azionamento del motorino per lasciarlo raffreddare e per recuperare la tensione batteria.

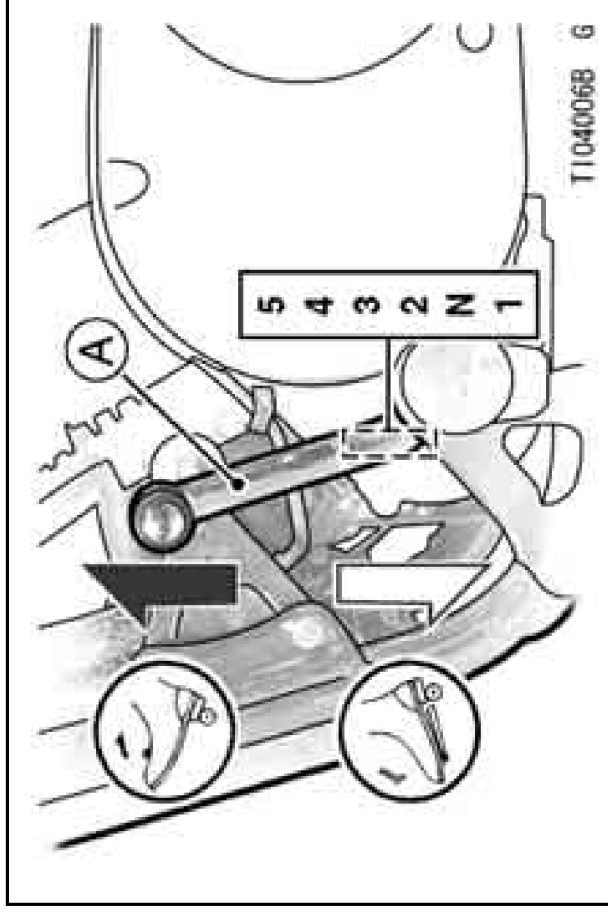
- Dopo l'avviamento del motore, scollegare i cavi di adattamento. Scollegare dalla motocicletta prima il cavo negativo (-). Rimontare la sella del conducente.

Partenza

- Verificare che il cavalletto laterale sia sollevato.
- Tirare la leva della frizione.
- Selezionare la 1a marcia.
- Aprire leggermente l'acceleratore e iniziare a rilasciare molto lentamente la leva della frizione.
- Non appena la frizione comincia a innestarsi, aprire un poco di più l'acceleratore, alimentando il motore con carburante sufficiente ad evitarne lo stallo.

Selezione marce

- Chiudere l'acceleratore quando si tira la leva frizione.
- Passare alla marcia superiore o inferiore.



A. Pedale del cambio

NOTA

○ La motocicletta è dotata di un interruttore cavalletto laterale. L'interruttore è stato concepito in modo da impedire che il motore si avvii con il cambio innestato e il cavalletto laterale abbassato.

⚠ PERICOLO

Non scalare alla marcia inferiore a una velocità eccessiva, onde evitare un eccessivo salto del regime motore (g/min). Ciò può determinare non soltanto danni al motore, ma anche lo slittamento della ruota posteriore con conseguente incidente. La scalata deve essere effettuata a una velocità inferiore a quella indicata per ciascuna marcia nella tabella.

48 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

- Aprire parzialmente l'acceleratore e contemporaneamente rilasciare la leva della frizione.

NOTA

○ Il cambio è dotato di un rilevatore positivo di folle. Quando la motocicletta è ferma, il rilevatore impedisce al cambio innestato in 1a di oltrepassare la posizione di folle. Per utilizzare il rilevatore positivo di folle, a motocicletta ferma selezionare la 1a marcia, quindi sollevare il pedale del cambio. Il cambio passerà esclusivamente in posizione di folle.

Velocità veicolo in fase di scalata

Scalata	km/h
5a → 4a	50 (31)
4a → 3a	40 (25)
3a → 2a	30 (19)
2a → 1a	20 (13)

Frenata

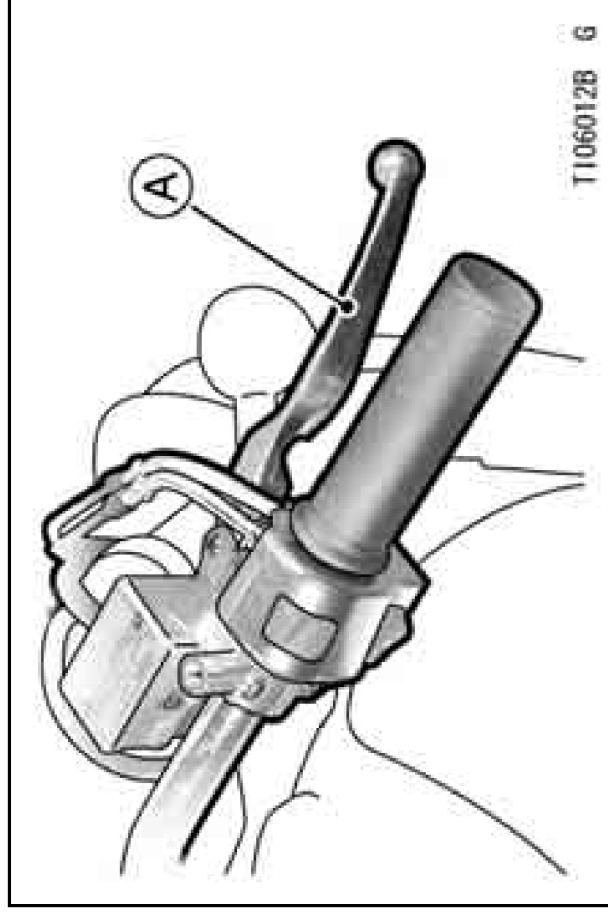
- Chiudere completamente l'acceleratore lasciando la frizione innestata (tranne in caso di selezione delle marce), per sfruttare l'azione frenante del motore.
- Scalare una marcia alla volta in modo da trovarsi in 1a al momento del completo arresto.
- Per fermarsi, azionare sempre entrambi i freni contemporaneamente. Di norma, è necessario azionare più energicamente il freno anteriore rispetto a quello posteriore. Scalare o disinnestare completamente la frizione se necessario, per evitare lo stallo del motore.
- Non bloccare mai i freni, per evitare lo slittamento delle ruote. In curva è consigliabile non frenare affatto. Moderare la velocità prima di entrare in curva.

- Per le frenate di emergenza trascurare la scalata e concentrarsi sui freni che devono essere azionati in modo estremamente energico, senza causare però lo slittamento delle ruote.

ATTENZIONE

Per proteggere i componenti di controllo delle emissioni, non disattivare l'interruttore di accensione quando la motocicletta è in movimento.

50 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA



A. Leva freno anteriore



A. Pedale freno posteriore

Arresto del motore

- Chiudere completamente l'acceleratore.
- Portare il cambio in folle.
- Portare la chiave dell'accensione su "OFF".
- Posizionare la motocicletta su una superficie stabile e piana, servendosi del cavalletto laterale.
- Bloccare lo sterzo.

NOTA

- *La motocicletta è dotata di un sensore veicolo a terra, che determina l'arresto automatico del motore in caso di caduta della motocicletta. Dopo avere rimesso la motocicletta in posizione verticale, prima di avviare il motore portare la chiave di accensione su "OFF" e quindi nuovamente su "ON".*

Arresto del motore in caso di emergenza

La vostra motocicletta Kawasaki è stata progettata e costruita per garantirvi comodità e sicurezza ottimali. Tuttavia, per sfruttare appieno i vantaggi offerti dalla tecnologia e dal know-how Kawasaki, è fondamentale che il proprietario/conducente esegua la corretta manutenzione del veicolo e acquisisca una perfetta conoscenza del suo funzionamento. Una manutenzione non adeguata può creare situazioni pericolose come ad esempio un guasto all'acceleratore. Due delle cause più frequenti di questo genere di guasto sono:

1. Un filtro aria sottoposto a non corretta manutenzione oppure ostruito può permettere la penetrazione di impurità e polvere nel corpo farfallato e determinare l'inceppamento della valvola a farfalla in posizione di apertura.

2. Durante la rimozione del filtro aria le impurità penetrano nel corpo farfallato, che si inceppa.

In caso di emergenza come un guasto all'acceleratore è possibile arrestare la motocicletta azionando i freni e disinnestando la frizione. Una volta avviata questa manovra, si può usare l'interruttore di arresto per fermare il motore. Se si utilizza l'interruttore di arresto del motore, disattivare l'interruttore di accensione dopo avere fermato la motocicletta.

Stazionamento

- Portare il cambio in folle e la chiave di accensione su "OFF".
- Posizionare la motocicletta su una superficie stabile e piana, servendosi del cavalletto laterale.

ATTENZIONE

Non parcheggiare su una superficie instabile o fortemente inclinata, poiché la motocicletta potrebbe cadere.

- Se si parcheggia in un garage o altra struttura, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato e che la motocicletta non sia vicina ad alcuna sorgente di fiamma o scintille, incluso qualunque dispositivo con luce spia.

⚠ PERICOLO

La benzina è un liquido estremamente infiammabile e, in certe condizioni, può dare luogo a esplosioni.

- Bloccare lo sterzo per prevenire un eventuale furto.

NOTA

- *Quando ci si ferma di notte in una zona trafficata è possibile lasciare accesi il fanale posteriore, le luci della targa e di città, per essere maggiormente visibili: le luci si attivano ruotando la chiave di accensione in posizione P (stazionamento).*
- *Non lasciare l'interruttore di accensione in posizione P troppo a lungo, altrimenti la batteria si scarica.*

Convertitore catalitico

Questa motocicletta è dotata di convertitore catalitico nel sistema di scarrico. Il platino e il rodio nel convertitore reagiscono con le sostanze inquinanti, monossido di carbonio e idrocarburi, trasformandoli in innocua anidride carbonica e acqua e rendendo così assai più puliti i gas che vengono scaricati nell'atmosfera.

Per un funzionamento corretto del convertitore catalitico, osservare le seguenti misure precauzionali.

- La marmitta e i gas di scarico di questo modello sono più caldi del normale a causa della reazione chimica che si verifica nel convertitore catalitico. Sebbene la marmitta sia costituita da doppi tubi per ridurre il trasferimento di calore, la temperatura sulla superficie della marmitta rimane molto elevata.

- Usare esclusivamente benzina senza piombo. Non usare mai benzina con piombo. La benzina con piombo riduce notevolmente l'efficienza del convertitore catalitico.
- Non procedere per inerzia con l'interruttore di accensione e/o l'interruttore di arresto motore disattivati. Non tentare di avviare il motore a spinta se la batteria è scarica. Non utilizzare il veicolo se il motore o anche solo un cilindro evidenziano accensioni difettose. In queste condizioni, la miscela aria/carburante incombusta che fuoriesce dal motore accesa eccessivamente la reazione nel convertitore. Quest'ultimo si surriscalda e viene danneggiato quando il motore è caldo, oppure vede la propria efficienza ridotta quando il motore è freddo.

FUNZIONAMENTO SICURO

Controlli di sicurezza giornalieri

Effettuare i seguenti controlli ogni giorno prima di utilizzare il mezzo. Il tempo richiesto è minimo ed eseguendo abitualmente questi controlli si favorisce una marcia sicura e affidabile.

Se questi controlli evidenziano anomalie, fare riferimento al capitolo Manutenzione e regolazioni, oppure informarsi presso il proprio concessionario sugli interventi da effettuare per ripristinare condizioni di funzionamento sicure.

! PERICOLO

La mancata esecuzione quotidiana di questi controlli prima dell'utilizzo del mezzo può arrecare gravi danni o incidenti.

Carburante Sufficiente carburante nel serbatoio, assenza di perdite.

Olio motore Livello olio fra le linee di riferimento.

Nessun rumore anomalo

Pneumatici Pressione di gonfiaggio (a freddo):

Anteriore	Fino a 184 kg di carico	250 kPa (2,5 kg/cm ²)
Posteriore	Fino a 184 kg di carico	250 kPa (2,5 kg/cm ²)

Montare il cappuccio valvola dell'aria.

56 FUNZIONAMENTO SICURO

Dadi, viti, elementi di
fissaggio

Verificare che i componenti dello sterzo e delle sospensioni, i perni ruota e tutti i comandi siano perfettamente serrati e fissati.

Sterzo

Movimento scorrevole ma senza gioco da un blocco all'altro.

Nessun inceppamento dei cavi di comando.

Freni

Usura pastiglie freni: Spessore materiale di attrito rimanente superiore a 1 mm.

Assenza perdite olio freni.

Nessun danno al flessibile del freno

Acceleratore

Gioco manopola acceleratore 2 – 3 mm.

Frizione

Nessuna perdita di liquido frizione.

Nessun danno al flessibile della frizione

Liquido di raffreddamento

Nessuna perdita di liquido di raffreddamento.

Livello del liquido di raffreddamento fra le linee di riferimento (a motore freddo).

Coppia conica

Nessuna perdita di olio

Attrezzatura elettrica ...

Tutte le luci e l'avvisatore acustico funzionano.

Interruttore di arresto

motore

Arresta il motore.

Cavalletto laterale Ritorna in posizione completamente sollevata per l'azione della molla.

Le molle di ritorno non sono deboli o danneggiate.

Fare riferimento all'etichetta delle avvertenze "Controlli di sicurezza giornalieri" fissata sul retro del coperchio laterale sinistro.

Considerazioni supplementari per l'utilizzo ad alta velocità

⚠ PERICOLO

Le caratteristiche di manovrabilità di una motocicletta a velocità elevate possono essere diverse da quelle consuete, a velocità entro i limiti vigenti sulle autostrade. Non portare la motocicletta ad elevatissime velocità se non si è ricevuta una sufficiente preparazione e non si è in possesso delle necessarie capacità di guida.

Freni: l'importanza dei freni, in particolare durante il funzionamento ad alta velocità, non potrà mai essere sottolineata a sufficienza. Verificarne l'opportuna regolazione e il corretto funzionamento.

Sterzo: uno sterzo lento può determinare la perdita di controllo del motoveicolo. Verificare che il manubrio giri liberamente ma senza gioco.

Pneumatici: l'impiego ad alta velocità sollecita fortemente i pneumatici e quindi la qualità di questi ultimi è fondamentale per una guida sicura. Esaminarne la condizione generale, gonfiarli alla pressione corretta e verificare l'equilibratura delle ruote.

Candele: per impieghi che comportano intense sollecitazioni, come le competizioni, montare candele con grado termico di gamma inferiore come NGK DPR7EA-9 o ND X22EPR-U9.

Carburante: rifornirsi di carburante sufficiente per gli elevati consumi derivanti dalla guida ad alta velocità.

Olio motore: per evitare il grippaggio del motore e la conseguente perdita di controllo del mezzo, accertare che il livello dell'olio raggiunga la linea di livello superiore.

Liquido di raffreddamento: per evitare il surriscaldamento, verificare che il livello del liquido di raffreddamento raggiunga la linea di livello superiore.

Olio coppia conica: per evitare il grippaggio del motore e la conseguente perdita di controllo del mezzo, accertare che il livello dell'olio sia corretto.

Attrezzatura elettrica: accertare che il faro, il fanale posteriore/luce freno, gli indicatori di direzione, l'avvisatore acustico ecc. funzionino tutti correttamente.

Varie: accertare che tutti i dadi e le viti siano serrati e che tutti i componenti rilevanti per la sicurezza siano in buone condizioni.

La manutenzione e le regolazioni descritte in questo capitolo devono essere eseguite ed effettuate in conformità alla Tabella di manutenzione periodica, per mantenere la motocicletta in buone condizioni di funzionamento. **La manutenzione iniziale è fondamentale e non deve essere trascurata.**

Con una conoscenza di base di meccanica e con l'uso appropriato degli strumenti si dovrebbe essere in grado di eseguire la maggior parte delle procedure di manutenzione descritte in questo capitolo. In caso di scarsa esperienza o di dubbi sulle proprie capacità, tutte le regolazioni, la manutenzione e i lavori di riparazione devono essere completati da un tecnico qualificato.

Si prega di osservare che Kawasaki non si assume alcuna responsabilità per danni risultanti da manutenzione non corretta o regolazioni errate effettuate dal proprietario.

Tabella di manutenzione periodica

Controllo componente	Whi- chever comes first	↑	*Lettura contachilometri totalizzatore km × 1.000								Si veda pa- gina
			Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
Regime minimo - controllo †			●			●		●		●	92
Sistema di comando farfalla - controllo †			●			●		●		●	89
Valvola di aspirazione aria – controllo †						●		●		●	86
Cartuccia del filtro aria – pulizia †#								●		●	89
Conessioni, tubi freni/frizione – controllo †			●	●	●	●	●	●	●	●	-

62 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Controllo componente	Whi- chever comes first	*Lettura contachilometri totalizzatore km x 1.000									Si veda pa- gina
			Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
Interruttore luce freno – controllo †			●	●	●	●	●	●	●	●	99
Usura pastiglie freni – controllo †#				●	●	●	●	●	●	●	95
Livello olio freni/liquido frizione – controllo †	mese		●	●	●	●	●	●	●	●	93/96
Tubi, connessioni carburante K - controllo †				●	●	●	●	●	●	●	-
KSterzo - controllo †	anno		●		●			●		●	-
Livello olio coppia conica – controllo †					●				●	●	80

Controllo componente	Whi- chever comes first ↓	*Lettura contachilometri totalizzatore km × 1.000								Si veda pa- gina	
			1	6	12	18	24	30	36		
Serraggio dado, vite ed Kelemento di fissaggio – controllo †	Ogni		●		●		●			●	-
Danni e usura pneumatico – controllo †#					●			●		●	109
Pressione di gonfiaggio dei pneumatici - controllo	anno				●			●		●	107
Danni alle ruote - controllo					●			●		●	-
Usura e danni dei cuscinetti Kdelle ruote - controllo	anno				●			●		●	-
Lubrificazione generale – esecuzione	anno				●			●		●	-

64 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Controllo componente	Whi- chever comes first ↓	1	6	12	18	24	30	36	*Lettura contachilometri totalizzatore km x 1.000	Si veda pa- gina
	Ogni									
Forcella anteriore e ammortizzatore posteriore - funzionamento				●		●		●		-
Tubi, connessioni radiatore – controllo †	anno	●		●		●		●		75
K Cuscinetto canotto dello sterzo – lubrificazione	2 anni					●				-

Sostituzione componente	Whi- chever comes first	↓	↑	*Lettura contachilometri totalizzatore km × 1.000								Si veda pa- gina	
				Ogni	1	6	12	18	24	30	36		
Candela						●			●			●	83
Olio motore #		anno	●			●			●			●	70
Filtro olio		anno	●			●			●			●	70
Liquido di raffreddamento		3 anni										●	79
Coperchio della pompa Kfreni/frizione e guarnizione parapolvere		4 anni											-
Guarnizione pistoncino della Kpinza freno e guarnizione parapolvere		4 anni											-

66 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Sostituzione componente	Whi- chever comes first	*Lettura contachilometri totalizzatore km × 1.000	Si veda pa- gina							
			Ogni	1	6	12	18	24	30	36
K Guarnizione del pistoncino azionatore frizione	4 anni									-
K Olio freni/liquido frizione	2 anni							●		93/98
Olio coppia conica		●								80

K: Manutenzione da effettuarsi presso un concessionario autorizzato Kawasaki.

† : Sostituire, aggiungere, regolare o serrare se necessario.

#: Effettuare la manutenzione più frequentemente in caso di impiego in condizioni estreme: ambiente polveroso, umido, fangoso, alta velocità o avviamenti/arresti frequenti.

* : Per letture superiori del contachilometri, ripetere con la frequenza stabilita nella presente tabella.

Olio motore

Affinché motore, cambio e frizione funzionino correttamente, mantenere l'olio motore al livello corretto, sostituendolo insieme al relativo filtro secondo quanto previsto dalla Tabella di manutenzione periodica. Se usato troppo a lungo, l'olio non solo raccoglie impurità e corpuscoli metallici, ma perde anche il suo potere lubrificante.

PERICOLO

L'utilizzo della motocicletta con olio motore insufficiente, deteriorato o contaminato produce un'usura più rapida dei componenti e può provocare grippaggio del motore o del cambio, incidenti e lesioni.

Controllo livello dell'olio

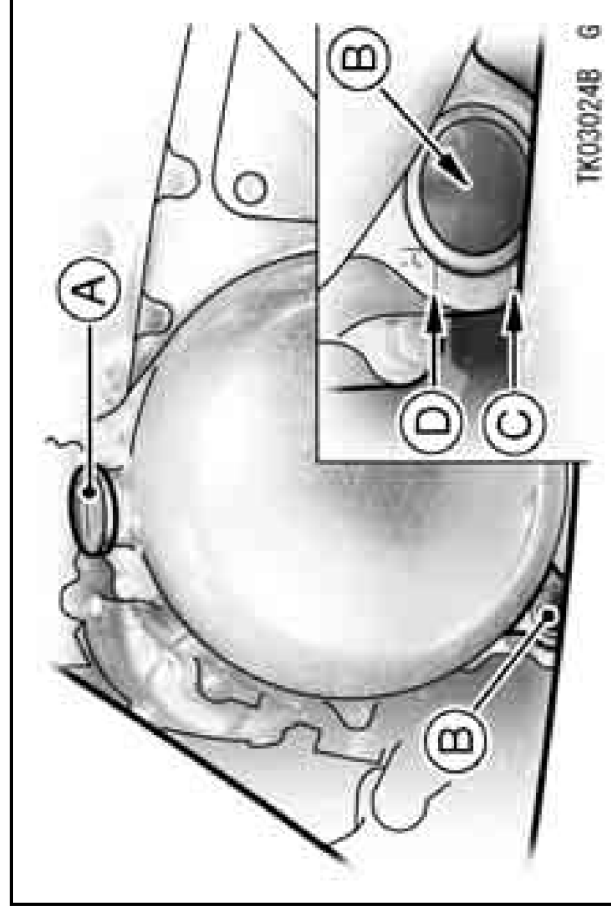
- Se l'olio è appena stato sostituito, avviare il motore e farlo funzionare per diversi minuti al minimo. In tal modo il filtro si riempie di olio. Arrestare il motore, quindi attendere diversi minuti per lasciar depositare l'olio.

ATTENZIONE

Se sale ad elevati regimi prima che l'olio abbia raggiunto ogni sua parte, il motore può grippare.

- Se la motocicletta è appena stata utilizzata, attendere diversi minuti affinché tutto l'olio non si sia depositato in basso.
- Controllare il livello olio motore attraverso l'apposito indicatore di livello. Quando la motocicletta è in posizione verticale, il livello dell'olio

trovarsi tra le linee di riferimento H (alto) e L (basso) vicino all'indicatore.



A. Tappo bocchettone di riempimento olio

B. Indicatore di livello olio

C. Linea di livello L (basso)

D. Linea di livello H (alto)

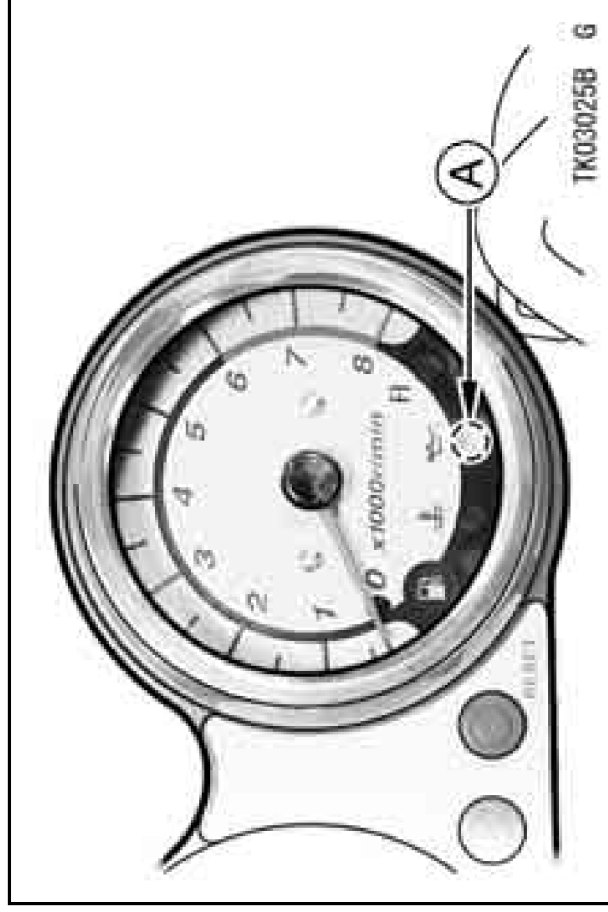
● Se il livello dell'olio è troppo alto, ri-muovere l'olio in eccesso attraverso il bocchettone di riempimento servendosi di una siringa o di un altro dispositivo idoneo.

● Se il livello dell'olio è troppo basso, rabboccare per raggiungere il livello corretto. Utilizzare olio dello stesso tipo e marca di quello presente nel motore.

ATTENZIONE

Se il livello dell'olio motore scende notevolmente, se la pompa olio non funziona correttamente oppure se i condotti dell'olio sono ostruiti, la spia di avvertimento pressione olio si accende. Se questa spia rimane accesa quando il motore supera di poco il regime del minimo, arrestare immediatamente il motore e appurare la causa di questa segnalazione.

70 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

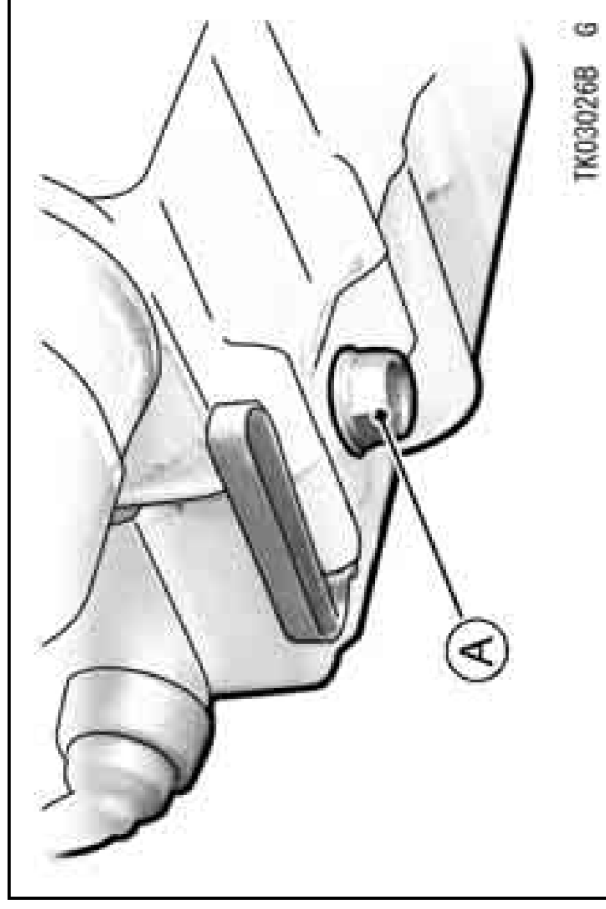


A. Spia di avvertimento pressione olio

Cambio olio e/o filtro

- Riscaldare bene il motore, quindi arrestarlo.
- Collocare un recipiente per l'olio sotto il motore.

- Rimuovere il tappo di scarico olio motore.



A. Tappo di scarico olio motore

- Consentire lo scarico completo dell'olio con la motocicletta in posizione perpendicolare al terreno.

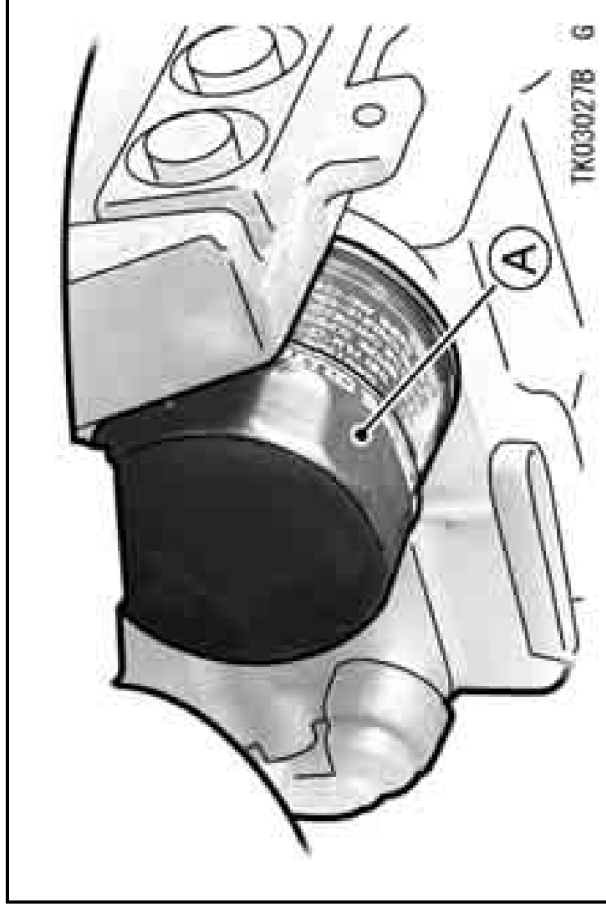
⚠ PERICOLO

L'olio motore è una sostanza tossica. Smaltire l'olio esausto in modo corretto. Contattare gli enti locali competenti per informarsi sui metodi consentiti di smaltimento o di eventuale riciclaggio.

- Se il filtro olio deve essere sostituito, smontare la relativa cartuccia e sostituirla.

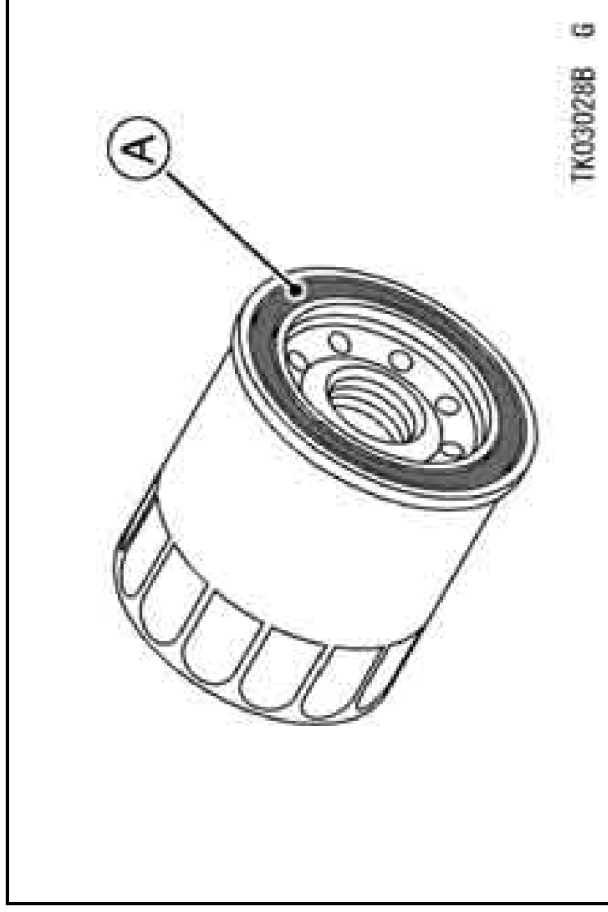
NOTA

- Se non è disponibile una chiave tor-siometrica o uno strumento speciale Kawasaki richiesto, questa fase dovrebbe essere eseguita da un concessionario autorizzato Kawasaki.



A. Cartuccia

- Applicare una leggera pellicola di olio sulla guarnizione e serrare la cartuccia alla coppia specificata.



A. Guarnizione

- Inserire il tappo di scarico olio motore con la relativa guarnizione e serrarlo alla coppia prescritta.

NOTA

- *Sostituire la guarnizione danneggiata.*

- Rifornire il motore fino al raggiungimento della linea di livello superiore con l'apposito olio di buona qualità indicato nella tabella.
- Avviare il motore.
- Controllare il livello olio e verificare se vi sono perdite.

Coppia di serraggio

Tappo di scarico dell'olio motore:

20 N·m (2,0 kg·m)

Cartuccia:

18 N·m (1,8 kg·m)

Olio motore raccomandato

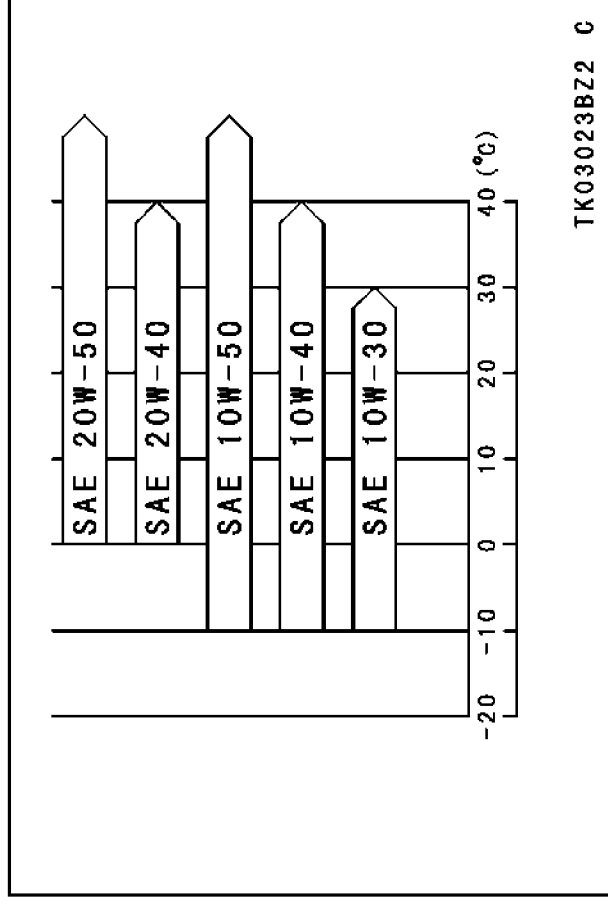
Tipo: API SE, SF o SG

API SH, SJ o SL con JASO
MA

Viscosità: SAE 10W-40

Capacità olio motore

Capacità: 2,9 l
[senza smontaggio del filtro]
3,1 l
[con smontaggio del filtro]
3,5 l
[quando il motore è
completamente a secco]



Sebbene l'olio motore 10W-40 sia quello raccomandato per la maggior parte delle condizioni di funzionamento, la viscosità dell'olio potrebbe dover essere modificata per conformarsi alle condizioni atmosferiche della regione in cui si utilizza la motocicletta.

Impianto di raffreddamento

Radiatore e ventola di raffreddamento -

Verificare se le alette del radiatore sono ostruite da insetti o fango. Rimuovere eventuali impurità con un flusso di acqua a bassa pressione.

⚠ PERICOLO

La ventola di raffreddamento si attiva automaticamente anche quando l'interruttore di accensione è disattivato. Non avvicinare mai le mani o gli indumenti alle pale della ventola.

ATTENZIONE

L'utilizzo di acqua ad alta pressione, come quella di un impianto di autolavaggio, potrebbe provocare danni alle alette del radiatore e compromettere l'efficienza di quest'ultimo.

Non ostruire o deviare il flusso d'aria diretto al radiatore montando accessori non consentiti davanti al radiatore o dietro alla ventola di raffreddamento. Eventuali ostacoli al flusso d'aria del radiatore possono provocare surriscaldamento e conseguenti danni al motore.

Tubi del radiatore -

Verificare se i tubi del radiatore presentano fessure o segni di deterioramento e se le connessioni sono allentate, seguendo le indicazioni della Tabella di manutenzione periodica.

Liquido di raffreddamento -

Il liquido di raffreddamento assorbe il calore in eccesso proveniente dal motore e lo cede all'aria diretta al radiatore. Se il livello del liquido di raffreddamento si abbassa, il motore si surriscalda e può subire gravi danni. Controllare il livello del liquido di raffreddamento ogni giorno prima dell'utilizzo della motocicletta; rabboccare se il livello è troppo basso. Sostituire il liquido di raffreddamento come indicato nella Tabella di manutenzione periodica.

Informazioni sul liquido di raffreddamento

Per proteggere l'impianto di raffreddamento (formato da motore e radiatore in alluminio) da ruggine e corrosione, è essenziale aggiungere il liquido di raffreddamento con inibitori di corrosione e antiruggine chimici. In assenza di inibitori di corrosione e antiruggine chimici, col tempo si accumulano ruggine e depositi calcarei nel radiatore e nella camicia d'acqua dell'impianto di raffreddamento. Di conseguenza, i condotti del liquido di raffreddamento vengono ostruiti e si riduce notevolmente l'efficienza dell'impianto di raffreddamento.

⚠ PERICOLO

Utilizzare un liquido di raffreddamento contenente inibitori di corrosione specifici per motori e radiatori in alluminio, in conformità alle istruzioni del costruttore. I prodotti chimici sono dannosi alla salute.

Nell'impianto di raffreddamento utilizzare acqua dolce o distillata con antigelo (per l'antigelo si veda qui di seguito) .

ATTENZIONE

Se si utilizza acqua dura, si determina un accumulo di depositi calcarei nei condotti dell'acqua, con conseguente notevole riduzione dell'efficienza dell'impianto di raffreddamento.

Se la più bassa temperatura ambiente rilevata scende al di sotto del punto di congelamento dell'acqua, utilizzare antigelo permanente nel liquido di raffreddamento per impedire il congelamento di motore e radiatore, oltre che per prevenire ruggine e corrosione.

Per l'impianto di raffreddamento utilizzare un tipo di antigelo permanente (acqua dolce e glicole etilenico con aggiunta di inibitori di corrosione e anti-ruggine chimici per motori e radiatori in alluminio) . Scegliere un liquido di raffreddamento con idoneo rapporto di miscelazione, tenendo conto della relazione tra punto di congelamento e concentrazione, indicata sul relativo contenitore.

ATTENZIONE
Gli antigelo di tipo permanente disponibili sul mercato presentano caratteristiche anticorrosione e antiruggine. Se diluito eccessivamente, l'antigelo perde le sue proprietà anticorrosione. Diluire un antigelo di tipo permanente in conformità alle istruzioni del costruttore.

Controllo livello del liquido di raffreddamento

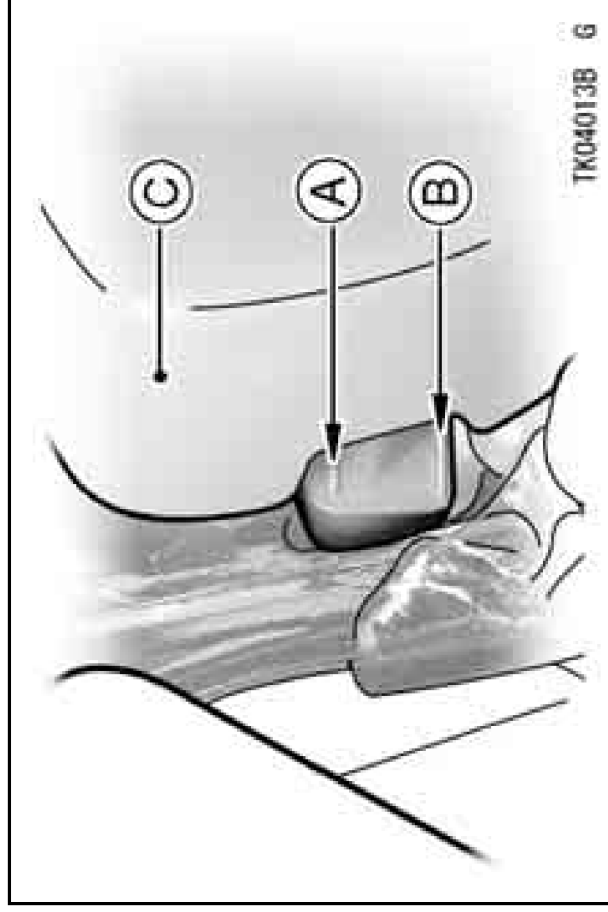
- Collocare la motocicletta in posizione perpendicolare al terreno.
- Controllare il livello del liquido di raffreddamento attraverso l'apposito indicatore. Il livello del liquido di raffreddamento deve collocarsi tra i riferimenti F (pieno) e L (basso).

NOTA

- *Controllare il livello a motore freddo (temperatura ambiente o atmosferica).*

NOTA

- *L'impianto di raffreddamento viene fornito già dotato di antigelo di tipo permanente. È di colore verde e contiene glicole etilenico. È miscelato al 50% e il suo punto di congelamento è -35°C.*

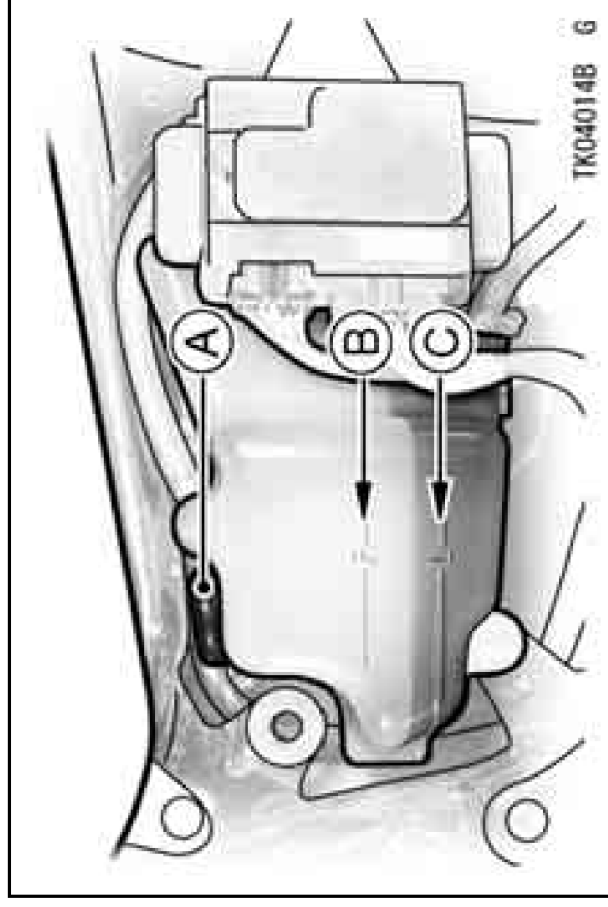


A. Rifornimento F (pieno)

B. Rifornimento L (basso)

C. Coperchio laterale destro

- Se la quantità di liquido di raffreddamento è insufficiente, rimuovere il coperchio laterale destro, rimuovere il tappo del serbatoio di riserva e rabboccare attraverso il bocchettone di riempimento fino al riferimento F (pieno).



A. Tappo

B. Rifornimento F (Pieno)

C. Rifornimento L (Basso)

- Montare il tappo e il coperchio laterale destro.

NOTA

○ *In caso di emergenza è possibile aggiungere solo acqua nel serbatoio di riserva del liquido di raffreddamento; tuttavia è necessario ripristinare al più presto il corretto rapporto di miscelazione aggiungendo antigelo concentrato.*

Sostituzione liquido di raffreddamento

Richiedere il cambio del liquido di raffreddamento presso un concessionario autorizzato Kawasaki.

ATTENZIONE

Se è necessario rabboccare di frequente il liquido di raffreddamento, oppure se il serbatoio di riserva si svuota completamente, è probabile che vi sia una perdita nell'impianto. Richiedere il controllo dell'impianto di raffreddamento presso il proprio concessionario autorizzato Kawasaki.

Olio coppia conica

Affinché pignone e corona dentata della coppia conica funzionino correttamente, controllare il livello dell'olio e sostituire l'olio secondo le indicazioni della Tabella di manutenzione periodica.

Controllo livello dell'olio

- È necessaria l'assistenza di un'altra persona per tenere la motocicletta in posizione verticale su una superficie piana.
- Rimuovere il tappo del bocchettone di riempimento.

PERICOLO

Se la motocicletta viene utilizzata con olio insufficiente, deteriorato o contaminato, si avrà un'usura più rapida con il rischio di grippaggio del pignone e della corona dentata. Il grippaggio può bloccare la ruota posteriore, provocando lo slittamento del pneumatico posteriore e la conseguente perdita di controllo del mezzo.

ATTENZIONE

Impedire a impurità o materiali estranei di penetrare nella scatola del cambio.

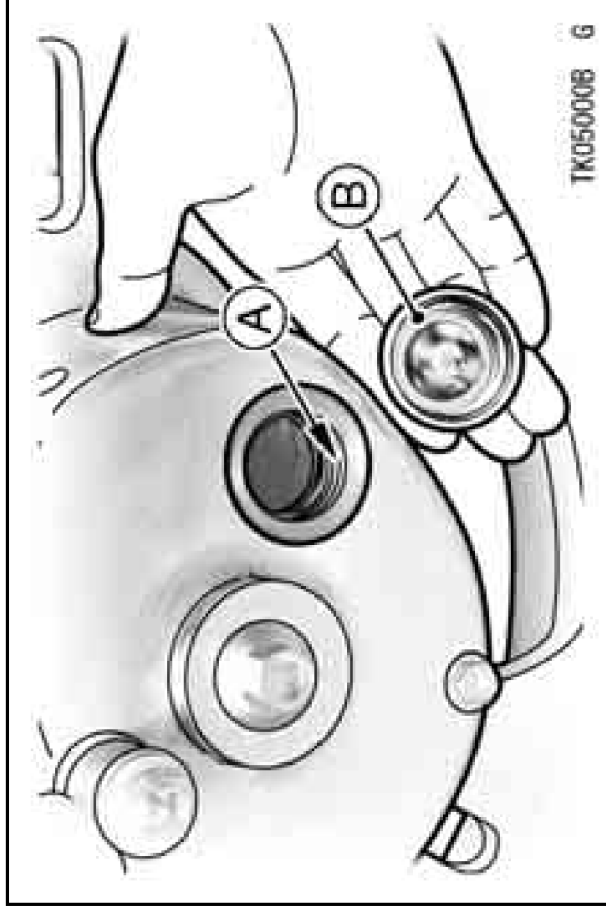
- Controllare il livello dell'olio. Se è basso, rabboccare secondo necessità. Il livello dell'olio deve raggiungere la filettatura inferiore del bocchettone di riempimento, con la motocicletta in posizione verticale su una superficie piana.

Sostituzione olio

NOTA

○ *L'olio della coppia conica viene scaricato facilmente e raccoglie qualunque sedimento se viene riscaldato facendo marciare la motocicletta.*

- Collocare la motocicletta sul cavalletto laterale.
- Collocare un recipiente per l'olio sotto la scatola del cambio.
- Rimuovere il tappo del bocchettone di riempimento e il tappo di scarico.



A. Filettatura inferiore

B. Tappo bocchettone

NOTA

○ *Utilizzare lo stesso tipo e marca di olio già presente nella coppia conica.*

⚠ PERICOLO

L'olio della scatola del cambio è una sostanza tossica. Smaltire l'olio esausto in modo corretto. Contattare gli enti locali competenti per informarsi sui metodi consentiti di smaltimento o di eventuale riciclaggio.



A. Tappo di scarico

! PERICOLO

Quando si svuota o si riempie la scatola del cambio, accertarsi che l'olio non venga a contatto con pneumatico, cerchio o disco freno. Rimuovere ogni traccia d'olio, che inavvertitamente venga a contatto con questi componenti, utilizzando sapone e acqua.

- Dopo avere scaricato completamente l'olio, montare il tappo di scarico e la guarnizione. Sostituire la guarnizione danneggiata.
- Tenendo la motocicletta in posizione verticale su una superficie piana, rifornire la scatola del cambio con l'olio specificato di seguito fino alla filettatura inferiore del bocchettone di riempimento.

Olio coppia conica

Capacità olio	circa 200 ml
Tipo olio	API “GL-5” Olio per ingranaggi ipoidi oltre 5°C sotto 5°C

NOTA

○ La sigla “GL-5” classifica la qualità e l’additivo. Si possono usare anche gli oli per ingranaggi ipoidi di categoria “GL-6” .

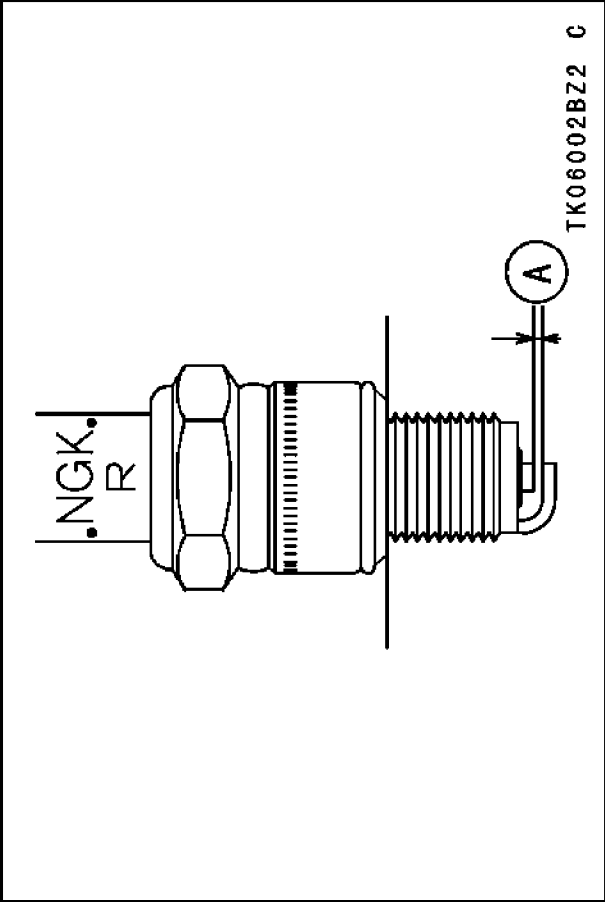
- Installare il tappo del bocchettone di riempimento.

Candele

La candela standard è indicata in tabella. Sostituire le candele agli intervalli previsti dalla Tabella di manutenzione periodica.

Manutenzione

Se la candela è sporca di olio o presenta depositi carboniosi, effettuare la pulizia, preferibilmente con una sabbia-trice, quindi asportare eventuali particelle abrasive. La candela può essere pulita anche con un solvente con elevato punto di infiammabilità e una spazzola con setole metalliche o altro strumento idoneo. Misurare la distanza fra gli elettrodi con uno spessore a filo, quindi se necessario regolare la distanza, piegando l’elettrodo esterno. Se gli elettrodi della candela sono corrosi o danneggiati o se l’isolante è fessurato, sostituire la candela. Utilizzare una candela standard.



A. 0,8 – 0,9 mm

Candela

Standard Tappo	NGK DPR6EA-9 o ND X20EPR-U9
Tappo Distanza fra elettrodi	0.8 – 0,9 mm
Coppia di serraggio	18 N·m

NOTA

- Fissare saldamente il cappuccio alla candela e tirarlo leggermente per accertare che sia montato in maniera corretta.
- Se non è disponibile una chiave tor-siometrica, questa fase dovrebbe essere eseguita da un concessionario autorizzato Kawasaki.

ATTENZIONE

Per velocizzare il riscaldamento del motore e migliorarne l'efficienza in condizioni climatiche rigide e/o a bassa velocità, si può utilizzare una candela di grado termico maggiore, come quella indicata nella tabella. In condizioni climatiche normali e/o a velocità sostenute si deve utilizzare la candela standard, onde evitare danni al motore.

Candela di grado termico maggiore

NGK DPR5EA-9 o ND X16EPR-U9

Gioco valvole

L'usura di valvole e relative sedi viene compensata automaticamente dal gioco delle valvole stesse. Per tanto su questa motocicletta non è necessario effettuare controllo e regolazione del gioco valvole.

Kawasaki Clean Air System (Sistema aria pulita Kawasaki)

Il Kawasaki Clean Air System (KCA) è un sistema di aspirazione aria secondario che favorisce una migliore combustione dei gas di scarico. Quando viene rilasciata nel sistema di scarico, la carica di carburante utilizzato è ancora sufficientemente calda per bruciare. L'ingresso di aria supplementare nel sistema di scarico, garantito dal sistema KCA, consente il proseguimento della combustione della carica di carburante espulsa. Questa azione di combustione continua tende a bruciare gran parte dei gas normalmente incombusti, oltre a trasformare una percentuale significativa del tossico monossido di carbonio in innocua anidride carbonica.

Valvole di aspirazione aria -

La valvola di aspirazione aria è sostanzialmente una valvola di controllo che consente all'aria esterna di affluire nella luce di scarico soltanto attraverso il filtro dell'aria. Tutta l'aria che oltrepassa la valvola di aspirazione aria non ha più possibilità di ritorno. Controllare le valvole di aspirazione in conformità alla Tabella di manutenzione periodica. Inoltre, controllare le valvole di aspirazione aria ogniqualvolta non si riesca a garantire un minimo stabile, quando la potenza del motore sia fortemente ridotta oppure quando dal motore provengano rumori anomali.

Rimozione e controllo della valvola di aspirazione aria devono essere affidati a un concessionario autorizzato Kawasaki.

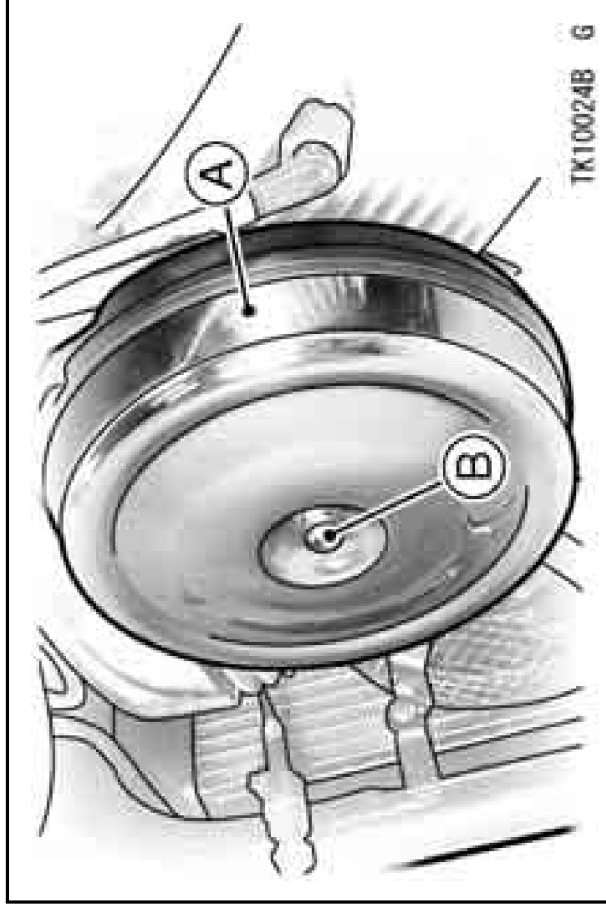
Filtro dell'aria

Un filtro aria intasato limita l'aspirazione aria del motore, aumentando i consumi di carburante, riducendo la potenza del motore e determinando incrostazioni sulla candela.

La cartuccia del filtro aria deve essere pulita seguendo le indicazioni della Tabella di manutenzione periodica. Pulire la cartuccia più frequentemente, rispetto a quanto raccomandato, se si utilizza il mezzo in zone polverose. Dopo la marcia sotto la pioggia o su strade fangose, pulire immediatamente la cartuccia. Sostituire la cartuccia se danneggiata.

Rimozione della cartuccia

- Svitare la vite di fissaggio sul coperchio del filtro aria collocato sul lato sinistro del motore e smontare il coperchio dall'alloggiamento del filtro aria.



A. Coperchio sinistro filtro aria B. Vite

- Estrarre la cartuccia dall'alloggiamento.



A. Cartuccia

- Inserire un panno privo di lanugine nell'aspirazione per evitare che lo sporco o altri materiali estranei vi possano entrare.
- Controllare che il materiale della cartuccia e la guarnizione di spugna non siano danneggiati. Sostituire la cartuccia se questa appare danneggiata in qualunque modo.

! PERICOLO

Se lo sporco o la polvere penetrano nel sistema di iniezione carburante, la valvola a farfalla si può inceppare, provocando un eventuale incidente.

ATTENZIONE

La penetrazione dello lo sporco nel motore ne determina l'usura eccessiva con conseguenti eventuali danni.

NOTA

- Per installare la cartuccia si deve seguire l'ordine inverso della rimozione.

Pulizia della cartuccia

- Pulire la cartuccia battendola lievemente per rimuovere la polvere.
- Eliminare la polvere residua con un getto di aria compressa dall'interno verso l'esterno (dal lato pulito verso il lato sporco).

Sistema di comando farfalla

Controllare la manopola acceleratore attenendosi alla Tabella di manutenzione periodica e registrare il gioco se necessario.

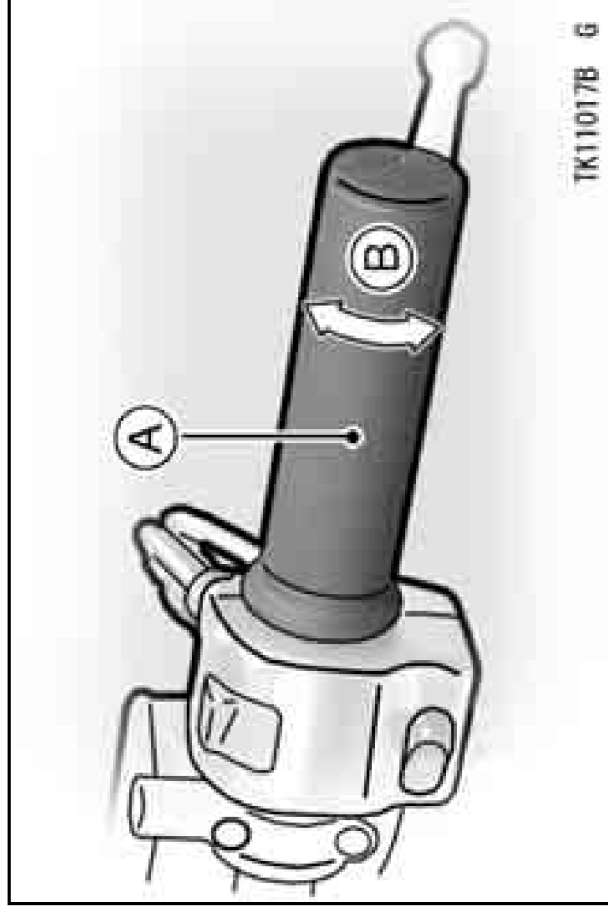
Manopola acceleratore -

La manopola dell'acceleratore comanda le valvole a farfalla nel corpo farfallato. Se il gioco della manopola acceleratore è eccessivo a causa dell'allungamento del cavo o di una regolazione non corretta, la risposta dell'acceleratore sarà ritardata, in particolare ai bassi regimi. Inoltre, la valvola a farfalla potrebbe non aprirsi completamente con l'acceleratore al massimo. D'altro canto, in assenza di gioco della manopola, l'acceleratore diventa difficile da controllare e il regime del minimo irregolare.

90 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Controllo

- Verificare che vi sia un gioco di 2 – 3 mm quando si ruota lievemente avanti e indietro la manopola acceleratore.



A. Manopola acceleratore

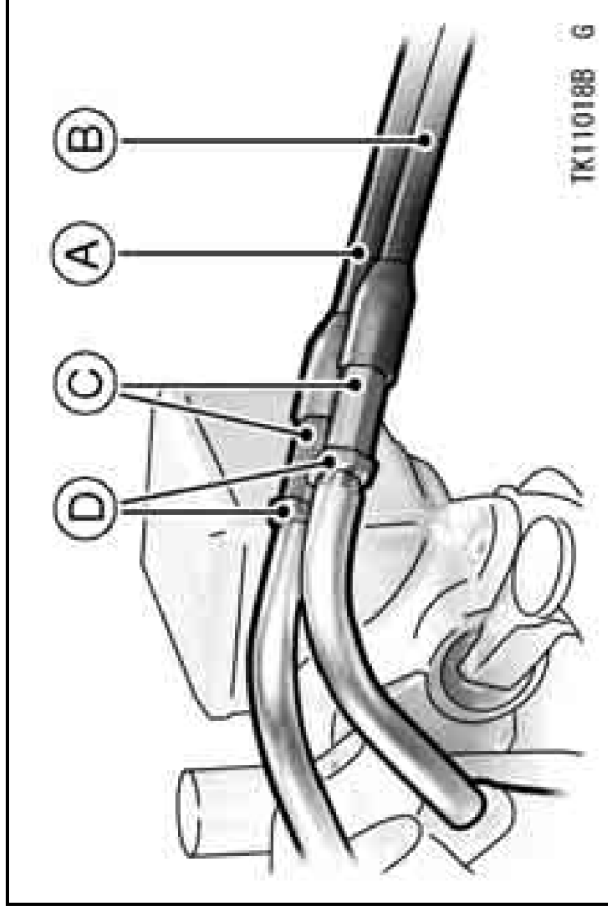
B. 2 – 3 mm

- Se il gioco non è corretto, effettuare la regolazione.

Regolazione

- Allentare i controdadi all'estremità superiore dei cavi dell'acceleratore, quindi avvitare completamente entrambi i dadi di regolazione, per concedere un ampio gioco alla manopola dell'acceleratore.
- Svitare il dado di regolazione del cavo deceleratore fino a eliminare completamente il gioco quando la manopola dell'acceleratore è completamente chiusa. Serrare il controdado.

- Se non è possibile regolare i cavi dell'acceleratore agendo sui dadi di regolazione posti alle estremità superiori dei cavi stessi, le ulteriori regolazioni devono essere effettuate da un concessionario autorizzato Kawasaki.



- A. Cavo acceleratore
- B. Cavo deceleratore
- C. Dadi regolazione
- D. Controdadi

- Svitare il dado di regolazione del cavo dell'acceleratore fino a ottenere un gioco di 2 – 3 mm della manopola dell'acceleratore. Serrare il controdado.

⚠ PERICOLO

L'utilizzo del mezzo con cavo danneggiato oppure regolato o disposto in maniera errata può pregiudicare la sicurezza di marcia.

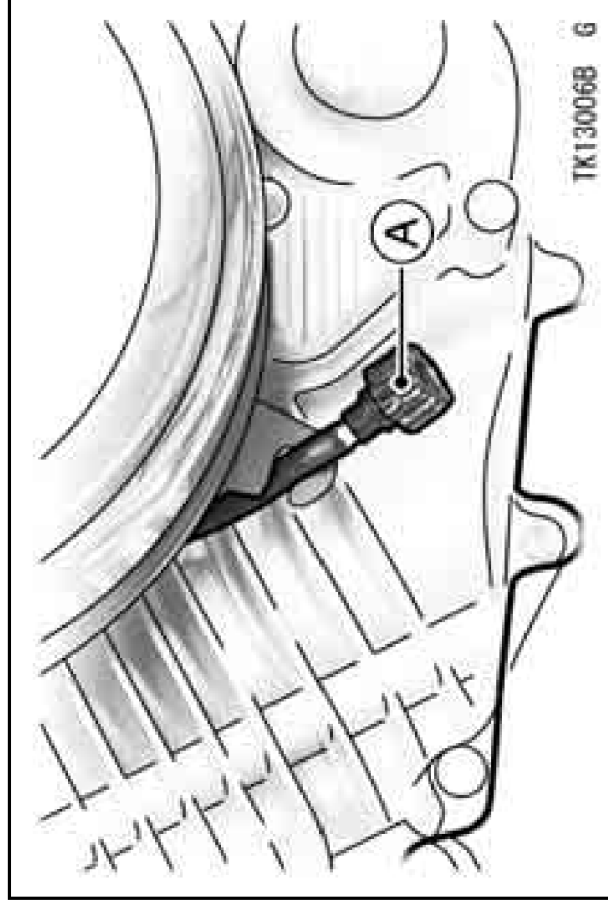
Regime del minimo

La regolazione del minimo deve essere eseguita seguendo la Tabella di manutenzione periodica e ogniqualvolta il regime del minimo risulti irregolare.

Per la regolazione del minimo, attenersi alla seguente procedura.

Regolazione

- Avviare il motore e riscaldarlo bene.
- Prima di effettuare la seguente regolazione, attendere che il regime del minimo scenda.
- Regolare il regime del minimo a 900 – 1.000 g/min, ruotando la vite di regolazione del minimo.



A. Vite di regolazione regime del minimo

- Aprire e chiudere l'acceleratore alcune volte per accertare che il regime del minimo non vari. Regolare nuovamente, se necessario.
- Con il motore al minimo, ruotare il manubrio in entrambi i sensi. Se il movimento del manubrio provoca variazioni del regime del minimo, ciò significa che i cavi dell'acceleratore

sono regolati o disposti non correttamente oppure danneggiati. Intervenire con le opportune regolazioni prima della partenza.

PERICOLO

L'impiego del mezzo con cavi danneggiati può pregiudicare la sicurezza di marcia.

Frizione

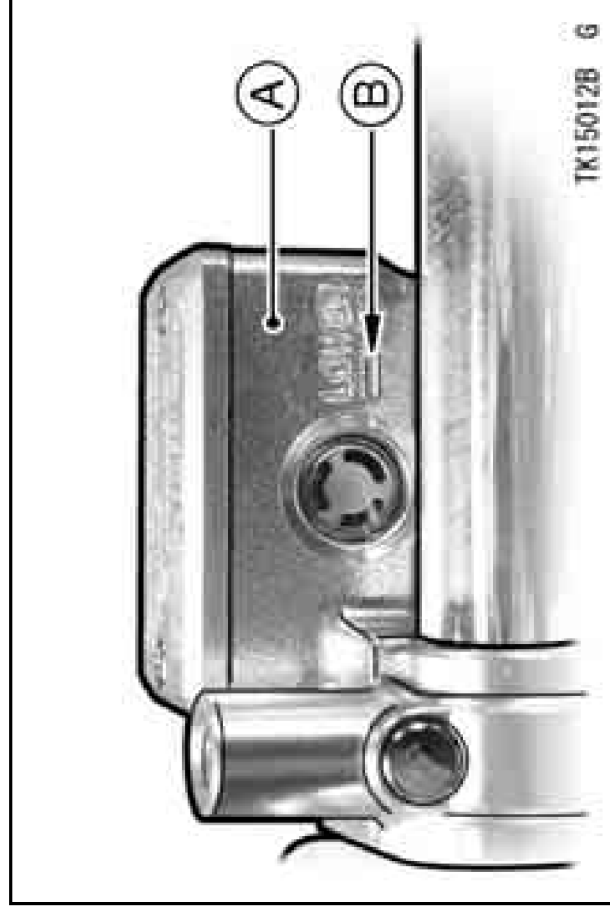
La motocicletta è dotata di una frizione a comando idraulico che non necessita di regolazione, salvo il controllo del livello del liquido come indicato nella Tabella di manutenzione periodica.

Controllo livello del liquido

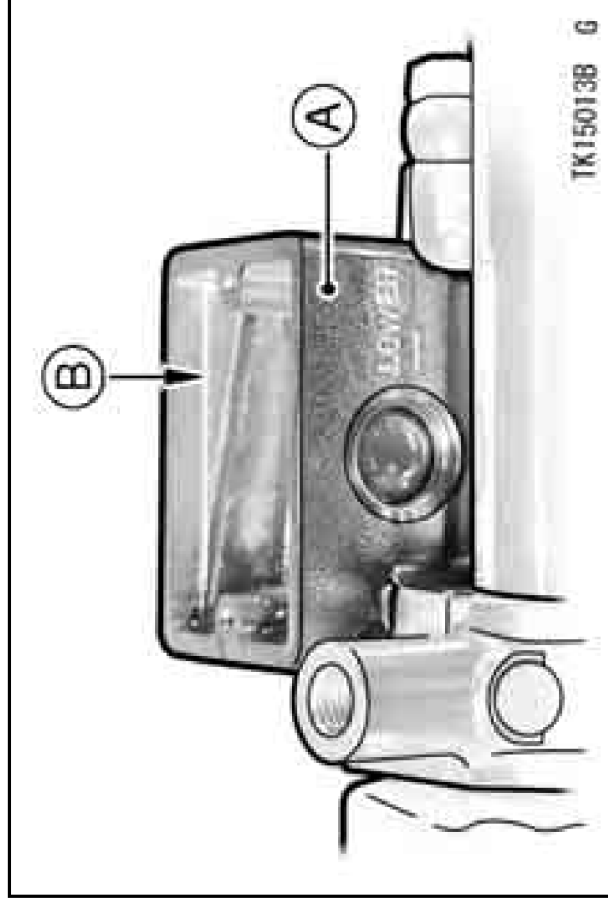
- Il livello del liquido frizione nel serbatoio deve essere mantenuto sopra la linea di livello inferiore vicina all'indicatore (serbatoio in posizione orizzontale).
- Se il liquido è sotto la linea di livello inferiore, verificare se vi siano perdite nel circuito della frizione, quindi rabboccare finché il liquido non raggiunge la linea di livello superiore ricavata all'interno del serbatoio.

NOTA

- *Utilizzare lo stesso liquido impiegato per i freni e rispettare gli stessi requisiti indicati nella sezione “Freni”.*



A. Serbatoio liquido frizione
B. Linea di livello inferiore

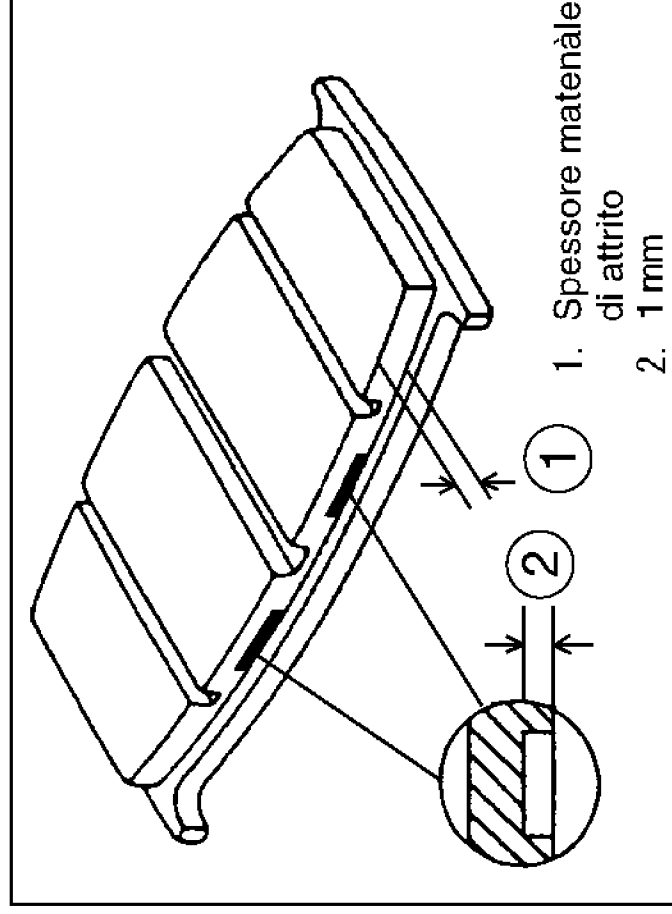


A. Serbatoio liquido frizione
B. Linea di livello superiore

Freni

Controllo usura freni

In conformità alla Tabella di manutenzione periodica, verificare l'usura dei freni. Se lo spessore di una delle pastiglie di ciascuna pinza del disco freno anteriore e posteriore è inferiore a 1 mm, sostituire entrambe le pastiglie. La sostituzione delle pastiglie deve essere effettuata da un concessionario autorizzato Kawasaki.



Olio freno a disco -

Controllare il livello dell'olio freni nei serbatoi anteriore e posteriore e sostituirlo secondo quanto indicato dalla Tabella di manutenzione periodica. Sostituire l'olio dei freni anche nel caso sia contaminato da impurità o acqua.

Requisiti olio

Utilizzare esclusivamente olio freni per uso intenso che riporti sul contenitore la sigla DOT4.

ATTENZIONE

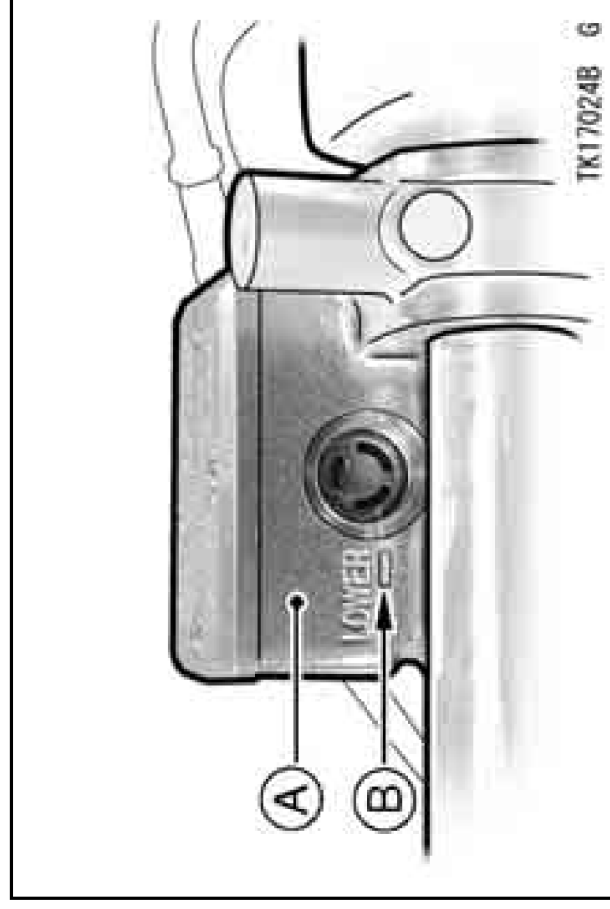
Non versare l'olio freni su superfici verniciate.

Non utilizzare l'olio di un contenitore lasciato aperto o che sia rimasto non sigillato per molto tempo.

Verificare se vi siano perdite d'olio intorno ai raccordi.

Verificare se il tubo del freno sia danneggiato.

quello nel serbatoio del freno posteriore (collocato vicino al pedale del freno) deve essere mantenuto fra le linee di livello superiore e inferiore (serbatoi in posizione orizzontale).



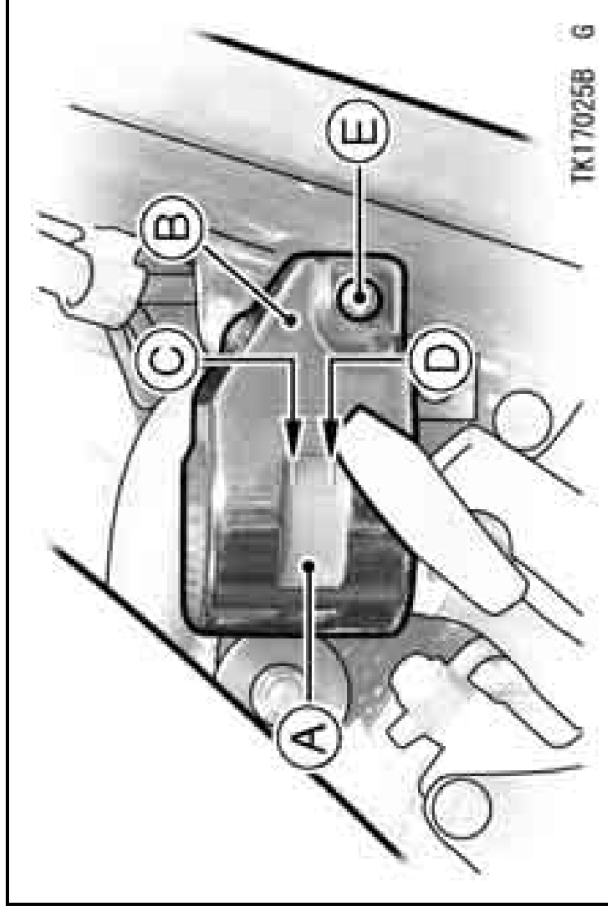
A. Serbatoio olio freno anteriore

B. Linea di livello inferiore

Controllo livello olio

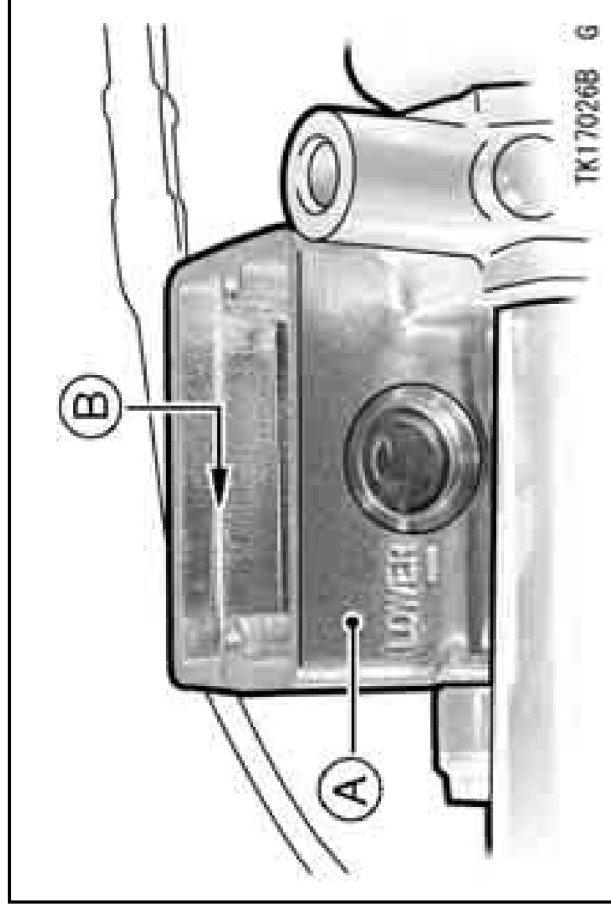
- Il livello dell'olio nel serbatoio del freno anteriore deve essere mantenuto al di sopra della linea (linea di livello inferiore) vicina all'indicatore;

superiore. All'interno del serbatoio dell'olio freno anteriore è presente una linea a rilievo che indica il livello superiore. Per il serbatoio posteriore, rimuovere la vite e il coperchio dal serbatoio.



- A. Serbatoio olio freno posteriore**
- B. Coperchio**
- C. Linea di livello superiore**
- D. Linea di livello inferiore**
- E. Vite**

- Se il livello dell'olio in uno dei serbatoi è al di sotto della linea inferiore, verificare se vi siano perdite nei circuiti del freno e rabboccare il serbatoio fino alla linea di livello



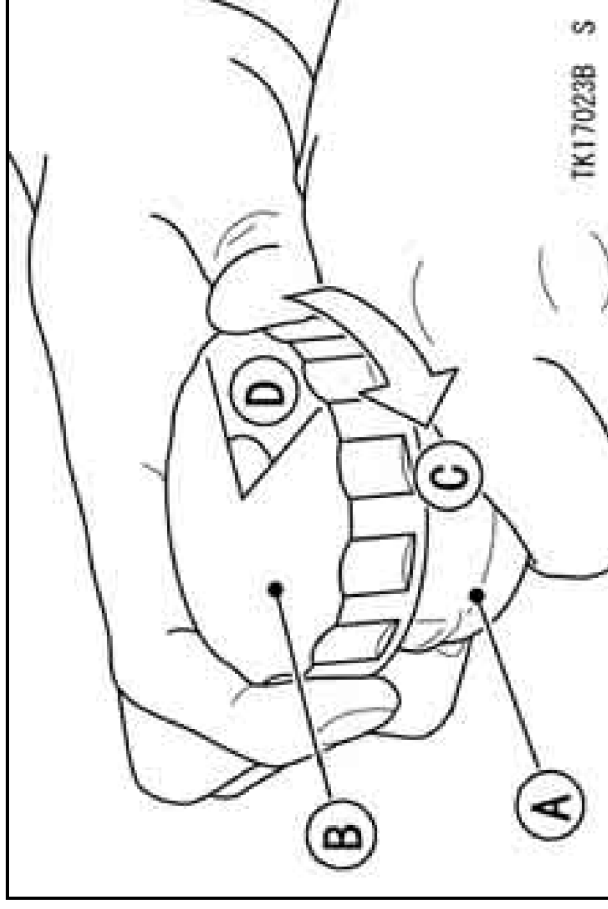
- A. Serbatoio olio freno anteriore**
- B. Linea di livello superiore**

⚠ PERICOLO

Non miscelare due diverse marche di olio freni. Dovendo effettuare il rabbocco, ma il tipo e la marca dell'olio già presente nel serbatoio siano sconosciuti, sostituire l'olio nell'intero circuito del freno.

NOTA

○ Inizialmente, serrare il tappo fino ad avvertire una lieve resistenza, a conferma che esso ha imboccato nel corpo del serbatoio; quindi, mantenendo fermo quest'ultimo, farlo ruotare ancora di 1/6 di giro.



A. Serbatoio
B. Tappo
C. In senso orario
D. 1/6 di giro

Sostituzione olio

Richiedere la sostituzione dell'olio freni presso un concessionario autorizzato Kawasaki.

Freno anteriore e posteriore -

L'usura dei dischi e delle pastiglie viene compensata automaticamente e non influisce sull'azione della leva o del pedale del freno. Pertanto nel freno anteriore e posteriore non vi sono componenti che richiedano regolazione.

PERICOLO

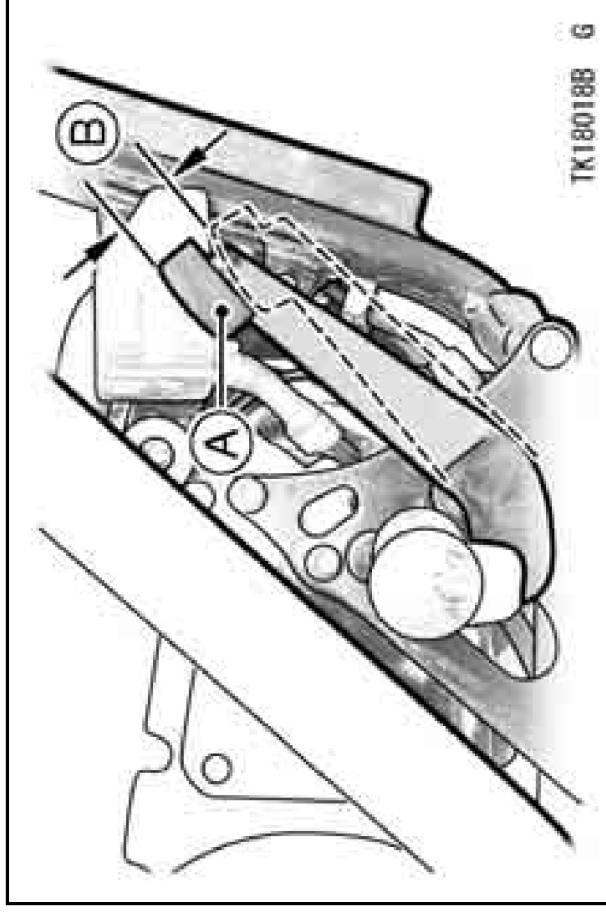
Se la leva o il pedale del freno oppongono scarsa resistenza, i circuiti dei freni potrebbero contenere aria oppure i freni potrebbero essere difettosi. Poiché è pericoloso utilizzare la motocicletta in tali condizioni, richiedere immediatamente un controllo dei freni presso un concessionario autorizzato Kawasaki.

Interruttori luce freno

Azionando uno dei due freni, la luce freno si accende. L'interruttore della luce freno anteriore non richiede regolazioni, mentre l'interruttore della luce freno posteriore deve essere regolato come indicato nella Tabella di manutenzione periodica.

Controllo

- Portare la chiave dell'accensione su "ON".
- Azionando il freno anteriore la luce freno deve accendersi.
- In caso contrario, richiedere un controllo dell'interruttore luce freno anteriore presso il proprio concessionario autorizzato Kawasaki.
- Controllare il funzionamento dell'interruttore luce freno posteriore abbassando il pedale del freno. La luce freno deve accendersi dopo circa 10 mm di corsa del pedale.



A. Pedale freno B. 10 mm

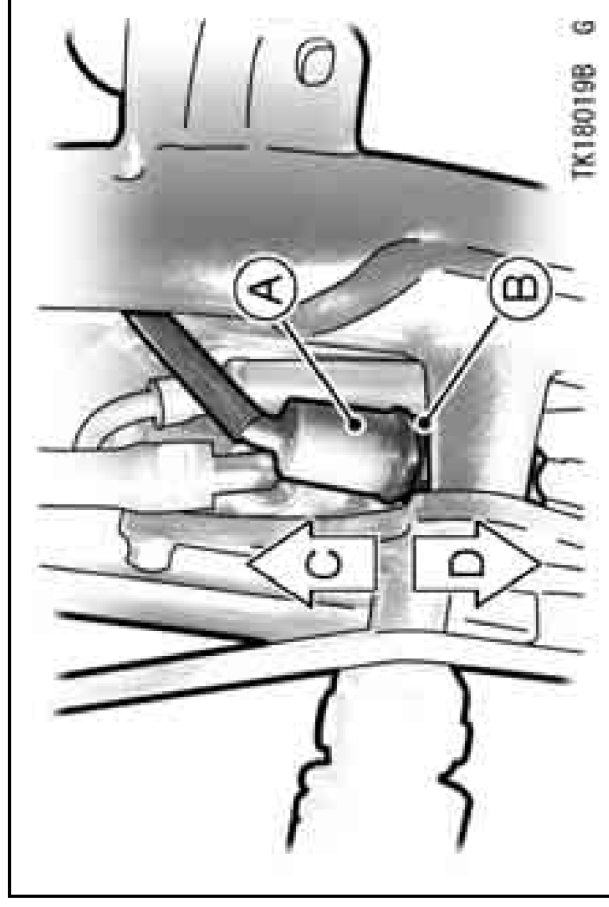
- In caso contrario, regolare l'interruttore della luce freno posteriore.

Regolazione

- Per regolare l'interruttore della luce freno posteriore, spostare l'interruttore in basso o in alto ruotando il dado di regolazione.

ATTENZIONE

Per evitare di danneggiare le connessioni elettriche all'interno dell'interruttore, accertare che il corpo interruttore non ruoti in fase di regolazione.



- A. Interruttore luce freno posteriore (visto dalla parte anteriore/inferiore sinistra)
- B. Dado regolazione
- C. Accensione anticipata.
- D. Accensione ritardata.

Ammortizzatori posteriori

Gli ammortizzatori posteriori possono essere regolati modificando la pressione dell'aria e la forza di smorzamento in estensione, per adattarli alle varie condizioni di marcia e di carico.

Prima di effettuare qualunque regolazione, tuttavia, si consiglia di leggere le istruzioni che seguono:

Pressione aria

La pressione aria negli ammortizzatori posteriori può essere regolata in funzione delle diverse condizioni di percorso e di carico.

La seguente tabella mostra un esempio di regolazione della pressione aria. Per garantire la manovrabilità e la stabilità della motocicletta, regolare la pressione aria nel modo indicato. La

pressione aria standard per un conducente di corporatura media di 68 kg, senza passeggero e senza accessori, è quella atmosferica. Normalmente, ad un maggiore carico totale deve corrispondere una maggiore pressione dell'aria.

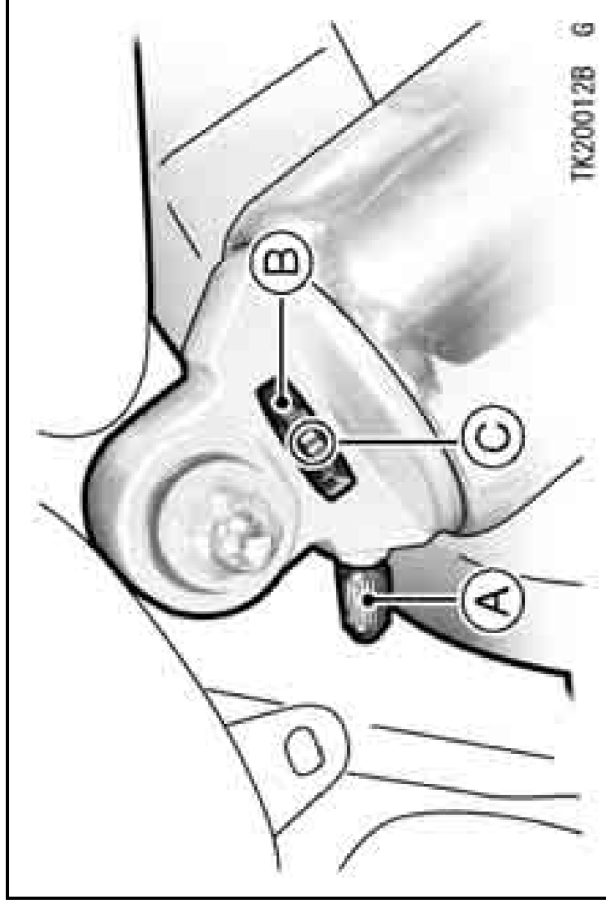
Regolazione pressione aria

Pressione aria	Regolazione	Carico	Strada
Pressione atmosferica ↓ 300 kPa (3,0 kg/cm ²)	Morbido ↑ ↓	Leggero ↑ ↓ Pesante	Buona ↑ ↓ Pessima

Per regolare la pressione dell'aria -

NOTA

- *Controllare e regolare la pressione dell'aria con ammortizzatori posteriori freddi (temperatura ambiente).*
- Sollevare la ruota posteriore dal terreno servendosi di un apposito martinetto.
- Rimuovere i cappucci delle valvole dell'aria dagli ammortizzatori sinistro e destro.



A. Valvola aria

B. Regolatore forza smorzamento in estensione

C. Numero

- Controllare la pressione dell'aria con l'apposito manometro.

NOTA

○ *Non utilizzare manometri per pneumatici per controllare la pressione aria. A causa delle perdite d'aria che si verificano quando si inserisce il manometro sulla valvola, la pressione indicata potrebbe non essere corretta.*

● Per ridurre la pressione dell'aria, spingere lievemente all'interno lo spillo della valvola. Per aumentare la pressione, immettere aria attraverso la valvola con una pompa per pneumatici. Modificare la pressione dell'aria entro la gamma specificata nella tabella precedente, per adattarsi alle varie condizioni di marcia.

ATTENZIONE

Immettere aria gradualmente, in modo tale che la pressione non salga rapidamente. Una pressione superiore a 500 kPa (5,0 kg/cm²) potrebbe danneggiare la guarnizione. Cercare di regolare la pressione aria degli ammortizzatori sinistro e destro nel modo più uniforme possibile.

⚠ PERICOLO

Accertare che la pressione dell'aria si collochi nella gamma d'impiego. Una pressione troppo alta può produrre condizioni di marcia pericolose. Usare esclusivamente aria o azoto gassoso. Non immettere ossigeno né alcun tipo di gas esplosivo. Non incenerire l'ammortizzatore posteriore.

condizioni di carico e di percorso. I numeri (in bianco) presenti sul regolatore indicano la posizione di regolazione.

La seguente tabella mostra un esempio di regolazione della forza di smorzamento. Per garantire la manovrabilità e la stabilità della motocicletta, regolare la forza di smorzamento nel modo indicato. La forza di smorzamento può essere regolata morbida per una guida normale. Deve essere resa più rigida per la guida ad alta velocità o il trasporto di un passeggero. Se l'azione di smorzamento risulta troppo morbida o troppo rigida, regolala in base alla seguente tabella.

La posizione di regolazione standard nelle stesse condizioni della regolazione pressione aria è la N. II.

Forza di smorzamento in estensione

Il regolatore della forza di smorzamento in estensione su ciascun ammortizzatore è dotato di 4 posizioni: in tal modo la forza di smorzamento può essere regolata in funzione delle varie

- Per regolare la forza di smorzamento -
- Ruotare i regolatori verso la posizione desiderata fino ad avvertire uno scatto.
 - Verificare che entrambi i regolatori si trovino nella stessa posizione relativa.

⚠ PERICOLO

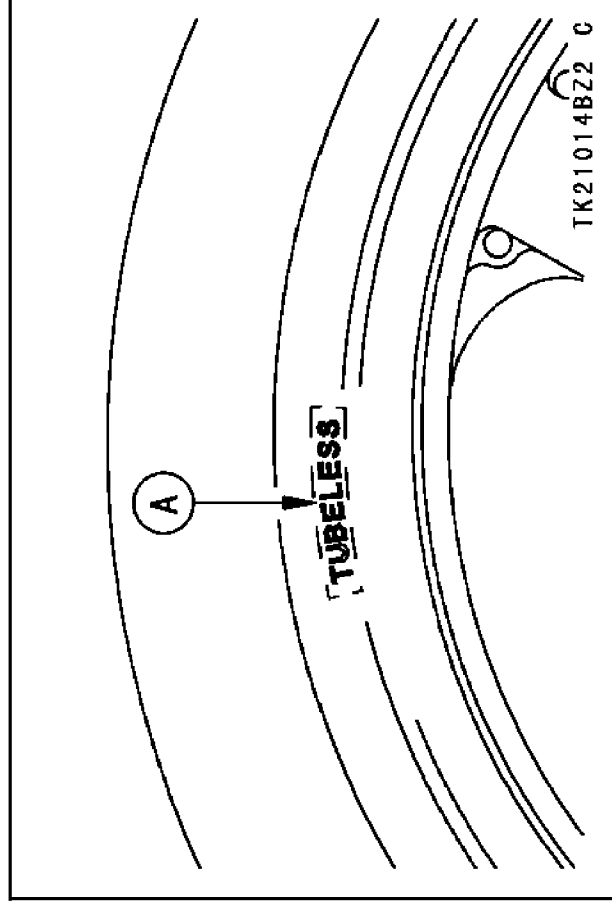
Una regolazione non uniforme dei due regolatori della forza di smorzamento può pregiudicare la manovrabilità e la sicurezza di marcia.

Regolazione forza di smorzamento in estensione

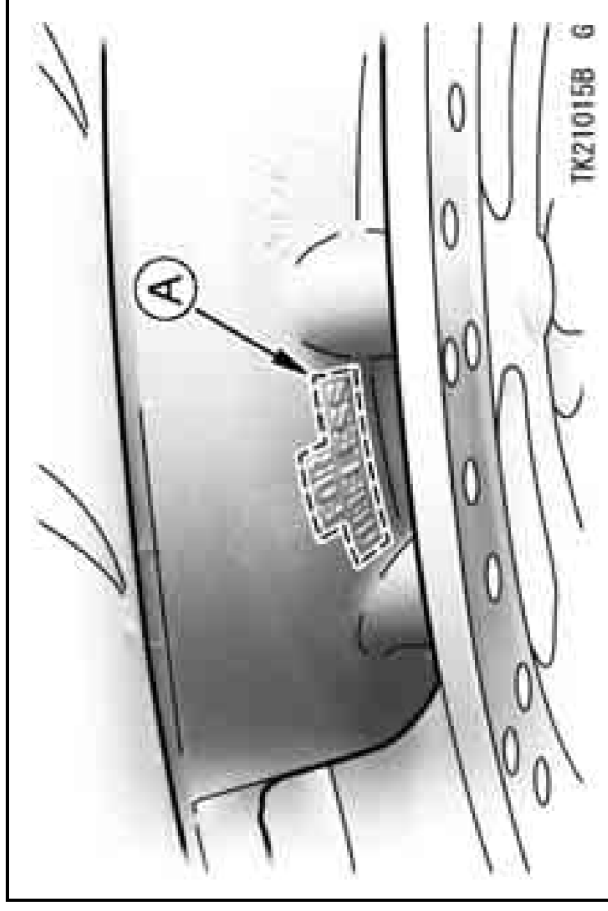
Posizione regolatore	Forza di smorzamento	Regolazione	Carico	Strada	Velocità
I	↓ Maggiore	↕ Morbida ↔ Rigida	↕ Leggero ↔ Pesante	↕ Buona ↔ Pessima	↕ Bassa ↔ Alta
II					
III					
IIII					

Ruote

Le ruote di questa motocicletta montano pneumatici senza camera d'aria. L'indicazione TUBELESS riportata sul fianco del pneumatico e sul cerchio indica che questi componenti sono appositamente progettati per l'uso senza camera d'aria.



A. Indicazione TUBELESS



A. Indicazione TUBELESS

Pneumatico e cerchio formano un'unità a tenuta, creando contatti ermetici sugli smussi del pneumatico e le flange del cerchio, invece di utilizzare una camera d'aria interna.

⚠ PERICOLO

Pneumatici, cerchi e valvole dell'aria di questa motocicletta sono progettati esclusivamente per ruote senza camera d'aria. Nel caso si debbano sostituire pneumatici, cerchi o valvole dell'aria utilizzare esclusivamente componenti raccomandati.

Non montare pneumatici con camera d'aria su cerchi per ruote senza camera d'aria. I talloni dei pneumatici potrebbero non collocarsi correttamente sul cerchio e determinare lo sgonfiamento del pneumatico.

⚠ PERICOLO

Non montare la camera d'aria all'interno di un pneumatico senza camera d'aria. L'eccessivo accumulo di calore può danneggiare la camera d'aria e determinare lo sgonfiamento del pneumatico.

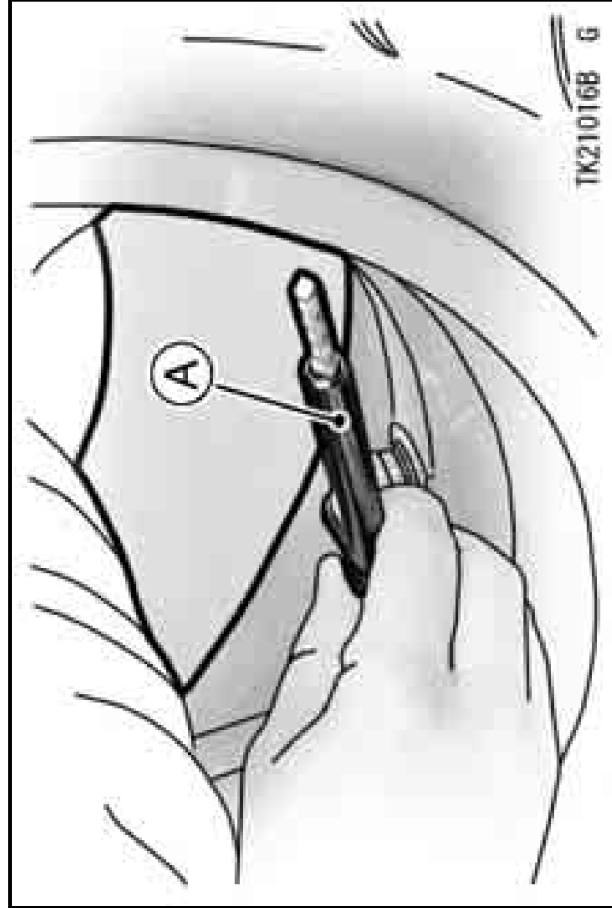
Pneumatici -

Carico utile e pressione pneumatici

Se non si mantengono le corrette pressioni di gonfiaggio o non si osservano i limiti di carico utile per i propri pneumatici, si pregiudicano manovrabilità e prestazioni della motocicletta, con conseguente eventuale perdita di controllo del mezzo. Il carico massimo raccomandato in aggiunta al peso del motoveicolo è di 184 kg, incluso

conducente, passeggero, bagagli e accessori.

- Rimuovere il coperchio della valvola dell'aria.
- Controllare spesso la pressione dei pneumatici, servendosi di un indicatore preciso.
- Accertare che il coperchio della valvola dell'aria sia installato saldamente.



A. Indicatore pressione pneumatici

NOTA

- *Misurare la pressione pneumatici a freddo (cioè avendo percorso non oltre 1,5 chilometri nelle 3 ore precedenti).*
- *La pressione dei pneumatici risente delle variazioni di temperatura ambientale e altitudine; pertanto la pressione deve essere controllata e regolata nel caso tali variazioni siano significative .*

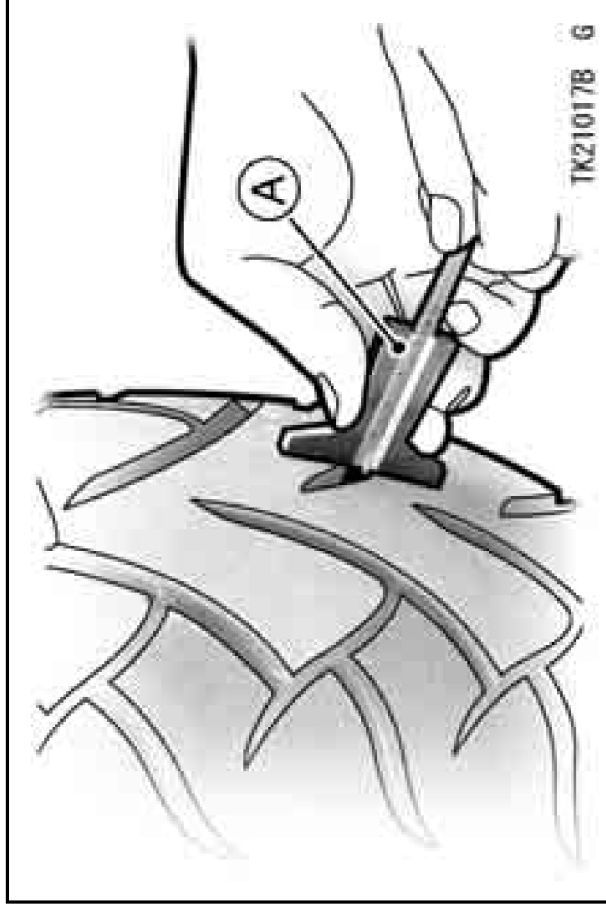
Pressione di gonfiaggio pneumatici (a freddo)

Anteriore	Fino a 184 kg di carico	250 kPa (2,50 kg/cm ²)
Posteriore	Fino a 184 kg di carico	250 kPa (2,50 kg/cm ²)

Usura pneumatici, danno

Con l'aumentare dell'usura del battistrada, il pneumatico diviene più soggetto a forature e guasti. Secondo una stima affidabile, circa il 90% di tutti i guasti ai pneumatici si verificano nell'ultimo 10% di vita del battistrada (usura al 90%). Quindi è antieconomico e pericoloso continuare a usare i pneumatici fino a quando sono lisci.

- In conformità alla Tabella di manutenzione periodica, misurare la profondità del battistrada con l'apposito rilevatore e sostituire i pneumatici usurati fino alla profondità minima consentita.



A. Rilevatore battistrada

110 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Profondità minima del battistrada

Anteriore	_____	1 mm
Posteriore	Inferiore a 130 km/h	2 mm
	Oltre 130 km/h	3 mm

- Controllare se il pneumatico presenta fessure e tagli, sostituirlo in caso di gravi danni. Rigonfiamenti o punti alti indicano danni interni che richiedono la sostituzione del pneumatico.
- Rimuovere sassi o altri corpuscoli estranei conficcati nel battistrada.

NOTA

- *La maggior parte dei paesi prevede norme specifiche sulla profondità minima del battistrada; verificarne il rispetto.*
- *Verificare l'equilibratura ruota ogni qualvolta si monta un nuovo pneumatico.*

⚠ PERICOLO

Per garantire stabilità e sicurezza di guida, usare esclusivamente pneumatici di ricambio standard raccomandati e gonfiati alla pressione prescritta.

I pneumatici che hanno subito forature e riparazioni non hanno le stesse prestazioni di quelli intatti.

Non superare i 100 km/h entro le 24 ore dopo la riparazione e non superare mai più i 180 km/h.

NOTA

○ Quando si marcia su strade pubbliche, mantenere la velocità massima entro i limiti previsti dalle norme di circolazione.

Pneumatico standard (tubeless)

Anteriore	130/70R 17 M/C 62H
	• BRIDGESTONE • “BATTILAX BT020F RADIAL” • DUNLOP “D220F STG”
Posteriore	170/60R 17 M/C 72H
	• BRIDGESTONE • “BATTILAX BT020R RADIAL” • DUNLOP “D220 STG”

⚠ PERICOLO

Utilizzare pneumatici della stessa marca sulla ruota anteriore e su quella posteriore.

⚠ PERICOLO

I pneumatici nuovi sono scivolosi e possono determinare la perdita di controllo del mezzo e lesioni alle persone.

È necessario un periodo di rodaggio di 160 km per assicurare una trazione normale dei pneumatici. Durante il rodaggio, evitare frenate e accelerazioni brusche; non affrontare le curve al limite dell'aderenza.

Batteria

La batteria installata su questa motocicletta è del tipo sigillato, pertanto non è necessario controllare il livello dell'elettrolito o aggiungere acqua distillata.

Non rimuovere il nastro sigillante dopo l'inserimento dell'elettrolito specificato nella batteria per il servizio iniziale.

Tuttavia, onde massimizzare la durata della batteria ed assicurare che essa fornisca sempre la potenza necessaria per avviare la motocicletta, è necessario mantenerla carica. In caso di uso regolare, il sistema di carica nella motocicletta contribuisce a conservare la batteria pienamente carica. È più probabile che la batteria si scarichi se la motocicletta viene utilizzata

solo in maniera occasionale o per brevi periodi.

Per la loro composizione interna, le batterie si scaricano naturalmente. Il tasso di scaricamento dipende dal tipo di batteria e dalla temperatura ambiente. Il tasso di scaricamento aumenta proporzionalmente all'aumento della temperatura. 15°C di aumento raddoppiano il tasso.

Anche gli accessori elettrici, come gli orologi digitali e la memoria del computer, assorbono corrente dalla batteria, anche quando il motore è spento. L'as-sociazione di tale scaricamento a motore spento e dell'aumento della temperatura può far sì che una batteria perfettamente carica si scarichi completamente entro pochi giorni.

Autoscaricamento		
Tempera- tura	Numero di giorni tra il caricamento e lo scaricamento completi (approssimativo)	Piombo- calcio
		Piombo- antimonio
		Batteria
	40°C	100 Giorni
25°C	200 Giorni	600 Giorni
0°C	550 Giorni	950 Giorni

Assorbimento di corrente		
Intensità di scaricamento	Giorni dal caricamento completo al 50% di scaricamento	Giorni dal caricamento completo allo scaricamento completo
7 mA	60 Giorn	119 Giorn
10 mA	42 Giorn	83 Giorn
15 mA	28 Giorn	56 Giorn
20 mA	21 Giorn	42 Giorn
30 mA	14 Giorn	28 Giorn

Quando fa molto freddo, il liquido di una batteria non sufficientemente carica può facilmente congelarsi; in questo caso vi è il rischio che l'alloggiamento si spacchi e che le piastine si deformino. Una batteria interamente

carica può sopportare temperature sottozero senza danni.

Solfatazione della batteria

Una delle più frequenti cause di guasto della batteria è la solfatazione.

La solfatazione si produce quando la batteria viene lasciata per lungo tempo scarica. Il solfato è un normale sottoprodotto delle reazioni chimiche che avvengono all'interno della batteria. Tuttavia, quando una condizione costante di scaricamento fa sì che il solfato si cristallizzi negli elementi, le piastrelle della batteria vengono irrimediabilmente danneggiate e la carica non può essere mantenuta. Il guasto della batteria dovuto a solfatazione non è coperto dalla garanzia.

Manutenzione della batteria

È compito del proprietario mantenere la batteria pienamente carica. Il mancato rispetto di questa precauzione può provocare il guasto della batteria ed immobilizzare il veicolo.

Se la motocicletta non viene utilizzata di frequente, verificare la tensione della batteria utilizzando un voltmetro. Se la tensione è inferiore a 12,6 volt, occorre caricare la batteria con un caricabatterie adeguato (rivolgersi al concessionario Kawasaki). Se non si utilizza la motocicletta per più di due settimane, caricare la batteria con un caricabatterie adeguato. Non utilizzare un caricabatterie rapido che rischia di sovraccaricare la batteria danneggiandola.

Kawasaki raccomanda i seguenti caricabatterie:

OptiMate III
Caricabatterie automatico Yuasa
1,5 Amp
Battery Mate 150-9

Se non si dispone dei caricabatterie sopra indicati, utilizzare un tipo equivalente.

Per ulteriori dettagli, rivolgersi al concessionario Kawasaki.

Caricamento della batteria

- Estrarre la batteria dalla motocicletta (si veda la parte intitolata Rimozione batteria).
- Collegare i fili del caricabatterie e caricare la batteria ad un'intensità pari ad 1/10 della capacità della batteria. Ad esempio, per una batteria da 10 amperora, l'intensità di carica deve corrispondere a 1,0 ampere.

- Il caricabatterie manterrà la batteria pienamente carica finché non si sarà pronti a reinstallarla nella motocicletta (si veda la parte intitolata Installazione batteria).

ATTENZIONE

Non rimuovere mai il nastro sigillante, altrimenti la batteria può subire danni.

Non montare una batteria convenzionale su questa motocicletta, altrimenti l'impianto elettrico non sarà in grado di funzionare correttamente.

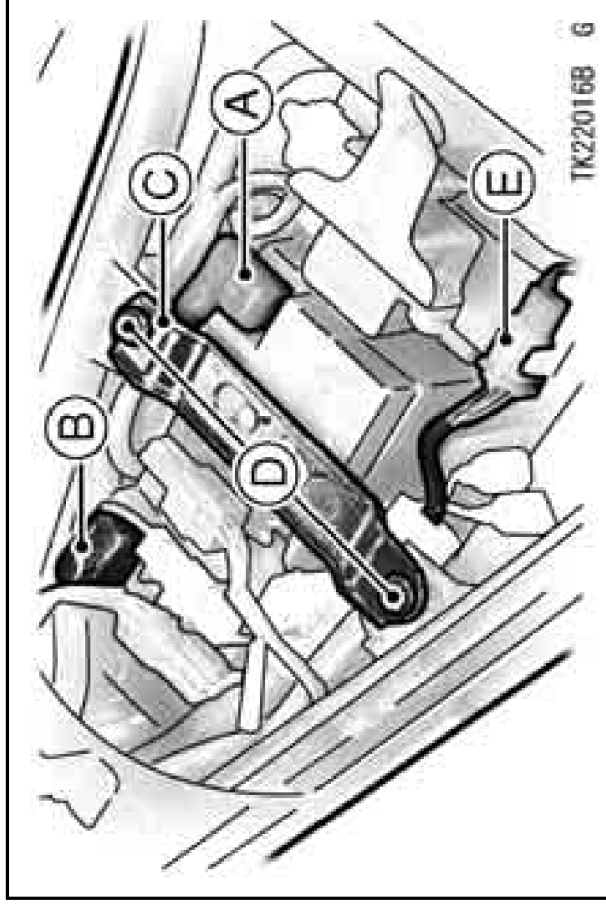
NOTA

- Se è necessario caricare la batteria sigillata, osservare sempre le istruzioni indicate sull'etichetta posta sulla batteria.

116 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Rimozione batteria

- Smontare la sella del conducente.
- Scollegare il connettore del fascio cavi secondario.
- Svitare le viti del supporto batteria e rimuovere il supporto.
- Scollegare i cavi dalla batteria, prima dal terminale (–) poi dal terminale (+).



A. Terminale (+)

B. Terminal (-)

C. Supporto batteria

D. Viti

E. Connettore fascio cavi secondario

- Estrarre la batteria dall'alloggiamento.
- Pulire la batteria utilizzando una soluzione di acqua e bicarbonato di sodio. Accertarsi che le connessioni dei cavi siano pulite.

Installazione batteria

- Collegare il cavo con il cappuccio rosso al terminale (+), quindi collegare il cavo con il cappuccio nero al terminale (-).

NOTA

○ *Installare la batteria seguendo l'ordine inverso della rimozione.*

- Applicare un leggero strato di grasso sui terminali per evitare la corrosione.
- Coprire i terminali con gli appositi cappucci protettivi.
- Montare il supporto batteria e serrare le relative viti.
- Collegare il connettore del fascio cavi secondario e inserirlo nell'apposito supporto.
- Rimontare i componenti precedentemente rimossi.

ATTENZIONE

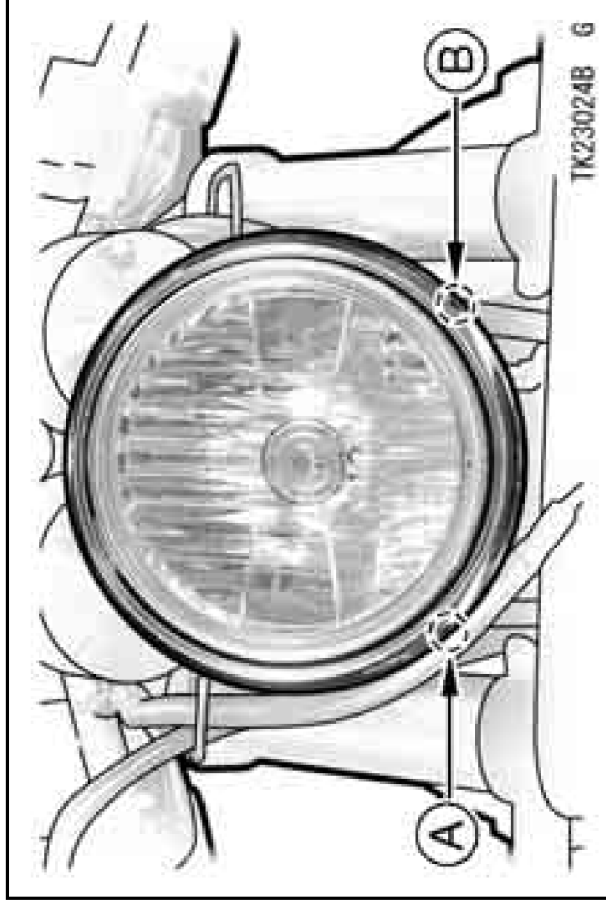
Collegando il cavo (-) al terminale (+) della batteria o il cavo (+) al terminale (-) della batteria si può danneggiare gravemente l'impianto elettrico.

Fascio di luce del faro

Regolazione orizzontale

Il fascio di luce del faro è regolabile orizzontalmente. Se non è regolato correttamente in senso orizzontale, il fascio punta su un lato invece che avanti dritto.

- Avvitare o svitare la vite di regolazione orizzontale sul bordo del faro fino a quando il fascio non punta dritto avanti.



A. Vite di regolazione verticale

B. Vite di regolazione orizzontale

Regolazione verticale

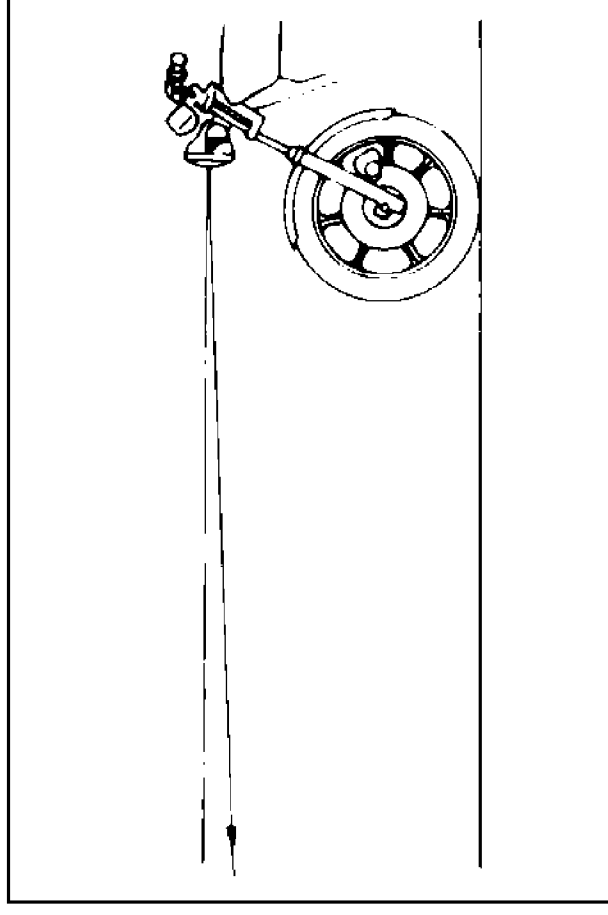
Il fascio di luce del faro è regolabile verticalmente. Se regolato troppo basso, né l'anabbagliante né l'abbagliante illumineranno la strada a distanza sufficiente. Se regolato troppo alto, l'abbagliante non riuscirà ad illuminare la strada a distanza ravvicinata mentre l'anabbagliante abbaglierà i

conducenti dei veicoli che procedono in senso opposto.

- Avvitare o svitare la vite di regolazione sul bordo del faro per regolare il faro in senso verticale.

NOTA

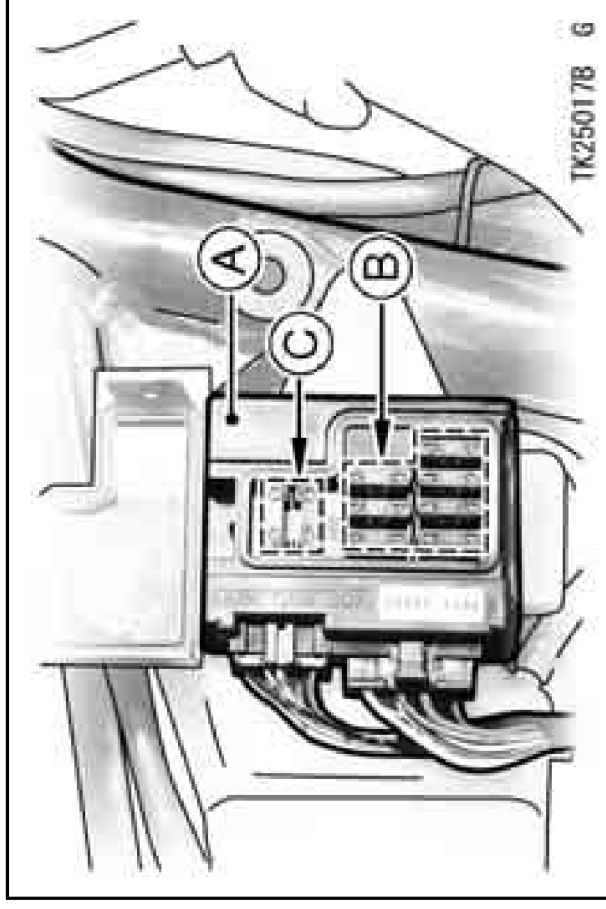
- *Per l'abbagliante il punto più luminoso deve essere appena al di sotto della linea orizzontale, con la motocicletta appoggiata sulle ruote e il conducente in sella. Regolare il faro secondo l'opportuna angolazione, prevista dalle norme locali vigenti.*



120 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Fusibili

I fusibili sono alloggiati nella scatola di derivazione situata sul serbatoio di riserva del liquido di raffreddamento. Il fusibile principale è montato sul relè di avviamento, collocato dietro al serbatoio di riserva del liquido di raffreddamento. L'unità di comando elettronico (ECU) è collocata sotto la sella. Se un fusibile salta durante la marcia, controllare l'impianto elettrico per localizzare la causa, quindi sostituirlo con un fusibile dell'ampereggio corretto.

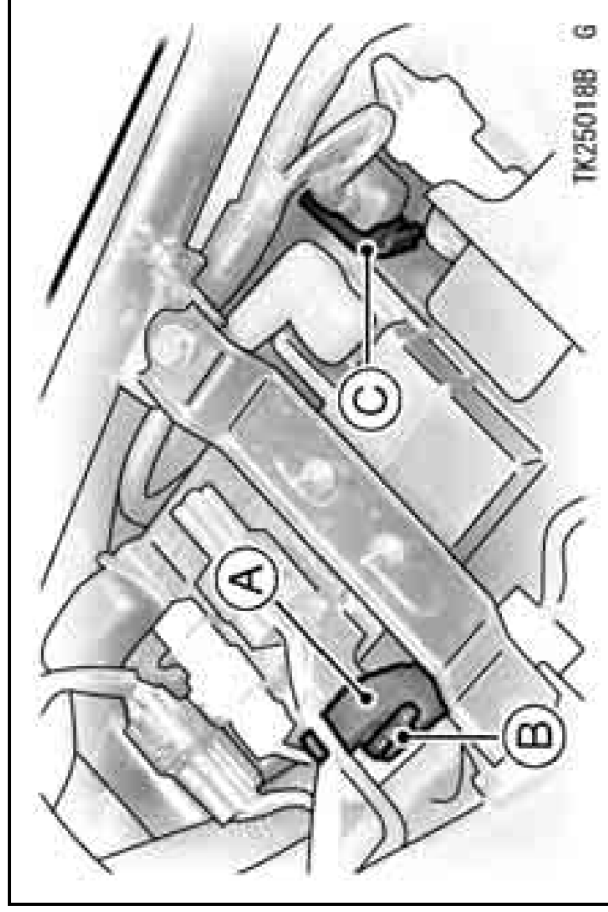


- A. Scatola derivazione
- B. Fusibili
- C. Fusibili di ricambio

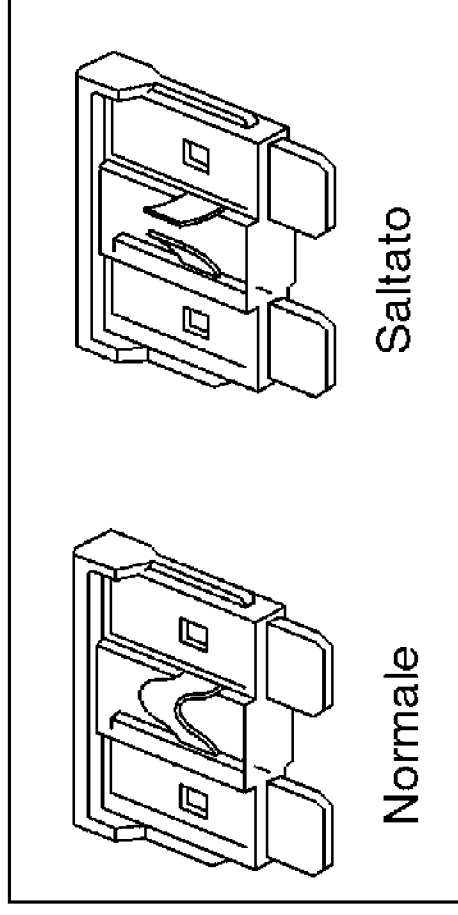
! PERICOLO

Utilizzare esclusivamente fusibili standard.

Sostituire il fusibile bruciato con un fusibile nuovo di capacità corretta, indicata sulla scatola di derivazione e sul fusibile principale.



- A. Fusibile principale ECU
- B. Fusibile di ricambio ECU
- C. Fusibile principale



Pulizia della motocicletta

Precauzioni generali

Frequenti e opportune cure migliorano l'estetica della motocicletta, ne ottimizzano le prestazioni generali e ne prolungano la durata utile. L'utilizzo di un telo traspirante di alta qualità per coprire la motocicletta serve a proteggerne la finitura dai nocivi raggi ultravioletti e dalle sostanze inquinanti, nonché a ridurre la quantità di polvere che vi si deposita.

- Accertare che il motore e lo scarico siano freddi prima di effettuare il lavaggio.
- Non applicare sostanze sgrassanti su guarnizioni, pastiglie freni e pneumatici.
- Utilizzare sempre cere e prodotti per pulizia/lucidatura non abrasivi.
- Evitare l'uso di sostanze chimiche aggressive, solventi, detergenti e

prodotti di pulizia per la casa come detergenti per vetri a base di ammoniaca.

- Benzina, olio per freni e liquido di raffreddamento danneggiano le superfici verniciate e in plastica: eseguire un lavaggio immediato in caso di contatto.
- Evitare di utilizzare spazzole con setole in ferro, lana di acciaio e qualsiasi tipo di spazzola o batuffolo abrasivo.
- Lavare con cautela il coperchio del proiettore e le parti in plastica, in quanto facilmente graffiabili.
- Evitare di utilizzare macchine per il lavaggio a pressione; l'acqua può penetrare nelle guarnizioni e nei componenti elettrici, danneggiando la motocicletta.
- Non nebulizzare acqua in zone delicate come ingressi aria, sistema di alimentazione, componenti dei freni,

componenti elettrici, uscite delle marmitte e aperture del serbatoio carburante.

Lavaggio della motocicletta

- Risciacquare la motocicletta con acqua fredda servendosi di una manichetta in gomma, per eliminare lo sporco superficiale.
- In un secchio versare dell'acqua e detergente neutro leggero (specifico per motocicli e autovetture). Usare un panno morbido oppure una spugna per lavare la motocicletta. Se del caso, utilizzare uno sgrassatore blando per eliminare eventuale olio o grasso accumulato.
- Quindi, risciacquare accuratamente la motocicletta con acqua pulita per

eliminare ogni residuo (i residui di sostanze detergenti possono danneggiare alcuni componenti della motocicletta).

- Usare un panno morbido per asciugare la motocicletta. Mentre si asciuga la motocicletta, verificare l'eventuale presenza di scheggiature e scalfitture. Non lasciare asciugare l'acqua per evitare danni alle superfici verniciate.
- Avviare il motore e lasciarlo girare al minimo per diversi minuti. Il calore del motore farà asciugare le parti ancora umide.
- Guidare con cautela la motocicletta a bassa velocità e azionare ripetutamente i freni. Questa operazione serve ad asciugare i freni e a riportarli al normale livello di prestazioni.

NOTA

○ *Dopo la marcia su strade cosparse di sale oppure in zone costiere, lavare immediatamente la motocicletta con acqua fredda. Non utilizzare acqua calda, che può accelerare la reazione chimica del sale. Dopo l'asciugatura, applicare uno spray anticorrosione su tutte le superfici metalliche e cromate per prevenire la corrosione.*

Superfici verniciate

Dopo il lavaggio della motocicletta, applicare una cera per moto/auto fra quelle reperibili in commercio su tutte le superfici verniciate, sia metalliche che

plastiche. La cera va applicata una volta ogni tre mesi oppure secondo necessità. Tralasciare le superfici con finiture “satinate” o “opache”. Utilizzare sempre prodotti non abrasivi ed applicarli seguendo le istruzioni riportate sul relativo contenitore.

Componenti in plastica

Dopo il lavaggio utilizzare un panno soffice per asciugare con delicatezza i componenti in plastica. Una volta asciutti, trattare il trasparente del proiettore e i componenti in plastica non verniciati con un prodotto detergente/lucidante approvato per materie plastiche.

ATTENZIONE

I componenti in plastica possono deteriorarsi se vengono a contatto con sostanze chimiche o prodotti chimici di uso domestico quali benzina, olio per freni, detersivi per vetri, frenafili o altre sostanze aggressive. Qualora una qualsiasi sostanza chimica aggressiva venga a contatto con componenti in plastica, eliminarla immediatamente lavando con acqua e un blando detersivo neutro, quindi controllare la presenza di eventuali danni. Non utilizzare batuffoli o spazzole abrasive per pulire componenti in plastica, perché provocano danni alle finiture.

Cromo e alluminio

I componenti cromati e in alluminio non rivestito possono essere trattati con un prodotto lucidante specifico. L'alluminio rivestito deve essere lavato con un detersivo neutro leggero e per finire trattato con un prodotto lucidante spray. Le ruote in alluminio, sia verniciate che non verniciate, possono essere pulite con detersivi spray specifici, a base di sostanze non acide.

Pelle, vinile e gomma

Se la motocicletta è dotata di accessori in pelle, si rendono necessarie particolari cure. Per pulire e trattare gli accessori in pelle, utilizzare un detersivo/trattamento specifico. Il lavaggio con detersivo e acqua danneggia le parti in pelle e ne riduce la durata.

I componenti in vinile devono essere lavati insieme alla motocicletta, quindi

vanno sottoposti a un trattamento specifico.

I fianchi dei pneumatici e di altri componenti in gomma devono essere trattati con una sostanza protettiva specifica, per prolungarne la durata utile.

PERICOLO

Va prestata particolare attenzione, per evitare che durante il trattamento la sostanza protettiva venga a contatto con il battistrada dei pneumatici. Ciò può ridurre l'aderenza dei pneumatici al fondo stradale e causare la perdita di controllo del mezzo da parte del conducente.

RIMESSAGGIO

Preparazione al rimessaggio:

- Pulire completamente e accuratamente il veicolo.
- Far girare il motore per circa cinque minuti per riscaldare l'olio, quindi arrestarlo e scaricare l'olio.

PERICOLO

L'olio motore è una sostanza tossica. Smaltire l'olio esausto in modo corretto. Contattare gli enti locali competenti per informarsi sui metodi consentiti di smaltimento o di eventuale riciclaggio.

- Rifornire di olio motore nuovo.
- Far defluire il carburante dal serbatoio con la pompa o il sifone.

⚠ PERICOLO

La benzina è un liquido estremamente infiammabile e, in certe condizioni, può dare luogo a esplosioni. Portare la chiave dell'accensione su "OFF". Non fumare. Accertare che l'ambiente sia sufficientemente ventilato e non vi siano sorgenti di fiamma o scintille, inclusi anche dispositivi con luce spia.

La benzina è una sostanza tossica. Smaltire la benzina in modo corretto. Contattare gli enti locali competenti per informarsi sui metodi consentiti di smaltimento.

- Svuotare il sistema di alimentazione lasciando girare il motore al minimo fino ad esaurimento del carburante (se rimane nel sistema, il carburante si deteriora e può intasarlo).
- Smontare le candele e spruzzare olio nebulizzato direttamente in ciascun cilindro. Premere il pulsante di avviamento per alcuni secondi, affinché l'olio ricopra le pareti dei cilindri. Montare le candele.

⚠ PERICOLO

Non spingersi sul motore quando si effettua questa operazione. Un'eventuale espulsione forzata di miscela aria/olio nebulizzata dai fori candele sarebbe pericolosa per gli occhi. In caso di contatto con gli occhi, sciogliere immediatamente con abbondante acqua dolce pulita. Consultare un medico non appena possibile.

- Ridurre la pressione pneumatici di circa il 20 %.
- Collocare la motocicletta su una scatola o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate dal suolo. (Se ciò è impossibile, collocare delle tavole sotto la ruota anteriore e posteriore per isolare dall'umidità la gomma dei pneumatici.)
- Spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate per prevenirne l'ossidazione. Evitare che l'olio venga a contatto con componenti in gomma o con i freni.
- Lubrificare tutti i cavi.
- Smontare la batteria e riporla in luogo asciutto, non esposto a radiazione solare diretta o al gelo. Durante il rimessaggio è consigliabile applicare una carica lenta (1 ampere o meno) circa una volta al mese. Tenere la batteria ben carica specialmente durante i periodi freddi.
- Legare sacchetti di plastica sulle marmitte per evitare la penetrazione di umidità.
- Coprire la motocicletta per evitare l'accumulo di polvere e sporco.

130 RIMESSAGGIO

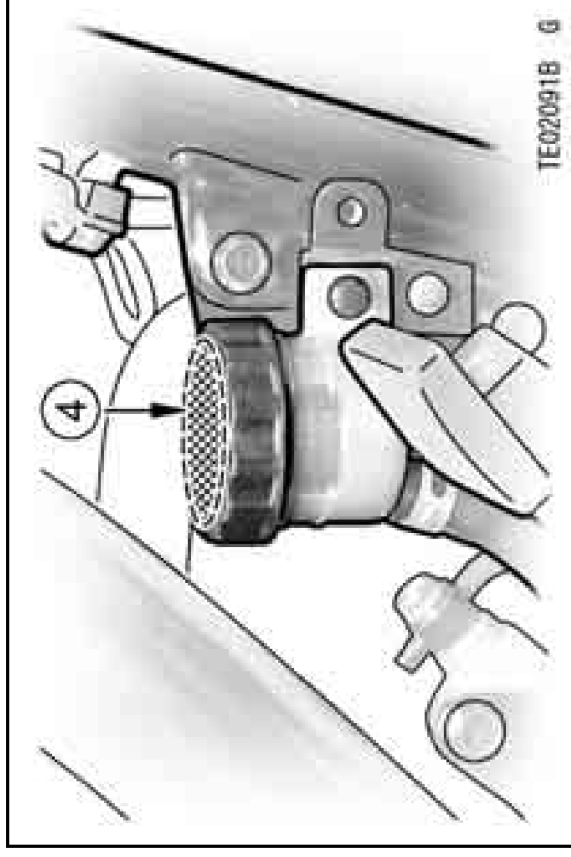
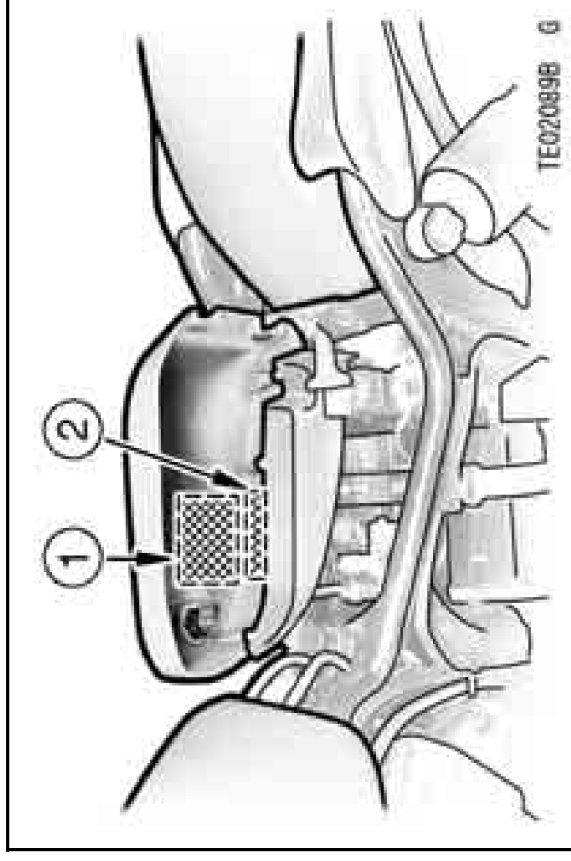
Preparazione dopo il rimessaggio:

- Rimuovere i sacchetti di plastica dalle marmitte.
- Installare la batteria sulla motocicletta e caricarla, se necessario.
- Accertare che le candele siano serrate.
- Riempire il serbatoio del carburante.
- Eseguire i controlli seguendo i punti elencati nella sezione Controlli di sicurezza giornalieri.
- Lubrificare articolazioni, viti e dadi.

PROTEZIONE AMBIENTALE

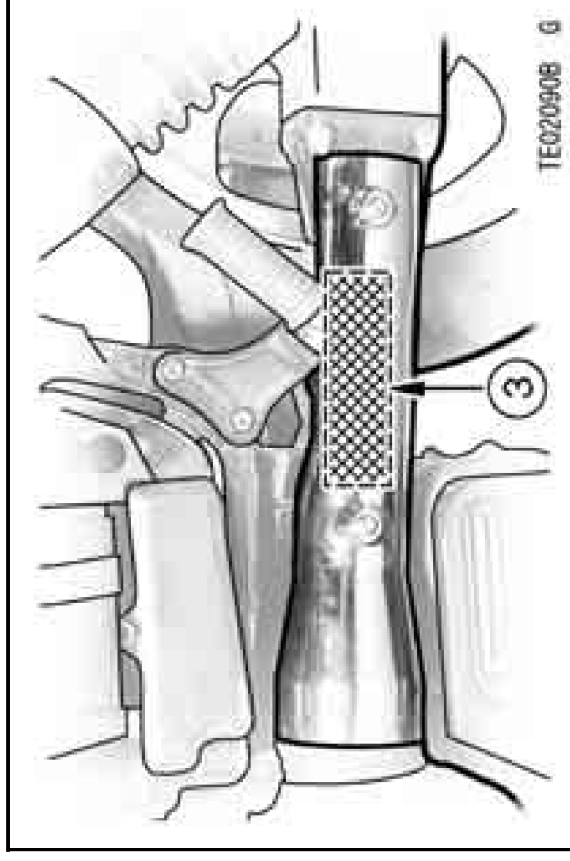
Per proteggere il nostro ambiente naturale, smaltire correttamente le batterie e i pneumatici usati, l'olio motore esausto o altri componenti del motoveicolo da eliminare in futuro. Contattare il proprio concessionario autorizzato Kawasaki o gli enti locali competenti per informarsi sui metodi corretti di smaltimento.

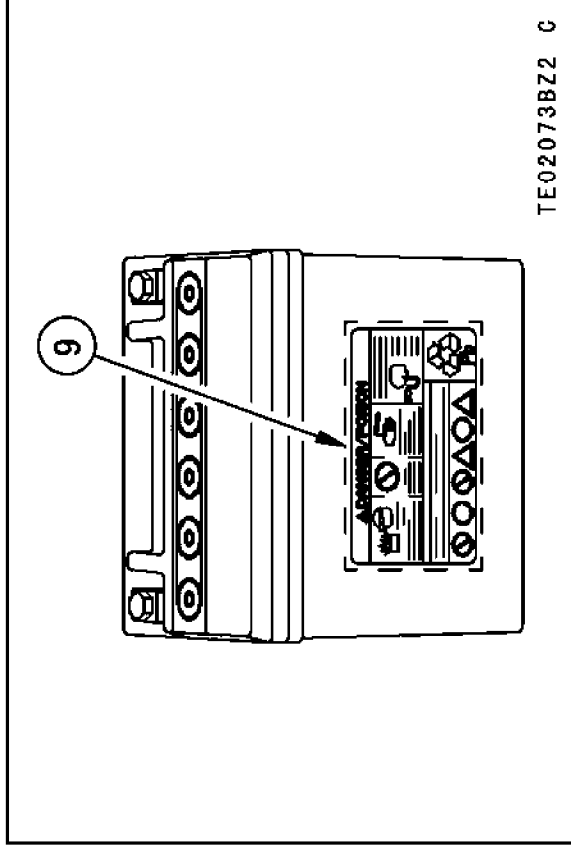
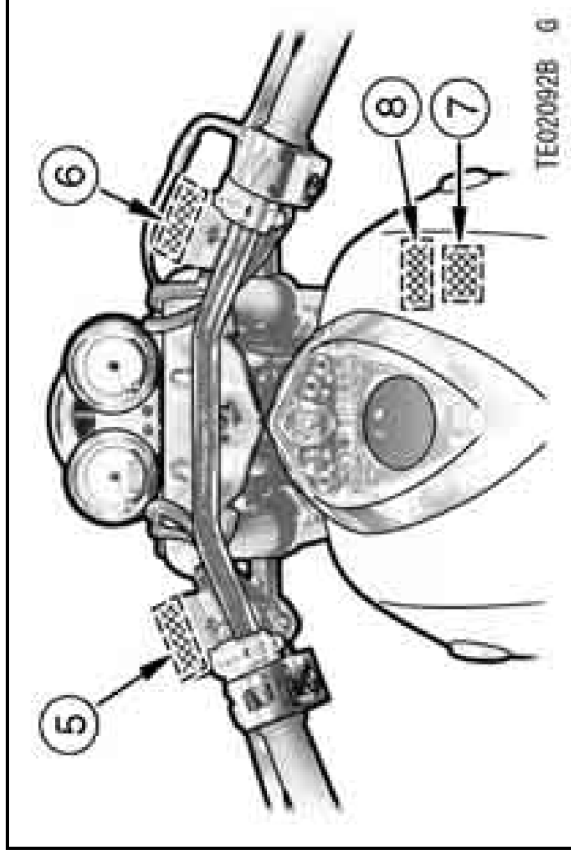
UBICAZIONE DELLE ETICHETTE



1. Controlli di sicurezza giornalieri
2. Olio motore e filtro dell'olio
- *3. Dati pneumatici e di carico
4. Olio freno (posteriore)

*: solo modello per l'Australia

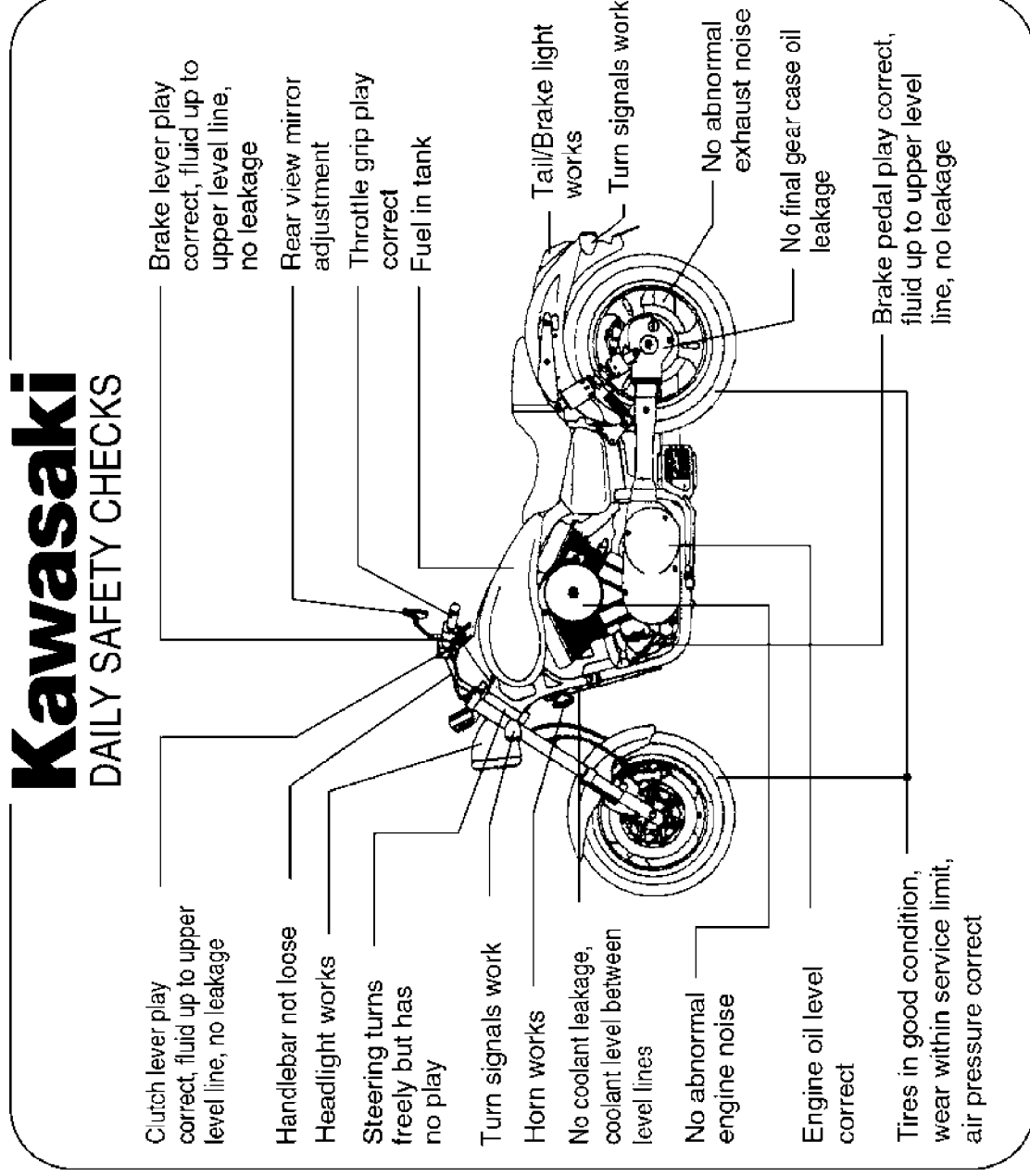




- 5. Liquido frizione
- 6. Liquido frizione
- 7. Benzina senza piombo
- 8. Carburante - Attenzione
- 9. Batteria - Tossico/Pericolo

(1)

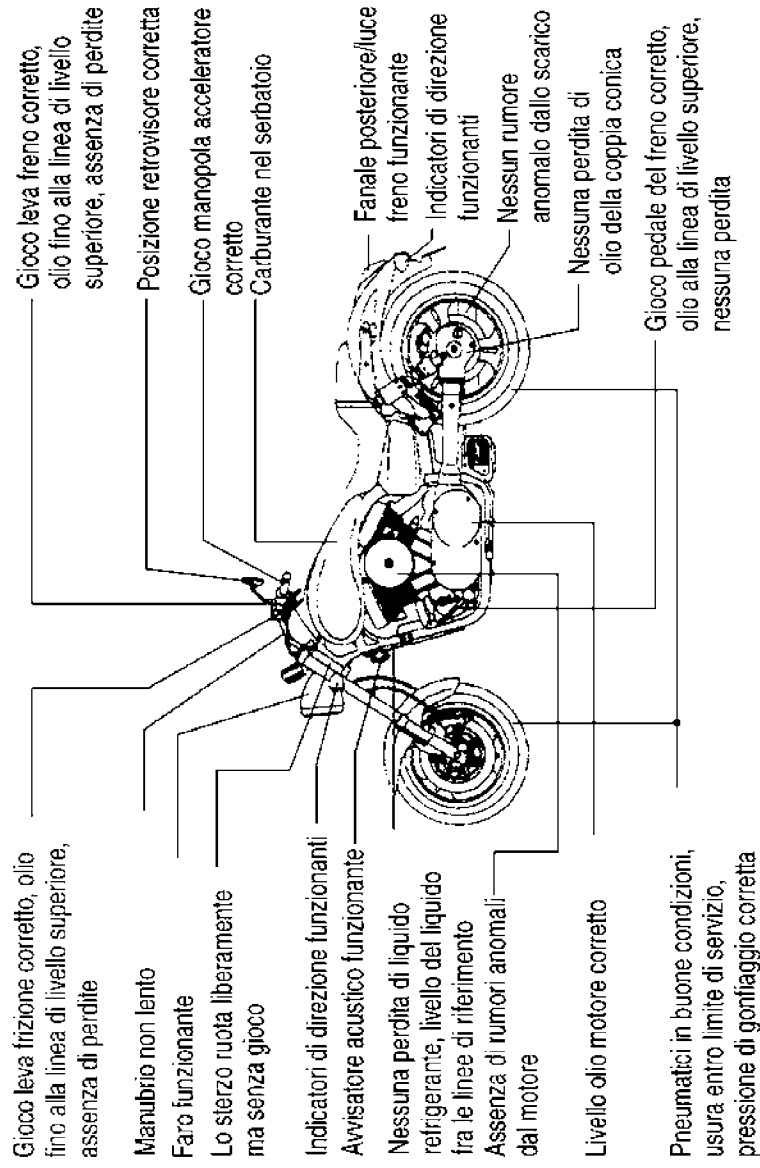
Inglese



Italiano

Kawasaki

CONTROLLI DI SICUREZZA GIORNALIERI



136 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

(2)

Inglese

ENGINE OIL AND OIL FILTER

Engine Oil Change--when filter is not removed: 2.9 liters(3.1 US qt)
when filter is removed: 3.1 liters(3.3 US qt)

Engine Oil Type: API SE, SF or SG
: API SH, SJ or SL with JASO MA
SAE 10W-40

See Owner's Manual for engine oil / filter information and change intervals.

TE03318BN8 C



Italiano

OLIO MOTORE E FILTRO DELL'OLIO

Cambio olio motore -- senza smontaggio del filtro: 2,9 litri
con smontaggio del filtro: 3,1 litri

Tipo olio motore : API SE, SF o SG
: API SH, SJ o SL con JASO MA
SAE 10W-40

Vedere il Manuale d'istruzioni per informazioni sull'olio motore/sul filtro e sugli intervalli di sostituzione.

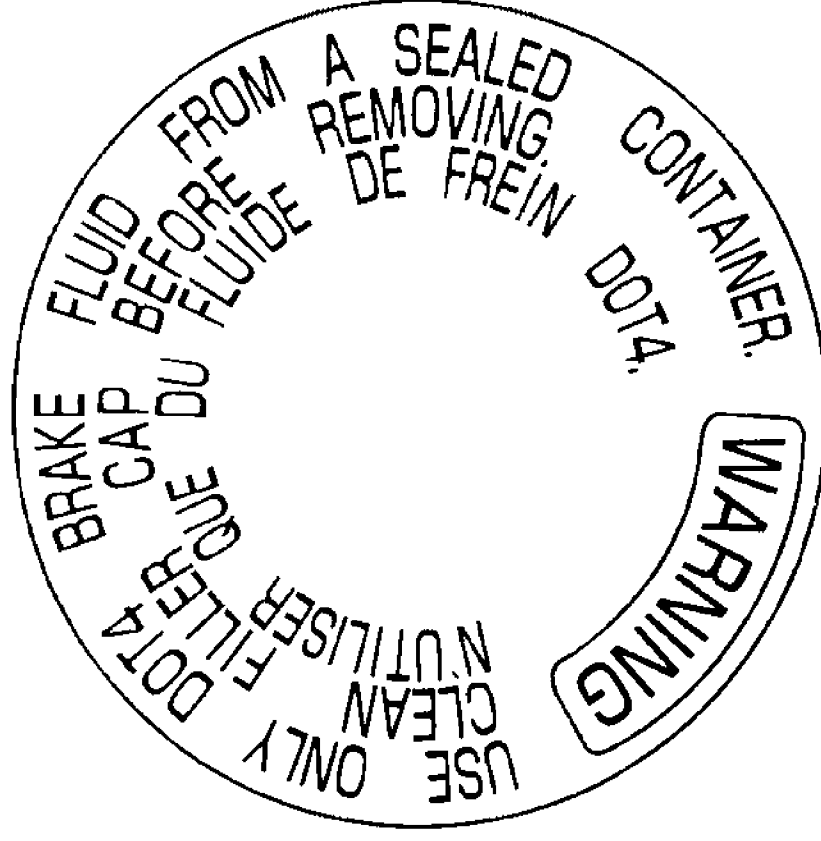
(3)

solo modello per l’Australia

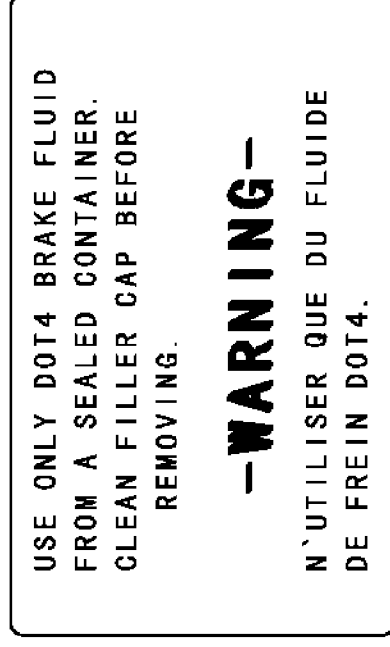
TIRE AND LOAD DATA				
The stability and handling characteristics of this motorcycle could become unsafe by the use of improper tire inflation pressures, overworn tires, unsuitable replacement tires, or overloading. When tire tread wears down to the limit, replace the tire with only the standard tire. Maintain the inflation pressure specified.				
	Air pressure (Cold)	Size &	Make Type (Tubeless Tire)	Minimum Tread Depth
Front	Up to 184 kg Load (405 lbs) 250 kPa (2.50kgf/cm ² , 36psi)	BRIDGESTONE 130/70R17M/C 62H BATTALAX BT020F RADIAL	DUNLOP 130/70R17M/C 62H D220F STG	1 mm (0.04 in)
Rear	Up to 184 kg Load (405 lbs) 250 kPa (2.50kgf/cm ² , 36psi)	BRIDGESTONE 170/80R17M/C 72H BATTALAX BT020R RADIAL	DUNLOP 170/80R17M/C 72H D220 STG	Up to 130 km/h (80MPH) 2mm (0.08 in)
				Over 130 km/h (80MPH) 3mm (0.12 in)

138 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

(4)



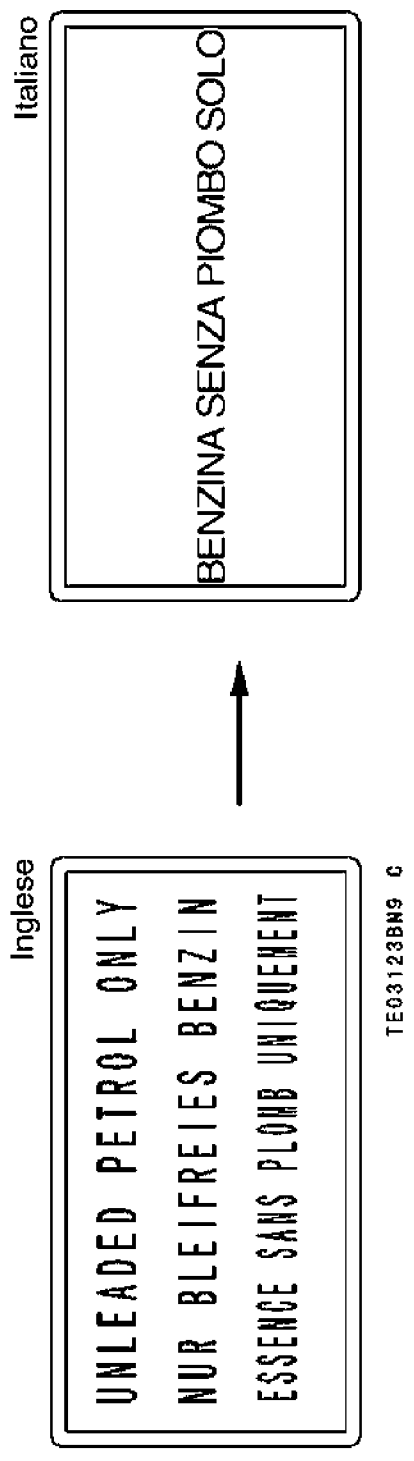
(5/6)



TE03104BN9 C

TE03097B S

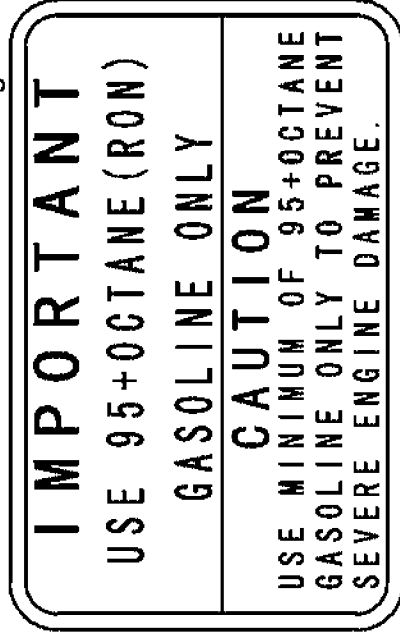
(7)



140 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

(8)

Inglese



Italiano



TE03124BN9 C

(9)



SHIELD EYES
EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY



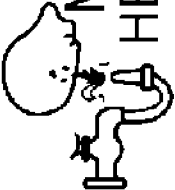
NO
• SPARKS
• FLAMES
• SMOKING



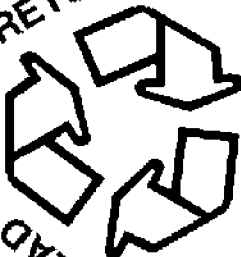
SULFURIC ACID CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS

! DANGER/POISON

FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER
GET MEDICAL HELP FAST



LEAD
RETURN
RECYCLE



KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN



IN U.S.A., DISTR. BY
KAWASAKI MOTORS CORP.
SANTA ANA, CA. 92799-5252

TE03194B S

VN1600B



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99976-1333

