



Ninja ZX-6RR

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 avvertenza 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 effettuare operazioni più efficienti e convenienti.*

IMPORTANTE

QUESTO PRODOTTO È DESTINATO A UN IMPIEGO RAZIONALE E PRUDENTE 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 dell'avanzata tecnologia Kawasaki, di test esaustivi e della costante ricerca di affidabilità, sicurezza e prestazioni superiori.

Si prega di leggere attentamente questo manuale d'istruzioni prima di utilizzare il mezzo per conoscere perfettamente i comandi, le caratteristiche, le prestazioni e i limiti della vostra motocicletta. Questo manuale propone diversi consigli di guida sicura, ma il suo obiettivo non consiste nel descrivere tutte le tecniche e le capacità necessarie per condurre un motoveicolo in tutta sicurezza. Kawasaki raccomanda a tutti gli utenti 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 problemi alla vostra motocicletta, effettuare le operazioni di pulizia e manutenzione descritte nel presente manuale. Per chi desideri informazioni più dettagliate sulla propria motocicletta Kawasaki, presso ogni concessionaria Kawasaki è possibile acquistare il manuale di servizio. Il manuale di servizio contiene informazioni dettagliate sulla scomposizione e la manutenzione. Chi desidera fare da sé deve possedere le qualità di un meccanico esperto e disporre degli attrezzi speciali descritti nel manuale di servizio.

Conservare questo manuale d'istruzioni sempre a bordo della motocicletta in modo da poterlo consultare ogniqualvolta questo sia necessario.

Il presente manuale deve essere considerato parte integrante della motocicletta e deve accompagnarla al momento della vendita.

Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione di qualunque parte di questa pubblicazione senza nostra previa autorizzazione scritta.

Questa pubblicazione include le ultime informazioni disponibili al momento di andare in stampa. Tuttavia, vi possono essere leggere differenze fra il prodotto effettivo e le illustrazioni e il testo di questo manuale.

Tutti i prodotti possono essere soggetti a modifica senza preavviso, senza che questo comporti l'insorgere di alcun obbligo.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.

Prodotti di consumo & Machinery Company

INDICE

DATI TECNICI	8	Tappo del serbatoio carburante	37
UBICAZIONE DEI COMPONENTI	11	Serbatoio carburante.....	38
INFORMAZIONI GENERALI	14	Specifiche carburante	39
Indicatori	14	Cavalletto laterale	40
Contagiri	15	Blocco sella.....	41
Indicatore digitale	16	Ganci per i caschi.....	45
PERICOLO/Spie	27	Ganci di fissaggio	46
Chiave.....	31	Vano per la borsa degli attrezzi	46
Interruttore di accensione/ Bloccasterzo	32	Entrata filtro aria	47
Interruttori manubrio sezione destra.....	33	RODAGGIO	48
Interruttore di arresto del motore.....	33	COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA ...	50
Pulsante di avviamento	34	Avviamento del motore.....	50
Interruttore START/STOP (cronometro).....	34	Partenza	52
Interruttori manubrio sezione sinistra	35	Selezione marce.....	53
Commutatore delle luci	35	Frenata	54
Interruttore degli indicatori di direzione	36	Arresto del motore.....	56
Pulsante dell'avvisatore acustico	36	Arresto del motore in caso di emergenza	56
Pulsante LAP	36	Parcheggio.....	57
Regolatore della leva del freno	36	Convertitore catalitico	58
		FUNZIONAMENTO SICURO	60
		Controlli di sicurezza giornalieri	60

Ulteriori considerazioni per l'utilizzo ad alta velocità.....	62
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI	64
Tabella di manutenzione periodica.....	65
Olio motore.....	72
Impianto di raffreddamento	76
Candele	83
Gioco valvole.....	84
Kawasaki Clean Air System (sistema aria pulita Kawasaki).....	85
Dispositivo di scarico	86
Filtro dell'aria.....	87
Sistema di comando acceleratore	90
Sincronizzazione depressione motore....	93
Regime del minimo.....	93
Frizione.....	95
Catena di trasmissione	96
Freni.....	104
Interruttori della luce freno.....	108
Forcella anteriore	110
Ammortizzatori posteriori.....	115
Ruote	119
Batteria.....	124
Fascio di luce del faro	128
Fusibili	130

Pulizia del motociclo.....	132
RIMESSAGGIO	137
PROTEZIONE DELL'AMBIENTE	140
UBICAZIONE DELLE ETICHETTE	141
INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	153
Avviamento con l'ausilio di cavi.....	153

8 DATI TECNICI

DATI TECNICI

PRESTAZIONI

Potenza massima	90,5 kw (123 PS) a 14.000 tr/mn
	(HR) 78,2 kw (106 PS) a 14.000 tr/mn
Coppia massima	67 N·m (6,8 kgf·m) a 12.000 tr/mn
	(HR) 60 N·m (6,1 kgf·m) a 12.000 tr/mn
Raggio di sterzata minimo	3,3 mm

DIMENSIONI

Lunghezza totale	2.075 mm
Larghezza totale	715 mm
Altezza totale	1.120 mm
Interasse	1.400 mm
Altezza minima da terra	120 mm
Peso a secco	164 kg

MOTORE

Tipo	DOHC, 4 cilindri, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	599 ml
Alesaggio × corsa	67,0 × 42,5 mm
Rapporto di compressione	13,9 : 1
Sistema di avviamento	Motorino di avviamento elettrico

Metodo di numerazione cilindri	Da sinistra a destra, 1-2-3-4
Ordine di accensione	1-2-4-3
Sistema di carburazione	Fi (Iniezione carburante)
Sistema di accensione	Batteria e bobina (accensione transistorizzata)
Anticipo di accensione (anticipato elettronicamente)	12,5° PPMS a 1.300 g/min (rpm) – 35°@4.600 g/min (rpm)
Candele	NGK CR9E
Sistema di lubrificazione	Lubrificazione forzata (a carter umido)
Olio motore	Tipo: API SE, SF o SG
	: API SH o SJ con JASO MA
	SAE 10W-40
	Capacità: 4,0 l
Capacità del liquido refrigerante	2,6 l

CAMBIO

Tipo cambio	6 marce, presa continua, cambio con ritorno
Tipo frizione	Multidisco a bagno d'olio
Tipo di trasmissione	Trasmissione a catena
Rapporto di riduzione primario	1,891 (87/46)
Rapporto di riduzione finale	2,866 (45/15)
Rapporto di riduzione totale	6,653 (marcia superiore)

10 DATI TECNICI

Rapporto di trasmissione: 1 ^a	2,437 (39/16)
2 ^a	2,055 (37/18)
3 ^a	1,722 (31/18)
4 ^a	1,500 (33/22)
5 ^a	1,333 (28/21)
6 ^a	1,227 (27/22)

TELAIO

Inclinazione canotto di sterzo	25,5°
Avancorsa	109 mm
Dimensione pneumatici: Anteriore	120/65ZR17M/C (56 W)
Posteriore	180/55ZR17M/C (73 W)
Dimensione cerchi: Anteriore	17 × 3,50
Posteriore	17 × 5,50
Capacità del serbatoio del carburante	17 l

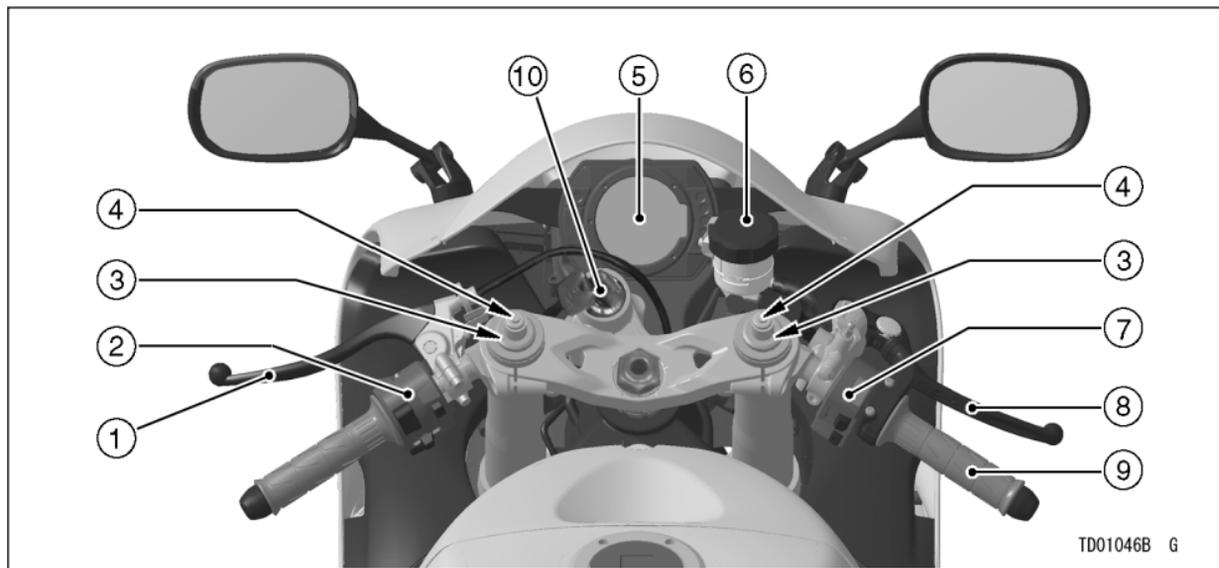
ATTREZZATURA ELETTRICA

Batteria	12 V 8 Ah
Faro	12 V 55 W × 2 / 55W (Hi/Lo)
LED della luce di posizione posteriore/del freno	12 V 0,5/4,1 W

Quando il LED (diodo di emissione luminosa) della luce di posizione posteriore/del freno non è accesa, rivolgersi al rivenditore Kawasaki autorizzato.

(HR) Con convertitore catalitico a tubo (modello di potenza limitata)

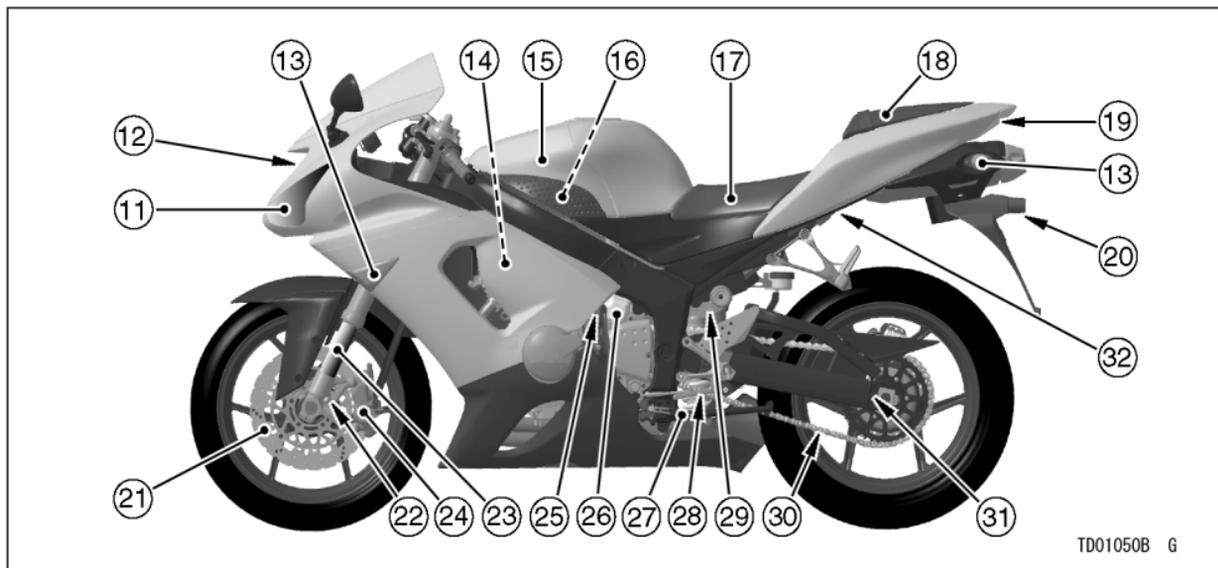
I dati tecnici sono soggetti a variazioni senza preavviso e potrebbero non essere applicabili a ognipaese.

UBICAZIONE DEI COMPONENTI

1. Leva della frizione
2. Interruttori manubrio sezione sinistra
3. Regolatore del precarico della molla
4. Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione (Forcella anteriore)
5. Indicatori

6. Serbatoio del liquido dei freni (anteriore)
7. Interruttori manubrio sezione destra
8. Leva del freno anteriore
9. Manopola acceleratore
10. Interruttore di accensione/Bloccasterzo

12 UBICAZIONE DEI COMPONENTI

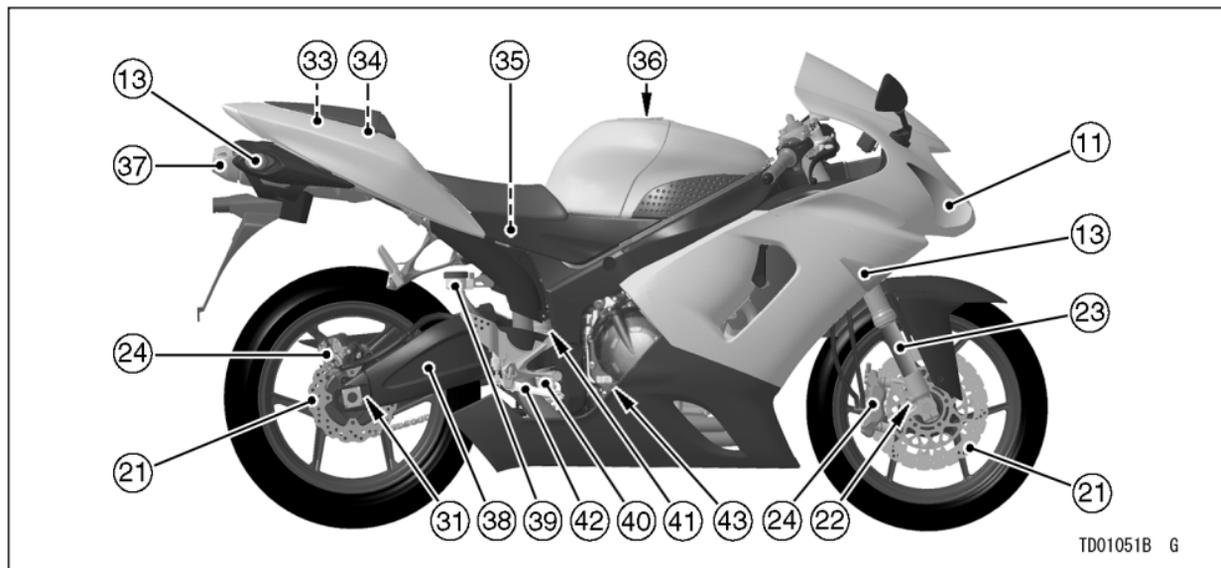


- 11. Faro
- 12. Entrata filtro aria
- 13. Indicatore di direzione
- 14. Candele
- 15. Serbatoio carburante
- 16. Filtro dell'aria
- 17. Sella del conducente
- 18. Sella del passeggero
- 19. Fanale posteriore/luce freno

- 20. Luce targa
- 21. Disco del freno
- 22. Regolatore della forza di smorzamento in compressione
- 23. Forcella anteriore
- 24. Pinza del freno
- 25. Vite di regolazione del minimo
- 26. Serbatoio di riserva del liquido refrigerante

- 27. Pedale del cambio
- 28. Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione
- 29. Regolatore della forza di smorzamento in compressione
- 30. Catena di trasmissione
- 31. Regolatore della catena
- 32. Blocco sella

UBICAZIONE DEI COMPONENTI 13



TD01051B G

33. Borsa attrezziSangle

34. Scatola dei fusibili

35. Batteria

36. Tappo del serbatoio carburante

37. Marmitta

38. Forcellone oscillante

39. Serbatoio del liquido dei freni
(posteriore)

40. Ammortizzatore posteriore

41. Interruttore della luce freno
posteriore

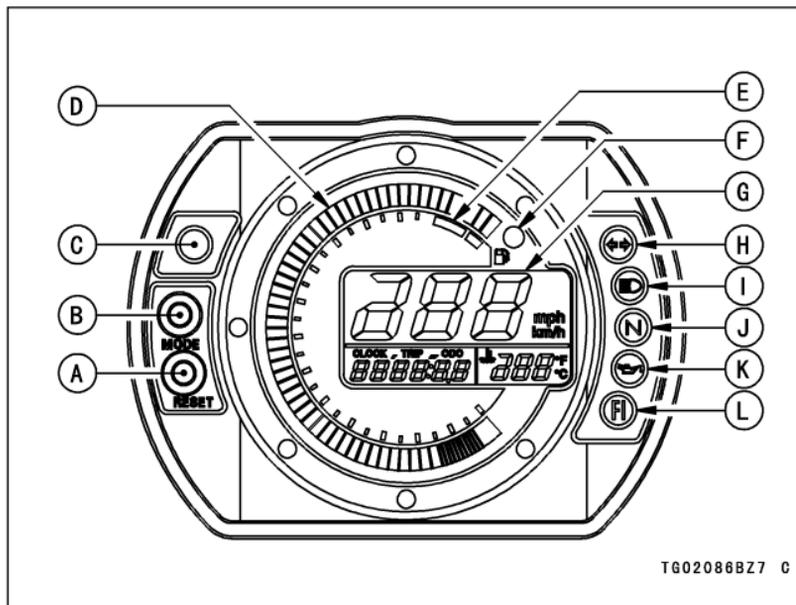
42. Pedale del freno posteriore

43. Indicatore di livello dell'olio

INFORMAZIONI GENERALI

Indicatori

- A. Pulsante RESET
- B. Pulsante MODE
- C. Spia selezione marcia superiore
- D. Contagiri
- E. Zona rossa
- F. Spia livello carburante
- G. Indicatore digitale
- H. Spia dell'indicatore di direzione
- I. Spia della luce abbagliante
- J. Spia marcia in folle
- K. Spia di avvertimento della pressione olio
- L. Spia di avvertimento iniezione carburante



Contagiri

Il contagiri indica la velocità del motore espressa in giri al minuto (g/min, rpm). Sul lato destro della superficie del contagiri è presente una parte definita “zona rossa”. I g/min motore nella zona rossa sono superiori al regime motore raccomandato e si collocano anche sopra la gamma in cui si ottengono prestazioni ottimali.

Portando la chiave di accensione su “ON”, la lancetta del contagiri sale rapidamente dal minimo al massimo per una verifica di funzionamento. Se il contagiri non funziona correttamente, richiedere un controllo presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

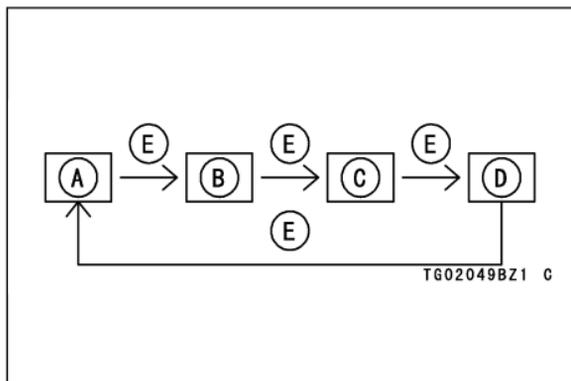
ATTENZIONE

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.

16 INFORMAZIONI GENERALI

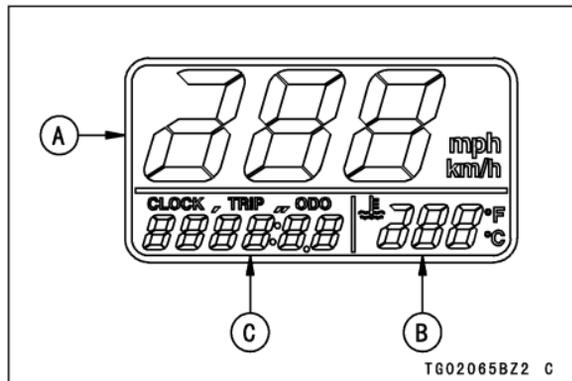
Indicatore digitale

L'indicatore digitale LCD (display a cristalli liquidi) integra tachimetro, orologio, contachilometri parziale, contachilometri totale, indicatore temperatura del liquido refrigerante e cronometro. Premendo il pulsante "MODE" il display viene commutato in indicatore digitale passando attraverso le seguenti quattro modalità di funzionamento: contachilometri totale, contachilometri parziale, orologio e cronometro. Quando si porta la chiave di accensione su "ON", tutti i segmenti LCD vengono visualizzati per tre secondi, successivamente l'orologio, l'indicatore o gli strumenti funzionano normalmente a seconda della modalità selezionata.



- A. Contachilometri totale**
- B. Contachilometri parziale**
- C. Orologio**
- D. Cronometro**
- E. Premere il pulsante "MODE".**

Indicatore digitale



- A. Tachimetro
- B. Contatore giri/Indicatore temperatura del liquido refrigerante
- C. Orologio, contachilometri parziale, contachilometri totale, cronometro

NOTA

- Per un utilizzo sicuro, non cambiare le unità di misura dell'indicatore digitale durante la marcia.

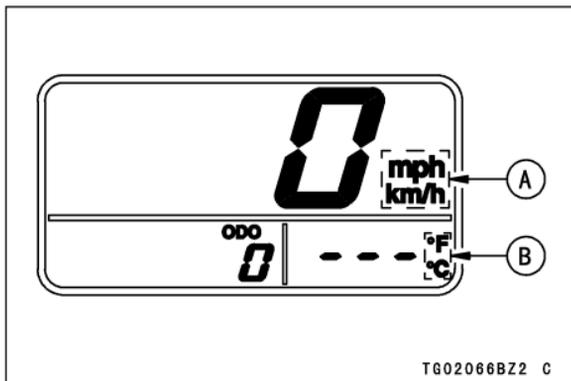
Commutazione delle unità

Il display miglia/km dell'indicatore digitale può alternare la visualizzazione in unità imperiali o metriche (miglia o km). Accertare la corretta impostazione di km o miglia prima di utilizzare la motocicletta.

NOTA

- Non utilizzare la motocicletta con l'indicatore digitale impostato sull'unità errata (km o miglia). La commutazione km/miglia Sull'indicatore digitale avviene nel mode seguente.
- Mostra il contachilometri totale nell'indicatore digitale.
- Il display commuta fra km e miglia (o fra temperatura °C e °F) premendo il pulsante "RESET" mentre si tiene contemporaneamente premuto il pulsante "MODE".

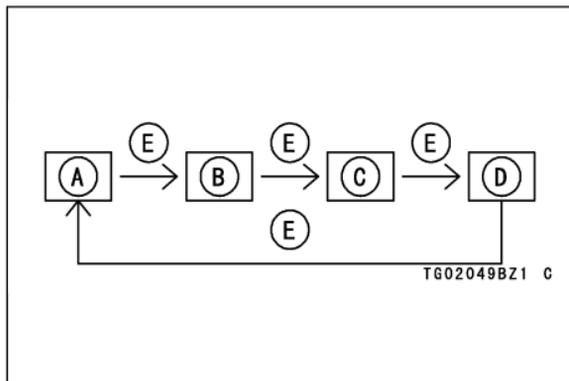
18 INFORMAZIONI GENERALI



A. Display km/miglia

B. Display °C/°F

- Il display km/miglia (o temperatura °C/°F) commuta fra le unità di misura nel modo seguente.



A. Display km e °C

B. Display miglia e °F

C. Display miglia e °C

D. Display km e °F

E. Premere il pulsante "RESET" tenendo contemporaneamente premuto "MODE".

NOTA

- I dati vengono mantenuti anche se la batteria è scollegata.

Tachimetro

Il tachimetro mostra la velocità del veicolo in valori digitali.

Orologio

Per regolare ore e minuti:

- Portare la chiave dell'accensione su "ON".
- Premere il pulsante "MODE" per visualizzare l'orologio.
- Premere il pulsante "RESET" per oltre due secondi. Ore e minuti cominciano a lampeggiare.



- Premere ancora il pulsante "RESET": a questo punto lampeggiano soltanto le ore. Premere il pulsante "MODE" per far avanzare le ore.



- Premere il pulsante "RESET". Le ore smettono di lampeggiare e cominciano a lampeggiare i minuti. Premere il pulsante "MODE" per far avanzare i minuti.



20 INFORMAZIONI GENERALI

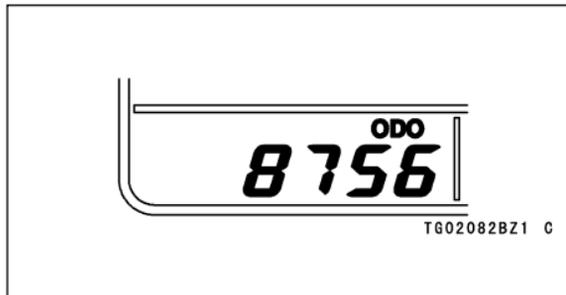
- Premere il pulsante “RESET”. Ore e minuti ricominciano a lampeggiare.
- Premere il pulsante “MODE”. L’indicazione smette di lampeggiare e l’orologio comincia a funzionare.

NOTA

- *Premendo il pulsante MODE per breve tempo è possibile far avanzare ore o minuti per gradi. Premendo e tenendo premuto il pulsante, ore e minuti possono avanzare in modo continuo.*
- *L’orologio funziona normalmente con l’energia di riserva quando si disattiva l’interruttore di accensione.*
- *Quando la batteria è scollegata, l’orologio torna alle 1:00 e ricomincia a funzionare quando la batteria è di nuovo collegata.*

Contachilometri

Il contachilometri mostra la distanza totale (in chilometri o miglia) percorsa dalla motocicletta. Questo indicatore non può essere azzerato.



NOTA

- *I dati vengono mantenuti anche in caso di scollegamento della batteria.*
- *Quando i numeri giungono a 999999, essi vengono arrestati e bloccati.*

Contachilometri parziale

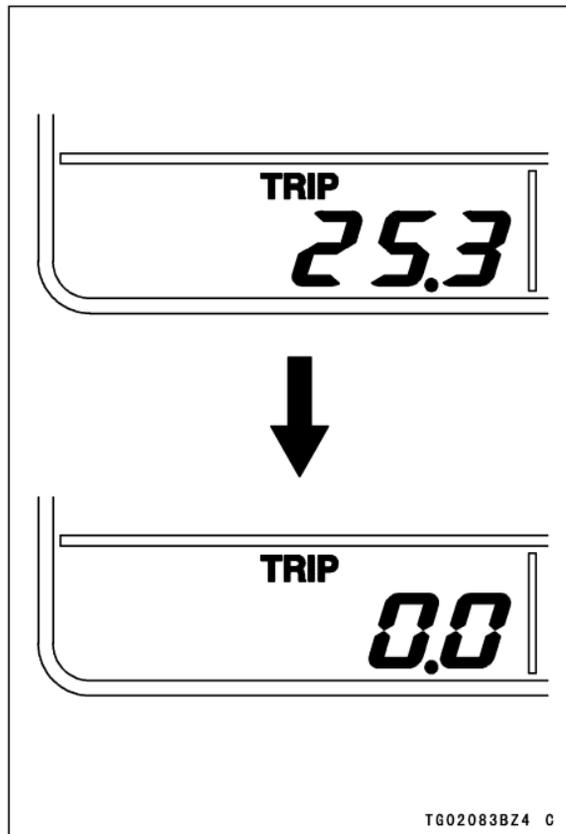
Il contachilometri parziale mostra la distanza (in chilometri o miglia) percorsa dall'ultimo azzeramento.

Per azzerare il contachilometri parziale:

- Premere il pulsante "MODE" per visualizzare il contachilometri parziale.
- Premere il pulsante "RESET" e tenerlo premuto.
- Dopo due secondi il display torna a 0,0, quindi inizia a contare dal momento in cui il veicolo viene utilizzato. L'indicatore conta fino al successivo azzeramento.

NOTA

- *I dati vengono mantenuti dall'energia di riserva quando si disattiva l'interruttore di accensione.*
- *Quando il dato raggiunge i 999,9 km a veicolo in movimento, i numeri tornano a 0,0 e il conteggio riparte da zero.*
- *Quando la batteria viene scollegata, il contachilometri parziale si azzerava.*



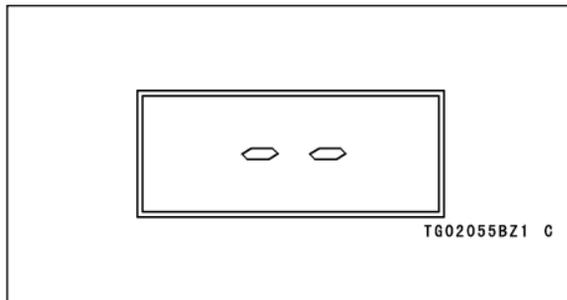
22 INFORMAZIONI GENERALI

Contatore di giri/Indicatore temperatura del liquido refrigerante

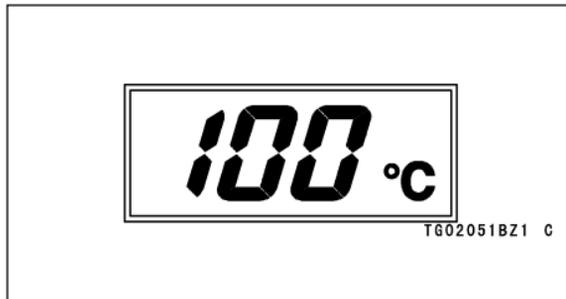
Il contatore di giri/indicatore temperatura del liquido refrigerante mostra il numero del giro oppure la temperatura del liquido refrigerante. Il numero del giro viene visualizzato in modalità cronometro.

La temperatura del liquido refrigerante viene visualizzato nel modo seguente.

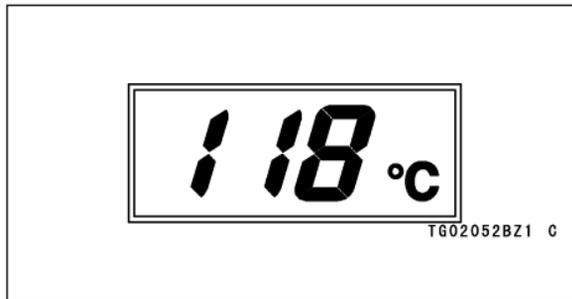
- Avviare il motore. Se la temperatura è inferiore a 40 °C (104 °F), essa non viene visualizzata.



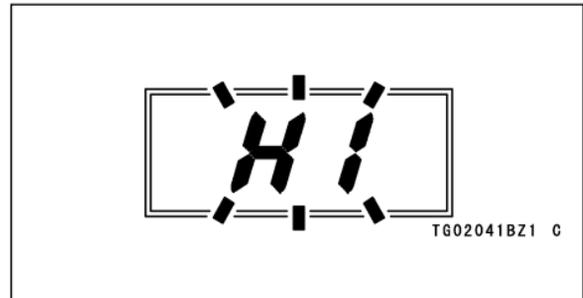
- Se la temperatura del refrigerante si colloca fra i 40 °C (104 °F) e i 115 °C (239 °F), viene visualizzato il valore numerico della temperatura del refrigerante in tempo reale.



- Se la temperatura del liquido refrigerante è superiore a 115 °C (239 °F) e inferiore a 120 °C (248 °F), il valore numerico della temperatura refrigerante reale comincia a lampeggiare. Questo avverte l'utente che la temperatura del refrigerante è elevata.



- Se la temperatura del liquido refrigerante supera i 120 °C (248 °F), viene visualizzata la scritta "HI" che comincia anche a lampeggiare. Questo avverte l'utente che la temperatura del refrigerante è troppo elevata; arrestare il motore e controllare il livello del refrigerante nel serbatoio dopo che il motore si è raffreddato.



ATTENZIONE

Non lasciare il motore in funzione quando l'indicatore temperatura del refrigerante visualizza "HI". Il funzionamento prolungato del motore determina gravi danni da surriscaldamento.

24 INFORMAZIONI GENERALI

NOTA

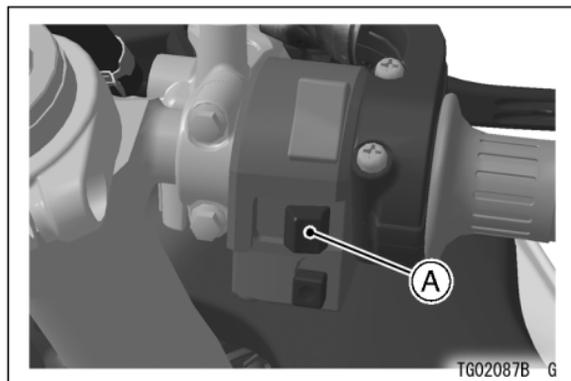
- *L'indicatore della temperatura del refrigerante non viene visualizzato in modalità cronometro. Se la temperatura del refrigerante supera i 115 °C (239 °F) quando viene visualizzato il numero del giro, il sistema passa automaticamente a visualizzare la temperatura del refrigerante.*

Cronometro

Il cronometro può essere utilizzato su circuiti per competizioni sportive.

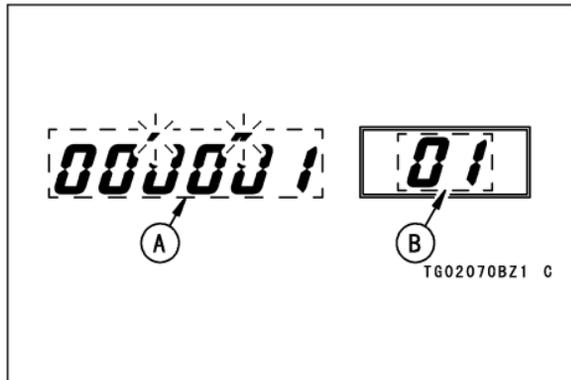
Il cronometro funziona nel modo seguente.

- Portare la chiave di accensione su "ON".
- Premere il pulsante "MODE" per visualizzare il cronometro.
- Spingere a sinistra l'interruttore "START/STOP" sulla sezione destra del manubrio.



A. Interruttore "START/STOP"

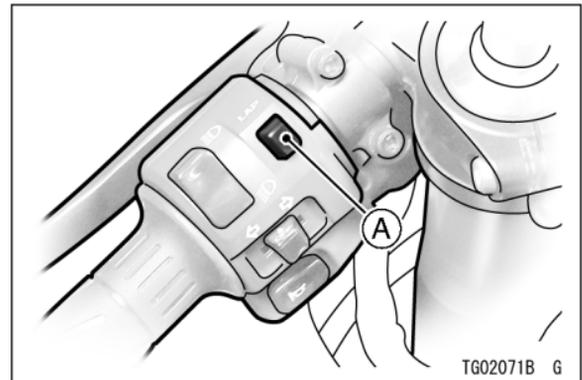
- Il cronometro comincia a misurare i tempi sul giro.



A. Tempo

B. Numero del giro

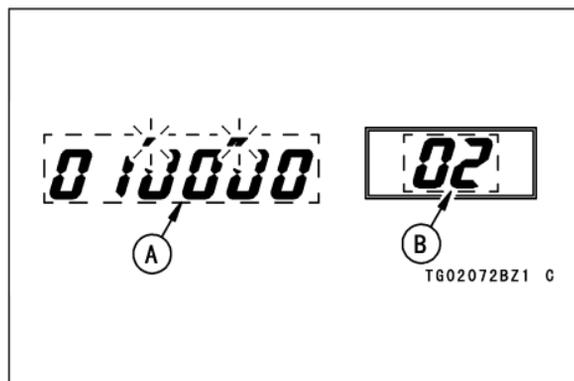
- Dopo ogni giro, premere il pulsante LAP sull'interruttore della sezione sinistra del manubrio.



A. Pulsante LAP

- Il cronometro inizia a misurare il tempo del giro successivo e visualizza per dieci secondi il tempo del giro precedente.

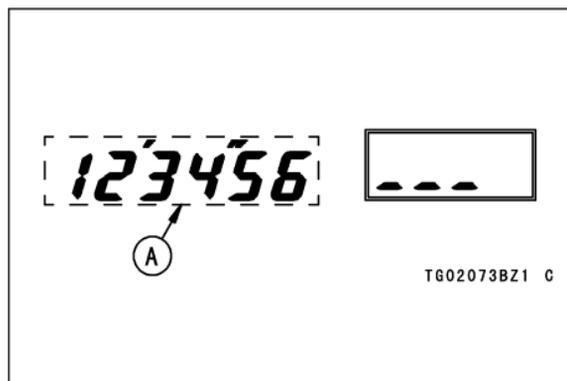
26 INFORMAZIONI GENERALI



A. Tempo

B. Numero del giro

- Per fermare il cronometro, spingere verso sinistra l'interruttore "START/STOP" sulla sezione destra del manubrio.
- Per visualizzare i tempi di ogni giro cronometrato premere il pulsante "RESET". Quando non viene visualizzato alcun numero di giro, il tempo mostrato rappresenta il totale di tutti i giri cronometrati.



A. Tempo totale dei giri

- Per azzerare il cronometro e cancellare tutti i numeri e i tempi parziali, premere il pulsante "RESET" per più di tre secondi.

NOTA

- *Se la temperatura del refrigerante supera i 115 °C (239 °F) quando viene visualizzato il numero del giro, il sistema passa automaticamente a visualizzare la temperatura del refrigerante.*
- *Quando si scollega la batteria tutti i numeri e i tempi dei giri vengono azzerati.*
- *Si possono registrare al massimo 99 tempi sul giro.*

PERICOLO/Spie

N : Quando il cambio è in folle, il di folle si accende.

 : Quando il faro è commutato sulla funzione abbaglianti, il abbaglianti si accende.

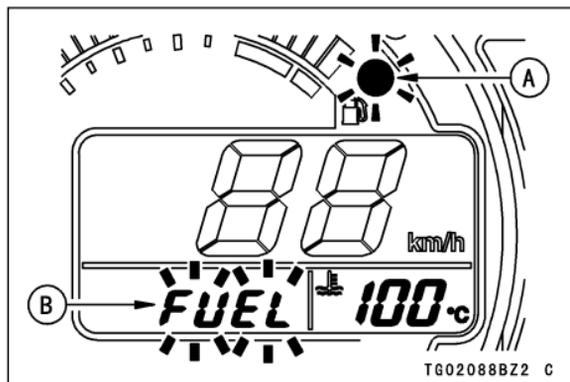
 : Quando si spinge verso sinistra o destra l'interruttore dell'indicatore di direzione, il dell'indicatore di direzione lampeggia.

 : Il di avvertimento della pressione olio si accende ogniqualvolta la pressione olio sia pericolosamente bassa o la chiave di accensione si trovi in posizione ON a motore spento; si spegne quando la pressione olio motore è sufficientemente elevata. Fare riferimento al capitolo Manutenzione e regolazioni per informazioni più dettagliate sull'olio motore.

28 INFORMAZIONI GENERALI

FI : Il dell'iniezione carburante (FI) si accende quando la chiave di accensione viene portata su "ON" e si spegne subito dopo il controllo del funzionamento corretto del circuito. La spia si accende anche quando il guasto si verifica nel sistema digitale di iniezione carburante (DFI). Se la spia si accende, richiedere un controllo del sistema DFI presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

 : La spia di avvertenza del livello di carburante si accende e nel display digitale lampeggia l'indicazione "FUEL" quando restano solo 3,5 litri di carburante. Effettuare il rifornimento il prima possibile quando si accende la spia di avvertenza del livello di carburante e "FUEL" lampeggia.



- A. Spia avvertenza livello carburante
- B. "FUEL" lampeggia.

NOTA

- Premendo il pulsante "MODE" quando è visualizzata la scritta "FUEL", il display può essere commutato fra le modalità contachilometri totalizzatore, contachilometri parziale od orologio.

Spia selezione marcia superiore

La spia d'inserimento marcia superiore può essere utilizzata su circuiti per competizioni sportive; si raccomanda di non farne uso durante la marcia su strada.

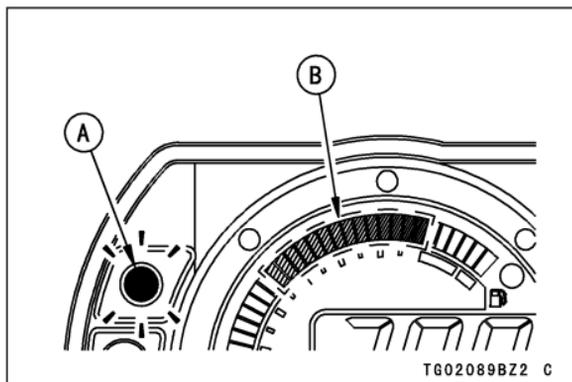
Allorché il motore raggiunge la velocità prestabilita, la spia d'inserimento marcia superiore s'accende, indicando il momento opportuno per ingranare la marcia superiore senza danneggiare il motore. L'accensione della spia d'inserimento marcia superiore può essere impostata tra 12.000 g/min e 16.500 g/min.

Per selezionare un modo spia di passaggio alla velocità superiore, o per regolare l'impostazione del regime per l'aumento marcia sul contagiri, effettuare le seguenti operazioni (a motocicletta ferma):

- Premere simultaneamente i pulsanti "MODE" e "RESET" per più di 2 secondi. L'impostazione precedente del regime motore appare sull'indicatore del contagiri.

- Per cambiare il modo spia di passaggio alla velocità superiore, premere il pulsante "MODE": la spia alterna i modi "spento", "acceso a luce intensa" e "acceso a luce debole". L'impostazione del numero di giri a cui inserire la marcia superiore può essere modificata soltanto con spia accesa.
- Per regolare il numero di giri per l'inserimento della marcia superiore, premere il pulsante "RESET": il numero di giri potrà essere aumentato ogni volta di 250 g/min fino a 12.000 g/min. Raggiunti i 16.500 g/min, premendo il pulsante si determinerà la diminuzione del numero dei giri.

30 INFORMAZIONI GENERALI



- A. Spia selezione marcia superiore**
- B. Gamma di regolazione**

- Per completare la regolazione, premere simultaneamente i pulsanti "MODE" e "RESET" per più di 2 secondi. Il contagiri ricomincerà a funzionare regolarmente.

PERICOLO

La scarsa attenzione prestata alla strada che si trova dinanzi al veicolo aumenta la probabilità d'incidente. Si raccomanda di non concentrare la propria attenzione sulla spia d'inserimento marcia superiore, distogliendo lo sguardo dalla sede stradale: controllare invece la spia utilizzando la capacità visiva periferica.

Scalare alla marcia inferiore a una velocità tale da non determinare un eccessivo salto del regime motore (g/min). Non solo un salto di questo tipo può determinare danni al motore, ma la ruota posteriore potrebbe slittare ed essere causa di un incidente. La scata deve essere effettuata sotto i 5.000 g/min in ogni marcia.

NOTA

- *Mantenendo premuto il pulsante RESET si fa avanzare continuamente il regime motore con marcia superiore.*
- *Quando la batteria è scollegata, il regime motore prerogolato viene impostato a 14.000 g/min.*

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.

Chiave

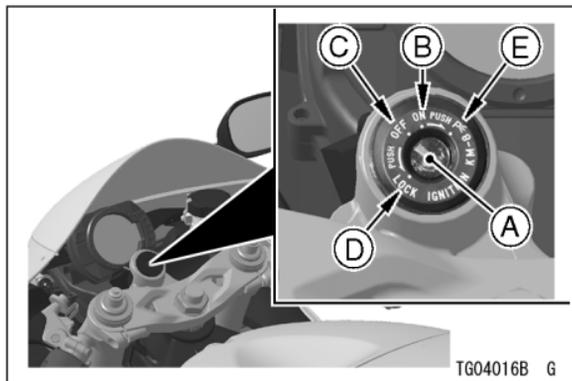
Questa motocicletta dispone di una chiave combinata che viene utilizzata per l'interruttore di accensione/bloccasterzo, serratura sella e tappo del serbatoio carburante.

Le concessionarie Kawasaki dispongono di chiavi vergini. Richiedete alla vostra concessionaria di generare tutte le chiavi di ricambio necessarie, usando la vostra chiave originale come matrice.

32 INFORMAZIONI GENERALI

Interruttore di accensione/Bloccasterzo

Si tratta di un interruttore a quattro posizioni, azionato a chiave. La chiave può essere estratta dall'interruttore quando si trova in posizione OFF, LOCK (bloccasterzo) o P (parcheggio).



- A. Interruttore di accensione/Bloccasterzo
- B. Posizione ON
- C. Posizione OFF
- D. Posizione LOCK
- E. Posizione P (parcheggio)

« OFF »	Motore spento. Tutti i circuiti elettrici disattivati.
« ON »	Motore acceso. Si possono utilizzare tutti gli impianti elettrici.
« LOCK » (verrouillage)	Sterzo bloccato. Motore spento. Tutti i circuiti elettrici disattivati.
« P » (parcheggio)	Sterzo bloccato. Motore spento. Il fanale posteriore e la luce della targa si accendono. Tutti gli altri circuiti elettrici disattivati.

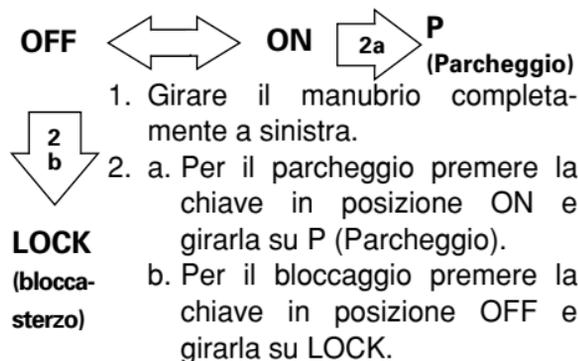
NOTA

- Le luci di città (ad eccezione dei modelli australiani), di posizione posteriore e della targa si accendono quando la chiave di accensione si trova nella posizione ON. Un faro si accende quando il pulsante di avviamento viene rilasciato dopo avere avviato il motore. Per evitare

che la batteria si scarichi, avviare sempre il motore immediatamente dopo avere portato la chiave di accensione su "ON".

- *Se si lascia l'interruttore in posizione P (parcheggio) per molto tempo, la batteria può scaricarsi completamente.*

Per azionare il commutatore di accensione



Interruttori manubrio sezione destra

Interruttore di arresto del motore

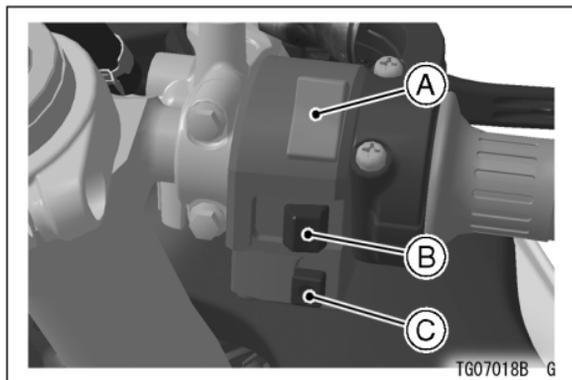
Oltre all'interruttore di accensione, l'interruttore di arresto motore deve trovarsi nella posizione affinché il motoveicolo possa funzionare .

L'interruttore di arresto motore serve per i casi di emergenza. Se alcuni casi di emergenza richiedono di arrestare il motore, portare l'interruttore di arresto motore nella 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.*

34 INFORMAZIONI GENERALI



- A. Interruttore di arresto del motore**
- B. Interruttore START/STOP (cronometro)**
- C. Pulsante di avviamento**

Pulsante di avviamento

Il pulsante di avviamento attiva il motorino elettrico quando il cambio è in folle.

Fare riferimento alla sezione Avviamento del motore nel capitolo “Come utilizzare la motocicletta” per istruzioni sull’avviamento.

Interruttore START/STOP (cronometro)

Per le istruzioni sul cronometro fare riferimento alla sezione “Indicatore digitale” in questo capitolo.

Interruttori manubrio sezione sinistra

Commutatore delle luci

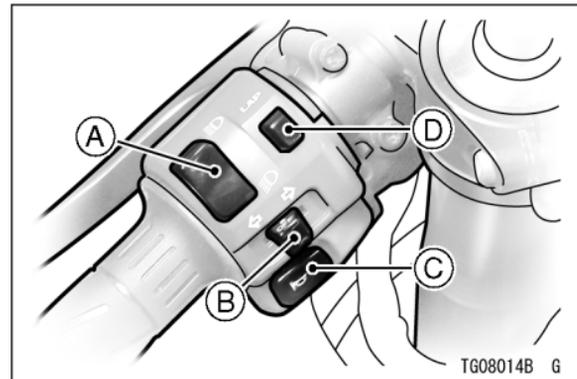
Il faro abbagliante o anabbagliante può essere selezionato con il commutatore delle luci. Quando il faro è impostato sull'abbagliante (☰D), si accende la spia dell'abbagliante.

Abbagliante..... (☰D)

Anabbagliante.... (☷D)

NOTA

- *Quando il faro è commutato sull'abbagliante, sono accesi entrambi i fari. Quando il faro è commutato sull'anabbagliante, è acceso soltanto un faro.*



- A. Commutatore delle luci**
- B. Interruttore degli indicatori di direzione**
- C. Pulsante dell'avvisatore acustico**
- D. Pulsante LAP**

36 INFORMAZIONI GENERALI

Interruttore degli indicatori di direzione

Quando l'interruttore degli indicatori di direzione viene ruotato verso sinistra (↶) o destra (↷), il relativo indicatore di direzione lampeggia.

Per arrestare il lampeggio, spingere l'interruttore all'interno.

Pulsante dell'avvisatore acustico

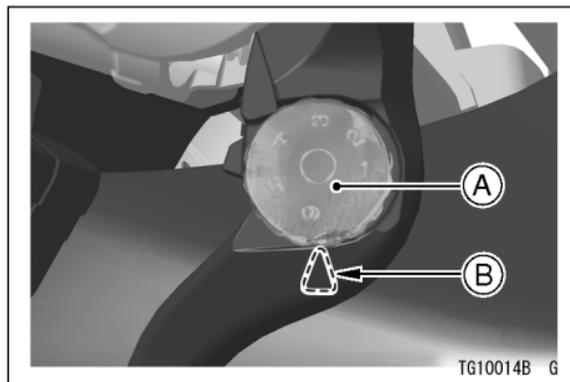
Premendo il pulsante, l'avvisatore acustico si attiva.

Pulsante LAP

Per le istruzioni sul cronometro fare riferimento alla sezione "Indicatore digitale" in questo capitolo.

Regolatore della leva del freno

Sulla leva del freno è presente un regolatore. Il regolatore ha 5 posizioni, in modo che la leva in posizione non azionata si adatti alla mano dell'utente. Spingere la leva in avanti e ruotare il regolatore per allineare il numero al riferimento sul supporto leva. La distanza dalla manopola alla leva libera è minima al numero 6 e massima al numero 1.



A. Regolatore

B. Riferimento

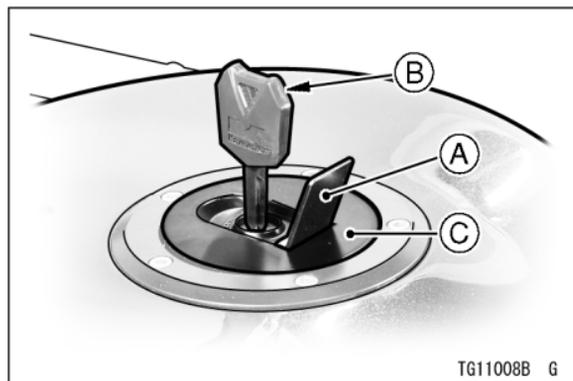
Tappo del serbatoio carburante

Per aprire il tappo del serbatoio del carburante, tirare verso l'alto 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 posizione con la chiave inserita. La chiave può essere estratta ruotandola a sinistra rispetto alla posizione originaria.

NOTA

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

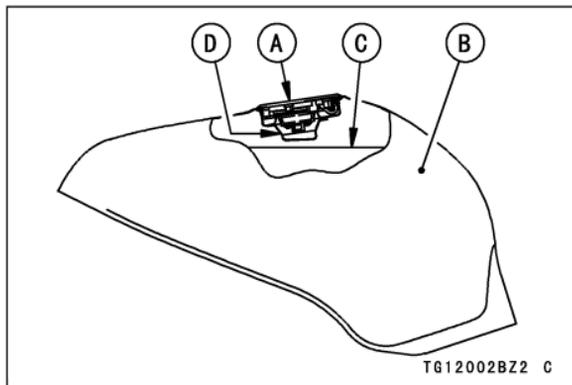


- A. Coperchio foro chiave**
- B. Chiave dell'accensione**
- C. Tappo del serbatoio carburante**

38 INFORMAZIONI GENERALI

Serbatoio carburante

Per il serbatoio carburante si raccomanda di utilizzare benzina con il seguente numero di ottano. Evitare di riempire il serbatoio sotto la pioggia o in ambienti molto polverosi affinché non si verifichino contaminazioni del carburante.



- A. Tappo serbatoio carburante
- B. Serbatoio carburante
- C. Livello superiore
- D. Collo 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 che non vi siano sorgenti di fiamma o scintille; questo vale anche per dispositivi con luce pilota.

Non riempire mai il serbatoio carburante fino al collo del 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 di carburante, accertare che il tappo del serbatoio sia perfettamente serrato. Se la benzina fuoriesce sul serbatoio, pulire immediatamente.

Specifiche carburante

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

ATTENZIONE

Non utilizzare benzina con piombo, poiché essa danneggerebbe irreparabilmente il convertitore catalitico (fare riferimento alla sezione sul convertitore catalitico nel capitolo Come utilizzare la motocicletta).

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 descrive 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, usare una marca diversa di benzina con numero di ottano superiore.*

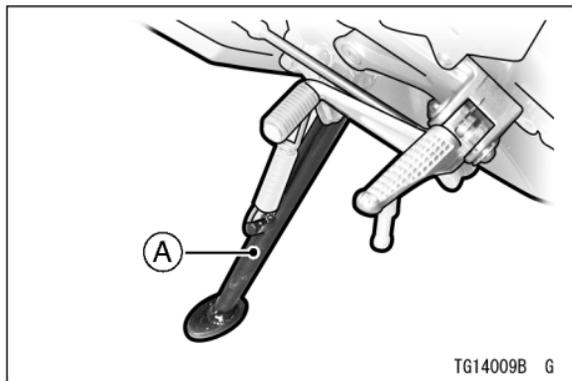
ATTENZIONE

Usare soltanto benzina con numero minimo di ottano 95 per prevenire gravi danni al motore.

40 INFORMAZIONI GENERALI

Cavalletto laterale

La motocicletta è dotata di un cavalletto laterale.



A. Cavalletto laterale

Quando si utilizza il cavalletto laterale, abituarsi a sollevare completamente il cavalletto con il piede prima di prendere posto in sella.

NOTA

- *La motocicletta è dotata di un interruttore cavalletto laterale. Questo interruttore è progettato in modo che il motore non si avvii se la marcia è ingranata e il cavalletto laterale è abbassato.*

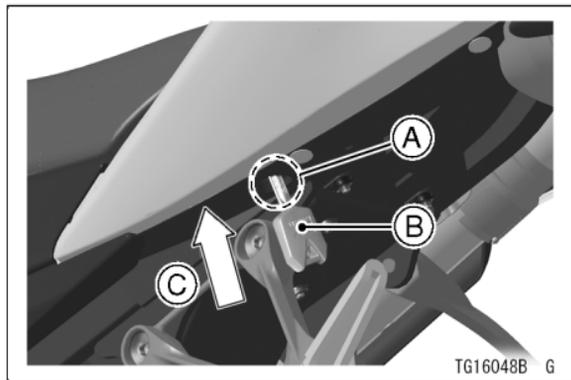
NOTA

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

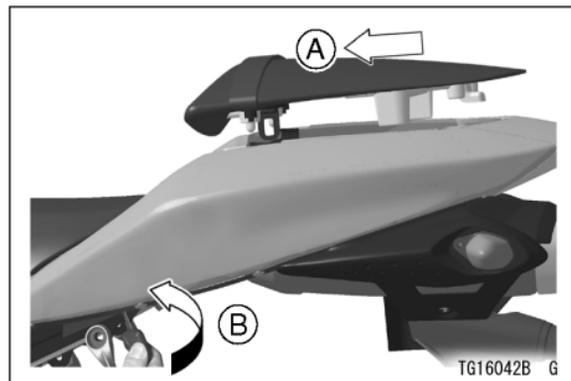
Blocco sella

Rimozione della sella passeggero

Per togliere la sella del passeggero inserire la chiave di accensione nel dispositivo di bloccaggio della sella, girarla in senso antiorario, premere sulla parte anteriore della sella con la chiave in quella posizione e spingere il sedile in avanti.



- A. Serratura sella
- B. Chiave dell'accensione
- C. Inserire



- A. Spingere in avanti
- B. Girare la chiave in senso antiorario

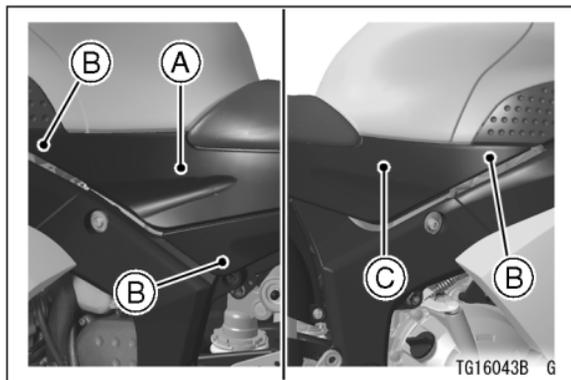
NOTA

- Se la rimozione della sella è difficile, assicurarsi che la chiave di accensione sia inserita completamente nel dispositivo di bloccaggio, quindi girare la chiave in senso antiorario mentre si preme la parte anteriore della sella.

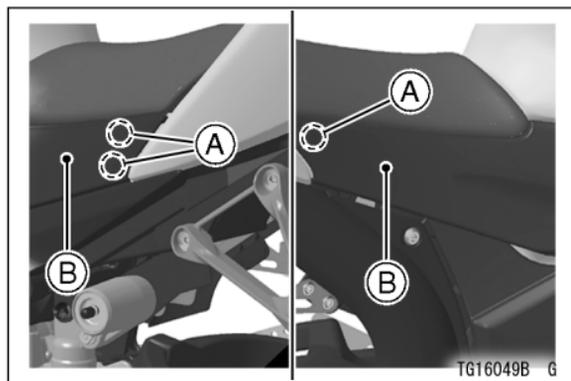
42 INFORMAZIONI GENERALI

Rimozione della sella conducente

- Togliere le viti del coperchio laterale e premere la parte posteriore del coperchio laterale per liberare la sporgenza.

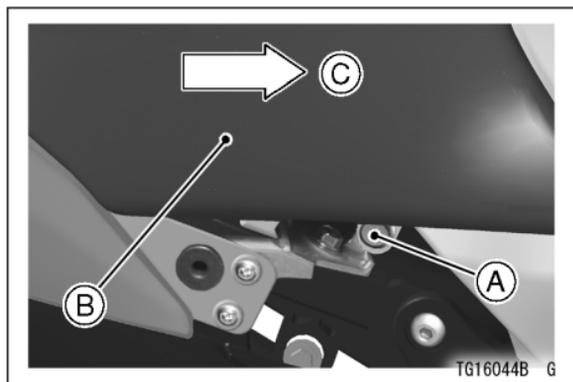


- A. Coperchio laterale sinistro**
- B. Bulloni**
- C. Coperchio laterale destro**



- A. Sporgenza**
- B. Coperchio laterale**

- Togliere i bulloni della sella e poi spingere la sella in avanti.



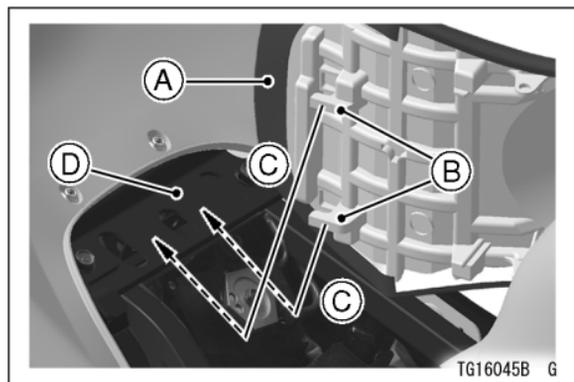
- A. Bulloni
- B. Sella
- C. Spingere in avanti

Montaggio della sella

Installare le selle conducente e passeggero nell'ordine inverso rispetto allo smontaggio.

Sella del conducente

- Inserire la linguetta nella parte posteriore della sella del conducente sotto la staffa e poi serrare il bullone.



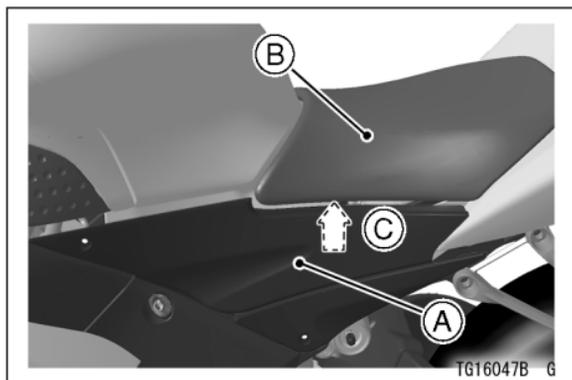
- A. Sella del conducente
- B. Linguetta
- C. Inserire
- D. Staffa

- Installare il coperchio e serrare il bullone.

NOTA

- Per montare il coperchio laterale, inserire l'estremità superiore del coperchio sotto la sella del conducente e la sporgenza nell'apertura corrispondente.

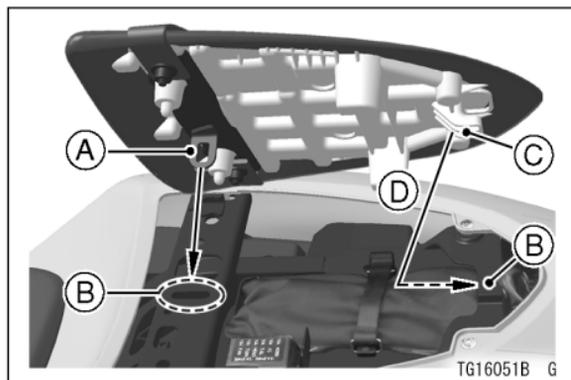
44 INFORMAZIONI GENERALI



- A. Coperchio
- B. Sella del conducente
- C. Inserire.

Sella del passeggero

- Inserire la linguetta nella parte posteriore della sella del passeggero all'interno della fessura corrispondente nel telaio.
- Inserire il gancio nella parte anteriore della sella del passeggero all'interno della fessura corrispondente nel telaio.
- Premere verso il basso la parte posteriore della sella passeggero fino allo scatto della serratura.



- A. Gancio
- B. Fessure
- C. Linguetta
- D. Inserto

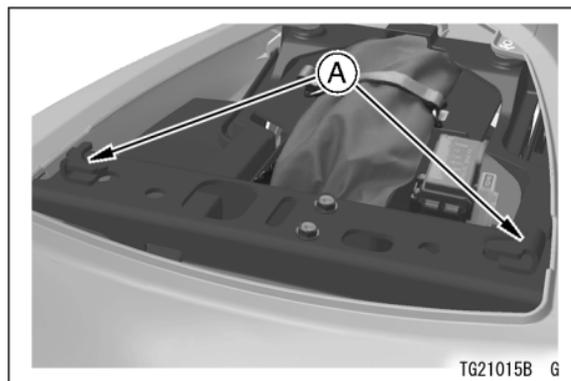
- Sollevare le estremità posteriori delle selle passeggero e conducente per accertare che siano bloccate saldamente.

Ganci per i caschi

I caschi possono essere fissati alla motocicletta usando i ganci dei caschi collocati sotto alla sella passeggero.

⚠ PERICOLO

Non utilizzare la motocicletta con i caschi fissati agli appositi ganci. I caschi potrebbero essere causa di incidenti poiché possono distrarre il conducente o interferire con il normale funzionamento del mezzo.



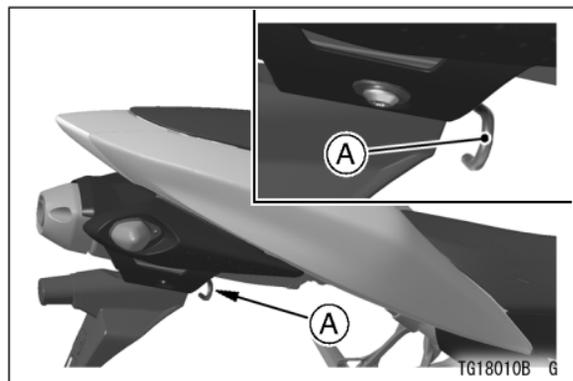
TG21015B G

A. Ganci per i caschi

46 INFORMAZIONI GENERALI

Ganci di fissaggio

Per fissare carichi leggeri alla sella, utilizzare i ganci collocati sulla carenatura posteriore.

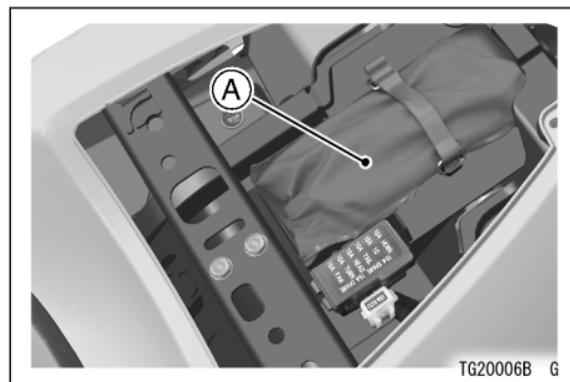


A. Ganci di fissaggio

Vano per la borsa degli attrezzi

Il vano per la borsa degli attrezzi si trova sotto la sella del passeggero.

Il kit contiene attrezzi utili per eseguire riparazioni e regolazioni lungo il percorso, nonché per effettuare alcune delle procedure di manutenzione illustrate nel presente manuale. Conservare la borsa degli attrezzi in questo vano.



A. Borsa attrezzi

ATTENZIONE

L'apertura della borsa degli attrezzi deve essere collocata sul davanti, e il bottone automatico sull'apertura della borsa degli attrezzi deve essere posizionato in giù sul comparto della borsa degli attrezzi.

Entrata filtro aria

L'entrata filtro aria consente all'aria di confluire nel filtro e quindi nei impianto di alimentazione. Non consentire mai ad alcunché di limitare il flusso d'aria verso il filtro. Un filtro aria parzialmente ostruito pregiudica le prestazioni e aumenta le emissioni nocive.



A. Entrate filtro aria

RODAGGIO

I primi 1.600 km di percorrenza della motocicletta vengono definiti periodo di rodaggio. Se viene utilizzata con attenzione durante questo periodo, è possibile 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	4.000 g/min (rpm)
800 – 1.600 km	6.000 g/min (rpm)

- Non avviare il motore in movimento né far salire di giri il motore subito dopo l'avviamento anche se il motore è già caldo. Lasciare il motore in funzione per due o tre minuti al minimo per consentire all'olio di raggiungere tutte le parti del motore.
- Non far salire di giri il motore quando il cambio è in folle.

 **PERICOLO**

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

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

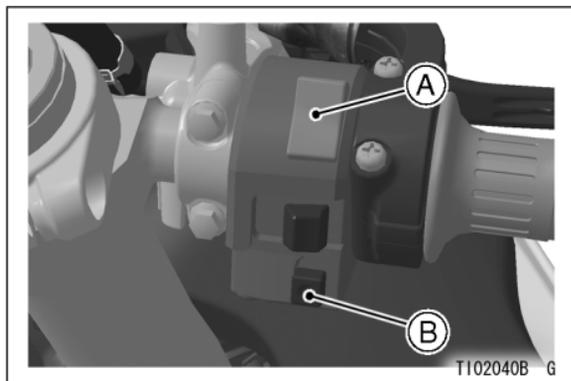
Oltre alle annotazioni precedenti, ai 1.000 km è estremamente importante che una concessionaria autorizzata Kawasaki esegua il servizio di manutenzione iniziale.

50 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

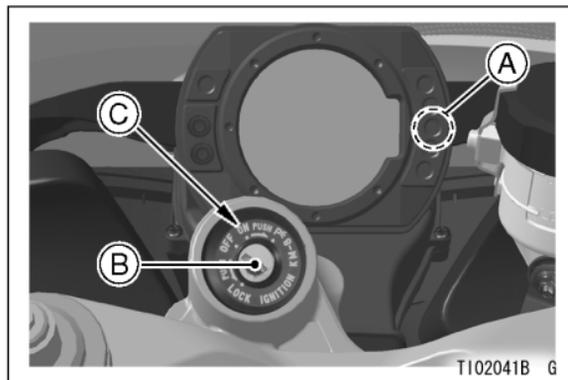
Avviamento del motore

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



- A. Interruttore di arresto del motore
- B. Pulsante di avviamento

- Portare la chiave dell'accensione su "ON".
- Accertare che il cambio sia in folle.



- A. Spia marcia in folle
- B. Interruttore di accensione
- C. Posizione ON

NOTA

- *La motocicletta è dotata di un sensore "veicolo a terra" che comanda lo spegnimento automatico del motore e il lampeggio della spia di iniezione carburante quando la motocicletta cade a terra.*

Dopo avere sollevato la motocicletta, portare innanzitutto la chiave di accensione su "OFF" e successivamente di nuovo su "ON" prima di avviare il motore.

- Dopo aver terminato il controllo del funzionamento degli indicatori, premere il pulsante di avviamento lasciando l'acceleratore completamente chiuso.

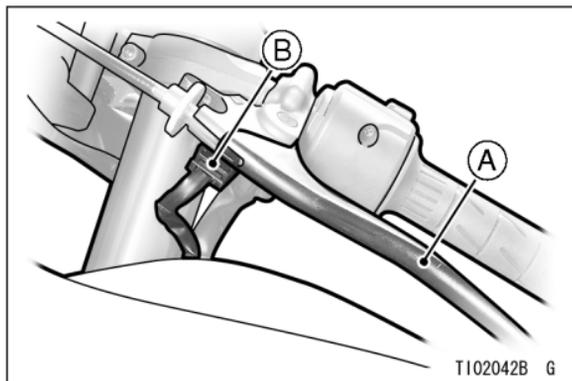
ATTENZIONE

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

NOTA

- *La motocicletta è dotata di interruttore di esclusione avviamento. Questo interruttore è progettato in modo che il motore non si avvii se la marcia è ingranata e il cavalletto laterale è abbassato. Tuttavia il motore può avviarsi se la leva della frizione è tirata e il cavalletto laterale è completamente sollevato.*

52 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA



A. Leva della frizione

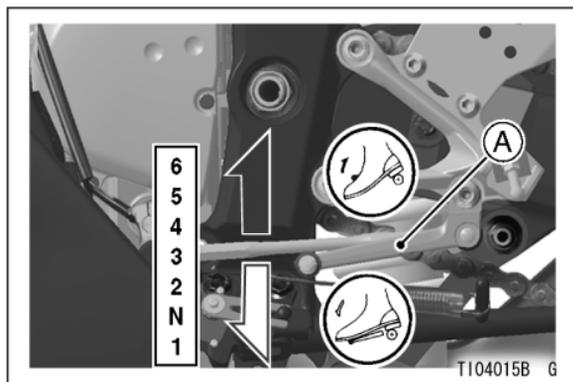
B. Interruttore di esclusione avviamento

ATTENZIONE

Non lasciar girare il motore al minimo per oltre cinque minuti: il motore potrebbe surriscaldarsi.

Partenza

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



A. Pedale del cambio

NOTA

- *La motocicletta è dotata di un interruttore cavalletto laterale. Questo interruttore è progettato in modo che il motore non si avvii se la marcia è ingranata e il cavalletto laterale è abbassato.*
- *Quando il faro è commutato sulla funzione abbaglianti, sono accesi entrambi i fari. Quando il faro è commutato sulla funzione anabbaglianti è acceso soltanto un faro.*

Selezione marce

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

PERICOLO

Scalare alla marcia inferiore a una velocità tale da non determinare un eccessivo salto del regime motore (g/min). Non solo un salto di questo tipo può determinare danni al motore, ma la ruota posteriore potrebbe slittare ed essere causa di un incidente. La scalata deve essere effettuata sotto i 5.000 g/min in ogni marcia.

- Aprire parzialmente l'acceleratore quando si lascia la leva della frizione.

54 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

NOTA

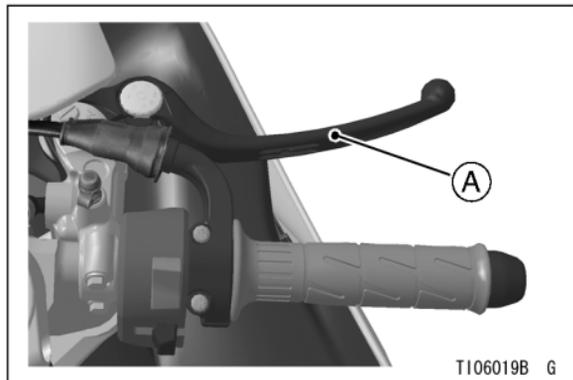
- *Il cambio è dotato di un rilevatore positivo di folle. Quando la motocicletta è ferma, non è possibile oltrepassare la posizione di folle cambiando dalla 1^a marcia. Per utilizzare il rilevatore positivo di folle, selezionare la 1^a marcia in basso, quindi sollevare il pedale del cambio a motocicletta ferma. Il cambio passerà soltanto in folle.*

Frenata

- Chiudere completamente l'acceleratore lasciando la frizione innestata (tranne quando si cambiano le marce) in modo che il motore aiuti a frenare la motocicletta.
- Scalare una marcia alla volta in modo da trovarsi in 1^a quando ci si arresta completamente.
- Per fermarsi, azionare sempre entrambi i freni contemporaneamente. Normalmente il freno anteriore deve essere azionato con energia leggermente maggiore rispetto a quello posteriore. Scalare o disinnestare completamente la frizione se necessario, per evitare lo stallo del motore.
- Non bloccare mai i freni per non causare il pattinamento delle ruote. In fase di curva è consigliabile non frenare affatto. Moderare la velocità prima di entrare in curva.

COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA 55

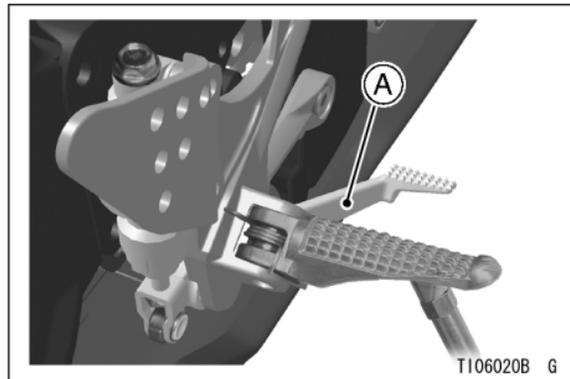
- Per le frenate di emergenza trascurare la scalata e concentrarsi sull'azionamento più energico possibile dei freni senza causare lo slittamento delle ruote.



A. Leva del freno anteriore

ATTENZIONE

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



A. Pedale del freno posteriore

56 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

Arresto del motore

- Chiudere completamente l'acceleratore.
- Portare il cambio in folle.
- Portare la chiave dell'accensione su "OFF".
- Fermare la motocicletta appoggiandola sul cavalletto laterale su una superficie solida e piana.
- Bloccare lo sterzo.

NOTA

- *La motocicletta è dotata di un sensore "veicolo a terra" che comanda lo spegnimento automatico del motore e il lampeggio della spia di iniezione carburante quando la motocicletta cade a terra. Dopo avere sollevato la motocicletta, portare innanzitutto la chiave di accensione su "OFF" e successivamente di nuovo su "ON" prima di avviare il motore.*

Arresto del motore in caso di emergenza

La vostra motocicletta Kawasaki è stata progettata e prodotta per fornirvi la massima utilità nella massima sicurezza. Tuttavia, per approfittare completamente dei vantaggi offerti dalla tecnologia e dal know-how Kawasaki, è fondamentale che il proprietario e utente esegua la corretta manutenzione del veicolo e conosca perfettamente il suo funzionamento. Una manutenzione non adeguata può creare situazioni pericolose, come guasti all'acceleratore. Due delle cause più frequenti di guasto sono:

1. Un filtro aria non correttamente mantenuto oppure ostruito può consentire la penetrazione di sporcizia e polvere nel corpo farfallato e determinare l'inceppamento della valvola a farfalla in posizione di apertura.
2. In fase di rimozione del filtro aria si verifica la penetrazione di sporcizia che va a intasare l'impianto di iniezione carburante.

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

Parcheggio

- Portare il cambio in folle e la chiave di accensione su "OFF".
- Fermare la motocicletta appoggiandola sul cavalletto laterale su una superficie solida e piana.

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; questo include anche qualunque dispositivo con luce spia.

58 COME UTILIZZARE LA MOTOCICLETTA

PERICOLO

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

- Bloccare lo sterzo per contribuire a evitare furti.

NOTA

- *Quando ci si ferma in una zona trafficata durante la notte è possibile lasciare accesa la luce di coda per avere maggiore visibilità: le luci si attivano girando la chiave di accensione in posizione P (parcheggio).*
- *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 scarico. Il platino e il rodio nel convertitore reagiscono con le sostanze inquinanti monossido di carbonio e idrocarburi per convertirli in innocua anidride carbonica e acqua, 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 solito 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 soltanto benzina senza piombo. Non usare mai benzina con piombo. La benzina con piombo riduce notevolmente l'efficienza del convertitore catalitico.
- Non viaggiare 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 lamentano accensioni mancate. In queste condizioni la miscela aria/carburante incombusta che fuoriesce dal motore accelera 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.

Controlli di sicurezza giornalieri

Effettuare i seguenti controlli ogni giorno prima di utilizzare il mezzo. Il tempo richiesto è minimo; eseguire abitualmente questi controlli contribuirà a garantire una marcia sicura e affidabile.

Se questi controlli evidenziano irregolarità, fare riferimento al capitolo Manutenzione e regolazioni oppure consultare la propria concessionaria per sapere quali misure adottare per ripristinare condizioni di funzionamento sicure.

PERICOLO

Non effettuando questi controlli ogni giorno prima di utilizzare il mezzo, si possono verificare gravi danni o incidenti.

Carburante..... Sufficiente carburante nel serbatoio, assenza di perdite.

Olio motore Livello olio fra le linee di riferimento.

Pneumatici..... Pressione di gonfiaggio (a freddo):

Anteriore	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Posteriore	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)

Montare il cappuccio valvola dell'aria.

Catena di trasmissione	Gioco 30 – 35 mm. Lubrificare la catena di trasmissione se è asciutta.
Dadi, bulloni, elementi di fissaggio ..	Verificare che i componenti dello sterzo e delle sospensioni, gli assali e tutti i comandi siano perfettamente serrati e fissati.
Sterzo	Il movimento deve essere fluido, ma non lento, da un finecorsa all'altro. Nessun inceppamento dei cavi di controllo.
Freni.....	Usura pastiglia del freno: Spessore residuo materiale di attrito superiore a 1 mm. Nessuna perdita di liquido freni.
Acceleratore.....	Gioco manopola acceleratore di 2 – 3 mm.
Frizione	Gioco leva della frizione di 2 – 3 mm. La leva della frizione deve funzionare scorrevolmente.
Liquido refrigerante	Nessuna perdita di liquido refrigerante. Livello di liquido refrigerante fra le linee di livello (a motore freddo).
Attrezzatura elettrica.....	Tutte le luci (faro, lampada biluce fanalino/stop, luci indicatori di direzione, spie di avvertenze/segnalazione) e l'avvisatore acustico funzionano.
Interruttore di arresto del motore	Arresta il motore.
Cavalletto laterale	Ritorna in posizione completamente rialzata per effetto della tensione della molla. La molla di ritorno non è debole o danneggiata.

Fare riferimento alla sezione “Controlli quotidiani di sicurezza” sull’etichetta contrassegnata dalla scritta “Attenzione” e situata sulla parte posteriore della sella del passeggero.

62 FUNZIONAMENTO SICURO

Ulteriori considerazioni per l'utilizzo ad alta velocità

Freni : L'importanza dei freni, in particolare durante il funzionamento ad alta velocità, non potrà mai essere sottolineata a sufficienza. Verificare che essi siano registrati correttamente e funzionino in maniera adeguata.

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

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

Carburante : Rifornirsi di carburante sufficiente per gli elevati consumi determinati dalla guida ad alta velocità.

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

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

Attrezzatura elettrica : Accertare che il faro, la luce di coda/freno, gli indicatori direzionali, l'avvisatore acustico ecc. funzionino tutti correttamente.

Varie : Accertare che tutti i dadi e i bulloni siano serrati e che tutti i componenti rilevanti per la sicurezza siano in buone condizioni.

 **PERICOLO**

Le caratteristiche di manovrabilità di una motocicletta ad alte velocità possono essere diverse da quelle a cui si è abituati nel rispetto dei limiti vigenti sulle autostrade. Non portare la motocicletta ad elevatissime velocità se non si è ricevuto il necessario addestramento e non si dispone delle relative capacità.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

La manutenzione e le regolazioni descritte in questo capitolo devono essere effettuate in conformità alla Tabella di manutenzione periodica, per preservare l'estetica e le condizioni di funzionamento della motocicletta. **La manutenzione iniziale è fondamentale e non deve essere trascurata.**

Con una conoscenza di base della meccanica e l'adeguato uso degli attrezzi sarà possibile eseguire molte delle operazioni di manutenzione descritte in questo capitolo. Se non si dispone di un'adeguata esperienza, o se si dubita delle proprie capacità, è opportuno fare eseguire tutte le operazioni di regolazione, manutenzione e riparazione da un tecnico qualificato.

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

Tabella di manutenzione periodica

1. Controllo periodico (Pezzo relativo al motore)

Funzionamento (Pezzi del motore)	Frequenza	*Indicazione contachilometri × 1000 km							Vedi pagina
	Quale delle due sia la prima ↓ Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
K Gioco valvole: controllo		Ogni 42.000 km							84
Sistema di comando farfalla (gioco, movimento lineare di ritorno, assenza di resistenza) - controllo	anno	•		•		•		•	90
K Sincronizzazione depressione motore - controllo				•		•		•	93
Regime del minimo: controllo		•		•		•		•	93
K Flessibili e tubazioni Carburante (assenza perdite) - controllo	anno	•		•		•		•	–
K Flessibili carburante (assenza di danni) - controllo	anno	•		•		•		•	–
K Flessibili carburante (raccordi) - controllo	anno	•		•		•		•	–

66 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Funzionamento (Pezzi del motore)	Frequenza	*Indicazione contachilometri × 1000 km							Vedi pagina
	Quale delle due sia la prima ↓ Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
Livello liquido refrigerante - controllo		•		•		•		•	80
Liquido refrigerante (assenza di perdite) - controllo	anno	•		•		•		•	77
Liquido refrigerante (assenza di danni) - controllo	anno	•		•		•		•	77
Flessibili radiatore (raccordi) - controllo	anno	•		•		•		•	77
K Sistema di aspirazione aria (assenza di danni) - controllo				•		•		•	85
K Candele (condizioni) - controllo				•		•		•	83

2. Controllo periodico (Pezzo relativo al telaio)

Funzionamento (Pezzo del telaio)	Frequenza	*Indicazione contachilometri × 1000 km							Vedi pagina
	Quale delle due sia la prima ↓ Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
Frizione e gruppo trasmissione									
Funzionamento frizione (gioco, aggancio, sgancio): controllo		•		•		•		•	95
Lubrificazione catena di trasmissione: N. controllo		Ogni 600 km							103
Gioco catena di trasmissione: N. controllo		Ogni 1.000 km							97
Usura catena di trasmissione: N. controllo				•		•		•	100
K Usura guida catena: controllo				•		•		•	–
Ruote e pneumatici									
Pneumatici (pressione aria) - controllo	anno			•		•		•	121
Ruote e pneumatici (assenza di danni) - controllo				•		•		•	122

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 69

Funzionamento (Pezzo del telaio)	Frequenza	*Indicazione contachilometri × 1000 km							Vedi pagina
	Quale delle due sia la prima ↓ Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
Freni (efficacia, gioco, assenza di resistenza) - controllo	anno	•	•	•	•	•	•	•	108
Interruttori delle luci dei freni (funzionamento) - controllo		•	•	•	•	•	•	•	108
Sospensioni									
Forcella anteriore e ammortizzatori posteriori (smorzamento, corsa libera) - controllo				•		•		•	110/115
Forcella anteriore e ammortizzatori posteriori (assenza di perdite d'olio) - controllo	anno			•		•		•	110/115
K Funzionamento del bilanciante Uni-trak - controllo				•		•		•	—
K Cuscinetti dei tiranti Uni-trak - lubrificazione				•		•		•	—

70 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Funzionamento (Pezzo del telaio)	Frequenza	*Indicazione contachilometri × 1000 km							Vedi pagina
	Quale delle due sia la prima ↓ Ogni	1	6	12	18	24	30	36	
Sterzo :									
K Gioco dello sterzo - controllo	anno	•		•		•		•	–
K Cuscinetti del canotto dello sterzo - lubrificazione	2 anni					•			–
Impianto elettrico									
Luci e interruttori (funzionamento) - controllo	anno			•		•		•	–
Allineamento faro - controllo	anno			•		•		•	128
Funzionamento interruttore cavalletto laterale - controllo	anno			•		•		•	–
Funzionamento dell'interruttore di arresto motore - controllo	anno			•		•		•	–
Telaio									
K Parti del telaio - lubrificazione	anno			•		•		•	–
K Elementi di fissaggio (serraggio) - controllo		•		•		•		•	–

3. Sostituzione periodica

Cambio/sostituzione elemento	Frequenza	*Indicazione contachilometri × 1000 km					Vedi pagina
	Quale delle due sia la prima ↓ Ogni	1	12	24	36	48	
Elemento filtro aria #		Ogni 18.000 km					87
K Olio motore #	anno	•	•	•	•	•	74
K Filtro olio	anno	•	•	•	•	•	74
K Flessibili del carburante	4 anni					•	–
K Liquido refrigerante	3 anni				•		83
K Flessibili e O-ring del radiatore	3 anni				•		–
K Flessibili freno	4 anni					•	–
K Liquido dei freni (anteriore e posteriore)	2 anni			•		•	108
K Parti in gomma della pompa e della pinza (anteriori e posteriori)	4 anni					•	–
K Candele			•	•	•	•	83

K : Manutenzione da effettuarsi presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

* : Per le letture superiori del contachilometri, ripetere con la frequenza stabilita qui.

: Effettuare la manutenzione più frequentemente per impieghi in condizioni estreme: polveroso, umido, fangoso, alta velocità o avviamenti/arresti frequenti.

72 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Olio motore

Affinché motore, cambio e frizione funzionino correttamente, mantenere l'olio motore al livello corretto e cambiare l'olio e sostituire il filtro olio secondo quanto previsto dalla Tabella di manutenzione periodica. Non solo l'olio raccoglie sporcizia e particelle metalliche, ma l'olio stesso perde le proprie qualità lubrificanti se usato troppo a lungo.



PERICOLO

L'utilizzo del mezzo con olio motore insufficiente, deteriorato o contaminato produce un'usura più rapida dei componenti ed è causa, in ultima analisi, di grippaggio del motore o del cambio, di incidenti e lesioni.

Controllo del livello dell'olio

- Se l'olio è stato cambiato, avviare il motore e lasciarlo in funzione 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.

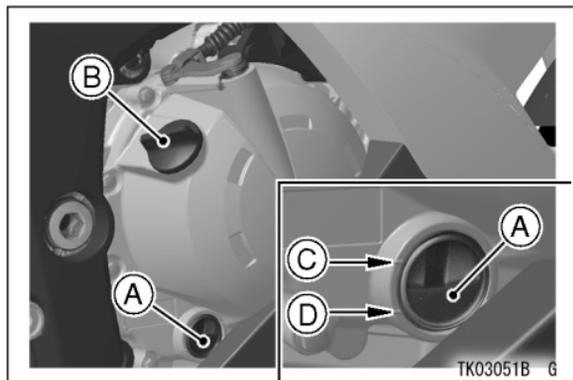
ATTENZIONE

Facendo salire il regime del motore prima che l'olio abbia raggiunto ogni sua parte, si può verificare il grippaggio del motore.

- Se la motocicletta è appena stata utilizzata, attendere diversi minuti affinché tutto l'olio si depositi in basso.
- Controllare il livello olio motore attraverso il relativo indicatore. Mantenendo la motocicletta in piano, il livello dell'olio deve trovarsi fra le linee superiore ed inferiore prossime all'indicatore.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 73

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



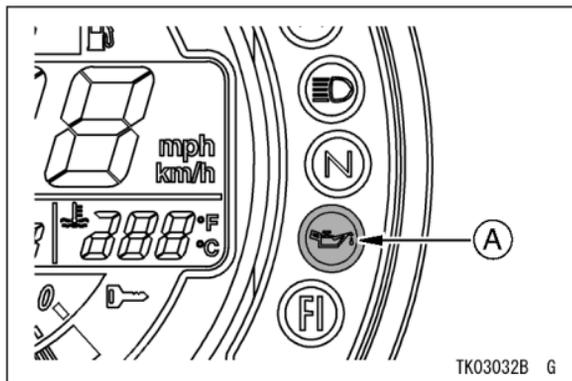
- A. Indicatore di livello dell'olio
- B. Tappo del bocchettone di riempimento dell'olio
- C. Linea di livello superiore
- D. Linea di livello inferiore

- Se il livello dell'olio è troppo alto, rimuovere l'olio in eccesso attraverso l'apertura di rifornimento servendosi di una siringa o di altro strumento adatto.

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 della pressione olio si accende. Se questa luce rimane accesa quando il regime motore è superiore a 1.300 g/min, arrestare immediatamente il motore e trovare la causa.

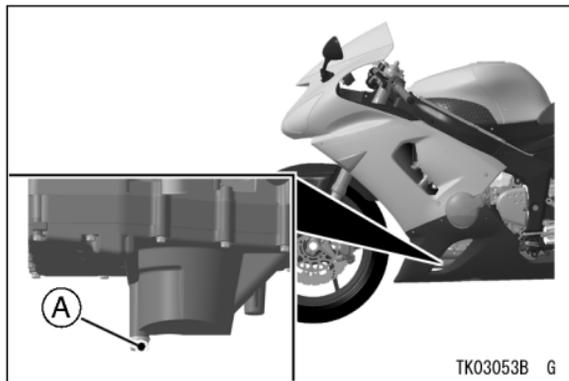
74 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



A. Spia di avvertimento della pressione olio

Cambio olio e/o filtro dell'olio

- Per cambiare l'olio motore e sostituire il filtro olio, togliere il tappo di scarico dell'olio motore e il filtro olio. Il cambio dell'olio e la sostituzione del filtro devono essere effettuati presso un concessionario Kawasaki autorizzato.



A. Tappo di scarico olio motore

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 75

Coppia di serraggio

Tappo di scarico dell'olio motore:

29 N·m (3,0 kgf·m)

Cartuccia:

31 N·m (3,2 kgf·m)

Olio motore raccomandato

Tipo: API SE, SF o SG

: API SH o SJ con JASO MA

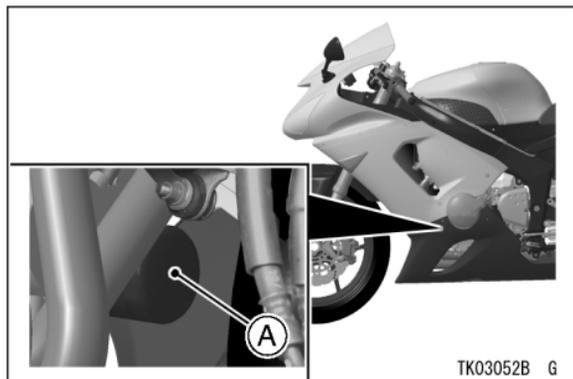
Viscosità: SAE 10W-40

Capacità olio motore

Capacità: 3,4 l [senza smontaggio del filtro]

3,6 l [con smontaggio del filtro]

4,0 l [quando il motore è completamente secco]



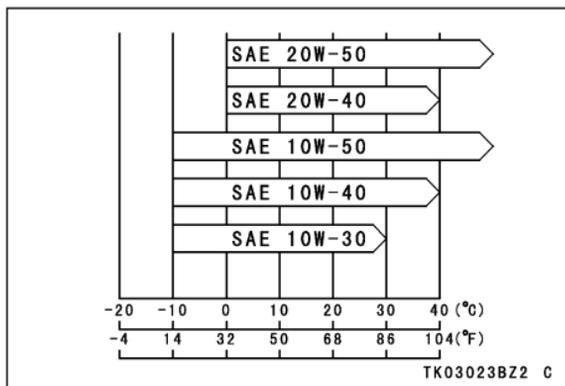
A. Cartuccia filtro olio

PERICOLO

L'olio motore è una sostanza tossica. Smaltire l'olio esausto nella maniera corretta. Contattare le autorità locali per conoscere i metodi autorizzati per lo smaltimento o le possibilità di riciclaggio.

76 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

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 ogni ostruzione 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 palette 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 pregiudicare il funzionamento del componente.

Non ostruire o deviare il flusso d'aria diretto al radiatore montando accessori non autorizzati davanti al radiatore o dietro alla ventola di raffreddamento. L'interferenza con il flusso d'aria del radiatore può determinare il surriscaldamento e conseguenti danni al motore.

Flessibili del radiatore

Controllare quotidianamente, prima di mettersi alla guida della motocicletta, l'assenza di perdite, rotture o deterioramento a carico dei tubi e verificare l'assenza di perdite dalle connessioni o il loro allentamento, in conformità con la Tabella di manutenzione periodica.

Liquido refrigerante

Il liquido refrigerante assorbe il calore dal motore e lo trasferisce all'aria diretta al radiatore. Se il livello del liquido refrigerante si abbassa, il motore si surriscalda e può subire gravi danni. Ogni giorno, prima di mettersi alla guida della motocicletta, controllare il livello del liquido refrigerante in conformità con la Tabella di manutenzione periodica; rabboccare se il livello è troppo basso. Cambiare il liquido refrigerante come indicato nella Tabella di manutenzione periodica.

78 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Informazioni su liquido refrigerante

Per proteggere l'impianto di raffreddamento (formato dal motore e dal radiatore di alluminio) da ruggine e corrosione, è essenziale utilizzare inibitori di corrosione e anti-ruggine chimici nel liquido refrigerante. Se non si usa liquido refrigerante contenente inibitori di corrosione e antiruggine chimici, nel tempo l'impianto di raffreddamento accumula ruggine e incrostazioni nel radiatore e nella camicia d'acqua. Questo ostruisce i passaggi del refrigerante e riduce notevolmente l'efficienza dell'impianto di raffreddamento.



PERICOLO

Utilizzare un liquido refrigerante contenente inibitori di corrosione studiati specificamente per i motori e i radiatori di alluminio in conformità con le istruzioni del produttore. I prodotti chimici sono dannosi per il corpo umano.

Utilizzare acqua dolce o distillata con l'antigelo (vedi sotto per l'antigelo) nell'impianto di raffreddamento.

ATTENZIONE

Se nel sistema si utilizza acqua dura, si determina un accumulo di calcare nei passaggi dell'acqua, il che riduce notevolmente l'efficienza del sistema di raffreddamento.

Se la più bassa temperatura ambiente rilevata scende al di sotto del punto di congelamento dell'acqua, utilizzare antigelo permanente nel refrigerante per proteggere l'impianto di raffreddamento dal congelamento di motore e radiatore, oltre che da ruggine e corrosione.

Utilizzare un tipo di antigelo permanente (acqua dolce e glicole etilenico con aggiunta di inibitori di corrosione e antiruggine chimici per motori e radiatori in alluminio) nell'impianto di raffreddamento. Scegliere il refrigerante con il corretto rapporto di miscelazione, facendo riferimento alla relazione tra punto di congelamento e la forza indicata sul 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 con le istruzioni del produttore.

80 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

NOTA

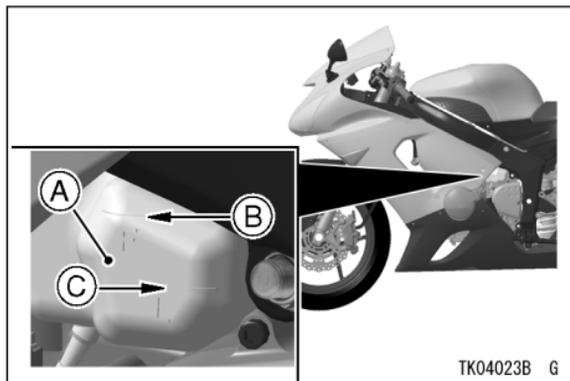
- *L'impianto di raffreddamento viene consegnato già con un antigelo di tipo permanente. È di colore verde e contiene glicole etilenico. È miscelato al 50 % e presenta un punto di congelamento di -35°C .*

Controllo del livello del liquido di refrigerante

- Collocare la motocicletta in posizione perpendicolare al suolo.
- Controllare il livello del liquido refrigerante attraverso l'apposito indicatore sul serbatoio di riserva collocato sul lato sinistro del motore. Il livello del liquido refrigerante deve collocarsi tra le linee di livello F (pieno) e L (basso).

NOTA

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

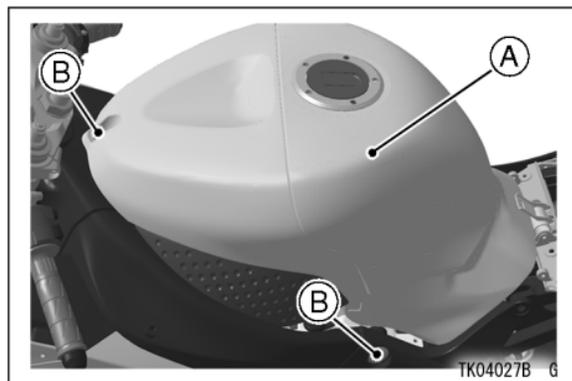


- A. Serbatoio di riserva**
- B. Linea di livello F (pieno)**
- C. Linea di livello L (basso)**

- Se la quantità di liquido refrigerante è insufficiente, sollevare il serbatoio carburante e aggiungere il liquido nel serbatoio di riserva sotto il serbatoio carburante.

Riempimento di liquido refrigerante

- Smontare la sella del conducente.
- Togliere il bullone del serbatoio carburante.

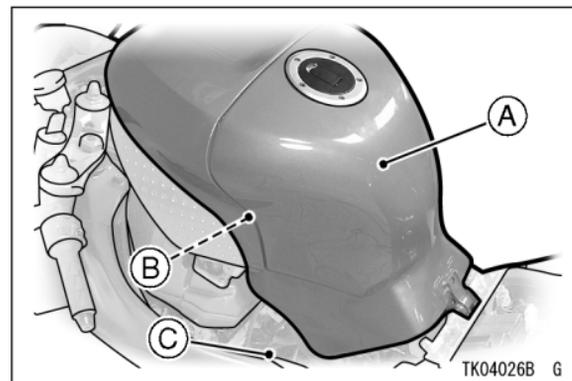


- A. Serbatoio carburante**
- B. Vite**

- Sollevare la parte anteriore del serbatoio carburante.

NOTA

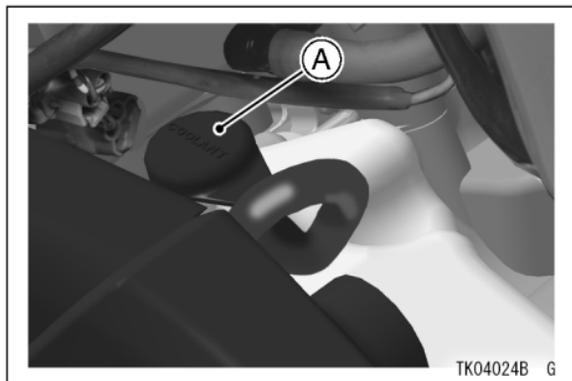
- Per tenere sollevato il serbatoio carburante, sostenerlo da sotto con un oggetto opportuno. Fare attenzione a non far cadere o danneggiare il serbatoio carburante.



- A. Serbatoio carburante**
- B. Oggetto opportuno**
- C. Serbatoio di riserva**

82 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

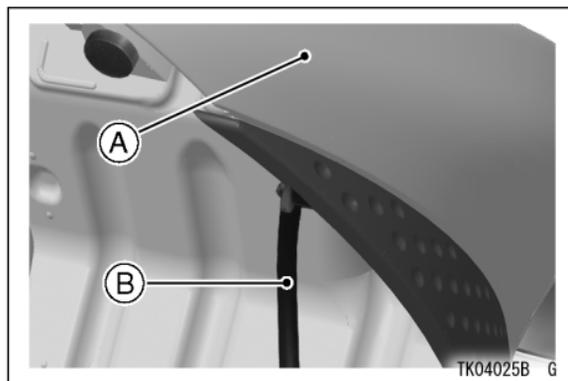
- Rimuovere il tappo dal serbatoio di riserva e aggiungere refrigerante dal foro di rifornimento fino alla linea di livello F (pieno).



A. Tappo del serbatoio di riserva

- Applicare il tappo del serbatoio di riserva.
- Effettuare il montaggio del serbatoio carburante nell'ordine inverso allo smontaggio.

- Durante il montaggio del serbatoio carburante controllare che il tubo flessibile sia saldamente fissato al serbatoio e assicurarsi di non schiacciare questo tubo o altri tubi o cavi con il serbatoio.



A. Serbatoio carburante

B. Tubo flessibile

- Rimontare i componenti precedentemente rimossi.

NOTA

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

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 nel sistema. Richiedere il controllo dell'impianto di raffreddamento presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

Cambio refrigerante

Richiedere il cambio del refrigerante presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

Candele

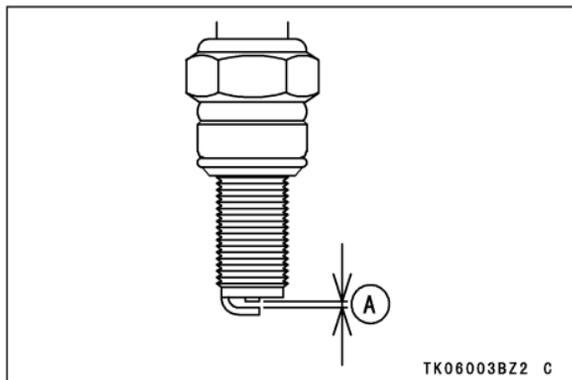
La candela standard è mostrata nella tabella. Sostituire le candele agli intervalli previsti dalla Tabella di manutenzione periodica.

La rimozione, la manutenzione e la regolazione delle candele devono essere effettuate da un concessionario Kawasaki autorizzato.

Candela

Candela standard	stan-	NGK CR9E
Distanza elettrodi	elet-	0,7 – 0,8 mm
Serraggio Coppia		13 N·m (1,3 kgf·m)

84 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



A. 0,7 – 0,8 mm

Gioco valvole

L'usura valvole e sedi valvole diminuisce il gioco valvole, pregiudicando la corretta fase-tura.

ATTENZIONE

Se il gioco valvole non viene regolato, l'usura finirà per impedire la perfetta chiusura delle valvole stesse; questo pregiudica le prestazioni, brucia le valvole e le relative sedi e può essere causa di gravi danni al motore.

Controllare e registrare il gioco di ciascuna valvola in conformità con la Tabella di manutenzione periodica.

Il controllo e la regolazione devono essere effettuati da un concessionario Kawasaki autorizzato.

Kawasaki Clean Air System (sistema aria pulita Kawasaki)

Il Kawasaki Clean Air System (KCA) è un sistema di aspirazione aria secondario che contribuisce a bruciare meglio i gas di scarico. Quando viene rilasciata nel sistema di scarico, la carica di carburante utilizzato è ancora sufficientemente calda per bruciare. Il sistema KCA consente l'ingresso supplementare di aria nel sistema di scarico, in modo tale che la carica di carburante espulsa possa continuare la propria combustione. Questa azione di combustione continua tende a bruciare gran parte dei gas normalmente incombusti, oltre a trasformare una porzione significativa del 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 con la 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 vi siano rumori anomali dal motore.

Rimozione e controllo della valvola di aspirazione aria devono essere affidati a una concessionaria autorizzata Kawasaki.

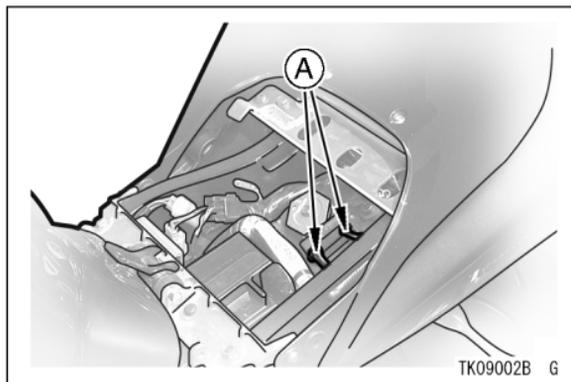
86 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Dispositivo di scarico

Questa motocicletta è dotata di un sistema di scarico con stabilizzatore. Questo sistema controlla una valvola nel tubo di scarico, la quale stabilizza le prestazioni del motore a regime basso e medio. Questa motocicletta è dotata di un dispositivo di scarico. Questo sistema controlla una valvola nel tubo di scarico che stabilizza la potenza del motore. Questo dispositivo di scarico è controllato dall'ECU; la regolazione e la manutenzione del dispositivo di scarico devono essere effettuate da un concessionario Kawasaki autorizzato.

ATTENZIONE

Non regolare da sé il sistema di scarico. Una regolazione inadeguata compromette le prestazioni del motore e lo danneggia.



A. Cavi del dispositivo di scarico

Filtro dell'aria

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

La cartuccia del filtro aria di questa motocicletta è costituita da un filtro di carta umida che non può essere pulito.

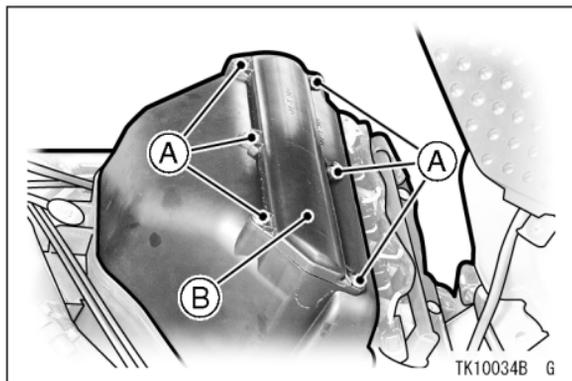
L'elemento del filtro dell'aria deve essere pulito secondo la Tabella di manutenzione periodica. In caso di polvere, pioggia o fango la cartuccia del filtro aria va sostituita più frequentemente rispetto agli intervalli consigliati.

ATTENZIONE

Utilizzare soltanto la cartuccia filtro aria raccomandata (numero parte Kawasaki 11013-0010 o tipo equivalente). L'utilizzo di un altro elemento filtro carburante determina l'usura prematura del motore o riduce le prestazioni del motore.

- Sollevare la parte anteriore del serbatoio carburante. (vedere la sezione "Impianto di raffreddamento" in questo capitolo).
- Svitare le viti del coperchio della scatola filtro aria e smontare il coperchio.

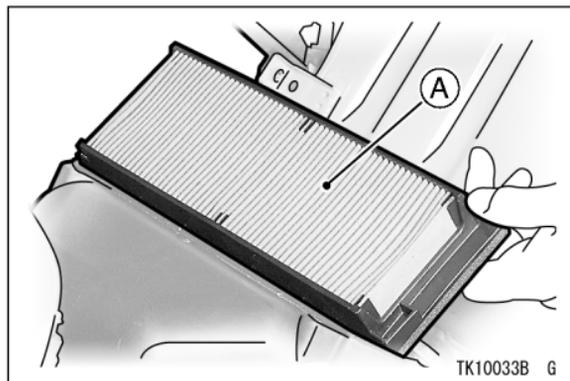
88 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



A. Viti

B. Coperchio della scatola filtro aria

- Sollevare la cartuccia filtro aria.



A. Cartuccia

- Mettere un panno pulito, non sfilacciato sopra le fessure della cartuccia del filtro aria per impedire la penetrazione di sporco o altro materiale esterno.

PERICOLO

Se lo sporco o la polvere penetrano nel sistema di iniezione carburante, la valvola a farfalla può bloccarsi con il rischio di provocare un incidente.

ATTENZIONE

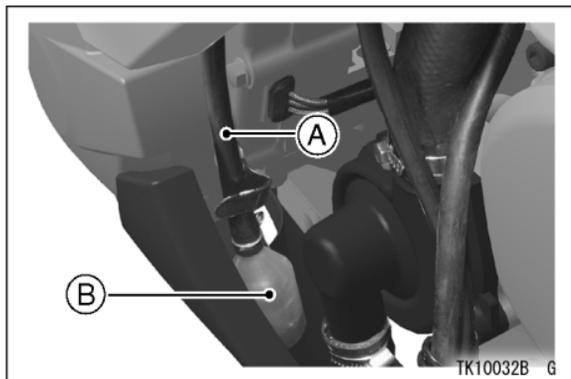
La penetrazione dello sporco nel motore ne determina l'usura eccessiva con conseguenti eventuali danni.

NOTA

- Per installare la cartuccia si deve seguire l'ordine inverso allo smontaggio.
- Il montaggio del serbatoio carburante è effettuato nell'ordine inverso allo smontaggio. (Vedere la sezione "Impianto di raffreddamento" in questo capitolo).

Scarico dell'olio

- Controllare il serbatoio trasparente posto sul lato sinistro del motore per vedere se attraverso la scatola filtro aria sono penetrati olio o acqua.



A. Flessibile di scarico

B. Serbatoio

- Se nel serbatoio è presente dell'olio, rimuovere il serbatoio e scaricare l'olio.

PERICOLO

Dopo lo scarico assicurarsi che il serbatoio sia collegato al tubo flessibile di drenaggio. La presenza di olio sui pneumatici rende instabile la motocicletta e può essere causa di incidenti e lesioni.

Sistema di comando acceleratore

Controllare il gioco della manopola acceleratore attenendosi alla Tabella di manutenzione periodica e regolare il gioco se necessario.

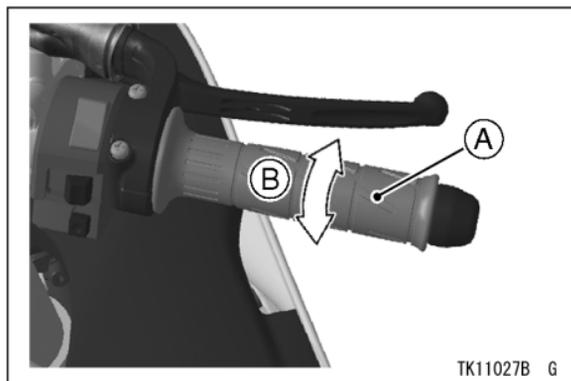
Manopola acceleratore

La manopola dell'acceleratore controlla la valvola a farfalla all'interno del corpo farfallato. Se la manopola presenta gioco eccessivo per eccessiva dilatazione del cavo o errata registrazione, vi sarà un ritardo di risposta dell'acceleratore, in particolare ai bassi regimi. Inoltre la valvola a farfalla potrebbe non aprirsi completamente ad acceleratore completamente aperto. D'altro canto, se la manopola dell'acceleratore non ha gioco, l'acceleratore sarà difficile da controllare e il minimo risulterà irregolare.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 91

Controllo

- Per controllare il gioco della manopola acceleratore, ruotarla leggermente avanti e indietro.



- A. Manopola dell'acceleratore
- B. Gioco manopola acceleratore

Gioco manopola acceleratore

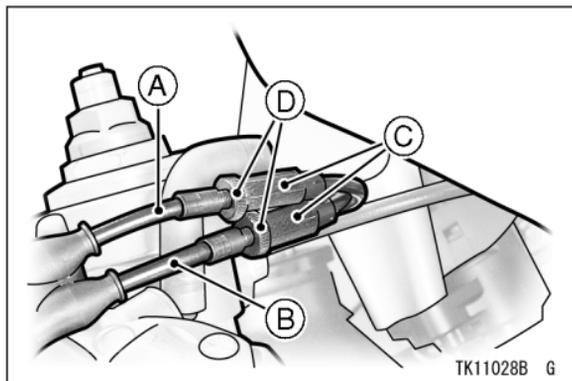
2 – 3 mm

- Se è presente un gioco non corretto, sostituirlo.

Regolazione

- Allentare entrambi i controdadi lungo i cavi dell'acceleratore e avvitare completamente i due regolatori in modo da concedere alla manopola acceleratore una grande quantità di gioco.
- Svitare il regolatore cavo di ritorno acceleratore fino a eliminare tutto il gioco quando la manopola dell'acceleratore è completamente chiusa. Serrare il controdado contro il regolatore.

92 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



- A. Cavo acceleratore
- B. Cavo deceleratore
- C. Dado di regolazione
- D. Controdadi

- Svitare il regolatore del cavo acceleratore fino ad ottenere il gioco prescritto. Serare il controdado contro il regolatore.

- Con il motore al minimo, ruotare il manubrio in entrambe le direzioni. Se il movimento del manubrio causa variazioni nel regime del minimo, i cavi dell'acceleratore possono essere regolati o disposti non correttamente, oppure danneggiati. Correggere queste eventuali anomalie prima della partenza.

 **PERICOLO**

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

Sincronizzazione depressione motore

La sincronizzazione depressione motore deve essere controllata e registrata periodicamente come previsto dalla Tabella di manutenzione periodica da una concessionaria autorizzata Kawasaki.

NOTA

- *Una sincronizzazione difettosa della depressione motore determina un minimo instabile, scarsa risposta dell'acceleratore e riduce potenza e prestazioni del motore.*

Regime del minimo

La regolazione del minimo deve essere effettuata in conformità con la Tabella di manutenzione periodica oppure ogniqualvolta il minimo sia irregolare.

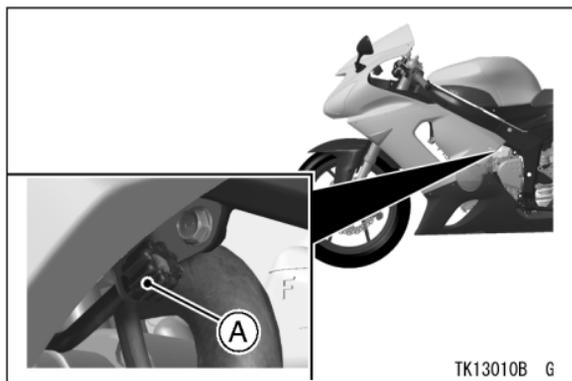
Regolazione

- Avviare il motore e riscaldarlo abbondantemente.
- Regolare il regime del minimo ruotando la vite di regolazione del minimo.

Regime del minimo

1.250 – 1.350 g/min

94 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



A. Vite di regolazione del minimo

- Aprire e chiudere l'acceleratore alcune volte per accertarsi che il regime del minimo non cambi. Regolare nuovamente, se necessario.

- Con il motore al minimo, ruotare il manubrio su entrambi i lati. Se il movimento del manubrio causa mutamenti a livello di regime del minimo, i cavi dell'acceleratore possono essere regolati o disposti non correttamente oppure possono essere danneggiati. Rettificare queste condizioni prima della partenza.

 **PERICOLO**

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

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 95

Frizione

A causa dell'usura del disco d'attrito e della tensione del cavo della frizione dopo un uso prolungato, la frizione deve essere controllata quotidianamente prima di mettersi alla guida della motocicletta, in conformità con la Tabella di manutenzione periodica.

PERICOLO

Per evitare una grave ustione, non toccare il motore o il tubo di scarico incandescenti in fase di registrazione della frizione.

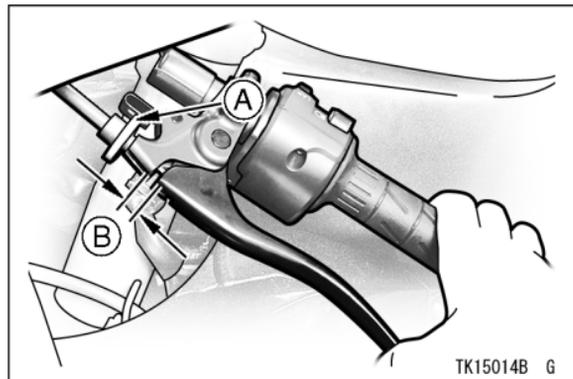
Controllo

- Verificare che la leva della frizione funzioni correttamente e che il relativo cavo interno scorra in maniera fluida. In caso di funzionamento non corretto, richiedere il controllo del cavo della frizione presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

- Controllare il gioco della leva frizione come mostrato in figura.

Gioco leva frizione

2 – 3 mm



A. Regolatore

B. Gioco leva frizione

Se il gioco non è corretto, regolare il gioco della leva come segue.

96 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Regolazione

- Ruotare il regolatore in modo che la leva della frizione presenti il gioco corretto.
- Se non è possibile regolare i cavi della frizione agendo sull'apposito regolatore, un'ulteriore regolazione deve essere effettuata da un concessionario autorizzato Kawasaki.

PERICOLO

Accertare che l'estremità superiore del cavo frizione sia perfettamente inserita nel proprio raccordo; altrimenti esso può scivolare successivamente sul posto, creando un gioco sufficiente per impedire il disinnesto della frizione e pregiudicando così la sicurezza di marcia.

NOTA

- *Dopo la registrazione, avviare il motore e verificare che la frizione non slitti e che stacchi regolarmente.*

Catena di trasmissione

Per ragioni di sicurezza e per evitare un'usura eccessiva, prima di mettersi alla guida della motocicletta è necessario controllare quotidianamente la lubrificazione e la tensione della catena di trasmissione, in conformità con la Tabella di manutenzione periodica. Se fortemente usurata o registrata in modo molto scorretto - troppo lenta o troppo tesa - la catena potrebbe saltare dagli ingranaggi o rompersi.

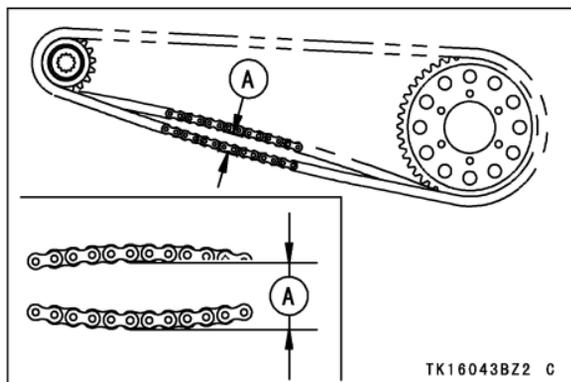
PERICOLO

La rottura o il salto della catena dagli ingranaggi potrebbe determinare l'inceppamento del pignone o il blocco della corona, il che danneggia gravemente la motocicletta e può provocare la perdita del controllo.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 97

Controllo del gioco catena

- Collocare la motocicletta sul cavalletto laterale.
- Girare la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena è più tesa, quindi misurare il gioco catena massimo tirando verso l'alto e spingendo verso il basso la catena a metà fra ingranaggio motore e corona posteriore.



A. Gioco della catena

- Se la catena di trasmissione è troppo tesa o troppo lenta, registrarla in modo che il gioco rientri nel valore standard.

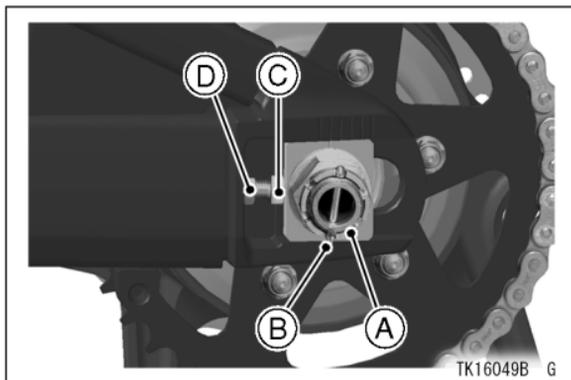
Gioco della catena di trasmissione

Standard	30 – 35 mm
----------	------------

Regolazione del gioco della catena

- Allentare i controdadi sinistro e destro del regolatore catena.
- Rimuovere la coppiglia e allentare il dado del perno della ruota.

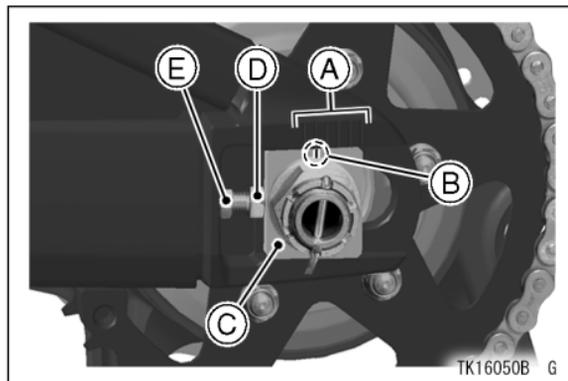
98 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



- A. Dado del perno della ruota** **C. Regolatore**
B. Coppiglia **D. Controdado**

- Se la catena è troppo lenta, svitare in modo uniforme i regolatori catena sinistro e destro.
- Se la catena è troppo tesa, avvitare in modo uniforme i regolatori catena sinistro e destro.
- Svitare i due regolatori catena in modo uniforme finché la catena di trasmissione non presenta il gioco corretto. Per mante-

nerare la catena allineata in modo corretto, la tacca sull'indicatore di allineamento ruota sinistro deve allinearsi allo stesso riferimento sul forcellone a cui si allinea la tacca dell'indicatore destro.



- A. Riferimenti** **D. Regolatore**
B. Tacca **E. Controdado**
C. Indicatore

NOTA

- *L'allineamento ruota può essere verificato anche con il righello o con il metodo della corda.*

⚠ PERICOLO

Il disallineamento della ruota determina un'usura anomala e può pregiudicare la sicurezza di marcia.

- Serrare entrambi i controdadi del regolatore catena.
- Serrare il dado del perno della ruota alla coppia specificata.

Coppia di serraggio

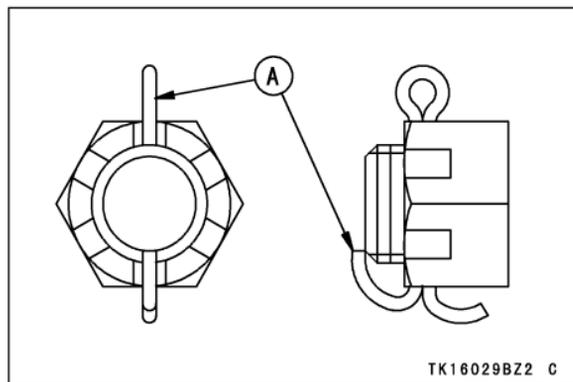
Dado del perno della ruota:
127 N·m (13,0 kgf·m)

NOTA

- *Se non si dispone della chiave dinamometrica, fare eseguire l'operazione in questione da un concessionario Kawasaki.*

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 99

- Girare la ruota, misurare ancora il gioco della catena nel punto più teso, registrare ancora se necessario.
- Montare una nuova coppia attraverso il dado del perno ruota e allargarne le estremità.

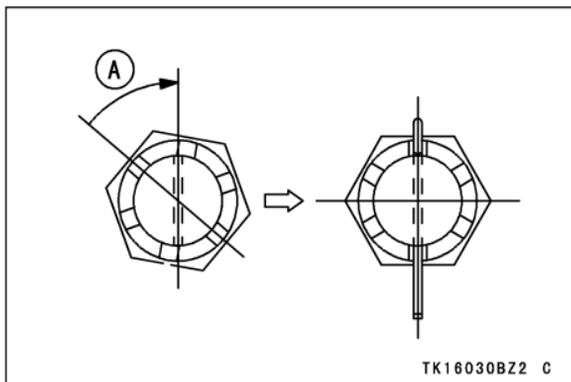


A. Coppiglia

100 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

NOTA

- *Quando si inserisce la coppiglia, se le fessure nel dado non si allineano al foro della coppiglia nell'albero del perno ruota, serrare il dado in senso orario fino al successivo allineamento.*
- *Deve rimanere entro 30 gradi.*
- *Se la fessura oltrepassa il foro più vicino, allentare una volta, quindi serrare nuovamente.*



A. Ruotare in senso orario

PERICOLO

Se il dado del perno della ruota non è serrato correttamente oppure se non è montata la coppiglia, le condizioni di marcia potrebbero non essere sicure.

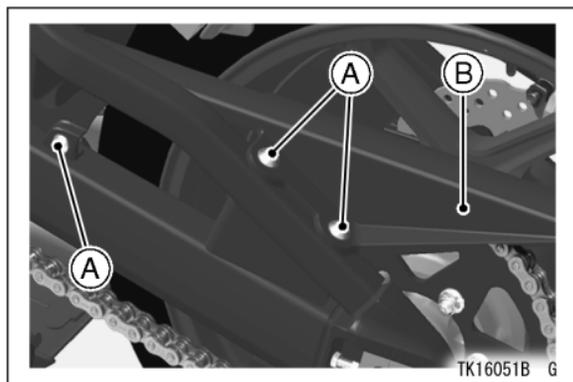
- Controllare il freno posteriore (vedi sezione Freni).

Controllo usura

- Rimuovere i bulloni.
- Estrarre il coperchio della catena.

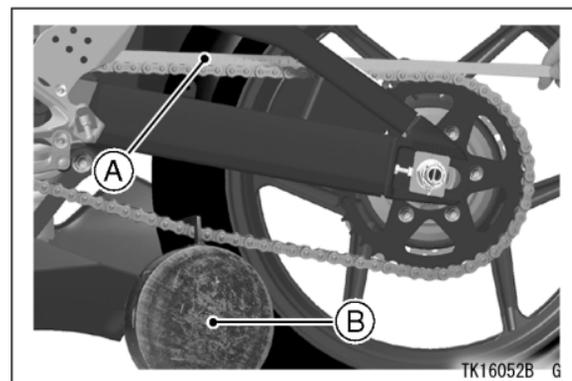
MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 101

- Se la lunghezza supera il limite di manutenzione, sostituire la catena.



- A. Bullone**
B. Coperchio della catena

- Tendere la catena utilizzando i regolatori catena oppure appendendo un peso da 10 kg alla catena.
- Misurare la lunghezza di 20 maglie sulla parte diritta della catena dal centro del 1° perno al centro del 21° perno. Poiché l'usura della catena può essere irregolare, effettuare le misurazioni in diversi punti.



- A. Misurare** **B. Peso**

Tratto da 20 maglie della catena di trasmissione

Limite di servizio: 323 mm

102 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

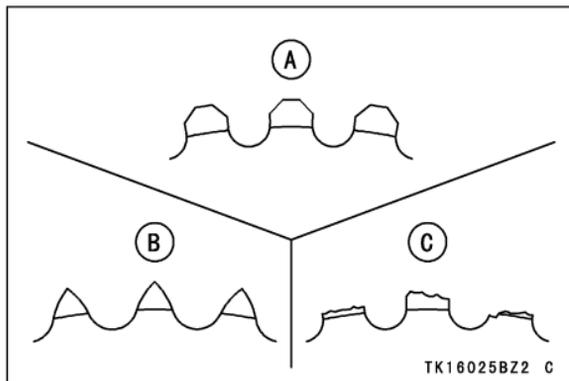
PERICOLO

Per sicurezza utilizzare soltanto la catena standard. Si tratta di un modello di catena senza falsamaglia di giunzione, che non deve essere tagliato per il montaggio; richiederne l'installazione presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

- Girare la ruota posteriore per verificare se la catena di trasmissione presenta rulli danneggiati, perni e maglie allentati.
- Verificare anche se gli ingranaggi presentano denti usurati in maniera irregolare o eccessiva oppure denti danneggiati.

NOTA

- *L'usura degli ingranaggi è esagerata nell'illustrazione. Vedere il Manuale di servizio per i limiti di usura.*

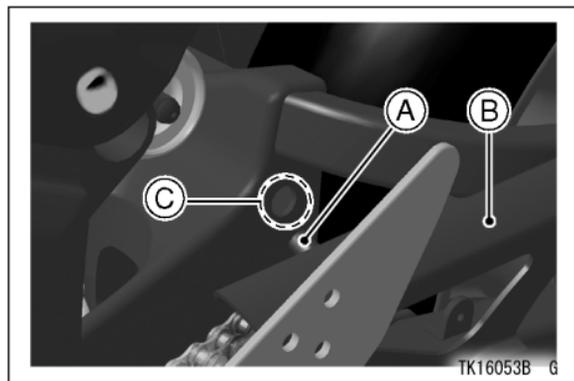


- A. Denti in buon stato**
- B. Denti usurati**
- C. Denti danneggiati**

- Per qualunque irregolarità, richiedere la sostituzione della catena di trasmissione e/o degli ingranaggi da una concessionaria autorizzata Kawasaki.

NOTA

- Per installare il coperchio della catena, inserire la sporgenza nel foro corrispondente, quindi serrare i bulloni.



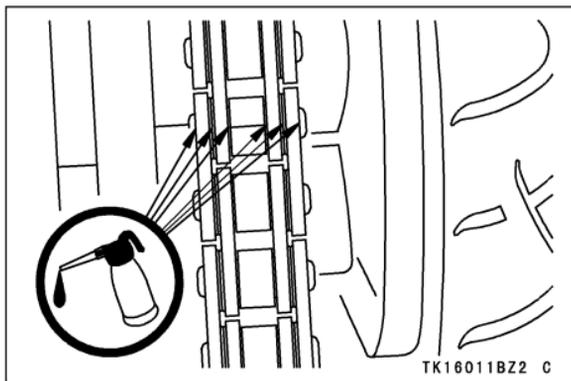
- A. Sporgenza**
- B. Bullone**
- C. Foro**

Lubrificazione

La lubrificazione è necessaria anche dopo la marcia sotto la pioggia o su strade bagnate oppure ogniqualvolta la catena appaia secca. È preferibile un olio pesante come SAE 90 rispetto a un olio più leggero, poiché esso rimane sulla catena più a lungo e garantisce una lubrificazione migliore.

- Applicare olio sui lati dei rulli in modo che esso penetri nei rulli e nelle boccole. Applicare olio sugli o-ring in modo da ricoprirli con un velo d'olio. Rimuovere l'olio in eccesso.

104 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

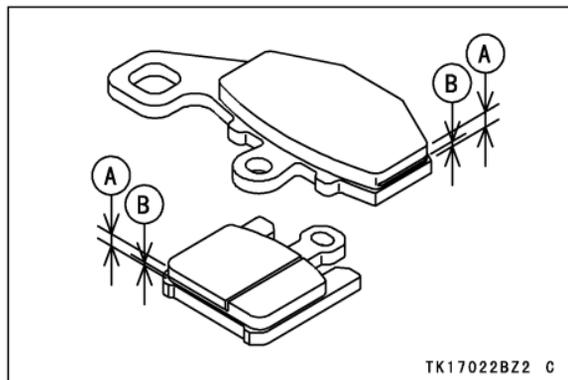


- Se la catena è particolarmente sporca, pulirla utilizzando gasolio o cherosene, quindi applicare olio come descritto sopra.

Freni

Controllo usura freni

Verificare l'usura dei freni. Per ogni pinza del disco freno anteriore e posteriore, se lo spessore della pastiglia è inferiore a 1 mm, sostituire in blocco entrambe le pastiglie di una pinza. La sostituzione delle pastiglie deve essere effettuata da una concessionaria autorizzata Kawasaki.



A. Spessore materiale di attrito

B. 1 mm

Olio freni a disco

In conformità con la Tabella di manutenzione periodica, controllare il livello dell'olio freni nei serbatoi anteriore e posteriore e sostituirlo se necessario. Cambiare l'olio dei freni anche in caso di contaminazione con sporcizia o acqua.

Requisiti olio

Utilizzare olio dei freni per impieghi pesanti da un contenitore marcato DOT4.

ATTENZIONE

Non rovesciare l'olio dei freni su alcuna superficie verniciata.

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

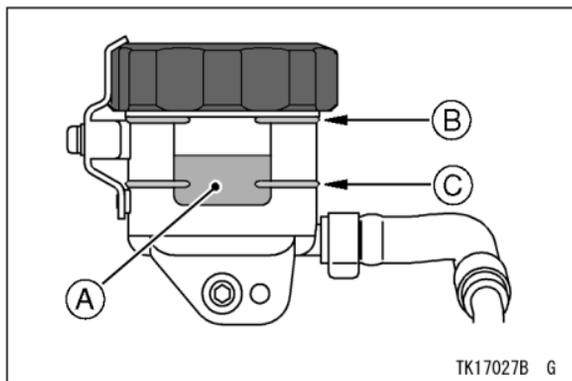
Verificare se vi siano perdite di olio intorno ai raccordi.

Verificare se il tubo del freno è danneggiato.

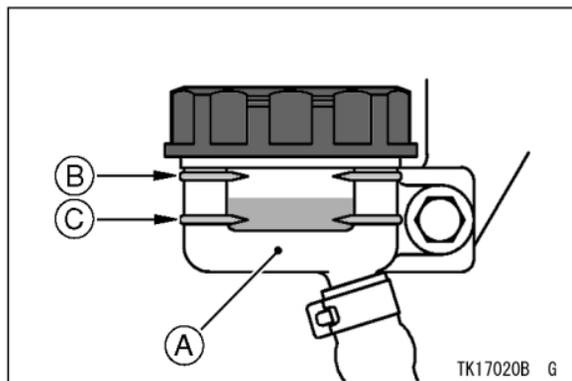
Controllo del livello dell'olio

- Con i serbatoi del liquido freni mantenuti orizzontali, il livello del liquido freni deve essere mantenuto fra le linee di livello superiore e inferiore.

106 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



- A. Serbatoio dell'olio dei freni**
- B. Linea di livello superiore**
- C. Linea di livello inferiore**



- A. Serbatoio posteriore dell'olio dei freni**
- B. Linea di livello superiore**
- C. Linea di livello inferiore**

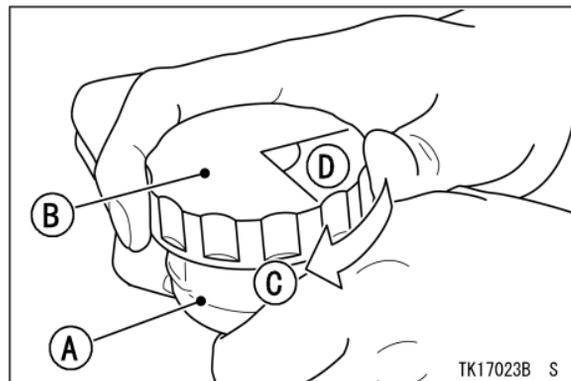
- Se il livello dell'olio in uno dei serbatoi è inferiore alla linea inferiore, verificare se vi siano perdite nei circuiti frenanti e rabboccare il serbatoio fino alla linea di livello superiore.

⚠ PERICOLO

Non mescolare due marche di olio dei freni. Cambiare completamente l'olio nel circuito del freno, se è necessario effettuare il rabbocco e la marca di olio già presente nel serbatoio è sconosciuta.

NOTA

- *Serrare prima il tappo fino ad avvertire una leggera resistenza, indice del fatto che il tappo è bene in sede sul corpo del serbatoio; quindi serrare ulteriormente il tappo di 1/6 giro tenendo fermo il corpo del serbatoio del liquido dei freni.*



A. Serbatoio
B. Tappo

C. In senso orario
D. 1/6 di giro

Cambio olio

Richiedere il cambio olio dei freni presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

Freni 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. Quindi non vi sono parti che richiedono una registrazione sui freni anteriore e posteriore.



PERICOLO

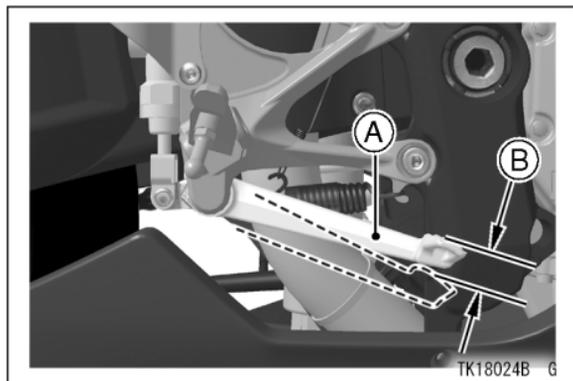
Se la leva o il pedale del freno sono spugnosi, i circuiti dei freni potrebbero contenere aria oppure il freno può essere difettoso. Poiché è pericoloso utilizzare la motocicletta in tali condizioni, richiedere immediatamente un controllo dei freni presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

Interruttori della luce freno

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

Controllo

- Portare la chiave dell'accensione su "ON".
- Azionando il freno anteriore la luce freno dovrebbe accendersi.
- In caso contrario richiedere un controllo dell'interruttore luce freno anteriore presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.
- Controllare il funzionamento dell'interruttore luce freno posteriore abbassando il pedale del freno. La luce freno deve accendersi quando il pedale ha percorso la corsa appropriata.



A. Pedale del freno B. 10 mm

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

Corsa pedale del freno

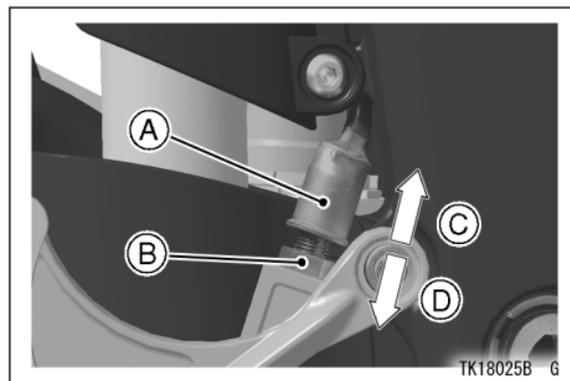
10 mm

Regolazione

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

ATTENZIONE

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



- A. Interruttore della luce freno posteriore
- B. Dado di registro
- C. Si accende prima
- D. Si accende dopo

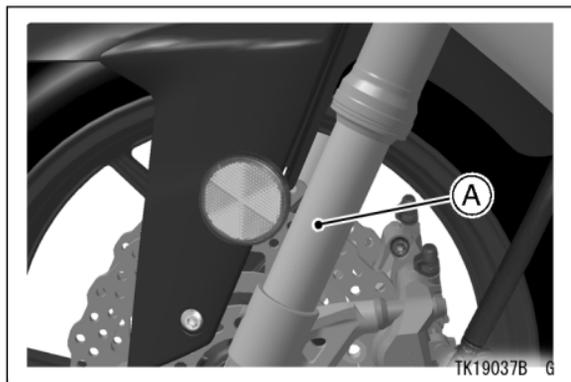
110 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Forcella anteriore

Controllare eventuali anomalie di funzionamento della forcella anteriore e perdite di olio attenendosi alla Tabella di manutenzione periodica.

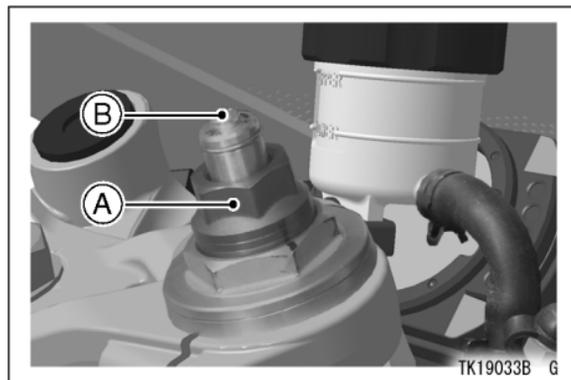
Controllo della forcella anteriore

- Mantenendo premuta la leva del freno, abbassare ripetutamente il manubrio per verificare se la forcella anteriore molleggi facilmente.
- Controllare visivamente l'assenza di perdite d'olio dalla forcella anteriore e l'assenza di graffi o abrasioni sulla superficie esterna del tubo di forza.
- In caso di dubbi fare controllare la forcella anteriore da un concessionario autorizzato Kawasaki.



A. Tubo di forza

Sulla sommità di ciascuna forcella anteriore è presente un regolatore del precarico della molla e un regolatore della forza di smorzamento dell'estensione; nella zona inferiore di ciascuna forcella anteriore è presente un regolatore della forza di smorzamento della compressione, affinché la forza della molla e la forza di smorzamento possano essere regolate su diverse condizioni di marcia e di carico. Una forza molla e una forza di smorzamento inferiore garantiscono una marcia più confortevole; tuttavia questi valori devono essere incrementati per la marcia ad alta velocità o su fondi sconnessi.

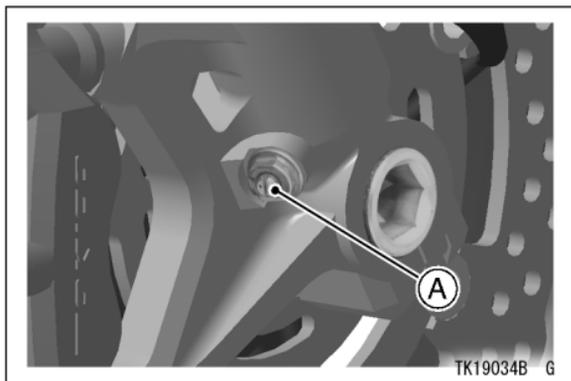


- A. Regolatore del precarico della molla**
- B. Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione**

ATTENZIONE

Non forzare al di là della posizione di completo inserimento i regolatori della forza di smorzamento in estensione e compressione, altrimenti si rischia di danneggiare il meccanismo di regolazione.

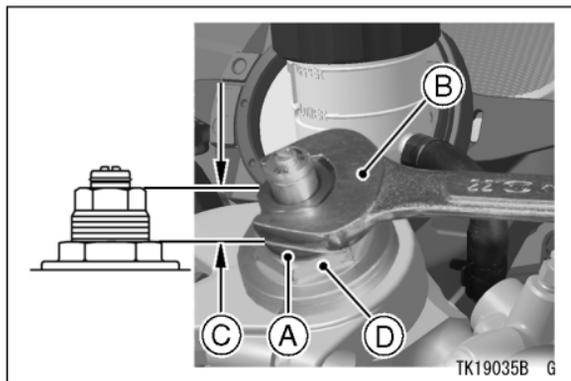
112 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



A. Regolatore della forza di smorzamento in compressione

Regolazione del precarico della molla

- Utilizzando una chiave, ruotare il regolatore precaricato a molla all'interno del dado per aumentare la forza della molla o verso l'esterno per diminuirla. L'intervallo di regolazione viene misurato dalla parte superiore di ogni regolatore. Accertarsi di portare i regolatori nella stessa posizione.



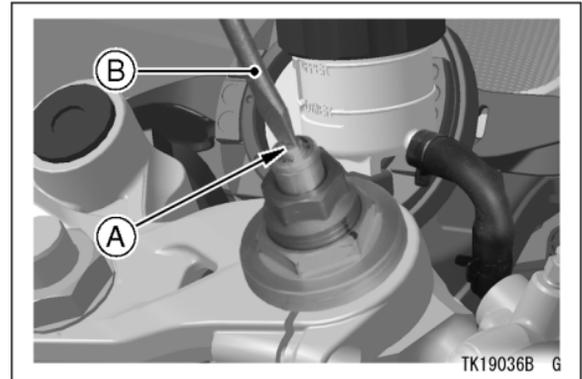
- A. Regolatore del precarico della molla**
B. Chiave
C. Gamma di regolazione
D. Dado

Gamma di regolazione

10 – 25 mm

Regolazione della forza di smorzamento dell'estensione

- Avvitare completamente il regolatore della forza di smorzamento dell'estensione nel regolatore del precarico molla con un cacciavite. Questo aumenta al massimo la forza di smorzamento.
- Svitare il regolatore per diminuire la forza di smorzamento. Accertarsi di ruotare entrambi i regolatori dello stesso numero di giri.



- A. Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione**
B. Cacciavite

114 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Regolazione della forza di smorzamento in compressione

- Ruotare completamente in senso orario il regolatore della forza di smorzamento in compressione con un cacciavite per aumentare al massimo la forza di smorzamento.
- Ruotare il regolatore in senso antiorario per diminuire la forza di smorzamento. Accertarsi di ruotare entrambi i regolatori dello stesso numero di giri.

PERICOLO

Se i due regolatori del precarico della molla e i due regolatori della forza di smorzamento in compressione ed estensione non hanno taratura uguale, la manovrabilità può risentirne e la sicurezza di marcia può essere pregiudicata.

Le posizioni di impostazione standard del regolatore del precarico della molla, il regolatore della forza di smorzamento dell'estensione e il regolatore della forza di smorzamento in compressione per un conducente di corporatura media di 68 kg senza passeggero e senza accessori sono le seguenti:

Precarico molla Regolatore	20 mm dalla sommità del regolatore
Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione	2 1/4 giri fuori*
Regolatore della forza di smorzamento in compressione	2 3/4 giri fuori*

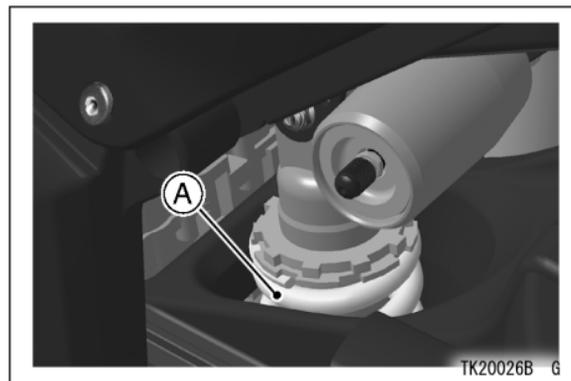
*: Svitare dalla posizione di appoggio completo

Ammortizzatori posteriori

Verificare il corretto funzionamento dell'ammortizzatore posteriore e l'assenza di perdite d'olio in conformità con la Tabella di manutenzione periodica.

Controllo dell'ammortizzatore posteriore

- Spingere più volte sulla sella per verificare il facile molleggiamento dell'ammortizzatore posteriore.
- Controllare visivamente l'assenza di perdite d'olio dall'ammortizzatore posteriore.
- In caso di dubbi, richiedere il controllo dell'ammortizzatore posteriore ad un concessionario autorizzato Kawasaki.



A. Ammortizzatore posteriore

116 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

L'ammortizzatore posteriore può essere registrato cambiando il precarico molla e la forza di smorzamento dell'estensione e in compressione per varie condizioni di marcia e di carico.

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

ATTENZIONE

Non forzare al di là della posizione di completo inserimento i regolatori della forza di smorzamento in estensione e compressione, altrimenti si rischia di danneggiare il meccanismo di regolazione.

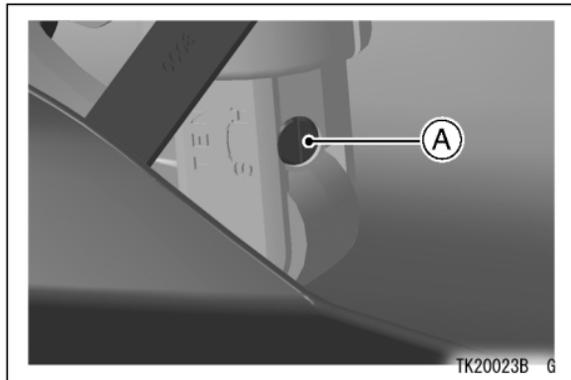
Regolazione del precarico della molla

Il dado di registro molla sull'ammortizzatore posteriore può essere registrato.

Se l'azione della molla è troppo morbida o troppo rigida, richiederne la registrazione presso una concessionaria autorizzata Kawasaki.

Regolazione della forza di smorzamento dell'estensione

Il regolatore della forza di smorzamento dell'estensione è collocato nell'estremità inferiore dell'ammortizzatore posteriore.



A. Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione

- Ruotare completamente in senso orario il regolatore della forza di smorzamento dell'estensione con un cacciavite per aumentare al massimo la forza di smorzamento.
- Ruotare il regolatore in senso antiorario per diminuire la forza di smorzamento.

Regolazione della forza di smorzamento in compressione

Questa motocicletta è dotata di un registro della forza di smorzamento in compressione ad alta velocità ed un altro a bassa velocità.

Il regolatore della forza di smorzamento in compressione è collocato sul serbatoio del gas all'estremità superiore dell'ammortizzatore posteriore.

Regolazione della forza di smorzamento in compressione a bassa velocità

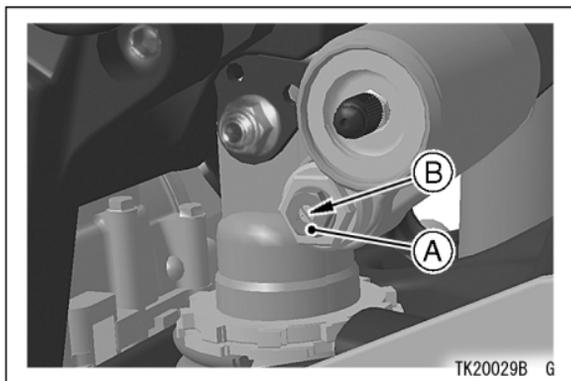
- Ruotare il regolatore interno (vite a testa solcata) in senso orario per aumentare la forza di smorzamento in compressione a bassa velocità.

- Ruotare il regolatore interno (vite a testa solcata) in senso antiorario per diminuire la forza di smorzamento in compressione a bassa velocità.

Regolazione della forza di smorzamento in compressione ad alta velocità

- Ruotare il regolatore esterno (vite a testa esagonale da 14 mm) in senso antiorario per aumentare la forza di smorzamento in compressione ad alta velocità.
- Ruotare il regolatore esterno (vite a testa esagonale da 14 mm) in senso orario per diminuire la forza di smorzamento in compressione ad alta velocità.

118 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



- A. Regolatore della forza di smorzamento ad alta velocità (Vite a testa esagonale)**
B. Regolatore della forza di smorzamento a bassa velocità (Vite a testa solcata)

Le posizioni di impostazione standard del regolatore della forza di smorzamento dell'estensione e del regolatore della forza di smorzamento in compressione, per un conducente di corporatura media di 68 kg senza passeggero e senza accessori, sono le seguenti:

Regolatore della forza di smorzamento dell'estensione		15 giri fuori*
Regolatore della forza di smorzamento in compressione	Regolatore della forza di smorzamento in compressione ad alta velocità	3 scatti*
	Regolatore della forza di smorzamento in compressione a bassa velocità	10 giri fuori*

*: Svitare dalla posizione di appoggio completo

⚠ PERICOLO

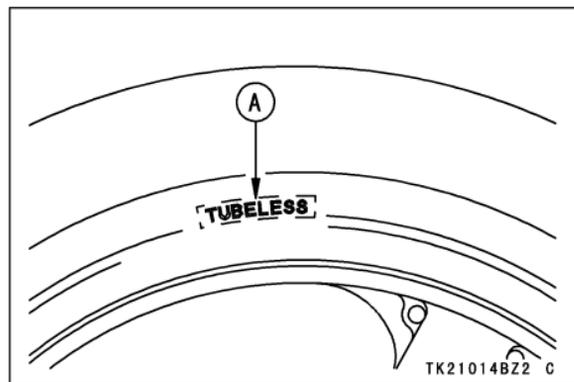
Questa unità contiene azoto gassoso ad alta pressione. Una manipolazione sbagliata può determinare un'esplosione.

Vedere le istruzioni riportate sul Manuale di servizio.

Non incenerire, perforare né aprire.

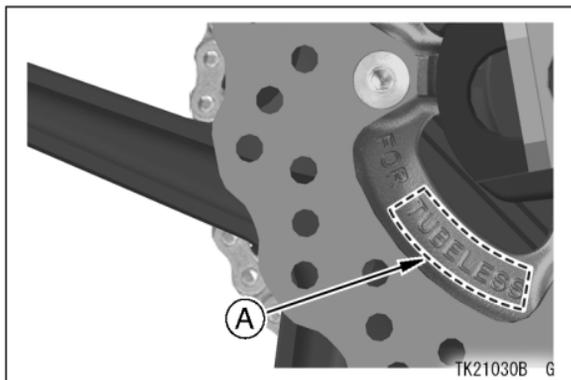
Ruote

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



A. Riferimento TUBELESS

120 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



A. Riferimento TUBELESS

Pneumatico e cerchio formano un'unità a tenuta stagna, 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 solo per ruote senza camera d'aria. Sostituire pneumatici, cerchi e valvole dell'aria soltanto con componenti standard originali.

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.

Non montare una camera d'aria in un pneumatico senza camera d'aria. Una formazione eccessiva di calore può danneggiare la camera d'aria e determinare lo sgonfiamento del pneumatico.

Pneumatici

Carico utile e pressione pneumatici

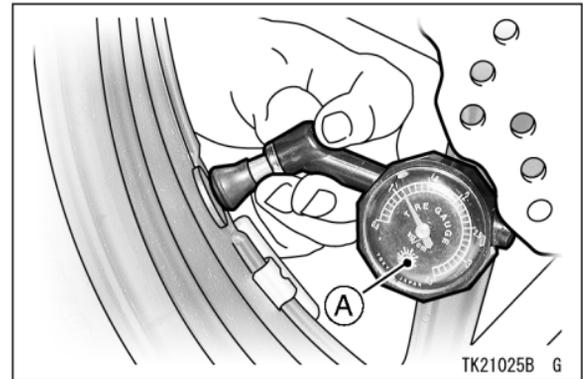
Se non si mantengono le corrette pressioni di gonfiaggio o non si osservano i limiti di carico utile per i propri pneumatici, manovrabilità e prestazioni della vostra motocicletta possono risultare pregiudicate fino a determinare una perdita di controllo. Il carico massimo raccomandato in aggiunta al peso del motoveicolo è di 180 kg, incluso conducente, passeggero, bagagli e accessori.

- Rimuovere il coperchio della valvola dell'aria.
- Controllare spesso la pressione servendosi di un indicatore preciso.
- Accertare che il coperchio della valvola dell'aria sia installato in maniera salda.

NOTA

- *Misurare la pressione pneumatici a freddo (cioè avendo percorso non oltre 1,5 chilometri durante le ultime 3 ore).*

- *Sulla pressione pneumatici influiscono le variazioni a livello di temperatura ambiente e altitudine, quindi la pressione deve essere controllata e regolata quando si marcia a differenti temperature e altitudini.*



A. Indicatore pressione pneumatici

Pressione pneumatici (a freddo)

Anteriore	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Posteriore	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)

122 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

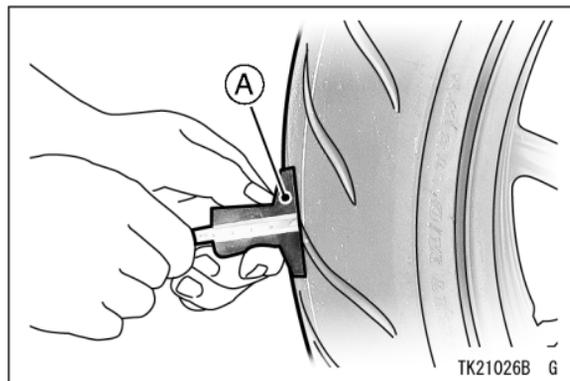
Usura pneumatici, danno

Mano a mano che il battistrada si usura, il pneumatico diviene più soggetto a forature. Secondo una stima affidabile, circa il 90 % di tutte le avarie ai pneumatici si verificano nell'ultimo 10 % della vita del battistrada (usura al 90 %). Quindi non è una vera economia e non è sicuro continuare a usare i pneumatici fino a quando sono lisci.

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

Profondità minima del battistrada

Anteriore	_____	1 mm
Posteriore	Sotto ai 130 km/h	2 mm
	Oltre i 130 km/h	3 mm



A. Indicatore profondità battistrada

- Verificare se il pneumatico presenta fessure e tagli, sostituire il pneumatico in caso di gravi danni. Rigonfiamenti o punti alti indicano danni interni, il che richiede la sostituzione del pneumatico.
- Rimuovere i sassi incastrati o altre particelle estranee presenti nel battistrada.

MANUTENZIONE E REGOLAZIONI 123

NOTA

- *Verificare l'equilibratura ruota ogniqualvolta si monta un nuovo pneumatico.*



PERICOLO

Per garantire stabilità e sicurezza di guida, usare soltanto i pneumatici di ricambio standard raccomandati e gonfiati alla pressione prescritta. I pneumatici che hanno subito forature e riparazione non hanno le stesse prestazioni di quelli intatti. Non superare i 100 km/h entro le 24 ore dopo la riparazione e i 180 km/h dopo di allora.

NOTA

- *Nella maggior parte dei paesi vigono disposizioni specifiche riguardo al livello minimo di profondità del battistrada, che vanno assolutamente rispettate.*

- *Quando si marcia sulle strade pubbliche mantenere la velocità massima entro i limiti previsti.*

Pneumatico standard (tubeless)

Anteriore	Dimensioni: 120/65ZR17 M/C (56 W) ○ BRIDGESTON "BT014F RADIAL J"
Posteriore	Dimensioni: 180/55ZR17 M/C (73 W) ○ BRIDGESTON "BT014R RADIAL J"



PERICOLO

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

PERICOLO

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

È necessario un periodo di rodaggio di 160 km per stabilire una trazione normale del pneumatico. 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'associazione 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		
Temperatura	Numero di giorni tra il caricamento e lo scaricamento completi (approssimativo)	
	Piombo-antimonio	Piombo-calcio
	Batteria	Batteria
40°C	100 Giorni	300 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 piastrelle si deformino. Una batteria interamente carica può sopportare temperature sottozero senza danni.

126 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

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 piastre 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 12,8 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.

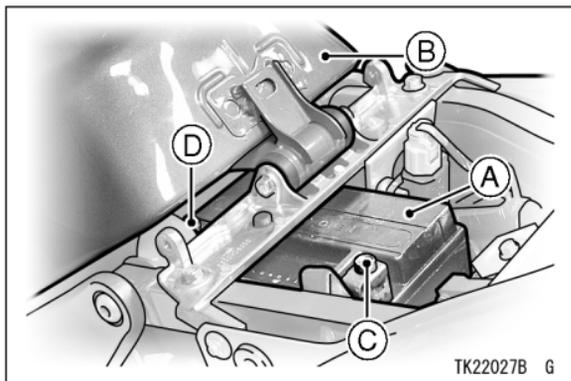
NOTA

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

Smontaggio e rimontaggio della batteria

- Per togliere la batteria, è necessario togliere il serbatoio carburante. Lo smontaggio e il montaggio della batteria devono essere eseguiti presso un concessionario Kawasaki autorizzato.

128 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

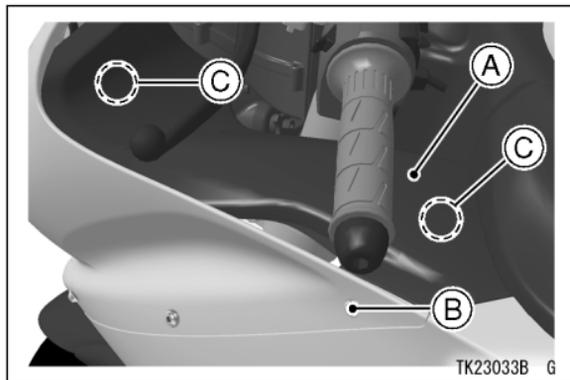


- A. Batteria
- B. Serbatoio carburante
- C. Terminale (-)
- D. Terminale (+)

Fascio di luce del faro

Per regolare il fascio di luce del faro è necessario rimuovere i coperchi interni a destra e a sinistra.

- Rimuovere i bulloni.
- Rimuovere i coperchi interni a destra e a sinistra premendoli per liberare le due sporgenze sui coperchi.

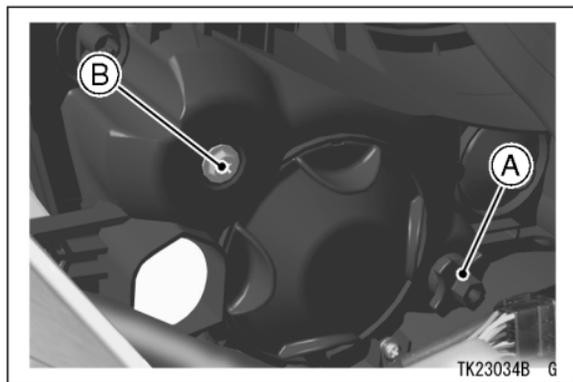


- A. Coperchio interno
- B. Vite
- C. Sporgenza

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 il regolatore orizzontale fino a quando il fascio non punta dritto avanti.



- A. Regolatore orizzontale**
- B. Regolatore verticale**

Regolazione verticale

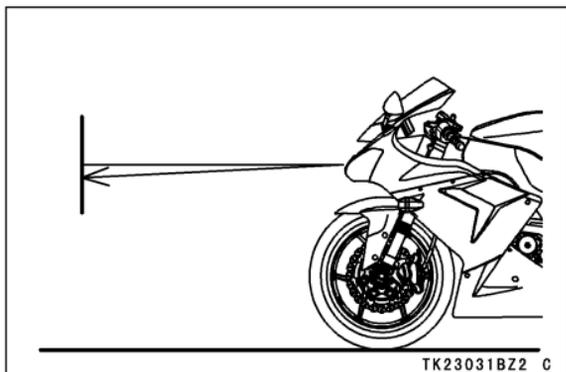
Il fascio di luce del faro è regolabile verticalmente. Se registrato troppo basso, né l'anabbagliante né l'abbagliante illuminerà sufficientemente la strada davanti alla motocicletta. Se registrato troppo alto, l'abbagliante non illuminerà la strada vicina e l'anabbagliante abbaglierà i veicoli che procedono in senso contrario.

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

NOTA

- *Per l'abbagliante il punto più luminoso deve essere leggermente al di sotto dell'orizzontale, con la motocicletta sulle ruote e il conducente in sella. Registrare il faro all'angolo corretto secondo le norme locali vigenti.*

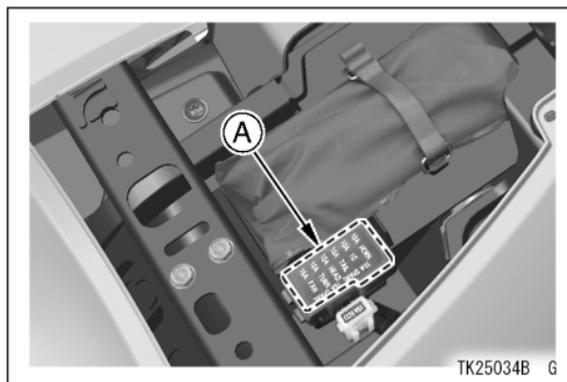
130 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI



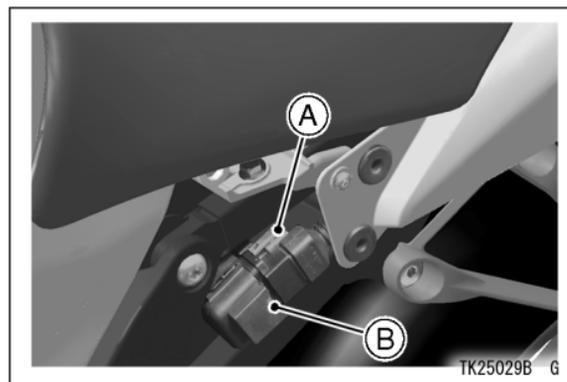
Fusibili

I fusibili sono disposti all'interno del portafusibili collocato sotto la sella. Il fusibile principale si trova sotto il serbatoio del carburante. Se un fusibile salta durante la marcia, controllare l'impianto elettrico per localizzare la causa, quindi sostituirlo con un fusibile dell'ampereaggio corretto.

La rimozione del fusibile principale deve essere effettuata da un concessionario Kawasaki autorizzato.



A. Scatola dei fusibili

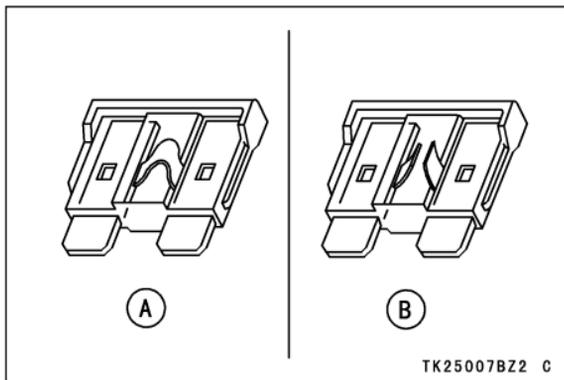


A. Fusibile di ricambio
B. Fusibile di ricambio

PERICOLO

Non utilizzare alcun sostituto per il fusibile standard.

Sostituire un fusibile bruciato con uno nuovo di capacità corretta, come indicato sul portafusibili e sulla scatola fusibili principale.



A. Normale

B. Saltato

Pulizia del motociclo

Precauzioni generali

Una manutenzione frequente e corretta della vostra moto Kawasaki consente di migliorarne l'estetica, di ottimizzarne le prestazioni e di aumentarne la durata di utilizzo. Coprendola con un telo per moto di alta qualità, traspirante, contribuirete a proteggere la sua superficie dai dannosi raggi UV, dagli inquinanti, ed a ridurre i depositi di polvere.

- Accertarsi che il motore e lo scarico siano freddi prima di lavare il mezzo.
- Evitare di applicare sgrassanti sulle guarnizioni, sulle pastiglie e sui pneumatici.
- Evitare tutti i prodotti chimici, i solventi ed i detergenti aggressivi ed i prodotti detergenti di uso domestico, come i prodotti puliscivetri a base di ammoniaca.

- La benzina, il liquido dei freni ed il liquido di raffreddamento danneggiano le superfici verniciate o di plastica: lavateli via immediatamente.
- Evitare spazzole metalliche, paglietta metallica e tutti gli altri tipi di spugnette o spazzole abrasive.
- Usare cautela nel pulire cupolino, trasparente del faro principale e altri componenti in plastica, poiché essi si possono facilmente graffiare.
- Evitare l'utilizzo di macchine di lavaggio a pressione, l'acqua può penetrare nelle guarnizioni e nei componenti elettrici e danneggiare il mezzo.
- Evitare di spruzzare acqua in zone delicate, come nelle aspirazioni dell'aria, nei impianti di alimentazione, nei componenti dei freni, nei componenti elettrici, nelle uscite della marmitta e nelle aperture del serbatoio del carburante.

Lavaggio del motociclo

- Con un tubo da giardino, sciacquare la moto con acqua fredda per asportare lo sporco non aderente.
- Miscelare un detergente neutro non aggressivo (specifico per moto oppure automobili) con acqua in un secchio. Usare un panno morbido oppure una spugna per lavare la moto. Se necessario, utilizzare uno sgrassante non aggressivo per togliere eventuali depositi di olio oppure grasso.
- Dopo il lavaggio, sciacquare a fondo la moto con acqua pulita per asportare qualsiasi residuo (i residui di detergente possono danneggiare parti della moto).
- Usare un panno morbido per asciugare la moto. Durante l'asciugatura, verificare se la moto presenta scheggiature o graffi. Non lasciare che l'acqua si asciughi all'aria, in quanto questo può danneggiare le superfici verniciate.

134 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

- Avviare il motore e farlo girare al minimo per diversi minuti. Il caldo prodotto dal motore aiuta ad asciugare le zone umide.
- Guidare la moto con attenzione a bassa velocità e frenare diverse volte. Questo aiuta ad asciugare i freni ed a ripristinare le loro normali prestazioni.
- Lubrificare la catena di trasmissione per prevenire la formazione di ruggine.

NOTA

- *Dopo la marcia in zone in cui viene sparso il sale sulle strade oppure nelle vicinanze dell'oceano, lavare immediatamente la moto con acqua fredda. Non usare acqua calda, in quanto essa accelera la reazione chimica del sale. Dopo l'asciugatura, applicare uno spray anticorrosione su tutte le superfici di metallo e cromate per prevenire la corrosione.*

NOTA

- *Dopo aver guidato la motocicletta in condizioni piovose o dopo averla lavata si potrebbe formare condensa all'interno della lente del faro. Per rimuovere l'umidità, avviare il motore e accendere il faro. La condensa che si era formata all'interno del faro evaporerà gradualmente.*

Cupolino e altri componenti in plastica

Dopo il lavaggio utilizzare un panno morbido per asciugare delicatamente i componenti in plastica. Una volta asciutti, trattare cupolino, trasparente del faro e altri componenti in plastica non verniciati con un prodotto detergente/lucidante approvato per materie plastiche.

ATTENZIONE

Le parti di plastica possono deteriorarsi e rompersi se vengono a contatto con sostanze chimiche oppure detergenti domestici, come la benzina, il liquido dei freni, i puliscivetri, i bloccanti per le filettature, oppure altri prodotti chimici aggressivi. Se una parte di plastica viene a contatto di una sostanza chimica aggressiva, asportarla immediatamente con acqua ed un detergente neutro e poi controllare se vi sono danneggiamenti. Evitare di utilizzare spugnette o spazzole abrasive per pulire le parti di plastica, danneggerebbero la superficie della plastica.

Cromo e alluminio

Le parti cromate o le parti di alluminio prive di rivestimento si possono trattare con un prodotto lucidante per cromo/alluminio. Le parti di alluminio rivestite vanno lavate con un detergente neutro non aggressivo e poi trattate con un lucidante spray. Le ruote di alluminio, con o senza verniciatura, si possono pulire con appositi detergenti spray per ruote non a base di acidi.

Pelle, vinile e gomma

Se la moto ha accessori di pelle, questi richiedono un trattamento speciale. Utilizzare gli appositi prodotti per la pulizia ed il trattamento degli accessori di pelle. Se si lavano per parti di pelle con detergente ed acqua, li si danneggia, riducendo la loro durata.

Lavare le parti in vinile con il resto della moto e poi trattarle con un apposito prodotto.

136 MANUTENZIONE E REGOLAZIONI

Applicare sui fianchi dei pneumatici e sugli altri componenti di gomma l'apposito protettivo per gomma, per prolungarne la durata.



PERICOLO

Quando si applica il protettivo sui pneumatici, bisogna stare molto attenti a non metterlo sulla superficie del battistrada. Infatti questo potrebbe ridurre l'aderenza del pneumatico sulla superficie stradale e far perdere al pilota il controllo del mezzo.

RIMESSAGGIO

Preparazione al rimessaggio

- Pulire interamente e accuratamente il veicolo.
- Attivare il motore per cinque minuti per scaldare l'olio, spegnerlo e scaricare l'olio motore.

 **PERICOLO**

L'olio motore è una sostanza tossica. Smaltire l'olio esausto nella maniera corretta. Contattare le autorità locali per conoscere i metodi autorizzati per lo smaltimento o le possibilità di riciclaggio.

- Rifornire con olio fresco.
- Scaricare il carburante dal serbatoio con una pompa o un 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; questo vale anche per dispositivi con luce pilota.

La benzina è una sostanza tossica. Smaltire correttamente la benzina. Contattare le autorità locali per conoscere i metodi autorizzati per lo smaltimento.

- Svuotare l'impianto di alimentazione azionando il motore al regime del minimo fino al suo arresto (se lasciato all'interno per molto tempo, il carburante si disgrega e potrebbe ostruire l'impianto di alimentazione).
- Ridurre la pressione pneumatici di circa il 20 %.
- Posizionare la motocicletta su una cassa o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (se non è possibile, collocare assi sotto alle ruote anteriore e posteriore per tenere lontana l'umidità dalla gomma dei pneumatici).
- Spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate per evitare la ruggine. Evitare che l'olio venga a contatto con parti in gomma o con i freni.
- Lubrificare la catena di trasmissione e tutti i cavi.
- Smontare la batteria e riporla in luogo asciutto, non esposto ad irradiazione solare o al gelo. Durante il rimessaggio è consigliabile operare 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 sporcizia.

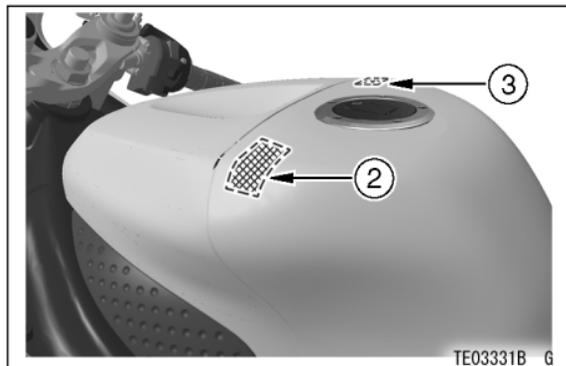
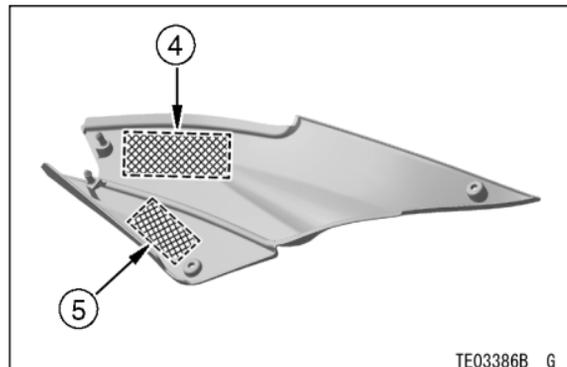
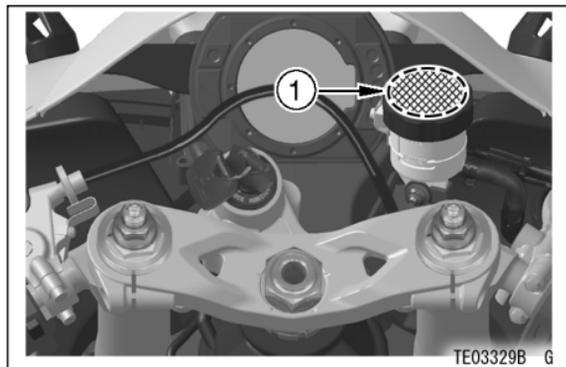
Preparazione dopo il rimessaggio

- Rimuovere i sacchetti di plastica dalle marmitte.
- Installare la batteria sulla motocicletta e caricarla, se necessario.
- Riempire il serbatoio del carburante.
- Controllare tutti i punti indicati nella sezione dei Controlli di sicurezza giornalieri.
- Lubrificare i perni, i bulloni ed i dadi indicati nella sezione Lubrificazione generale.

PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

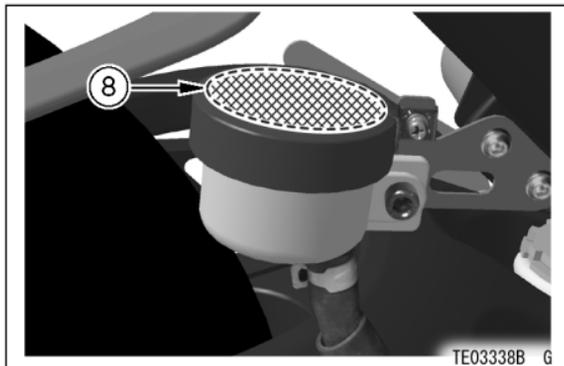
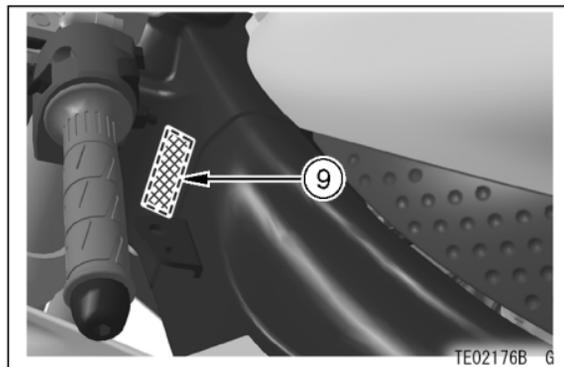
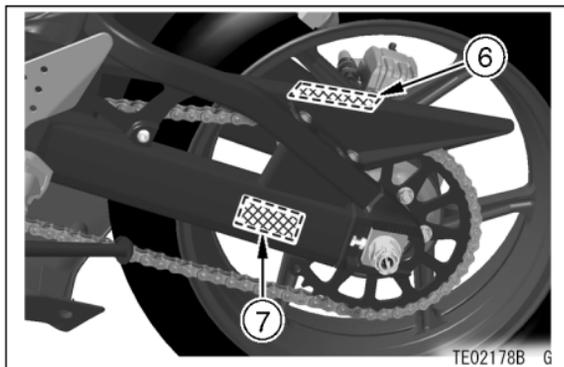
Per proteggere il nostro ambiente, smaltire correttamente le batterie e i pneumatici usati, l'olio motore esausto o altri componenti del motoveicolo che si potrebbero dover scartare in futuro. Consultare la propria concessionaria autorizzata Kawasaki o l'ente locale competente per conoscere la corretta modalità di smaltimento dei rifiuti.

UBICAZIONE DELLE ETICHETTE



1. Olio dei freni (anteriore)
2. Arrestenze carburante
3. Benzina senza piombo
4. Controlli di sicurezza giornalieri
5. Olio motore e filtro dell'olio

142 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE



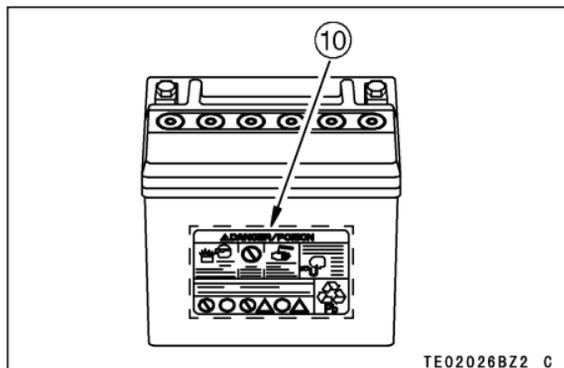
- 6. Importanti informazioni sulla catena di trasmissione
- *7. Dati pneumatici e di carico
- 8. Liquido dei freni (posteriore)
- **9. Informazioni sul test stazionario di rumorosità

*: Solo su modelli per Australia e Malaysia

** : Solo su modelli per l'Australia

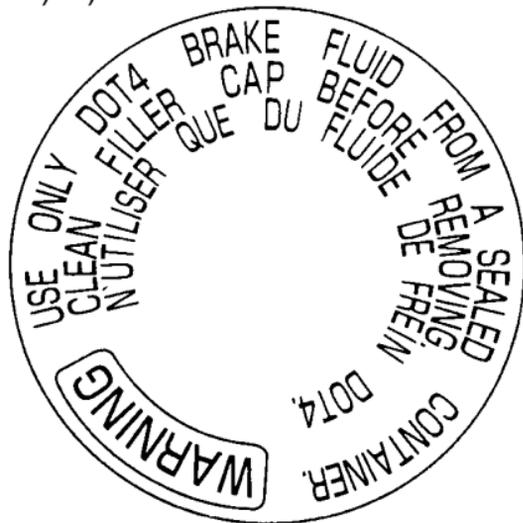
UBICAZIONE DELLE ETICHETTE 143

10. Batteria – Avvelenamento/Pericolo



144 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

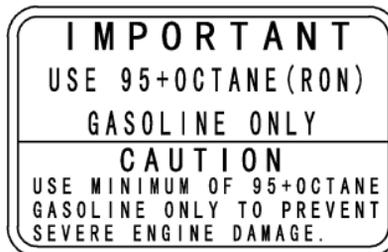
1)/8)



TE03097B S

2)

Inglese



TE031248N9 C



Italiano



3)

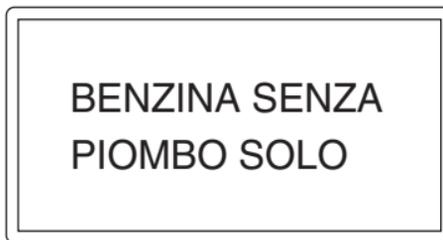
Inglese



TE03123BN9 C



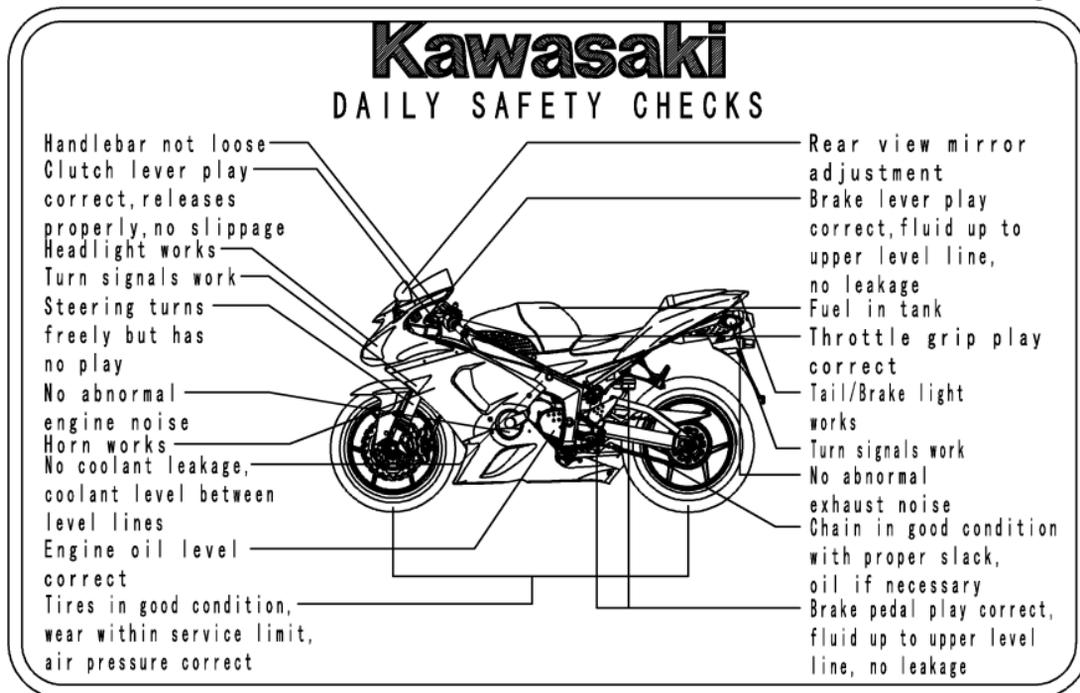
Italiano



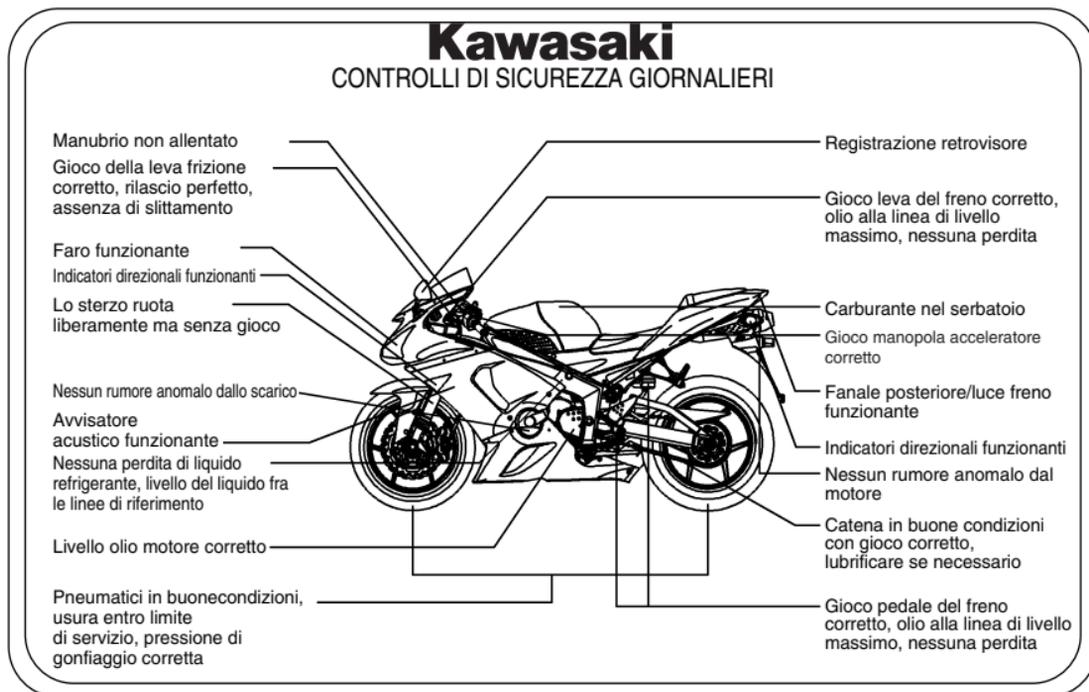
146 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

4)

Inglese



TE03353BZ9 C



6)

Inglese

IMPORTANT DRIVE CHAIN INFORMATION

To prevent an accident and/or damage to the motorcycle, the drive chain must be properly maintained. It should be lubricated every 600km(400mi) and adjusted as often as necessary to keep chain slack at about 30~35mm(1.2~1.4in) measured midway between sprockets on the lower chain run with the motorcycle on the side stand. The standard chain is an ENUMA EK520MVXL₁ with estimated service life of 15000~45000km(9400~28000mi), depending on the severity of use and the frequency of lubrication and adjustment. For safety, replace the chain with only the standard chain any time it wears to over 323mm(12.7in), measured over a 20-link portion pulled straight with 98N(10kgf, 20lbf) of tension. See the Owner's Manual for chain information.

TE03361B S



Italiano

IMPORTANTI INFORMAZIONI SULLA CATENA DI TRASMISSIONE

Per evitare incidenti e/o danni alla motocicletta, è necessario effettuare la corretta manutenzione della catena di trasmissione. Essa deve essere lubrificata ogni 600 km e registrata ogniqualvolta sia necessario riportare il gioco della catena entro i 30 - 35 mm, misurato a metà fra gli ingranaggi sul tratto inferiore della catena con la motocicletta posizionata sul cavalletto centrale. La catena standard è un modello Enuma EK520MVXL con vita tecnica stimata di 15000~45000 km, a seconda delle condizioni di impiego e della frequenza di lubrificazione e registrazione. Per sicurezza, sostituire sempre la catena quando l'usura supera i 323 mm, misurati su un tratto di 20 maglie tenuto teso con una tensione di 10 kg. Usare solo ricambi originali standard. Vedere il manuale d'istruzioni per informazioni sulla catena.

150 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

7)

Solo su modelli per Australia e Malaysia

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 180 kg Load (397lbs)	250 kPa (2.5kg/cm ² , 36psi)	BRIDGESTONE 120/65ZR17M/C (58W) BT014F RADIAL J		1 mm(0.04in)
		290 kPa (2.9kg/cm ² , 42psi)	BRIDGESTONE 180/55ZR17M/C (73W) BT014R RADIAL J		Up to 130 km/h(80MPH) 2 mm(0.08in) Over 130 km/h(80MPH) 3 mm(0.12in)

TE03363B S

9)

Solo su modelli per l'Australia

STATIONARY NOISE TEST INFORMATION
TESTED 96.0 dB(A) AT 7000 r/min
SILENCING SYSTEM : KAWASAKI HEAVY
INDUSTRIES, LTD.
IDENTIFICATION :

TE03381BN9 C

152 UBICAZIONE DELLE ETICHETTE

10)

⚠ DANGER/POISON			
 <p>SHIELD EYES EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY</p>	 <p>NO • SPARKS • FLAMES • SMOKING</p>	 <p>SULFURIC ACID CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS</p>	<p>FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER GET MEDICAL HELP FAST</p> 
KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN			 <p>LEAD RETURN RECYCLE Pb</p>
<p>IN U.S.A., YUASA INC. SERVICED BY : READING, PA. 19612</p>			
			

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

Avviamento con l'ausilio di cavi

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

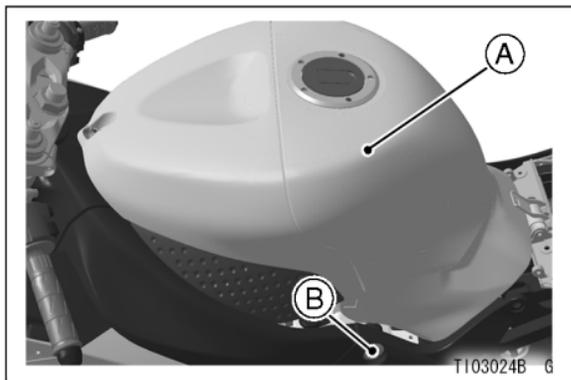
 **PERICOLO**

L'acido della batteria genera idrogeno, un gas infiammabile e, in certe condizioni, esplosivo. Esso è sempre presente in una batteria, anche quando è scarica. Tenere lontane tutte le fiamme e le scintille (sigarette) dalla batteria. Indossare protezioni per gli occhi quando si opera su una batteria. 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.

154 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

Collegamento dei cavi di adattamento

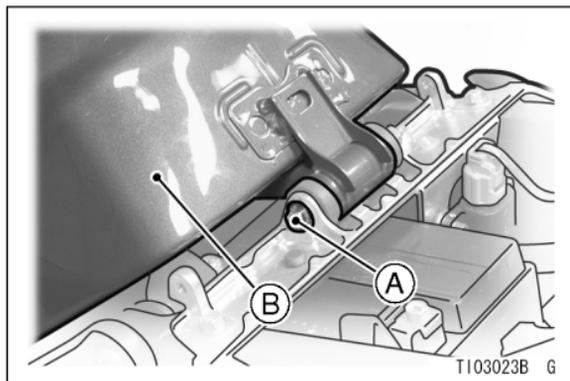
- Rimuovere la sella del conducente.
- Rimuovere il bullone del serbatoio carburante.



A. Serbatoio carburante

B. Bullone del serbatoio carburante

- Rimuovere il bullone della staffa del serbatoio carburante.



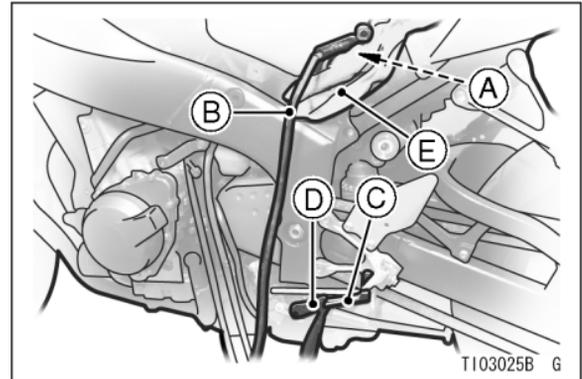
A. Bullone della staffa del serbatoio carburante

B. Serbatoio carburante

- Sollevare l'estremità posteriore del serbatoio carburante.
- Accertare che la chiave di accensione sia su OFF.
- Collegare un cavo di adattamento dal terminale positivo (+) dell'accumulatore di avviamento al terminale positivo (+) della batteria motocicletta.

NOTA

- *Tenere sollevato il serbatoio carburante con il supporto di un apposito attrezzo posizionabile sul fondo, quindi posizionare una salvietta sulla staffa del serbatoio carburante al fine di evitare che la graffa del cavo di avviamento tocchi la staffa o il serbatoio carburante.*
- *Accertarsi che il serbatoio carburante non si sganci.*



- A. Terminale positivo (+) della batteria motocicletta**
- B. Da terminale positivo (+) accumulatore di avviamento**
- C. Superficie metallica non verniciata**
- D. Da terminale negativo (-) accumulatore di avviamento**
- E. Salvietta**

156 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

- Collegare un altro cavo di adattamento dal terminale negativo (-) dell'accumulatore di avviamento alla pedana della vostra motocicletta o ad altra superficie metallica non verniciata. Non utilizzare il terminale negativo (-) della batteria.



PERICOLO

Non effettuare quest'ultimo collegamento sul impianto di alimentazione o sulla batteria. Attenzione a non toccare contemporaneamente i cavi positivi e negativi; non sporgersi sopra la batteria quando si effettua quest'ultimo collegamento. Non avviare con l'ausilio di cavi una batteria congelata. Potrebbe esplodere.

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

ATTENZIONE

Impedire il contatto tra la graffa del cavo di ponte collegata alla batteria, il serbatoio carburante o il telaio. Questa condizione può provocare danni all'impianto elettrico.

- Seguire la procedura di avviamento standard del motore.

ATTENZIONE

Non azionare continuamente il motorino di avviamento per oltre 5 secondi, altrimenti il motorino si surriscalda e la tensione della batteria subisce una caduta temporanea. 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 per primo dalla motocicletta il cavo negativo (-).
- Effettuare il montaggio del serbatoio carburante nell'ordine inverso allo smontaggio.
- Rimontare le parti smontate.

ZX600-N



* 9 9 9 7 6 - 1 2 1 2 *



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99976-1212

GB

FR

DE

IT