



Ninja ZX-6R

**Motocicletta
Motocicleta
Motorfiets**

**MANUALE USO E MANUTENZIONE
MANUAL DEL PROPIETARIO
INSTRUCTIEBOEKJE**

ESPAÑOL

Motocicleta

Manual del propietario

Cuando vea los símbolos mostrados a continuación, preste atención a las instrucciones mostradas. Respete siempre las normas de utilización y mantenimiento seguros.

ADVERTENCIA

Este símbolo de advertencia identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría causar heridas graves o la muerte.

NOTA

○ Este símbolo de nota identifica puntos de interés determinados para un funcionamiento más eficaz y práctico.

PRECAUCIÓN

Este símbolo de precaución identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría dañar o destruir el equipo.

PREFACIO

Enhorabuena por la compra de su nueva motocicleta Kawasaki. Esta motocicleta es el resultado de la ingeniería avanzada, las pruebas exhaustivas y el esfuerzo continuo por proporcionar un nivel superior de fiabilidad, seguridad y rendimiento de Kawasaki.

Lea detenidamente el presente Manual del usuario antes de conducirla para familiarizarse totalmente con el funcionamiento correcto de los mandos de la motocicleta, así como con sus características, posibilidades y limitaciones. En este manual se ofrecen diversos consejos para una conducción segura, pero su objetivo no es proporcionar instrucciones sobre todas las técnicas y habilidades necesarias para manejar una motocicleta de forma segura. Kawasaki recomienda encarecidamente a todos los conductores de este vehículo que se inscriban en un programa de formación de motociclistas para conocer los requisitos mentales y físicos necesarios para manejar una motocicleta de forma segura.

Para garantizar una vida larga y sin problemas a su motocicleta, siga las instrucciones sobre cuidados y mantenimiento que se describen en este manual. Aquellos que deseen obtener información más detallada sobre su motocicleta Kawasaki, pueden adquirir el Manual de taller, a la venta en cualquier concesionario autorizado Kawasaki. El Manual de taller incluye información más minuciosa sobre desmontaje y mantenimiento. Aquellos que deseen realizar estas tareas ellos mismos deben, por supuesto, ser mecánicos capacitados y disponer de las herramientas especiales descritas en dicho manual.

Lleve el Manual del usuario en la motocicleta en todo momento para poder consultarla siempre que lo necesite.

Este manual debe considerarse una pieza fija de la motocicleta y deberá acompañarla cuando se venda.

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de este documento puede ser reproducida sin el previo consentimiento por escrito de Kawasaki.

Toda la información contenida en esta publicación está basada en la información más reciente que está disponible en el momento de la publicación. No obstante, pueden existir diferencias leves entre el producto real y las ilustraciones y el texto del manual.

Todos los productos están sujetos a cambios sin previo aviso u obligación.

**KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company**

© 2006 Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

Marzo. de 2007. (3). (C, CR, K3)

ÍNDICE

ESPECIFICACIONES	10
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS	14
INFORMACIÓN SOBRE CARGA Y ACCESORIOS	17
INFORMACIÓN GENERAL	21
Panel de instrumentos	21
Tacómetro	22
Polímetro:	23
Indicador de posición del engranaje:	34
Luz de indicador o de aviso:	35
Llave	42
Interruptor principal/bloqueo de la dirección	47
Interruptores del manillar derecho	49
Interruptor de paro del motor	49
Botón de arranque	50
Interruptor START/STOP (cronómetro)	50
Interruptores del manillar izquierdo ...	51
Interruptor de luces	51
Interruptor de los intermitentes	51
Botón de bocina	52
Botón de ráfagas	52
Botón LAP	52
Tensor de la maneta de freno	52
Tapón del depósito de combustible ...	53
Depósito de combustible	54
Combustible	55
Caballlete lateral	56
Asientos	57
Ganchos para el casco	61
Ganchos de amarre	62
Juego de herramientas	63
Toma del filtro del aire	63
RODAJE	64
CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA	66
Arranque del motor	66
Arranque mediante puente	69

Puesta en marcha	72
Cambio de marchas	73
Frenado	74
Detención del motor	76
Detención de la motocicleta en caso de emergencia	76
Aparcamiento	77
Catalizador	79
CONDUCCIÓN SEGURA	81
Técnicas de conducción segura	81
Comprobaciones diarias de seguri- dad	84
Consideraciones adicionales al circu- lar a velocidad alta	87
MANTENIMIENTO Y REGLAJE	89
Gráfico de mantenimiento periódico ..	90
Aceite del motor	100
Sistema de refrigeración	104
Bujías	110
Holgura de las válvulas	111
Kawasaki Clean Air System	111
Dispositivo de escape	112
Filtro de aire	113
Funcionamiento del acelerador	119
Sincronización de los cuerpos del acelerador	121
Ralentí	122
Embrague	123
Cadena de transmisión	126
Frenos	134
Interruptores de las luces de freno ...	138
Horquilla delantera	140
Amortiguador trasero	144
Ruedas	149
Batería	154
Haz del faro	160
Fusibles	163
Limpieza de la motocicleta	164
ALMACENAMIENTO	169
PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL ...	172
UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS	173

10 ESPECIFICACIONES

ESPECIFICACIONES

RENDIMIENTO

Máximo por caballos	91,9 kW (125 CV) a 14.000 r/min (rpm)
(HR)	78,2 kW (106 CV) a 14.000 r/min (rpm)
Par máximo	66 N·m (6,7 kgf·m) a 11.700 r/min (rpm)
(HR)	58,4 N·m (9,0 kgf·m) a 11.700 r/min (rpm)
Radio de giro mínimo	3,4 m

DIMENSIONES

Longitud total	2.105 mm
Anchura total	720 mm
Altura total	1.125 mm
Distancia entre ejes	1.405 mm
Altura libre al suelo	125 mm
Peso en seco	167 kg

MOTOR

Tipo	Doble árbol de levas en culata, 4 cilindros, 4 tiempos, refrigeración líquida
Cilindrada	599 cm ³
Diámetro x carrera	67,0 × 42,5 mm
Relación de compresión	13,3 : 1
Sistema de arranque	Motor de arranque eléctrico

Método de numeración de cilindros	De izquierda a derecha, 1-2-3-4
Orden de combustión	1-2-4-3
Alimentación	Inyección de combustible (FI)
Sistema de encendido	Batería y bobina (encendido transistorizado)
Control de encendido (con avance electrónico)	12,5° BTDC a 1.300 r/min (rpm)
Bujías	NGK CR9E
Sistema de lubricación	Lubricación forzada (cárter húmedo)
Aceite del motor	Tipo: API SE, SF o SG API SH, SJ o SL con JASO MA SAE 10W-40
	Capacidad: 3,8 l
Capacidad de refrigerante	2,6 l

12 ESPECIFICACIONES

TRANSMISIÓN

Tipo de transmisión	6 velocidades, engranaje constante, cambio de velocidades con retorno	
Tipo de embrague	Embrague multidisco húmedo	
Sistema de transmisión	Cadena de transmisión	
Relación de transmisión primaria	1,900 (76/40)	
Relación de transmisión secundaria	2,688 (43/16)	
Relación de transmisión general	6,638 (marcha más alta)	
Relación de marchas	Primera	2,714 (38/14)
	Segunda	2,200 (33/15)
	Tercera	1,850 (37/20)
	Cuarta	1,600 (32/20)
	Quinta	1,421 (27/19)
	Sexta	1,300 (26/20)

CHASIS

Ángulo de inclinación		25°
Avance		110 mm
Tamaño de neumático:	Delantera	120/70ZR17 M/C (58 W)
	Trasera	180/55ZR17 M/C (73 W)
Tamaño de llanta:	Delantera	17 × 3,50
	Trasera	17 × 5,50
Capacidad del depósito de combustible		17 l

EQUIPO ELÉCTRICO

Batería	12 V 8 Ah
Faro delantero	luz de carretera 12 V 55 W + 65 W luz de cruce 12 V 55 W
Luces (LED) trasera y de frenos	0,1/1,6 W

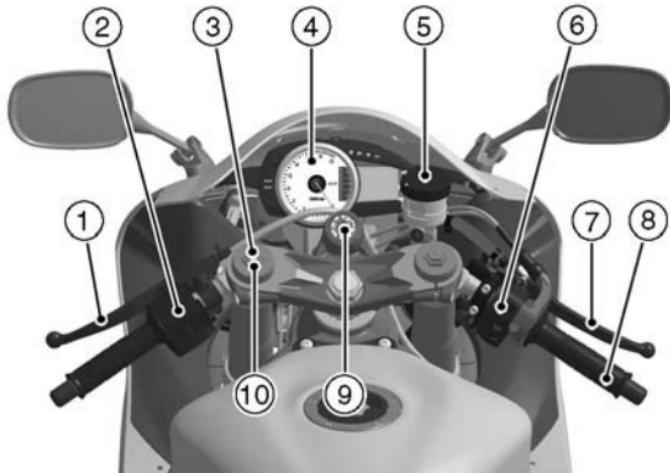
HR: con catalizador monolítico (moldado integrado)

Consulte con un concesionario autorizado Kawasaki incluso si uno de los LED (diodo emisor de luz) de las luces traseras o de freno no enciende.

Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no aplicarse a todos los países.

14 UBICACIÓN DE LAS PIEZAS

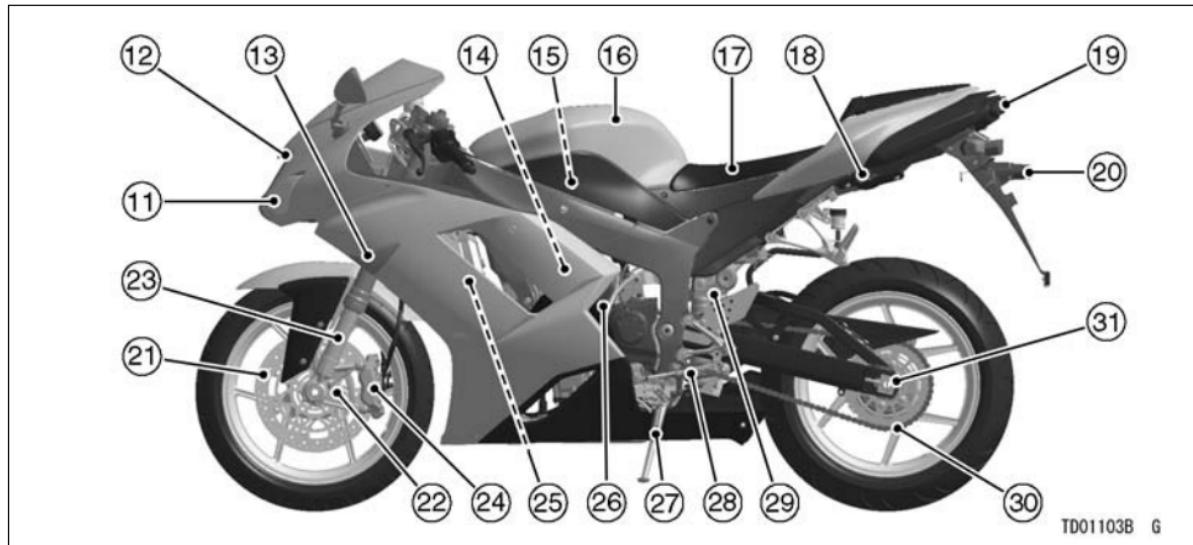
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



TD01096B G

1. Maneta del embrague
2. Interruptores del manillar izquierdo
3. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión (horquilla delantera)
4. Panel de instrumentos
5. Depósito del líquido de freno (delantero)
6. Interruptores del manillar derecho
7. Maneta del freno delantero
8. Puño del acelerador
9. Interruptor principal/bloqueo de la dirección
10. Tensor de precarga del muelle

UBICACIÓN DE LAS PIEZAS 15



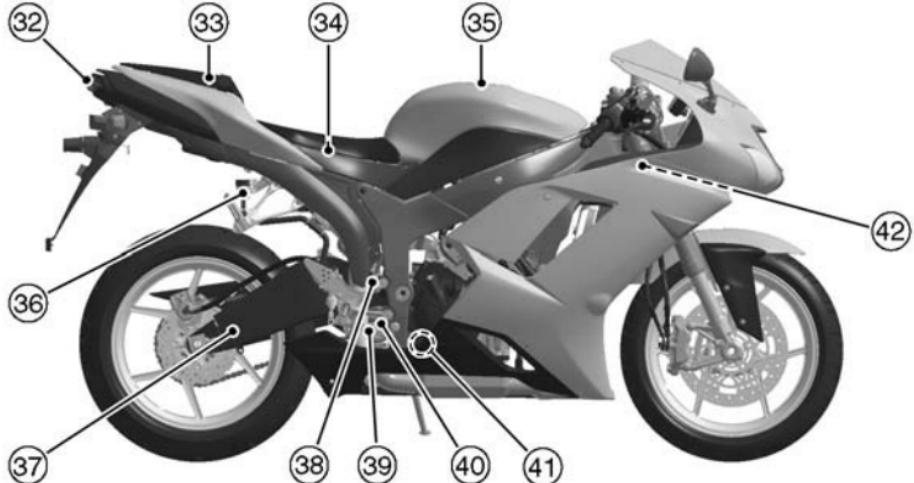
- 11. Faro delantero
- 12. Toma de aire
- 13. Luz del intermitente
- 14. Bujías
- 15. Filtro de aire
- 16. Depósito de combustible
- 17. Asiento del conductor
- 18. Bloqueo del asiento
- 19. Luces trasera y de frenos
- 20. Luz de matrícula

- 21. Disco de freno
- 22. Tensor de fuerza de amortiguación en compresión
- 23. Horquilla delantera
- 24. Pinza de freno
- 25. Depósito de reserva del refrigerante
- 26. Tornillo de ajuste del ralentí

- 27. Caballete lateral
- 28. Pedal de cambio
- 29. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión
- 30. Cadena de transmisión
- 31. Tensor de la cadena

TD01103B G

16 UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



TD01104B G

- 32. Silenciador
- 33. Asiento del pasajero
- 34. Batería
- 35. Tapón del depósito de combustible
- 36. Depósito del líquido de freno (trasero)
- 37. Basculante

- 38. Interruptor de la luz del freno trasero
- 39. Pedal de freno trasero
- 40. Amortiguador trasero
- 41. Medidor de nivel de aceite
- 42. Caja de fusibles

INFORMACIÓN SOBRE CARGA Y ACCESORIOS

!ADVERTENCIA

Tanto la carga inadecuada como el montaje o uso incorrecto de accesorios o la modificación de la motocicleta pueden provocar condiciones de conducción inseguras. Antes de circular con la motocicleta, asegúrese de que no soporta una carga excesiva y de que ha seguido las instrucciones proporcionadas a continuación.

Salvo en el caso de recambios y accesorios originales Kawasaki, Kawasaki no se hace responsable del diseño ni de la colocación de los accesorios. En algunos casos, el montaje o uso incorrecto de accesorios, así como

la modificación de la motocicleta, anularán la garantía del vehículo, afectarán negativamente al rendimiento y pueden incluso ser ilegales. A la hora de elegir y utilizar accesorios y al cargar la motocicleta, usted asume personalmente la responsabilidad de su propia seguridad y la de las personas implicadas.

NOTA

○ Los recambios y accesorios Kawasaki se han diseñado especialmente para su uso en motocicletas Kawasaki. Recomendamos encarecidamente que todos los recambios y accesorios que agregue a su motocicleta sean componentes originales Kawasaki.

18 INFORMACIÓN SOBRE CARGA Y ACCESORIOS

Debido a que la motocicleta es sensible a los cambios de peso y a las fuerzas aerodinámicas, deben extremarse las precauciones al transportar equipaje, pasajeros y al colocar los accesorios adicionales. Se han elaborado las siguientes pautas que le ayudarán a tomar las decisiones pertinentes.

1. Todos los pasajeros deben estar absolutamente familiarizados con el funcionamiento de la motocicleta. El pasajero puede interferir en el control de la motocicleta al adoptar una posición inadecuada al tomar las curvas o realizar movimientos bruscos. Es importante que el pasajero permanezca sentado mientras la motocicleta está en movimiento y que no interfiera en su manejo. No transporte animales en la motocicleta.
2. Es aconsejable informar a los pasajeros antes de conducir de que mantengan los pies en el reposapiés y se sujeten a la correa del asiento del conductor o al asa. Lleve sólo a aquellos pasajeros que tengan estatura suficiente para llegar al reposapiés y disponga de dichos reposapiés.
3. El equipaje debe transportarse tan bajo como sea posible para minimizar el efecto sobre el centro de gravedad de la motocicleta. Además, se recomienda distribuir el peso del equipaje de forma equitativa a ambos lados de la motocicleta. Evite transportar equipaje que sobresalga de la parte trasera de la motocicleta.
4. El equipaje debe ir sujeto de forma segura. Asegúrese de que el equipaje no se mueve mientras conduce. Compruebe la seguridad del

- equipaje con tanta frecuencia como sea posible (pero no mientras la motocicleta está en marcha) y realice los ajustes necesarios.
- 5. No transporte objetos pesados o voluminosos en un portaequipajes. Están diseñados para objetos ligeros y si se sobrecargan pueden afectar al manejo del vehículo debido a los cambios en la distribución del peso y a las fuerzas aerodinámicas.
 - 6. No coloque accesorios o transporte equipaje que perjudiquen el rendimiento de la motocicleta. Asegúrese de que ningún componente de iluminación ni la altura libre al suelo, la capacidad de inclinación lateral (es decir, el ángulo de inclinación), el manejo de los mandos, el recorrido de la suspensión, el movimiento de la horquilla delantera o cualquier otro aspecto del funcionamiento de la motocicleta se vean afectados de manera negativa.
 - 7. El peso acoplado al manillar o a la horquilla delantera aumentará el peso del conjunto de la dirección y puede provocar una conducción insegura.
 - 8. Los carenados, la cúpula, los respaldos y otros objetos de gran tamaño pueden interferir en la estabilidad y el manejo de la motocicleta, no sólo por su peso, sino también por las fuerzas aerodinámicas que actúan en estas superficies mientras la motocicleta está circulando. Los objetos mal diseñados o colocados pueden llevar a condiciones de conducción insegura.
 - 9. Esta motocicleta no se ha fabricado para incorporar un sidecar ni para utilizarla con un remolque u otro vehículo. Kawasaki no fabrica sidecar

20 INFORMACIÓN SOBRE CARGA Y ACCESORIOS

o remolques para motocicletas así que no puede predecir los efectos de dichos accesorios en el manejo o la estabilidad, pero sí puede advertir que los efectos pueden ser perjudiciales y que Kawasaki no asume la responsabilidad de los resultados de ese uso despreocupado de la motocicleta. Más aún, la garantía no cubrirá ningún efecto negativo sobre los componentes de la motocicleta causado por la utilización de dichos accesorios.

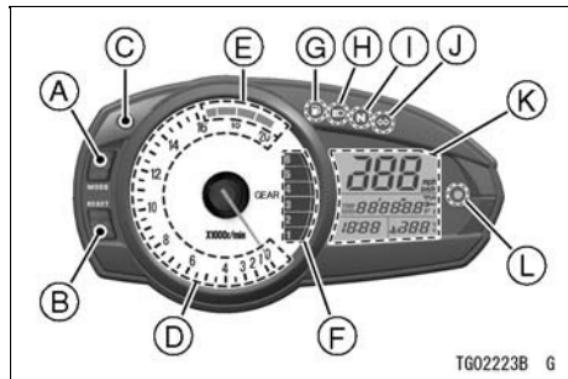
Carga máxima

El peso de conductor, pasajero, equipaje y accesorios no debe superar los 180 kg.

INFORMACIÓN GENERAL

Panel de instrumentos

- A. Botón MODE
- B. Botón RESET
- C. Indicador luminoso de cambio de marcha
- D. Tacómetro
- E. Zona de peligro
- F. Indicador de posición del engranaje
- G. Indicador de aviso de nivel de combustible
- H. Indicador de luz de carretera
- I. Indicador de punto muerto
- J. Indicador de intermitente
- K. Polímetro
- L. Luz de aviso



22 INFORMACIÓN GENERAL

Tacómetro

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min, rpm). En el lado superior de la esfera del tacómetro se encuentra una parte denominada "zona de peligro". Las revoluciones por minuto (rpm) del motor en la zona roja o de peligro están por encima de la velocidad máxima recomendada de motor y también por encima del rango para obtener un buen rendimiento.

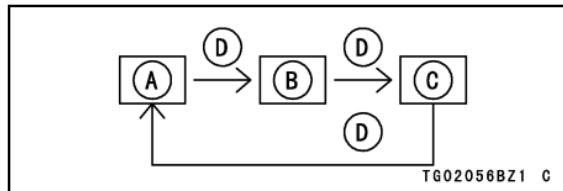
Cuando la llave de contacto se gira a la posición "ON", el tacómetro pasa momentáneamente del mínimo al máximo para después volver del máximo al mínimo y permitir así comprobar su funcionamiento. Si la aguja del tacómetro no funciona correctamente, deberá revisarla en un concesionario autorizado Kawasaki.

PRECAUCIÓN

No se debe permitir que las revoluciones por minuto (rpm) del motor penetren en la zona roja; si se conduce estando en dicha zona, se sobrecargaría el motor y podría provocarle daños considerables.

Polímetro:

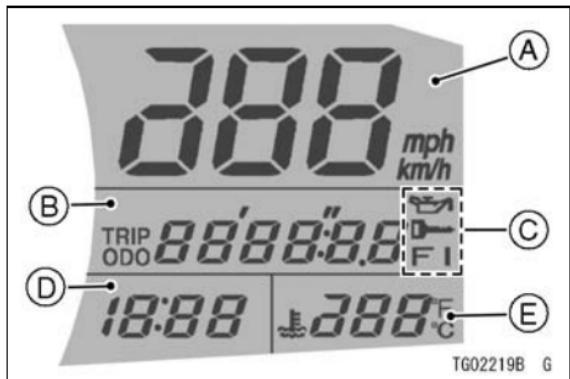
El polímetro muestra las siguientes funciones: velocímetro, reloj, medidor de distancia, odómetro, cronómetro, medidor de temperatura del refrigerante, símbolo de aviso de presión del aceite, símbolo de aviso de inyección de combustible y símbolo de aviso del inmovilizador. Al pulsar el botón MODE, la pantalla del polímetro mostrará consecutivamente los tres modos siguientes: odómetro, medidor de distancia y cronómetro. Al girar la llave de contacto a la posición "ON" todos los segmentos de la pantalla de cristal líquido se mostrarán durante tres segundos; a continuación, aparecerán el reloj o los medidores correspondientes según el modo seleccionado.



- A. Odómetro
- B. Medidor de distancia
- C. Cronómetro
- D. Pulsar el botón MODE

24 INFORMACIÓN GENERAL

Polímetro



- A. Velocímetro
- B. Medidor de distancia/odómetro/cronómetro
- C. Símbolo de inyección de combustible (FI)/inmovilizador ()/presión del aceite ()
- D. Reloj
- E. Cuentavueltas/medidor de temperatura del refrigerante

NOTA

- Por motivos de seguridad, no cambie la pantalla del polímetro mientras conduce.

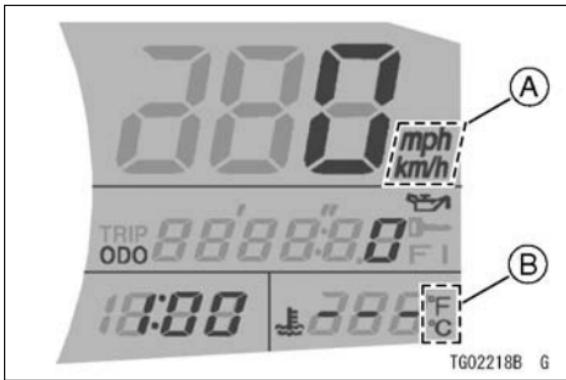
Visualización de kilómetros y millas

La visualización de kilómetros y millas en el polímetro se puede alternar entre el sistema inglés (millas) y métrico (km). Asegúrese antes de conducir de que aparecen correctamente km o millas de acuerdo con la normativa local.

NOTA

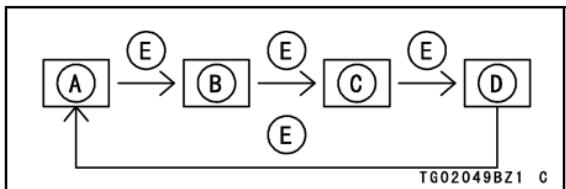
- No circule si el polímetro no muestra la unidad correcta (km o milla). Cambie la visualización a km o milla en el polímetro según se indica a continuación.

- Acceda al odómetro del polímetro.
- La visualización de km/h·millas (o de temperatura en °C o °F) cambia al presionar el botón RESET mientras el botón MODE está pulsado.



- A. Visualización de km/h·millas
B. Visualización de °C o °F

- La visualización de km/h·millas (y de temperatura en °C y en °F) cambia del siguiente modo.



- A. Visualización de km/h y °C
B. Visualización de millas y °F
C. Visualización de millas y °C
D. Visualización de km/h y °F
E. Presionar botón RESET con botón MODE pulsado

NOTA

- La información se mantiene aunque se desconecte la batería.

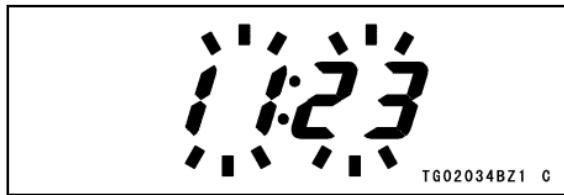
Velocímetro

El velocímetro muestra la velocidad del vehículo en valores digitales.

26 INFORMACIÓN GENERAL

Reloj

- Para ajustar las horas y los minutos:
- Gire la llave a la posición de encendido (“ON”).
 - Presione el botón MODE para visualizar el odómetro.
 - Presione el botón RESET durante más de dos segundos. Los indicadores de horas y minutos comenzarán a parpadear.



- Presione el botón RESET. Sólo parpadearán las horas. Presione el botón MODE para adelantar las horas.



- Presione el botón RESET. La visualización de las horas dejará de parpadear y comenzará a hacerlo la indicación de los minutos. Presione el botón MODE para adelantar los minutos.



- Presione el botón RESET. Las horas y los minutos comenzarán a parpadear de nuevo.
- Presione el botón MODE. Los números dejarán de parpadear y el reloj se pondrá en marcha.

NOTA

- Al presionar el botón MODE por un momento, las horas o los minutos aumentan paso a paso. Si se presiona y mantiene pulsado el botón, aumentarán las horas y los minutos de forma continua.
- El reloj sigue funcionando con normalidad gracias a la energía de reserva tras apagar el interruptor de encendido.
- Si se desconecta la batería, el reloj se reinicia en 1:00 y empieza a funcionar de nuevo al conectar la batería.

Odómetro

El odómetro muestra la distancia total en kilómetros o millas que ha recorrido el vehículo. Este instrumento no se puede reiniciar.



TG02210B G

NOTA

- La información se mantiene aunque se desconecte la batería.
- Cuando la cifra alcanza 999999, se detiene y no avanza más.

28 INFORMACIÓN GENERAL

Medidor de distancia

El medidor de distancia muestra la distancia recorrida en kilómetros o millas desde la última vez que se puso a cero.

Para poner a cero el medidor de distancia:

- Presione el botón MODE para visualizar el medidor de distancia.
- Presione el botón RESET y manténgalo pulsado.

- Despues de dos segundos, la cifra mostrada cambiará a 0,0; el contador se iniciará al poner en marcha el vehículo. El instrumento seguirá contando hasta la próxima vez que se ponga a cero.



NOTA

- Los datos se conservan gracias a la energía de reserva aunque se haya desconectado la llave de contacto.

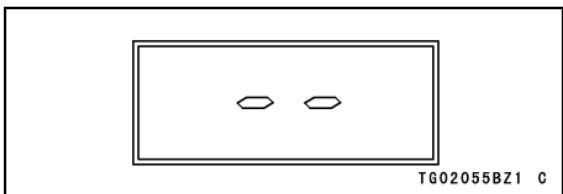
- *Cuando el medidor de distancia alcance la cifra de 999,9 durante la conducción, se pondrá a cero (0,0) y continuará midiendo la distancia.*
- *Si se desconecta la batería, el instrumento se reiniciará en 0,0.*

Cuentavueltas/Medidor de temperatura del refrigerante

El cuentavueltas o medidor de temperatura del refrigerante muestra uno u otro dato. Cuando el vehículo se encuentra en modo cronómetro se muestra el número de vueltas.

La temperatura del refrigerante se muestra del siguiente modo.

- Arranque el motor. Si la temperatura del refrigerante está por debajo de los 40 °C, no se muestra ninguna temperatura.

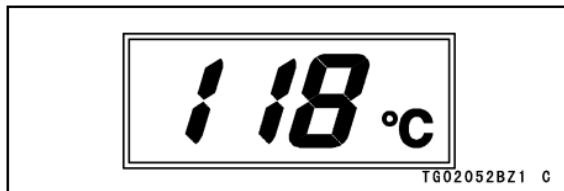


- Cuando alcanza o sobrepasa los 40 °C, aparece el valor numérico de la temperatura en ese momento.

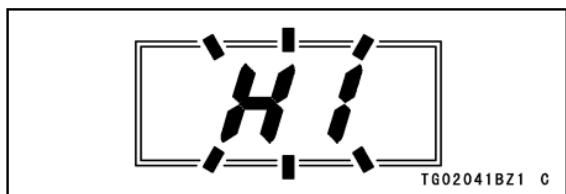


30 INFORMACIÓN GENERAL

- Si la temperatura del refrigerante se sitúa entre los 115°C y los 120 °C, el valor numérico de la temperatura comenzará a parpadear. Se trata de un aviso al conductor de que la temperatura del refrigerante es elevada.



- Si la temperatura supera los 120°C, aparecerá el mensaje "HI", que comenzará a parpadear. Es un aviso al conductor de que la temperatura del refrigerante es demasiado elevada; pare el motor y compruebe el nivel de refrigerante del depósito de reserva una vez que se haya enfriado el motor.



PRECAUCIÓN

Impida que el motor siga funcionando cuando el indicador de temperatura del refrigerante muestre "HI". Un funcionamiento prolongado del motor dará lugar a daños graves derivados del sobrecalentamiento.

NOTA

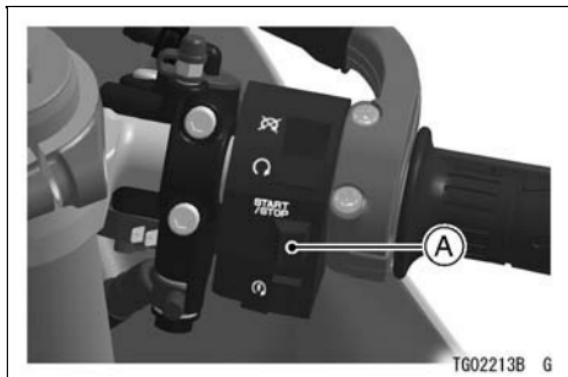
- *El indicador de temperatura del refrigerante no aparece en modo de cronómetro. Si la temperatura del refrigerante sube por encima de los 115 °C mientras se muestra el número de vueltas, en la pantalla podrá verse automáticamente la temperatura del refrigerante.*

Cronómetro

El cronómetro puede usarse en competiciones en circuitos cerrados.

Funciona del siguiente modo:

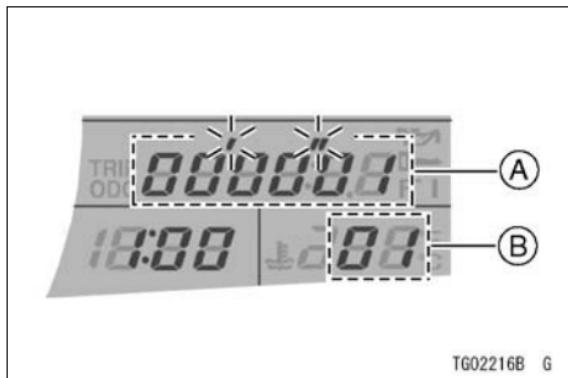
- Gire la llave a la posición de encendido ("ON").
- Presione el botón MODE para visualizar el cronómetro.
- Mueva el interruptor START/STOP del manillar derecho a la izquierda.



A. Interruptor Start/Stop

32 INFORMACIÓN GENERAL

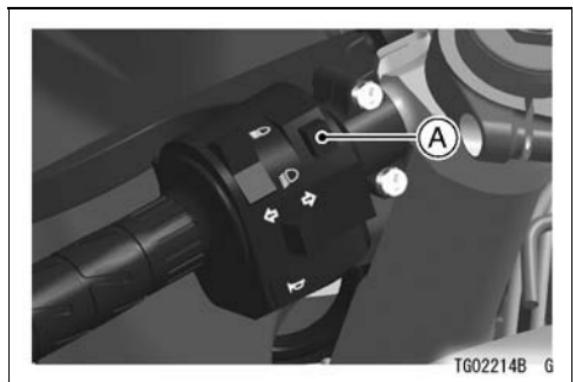
- El cronómetro comenzará a controlar las vueltas.



A. Tiempo de vuelta

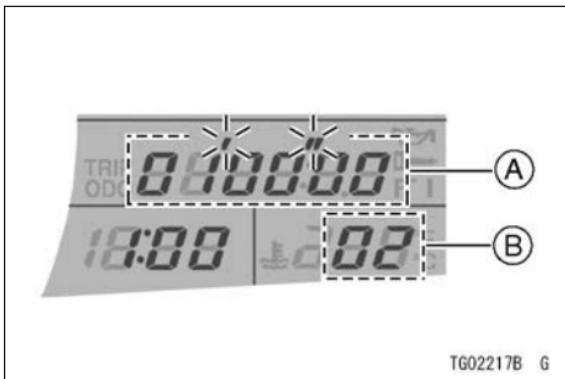
B. Número de vuelta

- Despues de cada vuelta, presione el botón LAP situado en el manillar izquierdo.



A. Botón Lap

- El cronómetro comenzará a controlar el tiempo de la siguiente vuelta mientras que el tiempo de la vuelta anterior aparece en pantalla durante diez segundos.



- Para detener el cronómetro, mueva el interruptor START/STOP del manillar derecho a la izquierda.
- Para mostrar el tiempo de cada vuelta medida, presione momentáneamente el botón RESET. Si no se muestra ningún número de vuelta, el tiempo que aparece es el total de todas las vueltas cuantificadas.



34 INFORMACIÓN GENERAL

- Para poner a cero el cronómetro y borrar todos los números y tiempos de vuelta, presione el botón RESET durante más de dos segundos.

NOTA

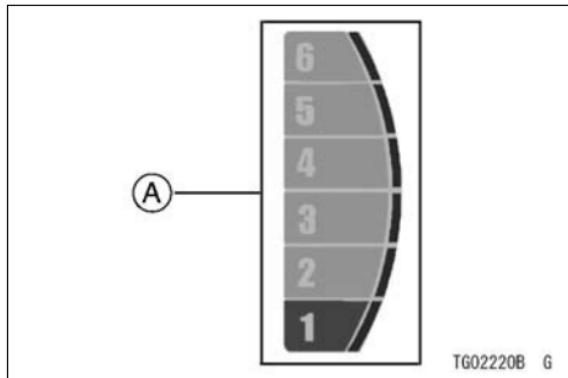
- Si la temperatura del refrigerante sube por encima de los 115 °C mientras se muestra el número de vueltas, en la pantalla aparecerá automáticamente el indicador de temperatura del refrigerante.
- Cuando se desconecte la batería, se pondrán a cero los indicadores de número y de tiempos de vueltas.
- Es posible almacenar los tiempos de vueltas un máximo de 99 veces.

Indicador de posición del engranaje:

El indicador de posición del engranaje muestra la posición correspondiente

del engranaje a la que se ha movido la transmisión.

- 1: Cuando la transmisión esté en la primera marcha, se iluminará el primer segmento.
- 2: Cuando la transmisión esté en la segunda marcha, se iluminará el segundo segmento.
- 3: Cuando la transmisión esté en la tercera marcha, se iluminará el tercer segmento.
- 4: Cuando la transmisión esté en la cuarta marcha, se iluminará el cuarto segmento.
- 5: Cuando la transmisión esté en la quinta marcha, se iluminará el quinto segmento.
- 6: Cuando la transmisión esté en la sexta marcha, se iluminará el sexto segmento.



A. Indicador de posición del engranaje

Luz de indicador o de aviso:

N: cuando la transmisión se encuentra en punto muerto, la luz del indicador de punto muerto se enciende.

✉ : cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, la luz del indicador de luz de carretera está encendido.

↔ : cuando el interruptor de los intermitentes se pulsa hacia la izquierda o hacia la derecha, la luz del indicador del intermitente parpadea.

Luz de aviso: esta luz de aviso en el panel de instrumentos sirve para tres funciones: avisar sobre la presión del aceite, sobre el sistema inmovilizador y sobre el sistema de inyección de combustible. En función de sobre qué avise parpadeará uno de estos símbolos: símbolo de aviso de presión del aceite del motor (✉)/símbolo de aviso del sistema inmovilizador (█)/símbolo de aviso de inyección de combustible (**FI**). Siempre que parpadee el indicador de aviso, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para que comprueben la causa. Consulte las siguientes instrucciones sobre cada símbolo (✉), (█) o (**FI**) para obtener más información.

36 INFORMACIÓN GENERAL

 : la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso de la presión del aceite () en el polímetro parpadearán siempre que la presión del aceite esté en un nivel tan bajo que entrañe peligro, o siempre que el interruptor de encendido esté en la posición ON sin que el motor funcione; desaparecerán una vez que la presión del aceite del motor alcance un nivel lo suficientemente alto. Consulte el capítulo "Mantenimiento y ajuste" para obtener información más detallada acerca del aceite de motor.

FI: la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso de inyección de combustible (FI) del polímetro parpadearán siempre que se gire la llave de contacto a la posición "ON" o haya un problema en el sistema de inyección de combustible. Una vez que se haya girado la llave de contacto a la posición "ON", el símbolo de aviso de inyección de combustible (FI) desaparecerá una vez que el sistema haya comprobado el correcto funcionamiento del circuito correspondiente. Si la luz y el símbolo de aviso parpadean, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para que comprueben el sistema de inyección de combustible.

 : la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso del inmovilizador () del polímetro parpadearán siempre que se gire la llave de contacto a la posición "ON" o haya un problema en el sistema del inmovilizador. Una vez que se haya girado la llave de contacto a la posición "ON", el símbolo de aviso del inmovilizador () desaparecerá después de que el sistema haya comprobado el correcto funcionamiento del circuito correspondiente. Si el indicador y el símbolo de aviso parpadean, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para que comprueben el sistema del inmovilizador.

(Para modelos equipados con un sistema inmovilizador)

Cuando se gire la llave a la posición "OFF", la luz de aviso comenzará a parpadear para indicar la activación del sistema inmovilizador.

Transcurridas 24 horas, el indicador de aviso dejará de parpadear, aunque el sistema inmovilizador seguirá activado.

El indicador de aviso parpadeará si se emplea una llave con un código incorrecto, o si se establece una comunicación incorrecta entre la antena y la llave. Sin embargo, cuando se utilice la llave con el código correcto, o la comunicación sea nítida, el indicador de aviso no parpadeará.

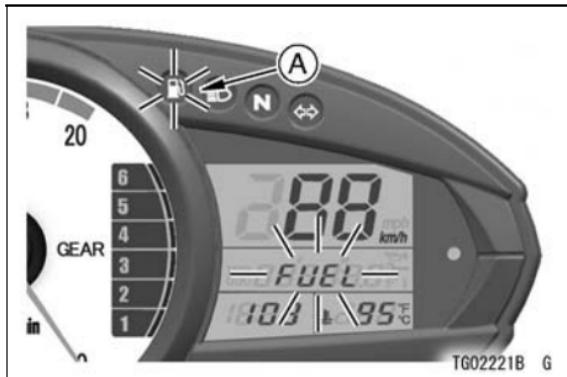
NOTA

○ El modo de parpadeo de la luz de aviso puede activarse o desactivarse. Presione y mantenga presionados a la vez los botones MODE y RESET durante más de dos segundos, durante los veinte segundos siguientes al apagado de la máquina (posición "OFF"); la luz de aviso no parpadeará.

38 INFORMACIÓN GENERAL

- Cuando está conectada la batería, el modo predeterminado de los indicadores de aviso es el de parpadeo.
- Si el voltaje de la batería es bajo (inferior a 12 V), se desactiva automáticamente el parpadeo de la luz de aviso con objeto de evitar que la batería se descargue en exceso.

■: la luz de aviso del nivel de combustible se activa y la palabra “FUEL” parpadea en el polímetro cuando quedan únicamente 3,5 l de combustible. Llene el depósito de combustible en la primera oportunidad que tenga cuando el indicador de aviso del nivel de combustible se encienda y la palabra “FUEL” parpadee.



- A. Luz de aviso de nivel de combustible
- B. La palabra “FUEL” parpadea

NOTA

- Si se presiona el botón MODE mientras aparece la palabra "FUEL", la pantalla cambiará al modo de odómetro o de medidor de distancia.

Indicador luminoso de cambio de marcha

El indicador luminoso de cambio de marcha puede usarse en competiciones en circuitos cerrados. No lo utilice durante la conducción normal.

Cuando la velocidad del motor alcanza un nivel predefinido, el indicador luminoso de cambio de marcha se enciende para indicar el momento de cambio de marcha y así evitar daños en el motor.

Dispone de cuatro modos: luz apagada, parpadeo, luz encendida (atenuada) y luz encendida (brillante). El momento de activación del indicador de cambio de marcha puede establecerse entre las 14.000 r/min (rpm) y las 16.500 r/min (rpm).

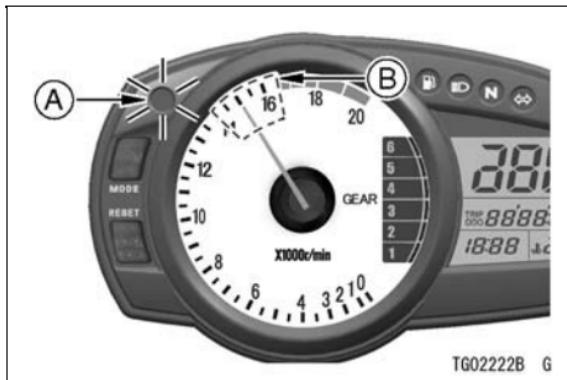
Para seleccionar un modo de iluminación del indicador de cambio de marcha o ajustar la velocidad del motor a la que avisar de la conveniencia

40 INFORMACIÓN GENERAL

del cambio de marcha en el tacómetro, lleve a cabo lo siguiente con la motocicleta parada:

- Presione el botón MODE y el botón RESET simultáneamente durante más de dos segundos. En el indicador del tacómetro aparecerá el régimen de revoluciones al que se activaba anteriormente el aviso de necesidad de cambio de marcha.
- Para cambiar el modo de iluminación del indicador, presione el botón MODE: se pasará del modo de luz apagada al de parpadeo, luz encendida (brillante) y luz encendida (atenuada). La velocidad del motor a la que avisar de la conveniencia del cambio de marcha sólo puede ajustarse en el modo de luz encendida.

- Para ajustar la velocidad, presione el botón RESET y el control avanzará hasta un máximo de 16.500 r/min (rpm). Una vez que se alcancen las 16.500 r/min (rpm) en el ajuste, las cifras irán hacia atrás.



A. Indicador luminoso de cambio de marcha
B. Intervalo de ajuste

- Para finalizar el ajuste, presione simultáneamente los botones MODE y RESET durante más de dos

segundos. El tacómetro funcionará ahora normalmente.

!ADVERTENCIA

Si no se observa la carretera de forma apropiada, aumentan las posibilidades de sufrir un accidente. No se concentre en el indicador de cambio de marcha dejando de mirar a la carretera; utilice la visión periférica.

Cuando reduzca de marcha, no cambie a una velocidad tan alta que las revoluciones por minuto (rpm) del motor suban de golpe excesivamente. No sólo pueden producirse daños en el motor, sino que la rueda trasera podría patinar y provocar un accidente. La reducción de marcha debe realizarse por debajo de las 5.000 r/min (rpm) para cada marcha.

NOTA

- Si se presiona y se mantiene presionado el botón RESET, la velocidad del motor a la que avisar del cambio de marcha aumentará de forma continua.

PRECAUCIÓN

No se debe permitir que las revoluciones por minuto (rpm) del motor penetren en la zona roja; si se conduce estando en dicha zona, se sobrecargará el motor y podría provocarle daños considerables.

42 INFORMACIÓN GENERAL

Llave

Esta motocicleta dispone de una llave de combinación, que se utiliza para el interruptor principal o el bloqueo de la dirección, el bloqueo del asiento y el tapón del depósito de combustible.

(Excepto para los modelos equipados con un sistema inmovilizador)

Los concesionarios Kawasaki disponen de llaves ciegas. Pregunte en su concesionario para obtener alguna llave adicional que pueda necesitar, usando la suya original como maestra.

Sistema inmovilizador (para los modelos equipados con un sistema inmovilizador)

Esta motocicleta cuenta con un sistema inmovilizador que la protege contra robos. Dispone de una llave maestra con cabezal rojo y dos llaves de usuario con cabezales negros. Kawasaki recomienda encarecidamente no usar la llave maestra para la conducción cotidiana. Guarde tanto la llave como la etiqueta maestra en un lugar seguro. Si se pierde la llave maestra, resultará imposible registrar códigos nuevos para la sustitución de las llaves de usuario en la unidad de control electrónico. Para crear más llaves de usuario, lleve el vehículo junto con la llave maestra y todas las llaves de usuario a un concesionario Kawasaki para que vuelvan a registrarlas. Es posible registrar un máximo de cinco llaves de usuario a la vez con el

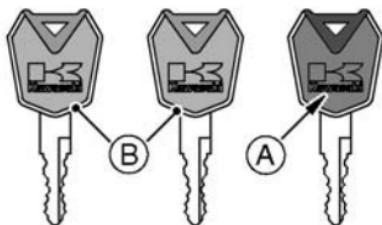
sistema inmovilizador.

PRECAUCIÓN

- No ponga dos llaves de ningún sistema inmovilizador en el mismo llavero.**
- No sumerja ninguna llave en agua.**
- No exponga ninguna llave a una temperatura excesivamente alta.**
- No sitúe ninguna llave cerca de imanes.**
- No coloque ninguna carga pesada sobre las llaves.**
- No afile las llaves ni altere su forma.**
- No retire la funda de plástico de ninguna llave.**
- No deje caer las llaves ni las golpee.**
- Si pierde una llave de usuario, será necesario un nuevo registro en el concesionario para evitar la posibilidad de robo.**

PRECAUCIÓN

Si se pierde la llave maestra, un concesionario autorizado Kawasaki tendrá que sustituir la unidad de control electrónico, pedir una nueva llave maestra y registrar las llaves de usuario.

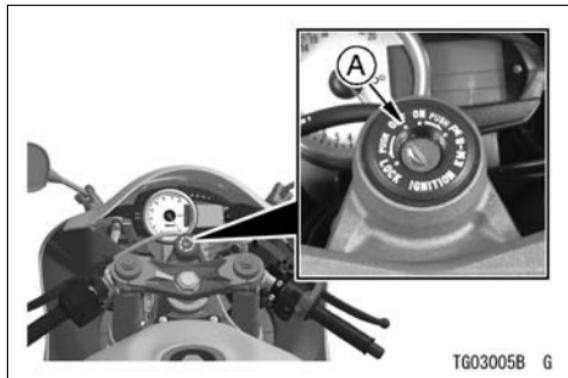


TG03003B G

A. Llave maestra (roja)

B. Llaves de usuario (negras)

- Llave maestra: La llave maestra no puede duplicarse nunca.
- Llaves de usuario: Puede registrar un máximo de 5 llaves de usuario a la vez.
- Amplificador: Esta pieza está situada detrás del carenado delantero. Amplifica las señales procedentes de la antena y de la unidad de control electrónico.
- Bobina de la antena: Esta pieza está situada cerca de la ranura de encendido de la llave.



A. Bobina de la antena

Si se utiliza una llave con un código incorrecto o se establece una comunicación incorrecta entre la unidad de control electrónico y la llave, no se encenderá el motor y la luz de aviso parpadeará.

Para que el motor se encienda debe usarse una llave con el código correcto o la comunicación debe ser nítida.

Cuando se gire la llave a la posición "OFF", la luz de aviso empezará a parpadear indicando la activación del sistema inmovilizador. Transcurridas 24 horas, el indicador de aviso dejará de parpadear, aunque el sistema inmovilizador seguirá activado.

Si se pierde la llave maestra, resultará imposible registrar nuevos códigos para las llaves de usuario. Si se pierden todas las llaves, será necesario sustituir la unidad de control electrónico.

46 INFORMACIÓN GENERAL

NOTA

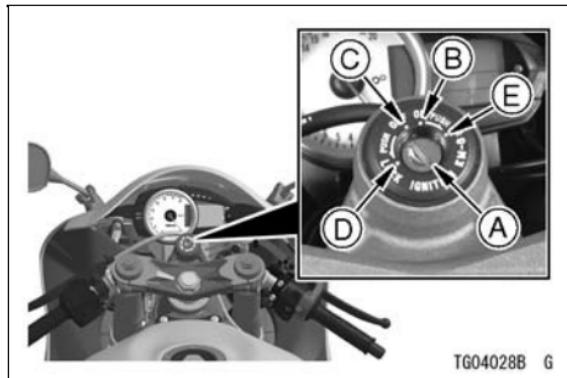
- *El modo de parpadeo de la luz de aviso puede activarse o desactivarse. Presione y mantenga presionados a la vez los botones MODE y RESET durante más de dos segundos, durante los veinte segundos siguientes al apagado de la máquina (posición "OFF"); la luz de aviso no parpadeará.*
- *Cuando está conectada la batería, el modo predeterminado de la luz de aviso es el de parpadeo.*
- *Si el voltaje de la batería es bajo (inferior a 12 V), se desactiva automáticamente el parpadeo de los indicadores de aviso con objeto de evitar que la batería se descargue en exceso.*

Conformidad con directivas de la CE

Este sistema inmovilizador cumple con la directiva R-TTE sobre equipamiento de radio y de terminales de telecomunicaciones y el reconocimiento mutuo de su conformidad.

Interruptor principal/bloqueo de la dirección

Se trata de un interruptor accionado mediante una llave con cuatro posiciones. La llave se puede quitar del interruptor cuando se encuentra en posición OFF, LOCK (bloquear) o P (aparcar).



- A. Interruptor principal/bloqueo de la dirección
- B. Posición ON
- C. Posición OFF
- D. Posición LOCK
- E. Posición P (aparcar)

48 INFORMACIÓN GENERAL

OFF	El motor está apagado. Todos los circuitos eléctricos están apagados.
ON	El motor está encendido. Se puede utilizar todo el equipo eléctrico.
LOCK	La dirección está bloqueada. El motor está apagado. Todos los circuitos eléctricos están apagados.
P (aparcar)	La dirección está bloqueada. El motor está apagado. La luz trasera y la luz de matrícula están encendidas. Los demás circuitos eléctricos están cortados.

NOTA

- *La luz de la matrícula y la luz trasera están encendidas siempre que la llave de contacto se encuentra en la posición ON. Se encenderá el faro al soltar el botón de arranque tras*

poner en marcha el motor. Para evitar que la batería se descargue, encienda el motor siempre inmediatamente después de girar la llave de contacto a la posición “ON”.

- *Si mantiene la posición P (aparcar) durante un periodo de tiempo largo, la batería puede descargarse por completo.*
- *Una vez que haya girado la llave a la posición “OFF”, si desea volver a girar la llave a la posición “ON”, deberá esperar unos segundos. Si gira la llave desde la posición “OFF” a la posición “ON” inmediatamente, es posible que el sistema inmovilizador de la motocicleta no reconozca correctamente la llave de contacto.*

Para accionar la llave de contacto:



1. Gire el manillar completamente hacia la izquierda.
2. a. Para aparcar coloque la llave en la posición ON y gírela hasta P (Estac.).
- b. Para bloquear coloque la llave en la posición OFF y gírela hasta LOCK.

TG04025B S

LOCK

Interruptores del manillar derecho

Interruptor de paro del motor

Además del interruptor principal, el interruptor de paro del motor debe situarse en la posición para que la motocicleta pueda funcionar.

El interruptor de paro del motor se utiliza en casos de emergencia. Si alguna emergencia exige detener el motor, mueva este interruptor a la posición

NOTA

○Aunque el interruptor de paro del motor detiene el motor, no apaga todos los circuitos eléctricos. Generalmente, el interruptor de encendido debe utilizarse para detener el motor.

50 INFORMACIÓN GENERAL

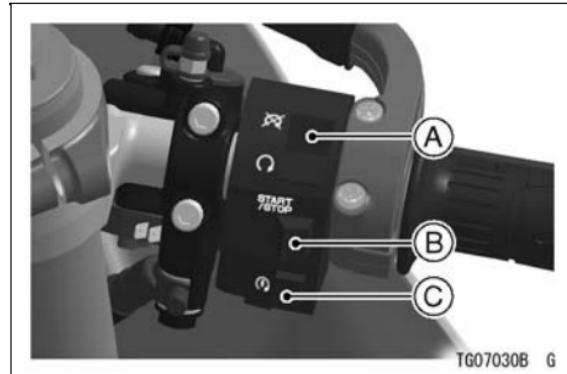
Botón de arranque

El botón de arranque acciona el arranque eléctrico cuando la transmisión está en punto muerto.

Consulte el apartado sobre arranque del motor dentro del capítulo “Cómo circular con la motocicleta” para obtener instrucciones sobre el arranque.

Interruptor START/STOP (cronómetro)

Consulte la sección referente al polímetro de este capítulo para obtener instrucciones acerca del cronómetro.



- A. Interruptor de paro del motor
- B. Interruptor Start/Stop (cronómetro)
- C. Botón de arranque

Interruptores del manillar izquierdo

Interruptor de luces

Se pueden seleccionar las luces de carretera o de cruce con el interruptor de luces. Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera (), la luz del indicador de luz de carretera está encendida.

Luz de carretera.....()

Luz de cruce.....()

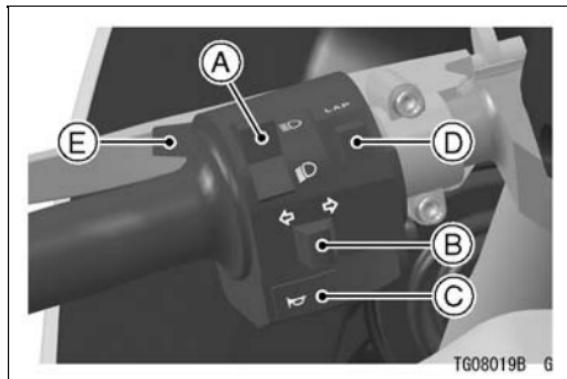
NOTA

- *Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, se encienden ambos faros delanteros. Cuando el faro delantero está en posición de luz de cruce, sólo se enciende un faro delantero.*

Interruptor de los intermitentes

Cuando el interruptor de los intermitentes se pulsa hacia la izquierda () o hacia la derecha (), el indicador del intermitente correspondiente parpadea.

Para que dejen de parpadear, presione el interruptor.



A. Interruptor de luces

B. Interruptor de los intermitentes

C. Botón de la bocina

D. Botón Lap

E. Botón de ráfagas

52 INFORMACIÓN GENERAL

Botón de bocina

Al pulsar el botón de bocina, ésta suena.

Botón de ráfagas

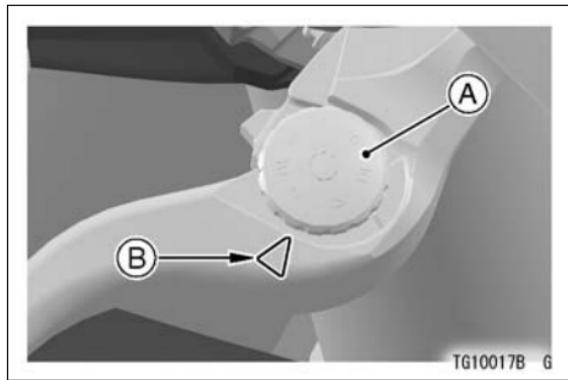
Cuando se pulsa el botón de ráfagas, la luz de carretera (luz de adelantamiento) se enciende para indicar al conductor del vehículo precedente que está a punto de adelantarle. La luz de adelantamiento se apaga en cuanto se suelta el botón.

Botón LAP

Consulte la sección referente al polímetro que encontrará en este capítulo para obtener instrucciones acerca del cronómetro.

Tensor de la maneta de freno

Existe un tensor de la maneta de freno. Cada tensor cuenta con seis posiciones, de modo que la posición de la maneta suelta se pueda ajustar a las manos del conductor. Presione la maneta hacia adelante y gire el tensor para hacer coincidir el número con la marca del soporte de la maneta. La distancia mínima entre el puño y la maneta es la posición número 6 y la máxima es la posición número 1.



A. Regulador
B. Marca

Tapón del depósito de combustible

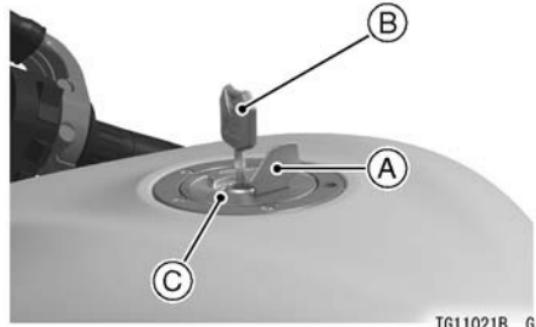
Para abrir el tapón del depósito de combustible, tire hacia arriba de la cubierta del orificio para la llave. Introduzca la llave de contacto en el tapón del depósito de combustible y gire la llave hacia la derecha.

Para cerrar el tapón, empújelo para colocarlo en su sitio con la llave puesta. La llave se puede quitar girándola hacia la izquierda hasta su posición inicial.

NOTA

- *El tapón del depósito de combustible no se puede cerrar si la llave no está puesta y ésta no se puede quitar a menos que el tapón se haya cerrado correctamente.*
- *No empuje con la llave para cerrar el tapón o éste no se podrá cerrar.*

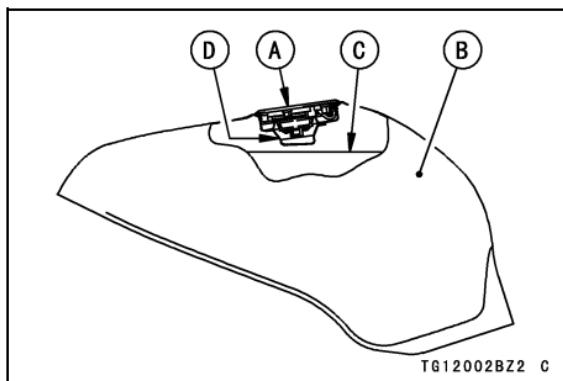
54 INFORMACIÓN GENERAL



- A. Cubierta del orificio de la llave
- B. Llave de contacto
- C. Tapón del depósito de combustible

Depósito de combustible

Se recomienda llenar el depósito de combustible con gasolina del octanaje que se indicará a continuación. Evite llenar el depósito bajo la lluvia o en lugares con mucho polvo, ya que podría contaminar el combustible.



- A. Tapón del depósito
- B. Depósito de combustible
- C. Nivel superior
- D. Boca de llenado

!ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave a la posición de apagado ("OFF"). No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no existe riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.

No llene nunca el depósito hasta que el nivel del combustible alcance la boca de llenado. Si se llena demasiado el depósito, el calor puede dilatar el combustible y provocar que se derrame por las ventosas del tapón del depósito.

Tras repostar, asegúrese de que el tapón del depósito de combustible esté bien cerrado.

Si se derrama gasolina fuera del depósito, límpiala inmediatamente.

Combustible

El motor de su Kawasaki está diseñado para utilizar únicamente gasolina sin plomo con un octanaje mínimo de RON 95.

PRECAUCIÓN

No use gasolina con plomo ya que dañaría el catalizador. (Para obtener más información, consulte el apartado "Catalizador" del capítulo "Cómo circular con la motocicleta".)

Octanaje

El octanaje de la gasolina es una medida de su resistencia a la detonación o "explosión". El método utilizado normalmente para describir el octanaje de una gasolina es el número RON (Research Octane Number). Utilice

56 INFORMACIÓN GENERAL

siempre gasolina con un octanaje igual o superior a RON 95.

NOTA

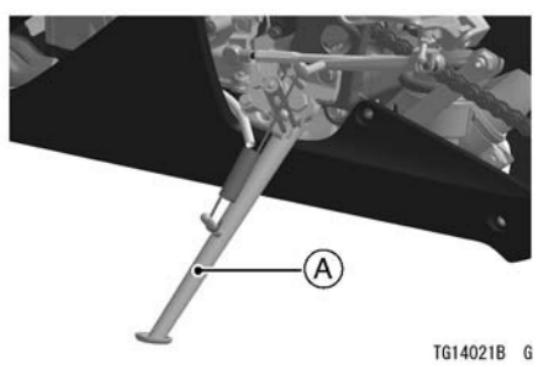
- Si nota “golpeteos” o “ruidos”, use una marca diferente de gasolina o con un octanaje mayor.

PRECAUCIÓN

Use únicamente gasolina con un octanaje mínimo de 95 para evitar daños graves al motor.

Caballete lateral

La motocicleta está equipada con un caballete lateral.



TG14021B G

A. Caballete lateral

NOTA

- Cuando utilice el caballete lateral, gire el manillar hacia la izquierda.

Siempre que se use el caballete lateral, tenga como norma levantar el

caballete hasta arriba del todo antes de sentarse en la motocicleta.

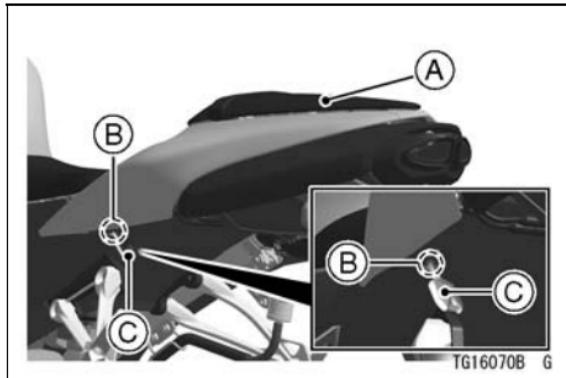
NOTA

- *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*

Asientos

Retirada del asiento del pasajero

Retire el asiento del pasajero introduciendo la llave de contacto en la cerradura del asiento y girándola en el sentido de las agujas del reloj.



A. Asiento del pasajero

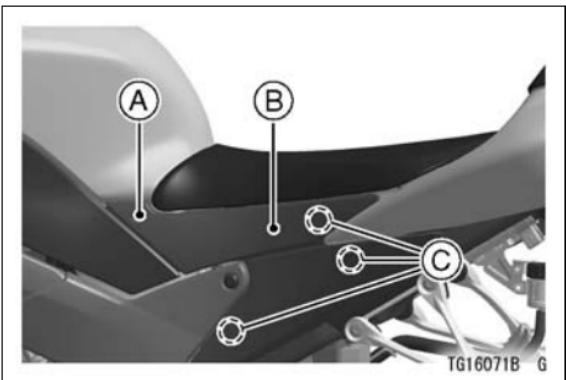
B. Bloqueo del asiento

C. Llave de contacto

58 INFORMACIÓN GENERAL

Retirada del asiento del conductor

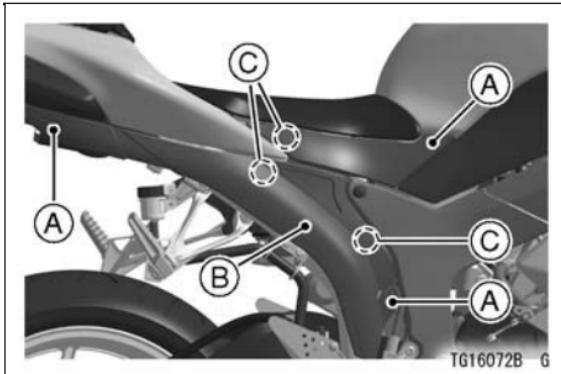
- Extraiga los tornillos de las cubiertas izquierda y derecha.
- Retire las cubiertas izquierda y derecha mientras empuja los salientes hacia afuera.



A. Tornillo (lateral izquierdo)

B. Cubierta lateral

C. Salientes

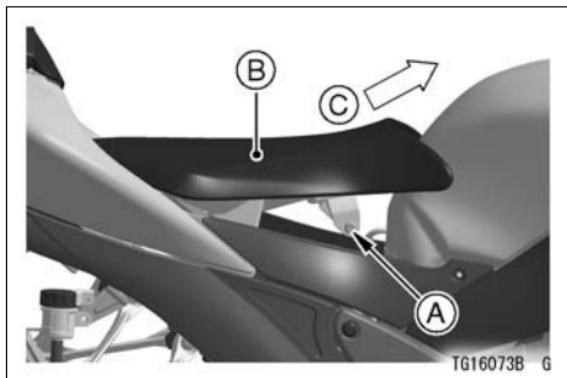


A. Tornillo (lateral derecho)

B. Cubierta lateral

C. Salientes

- Retire el perno y empuje el asiento hacia arriba y hacia delante.



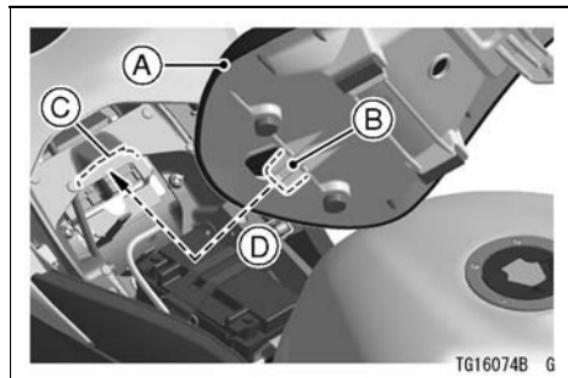
- A. Perno**
B. Asiento del conductor
C. Empujar hacia arriba y hacia delante

Montaje del asiento

Para instalar los asientos del conductor y del pasajero hay que seguir el mismo procedimiento de retirada, en orden inverso.

Asiento del conductor

- Sitúe la pestaña de la parte posterior del asiento del conductor en la ranura del chasis y apriete el perno.



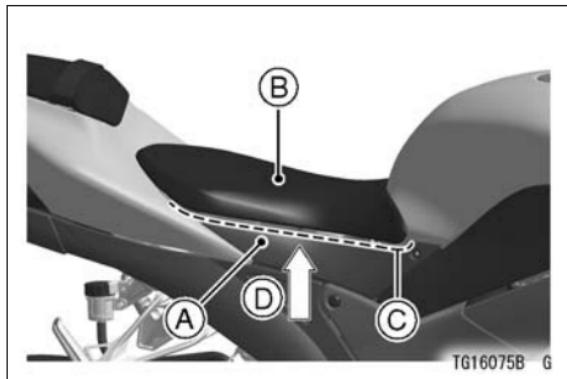
- A. Asiento del conductor**
B. Pestaña
C. Ranura
D. Introducir

- Instale la cubierta lateral y apriete el tornillo.

60 INFORMACIÓN GENERAL

NOTA

- Al instalar la cubierta lateral, introduzca la parte superior de la cubierta bajo el asiento del conductor, tal y como se muestra en la ilustración.

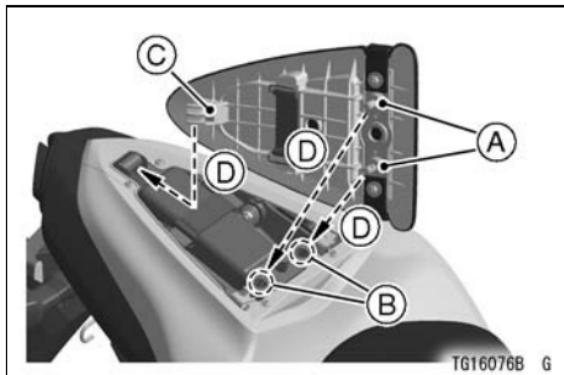


- A. Cubierta
- B. Asiento del conductor
- C. Parte superior de la cubierta
- D. Introducir

Asiento del pasajero

- Introduzca la pestaña de la parte posterior del asiento del pasajero en la ranura del chasis.
- Introduzca los salientes izquierdo y derecho de la parte delantera del asiento del pasajero en las ranuras izquierda y derecha del chasis.

- Empuje hacia abajo la parte delantera del asiento del pasajero hasta que oiga un clic.

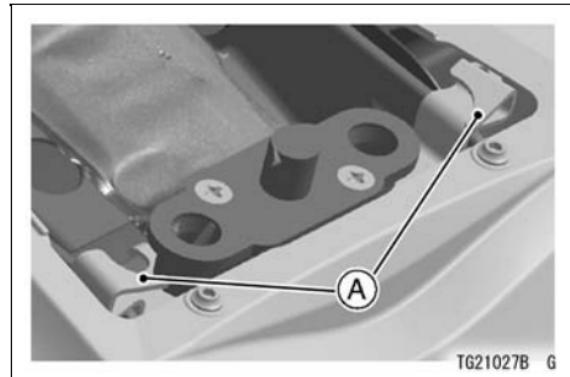


- A. Salientes
B. Ranuras
C. Pestaña
D. Introducir

- Tire hacia arriba de los extremos delantero y trasero de los asientos del pasajero y del conductor hasta asegurarse de que estén firmemente sujetos.

Ganchos para el casco

Los cascos pueden fijarse a la motocicleta mediante los ganchos de sujeción ubicados debajo del asiento del pasajero.



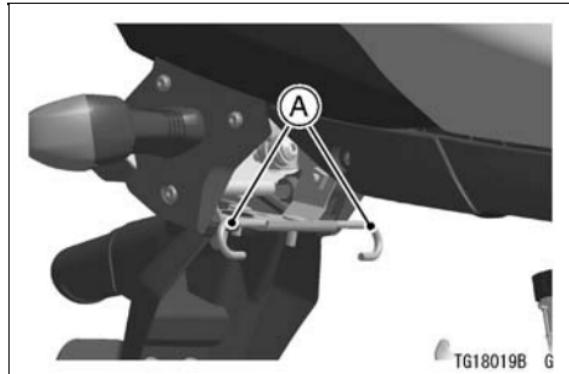
A. Ganchos para el casco

!ADVERTENCIA

No conduzca la motocicleta con cascos sujetos a los ganchos. Los cascos podrían provocar un accidente al distraer al conductor o interferir en el manejo normal del vehículo.

Ganchos de amarre

Cuando quiera atar pequeños paquetes al asiento, utilice los ganchos de amarre situados a derecha e izquierda bajo el asiento del pasajero.

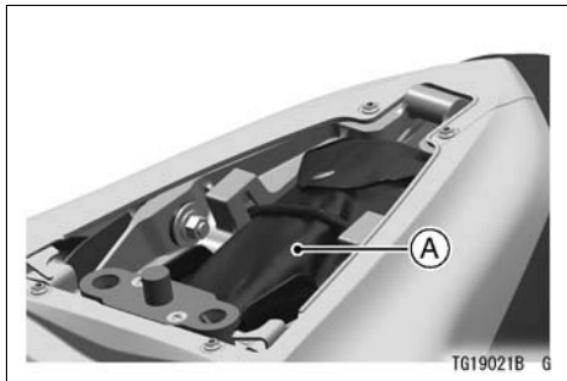


A. Ganchos de amarre

Juego de herramientas

El juego de herramientas se guarda debajo del asiento.

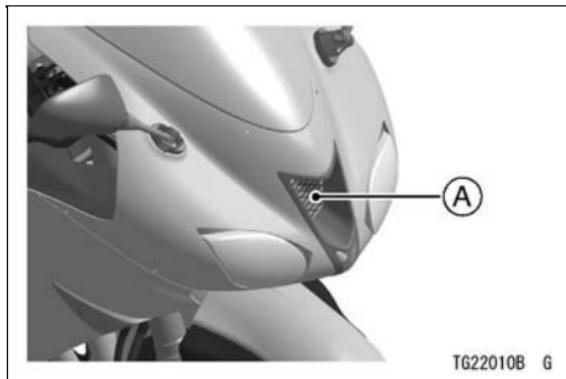
Este juego incluye las herramientas necesarias para realizar reparaciones en carretera, ajustes y algunos procedimientos de mantenimiento que se explican en este manual. Mantenga el juego de herramientas en su lugar original.



A. Juego de herramientas

Toma del filtro del aire

La toma del filtro del aire permite que el aire entre en el sistema de combustible. Impida siempre que se bloquee el paso del flujo de aire en el filtro del aire. De no hacerlo, se reduciría el rendimiento de la máquina y aumentarían las emisiones del tubo de escape.



A. Toma del filtro del aire

RODAJE

Los 1.600 primeros kilómetros que recorre la motocicleta se consideran el periodo de rodaje. Si la motocicleta no se utiliza con cuidado durante este periodo, es muy posible que, tras unos miles de kilómetros, más que "acondicionar" el vehículo lo haya "estropeado".

Deben tenerse en cuenta las siguientes reglas durante el rodaje.

- La tabla muestra la velocidad máxima recomendada del motor durante el periodo de rodaje.

Distancia recorrida	Velocidad de motor máxima
0 - 800 km	4.000 r/min (rpm)
800 - 1.600 km	6.000 r/min (rpm)

- No empiece a moverse ni acelere el motor justo después de ponerlo en marcha, incluso si el motor está caliente. Mantenga el motor arrancado durante dos o tres minutos al ralentí para que el aceite pueda llegar a todas las partes del motor.
- No acelere el motor mientras la transmisión esté en punto muerto.

 ADVERTENCIA

Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.

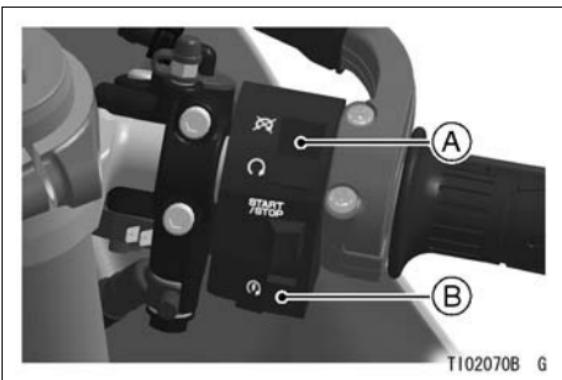
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Además de lo expresado anteriormente, a los 1.000 km es fundamental que el propietario realice una primera revisión de mantenimiento en un concesionario autorizado Kawasaki.

CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

Arranque del motor

- Compruebe que el interruptor de paro del motor se encuentra en la posición  .



A. Interruptor de paro del motor

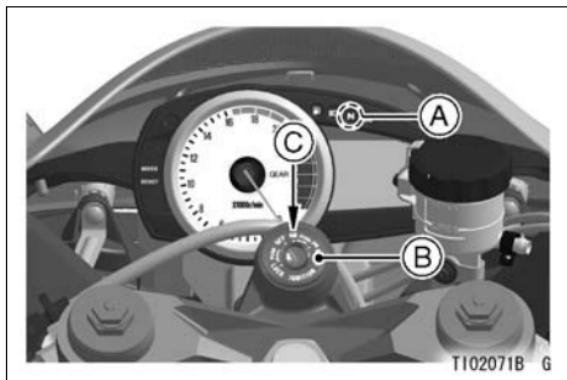
B. Botón de arranque

- Gire la llave a la posición de encendido (“ON”).

NOTA

- Si gira la llave de contacto a la posición “OFF”, espere durante aproximadamente 5 segundos antes de volver a girarla a la posición “ON”. Si gira la llave desde la posición “OFF” a la posición “ON” inmediatamente, es posible que el sistema inmovilizador de la motocicleta no reconozca correctamente la llave de contacto.

- Asegúrese de que la transmisión esté en punto muerto.



A. Luz del indicador de punto muerto
B. Interruptor de encendido
C. Posición ON

NOTA

- La motocicleta se halla equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga automáticamente y que la luz del indicador de inyección de combustible

parpadee cuando la motocicleta se cae. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar, gire la llave de contacto hasta la posición “OFF” y vuelva a colocarla en la posición “ON” antes de arrancar el motor.

- Una vez comprobado el funcionamiento del panel de instrumentos, soltando el acelerador por completo, presione el botón de arranque.

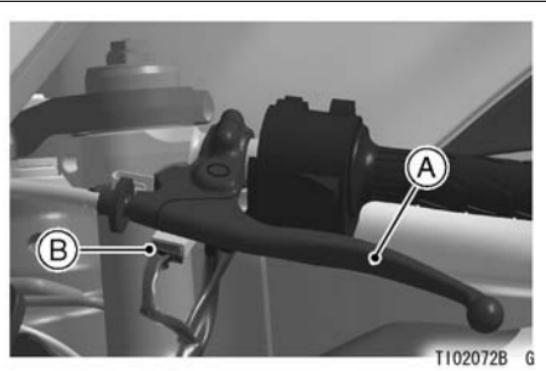
PRECAUCIÓN

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfrie y que la batería se recupere.

68 CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

NOTA

○ La motocicleta se encuentra equipada con un interruptor del paro motor. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado. No obstante, el motor se puede arrancar si se tira de la maneta del embrague y el caballete lateral está subido totalmente.



T102072B G

- A. Maneta del embrague
B. Interruptor del paro motor

PRECAUCIÓN

No mantenga el motor al ralentí durante más de cinco minutos o se calentará en exceso y podría dañarse.

Arranque mediante puente

Si se queda sin batería, deberá quitarla y cargarla. Si no es viable, se puede utilizar una dinamo auxiliar de 12 voltios y cables para puentear y arrancar el motor.

!ADVERTENCIA

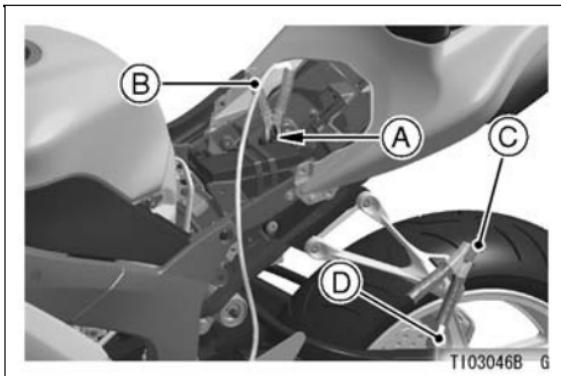
El ácido de la batería genera gas hidrógeno que es inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Se encuentra siempre en las baterías, aunque estén descargadas. Mantenga cualquier llama o chispa (cigarrillos) apartadas de la batería. Protéjase los ojos mientras manipule la batería. En el caso de que el ácido de la batería entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa, lave las zonas afectadas con agua inmediatamente durante cinco minutos como mínimo. Acuda a un médico.

Conexión de los cables de puentear

- Retire los asientos del conductor y del pasajero.

70 CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

- Asegúrese de que la llave de contacto se encuentra en la posición "OFF".
- Conecte un cable de puentejar desde el terminal positivo (+) de la dinamo auxiliar al terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta.



- A. Terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta
- B. Desde terminal positivo (+) de la dinamo auxiliar
- C. Reposapiés
- D. Desde terminal negativo (-) de la dinamo auxiliar
- Conecte otro cable de puentejar desde el terminal negativo (-) de la dinamo auxiliar al reposapiés de la motocicleta o a otra superficie metálica sin pintar. No utilice el terminal negativo (-) de la batería.

!ADVERTENCIA

No realice esta última conexión en el sistema de combustible o en la batería. Tenga cuidado de no juntar el cable positivo con el negativo, ni de apoyarse en la batería cuando efectúe esta última conexión. No intente arrancar una batería congelada haciendo un puente. Podría explotar.

No invierta la polaridad conectando positivo (+) con negativo (-) o podría explotar la batería y causar daños graves al sistema eléctrico.

- Siga el procedimiento de arranque de motor estándar.

PRECAUCIÓN

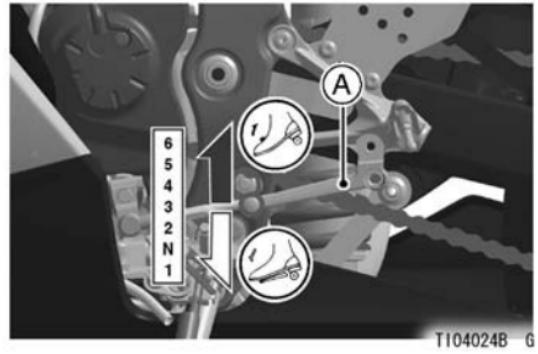
No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfrie y que la batería se recupere.

- Una vez arrancado el motor, desconecte los cables de puentear. Desconecte primero el cable negativo (-) de la motocicleta.
- Vuelva a montar las piezas extraídas.

72 CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

Puesta en marcha

- Compruebe que el caballete lateral esté subido.
- Tire de la maneta del embrague.
- Ponga la primera marcha.
- Acelere un poco y empiece a soltar la maneta del embrague muy lentamente.
- A medida que el embrague se acople, acelere un poco más para suministrar al motor el combustible necesario para impedir que se pare.



A. Pedal de cambio

NOTA

- *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*
- *Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, se encienden dos haces de faros; y en el caso*

de la luz de cruce, se enciende sólo uno.

Cambio de marchas

- Suelte el acelerador mientras tira de la maneta del embrague.
- Cambie a la siguiente marcha más alta o más baja.

!ADVERTENCIA

Cuando reduzca de marcha, no cambie a una velocidad tan alta que las revoluciones por minuto (rpm) del motor suban de golpe excesivamente. No sólo pueden producirse daños en el motor, sino que la rueda trasera podría patinar y provocar un accidente. La reducción de marcha debe realizarse por debajo de las 5.000 r/min (rpm) para cada marcha.

- Accione el acelerador parcialmente mientras suelta la maneta del embrague.

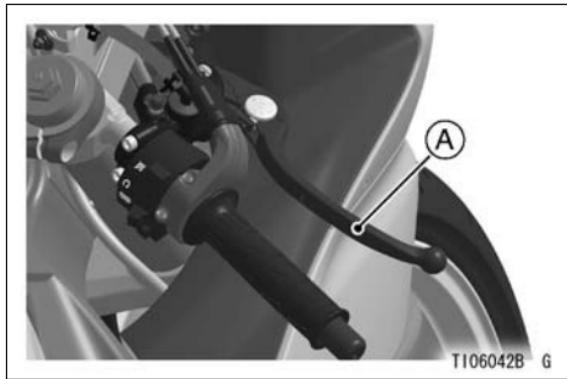
NOTA

○ La transmisión se encuentra equipada con un mecanismo localizador del punto muerto positivo. Si la motocicleta está parada, la transmisión no puede cambiar a punto muerto desde la primera marcha. Para usar este mecanismo localizador del punto muerto positivo, reduzca a primera; después, levante el pedal de cambio mientras está parado. La transmisión cambiará a punto muerto.

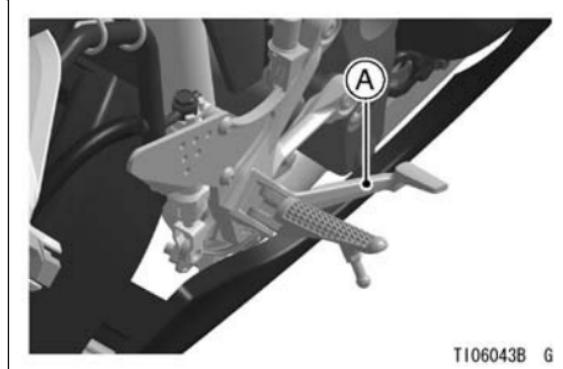
Frenado

- Suelte el acelerador por completo, permanezca con el embrague acoplado (salvo si se va a cambiar de marcha) de manera que el motor ayude a ir frenando la motocicleta.
- Reduzca una marcha cada vez, de manera que la primera marcha esté puesta cuando vaya a detenerse por completo.
- Cuando se detenga, accione siempre ambos frenos al mismo tiempo. Por regla general, el freno delantero debe accionarse un poco más que el trasero. Reduzca la marcha o desembrague totalmente cuando sea necesario para evitar que el motor se detenga.
- Nunca bloquee los frenos o éstos patinarán. Al tomar las curvas, es mejor no frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.

- En el caso de frenados de emergencia, descarte reducir de marcha y concéntrese en accionar los frenos tan fuerte como sea posible sin desrapar.



A. Maneta del freno delantero



A. Pedal de freno trasero

Detención del motor

- Suelte el acelerador por completo.
- Cambie la transmisión a punto muerto.
- Gire la llave a la posición de apagado ("OFF").
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.
- Bloquee la dirección.

NOTA

- *La motocicleta se halla equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga automáticamente y que la luz del indicador de inyección de combustible parpadee cuando la motocicleta se cae. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar, gire la llave de contacto hasta la posición "OFF" y vuelva a colocarla en la posición "ON" antes de arrancar el motor.*

Detención de la motocicleta en caso de emergencia

La motocicleta Kawasaki se ha diseñado y fabricado para proporcionar un nivel de comodidad y de seguridad excelentes. No obstante, para beneficiarse por completo de la ingeniería y la perfección técnica sobre seguridad de Kawasaki, es fundamental que el propietario y el conductor lleven a cabo el mantenimiento adecuado de la motocicleta y estén totalmente familiarizados con su funcionamiento. Un mantenimiento incorrecto puede provocar una situación peligrosa que se conoce como fallo del acelerador. Dos de las causas más comunes del fallo del acelerador son:

1. Un filtro de aire mal revisado y obstruido permite que la suciedad y el polvo penetren en el cuerpo del acelerador y se peguen al acelerador abierto.

2. Durante el desmontaje del filtro de aire, la suciedad puede entrar y taponar el sistema de inyección de combustible.

En una situación de emergencia, como es que el acelerador falle, el vehículo se puede detener accionando los frenos y desembragando. Una vez iniciado este procedimiento para detenerse, se puede usar el interruptor de paro del motor para detener el motor. Si utiliza el interruptor de paro del motor, apague el interruptor principal tras detener la motocicleta.

Aparcamiento

- Cambie la transmisión a punto muerto y gire la llave de contacto a la posición "OFF".
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.

PRECAUCIÓN

No aparque en una superficie un poco o muy inclinada ya que la motocicleta podría caerse.

- Si aparca en un garaje u otra estructura, asegúrese de que esté bien ventilada y que la motocicleta no esté cerca de ninguna fuente de llamas o chispas, incluido cualquier dispositivo con llama de encendido.

!ADVERTENCIA

El silenciador y el tubo de escape están muy calientes cuando el motor está en marcha y justo después de que se detenga. Esto puede provocar un incendio, dando lugar a daños materiales o lesiones graves.

No deje el vehículo al ralentí ni estacionado en una zona donde materiales inflamables, como hierba u hojas secas, puedan estar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

!ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones.

- Bloquee la dirección para evitar robos.

NOTA

- *Cuando se detenga cerca del tráfico por la noche, puede dejar la luz trasera encendida para que haya mayor visibilidad girando la llave de contacto a la posición P (aparcar).*
- *No deje el interruptor principal en la posición P durante mucho tiempo o se descargará la batería.*

Catalizador

Esta motocicleta está equipada con un catalizador en el sistema de escape. El platino y el rodio del catalizador reaccionan con el monóxido de carbono y los hidrocarburos para convertirlos en dióxido de carbono y agua, dando lugar a gases de escape mucho más limpios para liberar en la atmósfera.

Para que el catalizador funcione correctamente, deben tenerse en cuenta las precauciones siguientes.

!ADVERTENCIA

El silenciador y el tubo de escape están muy calientes cuando el motor está en marcha y justo después de que se detenga. Esto puede provocar un incendio, dando lugar a daños materiales o lesiones graves.

No deje el vehículo al ralentí ni estacionado en una zona donde materiales inflamables, como hierba u hojas secas, puedan estar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

- Utilice únicamente gasolina sin plomo. Nunca use gasolina con plomo. La gasolina con plomo reduce significativamente la capacidad del catalizador.
- No descienda pendientes con el interruptor principal o el de paro del

80 CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

motor apagados. No intente poner en marcha el motor haciendo rodar el vehículo si la batería está descargada. No circule con el vehículo si se ha producido un fallo de encendido en el motor o en un cilindro. En estas condiciones, la mezcla de aire y combustible sin quemar que fluye del motor acelera excesivamente la reacción del catalizador, provocando que se sobrecaleiente y se pueda dañar cuando el motor está caliente, o bien reduce el rendimiento del catalizador cuando el motor está frío.

CONDUCCIÓN SEGURA

Técnicas de conducción segura

Los puntos expuestos a continuación se aplican al uso diario de la motocicleta y deben tenerse en cuenta con atención para una conducción segura y eficaz del vehículo.

Por motivos de seguridad, se recomienda encarecidamente proteger los ojos y usar casco. Debería conocer y comprobar las normativas de seguridad en vigor aplicables antes de conducir la motocicleta. También es aconsejable el uso de guantes y calzado adecuado para una protección adicional.

Las motocicletas no proporcionan la misma protección contra impactos que un automóvil, así que es extremadamente importante realizar una conducción defensiva además de llevar ropa de protección. No permita que la ropa de protección le cree una falsa sensación de seguridad.

82 CONDUCCIÓN SEGURA

Antes de cambiar de carril, mire por encima del hombro para asegurarse de que el camino está libre. No confíe exclusivamente en el espejo retrovisor ya que podría malinterpretar la distancia y la velocidad de un vehículo, o ni siquiera verlo.

Cuando suba por pendientes muy inclinadas, cambie a una marcha baja para contar con potencia de sobra en lugar de sobrecargar el motor.

Al accionar los frenos, use tanto el delantero como el trasero. Si se acciona sólo un freno en el caso de un frenado brusco, la motocicleta podría patinar y perderse el control.

Al descender por pendientes largas, controle la velocidad del vehículo soltando el acelerador. Use los frenos delantero y trasero para un frenado auxiliar.

En condiciones de humedad, utilice más el acelerador para controlar la velocidad del vehículo y menos los frenos delantero y trasero. El acelerador debe utilizarse también de manera juiciosa para evitar que la rueda trasera patine debido a una aceleración o deceleración demasiado rápida.

Es importante circular a la velocidad adecuada y evitar aceleraciones rápidas innecesarias no sólo por cuestiones de seguridad y bajo consumo de combustible sino también para alargar la vida del vehículo y disfrutar de una conducción más silenciosa.

Al circular en condiciones de humedad o en superficies sueltas, la capacidad de maniobrar se ve reducida. Todas las acciones deben realizarse con suavidad en dichas condiciones. Si se acelera, se frena o se toman las curvas de manera brusca, se puede perder el control.

En firmes irregulares, preste atención, reduzca la velocidad y agarre con fuerza el depósito de combustible entre las rodillas para obtener una mayor estabilidad.

Cuando es necesario acelerar rápidamente, por ejemplo, para adelantar, reduzca a una marcha más baja para obtener la potencia necesaria.

No reduzca de marcha cuando las revoluciones por minuto (rpm) sean demasiado altas para impedir que el motor se dañe debido a un exceso de aceleración.

Evite zigzaguear de manera innecesaria, es básico para la seguridad tanto del conductor como de los demás motoristas.

Comprobaciones diarias de seguridad

Siempre que vaya a conducir la moto, realice las comprobaciones siguientes. El tiempo necesario es mínimo y si realiza estas comprobaciones habitualmente, le ayudarán a garantizar una conducción segura y fiable.

Si detecta alguna irregularidad en estas comprobaciones, consulte el capítulo “Mantenimiento y ajuste” o acuda al concesionario para que se lleven a cabo las acciones necesarias para que la motocicleta esté en condiciones de volver a circular de manera segura.

ADVERTENCIA

El no realizar estas comprobaciones cada vez que se utiliza la motocicleta puede dar lugar a daños graves o a un accidente.

Combustible Suministro adecuado en el depósito, no hay pérdidas.

Aceite de motor Nivel de aceite entre las marcas de nivel.

Neumáticos Presión de aire (en frío):

Delantera	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Trasera	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)

Coloque el tapón de la válvula de aire.

Cadena de transmisión

Holgura: 30 - 40 mm

	Lubríquela si está seca.
Pernos y tuercas	Compruebe que los componentes, ejes y todos los mandos de la dirección y la suspensión estén correctamente apretados y sujetos.
Dirección	Giro suave pero no demasiado suelto entre los topes. Los cables de los mandos no están agarrotados.
Frenos	Desgaste de las pastillas de freno: queda más de 1 mm de espesor del forro. No existen pérdidas de líquido de freno.
Acelerador	Holgura del puño del acelerador: 2 - 3 mm.
Embrague	Holgura de la maneta del embrague: 2 - 3 mm. La maneta del embrague funciona con suavidad.
Refrigerante	No existen pérdidas de líquido refrigerante. El nivel del líquido refrigerante está entre las marcas de nivel (con el motor frío).
Equipo eléctrico	Todas las luces (faro delantero, luz trasera y de freno, intermitentes, luz de indicador o de aviso) y la bocina funcionan.

86 CONDUCCIÓN SEGURA

Interruptor de paro del

motor

Detiene el motor.

Caballete lateral

Vuelve totalmente a su posición por la tensión del muelle.

El muelle de retorno no está flojo ni dañado.

Consulte la etiqueta de "Daily Safety Checks" situada en la parte posterior de la cubierta lateral derecha.

Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta

Frenos: está de más insistir en la importancia de los frenos, sobre todo, cuando se conduce a velocidad alta. Compruebe que estén bien ajustados y que funcionen correctamente.

Dirección: si la dirección está floja, se puede perder el control. Compruebe que el manillar gire libremente pero sin holgura.

Neumáticos: circular a gran velocidad exige mucho a los neumáticos, así que es crucial disponer de neumáticos de calidad para una conducción segura. Examine su estado general, inflelos a la presión correcta y mantenga las ruedas equilibradas.

Combustible: disponga de combustible suficiente para el gran consumo derivado de conducir a gran velocidad.

Aceite de motor: para evitar que gripe el motor y la consiguiente pérdida de control, asegúrese de que el nivel del aceite se halla en la marca de nivel superior.

Líquido refrigerante: para evitar el sobrecalentamiento, compruebe que el nivel del líquido refrigerante se encuentre en la marca de nivel superior.

Equipo eléctrico: asegúrese de que el faro delantero, la luz trasera, la luz de freno, los intermitentes, la bocina, etc. funcionan correctamente.

Varios: compruebe que todas las tuercas y los pernos estén apretados y que las piezas relativas a la seguridad se hallan en buenas condiciones.

 **ADVERTENCIA**

Las características de manejo de una motocicleta a velocidades altas pueden variar de aquellas a las que está acostumbrado cuando circula a la velocidad permitida en autopista. No intente conducir a velocidades altas a menos que haya recibido la formación suficiente y disponga de las habilidades necesarias.

MANTENIMIENTO Y REGLAJE

El mantenimiento y los ajustes descritos en este capítulo deben llevarse a cabo según la tabla de mantenimiento periódico para que la motocicleta se encuentre en buen estado para circular. **El mantenimiento inicial es de vital importancia y no debe descuidarse.**

Con un conocimiento básico de mecánica y el uso de las herramientas adecuadas, debería ser capaz de realizar muchas de las tareas de mantenimiento descritas en este capítulo. Si carece de la experiencia necesaria o duda de su capacidad, se recomienda que sea un mecánico cualificado el que lleve a cabo todos los ajustes, el mantenimiento y las labores de reparación.

Tenga presente que Kawasaki no puede asumir ninguna responsabilidad por los daños ocasionados tras un ajuste incorrecto o inadecuado del propietario.

90 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Gráfico de mantenimiento periódico

K: Debe ser revisado en un concesionario autorizado Kawasaki.

* : Para lecturas de odómetro superiores, repita los pasos con el intervalo de frecuencia especificado en este documento.

: Realice la revisión con más frecuencia en condiciones adversas: polvo, humedad, barro, alta velocidad o paradas continuas / reanudaciones de la puesta en marcha del motor.

1. Comprobación periódica (elementos relacionados con el motor)

Frecuencia	Lo que ocurra pri- mero 	*Lectura del odómetro km × 1.000							Con- sulte la pá- gina
		1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento (ele- mentos del motor)	Cada								
K Holgura de la válvula: ins- peccionar									111
Funcionamiento del acele- rador (holgura, retorno suau- e, sin resistencia) - comprobar	año	●		●		●		●	119

Frecuencia	Lo que ocurra pri- mero ↓	*Lectura del odómetro km × 1.000							Con- sulte la pá- gina
		1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento (ele- mentos del motor)	Cada				•		•		
K Sincronización de los cuer- pos del acelerador - com- probar				•		•		•	121
Velocidad al ralentí - com- probar		•		•		•		•	122
K Pérdidas de combustible (manguera de combustible) - comprobar	año	•		•		•		•	-
K Daños en conductos de combustible - comprobar	año	•		•		•		•	-
K Estado de la instalación de los conductos de combus- tible - comprobar	año	•		•		•		•	-
Nivel del líquido refrigerante - comprobar		•		•		•		•	107

92 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Frecuencia	Lo que ocurra pri- mero  	*Lectura del odómetro km × 1.000							Con- sulte la pá- gina
		Cada	1	6	12	18	24	30	
Funcionamiento (ele- mentos del motor)									
Pérdidas de líquido refrigerante - comprobar	año	●			●		●		● 105
Daños en conducto del radiador - comprobar	año	●			●		●		● 105
Estado de la instalación de los conductos del radiador - comprobar	año	●			●		●		● 105
K Daños en el sistema de inducción de aire - comprobar					●		●		● 111

2. Comprobación periódica (elementos relacionados con el chasis)

Frecuencia	Lo que ocurría primero ↓	*Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento (elementos del chasis)	Cada								
Embrague y transmisión:									
Funcionamiento del embrague (juego libre) - comprobar		•		•		•		•	123
Lubricación de la cadena de transmisión - comprobar #		Cada 600 km							133
Holgura de la cadena de transmisión - comprobar #		Cada 1.000 km							126
Desgaste de la cadena de transmisión - comprobar #				•		•		•	131
K Desgaste de la guía de la cadena de transmisión - comprobar				•		•		•	-

94 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

96 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Frecuencia	Lo que ocurría primero ↓	*Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento (elementos del chasis)	Cada								
Suspensiones:									
Funcionamiento de la horquilla delantera/amortiguador trasero (funcionamiento suave) - comprobar				●		●		●	140/144
Pérdida de aceite de la horquilla delantera/amortiguador trasero - comprobar	año			●		●		●	140/144
K Funcionamiento del balancín Uni-trak - comprobar				●		●		●	—
K Funcionamiento de las barras de acoplamiento Uni-trak - comprobar				●		●		●	—
Dirección:									
K Holgura de la dirección - comprobar	año	●		●		●		●	—

Frecuencia	Lo que ocurría primero	*Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento (elementos del chasis)	Cada								
K Rodamientos de la dirección - lubricar	2 años					•			-
Sistema eléctrico:									
Funcionamiento de luces e interruptores - comprobar	año			•		•		•	-
Dirección del haz de luz del faro delantero - comprobar	año			•		•		•	160
Funcionamiento de interruptor de caballete lateral - comprobar	año			•		•		•	-
Funcionamiento del interruptor de paro del motor - comprobar	año			•		•		•	-
Chasis:									
K Piezas del chasis - lubricar	año			•		•		•	-

98 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Frecuencia	Lo que ocurrira primero ↓	*Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento (elementos del chasis)	Cada								
K Tuercas y pernos apretados - comprobar		●		●		●		●	-

3. Cambio periódico

Cambie/sustituya el elemento	Frecuencia Cada	Lo que ocurra pri- mero ↓	*Lectura del odómetro km × 1.000					Con- sulte la página
			1	12	24	36	48	
Filtro de aire #			Cada 18.000 km					113
K Aceite de motor #	año	●	●	●	●	●		102
K Filtro de aceite	año	●	●	●	●	●		102
K Conductos de combustible	4 años					●		–
K Refrigerante	3 años				●			109
K Conductos de radiador y juntas tóricas	3 años				●			–
K Conductos de frenos	4 años					●		–
K Líquido de frenos (delantero y trasero)	2 años			●		●		137
K Retenes de la bomba de freno y pinza de freno	4 años					●		–
K Bujía de encendido			●	●	●	●		110

Aceite del motor

Con el fin de que el motor, la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite de motor en el nivel adecuado y cambie el aceite y sustituya el filtro de aceite según se indica en la tabla de mantenimiento periódico. Además de las partículas metálicas y de la suciedad que se acumulan en el aceite, éste pierde su calidad lubricante si se utiliza durante demasiado tiempo.

!ADVERTENCIA

El funcionamiento de la motocicleta con un aceite de motor defectuoso, deteriorado o contaminado dará lugar a un desgaste acelerado y puede gripar el motor o bloquear la transmisión, así como provocar daños o accidentes.

Inspección del nivel de aceite

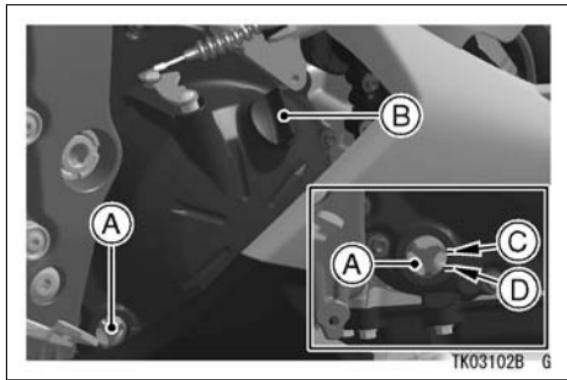
- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos a velocidad de ralentí. De esta forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor y espere varios minutos hasta que el aceite penetre.

PRECAUCIÓN

Si se acelera el motor antes de que el aceite alcance todas las piezas, puede griparse.

- Si la motocicleta acaba de utilizarse, espere varios minutos a que baje todo el aceite.
- Compruebe el nivel del aceite de motor mediante el indicador de nivel de aceite. Con la motocicleta a nivel, el nivel del aceite debería mostrarse

entre las marcas del nivel superior y del inferior junto al medidor.



- A. Medidor de nivel de aceite
- B. Tapón de llenado de aceite
- C. Marca de nivel superior
- D. Marca de nivel inferior

- Si el nivel de aceite es demasiado alto, quite el exceso de aceite a través de la abertura de llenado de aceite usando una jeringa u otro utensilio adecuado.

- Si el nivel del aceite es demasiado bajo, agregue aceite hasta alcanzar el nivel correcto. Use el mismo tipo y la misma marca de aceite que hubiera en el motor.

PRECAUCIÓN

Si el aceite de motor llega a estar demasiado bajo o si la bomba de aceite no funciona correctamente o los conductos de aceite están obstruidos, se encenderá la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso de la presión del aceite del polímetro parpadeará. Si siguen parpadeando mientras el motor funciona por encima del ralentí, pare el motor de inmediato y averigüe la causa.

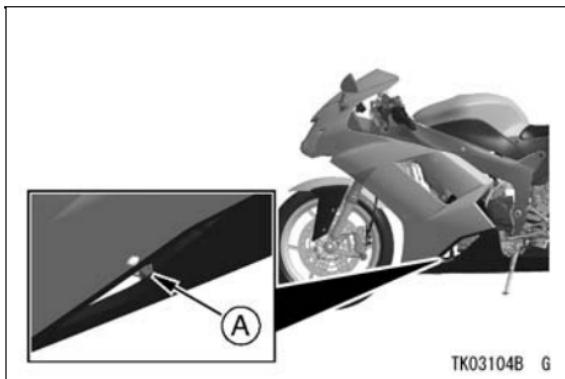


L. Luz de aviso

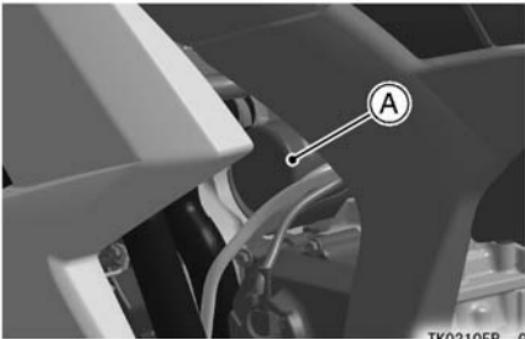
B. Símbolo de aviso de presión del aceite

Cambio de aceite y del filtro de aceite

- Para cambiar el aceite del motor y sustituir el filtro de aceite, es preciso quitar el tapón de drenaje del aceite del motor y el filtro de aceite. Se recomienda que sea un concesionario autorizado Kawasaki el que lleve a cabo el cambio de aceite y del filtro de aceite.



A. Tapón de drenaje de aceite del motor



A. Cartucho del filtro de aceite

!ADVERTENCIA

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

Par de apriete

Tapón de drenaje del aceite de motor:
29 N·m (3,0 kgf·m)
Cartucho:
31 N·m (3,2 kgf·m)

Aceite de motor recomendado

Tipo:
API SE, SF o SG
API SH, SJ o SL con JASO MA
Viscosidad:
SAE10W-40

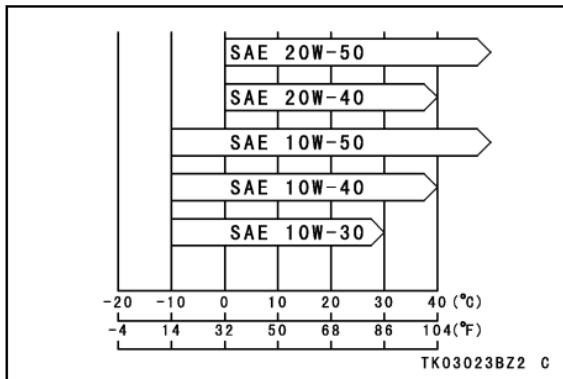
Capacidad de aceite del motor

Capacidad:
2,9 l
[cuando no se quita el filtro]
3,2 l
[cuando se quita el filtro]
3,8 l
[con el motor totalmente seco]

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría de las condiciones, es posible que

104 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

haya que cambiar la viscosidad del aceite para que se adapte a las condiciones atmosféricas del área de conducción.



Sistema de refrigeración Radiador y ventilador de refrigeración

Asegúrese de que las aletas del radiador no estén obstruidas por insectos o barro. Retire cualquier obstrucción con un chorro de agua a baja presión.

!ADVERTENCIA

El ventilador de refrigeración se encenderá automáticamente, incluso si el interruptor principal está apagado. Mantenga las manos y la ropa lejos de las cuchillas del ventilador en todo momento.

PRECAUCIÓN

Con agua a alta presión, como la de un túnel de lavado, podría dañar las aletas del radiador y reducir su eficacia.

No tapone o desvíe el flujo de aire a través del radiador colocando accesorios no autorizados delante del radiador o detrás del ventilador de refrigeración. Si se interrumpe el flujo de aire del radiador, podría producirse un calentamiento excesivo y los consiguientes daños en el motor.

Conductos del radiador

Compruebe los conductos del radiador en busca de pérdidas, grietas o deterioro y compruebe todos los días antes de conducir la motocicleta si las conexiones están flojas o hay

pérdidas, tal y como se especifica en la tabla de mantenimiento periódico.

Líquido refrigerante

El líquido refrigerante absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire en el radiador. Si el nivel de refrigerante es bajo, el motor se recalienta y puede sufrir graves daños. Compruebe el nivel del líquido refrigerante a diario antes de circular con la motocicleta, según la tabla de mantenimiento periódico, y añada líquido refrigerante si el nivel es bajo. Cambie el líquido refrigerante según la tabla de mantenimiento periódico.

Información sobre el líquido refrigerante

Con el fin de proteger del óxido y la corrosión el sistema de refrigeración (formado por el motor y el radiador de aluminio), es fundamental utilizar productos químicos antioxidantes y

106 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

anticorrosivos en el líquido refrigerante. Si no se utilizan dichos productos durante un periodo de tiempo, el sistema de refrigeración acumulará óxido que pasará a la camisa de refrigeración y el radiador. Esto obstruye los conductos del líquido refrigerante y reduce, considerablemente, la eficacia del sistema de refrigeración.

!ADVERTENCIA

Utilice líquido refrigerante que contenga anticorrosivos fabricados específicamente para motores y radiadores de aluminio atendiendo a las instrucciones del fabricante. Los productos químicos son nocivos para el cuerpo humano.

En el sistema de refrigeración, el agua destilada o blanda debe utilizarse

con anticongelante (encontrará información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

PRECAUCIÓN

Si se utiliza agua dura en el sistema, pueden aparecer acumulación de cal y sarro en los conductos de agua y reducirse de forma considerable la eficacia del sistema de refrigeración.

Si la temperatura ambiente inferior detectada se encuentra por debajo del punto de congelación del agua, utilice siempre anticongelante en el líquido refrigerante para proteger el sistema de refrigeración de la congelación del motor o del radiador, además de protegerlo contra el óxido y la corrosión.

Utilice anticongelante de tipo permanente (agua blanda y glicol etílico con productos químicos anticorrosivos y

antioxidantes para radiadores y motores de aluminio) para el sistema de refrigeración. En la proporción de mezcla de refrigerante, seleccione uno adecuado tomando como referencia la relación entre el punto de congelación y la fuerza indicada en el contenedor.

PRECAUCIÓN

Los anticongelantes permanentes del mercado poseen propiedades anticorrosivas y antioxidantes. Si se diluyen excesivamente, pierden las propiedades anticorrosivas. Diluya un anticongelante permanente atendiendo a las instrucciones del fabricante.

sistema de refrigeración. Es de color verde y contiene glicol etílico. Se mezcla en un 50 % y tiene el punto de congelación en -35°C.

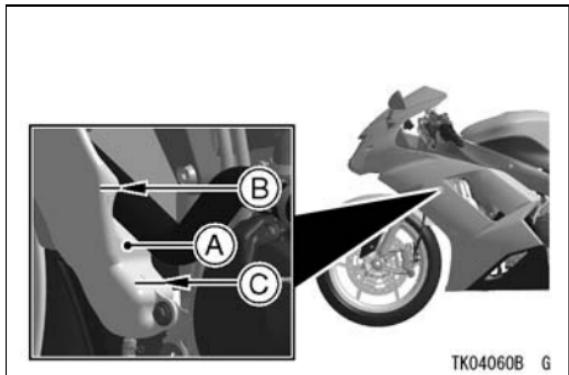
Inspección del nivel de refrigerante

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.

NOTA

- *De fábrica la motocicleta incluye un anticongelante permanente en el*

- Compruebe el nivel de refrigerante mediante el indicador correspondiente del depósito de reserva situado a la izquierda del motor. El nivel de refrigerante debe encontrarse entre las marcas de nivel F (lleno) y L (bajo).



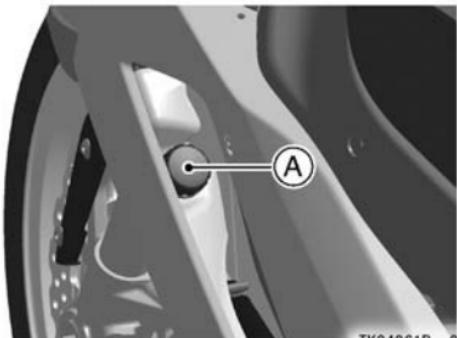
- A. Depósito de reserva
- B. Marca de nivel F (lleno)
- C. Marca de nivel L (bajo)
- D. Tapón del depósito de reserva

NOTA

- Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (a temperatura ambiente).
- Si la cantidad de refrigerante es insuficiente, agregue refrigerante al depósito de reserva.
- Quite el tapón del depósito de reserva y agregue el líquido refrigerante a través de la abertura de llenado hasta la marca del nivel F(lleno).

Llenado del refrigerante

- Quite el tapón del depósito de reserva y agregue el líquido refrigerante a través de la abertura de llenado hasta la marca del nivel F(lleno).



TK04061B G

A. Tapón del depósito de reserva

NOTA

- *En un caso de emergencia puede añadir sólo agua al depósito de reserva del líquido refrigerante; no obstante, deberá volver a la proporción de mezcla adecuada agregando el concentrado anticongelante tan pronto como sea posible.*

PRECAUCIÓN

Si es necesario agregar líquido refrigerante con frecuencia o si el depósito de reserva se queda totalmente seco, es probable que se haya producido alguna pérdida en el sistema. Diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para que revisen el sistema de refrigeración.

Cambio de refrigerante

Acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para que le cambien el líquido refrigerante.

110 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

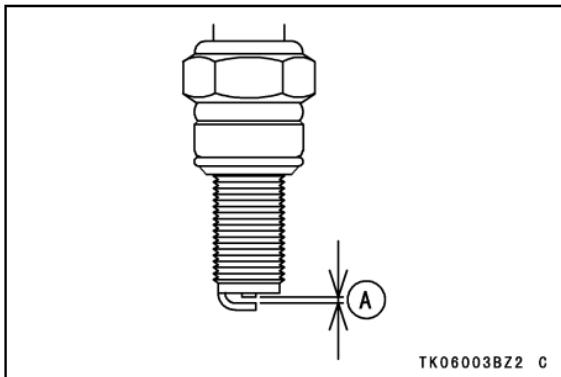
Bujías

En la tabla se muestra la bujía estándar. Las bujías deben cambiarse según la tabla de mantenimiento periódico.

Las bujías deben desmontarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Bujía de encendido

Bujía estándar:	NGK CR9E
Distancia mínima entre electrodos:	0,7 - 0,8 mm
Par de apriete:	13 N·m (1,3 kgf·m)



A. 0,7 - 0,8 mm

Holgura de las válvulas

El desgaste de las válvulas y de su asiento disminuye la holgura de las válvulas y altera su sincronización.

PRECAUCIÓN

Si no se ajusta la holgura de las válvulas, el desgaste provocará que éstas permanezcan parcialmente abiertas, lo cual disminuye el rendimiento, quema las válvulas y sus asientos, y puede causar daños graves en el motor.

La holgura de cada válvula debe comprobarse y ajustarse conforme al gráfico de mantenimiento periódico.

Tanto la revisión como el ajuste deben llevarse a cabo en un concesionario autorizado Kawasaki.

Kawasaki Clean Air System

El sistema de filtrado de aire Kawasaki Clean Air System (KCA) es un sistema de inducción de aire secundario que permite que los gases de escape se quemen por completo. Cuando la carga de combustible usado se libera en el sistema de escape, todavía no está lo suficientemente caliente para quemarse. El sistema KCA permite que penetre aire adicional en el sistema de escape para que la carga de combustible usado pueda seguir ardiendo. Esta acción de quemarse de manera continuada suele quemar gran parte de los gases que normalmente no se queman, además de convertir una parte considerable del monóxido de carbono en dióxido de carbono.

Válvulas de inducción de aire

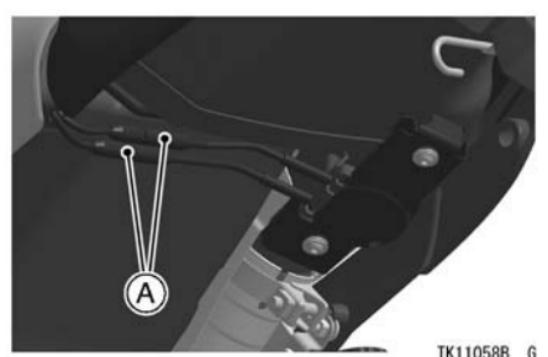
La válvula de inducción de aire es básicamente una válvula de retención

que permite que el aire fresco pase sólo del filtro de aire a la lumbre de escape. Evita que el aire que haya pasado la válvula de inducción de aire vuelva. Revise las válvulas de inducción de aire según la tabla de mantenimiento periódico. Además, revise las válvulas de inducción de aire siempre que no pueda obtener un ralentí estable, la potencia del motor se haya reducido significativamente o haya un ruido anormal en el motor.

El desmontaje y la revisión de la válvula de inducción de aire deben realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Dispositivo de escape

Esta motocicleta está equipada con un sistema de dispositivo de escape que controla la válvula del tubo de escape y genera una potencia de motor estable a un régimen de revoluciones del motor medio y bajo. La unidad de control electrónico controla el dispositivo y su ajuste y mantenimiento deben correr a cargo de un concesionario autorizado Kawasaki.



TK11058B G

A. Cables del dispositivo de escape

PRECAUCIÓN

No ajuste el sistema del dispositivo de escape por su cuenta. Un mal ajuste causará un pobre rendimiento del motor e incluso daños en éste.

Filtro de aire

Un filtro de aire obstruido limita la entrada de aire en el motor y en consecuencia, aumenta el consumo de combustible, se reduce la potencia del motor y provoca que las bujías se ensucien.

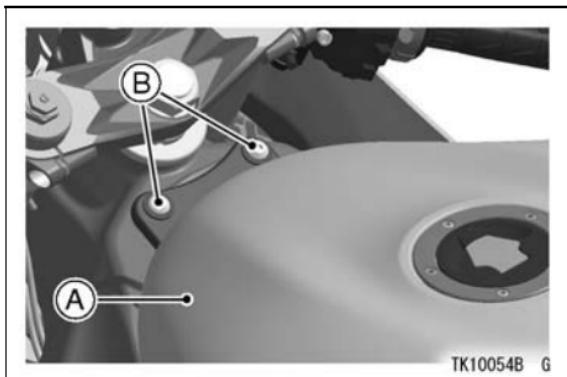
El filtro de aire de la motocicleta consta de un filtro de papel húmedo que no puede limpiarse.

El filtro de aire debe sustituirse según la tabla de mantenimiento periódico. En áreas con polvo, lluvia o barro, será necesario revisar el filtro de aire con más frecuencia de la recomendada.

PRECAUCIÓN

Utilice sólo el filtro de aire recomendado (número de referencia 11013-0016 de Kawasaki o un tipo equivalente). Si usa otro filtro de aire el motor se gastará prematuramente o se reducirá su rendimiento.

- Retire los asientos del conductor y del pasajero.
- Retire el perno del depósito de combustible.



TK10054B G

- A. Depósito de combustible
B. Pernos**

- Eleve la parte delantera del depósito de combustible.

NOTA

- *Para mantener elevado el depósito de combustible, Kawasaki recomienda utilizar la barra de apoyo (número de referencia 16149-1119 de Kawasaki). Tenga cuidado de no dejar caer ni dañar el depósito de combustible.*

PRECAUCIÓN

No eleve el tanque de combustible si está lleno. Hágalo cuando el nivel de combustible sea bajo.

!ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave a la posición de apagado (“OFF”). No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no existe riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.

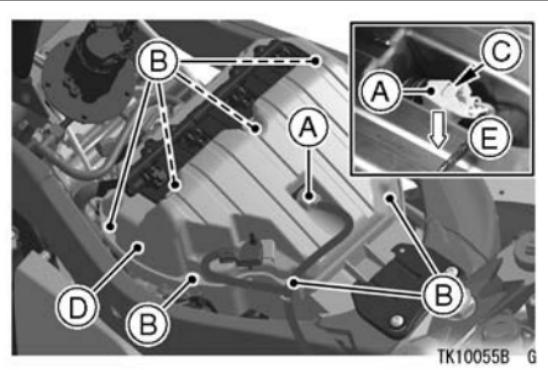
116 MANTENIMIENTO Y REGLAJE



TK10063B G

- A. Depósito de combustible
B. Barra de apoyo (n.º de referencia 16149-1119)

- Desconecte el conector.
- Retire los tornillos y la cubierta de la carcasa del filtro del aire.



TK10055B G

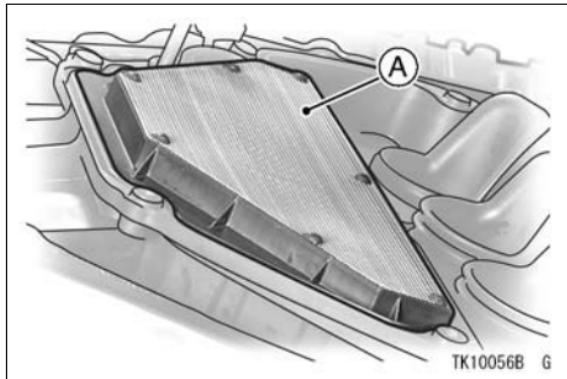
- A. Conector
B. Tornillos
C. Pestaña
D. Cubierta de la carcasa del filtro del aire
E. Empujar hacia abajo

PRECAUCIÓN

No tire demasiado de los cables o podría romperlos o dañarlos.

NOTA

- Al desconectar el conector, empuje la pestaña hacia abajo y tire de ella hacia fuera.
- Tire hacia arriba del filtro del aire.



A. Elemento

- Coloque un paño limpio que no deje pelusa sobre las tomas de aire para evitar que entre suciedad o materiales extraños.

- Monte las piezas desmontadas.

!ADVERTENCIA

Si se permite que entre suciedad o polvo a través del sistema de inyección de combustible, el acelerador podría atascarse y dar lugar a un accidente.

PRECAUCIÓN

Si entrara suciedad en el motor, se produciría un desgaste excesivo y, posiblemente, daños en el motor.

NOTA

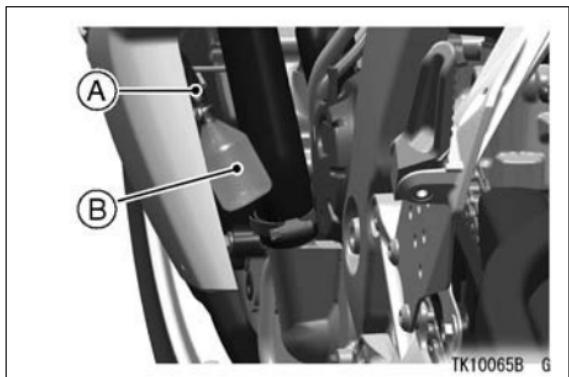
- Para montar el filtro ha de seguirse el procedimiento de desmontaje pero en orden inverso.

118 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- *El montaje del depósito de combustible se ha de realizar igual que el desmontaje pero en orden inverso.*

Drenaje del aceite

- Revise el tanque transparente situado en la parte izquierda del motor para ver si se ha derramado aceite o agua desde la carcasa del filtro de aire.



A. Conducto de drenaje

B. Tanque

- Si hay aceite en el tanque, desmonte el tanque y seque el aceite.

!ADVERTENCIA

Asegúrese de colocar el tanque en el conducto de drenaje cuando termine. El aceite haría que los neumáticos resbalasen y podría provocar un accidente y daños personales.

Funcionamiento del acelerador

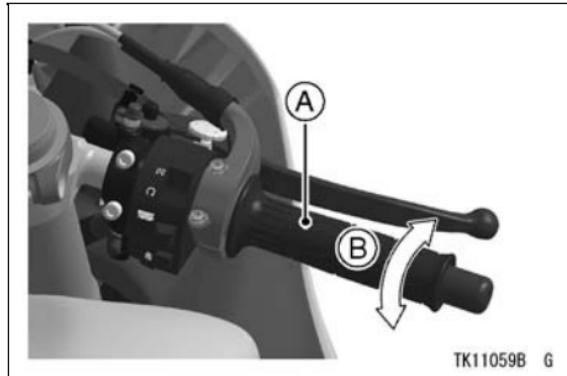
Compruebe la holgura del puño del acelerador cada día antes de circular con la motocicleta, según lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico, y ajústela si es necesario.

Puño del acelerador

El puño del acelerador controla las válvulas de mariposa del cuerpo de mariposas. Si el puño del acelerador tiene una holgura excesiva debido a un estiramiento o mal ajuste del cable, provocará un retardo en la respuesta del acelerador, sobre todo a velocidad baja del motor. Además, la válvula de mariposa podría no abrirse por completo cuando circule a todo gas. Por otra parte, si el puño del acelerador no dispone de ninguna holgura, será difícil controlar el acelerador y la velocidad al ralentí será irregular.

Comprobación

- Compruebe que la holgura del puño del acelerador sea correcta girando el puño del acelerador hacia delante y hacia atrás.



A. Puño del acelerador

B. Holgura del puño del acelerador

Holgura del puño del acelerador

2 - 3 mm

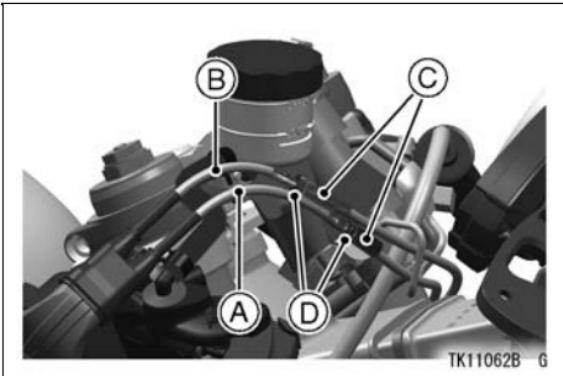
- Si la holgura no es correcta, ajústela.

120 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Reglaje

- Afloje las contratuerzas situadas en el extremo superior de los cables del acelerador y gire ambos tensores del cable ajustando la tuerca por completo, de manera que el puño del acelerador disponga de toda la holgura.

- Saque el tensor del cable del decele-rador hasta que no haya ninguna holgura cuando el puño del acelera-dor esté totalmente cerrado. Ajuste la contratuerca.



- A. Cable del decelerador
- B. Cable del acelerador
- C. Tensor
- D. Contratuerca

- Si no es posible ajustar los cables del acelerador con el tensor situado en su parte superior, será necesario

que un concesionario autorizado Kawasaki realice un mejor ajuste de dichos cables.

- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de corregir estas condiciones antes de poner el vehículo al ralentí.

!ADVERTENCIA

La puesta en marcha con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos podría originar una conducción poco segura.

Sincronización de los cuerpos del acelerador

La sincronización de los cuerpos del acelerador debe comprobarse y ajustarse de forma periódica según la tabla de mantenimiento periódico y en un concesionario autorizado Kawasaki.

NOTA

- Una sincronización deficiente de los cuerpos del acelerador puede provocar un ralentí inestable, una respuesta lenta del acelerador y una reducción de la potencia y el rendimiento del motor.

122 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Ralentí

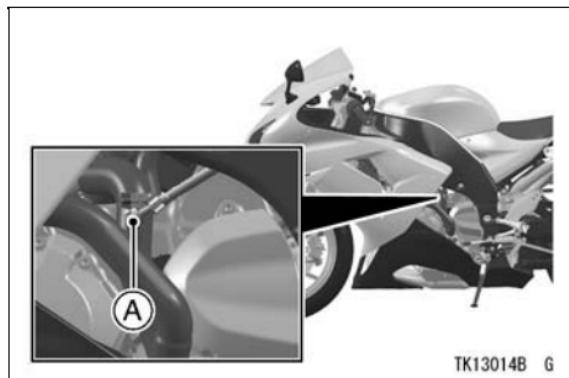
El ajuste del ralentí debe realizarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico o siempre que se note alguna alteración.

Reglaje

- Arranque el motor y deje que se caliente.
- Ajuste el ralentí girando el tornillo de ajuste del ralentí.

Ralentí

1.250 -1.350 r/min (rpm)



TK13014B G

A. Tornillo de ajuste del ralentí

- Abra y cierre el acelerador varias veces para asegurarse de que la velocidad de ralentí no cambia. Realice los ajustes necesarios.
- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de solventar estos problemas antes de utilizar la motocicleta.

!ADVERTENCIA

Si se conduce con cables dañados, podría dar lugar a una conducción poco segura.

Embrague

Debido al desgaste del disco de fricción y al estiramiento del cable del embrague durante un periodo de uso largo, se recomienda comprobar el funcionamiento del embrague cada día antes de conducir la motocicleta y ajustarlo según la tabla de mantenimiento periódico.

!ADVERTENCIA

Para evitar el riesgo de quemaduras graves, no toque el motor caliente ni el tubo de escape durante el ajuste del embrague.

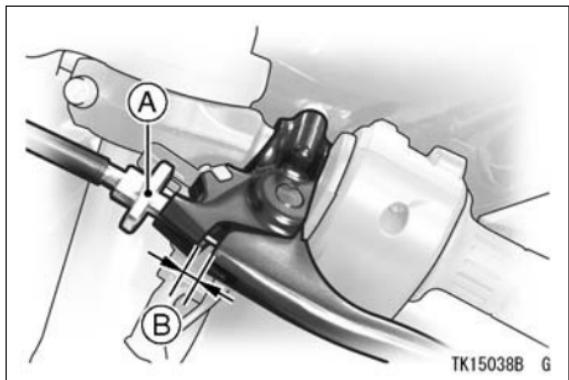
Comprobación

- Compruebe que la maneta del embrague funcione correctamente y que el cable interior se deslice suavemente. Si existe alguna irregularidad, deberá llevarse a cabo la

124 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

comprobación del cable del embrague en un concesionario autorizado Kawasaki.

- Compruebe la holgura de la maneta del embrague como se muestra en la ilustración.



A. Regulador

B. Holgura de la maneta del embrague

Holgura de la maneta del embrague

2 - 3 mm

Si la holgura no es correcta, ajústela como se indica a continuación.

Reglaje

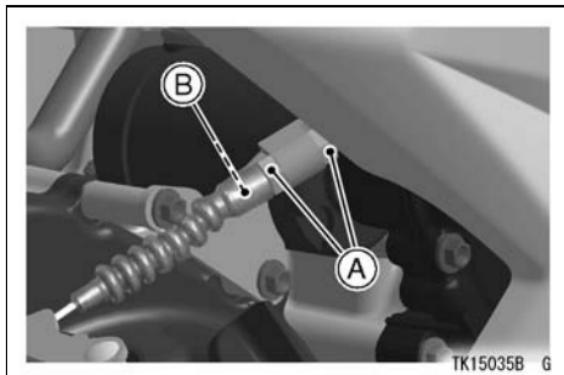
- Gire el tensor de forma que la maneta del embrague disponga de holgura adecuada.

!ADVERTENCIA

Asegúrese de que el extremo superior del cable exterior del embrague esté correctamente colocado; de lo contrario, podría cambiar de posición más adelante y provocar una holgura de cable que impediría el desembrague, lo que crearía una situación de peligro.

- Si no se puede llevar a cabo, utilice las tuercas del extremo inferior del cable del embrague.

○ Para efectuar correcciones menores, use el tensor en la maneta del embrague.



A. Tuercas

B. Cable del embrague

NOTA

- Despues del ajuste, arranque el motor y compruebe que el embrague no patina y que se suelta correctamente.

Cadena de transmisión

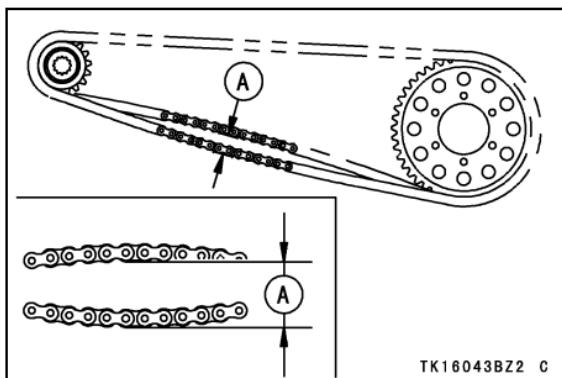
La holgura y la lubricación de la cadena de transmisión deben comprobarse a diario antes de conducir la motocicleta según la tabla de mantenimiento periódico, tanto por motivos de seguridad como para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta de forma exagerada o si está mal ajustada (demasiado floja o demasiado apretada), podría hacer saltar los piñones de salida y la corona trasera o romperse.

!ADVERTENCIA

Una cadena que se rompe o se sale del piñón de salida o la corona trasera podría enredarse en el engranaje del motor o bloquear la rueda trasera, lo que originaría graves daños en la motocicleta y causaría la pérdida del control.

Inspección de la holgura de la cadena

- Coloque la motocicleta sobre su caballete lateral.
- Gire la rueda trasera para encontrar la posición en la que la cadena esté más tirante y mida la holgura máxima de la cadena tirando hacia arriba y empujando hacia abajo la parte intermedia de la cadena, entre el piñón de motor y el piñón de la rueda trasera.



A. Holgura de la cadena

TK16043BZ2 C

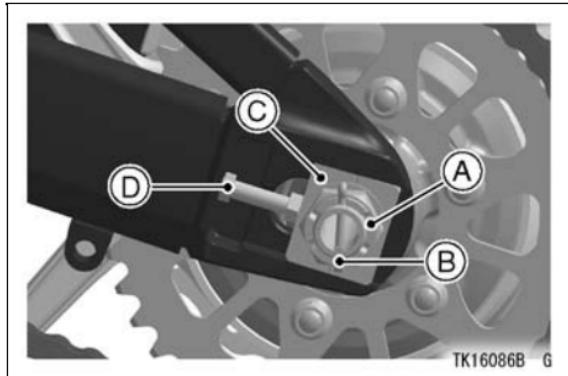
- Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o demasiado floja, ajústela de manera que la holgura de la cadena se encuentre dentro de los valores estándar.

Holgura de la cadena de transmisión

Estándar	30 - 40 mm
----------	------------

Reglaje de la holgura de la cadena

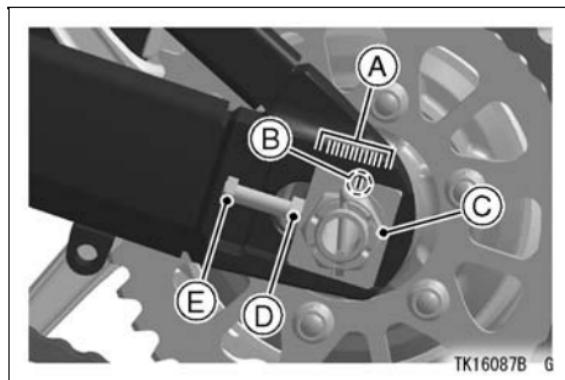
- Afloje las contratuercas derecha e izquierda del tensor de la cadena.
- Quite el pasador y afloje la tuerca del eje.



- A. Tuerca del eje
- B. Pasador
- C. Indicador
- D. Contratuerca

128 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Si la cadena está demasiado suelta, gire hacia fuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
- Si la cadena está demasiado tensa, gire hacia fuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
- Gire los dos tensores de la cadena de forma uniforme hasta que tenga la holgura necesaria. Para mantener la cadena y la rueda bien alineadas, la muesca del indicador de alineación izquierdo de la rueda debe estar a la misma altura que la marca del brazo oscilante con la que está alineada la muesca del indicador derecho.



- A. Marcas
- B. Muesca
- C. Indicador
- D. Tensor
- E. Contratuerca

NOTA

- La alineación de la rueda puede comprobarse también mediante una regla o una cuerda.

!ADVERTENCIA

Si la rueda no esta bien alienada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo.

- Apriete las contratuercas de los dos tensores de la cadena.
- Apriete la tuerca del eje al par especificado.

Par de apriete

Tuerca del eje:

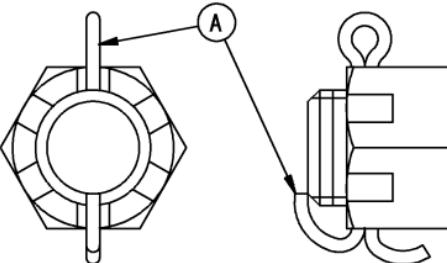
127 N·m (13,0 kgf·m)

NOTA

- Si no dispone de una llave dinamométrica, esta revisión deberá realizarla en un concesionario Kawasaki.
- Haga girar la rueda, mida de nuevo la holgura de la cadena en la

posición más tensa y vuelva a realizar los ajustes necesarios.

- Monte un nuevo pasador a través de la tuerca del eje y el eje, y abra sus extremos.



TK16029BZ C

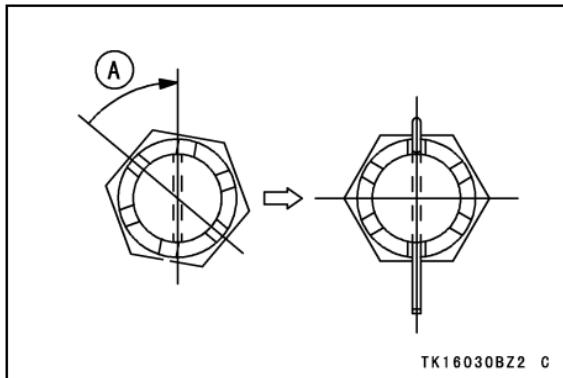
A. Pasador

NOTA

- Al insertar el pasador, si las ranuras de la tuerca no coinciden con el orificio del eje para el pasador, apriete la

130 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- tuerca hacia la derecha hasta el siguiente alineamiento.*
- *Debe estar situado a 30 grados.*
 - *Aflójela y vuelva a apretarla si la ranura ha pasado el orificio más próximo.*



A. Girar en sentido de las agujas del reloj

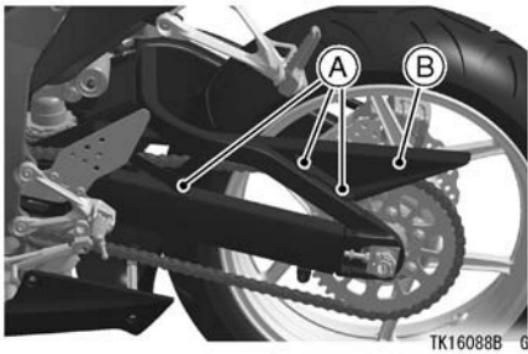
!ADVERTENCIA

Si la tuerca del eje no está lo suficientemente apretada o no se ha montado el pasador, se puede provocar una situación de riesgo.

- Compruebe el freno trasero (consulte el apartado “Frenos”).

Comprobación del desgaste

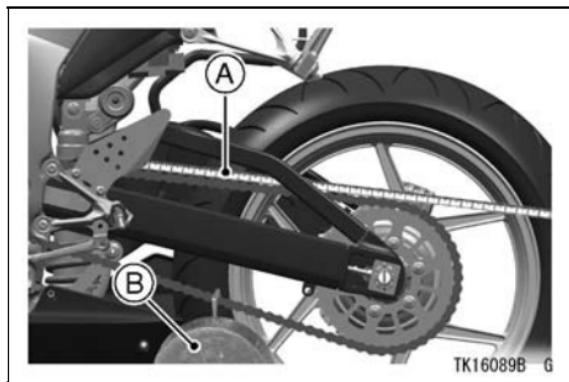
- Extraiga los pernos.
- Retire la cubierta de la cadena.

**A. Perno****B. Cubierta de la cadena**

- Estire la cadena hasta que esté tirante mediante los tensores, o bien colgando un peso de 10 kg en la cadena.
- Mida la longitud de 20 eslabones en la parte recta de la cadena desde el

centro del primer pasador hasta el centro del vigésimo primer pasador. Debido a que el desgaste de la cadena puede no ser uniforme, tome medidas en varias zonas.

- Si la longitud excede el límite de servicio, la cadena debe sustituirse.

**A. Medida****B. Peso**

Longitud de 20 eslabones de la cadena de transmisión

Límite de servicio: 323 mm

!ADVERTENCIA

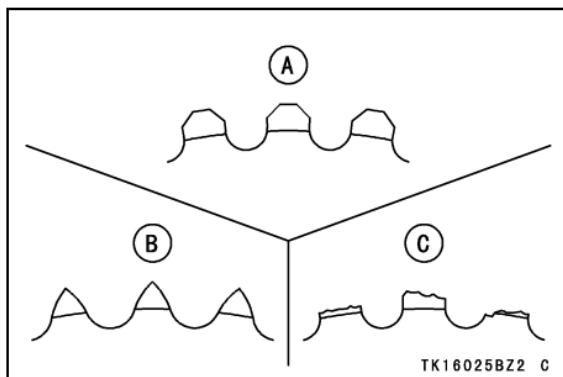
Por razones de seguridad, utilice únicamente la cadena estándar. Se trata de un tipo de cadena sin final y no debe cortarse para montarla; por ello, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para su montaje.

- Haga girar la rueda trasera para comprobar la cadena de transmisión y asegúrese de que no haya rodillos deteriorados ni pasadores o eslabones sueltos.
- Además, revise los piñones de salida y la corona trasera en busca de

dentadas desiguales, desgastadas en exceso o dañadas.

NOTA

○ El desgaste de los piñones de salida y de la corona trasera se ha exagerado para que resulte ilustrativo. Consulte el Manual de taller para conocer los límites de desgaste.

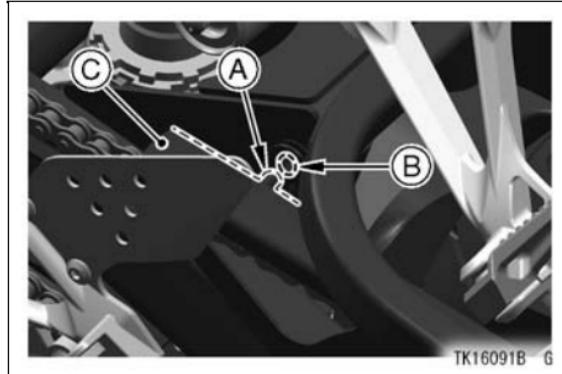


- A. Dientes en buen estado**
B. Dientes desgastados
C. Dientes dañados

- Si existe alguna irregularidad, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar la cadena de transmisión o los piñones de salida y la corona trasera.

NOTA

- Al instalar la cubierta de la cadena, introduzca el saliente en el orificio y apriete los pernos.



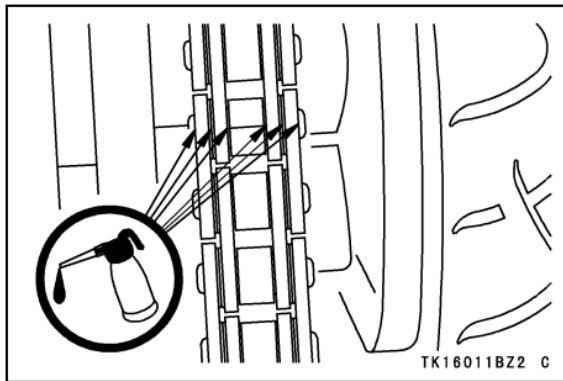
- A. Saliente
- B. Orificio
- C. Cubierta de la cadena

Lubricación

Es necesario lubricar también después de conducir con lluvia o en carreteras mojadas, o siempre que la cadena parezca seca. Se prefiere un lubricante pesado como SAE 90 a uno ligero debido a que permanecerá en la cadena más tiempo y proporcionará una mejor lubricación.

134 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Aplique lubricante a ambos lados de los rodillos para que penetre en éstos y en los casquillos. Aplique aceite a las juntas tóricas hasta que queden bien cubiertas. Limpie el lubricante sobrante.

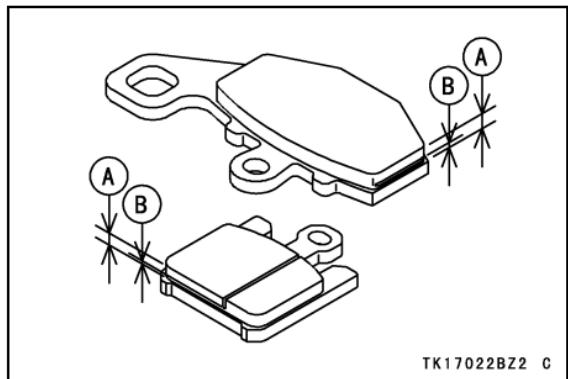


- Si la cadena está especialmente sucia, límpiela con aceite diesel o queroseno y aplique el aceite como se ha mencionado anteriormente.

Frenos

Comprobación del desgaste de los frenos

Compruebe los frenos en busca de desgaste. En las pinzas de los discos del freno delantero y trasero, si el espesor de cada pastilla es inferior a 1 mm, sustituya ambas pastillas de la pinza como conjunto. La sustitución de las pastillas debe realizarla un distribuidor autorizado de Kawasaki.



A. Espesor del forro
B. 1 mm

Líquido de frenos de disco

Según la tabla de mantenimiento periódico, revise el nivel del líquido de frenos en los depósitos de líquido de frenos delantero y trasero y cambie el líquido. El líquido de frenos debe cambiarse también si se mezcla con suciedad o agua.

Líquido de frenos

Utilice únicamente líquido de frenos de alta resistencia DOT4.

PRECAUCIÓN

No derrame líquido de frenos en superficies pintadas.

No utilice líquido de un recipiente que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.

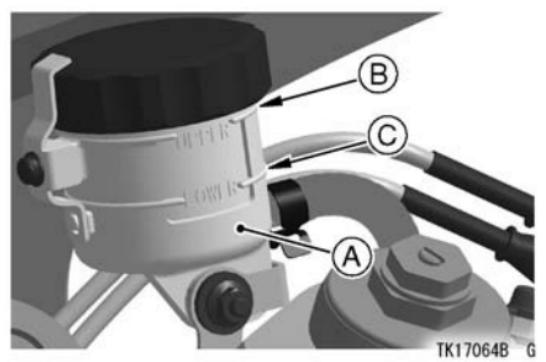
Compruebe la existencia de pérdidas de líquido en las juntas.

Compruebe si hay daños en el conducto del freno.

136 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Comprobación del nivel del líquido de frenos

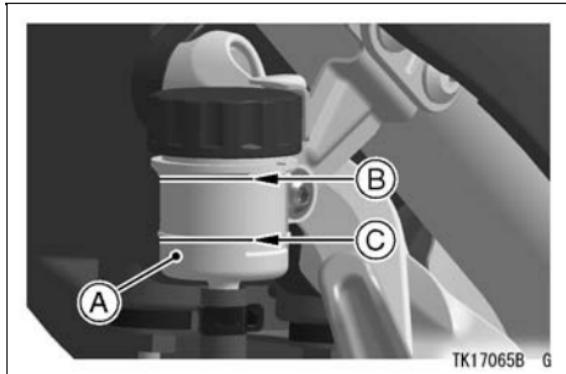
- Con los tanques de líquido de freno en horizontal, el nivel del líquido de frenos debe mantenerse entre las marcas superior e inferior.



A. Depósito de líquido del freno delantero

B. Marca de nivel superior

C. Marca de nivel inferior



A. Depósito de líquido del freno trasero

B. Marca de nivel superior

C. Marca de nivel inferior

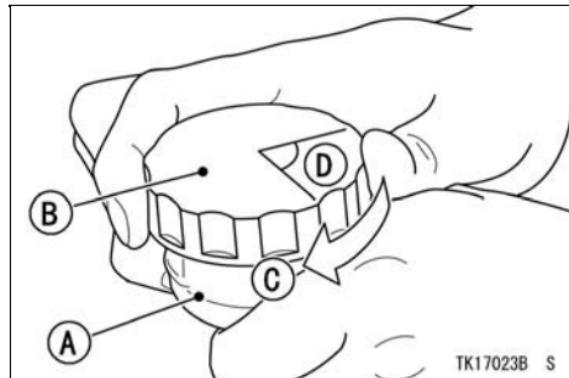
- Si el nivel del líquido en alguno de los depósitos está por debajo de la marca del nivel inferior, compruebe las pérdidas de líquido de las tuberías de freno y rellene el depósito hasta la marca de nivel superior.

!ADVERTENCIA

No mezcle dos marcas distintas de líquido de frenos. Cambie todo el líquido de frenos si debe rellenarse y no puede identificar el tipo de fluido que contiene el depósito.

NOTA

- En primer lugar, apriete hasta que note una suave resistencia que indica que el tapón se ha asentado en el cuerpo del depósito; a continuación, apriete el tapón 1/6 de vuelta más mientras sujetas el cuerpo del depósito de líquido de frenos.



TK17023B S

A. Depósito

B. Tapón

C. Girar en sentido de agujas del reloj

D. 1/6 de vuelta

Cambio de líquido

Acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar el líquido de frenos.

Frenos delantero y trasero

El desgaste del disco y de las pastillas de freno se compensa

automáticamente y no afecta a la acción de la maneta o el pedal de freno. Por lo tanto, no es necesario ajustar ninguna pieza en los frenos delantero y trasero.

!ADVERTENCIA

Si nota que la maneta o el pedal del freno están blandos al accionarlos, es posible que haya aire en las tuberías de freno o que el freno esté dañado. Dado que es peligroso circular con la motocicleta en tales condiciones, deberá revisarla de inmediato en un concesionario autorizado Kawasaki.

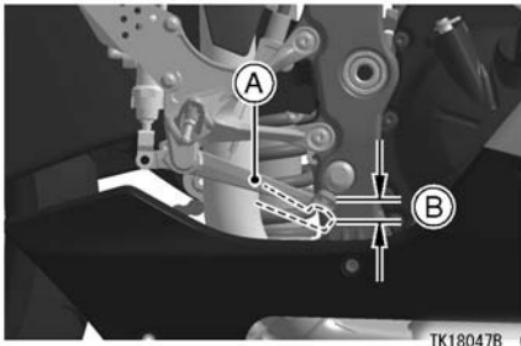
Interruptores de las luces de freno

Al accionar el freno delantero o el trasero, se enciende la luz de freno. El interruptor de la luz del freno delantero no precisa ajuste, pero el del freno trasero debe ajustarse de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Comprobación

- Gire la llave a la posición de encendido (ON).
- La luz de freno debe encenderse al accionar el freno delantero.
- Si no lo hace, solicite en el concesionario autorizado Kawasaki que revisen el interruptor de la luz del freno delantero.

- Compruebe el funcionamiento del interruptor de la luz del freno trasero presionando el pedal de freno. La luz de freno debe encenderse tras el recorrido adecuado del pedal.



A. Pedal de freno
B. 10 mm

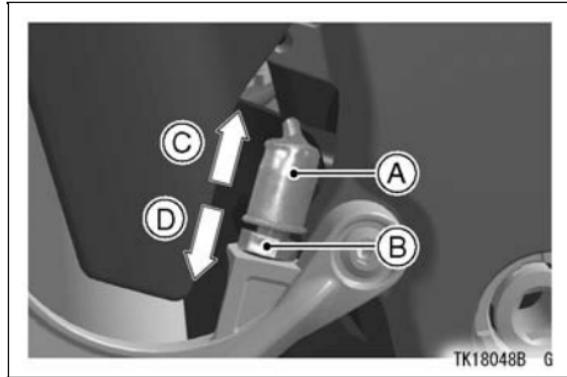
- Si no lo está, ajuste el interruptor de la luz del freno trasero.

Recorrido del pedal de freno

10 mm

Reglaje

- Para ajustar el interruptor de la luz del freno trasero, mueva el interruptor hacia arriba o hacia abajo girando la tuerca de ajuste.



A. Interruptor de luz de freno trasero
B. Tuerca de ajuste
C. Luces antes
D. Luces después

PRECAUCIÓN

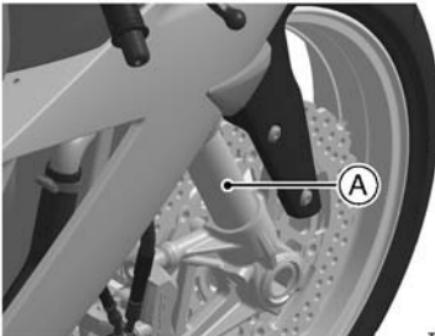
Para evitar dañar las conexiones eléctricas dentro del interruptor, asegúrese de que el cuerpo del interruptor no gira durante el ajuste.

Horquilla delantera

Debe comprobarse el funcionamiento de la horquilla delantera y la existencia de pérdidas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

Inspección de la horquilla delantera

- Sujetando la maneta del freno, mueva la horquilla delantera arriba y abajo varias veces para comprobar la suavidad del movimiento.
- Inspeccione visualmente la horquilla delantera para detectar fugas de aceite, marcas o arañosos en la superficie exterior del tubo interior.
- Si tiene dudas acerca de la horquilla delantera, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.

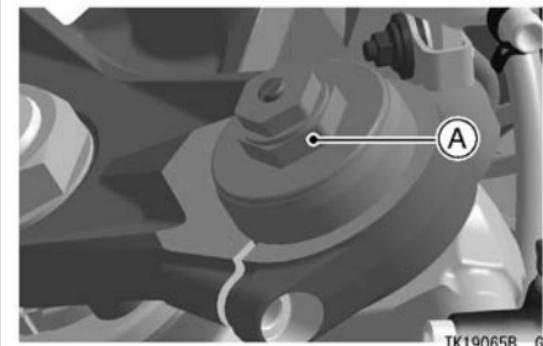


TK19064B G

A. Tubo interior

En la parte superior de cada pata de la horquilla delantera hay un tensor de precarga del muelle y un tensor de fuerza de amortiguación en extensión, y en la parte inferior de cada pata de la horquilla delantera hay un tensor de fuerza de amortiguación en compresión; de esta forma es posible ajustar la tensión del muelle y la fuerza de amortiguación según varíen las condiciones de conducción y de carga. Una

tensión de muelle y una fuerza de amortiguación menores son adecuadas para una conducción cómoda, pero se recomienda aumentarlas para conducir a velocidades altas o circular por carreteras con firme irregular.

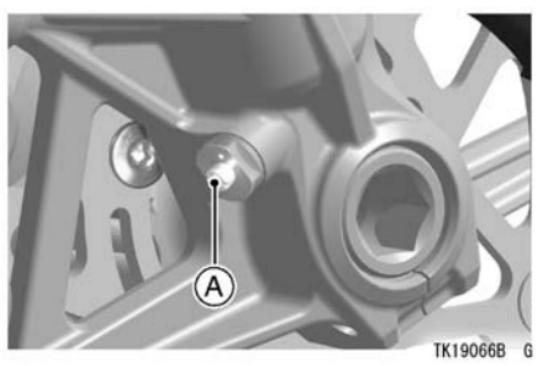


TK19065B G

A. Tensor de precarga del muelle

PRECAUCIÓN

No fuerce el giro del tensor de fuerza de amortiguación en extensión y en compresión desde la posición totalmente asentada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.



A. Tensor de fuerza de amortiguación de compresión

Reglaje de precarga del muelle

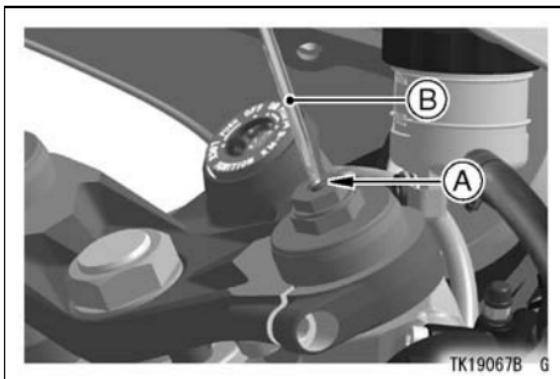
- Gire los tensores de precarga del muelle hacia la tuerca para aumentar la tensión de muelle y en sentido contrario para disminuirla. El intervalo de ajuste es el siguiente. Asegúrese de girar ambos tensores el mismo número de vueltas.

Intervalo de ajuste del tensor de precarga del muelle	15 vueltas hacia fuera
---	------------------------

Tensión de fuerza de amortiguación en extensión

- Gire el tensor de fuerza de amortiguación en extensión por completo en el tensor de precarga del muelle con un destornillador. De esta forma se incrementa la fuerza de amortiguación.

- Gire hacia fuera el tensor para disminuir la fuerza de amortiguación. Asegúrese de girar ambos tensores el mismo número de vueltas.



- A. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión
B. Destornillador

Ajuste de fuerza de amortiguación en compresión

- Gire por completo con un destornillador el tensor de fuerza de

amortiguación en compresión en el sentido de las agujas del reloj para aumentar al máximo la fuerza de amortiguación.

- Gire el tensor en sentido contrario a las agujas del reloj para disminuir la fuerza de amortiguación. Asegúrese de girar ambos tensores el mismo número de vueltas.

!ADVERTENCIA

Si no se ajustan igual los dos tensores de precarga del muelle y los dos tensores de fuerza de amortiguación en extensión y en compresión, el manejo del vehículo podría verse afectado y podrían provocarse situaciones de riesgo.

Las posiciones de ajuste estándar del tensor de precarga del muelle, del

144 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

tensor de fuerza de amortiguación en extensión y del tensor de fuerza de amortiguación de compresión para un conductor de constitución media de 68 kg, sin pasajero y sin accesorios son las siguientes:

Tensor de precarga del muelle	5 vueltas hacia dentro*
Tensor de fuerza de amortiguación en extensión	1 1/2 de vuelta hacia fuera
Tensor de fuerza de amortiguación en compresión	1 1/2 de vuelta hacia fuera**

*: hacia dentro desde la posición totalmente asentada

**: hacia fuera desde la posición totalmente asentada

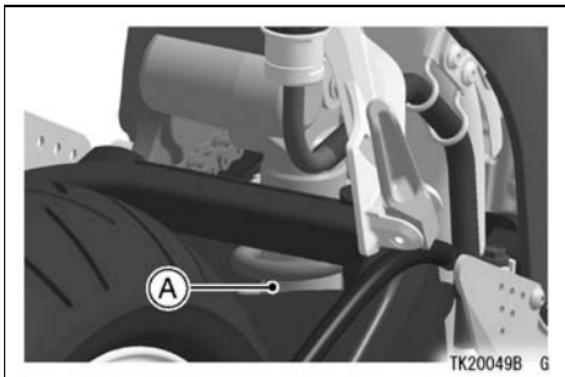
Amortiguador trasero

Debe comprobarse el funcionamiento del amortiguador trasero y la existencia de pérdidas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

Inspección del amortiguador trasero

- Empuje hacia abajo sobre el asiento varias veces para comprobar el movimiento.
- Inspeccione visualmente el amortiguador trasero para detectar fugas de aceite.

- Si tiene dudas acerca del amortiguador trasero, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.



A. Amortiguador trasero

El amortiguador trasero debe ajustarse cambiando la precarga del muelle y la fuerza de amortiguación en extensión y en compresión para las diversas condiciones de conducción y de carga.

Antes de realizar ningún ajuste, no obstante, lea lo siguientes procedimientos:

PRECAUCIÓN

No fuerce el giro del tensor de fuerza de amortiguación en extensión desde la posición totalmente asentada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.

Reglaje de precarga del muelle

La tuerca de ajuste del muelle del amortiguador trasero puede ajustarse.

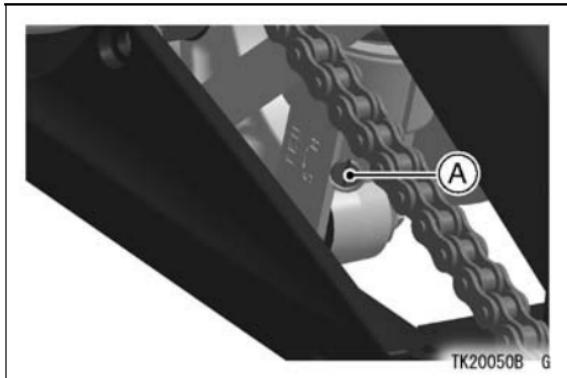
146 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Si nota que el muelle está demasiado flojo o demasiado rígido, haga que lo ajusten en un concesionario autorizado Kawasaki.

Tensión de fuerza de amortiguación en extensión

El tensor de fuerza de amortiguación en extensión está ubicado en el extremo inferior del amortiguador trasero.

- Gire por completo con un destornillador el tensor de fuerza de amortiguación en extensión en el sentido de las agujas del reloj para aumentar al máximo la fuerza de amortiguación.
- Gire el tensor en sentido contrario a las agujas del reloj para disminuir la fuerza de amortiguación.



A. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión

Ajuste de fuerza de amortiguación en compresión

El tensor de fuerza de amortiguación en compresión está ubicado en el tanque de gas situado en el extremo superior del amortiguador trasero.

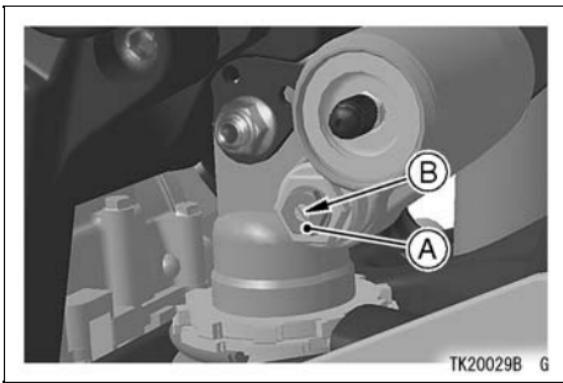
El tensor de fuerza de amortiguación en compresión tiene reguladores de amortiguación para velocidad alta y baja.

Ajuste de amortiguación en compresión de velocidad baja

Gire el tornillo del regulador de compresión de velocidad baja en el sentido de las agujas del reloj para aumentar la amortiguación de velocidad baja. Gire el tornillo del regulador en sentido contrario a las agujas del reloj para reducir la amortiguación de velocidad baja.

Ajuste de amortiguación en compresión de velocidad alta

Gire el tornillo exterior en sentido contrario a las agujas del reloj para aumentar la amortiguación de velocidad alta. Gire el tornillo en el sentido de las agujas del reloj para reducir la amortiguación de velocidad alta.



- A. Regulador de velocidad alta
- B. Regulador de velocidad baja

148 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Gire el tensor en sentido contrario a las agujas del reloj para disminuir la fuerza de amortiguación.

Las posiciones de ajuste estándar del tensor de fuerza de amortiguación en extensión y el tensor de fuerza de amortiguación de compresión para un conductor de constitución media de 68 kg, sin pasajero y sin accesorios son las siguientes:

Tensor de fuerza de amortiguación en extensión		19 clics*
Tensor de fuerza de amortiguación en compresión	Velocidad alta	2 1/2 vueltas hacia fuera*
	Velocidad baja	2 vueltas hacia fuera*

*: desde la posición totalmente asentada.

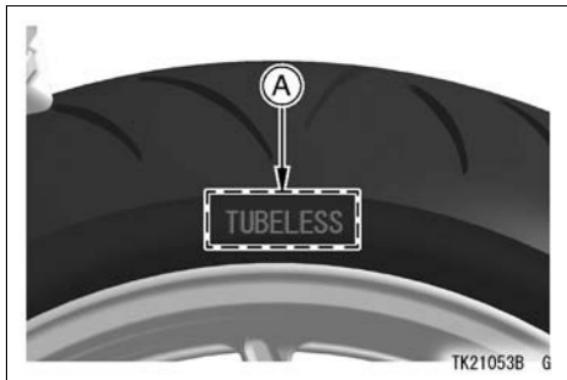


ADVERTENCIA

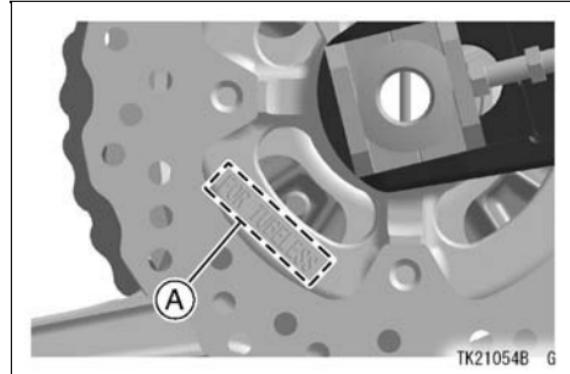
Esta unidad contiene gas nitrógeno de alta presión. La manipulación indebida puede provocar una explosión.
Consulte el manual de taller para obtener instrucciones.
No la queme, perfore ni abra.

Ruedas

Esta motocicleta incluye neumáticos sin cámara en las ruedas. Las indicaciones de TUBELESS (sin cámara) en la pared lateral del neumático y en la llanta muestran que tanto el neumático como la llanta se han diseñado especialmente para su uso sin cámara.



A. Marca TUBELESS (sin cámara)



A. Marca TUBELESS (sin cámara)

El neumático y la llanta forman una unidad a prueba de pérdidas al crear contactos herméticos en las partes achaflanadas del neumático y en las bridas de las llantas, en lugar de utilizar una cámara de aire.

!ADVERTENCIA

Los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire de esta motocicleta se han diseñado exclusivamente para ruedas sin cámara. Deben usarse los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire estándar recomendados como piezas de repuesto.

No utilice neumáticos con cámara en llantas para neumáticos sin cámara. Es posible que los talones no se asienten correctamente en la llanta provocando que el neumático se desinflle.

No coloque una cámara en un neumático sin cámara. Un aumento excesivo del calor podría dañar la cámara provocando que el neumático se desinflle.

Neumáticos

Carga útil y presión de los neumáticos

Un error al mantener las presiones de inflado adecuadas o al respetar los límites de carga útil de los neumáticos puede afectar negativamente al manejo y al rendimiento de la motocicleta y dar lugar a la pérdida del control. La carga máxima recomendada junto con el peso del vehículo es de 180 kg, incluidos conductor, pasajero, equipaje y accesorios.

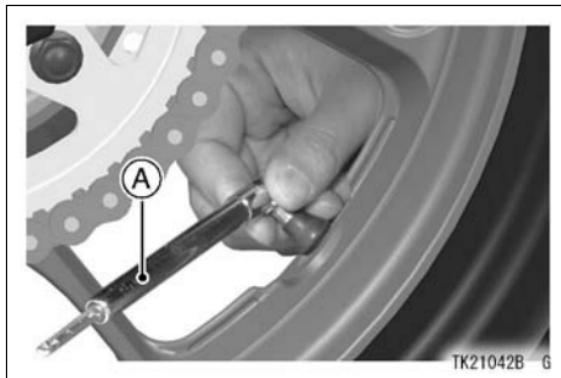
- Quite el tapón de la válvula de aire.
- Compruebe a menudo la presión de los neumáticos con un medidor exacto.
- Asegúrese de colocar bien el tapón de la válvula de aire.

NOTA

- *Mida la presión de los neumáticos cuando estén fríos (es decir, cuando no se haya circulado con la*

motocicleta más de un kilómetro y medio durante las últimas tres horas).

- *La presión de los neumáticos se ve afectada por los cambios en la temperatura ambiente y la altitud, así que la presión de los neumáticos debe comprobarse y ajustarse cuando la circulación implica grandes variaciones en temperatura y altitud.*



A. Medidor de presión de los neumáticos

Presión de aire de los neumáticos (en frío)

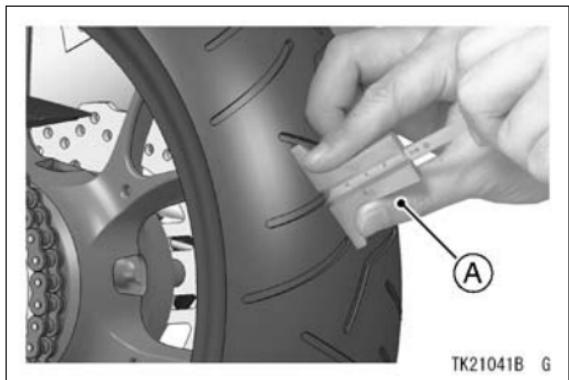
Delantera	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Trasera	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)

Desgaste o daños en los neumáticos

A medida que se desgasta el dibujo de los neumáticos, hay más posibilidades de que se perforen o fallen. Se ha comprobado que el 90% de los fallos en neumáticos se producen durante el último 10% de vida útil de este mismo (90% de desgaste). Por tanto, es un falso ahorro y no resulta seguro utilizar los neumáticos hasta que se deterioren por completo.

152 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Según la tabla de mantenimiento periódico, mida la profundidad del dibujo con un medidor de profundidad y sustituya los neumáticos desgastados por debajo del mínimo de profundidad permitido.



A. Medidor de profundidad de rodadura de los neumáticos

Profundidad mínima del dibujo

Delantera	—	1 mm
Trasera	Por debajo de 130 km/h	2 mm
	Por encima de 130 km/h	3 mm

- Compruebe el neumático visualmente para asegurarse de que no hay grietas ni cortes y cámbielo si fuese necesario. Las protuberancias indican daños internos y requieren la sustitución de los neumáticos.
- Quite cualquier piedra o partícula extraña incrustada en el neumático.

NOTA

- Siempre que coloque un neumático nuevo debe equilibrar las ruedas.

!ADVERTENCIA

Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar.

Los neumáticos que se han pinchado y reparado no tienen la misma capacidad que unos neumáticos sin daños. No supere los 100 km/h en las 24 horas siguientes a la reparación ni los 180 km/h después.

NOTA

- *La mayoría de los países tienen su propia legislación para regular la profundidad mínima de la banda de rodadura de los neumáticos; respete dicha legislación.*

- *Cuando circule en carreteras públicas, respete los límites de velocidad establecidos por las leyes de tráfico.*

Neumático estándar (sin cámara)

Delan-tera	Tamaño: 120/70ZR17 M/C (58 W) ● BRIDGESTONE "BT015F RADIAL J"
Trasera	Tamaño: 180/55ZR17 M/C (73 W) ● BRIDGESTONE "BT015R RADIAL J"

!ADVERTENCIA

Utilice neumáticos del mismo fabricante en ambas ruedas.

!ADVERTENCIA

Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.

Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Batería

La batería instalada en esta motocicleta es de tipo sellado, así que no es necesario comprobar el nivel de electrolito ni añadir agua destilada.

No debe tirar de la banda de sellado una vez que el electrolito especificado se ha instalado en la batería para comenzar a funcionar.

No obstante, con el fin de alargar la vida útil de la batería y garantizar que proporcionará la corriente necesaria para arrancar la motocicleta, deberá mantener la carga de la batería correctamente. Cuando se utiliza con regularidad, el sistema de carga de la motocicleta le ayuda a mantener la batería totalmente cargada. Si sólo utiliza la motocicleta ocasionalmente o por períodos de tiempo cortos, es muy probable que la batería se descargue.

Debido a su composición interna, las baterías se autodescargan

continuamente. El régimen de descarga depende del tipo de batería y de la temperatura ambiente. A medida que la temperatura aumenta, así lo hace el régimen de descarga. Cada 15°C se duplica el régimen.

Los accesorios eléctricos, como los relojes digitales y las memorias de ordenador, también extraen corriente de la batería incluso cuando la llave está desconectada. Si se suman dichas extracciones de corriente "con la llave desconectada" a unas temperaturas elevadas, una batería puede pasar de estar totalmente llena a quedarse descargada por completo en cuestión de días.

Autodescarga		
Temperatura	Número de días aprox. desde 100 % cargada a 100 % descargada	
	Plomo-antimonio	Plomo-calcio
Batería	Batería	Batería
40°C	100 días	300 días
25°C	200 días	600 días
0°C	550 días	950 días

156 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Drenaje de corriente		
Amperios de descarga	Días desde 100 % cargada a 50 % descargada	Días desde 100 % cargada a 100 % descargada
7 mA	60 días	119 días
10 mA	42 días	83 días
15 mA	28 días	56 días
20 mA	21 días	42 días
30 mA	14 días	28 días

En condiciones climáticas extremadamente frías, el líquido de una batería cargada de manera incorrecta puede congelarse con facilidad, lo que puede agrietar la carcasa y combar las placas. Una batería totalmente cargada puede soportar temperaturas por debajo de cero grados sin ningún daño.

Sulfatación de la batería

Una causa muy común de fallo de la batería es que esté sulfatada.

La sulfatación tiene lugar cuando se deja una batería descargada durante un periodo de tiempo amplio. El sulfato es normal debido a las reacciones químicas dentro de una batería. Pero cuando una descarga continuada permite que el sulfato se cristalice en celadas, las placas de la batería quedan dañadas de forma permanente y no soportan una carga. La garantía no cubre los fallos de batería por sulfatación.

Mantenimiento de la batería

Es responsabilidad del propietario mantener la batería totalmente cargada. Si no lo hace, la batería puede fallar y dejarle tirado.

Si conduce el vehículo con poca frecuencia, revise el voltaje de la batería semanalmente usando un voltímetro.

Si desciende por debajo de 12,8 voltios, la batería deberá cargarse mediante un cargador adecuado (consulte en el concesionario Kawasaki). Si va a dejar de usar la motocicleta durante más de dos semanas, la batería deberá cargarse usando un cargador adecuado. No utilice un cargador rápido diseñado para automóviles que pueda sobrecargar la batería y dañarla.

Los cargadores recomendados por Kawasaki son:

OptiMate III

Cargador automático Yuasa de 1,5 amperios

Battery Mate 150-9

Si los anteriores cargadores no están disponibles, utilice uno equivalente.

Para obtener más detalles, diríjase a su concesionario Kawasaki.

Carga de la batería

- Extraiga la batería de la motocicleta (consulte "Extracción de la batería").
- Enchufe los cables del cargador y cargue la batería en una proporción equivalente a la décima parte de su capacidad. Por ejemplo, la proporción de carga para una batería de 10 Ah sería 1,0 amperio.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté lista para montarla en la motocicleta (consulte "Instalación de la batería").

PRECAUCIÓN

No quite nunca la banda de sellado o la batería podría dañarse.

No monte una batería convencional en esta motocicleta o el sistema eléctrico dejará de funcionar correctamente.

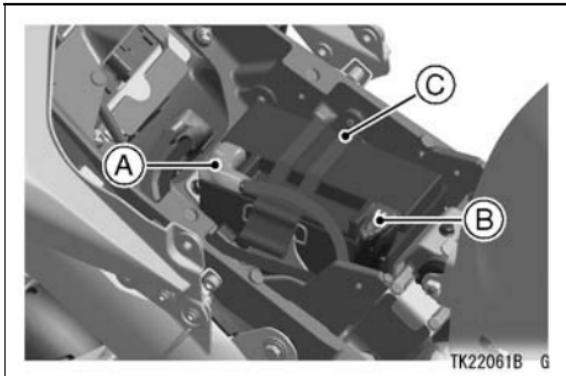
NOTA

- Si carga la batería sellada, tenga siempre en cuenta las instrucciones que aparecen en la etiqueta de la batería.

Extracción de la batería

- Retire los asientos del conductor y del pasajero.
- Desenganche la banda de goma.

- Desconecte el cable de la batería, primero del terminal (-) y después del terminal (+).



- A. Terminal (+)
- B. Terminal (-)
- C. Banda de goma

- Extraiga la batería de la caja.
- Limpie la batería usando una solución de bicarbonato sódico y agua. Asegúrese de que las conexiones de los cables estén limpias.

Instalación de la batería

- Coloque la batería en la caja de la batería.
- Conecte el cable con capuchón rojo al terminal (+) y, a continuación conecte el cable con capuchón negro al terminal (-).

NOTA

- *Instale la batería en el orden inverso al de extracción.*

PRECAUCIÓN

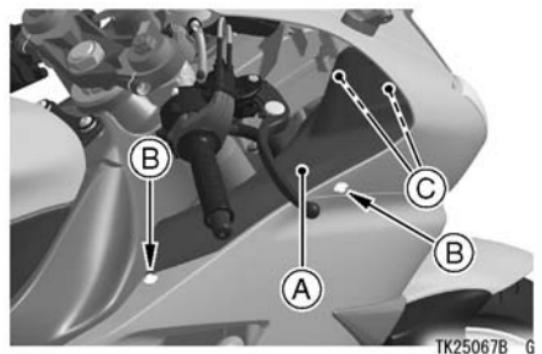
Si conecta el cable (-) al terminal (+) de la batería o el cable (+) al terminal (-), el sistema eléctrico podría resultar gravemente dañado.

- Aplique una ligera capa de grasa en los terminales para evitar la corrosión.

- Cubra los terminales con una capa protectora.
- Vuelva a montar las piezas extraídas.

Haz del faro

- Para retirar el carenado interior delantero izquierdo, extraiga los pernos y tire hacia fuera de los salientes.



A. Carenado interior delantero

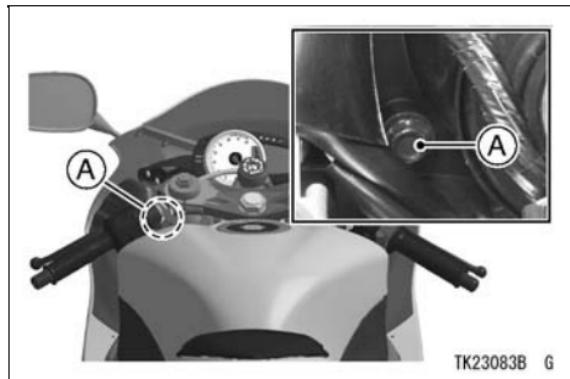
B. Pernos

C. Salientes

Ajuste horizontal

El haz del faro se puede ajustar de manera horizontal. Si no se ajusta correctamente en horizontal, el haz apuntará hacia un lado en lugar de en línea recta.

- Gire el tensor horizontal hacia dentro o hacia fuera hasta que el haz apunte en línea recta.

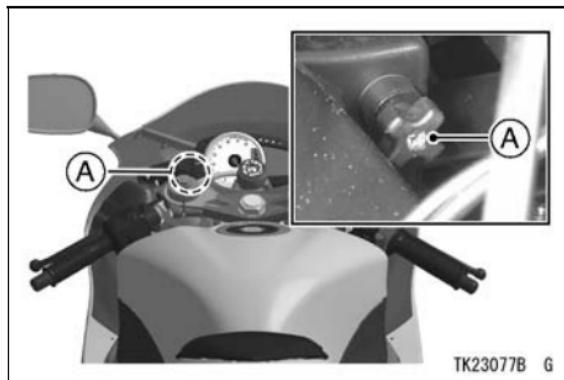


A. Tensor horizontal

Ajuste vertical

El haz del faro se puede ajustar verticalmente. Si se ajusta demasiado bajo, ni la luz de cruce ni la de carretera iluminarán un espacio suficiente de carretera por delante. Si se ajusta demasiado alto, la luz de carretera no iluminará la parte más cercana de la carretera y la de cruce cegará a los conductores que se aproximen.

- Gire el tensor vertical hacia dentro o hacia fuera para ajustar el haz de luz verticalmente.



A. Tensor vertical

NOTA

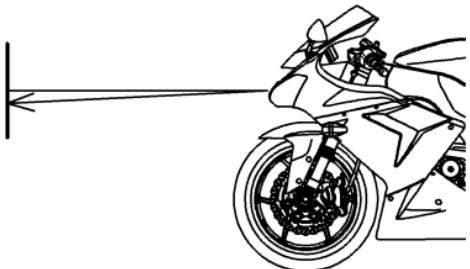
- Con la luz de carretera, los puntos más luminosos deben encontrarse ligeramente por debajo de la línea horizontal para el conductor que está sentado en la motocicleta. Ajuste el

162 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.

PRECAUCIÓN

No toque nunca el cristal de las bombillas halógenas de cuarzo sin guantes. Use siempre un paño limpio para ello. La grasa que pueda haber en las manos o en paños sucios puede reducir la vida útil de las bombillas o provocar que éstas exploten.

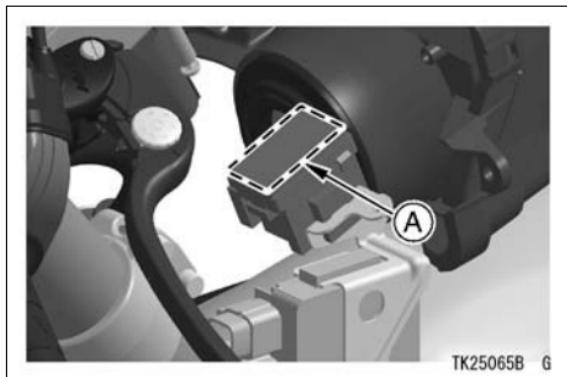


TK23031BZ2 C

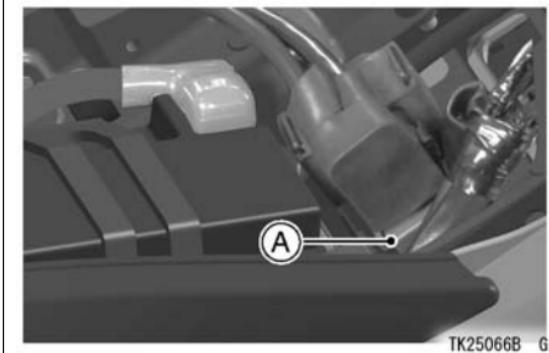
Fusibles

Los fusibles están dispuestos en la caja de fusibles, detrás del carenado interior delantero izquierdo. El fusible principal se encuentra bajo el asiento. Si un fusible falla cuando se está en marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo.

- Retire el carenado interior delantero.



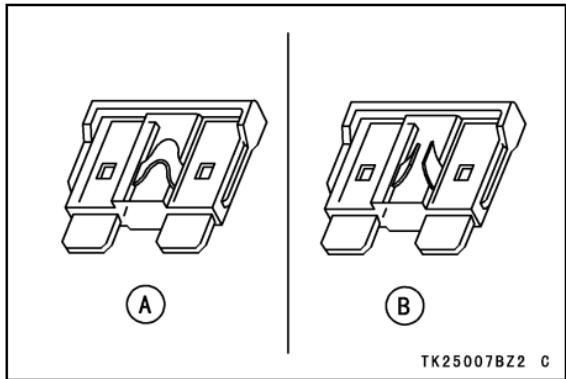
A. Caja de fusibles



A. Fusible principal

!ADVERTENCIA

No utilice ningún sustituto del fusible estándar. Cambie el fusible fundido por uno nuevo con la capacidad correcta, tal y como se especifica en la caja de fusibles y en el fusible principal.



A. Normal
B. Fundido

Limpieza de la motocicleta

Precauciones generales

Un cuidado frecuente y adecuado de la motocicleta Kawasaki mejorará su aspecto, optimizará el rendimiento general y prolongará su vida. Cubrir la motocicleta con una funda transpirable de buena calidad ayudará a proteger su acabado contra los rayos UV dañinos y los agentes contaminantes, y reducirá la cantidad de polvo que puede ensuciar la superficie.

- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape estén fríos antes del lavado.
- Evite aplicar desengrasante en juntas y retenes, pastillas del freno y neumáticos.
- Evite los productos químicos fuertes, disolventes, detergentes y productos de limpieza del hogar como limpia-cristales con amoníaco.

- La gasolina, el líquido de frenos y el refrigerante dañarán el acabado de las superficies pintadas y plásticas; si se manchan, lávelas inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos de alambre, estropajos de acero y otros paños o cepillos abrasivos.
- Preste un especial cuidado al limpiar la cúpula, la cubierta del faro y las demás piezas de plástico que se puedan arañar fácilmente.
- Evite los sistemas de lavado a presión; el agua puede penetrar en las juntas y retenes y en los componentes eléctricos y dañar la motocicleta.
- Evite pulverizar agua en las zonas delicadas, como las admisiones de aire, el sistema de combustible, los componentes de los frenos, los componentes eléctricos, las salidas del silenciador y las aperturas del depósito de combustible.

Lavado de la motocicleta

- Enjuague la moto con agua fría con una manguera para quitar la suciedad que esté suelta.
- Mezcle en un cubo un detergente neutro suave (diseñado para motocicletas y automóviles) y agua. Utilice un paño o una esponja suaves para lavar la motocicleta. Si fuera necesario, utilice un desengrasante suave para eliminar acumulaciones de grasa o de aceite.
- Tras el lavado, aclare la motocicleta completamente con agua limpia para eliminar cualquier residuo (los restos de detergente pueden dañar piezas de la motocicleta).
- Utilice un paño suave para secar la motocicleta. Al secarla, compruebe si hay partes desconchadas o rayadas. No deje que el agua se seque al aire ya que podría dañar las superficies pintadas.

166 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Arranque el motor y déjelo varios minutos a ralentí. El calor del motor ayudará a secar las áreas húmedas.
- Conduzca la motocicleta con cuidado a una velocidad lenta y accione los frenos varias veces. Esto ayuda a secar los frenos y recuperar el rendimiento normal.
- Lubrique la cadena de transmisión para evitar la oxidación.

NOTA

- *Después de conducir en carreteras con sal o cercanas al mar, lave inmediatamente la motocicleta con agua fría. No utilice agua caliente ya que acelera la reacción química de la sal. Después del secado, aplique un aerosol anticorrosivo en todas las superficies metálicas y cromadas para evitar la corrosión.*
- *Se puede formar condensación en el interior de la lente del faro tras*

conducir bajo la lluvia, tras lavar la motocicleta o con tiempo húmedo. Para eliminar la humedad, arranque el motor y encienda el faro. La condensación del interior de la lente irá desapareciendo gradualmente.

Cúpula y otras piezas de plástico

Tras el lavado, utilice un paño suave para secar las piezas de plástico. Cuando estén secas, aplique un tratamiento con un producto limpiador/abrilantador para plásticos aprobado en la cúpula, en la lente del faro y en las demás piezas de plástico sin pintar.

PRECAUCIÓN

Las piezas de plástico pueden deteriorarse y romperse si entran en contacto con sustancias químicas o productos de limpieza del hogar como gasolina, líquido de frenos, limpiacristales, fijadores de roscas u otros productos químicos agresivos. Si una pieza de plástico entra en contacto con una sustancia química agresiva, lávela inmediatamente con agua y un detergente neutro suave y compruebe si se han producido daños. Evite el uso de estropajos o cepillos abrasivos para limpiar las piezas de plástico, ya que dañarán el acabado de la pieza.

Cromo y aluminio

Las piezas de cromo y aluminio sin revestimiento pueden tratarse con un abrillantador de cromo o aluminio. El aluminio con revestimiento debe lavarse con un detergente neutro suave y es necesario utilizar un abrillantador de aerosol para el acabado. Las llantas de aluminio, tanto pintadas como sin pintar, pueden limpiarse con limpiaadores especiales para llantas sin ácido en aerosol.

Cuero, vinilo y goma

Si la motocicleta tiene accesorios de cuero, debe tener especial cuidado. Utilice un tratamiento o limpiador de cuero para limpiar y cuidar los accesorios de cuero. Lavar las piezas de cuero con detergente y agua las dañará y reducirá su duración.

Las piezas de vinilo deben lavarse con el resto de la motocicleta y se les

168 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

debe aplicar posteriormente un tratamiento para vinilo.

Los laterales de los neumáticos y el resto de los componentes de goma deben tratarse con un protector para goma para prolongar su duración.

!ADVERTENCIA

Debe tener especial cuidado para no aplicar protector para goma al dibujo de la superficie de rodamiento. Esto puede reducir la capacidad de contacto del neumático con la superficie de la carretera, lo que supondría la pérdida de control por parte del piloto.

ALMACENAMIENTO

Preparación para el almacenamiento

- Limpie el vehículo completamente.
- Accione el motor durante aproximadamente cinco minutos para calentar el aceite, apáguelo y vacíe el aceite de motor.

ADVERTENCIA

El aceite de motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

- Introduzca aceite de motor nuevo.
- Vacíe el combustible del depósito de combustible mediante la bomba o sifón.

 ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave a la posición de apagado (“OFF”). No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no existe riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.

La gasolina es una sustancia tóxica. Deshágase de la gasolina de manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados.

- Vacíe el sistema de combustible dejando el motor al ralentí hasta que se detenga (si se deja dentro durante un periodo de tiempo prolongado, el combustible puede descomponerse y obstruir el sistema de combustible).
- Reduzca la presión del neumático en un 20 % aproximadamente.
- Coloque la motocicleta en una caja o soporte de manera que ambas ruedas queden por encima del suelo. (Si esto no es posible, coloque cartones debajo de cada rueda para evitar la humedad en la goma de los neumáticos.)
- Aplique aceite a todas las superficies metálicas sin pintar para evitar que se oxiden. Evite que penetre aceite en las piezas de goma o en los frenos.
- Lubrique la cadena de transmisión y todos los cables.
- Quite la batería y guárdela donde no esté expuesta a la luz solar directa, a la humedad o a temperaturas por debajo de cero grados. Mientras esté almacenada,

se aconseja aplicarle una pequeña carga (un amperio o menos) una vez al mes aproximadamente. Mantenga la batería cargada, sobre todo durante estaciones más frías.

- Ate bolsas de plástico alrededor de los silenciadores para evitar que penetre humedad.
- Coloque una lona sobre la motocicleta para evitar que penetre suciedad y polvo.

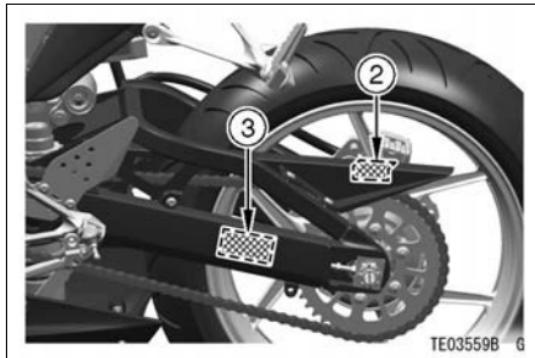
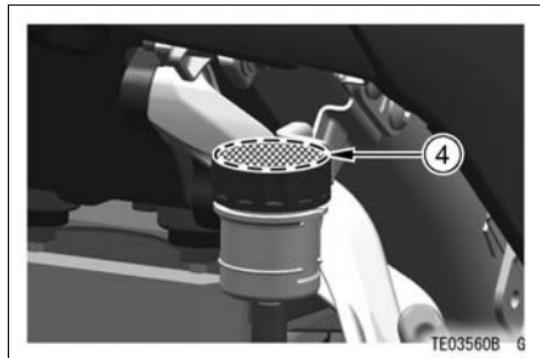
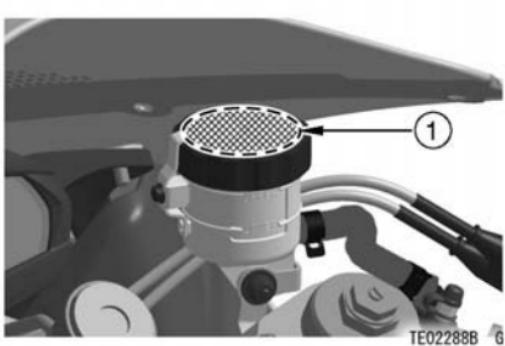
Preparación tras el almacenamiento

- Quite las bolsas de plástico de los silenciadores.
- Coloque la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Rellene el depósito de combustible.
- Compruebe todos los puntos enumerados en la sección de comprobaciones de seguridad diarias.
- Lubrique los pivotes, los pernos y las tuercas.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

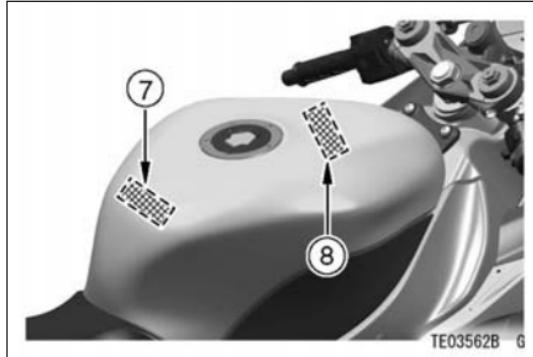
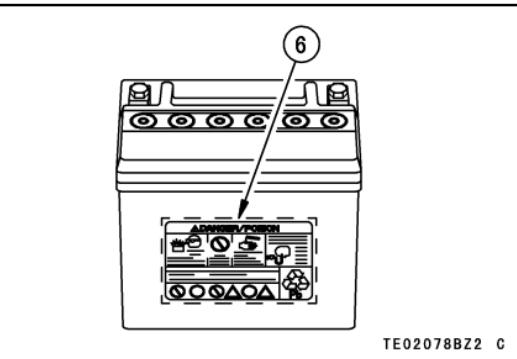
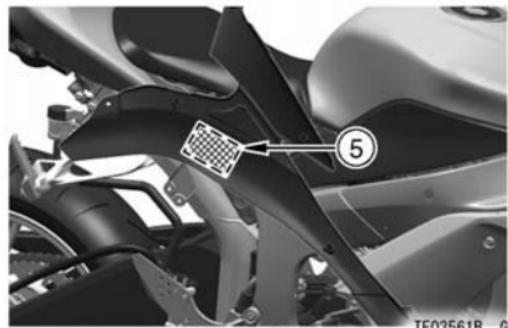
Para proteger el medioambiente, deseche de manera correcta las baterías, los neumáticos, el aceite de motor u otros componentes del vehículo de los que deba deshacerse en un futuro. Diríjase a su concesionario autorizado Kawasaki o a la agencia de medioambiente para conocer los procedimientos de desecho adecuados.

UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS



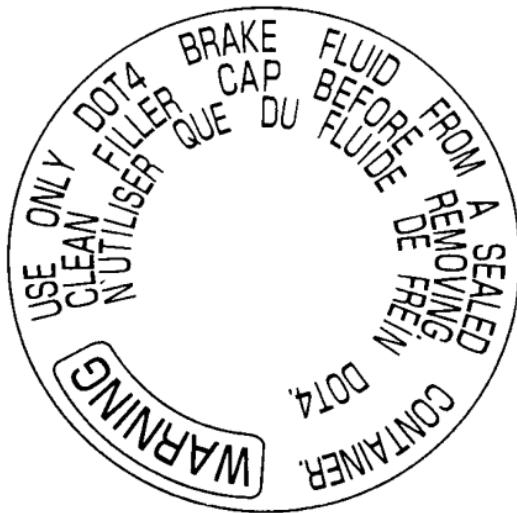
1. Líquido del freno (delantero)
2. Información importante sobre la cadena de transmisión
3. Datos de neumático y carga
4. Líquido del freno (trasero)

174 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS



5. Comprobaciones diarias de seguridad
6. Peligro/veneno de batería
7. Gasolina sin plomo
8. Precaución con el combustible

1)/4)



176 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

2)

Inglés

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 30~40mm(1.2~1.6in) 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.



Español

INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

Para evitar un accidente o daños en la motocicleta, la cadena de transmisión debe mantenerse de forma adecuada. Debe lubricarse cada 600 km y ajustarse con la frecuencia necesaria para mantener la holgura de la cadena en unos 30 - 40 mm medidos entre los piñones de la cadena inferior con la motocicleta sobre el caballete lateral. La cadena estándar es Enuma EK520MVXL1 con una vida estimada de 15.000 - 45.000 km, dependiendo de la severidad del uso, la frecuencia de la lubricación y el ajuste. Por seguridad, sustituya la cadena únicamente por una cadena estándar cuando sufra un desgaste de más de 323 mm, medidos sobre una parte tensada de 20 eslabones a los que se ha aplicado una tensión de 98 N (10 kgf). Consulte el manual del propietario para obtener información sobre la cadena.

TE03579B S

3)

Inglés

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 180kg Load (397lbs)	250 kPa (2.50 bar/cm ² , 36psi) BRIDGESTONE BT015F RADIAL J	1 mm(0.04in)
Rear	Up to 180kg Load (397lbs)	290 kPa (2.90 bar/cm ² , 42psi) BRIDGESTONE BT015R RADIAL J	Up to 130 km/h(80MPH) 2 mm(0.08in) Over 130 km/h(80MPH) 3 mm(0.12in)



Español

INFORMACIÓN SOBRE NEUMÁTICOS Y CARGA

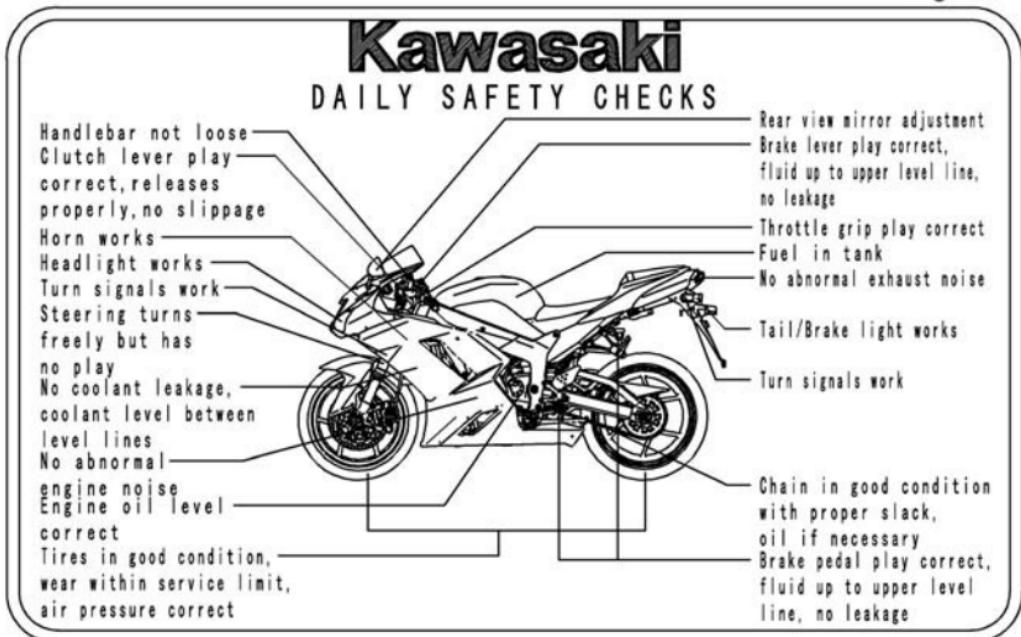
Las características de estabilidad y manejo de esta motocicleta pueden verse afectadas si se utilizan presiones de inflado de neumáticos incorrectas, neumáticos de repuesto inadecuados o sobrecarga. Cuando el dibujo del neumático se desgaste al límite, sustituya el neumático únicamente con el neumático estándar. Mantenga la presión de inflado especificada.

	Presión de aire (en frío)	Tamaño y marca (neumático sin cámara)	Profundidad mínima del dibujo
Delantero	Hasta 180 kg de carga	250 kPa (2.50 bar/cm ² , 36psi) BRIDGESTONE BT015F RADIAL J	1 mm
Trasero	Hasta 180 kg de carga	290 kPa (2.90 bar/cm ² , 42psi) BRIDGESTONE BT015R RADIAL J	Hasta 130 km/h (80 mph) 2 mm Más de 130 km/h (80 mph) 3 mm

178 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

5)

Inglés



TE03593B S

Español

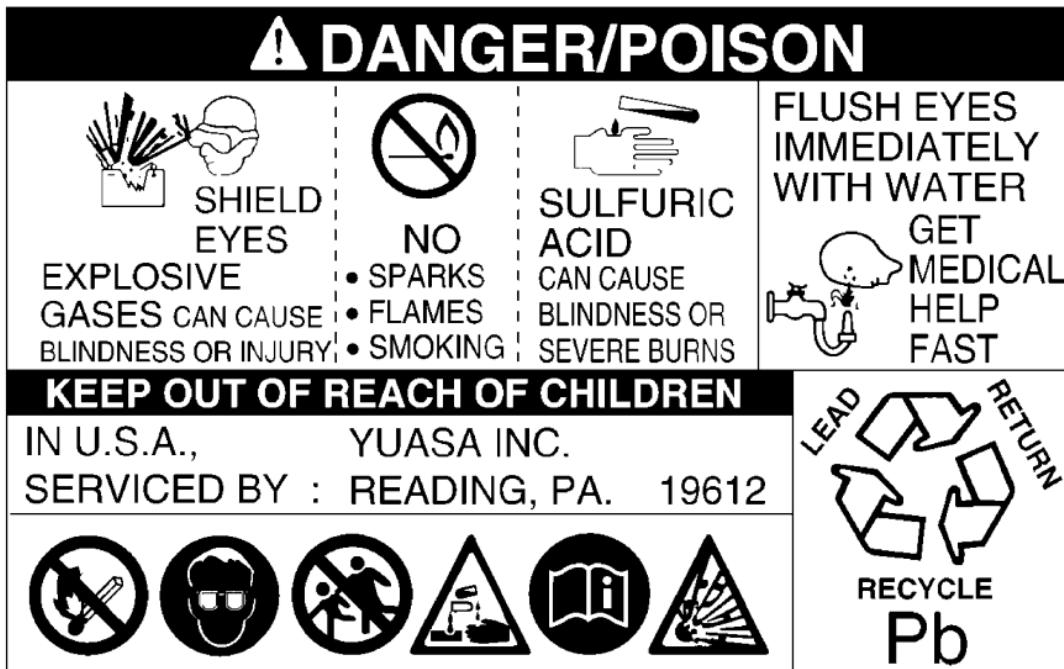
COMPROBACIONES DIARIAS DE SEGURIDAD



- El manillar no está suelto
Holgura de la palanca del embrague correcta, se suelta bien, no patina
- El claxon funciona
Las luces funcionan
Los intermitentes funcionan
La dirección gira bien pero no tiene holgura
- No hay fugas de refrigerante, nivel de refrigerante entre líneas de nivel
- El motor no emite ruidos anormales
- Nivel de aceite del motor correcto
- Neumáticos en buenas condiciones, desgaste en el límite de servicio, presión de aire correcta
- Ajuste del retrovisor
Holgura de la palanca del freno correcta, líquido a nivel superior, sin fugas
- Holgura correcta del acelerador
Combustible en depósito
El tubo de escape no emite ruidos anormales
- Las luces de freno y traseras funcionan
Los intermitentes funcionan
- Cadena en buenas condiciones con la holgura suficiente, engrase en caso necesario
- Holgura del pedal del freno correcta, líquido a nivel, sin fugas

180 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

6)



TE03115B S

7)

Inglés

UNLEADED PETROL ONLY
NUR BLEIFREIES BENZIN
ESSENCE SANS PLUMB UNIQUEMENT



Español

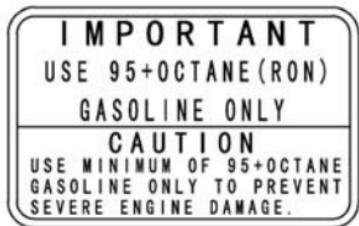
SÓLO GASOLINA SIN PLOMO

TE03500B S

182 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

8)

Inglés



Español



TE03595B S

IMPORTANTE

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

AVISO

ESTE PRODUCTO HA SIDO FABRICADO PARA UN USO RAZONABLE Y PRUDENTE POR PARTE DE UN CONDUCTOR CUALIFICADO Y SÓLO COMO VEHÍCULO.

OPMERKING

DIT PRODUCT IS VERVAARDIGD VOOR GEBRUIK OP EEN REDELIJKE EN ZORGVULDIGE WIJZE DOOR EEN BEVOEGDE GEBRUIKER EN UITSLUITEND ALS VOERTUIG.

ZX600P



* 9 9 9 7 6 - 1 3 6 1 *



Kawasaki

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES,LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99976-1361

IT ES NL