Kawasaki

Z1000SX
Z1000SX ABS

Motocicletta
Motocicleta
Motorfiets

MANUALE USO E MANUTENZIONE
MANUAL DEL PROPIETARIO
INSTRUCTIEBOEKJE

ESPAÑOL

Motocicleta
Manual del propietario

Guía rápida

Esta guía rápida le ayudará a encontrar la información que precise.

INFORMACIÓN GENERAL

CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

CONDUCCIÓN SEGURA

MANTENIMIENTO Y AJUSTES

ALMACENAMIENTO

Después del Prefacio podrá encontrar el Índice.

¡Cada vez que vea los símbolos mostrados a continuación, siga las instrucciones indicadas por ellos! Respete siempre las normas de utilización y mantenimiento seguros.

⚠ PELIGRO

PELIGRO indica una situación peligrosa que, de no evitarse, provocará daños personales graves o un accidente mortal.

⚠ ADVERTENCIA

ADVERTENCIA indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede provocar daños personales graves o un accidente mortal.

⚠ PRECAUCIÓN

PRECAUCIÓN indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede provocar daños personales leves o moderados.

AVISO

Los AVISOS se utilizan para aquellas practicas en las que no hay riesgo de daños personales.

NOTA

○ *Este símbolo de nota indica puntos de interés especial para un uso más eficaz y práctico.*

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 propietario antes de conducirla para familiarizase 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 propietario en la motocicleta en todo momento para poder consultarlo 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.
Motorcycle & Engine Company

© 2010 Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

Agosto de 2010 (1).

ÍNDICE

ESPECIFICACIONES 12
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS 16
INFORMACIÓN DE CARGA Y ACCESORIOS 19
INFORMACIÓN GENERAL 23
Panel de instrumentos 23
Indicador digital 24
Luces indicadoras y de aviso 31
Llave 35
Interruptor de contacto/bloqueo de la dirección 39
Interruptores izquierdos del manillar . 42
Interruptor de luces 42
Interruptor del intermitente 42
Botón de la bocina 43
Botón de ráfagas 43
Interruptor de emergencia 43
Interruptores derechos del manillar ... 44
Interruptor de parada del motor 44
Botón de arranque 44
Regulador de la maneta del freno 45
Tapón del depósito de combustible ... 46
Combustible 47
Requisitos de combustible: 47
Llenado del depósito: 49
Caballete lateral 51
Asientos 52
Juego de herramientas 55
Parabrisas 56
RODAJE 58
CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA 60
Arranque del motor 60
Arranque mediante puente 63
Inicio de la marcha 66
Cambio de marchas 68
Frenado 69
Sistema antibloqueo de frenos (ABS) para modelos equipados con ABS 71
Luz del indicador de ABS 73

Detención del motor 74
Parada de la motocicleta en caso de emergencia 75
Aparcamiento 76
Catalizador 78
CONDUCCIÓN SEGURA 80
Técnicas de conducción segura 80
Comprobaciones diarias de seguridad 84
Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta 87
MANTENIMIENTO Y AJUSTES 89
Tabla de mantenimiento periódico 90
Aceite del motor 104
Sistema de refrigeración 111
Bujías 116
Holgura de las válvulas 117
Kawasaki Clean Air System 117
Dispositivo de escape 118
Filtro de aire 119
Sistema de control del acelerador 121
Sincronización de los cuerpos del acelerador 124
Ralentí 124
Embrague 126
Cadena de transmisión 128
Frenos 138
Interruptores de las luces de freno 143
Horquilla delantera 146
Amortiguador trasero 154
Ruedas 160
Batería 166
Orientación del faro 171
Fusibles 173
Limpieza de la motocicleta 175
ALMACENAMIENTO 181
PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL ... 184
UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS 185

ESPECIFICACIONES

RENDIMIENTO		
Potencia máxima		101,5 kW (138 PS) a 9.600 r/min
	(HR)	78,2 kW (106 PS) a 9.100 r/min
Par máximo		110 N·m (11,2 kgf·m) a 7.800 r/min
	(HR)	95 N·m (9,7 kgf·m) a 7.500 r/min
Radio de giro mínimo		3,1 m
DIMENSIONES		
Longitud total		2.105 mm
Anchura total		790 mm
Altura total/Posición alta		1.170 mm/1.230 mm
Distancia entre ejes		1.445 mm
Altura libre al suelo		135 mm
Peso en orden de marcha		228 kg
	(H)	231 kg
MOTOR		
Tipo		Doble árbol de levas en culata, 4 cilindros, 4 tiempos, refrigeración líquida
Cilindrada		1.043 cm³
Diámetro × carrera		77,0 × 56,0 mm
Relación de compresión		11,8:1

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
Sistema de combustible	Inyección de combustible (FI)
Sistema de encendido	Batería y bobina (encendido transistorizado)
Control de encendido (con avance electrónico)	10° APMS a 1.100 r/min – 40,2° APMS a 5.200 r/min
Bujías	NGK CR9EIA-9
Sistema de lubricación	Lubricación forzada (cárter húmedo)
Aceite del motor:	
Tipo	API SG, SH, SJ, SL ó SM con JASO MA, MA1 ó MA2
Viscosidad	SAE 10W-40
Capacidad	4,0 L
Capacidad de refrigerante	2,9 L
TRANSMISIÓN	
Tipo de transmisión	6 velocidades, cambio con retorno
Tipo de embrague	Embrague multidisco húmedo
Sistema de transmisión	Cadena de transmisión
Relación de transmisión primaria	1,627 (83/51)

Relación de transmisión secundaria	2,733 (41/15)
Relación de transmisión general	5,055 en la marcha más alta
Relación:	
Primera	2,600 (39/15)
Segunda	1,950 (39/20)
Tercera	1,600 (24/15)
Cuarta	1,389 (25/18)
Quinta	1,238 (26/21)
Sexta	1,136 (25/22)
CHASIS	
Avance	24,5°
Trocha	102 mm
Tamaño de neumático:	
Delantero	120/70ZR17 M/C (58 W)
Trasero	190/50ZR17 M/C (73 W)
Tamaño de llanta:	
Delantera	J17M/C × MT3,50
Trasera	J17M/C × MT6,00
Capacidad del depósito de combustible	19 L

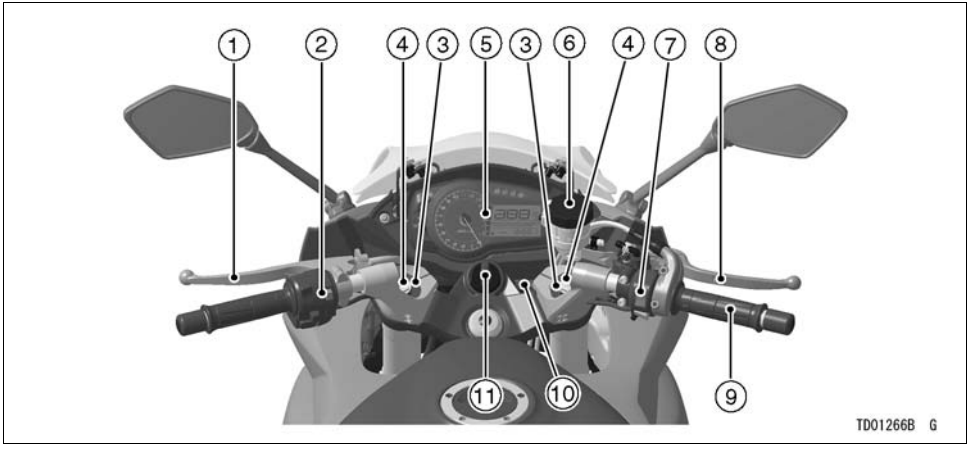
EQUIPO ELÉCTRICO

Batería	12 V 8 Ah
Faro:	
Luz de carretera	12 V 55 W
Luz de cruce	12 V 55 W
Luces trasera y de frenos	LED

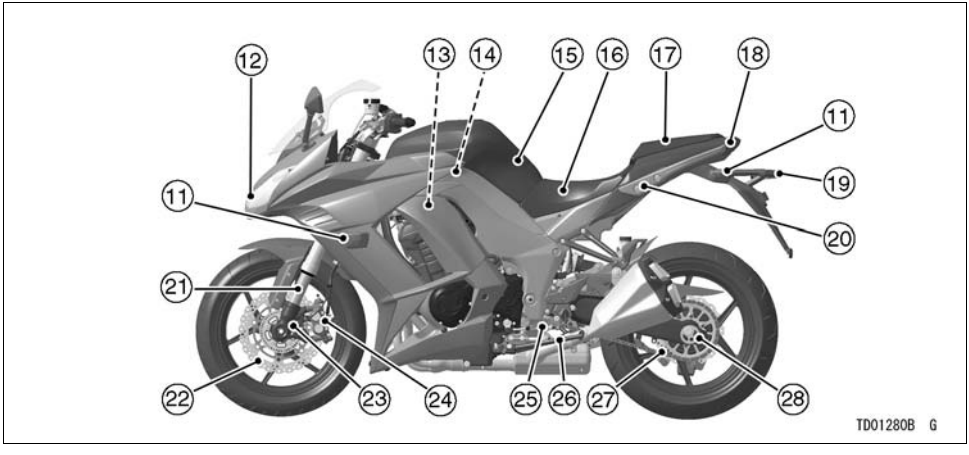
H: ZX1000H
HR: con catalizador de panal de abeja (honeycomb) (modelo restringido)

Si uno de los LED (diodo luminoso) del piloto trasero/luz de freno no se enciende, consulte a un concesionario autorizado Kawasaki.
Estas especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no ser aplicables en todos los países.

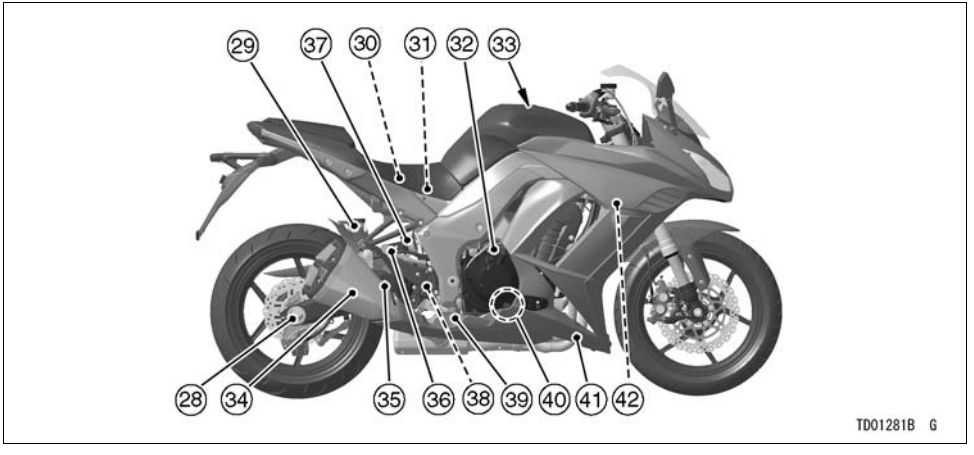
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



1. Maneta del embrague
2. Interruptores izquierdos del manillar
3. Regulador de la precarga del muelle
4. Regulador de la amortiguación en extensión
5. Panel de instrumentos
6. Depósito del líquido de freno (delantero)
7. Interruptores derechos del manillar
8. Maneta del freno delantero
9. Puño del acelerador
10. Regulador del parabrisas
11. Interruptor de contacto/bloqueo de la dirección



11. Luz del intermitente
12. Faro delantero
13. Bujías
14. Filtro de aire
15. Depósito de combustible
16. Asiento del conductor
17. Asiento del pasajero
18. Luces trasera y de frenos
19. Luz de matrícula
20. Bloqueo del asiento
21. Horquilla delantera
22. Disco de freno
23. Regulador de la amortiguación en compresión
24. Pinza de freno
25. Pedal de cambio
26. Caballete lateral
27. Cadena de transmisión
28. Tensor de la cadena



29. Depósito del líquido de freno (trasero)
30. Caja de fusibles
31. Batería
32. Tornillo de ajuste del ralentí
33. Tapón del depósito de combustible
34. Silenciador
35. Basculante
36. Regulador de la amortiguación en extensión
37. Amortiguador trasero
38. Interruptor de la luz del freno trasero
39. Pedal de freno trasero
40. Indicador de nivel de aceite
41. Filtro de aceite
42. Depósito de reserva del refrigerante

INFORMACIÓN DE 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 incorrectos de accesorios o la modificación de la motocicleta anularán la garantía de esta; asimismo, pueden afectar negativamente a las prestaciones e incluso resultar 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.*

20 INFORMACIÓN DE 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 funcionamiento. No transporte animales en la motocicleta.
2. Antes de iniciar la marcha debe dar instrucciones al pasajero o la pasajera de que mantenga los pies en el reposapiés y se sujete a usted o al asidero. Solo debe llevar a un pasajero si este tiene una estatura suficiente para llegar al reposapiés y si la motocicleta tiene instalados 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 no afectar negativamente 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 ni otras condiciones de funcionamiento de la motocicleta.
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, parabrisas, respaldos y otros elementos de dimensiones grandes pueden afectar a la estabilidad y la manejabilidad de la motocicleta, no solo por el peso, sino también por las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre estas superficies cuando la motocicleta se desplaza. Los objetos mal diseñados o colocados pueden llevar a condiciones de conducción insegura.
9. En esta motocicleta no se ha previsto la incorporación de un sidecar ni está diseñada para arrastrar un remolque u otro vehículo. Kawasaki

no fabrica sidecar 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.

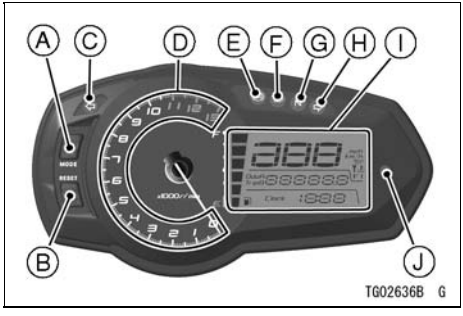
Carga máxima

El peso de conductor, pasajero, equipaje y accesorios no debe superar los 195 kg.

INFORMACIÓN GENERAL

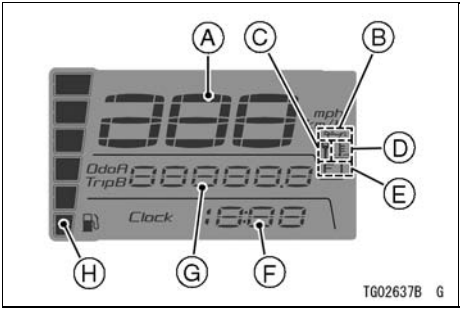
Panel de instrumentos

A. Botón MODE (MODO)
B. Botón RESET (REINICIO)
C. Luz del indicador de luz del intermitente izquierdo
D. Tacómetro
E. Luz indicadora del ABS (solo en el modelo con ABS)
F. Luz del indicador de luz de carretera
G. Luz indicadora de punto muerto
H. Indicador de los intermitentes derechos
I. Indicador digital
J. Luz de aviso



Indicador digital

El indicador digital muestra las siguientes funciones: velocímetro, reloj, medidor de distancia AB, odómetro, indicador de combustible, símbolo de aviso de presión de aceite, símbolo de aviso del inmovilizador, símbolo de aviso de temperatura del refrigerante y símbolo de aviso de inyección de combustible. Cuando se gira la llave de contacto a la posición “ON”, todos los segmentos del LCD aparecerán durante aproximadamente un segundo. Posteriormente, según el modo seleccionado, los indicadores funcionarán de la manera normal.



A. Velocímetro
B. Símbolo de aviso de presión del aceite ( )
C. Inmovilizador ( )
D. Temperatura del refrigerante ( )
E. Inyección de combustible (FI)
F. Reloj
G. Odómetro/medidor de viaje AB
H. Indicador de combustible

Indicación de km/h·mph -

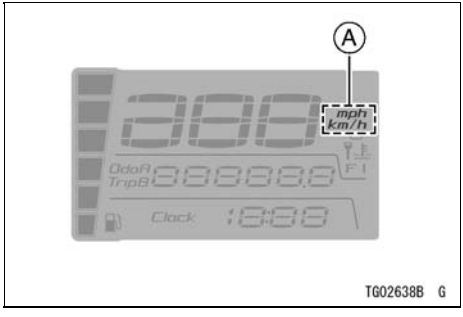
La indicación de km/h·mph se puede alternar entre el sistema métrico y el sistema inglés (km/h y mph).

Asegúrese antes de conducir de que aparecen correctamente km/h o mph de acuerdo con la normativa local.

NOTA

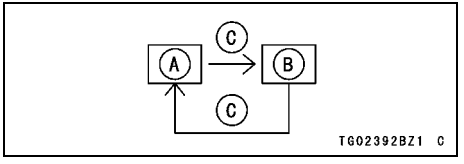
○ *No utilice el vehículo si el indicador no muestra la unidad correcta (km/h o mph). Cambie la indicación en km/h·mph según se indica a continuación.*

- Muestre el odómetro.
- La indicación de km/h·mph cambia al pulsar el botón RESET mientras se mantiene pulsado el botón MODE.



A. Indicación de mph·km/h

- La indicación en km/h·mph cambia de la siguiente manera.



A. mph
B. km/h
C. Pulsar el botón RESET junto con el botón MODE

NOTA

○ *La información se mantiene aunque se desconecte la batería.*

Velocímetro -

El velocímetro muestra la velocidad del vehículo en valores digitales.

Tacómetro -

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min). En el lado superior de la esfera del tacómetro se encuentra una parte denominada “zona de peligro”. Las revoluciones 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.

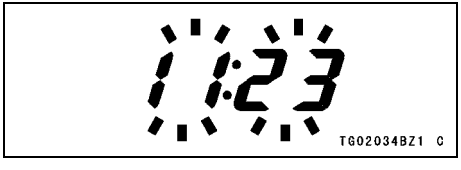
AVISO

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

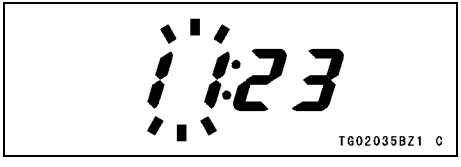
Reloj -

Para ajustar las horas y los minutos:

- Gire la llave de contacto a la posición “ON”.
- Presione el botón MODE para visualizar el odómetro.
- Presione el botón RESET durante más de dos segundos. Los indicadores de horas y minutos comienzan a parpadear.



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



- Pulse el botón RESET. Las horas dejan de parpadear y comienzan a hacerlo los minutos. Pulse el botón MODE para adelantar los minutos.

- Pulse el botón RESET. Los indicadores de horas y minutos comienzan a parpadear nuevamente.

- Pulse el botón MODE. Los números dejan de parpadear y el reloj se pone en marcha.

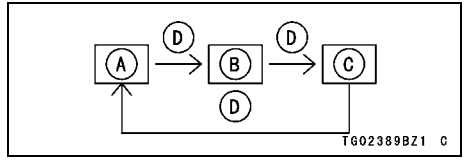
NOTA

- *Al presionar el botón MODE brevemente, las horas o los minutos aumentan uno a uno. Si se presiona y mantiene pulsado el botón, aumentarán las horas y los minutos continuamente.*
- *Cuando se ha quitado el contacto, el reloj sigue funcionando con normalidad mediante la energía de reserva.*
- *Si se desconecta la batería, el reloj se reinicia en 1:00 y empieza a funcionar de nuevo al conectar la batería.*

Odómetro/medidor de viaje AB -

Este indicador muestra el odómetro y el medidor de distancia AB.

Se puede cambiar entre el cuentakilómetros y el medidor de distancia AB pulsando el botón MODE.



A. Odómetro
B. Medidor de viaje A
C. Medidor de viaje B
D. Pulsar el botón MODE

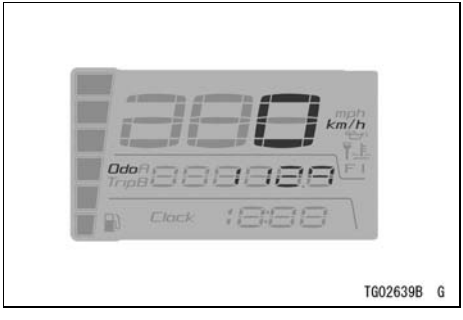
NOTA

- *Por motivos de seguridad, no cambie entre cuentakilómetros y medidor de distancia durante la marcha.*

Odómetro

El odómetro muestra la distancia total en kilómetros o millas que ha

recorrido el vehículo. Este instrumento no se puede poner a cero.



NOTA

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

Medidores de viaje AB

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

Para poner a cero el medidor de viaje:

- Pulse el botón MODE para mostrar el medidor de viaje A o B.
- Pulse el botón RESET y manténgalo pulsado.
- Después de dos segundos, la cifra mostrada cambia 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.*
- *Si se pone a cero el medidor de distancia mientras el vehículo está parado, la cuenta se iniciará en cuanto el vehículo comience a circular.*

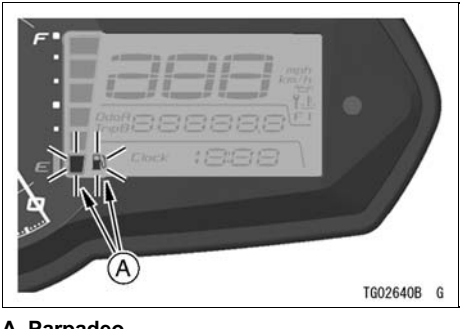
- *Cuando el medidor de distancia llega a 9999.9 mientras circula, el medidor se vuelve a poner en 0.0 y sigue contando.*
- *Si se desconecta la batería, el instrumento se reiniciará en 0.0.*

Medidor de combustible-

El nivel de combustible en el depósito se indica mediante el número de segmentos visibles. Cuando el depósito de combustible está lleno, se muestran todos los segmentos. A medida que disminuye el nivel de combustible en el depósito, desaparecen los segmentos uno a uno desde F (lleno) a E (vacío). El segmento inferior y el símbolo de aviso de nivel de combustible parpadean en el indicador digital cuando el combustible remanente en el depósito sea de aproximadamente 4,2 L.

Reposte en la primera oportunidad que tenga de hacerlo si el último segmento del indicador del nivel de combustible parpadea.

Cuando el vehículo reposa sobre el caballete lateral el indicador de nivel no muestra la cantidad exacta de combustible en el depósito. Para comprobar el nivel de combustible el vehículo tiene que estar vertical.



A. Parpadeo

Luces indicadoras y de aviso

N : en punto muerto, el indicador de punto muerto se enciende.

≣D : cuando se enciende el faro con la luz de carretera, el indicador de luz de carretera se enciende.

⇦⇨ : cuando bascule el interruptor de los intermitentes hacia la izquierda o hacia la derecha, el indicador del intermitente parpadea.

(Modelos equipados con ABS)

(ABS) : la luz indicadora de ABS (Sistema de frenos antibloqueo) se enciende al poner el contacto y se apaga poco después de iniciar la marcha. Si el ABS funciona correctamente, permanece apagada. Pero si ocurre algún problema con el ABS, el indicador se enciende y permanece encendido. Cuando la luz indicadora está encendida, el ABS no funciona; no obstante, a pesar de que el ABS falle, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Para obtener información más detallada acerca del ABS, consulte el apartado sobre el sistema antibloqueo de frenos (ABS) del capítulo CÓMO CIRCULAR LA MOTOCICLETA.

Luz de aviso : esta luz de aviso en el panel de instrumentos realiza las cuatro funciones siguientes: aviso de presión de aceite, aviso del sistema de inyección de combustible, aviso del sistema inmovilizador y aviso de la temperatura del refrigerante. Esta luz de aviso parpadea con cada uno de los símbolos de aviso: símbolo de aviso de presión de aceite del motor)/símbolo de aviso del inmovilizador)/símbolo de aviso de temperatura del refrigerante)/símbolo de aviso de inyección de combustible (FI). Si la luz de aviso parpadea con el motor en marcha, haga comprobar la causa en un concesionario autorizado Kawasaki. Consulte información más detallada en el apartado “Símbolos de aviso” de esta misma sección.

Símbolos de aviso -

: la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso de la presión del aceite ( ) en el indicador digital parpadean siempre que la presión del aceite es extremadamente baja o el interruptor principal está en la posición ON, pero sin el motor en funcionamiento, y se apagan cuando la presión del aceite del motor es lo suficientemente alta. Consulte el capítulo MANTENIMIENTO Y AJUSTES para obtener información más detallada acerca del aceite del motor.

: la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso del inmovilizador ( ) en el indicador digital parpadean siempre que la llave de contacto está en la posición “ON” o se produce algún problema con el sistema inmovilizador. Después de girar la llave de contacto a la posición “ON”, el símbolo de aviso del inmovilizador ( ) se apaga poco después de comprobar que el circuito funciona correctamente. Si la luz y el símbolo de aviso parpadean, haga revisar el sistema inmovilizador en un concesionario autorizado Kawasaki.

(Para modelos equipados con sistema inmovilizador)

Cuando la llave se gira a la posición “OFF”, la luz de aviso comienza a parpadear para indicar que el sistema inmovilizador está activado. Transcurridas 24 horas, la luz de aviso deja de parpadear pero el sistema inmovilizador sigue activado.

La luz de aviso parpadea si se utiliza una llave que no está codificada correctamente o si se produce cualquier comunicación incorrecta entre la antena y la llave. No obstante, cuando se utilice la llave codificada correcta o la comunicación sea nítida, la luz de aviso no parpadeará.

: la luz de aviso de la temperatura del refrigerante se enciende al girar la llave de contacto a la posición “ON” y se apaga tras comprobar que el circuito correspondiente funciona correctamente. La luz de aviso de la temperatura del refrigerante también se enciende cada vez que la temperatura del refrigerante llega a unos 115° C con la motocicleta en funcionamiento. Si la temperatura del refrigerante aumenta por encima de 120°C, la luz de aviso de la temperatura del refrigerante comenzará a parpadear. Si permanece encendida o comienza a parpadear, pare el motor y compruebe el nivel de líquido refrigerante en el depósito de reserva cuando el motor se haya enfriado.

AVISO

No deje el motor en marcha después que se encienda la luz de aviso de temperatura del refrigerante. Un funcionamiento prolongado del motor dará lugar a daños graves derivados del sobrecalentamiento.

FI : la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso de inyección (**FI**) en el indicador digital parpadean siempre que la llave de contacto está en la posición “ON” o se produce algún problema con el sistema de inyección de combustible. Después de girar la llave de contacto a la posición “ON”, el símbolo de aviso de la inyección (**FI**) se apaga poco después de comprobar que el circuito funciona correctamente. Si la luz y el símbolo de aviso parpadean, haga revisar el sistema de inyección de combustible (FI) en un concesionario autorizado Kawasaki.

Llave

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

Sistema inmovilizador

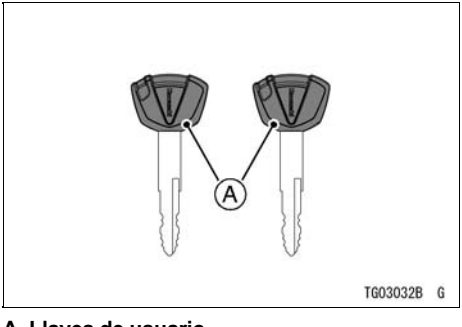
Esta motocicleta está equipada con un sistema inmovilizador que la protege de los robos. Esta motocicleta cuenta con dos llaves de usuario. Guarde una de las llaves de usuario y la etiqueta de la llave en un lugar seguro. Si pierde todas las llaves de usuario, no se podrán programar los nuevos códigos para llaves de usuario de repuesto en la unidad de control electrónico. La registración de una llave de usuario adicional debe realizarla un concesionario autorizado Kawasaki. 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. Si desea hacer llaves de usuario adicionales, lleve el vehículo y todas las llaves de usuario a un concesionario autorizado Kawasaki para que se las vuelvan a programar. Se pueden registrar de una vez hasta cinco llaves de repuesto con el sistema inmovilizador.

AVISO

No ponga dos llaves del sistema inmovilizador en el mismo llavero.
No sumerja las llaves en agua.
No exponga las llaves a temperaturas excesivamente altas.
No coloque las llaves cerca de imanes.
No coloque elementos pesados sobre ellas.
No aplaste las llaves ni altere su forma.
No desmonte la parte de plástico de las llaves.
No deje caer las llaves ni las golpee.
Si se pierde una llave de repuesto, será necesario que registre la llave en un concesionario autorizado para evitar la posibilidad de robo.

AVISO

Si pierde todas las llaves de usuario, un concesionario autorizado Kawasaki deberá cambiar la ECU y ordenar nuevas llaves de usuario.



A. Llaves de usuario

- Llaves de usuario:puede registrar simultáneamente un máximo de 5 llaves de usuario.

Si se utiliza una llave codificada incorrectamente o la comunicación entre la ECU y la llave no es correcta, el motor no arranca y la luz de aviso parpadea.

Debe usarse una llave correctamente codificada y la comunicación debe ser nítida para que arranque el motor.

Cuando la llave se gira a la posición "OFF", la luz de aviso comienza a parpadear para indicar que el sistema inmovilizador está activado. Transcurridas 24 horas, la luz de aviso deja de parpadear pero el sistema inmovilizador sigue activado.

Si pierde todas las llaves de usuario, no se podrán programar los nuevos códigos de llave y será necesario reemplazar la ECU.

NOTA

- *El parpadeo de la luz de aviso se puede activar o desactivar de forma predefinida. Presione y mantenga pulsados los botones MODE y RESET simultáneamente durante más de dos segundos dentro de los veinte segundos siguientes después de girar la llave de contacto a la posición "OFF"; la luz de aviso no parpadeará.*
- *Cuando se conecta la batería, el parpadeo de la luz de aviso queda predefinido como activado.*
- *Cuando el voltaje de la batería está bajo (por debajo de 12 V), el parpadeo de la luz de aviso se desactiva automáticamente para evitar que la batería se descargue excesivamente.*

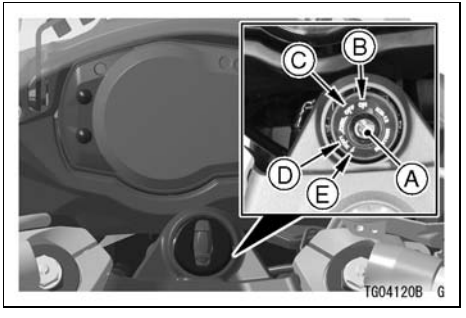
Cumplimiento con la directiva de la CE

El sistema inmovilizador cumple con la directiva R & TTE (Equipos Radioeléctricos y Equipos Terminales de

Telecomunicación, incluido el reconocimiento mutuo de su conformidad).

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

OFF	Motor parado. Circuitos eléctricos desactivados.
ON	Motor en marcha. Se pueden utilizar todos los equipos eléctricos.
LOCK	La dirección está bloqueada. Motor parado. Circuitos eléctricos desactivados.
P (aparcar)	La dirección está bloqueada. Motor parado. Luces traseras y de la matrícula encendidas. Otros circuitos eléctricos desconectados.

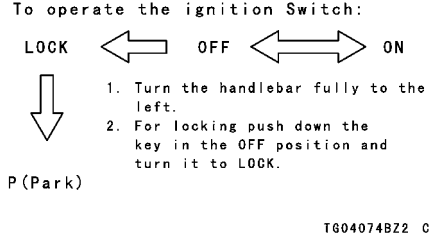
AVISO

Cuando se gira completamente el manillar hacia la derecha o hacia la izquierda, se reduce el espacio existente entre el soporte del manillar y la cubierta del interruptor de contacto. Si en este espacio reducido quedara atrapado el llavero de argolla o algún otro accesorio, se podría dañar la cubierta del interruptor de contacto u otras partes relacionadas. Por consiguiente, no utilice llaveros que puedan quedar atrapados en este espacio.

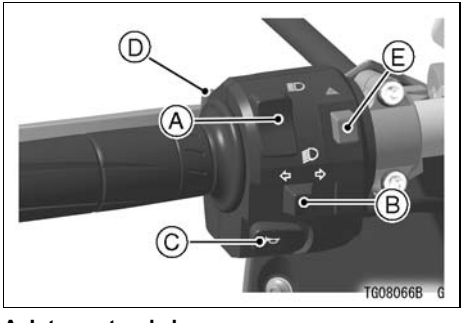
NOTA

○ *Las luces de posición y la luz de la matrícula están encendidas siempre que la llave de contacto se encuentra en la posición ON. Se encenderá un faro al soltar el botón de arranque tras poner en marcha el motor. Para evitar que la batería se descargue, arranque siempre el motor inmediatamente después de girar la llave de contacto a la posición "ON".*

○ *Si mantiene la posición P (aparcar) durante un periodo de tiempo largo (una hora), la batería puede descargarse por completo.*



Interruptores izquierdos del manillar



A. Interruptor de luces
B. Interruptor de los intermitentes
C. Botón de la bocina
D. Botón de ráfagas
E. Interruptor de emergencia

Interruptor de luces

Se pueden seleccionar las luces de carretera o de cruce con el interruptor de luces. La luz indicadora de luz de carretera se enciende cuando se enciende la luz de carretera (≡D).
Luz de carretera.....(≡D)
Luz de cruce.....(≡D)

NOTA

○ *Cuando se selecciona la luz de carretera, se encienden los dos faros. Cuando se selecciona la luz de cruce, sólo se enciende un faro.*

Interruptor del intermitente

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.

Botón de la bocina

Al pulsar el botón de bocina, ésta suena.

Botón de ráfagas

Cuando se pulsa el botón de ráfagas, se enciende la luz larga (luz de adelantamiento) 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.

Interruptor de emergencia

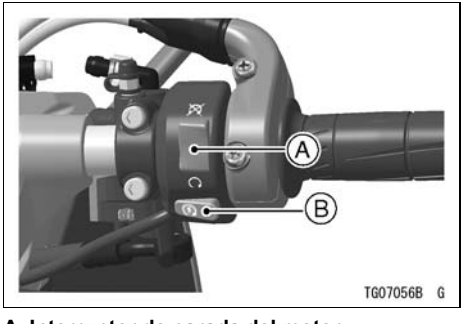
Si una emergencia precisa que se detenga en el arcén de una autopista, encienda las luces de emergencia para avisar a los demás conductores de su posición.

Pulse el interruptor de emergencia con el interruptor principal en la posición ON o P (aparcar). Todos los intermitentes y las luces del indicador de intermitente parpadearán.

AVISO

Tenga cuidado de no utilizar las luces de emergencia durante más de 30 minutos ya que la batería podría descargarse por completo.

Interruptores derechos del manillar



A. Interruptor de parada del motor
B. Botón de arranque

Interruptor de parada del motor

Además del interruptor de contacto, 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 es necesario, mueva el interruptor a la posición ⊗ .

NOTA

○ *Aunque con el interruptor de paro del motor este se para, no se desconectan todos los circuitos eléctricos. Generalmente, debe utilizarse el interruptor de contacto para parar el motor.*

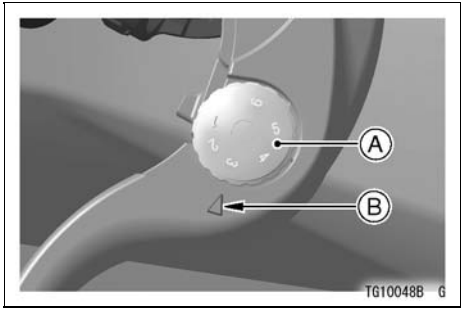
Botón de arranque

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.

Regulador de la maneta del freno

Existe un regulador en la maneta del freno. Cada regulador cuenta con seis posiciones, de modo que la posición de la maneta suelta se puede ajustar a las manos del conductor. Presione la maneta hacia adelante y gire el regulador 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

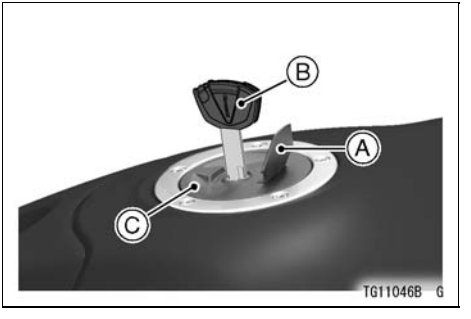
Tapón del depósito de combustible

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. Cierre la cubierta del orificio para la llave.

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.*



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

Combustible

Requisitos de combustible:

Su motor Kawasaki ha sido diseñado para usar sólo gasolina sin plomo con un octanaje mínimo como se indica a continuación. Para evitar daños severos en el motor, nunca utilice gasolina con un octanaje inferior al valor mínimo especificado por Kawasaki.

El octanaje de una gasolina es la medida de la resistencia de esta a la detonación o al "golpeteo". El término que se suele utilizar para describir el octanaje de una gasolina es el RON (Octanaje RON).

AVISO

No utilice gasolina con plomo, pues se producirán daños irreversibles en el catalizador (Para obtener más información, consulte el apartado "Catalizador" del capítulo "CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA").

AVISO

Si nota "golpeteos" o "ruidos", use una marca diferente de gasolina o con un octanaje mayor. Si esta situación se prolonga, pueden producirse averías graves en el motor. La calidad de la gasolina es importante. Los combustibles de baja calidad o que no cumplen con las especificaciones industriales estándar pueden producir un rendimiento deficiente. Los problemas de funcionamiento resultantes del uso de combustibles de mala calidad o no recomendados pueden no estar cubiertos por la garantía.

Tipo de combustible y octanaje

Utilice únicamente gasolina limpia, fresca y sin plomo, con un octanaje igual o superior al indicado en la tabla.

Tipo de combustible	Gasolina sin plomo
Octanaje mínimo	Índice de octano de investigación (RON) 95

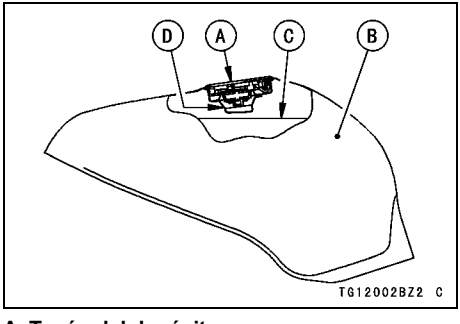
AVISO

No utilice en este vehículo combustible E10∗ ni ningún otro combustible con un contenido de etanol superior al 5%. No ha sido probado ni certificado para funcionar con tales combustibles. El uso de un combustible inadecuado puede resultar en daños al motor y al sistema de combustible, o provocar problemas de arranque y/o de desempeño del motor.

∗E10 significa que es un combustible que contiene hasta un 10% de etanol, según lo establecido por la directiva Europea.

Llenado del depósito:

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

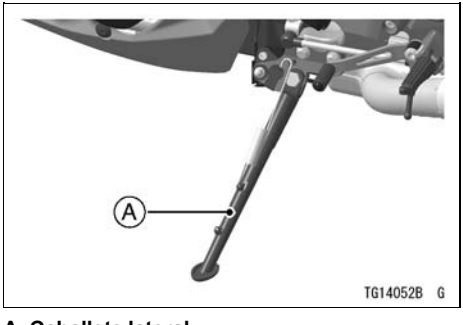
La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave de contacto a la posición "OFF". No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo 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, límpiela inmediatamente.

AVISO

Ciertos componentes de la gasolina pueden ocasionar daños o desvanecimiento de la pintura. Extreme su atención para no derramar combustible durante el repostaje.

Caballete lateral

La motocicleta está equipada con un caballete lateral.



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 arranca cuando hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*

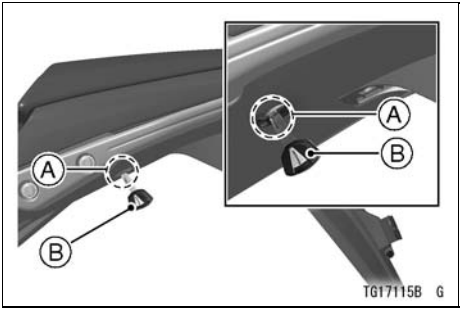
Asientos

Desmontaje 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.

⚠ ADVERTENCIA

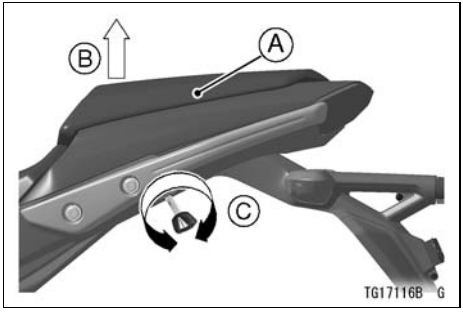
El silenciador se pone muy caliente poco tiempo después de arrancar el motor y puede causar quemaduras graves. Para evitar quemaduras, tenga la precaución de no tocar el silenciador cuando manipule el bloqueo del asiento.



A. Bloqueo del asiento
B. Llave de contacto

NOTA

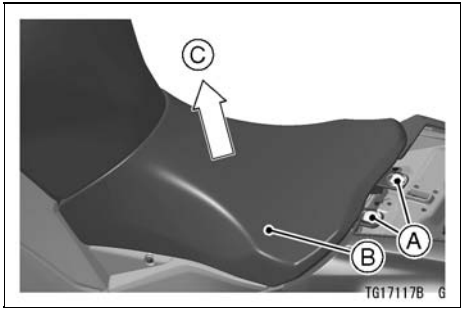
○ *Para retirar el asiento del pasajero, levántelo mientras gira la llave.*



A. Asiento del pasajero
B. Levantar
C. Girar la llave

Desmontaje del asiento del conductor

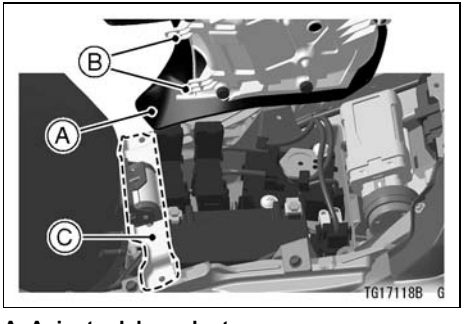
● Extraiga los pernos y levante el asiento.



A. Pernos
B. Asiento del conductor
C. Levantar

Instalación del asiento del conductor

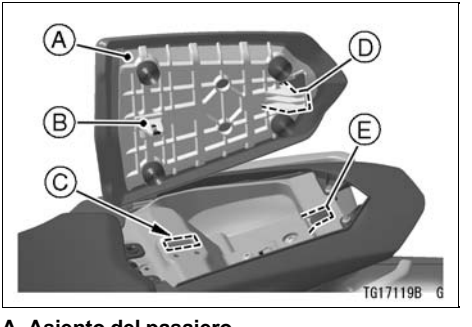
- Inserte las pestañas de la parte delantera del asiento del conductor en las ranuras del chasis.



A. Asiento del conductor
B. Pestañas
C. Ranuras

Instalación del asiento del pasajero

- Introduzca la pestaña de la parte posterior del asiento del pasajero en la ranura del chasis.
- Introduzca el saliente situado en la parte delantera del asiento del pasajero en el orificio del chasis.
- Empuje hacia abajo la parte delantera del asiento del pasajero hasta que oiga un clic.



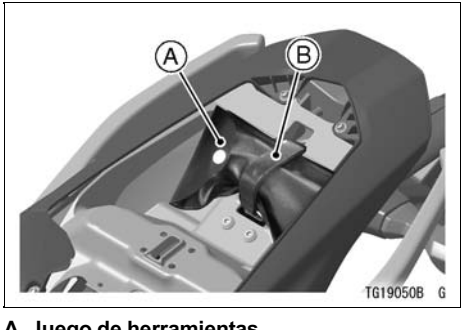
A. Asiento del pasajero
B. Saliente
C. Orificio
D. Pestaña
E. Ranura

- Tire hacia arriba de los extremos delantero y posterior de los asientos del conductor y del pasajero para asegurarse de que estén correctamente bloqueados.

Juego de herramientas

El juego de herramientas está situado debajo del asiento del pasajero.

Este juego incluye herramientas que se pueden utilizar para realizar reparaciones en carretera, reglajes y algunas operaciones de mantenimiento que se explican en este manual. Mantenga el juego de herramientas en su lugar original.



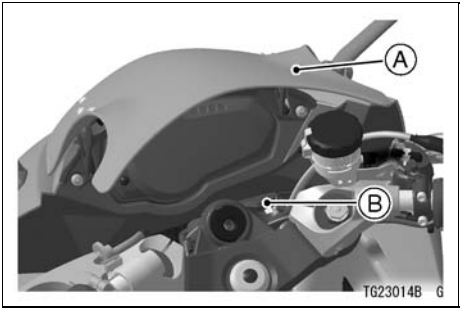
A. Juego de herramientas
B. Banda

Parabrisas

La cúpula dispone de tres posiciones de ajuste en cuanto a altura para adaptarse a las preferencias del conductor.

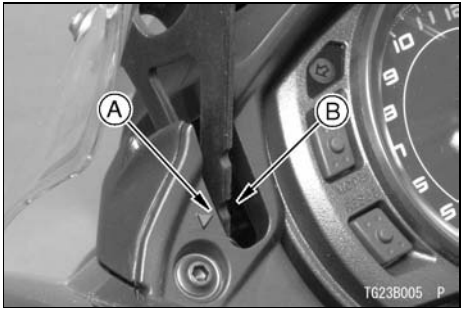
Ajuste

- Sostenga el parabrisas con la mano.
- Ajuste la posición de montaje del parabrisas mientras empuja la perilla situada en el lado inferior de la cubierta de instrumentos.



A. Parabrisas
B. Perilla

- Alinee la marca situada en la cubierta del medidor con la ranura del soporte del parabrisas.



A. Marca
B. Ranura

- Retire la mano del parabrisas y regrese la perilla a la posición original.
- Asegúrese de que el parabrisas haya quedado firmemente asegurado.

⚠ ADVERTENCIA

Si retira una o ambas manos de los manillares mientras conduce podría provocar un accidente, causando lesiones graves o la muerte. No modifique el ángulo del parabrisas mientras conduce; pare la motocicleta antes de realizar algún ajuste. Si gira los manillares mientras ajusta el ángulo del parabrisas con la perilla se podría pillar la mano y/o dedos entre la perilla y la horquilla delantera. No gire los manillares mientras ajusta el ángulo del parabrisas. Si no bloquea el parabrisas después de ajustar el ángulo, cualquier distracción debido a un cambio imprevisto del ángulo del parabrisas durante la marcha puede causar un accidente que resulte a su vez en lesiones de graves o la muerte. Bloquee firmemente la perilla después de ajustar el parabrisas.

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
800 – 1.600 km	6.000 r/min

- 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

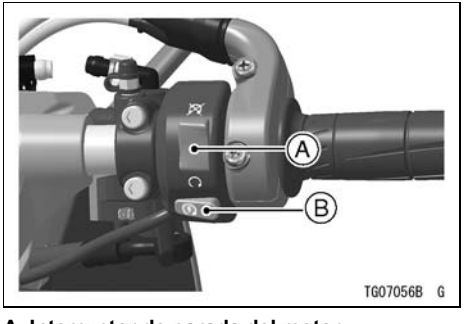
Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

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.

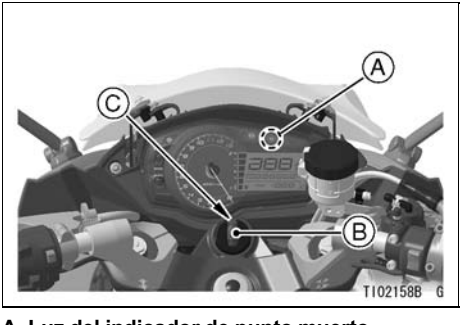
CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

Arranque del motor

- Compruebe que el interruptor de parada del motor se encuentre en la posición ↺ .
- Gire la llave de contacto a la posición “ON”.
- Verifique que el cambio se encuentre en punto muerto.



A. Interruptor de parada del motor
B. Botón de arranque



A. Luz del indicador de punto muerto
B. Interruptor de contacto
C. Posición ON (abierta)

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se pare automáticamente y que el símbolo de aviso de la inyección parpadee cuando la motocicleta cae y se pulsa el botón de arranque. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar gire la llave a la posición "OFF" y luego vuelva a situarla en la posición "ON" durante unos segundos antes de arrancar el motor.*

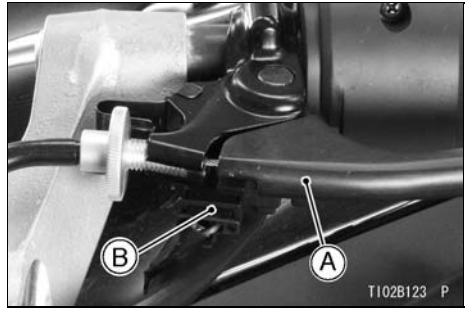
● Después de comprobar el correcto funcionamiento de los instrumentos, y soltando el acelerador, pulse el botón de arranque.

AVISO

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 enfríe y que la batería se recupere.

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un interruptor de bloqueo del arranque. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no arranca cuando hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado. No obstante, el motor puede arrancar si se acciona la maneta del embrague y el caballete lateral está subido totalmente.*



A. Maneta del embrague
B. Interruptor del paro motor

AVISO

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.

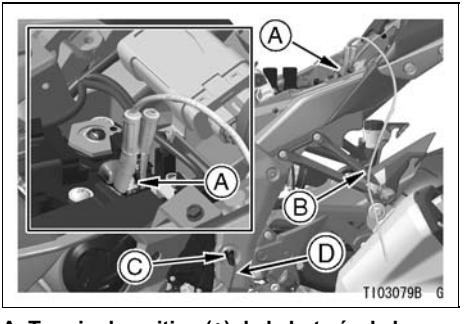
⚠ PELIGRO

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 caso de contacto de ácido de la batería 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

- Desmonte el asiento del conductor (consulte la sección Asientos en el

capítulo INFORMACIÓN GENERAL).
- Asegúrese de que la llave de contacto se encuentra en la posición “OFF”.
- Conecte un cable de puentear 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 batería auxiliar
C. Tuerca de eje del pivote del basculante
D. Desde el terminal negativo (–) de la batería auxiliar

- Conecte otro cable de puentear desde el terminal negativo (–) de la batería auxiliar al reposapiés de la motocicleta o a otra superficie metálica sin pintar. No utilice el terminal negativo (–) de la batería.

⚠ PELIGRO

Las baterías contienen ácido sulfúrico que puede provocar quemaduras; asimismo, genera hidrógeno, un gas muy explosivo. No realice esta última conexión en el sistema de combustible o en la batería. Evite tocar al mismo tiempo los cables positivo y negativo, así como inclinarse sobre la batería cuando efectúe esta última conexión. No conecte el cable a una batería helada. Podría explotar. No invierta la polaridad conectando positivo (+) con negativo (–) pues la batería podría explotar y causar daños graves al sistema eléctrico.

- Siga el procedimiento de arranque de motor estándar.

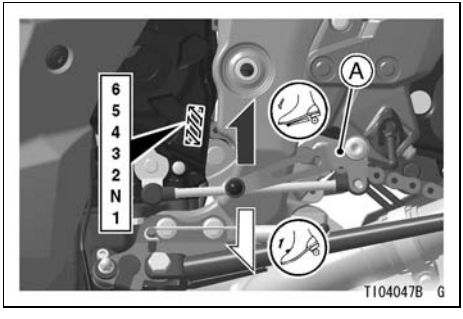
AVISO

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 enfríe 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 desmontadas.

Inicio de la marcha

- Compruebe que el caballete lateral esté subido.
- Apriete 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 arranca cuando hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*
- *Cuando se selecciona la luz de carretera, se encienden los dos lados del faros; cuando se selecciona la luz de cruce, solo se enciente un lado.*

Cambio de marchas

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

⚠ ADVERTENCIA

Al reducir a una marcha inferior a alta velocidad se produce un aumento excesivo de las revoluciones que puede dañar el motor; asimismo, puede hacer que la rueda trasera patine, con el consiguiente riesgo de accidente. En todas las marchas, la reducción debe realizarse a menos de 5.000 r/min.

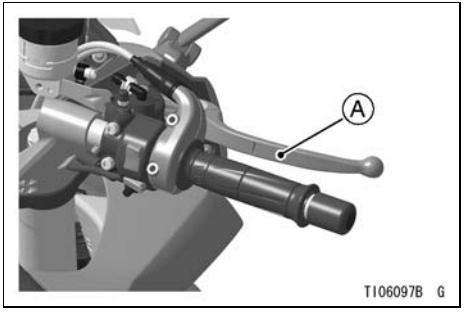
- Accione el acelerador a medio gas mientras suelta la maneta del embrague.

NOTA

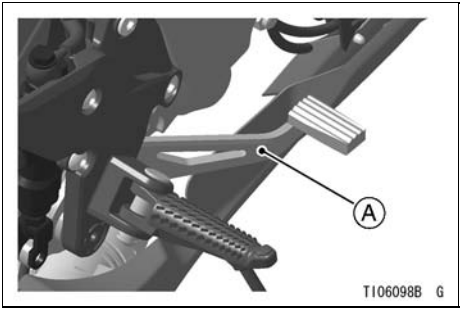
○ *La transmisión se encuentra equipada con un mecanismo localizador del punto muerto positivo. Si la motocicleta está parada, la transmisión no puede cambiar a punto muerto desde la primera marcha. Para usar este mecanismo localizador del punto muerto positivo, reduzca a primera; después, levante el 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.
- Incluso en el caso de motocicletas equipadas con ABS, si se frena al tomar la curva, la rueda puede patinar. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin 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 derrapar.



A. Maneta del freno delantero



A. Pedal de freno trasero

Sistema antibloqueo de frenos (ABS) para modelos equipados con ABS

El sistema ABS se ha diseñado para evitar que las ruedas se bloqueen al frenar de forma brusca mientras se circula en línea recta. El sistema ABS regula automáticamente la fuerza de frenado. Al lograr, de manera intermitente, fuerza de agarre y fuerza de frenado, se ayuda a evitar que las ruedas se bloqueen y permite un control estable de la dirección al detenerse.

La función de control de frenos es idéntica que la de una motocicleta convencional. La maneta del freno se utiliza para el freno delantero y el pedal de freno para el freno trasero.

Aunque el sistema ABS proporciona estabilidad al detenerse ya que evita el bloqueo de las ruedas, recuerde las siguientes características:

- Para frenar de forma eficaz, utilice la maneta del freno delantero y el pedal del freno trasero simultáneamente, de la misma manera que el sistema de frenos de una motocicleta convencional.
- El ABS no puede compensar las condiciones adversas de la carretera, un error de juicio o un uso incorrecto de los frenos. Debe circular con la misma precaución que con motocicletas no equipadas con ABS.
- El ABS no se ha diseñado para acortar la distancia de frenado. En terrenos sueltos, desiguales o con pendiente, la distancia de detención de una motocicleta con ABS puede ser mayor que con una motocicleta sin ABS en condiciones similares. Preste especial atención en ese tipo de zonas.
- El ABS le ayudará a evitar el bloqueo de las ruedas durante un

frenado en línea recta, pero no se puede controlar que la rueda no patine si se frena al tomar una curva. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.

- Al igual que con un sistema de frenos convencional, frenar de forma excesiva y brusca puede hacer que se bloqueen las ruedas y dificultar el control de la motocicleta.
- Durante la frenada, el sistema ABS no podrá evitar la elevación de la rueda trasera.

⚠ ADVERTENCIA

El sistema ABS no puede proteger al conductor de todos los posibles peligros ni sustituir a una forma de conducción segura. Debe ser consciente de cómo funciona el sistema ABS y de sus limitaciones. El conductor tiene la responsabilidad de circular a una velocidad y de una manera adecuadas a las condiciones meteorológicas, la superficie de la calzada y el tráfico.

- Los ordenadores integrados en el ABS comparan la velocidad del vehículo con la velocidad de la rueda. Dado que el uso de neumáticos no recomendados puede afectar a la velocidad de la rueda, pueden confundir a los ordenadores, lo que puede ampliar la distancia de frenado.

⚠ ADVERTENCIA

El uso de neumáticos no recomendados puede ocasionar que el ABS no funcione correctamente y que se amplíe la distancia de frenado. El conductor podría tener un accidente como resultado. Utilice siempre neumáticos estándar recomendados para su motocicleta.

NOTA

- *La luz del indicador de ABS puede encenderse mientras la motocicleta circula. (ej., la rueda delantera o trasera se acelera.) En este caso, primero gire la llave de contacto hasta la posición "OFF" y después vuelva a colocarla en la posición "ON". La luz del indicador ABS se apaga con esta acción pero si permanece encendida después de que la motocicleta vaya a una velocidad de aproximadamente 6 km/h o menos, sería necesario que un concesionario autorizado Kawasaki revisara el ABS.*
- *Cuando el ABS está funcionando, puede sentir unas pulsaciones en la maneta del freno o en el pedal. Es normal. No hay por qué dejar de accionar los frenos.*
- *El ABS no funciona a una velocidad igual o inferior a 6 km/h aproximadamente.*
- *El ABS no funciona si la batería está descargada.*

Luz del indicador de ABS

Por regla general, la luz del indicador de ABS se enciende cuando el interruptor principal se acciona y se apaga justo después de que la motocicleta comience a moverse.

Si la luz del indicador muestra alguno de los casos expuestos a continuación, puede haberse producido alguna avería en el ABS. Debería dirigirse a un concesionario autorizado Kawasaki para que revisen el ABS.

- La luz no se enciende al accionar el interruptor principal.
- Permanece encendida después de que la motocicleta comience a circular.
- La luz se enciende pero permanece encendida después de que la motocicleta comience a moverse.

Recuerde que el ABS no funciona si la luz del indicador está encendida; no obstante, si el ABS falla, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Detención del motor

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

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se pare automáticamente y que el símbolo de aviso de la inyección parpadee cuando la motocicleta cae y se pulsa el botón de arranque. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar gire la llave a la posición “OFF” y luego vuelva a situarla en la posición “ON” durante*

unos segundos antes de arrancar el motor.

Parada 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 de contacto 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.

AVISO

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 o 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 muy inflamable y puede explotar en determinadas condiciones, con el consiguiente riesgo de quemaduras graves. Sitúe el interruptor de contacto en "OFF". No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.
No llene nunca el depósito hasta arriba. Si llena el depósito hasta arriba, el calor puede provocar la expansión del combustible, el cual se desbordará por los respiraderos del tapón. Tras repostar, verifique que el tapón del depósito quede bien cerrado.
Si se derrama gasolina fuera del depósito, límpiela inmediatamente.

- Bloquee la dirección para evitar el robo.

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 catalizador reacciona con el monóxido de carbono, los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno para convertirlos en dióxido de carbono, agua, nitrógeno y oxígeno, permitiendo que los gases de escape que se liberan a la atmósfera sean mucho más limpios.

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 o 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 circule con el vehículo si se ha producido un fallo de encendido en algún 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 sobrecaliente 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 para garantizar una conducción segura y eficaz del vehículo.

Por motivos de seguridad, se recomienda encarecidamente proteger los ojos y usar casco. Deberá conocer y verificar las normativas de seguridad en vigor aplicables antes de conducir la motocicleta. Asimismo, se deben utilizar guantes y calzado adecuado como protección adicional en caso de que ocurra algún percance.

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.

Durante la marcha, mantenga siempre las dos manos en el manillar y los dos pies en las estriberas. Puede ser peligroso retirar las manos del manillar o los pies de las estriberas durante la marcha. Con sólo retirar una mano o un pie, puede provocar una pérdida de la capacidad para controlar y maniobrar la motocicleta.

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.

De forma general, debe actuar con suavidad ya que si acelera, frena o gira con brusquedad puede perder el control, especialmente sobre superficies mojadas o sueltas en las que la capacidad de maniobra es menor.

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.

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 r/min sean demasiado altas para impedir que el motor se dañe debido a un exceso de revoluciones.

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 ajustes 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

La omisión de estas comprobaciones antes de la utilización puede ser causa de una avería grave o un accidente. Realice siempre las comprobaciones diarias de seguridad antes de la utilización.

⚠ PELIGRO

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro, inodoro y tóxico.
La inhalación de monóxido de carbono puede provocar lesiones cerebrales graves o la muerte.
No haga funcionar el motor en espacios cerrados. Póngalo en marcha únicamente en lugares bien ventilados.

Combustible ..... Suministro adecuado en el depósito, no hay pérdidas.
Aceite del motor ..... Nivel de aceite entre las marcas de nivel.
Neumáticos ..... Presión de aire (en frío):

Delantero	250 kPa (2,50 kgf/cm²)
Trasero	290 kPa (2,90 kgf/cm²)

Coloque el tapón de la válvula de aire.

Cadena de transmisión

Flojedad: 20 – 30 mm
Lubricar cuando la cadena esté 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.
Unidad de amortiguador de la dirección: no hay pérdidas de aceite.

Frenos ..... Desgaste de la pastilla de freno: espesor del forro remanente más de 1 mm.
No existen pérdidas de líquido de freno.

Acelerador ..... Juego del puño del acelerador: 2 – 3 mm.

Embrague ..... Juego 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, luces trasera y de freno, intermitentes, luz de matrícula, luz de aviso/indicadora) y la bocina funcionan.
Interruptor de parada 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 “Comprobaciones de seguridad diarias” situada en la parte posterior de la cubierta izquierda.

Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta

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

Dirección: una dirección floja puede causar la pérdida de control. Compruebe que el manillar gire libremente pero sin juego.

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

Combustible: disponga de combustible suficiente para el consumo alto resultante de conducir a alta velocidad.

Aceite del 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.

Refrigerante: para evitar el sobrecalentamiento, compruebe que el nivel del 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 luz de matrícula, la bocina, etc. funcionan correctamente.

Varios: compruebe que todas las tuercas y 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 AJUSTES

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 reglajes, el mantenimiento y las labores de reparación.

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

Tabla 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 frecuentes arranques/paradas.

1. Comprobación periódica (elementos relacionados con el motor)

	Frecuencia / Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ / Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Holgura de la válvula - comprobar		Cada 42.000 km							117
	Funcionamiento del acelerador (juego, retorno suave, sin resistencia) - inspeccionar	año	●		●		●		●	121

	Frecuencia / Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ➡ / Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000							Consulte la página
			1	6	12	18	24	30	36	
K	Sincronización de los cuerpos del acelerador - comprobar				●		●		●	124
	Velocidad al ralentí - inspeccionar		●		●		●		●	124
K	Pérdidas de combustible (manguera de combustible) - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Daños en conductos de combustible - comprobar	año	●		●		●		●	–

	Frecuencia / Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ➡ / ⬇ Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000							Consulte la página
			1	6	12	18	24	30	36	
K	Estado de la instalación de los conductos de combustible - comprobar	año	●		●		●		●	–
	Nivel del líquido refrigerante - inspeccionar		●		●		●		●	114
	Pérdidas de líquido refrigerante - comprobar	año	●		●		●		●	111
	Daños en los conductos del radiador - comprobar	año	●		●		●		●	111

	Frecuencia / Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ➡ / Cada ⬇	*Indicación del odómetro km × 1.000							Consulte la página
			1	6	12	18	24	30	36	
	Estado de la instalación de los conductos del radiador - comprobar	año	●		●		●		●	111
K	Daños en el sistema de succión de aire - comprobar				●		●		●	117

2. Comprobación periódica (elementos relacionados con el chasis)

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Embrague y transmisión:									
Funcionamiento del embrague (juego, acoplamiento, desacoplamiento) - inspeccionar		●		●		●		●	126
Lubricación de la cadena de transmisión - comprobar #	cada 600 km								137
Flojedad de la cadena de transmisión -inspeccionar #	cada 1.000 km								129

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Desgaste de la cadena de transmisión -comprobar #				●		●		●	134
K	Desgaste de la guía de la cadena de transmisión - comprobar				●		●		●	–
Ruedas y neumáticos:										
	Presión de aire del neumático - comprobar	año			●		●		●	161
	Daños en ruedas o neumáticos - comprobar				●		●		●	162

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Desgaste del neumático - comprobar				●		●		●	162
K	Daños en los cojinetes de las ruedas - comprobar	año			●		●		●	–
Sistema de frenos:										
	Pérdidas de líquido de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	139
	Daños en conductos de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	139

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ / Cada	➡ *Indicación del odómetro km × 1.000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Desgaste de las pastillas de freno - comprobar #			●	●	●	●	●	●	139
Sujeción de los conductos de freno - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	139
Nivel del líquido de frenos - comprobar	6 meses	●	●	●	●	●	●	●	140
Funcionamiento de los frenos (efectividad, juego, resistencia) - inspeccionar	año	●	●	●	●	●	●	●	142

Frecuencia Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ➡ ⬇ Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Funcionamiento del interruptor de la luz de freno - comprobar		●	●	●	●	●	●	●	143
Suspensiones:									
Funcionamiento de la horquilla delantera/amortiguador trasero (funcionamiento suave) - comprobar				●		●		●	146/ 154

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Pérdida de aceite de la horquilla delantera/amortiguador trasero - comprobar	año			●		●		●	146/ 154
K	Funcionamiento del brazo del balancín - comprobar				●		●		●	–
K	Funcionamiento de las barras de acoplamiento - comprobar				●		●		●	–
Dirección:										
K	Juego de la dirección - comprobar	año	●		●		●		●	–

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Cojinetes de la tija de dirección - lubricar	2 años					●			–
Sistema eléctrico:										
	Funcionamiento de luces e interruptores - comprobar	año			●		●		●	–
	Dirección del haz de luz del faro delantero - comprobar	año			●		●		●	171
	Funcionamiento de interruptor de caballete lateral - comprobar	año			●		●		●	–

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	*Indicación del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Funcionamiento del interruptor de paro del motor - comprobar	año			●		●		●	–
Chasis:										
K	Piezas del chasis - lubricar	año			●		●		●	–
K	Tuercas y pernos apretados - comprobar		●		●		●		●	–

3. Cambio periódico

Cambie/sustituya el elemento	Frecuencia: Cada	Lo que ocurra primero ⬇ / *Indicación del odómetro km × 1.000 ➡: 1	12	24	36	48	Consulte la página
K Elemento del filtro de aire # - sustituir	cada 18.000 km						119
Aceite del motor # - cambiar	año	●	●	●	●	●	107
Filtro de aceite - sustituir	año	●	●	●	●	●	107
K Mangueras de combustible - sustituir	4 años					●	–
K Refrigerante - cambiar	3 años				●		115
K Mangueras del radiador y juntas tóricas - sustituir	3 años				●		–
K Mangueras de freno - sustituir	4 años					●	–
K Líquido de frenos (delantero y trasero) - cambiar	2 años			●		●	142
K Piezas de goma de la bomba y pinza de freno - sustituir	4 años					●	–

Frecuencia Cambie/sustituya el elemento	Lo que ocurra primero ↓ Cada	➡ *Indicación del odómetro km × 1.000 1	12	24	36	48	Consulte la página
K Bujía - sustituir			●	●	●	●	116

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 cualidad lubricante si se utiliza durante demasiado tiempo.

⚠ ADVERTENCIA

El funcionamiento de la motocicleta con un aceite del 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. Compruebe el nivel de aceite antes de cada utilización y cambie el aceite conforme a la tabla de mantenimiento periódico que figura en el Manual del propietario.

Comprobación del nivel de aceite

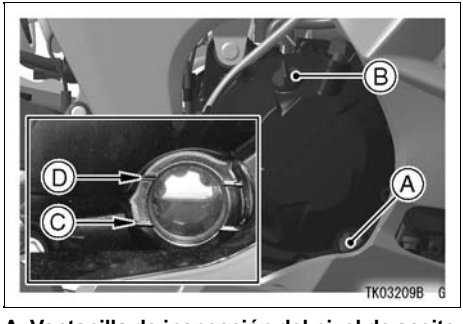
- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos a velocidad de ralentí. De esta forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor

y espere varios minutos hasta que el aceite penetre.

AVISO

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 indicador.



A. Ventanilla de inspección del nivel de aceite
B. Tapón de llenado de aceite
C. Línea de nivel inferior
D. Línea de nivel máximo

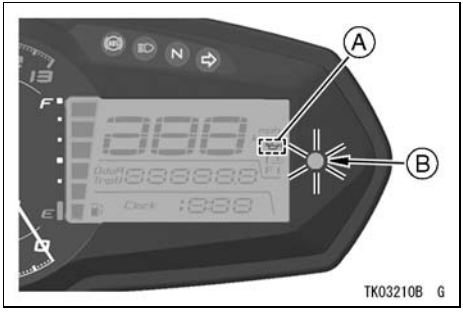
- Si el nivel de aceite es demasiado alto, quite el exceso de aceite a través

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.

AVISO

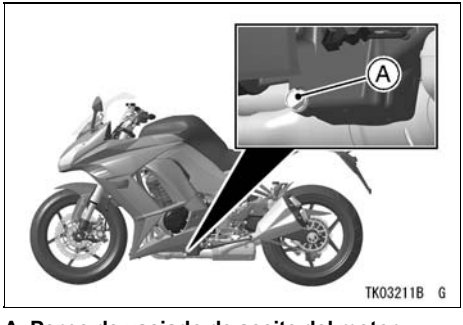
Si el nivel de aceite del motor está muy bajo o si la bomba de aceite no funciona bien o los conductos de aceite están obstruidos, se enciende la luz de aviso en el panel de instrumentos y el símbolo de aviso de la presión de aceite en el indicador digital parpadea. Si parpadean cuando el régimen del motor es superior al ralentí, pare el motor inmediatamente y hágalo revisar. De lo contrario puede producirse una avería grave del motor.



A. Símbolo de aviso de la presión del aceite
B. Luz de aviso

Cambio de aceite y del filtro de aceite

- Caliente bien el motor y después, deténgalo.
- Coloque una bandeja debajo del motor.
- Quite el perno de drenaje de aceite del motor.



A. Perno de vaciado de aceite del motor

- Deje que se vacíe el aceite por completo con la motocicleta situada perpendicular al suelo.

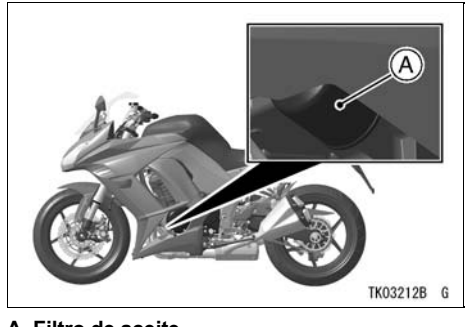
⚠ ADVERTENCIA

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.

- Si se va a sustituir el filtro de aceite, extraiga el cartucho del filtro y sustitúyalo con uno nuevo.

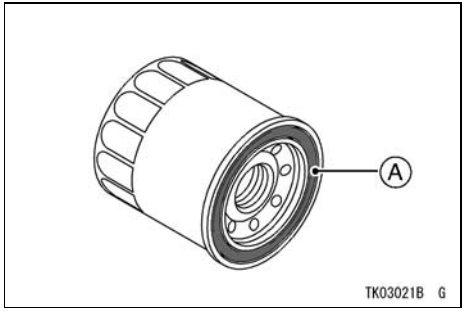
NOTA

○ *Si no dispone de una llave de torsión o de una herramienta especial Kawasaki obligatoria, diríjase a un concesionario Kawasaki para comprobar este elemento.*



A. Filtro de aceite

- Coloque una capa fina de aceite en la junta y apriete el cartucho al par especificado.



A. Junta

- Instale el perno de drenaje con una junta de estanqueidad nueva. Apriételo al par especificado.

NOTA

○ *Sustituya las arandelas de cobre con otras nuevas.*

Par de apriete

Perno de vaciado de aceite del motor: 29 N·m (3,0 kgf·m) Filtro de aceite: 17 N·m (1,7 kgf·m)

Aceite de motor recomendado

Tipo: API SG, SH, SJ, SL ó SM con JASO MA, MA1 ó MA2 Viscosidad: SAE10W-40

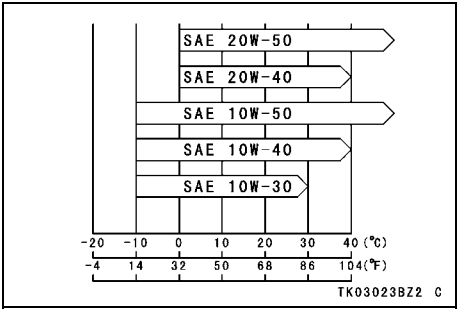
NOTA

○ *No añada aditivos químicos al aceite. Los aceites que cumplen los requisitos anteriormente indicados están formulados para proporcionar un engrase adecuado al motor y al embrague.*

Capacidad de aceite del motor

Capacidad:
3,2 L
(cuando no se quita el filtro)
3,8 L
(cuando se quita el filtro)
4,0 L
(cuando el motor está totalmente seco)

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría de las condiciones, es posible que 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 gira a una velocidad muy elevada y puede provocar lesiones graves. Mantenga las manos y la ropa lejos de las cuchillas del ventilador en todo momento.

AVISO

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.

Mangueras del radiador -

Compruebe si las mangueras del radiador presentan fugas, están agrietados, deteriorados o flojos todos los días antes de utilizar la motocicleta y realice el mantenimiento y los ajustes

de acuerdo con el cuadro 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 utilizar la motocicleta; asimismo, realice el mantenimiento y los ajustes de acuerdo con el cuadro de mantenimiento periódico. Añada refrigerante si el nivel está 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 anticorrosivos en el líquido refrigerante. Si no se utilizan dichos productos, durante un periodo de tiempo, el sistema de refrigeración acumula óxido y oxidará la camisa de refrigeración y el radiador. Esto obstruye los conductos del líquido refrigerante y reduce, considerablemente, la eficacia del sistema de refrigeración.

⚠ ADVERTENCIA

Los líquidos refrigerantes que contienen inhibidores de corrosión para motores y radiadores de aluminio incluyen productos químicos tóxicos para el cuerpo humano.
La ingestión de líquido refrigerante puede provocar lesiones graves o la muerte. Utilice el refrigerante conforme a las instrucciones del fabricante.

En el sistema de refrigeración, el agua destilada o blanda debe utilizarse con anticongelante (encontrará información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

AVISO

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 etileno 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.

AVISO

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.

NOTA

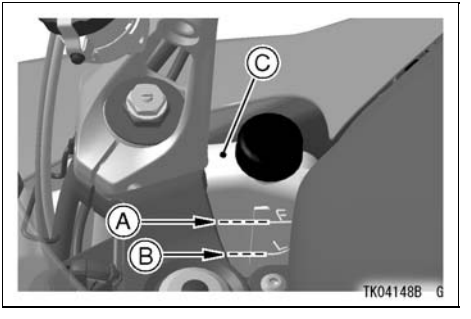
○ *De fábrica la motocicleta incluye un anticongelante permanente en el sistema de refrigeración. Es de color verde y contiene glicol etileno. Se mezcla en un 50% y tiene el punto de congelación en –35 °C.*

Comprobación del nivel de refrigerante

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.
- Compruebe que el nivel del refrigerante se encuentre entre las marcas de nivel F (lleno) y L (bajo).

NOTA

○ *Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (a temperatura ambiente).*

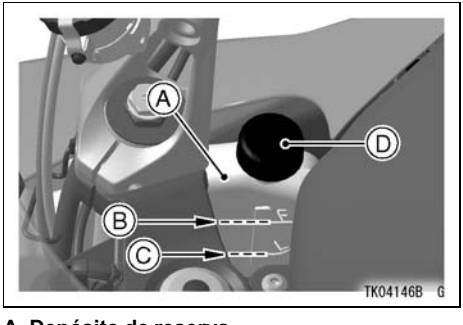


A. Marca de nivel F (lleno)
B. Marca de nivel L (bajo)
C. Depósito de reserva

- Si la cantidad de refrigerante no es suficiente, quite el carenado derecho y agregue más líquido refrigerante al depósito de reserva.

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).



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

- Coloque el tapón.

NOTA

○ *En caso de emergencia puede añadir agua sola al depósito de refrigerante; no obstante, debe restablecer la proporción de mezcla correcta añadiendo anticongelante concentrado lo antes posible.*

AVISO

Si se debe añadir refrigerante con frecuencia o el depósito se vacía por completo, es probable que haya una fuga en el sistema. Haga revisar el sistema de refrigeración en su concesionario autorizado Kawasaki.

Cambio del refrigerante

Haga cambiar el refrigerante en un concesionario autorizado Kawasaki.

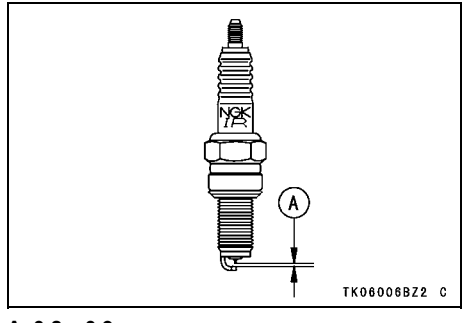
Bujías

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

Bujía estándar	NGK CR9EIA-9
Distancia mínima entre electrodos	0,8 – 0,9 mm
Par de apriete	13 N·m (1,3 kgf·m)



A. 0,8 – 0,9 mm

Holgura de las válvulas

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

AVISO

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 a la tabla 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 succión 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 -

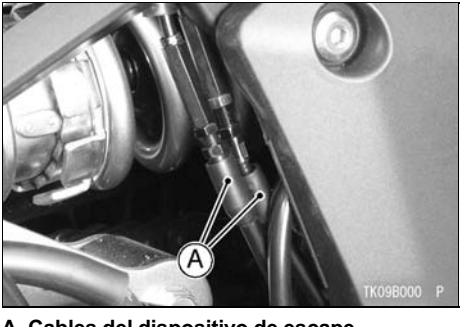
La válvula de succión de aire es básicamente una válvula de retención

que permite que el aire fresco pase sólo del filtro de aire a la lumbrera de escape. Evita que el aire que haya pasado la válvula de succión 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 succión de aire deben realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Dispositivo de escape

Esta motocicleta está equipada con un dispositivo de escape. Sirve para controlar la válvula del tubo de escape y produce una potencia de motor estable a una velocidad de motor baja e intermedia. Este dispositivo de escape está controlado por la ECU, y el reglaje o el mantenimiento deberían realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.



A. Cables del dispositivo de escape

AVISO

No ajuste el sistema del dispositivo de escape por sí mismo. El ajuste incorrecto provocará un bajo rendimiento del motor y daños en él.

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.

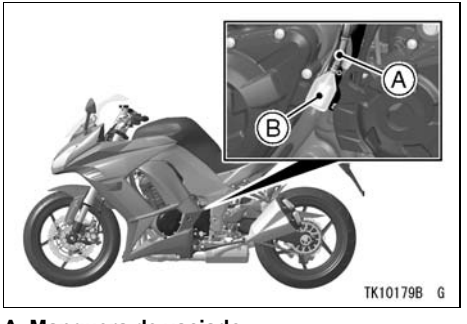
El filtro de aire de la motocicleta consta de un filtro de papel húmedo que no puede limpiarse.

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.

Tanto el desmontaje como la limpieza deben llevarse a cabo en un concesionario autorizado Kawasaki.

Vaciado 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. Manguera de vaciado
B. Depósito

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

⚠ ADVERTENCIA

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

Sistema de control del acelerador

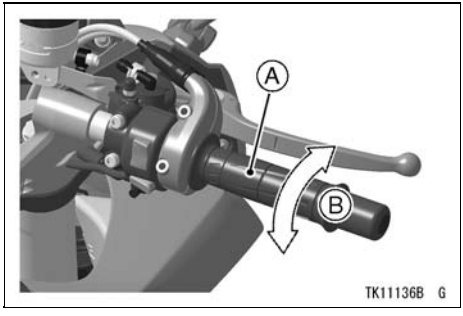
Compruebe el juego del puño del acelerador cada día antes de utilizar la motocicleta y realice el mantenimiento y los ajustes de acuerdo con el cuadro de mantenimiento periódico. Ajústela si es necesario.

Puño del acelerador -

El puño del acelerador controla las válvulas de mariposa del cuerpo del acelerador. Si el puño del acelerador tiene un juego excesivo 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 del acelerador podría no abrirse por completo cuando circule a todo gas. Por otra parte, si el puño del acelerador no dispone de ningún juego, será difícil controlar el gas y el ralentí será irregular.

Inspección

- Compruebe que el juego del puño del acelerador sea correcto girando el puño del acelerador hacia delante y hacia atrás.



A. Puño del acelerador
B. Juego del puño del acelerador

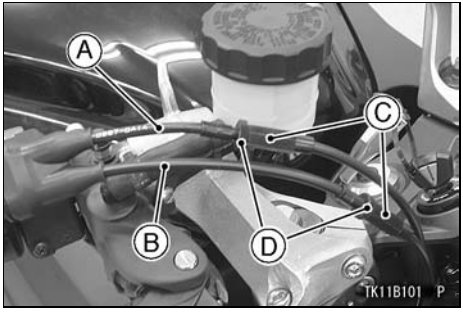
Juego del puño del acelerador

2 – 3 mm

- Si el juego no es correcto, ajústelo.

Ajuste

- Afloje las contratuercas situadas en el extremo superior de los cables del acelerador y ajuste completamente los tensores de ambos cables para que el puño del acelerador disponga de abundante juego.
- Gire hacia fuera el regulador del cable de desaceleración hasta que no haya ningún juego con el puño del acelerador completamente cerrado. Apriete la contratuerca.
- Gire el regulador del cable de aceleración hasta que el puño presente el juego adecuado. Apriete la contratuerca.



A. Cable del acelerador
B. Cable del decelerador
C. Regulador
D. Contratuercas

- Los cables del acelerador no se pueden ajustar con el regulador de la parte superior del cable del acelerador. El proceso de reglaje de estos debería realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.
- 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 estos problemas antes de poner el motor al ralentí.

⚠ ADVERTENCIA

La utilización de la motocicleta con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos puede ser peligrosa. Siga las instrucciones del manual de servicio para corregir cualquiera de estos fallos.

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.*

Ralentí

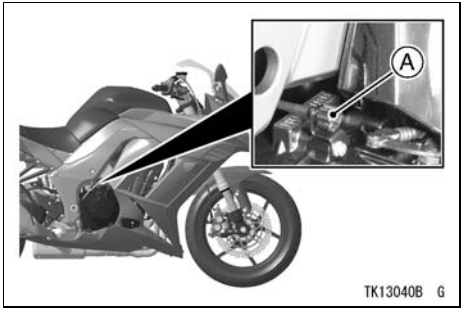
El reglaje del ralentí debe realizarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico o siempre que se note alguna alteración.

Ajuste

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

Ralentí

1.050 – 1.150 r/min



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

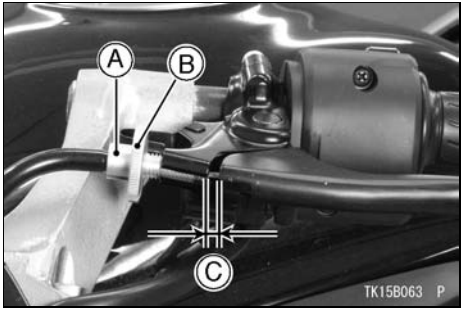
Si se conduce con cables dañados, podría dar lugar a una conducción poco segura. Antes de utilizar la motocicleta, cambie los cables de control que estén dañados.

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.

Inspección

- 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 comprobación del cable del embrague en un concesionario autorizado Kawasaki.
- Compruebe el juego de la maneta del embrague como se muestra en la ilustración.



A. Regulador
B. Contratuerca
C. Juego de la maneta del embrague

Juego de la maneta del embrague

2 – 3 mm

Si el juego no es correcto, ajústelo como se indica a continuación.

Ajuste

- Afloje la contratuerca de la maneta del embrague.
- Gire el tensor de manera que la maneta del embrague tenga el juego correcto. Apriete la contratuerca.

⚠ ADVERTENCIA

Un juego excesivo del cable puede impedir que el embrague se desacople y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o mortales. Cuando ajuste el cable del embrague, verifique que el extremo superior del cable exterior esté bien asentado en su sujeción; de lo contrario, puede desplazarse posteriormente y crear un juego excesivo del cable del embrague.

NOTA

○ *Después de realizar el ajuste, arranque el motor y compruebe que el*

embrague no patine y que se suelte correctamente.

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

⚠ PELIGRO

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro, inodoro y tóxico. La inhalación de monóxido de carbono puede provocar lesiones cerebrales graves o la muerte. NO ponga en marcha el motor en espacios cerrados. Póngalo en marcha únicamente en lugares bien ventilados.

Cadena de transmisión

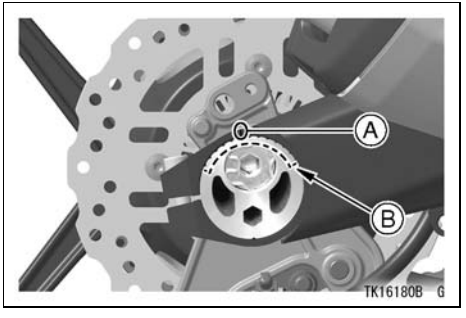
La flojedad y el engrase de la cadena de transmisión deben comprobarse a diario antes de utilizar la motocicleta y conforme al cuadro de mantenimiento periódico, tanto por motivos de seguridad como para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta de forma exagerada o si está mal ajustada (demasiado 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. Antes de cada uso, compruebe si la cadena está dañada y si está bien ajustada.

Inspección de la flojedad de la cadena

- Coloque la motocicleta sobre su caballete lateral.
- Compruebe la alineación de las ruedas. Confirme que la muesca del basculante y la marca del tensor de la cadena se encuentren en la misma posición en ambos lados, izquierdo y derecho. Si no es así, ajuste la alineación de las ruedas (consulte Ajuste de la alineación de las ruedas).

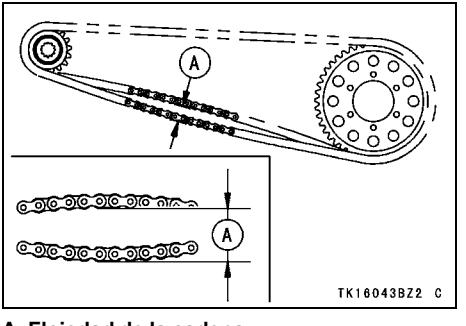


A. Muesca
B. Marcas

⚠ ADVERTENCIA

Si la rueda no esta bien alineada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo. Alinee la rueda trasera utilizando las marca del basculante o midiendo la distancia entre el centro del eje y el pivote del basculante.

- Gire la rueda trasera para encontrar la posición en la que la cadena esté más tirante y mida la flojedad máxima de la cadena tirando hacia arriba y empujando hacia abajo la parte intermedia de la cadena, entre el piñón del motor y el piñón de la rueda trasera.



A. Flojedad de la cadena

- Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o demasiado floja,

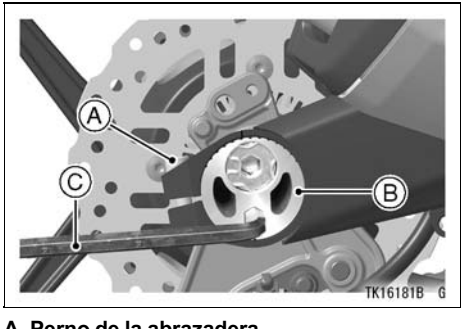
ajústela de manera que la flojedad de la cadena se encuentre dentro de los valores estándar.

Flojedad de la cadena de transmisión

Estándar: 20 – 30 mm

Reglaje de la flojedad de la cadena

- Afloje los pernos de de sujeción del tensor de la cadena en los lados izquierdo y derecho.
- Gire el tensor de la cadena con la llave Allen hasta que la cadena de transmisión quede correctamente tensada.



A. Perno de la abrazadera
B. Tensor de la cadena
C. Llave Allen

- Apriete los pernos de sujeción del tensor de la cadena al par especificado.
- Haga girar la rueda, mida de nuevo la flojedad de la cadena en la posición más tensa y vuelva a realizar los ajustes necesarios.

⚠ ADVERTENCIA

La flojedad en uno de los pernos de sujeción puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o mortales. Apriete los pernos de sujeción al par especificado.

- Compruebe la alineación de las ruedas.
- Compruebe el freno trasero (consulte la sección Frenos en este capítulo).

Par de apriete

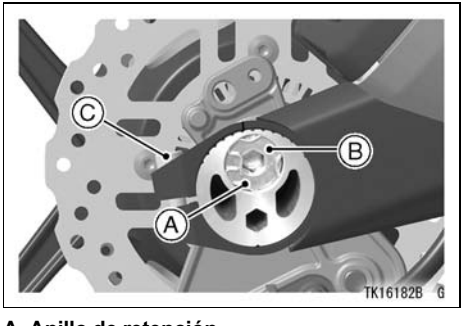
Pernos de sujeción del tensor de la cadena:
64 N·m (6,5 kgf·m)

NOTA

○ *Si no dispone de una llave de torsión, esta revisión deberá realizarla en un concesionario Kawasaki.*

Ajuste de la alineación de la rueda

- Quite el anillo de retención derecho y afloje la tuerca del eje.
- Afloje el perno de sujeción derecho.



A. Anillo de retención
B. Tuerca del eje
C. Perno de sujeción

- Gire el tensor de cadena derecho con la llave Allen hasta que la muesca del basculante y la marca del tensor de la cadena queden en la misma posición en ambos lados, izquierdo y derecho.
- Apriete la tuerca del eje al par especificado.
- Instale el anillo de retención.

⚠ ADVERTENCIA

Una tuerca del eje floja puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o mortales. Apriete la tuerca del eje con el par adecuado e instale el anillo de retención.

- Compruebe el freno trasero (consulte la sección Frenos en este capítulo).

Par de apriete

Tuerca del eje: 98 N·m (10 kgf·m)

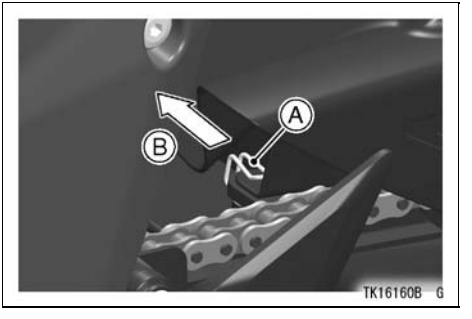
NOTA

○ *El ajuste de la alineación de la rueda puede realizarse también con el tensor de cadena izquierdo.*

○ *Si no dispone de una llave de torsión, esta revisión deberá realizarla en un concesionario Kawasaki.*

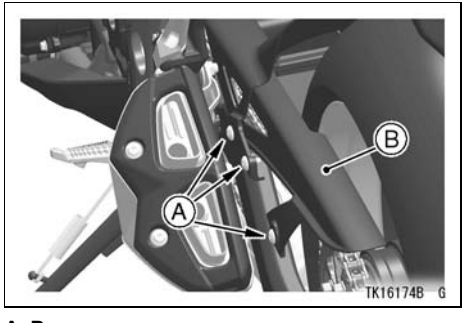
Comprobación del desgaste

● Deslice el clip hacia la derecha.



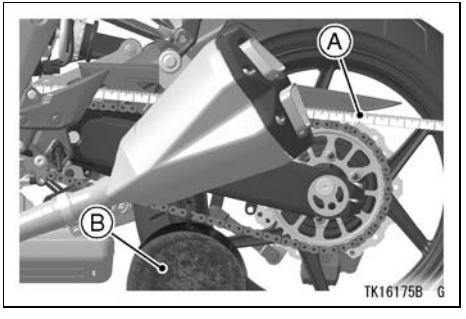
A. Anillo
B. Deslizar hacia la derecha

- Quite los pernos.
- Quite 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: 319 mm

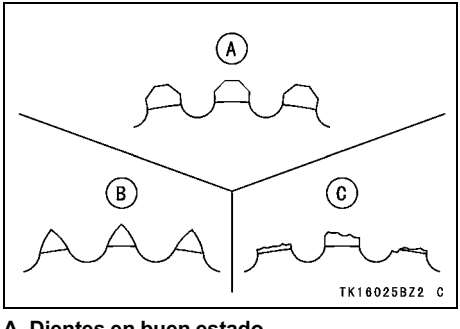
⚠ ADVERTENCIA

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.*



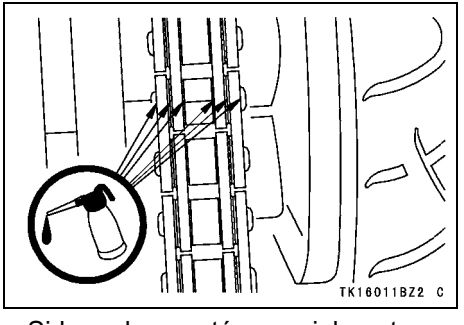
A. Dientes en buen estado
B. Dientes desgastados
C. Dientes dañados

● 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.

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 SAE90 a uno ligero debido a que permanecerá en la cadena más tiempo y proporcionará una mejor lubricación.

- Aplique aceite a ambos lados de los rodillos para que penetre en estos y en los casquillos. Aplique aceite a las juntas tóricas hasta que queden bien recubiertas. Elimine el exceso de aceite.

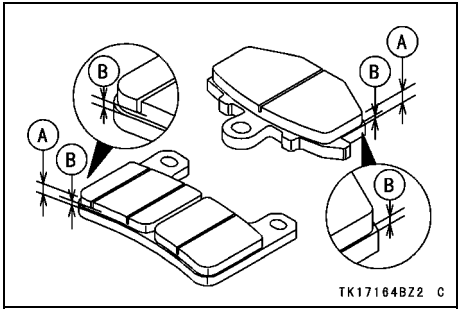


- Si la cadena está especialmente sucia, límpiela con aceite diesel o queroseno y aplique el aceite como se ha descrito anteriormente.

Frenos

Comprobación del desgaste de los frenos

Compruebe el desgaste de los frenos. 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. Asimismo, se debe cambiar el líquido de frenos en caso de que se contamine con suciedad o agua.

Líquido de frenos

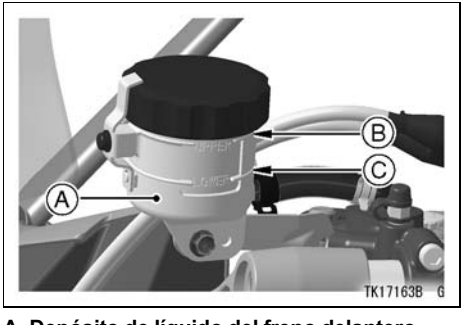
Sólo utilice un líquido de frenos de alta resistencia de un depósito denominado DOT4.

AVISO

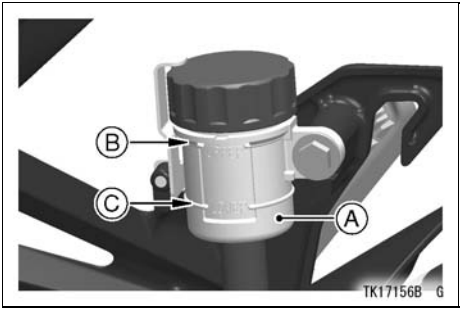
No derrame líquido de frenos sobre superficies pintadas.
No utilice líquido de un recipiente que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.
Compruebe si hay fugas de líquido en los racores.
Compruebe si el conducto del freno está dañado.

Comprobación del nivel de líquido

- Con los depósitos del líquido de freno horizontales, el nivel del líquido debe situarse entre las marcas de nivel superior e inferior.



A. Depósito de líquido del freno delantero
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior



A. Depósito de líquido del freno trasero
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior

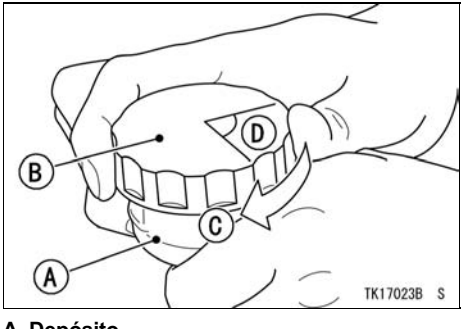
- Si el nivel del líquido en alguno de los depósitos está por debajo de la línea del nivel inferior, compruebe si hay fugas en las tuberías del freno y rellene el depósito hasta la línea de nivel superior.

⚠ ADVERTENCIA

La mezcla de marcas y tipos diferentes de líquidos de frenos puede reducir la eficacia del sistema de frenos y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. No mezcle dos marcas distintas de líquido de frenos. Cambie todo el líquido de frenos si debe añadir líquido y no puede identificar el tipo de líquido que contiene el depósito.

NOTA

○ *En primer lugar, apriete hasta que note una ligera resistencia que indica que el tapón se ha asentado en el depósito; a continuación, apriete el tapón otro 1/6 de vuelta mientras sujeta el depósito.*



A. Depósito
B. Tapón
C. En sentido horario
D. 1/6 de vuelta

Cambio del 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

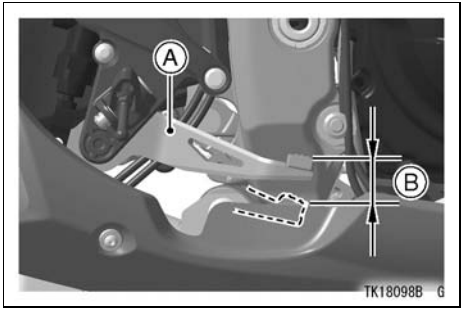
La presencia de aire en los conductos de los frenos reduce sus prestaciones y puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o la muerte. Si nota que la maneta o el pedal del freno están blandos al accionarlos, es posible que haya aire en las tuberías de freno o que el freno esté dañado. Haga revisar inmediatamente el freno 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 reglaje, pero el del freno trasero debe ajustarse de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Inspección

- Gire la llave de contacto a la posición de encendido (ON).
- La luz de freno debe encenderse al accionar el freno delantero.
- Si no lo hace, solicite a un 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

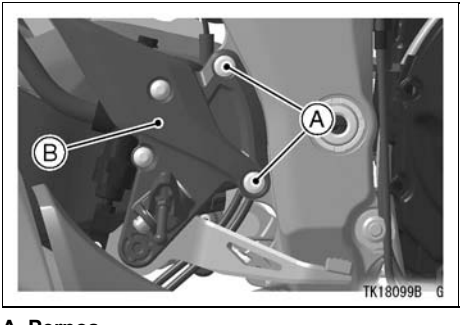
- Si no lo está, ajuste el interruptor de la luz del freno trasero.

Recorrido del pedal de freno

10 mm

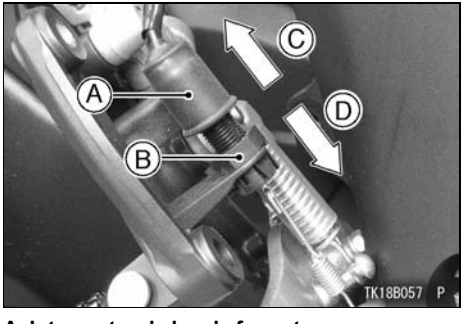
Ajuste

- Extraiga los pernos del soporte de la estribera delantera derecha.
- Tire ligeramente hacia afuera del soporte de la estribera.



A. Pernos
B. Soporte de la estribera delantera derecha

- 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. Se enciende más temprano
D. Se enciende más tarde

AVISO

Para evitar dañar las conexiones eléctricas en el interruptor, asegúrese de que el cuerpo del interruptor no gire durante el reglaje.

- Reinstale el soporte de la estribera delantera derecha.

Par de apriete

Pernos del soporte de la estribera delantera: 25 N·m (2,5 kgf·m)

NOTA

○ *Si no dispone de una llave de torsión, esta revisión deberá realizarla en un concesionario Kawasaki.*

Horquilla delantera

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

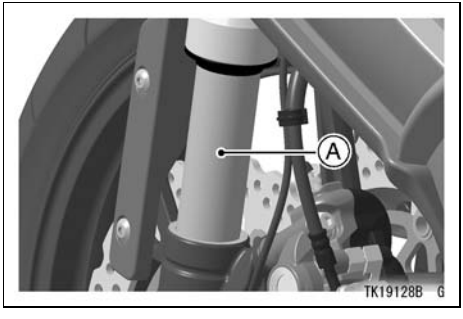
La precarga del muelle, la fuerza de amortiguación en rebote y la fuerza de amortiguación en compresión se pueden ajustar de acuerdo con las diversas condiciones de conducción o las condiciones de carga de la horquilla delantera.

⚠ ADVERTENCIA

Un ajuste incorrecto del pie de la horquilla puede ocasionar manejabilidad y estabilidad deficientes, lo cual podría producir un accidente. Siempre realice el mismo ajuste en los pies de las horquillas de los lados izquierdo y derecho.

Inspección de la horquilla delantera

- Sujetando la maneta del freno, mueva la horquilla delantera arriba y abajo varias veces para comprobar que el movimiento sea suave.
- Inspeccione visualmente la horquilla delantera para detectar fugas de aceite, marcas o arañazos 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.

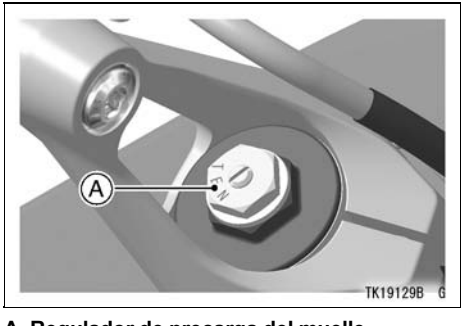


A. Tubo interior

Ajuste de la precarga del muelle

El regulador de precarga del muelle se encuentra ubicado en el extremo superior de cada pie de la horquilla delantera.

- Para aumentar la precarga del muelle y hacer más rígida la suspensión, gire el regulador de precarga en sentido horario con una llave hexagonal.
- Para disminuir la precarga y hacer más blanda la suspensión, gire el regulador de precarga en sentido antihorario.



A. Regulador de precarga del muelle

Ajuste de la precarga del muelle

Posición del regulador	0*	←	**7 vueltas hacia dentro****	→	15 vueltas hacia dentro**
Acción del muelle	Débil	←	**Estándar**	→	Fuerte
Ajustes	Blanda	←	**Estándar**	→	Dura
Carga	Ligera	←	**Estándar**	→	Pesada
Carretera	Buena	←	**Estándar**	→	Mala
Velocidad	Baja	←	**Estándar**	→	Alta

*: Esta es la posición de asiento total (completamente en sentido antihorario).
**: Hacia dentro desde la posición de asiento total (completamente en sentido antihorario). Este rango de ajuste puede no coincidir exactamente con el número mostrado en la tabla debido a la pequeña tolerancia de producción.

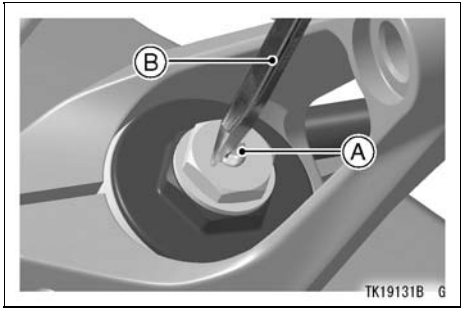
Ajuste del regulador de la amortiguación de extensión

El regulador de extensión se encuentra ubicado en la parte superior del pie de cada horquilla delantera.

- Gire el regulador en sentido horario con un destornillador para incrementar la fuerza de amortiguación.
- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la fuerza de amortiguación.

AVISO

No fuerce el giro de los reguladores de la amortiguación extensión y compresión desde la posición totalmente apretada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.



A. Regulador de la amortiguación en extensión
B. Destornillador

Ajuste de la amortiguación de extensión

Posición del regulador	Amortiguación en extensión	0*	← **2 vueltas hacia fuera**** →	3 1/2 de vueltas hacia fuera**
Fuerza de amortiguación		Fuerte	← **Estándar** →	Débil
Ajustes		Dura	← **Estándar** →	Blanda
Carga		Pesada	← **Estándar** →	Ligera
Carretera		Mala	← **Estándar** →	Buena
Velocidad		Alta	← **Estándar** →	Baja

*: Esta es la posición de asiento total (completamente en sentido horario).
**: Hacia afuera desde la posición de asiento total (completamente en sentido horario). Este rango de ajuste puede no coincidir exactamente con el número mostrado en la tabla debido a la pequeña tolerancia de producción.

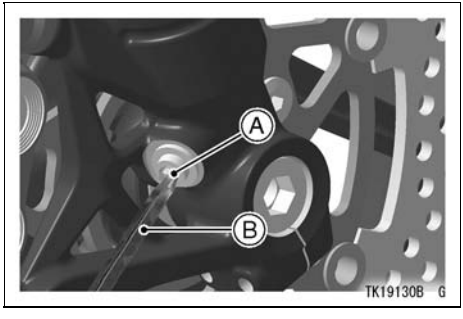
Regulador de la amortiguación en compresión

El regulador de la amortiguación en compresión se encuentra ubicado en el extremo inferior del pie de cada horquilla delantera.

- Gire el regulador en sentido horario con un destornillador para incrementar la fuerza de amortiguación.
- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la fuerza de amortiguación.

AVISO

No fuerce el giro de los reguladores de la amortiguación extensión y compresión desde la posición totalmente apretada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.



A. Regulador de la amortiguación de compresión
B. Destornillador

Ajuste de la amortiguación en compresión

Posición del regulador	Amortiguación de compresión	0*	←	**1 1/4 de vueltas hacia fuera****	→	3 vueltas hacia fuera**
Fuerza de amortiguación		Fuerte	←	**Estándar**	→	Débil
Ajustes		Dura	←	**Estándar**	→	Blanda
Carga		Pesada	←	**Estándar**	→	Ligera
Carretera		Mala	←	**Estándar**	→	Buena
Velocidad		Alta	←	**Estándar**	→	Baja

*: Esta es la posición de asiento total (completamente en sentido horario).
**: Hacia afuera desde la posición de asiento total (completamente en sentido horario). Este rango de ajuste puede no coincidir exactamente con el número mostrado en la tabla debido a la pequeña tolerancia de producción.

A continuación se indican las posiciones de ajuste estándar de la horquilla delantera:

Posición de ajuste estándar (horquilla delantera)

Regulador de la precarga del muelle	**7 vueltas hacia dentro***
Regulador de la amortiguación en extensión	**2 vueltas hacia fuera****
Regulador de la amortiguación en compresión	**1 1/4 de vueltas hacia fuera****

*: Hacia dentro desde la posición de asiento total (completamente en sentido antihorario)
**: Hacia afuera desde la posición de asiento total (completamente en sentido horario)

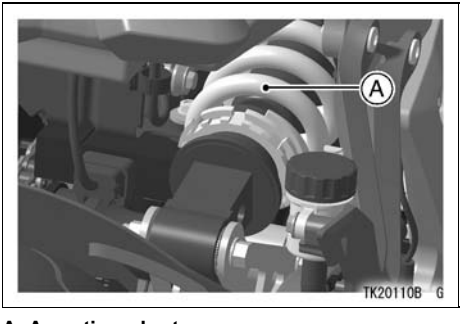
Amortiguador trasero

Debe comprobarse el funcionamiento del amortiguador trasero y la inexistencia de fugas de aceite según la Tabla de mantenimiento periódico.

Dependiendo de las condiciones de conducción o de carga, podrá controlar la precarga del muelle y la amortiguación en extensión en el amortiguador trasero.

Inspección del amortiguador trasero

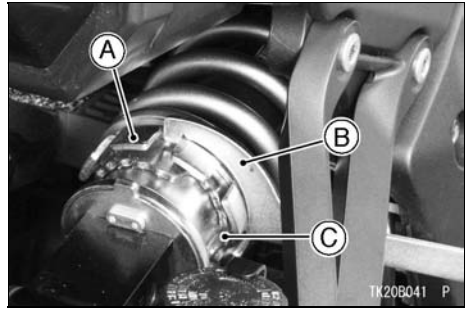
- Presione hacia abajo en el asiento varias veces para comprobar el movimiento.
- Inspeccione visualmente el amortiguador trasero para detectar fugas de aceite.
- Si tiene alguna duda acerca del amortiguador trasero, debe revisarlo un concesionario autorizado Kawasaki.



A. Amortiguador trasero

Ajuste de la precarga del muelle

La precarga del muelle puede regularse girando el anillo del amortiguador trasero con la herramienta suministrada. Para aumentar la precarga del muelle y hacer más rígida la suspensión, gire el anillo de ajuste en sentido horario. Para disminuir la precarga y hacer más blanda la suspensión, gire el anillo en sentido antihorario.



A. Anillo de ajuste de precarga
B. Llave de gancho
C. Indicador de posición

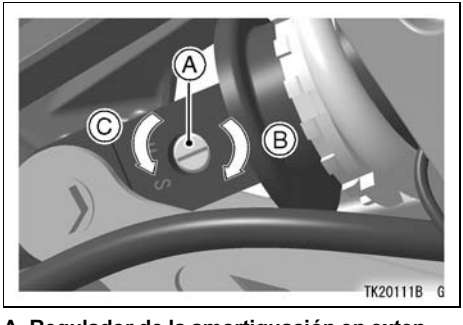
Ajuste de la precarga del muelle

Posición del regulador	0*	←	**4 vueltas hacia dentro****	→	10 vueltas hacia dentro**
Acción del muelle	Débil	←	**Estándar**	→	Fuerte
Ajustes	Blanda	←	**Estándar**	→	Dura
Carga	Ligera	←	**Estándar**	→	Pesada
Carretera	Buena	←	**Estándar**	→	Mala
Velocidad	Baja	←	**Estándar**	→	Alta

*: Esta es la posición de asiento total (completamente en sentido antihorario).
**: Hacia dentro desde la posición de asiento total (completamente en sentido antihorario). Este rango de ajuste puede no coincidir exactamente con el número mostrado en la tabla debido a la pequeña tolerancia de producción.

Ajuste de la amortiguación en extensión

El regulador de la amortiguación en extensión está situado en el extremo inferior del amortiguador trasero.



A. Regulador de la amortiguación en extensión
B. Para aumentar la fuerza de amortiguación
C. Para disminuir la fuerza de amortiguación

- Con un destornillador, gire el regulador de la amortiguación en extensión en sentido horario para aumentar la amortiguación en extensión, o en sentido antihorario para disminuirla.

AVISO

No gire el regulador de la amortiguación en extensión más allá de la posición de asiento total, ya que se podrá dañar el mecanismo regulador.

Ajuste de la amortiguación de extensión

Posición del regulador	Amortiguación en extensión	0*	← **1 1/4 vueltas hacia fuera**** →	2 1/2 de vueltas hacia fuera**
Fuerza de amortiguación		Fuerte	← **Estándar** →	Débil
Ajustes		Dura	← **Estándar** →	Blanda
Carga		Pesada	← **Estándar** →	Ligera
Carretera		Mala	← **Estándar** →	Buena
Velocidad		Alta	← **Estándar** →	Baja

*: Esta es la posición de asiento total (completamente en sentido horario).
**: Hacia afuera desde la posición de asiento total (completamente en sentido horario). Este rango de ajuste puede no coincidir exactamente con el número mostrado en la tabla debido a la pequeña tolerancia de producción.

A continuación se indican las posiciones de ajuste de suspensión estándar:

Posición de ajuste estándar (amortiguador trasero)

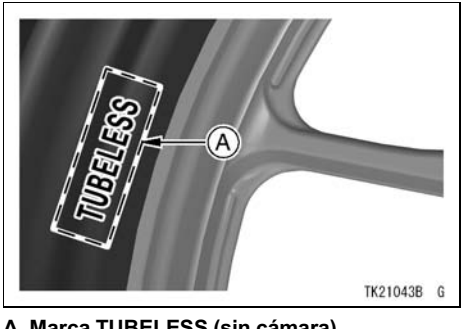
Regulador de la precarga del muelle	**4 vueltas hacia dentro***
Regulador de la amortiguación en extensión	**1 1/4 de vueltas hacia fuera****

*: Hacia dentro desde la posición de asiento total (completamente en sentido antihorario)

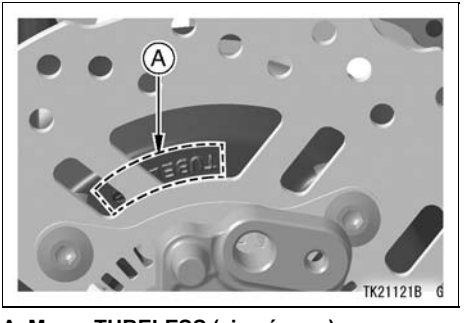
**: Hacia afuera desde la posición de asiento total (completamente en sentido horario)

Ruedas

Esta motocicleta está provista de neumáticos sin cámara. Las indicaciones TUBELESS (sin cámara) en el flanco del neumático y en la llanta significan 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 fugas 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

La instalación de una cámara en un neumático del tipo de los que no llevan cámara puede provocar una elevación excesiva de la temperatura susceptible de dañar la cámara y provocar el desinflado rápido del neumático. 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 desinfle. No coloque una cámara en un neumático sin cámara. Un aumento excesivo del calor podría dañar la cámara provocando que el neumático se desinfle.

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 195 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. Indicador de presión de los neumáticos

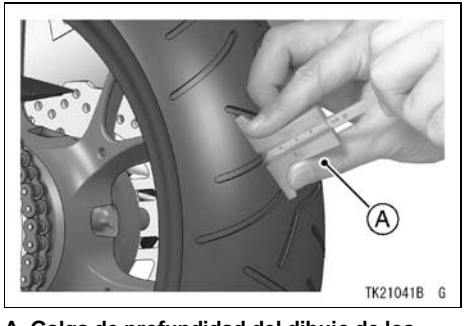
Presión de aire de los neumáticos (en frío)

Delantero	250 kPa (2,50 kgf/cm²)
Trasero	290 kPa (2,90 kgf/cm²)

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.

- Mida la profundidad del dibujo con una galga de profundidad de acuerdo con el cuadro de mantenimiento periódico y cambie los neumáticos que se hayan desgastado hasta el mínimo admisible de profundidad del dibujo.



A. Galga de profundidad del dibujo de los neumáticos

Profundidad mínima del dibujo

Delantero	–	1 mm
Trasero	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

Los neumáticos pinchados y reparados no tienen la misma capacidad que unos neumáticos intactos; pueden fallar de forma repentina y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o la muerte. Cambie los neumáticos dañados lo antes posible. Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar. Si necesita utilizar la motocicleta con un neumático reparado, no sobrepase los 100 km/h mientras no lo haya cambiado.

NOTA

○ *La mayoría de los países disponen de legislación propia para regular la profundidad mínima de la banda de rodadura de los neumáticos; le rogamos respete dicha legislación.*

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

Neumático estándar (sin cámara)

Delantero	Fabricante y tipo: BRIDGESTONE, BATTLAX BT016F BB Dimensiones: 120/70ZR17 M/C (58W)
Trasero	Fabricante y tipo: BRIDGESTONE, BATTLAX BT016R BB Dimensiones: 190/50ZR17 M/C (73W)

⚠ ADVERTENCIA

Algunos neumáticos pueden afectar negativamente a la manejabilidad y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. Para asegurar una manejabilidad y una estabilidad adecuadas, utilice solamente los neumáticos estándar recomendados e inflados a la presión estándar.

⚠ 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 periodos 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. El régimen de descarga aumenta con el incremento de la temperatura. 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. La suma de esos gastos de corriente “con la llave quitada” y una temperatura elevada puede hacer que una batería pase de estar totalmente cargada a descargarse por completo en cuestión de días.

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

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 completamente 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 celdas, 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 con un cargador adecuado (consulte a un 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.

NOTA

○ *Si se deja la batería conectada, los componentes eléctricos (reloj, etc.) la descargarán en exceso. En tal caso, la reparación o sustitución de la batería no están incluidas en la garantía. Si el vehículo va a permanecer inactivo durante cuatro semanas o más, desconecte la batería.*

Los cargadores recomendados por Kawasaki son:
Battery Mate 150-9
OptiMate PRO 4-S/PRO S/PRO 2
Yuasa MB-2040/2060
Christie C10122S

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

Para obtener más detalles, pregunte a un concesionario Kawasaki.

Carga de la batería -

- Extraiga la batería de la motocicleta (consulte Desmontaje de la batería).
- Enchufe los cables del cargador y cargue la batería de acuerdo al régimen (amperios × horas) indicado en la batería. Si no es posible leer el régimen, cargue la batería a un amperaje equivalente a 1/10º de su capacidad.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté lista para montarla en la motocicleta (consulte Instalación de la batería).

AVISO

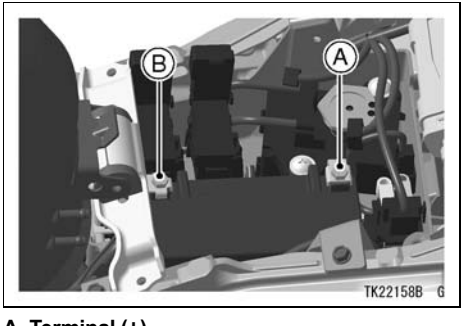
No quite nunca la banda de sellado o la batería podría dañarse.
No monte una batería convencional en esta motocicleta o el sistema eléctrico dejará de funcionar correctamente.

NOTA

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

Desmontaje de la batería

- Desmonte el asiento del conductor (consulte la sección Asientos en el capítulo INFORMACIÓN GENERAL).
- Extraiga la tapa roja del terminal (+).
- Desconecte los cables de la batería, primero el del terminal (–) y luego el del terminal (+).



A. Terminal (+)
B. Terminal (–)

- Extraiga la batería de la caja.
- Limpie la batería con 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 (+) al terminal (+) y, a continuación, conecte el cable (–) al terminal (–).

AVISO

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

- Aplique una capa ligera de grasa a los terminales para prevenir la corrosión.

- Cubra el terminales (+) con la tapa roja.
- Vuelva a montar las piezas desmontadas.

Orientación del faro

Reglaje horizontal

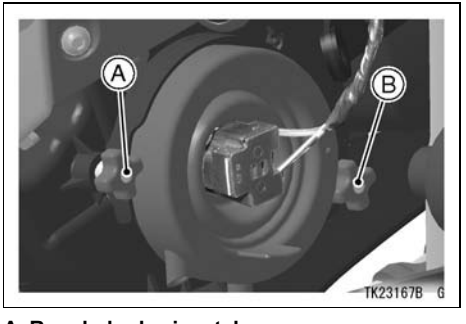
La orientación del faro se puede ajustar en sentido horizontal. Si no se ajusta correctamente en el sentido horizontal, el faro apuntará hacia un lado en lugar de en línea recta.

- Gire el regulador horizontal hacia dentro o hacia afuera hasta que el faro apunte en línea recta.

Reglaje vertical

La orientación del faro se puede ajustar en sentido vertical. 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 deslumbrará a los conductores que se aproximen.

- Gire hacia dentro o hacia afuera el regulador vertical para ajustar el faro verticalmente.



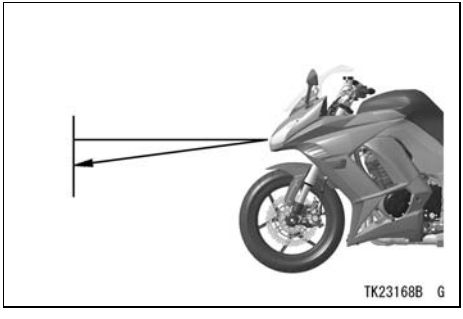
A. Regulador horizontal
B. Regulador vertical

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 faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.*

AVISO

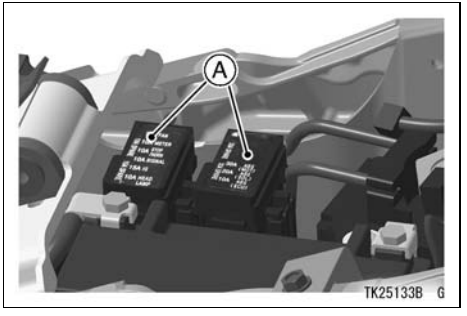
Al manipular las bombillas de cuarzo-halógeno, nunca toque el cristal con las manos. Utilice siempre un paño limpio. El contacto con la grasa de las manos o de trapos sucios puede acortar la vida útil de la bombilla o hacer que esta explote.



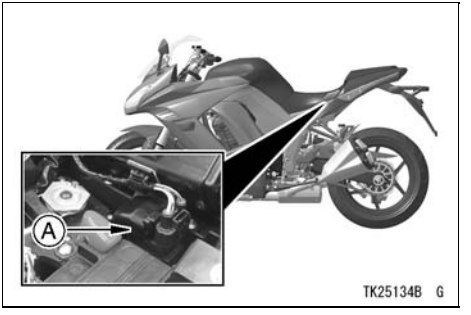
Fusibles

Los fusibles se encuentran en la caja de fusibles situada debajo del asiento del conductor. El fusible principal se encuentra debajo del depósito de combustible. Si un fusible se funde durante la marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo.

El fusible principal debe extraerse en un concesionario autorizado Kawasaki.



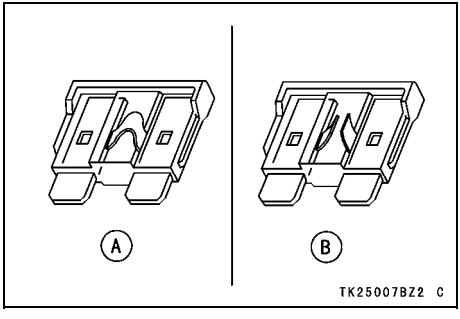
A. Cajas de fusibles



A. Fusible principal

⚠ ADVERTENCIA

La sustitución de fusibles puede provocar el recalentamiento de circuitos, un incendio o una avería. No utilice ningún sustituto del fusible estándar. Cambie el fusible fundido por uno nuevo con la capacidad correcta, tal y como se especifica en las cajas de fusibles y en el fusible principal.



A. Normal
B. Fundido

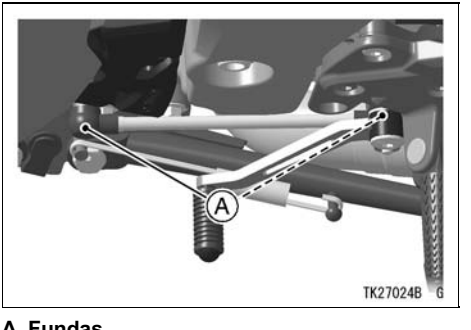
Limpieza de la motocicleta

Precauciones generales

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

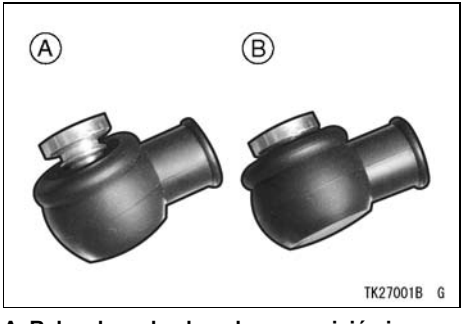
- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape estén fríos antes del lavado.
- Evite aplicar desengrasante en juntas, pastillas de freno y neumáticos.
- Evite los productos químicos fuertes, disolventes, detergentes y productos de limpieza del hogar como limpiacristales con amoníaco.
- La gasolina, el líquido de frenos y el refrigerante dañarán el acabado de

las superficies pintadas y de plástico: lávelas inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos metálicos, estropajos de acero y otras esponjas o cepillos abrasivos.
- Preste un especial cuidado al limpiar el parabrisas, la óptica del faro y las demás piezas de plástico que se puedan rayar fácilmente.
- Evite los sistemas de lavado a presión; el agua puede penetrar en las juntas 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.
- Después de limpiar la motocicleta compruebe que la funda de goma que cubre la rótula del pedal de cambio esté correctamente colocada. Verifique que el reborde de sellado de la funda de goma se ajuste en la ranura de la rótula.



A. Fundas

- Si la funda está dañada, cámbiela por una nueva. Si la funda no está correctamente colocada en la ranura, colóquela en la posición correcta.



A. Reborde mal colocado, en posición incorrecta
B. Reborde colocado correctamente en la ranura

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 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.

- Arranque el motor y déjelo varios minutos al ralentí. El calor del motor ayudará a secar las áreas húmedas.
- Conduzca la motocicleta con cuidado a poca velocidad y accione los frenos varias veces. Esto ayuda a secar los frenos y restablecer 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 si el clima es húmedo. Para eliminar la humedad, arranque el motor y encienda el faro. La condensación del interior de la lente irá desapareciendo gradualmente.*

Otras piezas de plástico

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

AVISO

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 limpiadores 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

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

Los protectores de goma pueden ser resbaladizos y, si se utilizan en la banda de rodadura, provocar la pérdida de agarre y un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. No aplique protector de goma a ninguna parte de la banda de rodadura.

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. Desháguese 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 de contacto a la posición "OFF". No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.
La gasolina es una sustancia tóxica. Descarte la gasolina de la manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados.

- Vacíe el sistema de combustible poniendo en ralentí el motor hasta que el motor se detenga (si se deja guardada durante mucho tiempo, el combustible se deteriorará y obstruirá el sistema de combustible).
- Reduzca la presión del neumático en un 20% aproximadamente.
- Coloque la motocicleta en una caja o soporte de forma que las dos ruedas queden separadas del suelo (si esto no es posible, coloque tablas debajo de ambas ruedas para proteger la goma de los neumáticos contra la humedad).
- 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,

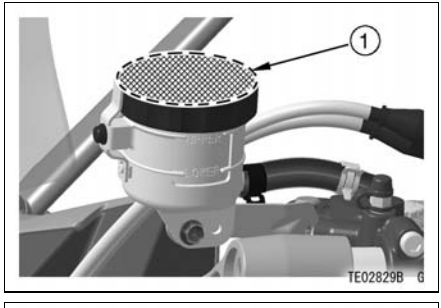
se aconseja aplicarle una pequeña carga (un amperio o menos) una vez al mes aproximadamente. Mantenga la batería cargada, sobre todo durante estaciones más frías.
- Ate bolsas de plástico alrededor de los silenciadores para evitar que penetre humedad.
- Coloque una lona sobre la motocicleta para evitar que se acumule suciedad y polvo.

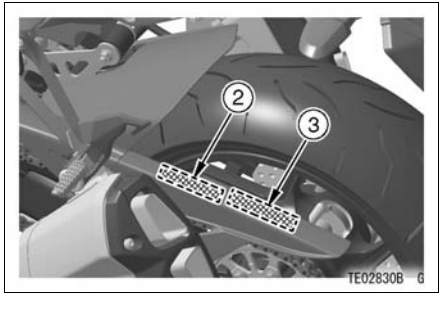
Preparación tras el almacenamiento
- Quite las bolsas de plástico de los silenciadores.
- Coloque la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Rellene el depósito de combustible.
- Compruebe todos los puntos enumerados en la sección de Comprobaciones de seguridad diarias.
- Lubrique los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

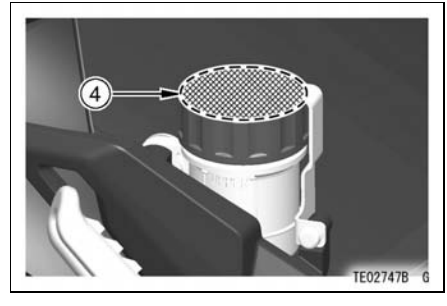
PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Para proteger el medioambiente, deseche de manera correcta las baterías, neumáticos, aceites y líquidos, 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 el procedimiento de desecho adecuado. Esto también es válido para deshacerse del vehículo al final de su vida útil.

UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

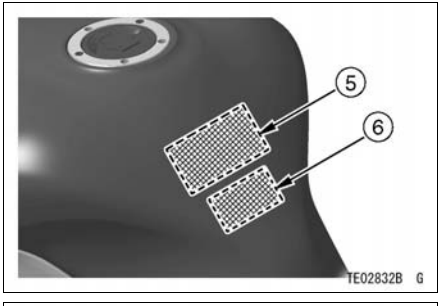


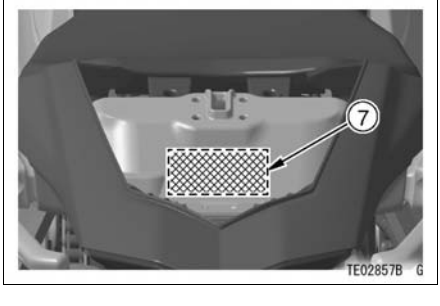


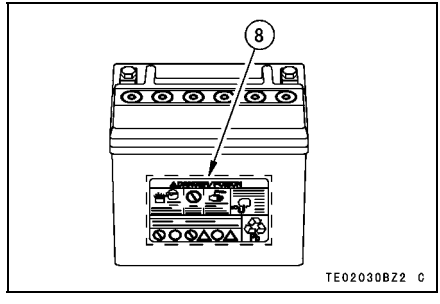


1. Líquido del freno (delantero)
2. Información importante sobre la cadena de transmisión
3. Datos de neumático y carga
4. Líquido del freno (trasero)

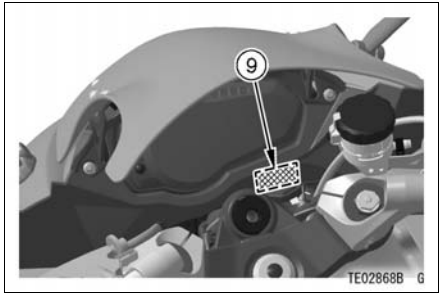
186 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS







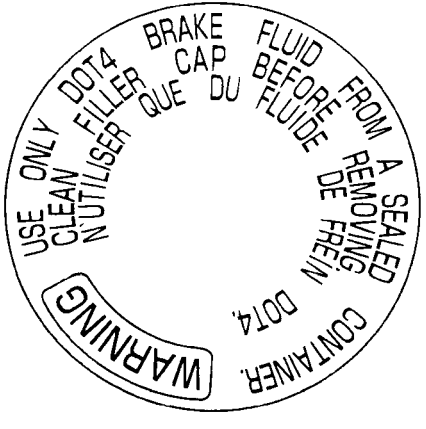
5. Gasolina sin plomo
6. Aviso sobre el combustible
7. Comprobaciones diarias de seguridad
8. Peligro/veneno de batería



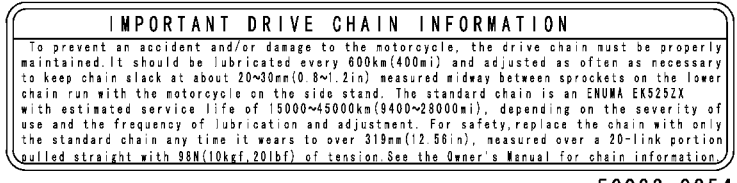
9. Aviso sobre el parabrisas

188 UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

1)

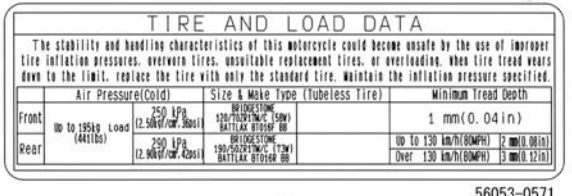


2)


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 20~30mm(0.8~1.2in) measured midway between sprockets on the lower chain run with the motorcycle on the side stand. The standard chain is an ENUMA EK525ZX 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 319mm(12.56in), measured over a 20-link portion pulled straight with 98N(10kgf, 20lbf) of tension. See the Owner's Manual for chain information.
56033-0354
TE03738CN8 C

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 195kg Load (441lbs)	250 kPa (2.50kgf/cm², 36psi)	BRIDGESTONE 120/70ZR17M/C (58W) BATTLAX BT016F BB		1 mm(0.04in)	
Rear		290 kPa (2.90kgf/cm², 42psi)	BRIDGESTONE 190/50ZR17M/C (73W) BATTLAX BT016R BB		Up to 130 km/h(80MPH)	2 mm(0.08in)
					Over 130 km/h(80MPH)	3 mm(0.12in)

56053-0571

Español

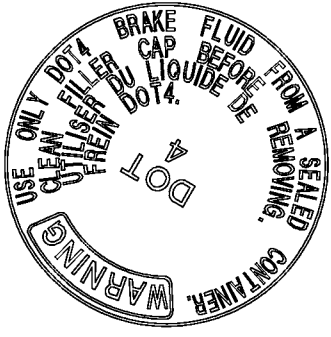
INFORMACIÓN SOBRE NEUMÁTICOS Y CARGA

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 195 kg de carga	250 kPa (2,50 kgf/cm²)	BRIDGESTONE 120/70ZR17M/C (58 W) BATTLAX BT016F BB		1 mm	
Trasero		290 kPa (2,90 kgf/cm²)	BRIDGESTONE 190/50ZR17M/C (73 W) BATTLAX BT016R BB		Hasta 130 km/h	2 mm
					Por encima de 130 km/h	3 mm

56053-0571

4)



TE03616CN7 C

5)

UNLEADED PETROL ONLY
NUR BLEIFREIES BENZIN
ESSENCE SANS PLOMB UNIQUEMENT

TE03123BN9 C

6)

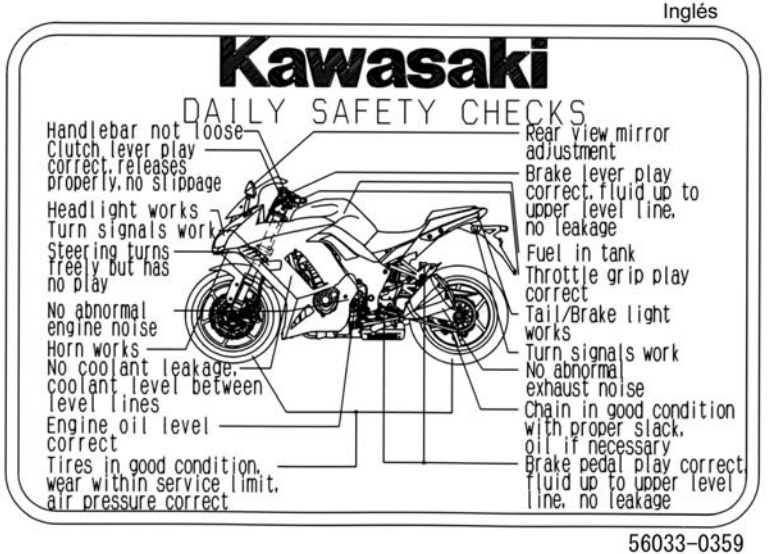
IMPORTANT
USE 95+OCTANE(RON)
GASOLINE ONLY

NOTICE
USE MINIMUM OF 95+OCTANE GASOLINE ONLY TO PREVENT SEVERE ENGINE DAMAGE.

56030-0359

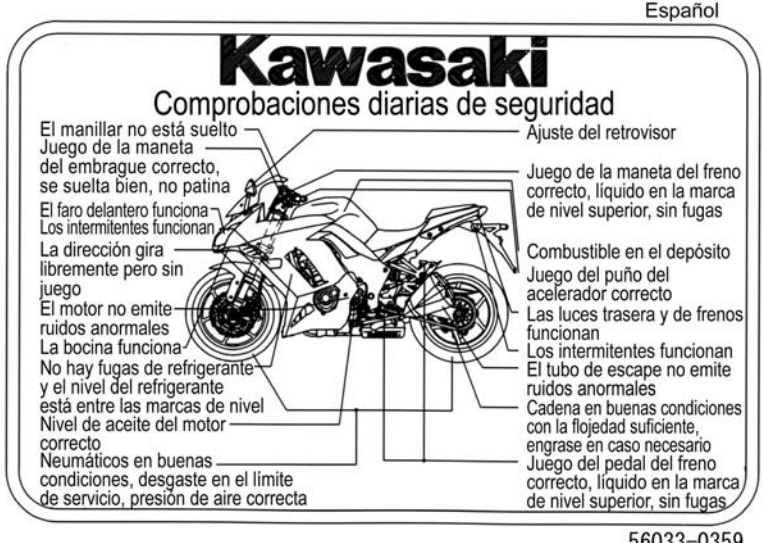
TE03169CN9 C

7)

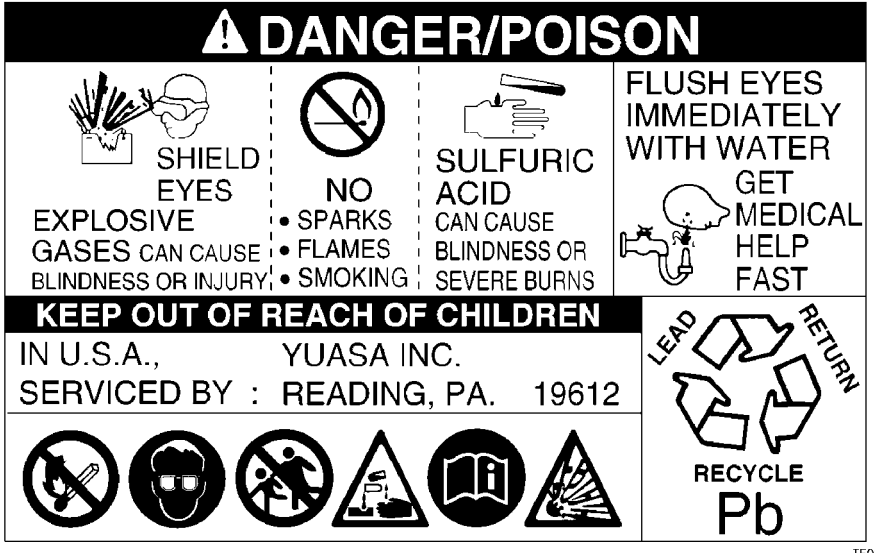

Inglés
Kawasaki
DAILY SAFETY CHECKS
Handlebar not loose
Clutch lever play correct, releases properly, no slippage
Headlight works
Turn signals work
Steering turns freely but has no play
No abnormal engine noise
Horn works
No coolant leakage, coolant level between level lines
Engine oil level correct
Tires in good condition, wear within service limit, air pressure correct
Rear view mirror adjustment
Brake lever play correct, fluid up to upper level line, no leakage
Fuel in tank
Throttle grip play correct
Tail/Brake light works
Turn signals work
No abnormal exhaust noise
Chain in good condition with proper slack, oil if necessary
Brake pedal play correct, fluid up to upper level line, no leakage
56033-0359

TE03886C S

7)

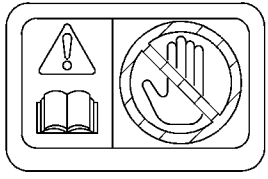

Español
Kawasaki
Comprobaciones diarias de seguridad
El manillar no está suelto
Juego de la maneta del embrague correcto, se suelta bien, no patina
El faro delantero funciona
Los intermitentes funcionan
La dirección gira libremente pero sin juego
El motor no emite ruidos anormales
La bocina funciona
No hay fugas de refrigerante y el nivel del refrigerante está entre las marcas de nivel
Nivel de aceite del motor correcto
Neumáticos en buenas condiciones, desgaste en el límite de servicio, presión de aire correcta
Ajuste del retrovisor
Juego de la maneta del freno correcto, líquido en la marca de nivel superior, sin fugas
Combustible en el depósito
Juego del puño del acelerador correcto
Las luces trasera y de frenos funcionan
Los intermitentes funcionan
El tubo de escape no emite ruidos anormales
Cadena en buenas condiciones con la flojedad suficiente, engrase en caso necesario
Juego del pedal del freno correcto, líquido en la marca de nivel superior, sin fugas
56033-0359
TE03887C S

8)


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

TE03115B S

9)



56071-0194
TE03905CN9 C

AVVISO

QUESTO PRODOTTO È DESTINATO A UN IMPIEGO IMPRONTATO 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.

KENNISGEVING

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

ZX1000GB
ZX1000HB

Kawasaki

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company
Part No. 99976-1620

Printed in Japan

IT ES NL