



Ninja ZX-10R

Ninja ZX-10R ABS

Motorcycle
Motocyclette
Motorrad

OWNER'S MANUAL
MANUEL DE L'UTILISATEUR
BETRIEBSANLEITUNG

DEUTSCH

Motorrad Betriebsanleitung

Wann immer die nachstehenden Symbole dargestellt sind, die dazugehörigen Anweisungen befolgen! Immer sichere Verfahren zur Bedienung und Wartung anwenden.

 **GEFAHR**

GEFAHR kennzeichnet eine gefährliche Situation, die, wenn sie nicht vermieden wird, zu schweren Verletzungen mit Todesfolge führen kann.

 **ACHTUNG**

ACHTUNG kennzeichnet eine gefährliche Situation, die, wenn sie nicht vermieden wird, zu schweren Verletzungen mit Todesfolge führen kann.

 **VORSICHT**

VORSICHT kennzeichnet eine gefährliche Situation, die, wenn sie nicht vermieden wird, zu leichten oder mittleren Verletzungen führen kann.

HINWEIS

HINWEIS wird zur Kennzeichnung von Praktiken verwendet, die nicht zu Verletzungen führen können.

ANMERKUNG

- *Dieses Symbol steht für Hinweise, die für eine effektive und bequeme Ausführung wichtig sind.*

Achtung! Wichtige Sicherheitsinformation!

Motorradzubehör-, -einbau- und -kombinationsteile sowie -ausstattungen, insbesondere Reifen, Räder, Stoßdämpfer, Rahmen, Lenker und Verkleidungen, können die Fahreigenschaften Ihres Kawasaki-Motorrades, v. a. die Fahrstabilität (besonders bei höheren Fahrgeschwindigkeiten), erheblich beeinträchtigen. Dies kann zu Unfällen mit Gefahren für Leib und Leben führen. Verwenden Sie deshalb zu Ihrer eigenen Sicherheit ausschließlich die von uns getesteten, schriftlich empfohlenen Teile und Ausstattungen. Für andere Teile und Ausstattungen übernehmen wir keinerlei Haftung. Schriftliche Listen mit von uns empfohlenen Zubehörteilen und Ausstattungen können bei Ihrem Vertragshändler eingesehen oder bei der Kawasaki-Motoren-GmbH, Max-Planck-Straße 26, 63181 Friedrichsdorf, bezogen werden.

Vorwort

Sie haben mit dem Erwerb dieses Kawasaki-Motorrads eine ausgezeichnete Wahl getroffen. Ihr Motorrad ist das Ergebnis modernster Kawasaki-Technologie sowie ausgedehnter Tests und zeichnet sich durch hervorragende Fahreigenschaften, überlegene Sicherheit und optimale Leistung aus.

Bitte lesen Sie diese Betriebsanleitung vor der Inbetriebnahme des Motorrads gründlich durch, um sich mit dessen Handhabung, Eigenschaften, Potential und Grenzen vertraut zu machen. Auch die beste Anleitung kann nicht alle Techniken und Fertigkeiten vermitteln, die für eine absolut sichere Fahrt erforderlich sind. Kawasaki empfiehlt allen Fahrern dieses Fahrzeugs dringend, sich an einem Motorrad-Übungskurs zu beteiligen, um die geistigen und physischen Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb zu erwerben.

Pflegen und warten Sie Ihr Fahrzeug gemäß den Anweisungen dieser Betriebsanleitung; dadurch gewährleisten Sie ihm eine lange Lebensdauer und einen störungsfreien Betrieb. Weitere technische Einzelheiten über Ihr Kawasaki-Motorrad sind dem Werkstatt-Handbuch zu entnehmen, das Sie über Ihren Kawasaki-Vertragshändler beziehen können. Das Werkstatt-Handbuch enthält ausführliche Informationen über Zerlegung, Wartung und Reparatur. Wer vorhat, die Arbeiten eigenhändig durchzuführen, muss natürlich die notwendigen handwerklichen Fachkenntnisse besitzen und über die im Werkstatt-Handbuch beschriebenen Werkzeuge verfügen.

Die Betriebsanleitung sollte griffbereit an Bord des Motorrads aufbewahrt werden, damit Sie sich immer an sie wenden können, wenn Informationen benötigt werden.

Diese Betriebsanleitung sollte als ständiger Begleiter des Motorrads verstanden werden und auch im Falle eines Verkaufs Bestandteil bleiben.

Alle Rechte vorbehalten. Diese Betriebsanleitung darf weder ganz noch auszugsweise ohne unsere vorherige schriftliche Genehmigung reproduziert werden.

Diese Betriebsanleitung enthält die neuesten, zum Zeitpunkt der Drucklegung verfügbaren Informationen. Es kann allerdings geringfügige Unterschiede zwischen der eigentlichen Ausführung und den Beschreibungen in dieser Anleitung geben.

Alle Erzeugnisse können ohne vorherige Ankündigung und ohne sich daraus ergebende Verpflichtungen geändert werden.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company

© 2010 Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

Aug. 2010 (3).

INHALTSVERZEICHNIS

TECHNISCHE DATEN	10	Notausschalter	67
FAHRZEUGBESCHREIBUNG	14	Starterknopf	68
INFORMATIONEN ZU BELADUNG UND ZUBEHÖR	17	START/STOPP-Schalter (für Stoppuhr)	68
ALLGEMEINES	21	Bremshebel-Einsteller	68
Instrumente	21	Kraftstoff	69
Drehzahlmesser	23	Kraftstoffanforderungen:	69
Regelung der Helligkeit von Anzei- geinstrumenten	27	Tanken:	72
Multifunktionsinstrument	29	Seitenständer	74
Warn-/Kontrollleuchten	51	Sitze	75
Schlüssel	61	Bordwerkzeug	78
Zündschalter/Lenkschloss	64	Luftfiltereinlass	79
Linke Schaltereinheit	66	Position der vorderen Fußrasten	79
Abblendschalter	66	EINFAHRVORSCHRIFTEN	81
Blinkerschalter	66	FAHRANWEISUNGEN	83
Hupenknopf	67	Motor starten	83
Runden-/Überholtaste	67	Anlassen mit Starthilfekabeln	86
Leistungsmodus-/S-KTRC-Taste ...	67	Anfahren	89
Rechte Schaltereinheit	67	Gangschaltung	91
		Bremsverfahren	92

Intelligentes Antiblockiersystem von Kawasaki (KIBS, Für Modelle mit KIBS)	93	Luftfilter	150
Motor stoppen	96	Drosselklappenbetätigung	156
Abstellen des Motors in Notgefahr	97	Synchronisierung des Motorunter- drucks	159
Parken	98	Leerlaufdrehzahl	159
Abgaskatalysator	100	Kupplung	160
Sport-Kawasaki TRaction Control (S- KTRC)	101	Antriebskette	163
Leistungsmodus	106	Bremsen	172
FAHR SICHERHEIT	109	Bremslichtschalter	177
Sichere Fahrtechnik	109	Lenkungsdämpfer	180
Tägliche Kontrollen	113	Vorderradgabel	181
Tipps zum Fahren mit hohen Ge- schwindigkeiten	116	Hinterrad-Stoßdämpfer	188
WARTUNG UND EINSTELLUNG	118	Räder	195
Tabelle für regelmäßige Wartung	119	Batterie	201
Motoröl	133	Scheinwerfer	207
Kühlsystem	139	Sicherungen	209
Zündkerzen	146	Motorradreinigung	211
Ventilspiel	147	STILLEGUNG	217
Abgaskontrollsystem KCA	148	UMWELTSCHUTZ	220
Abgasregelsystem	149	WARNAUFKLEBER	221

TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG

Maximale Leistung	147,1 kW (200,1 PS) bei 13.000 U/min
(HR)	78,2 kW (106 PS) bei 12.500 U/min
Maximales Drehmoment	112 Nm (11,4 kgf·m) bei 11.500 U/min
(HR)	78 Nm (8,0 kgf·m) bei 5.200 U/min
Kleinster Wenderadius	3,4 m

ABMESSUNGEN

Gesamtlänge	2.075 mm
Gesamtbreite	715 mm
Gesamthöhe	1.115 mm
Radstand	1.425 mm
Bodenfreiheit	135 mm
Trockengewicht (ZX1000J)	198 kg
(ZX1000K)	201 kg

MOTOR

Typ	DOHC, 4-Zylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	998 cm ³
Bohrung × Hub	76,0 × 55,0 mm
Verdichtungsverhältnis	13,0:1
Anlassersystem	Elektrostarter

Zylindernummerierung	Links nach rechts, 1-2-3-4
Zündfolge	1-2-4-3
Kraftstoffanlage	FI (Kraftstoffeinspritzung)
Zündsystem	Batterie-Spulen-Zündung (Transistorzündanlage)
Zündzeitpunkt (elektronische Verstellung)	10° v. OT bei 1.100 U/min
Zündkerzen	NGK CR9EIA-9
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung (Nasssumpf)
Motoröl:	
Typ	API, SG, SH, SJ, SL oder SM mit JASO MA, MA1 oder MA2
Viskosität	SAE 10W-40
Fassungsvermögen	3,7 l
Kühlmittelfüllmenge	2,6 l

GETRIEBE

Bauweise	6-Gang, Rückholschaltung
Kupplung	Mehrscheibenkupplung, im Ölbad
Antriebssystem	Kettenantrieb
Primärübersetzung	1,681 (79/47)
Sekundärübersetzung	2,294 (39/17)
Gesamtübersetzung	5,197 bei oberstem Gang
Getriebeabstufung:	
1. Gang	2,600 (39/15)

12 TECHNISCHE DATEN

2. Gang	2,053 (39/19)
3. Gang	1,737 (33/19)
4. Gang	1,571 (33/21)
5. Gang	1,444 (26/18)
6. Gang	1,348 (31/23)

RAHMEN

Nachlauf	25°
Betrag des Nachlaufs	107 mm
Reifengröße:	
Vorn	120/70ZR17 M/C (58 W)
Hinten	190/55ZR17 M/C (75 W)
Felgengröße:	
Vorn	17 × 3,50
Hinten	17 × 6,00
Kraftstofftankinhalt	17 l

ELEKTRISCHE ANLAGE

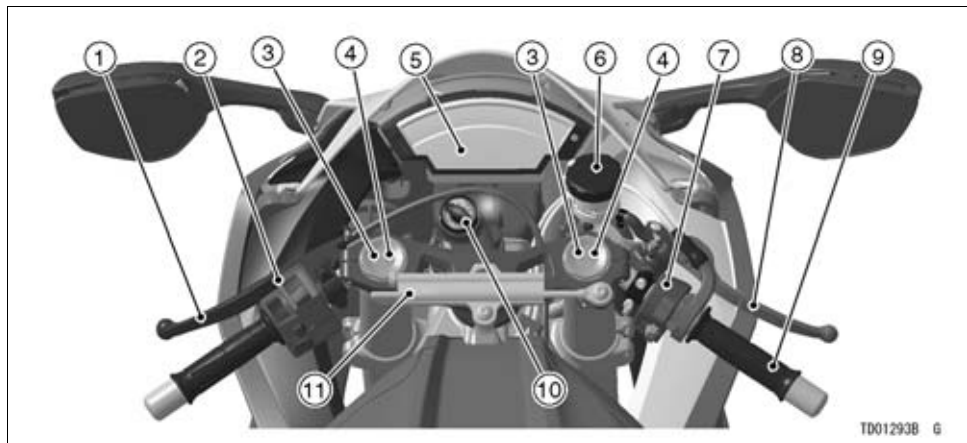
Batterie	(ZX1000J)	12 V 6 Ah
	(ZX1000K)	12 V 8,6 Ah
Scheinwerfer:		
Fernlicht		12 V/55 W + 55 W
Abblendlicht		12 V/55 W
Rücklicht/Bremslicht		LED

HR: Modell mit Wabenkernkatalysator (Sonderausführung)

Auch wenn nur eine LED (Leuchtdiode) des Rücklichtes/Bremslichtes nicht leuchtet, einen autorisierten Kawasaki-Vertragshändler aufsuchen.

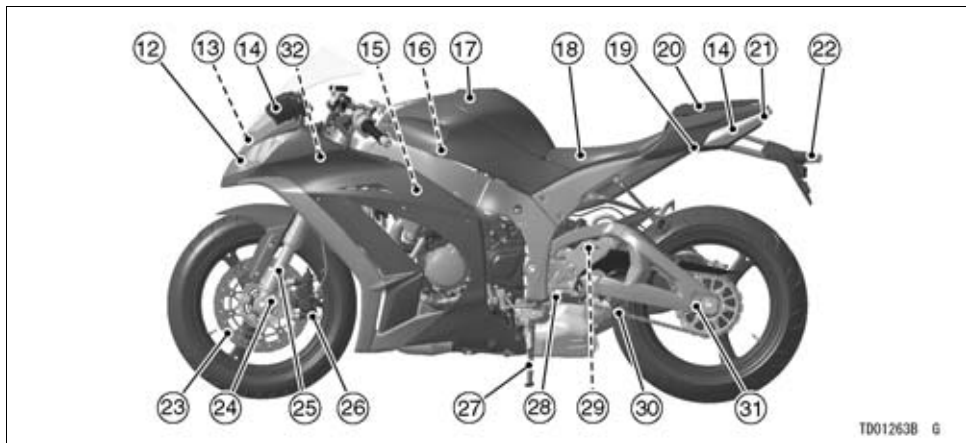
Änderungen der technischen Daten jederzeit vorbehalten, länderspezifische Unterschiede möglich.

FAHRZEUGBESCHREIBUNG



1. Kupplungshebel
2. Linke Schaltereinheit
3. Zugstufendämpfungseinsteller (Vorder-
radgabel)
4. Druckstufendämpfungseinsteller (Vorder-
radgabel)
5. Instrumente

6. Vorderrad-Bremsflüssigkeitsbehälter
7. Rechte Schaltereinheit
8. Handbremshebel
9. Gasdrehgriff
10. Zündschalter/Lenkschloss
11. Lenkungsdämpfer



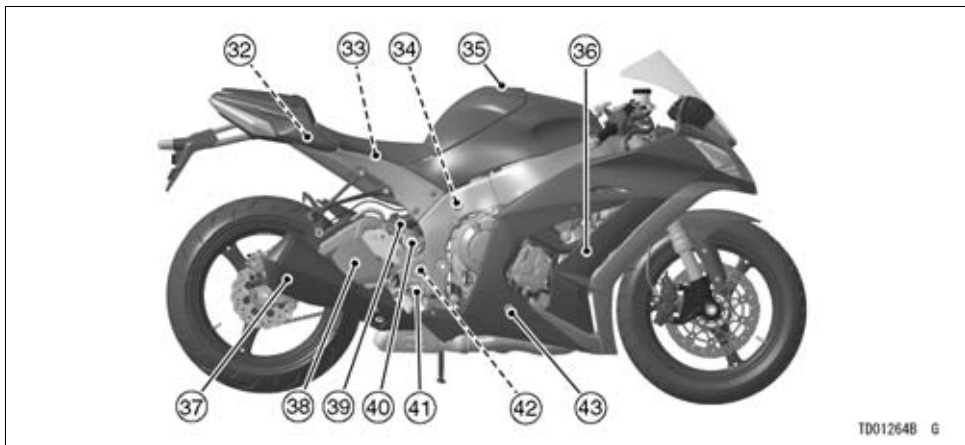
TD01263B G

- 12. Scheinwerfer
- 13. Luftfiltereinlass
- 14. Blinker
- 15. Zündkerzen
- 16. Luftfilter
- 17. Kraftstofftank
- 18. Fahrersitz
- 19. Sitzbankschloss

- 20. Beifahrersitz
- 21. Rücklicht/Bremslicht
- 22. Kennzeichenleuchte
- 23. Bremsscheibe
- 24. Federvorspannungseinsteller
- 25. Vorderradgabel
- 26. Bremssattel

- 27. Seitenständer
- 28. Schaltpedal
- 29. Druckstufendämpfungseinsteller
- 30. Antriebskette
- 31. Ketteneinsteller
- 32. Sicherungskasten

16 FAHRZEUGBESCHREIBUNG



TD01264B G

32. Sicherungskasten

33. Batterie

34. Zugstufendämpfungseinsteller

35. Kraftstofftankdeckel

36. Kühlmittelbehälter

37. Schalldämpfer

38. Schwinge

39. Hinterrad-Stoßdämpfer

40. Hinterrad-Bremsflüssigkeitsbehälter

41. Fußbremshebel

42. Hinterrad-Bremslichtschalter

43. Ölstandsichtglas

INFORMATIONEN ZU BELADUNG UND ZUBEHÖR

ACHTUNG

Falsches Beladen, unsachgemäßer Einbau oder Gebrauch von Zubehör, oder Änderungen an Ihrem Motorrad können die Fahrsicherheit stark beeinträchtigen. Stellen Sie daher vor dem Fahren sicher, dass es nicht überladen ist und Sie diese Anweisungen befolgt haben.

Mit Ausnahme der Originalersatz- und Zubehörteile von Kawasaki liegen Konstruktion oder Einsatz von Zubehörteilen außerhalb des Einflussbereichs von Kawasaki. In einigen Fällen wird die fehlerhafte Montage oder Nutzung von Zubehörteilen oder die Modifizierung des Motorrads zu einem

Erlöschen der Garantie des Motorrads führen. Ferner kann dies die Leistungsfähigkeit des Motorrads beeinträchtigen oder sogar gesetzeswidrig sein. Bei der Auswahl und dem Gebrauch des Zubehörs sowie dem Beladen des Motorrads haften Sie persönlich für Ihre eigene Sicherheit und die der anderen beteiligten Personen.

ANMERKUNG

- *Ersatz- und Zubehörteile von Kawasaki wurden speziell für den Einsatz in Kawasaki-Motorrädern entwickelt. Wir empfehlen dringend, nur Originalbauteile von Kawasaki zu verwenden, wenn Sie Ersatz- und Zubehörteile in Ihr Motorrad einbauen.*

18 INFORMATIONEN ZU BELADUNG UND ZUBEHÖR

Da ein Motorrad sensibel auf Gewichtsänderungen und aerodynamische Kräfte reagiert, muss auf das Befördern von Lasten, Beifahrern und/oder die Anbringung von Zubehör besonders geachtet werden. Halten Sie sich dabei an folgende Richtlinien.

1. Ein Beifahrer sollte mit dem Motorradbetrieb gut vertraut sein. Der Beifahrer kann durch falsche Haltung beim Kurvenfahren und bei plötzlichen Fahrmanövern die Kontrolle des Motorrades beeinträchtigen. Es ist wichtig, dass der Beifahrer während der Fahrt stillsitzt und den Motorradbetrieb nicht stört. Keine Tiere auf dem Motorrad befördern.
2. Beifahrer müssen vor der Fahrt angewiesen werden, die Füße auf den Fußrasten zu lassen und sich am Fahrer, Sitzgurt oder Halteriemen festzuhalten. Nur Beifahrer

befördern, die groß genug sind, die Fußrasten zu erreichen und auch nur dann, wenn Fußrasten vorhanden sind.

3. Es sollte so wenig Gepäck wie möglich transportiert werden, um die Wirkung auf den Motorradschwerpunkt zu reduzieren. Das Gewicht des Gepäcks sollte auf beide Seiten des Motorrades gleichmäßig verteilt werden. Das Transportieren von Ladungen, die über dem hinteren Teil des Fahrzeugs herausragen, vermeiden.
4. Gepäck muss sicher befestigt werden. Sicherstellen, dass das Gepäck während der Fahrt nicht verrutschen kann. Die sichere Befestigung des Gepäcks so häufig wie möglich (bei stehendem Motorrad) kontrollieren und bei Bedarf erneut sichern.

- Keine schweren oder sperrigen Teile auf einem Gepäckträger transportieren. Gepäckträger sind für leichte Gegenstände konstruiert, und das Überladen kann durch Änderungen in der Gewichtsverteilung und durch aerodynamische Kräfte die Kontrolle des Motorrades beeinträchtigen.
- Keine Zubehörteile installieren und keine Gepäckstücke transportieren, die die Leistung des Motorrades beeinträchtigen können. Sicherstellen, dass Beleuchtungseinrichtungen, die Bodenfreiheit, der Neigungswinkel, die Steuerung, der Federweg, die Bewegung der Vorderradgabel oder sonstige Aspekte des Motorradbetriebes nicht beeinträchtigt sind.
- Zusätzliches Gewicht an Lenker oder Vorderradgabel erhöht die Masse der Lenkeinheit und kann zu unsicheren Fahrbedingungen führen.
- Verkleidungen, Windschutzscheiben, Rückenlehnen und andere große Gegenstände beeinträchtigen die Steuerbarkeit des Motorrades, nicht nur wegen ihres Gewichtes, sondern auch durch die aerodynamische Kraft, die während der Fahrt auf deren Oberflächen einwirkt. Schlecht konstruierte oder installierte Gegenstände können unsichere Fahrbedingungen verursachen.
- Dieses Motorrad ist nicht für die Ausrüstung mit einem Seitenwagen oder zum Ziehen von Anhängern oder anderen Fahrzeugen konzipiert. Kawasaki fertigt keine Seitenwagen oder Anhänger für Motorräder und kann daher die Auswirkungen eines solchen Zubehörs auf die Steuerbarkeit und

20 INFORMATIONEN ZU BELADUNG UND ZUBEHÖR

Stabilität nicht vorhersehen, warnt aber davor, dass diese Auswirkungen negativ sein können. Kawasaki übernimmt keine Verantwortung für die Auswirkungen einer solchen unsachgemäßen Verwendung des Motorrades. Darüber hinaus sind alle Schäden an Motorradkomponenten, die auf die Verwendung von solchem Zubehör zurückzuführen sind, von der Garantie ausgeschlossen.

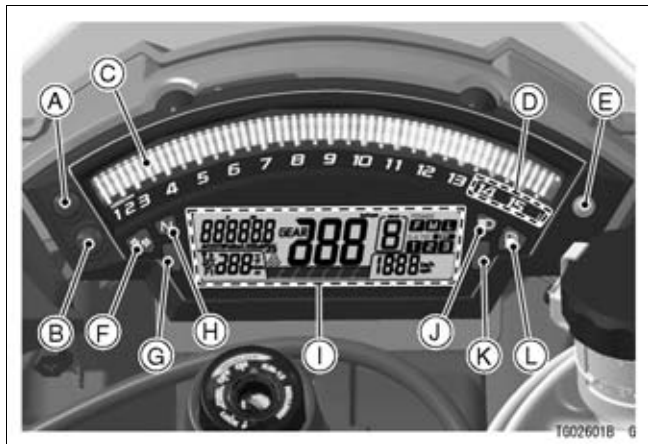
Maximale Zuladung

Das Gewicht von Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör darf 180 kg nicht überschreiten.

ALLGEMEINES

Instrumente

- A. Obere Taste
- B. Untere Taste
- C. Drehzahlmesser (mit Hochschalt-Kontrollleuchte)
- D. Rote Zone
- E. Umgebungslichtsensor
- F. Blinkerkontrollleuchte
- G. Warnleuchte (rot)
- H. Leerlaufkontrollleuchte
- I. Multifunktionsinstrument
- J. Fernlichtkontrollleuchte
- K. Warnleuchte (gelb)
- L. Kraftstoffstand-Warnleuchte



22 ALLGEMEINES

(Für Modelle mit KIBS*)

- A. Obere Taste
- B. Untere Taste
- C. Drehzahlmesser (mit Hochschalt-Kontrollleuchte)
- D. Rote Zone
- E. Umgebungslichtsensor
- F. Blinkerkontrollleuchte
- G. Warnleuchte (rot)
- H. Leerlaufkontrollleuchte
- I. Multifunktionsinstrument
- J. Fernlichtkontrollleuchte
- K. Warnleuchte (gelb)
- L. ABS-Kontrollleuchte

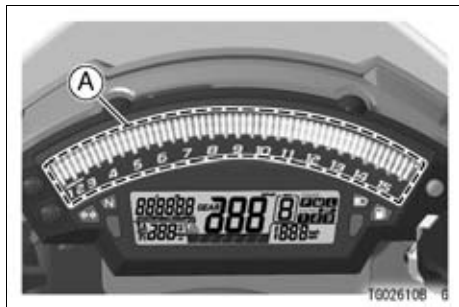
KIBS*: Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System



Drehzahlmesser

Der Drehzahlmesser zeigt die Motordrehzahl in Umdrehungen pro Minute (U/min) an.

Der so genannte "rote Bereich" ist der rechte Bereich der Drehzahlmesserskala. Im roten Bereich liegt die Motordrehzahl (U/min) über dem vorgegebenen Höchstwert und außerhalb des Höchstleistungsbereichs.



A. Drehzahlmesser

Wenn der Zündschalter auf "ON" gedreht wird, blinken die Drehzahlmesser-Anzeigensegmente ein paar Sekunden lang und gehen dann aus. Wenn der Drehzahlmesser nicht richtig funktioniert, den Drehzahlmesser von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen lassen.

HINWEIS

Die Motordrehzahl (U/min) niemals in den roten Drehzahlbereich hinein hochdrehen lassen; dies führt zu Überbelastung des Motors und kann einen schweren Motorschaden verursachen.

Hochschalt-Kontrollleuchte -

Die Hochschalt-Kontrollleuchte kann so eingestellt werden, dass die Drehzahlmesser-Anzeigensegmente bei Erreichen der gewünschten

24 ALLGEMEINES

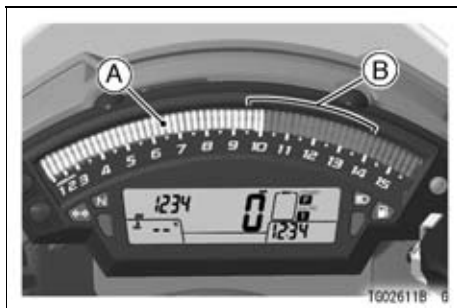
Motordrehzahlen blinken. Die Kontrollleuchte weist den Fahrer darauf hin, dass es Zeit ist, in den nächst höheren Gang zu schalten.

Die Hochschalt-Kontrollleuchte weist den Fahrer durch Blinken der Drehzahlmesser-Anzeigesegmente darauf hin, dass es Zeit ist, in den nächst höheren Gang zu schalten.

Die Hochschalt-Kontrollleuchte kann auf geschlossenen Rennstrecken verwendet werden. Die Hochschalt-Kontrollleuchte nicht beim alltäglichen Motorradfahren verwenden.

Einstellung der Hochschalt-Kontrollleuchte -

Die Hochschalt-Kontrollleuchte hat drei Modi: aus, schnelles Blinken und langsames Blinken. Der Zeitpunkt für die Einschaltung der Hochschalt-Kontrollleuchte kann zwischen 9.500 U/min und 14.000 U/min eingestellt werden.



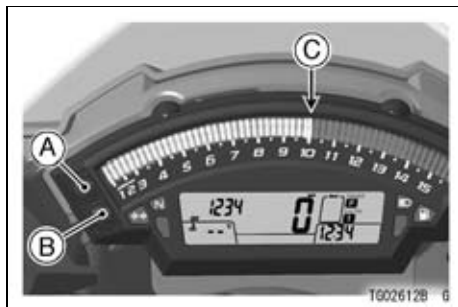
A. Drehzahlmesser

B. Einstellbarer Bereich

Zur Auswahl eines Modus für die Hochschalt-Kontrollleuchte oder zur Einstellung der Hochschalt-Motordrehzahl im Drehzahlmesser, Folgendes ausführen, wenn das Motorrad steht:

- Den Zündschalter auf "ON" drehen.

- Die obere und untere Tasten länger als 2 Sekunden gleichzeitig drücken. Im Drehzahlmesser wird die bereits eingestellte Hochschalt-Motordrehzahl angezeigt.



- A. Obere Taste**
- B. Untere Taste**
- C. Hochschalt-Motordrehzahl**

- Zum Ändern des Modus der Hochschalt-Kontrollleuchte die obere Taste drücken, so dass die Beleuchtung der Drehzahlmessersegmente

26 ALLGEMEINES

zwischen ein (Hochschalt-Kontrollleuchte deaktiviert), schnellem Blinken und langsamem Blinken wechselt. Die Hochschalt-Drehzahl kann nur eingestellt werden, während die Anzeigesegmente blinken.

- Zum Einstellen der Hochschalt-Motordrehzahl die untere Taste drücken, so dass die Drehzahl zum Aufleuchten der Hochschalt-Kontrollleuchte in Schritten von 250 U/min bis zu 14.000 U/min hochzählt. Erreicht der Wert beim Hochzählen 14.000 U/min, wird ab 9.500 U/min wieder hochgezählt.
- Zum Abschließen der Einstellung die obere und untere Tasten länger als 2 Sekunden gleichzeitig drücken. Der Drehzahlmesser arbeitet jetzt wieder normal.
- Zum Einstellen der Helligkeit des Drehzahlmessers die obere Taste mindestens 2 Sekunden lang

drücken (siehe Einstellung der Helligkeit von Anzeigeelementen).



ACHTUNG

Das Nichtbeachten der Straße erhöht die Unfallgefahr. Nicht den Blick auf die Hochschalt-Kontrollleuchte konzentrieren und dabei die Straße aus den Augen verlieren, sondern die periphere Sicht nutzen. Beim Herunterschalten die Motordrehzahl (U/min) ausreichend niedrig halten, so dass der Motor nicht überdreht. Dies kann neben Motorschäden auch zu Hinterradschlupf und möglicherweise zu einem Unfall führen. Das Herunterschalten muss in jedem Gang unterhalb 5.000 U/min erfolgen.

ANMERKUNG

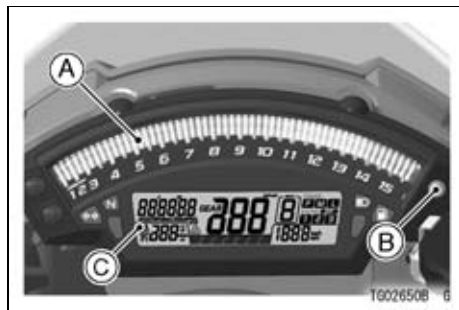
- *Durch Drücken und Halten der unteren Taste (Zurücksetzen) wird die Hochschalt-Motordrehzahl laufend heraufgezählt.*
- *Die Daten bleiben auch nach Abklemmen der Batterie erhalten.*

HINWEIS

Die Motordrehzahl (U/min) niemals in den roten Drehzahlbereich hinein hochdrehen lassen; dies führt zu Überbelastung des Motors und kann einen schweren Motorschaden verursachen.

Regelung der Helligkeit von Anzeigeelementen

Die Helligkeit der Drehzahlmesser-Anzeigesegmente und des Multifunktionsinstruments wird in Abhängigkeit vom Umgebungslicht automatisch geregelt.



- A. Drehzahlmesser
- B. Umgebungslichtsensor
- C. Multifunktionsinstrument

ANMERKUNG

- *Darauf achten, dass der Umgebunglichtsensor auf dem Instrumentenblock beim Fahren des Motorrades nicht abgedeckt wird.*

Einstellung der Helligkeit von Anzeigeelementen -

Die Helligkeit der Anzeigeelemente kann bei stehendem Motorrad in drei Stufen von Hand eingestellt werden.

- Den Einstellmodus der Hochschalt-Kontrollleuchte wählen und die obere Taste mindestens 2 Sekunden lang drücken. Alle Anzeigesegmente des Drehzahlmessers leuchten auf.
- Die gewünschte Helligkeitsstufe durch Drücken der unteren Taste wählen.
- Zum Abschließen der Einstellung die obere und untere Tasten länger als 2 Sekunden gleichzeitig drücken. Der

Drehzahlmesser arbeitet jetzt wieder normal.

- Durch Drücken der oberen Taste für mindestens 2 Sekunden die Hochschalt-Kontrollleuchte wieder auf Einstellmodus schalten.

Multifunktionsinstrument

A. Multifunktionsanzeige

- Kilometerzähler
- Streckenzähler
- Verbrauchs-Istwert
- Durchschnittlicher Verbrauch
- Kraftstoffverbrauch
- Stoppuhr

B. Tachometer

C. Getriebepositionsanzeige

D. Leistungsmodus-Kontrollleuchte

E. S-KTRC-Modus-Kontrollleuchte

F. Warnsymbole

G. Rundenzähler/Kühlflüssigkeits-/Ansauglufttemperaturmesser

- Rundenzähler
- Kühlflüssigkeitstemperatur
- Ansauglufttemperatur

H. Kontrollleuchte für wirtschaftliche Fahrweise

I. S-KTRC-Pegelkontrollleuchte

J. Uhr

K. Kraftstoffstand-Warnsymbol (Für Modelle mit KIBS)

L. KIBS-Kontrollleuchte (For Modelle mit KIBS)



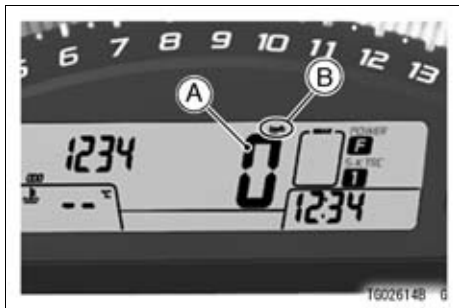
30 ALLGEMEINES

Tachometer -

Der Tachometer zeigt die Fahrgeschwindigkeit digital an.

Einstellung der Maßeinheit -

Die Maßeinheiten des Instrumentenblocks können entsprechend den örtlichen geltenden Vorschriften eingestellt werden. Vor dem Fahren sicherstellen, dass die Maßeinheit richtig eingestellt ist.



A. Tachometer

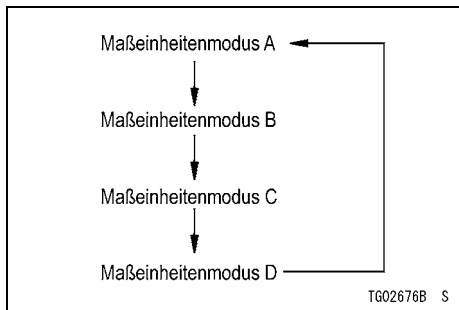
B. Anzeigeeinheiten

ANMERKUNG

- *Nicht mit dem Motorrad fahren, wenn das Tachometer die falsche Maßeinheit (mph oder km/h) angibt.*

Die Anzeigeeinheiten können nach folgendem Verfahren geändert werden:

- Die Multifunktionsanzeige auf Kilometerzähler stellen.
- Zum Umschalten der Anzeigeeinheiten die obere Taste niederhalten und dabei die untere Taste drücken.



Maßeinheitenmodi:

Maßeinheitenmodus	Geschwindigkeit	Entfernung	Temperatur	Inhalt	Verbrauch
A	km/h	km	°C	L	km/L
B	mph	mile	°F	GAL US	MPG US
C	mph	mile	°C	GAL UK	MPG UK
D	km/h	km	°C	L	L/100 km

TG02675B S

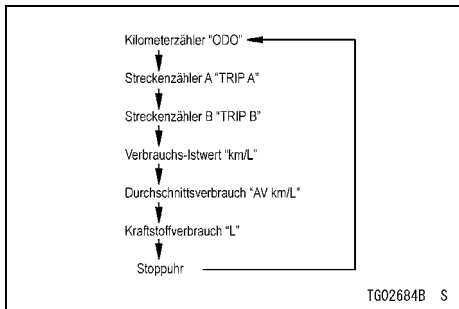
Multifunktionsanzeige -

Die Multifunktionsanzeige verfügt über die Anzeigemodi:

- Kilometerzähler
- Streckenzähler A
- Streckenzähler B
- Verbrauchs-Istwert
- Durchschnittlicher Verbrauch
- Kraftstoffverbrauch
- Stoppuhr

Zwischen diesen Anzeigemodi kann durch Drücken der oberen Taste umgeschaltet werden.

32 ALLGEMEINES

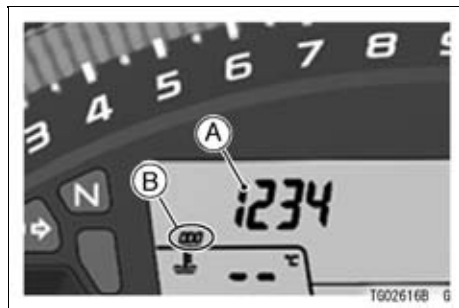


ANMERKUNG

- Bei zu niedrigem Kraftstoffstand kann die Kraftstoffstand-Warnleuchte "FUEL" angezeigt werden.
- Für sicheren Betrieb dürfen die Tasten am Instrument während der Fahrt nicht bedient werden.
- Die Multifunktionsanzeige wird in den vorher gewählten Maßeinheiten angezeigt; siehe "Einstellung der Maßeinheit" in diesem Abschnitt.

Kilometerzähler -

Der Kilometerzähler gibt die Gesamtkilometerzahl oder die zurückgelegten Meilen an. Bei Anzeige des Kilometerzählers erscheint "ODO" in der Multifunktionsanzeige. Dieser Zähler kann nicht zurückgestellt werden.



- A. Kilometerzähler
- B. "ODO"

ANMERKUNG

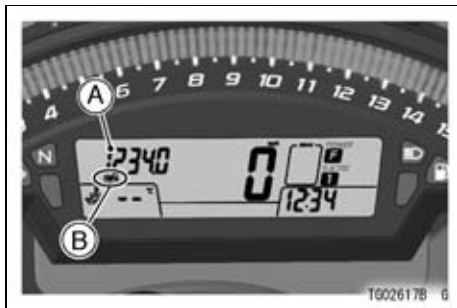
- Die Daten bleiben auch nach Abklemmen der Batterie erhalten.
- Wenn die Anzeige 999999 erreicht, bleibt der Zähler stehen.

Streckenzähler -

Es gibt die zwei Streckenzähler "TRIP A" (Strecke A) und "TRIP B" (Strecke B). Der Streckenzähler zeigt die seit der letzten Nullstellung zurückgelegte Strecke in Kilometern oder Meilen an.

TRIP A (Strecke A): 0.0 – 9999.9

TRIP B (Strecke B): 0.0 – 9999.9



A. Streckenzähler

B. "TRIP A" (Strecke A)

Zurückstellen des Streckenzählers:

- Die obere Taste drücken, um den Streckenzähler A oder B auszuwählen.
- Die untere Taste gedrückt halten.

ANMERKUNG

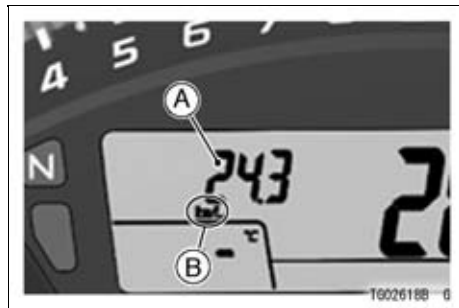
- Die Werte des Streckenzählers werden nach dem Ausschalten der Zündung gespeichert.

34 ALLGEMEINES

- Erreicht der Streckenzähler während der Fahrt den Wert 9999.9, wird er auf 0.0 zurückgesetzt und das Zählen fortgesetzt.
- Wenn die Batterie abgeklemmt wird, stellt sich die Anzeige automatisch auf 0.0 zurück.
- Die Anzeigemodi können geändert werden; siehe "Einstellung der Maßeinheit" in diesem Abschnitt.

Verbrauchs-Istwert -

In diesem Modus wird der numerische Wert des aktuellen Kraftstoffverbrauchs angezeigt. Die Anzeige des aktuellen Verbrauchs-Istwertes wird alle 4 Sekunden aktualisiert.



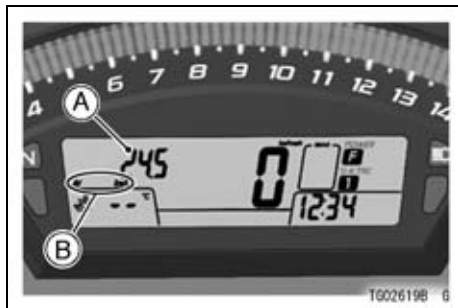
- A. Verbrauchs-Istwert
- B. "km/l"

ANMERKUNG

- Die Anzeigemodi können geändert werden; siehe "Einstellung der Maßeinheit" in diesem Abschnitt.
- Der numerische Wert wird für die Dauer von 4 Sekunden und bis das Tachometer über 0 km/h steigt mit "–.–" angezeigt.

Durchschnittlicher Verbrauch -

Diese Anzeige enthält den numerischen Wert des durchschnittlichen Verbrauchs vom Beginn der Messung bis zum aktuellen Zeitpunkt.



A. Durchschnittlicher Verbrauch

B. "AV km/l"

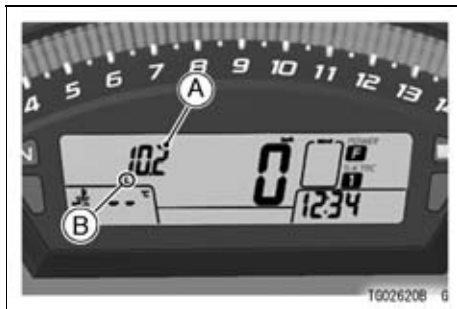
- Bei Anzeige des durchschnittlichen Verbrauchs die untere Taste gedrückt halten, bis der durchschnittliche Verbrauch auf "– –" zurückgesetzt wird. –".

ANMERKUNG

- Die Daten bleiben nach Ausschalten der Zündung durch die Reservestromversorgung gespeichert.
- Die Anzeigemodi können geändert werden; siehe "Einstellung der Maßeinheit" in diesem Abschnitt.
- Abklemmen der Batterie setzt den Durchschnittsverbrauch zurück auf "--.--".
- Nach dem Zurücksetzen des Durchschnittsverbrauchs wird der numerische Wert erst wieder angezeigt, wenn 5 ml Kraftstoff verbraucht oder 100 m zurückgelegt worden sind.

Kraftstoffverbrauch -

Diese Anzeige enthält den numerischen Wert des Kraftstoffverbrauchs in Litern bzw. Gallonen vom Beginn der Messung bis zum aktuellen Zeitpunkt.



A. Kraftstoffverbrauch

B. "L"

- Bei Anzeige des Kraftstoffverbrauchs die untere Taste gedrückt halten, bis der Kraftstoffverbrauchswert auf "0.0" zurückgesetzt wird.

ANMERKUNG

- Die Daten bleiben nach Ausschalten der Zündung durch die Reservestromversorgung gespeichert.
- Die Anzeigemodi können geändert werden; siehe "Einstellung der Maßeinheit" in diesem Abschnitt.
- Wenn die Batterie abgeklemmt wird, stellt sich die Anzeige des Kraftstoffverbrauchs automatisch auf "0.0" zurück.

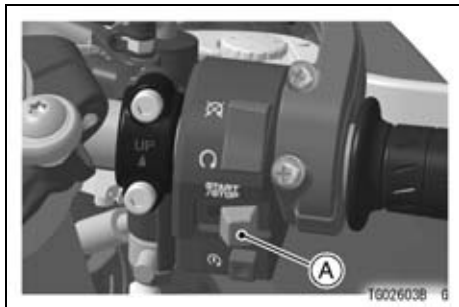
Stoppuhr -

Die Stoppuhr kann im Wettbewerb auf geschlossenen Rennstrecken verwendet werden.

Die Stoppuhr wird wie folgt bedient:

- Die obere Taste drücken, um die Stoppuhr anzuzeigen.

- Um die Stoppuhr zu starten, den "START/STOP"-Schalter (Start/Stop) in der rechten Lenkerarmatur nach links drücken.

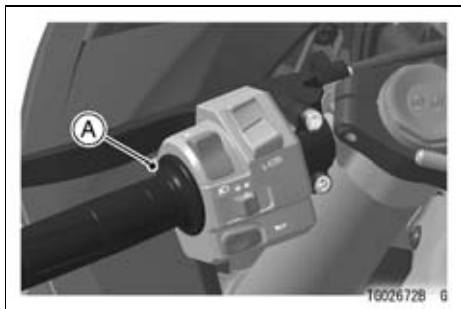


A. "START/STOP"-Schalter

- Die Stoppuhr beginnt mit der Rundenzitnahme.

38 ALLGEMEINES

- Nach jeder Runde die Runden-/Überholtaste in der linken Lenkerarmatur drücken.



A. Runden-/Überholtaste

- Die Stoppuhr beginnt die Zeit für die nächste Runde zu zählen und die vorhergehende Rundenzeit und Rundenzahl wird 10 Sekunden lang angezeigt.

ANMERKUNG

- Die Runden-/Überholtaste funktioniert nicht, während das Fernlicht eingeschaltet ist.



A. Rundenzeit

B. Rundenzahl

- Um die Stoppuhr anzuhalten, den "START/STOP" nach links drücken.
- Zur Anzeige jeder gemessenen Rundenzeit und Rundenzahl die untere

Taste bei gestoppter Stoppuhr kurz drücken.

- Wenn die Rundenzahl mit “– –“ angezeigt wird, entspricht die angezeigte Zeit der Summe aller gemessenen Runden.
- Um die Stoppuhr zurückzusetzen und alle Rundenzahlen und -zeiten zu löschen, die untere Taste gedrückt halten, bis die Stoppuhr auf 0 zurückgesetzt wird.

ANMERKUNG

- Wenn der Zündschalter bei Anzeige der Rundenzeit/Rundenzahl auf “OFF” gedreht wird, wird die Summe aller gemessenen Runden angezeigt, wenn der Zündschalter wieder auf “ON” gedreht wird.
- Wird bei Anzeige der Rundenzeit/Rundenzahl von Stoppuhr auf einen anderen Anzeigemodus geschaltet, wird die Rundenzeit bzw. die Summe

aller gemessenen Runden angezeigt, wenn wieder auf Stoppuhr geschaltet wird.

- *Wird bei der Zählung der Rundenzeit der Zündschalter auf “OFF” gedreht, wird die aktuelle Rundenzeit gelöscht. Vorhergehende Rundenzeiten werden jedoch gespeichert und die vorhergehende Rundenzeit sowie die Summe aller gemessenen Runden werden angezeigt, wenn der Zündschalter auf “ON” gedreht wird.*
- *Wenn die Batterie abgeklemmt wird, stellt sich die Stoppuhr automatisch auf Null zurück.*
- *Wenn die Kraftstoffstand-Warnleuchte “FUEL” in der Multifunktionsanzeige erscheint, wird statt der Rundenzahl die Kühlflüssigkeits- oder Ansauglufttemperatur angezeigt. Die Zeitzählung läuft jedoch weiter.*

40 ALLGEMEINES

- *Steigt die Kühlflüssigkeitstemperatur bei Anzeige der Rundenzahl über 115°C, schaltet der Rundenzähler/Kühlflüssigkeits-/Ansauglufttemperaturmesser automatisch auf den Kühlflüssigkeitstemperaturmesser um.*
- *Die Rundenzeit kann für maximal 99 Zeiten gespeichert werden.*

Rundenzähler/Kühlflüssigkeits-/Ansauglufttemperaturmesser -

Dieses Instrument zeigt die Kühlflüssigkeits- bzw. Ansauglufttemperatur oder die Rundenzahl an. Die Rundenzahl wird im Stoppuhrmodus angezeigt; siehe "Stoppuhr" in diesem Abschnitt.



A. Rundenzähler/Kühlflüssigkeits-/Ansauglufttemperaturmesser


- Zum Umschalten zwischen Kühlflüssigkeitstemperaturmesser und

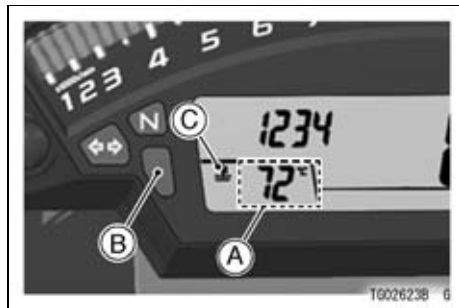
Ansauglufttemperaturmesser die untere Taste drücken.


ANMERKUNG

- Aus Sicherheitsgründen dürfen die Tasten am Instrument während der Fahrt nicht bedient werden.
- Die Anzeige wird in den vorher gewählten Maßeinheiten angezeigt, siehe "Einstellung der Maßeinheit" in diesem Abschnitt.
- Bei Anzeige der Stoppuhr oder beim Abgleich der Uhrzeit ist das Umschalten zwischen Kühflüssigkeitstemperaturmesser und Ansauglufttemperaturmesser nicht möglich.
- Wenn die Batterie wieder angeschlossen wird, schaltet die Anzeige standardmäßig auf Kühflüssigkeitstemperaturmesser.

Kühflüssigkeitstemperaturmesser -

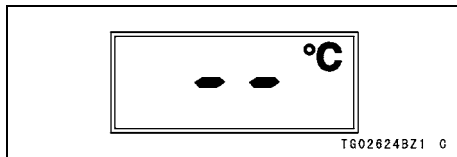
Der Kühflüssigkeitstemperaturmesser zeigt die Temperatur des Motor-kühlmittels an. Das Symbol "  " weist darauf hin, dass der Kühflüssigkeitstemperaturmesser angewählt ist.



- A. Kühflüssigkeitstemperaturmesser
- B. Warnleuchte (rot)
- C. Symbol "  "

42 ALLGEMEINES

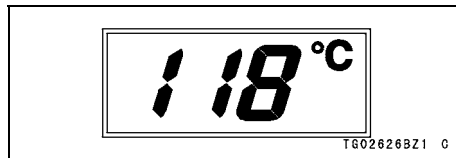
- Liegt die Kühlflüssigkeitstemperatur unter 40°C, wird “--” angezeigt.



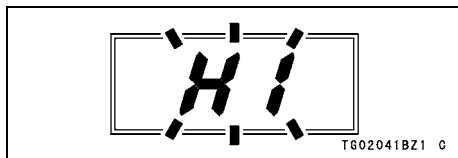
Steigt die Kühlflüssigkeitstemperatur über 40°C, wird der momentane numerische Temperaturwert angezeigt.



- Bei einer Kühlflüssigkeitstemperatur über 115°C und unter 120°C blinkt der angezeigte Kühlflüssigkeitstemperaturwert und die rote Warnleuchte geht an. Dadurch wird der Fahrer gewarnt, dass die Kühlflüssigkeitstemperatur hoch ist.



Steigt die Kühlflüssigkeitstemperatur über 120°C, blinkt die Anzeige "HI" und die rote Warnleuchte geht an. Der Fahrzeugführer wird hierdurch gewarnt, dass die Kühlflüssigkeitstemperatur zu hoch ist. Den Motor ausschalten und nach Abkühlen des Motors den Kühlmittelstand im Ausgleichsbehälter prüfen.



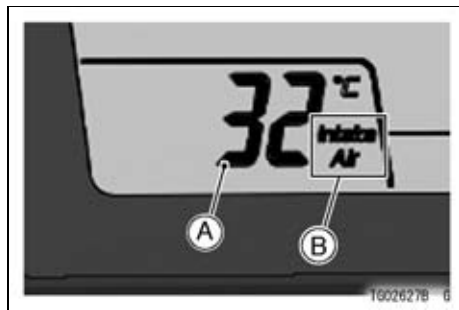
HINWEIS

Wenn mit der Kühlflüssigkeitstemperatur "HI" angezeigt wird, den Motor sofort abstellen. Ein weiteres Laufenlassen des Motors führt zu schweren Motorschäden durch Überhitzung.

Ansauglufttemperaturmesser -

Der Ansauglufttemperaturmesser zeigt die Temperatur im Luftfiltergehäuse an.

"Intake Air" wird angezeigt, wenn der Ansauglufttemperaturmesser angewählt ist.



- A. Ansauglufttemperaturmesser
- B. "Intake Air"

ANMERKUNG

- Der Ansaugluft-Temperaturmesser wechselt automatisch auf Kühflüssigkeitstemperaturmesser, wenn die Kühflüssigkeitstemperatur über 115° C ansteigt. In diesem Fall kann das Instrument nicht auf Ansaugluft-Temperaturmesser umgeschaltet werden, bis die rote Warnleuchte erlischt.

Getriebepositionsanzeige -

Die Getriebepositionsanzeige zeigt den gerade eingelegten Gang an.

Ist z.B. der 6. Gang eingelegt, wird "6" angezeigt.



A. Getriebepositionsanzeige (Normalmodus)

ANMERKUNG

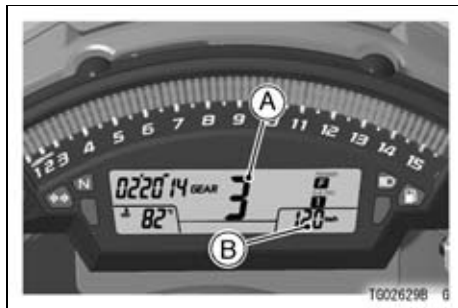
- Wenn das Getriebe in Leerlaufstellung ist, verschwindet Getriebepositionsanzeige und die Leerlauf-Kontrollleuchte geht an.

Rennmodusanzeige -

In diesem Modus hat die Anzeige der Getriebeposition den Vorrang gegenüber der Tachometeranzeige.

Im Normalmodus kann die Getriebepositionsanzeige an Stelle des Tachometers angezeigt werden. Im Normalmodus wird außerdem das Tachometer anstatt der Uhr angezeigt.

Dieser Modus kann im Wettbewerb auf geschlossenen Rennstrecken verwendet werden. Diesen Modus nicht beim alltäglichen Motorradfahren verwenden.



A. Getriebepositionsanzeige (Rennmodusanzeige)

B. Tachometer (Rennmodusanzeige)

Der Getriebepositionsanzeigemodus kann bei stehendem Motorrad umgeschaltet werden.

- Den Stoppuhrmodus wählen. Siehe "Multifunktionsanzeige" in diesem Abschnitt.
- Bei stehendem Motorrad die obere Taste gedrückt halten, bis der Modus umschaltet.

ANMERKUNG

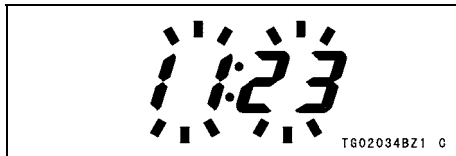
- *Der Getriebepositionsanzeigemodus wird auch bei Ausschaltung der Zündung beibehalten.*
- *Wenn die Batterie abgeklemmt wird, stellt sich der Getriebepositionsanzeigemodus auf Normalmodus zurück.*
- *Wenn Rennmodusanzeige gewählt ist, wird die Uhr nicht angezeigt.*

Uhr -

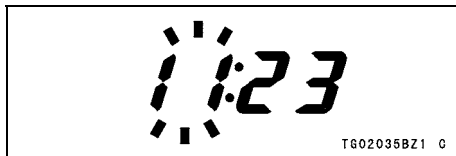
Zum Einstellen der Stunden und Minuten bei stehendem Motorrad wie folgt vorgehen:

- Den Zündschalter auf "ON" drehen.
- Die Multifunktionsanzeige auf Kilometerzähler stellen. Siehe "Multifunktionsanzeige" in diesem Abschnitt.

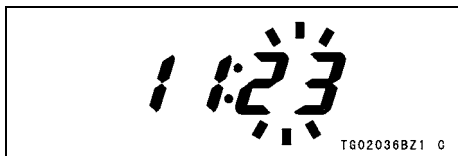
- Die untere Taste mindestens zwei Sekunden lang gedrückt halten. Daraufhin blinken die Stunden- und Minutenanzeigen.



- Die untere Taste drücken. Nur die Stundenanzeige blinkt. Zum Erhöhen der Stundenanzeige die obere Taste drücken.



- Die untere Taste drücken. Die Stundenanzeige hört auf zu blinken; die Minutenanzeige blinkt. Zum Erhöhen der Minutenanzeige die obere Taste drücken.



- Die untere Taste drücken. Daraufhin blinken erneut die Stunden- und Minutenanzeigen.
- Die obere Taste drücken. Die Anzeigen hören auf zu blinken; die Uhr läuft.

ANMERKUNG

- Durch kurzes Drücken der obere Taste wird die Stunden- bzw. Minutenangabe um jeweils eine Einheit

erhöht. Wird die Taste gedrückt gehalten, laufen die Stunden oder Minuten kontinuierlich hoch.

- Die Uhr läuft auch bei ausgeschalteter Zündung über die Notstromversorgung weiter.
- Wenn die Batterie abgeklemmt wird, stellt sich die Uhr auf 1:00 zurück und sobald die Batterie wieder angeschlossen ist, läuft die Uhr wieder.

Kontrollleuchte für wirtschaftliche Fahrweise -

Wenn mit sparsamem Spritverbrauch gefahren wird, weist das Aufleuchten der Kontrollleuchte für wirtschaftliche Fahrweise auf der Multifunktionsanzeige darauf hin, dass der Kraftstoffverbrauch optimiert ist. Der Fahrer kann den Kraftstoffverbrauch optimieren, indem er die Kontrollleuchte für wirtschaftliche Fahrweise im Auge behält.



A. Kontrollleuchte für wirtschaftliche Fahrweise

⚠ ACHTUNG

Das Nichtbeachten der Straße erhöht die Gefahr eines Unfalls mit schweren oder tödlichen Verletzungen. Den Blick nicht ständig auf die Kontrollleuchte für wirtschaftliche Fahrweise richten und dabei die Straße aus den Augen verlieren, sondern die periphere Sicht nutzen.

Leistungsmodus-Kontrollleuchte -

Diese Kontrollleuchte zeigt den gewählten Leistungsmodus an. Zu ausführlichen Informationen über den Leistungsmodus siehe den Abschnitt Leistungsmodus im Kapitel Fahrhinweise.



A. Leistungsmodus-Kontrollleuchte

Batteriespannung zu niedrig. Die Maschine von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen lassen, da der Motor beim Fahren mit schwacher Batterie plötzlich stoppen kann.

ANMERKUNG

○ Wenn alle Leistungsmodus-Kontrollleuchten erlöschen, ist die

50 ALLGEMEINES

S-KTRC-Moduskontrollleuchte -

Diese Kontrollleuchte zeigt den gewählten S-KTRC-Modus an. Zu ausführlichen Informationen über den S-KTRC-Modus siehe den Abschnitt Sport-Kawasaki TRaction Control (S-KTRC) im Kapitel Fahrhinweise.



A. S-KTRC-Moduskontrollleuchte

Batteriespannung zu niedrig. Die Maschine von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen lassen, da der Motor beim Fahren in diesem Zustand plötzlich stoppen kann.


ANMERKUNG

○ Wenn alle S-KTRC-Moduskontrollleuchten erlöschen, ist die

Warn-/Kontrollleuchten

N : Die Leerlaufkontrollleuchte leuchtet, wenn das Getriebe in der Leerlaufstellung ist.

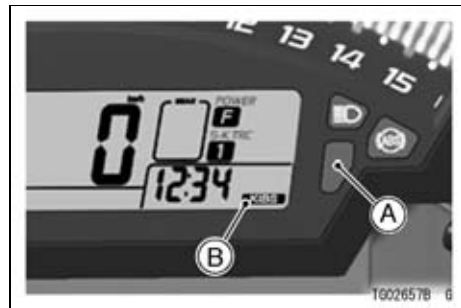
 : Die Fernlichtkontrollleuchte leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht.

 : Die Blinkerkontrollleuchte beginnt zu blinken, sobald der Blinkerschalter nach links oder rechts gedrückt wird.

KIBS-Warnleuchte (Für Modelle mit KIBS) -


Die gelbe Warnleuchte in der Anzeige funktioniert als KIBS-Warnleuchte. Die gelbe Warnleuchte und das Warnsymbol "KIBS" leuchten, wenn eine Störung im KIBS-System auftritt. Wenn die Warnleuchte leuchtet, wird das KIBS-System funktionsunfähig. Bei einem Ausfall des KIBS-Systems funktioniert das ABS jedoch normal.

Wenn die gelbe Warnleuchte und das Warnsymbol "KIBS" aufleuchten, sollte das KIBS-System von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüft werden.



A. Gelbe Warnleuchte
B. KIBS-Symbol

ABS-Kontrollleuchte (Für Modelle mit KIBS) -

 : In der Regel leuchtet die ABS-Kontrollleuchte wenn die Zündung eingeschaltet wird und erlischt kurz nachdem sich das Motorrad in Bewegung setzt. Arbeitet das ABS normal, bleibt die Leuchte aus. Wenn die ABS-Kontrollleuchte sich wie nachfolgend beschrieben verhält, ist im ABS eine Fehlerbedingung aufgetreten. Das ABS sollte dann von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüft werden.

- Die Kontrollleuchte leuchtet nicht auf, wenn die Zündung eingeschaltet wird.
- Die Kontrollleuchte leuchtet weiter, nachdem sich das Motorrad in Bewegung gesetzt hat.
- Die Leuchte leuchtet während der Fahrt auf.

Bitte beachten, dass das ABS nicht funktioniert, wenn die Kontrollleuchte leuchtet. Wenn das ABS ausfällt, arbeiten Vorder- und Hinterradbremse normal als konventionelles Bremssystem.

Status	Bremse	ABS-Kontrollleuchte	Warnleuchte (gelb)	Multifunktionsinstrument
Normal	KIBS	Erlischt	Erlischt	Keine Anzeige
Fehler bei Übertragung der Motorinformationen	ABS	Erlischt	Leuchtet auf	KIBS
Batteriespannung sinkt ab	ABS in Niederspannungsmodus	Blinkt	Erlischt	Keine Anzeige
ABS-Fehler	Gewöhnliche Bremse	Leuchtet auf	Erlischt	Keine Anzeige


ANMERKUNG

- Die ABS-Kontrollleuchte kann in bestimmten Fahrsituationen aufleuchten (z.B. Durchdrehen des Vorder- oder Hinterrads). In diesem Fall zuerst die Zündung auf "OFF" stellen und dann wieder auf "ON". Durch diese Maßnahme erlischt die ABS-Kontrollleuchte. Bleibt sie jedoch nach Erreichen einer Geschwindigkeit von ca. 5 km/h oder mehr länger als eine Minute eingeschaltet, so muss das ABS von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler geprüft werden.
- Wenn die ABS-Kontrollleuchte blinkt, befindet sich das ABS-System im Niederspannungsmodus (zu niedrige Batteriespannung). Im Niederspannungsmodus funktioniert das KIBS-System zwar nicht, aber das ABS arbeitet normal. Um das

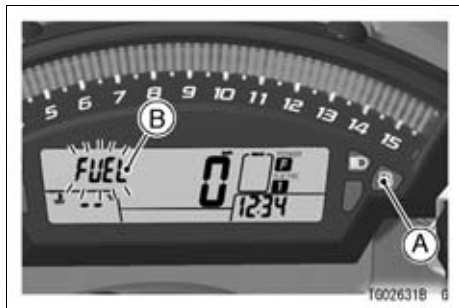
54 ALLGEMEINES

KIBS-System wieder funktionsfähig zu machen, den Zündschalter auf OFF drehen und die Batterie laden. Falls die Batterie voll geladen ist, die Spannung aber weiterhin niedrig bleibt, sollte das KIBS-System von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüft werden.


Kraftstoffstand-Warnleuchte -

 : Wenn nur noch ca. 3,8 l Kraftstoff vorhanden sind, werden die Kraftstoffstand-Warnleuchten wie folgt aktiviert.

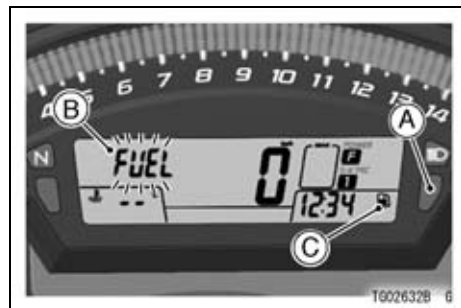
Für Modelle ohne KIBS:





- A. Kraftstoffstand-Warnleuchte**
- B. Anzeige "FUEL" (Kraftstoff)**

Die Kraftstoffstand-Warnleuchte () leuchtet auf und "FUEL" blinkt in der Multifunktionsanzeige.

Für Modelle mit KIBS:



- A. Warnleuchte (gelb)**
- B. Anzeige "FUEL" (Kraftstoff)**
- C. Warnsymbol ()**

Die gelbe Warnleuchte und das Warnsymbol () leuchten auf und "FUEL" blinkt in der Multifunktionsanzeige.

56 ALLGEMEINES


Sobald die Kraftstoffstand-Warnleuchte aufleuchtet und "FUEL" (Kraftstoff) blinkt, bei der nächsten Gelegenheit tanken.

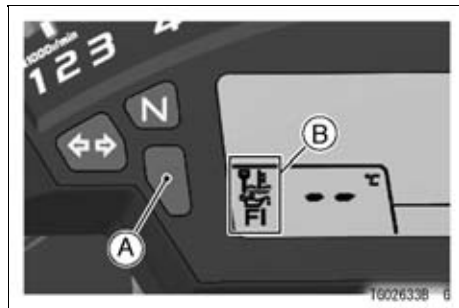
Wenn das Fahrzeug auf dem Seitenänder steht, kann die Kraftstoffstand-Warnleuchte die Kraftstoffmenge im Tank nicht genau anzeigen. Das Fahrzeug aufrecht stellen, um den Kraftstoffstand zu prüfen.

ANMERKUNG

- Wenn während der Anzeige von "FUEL" die obere Taste gedrückt wird, kann die Multifunktionsanzeige auf Kilometerzählermodus umgeschaltet werden.

Warnleuchte (rot) -




Die rote Warnleuchte und das Öldruckwarnsymbol () sollten jedes Mal aufleuchten, wenn der Zündschalter auf "ON" gedreht wird und erlöschen, wenn der Motor startet.



A. Warnleuchte (rot)

B. Warnsymbole



Die rote Warnleuchte hat vier Warnfunktionen: Kühlflüssigkeitstemperaturwarnung, Öldruckwarnung, Kraftstoffeinspritzungswarnung und

Wegfahrsperrwarnung. Sie leuchtet zusammen mit dem entsprechenden Warnsymbol auf: Kühlflüssigkeitstemperaturwarnsymbol (), Motoröldruckwarnsymbol (), Kraftstoffeinspritzungswarnsymbol (**FI**) und Wegfahrsperrwarnsymbol ().

Wenn die rote Warnleuchte bei laufendem Motor aufleuchtet, muss die Ursache von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler geprüft werden.

Weitere Informationen, siehe "Warnsymbole" in diesem Abschnitt.




Warnsymbole -

 : Die rote Warnleuchte und das Öldruckwarnsymbol () leuchten bei extrem niedrigem Motoröldruck oder wenn der Zündschalter bei abgestelltem Motor in der "ON"-Stellung steht; sie erlöschen, wenn der korrekte Öldruck wieder erreicht ist. Weitere Angaben zum Motoröl, siehe Kapitel Wartung und Einstellung.

58 ALLGEMEINES

FI : Die rote Warnleuchte leuchtet und das Kraftstoffeinspritzungswarnsymbol (**FI**) leuchtet oder blinkt, wenn der Zündschalter auf "ON" gedreht wird oder eine Störung in der Kraftstoffeinspritzung auftritt. Nach dem Drehen des Zündschalters auf "ON" und kurz nachdem sichergestellt ist, dass der Schaltkreis der Kraftstoffeinspritzung einwandfrei funktioniert, erlischt das Warnsymbol für die Kraftstoffeinspritzung (**FI**).

Wenn die rote Warnleuchte und dieses Warnsymbol aufleuchten oder blinken, das Kraftstoffeinspritzsystem von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen lassen.

 : Die rote Warnleuchte leuchtet und das Wegfahrsperrwarnsymbol () leuchten auf oder blinken, wenn der Zündschalter auf "ON" oder eine Störung im Wegfahrsperrsystem auftritt. Nach dem Drehen des Zündschalters auf "ON" und nach dem Selbsttest der Schaltungsfunktionen erlischt das Wegfahrsperrwarnsymbol ().

Wenn die rote Warnleuchte und das Warnsymbol aufleuchten oder blinken, das Wegfahrsperrsystem von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen lassen.

(Für Modelle mit Wegfahrsperr)

Wird der Zündschalter auf "OFF" gedreht, beginnt die rote Warnleuchte zu blinken und signalisiert damit, dass die Wegfahrsperr funktioniert. Nach 24 Stunden hört die rote Warnleuchte auf zu blinken, die Wegfahrsperr bleibt aber aktiv. Die Warnleuchte blinkt,

wenn ein falsch codierter Schlüssel verwendet wird oder Probleme bei der Kommunikation zwischen Antenne und Schlüssel auftreten. Wenn ein richtig codierter Schlüssel verwendet werden kann oder die Kommunikation einwandfrei ist, blinkt die rote Warnleuchte nicht.

ANMERKUNG

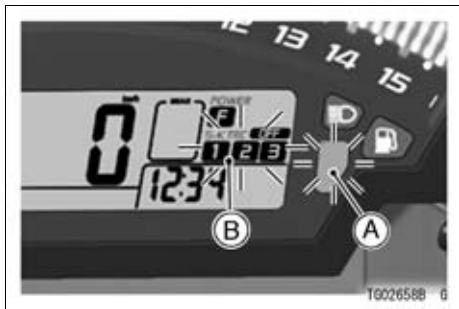
- *Der Blinkmodus der roten Warnleuchte kann ein- oder ausgeschaltet werden. Werden die obere und untere Tasten innerhalb von 20 Sekunden nach dem Drehen des Zündschalters in die Stellung "OFF" gleichzeitig länger als zwei Sekunden gedrückt, blinkt die rote Warnleuchte nicht.*
- *Wird die Batterie angeschlossen, ist die rote Warnleuchte im standardmäßigen Blinkmodus.*

- *Bei niedriger Batteriespannung (unter 12 V) wird der rote Warnleuchten-Blinkmodus automatisch deaktiviert, um eine übermäßige Batterieentladung zu vermeiden.*

S-KTRC-Warnleuchte

Die gelbe Warnleuchte in der Anzeige funktioniert als S-KTRC-Warnleuchte. Die gelbe Warnleuchte sowie alle S-KTRC-Moduskontrollleuchten blinken, wenn eine Störung im S-KTRC-System auftritt. Gleichzeitig wird das S-KTRC-System funktionsunfähig.

Wenn die gelbe Warnleuchte leuchtet sowie alle S-KTRC-Moduskontrollleuchten blinken, sollte das S-KTRC-System von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüft werden.



A. Gelbe Warnleuchte

B. S-KTRC-Modus-Kontrollleuchte

S-KTRC-Pegelkontrollleuchte -

Die momentane Stärke bzw. Schwäche des S-KTRC-Betriebs kann bei laufendem Motorrad anhand der S-KTRC-Pegelkontrollleuchte im Multifunktionsinstrument überprüft werden. Je stärker die Traktionskontrolle arbeitet, desto mehr Anzeigesegmente leuchten auf.



A. S-KTRC-Pegelkontrollleuchte

Schlüssel

Dieses Motorrad verfügt über einen Kombinationsschlüssel, der für den Zündschalter/das Lenkradschloss, das Sitzschloss und die Tankkappe verwendet wird.

Wegfahrsperrsystem

Dieses Motorrad ist zum Schutz vor Diebstahl mit einer Wegfahrsperrsystem ausgerüstet. Es wird mit zwei Fahrzeugschlüsseln geliefert. Einen Fahrzeugschlüssel und das Schlüsseletikett an einem sicheren Ort aufbewahren. Gehen alle Fahrzeugschlüssel verloren, können keine neuen Codes für Ersatzschlüssel in das elektronische Steuergerät mehr registriert werden. Die Registrierung von zusätzlichen Fahrzeugschlüsseln sollte von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler durchgeführt werden. Schlüsselrohlinge können bei Ihrem

Kawasaki-Vertragshändler bezogen werden. Lassen Sie sich von Ihrem Vertragshändler Ersatzschlüssel anhand des Originals anfertigen. Zur Herstellung von zusätzlichen Fahrzeugschlüsseln das Motorrad mit allen Schlüsseln zu einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler bringen und neu registrieren lassen. In einem Wegfahrsperrsystem können bis zu fünf Benutzerschlüssel registriert werden.

HINWEIS

Nicht zwei Schlüssel eines Wegfahrsperrsystems am selben Schlüsselring aufbewahren.

Schlüssel nicht ins Wasser tauchen.

Schlüssel nicht extrem hohen Temperaturen aussetzen.

Schlüssel nicht in die Nähe von Magneten bringen.

Keine schweren Gegenstände auf Schlüssel legen.

Schlüssel nicht schleifen oder ihre Form verändern.

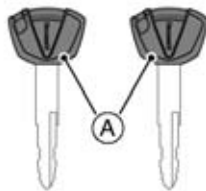
Das Kunststoffteil von Schlüsseln nicht auseinandernehmen.

Schlüssel nicht fallen lassen und/oder Erschütterungen aussetzen.

Wenn ein Schlüssel verlorengeht, ist beim Vertragshändler eine Neuregistrierung erforderlich, um der Diebstahlfahrgefahr vorzubeugen.

HINWEIS

Wenn alle Schlüssel verloren gehen, muss das Steuergerät von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler ersetzt und neue Fahrzeugschlüssel bestellt werden.




T603032B G

A. Benutzerschlüssel

● Benutzerschlüssel:

- Es können maximal 5 Benutzerschlüssel registriert werden.

Wenn ein falsch kodierter Schlüssel benutzt wird oder eine fehlerhafte Kommunikation zwischen ECU und Schlüssel auftritt, startet der Motor nicht und das Wegfahrsperr-Warnsymbol () und die rote Warnleuchte blinken.

Damit der Motor gestartet werden kann, muss ein richtig kodierter Schlüssel verwendet werden oder die Kommunikation muss einwandfrei sein.

Wird der Schlüssel in die Stellung "OFF" gedreht, beginnt die rote Warnleuchte zu blinken und signalisiert damit, dass die Wegfahrsperr aktiv ist. Nach 24 Stunden hört die rote Warnleuchte auf zu blinken, die Wegfahrsperr bleibt aber aktiv.

Gehen alle Benutzerschlüssel verloren, können keine neuen Schlüssel

registriert werden und das Steuergerät muss ersetzt werden.

ANMERKUNG

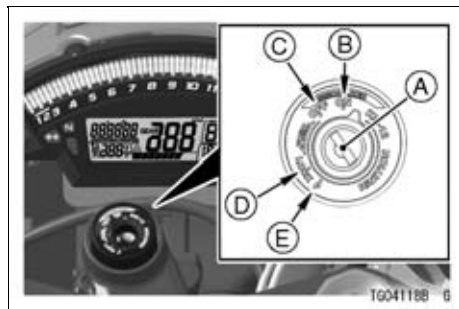
- *Der Blinkmodus der roten Warnleuchte kann ein- oder ausgeschaltet werden. Werden die obere und untere Tasten innerhalb von 20 Sekunden nach dem Drehen des Zündschlüssels in die Stellung "OFF" gleichzeitig länger als 2 Sekunden gedrückt, blinkt die rote Warnleuchte nicht.*
- *Wird die Batterie angeschlossen, ist die Warnleuchte im standardmäßigen Blinkmodus.*
- *Bei niedriger Batteriespannung (unter 12 V) wird die rote Warnleuchte automatisch deaktiviert, um eine übermäßige Batterieentladung zu vermeiden.*

EU-Richtlinienkonformität

Diese Wegfahrsperre entspricht der Richtlinie über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität (R & TTE).

Zündschalter/Lenkschloss

Es handelt sich um einen über Schlüssel betätigten Schalter mit vier Stellungen. Der Schlüssel kann in den Stellungen OFF, LOCK, oder P (Parken) aus dem Schalter entfernt werden.



- A. Zündschalter/Lenkschloss
- B. Stellung ON
- C. Stellung OFF
- D. Stellung LOCK (Lenkschloss)
- E. Stellung P (Parken)

ON	Die Zündung ist eingeschaltet. Alle elektrischen Systeme sind funktionsfähig.
OFF	Die Zündung ist ausgeschaltet. Stromkreise sind ausgeschaltet.
LOCK (Lenkschloss)	Lenkschloss eingerastet. Die Zündung ist ausgeschaltet. Stromkreise sind ausgeschaltet.
P (Parken)	Lenkschloss eingerastet. Die Zündung ist ausgeschaltet. Rückleuchte und Kennzeichenbeleuchtung leuchten. Andere Stromkreise sind ausgeschaltet.

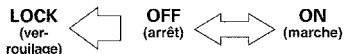
ANMERKUNG

- Rückleuchte, Stadtlicht und Kennzeichenleuchten leuchten immer, wenn der Zündschlüssel auf "ON" steht. Einer der Scheinwerfer schaltet sich

mit Freigeben des Anlasserknopfes nach Anlassen des Motors ein. Um eine Entladung der Batterie zu vermeiden, muss der Motor sofort nach Einschalten der Zündung ("ON") angelassen werden.

- Die Batterie kann sich nach etwa einer Stunde in der Stellung "P" (Parken) des Zündschlosses vollständig entladen.

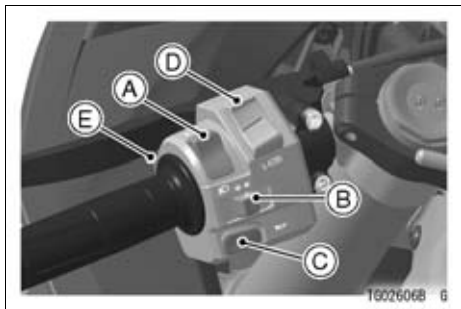
Fonctionnement du contacteur à clé



P
(stationnement)


1. Tourner le guidon complètement à gauche.
2. Pour verrouiller l'antivol, la clé étant sur « OFF », l'enfoncer et la tourner sur « LOCK ».

Linke Schaltereinheit



- A. Ablendschalter
- B. Blinkerschalter
- C. Hupenknopf
- D. Leistungsmodus-/S-KTRC-Taste
- E. Runden-/Überholtaste

Ablendschalter

Mit dem Ablendschalter kann der Scheinwerfer zwischen Fahr- und Fernlicht umgeschaltet werden. Bei eingeschaltetem Fernlicht () leuchtet die Fernlichtkontrollleuchte.



Fernlicht.....()

Abblendlicht.....()

ANMERKUNG

- Bei eingeschaltetem Fernlicht leuchten beide Scheinwerfer. Bei Abblendlicht leuchtet nur ein Scheinwerfer.

Blinkerschalter

Die entsprechenden Blinker beginnen zu blinken, sobald der Blinkerschalter nach links () oder nach rechts () gedrückt wird.

Zum Abschalten der Blinkfunktion den Schalter hineindrücken.

Hupenknopf

Durch Drücken dieses Knopfes ertönt die Hupe.

Runden-/Überholtaste

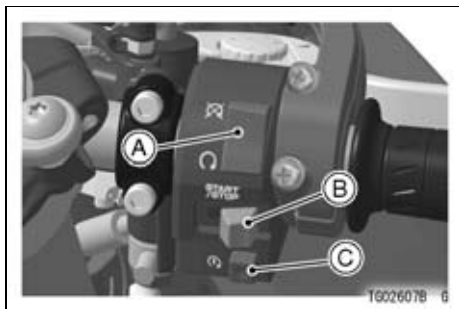
Mit Drücken der Runden-/Überholtaste leuchtet das Fernlicht (Überholscheinwerfer) auf, um dem Fahrer vor dem Motorrad anzuzeigen, dass ein Überholvorgang durch Ihr Motorrad bevorsteht. Der Überholscheinwerfer wird sofort mit Freigeben des Schalters ausgeschaltet.

Zu den Funktionen der Rudentaste siehe die Beschreibungen unter "Stoppuhr" im Abschnitt Multifunktionsinstrument.

Leistungsmodus-/S-KTRC-Taste


Zum Betrieb des Systems siehe die Anweisungen für das S-KTRC- oder Leistungsmodussystem im Kapitel "Fahranweisungen".

Rechte Schaltereinheit




- A. Notausschalter
- B. START/STOPP-Schalter (für Stoppuhr)
- C. Starterknopf

Notausschalter

Das Zündschloss muss in der Stellung ON und der Notausschalter in der Stellung  sein, damit der Motor angelassen werden kann.

Der Notausschalter dient zum schnellen Abstellen des Motors. Falls

68 ALLGEMEINES

erforderlich, den Schalter in die Stellung  bewegen.

ANMERKUNG

- *Der Notausschalter schaltet lediglich die Zündung aus; alle anderen elektrischen Systeme bleiben funktionsfähig. Den Motor im Normalfall mit dem Zündschlüssel ausschalten.*

Starterknopf

Der Anlasserknopf dient zur Betätigung des elektrischen Anlassermotors bei Getriebe in der Neutralstellung (Leerlauf).

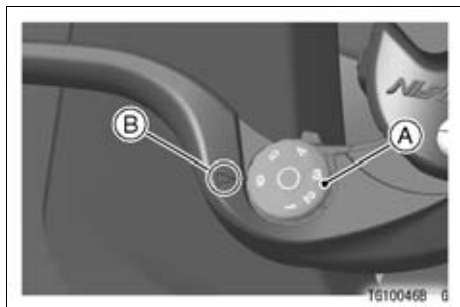
Hinweise zum Anlassen des Motors, siehe "Abschnitt Fahrhinweise".

START/STOPP-Schalter (für Stoppuhr)

Anleitung zur Stoppuhr siehe Abschnitt Multifunktionsinstrument in diesem Kapitel.

Bremshebel-Einsteller

Am Bremshebel befindet sich ein Einsteller. Die sechs Positionen des Einstellers ermöglichen die Anpassung des freigegebenen Hebels an die Hand des Fahrers. Den Hebel nach vorne drücken und dabei den Einsteller verdrehen, bis die Zahl der Einstellposition mit der Markierung am Hebelhalter fluchtet. Der Abstand vom Hebel zum Griff ist auf Nummer 6 minimal und auf Nummer 1 maximal.



- A. Einsteller
- B. Markierung

Kraftstoff

Kraftstoffanforderungen:

Dieser Kawasaki-Motor ist ausschließlich auf bleifreien Kraftstoff mit der unten angegebenen Mindestoktanzahl ausgelegt. Um schwere Motorschäden zu vermeiden, unter keinen Umständen einen Kraftstoff verwenden, dessen Oktanzahl nicht dem von Kawasaki vorgegebenen Mindestwert entspricht.

Die Oktanzahl ist ein Maß für die Klopfestigkeit eines Ottokraftstoffs. Die sogenannte Research-Oktanzahl (ROZ) ist eine genormte Kennzahl für die Oktanzahl eines Kraftstoffs.

HINWEIS

Durch die Verwendung von verbleitem Kraftstoff würde der Abgaskatalysator unbrauchbar beschädigt. (Für nähere Angaben zum Abgaskatalysator siehe auch den Abschnitt "Abgaskatalysator" im Kapitel "Fahranweisungen".)

HINWEIS

Beim Auftreten von "Motorklopfen" oder "-klingeln" eine andere Benzinmarke bzw. Benzin mit einer höheren Oktanzahl verwenden. Dies kann mit der Zeit schwere Motorschäden verursachen. Die Qualität des Benzins ist wichtig. Kraftstoffe, die minderwertiger Güte sind oder den Standardindustrienormen nicht entsprechen, können die Leistung beeinträchtigen. Betriebsstörungen, die auf die Benutzung von Kraftstoff minderwertiger Qualität oder der falschen Sorte zurückzuführen sind, können von der Garantie ausgeschlossen sein.

Kraftstoffsorte und Oktanzahl

Ausschließlich sauberen, frischen, bleifreien Kraftstoff mit einer in der Tabelle angegebenen Oktanzahl (oder höher) verwenden.

Kraftstoffsorte	Bleifreies Benzin
Mindestoktanzahl	Research-Oktanzahl (ROZ) 95

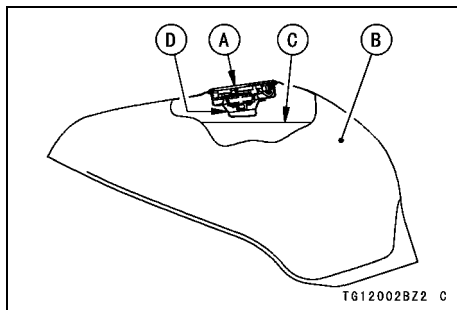
HINWEIS

Keinen E10-* oder anderen Kraftstoff für das Motorrad verwenden, der einen Ethanolanteil von mehr als 5 % aufweist. Es wurde im Zusammenhang mit dieser Art von Kraftstoff nicht getestet. Wenn mit ungeeignetem Kraftstoff gefahren wird, können Schäden am Motor und an der Kraftstoffanlage, Schwierigkeiten beim Starten und/oder eine Beeinträchtigung der Leistung die Folge sein.

*E10 ist die Bezeichnung für einen Kraftstoff, der gemäß EG-Richtlinie bis zu 10% Ethanol enthält.

Tanken:

Bei Regen oder starker Staubeentwicklung nicht tanken, damit das Benzin nicht verunreinigt wird.



- A. Tankdeckel
- B. Kraftstofftank
- C. Höchststand
- D. Einfüllstutzen

ACHTUNG

Benzin ist äußerst feuergefährlich und unter bestimmten Umständen explosiv, wodurch die Gefahr von schweren Verbrennungen besteht. Den Zündschalter auf "OFF" drehen. Nicht rauchen. Sicherstellen, dass der Arbeitsbereich gut belüftet ist und keine offenen Flammen oder Funkenquellen in der Nähe sind. Dazu gehören auch Geräte mit Zündflamme. Den Tank nie vollständig bis zum oberen Rand füllen. Benzin dehnt sich unter Wärmeeinwirkung aus und kann durch die Kraftstofftankbelüftung auslaufen. Nach dem Tanken sicherstellen, dass der Tankdeckel gut verschlossen ist. Verschüttetes Benzin sollte sofort abgewischt werden.

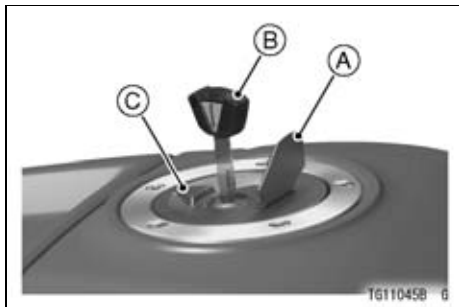
HINWEIS

Gewisse Kraftstoffadditive können die Lackierung verblässen oder beschädigen. Ganz besonders darauf achten, dass während des Tankens kein Benzin verschüttet wird.

(Kraftstofftankdeckel)

Zum Öffnen des Tankdeckels zunächst die Schlossabdeckung nach oben aufklappen. Zum Öffnen des Tankdeckels den Zündschlüssel in das Tankdeckelschloss stecken und in den Uhrzeigersinn drehen.

Zum Schließen des Tankdeckels diesen mit eingestecktem Schlüssel eindrücken. Anschließend den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in die Ausgangsposition drehen und abziehen. Die Schlossabdeckung schließen.



- A. Schlüssellochabdeckung
- B. Zündschlüssel
- C. Kraftstofftankdeckel

ANMERKUNG

- *Der Tankdeckel kann ohne eingesteckten Schlüssel nicht geschlossen werden, und der Schlüssel kann nur bei korrekt aufgesetztem Deckel abgezogen werden.*
- *Beim Aufsetzen des Tankdeckels nicht auf den Schlüssel, sondern auf*

74 ALLGEMEINES

den Deckel drücken, anderenfalls lässt sich der Deckel nicht verriegeln.

Seitenständer

Dieses Motorrad ist mit einem Seitenständer ausgestattet.



A. Seitenständer

ANMERKUNG

○ *Zum Abstellen des Motorrads auf den Seitenständer den Lenker nach links einschlagen.*

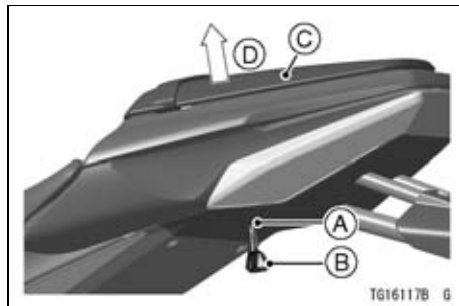
Den Seitenständer vor dem Aufsitzen stets ganz hochklappen.

ANMERKUNG

- Das Motorrad ist mit einem Seitenständerschalter ausgerüstet. Dieser Schalter verhindert ein Anlassen des Motors bei eingelegtem Gang und ausgeklapptem Seitenständer.

Sitze*Ausbau des Beifahrersitzes*

- Zum Abnehmen des Beifahrersitzes den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss stecken und im Uhrzeigersinn drehen.



- A. Sitzbankschloss**
B. Zündschlüssel
C. Soziussitz
D. Nach oben ziehen

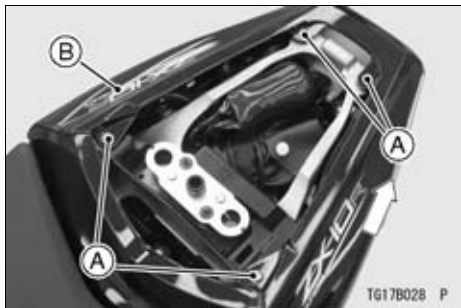
76 ALLGEMEINES

ANMERKUNG

- *Den Beifahrersitz beim Entfernen nach oben ziehen und dabei den Schlüssel drehen.*

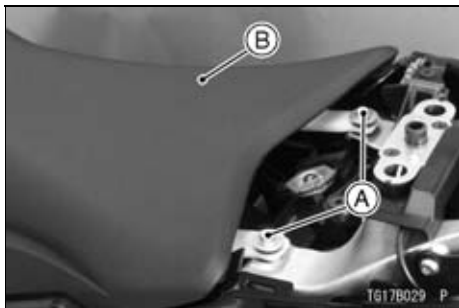
Ausbau des Fahrersitzes

- Die Schrauben und Sitzabdeckung ausbauen.



- A. Schrauben
- B. Sitzabdeckung

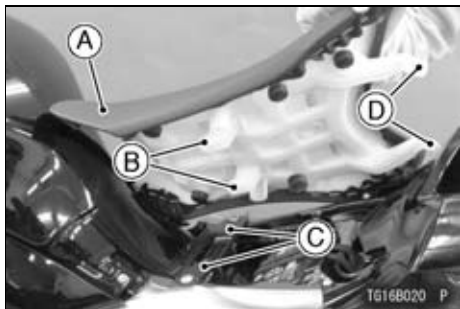
- Die Befestigungsschrauben entfernen und den Sitz nach oben wegziehen.



- A. Befestigungsschrauben
- B. Fahrersitz

Einbau des Fahrersitzes

- Die Laschen vorne am Fahrersitz in die Rahmenschlitz einführen und den Sitz mit Befestigungsschrauben sichern.
- Die Sitzabdeckung und Schrauben einbauen.



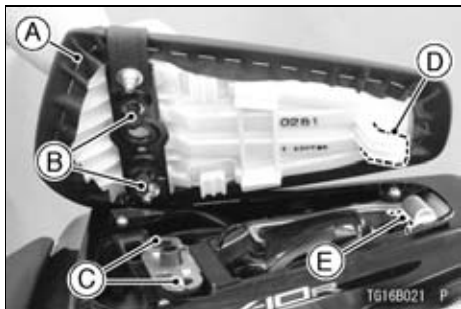
- A. Fahrersitz
- B. Laschen
- C. Schlitz
- D. Streben

Einbau des Beifahrersitzes

- Die Lasche hinten am Beifahrersitz in den Rahmenschlitz einsetzen.
- Die Haltenasen vorne am Beifahrersitz in die Öffnungen im Rahmen einsetzen.

78 ALLGEMEINES

- Den vorderen Teil des Beifahrersitzes nach unten drücken, bis die Arretierung hörbar einrastet.



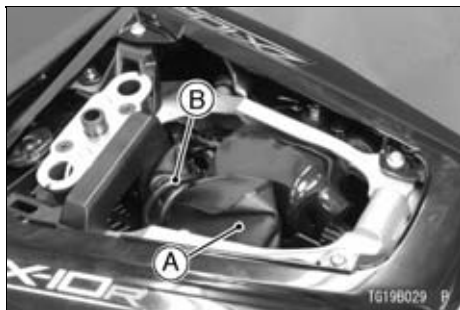
- A. Beifahrersitz
- B. Haltenasen
- C. Öffnungen
- D. Lasche
- E. Schlitz

- Die Beifahrer- und Fahrersitze durch Hochziehen der Rückseite und Vorderseite auf festen Sitz prüfen.

Bordwerkzeug

Das Bordwerkzeug befindet sich unter dem Soziussitz.

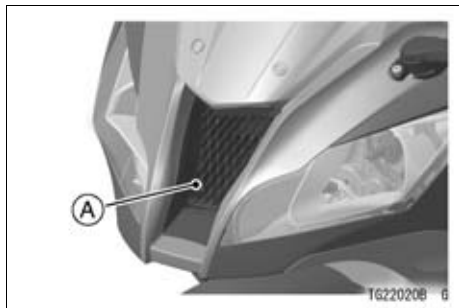
Der Satz enthält Werkzeuge, die bei der Durchführung von Pannenreparaturen, Einstellungen und einigen in diesem Handbuch erklärten Wartungsvorgängen hilfreich sind. Das Bordwerkzeug immer an seinem Platz aufbewahren.



- A. Bordwerkzeug
- B. Band

Luftfiltereinlass

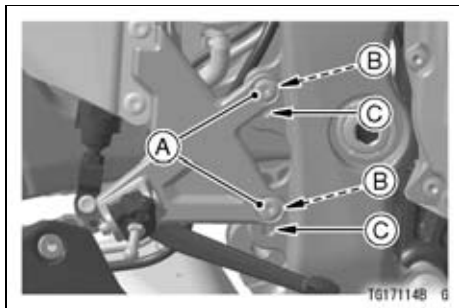
Der Luftfiltereinlass ermöglicht das Einströmen von Luft in das Kraftstoffsystem. Es muss immer darauf geachtet werden, dass der Luftstrom in den Luftfilter nicht blockiert wird. Ein blockierter Luftfilter verringert die Leistung und erhöht die Abgasemissionen.



A. Luftfiltereinlass

Position der vorderen Fußrasten

Die rechte und linke vordere Fußrasten kann auf zwei verschiedene Positionen eingestellt werden, um sie an die Anforderungen des Fahrers anzupassen. Die Position der vorderen Fußrasten von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler verändern lassen.



A. Schrauben
B. Obere Position (Standard)
C. Untere Position

ANMERKUNG

- *Die vorderen Fußrasten müssen auf beiden Seiten auf die gleiche Höhe eingestellt werden. Das Motorrad nicht mit unterschiedlich eingestellten Fußrasten fahren.*

Anzugsmoment

Schraube der Fußrastenhalterung, vorne: 25 Nm (2,5 kgf·m)
--

EINFAHRVORSCHRIFTEN

Die Einfahrzeit Ihres Motorrads erstreckt sich über die ersten 1.600 km. Um Motorschäden und spätere Leistungseinbußen zu verhindern, muss das Motorrad sorgfältig eingefahren werden.

Während der Einfahrzeit müssen folgende Vorschriften strikt beachtet werden.

- Die empfohlene Motorhöchstdrehzahl laut folgender Tabelle nicht überschreiten.

Kilometerstand	Motorhöchstdrehzahl
0 – 800 km	4.000 U/min
800 – 1.600 km	6.000 U/min

- Nach dem Starten (auch bei betriebswarmem Motor) weder sofort losfahren noch den Motor hochdrehen. Den Motor einige Minuten im Leerlauf betreiben, damit sich das Motoröl richtig verteilt.
- Den Motor in der Leerlaufstellung des Getriebes nicht hochdrehen.

ACHTUNG


Neue Reifen haben noch eine geringe Reifenhaftung und können dadurch zum Verlust der Fahrzeugkontrolle und zu Verletzungen führen.

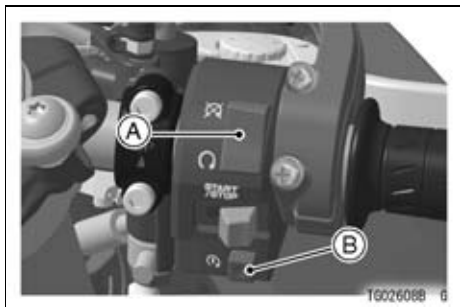
Neue Reifen müssen etwa 160 km weit eingefahren werden, bevor sie ihr volles Haftvermögen entfalten. Während dieser Einfahrzeit sollten plötzliche Brems-, Beschleunigungs- und Lenkmanöver vermieden werden.

Zusätzlich zu den oben angegebenen Punkten muss nach den ersten 1.000 km unbedingt die Erstinspektion von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler durchgeführt werden.

FAHRANWEISUNGEN

Motor starten

- Sicherstellen, dass der Notausschalter auf  steht.



- A. Notausschalter
- B. Anlasserknopf

- Den Zündschlüssel auf "ON" drehen.
- Sicherstellen, dass das Getriebe in der Leerlaufstellung ist.



- A. Leerlaufkontrollleuchte
- B. Zündschalter
- C. Position "ON"

ANMERKUNG

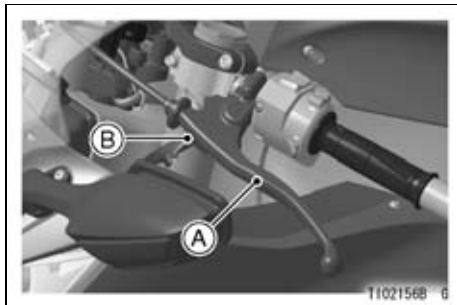
- *Das Motorrad ist mit einem Umkippsensor ausgerüstet, der den Motor bei einem Sturz automatisch abschaltet und veranlasst, dass das Warnsymbol für Kraftstoffeinspritzung aufleuchtet bzw. blinkt, wenn der Starterknopf gedrückt ist. Nach dem Aufrichten des Motorrads muss der Zündschlüssel zum Anlassen des Motors zunächst auf "OFF" und dann nach ein paar Sekunden wieder zurück auf "ON" gedreht werden.*
- Die Anzeige auf Funktion prüfen und bei geschlossener Drosselklappe den Starterknopf drücken.

HINWEIS

Den Anlasser nicht länger als fünf Sekunden kontinuierlich betätigen, um ein Überhitzen des Anlassers und ein momentanes Abfallen der Batteriespannung zu vermeiden. Zwischen den einzelnen Startversuchen jeweils 15 Sekunden warten, damit der Anlasser abkühlen und die Batterie sich erholen kann.

ANMERKUNG

- Das Motorrad ist mit einem Wegfahrsperrschalter ausgerüstet. Dieser Schalter verhindert ein Anlassen des Motors bei eingelegtem Gang und ausgeklapptem Seitenständer. Bei vollständig hochgeklapptem Seitenständer und gezogenem Kupplungshebel kann der Motor jedoch angelassen werden.



- A. Kupplungshebel
B. Wegfahrsperrschalter

HINWEIS

Den Motor nicht länger als fünf Minuten im Leerlauf betreiben, um Überhitzung und Motorschäden zu vermeiden.

Anlassen mit Starthilfekabeln

Eine "entladene" Motorradbatterie muss ausgebaut und aufgeladen werden. Im Notfall kann der Motor mit Hilfe einer 12V-Zusatzbatterie und Starthilfekabeln angelassen werden.



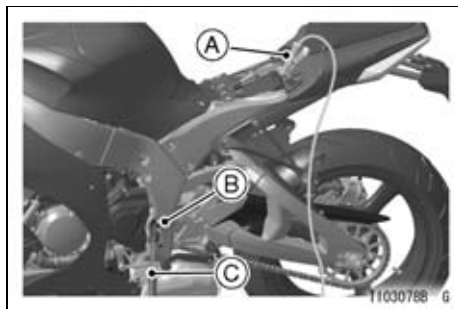
GEFAHR

In der Batterie bildet sich das entflammbare und unter Umständen explosive Wasserstoffgas. Es ist auch in einer entladenen Batterie enthalten. Flammen und Funken (auch Zigaretten) von der Batterie fernhalten. Bei Arbeiten an der Batterie immer einen Augenschutz tragen. Falls Batteriesäure mit Kleidung, Haut oder Augen in Berührung kommt, die betroffenen Stellen sofort mindestens 5 Minuten lang mit klarem Wasser spülen. Bei Körperkontakt schnellstens einen Arzt aufsuchen.

Anschließen der Starthilfekabel

- Den Fahrersitz ausbauen (siehe Abschnitt Sitze im Kapitel ALLGEMEINES).
- Sicherstellen, dass der Zündschalter auf "OFF" steht.

- Ein Starthilfekabel vom Pluspol (+) der Zusatzbatterie an den Pluspol (+) der Motorradbatterie anschließen. Zu den Batteriepolen siehe den Abschnitt "Batterieausbau" im Kapitel Wartung und Einstellung.



- A. Vom Pluspol (+) der Fremdstart-Batterie**
- B. Schwingennachse**
- C. Vom Minuspol (-) der Fremdstart-Batterie**

- Ein weiteres Überbrückungskabel vom Minuspol (-) der Starterbatterie an die Schwingennachse oder eine

88 FAHRANWEISUNGEN

andere, nicht lackierte Metalloberfläche des Motorrads anschließen. Diese Verbindung nicht am Minuspol (-) der Batterie herstellen!



GEFAHR

Batterien enthalten schwefelige Säure, die Verbrennungen verursachen und das hochexplosive Wasserstoffgas erzeugen kann. Diese Verbindung weder an der Batterie noch am Kraftstoffsystem vornehmen. Darauf achten, beim Herstellen dieser letzten Verbindung die Plus- und Minuskabel weder zusammenzuführen noch gleichzeitig zu berühren und sich nicht über die Batterie zu beugen. Nicht an eine eingefrorene Batterie anschließen. Dabei besteht Explosionsgefahr. Die Pluspole (+) und Minuspole (-) auf keinen Fall verkehrt verbinden, da dadurch die Batterie explodieren und die elektrische Anlage beschädigt werden kann.

- Den Motor in der gewohnten Weise anlassen.

HINWEIS

Den Anlasser nicht länger als fünf Sekunden kontinuierlich betätigen, um ein Überhitzen des Anlassers und ein momentanes Abfallen der Batteriespannung zu vermeiden. Zwischen den einzelnen Startversuchen jeweils 15 Sekunden warten, damit der Anlasser abkühlen und die Batterie sich erholen kann.

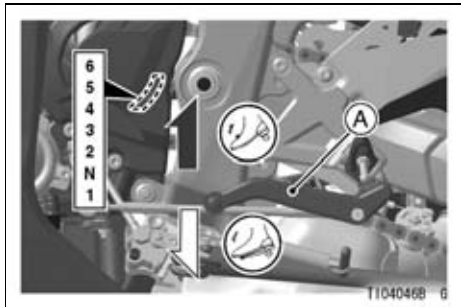
- Die Starthilfekabel abklemmen, sobald der Motor läuft. Stets zuerst das Minuskabel (–) vom Motorrad abtrennen.
- Alle ausgebauten Teile wieder einbauen.

Anfahren

- Sicherstellen, dass der Seitenständer ganz hochgeklappt ist.
- Den Kupplungshebel ziehen.
- Den ersten Gang einlegen.
- Den Gasdrehgriff leicht öffnen und den Kupplungshebel langsam loslassen.

90 FAHRANWEISUNGEN

- Wenn die Kupplung zu fassen beginnt, etwas mehr Gas geben, und zwar gerade genug, um den Motor nicht abzuwürgen.



A. Schalthebel

ANMERKUNG

- Das Motorrad ist mit einem Seitenschalterschalter ausgerüstet. Dieser Schalter verhindert ein Anlassen des

Motors bei eingelegtem Gang und ausgeklapptem Seitenständer.

- Bei eingeschaltetem Fernlicht leuchten zwei Scheinwerfer und bei Fahrlicht (Abblendlicht) leuchtet nur ein Scheinwerfer.

Gangschaltung

- Gleichzeitig den Gasdrehgriff schließen und den Kupplungshebel ziehen.
- Den nächsthöheren oder -tieferen Gang einlegen.



ACHTUNG

Wird bei hoher Geschwindigkeit in einen niedrigeren Gang geschaltet, steigt die Motordrehzahl extrem an, was zu potentiellen Motorschäden und zum Schleudern des Hinterrades mit anschließendem Unfall führen kann. Das Herunterschalten sollte in jedem Gang unterhalb von 5.000 U/min erfolgen.

- Den Kupplungshebel gefühlvoll loslassen und dabei den Gasdrehgriff halb öffnen.

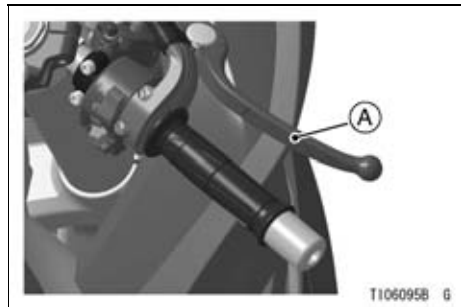
ANMERKUNG

- *Das Getriebe ist mit einer Leerlauf-findung ausgestattet. Im Stillstand kann das Getriebe nicht über die Leerlaufstellung hinaus in den ersten Gang geschaltet werden. Hierzu aus dem Stillstand in den ersten Gang schalten und dann den Schalthebel hochziehen. Die Leerlaufstellung kann dabei nicht übersprungen werden.*

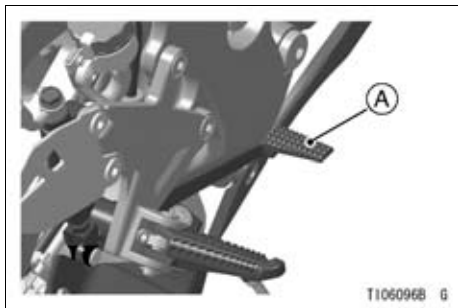
Bremsverfahren

- Den Gasdrehgriff ganz schließen, jedoch nicht den Kupplungshebel ziehen (außer beim Schalten), damit auch die Motorbremse wirkt.
- Die Gänge einzeln herunterschalten, so dass beim Anhalten der 1.Gang eingelegt ist.
- Beim Bremsen stets beide Bremsen gleichzeitig betätigen. Die Vorderradbremse generell jedoch etwas stärker als die Hinterradbremse betätigen. Herunterschalten und nach Bedarf den Kupplungshebel ziehen, damit der Motor nicht abgewürgt wird.
- Ein Blockieren der Bremsen und daraus resultierenden Radschlupf vermeiden. Bremsen während eines Lenkmanövers generell vermeiden. Die Geschwindigkeit immer vor Beginn eines Lenkmanövers entsprechend reduzieren.

- Beim Notbremsen die Bremsen ohne Herunterschalten möglichst stark betätigen, ohne dabei ins Schleudern zu geraten.



A. Handbremshebel



A. Fußbremshebel

Intelligentes Antiblockiersystem von Kawasaki (KIBS, Für Modelle mit KIBS)

Das KIBS ist ein Antiblockiersystem, das mehr Präzision beim sportlichen Fahren bietet, als das mit dem konventionellen ABS-System möglich ist.

KIBS soll das Blockieren der Räder verhindern, wenn beim Geradeausfahren scharf gebremst wird. Das KIBS bewirkt eine automatische Regelung der Bremskraft anhand der über das Motorverhalten vorliegenden Daten sowie der Vorder- und Hinterradgeschwindigkeit, um das Blockieren der Räder zu verhindern und eine stabile Lenkkontrolle beim Abbremsen zu ermöglichen.

Das KIBS trägt zu einer stabileren Lenkkontrolle beim Abbremsen bei, indem es ein Blockieren der Räder verhindert. Dabei muss jedoch Folgendes beachtet werden:

94 FAHRANWEISUNGEN

- Für ein effektives Bremsen den Vorderrad-Bremshebel und das Hinterrad-Bremspedal gleichzeitig und in der gleichen Weise betätigen, wie bei einem konventionellen Motorrad-Bremssystem.
- KIBS kann schlechte Straßenbedingungen, falsche Einschätzung oder Anwendung der Bremsen nicht kompensieren. Es ist die gleiche Vorsicht erforderlich, wie bei Motorrädern, die nicht mit KIBS ausgerüstet sind.
- KIBS ist nicht dafür entwickelt worden, den Bremsweg zu verkürzen. Auf unbefestigten, unebenen oder abschüssigen Fahrbahnen kann der Bremsweg eines Motorrades mit KIBS sogar länger sein als der eines gleichwertigen Motorrades ohne KIBS. In solchen Bereichen besondere Vorsicht walten lassen.
- KIBS hilft dabei, das Blockieren der Räder bei normalen Bremsvorgängen zu verhindern, kann aber das Wegrutschen der Räder, das möglicherweise durch Bremsen in Kurven verursacht wird, nicht kontrollieren. In einer Kurve ist es daher besser, beide Bremsen nur ganz leicht oder überhaupt nicht zu betätigen. Die Geschwindigkeit immer vor Beginn eines Lenkmanövers entsprechend reduzieren.
- Wie bei einem konventionellen Bremssystem kann das abrupte Bremsen dazu führen, dass ein Rad blockiert und das Motorrad schwieriger zu kontrollieren wird.
- Ein Abheben des Hinterrads wird durch das KIBS nicht verhindert.

 **ACHTUNG**

KIBS kann den Fahrer nicht vor allen möglichen Gefahren schützen und es ist kein Ersatz für sichere Fahrpraktiken. Sie müssen sich über die Funktion und die Grenzen des KIBS-Systems im klaren sein. Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, mit einer den Wetter-, Straßen- und Verkehrsbedingungen angepassten Geschwindigkeit zu fahren.

- Der im KIBS integrierte Computer vergleicht die Fahrzeuggeschwindigkeit mit der Rädergeschwindigkeit. Nicht empfohlene Reifen können die Radgeschwindigkeit und dadurch die vom Computer berechneten Werte beeinträchtigen, was zu einer Verlängerung des Bremsweges führen kann.

 **ACHTUNG**

Nicht empfohlene Reifen können eine Störung im KIBS verursachen und den Bremsweg verlängern, was einen Unfall mit schweren oder tödlichen Verletzungen zur Folge haben kann. Deshalb immer die für dieses Motorrad empfohlenen Standardreifen verwenden.

ANMERKUNG

- *Wenn das KIBS funktioniert, ist möglicherweise ein Pulsieren des Bremshebels und/oder des Bremspedals spürbar. Das ist normal. Für beste Bremswirkung den Bremshebel und/oder das Bremspedal gedrückt halten.*

96 FAHRANWEISUNGEN

- *Das KIBS funktioniert nicht bei Geschwindigkeiten von weniger als ca. 5 km/h.*
- *KIBS funktioniert nicht, wenn die Batterie entladen ist. Wird mit einer nicht ausreichend geladenen Batterie gefahren, funktioniert KIBS möglicherweise nicht. Die Batterie entsprechend dem Abschnitt "Wartung der Batterie" immer in einwandfreiem Zustand halten.*

Motor stoppen

- Das Gas ganz wegnehmen.
- Das Getriebe in die Leerlaufstellung schalten.
- Den Zündschlüssel auf "OFF" drehen.
- Das Motorrad auf festem, ebenem Boden auf den Seitenständer stellen.
- Den Lenker verriegeln.

ANMERKUNG

- *Das Motorrad ist mit einem Umkippsensor ausgerüstet, der den Motor bei einem Sturz automatisch abschaltet und veranlasst, dass das Warnsymbol für Kraftstoffeinspritzung aufleuchtet bzw. blinkt, wenn der Starterknopf gedrückt ist. Nach dem Aufrichten des Motorrads muss der Zündschlüssel zum Anlassen des Motors zunächst auf "OFF" und dann nach ein paar Sekunden*

wieder zurück auf "ON" gedreht werden.

Abstellen des Motors in Notgefahr

Die Konstruktion Ihrer Kawasaki verbindet maximale Sicherheit und Bequemlichkeit. Dennoch ist eine vorschriftsmäßige Wartung und ein gründliches Erlernen der Handhabung dieses Motorrads die Voraussetzung für sicheres Fahren. Durch unsachgemäße Wartung können äußerst gefährliche Situationen wie das so genannte falsche Gasgeben entstehen. Zwei der häufigsten Ursachen für falsches Gasgeben:

1. Aufgrund mangelhafter Wartung oder einer Verstopfung des Luftfilters dringt Schmutz oder Staub in das Drosselklappengehäuse ein und die Drosselklappe verklemmt.
2. Durch Ausbau des Luftfilters dringen Verunreinigungen in die Kraftstoff-Einspritzanlage ein und verstopfen diese.

98 FAHRANWEISUNGEN

Zum Anhalten in einer Notsituation (z. B. bei klemmender Drosselklappe) den Kupplungshebel ziehen und die Bremsen betätigen. Daraufhin kann der Motor mit dem Notausschalter abgestellt werden. Anschließend den Zündschlüssel auf OFF stellen und ggf. den Notausschalter wieder zurückstellen.

Parken

- Das Getriebe in die Leerlaufstellung schalten und den Zündschlüssel auf "OFF" stellen.
- Das Motorrad auf festem, ebenem Boden auf den Seitenständer stellen.

HINWEIS

Nicht auf abschüssigem oder weichem Untergrund parken, um ein Umfallen des Motorrads zu verhindern.

- Beim Parken in einer Garage oder in einem geschlossenen Raum auf gute Belüftung achten und sicherstellen, dass sich weder Funken noch Flammen in der Nähe befinden; dazu zählen auch Geräte mit einer Zündflamme.

 **ACHTUNG**

Schalldämpfer und Auspuffrohr sind sehr heiß, wenn der Motor läuft und auch noch kurz nach dem Abstellen des Motors. Das kann zu einem Brand führen, der Sachbeschädigung oder schwere Verletzungen verursachen kann. Das Fahrzeug daher nicht in einem Bereich im Leerlauf laufen lassen oder parken, wo leicht entflammbare Materialien wie Gras oder trockene Blätter mit dem Schalldämpfer oder Auspuffrohr in Kontakt kommen können.

 **ACHTUNG**

Benzin ist äußerst feuergefährlich und unter bestimmten Umständen explosiv.

- Zur Diebstahlsicherung den Lenker absperren.

ANMERKUNG

- *Beim Parken in der Nähe von Verkehr in der Nacht kann man das Rücklicht durch Drehen des Zündschlüssels in die Stellung "P" (Parken) eingeschaltet lassen.*
- *Den Zündschlüssel darf nicht zu lange in der Stellung "P" (Parken) stehen, da dies die Batterie entlädt.*

Abgaskatalysator

Dieses Motorrad ist mit einem Abgaskatalysator ausgestattet. Der Katalysator oxidiert Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff und Stickoxide zu Kohlendioxid, Wasser, Stickstoff und Sauerstoff, wodurch sauberere Abgase in die Atmosphäre gelangen.

Um eine einwandfreie Funktion des Abgaskatalysators zu gewährleisten, sind folgende Maßregeln zu beachten.

ACHTUNG

Schalldämpfer und Auspuffrohr sind sehr heiß, wenn der Motor läuft und auch noch kurz nach dem Abstellen des Motors. Das kann zu einem Brand führen, der Sachbeschädigung oder schwere Verletzungen verursachen kann. Das Fahrzeug daher nicht in einem Bereich im Leerlauf laufen lassen oder parken, wo leicht entflammbare Materialien wie Gras oder trockene Blätter mit dem Schalldämpfer oder Auspuffrohr in Kontakt kommen können.

- Ausschließlich bleifreies Benzin tanken. Unter keinen Umständen verbleites Kraftstoff verwenden. Die Verwendung von verbleitem Benzin beeinträchtigt die Leistung des Abgaskatalysators wesentlich.

- Den Betrieb bei Fehlzündungen unbedingt einstellen. Anderenfalls gelangen übermäßige Mengen unverbrannten Gemischs vom Motor in den Abgaskatalysator, was diesen bei betriebswarmem Motor überhitzen und beschädigen bzw. bei kaltem Motor dessen Leistung mindern würde.

Sport-Kawasaki TRaction Control (S-KTRC)

Das S-KTRC ist ein intelligentes System, das das Durchdrehen des Hinterrads (Radschlupf) berechnet und bietet damit die Voraussetzungen für sportliches Fahren. Das S-KTRC ist für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert.

Unter bestimmten Umständen und Straßenverhältnissen kann sich die Beschleunigung verzögern. Das S-KTRC kann nicht auf alle Umstände reagieren.

ACHTUNG

S-KTRC kann den Fahrer nicht vor allen möglichen Gefahren schützen und es ist kein Ersatz für sichere Fahrpraktiken. Fahrer müssen wissen, wie S-KTRC funktioniert und sich über die Grenzen dieses Systems im klaren sein. Es liegt nach wie vor in Ihrer Verantwortung, mit einer den Wetterverhältnissen, der Fahrbahnbeschaffenheit und den Verkehrsbedingungen angepassten Geschwindigkeit und Gasregelung zu fahren.

Das S-KTRC wird bei einer Geschwindigkeit von 5 km/h oder mehr zugeschaltet und bei 4 km/h oder weniger abgeschaltet.

ACHTUNG

Nicht empfohlene Reifen können eine Störung oder Fehlerbetrieb des S-KTRC verursachen. Deshalb immer die für dieses Motorrad empfohlenen Standardreifen verwenden.

MODI -

Mit dem S-KTRC kann der Verlauf der Traktionskontrolle durch Wahl eines von drei Modi festgelegt werden. Das S-KTRC kann auch auf OFF gestellt werden.

S-KTRC und Leistungsmodus sind getrennt einstellbar. Durch entsprechendes Kombinieren der beiden Einstellungen kann der Fahrer das Fahrgefühl variieren.

MODUS 1:

Unter den drei Modi ist der Eingriff des S-KRTC am schwächsten. Dies ermöglicht lange Drifts und Wheelies beim Fahren aus engen Kurven.

MODUS 2:

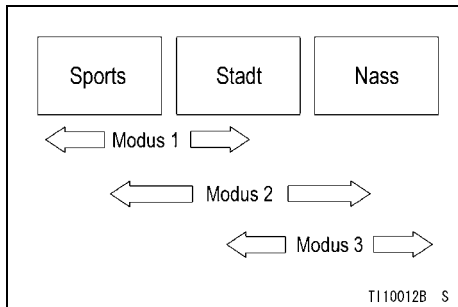
Das S-KRTC greift stärker ein als der Modus 1. Damit sind kleinere Drifts beim Fahren aus engen Kurven möglich.

MODUS 3:

Das S-KRTC greift so frühzeitig ein, dass ein Durchdrehen des Hinterrads verhindert wird.

[Beispiel]

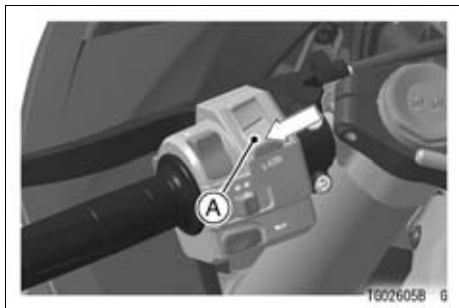
(Die tatsächlichen Bereiche variieren in Abhängigkeit vom Fahrvermögen des Fahrers)



104 FAHRANWEISUNGEN

S-KTRC-Taste -

Den S-KTRC-Modus mit der S-KTRC-Taste an der linken Lenkerarmatur einstellen.



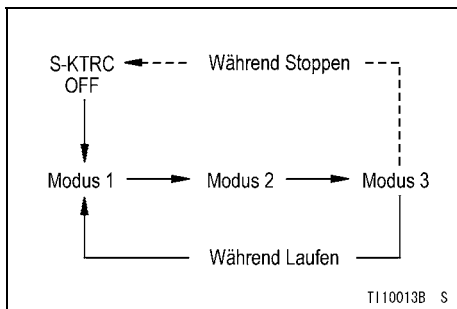
A. S-KTRC-Taste (unterer Teil)

Einstellung des S-KTRC -

Der Modus kann nur bei völlig geschlossenem Gasdrehgriff umgeschaltet werden.

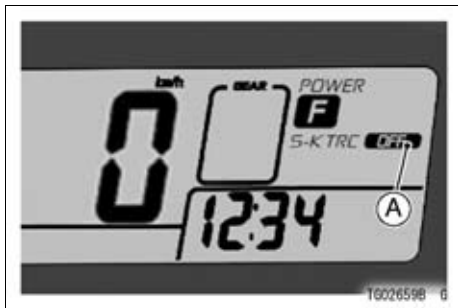
ANMERKUNG

- Zum Wechseln des Modus das Motorrad anhalten.
- Den Gasdrehgriff ganz wegnehmen.
- Zum Wechseln des Modus die S-KTRC-Taste an der linken Lenkerarmatur gedrückt halten (0,3 – 0,4 Sekunden).



ANMERKUNG

- Anhand der Anzeige sicherstellen, dass der Modus gewechselt hat.
- S-KTRC OFF kann nur bei stehendem Motorrad gewählt werden.
- Die Umschaltung auf Modus 1 von S-KTRC OFF ist auch während der Fahrt möglich.



A. S-KTRC-OFF-Kontrollleuchte

ANMERKUNG

- Der S-KTRC-Modus wird auch nach dem Ausschalten des Zündschalters beibehalten.
- Wenn der Zündschalter bei ausgeschaltetem S-KTRC auf OFF gedreht wird und dann wieder auf ON, befindet sich das S-KTRC im Modus 1.
- Der eingestellte S-KTRC-Modus bleibt auch nach Abklemmen der Batterie erhalten.
- Wenn die Batterie abgeklemmt wird und anschließend im Zustand S-KTRC OFF wieder angeschlossen wird, wird das S-KTRC auf Modus 1 eingestellt.

Leistungsmodus

Der Leistungsmodus bestimmt den Verlauf der Motorausgangsleistung und verfügt über drei Einstellungen werden.

S-KRTC und Leistungsmodus sind getrennt einstellbar. Durch entsprechendes Kombinieren der beiden Einstellungen kann der Fahrer das Fahrgefühl zur Anpassung an verschiedene Fahrbedingungen variieren.

Modus F (Volle Leistung):

Hiermit wird die höchste Motorausgangsleistung erreicht. Der Fahrer fühlt die volle Gasannahme seiner Maschine.

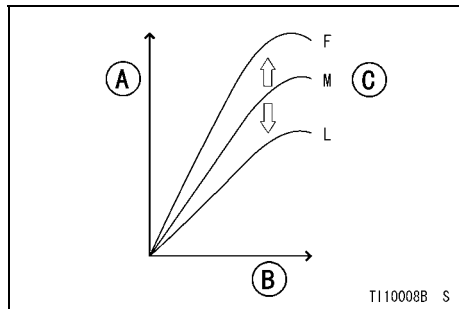
Modus M (Mittlere Leistung):

Die Gasannahme ist weniger abrupt als im Modus F.

Bei entsprechendem Gasgeben steht die volle Leistung kurzzeitig zur Verfügung.

Modus L (Niedrige Leistung):

Hiermit wird ca. 60% der maximalen Motorausgangsleistung erreicht. In diesem Modus ist die Gasannahme sanfter als in den anderen zwei Modi.



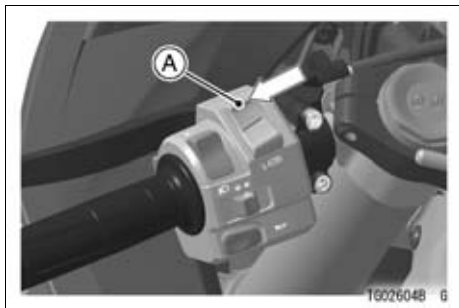
A. Leistung

B. Motordrehzahl

C. Abhängig vom Drosselklappenwinkel

Leistungsmodustaste -

Den Leistungsmodus mit der Leistungsmodustaste an der linken Lenkerarmatur einstellen.



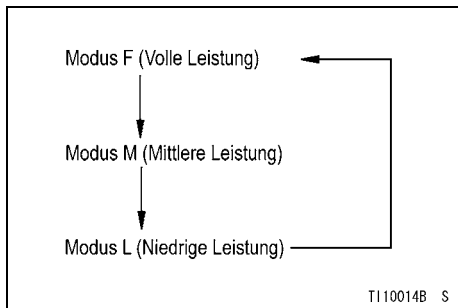
A. Leistungsmodustaste (oberer Teil)

Einstellung des Leistungsmodus -

Der Modus kann nur bei völlig geschlossenem Gasdrehgriff umgeschaltet werden.

ANMERKUNG

- Zum Wechseln des Modus das Motorrad anhalten.
- Den Gasdrehgriff ganz wegnehmen.
- Zum Wechseln des Modus die Leistungsmodustaste an der linken Lenkerarmatur gedrückt halten (0,3 – 0,4 Sekunden).



ANMERKUNG

- *Anhand der Anzeige sicherstellen, dass der Modus gewechselt hat.*
- *Der eingestellte Leistungsmodus wird auch nach dem Ausschalten des Zündschalters oder bei abgeklemmter Batterie beibehalten.*

FAHR SICHERHEIT

Sichere Fahrtechnik

Die nachfolgenden Punkte gelten für den alltäglichen Motorradbetrieb und sollten zur sicheren und effektiven Fahrzeugnutzung sorgfältig beachtet werden.

Aus Sicherheitsgründen werden Augenschutz und Helm dringend empfohlen. Vor dem Fahren mit dem Motorrad sollten die entsprechenden Sicherheitsregeln gelernt, überprüft und angewendet worden sein. Für zusätzlichen Schutz im Falle eines Missgeschickes ist das Tragen von Handschuhen und geeigneten Stiefeln ratsam.

Da ein Motorrad nicht den Aufprallschutz eines Automobils bietet, ist außer dem Tragen von Schutzkleidung auch defensives Fahren besonders wichtig. Schutzkleidung darf nicht zu einem falschen Sicherheitsbewusstsein führen.

Während der Fahrt sind stets beide Hände am Lenker und beide Füße auf den Fußrasten zu belassen. Das Loslassen des Lenkers oder das Abheben der Füße von den Fußrasten kann gefährlich sein. Auch wenn man nur eine Hand vom Lenker oder einen Fuß von der Fußraste nimmt, kann die Fähigkeit, das Motorrad zu beherrschen, bereits beeinträchtigt sein.

Vor dem Fahrstreifenwechsel durch einen Blick über die Schulter sicherstellen, dass der Weg frei ist. Nicht allein auf den Rückspiegel vertrauen. Entfernung und Geschwindigkeit eines Fahrzeugs werden leicht falsch eingeschätzt, oder das Fahrzeug wird überhaupt nicht gesehen.

Im Allgemeinen sollten alle Fahrmanöver ruhig ausgeführt werden, da man durch plötzliches Beschleunigen, Bremsen oder Wenden die Gewalt über das Fahrzeug verlieren kann, insbesondere auf regennassen oder unbefestigten Wegen, auf denen die Beherrschung des Fahrzeugs ohnehin schwieriger ist.

Beim Hinauffahren von steilen Gefällen in einen niedrigeren Gang schalten, damit noch viel Reserveleistung vorhanden ist, anstatt den Motor zu überlasten.

Beim Betätigen der Bremsen immer Vorderrad- und Hinterradbremse verwenden. Wird zum plötzlichen Bremsen nur eine Bremse betätigt, kann das Motorrad ins Schleudern geraten und ausbrechen.

Beim Hinabfahren langer Gefälle die Fahrzeuggeschwindigkeit durch Gaswegnehmen kontrollieren. Mit der Vorder- und Hinterradbremse unterstützend bremsen.

Bei nassen Fahrbedingungen die Fahrzeuggeschwindigkeit mehr durch Gasgeben und -wegnehmen als durch Betätigen der Vorder- und Hinterradbremmen kontrollieren. Das Gas sollte auch mit Bedacht verwendet werden, um ein Schleudern des Hinterrades durch zu schnelle Beschleunigung oder Verzögerung zu verhindern.

Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit und Vermeiden unnötiger Beschleunigung sind nicht nur für Sicherheit und niedrigen Kraftstoffverbrauch wichtig, sondern auch für eine lange Nutzungsdauer und einen leiseren Betrieb des Motorrads.

Bei schlechten Straßenbedingungen Vorsicht walten lassen, Geschwindigkeit verringern und zur besseren Stabilität die Knie an den Kraftstofftank pressen.

Wenn eine schnelle Beschleunigung, wie z. B. beim Überholen, erforderlich ist, in einen niedrigeren Gang schalten, um die erforderliche Leistung zu erhalten.

112 FAHR SICHERHEIT

Nicht bei zu hoher Drehzahl (U/min) herunterschalten, um Schäden am Motor durch Überdrehen zu vermeiden.

Das Vermeiden von unnötigem Schlangenfahren ist wichtig für die eigene Sicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer.

Tägliche Kontrollen

Die nachstehenden Kontrollen einmal täglich vor Fahrtantritt vornehmen. Ein gewohnheitsmäßiges Durchführen dieser Sicherheitskontrollen erfordert nur wenig Zeit, erhöht dafür aber die Fahrsicherheit in großem Maße.

Mängel, die bei dieser Kontrolle festgestellt werden, anhand der Angaben im Kapitel Wartung und Einstellung selber beheben oder dem Kawasaki-Vertragshändler überlassen.

ACHTUNG

Werden diese Kontrollen nicht vor dem Fahrzeugbetrieb durchgeführt, können schwere Schäden oder Unfälle die Folge sein. Vor dem Betrieb des Fahrzeugs immer die täglichen Kontrollen durchführen.

GEFAHR

Abgase enthalten Kohlenmonoxid, ein farbloses, geruchloses, giftiges Gas.

Einatmen von Kohlenmonoxid kann schwere Gehirnschäden verursachen oder zum Tod führen.

Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen. Nur in gut belüfteten Räumen betreiben.

114 FAHR SICHERHEIT

Kraftstoff	Ausreichend Benzin im Tank, keine Lecks.
Motoröl	Zwischen Mindest- und Höchststandmarkierung.
Reifen	Luftdruck (für kalten Reifen):

Vorn	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Hinten	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)

	Die Ventilkappe aufsetzen.
Antriebskette	Kettendurchhang 25 – 35 mm. Eine trockene Kette schmieren.
Schraubverbindungen	Sicherstellen, dass Schraubverbindungen und Befestigungselemente an Lenkung, Radaufhängung, Achsen und Bedienelementen vorschriftsmäßig angezogen bzw. solide angebracht sind.
Lenkung	Gleichmäßig aber nicht lose von Anschlag zu Anschlag. Kein Verklemmen der Betätigungszüge. Lenkungsdämpfer: Keine Öllecks.
Bremsen	Bremsbelagverschleiß: Verbleibende Belagstärke über 1 mm. Kein Austreten von Bremsflüssigkeit.
Gaspedal	Gasdrehgriffspiel 2 – 3 mm.
Kupplung	Kupplungshebelspiel 2 – 3 mm. Kupplungshebel lässt sich gleichmäßig betätigen.

- Kühlflüssigkeit Keine Lecks.
Bei kaltem Motor zwischen Mindest- und Höchststand-
markierung.
- Elektrische Anlage Alle Leuchten (Scheinwerfer, Rücklicht/Bremsleuchte,
Blinker, Warn-/Kontrollleuchten) sowie die Hupe funk-
tionieren.
- Notausschalter Stoppt den laufenden Motor.
- Seitenständer Kehrt durch eigene Federkraft in die vollständig angeho-
bene Stellung zurück.
Rückholfeder weder ausgeleiert noch beschädigt.

Siehe Warnaufkleber "Tägliche Kontrollen" am Hinterrad-Schutzblech.

Tipps zum Fahren mit hohen Geschwindigkeiten

Bremsen: Die Bremsanlage ist besonders bei Hochgeschwindigkeitsfahrten lebenswichtig. Sicherstellen, dass die Bremsen richtig funktionieren und korrekt eingestellt sind.

Lenkung: Spiel in der Lenkung kann zu einem Verlust der Fahrzeugkontrolle führen. Sicherstellen, dass der Lenker sich stockungsfrei bewegen lässt, jedoch kein Spiel aufweist.

Reifen: Gute Reifen sind eine Voraussetzung für die Fahrsicherheit; hohe Geschwindigkeit aber beansprucht die Reifen sehr stark. Den Zustand der Reifen gründlich kontrollieren, ggf. den Luftdruck korrigieren und das Rad auswuchten.

Kraftstoff: Der Verbrauch steigt mit der Geschwindigkeit; sicherstellen, dass der Kraftstoffvorrat ausreicht.

Motoröl: Um Kolbenfresser und daraus resultierende Unfallgefahren zu vermeiden, sicherstellen, dass das Motoröl bis zur Höchststandmarkierung reicht.

Kühlflüssigkeit: Um Überhitzung des Motors zu verhindern, sicherstellen, dass der Kühlflüssigkeitsstand bis zur Höchststandmarkierung reicht.

Elektrische Anlage: Sicherstellen, dass Scheinwerfer, Rück-/Bremslicht, Blinker, Hupe usw. einwandfrei funktionieren.

Verschiedenes: Sicherstellen, dass alle Schraubverbindungen fest sitzen und alle sicherheitsrelevanten Teile in gutem Zustand sind.

 **ACHTUNG**

Das Fahrverhalten eines Motorrads kann sich bei hohen Geschwindigkeiten stark verändern. Hochgeschwindigkeitsfahrten setzen entsprechende Übung und Fahrpraxis voraus.

WARTUNG UND EINSTELLUNG

Die in diesem Kapitel beschriebenen Wartungs- und Einstellungsarbeiten müssen gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung ausgeführt werden, um die einwandfreie Fahrbereitschaft des Motorrads zu gewährleisten. **Die Erstwartung ist sehr wichtig und muss besonders sorgfältig durchgeführt werden.**

Mit einem Grundwissen über Mechanik und der ordnungsgemäßen Nutzung von Werkzeugen sollten viele der in diesem Kapitel beschriebenen Wartungsarbeiten ausgeführt werden können. Fehlt Ihnen die geeignete Erfahrung oder haben Sie Zweifel an Ihren Fähigkeiten hierzu, so müssen alle Einstellarbeiten, Wartungsarbeiten und Instandsetzungen von einem fachlich ausgebildeten Techniker durchgeführt werden.

Kawasaki kann keine Haftung für Schäden infolge unsachgemäßer Wartung oder inkorrektur Einstellung durch den Eigentümer übernehmen.

Tabelle für regelmäßige Wartung

K: Vom autorisierten Kawasaki-Vertragshändler auszuführen.

* : Für höhere Kilometerstände die obigen Intervalle entsprechend wiederholen.

: Bei Betrieb unter erschwerten Bedingungen häufiger warten, d.h. bei Staub, Feuchtigkeit, Schlamm, hoher Geschwindigkeit oder häufigem Anfahren/Bremsen.

1. Regelmäßige Inspektion (Motorrelevante Prüfgegenstände)

Häufigkeit	Was zuerst eintritt ↓	*Kilometerstand km × 1.000							Siehe Seite
		→	1	6	12	18	24	30	
Auszuführende Arbeit (Motorteile)	Alle								
K Ventilspiel - Überprüfen						•			147
Gasregelsystem (Spiel, ruckfreie Rückstellung, Betätigung ohne Reibung) - Überprüfen	Jahre	•		•		•		•	156

120 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Häufigkeit	Was zuerst eintritt	*Kilometerstand km × 1.000							Siehe Seite	
		Alle	1	6	12	18	24	30		36
K Synchronisierung des Motorunter- drucks - Überprüfen				•			•		•	159
K Leerlaufdrehzahl - Überprüfen		•		•			•		•	159
K Kraftstoffaustritt (Kraftstoffschlauch und Rohrleitung) - Überprüfen	Jahre	•		•			•		•	–
K Beschädigung der Kraftstoffschläuche - Überprüfen	Jahre	•		•			•		•	–

Häufigkeit	Was zuerst eintritt ↓	*Kilometerstand km × 1.000							Siehe Seite
		Alle	1	6	12	18	24	30	
Auszuführende Arbeit (Motorteile)									
K Einbaulage und Zustand der Kraftstoffschläuche - Überprüfen	Jahre	•		•		•		•	–
Kühflüssigkeitsstand - Überprüfen		•		•		•		•	142
Kühlmittelaustritt - Überprüfen	Jahre	•		•		•		•	139
Kühlerschläuche, Beschädigung - Überprüfen	Jahre	•		•		•		•	139
Einbaulage und Zustand der Kühlerschläuche - Überprüfen	Jahre	•		•		•		•	139

122 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Häufigkeit	Was zuerst eintritt →	*Kilometerstand km × 1.000							Siehe Seite	
		Alle	1	6	12	18	24	30		36
Auszuführende Arbeit (Motorteile)	↓									
K Beschädigung des Luftansaugsystems - Überprüfen				●		●		●		148

2. Regelmäßige Inspektion (Fahrwerksrelevante Prüfgegenstände)

Häufigkeit Auszuführende Arbeit (Fahrwerksteile)	Was zuerst eintritt → ↓ *Kilometerstand km × 1000								Siehe Seite
	Alle	1	6	12	18	24	30	36	
Kupplung und Antriebsstrang:									
Kupplungsfunktion (Spiel, Einrücken, Ausrücken) - Überprüfen		•		•		•		•	160
Zustand der Schmierung der Antriebskette - Überprüfen #	alle 600 km								171
Antriebsketten- durchhang - Überprüfen #	alle 1.000 km								163

124 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Häufigkeit	Was zuerst eintritt → ↓	*Kilometerstand km × 1000							Siehe Seite
		Alle	1	6	12	18	24	30	
Auszuführende Arbeit (Fahrwerksteile)									
Antriebskettenver- schleiß - Überprü- fen #				•		•		•	168
K Verschleiß der An- triebskettenführung - Überprüfen				•		•		•	-
Räder und Bereifung:									
Reifenluftdruck - Überprüfen	Jahre			•		•		•	196
Beschädigung von Rädern/Reifen - Überprüfen				•		•		•	197

Häufigkeit	Was zuerst eintritt → ↓	*Kilometerstand km × 1000							Siehe Seite	
		Alle	1	6	12	18	24	30		36
Auszuführende Arbeit (Fahrwerksteile)										
Funktion des Bremslichtschalters - Überprüfen		•	•	•	•	•	•	•	•	177
Radaufhängung:										
Funktion von Vor- derradgabel/ Schwingendämpfer (Dämpfung und gleichmäßige Aus- lenkung) - Überprü- fen				•		•			•	181/ 188
Ölaustritt an Vor- derradgabel/ Schwingendämpfer - Überprüfen	Jahre			•		•			•	181/ 188

128 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Häufigkeit	Was zuerst eintritt → ↓	*Kilometerstand km × 1000							Siehe Seite
		Alle	1	6	12	18	24	30	
K Auszuführende Arbeit (Fahrwerksteile)									
K Funktion des Kipp- hebels - Überprü- fen				•		•		•	–
K Funktion der Lenk- spurstangen - Überprüfen				•		•		•	–
Lenkung:									
K Lenkungsspiel - Überprüfen	Jahre	•		•		•		•	–
K Lenkschaftlager - Schmierer	2 Jahre					•			–
Ölaustritt an Lenk- ungsdämpfer - Überprüfen			•	•	•	•	•	•	180

Häufigkeit Auszuführende Arbeit (Fahrwerksteile)	Was zuerst eintritt	*Kilometerstand km × 1000							Siehe Seite
	↓ Alle	1	6	12	18	24	30	36	
Elektrische Anlage:									
Funktion von Be- leuchtungsanlage und Schaltern - Überprüfen	Jahre			•		•		•	–
Scheinwerferaus- richtung - Überprü- fen	Jahre			•		•		•	207
Funktion des Sei- tenständerschalters - Überprüfen	Jahre			•		•		•	–
Funktion des Not- ausschalters - Überprüfen	Jahre			•		•		•	–

130 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Häufigkeit	Was zuerst eintritt →	*Kilometerstand km × 1000							Siehe Seite	
		Alle	1	6	12	18	24	30		36
Auszuführende Arbeit (Fahrwerksteile)										
Fahrwerk:										
K	Fahrwerksteile - Schmieren	Jahre			•		•		•	-
K	Festigkeit von Schrauben und Muttern - Überprü- fen		•		•		•		•	-

3. Regelmäßige Erneuerung

Häufigkeit Wechseln/zu erneuernde Bauteile	Was zuerst eintritt ↓	*Kilometerstand km × 1.000 →					Siehe Seite
	Alle	1	12	24	36	48	
Luftfilterelement # - Erneuern	alle 18.000 km						150
K Motoröl # - Wechseln	Jahre	●	●	●	●	●	136
K Ölfilter - Erneuern	Jahre	●	●	●	●	●	136
K Kraftstoffschläuche - Erneuern	4 Jahre					●	–
K Kühlfüssigkeit - Wechseln	3 Jahre				●		146
K Kühlerschläuche und O-Ringe - Erneuern	3 Jahre				●		–
K Bremserschläuche - Erneuern	4 Jahre					●	–
K Bremsflüssigkeit (vorne und hinten) - Wechseln	2 Jahre			●		●	176
K Hauptbremszylinder- und Bremsattel-Gummibauteile - Erneuern	4 Jahre					●	–

132 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Häufigkeit Wechseln/zu erneuernde Bauteile	Was zuerst eintritt ↓ Alle	*Kilometerstand km × 1.000					Siehe Seite
		1	12	24	36	48	
K Zündkerzen - Erneuern			●	●	●	●	146

Motoröl

Damit Motor, Getriebe und Kupplung einwandfrei arbeiten, muss das Motoröl stets auf dem vorgeschriebenen Stand gehalten werden; außerdem sind Öl und Ölfilter gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung zu wechseln. Im Öl sammeln sich nicht nur Schmutz und Metallspäne an, sondern es verliert auch seine Schmiereigenschaften mit der Zeit.



ACHTUNG

Ölmangel oder altes bzw. verschmutztes Öl erhöht den Motorverschleiß und kann zu Motor- oder Getriebefressern führen, was Unfälle und Verletzungen zur Folge haben kann. Vor dem Fahren stets den Ölstand kontrollieren und das Öl entsprechend der Tabelle für regelmäßige Wartung in der Betriebsanleitung wechseln.

Ölstandkontrolle

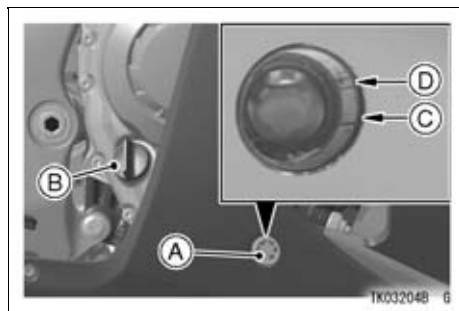
- Nach einem Ölwechsel den Motor anlassen und einige Minuten betreiben. Dies füllt den Ölfilter auf. Den Motor abstellen und einige Minuten warten, bis sich das Öl gesetzt hat.

HINWEIS

Wird der Motor gefahren, bevor das Öl jedes Teil geschmiert hat, kann der Motor festfressen.

- Nach einer Benutzung des Motorrads einige Minuten mit der Kontrolle warten, damit sich das Öl setzen kann.

- Den Ölstand durch das Ölstandsichtglas kontrollieren. Bei senkrecht gehaltenem Motorrad muss das Öl zwischen der oberen und unteren Füllstandsmarkierung neben dem Schauglas stehen.




- A. Schauglas zur Motorölstandskontrolle
- B. Öleinfülldeckel
- C. Untere Füllstandslinie
- D. Obere Füllstandslinie

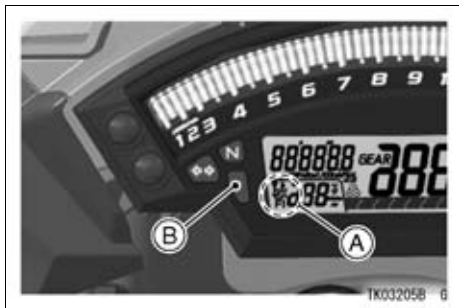
- Falls der Ölstand zu hoch ist, das überschüssige Öl durch den


Öleinfüllstutzen mit Hilfe einer Spritze oder eines ähnlichen Sauggeräts entfernen.

- Falls der Ölstand zu niedrig ist, Öl bis zum vorgeschriebenen Stand nachfüllen. Öl derselben Marke und Sorte verwenden, wie bereits im Motor enthalten ist.

HINWEIS

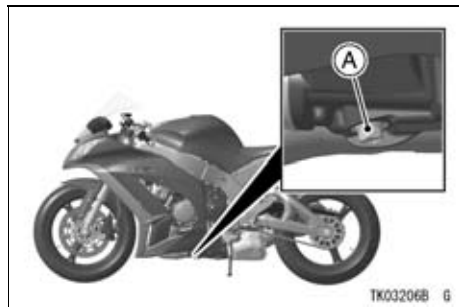
Bei starkem Ölmangel oder Verstopfung bzw. Störung des Schmiersystems (Ölpumpe, Ölleitungen) leuchten die Öldruckwarnleuchte im Instrumentenblock und das Öldruckwarnsymbol () im Multifunktionsinstrument. Leuchten sie auf, wenn die Motordrehzahl höher als die Leerlaufdrehzahl ist, den Motor sofort abstellen und überprüfen lassen. Bei Nichtbeachtung können schwere Motorschäden die Folge sein.



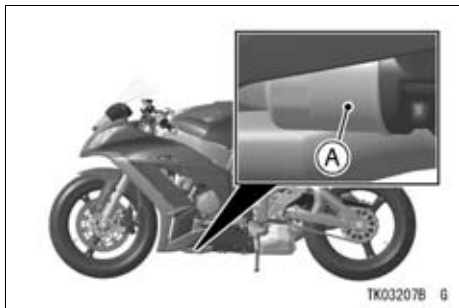
- A. Warnsymbol für Öldruck ()
B. Warnleuchte (rot)

Ölwechsel mit/ohne Filterwechsel

- Zum Wechseln des Motoröls und Erneuern des Ölfilters müssen die Motorölablaufschaube und der Ölfilter entfernt werden. Ölwechsel und Austauschen des Ölfilters sind von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler durchzuführen.



- A. Motoröl-Ablaufschraube



A. Ölfilter

⚠ ACHTUNG

Öl ist giftig. Deshalb und der Umwelt zuliebe Altöl immer sachgemäß entsorgen. Gegebenenfalls die entsprechende Behörde kontaktieren.

Anzugsmoment

Motorölablaufschaube:
30 Nm (3,1 kgf·m)
Ölfilter:
17 Nm (1,7 kgf·m)

Empfohlenes Motoröl

Sorte:
API, SG, SH, SJ, SL oder SM mit JASO
MA, MA1 oder MA2
Viskosität:
SAE10W-40

ANMERKUNG

○ *Dem Öl keine chemischen Zusatzstoffe beimischen. Öl, das die oben genannten Anforderungen erfüllt, ist vollständig und liefert für Motor und Kupplung eine ausreichende Schmierung.*

138 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Motorölfüllmenge

Füllmenge:

2,9 l

[ohne Filterwechsel]

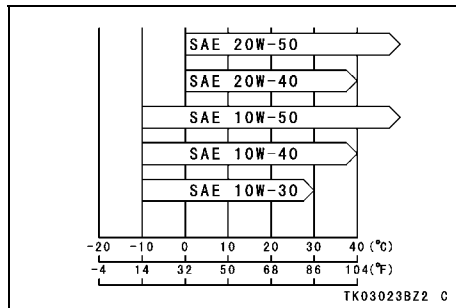
3,3 l

[mit Filterwechsel]

3,7 l

[bei vollständig trockenem Motor]

Für die meisten Fälle wird Motoröl 10W-40 empfohlen, evtl. muss jedoch die Ölviskosität entsprechend den Klimabedingungen im jeweiligen Fahrgbiet angepasst werden.



Kühlsystem

Kühler und Kühlerlüfter -

Die Kühlrippen auf Verstopfung durch Insekten und Schmutz prüfen. Die verstopften Stellen mit einem schwachen Wasserstrahl ausspülen.



ACHTUNG

Der Kühlerlüfter dreht mit hoher Drehzahl und kann schwere Verletzungen verursachen. Niemals mit Händen oder Kleidungsstücken in die Nähe der Kühlerlüfterflügel kommen.

HINWEIS

Mit Hochdruckreinigern, wie sie an SB-Waschboxen üblich sind, können die Kühlrippen beschädigt und die Kühlwirkung somit beeinträchtigt werden.

Den Kühlerluftstrom nicht durch Einbau nicht zugelassener Zubehörteile vor dem Kühler oder hinter dem Lüfter ablenken oder behindern. Eine Störung des Kühlerluftstroms kann ein Überhitzen und infolgedessen einen Motorschaden verursachen.

Kühlerschläuche -

Jeden Tag vor dem Fahren des Motorrads gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung die Kühlerschläuche auf Risse und Beschädigung und die Anschlüsse auf festen Sitz prüfen

140 WARTUNG UND EINSTELLUNG

sowie Wartung und Einstellung durchführen.

Kühflüssigkeit -

Kühflüssigkeit nimmt Abwärme des Motors auf und leitet diese über den Kühler an die Luft ab. Kühflüssigkeitsstand verursacht Überhitzung und unter Umständen ernste Motorschäden. Den Kühflüssigkeitsstand jeden Tag vor der Fahrt prüfen und die Wartung und Einstellungen gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung durchführen. Bei niedrigem Kühflüssigkeitsstand die Kühflüssigkeit nachfüllen. Die Kühflüssigkeit gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung wechseln.

Angaben zur Kühflüssigkeit

Um die Aluminiumteile von Motor und Kühler vor Rost und Korrosion zu schützen, muss die Kühflüssigkeit Rost- und Korrosionsschutzmittel enthalten. Ohne Rost- und

Korrosionsschutzmittel kommt es zu Rost und Kalkablagerungen im Kühlmantel und im Kühler. Dies verengt die Kühlmittelkanäle und vermindert die Kühlleistung.

ACHTUNG

Kühflüssigkeit mit Korrosionsschutzmittel für Aluminiummotoren und -kühler enthalten für den menschlichen Körper schädliche Chemikalien. Trinken von Kühflüssigkeit kann zu schweren Verletzungen mit Todesfolge führen. Kühflüssigkeit gemäß den Herstellerangaben verwenden.

Das Frostschutzmittel muss mit sauberem weichem, am besten aber mit destilliertem Wasser verdünnt werden.

HINWEIS

Die Verwendung von hartem Wasser verursacht Kalkablagerungen im Kühlsystem, was die Kühlleistung stark mindert.

Falls die Außentemperaturen unter den Gefrierpunkt fallen, muss ein Dauerfrostschutzmittel mit Korrosionsschutzmitteln für Aluminiummotoren und -kühler verwendet werden, um das Kühlsystem sowohl gegen Rost und Korrosion als auch gegen Vereisung zu schützen.

Ein Dauerfrostschutzmittel im Kühlsystem verwenden (weiches Wasser mit Äthylenglykol und Rost- sowie Korrosionsschutzmitteln für Leichtmetallmotoren und Kühler). Das Dauerfrostschutzmittel muss entsprechend den Herstellerangaben mit

sauberem weichen, am besten aber mit destilliertem Wasser verdünnt werden.

HINWEIS

Handelsübliche Dauerfrostschutzmittel besitzen Korrosions- und Rostschutzeigenschaften. Der Rostschutzeffekt geht bei zu starker Verdünnung verloren. Dauerfrostschutzmittel entsprechend den Herstellerangaben verdünnen.

ANMERKUNG

- *Das bei der Werksauslieferung im Kühlsystem enthaltene Kühlmittel enthält ein Dauerfrostschutzmittel. Dieses Frostschutzmittel ist grün und enthält Ethylenglykol. Es ist zu*

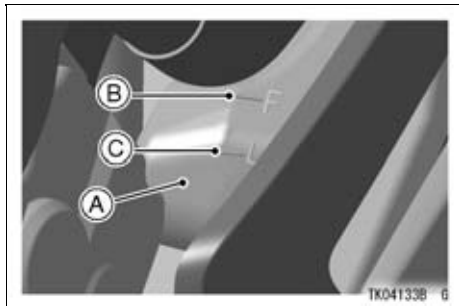
142 WARTUNG UND EINSTELLUNG

50% mit Wasser verdünnt und hat einen Gefrierpunkt von -35°C .

Kühlflüssigkeitsstandkontrolle

- Das Motorrad senkrecht aufstellen.

- Kühlflüssigkeitsstand am Ausgleichsbehälter rechts vom Motor ablesen. Der Kühlflüssigkeitsstand muss zwischen den Höchst- und Mindeststandmarkierungen "F" (Full) und "L" (Low) stehen.



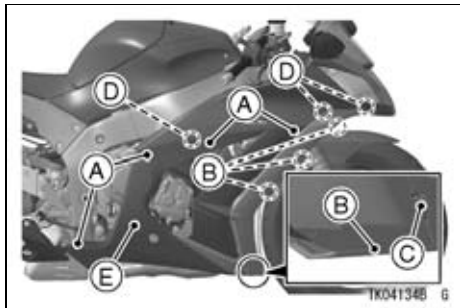
- A. Ausgleichsbehälter**
- B. "F" Höchststandmarkierung**
- C. "L" Mindeststandmarkierung**

ANMERKUNG

- Den Kühlflüssigkeitsstand bei kaltem Motor prüfen (Raum- oder Umgebungstemperatur).
- Ist die Kühlflüssigkeitsmenge zu gering, Kühlflüssigkeit in den Ausgleichsbehälter nachfüllen.
- Den Behälterdeckel abnehmen und Kühlflüssigkeit durch die Einfüllöffnung bis zur Höchststandmarkierung "F" nachfüllen.

Einfüllen von Kühlflüssigkeit

- Die Schrauben und die Schnellnieten entfernen.
- Die Laschen lösen und die rechte Verkleidung und Abdeckung abnehmen.

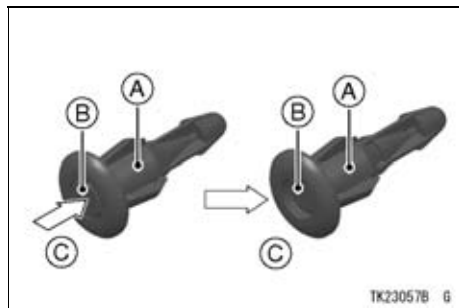


- A. Schrauben
- B. Schnellniete
- C. Große Schnellniete
- D. Laschen
- E. Rechte Verkleidung und Abdeckung

ANMERKUNG

- Die rechte Verkleidung und Abdeckung sind mit Schnellnieten und großen Schnellnieten befestigt.
- Die große Schnellniete kann durch Herausziehen des Mittelstiftes aus der Schnellniete mit einem Schraubendreher entfernt werden. Beim Installieren zuerst die große Schnellniete in die Öffnung in der Verkleidung einsetzen und durch Hineindrücken des Mittelstiftes sichern.
- Die Schnellnieten könnten durch Hineindrücken des Mittelstiftes entfernt werden. Beim Installieren zuerst den Mittelstift ganz hochziehen und dann nach dem Einsetzen der Niete den Mittelstift hineindrücken.

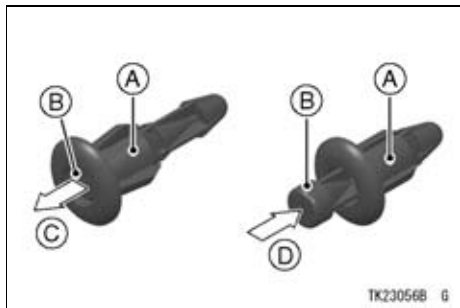
Ausbau von Schnellnieten



TK23057B G

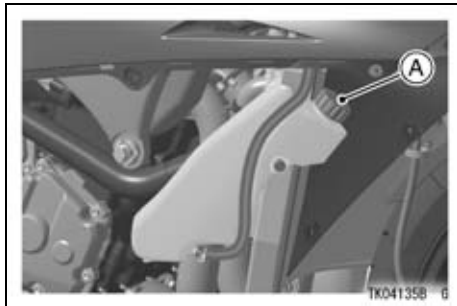
- A. Schnellniete
- B. Mittelstift
- C. Hineindrücken

Einbau von Schnellnieten



- A. Schnellniete
- B. Mittelstift
- C. Ganz hochziehen
- D. Hineindrücken

- Den Behälterdeckel abnehmen und Kühlflüssigkeit durch die Einfüllöffnung bis zur Höchststandmarkierung "F" nachfüllen.



A. Ausgleichsbehälterdeckel

ANMERKUNG

- *Im Notfall kann der Ausgleichsbehälter mit reinem Wasser aufgefüllt werden; anschließend das richtige Mischungsverhältnis durch Zugabe*

146 WARTUNG UND EINSTELLUNG

von Frostschutzkonzentrat so bald wie möglich wiederherstellen.

HINWEIS

Falls häufig Kühlflüssigkeit nachgefüllt werden muss, oder falls sich der Ausgleichsbehälter vollständig entleert, ist das Kühlsystem möglicherweise undicht. Lassen Sie in diesem Fall das Kühlsystem von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen.

Kühlflüssigkeit wechseln

Die Kühlflüssigkeit gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler wechseln lassen.

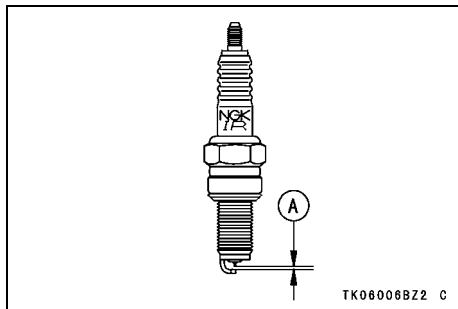
Zündkerzen

Die serienmäßige Standardzündkerze ist in der entsprechenden Tabelle angegeben. Die Zündkerzen müssen gemäß Tabelle für regelmäßige Wartung erneuert werden.

Das Ausbauen der Zündkerzen ist von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler durchzuführen.

Zündkerze

Serienmäßige Zündkerze:	NGK CR9EIA-9
Elektrodenabstand:	0,8 – 0,9 mm
Anzugsmoment:	13 Nm (1,3 kgf·m)



A. Elektrodenabstand

Ventilspiel

Der Verschleiß von Ventil und Ventilsitz verringert das Ventilspiel und die Steuerzeiten stimmen nicht mehr.

HINWEIS

Wenn das Ventilspiel nicht nachgestellt wird, bleiben die Ventile durch den Verschleiß schließlich teilweise geöffnet, wodurch sich die Leistung verschlechtert, Ventile und Ventilsitze verbrennen und schwere Motorschäden die Folge sein können.

Das Ventilspiel sollte für jedes Ventil gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung überprüft und eingestellt werden.

Die Überprüfung und Einstellung sollte von einem autorisierten

148 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Kawasaki-Vertragshändler durchgeführt werden.

Abgaskontrollsystem KCA

Beim KCA-System (Kawasaki Clean Air System) handelt es sich um ein Sekundärluftsystem, das für eine vollständigere Verbrennung sorgt. Die nach der Verbrennung in das Auspuffsystem geleiteten Abgase sind noch heiß genug, um weiterbrennen zu können. Durch das KCA-System wird dem Auspuffsystem Luft zugeführt, um den zur weiteren Verbrennung der Abgase nötigen Sauerstoff zu liefern. Aufgrund dieser verlängerten Verbrennung wird nicht nur unverbranntes Kraftstoff-Luft-Gemisch vollständig verbrannt, sondern ein großer Teil des Kohlenmonoxids in Kohlendioxid umgewandelt.

Luftansaugventile -

Das Luftansaugventil ist ein Rückschlagventil, das den Eintritt von Luft aus dem Luftfiltergehäuse in den Auslass erlaubt. Die durch das Ventil

eintretende Luft kann jedoch nicht mehr zurückströmen. Die Luftansaugventile gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung kontrollieren. Außerdem sind die Luftansaugventile bei nicht erreichbarem Rundlauf des Motors, drastisch verringerter Motorleistung und ungewöhnlichen Motorgeräuschen zu prüfen.

Ausbau und Prüfen der Luftansaugventile sollten nur von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler durchgeführt werden.

Abgasregelsystem

Dieses Motorrad ist mit einem Abgasregelsystem ausgerüstet. Dieses System regelt das Ventil im Abgasrohr und liefert eine stabile Motorleistung bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Das Abgasregelsystem wird von der ECU gesteuert und sollte von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler eingestellt oder gewartet werden.



A. Seilzüge des Abgasregelsystems

HINWEIS

Das Abgasregelsystem nicht selbst einstellen. Eine falsche Einstellung verursacht eine schlechte Motorleistung und Motorschäden.

Luftfilter

Ein verstopfter Luftfilter behindert die Luftaufnahme des Motors, führt zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch sowie schlechterer Motorleistung und verursacht Zündkerzenverrußung.

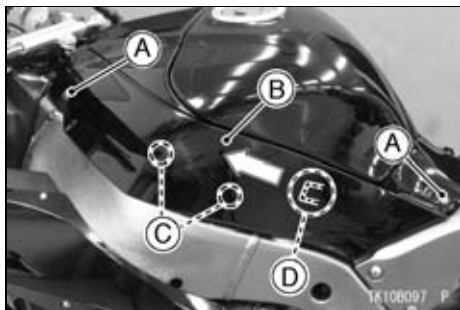
Das Luftfilterelement für dieses Motorrad besteht aus einem nassen Papierfilter, der nicht gereinigt werden kann.

Das Luftfilterelement muss entsprechend der Tabelle für regelmäßige Wartung ersetzt werden. Bei Fahrten in Staub, Regen oder Schlamm muss das Element häufiger gewartet werden als in den empfohlenen Abständen.

HINWEIS

Nur das empfohlene Luftfilterelement verwenden (Kawasaki-Teilenummer 11013-0041 oder gleichwertig). Die Verwendung von anderen Luftfilterelementen führt zu vorzeitigem Luftfilterverschleiß oder zu geringerer Motorleistung.

- Fahrersitz ausbauen (siehe Abschnitt Sitze im Kapitel Allgemeines).
- Die Schrauben aus den seitlichen Abdeckungen des Kraftstofftanks links und rechts entfernen.



- A. Schrauben
- B. Seitenabdeckung des Kraftstofftanks
- C. Haltenasen
- D. Lasche

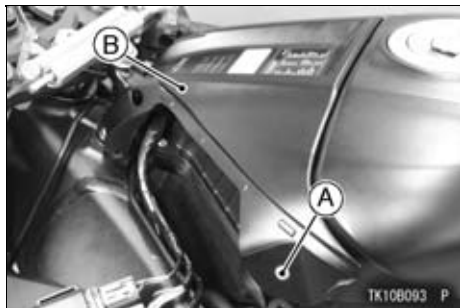
152 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Die Abdeckungen von vorne her vorsichtig nach außen ziehen, um die Haltenasen zu lösen.
- Zum Entfernen der Seitenabdeckungen des Kraftstofftanks die Abdeckungen nach vorne schieben, um die Lasche aus dem Schlitz zu lösen.

ANMERKUNG

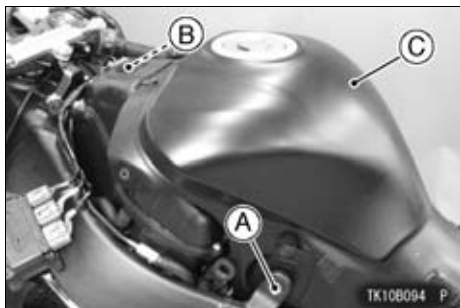
- Die linken Seitenabdeckungen des Kraftstofftanks herausziehen, ohne die ECU-Steckverbinder zu unterbrechen.

- Die Schraube und vordere Kraftstofftankabdeckung entfernen.



- A. Schrauben
- B. Vordere Kraftstofftankabdeckung

- Die Kraftstofftank-Befestigungsschrauben ausbauen.
- Den Steckverbinder des Sensors auf der Luftfiltergehäuseabdeckung unterbrechen.



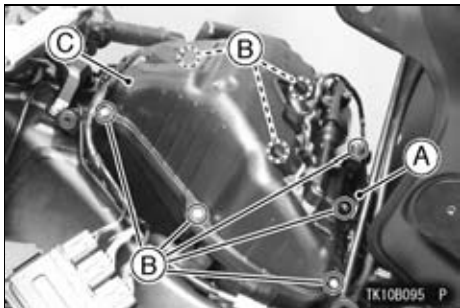
- A. Schrauben**
- B. Stecker**
- C. Kraftstofftank**

- Den Kraftstofftank vorne anheben und die daran angeschlossenen Entlüftungsschläuche unterbrechen.

- Den Kraftstofftank vorsichtig auf einem geeigneten Werkzeug abstützen.
- Die Steckverbinderhalterungen auf der Rückseite des Luftfiltergehäuses lösen.

154 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Die Schrauben entfernen und die Luftfiltergehäuseabdeckung samt Kabelbaum und Kraftstoffschläuchen abnehmen.



- A. Steckverbinderhalterungen
- B. Schrauben
- C. Luftfiltergehäusedeckel

- Das Luftfilterelement herausziehen.



A. Luftfilterelement

- Einen sauberen, fusselfreien Lappen über den Luftfilterkanal und das Luftfiltergehäuse legen, um ein Eindringen von Fremdkörpern zu vermeiden.

⚠ ACHTUNG

Wenn Schmutz oder Staub in das Kraftstoffsystem eindringt, kann die Drosselklappe klemmen oder funktionsunfähig werden und eine gefährliche Betriebsbedingung verursachen.

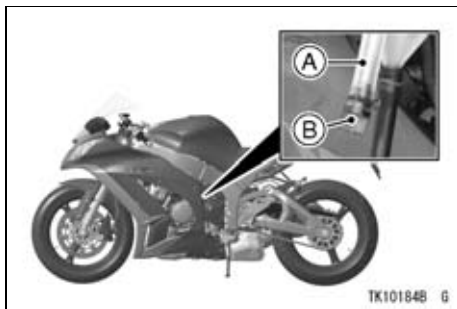
HINWEIS

Das Eindringen von Schmutz oder Staub in den Motor führt zu übermäßigem Verschleiß und möglicherweise zu Motorschäden.

- Für den Filter- und Kraftstofftankbau die Ausbaureihenfolge umkehren.

Öl ablassen

- Den transparenten Behälter auf der linken Seite des Motors daraufhin überprüfen, ob Öl oder Wasser aus dem Luftfiltergehäuse herausgelaufen ist.



A. Transparenter Schlauch

B. Stopfen

- Ist Öl im Schlauch, den Stopfen entfernen und das Öl ablassen.

 **ACHTUNG**

Öl auf den Reifen verringert die Reifenhaftung und kann Unfälle und Verletzungen verursachen. Nach dem Ablassen unbedingt den Stopfen im Ablaufschlauch anbringen.

Drosselklappenbetätigung

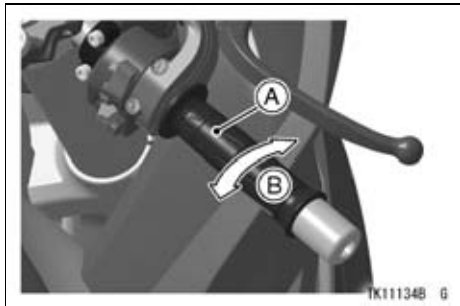
Das Gasdrehgriffspiel jeden Tag vor der Fahrt prüfen und Wartung und Einstellungen gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung durchführen. Bei Bedarf einstellen.

Gasdrehgriff -

Der Gasdrehgriff steuert die Drosselklappen. Falls der Gasdrehgriff wegen Seilzugdehnung oder falscher Einstellung zuviel Spiel aufweist, sprechen die Vergaser insbesondere bei niedriger Drehzahl verzögert an. Außerdem kann sich die Drosselklappe bei Vollgas nicht ganz öffnen. Hat der Gasdrehgriff jedoch gar kein Spiel, ist die Drosselklappe schwer zu kontrollieren und die Leerlaufdrehzahl unregelmäßig.

Prüfung

- Prüfen, dass das Gasdrehgriffspiel korrekt ist. Hierzu den Gasdrehgriff langsam vor- und zurückdrehen.



- A. Gasdrehgriff
B. Gasdrehgriffspiel

Gasdrehgriffspiel

2 – 3 mm

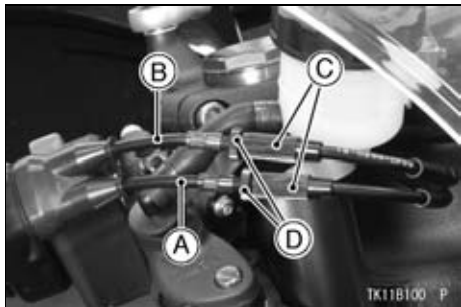
- Das Spiel ggf. korrigieren.

Einstellung

- Die Sicherungsmuttern am oberen Ende der Gaszüge lösen und beide Einstellmutter ganz hineindrehen, um maximales Gasdrehgriffspiel zu erhalten.
- Die Einstellmutter des Gasschließzugs so weit herausdrehen, bis bei völlig geschlossenem Gasdrehgriff kein Spiel mehr vorhanden ist. Die Sicherungsmutter anziehen.

158 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Den Öffnungszugeinsteller herausdrehen, bis das Spiel am Gasdrehgriff in Ordnung ist. Die Sicherungsmutter anziehen.



- A. Schließzug
- B. Öffnungszug
- C. Einsteller
- D. Sicherungsmuttern

- Falls das Gaszugspiel nicht mit dem oberen Seilzugeinsteller eingestellt werden kann, muss die Einstellung von einem autorisierten Kawasaki-

Vertragshändler vorgenommen werden.

- Den Lenker bei Leerlauf des Motors auf beide Seiten drehen. Falls die Lenkerbewegung sich auf die Leerlaufdrehzahl auswirkt, sind die Gaszüge falsch eingestellt, falsch verlegt oder beschädigt. Solche Bedingungen müssen vor dem Fahren auf jeden Fall beseitigt werden.

⚠ ACHTUNG

Falsch eingestellte, falsch verlegte oder beschädigte Gaszüge beeinträchtigen die Fahrsicherheit. Sicherstellen, dass die Seilzüge richtig eingestellt, einwandfrei verlegt und nicht beschädigt sind.

Synchronisierung des Motorunterdrucks

Eine Synchronisierung des Motorunterdrucks muss regelmäßig in Übereinstimmung mit der Tabelle für regelmäßige Wartung von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler geprüft und eingestellt werden.

ANMERKUNG

- *Eine mangelhafte Synchronisierung des Motorunterdrucks erzeugt einen instabilen Leerlauf, träge Gasannahme und verringerte Motorleistung.*

Leerlaufdrehzahl

Die Überprüfung der Leerlaufdrehzahl ist gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung durchzuführen.

Dieses Motorrad ist mit einem Leerlaufregelventil ausgestattet. Nach jeder Verstellung des Leerlaufs sollte die Leerlaufregelung von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüft werden.

Leerlaufdrehzahl

1.050 – 1.150 U/min

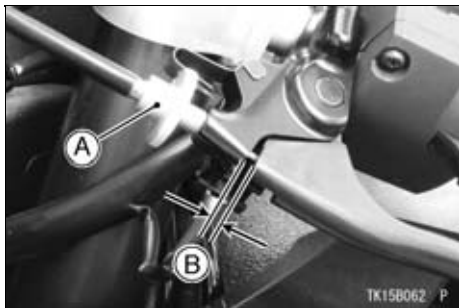
Kupplung

Da sich bei längerem Gebrauch die Reibungsplatte abnutzt und der Kupplungsseilzug dehnt, muss die Kupplung jeden Tag vor dem Fahren überprüft und entsprechend der Tabelle für regelmäßige Wartung eingestellt werden.

Prüfung

- Sicherstellen, dass der Kupplungshebel sich ordnungsgemäß zurückstellen lässt und dass die Seilzugseele sich ruckfrei bewegt. Bei Bestehen jeglicher Unregelmäßigkeiten den Kupplungszug von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler prüfen lassen.

- Spiel des Kupplungszugs wie in der Abbildung dargestellt prüfen.



A. Einsteller

B. Spiel des Kupplungszugs

Spiel des Kupplungszugs

2 – 3 mm

Stimmt das Spiel nicht, so ist das Spiel des Hebels wie folgt einzustellen.

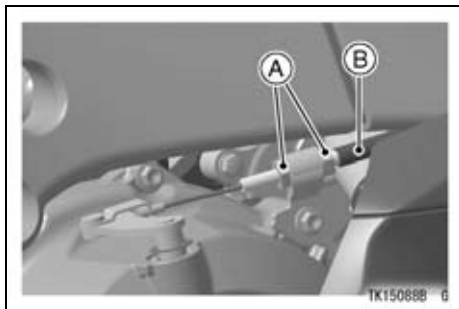
Einstellung

- Den Einsteller so drehen, dass sich am Kupplungshebel das richtige Spiel einstellt.

⚠ ACHTUNG

Zuviel Spiel im Kupplungsseilzug kann das Auskuppeln verhindern und einen Unfall mit schweren Verletzungen oder Todesfolge verursachen. Beim Einstellen des Kupplungsseilzuges darauf achten, dass das obere Ende des Seilzugmantels vollständig in seiner Halterung sitzt, damit es nicht erst später in die richtige Position rutscht und ein zu großes Seilzugspiel verursacht.

- Sofern dies nicht möglich ist, die Muttern am unteren Ende des Kupplungszugs verwenden.



A. Muttern

B. Kupplungsseilzug

 **ACHTUNG**

Motor und Abgassystem werden im normalen Betrieb sehr heiß und können schwere Verbrennungen verursachen. Einen heißen Motor oder ein heißes Auspuffrohr während der Einstellung der Kupplung nicht berühren.

ANMERKUNG

- *Nach der Einstellung den Motor starten und sicherstellen, dass die Kupplung nicht rutscht und ordnungsgemäß ausrückt.*
- *Kleinere Korrekturen am Einsteller des Kupplungshebels vornehmen.*

 **GEFAHR**

Abgase enthalten Kohlenmonoxid, ein farbloses, geruchloses, giftiges Gas. Einatmen von Kohlenmonoxid kann schwere Gehirnschäden verursachen oder zum Tod führen. Den Motor **NICHT** in geschlossenen Räumen laufen lassen. Nur in gut belüfteten Räumen betreiben.

Antriebskette

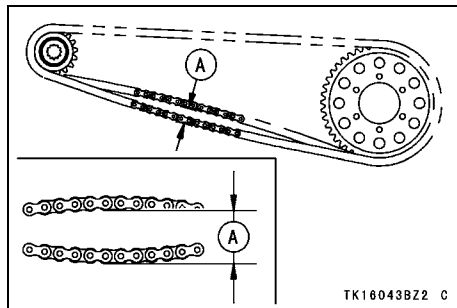
Zur Fahrsicherheit und um übermäßigen Verschleiß zu vermeiden, muss vor dem Fahren gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung die Schmierung und der Durchhang der Antriebskette geprüft werden. Bei starkem Verschleiß oder ungenauer Einstellung der Kette, egal, ob zu locker oder zu straff, könnte sie vom Kettenrad springen oder reißen.

ACHTUNG

Eine Kette, die reißt oder von den Kettenrädern springt, kann am Motorritzel hängenbleiben oder das Hinterrad blockieren. Schäden am Motorrad und ein Verlust der Fahrzeugkontrolle wären die Folge. Vor dem Fahren stets die Kette auf Beschädigung und richtige Einstellung überprüfen.

Prüfung des Kettendurchhangs

- Das Motorrad auf den Seitenständer stellen.
- Das Hinterrad drehen, um die Position zu ermitteln, an der die Kette am straffsten ist und den maximalen Kettendurchhang durch Hochziehen und Herunterdrücken der Kette in der Mitte zwischen Motorkettenrad und Antriebsradkettenrad messen.



A. Kettendurchhang

164 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Entspricht der gemessene Ketten-durchhang nicht dem Sollwert, ist die Antriebskette entweder zu straff oder zu locker und der Kettendurchhang muss korrigiert werden.

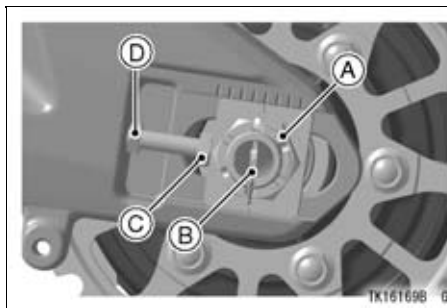
Antriebsketten-Durchhang

Standard: 25 – 35 mm

Einstellung des Kettendurchhangs

- Den Splint entfernen und die Achsmutter lösen.

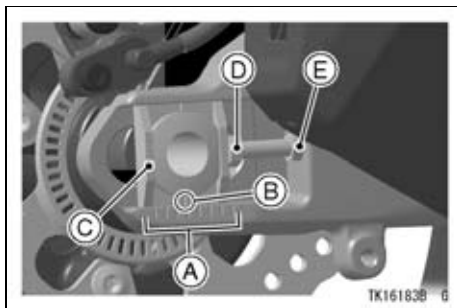
- Die Sicherungsmuttern am rechten und linken Ketteneinsteller lockern.



- A. Achsmutter**
- B. Splint**
- C. Einsteller**
- D. Sicherungsmutter**

- Bei zu lockerer Kette den rechten und linken Ketteneinsteller gleichmäßig herausdrehen.
- Falls die Kette zu straff ist, die Einsteller links und rechts um den gleichen Abstand hineindrehen.

- Beide Einsteller um den gleichen Abstand herausdrehen, bis die Kette den richtigen Durchhang hat. Um Kette und Rad richtig ausgerichtet zu halten, muss die Kerbe an der linken Radeinstellungsanzeige zur selben Markierung am Schwingenhebel ausgerichtet sein, wie es bei der Kerbe der rechten Radeinstellungsanzeige der Fall ist.



- A. Markierungen
- B. Kerbe
- C. Anzeige
- D. Einsteller
- E. Sicherungsmutter

ANMERKUNG

- *Die Radspur kann auch mit einem Richtlineal oder mittels Seilmethode überprüft werden.*

 **ACHTUNG**

Eine schlechte Ausrichtung des Rades führt zu Verschleiß außerhalb der Norm und kann zu Gefährdung während der Fahrt führen. Das Hinterrad mit Hilfe der Markierungen an der Schwinge oder durch Messen des Abstandes von Achszentrum und Schwingenachse ausrichten.

- Die Sicherungsmuttern beider Ketteneinsteller festziehen.
- Die Achsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment

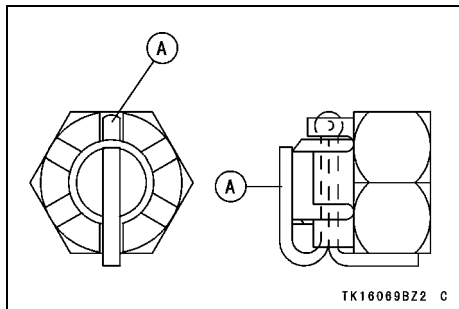
Achsmutter:

127 Nm (13,0 kgf·m)

ANMERKUNG

- *Ist kein Drehmomentschlüssel verfügbar, so sind diese Arbeiten von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler vorzunehmen.*
- Rad drehen, Kettendurchhang erneut in der am stärksten gespannten Position messen und bei Bedarf nachstellen.

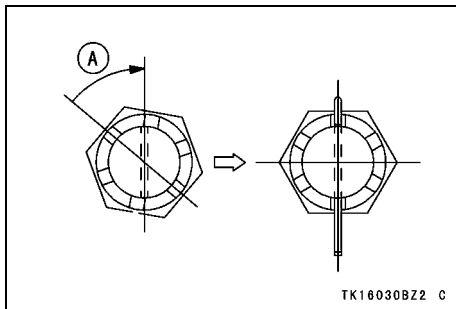
- Durch Achsenmutter und Achse einen neuen Splint einführen und die Enden auseinanderbiegen.



A. Splint

ANMERKUNG

- Falls die Schlitze in der Mutter beim Einführen des Splints nicht mit dem Splintloch in der Achsenwelle übereinstimmen, die Mutter bis zur Ausrichtung im Uhrzeigersinn anziehen.
- Dies sollte binnen 30 Grad Achsmutterdrehung erreicht sein.
- Wenn der Schlitz am nächstliegenden Loch vorbeigedreht wird, einmal lösen und erneut festziehen.



A. Im Uhrzeigersinn drehen

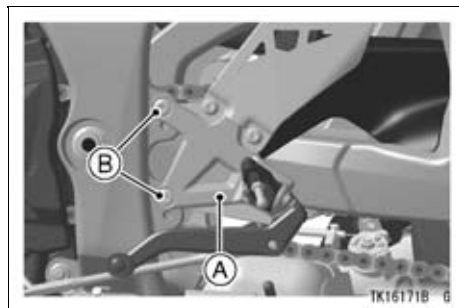
ACHTUNG

Eine lockere Achsmutter kann einen Unfall verursachen und zu schweren Verletzungen mit Todesfolge führen. Die Achsmutter auf das geeignete Anzugsmoment festziehen und einen neuen Achssplint einbauen.

- Hinterradbremse prüfen (siehe Abschnitt Bremsen in diesem Kapitel).

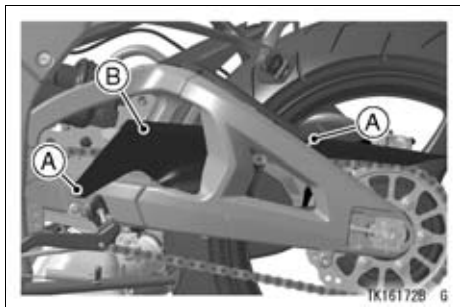
Prüfung auf Verschleiß

- Die Schrauben aus der Halterung der linken Fahrerfußraste herausdrehen.



- A. Halterung der linken Fahrerfußraste
B. Schrauben

- Die Schrauben und Kettenabdeckung ausbauen.

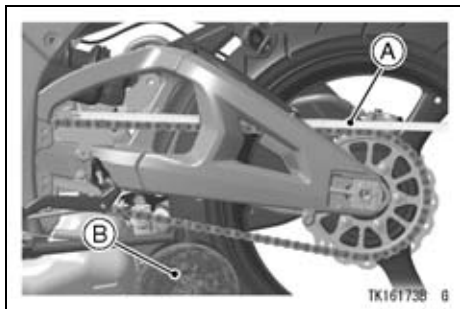


- A. Schrauben**
- B. Kettenabdeckung**

- Die Kette mit den Kettenspannern oder durch Anhängen eines 10-kg-Gewichtes an die Kette straff spannen.
- Die Länge von 20 Kettengliedern in einem geraden Kettenbereich von der Mitte des 1. Kettengliedbolzens

bis zur Mitte des 21. Kettengliedbolzens messen. Da die Kette ungleichmäßig verschleifen kann, ist die Messung an mehreren Stellen vorzunehmen.

- Übersteigt die Länge den Grenzwert, die Kette ersetzen.



- A. Messen**
- B. Gewicht**

170 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Länge von 20 Gliedern der Antriebskette

Grenzwert:
319 mm

ANMERKUNG

- *Die Kettenabdeckung und die Fahrerfußrastenhalterung in umgekehrter Ausbaureihenfolge einbauen.*
- *Die Halterung der linken Fahrerfußraste so montieren, dass beide Fußrasten auf gleicher Höhe liegen.*
- *Ein nicht-permanentes Gewindedichtmittel auf die vordere Schraube der Kettenabdeckung auftragen.*

Anzugsmoment

Schraube für Halterung der Fahrerfußraste:
25 Nm (2,5 kgf·m)



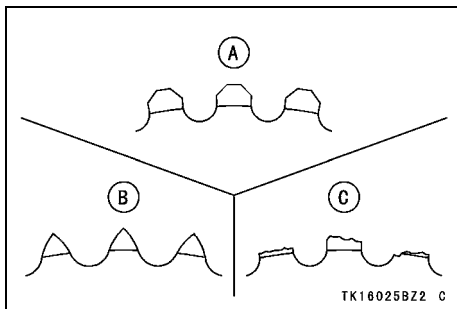
ACHTUNG

Aus Sicherheitsgründen nur die serienmäßig eingebaute Kette verwenden. Es handelt sich hierbei um eine Endloskette, die zum Zwecke des Einbaus nicht getrennt werden darf. Diese Kette muss von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler eingebaut werden.

- Das Hinterrad drehen, um die Antriebskette auf beschädigte Rollen und lose Bolzen und Kettenglieder zu prüfen.
- Ebenfalls die Kettenräder auf ungleichmäßigen Verschleiß und extrem verschlissene bzw. beschädigte Zähne prüfen.

ANMERKUNG

- *Der Kettenradverschleiß ist zu Zwecken der Veranschaulichung übertrieben dargestellt. Siehe Werkstatt-Handbuch für Verschleißgrenzen.*



- A. Gute Zähne**
B. Abgenutzte Zähne
C. Beschädigte Zähne

- Bei Vorliegen jeglicher Unregelmäßigkeit die Antriebskette und/oder die Kettenräder von einem

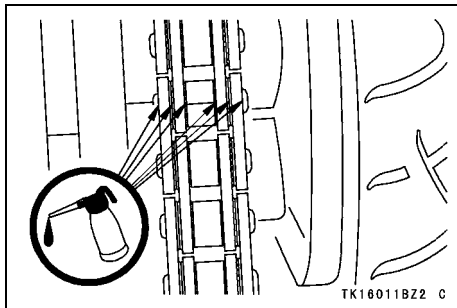
autorisierten Kawasaki-Vertragshändler erneuern lassen.

Schmierung

Die Schmierung ist außerdem nach jeder Fahrt im Regen oder auf nasser Straße erforderlich oder wann immer die Kette trocken erscheint. Es sollte kein leichtes sondern ein schweres Öl, wie z. B. SAE 90, verwendet werden, da es länger an der Kette bleibt und besser schmiert.

172 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Auf die Seiten der Kettenrollen so Öl auftragen, dass das Öl in die Buchsen und Kettenrollen eindringt. Öl auf den O-Ringen auftragen, so dass die O-Ringe mit Öl benetzt sind. Überschüssiges Öl abwischen.

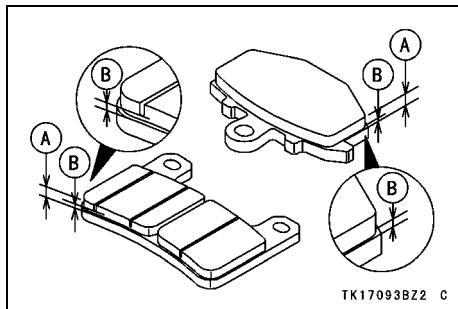


- Ist die Kette besonders stark verunreinigt, so ist sie mit Dieseldieselkraftstoff oder Kerosin zu waschen, um dann Öl gemäß oben stehender Beschreibung aufzutragen.

Bremsen

Bremsbelagverschleißkontrolle

Bremsen auf Verschleiß prüfen. Wenn die Stärke eines Bremsbelags bei einem der Bremssättel vorne oder hinten 1 mm unterschreitet, beide Beläge des Bremssattels als Satz erneuern. Der Wechsel der Bremsbeläge sollte nur von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler durchgeführt werden.



A. Belagstärke
B. 1 mm

Bremsflüssigkeit -

Gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung den Bremsflüssigkeitsstand in den Behältern vorne und hinten prüfen und die Flüssigkeit wechseln. Die Bremsflüssigkeit ist außerdem bei Verunreinigung durch Staub oder Wasser zu wechseln.

Angaben zur Flüssigkeit

Ausschließlich eine mit DOT4 gekennzeichnete Hochleistungsflüssigkeit verwenden.

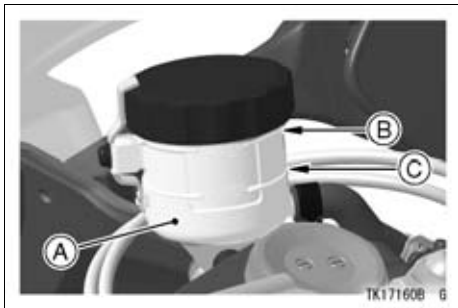
HINWEIS

Keine Bremsflüssigkeit an lackierte Flächen lassen.
Niemals in offenen oder seit längerem unversiegelten Behältern aufbewahrte Bremsflüssigkeit verwenden.
Die Anschlussstellen der Anlage auf Flüssigkeitslecks prüfen.
Die Bremsschläuche auf Beschädigung prüfen.

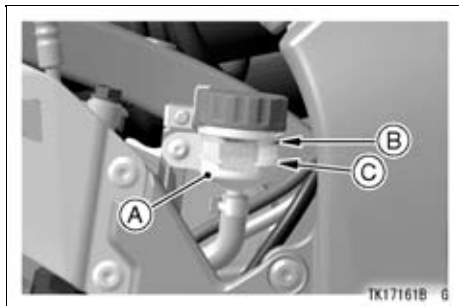
174 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Flüssigkeitsstandkontrolle

- Bei senkrecht stehenden Bremsflüssigkeitsbehältern muss der Flüssigkeitsstand sich zwischen den Mindest- und Höchststandmarkierungen befinden.



- A. Vorderrad-Bremsflüssigkeitsbehälter
- B. Obere Füllstandlinie
- C. Untere Füllstandlinie



- A. Hinterrad-Bremsflüssigkeitsbehälter
- B. Obere Füllstandlinie
- C. Untere Füllstandlinie

- Falls die Bremsflüssigkeit in einem der Behälter unter der Mindeststandmarkierung steht, die Bremsanlage auf Lecks prüfen und den Behälter bis zur Höchststandmarkierung mit Bremsflüssigkeit auffüllen.

ACHTUNG

Das Mischen von verschiedenen Marken und Arten von Bremsflüssigkeit kann die Wirkung des Bremssystems beeinträchtigen und einen Unfall mit Verletzungen und Todesfolge verursachen. Niemals Bremsflüssigkeiten verschiedenen Typs oder verschiedener Marken mischen. Falls beim Nachfüllen nicht feststeht, welche Flüssigkeit sich bereits im Behälter befindet, muss die Flüssigkeit vollständig gewechselt werden.

ANMERKUNG

- Den Deckel des Bremsflüssigkeitsbehälters zunächst handfest zudrehen und dann bei festgehaltenem Behälter um 1/6 Umdrehung weiter festdrehen.



- A. Ausgleichsbehälter
- B. Deckel
- C. Im Uhrzeigersinn
- D. 1/6 Umdrehung

176 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Flüssigkeitswechsel

Die Bremsflüssigkeit von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler wechseln lassen.

Vorder- und Hinterradbremse -

Der Bremsscheiben- und Bremsbelagverschleiß wird automatisch ausgeglichen und wirkt sich nicht auf die Hand- und Fußbremshebelfunktion aus. An den Vorder- und Hinterradbremse sind daher keine Einstellungen erforderlich.

ACHTUNG

Luft in den Bremsleitungen beeinträchtigt die Bremsleistung und kann zu einem Unfall mit Verletzungen und Todesfolge führen. Falls sich Hand- oder Fußbremshebel bei der Betätigung schwammig anfühlen, befindet sich Luft oder ein Defekt im System. Die Bremse unverzüglich von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler überprüfen lassen.

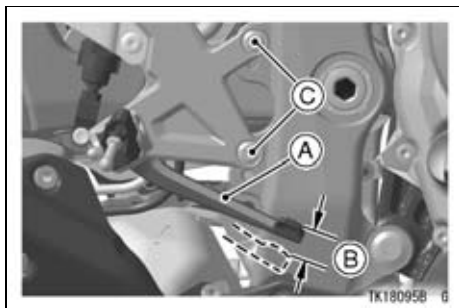
Bremslichtschalter

Beim Betätigen der Vorder- oder Hinterradbremse leuchtet das Bremslicht auf. Die Einstellung des Vorderrad-Bremslichtschalters entfällt; der Hinterrad-Bremslichtschalter ist gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung einzustellen.

Prüfung

- Den Zündschlüssel auf "ON" drehen.
- Das Bremslicht muss beim Betätigen des Handbremshebels aufleuchten.
- Gegebenenfalls den Vorderrad-Bremslichtschalter von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler kontrollieren lassen.

- Das Fußbremshebelspiel und die Funktion des Bremslichtschalters prüfen. Das Bremslicht muss beim Betätigen des Fußbremshebels nach einem korrekten Pedalweg aufleuchten.



- A. Fußbremshebel**
- B. 10 mm**
- C. Schrauben**

- Anderenfalls den Hinterrad-Bremslichtschalter einstellen.

178 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Bremspedalweg

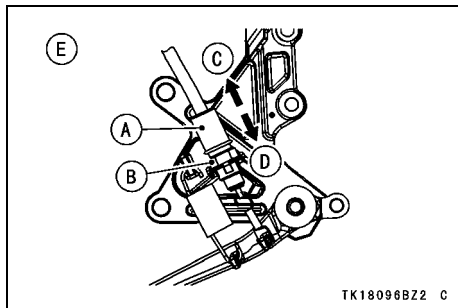
10 mm

Einstellung

- Die Schrauben aus der Halterung der rechten Fahrerfußraste herausdrehen.
- Die Halterung der vorderen Fußraste etwas nach außen ziehen.
- Durch Verdrehen der Einstellmutter kann der Hinterrad-Bremslichtschalter höher oder tiefer gestellt werden.

ANMERKUNG

- Die Fahrerfußrasten müssen auf beiden Seiten auf die gleiche Höhe eingestellt werden. Siehe Position der Fahrerfußraste im Kapitel Allgemeines.



- A. Hinterrad-Bremslichtschalter
- B. Einstellmutter
- C. Leuchtet eher auf
- D. Leuchtet später auf
- E. Ansicht der Halterungsrückseite

HINWEIS

Das Schaltergehäuse bei der Einstellung festhalten, um die elektrischen Kontakte im Inneren des Schalters nicht zu beschädigen.

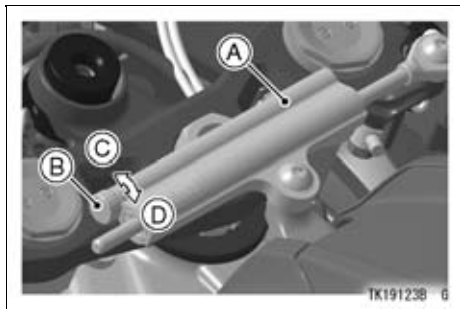
Lenkungsdämpfer

Dieses Motorrad ist mit einem Lenkungsdämpfer ausgerüstet. Kawasaki empfiehlt, den Lenkungsdämpfer im Alltagsbetrieb in der Standardeinstellung zu belassen. Zur Fahrt auf geschlossenen Strecken sollte der Lenkungsdämpfer von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler eingestellt werden.

Die Lenkung muss überprüft und der Lenkungsdämpfer muss jeden Tag vor dem Fahren auf Funktion und Ölaustritt überprüft werden. Außerdem müssen Wartung und Einstellungen gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung durchgeführt werden.

Dämpfungskrafteinstellung

Zum Einstellen der Dämpfungskraft des Lenkungsdämpfers den Dämpfungskrafteinsteller im oder gegen den Uhrzeigersinn drehen (siehe folgende Abbildung).



- A. Lenkungsdämpfer
- B. Dämpfungskrafteinsteller
- C. Weicher
- D. Härter

Standardeinstellung der Lenkungs- dämpfung

18 Klicks*

* : Von der Endposition aus gegen den Uhrzeigersinn.

Vorderradgabel

Die Funktion der Vorderradgabel und Ölaustritt sind gemäß Tabelle für regelmäßige Wartung zu prüfen.

Zur Anpassung an unterschiedliche Belastungszustände können folgende Eigenschaften der Vorderradgabel verstellt werden:

- Federvorspannung
- Zugstufendämpfungskraft
- Druckstufendämpfungskraft



ACHTUNG

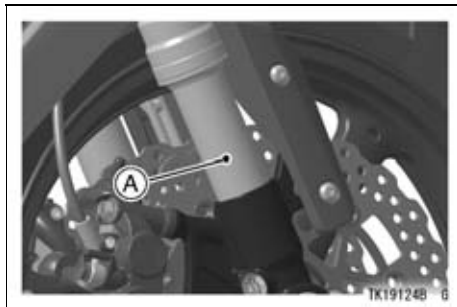
Eine falsche Einstellung der Gabelholme kann die Handhabung und die Stabilität beeinträchtigen und zu Unfällen führen. Die Einstellung der Gabelholme links und rechts muss unbedingt gleich sein.

182 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Überprüfung der Vorderradgabel

- Den Bremshebel anziehen und die Vorderradgabel mehrmals auf und ab pumpen und dabei auf leichtgängigen Hub achten.
- Die Vorderradgabel auf Ölaustritt, Riefenbildung oder Kratzer an der Außenfläche des Innenrohrs sichten.

- Falls irgendwelche Zweifel an der Vorderradgabel bestehen, muss diese von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler geprüft werden.

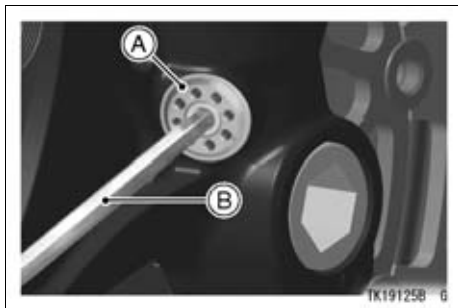


A. Innenrohr

Einstellung der Federvorspannung

Der Federvorspannungseinsteller befindet sich am unteren Ende der beiden Gabelholme und kann wie folgt verstellt werden.

- Um die Federvorspannung zu erhöhen und eine straffere Federung zu erzielen, den Federvorspannungseinsteller mit einem Sechskantschlüssel im Uhrzeigersinn drehen.
- Um die Federvorspannung zu verringern und eine weichere Federung zu erzielen, den Federvorspannungseinsteller gegen den Uhrzeigersinn drehen.



- A. Federvorspannungseinsteller**
B. Sechskantschlüssel

184 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Einstellung der Federvorspannung

Einstellerposition	0*	← 6 Umdrehungen hinein** →	15 Umdrehungen hinein**
Federung	niedrig	← Standard →	stark
Einstellung	weich	← Standard →	hart
Last	leicht	← Standard →	schwer
Fahrbahn	gut	← Standard →	schlecht
Geschwindigkeit	niedrig	← Standard →	hoch

*: Dies ist die Endstellung (ganz nach links gedrehte Stellung).

** : Aus der Endstellung nach rechts gedreht (aus ganz nach links gedrehter Stellung). Dieser Einstellbereich stimmt aufgrund der kleinen Fertigungstoleranzen u.U. nicht genau mit der Zahl der Umdrehungen in der Tabelle überein.

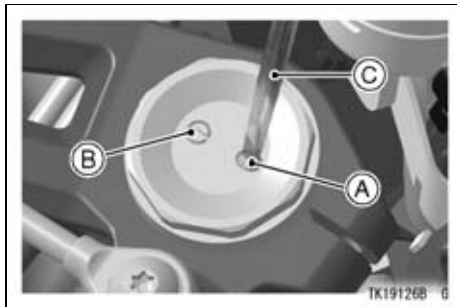
Einstellung des Druckstufendämpfungseinstellers und des Zugstufendämpfungseinstellers

Die Einsteller für die Druckstufendämpfung und die Zugstufendämpfung sind am oberen Ende der beiden Vorderradgabelholme angeordnet.

- Zum Erhöhen der Dämpfungskraft den Einsteller mit einem Schraubendreher im Uhrzeigersinn drehen.
- Den Einsteller gegen den Uhrzeigersinn drehen, um die Dämpfungskraft nach Bedarf zu verringern.

HINWEIS

Den Zug- und Druckstufendämpfungseinsteller nicht gewaltsam hinter die Endposition stellen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.



- A. Druckstufendämpfungseinsteller (COM)**
- B. Zugstufendämpfungseinsteller (TEN)**
- C. Schraubendreher**

186 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Einstellung der Druck- und Zugstufendämpfung

Einsteller- position	Druckstufen- dämpfung	0*	← 4 1/2 Umdre- hung heraus** →	7 Umdrehung he- raus**
	Zugstufen- dämpfung	0*	← 3 3/4 Drehungen heraus** →	5 1/2 Drehungen he- raus**
Dämpfungskraft		stark	← Standard →	niedrig
Einstellung		hart	← Standard →	weich
Last		schwer	← Standard →	leicht
Fahrbahn		schlecht	← Standard →	gut
Geschwindigkeit		hoch	← Standard →	niedrig

*: Dies ist die Endstellung (ganz nach rechts gedrehte Stellung).

** : Aus der Endstellung nach links gedreht (aus ganz nach rechts gedrehter Stellung). Dieser Einstellbereich stimmt aufgrund der kleinen Fertigungstoleranzen u.U. nicht genau mit der Zahl der Umdrehungen in der Tabelle überein.

Die Standardeinstellungen für die Vorderradgabel sind wie folgt:

Standardeinstellung (Vorderradgabel)

Federvorspannungseinsteller	6 Umdrehungen hinein*
Einsteller für Druckstufendämpfung	4 1/2 Umdrehung heraus**
Zugstufendämpfungs-Einsteller	3 3/4 Drehungen heraus**

*: Aus der Endstellung nach rechts gedreht (aus ganz nach links gedrehter Stellung)

** : Aus der Endstellung nach links gedreht (aus ganz nach rechts gedrehter Stellung)

Hinterrad-Stoßdämpfer

Der Hinterrad-Stoßdämpfer ist auf Funktionsfähigkeit und Ölaustritt gemäß Tabelle für regelmäßige Wartung zu prüfen.

Zur Anpassung an unterschiedliche Belastungszustände können folgende Eigenschaften des Hinterrad-Stoßdämpfers verstellt werden:

- Federvorspannung
- Zugstufendämpfungskraft
- Druckstufendämpfungskraft

Prüfung des Hinterrad-Federbeins

- Den Sitz mehrere Male nach unten drücken und dabei den Hub prüfen.
- Den Hinterrad-Stoßdämpfer auf Ölaustritt sichtprüfen.

- Falls irgendwelche Zweifel bezüglich des Hinterrad-Stoßdämpfers bestehen, muss dieser von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler geprüft werden.



A. Hinterrad-Stoßdämpfer

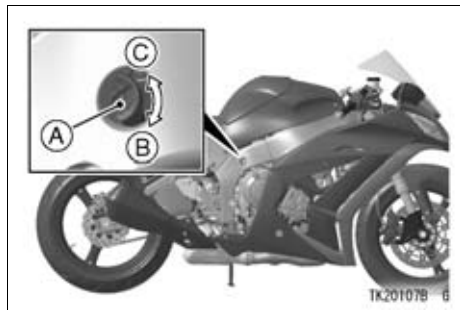
Einstellung der Federvorspannung

Die Federeinstellmutter am Hinterrad-Stoßdämpfer kann eingestellt werden.

Erscheint die Federwirkung zu weich oder zu straff, so ist die Einstellung von einem autorisierten Kawasaki-Vertragshändler vornehmen zu lassen.

Einstellung der Zugstufendämpfung

Der Zugstufendämpfungseinsteller befindet sich am unteren Ende des Hinterrad-Stoßdämpfers.



- A. Zugstufendämpfungseinsteller
- B. Erhöhen der Dämpfungskraft
- C. Verringern der Dämpfungskraft

- Den Zugstufendämpfungseinsteller mit einem Schraubendreher im Uhrzeigersinn drehen, um die Zugstufendämpfung zu erhöhen bzw. gegen den Uhrzeigersinn drehen, um sie zu verringern.

HINWEIS

Den Zugstufendämpfungseinsteller nicht über die Endposition hinaus drehen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.

190 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Einstellung der Zugstufendämpfungskraft

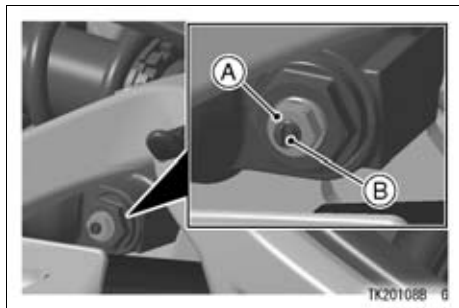
Einstellerposition	0*	← 1 3/4 Drehungen heraus** →	3 Umdrehung heraus**
Dämpfungskraft	stark	← Standard →	niedrig
Einstellung	hart	← Standard →	weich
Last	schwer	← Standard →	leicht
Fahrbahn	schlecht	← Standard →	gut
Geschwindigkeit	hoch	← Standard →	niedrig

*: Dies ist die Endstellung (ganz nach rechts gedrehte Stellung).

** : Aus der Endstellung nach links gedreht (aus ganz nach rechts gedrehter Stellung). Dieser Einstellbereich stimmt aufgrund der kleinen Fertigungstoleranzen u.U. nicht genau mit der Zahl der Umdrehungen in der Tabelle überein.

Einstellung der Druckstufendämpfung

Die Druckstufendämpfungseinsteller für hohe und niedrige Geschwindigkeit befinden sich am Gasbehälter links des Hinterrad-Stoßdämpfers.



- A. Einsteller für hohe Geschwindigkeit**
- B. Einsteller für niedrige Geschwindigkeit**

ANMERKUNG

- *Wenn der Einsteller für die hohe Geschwindigkeit gedreht wird, dreht sich auch der Einsteller für die*

niedrige Geschwindigkeit. Obwohl sich der Einsteller für niedrige Geschwindigkeit mit dem Einsteller für hohe Geschwindigkeit dreht, ändert sich die Position des Einstellers für niedrige Geschwindigkeit nicht.

Einstellung der Druckstufendämpfung für niedrige Geschwindigkeit

- Den Druckstufendämpfungseinsteller für niedrige Geschwindigkeit mit einem Schraubendreher im Uhrzeigersinn drehen, um die Dämpfungskraft zu erhöhen bzw. gegen den Uhrzeigersinn, um sie zu verringern.

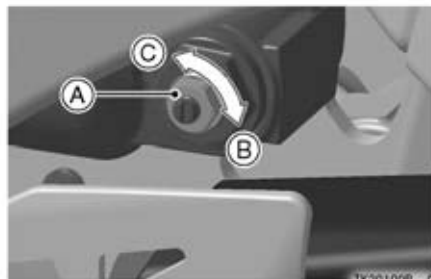
192 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Einstellung der Druckstufendämpfung für hohe Geschwindigkeit

- Den Druckstufendämpfungseinsteller für hohe Geschwindigkeit mit einem Schraubendreher im Uhrzeigersinn drehen, um die Dämpfungskraft zu erhöhen bzw. gegen den Uhrzeigersinn, um sie zu verringern.

HINWEIS

Den Druckstufendämpfungseinsteller nicht über die Endposition hinaus drehen. Eine Beschädigung des Einstellmechanismus könnte die Folge sein.



- A. Einsteller der Druckstufendämpfung für hohe Geschwindigkeiten**
- B. Erhöhen der Dämpfungskraft**
- C. Verringern der Dämpfungskraft**

Druckstufendämpfungseinsteller für hohe und niedrige Geschwindigkeiten

Einstellerpositionen	Hohe Drehzahl	0*	← 2 3/4 Drehungen heraus** →	5 Umdrehung heraus**
	Niedrige Drehzahl	0*	← 2 Umdrehung heraus** →	5 Umdrehung heraus**
Dämpfungskraft		stark	← Standard →	niedrig
Einstellung		hart	← Standard →	weich
Last		schwer	← Standard →	leicht
Fahrbahn		schlecht	← Standard →	gut
Geschwindigkeit		hoch	← Standard →	niedrig

*: Dies ist die Endstellung (ganz nach rechts gedrehte Stellung).

** : Aus der Endstellung nach links gedreht (aus ganz nach rechts gedrehter Stellung). Dieser Einstellbereich stimmt aufgrund der kleinen Fertigungstoleranzen u.U. nicht genau mit der Zahl der Umdrehungen in der Tabelle überein.

Die Standardeinstellungen für die Aufhängung sind wie folgt:

Standardeinstellung (Hinterrad-Stoßdämpfer)

Zugstufendämpfungs-Einsteller		1 3/4 Drehungen heraus*
Einsteller für Druckstufendämpfung	Hohe Drehzahl	2 3/4 Drehungen heraus*
	Niedrige Drehzahl	2 Umdrehung heraus*

194 WARTUNG UND EINSTELLUNG

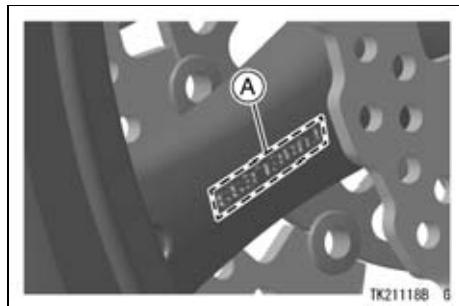
*: Aus der Endstellung nach links gedreht (aus ganz nach rechts gedrehter Stellung)

Räder

Dieses Motorrad ist mit Schlauchlosreifen bestückt. Die Markierung "TU-BELESS" auf Reifenflanke und Rad bedeutet schlauchlos.



A. "TU-BELESS"-Markierung



A. "TU-BELESS"-Markierung

Bei Schlauchlosreifen und -rädern dichten Felge und Reifenkante den Reifen luftdicht ab, so dass der Schlauch entfällt.

 **ACHTUNG**

Der Einbau eines Schlauches in einen schlauchlosen Reifen kann zu einer hohen Reibungshitze mit anschließender Reifenpanne führen. Die Räder und Reifenventile dieses Motorrads sind ausschließlich auf schlauchlose Reifen ausgelegt. Reifen, Räder und Ventile ausschließlich durch Standardteile ersetzen. Niemals Schlauchreifen auf Schlauchlosräder aufziehen. Der Reifen würde nicht korrekt auf der Felge sitzen, wodurch Luft entweichen würde. Niemals einen Schlauch in einen Schlauchlosreifen einlegen. Die im Reifen entstehende Reibungshitze könnte zu einer Reifenpanne führen.

Reifen -*Nutzlast und Reifenluftdruck*

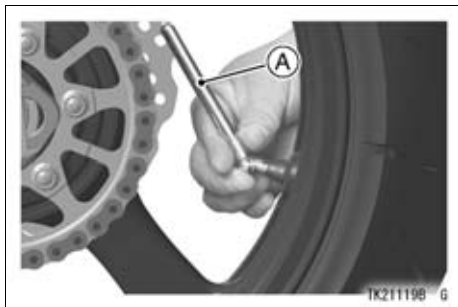
Falscher Reifenluftdruck oder Überschreitung der maximalen Reifenbelastung beeinträchtigen Fahrverhalten, Sicherheit und Leistung des Motorrads. Die freigegebene maximale Beladung zusätzlich zum Fahrzeuggewicht beträgt 180 kg, einschließlich Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehörteile.

- Die Ventilkappe abnehmen.
- Den Reifenluftdruck häufig mit einem präzisen Druckmesser kontrollieren.
- Die Luftventilkappen unbedingt fest einbauen.

ANMERKUNG

- *Den Reifenluftdruck bei kalten Reifen messen (d. h. wenn mit dem Motorrad in den letzten drei Stunden nicht mehr als 1,6 km gefahren wurde).*

- *Der Reifenluftdruck hängt von der Außentemperatur und Höhenlage ab; deshalb sollte er bei Fahrten in Gebieten mit großen Temperatur- und Höhenunterschieden regelmäßig geprüft und korrigiert werden.*



A. Reifenluftdruckmesser

Reifenluftdruck (kalt)

Vorn	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Hinten	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)

Reifenverschleiß und -beschädigung

Mit zunehmendem Verschleiß steigt die Gefahr von Reifenpannen und -schäden. Es wurde statistisch festgestellt, dass 90% aller Reifenausfälle während der letzten 10% der Nutzungsdauer des Reifenprofils (bei einem Verschleiß von 90%) auftreten. Deshalb ist es falsche Sparsamkeit und gefährlich, Reifen glatt zu fahren.

198 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Gemäß der Tabelle für regelmäßige Wartung die Profiltiefe mit einer Profilmesslehre messen; den Reifen erneuern, wenn die Profiltiefe den Grenzwert unterschreitet.



A. Profilmesslehre

Mindestprofiltiefe

Vorn	—	1 mm
Hinten	Unter 130 km/h	2 mm
	Über 130 km/h	3 mm

- Den Reifen auf Risse und Schnitte sichtprüfen und bei starker Beschädigung erneuern. Ausbuchtungen und Unebenheiten weisen auf innere Schäden hin, die einen Reifenwechsel erfordern.
- Im Reifenprofil festsetzende Steine oder Fremdkörper entfernen.

ANMERKUNG

- *Nach einem Reifenwechsel das Rad auswuchten lassen.*

 **ACHTUNG**

Platte Reifen, die repariert worden sind, haben nicht mehr dieselben Eigenschaften wie unbeschädigte Reifen und können plötzlich versagen, was zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge führen kann. Beschädigte Reifen so bald wie möglich ersetzen. Zur Gewährleistung der Fahrsicherheit und -eigenschaften dürfen nur empfohlene Standardreifen mit vorschriftsmäßigem Luftdruck aufgeblasen werden. Wenn mit einem reparierten Reifen gefahren werden muss, 100 km/h nicht überschreiten, bis der Reifen ersetzt worden ist.

ANMERKUNG

- Die gesetzliche Mindestprofiltiefe ist nicht überall dieselbe. Bitte beachten Sie die jeweiligen Vorschriften.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf öffentlichen Straßen stets einhalten.

Standardreifen (schlauchlos)

Vorn	120/70ZR17 M/C (58 W) ● BRIDGESTONE BATTLEAX BT016F CC
Hinten	190/55ZR17 M/C (75 W) ● BRIDGESTONE BATTLEAX BT016R CC

 **ACHTUNG**

Manche Ersatzreifen können die Fahreigenschaften beeinträchtigen und zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge führen. Zur Gewährleistung der Fahrsicherheit und -eigenschaften dürfen nur empfohlene Standardreifen mit vorschriftsmäßigem Luftdruck aufgezo- gen werden.

 **ACHTUNG**

Neue Reifen haben noch eine geringe Reifenhaftung und können dadurch zum Verlust der Fahrzeugkontrolle und zu Verletzungen führen.

Neue Reifen müssen etwa 160 km weit eingefahren werden, bevor sie ihr volles Haftvermögen entfalten. Während dieser Einfahrzeit sollten plötzliche Brems-, Beschleunigungs- und Lenkmanöver vermieden werden.

Batterie

Die Batterie dieses Motorrads ist versiegelt, d.h. die Überwachung des Batteriesäurestands und das Nachfüllen von destilliertem Wasser entfallen.

Der luftdichte Batterieverschluss darf nach der Erstauffüllung vor der Inbetriebnahme nicht mehr geöffnet werden.

Um jedoch die Batterielebensdauer zu maximieren und eine ausreichende Kaltstartleistung der Batterie zum Starten des Motorrads zu gewährleisten, muss der Ladezustand der Batterie ordnungsgemäß aufrechterhalten werden. Bei regelmäßigem Gebrauch dient der Ladestromkreis des Motorrads der Aufrechterhaltung des vollen Batterieladezustands. Wird Ihr Motorrad nur gelegentlich benutzt oder jeweils nur für kurze Strecken, so ist eine Entladung der Batterie wahrscheinlicher.

Aufgrund ihrer inneren Zusammensetzung entladen sich Batterien ständig selbst. Die Entladeleistung ist abhängig vom Batterietyp und der Umgebungstemperatur. Mit Anstieg der Temperatur steigt ebenfalls die Entladeleistung an. Die Leistung verdoppelt sich jeweils alle 15°C.

Elektrozubehör, wie z. B. Digitaluhren und Computerspeicher, verbraucht Strom auch wenn der Zündschlüssel abgezogen ist. Eine voll aufgeladene Batterie kann sich bei einem solchen Stromverbrauch (mit Zündschloss auf "OFF") in Verbindung mit hohen Temperaturen in wenigen Tagen vollständig entladen.

202 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Selbstentladung		
Temperatur	Ca. Anzahl der Tage von 100% geladen bis 100% entladen	
	Blei-Antimon	Blei-Calcium
	Batterie	Batterie
40°C	100 Tage	300 Tage
25°C	200 Tage	600 Tage
0°C	550 Tage	950 Tage

Stromentnahme		
Entladestrom Ampere	Tage von 100% geladen auf 50% entladen	Tage von 100% geladen auf 100% entladen
7 mA	60 Tage	119 Tage
10 mA	42 Tage	83 Tage
15 mA	28 Tage	56 Tage
20 mA	21 Tage	42 Tage
30 mA	14 Tage	28 Tage

Bei sehr kaltem Wetter kann eine ungenügend geladene Batterie leicht einfrieren; hierdurch kann das Gehäuse einreißen und die Platten können sich verziehen. Eine vollständig geladene Batterie kann Temperaturen unter dem Gefrierpunkt schadlos überstehen.

Sulfatierung der Batterie

Die Sulfatierung ist eine häufige Ursache des Batterieausfalls.

Sulfatierung entsteht ebenfalls, wenn die Batterie für längere Zeit entladen bleibt. Sulfat ist ein normales Nebenprodukt bei chemischen Reaktionen innerhalb einer Batterie. Wenn das Sulfat durch das andauernde Entladen in den Zellen kristallisiert, werden die Batterieplatten dauerhaft beschädigt und können die Ladung nicht länger halten. Ein durch Sulfatierung verursachter Batterieausfall wird nicht von der Garantie abgedeckt.

Wartung der Batterie

Der Fahrzeughalter ist für den guten Ladezustand der Batterie verantwortlich. Bei Unterlassung könnte die Batterie ausfallen und Sie könnten mit dem Fahrzeug liegen bleiben.

Wenn Sie das Fahrzeug nicht regelmäßig fahren, sollte die

Batteriespannung wöchentlich mit einem Spannungsmesser gemessen werden. Fällt sie unter 12,8 Volt, so muss die Batterie mit einem geeigneten Batterieladegerät geladen werden (wenden Sie sich an Ihren Kawasaki-Vertragshändler). Werden Sie das Motorrad länger als zwei Wochen nicht betreiben, so muss die Batterie mit einem geeigneten Ladegerät geladen werden. Verwenden Sie kein Schnellladegerät für Fahrzeuge, weil dies die Batterie überladen und beschädigen könnte.

Kawasaki empfiehlt folgende Ladegeräte:

Battery Mate 150-9

OptiMate PRO 4-S/PRO S/PRO 2

Yuasa MB-2040/2060

Christie C10122S

204 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Wenn die genannten Ladegeräte nicht verfügbar sind, ein vergleichbares verwenden.

Ihr Kawasaki-Vertragshändler hilft Ihnen gerne weiter.

Laden der Batterie

- Die Batterie vom Motorrad ausbauen (siehe Batterieausbau).
- Die Kabel vom Ladegerät anschließen und die Batterie mit der auf der Batterie angegebenen Rate (Amperezahl x Stunden) laden. Kann die Rate nicht abgelesen werden, die Batterie mit einer Rate von 1/10 der Batteriekapazität laden.
- Das Ladegerät wird die Batterie voll geladen halten bis Sie soweit sind, dass die Batterie im Motorrad eingebaut werden kann (siehe Batterieeinbau).

HINWEIS

Niemals die Dichtleiste abnehmen, da hierdurch die Batterie beschädigt werden könnte. Diese Batterie nicht durch eine Batterie konventionellen Typs ersetzen, da sonst die elektrische Anlage nicht einwandfrei arbeiten kann.

ANMERKUNG

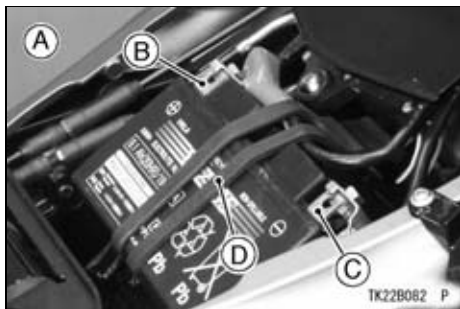
- *Beim Laden der versiegelten Batterie stets die Anweisungen auf dem Batterieetikett befolgen.*

Batterieausbau

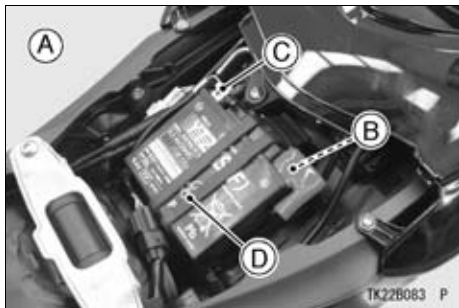
- Den Fahrersitz ausbauen (siehe Abschnitt Sitze im Kapitel ALLGEMEINES).
- Den Zündschalter auf "OFF" drehen und das Minuskabel (-) von der Batterie trennen.
- Die rote Kappe vom Pluspol (+) abnehmen und das Pluskabel (+) von der Batterie trennen.

ANMERKUNG

- Modelle mit und ohne KIBS verwenden unterschiedliche Batterien. Die Plusklemme (+) und die Minusklemme (-) sind seitenverkehrt.



- A. Für Modelle mit KIBS**
- B. Pluspol (+)**
- C. (-) Kabel**
- D. Gummiband**



- A. Für Modelle ohne KIBS
- B. Pluspol (+)
- C. (-) Kabel
- D. Gummiband

- Das Gummiband aushaken.
- Die Batterie aus dem Batteriefach herausnehmen.
- Sicherstellen, dass die Anschlussstellen sauber sind.

Batterieeinbau

- Die Batterie im Batteriefach einsetzen.

- Das Pluskabel (+) anschließen und die rote Kappe auf dem Pluspol (+) anbringen.
- Das Minuskabel (-) am Minuspol (-) anschließen.

HINWEIS

Wird fälschlicherweise das (-) Kabel am (+) Pol der Batterie angeschlossen oder das (+) Kabel am (-) Pol der Batterie, so kann die gesamte elektrische Anlage schwer beschädigt werden.

ANMERKUNG

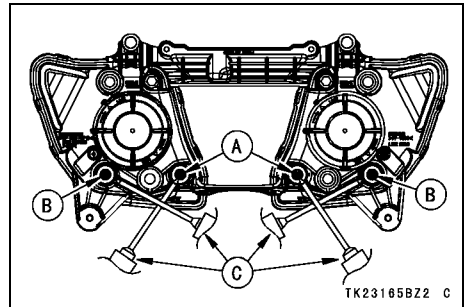
- *Die Batteriepole leicht einfetten, um sie vor Korrosion zu schützen.*
- Den Pluspol (+) mit der roten Kappe abdecken.
- Alle ausgebauten Teile wieder einbauen.

Scheinwerfer

Horizontaleinstellung

Der Scheinwerfer ist horizontal verstellbar. Bei falscher Einstellung leuchtet der Scheinwerfer seitlich statt geradeaus.

- Die Innen- und Außeneinsteller mit einem Schraubendreher im Uhrzeigersinn oder gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis der Scheinwerferstrahl geradeaus gerichtet ist.



- A. Inneneinsteller
- B. Außeneinsteller
- C. Schraubendreher

Vertikaleinstellung

Der Scheinwerfer ist vertikal verstellbar. Bei zu niedriger Einstellung leuchten weder Abblend- noch Fernlicht die Straße weit genug aus. Bei zu hoher Einstellung trifft das Fernlicht nicht auf der Straße auf und blendet das Abblendlicht entgegenkommende Fahrer.

- Die Innen- und Außeneinsteller mit einem Schraubendreher in die gleiche Richtung drehen, um den Vertikalwinkel einzustellen.

ANMERKUNG

- *Bei aufsitzendem Fahrer und eingeklapptem Ständer muss bei Fernlicht der hellste Punkt des Lichtkegels ein wenig unterhalb der Horizontalen liegen. Den Scheinwerfer entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorschriften einstellen.*

HINWEIS

Halogenglühlampen niemals mit bloßen Händen am Glaskolben anfassen. Stets ein sauberes Tuch verwenden. Fettspuren von den Händen oder von schmutzigen Putzlappen können die Nutzungsdauer der Glühlampe reduzieren oder zum Bersten des Glaskolbens führen.



Sicherungen

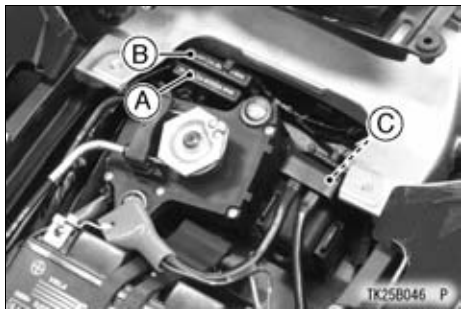
Sicherungen sind in den Sicherungskästen angeordnet, die sich unter dem Fahrersitz und in der linken Verkleidung befinden. Die Hauptsicherung befindet sich unter dem Soziussitz.

Falls eine Sicherung während des Betriebs durchbrennt, die Elektrik auf die Ursache untersuchen und eine neue Sicherung mit entsprechender Amperezahl einsetzen.

Die Hauptsicherung sollte nur von einem autorisierten Kawasaki-Vertrags Händler ausgebaut werden.



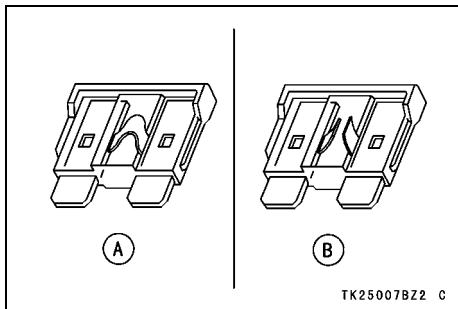
A. Sicherungskasten



- A. Sicherungskasten
- B. Sicherungskasten (für Modelle mit KIBS)
- C. Hauptsicherung

⚠ ACHTUNG

Das Ersetzen von Sicherungen kann dazu führen, dass die Verkabelung überhitzt, Feuer fängt und/oder ausfällt. Nur Standard-sicherungen verwenden. Eine durchgebrannte Sicherung nur durch eine mit der am Sicherungskasten angegebenen Amperezahl ersetzen.



A. Normal
B. Durchgebrannt

Motorradreinigung

Allgemeine Vorsichtsmaßnahmen

Durch regelmäßige und sachgemäße Pflege können Sie das äußere Erscheinungsbild, die allgemeine Leistung und die Lebensdauer Ihres Kawasaki-Motorrades optimieren. Das Abdecken des Motorrades mit einer hochwertigen und luftdurchlässigen Motorradabdeckung kann dabei helfen, seine Oberfläche vor schädlichen UV-Strahlen und Schadstoffen zu schützen sowie die Einwirkung von Staub zu reduzieren.

- Vor der Motorradwäsche unbedingt den Motor und das Auspuffsystem abkühlen lassen.
- Kein Fettentfernungsmittel an Dichtungen, Bremsbeläge und Reifen heranlassen.
- Vermeiden Sie jegliche ätzenden Chemikalien sowie Lösungs- und

212 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Reinigungsmittel (z. B. ammoniakhaltige Fensterreinigungsmittel).

- Durch Benzin, Bremsflüssigkeit, und Kühlflüssigkeit werden lackierte Flächen und Kunststoffflächen beschädigt. Diese sofort abwaschen.
- Verwenden Sie keine Stahlbürsten, Stahlwolle oder Scheuerschwämme und -bürsten.
- Beim Waschen der Windschutzscheibe, der Scheinwerferabdeckung und anderer Kunststoffteile behutsam vorgehen, da diese leicht verkratzen.
- Vermeiden Sie den Einsatz von Dampfstrahlreinigern, da dadurch Wasser hinter Dichtungen und in elektrische Bauteile gelangen und das Motorrad beschädigen kann.
- Vermeiden Sie es, Wasser auf folgende empfindlichen Teile zu sprühen:
Ansaugluftkanäle, Komponenten des Kraftstoffsystems,

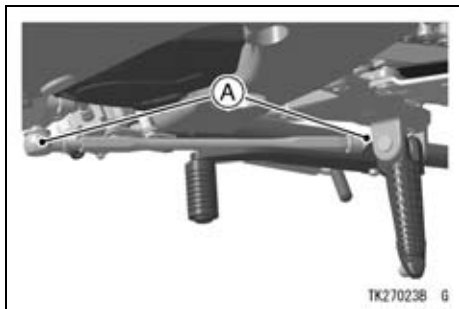
Bremsen, elektrische Bauteile, Schalldämpfer- und Kraftstofftanköffnungen.

Motorrad reinigen

- Das Motorrad mit dem Wasser Schlauch abspülen, um gröberen Schmutz zu entfernen.
- Ein mildes und neutrales Reinigungsmittel (für Motorräder oder Automobile) in einem Eimer mit Wasser mischen. Waschen Sie das Motorrad mit einem weichen Schwamm oder Lappen. Öl- und Fettrückstände gegebenenfalls mit einem milden Fettentfernungsmittel entfernen.
- Nach dem Waschen das Motorrad gründlich mit klarem Wasser abspülen, um Rückstände zu entfernen (Reinigungsmittel-Rückstände können Teile des Motorrades beschädigen).
- Das Motorrad mit einem weichen Tuch trockenreiben. Das Motorrad

beim Trockenwischen auf etwaige Kratzer oder Absplinterung untersuchen. Zum Trocknen keinen Lufttrockner verwenden, denn dies kann die Lackierung beschädigen.

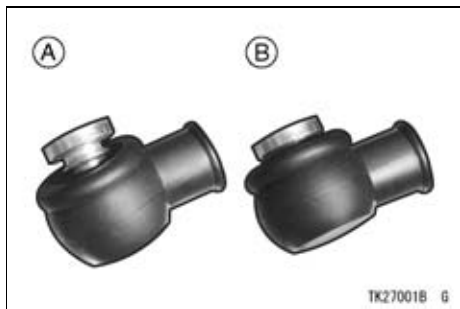
- Nach dem Reinigen des Motorrades die Gummimanschette über dem Schaltpedal-Kugelgelenk auf richtigen Sitz überprüfen. Darauf achten, dass die Dichtlippe der Gummimanschette in der Nut des Kugelgelenks sitzt.



A. Manschetten

214 WARTUNG UND EINSTELLUNG

- Eine beschädigte Manschette durch eine neue ersetzen. Wenn die Manschette nicht richtig in der Nut sitzt, die Manschette richtig einsetzen.



A. Falsch eingesetzte Dichtlippe in falscher Position

B. Dichtlippe sitzt richtig in der Nut

- Den Motor anlassen und einige Minuten lang betreiben. Die Motorwärme hilft, feuchte Stellen auszutrocknen.

- Auf einer Probefahrt bei niedriger Geschwindigkeit mehrmals die Funktion der Bremsen kontrollieren. Dies trocknet die Bremsen und stellt ihre normale Betriebsfähigkeit wieder her.
- Die Antriebskette zur Vermeidung von Rost schmieren.

ANMERKUNG

- *Nach einer Fahrt in Küstennähe oder auf salzgestreuten Straßen das Motorrad umgehend mit kaltem Wasser gründlich abspülen. Kein warmes Wasser verwenden, denn dies verstärkt das korrosive Verhalten von Salz. Nach dem Trocknen alle metallischen und verchromten Oberflächen mit Sprühöl oder -wachs behandeln, um Korrosion zu vermeiden.*
- *Nach dem Fahren im Regen, bei hoher Luftfeuchtigkeit oder nach einer*

Motorradwäsche kann sich im Innern der Scheinwerferlinse ein Feuchtigkeitsniederschlag bilden. Um diesen Feuchtigkeitsniederschlag zu entfernen, den Motor starten und das Licht einschalten. Die Feuchtigkeit im Innern der Linse verschwindet dann allmählich.

Windschutzscheibe und weitere Kunststoffteile

Kunststoffteile nach dem Waschen mit einem weichen Tuch vorsichtig trocknen. Die Windschutzscheibe, Scheinwerferstreuscheibe und weitere unlackierte Kunststoffteile nach dem Abtrocknen mit einem freigegebenen Kunststoffpflegemittel oder Poliermittel behandeln.

HINWEIS

Die Einwirkung von normalen Haushaltsreinigern wie z. B. Fensterreiniger und von ätzenden Chemikalien wie z. B. Benzin, Bremsflüssigkeit oder Klebstoffe können Kunststoffteile stark beschädigen. Sollte ein Kunststoffteil ätzenden Chemikalien ausgesetzt worden sein, dieses sofort mit einer milden Seifenlauge abwaschen und dann auf Beschädigung untersuchen. Um die Kunststoffteile nicht zu beschädigen, sollten diese nicht mit Scheuerschwämmen und -bürsten gereinigt werden.

Chrom und Aluminium

Chrom- und unbeschichtete Aluminiumteile können mit einem Chrom-/

216 WARTUNG UND EINSTELLUNG

Aluminium-Poliermittel behandelt werden. Beschichtete Aluteile sollten zunächst mit einem milden Reinigungsmittel und anschließend mit Sprühwachs behandelt werden. Lackierte und unlackierte Alufelgen sind mit einem säurefreien Spezial-Felgensprühreiniger zu behandeln.

Leder, Vinyl, Gummi

Leder bedarf einer besonderen Pflege. Zum Reinigen und Pflegen von Leder nur Spezial-Lederreinigungs- und -pflegemittel verwenden. Der Einsatz von gewöhnlichen Reinigungsmitteln würde das Leder beschädigen und dessen Lebensdauer verkürzen.

Vinyl kann ohne besondere Maßnahmen gereinigt werden, sollte anschließend aber mit einem Spezial-Vinylpflegemittel behandelt werden.

Reifenflanken und andere Gummiteile sollten mit Spezial-

Gummipflegemittel behandelt werden, um deren Lebensdauer nicht zu beeinträchtigen.



ACHTUNG

Gummipflegemittel können Rutschen verursachen und nach dem Kontakt mit der Reifenlauffläche zum Verlust der Bodenhaftung und daher zu Unfällen mit Verletzungen und Todesfolge führen. Gummipflegemittel nicht auf Reifenlaufflächen auftragen.

STILLEGUNG

Vorbereitung zur Stilllegung

- Das Fahrzeug gründlich waschen.
- Den Motor zum Aufwärmen des Öls fünf Minuten lang betreiben, wieder abstellen und dann das Motoröl ablassen.



ACHTUNG

Öl ist giftig. Deshalb und der Umwelt zuliebe Altöl immer sachgemäß entsorgen. Gegebenenfalls die entsprechende Behörde kontaktieren.

- Frisches Motoröl einfüllen.
- Mit Hilfe einer Pumpe o. ä. Sauggerät das Benzin aus dem Kraftstofftank ablassen.

 **ACHTUNG**

Benzin ist äußerst feuergefährlich und unter bestimmten Umständen explosiv, wodurch die Gefahr von schweren Verbrennungen besteht. Den Zündschlüssel auf "OFF" drehen. Nicht rauchen. Sicherstellen, dass der Arbeitsbereich gut belüftet ist und keine offenen Flammen oder Funkenquellen in der Nähe sind. Dazu gehören auch Geräte mit Zündflamme. Benzin ist giftig. Benzin sachgerecht entsorgen. Die genehmigten Entsorgungsmethoden erfahren Sie bei den örtlichen Behörden.

- Den Motor im Leerlauf betreiben, um das restliche Benzin in dem Kraftstoffsystem zu verbrauchen (bei längerer Stilllegung zersetzt sich das Benzin und verstopft das Kraftstoffsystem).
- Den Reifenluftdruck um ca. 20% reduzieren.
- Das Motorrad mit einem Ständer oder einer Kiste so aufbocken, dass die Räder frei schweben. (Falls das nicht möglich ist, Bretter unter Vorder- und Hinterrad legen, um die Reifen vor Feuchtigkeit zu schützen.)
- Unlackierte Teile mit Öl besprühen, damit sie nicht rosten. Kein Öl an Gummiteile und Bremsen lassen.
- Antriebskette und alle Seilzüge schmieren.
- Die Batterie ausbauen und an einem trockenen, vor Frost und Sonneneinstrahlung geschützten Ort lagern. Während der Lagerung sollte die Batterie etwa einmal im Monat langsam geladen werden (maximal 1 Ampere). Besonders bei

kaltem Wetter muss die Batterie immer geladen gehalten werden.

- Plastikbeutel über die Schalldämpferöffnungen binden, damit keine Feuchtigkeit eindringt.
- Das Motorrad mit einer Plane abdecken, um es vor Staub und Schmutz zu schützen.

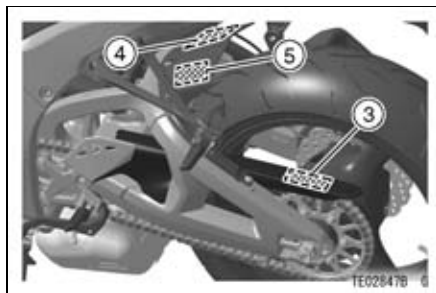
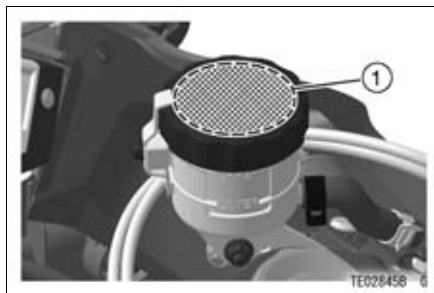
Vorbereitung nach der Stilllegung

- Die Plastikbeutel von den Schalldämpfern abnehmen.
- Die Batterie einbauen, ggf. aufladen.
- Den Kraftstofftank volltanken.
- Alle in der Checkliste aufgeführten Punkte aus Abschnitt Tägliche Kontrollen prüfen.
- Lager/Drehpunkte, Schrauben und Muttern schmieren.

UMWELTSCHUTZ

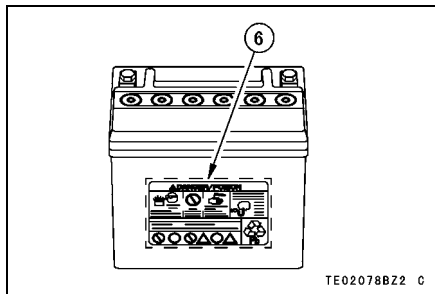
Der Umwelt zuliebe sollten Altöl und Flüssigkeiten sowie ausgebaute Batterien, Reifen und andere Bauteile sachgemäß entsorgt werden. Bitte wenden Sie sich diesbezüglich an Ihren autorisierten Kawasaki-Vertragshändler oder das örtliche Amt für Abfallwirtschaft. Dies gilt auch für die Entsorgung des gesamten Fahrzeugs am Ende seiner Lebensdauer.

WARNAUFKLEBER

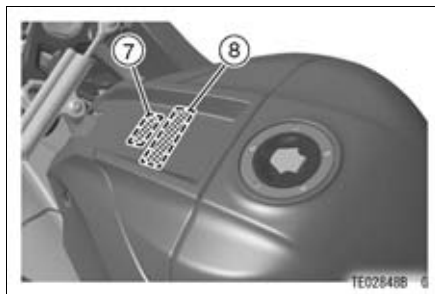


1. **Bremsflüssigkeit (vorne)**
2. **Bremsflüssigkeit (hinten)**
3. **Wichtige Informationen zur Antriebskette**
4. **Daten zu Bereifung und Belastung**
5. **Tägliche Kontrollen**

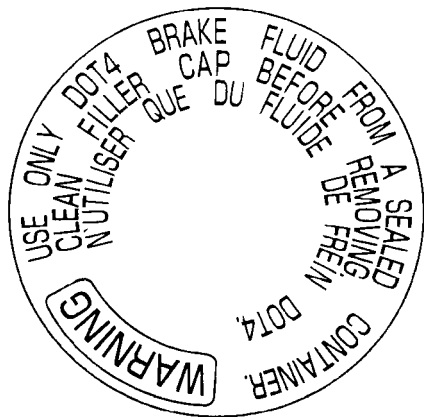
222 WARNAUFKLEBER



- 6. Batteriegefahren
- 7. Bleifreies Benzin
- 8. Kraftstoff



1)/2)



3)

Englisch

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 800km(400mi) and adjusted as often as necessary to keep chain slack at about 25~35mm(1.0~1.4in) measured midway between sprockets on the lower chain run with the motorcycle on the side stand. The standard chain is an ENUMA EK525RMX 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.

56033-0381



Deutsch

WICHTIGE HINWEISE ZUR ANTRIEBSKETTE

Sachgemäße Wartung der Antriebskette schützt vor Unfällen und Schäden. Die Kette sollte alle 600 km geschmiert werden und der Kettendurchhang (gemessen am unteren Kettentrum zwischen Motorritzel und Kettenrad, Motorrad auf dem Seitenständer) jederzeit ca. 25 – 35 mm betragen. Die Lebensdauer der Standardkette (ENUMA EK525RMX) erstreckt sich je nach Einsatzbereich sowie Häufigkeit der Schmierung und Einstellung auf 15000 – 45000 km. Falls die Kettenlänge (gemessen über 20 Kettenglieder und unter Anwendung einer Kraft von 98 N bzw. 10 kgf) 319 mm überschreitet, die Kette nur durch eine solche des vorgeschriebenen Typs ersetzen. Weitere Informationen zur Antriebskette siehe Betriebsanleitung.

56033-0381

4)

Englisch

TIRE AND LOAD DATA					
The stability and handling characteristics of this motorcycle could become unsafe by the use of improper tire inflation pressures, overworn tires, unsuitable replacement tires, or overloading. When tire tread wears down to the limit, replace the tire with only the standard tire. Maintain the inflation pressure specified.					
	Air pressure(Cold)	Size & Make Type (Tubeless Tire)			Minimum tread Depth
Front	Up to 180 kg Load (397 lbs)	250 kPa (2.50kg/cm ²)	BRIDGESTONE 120/70ZR17M/C (58W) BATTLAX BT016F CC		1 mm(0.04in)
Rear		290 kPa (2.90kg/cm ²)	BRIDGESTONE 190/55ZR17M/C (75W) BATTLAX BT016R CC		Up to 130 km/h(80MPH) 2 mm(0.08in) Over 130 km/h(80MPH) 3 mm(0.12in)

56053-0541



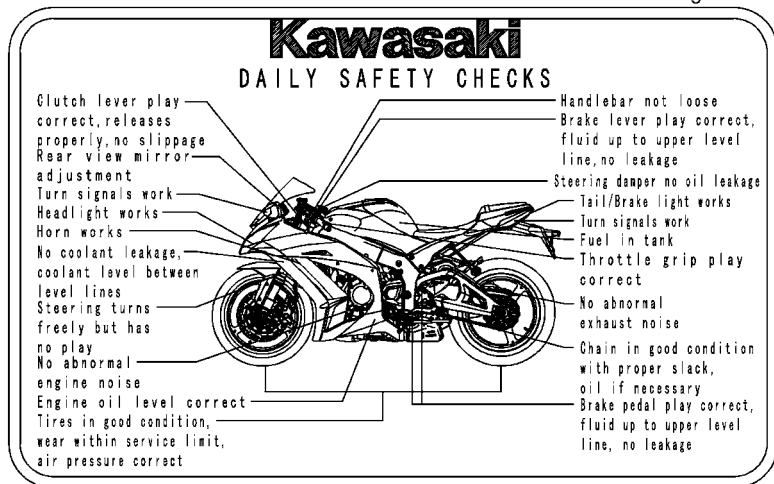
Deutsch

DATEN ZU BEREIFUNG UND BELASTUNG						
Falscher Reifendruck, übermäßiger Reifenverschleiß, ungeeignete Ersatzreifen und Überladung können Stabilität und Fahreigenschaften dieses Motorrads gefährlich beeinträchtigen. Abgefahrene Reifen dürfen bei Erreichen der Verschleißgrenze ausschließlich durch die vorgeschriebenen Standardreifen ersetzt werden. Unbedingt den vorgeschriebenen Reifendruck einhalten.						
	Reifenluftdruck (kalt)	Größe & Herstellungstyp (Schlauchlosreifen)			Mindestprofiltiefe	
Vorn	Bis zu 180 kg	250 kPa (2,50kgf/cm ²)	BRIDGESTONE 120/70ZR17M/C (58W) BATTLAX BT016F CC		1 mm	
Hinten	Beladung	290 kPa (2,90kgf/cm ²)	BRIDGESTONE 190/55ZR17M/C (75W) BATTLAX BT016R CC		Bis 130 km/h	2 mm
					Über 130 km/h	3 mm

56053-0541

5)

Englisch

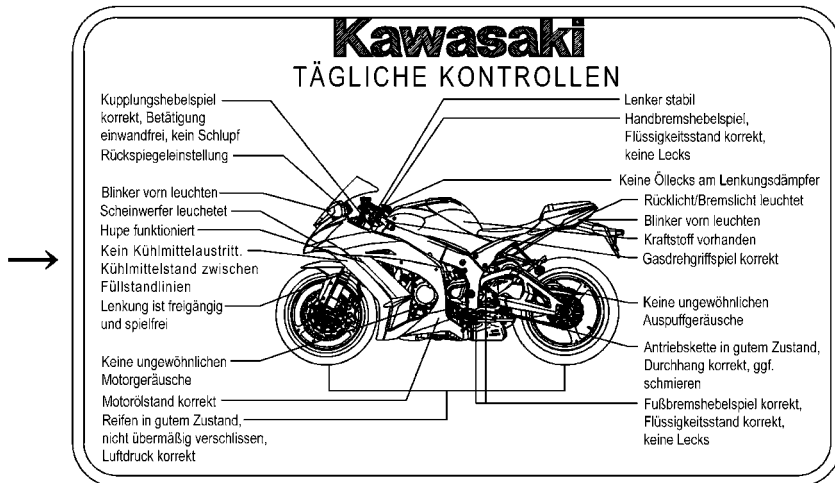


56033-0378

TE03805C S

5)

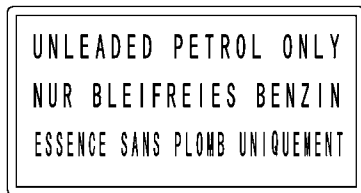
Deutsch



6)

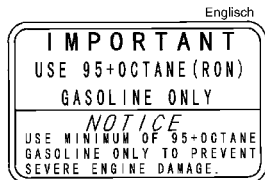
⚠ DANGER/POISON			
 <p>SHIELD EYES EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY</p>	 <p>NO • SPARKS • FLAMES • SMOKING</p>	 <p>SULFURIC ACID CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS</p>	<p>FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER GET MEDICAL HELP FAST</p> 
KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN			 <p>LEAD RETURN RECYCLE Pb</p>
<p>IN U.S.A., YUASA BATTERY, INC. SERVICED BY : READING, PA. 19605</p>			
			

7)



TE03123BN9 C

8)



56030-0359



TE03234C S

NOTICE

THIS PRODUCT HAS BEEN MANUFACTURED FOR USE IN A REASONABLE AND PRUDENT MANNER BY A QUALIFIED OPERATOR AND AS A VEHICLE ONLY.

REMARQUE

CETTE MOTO EST DESTINÉE À UN CONDUCTEUR QUALIFIÉ ET PRUDENT.

HINWEIS

DIESES PRODUKT IST AUSSCHLIESSLICH ALS FAHRZEUG ZU VERWENDEN UND SETZT DIE ERFORDERLICHE BEFÄHIGUNG DES BENUTZERS SOWIE EINE VERNÜNFTIGE UND VORSICHTIGE HANDHABUNG VORAUS.

ZX1000JB

ZX1000KB



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



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.

Motorcycle & Engine Company

Part No. 99976-1621

Printed in Japan

GB

FR

DE