

Motocross

MANUAL GERAL DO PROPRIETÁRIO

 **Leia este manual atentamente. Contém informações relativas à segurança.**

PORTUGUÊS

Motociclo Manual Do Proprietário

Guia de Referência Rápida

Este Guia de Referência Rápida ajudá-lo-á a encontrar as informações que procura.

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE

INFORMAÇÕES GERAIS

MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

ARMAZENAMENTO

Após o Prefácio, encontra um Índice.

Sempre que vir os símbolos seguintes, tenha em atenção as respetivas instruções! Respeite sempre as práticas de funcionamento seguro e de manutenção.

PERIGO

PERIGO indica uma situação perigosa que, se não for evitada, causará a morte ou sérios ferimentos.

AVISO

AVISO indica uma situação perigosa que, se não for evitada, poderia causar a morte ou sérios ferimentos.

OBSERVAÇÃO

OBSERVAÇÃO indica práticas não relacionadas com ferimentos.

NOTA

○ *NOTA* indica informações que podem ajudar ou orientar na operação ou serviço do motociclo.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

ESTE MOTOCICLO É EXCLUSIVAMENTE UM MODELO DE COMPETIÇÃO E NÃO FOI FABRICADO PARA, NEM DEVE SER UTILIZADO EM, RUAS PÚBLICAS, ESTRADAS OU AUTOESTRADAS. A UTILIZAÇÃO DESTES MOTOCICLOS DEVE ESTAR LIMITADA À PARTICIPAÇÃO EM COMPETIÇÕES AUTORIZADAS EM CIRCUITOS FECHADOS. ESTE MOTOCICLO NÃO DEVE SER UTILIZADO NA CONDUÇÃO RECREATIVA OFF-ROAD EM GERAL.
LEIA O MANUAL DO PROPRIETÁRIO.

AVISO

ESTE MOTOCICLO NÃO DEVE SER UTILIZADO NA CONDUÇÃO RECREATIVA OFF-ROAD EM GERAL.

GARANTIA DO FABRICANTE

Este motociclo é vendido como uma máquina de corridas de competição e, como tal, não existe garantia expressa ou implícita. Também deve estar consciente de que qualquer dano acidental e/ou qualquer dano causado pela alteração da especificação standard (afinação ou modificação) é da inteira responsabilidade do proprietário. Nada nesta declaração afeta os seus direitos legais.

OBSERVAÇÃO

A condução de motocicletas off-road é um desporto maravilhoso e esperamos que o desfrute ao máximo. Contudo, se praticado inadequadamente, este desporto tem o potencial de causar problemas ambientais, bem como conflitos com outras pessoas. A utilização responsável do seu motociclo off-road prevenirá a ocorrência desses problemas e conflitos. **A FIM DE PODER CONTINUAR A PRATICAR ESTE DESPORTO, ASSEGURE-SE DE QUE UTILIZA O MOTOCICLO DE MODO LEGAL E RESPEITA O AMBIENTE, BEM COMO OS DIREITOS DAS OUTRAS PESSOAS.**

Apenas modelos KLX110C

NOTA IMPORTANTE AOS PAIS SOBRE A CONDUÇÃO SEGURA

A segurança dos seus filhos depende do seu compromisso para proporcionar sempre um ambiente seguro para a condução e um veículo com uma manutenção correta. Como sempre há riscos de segurança com qualquer veículo em movimento, certifique-se de observar estas precauções.

1. Equipe sempre os seus filhos com o equipamento de proteção e de condução adequado. Certifique-se de que o seu filho utilize sempre um capacete, calçados que cubram os tornozelos ou botas robustas, proteção dos olhos, luvas, calças compridas e uma camisa ou blusa de mangas compridas.
2. Nunca permita que os seus filhos carreguem um passageiro. Este motociclo foi concebido APENAS PARA O CONDUTOR.
3. Este motociclo foi concebido para condução off-road e nunca deve ser conduzido em ruas públicas ou superfícies pavimentadas.
4. Este motociclo não foi concebido para condução rigorosa tal como motocross.
5. Obedeça sempre as leis e regulamentos locais de condução off-road. Obtenha a permissão para conduzir em propriedades privadas.
6. O condutor, os pais (e provavelmente o “instructor/mecânico”), devem estar familiarizados com os controlos e requisitos de manutenção do motociclo, bem como com as técnicas de condução. Leia e compreenda o Manual do Proprietário fornecido com o motociclo. Reveja todas as instruções e avisos com os seus filhos.
7. Os pais devem determinar a preparação dos seus filhos para conduzir este motociclo off-road. Os seus filhos devem estar familiarizados com os controlos do motociclo (localização e função) e com as técnicas básicas de condução. Os seus filhos também devem ser fisicamente grandes o suficiente, e fortes o suficiente para poder montar e suportar o motociclo em pé, além de poder levantar o motociclo quando o mesmo estiver deitado.

NOTA IMPORTANTE AOS PAIS SOBRE A CONDUÇÃO SEGURA

A segurança dos seus filhos depende do seu compromisso para proporcionar sempre um ambiente seguro para a condução e um veículo com uma manutenção correta. Como sempre há riscos de segurança com qualquer veículo em movimento, certifique-se de observar estas precauções.

8. A segurança dos seus filhos depende em parte da boa condição mecânica do motociclo. Certifique-se de seguir os requisitos de manutenção e afinação contidos no calendário de manutenção periódica, inspeção diária antes da condução e pontos de verificação após a corrida. Certifique-se de que os seus filhos compreendem a importância de verificar todos os pontos completamente antes de conduzir o motociclo. Do mesmo modo, a familiaridade com o motociclo é importante para saber o que fazer quando ocorre um problema num local isolado.
9. Não permita que os seus filhos conduzam o motociclo sem a supervisão de outras pessoas. O condutor jovem deve sempre conduzir na companhia de um adulto experiente.

10. Aconselhe os seus filhos a não conduzir além do seu nível de habilidade ou mais rápido do que as condições de segurança permitem. Instrua os condutores jovens a praticar manobras de condução avançadas em condições controladas.
11. Diga a terceiros onde você e os seus filhos planeiam realizar a condução e quando pretendem voltar. Discuta previamente a condução com os seus filhos para que eles saibam as técnicas de condução que possam ser necessárias para manobrar seguramente no terreno. Se não está familiarizado com a área, oriente o caminho a uma velocidade reduzida.

OBSERVAÇÃO

Este motociclo foi concebido para um condutor que pese menos de 70 kg. Exceder esse limite poderia danificar o motociclo.

PREFÁCIO

Parabéns por ter escolhido este motociclo Kawasaki. O seu novo motociclo é produto da mais avançada engenharia da Kawasaki, de testes exaustivos e da procura contínua de uma máquina leve e de elevado desempenho com maneabilidade e estabilidade magníficas para a utilização desportiva e em corridas.

O seu novo motociclo é uma máquina de competição extremamente adaptada para a participação em corridas. Como qualquer dispositivo mecânico, o cuidado apropriado e a manutenção são importantes para um funcionamento sem problemas e para um desempenho excelente. Este manual foi escrito para lhe permitir manter o seu motociclo afinado e ajustado de forma adequada.

Este Manual Geral do Proprietário disponibiliza apenas as descrições standard de vários modelos, pelo que algumas descrições apresentadas podem não ser aplicáveis ao seu modelo em particular. Para obter informações detalhadas sobre o seu motociclo (condução do motociclo, manutenção, assistência e dados técnicos) consulte o Manual do Proprietário em inglês. Caso não esteja disponível, consulte um concessionário autorizado da Kawasaki.

Devido às melhorias efetuadas ao nível do design e do desempenho antes e durante a produção, em alguns casos, pode verificar-se pequenas discrepâncias entre a realidade do veículo e as informações e ilustrações deste documento.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company

©2020 Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

ÍNDICE

ESPECIFICAÇÕES	12	Paragem do motor	62
DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE	18	Luz indicadora de aviso (KX252C/D, KX450J/K)	63
INFORMAÇÕES GERAIS	20	Rodagem	63
Antes da manutenção e afinação	21	Verificações diárias antes da condução	67
Localização das etiquetas	21	Verificações após a condução	70
Localização das peças e componentes	28	MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES	71
Descanso lateral	34	Calendário de manutenção periódica	72
Válvula de combustível (KLX110C, KLX450A)	35	Óleo da transmissão (apenas modelo a 2 tem- pos)	78
Combustível	36	Óleo do motor (apenas modelo a 4 tempos)	81
Requisitos de combustível:	37	Sistema de refrigeração (exceto KLX110C)	85
Abastecimento do depósito:	38	Vela de ignição	89
Limitação do acelerador (KLX110C)	40	Ponto de ignição (apenas modelo a 2 tempos)	102
Interruptor de paragem do motor (KLX110C) ...	42	Filtro de ar	105
Arranque do motor (apenas modelo a 2 tem- pos)	43	Cabo do acelerador	110
Arranque do motor (apenas modelo a 4 tem- pos)	44	Carburador (modelo do carburador)	112
Unidade de medição (KLX450A)	53	Conjunto do corpo do acelerador (KX252C/D, KX450J/K)	114
Velocímetro:	53	Embraiagem (exceto KX65C, KX85C/D)	145
Conta-quilómetros:	53	Embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)	162
Relógio:	54	Cabo de arranque a quente (KLX450A)	180
Conta-quilómetros parcial:	55	Folga da válvula (apenas modelo a 4 tempos)	181
Botão de arranque	56	Pistão (exceto modelo a 4 tempos)	190
Modo de controlo de arranque (KX252C/D, KX450J/K)	57	Sistema de escape	213
Seleção dos dados de definição DFI (KX252C/D, KX450J/K)	58	Supressor de faíscas (KLX110C, KLX450A) ...	225
Pedal de arranque (exceto KX252C/D, KX450J/K)	59	Porca do eixo traseiro (Exceto modelos KX65C e KLX110C)	227
Mudar de velocidades	60	Corrente de transmissão	227
Paragem do motociclo	61	Guiador	235
		Apoio para os pés (KX252C/D, KX450J/K)	244

Travões (KLX110C)	246
Travões (exceto KLX110C)	251
Direção	256
Suspensão dianteira	258
Suspensão traseira (UNI-TRAK®)	321
Rodas	333
Inspeção das tubagens	335
Farol (KLX450A)	336
Bateria (KLX110C, KLX450A)	336
Bateria (KX252C/D, KX450J/K)	339
Conectores de acessórios elétricos (KX252D, KX450K)	344
Fusível (KLX110C, KLX450A, KX252C/D, KX450J/K)	345
Binários de aperto de porcas e parafusos	347
Limpeza do motociclo	349
Lubrificação	352
Autodiagnóstico DFI (KX252C/D)	355
Autodiagnóstico DFI (KX450J/K)	360
GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS	365
AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO	376
Afinação do carburador (modelo do carburador)	376
Afinação da suspensão	389
Engrenagem	395
Cuidados especiais de acordo com as condi- ções da pista	396
PEÇAS OPCIONAIS	397
VERIFICAÇÕES ANTES DE CORRIDAS E MA- NUTENÇÃO DEPOIS DE CORRIDAS	399
ARMAZENAMENTO	401
Antes de guardar	401
Depois do armazenamento	402
PROTEÇÃO DO AMBIENTE	403

LOCALIZAÇÃO DO CONECTOR DE DIAG- NÓSTICO DO SISTEMA DFI (Modelos KX252C/D, KX450J/K)	404
---	------------

ESPECIFICAÇÕES

DIMENSÕES / DIMENSIONS

Comprimento total / Overall length

Largura total / Overall width

Altura total / Overall height

Distância entre eixos /
Wheelbase

Distância ao solo / Road clearance

Tara / Curb mass

Capacidade do depósito de combustível /
Fuel tank capacity

MOTOR (apenas modelo a 2 tempos) / EN- GINE (2-stroke model only)

Tipo / Type

Diâmetro × curso / Bore × stroke

Cilindrada / Displacement

Taxa de compressão / Baixa velocidade / Low
Compression ratio: speed

Velocidade elevada / High
speed

Afinação / Timing: Orifício de admis- Aberto / Open
 são / Intake port:

Fechado / Close

Orifício de eva- cuação / Scaven- ging port:	Aberto / Open	
		Fechado / Close
Orifício de escape / Exhaust port:	Aberto / Open:	Baixa veloci- dade / Low speed
		Velocidade elevada / High speed
	Fecha- do / Close:	Baixa veloci- dade / Low speed
		Velocidade elevada / High speed

Sistema de combustível / Fuel system

Sistema de lubrificação / Lubrication system

Sistema de arranque / Starting system

Sistema de ignição / Ignition system

Afinação da ignição / Ignition timing

Vela de ignição / Spark plug

Terminal da vela de ignição / Spark plug ter-
minal

**MOTOR (apenas modelo a 4 tempos) / EN-
GINE (2-stroke model only)**

Tipo / Type

14 ESPECIFICAÇÕES

Diâmetro × curso / Bore × stroke

Cilindrada / Displacement

Taxa de compressão / Compression ratio

Sistema de arranque / Starting system

Sistema de ignição / Ignition system

Afinação da ignição / Ignition timing

Sistema de lubrificação / Lubrication system

Vela de ignição / Spark plug

Terminal da vela de ignição / Spark plug terminal

TRANSMISSÃO / TRANSMISSION

Tipo de transmissão / Transmission type

Tipo de embraiagem / Clutch type

Sistema de condução / Drive system

Relação da transmissão / Gear ratio:

1ª velocidade / 1st gear

2ª velocidade / 2nd gear

3ª velocidade / 3rd gear

4ª velocidade / 4th gear

5ª velocidade / 5th gear

6ª velocidade / 6th gear

Relação de redução primária / Primary reduction ratio

Relação de redução final / Final reduction ratio

Relação de redução total (velocidade máxima) / Overall ratio (top gear)

Óleo da transmissão (apenas modelo a 2 tempos) / Transmission oil (2-stroke model only):

Tipo / Type

Viscosidade / Viscosity

Quantidade / Capacity

Óleo do motor (apenas modelo a 4 tempos) / Engine oil (4-stroke model only):

Tipo / Type

Viscosidade / Viscosity

Quantidade / Capacity

QUADRO / FRAME

Tipo / Type

Ângulo da direcção / Steering angle

Avanço / Caster

16 ESPECIFICAÇÕES

Trail / Trail

Dimensão e tipo dos pneus / Tire size, type: Dianteiro / Front
Traseiro / Rear

Tamanho da jante/Rim size:

Dianteira / Front
Traseira / Rear

Suspensão / Suspension:

Dianteira / Front
Traseira / Rear

Curso da suspensão dianteira / Front suspension travel

Curso da roda traseira / Rear wheel travel

Óleo da forquilha dianteira (exceto tipo separador ar-óleo) / Front fork oil (other than Air-Oil Separate Type):

Tipo / Type

Quantidade (por perna da forquilha) / Amount (per fork leg)

Nível (forquilha comprimida, mola retirada) / Level (fork compressed, spring removed)

Óleo da suspensão dianteira (tipo separador ar-óleo) / Front fork oil (Air-Oil Separate Type):

Tipo / Type

Quantidade (por perna da forquilha) / Amount (per fork leg):
Amortecedor interno / Inner Damper, Unidade do cilindro / Cylinder Unit

Tubo exterior / Outer Tube

Câmara de equilíbrio / Balance Chamber

TRAVÕES / BRAKES

Tipo (dianteiro e traseiro) / Type (Front and Rear)

Diâmetro do disco / Disc diameter: Dianteiro / Front
Traseiro / Rear

EQUIPAMENTO ELÉTRICO / ELECTRICAL EQUIPMENT

Bateria / Battery

As especificações estão sujeitas a alterações sem aviso prévio.

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE

EXEMPLO

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO FABRICANTE

para

Identificação do produto

Produto: Motociclo de competição (Motocross)

Marca: KAWASAKI

Modelo/tipo: [REDACTED]

Número do quadro inicial da série: [REDACTED]

Fabricante / TCF: KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.

1-1 Kawasaki-cho
673-8666 Akashi, Hyogo Pref.
Japan

Representante na UE: Kawasaki Motors Europe N.V.

Jacobus Spijkerdreef 1-3
2132 PZ Hoofddorp
The Netherlands

Meios de conformidade

O produto está em conformidade com a Directiva de Compatibilidade Electromagnética 2014/30/UE, com base nas seguintes normas harmonizadas:

Abordagem 1: Como uma máquina accionada por motor

EN 13309:2010 (Emissões / Imunidade – máquinas de construção)

Esta norma foi aplicada para manter a compatibilidade técnica com os requisitos de compatibilidade electromagnética (CEM) do Regulamento nº 10 da Directiva UNECE relativa à homologação de veículos.

Abordagem 2: Como um equipamento eléctrico geral contendo um motor

EN 55012:2007+A1:2009 (Emissões – dispositivos accionados por motor)

EN 61000-6-2:2005 (Imunidade – ambiente industrial genérico)

Estas normas foram utilizadas de acordo com a abordagem de normas mistas convencionais.

Organismo notificado: TÜV Rheinland Japan Ltd.,
Shin Yokohama Daiini Center Bldg, 3-19-5,
Shin Yokohama, Kohoku-ku, Yokohama 222-0033,
Japan

Nº do certificado:



Assinatura do representante:



Hideto Yoshitake
Responsável Executivo, Director-Geral da Divisão de Certificação de Qualidade
Motorcycle & Engine Company
Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

Local: Akashi, Hyogo Pref., Japan

Data: (dia/mês/ano)



Nº da peça

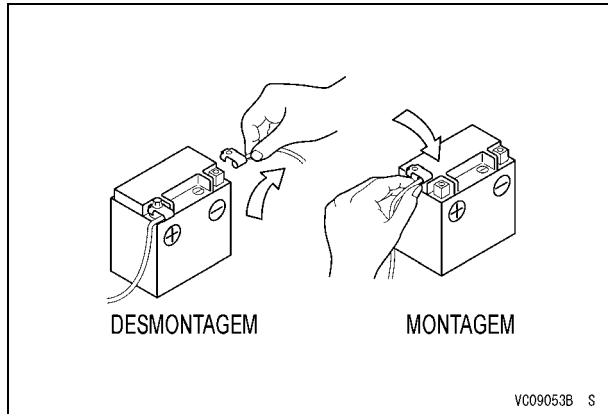


INFORMAÇÕES GERAIS

Este capítulo fornece apenas as instruções de funcionamento standard do motociclo, pelo que algumas das instruções podem não se aplicar ao modelo que adquiriu. Em caso de dúvida, consulte o capítulo “GENERAL INFORMATION” no Manual do Proprietário em inglês que corresponde ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki.

Antes da manutenção e afinação

Antes de concluir qualquer serviço no motociclo, desligue os cabos da bateria da bateria para prevenir que o motor gire acidentalmente. Desligue o cabo de terra (-) primeiro e depois o positivo (+). Ao concluir o serviço, primeiro ligue o cabo positivo (+) ao terminal positivo (+) da bateria e, em seguida, o cabo negativo (-) ao terminal negativo (-).



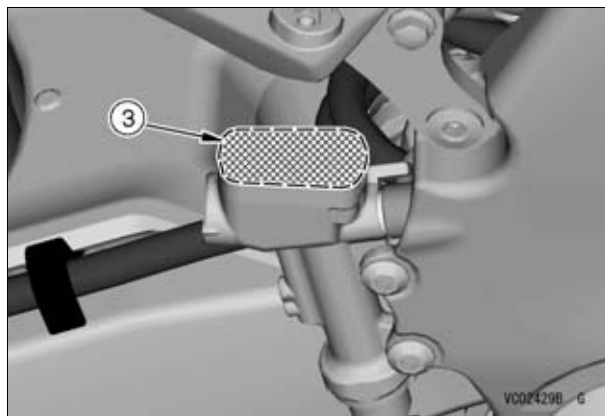
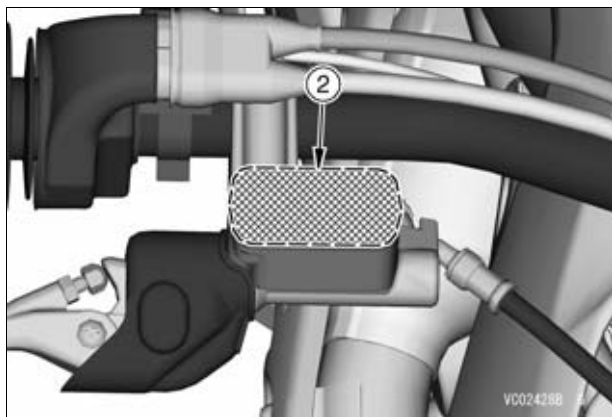
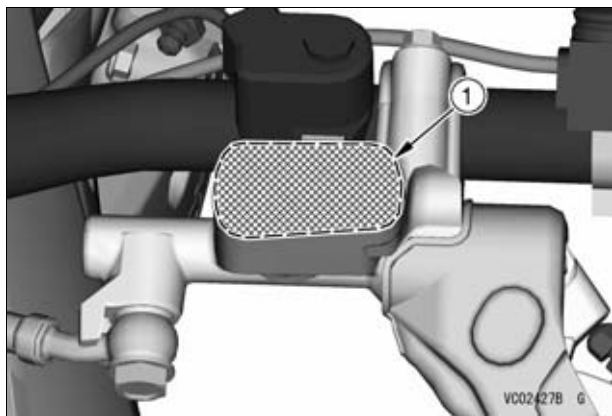
Localização das etiquetas

Todas as etiquetas de aviso que estão no seu motociclo são repetidas aqui. Leia as etiquetas no seu motociclo atentamente para as entender completamente. Elas contêm informações que são importantes para a sua segurança e a segurança de qualquer outra pessoa que possa operar o seu motociclo. Portanto, é muito importante que todas as etiquetas de aviso estejam no seu motociclo nas localizações mostradas. Se qualquer etiqueta estiver ausente, danificada ou desgastada, obtenha uma etiqueta de substituição do seu concessionário autorizado Kawasaki e instale-a na posição correta.

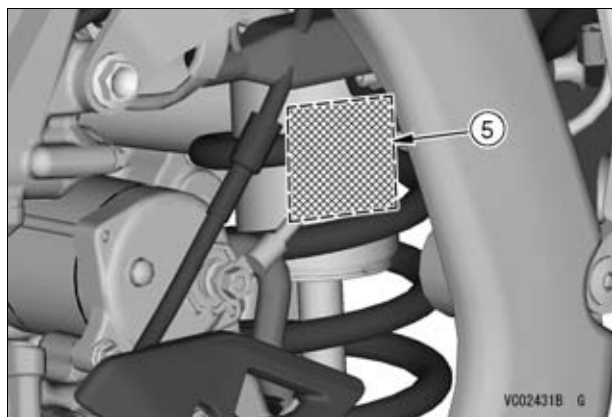
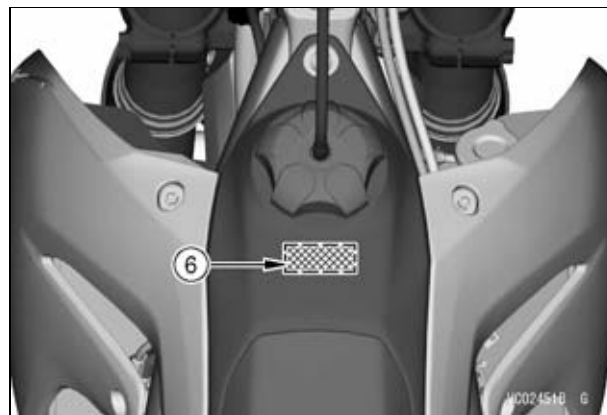
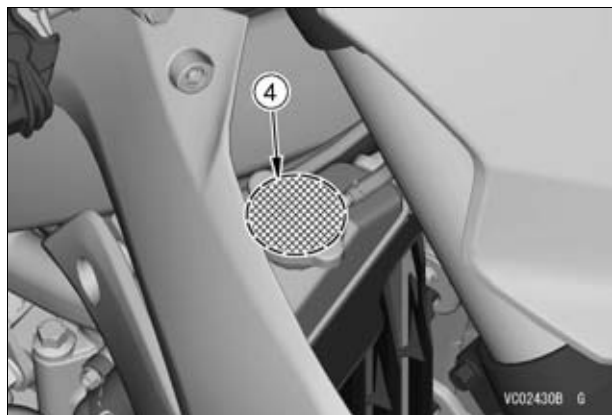
NOTA

- As etiquetas de aviso de amostra nesta secção têm números que ajudam o utilizador e o concessionário a obter a substituição correta.

22 INFORMAÇÕES GERAIS

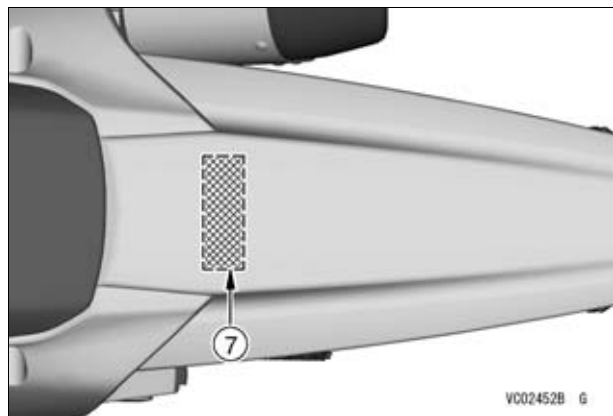


1. Líquido de embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)
2. Líquido de travão (dianteiro)
3. Líquido de travão (traseiro)



- 4. Perigo da tampa do radiador
- 5. Aviso do amortecedor da suspensão traseira
- 6. Identificação do combustível

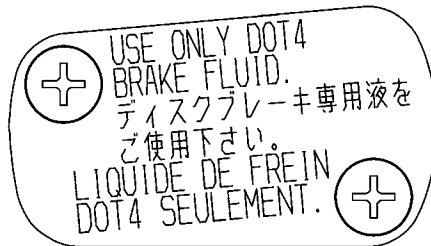
24 INFORMAÇÕES GERAIS



7. Informação importante

1)

Inglês



↓ Tradução para português

UTILIZE APENAS LÍQUIDO DE TRAVÃO DOT4.

VC02335B S

2)

Inglês



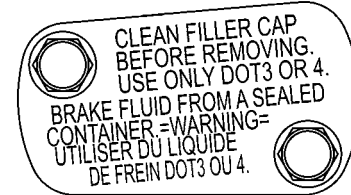
↓ Tradução para português

UTILIZE APENAS LÍQUIDO DE TRAVÃO DOT4.

VC02473B S

3)

Portuguese



↓ Tradução para português

LIMPE O BUJÃO DE ENCHIMENTO ANTES DE REMOVER. UTILIZE APENAS DOT-3 OU 4.

LÍQUIDO DE TRAVÕES DE UM RECIPIENTE VEDADO.

VC02211B S

4)

Inglês



↓ Tradução para português

PERIGO
NUNCA ABRIR QUANDO QUENTE.
O líquido refrigerante quente queima.

VC02414B S

26 INFORMAÇÕES GERAIS

5)

Portuguese

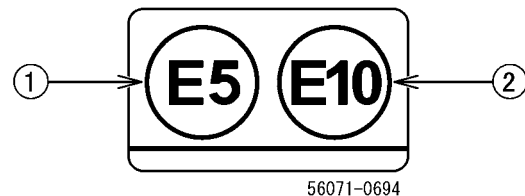
▲ WARNING
This unit contains high pressure nitrogen gas. Wishendit ng san causas explosion. ● Do not incinerate, puncture or open.
▲ AVERTISSEMENT
Cette unite contient de l'azote à haute pression. Une mauvaise manipulation peut entraîner d'explosion. ● Ne pas brûler ni perforer ni ouvrir.
▲ 警告
高圧窒素が入りです。 取り扱いを誤ると爆発する恐れがあります。 ● 火中への投入、穴あけ、分解はしないでください。

↓ Tradução para português

▲ AVISO
Esta unidade contém gás azoto de alta pressão. O manuseio incorrecto pode provocar uma explosão. = Não incinerar, não perfure nem abra.

VC02208B S

6)

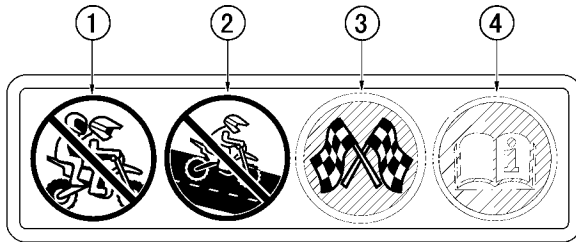


VC02293B S

Utilize o combustível identificado por um dos símbolos acima.

1. Gasolina contendo até 5% de etanol por volume
2. Gasolina contendo até 10% de etanol por volume

7)



56071-0416

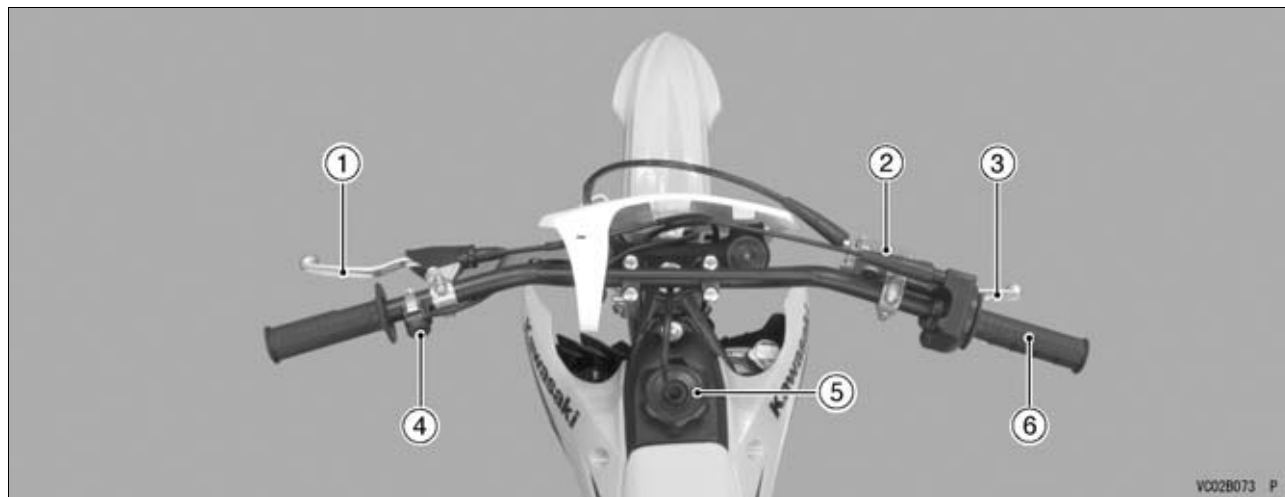
VC02080B S

1. Este motociclo foi concebido apenas para condutor, sem passageiros.
2. Este motociclo é exclusivamente um modelo de competição e não foi fabricado para utilização em ruas públicas, estradas ou autoestradas.
3. A utilização deste motociclo deve ser limitada à participação em competições autorizadas em circuitos fechados. Este motociclo não deve ser utilizado na condução recreativa off-road em geral.
4. Leia o manual do proprietário

28 INFORMAÇÕES GERAIS

Localização das peças e componentes

(exceto modelos KX252C/D, KX450J/K)



1. Manete da embraiagem (exceto modelo KLX110C)
2. Reservatório do líquido do travão dianteiro
3. Manete do travão dianteiro
4. Botão de paragem do motor

5. Tampão do depósito de combustível
6. Punho do acelerador

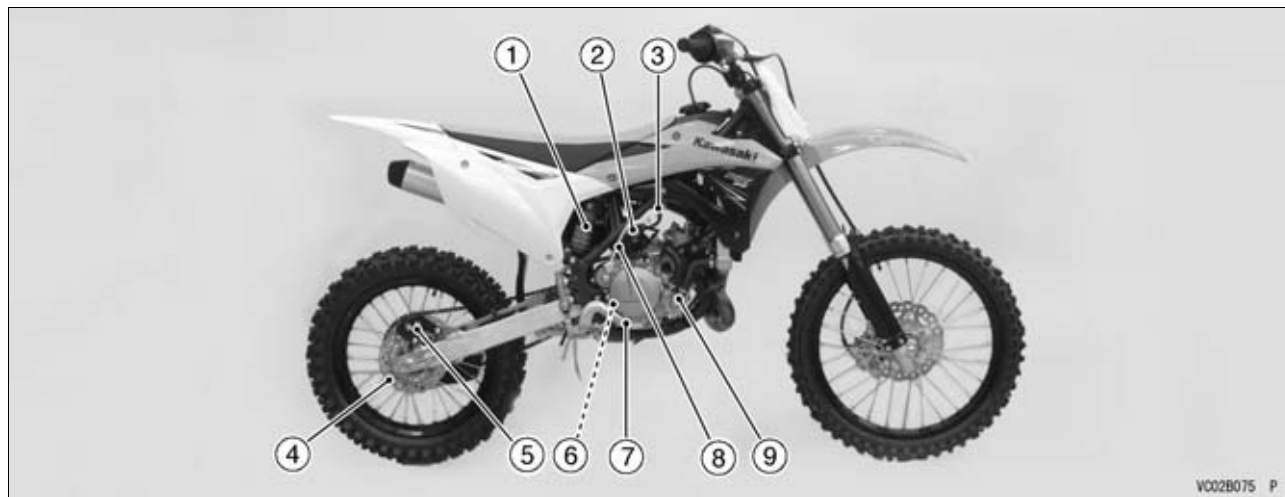


V002B074 P

1. Forquilha da suspensão dianteira
2. Radiador
3. Depósito de combustível
4. Carburador
5. Assento
6. Elemento de filtro de ar
7. Silenciador de escape
8. Disco do travão dianteiro

9. Pinça do travão dianteiro
10. Câmara de expansão ou tubo de escape
11. Pedal de mudança de velocidades
12. Amortecedor da suspensão traseira
13. Braço oscilante
14. Guia da corrente
15. Corrente de transmissão

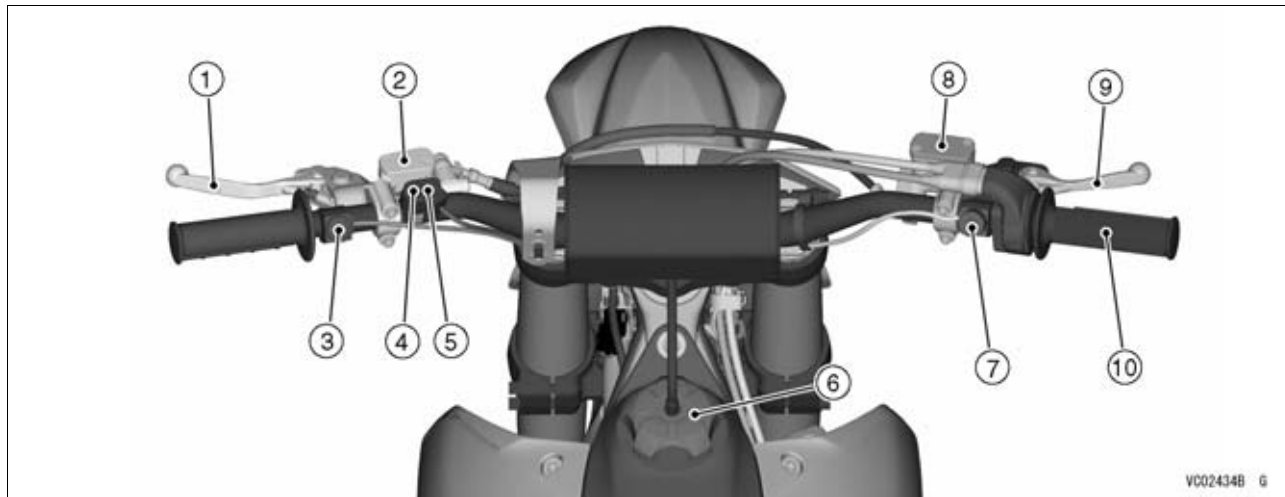
30 INFORMAÇÕES GERAIS



1. Reservatório de gás do amortecedor traseiro
2. Reservatório do líquido do travão traseiro
3. Válvula de combustível
4. Disco do travão traseiro
5. Pinça do travão traseiro

6. Janela de inspeção do nível do óleo da transmissão
7. Pedal do travão traseiro
8. Pedal de arranque
9. Tampa da bomba de água

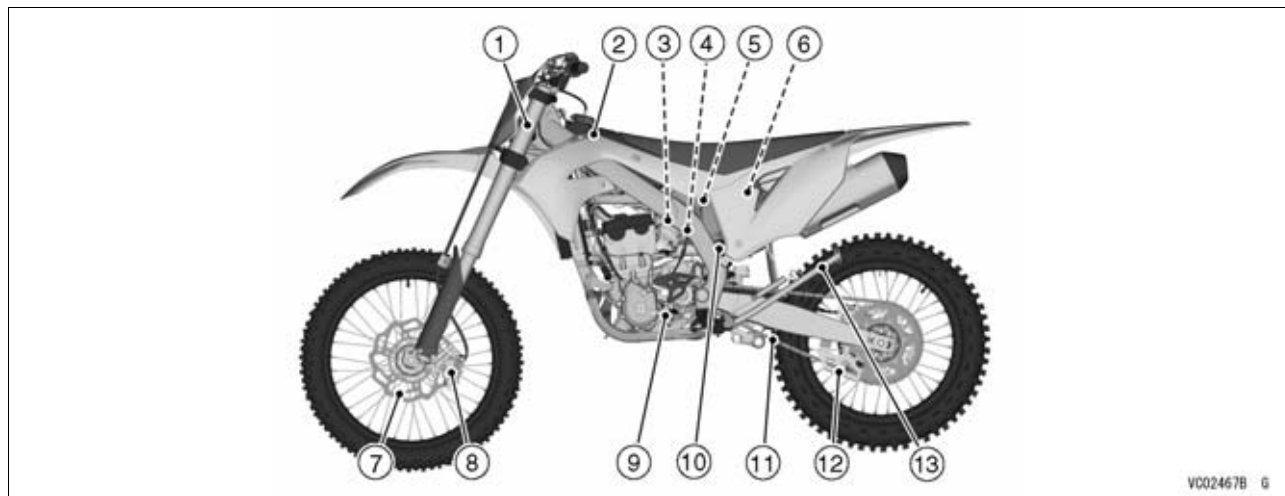
(modelos KX252C/D, KX450J/K)



1. Manete da embraiagem
2. Reservatório do líquido de embraiagem
3. Botão de paragem do motor
4. Botão do modo de controlo de arranque
5. Luz indicadora de aviso laranja/mofo de controlo de arranque

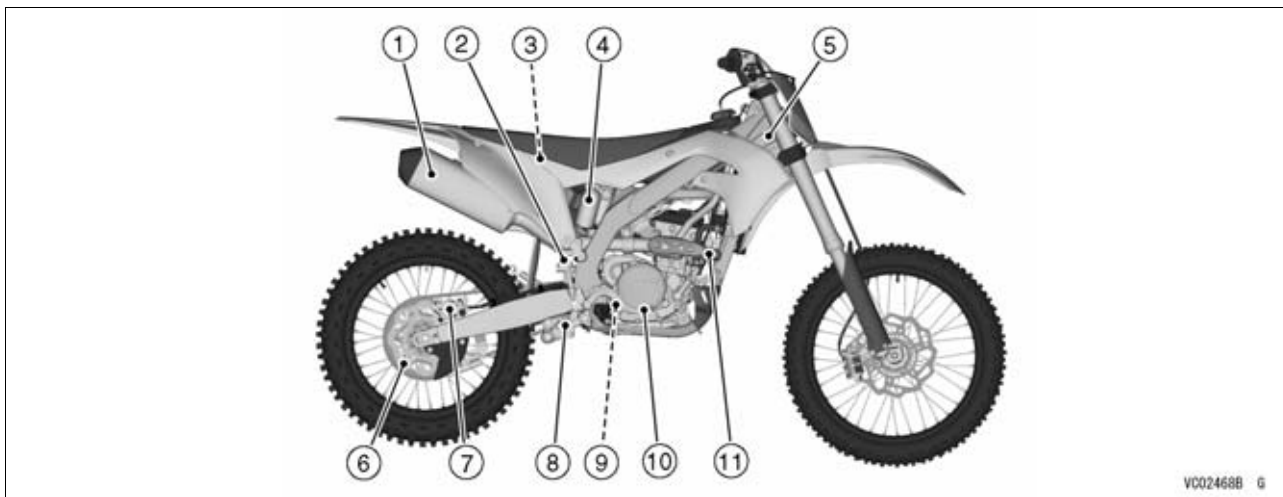
6. Tampão do depósito de combustível
7. Botão de arranque
8. Reservatório do líquido do travão dianteiro
9. Manete do travão dianteiro
10. Punho do acelerador

32 INFORMAÇÕES GERAIS



1. Forquilha da suspensão dianteira
2. Depósito de combustível
3. Conjunto do corpo do acelerador
4. Injetor a jusante
5. Injetor a montante (modelos KX252C/D)
6. Elemento de filtro de ar
7. Disco do travão dianteiro

8. Pinça do travão dianteiro
9. Pedal de mudança de velocidades
10. Amortecedor da suspensão traseira
11. Corrente de transmissão
12. Guia da corrente
13. Descanso lateral (modelos KX252D, KX450K)



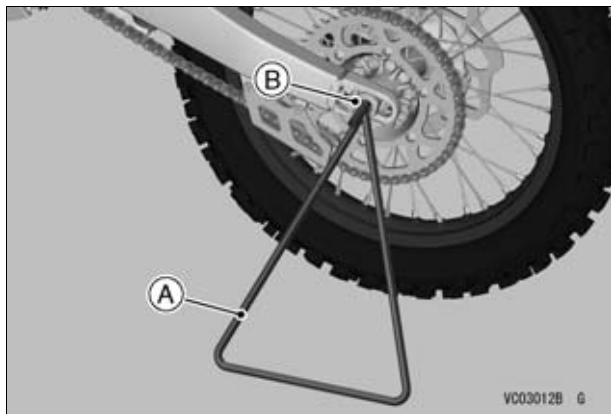
- 1. Silenciador de escape
- 2. Reservatório do líquido do travão traseiro
- 3. Bateria
- 4. Reservatório de gás do amortecedor traseiro
- 5. Conector de seleção dos dados de definição DFI
- 6. Disco do travão traseiro

- 7. Pinça do travão traseiro
- 8. Uni-Trak® Barra transversal e braço oscilante
- 9. Janela de inspeção do nível do óleo
- 10. Pedal do travão traseiro
- 11. Tubo de escape

34 INFORMAÇÕES GERAIS

Descanso lateral

Consulte a secção Side Stand no capítulo “GENERAL INFORMATION” do Manual do Proprietário em inglês aplicável ao seu motociclo ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki sobre a montagem e desmontagem do descanso lateral.



A. Descanso lateral

B. Eixo traseiro

AVISO

Conduzir com o descanso lateral pode resultar num acidente e provocar ferimentos. Não arranque o motor nem tente conduzir o motociclo quando o descanso lateral estiver instalado.

NOTA

○ Apoie o motociclo utilizando um descanso adequado quando realizar tarefas de manutenção ou ajustamentos.

Válvula de combustível (KLX110C, KLX450A)

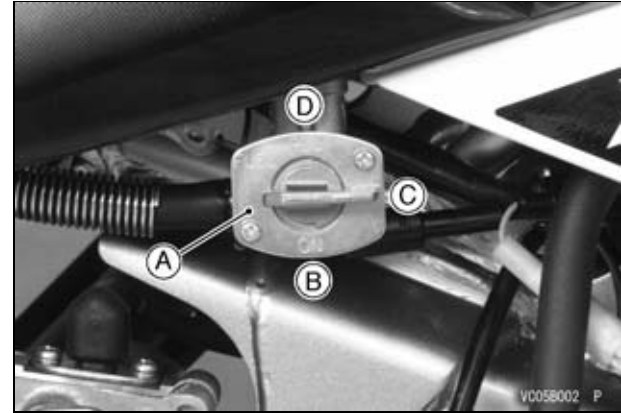
A válvula de combustível tem três posições: OFF, ON e RES (reserva). Para a operação normal, rode a manete da válvula de combustível para a posição ON (aberta).

KLX110C

Se ficar sem combustível com a válvula na posição ON, o último 0,4 L de combustível pode ser utilizado rodando a manete da válvula para a posição RES.

KLX450A

Se ficar sem combustível com a válvula na posição ON, o último 0,7 L mais ou menos de combustível restante utilizável pode ser utilizado rodando a manete da válvula para a posição RES.



- A. Válvula de combustível
- B. Posição ON (ligado)
- C. Posição OFF (desligado)
- D. Posição RES

Rode a manete da válvula de combustível para a posição OFF quando o depósito de combustível for retirado para manutenção e afinação, ou quando for guardar o motociclo parado durante um longo período de tempo.

NOTA

- Como a distância de condução é limitada na posição RES, reabasteça logo que possível.
- Depois de reabastecer o depósito de combustível, certifique-se de que a manete da válvula de combustível está na posição ON (e não na posição RES).



AVISO

Pratique a operação da válvula de combustível com o motociclo parado. Para evitar acidentes, deve ser capaz de operar a válvula de combustível durante a condução sem tirar os olhos da estrada.

Tome cuidado para não tocar no motor quente ao operar a válvula de combustível.

Combustível

Apenas modelo a 2 tempos

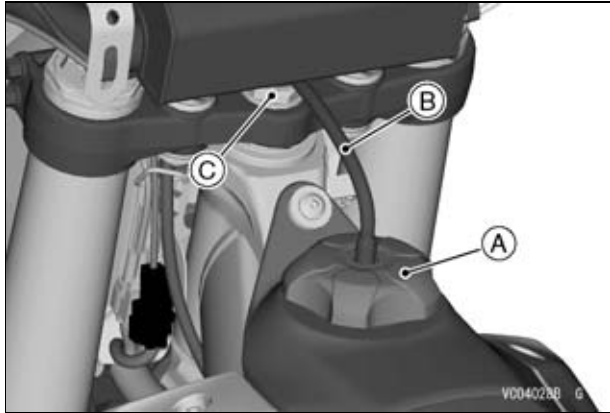
O motociclo da Kawasaki está equipado com um motor a 2 tempos que requer uma mistura de gasolina e óleo.

Apenas modelo a 4 tempos

O motociclo da Kawasaki está equipado com um motor a 4 tempos que requer gasolina.

Para abrir o tampão do depósito de combustível, desligue o tubo de respiração do orifício no veio da direção e gire o tampão do depósito no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.

Consulte a seção Fuel Tank no capítulo “GENERAL INFORMATION” no Manual do Proprietário em inglês aplicável ao seu motociclo ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki para informações sobre a capacidade do depósito de combustível.



- A. Tampão do depósito de combustível
- B. Tubo de respiração
- C. Porca da haste da direção

Requisitos de combustível:

O seu motor Kawasaki foi concebido para utilizar somente gasolina sem chumbo com um índice de octanas mínimo, como indicado abaixo. Nunca utilize gasolina com um índice de octanas inferior ao mínimo especificado pela Kawasaki para evitar sérios danos ao motor.

O índice de octanas de uma gasolina é uma medida da sua resistência à detonação ou “batidas”. O termo geralmente utilizado para descrever um índice de octanas da gasolina é o Número RON (Research Octane Number).

OBSERVAÇÃO
<p>Se ocorrerem “batidas” ou “estalos” do motor, utilize uma gasolina de marca diferente com um índice de octanas maior. Permitir que esta condição continue pode provocar sérios danos ao motor. A qualidade da gasolina é importante. Os combustíveis de baixa qualidade ou que não satisfazem as especificações standard da indústria podem resultar num desempenho insatisfatório.</p>

Tipo de combustível e índice de octanas

Utilize gasolina sem chumbo, limpa e recente, com um índice de octanas igual ou superior ao indicado na tabela.

Tipo de combustível	Gasolina sem chumbo
Conteúdo de etanol	E10 ou menos
Índice de octanas mínimo	Research Octane Number (RON) 95

38 INFORMAÇÕES GERAIS

Apenas modelo KLX110C

Tipo de combustível	Gasolina sem chumbo
Conteúdo de etanol	E10 ou menos
Índice de octanas mínimo	Research Octane Number (RON) 91

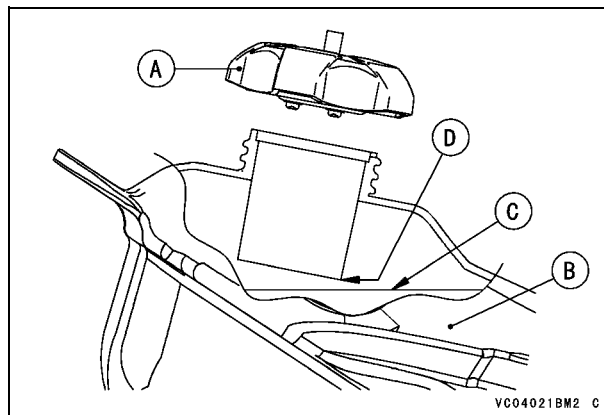
OBSERVAÇÃO

Não utilize nenhum combustível que contenha mais etanol ou outros oxigenatos que não sejam especificados para o combustível E10* neste motociclo. A utilização de combustível incorreto pode provocar danos ao motor e ao sistema de combustível, bem como causar problemas no arranque e/ou desempenho do motor.

*E10 significa que o combustível contém até 10% de etanol conforme especificado pela diretiva europeia.

Abastecimento do depósito:

Para evitar a contaminação do combustível, evite abastecer o depósito na chuva ou quando existir demasiado pó no ar.



- A. Tampão do depósito
- B. Depósito de combustível
- C. Nível superior
- D. Bocal de enchimento



AVISO

A gasolina é extremamente inflamável e por vezes explosiva em certas condições. Pare sempre o motor e não fume. Assegure-se de que o local onde se encontra é bem ventilado e livre de qualquer fonte de chama ou faísca, incluindo qualquer aparelho com luz piloto. Nunca abasteça o depósito de forma que o nível de combustível venha acima do bocal de enchimento. Se o depósito for enchido demais, o calor pode causar a expansão do combustível e o combustível pode transbordar através das aberturas de ventilação no tampão do depósito. Depois de reabastecer, certifique-se de fechar o tampão do depósito firmemente. Se a gasolina for derramada no depósito de combustível, limpe-a imediatamente.

OBSERVAÇÃO

Certos ingredientes na gasolina podem provocar o desvanecimento ou deterioração da pintura. Tome muito cuidado para não derramar o combustível durante o reabastecimento.

Óleo de motor a dois tempos (apenas para modelo a 2 tempos)

O óleo deve ser misturado com a gasolina para lubrificar o pistão, o cilindro, a cambota, as chumaceiras e os rolamentos da biela.

NOTA

○ Se não estiver disponível, utilize um tipo equivalente de óleo de corrida de dois tempos.

Óleo recomendado

HTX 976+

Relação de mistura de gasolina-óleo do motor (modelo KX65C)

32: 1 (gasolina: óleo do motor)

Relação de mistura de gasolina-óleo do motor (modelo KX85C/D)

Durante o período de rodagem
16:1 (gasolina: óleo do motor)

Após o período de rodagem
32:1 (gasolina: óleo do motor)

Uma mistura de 32-para-1 é cerca de 31 ml de óleo por litro de gasolina ou 4 onças fluidas de óleo por galão de gasolina.

OBSERVAÇÃO

Não utilize óleos vegetais ou minerais. Demasiado óleo provoca excesso de fumo e danos na vela de ignição. Pouco óleo provoca danos no motor ou um desgaste prematuro.

Para preparar a mistura de gasolina e óleo, deite primeiro o óleo e metade da gasolina num recipiente e mexa por completo. Depois, adicione o resto da gasolina e mexa bem a mistura.

NOTA

- *Com uma temperatura baixa, o óleo não se mistura facilmente com a gasolina. Leve o tempo necessário para obter uma mistura homogênea.*
- *A qualidade de lubrificação da mistura de gasolina e óleo deteriora-se rapidamente, pelo que deve preparar uma mistura nova para cada dia de funcionamento.*

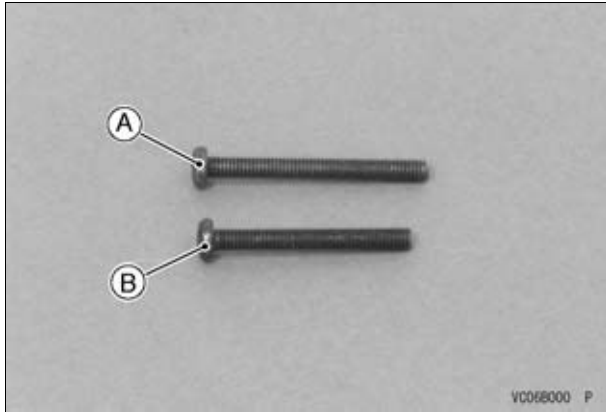
Limitação do acelerador (KLX110C)

Um limitador do acelerador tipo parafuso pode ser equipado neste motociclo para diminuir a potência máxima do motor para um condutor principiante. A função de limitação do acelerador funciona através da restrição do grau de rotação do punho do acelerador de forma que ele abra a 3/8 ou 1/2 da aceleração máxima.

A Kawasaki recomenda o aumento do nível do limitador do acelerador passo a passo da seguinte maneira: Uma limitação do acelerador de 3/8 grau pode ser utilizada para um condutor principiante, uma limitação do acelerador de 1/2 grau para um condutor com alguma habilidade, e nenhuma limitação do acelerador para condutores com habilidades mais avançadas.

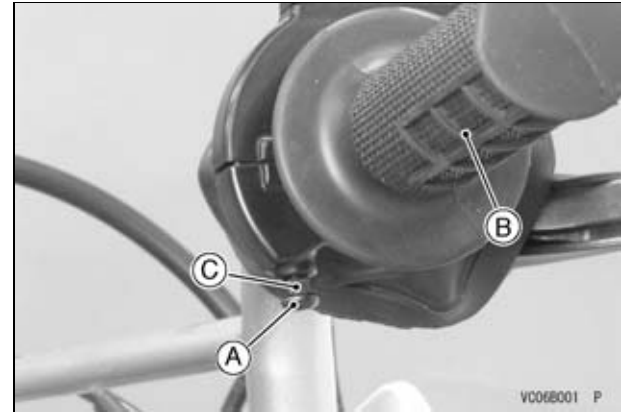
NOTA

- *A alteração da posição do limitador do acelerador só deve ser feita à discrição dos pais.*
- O parafuso mais longo é o limitador de 3/8 grau, e o parafuso mais curto é o limitador de 1/2 grau.



A. Limitador do acelerador de 3/8 grau de 47 mm
B. Limitador do acelerador de 1/2 grau de 42 mm

- Verifique se o punho do acelerador tem 2 – 3 mm de folga e se gira suavemente.
- Retire o parafuso-tampão e a porca de bloqueio instalados na caixa.
- Instale a porca de bloqueio do parafuso-tampão no limitador do acelerador.
- Aparafuse completamente o limitador do acelerador na caixa do acelerador e, em seguida, aperte a porca de bloqueio.



A. Limitador do acelerador
B. Punho do acelerador
C. Porca de bloqueio

OBSERVAÇÃO



Utilize apenas os parafusos Kawasaki fornecidos com o motociclo. A utilização de parafusos não normalizados pode danificar a caixa do acelerador.

NOTA


- *Guarde o limitador do acelerador não instalado num lugar em que não seja perdido.*
- *Não opere o motociclo sem inserir o limitador do acelerador ou o parafuso-tampão na caixa do acelerador. Isso deve ser feito para impedir a entrada de sujeira ou água na caixa do acelerador.*

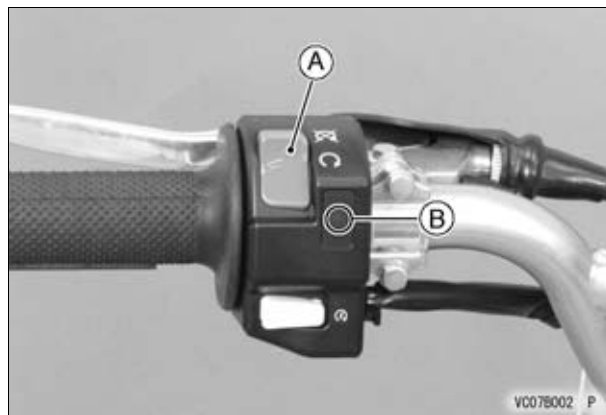
42 INFORMAÇÕES GERAIS

Interruptor de paragem do motor (KLX110C)

O interruptor de paragem do motor está localizado no lado esquerdo do guidador. O interruptor de paragem do motor deve estar na posição  para que o motociclo funcione. Para a paragem ordinária do motor, bem como para uma paragem de emergência, coloque o interruptor de paragem do motor na posição .

NOTA

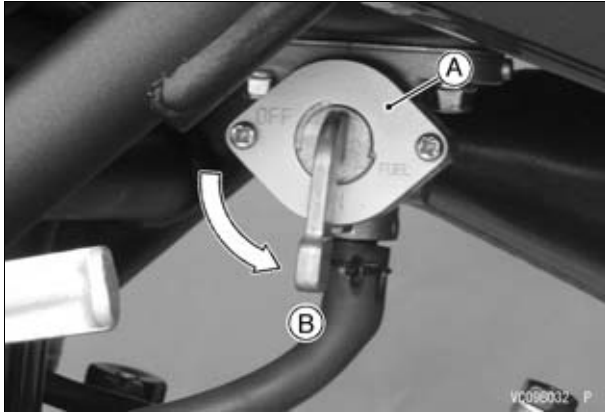
○ *Para evitar o descarregamento da bateria, certifique-se de que o interruptor de paragem do motor está na posição  e de que a luz indicadora laranja (LED) está apagada quando não estiver a utilizar o motociclo.*



A. Interruptor de paragem do motor
B. Luz indicadora (LED)

Arranque do motor (apenas modelo a 2 tempos)

- Gire a manete da válvula de combustível para a posição ON (aberta).



A. Válvula de combustível
B. Posição ON (ligado)

- Certifique-se de que o motociclo está em ponto morto.
- Se o motor estiver frio, levante o botão do ar de arranque.
- Carregue no pedal de arranque com o acelerador fechado.

AVISO

Conduzir com o descanso lateral pode resultar num acidente e provocar ferimentos. Não arranque o motor nem tente conduzir o motociclo quando o descanso lateral estiver instalado.



A. Botão do ar de arranque

- Mesmo depois do motor ter arrancado, não desça o botão do ar de arranque até que o motor esteja completamente aquecido.

NOTA

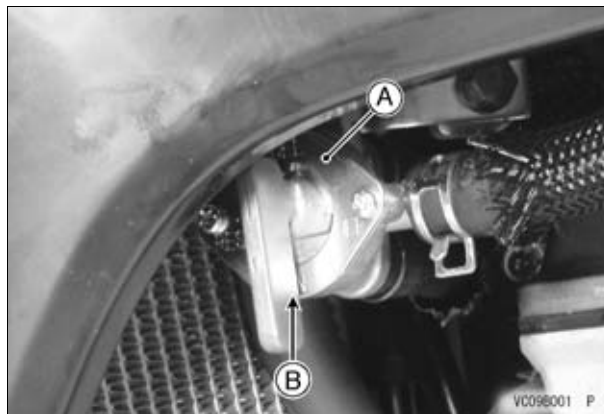
- Quando o motor já estiver quente ou em dias de calor abra o acelerador a metade em vez de utilizar o botão do ar de arranque.

44 INFORMAÇÕES GERAIS

- Se o motor estiver afogado, carregue no pedal de arranque com o acelerador completamente aberto até que o motor arranque.
- Quando a manete da embraiagem é puxada, o motociclo pode arrancar com a transmissão em qualquer velocidade.

Arranque do motor (apenas modelo a 4 tempos)

- Para o modelo KLX450A: tenha em atenção o seguinte.
- Engrene o ponto morto.
- Gire a manete da válvula de combustível para a posição ON (aberta).



- A. Válvula de combustível
- B. Posição ON (ligado)

AVISO

Conduzir com o descanso lateral descido pode resultar num acidente e provocar ferimentos. Não arranque o motor nem tente conduzir o motociclo quando o descanso lateral estiver em baixo.

OBSERVAÇÃO

O radiador do motociclo não incorpora uma ventoinha de refrigeração. Um funcionamento prolongado do motor em ralenti sem fluxo de ar através do radiador pode provocar fugas de líquido de refrigeração e sobreaquecimento do motor resultando em possíveis danos no motor. Qualquer tipo de condução que aumente a temperatura do motor reduz ainda mais o tempo em ralenti que decorre antes da ocorrência de fugas de líquido de refrigeração. Estas condições incluem alta temperatura ambiente, terreno arenoso ou lamacento, ou outras condições que exerçam grandes cargas sobre o motor a baixa velocidade. Além disso, aquecer demasiado o motor antes da utilização ou deixar o motor a trabalhar em ralenti com uma temperatura do motor elevada após a utilização também pode dar azo ao sobreaquecimento do motor.

NOTA

- Não acione repetidamente o acelerador com o motor em arranque, em paragem ou em ralenti. A bomba do acelerador pode danificar as velas de ignição com óleo em excesso.

Quando o motor está frio -

- Puxe o botão do ar de arranque.



A. Botão do ar de arranque

- Com o acelerador totalmente fechado, pressione o botão de arranque ou carregue no pedal de arranque até o motor arrancar.

NOTA

- Quando utilizar o botão de arranque para ligar o motor, assegure-se de que a manete da embraiagem é puxada.
- Quando utilizar o pedal de arranque para ligar o motor, encontre a posição do pedal de arranque próxima da parte superior para que a resistência para carregar no pedal de arranque seja sentida por completo ao carregar no pedal de arranque devagar.

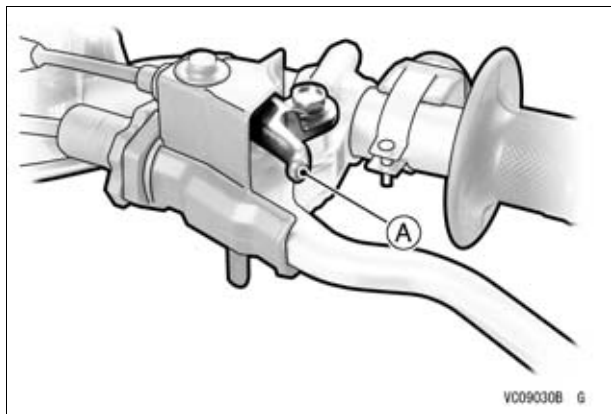
46 INFORMAÇÕES GERAIS

○ Quando a manete da embraiagem é puxada, o motociclo pode arrancar com a transmissão em qualquer velocidade.

- Mesmo depois de o motor ter arrancado, não puxe o botão do ar de arranque até que o motor esteja completamente aquecido.

Quando o motor já estiver aquecido ou quando o motor arrancar de novo-

- Puxe a **alavanca de arranque a quente** na manete da embraiagem.



A. Alavanca de arranque a quente

- Carregue no pedal de arranque ou pressione o botão de arranque, deixando o acelerador fechado sem utilizar o botão do ar de arranque.
- Liberte a alavanca de arranque a quente assim que o motor arrancar.

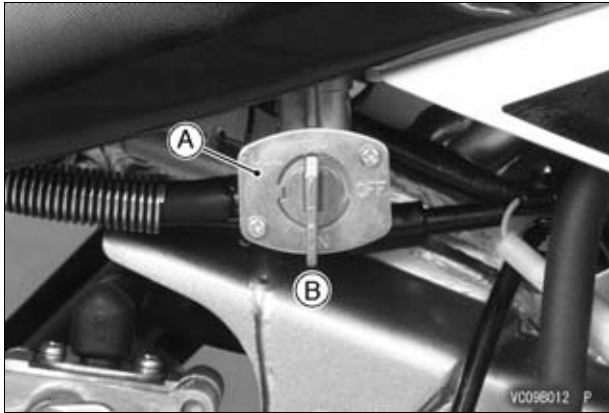
NOTA

○ Se o motor falhar no arranque, abra ao máximo o acelerador e carregue no pedal de arranque de vagar entre 4 – 5 vezes para eliminar as misturas de óleo demasiado ricas do motor. A seguir, carregue no pedal de arranque ou pressione o botão de arranque, mantendo o acelerador fechado com a alavanca de arranque a quente puxada.

- Utilize a alavanca de arranque a quente e/ou o botão do ar de arranque de acordo com a tabela seguinte.

Motor	Arranque a quente	Botão do ar de arranque
Condição	Alavanca	
Já Aquecer	Puxar (ON)	Recolher (OFF)
Arrancar de novo após falha	Puxar (ON)	Recolher (OFF)
Frio	Não utilizar (OFF)	Utilizar (ON)

- Para o modelo KLX110C: tenha em atenção o seguinte.
- Gire a manete da válvula de combustível para a posição ON (aberta).




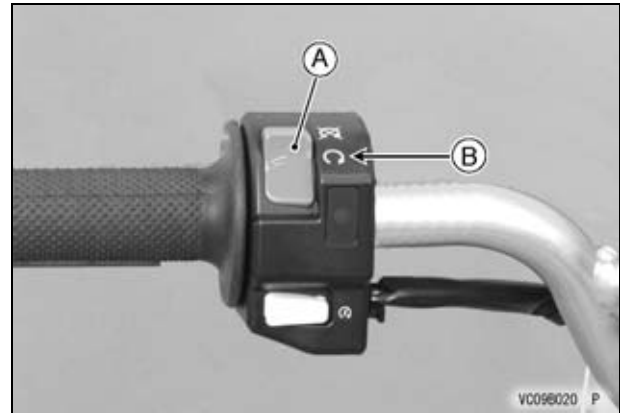
A. Válvula de combustível
B. Posição ON (ligado)


- Engrene o ponto morto.

NOTA

○ *Este motociclo está equipado com um interruptor de posicionamento da mudança que impede o arranque do motor quando a transmissão não está em ponto morto.*

- Certifique-se de que o interruptor de paragem do motor está na posição .



A. Interruptor de paragem do motor
B. Posição 

- Se o motor estiver frio, puxe o botão do ar de arranque.

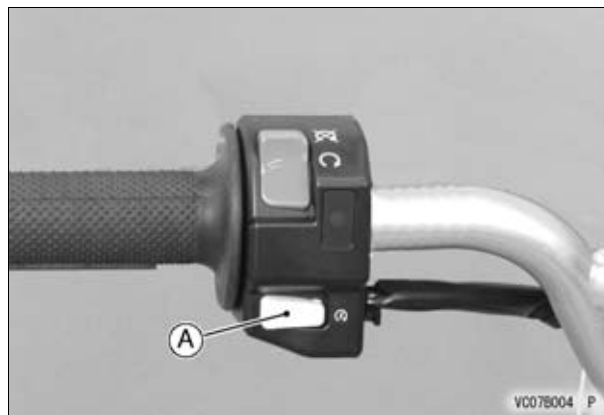
48 INFORMAÇÕES GERAIS



A. Botão do ar de arranque

NOTA

- Quando o motor já estiver quente ou em dias de calor, abra o acelerador parcialmente em vez de utilizar o botão do ar de arranque e, em seguida, arranque o motor.
- Com o acelerador completamente fechado, empurre o botão de arranque até que o motor arranque.



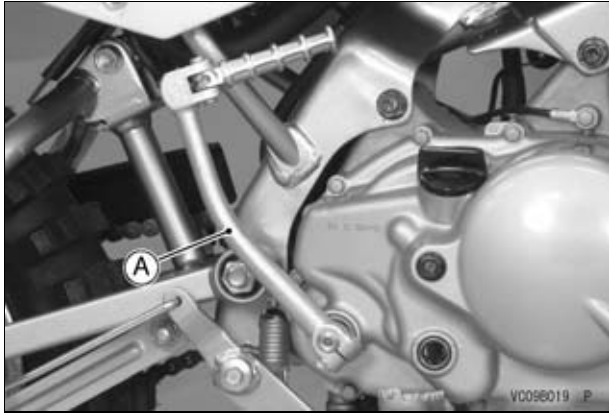
A. Botão de arranque

OBSERVAÇÃO

Não opere o motor de arranque continuamente durante mais de 5 segundos, ou o motor de arranque sobreaquecerá e a potência da bateria baixará temporariamente. Espere 15 segundos entre cada operação do motor de arranque para que o mesmo arrefeça e a potência da bateria seja recuperada.

NOTA

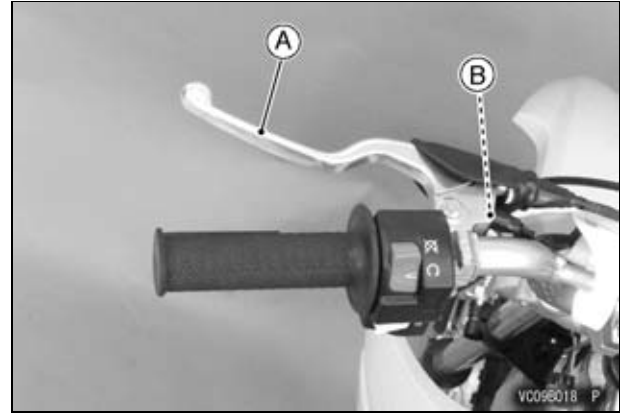
- Quando utilizar o pedal de arranque, certifique-se de que a transmissão está em ponto morto.



A. Pedal de arranque

NOTA

- Se o motor estiver afogado, faça rodar o motor com o acelerador completamente aberto até que o motor arranque.



A. Manete da embraiagem

B. Interruptor de bloqueio do motor de arranque

- Empurre gradualmente o botão do ar de arranque de volta um pouco de cada vez, conforme seja necessário para manter o motor em funcionamento durante o aquecimento.
- Quando o motor estiver aquecido o suficiente para funcionar ao ralenti sem utilizar o ar de arranque, empurre o botão do ar de arranque completamente de volta.

NOTA

- Se conduzir o motociclo antes de o motor estar aquecido, empurre o botão do ar de arranque completamente de volta assim que começar a mover-se.

50 INFORMAÇÕES GERAIS

OBSERVAÇÃO

Não permita que o motor funcione ao ralenti durante mais de cinco minutos, ou o motor sobreaquecerá e poderá sofrer danos.

- Para modelos KX252C/D, KX450J/K, tenha em atenção o seguinte:
- Engrene o ponto morto.

AVISO

Quando a manete da embraiagem não é puxada e o botão de arranque é empurrado enquanto a transmissão não estiver em neutro, o motociclo pode mover-se repentinamente e provocar ferimentos.

OBSERVAÇÃO

Este motociclo foi concebido apenas para competição. Portanto, o radiador não incorpora um tanque de reserva de líquido de refrigeração ou ventoinha de refrigeração. Um funcionamento prolongado do motor em ralenti sem fluxo de ar através do radiador pode provocar fugas de líquido de refrigeração e sobreaquecimento do motor resultando em possíveis danos no motor. Qualquer tipo de condução que aumente a temperatura do motor reduz ainda mais o tempo em ralenti que decorre antes da ocorrência de fugas de líquido de refrigeração. Estas condições incluem alta temperatura ambiente, terreno arenoso ou lamacento, ou outras condições que exerçam grandes cargas sobre o motor a baixa velocidade. Além disso, aquecer demasiado o motor antes da utilização ou deixar o motor a trabalhar em ralenti com uma temperatura do motor elevada após a utilização também pode dar azo ao sobreaquecimento do motor. Não utilize arranque mediante bateria auxiliar porque o sistema elétrico e a bateria podem ser danificados.

O arranque empurrado não é possível porque a bateria de íões de lítio está equipada.

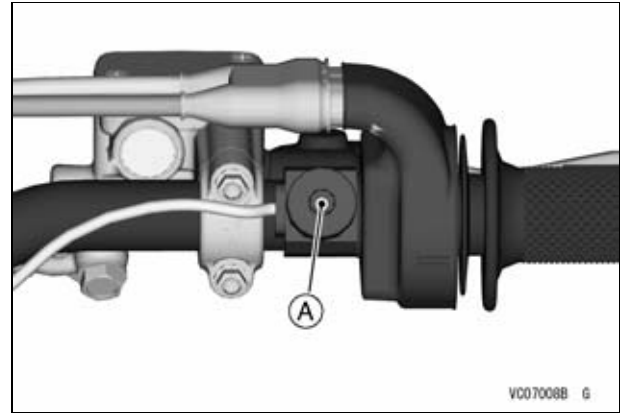
Quando o motor está frio

- Puxe o botão do ar de arranque/parafuso de ajuste do ralenti.



A. Botão do ar de arranque/parafuso de ajuste do ralenti

- Prima o botão de arranque com o acelerador fechado.



A. Botão de arranque

NOTA

- Quando a temperatura ambiente está baixa, pode ser necessário premir o botão de arranque várias vezes até que a bateria fique quente.

OBSERVAÇÃO

- Não opere o motor de arranque continuamente durante mais de 5 segundos, ou o motor de arranque e a bateria sobreaqueçam e a potência da bateria baixará temporariamente. Espere mais de 15 segundos entre cada operação do motor de arranque para que os mesmos arrefeçam e a potência da bateria seja recuperada.
- Quando o botão de arranque é premido continuamente, o circuito de proteção de temperatura na bateria interrompe a descarga de eletricidade da bateria temporariamente. Neste caso, espere um pouco até que a bateria arrefeça.

NOTA

○ Quando a manete da embraiagem é puxada, o motociclo pode arrancar com a transmissão em qualquer velocidade.

- Mesmo depois de o motor ter arrancado, não puxe imediatamente o botão do ar de arranque/parafuso de ajuste do ralenti até que o motor esteja completamente aquecido.

Quando o motor já estiver aquecido ou quando o motor arrancar de novo

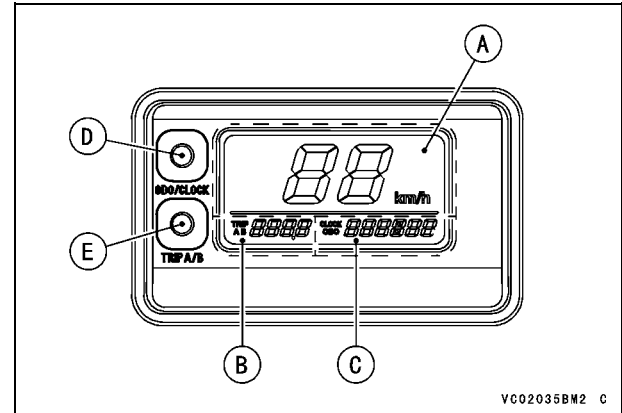
- Prima o botão de arranque com o acelerador fechado sem utilizar o botão do ar de arranque/parafuso de ajuste de ralenti.

NOTA

- Se o motor falhar no arranque, abra ao máximo o acelerador e prima o botão de arranque entre 4 – 5 vezes para eliminar as misturas de combustível demasiado ricas do motor. Em seguida, prima o botão de arranque com o acelerador fechado.

Unidade de medição (KLX450A)

A unidade inclui um velocímetro, conta-quilômetros/relógio e um conta-quilômetros parcial. Se pressionar o botão de modo do conta-quilômetros/relógio (ODO/CLOCK), o visor muda para o conta-quilômetros/relógio percorrendo os dois modos; conta-quilômetros e relógio. Se pressionar o botão de modo do conta-quilômetros parcial A/B (Trip A/B), o visor alterna para o conta-quilômetros parcial, percorrendo os dois modos; distância A e B. Quando o motor é ligado, todos os segmentos são apresentados durante três segundos, funcionando, de seguida, o relógio ou os contadores normalmente, dependendo do modo selecionado.



- A. Velocímetro
- B. Conta-quilômetros parcial A/B
- C. Relógio/conta-quilômetros
- D. Botão de modo ODO/CLOCK
- E. Botão de modo TRIP A/B

Velocímetro:

O velocímetro indica a velocidade do motociclo.

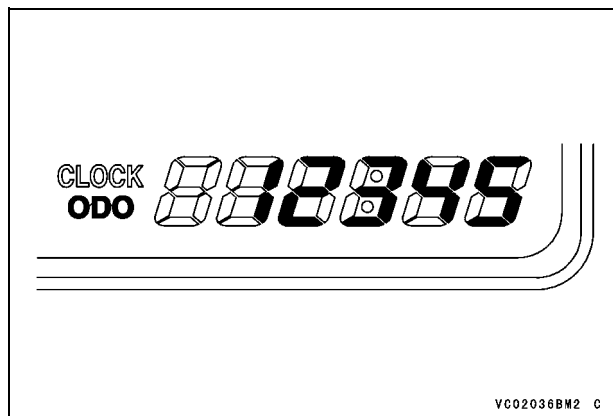
Conta-quilômetros:

O conta-quilômetros indica a distância total em quilômetros que o motociclo percorreu. O conta-quilômetros não pode ser reposto a zero.

NOTA

- A data mantém-se inalterada mesmo que a bateria seja desligada.
- Quando os números atingem 999999, são parados e bloqueados.

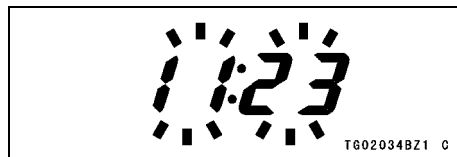
54 INFORMAÇÕES GERAIS



Relógio:

Para acertar as horas e os minutos:

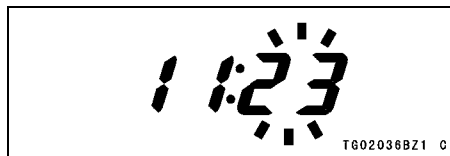
- Pressione o botão de modo ODO/CLOCK para visualizar o relógio.
- Pressione o botão de modo ODO/CLOCK enquanto mantém o botão de modo TRIP A/B premido. Os visores das horas e o dos minutos ficam intermitentes.



- Volte a pressionar o botão de modo TRIP A/B. Quando apenas o visor das horas ficar intermitente, pressione o botão de modo ODO/CLOCK para acertar as horas.



- Pressione o botão de modo TRIP A/B. O visor das horas deixa de estar intermitente e o visor dos minutos fica intermitente. Pressione o botão de modo ODO/CLOCK para acertar os minutos.



- Pressione o botão de modo TRIP A/B. Os visores das horas e o dos minutos voltam a ficar intermitentes.
- Pressione o botão de modo ODO/CLOCK. Os visores deixam de estar intermitentes e o relógio começa a funcionar.

NOTA

- *Pressionar o botão de modo ODO/CLOCK por breves momentos aumenta gradualmente as horas ou os minutos. Pressionar e manter o botão premido aumenta as horas ou os minutos continuamente.*
- *Quando a bateria é desligada, o relógio é repostado para a 1:00 e começa a funcionar novamente quando a bateria for ligada.*

Conta-quilómetros parcial:

O conta-quilómetros parcial mostra a distância percorrida em quilómetros desde a última vez em que foi reposto a zero.

TRIP A: 0.0 – 999.9

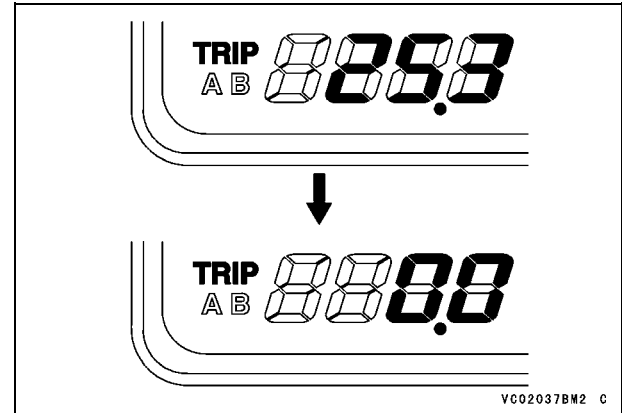
TRIP B: 0 – 9999

Para repor o conta-quilómetros parcial a zero:

1. Pressione o botão TRIP A/B e mantenha-o premido.
2. Ao fim de dois segundos, o visor numérico passa para 0.0 (TRIP A) ou 0 (TRIP B) e reinicia a contagem quando o motociclo é utilizado. O conta-quilómetros parcial prossegue a contagem até voltar a ser reposto a zero.

NOTA

- Quando o conta-quilómetros parcial é reposto a zero com o motociclo parado, a contagem inicia-se assim que o motociclo começa a deslocar-se.
- Quando os dígitos atingem 999.9 (TRIP A) ou 9999 (TRIP B) com o motociclo em movimento, passam para 0.0 ou 0 e reiniciam a contagem.
- Quando a bateria é desligada, o visor do conta-quilómetros parcial é reposto a 0.0 ou 0.

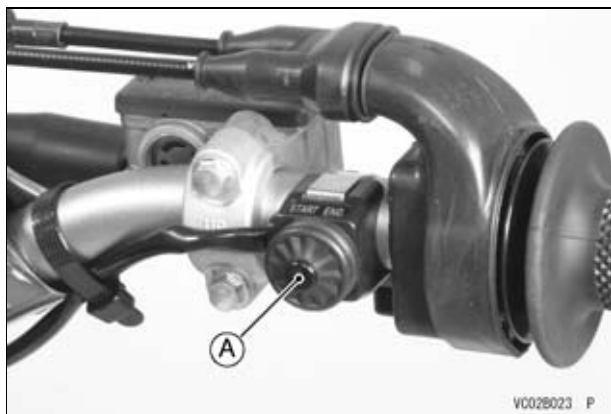


56 INFORMAÇÕES GERAIS

Botão de arranque

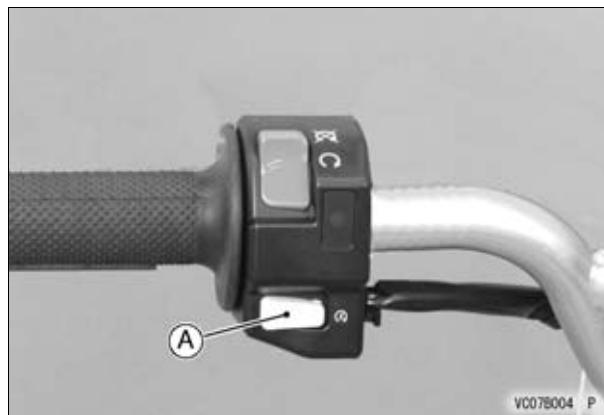
Este motociclo possui um botão de arranque. O botão de arranque aciona o motor de arranque elétrico quando a manete da embraiagem é puxada (o modelo KLX110C não tem manete de embraiagem).

Modelo KLX450A:



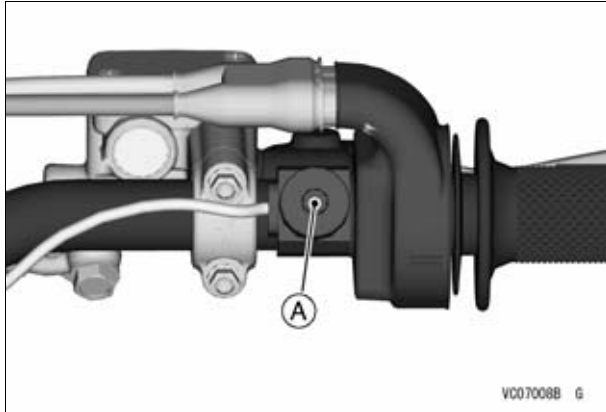
A. Botão de arranque

Modelo KLX110C:



A. Botão de arranque

Modelos KX252C/D, KX450J/K:



A. Botão de arranque

Modo de controlo de arranque (KX252C/D, KX450J/K)

O modo de controlo de arranque pode ser utilizado para ajustar a afinação de ignição para ajudar os condutores a arrancar melhor em terrenos escorregadios.

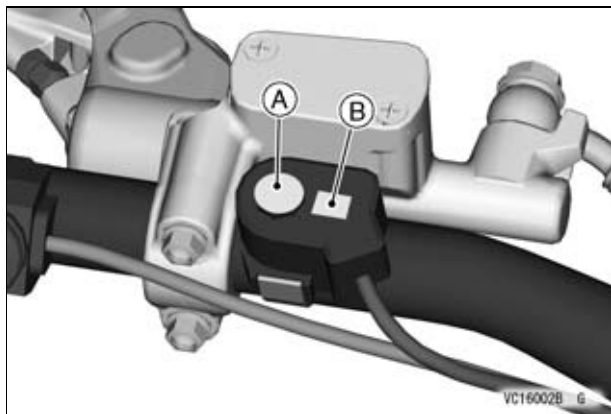
A eficácia do sistema depende da habilidade e técnica do condutor, bem como das condições do terreno.

Definição do modo de controlo de arranque

- O modo de controlo de arranque pode ser definido quando o motor está a funcionar em ponto morto, na 1.^a ou 2.^a velocidade. Quando ativado, ele só funciona na 1.^a e 2.^a velocidade.
- Quando premir o botão do modo de controlo de arranque durante mais de dois segundos, a luz indicadora laranja do modo de controlo de arranque piscará para indicar que o sistema está a funcionar.

58 INFORMAÇÕES GERAIS

- Ao mudar para a 3.^a velocidade, o sistema será desativado automaticamente.



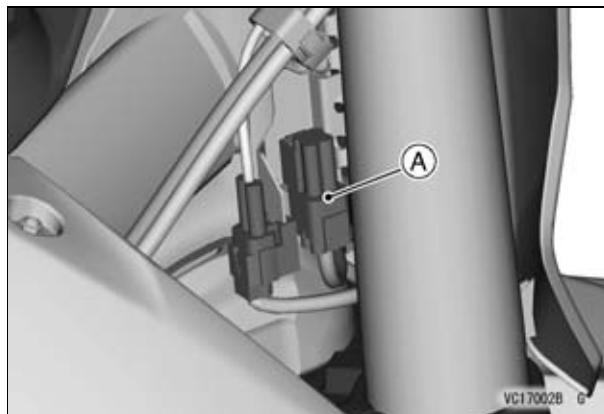
- A. Botão do modo de controle de arranque
- B. Luz indicadora de aviso laranja FI/modo de controle de arranque

Seleção dos dados de definição DFI (KX252C/D, KX450J/K)

Há três definições DFI para satisfazer várias condições do piso. Elas são facilmente ativadas pela mudança do conector da cablagem na lateral do quadro quando o motor está parado.

Condição do piso	Cor do conector
Suave	Branco
Normal	Verde
Duro	Preto

- Mude o conector na direita frontal do quadro de acordo com a condição do piso com o motor parado.



- A. Conector

NOTA

- O ECU é definido para a condição de piso standard ao ser operado sem um conector. No entanto, tenha sempre um dos três conectores instalado quando conduzir para prevenir a acumulação de pó e lama na cablagem do conector.
- O kit de calibração KX FI pode ser utilizado para alterar a definição DFI. Para detalhes, consulte o seu concessionário autorizado Kawasaki.

Pedal de arranque (exceto KX252C/D, KX450J/K)

O sistema de arranque deste motociclo consiste no acionamento primário por pedal de arranque. Quando a manete da embraiagem é puxada, o motociclo pode arrancar com a transmissão em qualquer velocidade.



A. Pedal de arranque

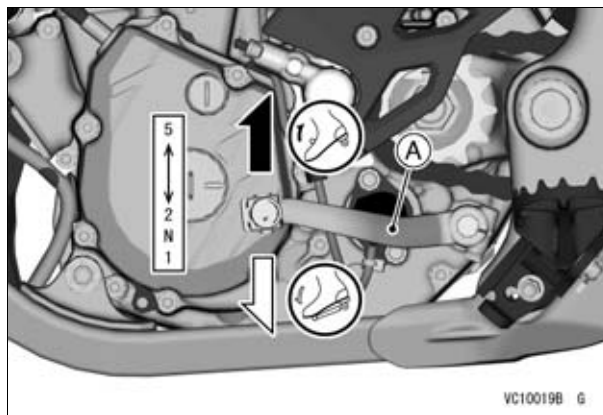
Mudar de velocidades

Este motociclo está equipado com uma transmissão “mudança com retorno”. O ponto morto está localizado no meio, entre a 1.^a e a 2.^a velocidades. “Mudança com retorno” significa que ao aumentar ou diminuir uma velocidade, cada velocidade deve ser engatada antes da velocidade superior ou inferior poder ser selecionada.

- Para engatar a primeira velocidade a partir do ponto morto, deve puxar a manete da embraiagem e carregar no pedal das mudanças, soltar ligeiramente a manete da embraiagem e depois soltar o pedal das mudanças.
- Para aumentar a velocidade para a próxima velocidade, deve puxar a manete da embraiagem, levantar o pedal das mudanças com a ponta do pé, soltar ligeiramente a manete da embraiagem e depois soltar o pedal das mudanças.
- Para diminuir a velocidade para a velocidade anterior, deve puxar a manete da embraiagem, carregar no pedal das mudanças tanto quanto possível, soltar ligeiramente a manete da embraiagem e depois soltar o pedal das mudanças.

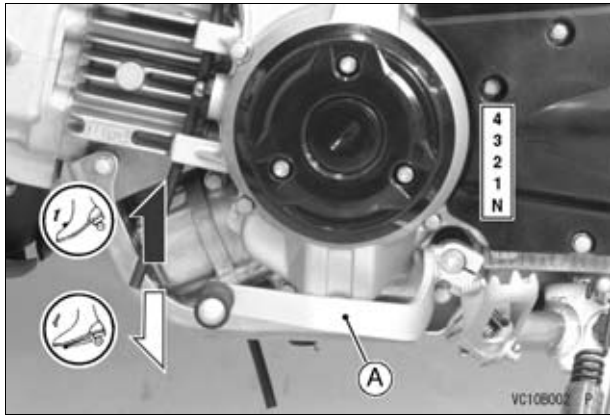
OBSERVAÇÃO

Ao mudar as velocidades pressione com firmeza o pedal das mudanças para garantir uma mudança apropriada. Uma mudança de velocidade feita sem cuidado e de forma incompleta pode fazer a transmissão saltar da velocidade o que provoca danos no motor.



A. Pedal de mudança de velocidades

- Para o modelo KLX110C: tenha em atenção o seguinte.
- Feche o acelerador completamente.
- Engate a próxima velocidade superior ou inferior.
- Abra o acelerador lentamente.



A. Pedal de mudança de velocidades

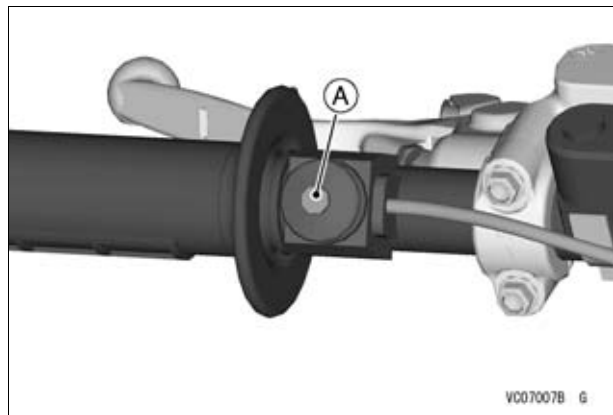
Paragem do motociclo

Para uma desaceleração máxima, feche o acelerador e aplique os travões dianteiro e traseiro. Para modelos que não o KLX110C, puxe a manete da embraiagem à medida que o motociclo reduz a velocidade até parar. A utilização independente do travão dianteiro ou do travão traseiro pode ser vantajosa em certas circunstâncias. Reduza as velocidades progressivamente para garantir uma boa resposta do motor em todas as velocidades.

62 INFORMAÇÕES GERAIS


Paragem do motor

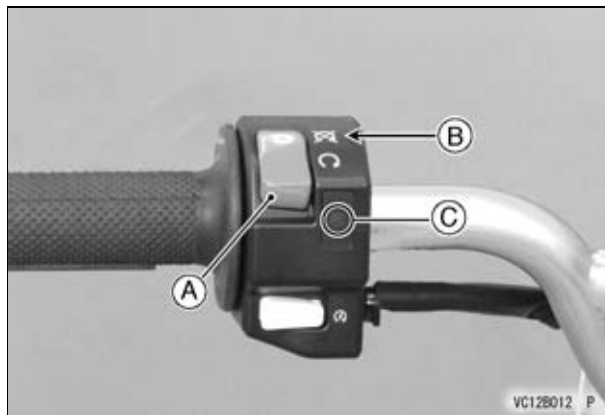
- Coloque a transmissão na posição de ponto morto.
- Depois de deixar o motor correr um pouco, feche o acelerador por completo e carregue no botão de paragem do motor.
- Apenas no modelo a 4 tempos: quando parar o motor, certifique-se de que carrega no botão de paragem do motor sem deixar correr o motor.



A. Botão de paragem do motor

- Rode a manete da válvula de combustível para a posição OFF (modelos equipados).
- Para o modelo KLX110C: Coloque a transmissão na posição de ponto morto.
- Feche o acelerador completamente.

- Coloque o interruptor de paragem do motor na posição  .




A. Interruptor de paragem do motor

B. Posição

C. Luz indicadora (LED)

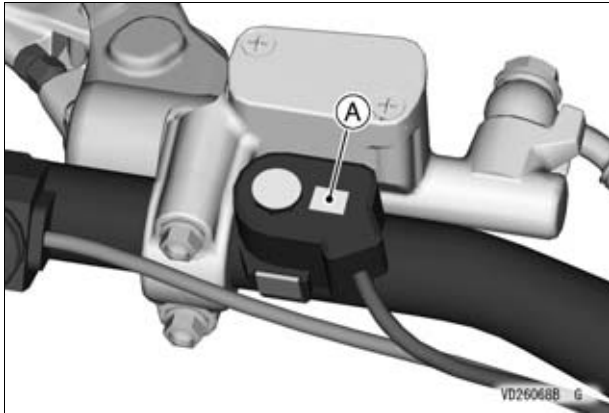
- Rode a manete da válvula de combustível para a posição OFF (fechada).

NOTA

- *Para evitar o descarregamento da bateria, certifique-se de que o interruptor de paragem do motor está na posição  e de que a luz indicadora laranja (LED) está apagada quando não estiver a utilizar o motociclo.*

Luz indicadora de aviso (KX252C/D, KX450J/K)

Quando esta luz indicadora acender, consulte a secção Autodiagnóstico DFI.



A. Luz indicadora de aviso laranja/modo de controlo de arranque

Rodagem

Deve fazer uma breve rodagem para obter as folgas de funcionamento adequadas no motor e na transmissão, necessárias ao desempenho e à fiabilidade.

(Apenas modelo KX85C/D) Combustível (apenas durante a rodagem)

16:1 (gasolina: óleo do motor)

OBSERVAÇÃO

Durante a primeira hora ou durante os primeiros 20 km de funcionamento, opere o motor a velocidades baixas e moderadas. Consulte os detalhes a seguir.

NOTA

- *O funcionamento a baixa velocidade durante o período de rodagem pode originar a acumulação de carbono e danificar a vela de ignição. Se tal acontecer, substitua a vela de ignição standard por uma vela de ignição mais quente durante o período de rodagem.*

Apenas modelo a 2 tempos

Faça a rodagem do motor da seguinte forma.

1. Ajuste da mistura relacionada com a temperatura e a altitude.

64 INFORMAÇÕES GERAIS

2. Arranque o motor e deixe-o trabalhar ao ralenti até que esteja completamente aquecido.
3. Pare o motor e deixe-o arrefecer por completo.
4. Arranque o motor e conduza o motociclo durante 10 minutos a uma velocidade moderada - **NUNCA ACELERE INTENSAMENTE.**
5. Pare o motor e deixe-o arrefecer por completo. Certifique-se de que verifica e ajusta a folga da corrente e o aperto dos raios e de que faz uma inspeção geral.
6. Arranque o motor e conduza o motociclo durante 20 minutos a uma velocidade moderada - **NUNCA ACELERE INTENSAMENTE.**
7. Pare o motor e deixe-o arrefecer por completo. Verifique e ajuste como no passo 5. Depois, drene o líquido de refrigeração, retire e inspecione a cabeça do cilindro, o cilindro e o pistão.

Pistão: Uma saia do pistão riscada pode diminuir o desempenho do motor ou danificar a parede interna do cilindro. Os riscos na saia do pistão devem ser polidos com uma lixa fina **#400 a #600.**

Cilindro: Retire o carbono das saídas do escape e da parte superior do cilindro, tendo o cuidado de não danificar a parede interna do cilindro. Os riscos na parede interna do cilindro devem ser polidos com uma **#400 a #600** lixa fina.

Cabeça do cilindro: Retire o carbono do interior da câmara de combustão.

Volte a instalar as peças retiradas.

8. Encha o radiador até ao fundo do bocal de enchimento do radiador com líquido de refrigeração. Antes de colocar o motociclo em funcionamento purgue o sistema de refrigeração.
9. Arranque o motor e conduza o motociclo durante 30 minutos a uma velocidade moderada - **NUNCA ACELERE INTENSAMENTE.**
10. Pare o motor e deixe-o arrefecer por completo. Verifique e ajuste como no passo 5.

11. Depois de fazer a rodagem adequadamente, o motociclo está pronto para um funcionamento regular. A utilização das capacidades e técnicas de condução adequadas e evitar velocidades do motor elevadas e imprudentes mantém o motor a funcionar sem problemas.

NOTA

- *Após a rodagem, instale uma vela de ignição standard nova e mude o óleo da transmissão bem como o óleo da forquilha da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro.*
- *Para manter um desempenho ótimo do motor, substitua os segmentos do pistão após a rodagem.*

Apenas modelo a 4 tempos

Faça a rodagem do motor da seguinte forma

1. Arranque o motor e deixe-o trabalhar ao ralenti até que esteja completamente aquecido.
2. Conduza o motociclo durante cerca de 20 minutos com 1/2 abertura do acelerador.
3. Pare o motor e deixe-o arrefecer por completo. Certifique-se de que verifica o aperto das porcas e dos parafusos, fugas de óleo, fugas de líquido de refrigeração e quaisquer irregularidades.
4. Arranque o motor e conduza o motociclo durante cerca de 40 minutos com 3/4 de abertura do acelerador.
5. Pare o motor e deixe-o arrefecer por completo. Certifique-se de verificar por completo o aperto das porcas e dos parafusos, fugas de óleo e

quaisquer irregularidades, especialmente, o encaminamento ou alongamento de cada cabo, as folgas dos travões, a folga da corrente e o aperto dos raios.

6. Mude o óleo do motor, o filtro do óleo e o óleo da forquilha da suspensão dianteira/amortecedor traseiro.
7. Depois de fazer a rodagem adequadamente, o motociclo está pronto para um funcionamento regular. A utilização das capacidades e técnicas de condução adequadas e evitar velocidades do motor elevadas e imprudentes mantém o motor a funcionar sem problemas.

OBSERVAÇÃO

Quando forem substituídas quaisquer das seguintes peças, deve realizar o mesmo procedimento de rodagem de um motociclo novo durante uma hora ou 20 km: Cilindro, Pistão, Cavilha do pistão, Segmento do pistão, Válvula, Taco de válvula, Árvore de cames, Cambota, Engrenagens, etc.

- Para o modelo KLX110C:

A primeira hora de condução do motociclo está concebida como o período de rodagem do motor. Se o motociclo não for cuidadosamente utilizado nesse período, poderá acabar com um motociclo “avariado” em vez de “rodado” após um longo período de utilização.

Não comece a mover-se nem acelere demasiadamente o motor após o arranque, mesmo que o

66 INFORMAÇÕES GERAIS

motor já esteja quente. Ponha o motor a funcionar durante uns dois ou três minutos ao ralenti para permitir que o óleo trabalhe em todas as partes do motor.

Evite a aceleração ou arranque rápido e conduza com prudência na primeira hora de funcionamento. Permita que o motociclo arrefeça completamente. O motociclo estará pronto para o funcionamento normal após este procedimento.

Verificações diárias antes da condução

Verifique os pontos a seguir indicados todos os dias, antes de conduzir o seu motociclo. Estas verificações exigem um tempo mínimo e asseguram uma condução fiável e segura se forem efetuadas regularmente.

Se encontrar qualquer irregularidade durante estas verificações, consulte a secção apropriada e faça o que for necessário para colocar o motociclo novamente em condições seguras de funcionamento.

AVISO

Deixar de realizar estas verificações antes da condução pode resultar em sérios danos ou em acidentes. Realize sempre as verificações diárias antes da condução.

PERIGO

Os gases de escape contêm monóxido de carbono, um gás incolor, inodoro e tóxico. Inalar o monóxido de carbono pode causar sérias lesões ao cérebro ou morte. Não faça rodar o motor em áreas fechadas. Utilize apenas numa área bem ventilada.

Motor

Óleo	Sem fugas Correção do nível
Líquido de refrigeração	Sem fugas Correção do nível (motor frio)
Tampa do radiador	Instalado de forma adequada
Vela de ignição	Binário correto
Cabeça do cilindro	Binário correto
Cilindro	Binário correto
Embraiagem	Funciona de forma adequada Folga da manete correta (KX252C/D, KX450J/K)
Carburador	Sem fuga de líquido (KX252C/D, KX450J/K)
Filtro de ar	Afinado de forma adequada Limpo

68 INFORMAÇÕES GERAIS

Silenciador de escape	Instalado de forma adequada Aplicar óleo no elemento do filtro de ar Sem danos
Carreto do motor	Instalado de forma adequada Sem desgaste ou danos
Quadro	
Pneus	Boas condições gerais Sem desgaste ou danos Correção da pressão Tampa da válvula do ar instalada
Raios	Sem folgas
Corrente de transmissão	Boas condições gerais Correção da folga da corrente Coloque óleo se necessário
Travões dianteiro e traseiro	Funcionam de forma adequada Correção da manete e da folga do pedal Sem fugas de óleo
Acelerador	Funciona de forma adequada
Direção	O punho do acelerador funciona de forma adequada Direção suave, mas não solta em toda a sua amplitude Sem bloqueio devido ao controlo dos cabos
Forquilha da suspensão dianteira	Funciona de forma adequada Sem fuga de óleo
Amortecedor da suspensão traseira	Funciona de forma adequada Sem fuga de óleo
Depósito de combustível	Montado de forma segura Sem fuga de combustível
Carreto traseiro	Sem desgaste ou danos
Bateria (exceto KX65C, KX85C/D) ...	Bem carregada
Botão de paragem do motor	Funciona de forma adequada
Botão de modo de controlo de arranque (KX252C/D, KX450J/K)	Funciona de forma adequada

Porcas, parafusos, grampos Apertados de forma adequada



70 INFORMAÇÕES GERAIS

Verificações após a condução

Após correr, para modelos equipados com bateria, primeiro desligue os cabos da bateria (cabo negativo primeiro) e, em seguida, limpe o motociclo.

Inspeccione todo o motociclo com especial atenção ao filtro de ar, travões, etc.

Faça a lubrificação geral e os ajustes necessários.

MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Este capítulo não inclui os dados de assistência para vários modelos (binário de aperto, etc.) sobre o binário de aperto, etc.

Consulte o Manual do Proprietário em inglês aplicável ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki para obter dados de assistência do seu motociclo.

72 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Calendário de manutenção periódica

O calendário de manutenção periódica fornece informações sobre a manutenção periódica de peças ou acessórios de vários modelos.

Consulte Periodic Maintenance Chart no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki sobre a sua próxima manutenção periódica.

1. Inspeção periódica (itens associados ao motor)

Clutch - adjust	Embraiagem - ajuste
Clutch lever free play - adjust (other than KX252C/D, KX450J/K models)	Folga livre da manete da embraiagem - ajuste (exceto modelos KX252C/D, KX450J/K)
Clutch friction/steel plates - check †	Fricção da embraiagem/discos de aço - verificação †
Clutch fluid level - inspect † (KX252C/D, KX450J/K models)	Nível do líquido de embraiagem - inspeção † (modelos KX252C/D, KX450J/K)
Clutch hose, connections - inspect † (KX252C/D, KX450J/K models)	Tubo da embraiagem, ligações - inspeção † (modelos KX252C/D, KX450J/K)
Muffler mount damper - replace (KX252C/D, KX450J/K models)	Amortecedor de montagem do silenciador - substituição (modelos KX252C/D, KX450J/K)
Muffler - replace (KX252C/D models)	Silenciador - substituição (modelos KX252C/D)
*Clutch fluid - change (KX252C/D, KX450J/K models)	*Líquido de embraiagem - mudança (modelos KX252C/D, KX450J/K)
*Clutch master cylinder cup and dust cover - replace (KX252C/D, KX450J/K models)	*Copo do cilindro principal e guarda-pó - substituição (modelos KX252C/D, KX450J/K)
*Clutch slave cylinder piston seal - replace (KX252C/D, KX450J/K models)	*Vedante do pistão do cilindro secundário da embraiagem - substituição (modelos KX252C/D, KX450J/K)
*Clutch hose - replace (KX252C/D, KX450J/K models)	*Tubo da embraiagem - substituição (modelos KX252C/D, KX450J/K)

MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES 73

Throttle cable - check and adjust	Cabo do acelerador - verificação e ajuste
Spark plug - clean, regap †	Vela de ignição - limpeza, ajustar folga †
Spark plug - check †	Vela de ignição - verificação †
Air cleaner element - clean †	Elemento de filtro de ar - limpeza
Carburetor - check and adjust	Carburador - verificação e ajuste
Throttle body assy - clean	Conjunto do corpo do acelerador - limpeza
Idling speed - check and adjust	Ralenti - verificação e ajuste
Piston and piston ring - clean and check †	Pistão e segmento do pistão - limpeza e verificação †
Cylinder head, cylinder - check	Cabeça do cilindro, cilindro - verificação
Exhaust system - clean and check †	Sistema de escape - limpeza e verificação †
Silencer wool - change (2-stroke model only)	Lã do silencioso - mudança (apenas modelo a 2 tempos)
Small end bearing - check † (2-stroke model only)	Chumaceira do pé da biela - verificação (apenas modelo a 2 tempos)
Kick pedal and shift pedal - clean	Pedal de arranque e pedal das mudanças - limpeza
Hot starter cable - adjust (KLX450A)	Cabo de arranque a quente - ajuste (KLX450A)
Valve clearance - check (4-stroke model only)	Folga das válvulas - verificação (apenas modelo a 4 tempos)
Engine oil - replace (4-stroke model only)	Óleo do motor - mudança (apenas modelo a 4 tempos)
Oil filter - replace (4-stroke model only)	Filtro do motor - mudança (apenas modelo a 4 tempos)
*Piston and piston ring - replace (KLX450A, KX252C/D and KX450J/K models)	*Pistão e segmento do pistão - mudança (modelos KLX450A, KX252C/D e KX450J/K)

74 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

*Piston pin - replace (4-stroke model only)	*Cavilha do pistão - mudança (apenas modelo a 4 tempos)
Crankshaft - check (4-stroke model only)	Cambota - verificação (apenas modelo a 4 tempos)
Breather hose - check (4-stroke model only)	Tubo de respiração - verificação (apenas modelo a 4 tempos)
Engine sprocket - check †	Carreto do motor - verificação †
Coolant - check †	Líquido de refrigeração - verificação †
Cooling hoses and connection - check †	Tubos de refrigeração e ligação - verificação †
*Reed valve - check † (2-stroke model only)	*Válvula flexível - verificação † (apenas modelo a 2 tempos)
Transmission oil - replace (2-stroke model only)	Óleo da transmissão - mudança (apenas modelo a 2 tempos)
Air cleaner element - replace	Elemento de filtro de ar - mudança
*Exhaust valve - clean and check (2-stroke model only)	*Válvula de escape - limpeza e verificação (apenas modelo a 2 tempos)
Spark arrester - clean (KLX110C/KLX450A models)	Supressor de faíscas - limpeza (modelos KLX110C/KLX450A)
*Vacuum switch valve - check † (KLX450A model)	*Válvula de comutação do vácuo - verificação † (modelo KLX450A)
Fuel tap - clean (KLX110C model)	Válvula de combustível - limpeza (modelo KLX110C)

2. Inspeção periódica (itens associados ao chassis)

Brake adjustment - check †	Ajuste do travão - verificação †
Brake pad wear - check †	Desgaste das pastilhas de travão - verificação †
Brake fluid level - check †	Nível do óleo dos travões - verificação †
*Brake fluid - change	*Óleo dos travões - mudança
*Brake master cylinder cup and dust seal - change	*Copo do cilindro principal do travão e guarda-pó - mudança
*Brake caliper piston seal and dust seal - change	*Vedante do pistão da pinça dos travões e guarda-pó - mudança
*Brake hoses and pipe - change	*Tubagem e tubo dos travões - mudança
Spoke tightness and rim runout - check †	Aperto dos raios e fluir da jante - verificação †
Brake lining wear - inspect † (KLX110C model)	Desgaste dos revestimentos do travão - inspeção † (modelo KLX110C)
Brake camshaft - lubricate (KLX110C model)	Árvore de cames do travão - lubrificação (modelo KLX110C)
Rear axle nut - inspect † (Other than KX65C and KLX110C models)	Porca do eixo traseiro - inspeção † (exceto para modelos KX65C e KLX110C)
Drive chain - check and adjust	Corrente de transmissão - verificação e ajuste
Drive chain - lubricate	Corrente de transmissão - lubrificação
Drive chain wear - check †	Desgaste da corrente de transmissão - verificação †
Drive chain slipper and guide - change	Rolamento e guia da corrente de transmissão - mudança
Front fork - check and clean	Forquilha da suspensão dianteira - verificação e limpeza
Frame - check and clean	Quadro - verificação e limpeza

76 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Wheel/tire - check	Roda/pneu - verificação
Rear shock absorber - check	Amortecedor traseiro - verificação
Cable - check	Cabo - verificação
*Front fork oil - change	*Óleo da forquilha da suspensão dianteira - mudança
Nuts, bolts, fasteners - check †	Porcas, parafusos, fechos - verificação †
Fuel hose - change	Tubo de combustível - mudança
Fuel system - clean	Sistema de combustível - limpeza
Steering play - check †	Folga da direção - verificação †
*Steering stem bearing - grease	*Chumaceira de direção - lubrificação
Rear sprocket - check †	Carreto traseiro - verificação †
Battery - inspect †	Bateria - inspeção †
Battery terminal - inspect †	Terminal da bateria - inspeção †
General lubrication - perform	Lubrificação geral - realização
*Wheel bearing - check †	*Chumaceira das rodas - verificação †
*Swingarm and UNI-TRAK® linkage pivots - check †	*Braço oscilante e UNI-TRAK® pivôs de ligação - verificação †
*Swingarm and UNI-TRAK® linkage pivots - grease	*Braço oscilante e UNI-TRAK® pivôs de ligação - lubrificação
*Rear shock oil - change	*Óleo do amortecedor traseiro - mudança
Fuel hoses, connections - check †	Tubos de combustível, ligações - verificação †
Brake hoses, connections - check †	Tubos dos travões, ligações - verificação †

†: Substituir, acrescentar, ajustar ou apertar, se necessário.

- *: Os trabalhos de manutenção devem ser realizados consultando o Manual de serviço ou um concessionário autorizado Kawasaki.

Óleo da transmissão (apenas modelo a 2 tempos)

Para que a transmissão e a embraiagem possam funcionar de forma adequada, mantenha o óleo da transmissão no nível adequado e mude o óleo periodicamente.

Além de poder ser contaminado por sujidade e partículas de metal, o óleo perde ainda as suas características e qualidades de lubrificação se for utilizado durante um período de tempo demasiado prolongado.

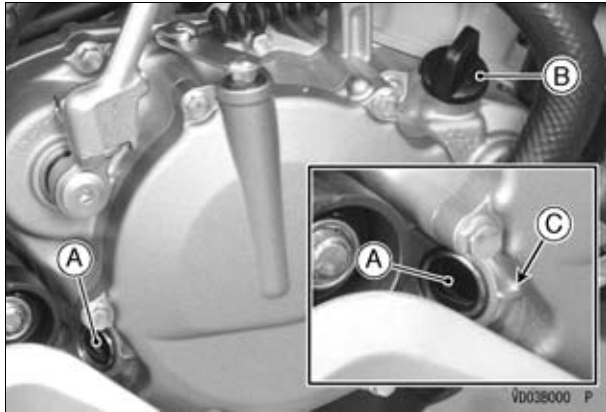


AVISO

A utilização do motociclo com óleo de transmissão deteriorado, insuficiente ou contaminado provocará um desgaste acelerado e poderá gripar o motor ou a caixa de transmissão e ocasionar um conseqüente acidente e ferimentos. Verifique o nível do óleo antes de cada corrida e mude o óleo de acordo com o calendário de manutenção periódica no Manual do Proprietário.

Inspeção do nível de óleo

- Coloque o motociclo em posição perpendicular ao solo.
- Após a utilização do motociclo, espere alguns minutos para que o óleo possa assentar.
- Verifique o nível do óleo da transmissão através da janela de inspeção do nível de óleo na parte mais baixa do lado direito do motor. O óleo deve estar ao centro do indicador do nível de óleo.
- Se o nível de óleo estiver demasiado elevado, retire o óleo em excesso através da abertura do bocal de enchimento com a ajuda de uma seringa ou outra ferramenta apropriada.
- Se o nível de óleo estiver demasiado baixo, acrescente a quantidade de óleo necessária até que este atinja o nível apropriado. Utilize óleo do mesmo tipo e marca ao do óleo já contido no motor.

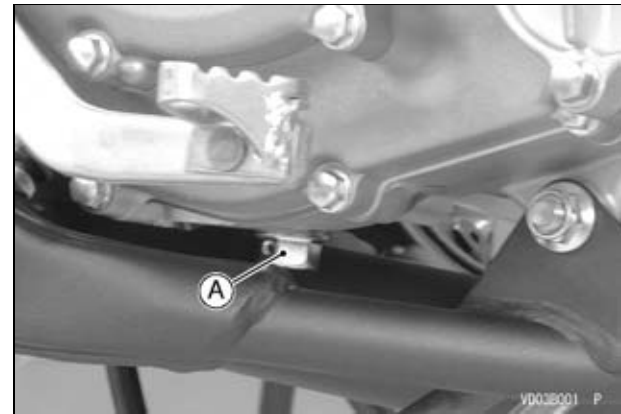


- A. Janela de inspeção do nível do óleo
- B. Bujão de enchimento do óleo
- C. Meio da janela de inspeção do nível de óleo

Mudança do óleo

O óleo da transmissão deve ser mudado periodicamente para garantir uma vida longa ao motor.

- Aqueça o motor por completo para que o óleo possa dissolver qualquer sedimento e drenar facilmente.
- Pare o motor e coloque um recipiente por baixo do motor.
- Retire o bujão de enchimento.
- Retire o bujão de drenagem do óleo e coloque o motociclo em posição perpendicular ao solo para permitir a drenagem de todo o óleo.



- A. Parafuso de drenagem do óleo da transmissão e junta

80 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

AVISO

O óleo da transmissão é uma substância tóxica. Elimine o óleo usado de forma apropriada. Contacte as autoridades competentes da sua área para se informar sobre os modos permitidos de eliminação ou reciclagem.

- Instale o parafuso de drenagem do óleo da transmissão com a sua nova junta e aperte-o.
- Adicione a quantidade especificada de novo óleo da transmissão.
- Coloque o bujão de enchimento no devido lugar.
- Verifique o nível do óleo após arrancar o motor mais 3 ou 4 vezes.

Óleo da transmissão recomendado

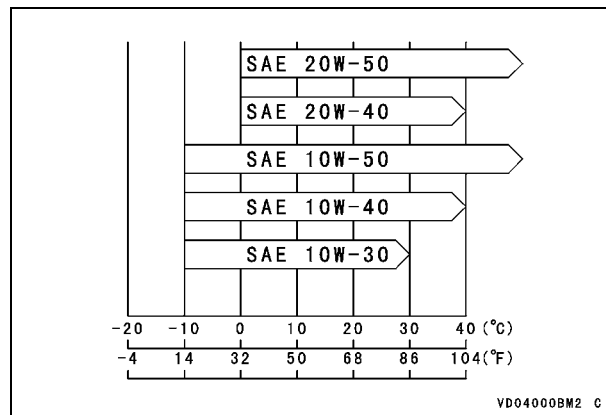
Tipo: API SG, SH, SJ, SL ou SM com JASO MA, MA1 ou MA2

Viscosidade: SAE 10W-40

NOTA

- Não adicione nenhum aditivo químico ao óleo. Os óleos que satisfazem os requisitos acima estão completamente formulados e proporcionam a lubrificação adequada tanto para o motor como para a embraiagem.

Embora seja recomendado um óleo de motor 10W-40, poderá ser utilizado um óleo com outro tipo de viscosidade, tendo em conta as condições atmosféricas específicas da área onde utiliza o seu motociclo.



Óleo do motor (apenas modelo a 4 tempos)

Para que o motor, a transmissão e a embraiagem possam funcionar de forma adequada, mantenha o óleo do motor no nível correto e mude o óleo e o filtro do óleo periodicamente.

Além de poder ser contaminado por sujeira e partículas de metal, o óleo perde ainda as suas características e qualidades de lubrificação se for utilizado durante um período de tempo demasiado prolongado.



AVISO

A utilização do motociclo com óleo de motor deteriorado, insuficiente ou contaminado provocará um desgaste acelerado e poderá gripar a caixa de transmissão e ocasionar um consequente acidente e ferimentos. Verifique o nível do óleo antes de cada corrida e mude o óleo de acordo com o calendário de manutenção periódica no Manual do Proprietário.

Devido ao sistema de lubrificação de cárter semi-seco, o nível do óleo indicado na janela de inspeção do nível de óleo varia dependendo da posição do motociclo e da velocidade do motor quando o motor é desligado. Para garantir uma leitura do nível do óleo do motor, siga atentamente os procedimentos de Inspeção do nível do óleo.

OBSERVAÇÃO

Se acelerar antes de o óleo alcançar todas as partes do motor poderá gripar o motor.

Inspeção do nível de óleo

- Se o óleo acabou de ser mudado, deixe o motociclo parado durante alguns minutos para permitir que o óleo assente.
- Ligue o motor e deixe-o trabalhar **ao ralenti** durante alguns minutos. **Não opere o motor a uma velocidade elevada.**

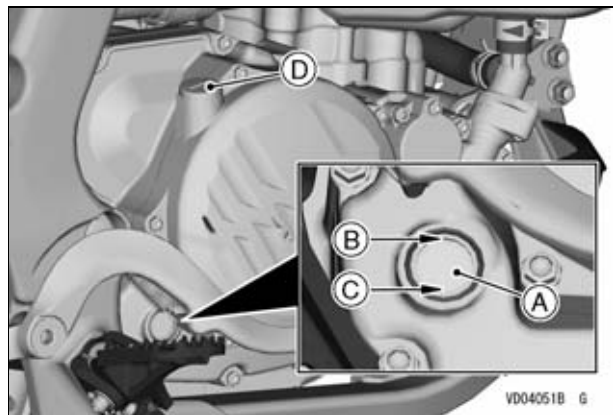
NOTA

- *Se não aparecer óleo na janela de inspeção do nível do óleo, incline ligeiramente o motociclo para a direita até que o óleo seja visível e depois coloque o motociclo novamente na posição correta. Se não aparecer nenhum óleo ao inclinar o motociclo num ângulo extremo, retire os bujões de drenagem para esvaziar qualquer vestígio de óleo que possa haver na transmissão e no cárter superior, volte a colocar os bujões de drenagem de acordo com o binário especificado depois de substituir a vedação ou junta circular, e encha novamente com a quantidade de óleo especificada.*
- Pare o motor e aguarde durante vários minutos para que o óleo assente.
- Verifique o nível do óleo do motor com o motociclo na posição vertical através da janela de inspeção do nível de óleo na parte mais baixa do lado direito do motor. O nível do óleo deve estar entre

82 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

as linhas de nível elevado e de nível baixo próximas da janela.

- Se o nível de óleo estiver demasiado elevado, retire o óleo em excesso com a ajuda de uma seringa ou outra ferramenta apropriada.
- Se o nível do óleo estiver demasiado baixo, adicione a quantidade certa de óleo através da abertura do bocal de enchimento. Utilize óleo do mesmo tipo e marca ao do óleo já contido no motor.

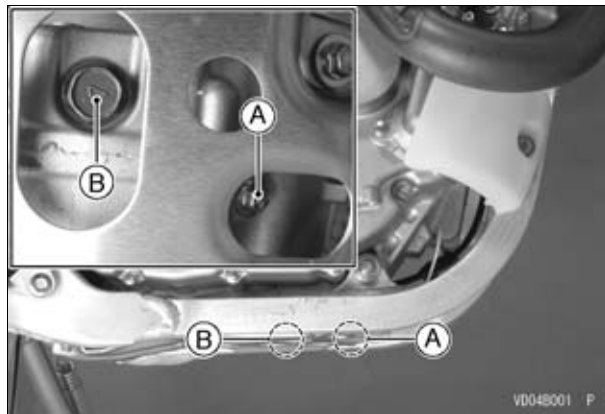


- A. Janela de inspeção do nível do óleo
- B. Linha de nível elevado
- C. Linha de nível baixo
- D. Bujão de enchimento do óleo

Mudança de óleo e/ou substituição do filtro de óleo

O óleo do motor e/ou o filtro do óleo devem ser mudados periodicamente para garantir uma vida longa ao motor.

- Aqueça o motor por completo para que o óleo possa dissolver qualquer sedimento e drenar facilmente.
- Pare o motor e coloque um recipiente por baixo do motor.
- Retire o bujão de enchimento.
- (KX252D) Retire os parafusos do resguardo inferior do motor e o resguardo inferior do motor.
- Retire os bujões de drenagem do óleo e coloque o motociclo em posição perpendicular ao solo para permitir a drenagem de todo o óleo.

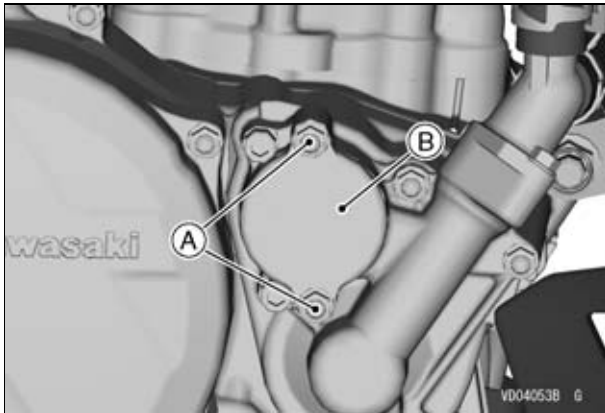


- A. Bujão de drenagem do óleo
- B. Bujão de drenagem do óleo

⚠ AVISO

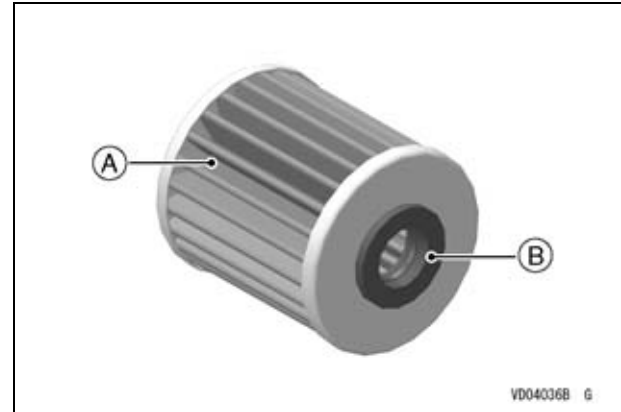
O óleo de motor é uma substância tóxica. Elimine o óleo usado de forma apropriada. Contacte as autoridades competentes da sua área para se informar sobre os modos permitidos de eliminação ou reciclagem.

- Ao substituir o filtro de óleo, retire os parafusos do tampão do filtro de óleo e, em seguida, retire o tampão com a junta circular e a mola.



- A. Parafusos do tampão do filtro de óleo
- B. Tampão do filtro de óleo

- Substitua o elemento do filtro do óleo por um novo.



- A. Elemento do filtro do óleo
- B. Ilhó

- Aplique lubrificante no ilhó.
- Para modelos diferentes de KLX450A, instale o elemento do filtro de óleo com o ilhó virado para o motor.
- Para o modelo KLX450A, instale o elemento do filtro de óleo com o ilhó virado para a tampa do filtro.

OBSERVAÇÃO

A instalação incorreta do filtro do óleo para o fluxo de óleo, provocando a avaria do motor.

84 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Instale a tampa do filtro do óleo com uma junta circular nova e aperte os parafusos com o binário especificado.
- Depois de o óleo ter sido completamente drenado, instale os bujões de drenagem e novas vedações e aperte de acordo com o binário especificado.

NOTA

- *Substitua quaisquer vedações ou juntas circulares por novas.*
- Encha até à marca de nível máximo com um óleo de motor de boa qualidade, especificado na tabela.
- Coloque o bujão de enchimento no devido lugar.
- Ponha o motor a trabalhar.
- Verifique o nível do óleo e a eventual presença de fugas.

NOTA

- *Se não estiver disponível, utilize um óleo do motor equivalente de acordo com a seguinte tabela.*

Tipo: API SG, SH, SJ ou SL com JASO MA, MA1 ou MA2

Viscosidade: SAE 10W-30, 10W-40, 10W-50

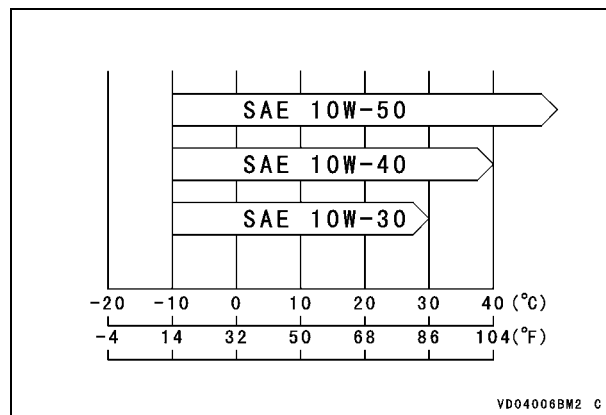
NOTA

- *Não adicione nenhum aditivo químico ao óleo. Os óleos que satisfazem os requisitos acima estão completamente formulados e proporcionam a*

lubrificação adequada tanto para o motor como para a embraiagem.

A viscosidade do óleo pode precisar de ser alterada para se adaptar às condições atmosféricas da sua área de condução.

- (KX252D) Instale o resguardo inferior do motor apertando primeiro os parafusos do lado da frente.



Sistema de refrigeração (exceto KLX110C)

Tubos de refrigeração

Verifique se a tubagem do radiador não apresenta fissuras ou sinais de deterioração e se as ligações não apresentam fugas, conforme especificado no Calendário de manutenção periódica.

Radiador

Verifique se as alhetas do radiador não estão obstruídas por insetos ou lama. Remova todas as sujidades com um jato de água de baixa pressão.

OBSERVAÇÃO

A lavagem com jato de água de alta pressão normalmente utilizado nas estações de lavagem de carros pode danificar as alhetas do radiador e reduzir a sua eficiência.

Não obstrua ou desvie o fluxo de ar instalando acessórios não autorizados na parte da frente do radiador.

Qualquer interferência com o fluxo de ar de arrefecimento pode ocasionar um sobreaquecimento e uma consequente avaria do motor.

Líquido de refrigeração

O líquido de refrigeração absorve o calor em excesso do motor e transfere esse calor para o ar no radiador. Se o líquido de refrigeração descer abaixo do nível apropriado, o motor sobreaquecerá e

poderá sofrer uma avaria grave. Verifique o nível do líquido de refrigeração todos os dias antes de conduzir o motociclo e acrescente mais líquido se o nível estiver baixo.



AVISO

O sistema de refrigeração pode ficar extremamente quente durante o funcionamento normal e provocar graves queimaduras. Quando o radiador estiver quente, não toque no mesmo nem tente abrir a sua tampa. O líquido de refrigeração quente no interior provocará graves queimaduras.

OBSERVAÇÃO

Utilize um líquido de refrigeração que contenha inibidores de corrosão próprio para motores e radiadores em alumínio, conforme especificado nas instruções do fabricante. Deverá ser utilizada água mole ou destilada com anticongelante no sistema de refrigeração. A utilização de água dura poderá provocar incrustações nas passagens do líquido e reduzir consideravelmente a eficiência do sistema de refrigeração.

NOTA

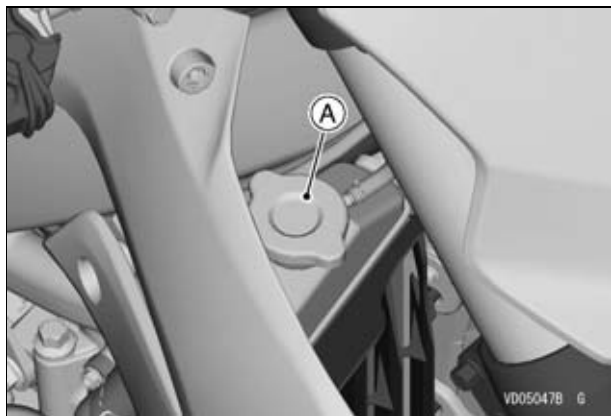
○ *O líquido de refrigeração de origem do sistema de refrigeração contém 50% de um anticongelante permanente com base de etileno e glicol, tem um*

86 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

ponto de congelação de -35°C e uma aparência verde.

Inspeção do nível do líquido de refrigeração

- Situe o motociclo até a tampa do radiador ficar nivelada com o chão.
- Retire a tampa do radiador em dois passos.
- Primeiro, gire a tampa no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até à primeira paragem e aguarde alguns segundos.
- Depois, puxe e gire a tampa na mesma direção e retire-a.

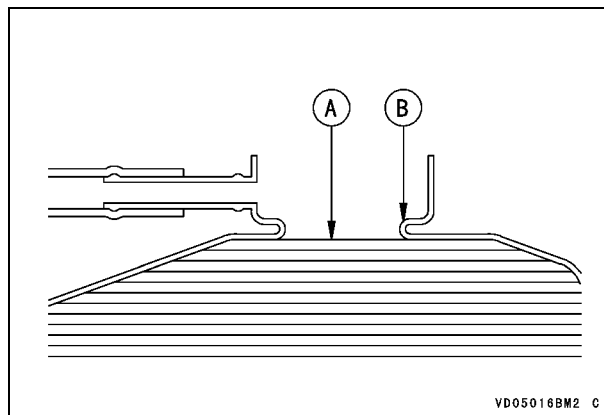


A. Tampa do radiador

- Verifique o nível do líquido de refrigeração no radiador. O líquido de refrigeração deve estar no fundo do bocal de enchimento do radiador.

NOTA

- Verifique o nível quando o motor estiver frio (à temperatura do local ou atmosférica).



- A. Nível do líquido de refrigeração**
- B. Bocal de enchimento**

- Se o nível do líquido de refrigeração é baixo, adicione líquido de refrigeração através da abertura até ao fundo do bocal de enchimento.

Relação de mistura de água e anticongelante

1: 1 (água : anticongelante)

Anticongelante recomendado

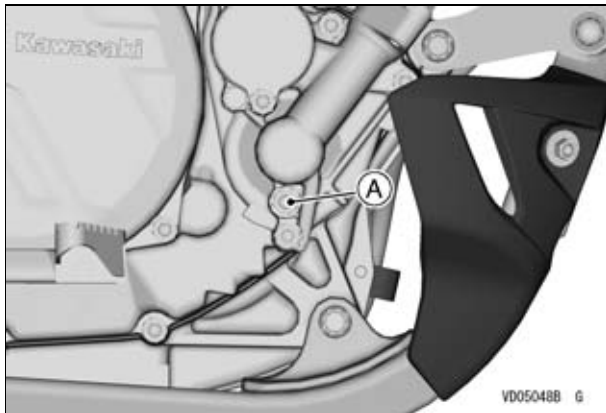
Anticongelante permanente (com base de etileno e glicol e inibidores de corrosão e ferrugem para motores e radiadores de alumínio)

- Coloque a tampa do radiador.

Mudança de líquido de refrigeração

O líquido de refrigeração deve ser mudado periodicamente para garantir uma vida longa ao motor.

- Espere até que o motor arrefeça por completo.
- Situe o motociclo até a tampa do radiador ficar nivelada com o chão.
- Retire a tampa do radiador em dois passos (consulte a secção “Inspeção do nível do líquido”).
- Drene o líquido de refrigeração do motor e do radiador.



A. Parafuso de drenagem de líquido de refrigeração

OBSERVAÇÃO

Limpe de imediato qualquer vestígio de líquido de refrigeração que salpique o quadro, o motor ou as rodas.

⚠ AVISO

A presença de líquido de refrigeração nos pneus os deixará escorregadios, podendo provocar a perda de tração, o que por sua vez pode resultar num acidente e ferimentos. Limpe completamente qualquer líquido de refrigeração que possa ter sido derramado nos pneus.

- Inspeccione visualmente o líquido de refrigeração usado.
- Se observar partículas esbranquiçadas como algodão a flutuar, as peças de alumínio no sistema de refrigeração estão corroídas e o sistema deve ser limpo.
- Se o líquido de refrigeração estiver castanho, as peças em ferro e em aço estão enferrujadas e o sistema deve ser limpo.
- Verifique se existem danos, ligações folgadas e fugas no sistema de refrigeração.
- Instale o bujão de drenagem do líquido de refrigeração com a nova junta e a tampa da bomba de água e aplique os binários especificados.

NOTA

- *Substitua sempre qualquer junta por uma nova.*
- Encha o radiador até ao fundo do bocal de enchimento do radiador com líquido de refrigeração.
- Situe o motociclo até a tampa do radiador ficar nivelada com o chão, para que o bocal de

88 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

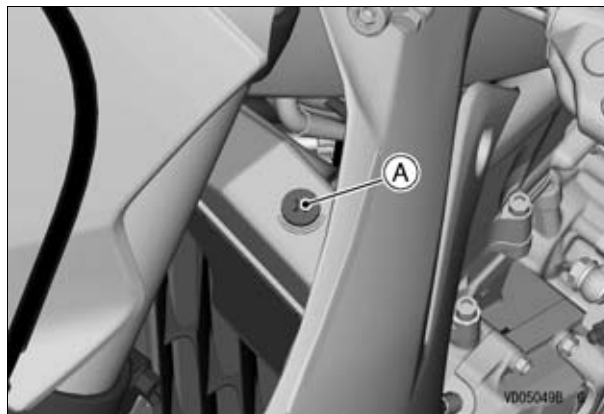
enchimento do radiador fique na posição mais elevada e todo o ar acumulado no radiador possa sair.

OBSERVAÇÃO

Utilize um líquido de refrigeração que contenha inibidores de corrosão próprios para motores em alumínio e radiadores, conforme especificado nas instruções do fabricante. Deverá ser utilizada água mole ou destilada com anticongelante (consulte instruções abaixo sobre anticongelante) no sistema de refrigeração. A utilização de água dura poderá provocar incrustações nas passagens do líquido e reduzir consideravelmente a eficiência do sistema de refrigeração.

NOTA

- *Deite o líquido de refrigeração lentamente para que possa expelir o ar do motor e do radiador.*
- (KX252C/D, KX450J/K) Desaperte o parafuso de purga de ar na parte superior do radiador esquerdo até que o líquido de refrigeração escoe pelo orifício do parafuso de purga de ar.



A. Parafuso de purga de ar

- Substitua a junta circular do parafuso de purga de ar por uma nova.
- Aperte o parafuso de purga de ar com o binário especificado.

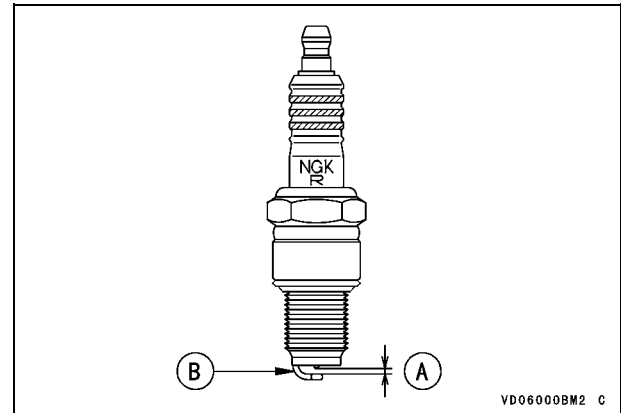
Binário de aperto

Parafuso de purga de ar:
1,6 N m (0,16 kgf·m)

- Coloque a tampa do radiador.
- Verifique a existência de fugas no sistema de refrigeração.
- Arranque o motor e deixe-o aquecer por completo, depois pare o motor.
- Verifique o nível do líquido de refrigeração depois do motor ter arrefecido. O líquido de refrigeração deve estar no fundo do bocal de enchimento do radiador.

- Se o nível do líquido de refrigeração for baixo, adicione líquido de refrigeração até ao fundo do bocal de enchimento.
- Coloque a tampa do radiador.
- Verifique a existência de fugas no sistema de refrigeração.

Vela de ignição



- A. Folga
- B. Eléctrodo exterior

Outro que não o eléctrodo com centro em irídio ou liga de platina

A vela de ignição deve ser retirada periodicamente para inspeção e reajustamento. Meça a folga com um apalpa-folgas tipo arame. Se a folga estiver incorreta, ajuste a folga ao valor especificado dobrando o eléctrodo exterior.

Se a vela estiver com óleo ou carbonizada, limpe-a. A vela também pode ser limpa utilizando um solvente de elevado ponto de inflamabilidade e uma escova não metálica (nylon, etc.). Se os eléctrodos da vela de ignição estão corroídos, danificados ou se o isolador tem fendas, substitua a vela.

90 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Para saber se o índice de calor da vela está correto, retire a vela e examine o isolador de cerâmica à volta do eléctrodo central. Se a cerâmica tiver sombras castanhas, a vela de ignição responde de forma adequada à temperatura do motor.

Se a cerâmica tiver queimaduras brancas, a vela deve ser substituída por uma vela fria. Se a cerâmica estiver preta, a vela deve ser substituída por uma vela quente.

Consulte a secção Spark Plug no capítulo “MAINTENANCE AND ADJUSTMENT” do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki para obter informações sobre as especificações das velas de ignição adequadas.

NOTA

○ Se o desempenho do motor diminuir, experimente substituir a vela de ignição para elevar novamente o desempenho.

Remoção e instalação da vela de ignição (excepto KX252C/D, KX450J/K)

- Retire o tampão da vela de ignição antes de retirar a vela de ignição.

OBSERVAÇÃO

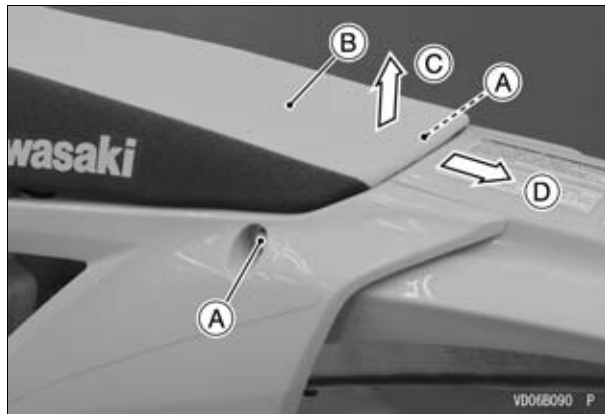
Quando remover o tampão da vela de ignição, não puxe o condutor. O condutor pode romper ou danificar os fios no interior.

- Utilize uma chave adequada à vela de ignição.

- Desaperte a vela de ignição e retire-a.
- Coloque fixamente o tampão na vela de ignição e puxe-o ligeiramente para se certificar de que está devidamente instalado.

Remoção e instalação da vela de ignição (KX252C/D, KX450J/K)

- Retire os parafusos do assento.
- Levante a parte traseira do assento e deslize o assento para trás.



A. Parafusos do assento

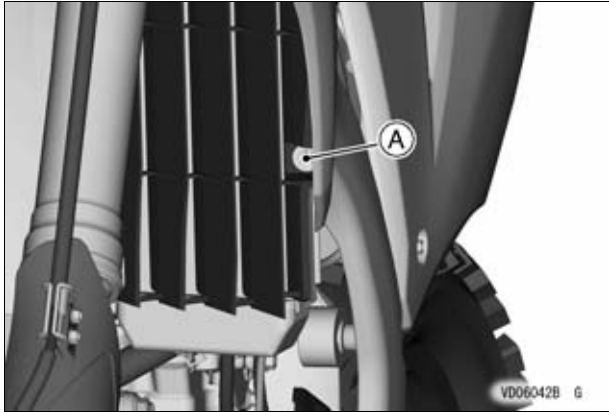
B. Assento

C. Para cima

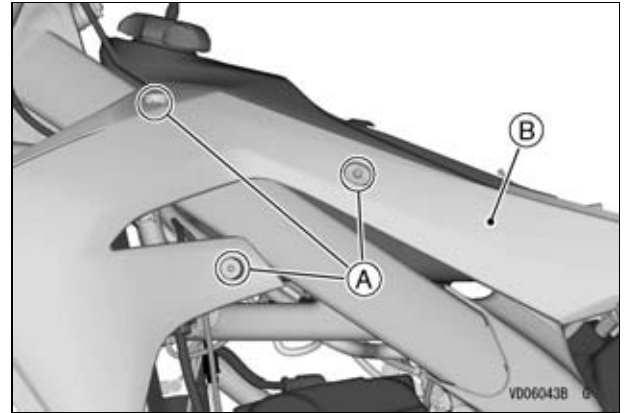
D. Para trás

- Retire a tampa lateral esquerda (consulte a secção Filtro de ar).
- Retire a tampa lateral direita (consulte a secção Sistema de escape).

- Retire os parafusos da cobertura do radiador e, em seguida, retire a cobertura do radiador em ambos lados.



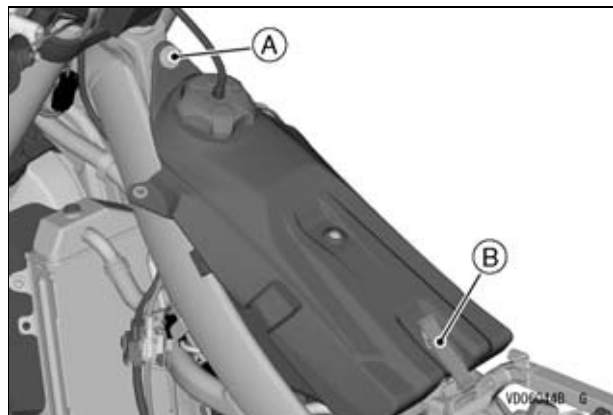
A. Parafuso da cobertura do radiador



**A. Parafusos da cobertura do radiador
B. Cobertura do radiador**

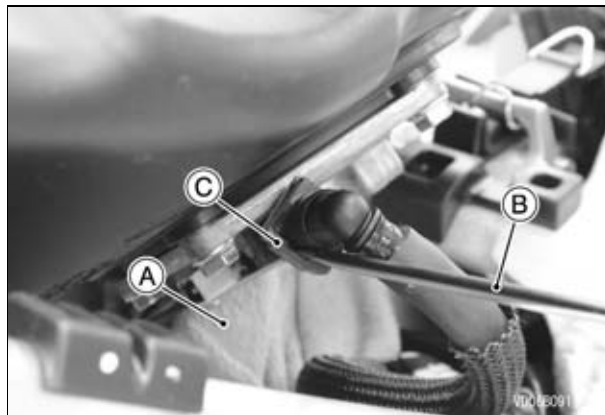
92 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Remova a banda e um parafuso do depósito de combustível.



A. Parafuso do depósito de combustível
B. Banda

- Certifique-se de colocar uma pedaço de pano ao redor da junta do tubo de combustível.
- Limpe a sujeira da superfície ao redor da conexão utilizando um pano ou uma escova macia.
- Insira uma chave de fendas de cabeça chata na fresta no retentor da junta.

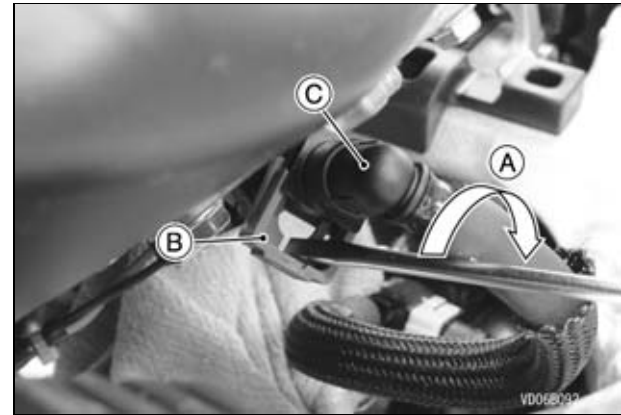


A. Pano
B. Chave de fendas de cabeça chata
C. Retentor da junta

⚠ AVISO

O combustível é inflamável e explosivo em determinadas condições e pode provocar graves queimaduras. Esteja preparado para derramamento de combustível; qualquer combustível derramado deve ser limpo de forma completa e imediata. Quando o tubo de combustível é desligado, o combustível derrama pelo tubo e tubagem devido à pressão residual. Cubra a conexão do tubo com um pedaço de pano limpo para evitar o derramamento de combustível.

- Rode a chave de fendas para desligar o retentor da junta.
- Desligue a junta do tubo de combustível do tubo de saída.

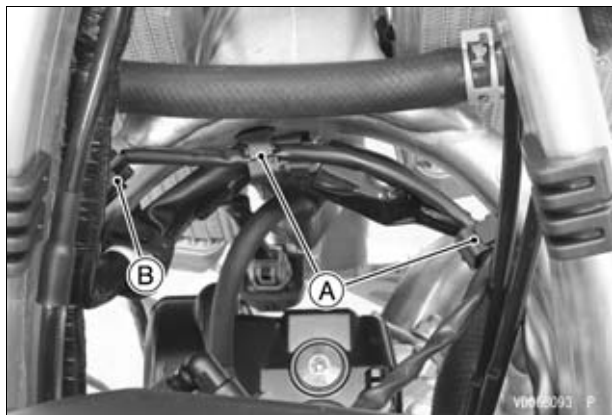


- A. Rodar
- B. Retentor da junta
- C. Junta do tubo de combustível

- Cubra o tubo de saída e a junta do tubo de combustível com sacos de vinil para os manter limpos.

94 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Abra as braçadeiras e desligue o conector do cabo da bomba de combustível.
- Remova a cobertura e a proteção do guidador se necessário.
- Remova o depósito de combustível.



A. Braçadeiras
B. Conector do condutor da bomba de combustível

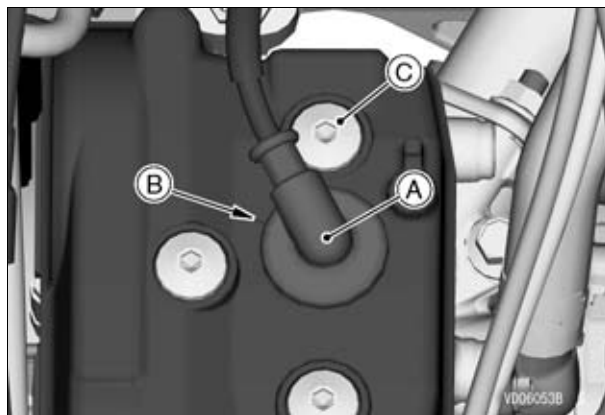
AVISO

A gasolina é extremamente inflamável e por vezes explosiva em certas condições. Pare sempre o motor e não fume. Assegure-se de que o local onde se encontra é bem ventilado e livre de qualquer fonte de chama ou faísca, incluindo qualquer aparelho com luz piloto.

- Limpe a proteção da cabeça do cilindro em volta do orifício do tampão da vela de ignição antes de retirar a vela.
- (KX450J/K) Retire o parafuso e a placa de retenção do tampão da vela.
- Puxe o tampão da vela de ignição para fora da vela.

OBSERVAÇÃO

Quando remover o tampão da vela de ignição, não puxe o condutor. O condutor pode romper ou danificar os fios no interior.



A. Tampão da vela de ignição

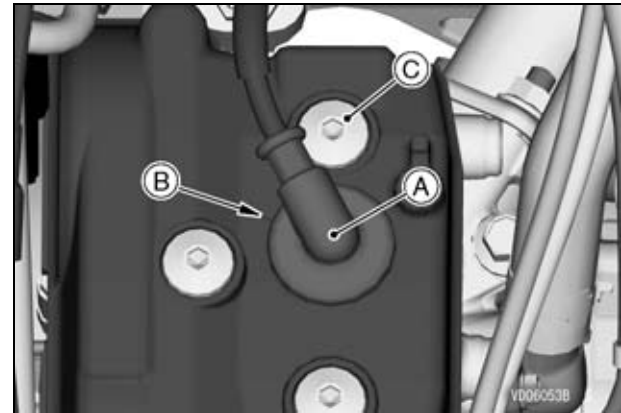
- Desaperte e retire a vela de ignição com uma chave adequada (16 mm).

- Quando reinstalar a vela de ignição, aplique o binário especificado.

Binário de aperto

Vela de ignição: 13 N m (1,3 kgf·m)
--

- (KX252C/D) Instale o tampão da vela de ignição de modo que fique alinhado entre a linha na protecção da cabeça do cilindro e o parafuso de tampa da cabeça do cilindro (frente).
- (KX450J/K) Instale o tampão da vela de ignição de forma que fique alinhado com a linha na protecção da cabeça do cilindro.
- Puxe o tampão da vela para ligeiramente para cima para assegurar a instalação correcta do tampão da vela de ignição.



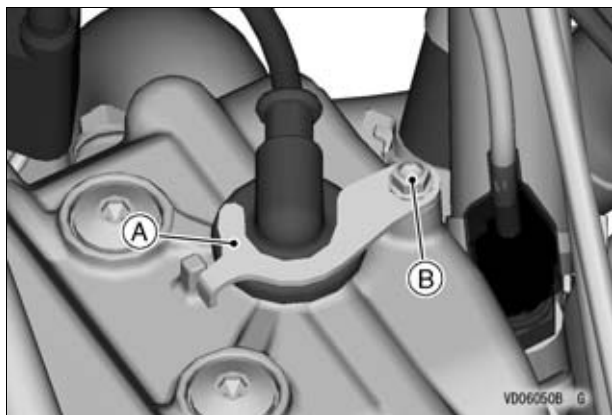
A. Tampão da vela de ignição

B. Linha

C. Parafuso da tampa da cabeça do cilindro (frente)

- (KX450J/K) Instale a placa de retenção do tampão da vela como mostrado.
- Aperte o parafuso da placa de retenção do tampão da vela com o binário especificado.

96 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



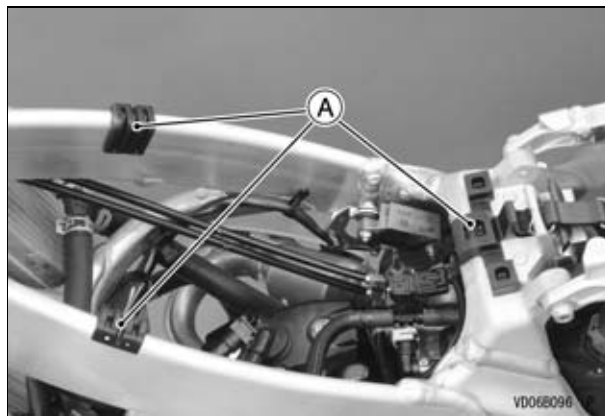
A. Placa de retenção do tampão da vela

B. Parafuso da placa de retenção do tampão da vela

Binário de aperto

Parafuso da placa de retenção do tampão da vela:
10 N m (1,0 kgf·m)

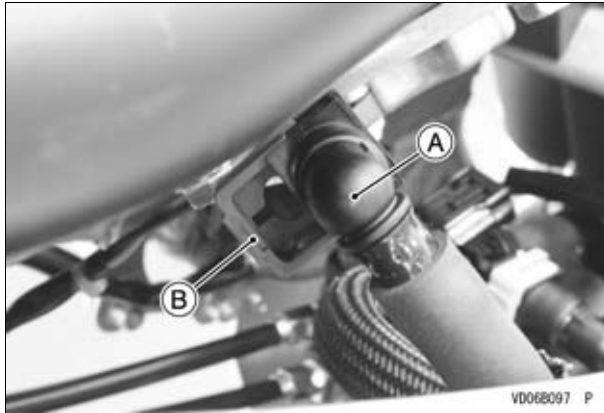
- Certifique-se de que os amortecedores estão em posição no quadro e não estão danificados. Se os amortecedores não estiverem completamente fixos, recolque-os com um adesivo. Se os amortecedores estiverem danificados, substitua-os por novos.



A. Amortecedores

- Verifique se o retentor da junta apresenta deformação e desgaste.
- Se o retentor da junta está deformado, substitua o tubo de combustível por um novo.
- Aplique um pouco de óleo de motor no tubo de saída de combustível.

- Insira a junta do tubo de combustível em linha reta no tubo de saída de combustível até que a junta do tubo se encaixe com um estalido.
- Empurre o retentor da junta até que a junta do tubo se encaixe com um estalido.

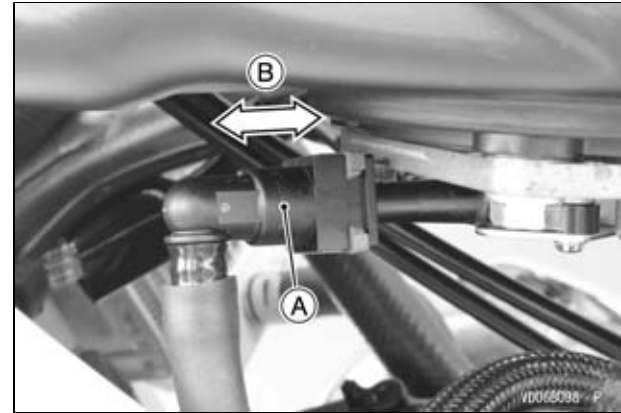


A. Junta do tubo de combustível
B. Retentor da junta

OBSERVAÇÃO

Quando instalar a junta do tubo de combustível, não aplique uma força forte no tubo de saída na bomba de combustível. O tubo feito de resina pode sofrer danos.

- Empurre e puxe a junta do tubo de combustível para trás e para a frente mais de duas vezes para assegurar que esteja firmemente travada.



A. Junta do tubo de combustível
B. Empurrar e puxar

⚠ AVISO

O vazamento de combustível pode causar um incêndio ou explosão, que pode resultar em sérias queimaduras. Certifique-se, deslizando a junta do tubo, de que a junta está corretamente instalada no tubo de descarga.

NOTA

- Se ela sair para fora, volte a instalar a junta do tubo de combustível.

98 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

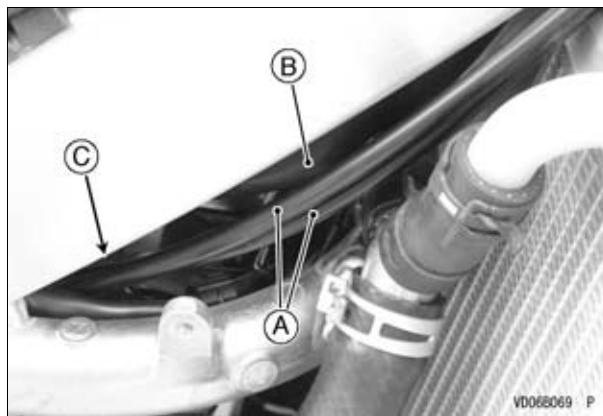
- Passe o condutor da bomba de combustível sobre o tubo de combustível.
- Antes de instalar o depósito de combustível, certifique-se de que ambos os cabos do acelerador passam sobre a cablagem principal.

NOTA

○ *Para prevenir que a parte inferior do depósito de combustível prima os cabos do acelerador, passe os cabos do acelerador corretamente sobre a cablagem principal.*

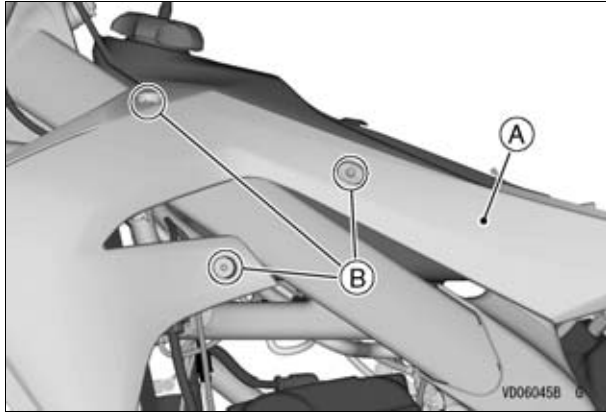
- Aperte o parafuso do depósito de combustível.
- Enganche a banda no depósito de combustível.
- Instale a cobertura e a proteção do guidador, caso tenha sido removida (consulte Ajuste da posição do guidador).

- (KX450J/K) Após instalar o depósito de combustível, certifique-se de que ambos os cabos (externos) se movem ligeiramente puxando-os para trás e para a frente no espaço superior do lado direito do depósito de combustível. Certifique-se de que ambos os cabos do acelerador passam por baixo do quadro (lado direito) como mostrado.

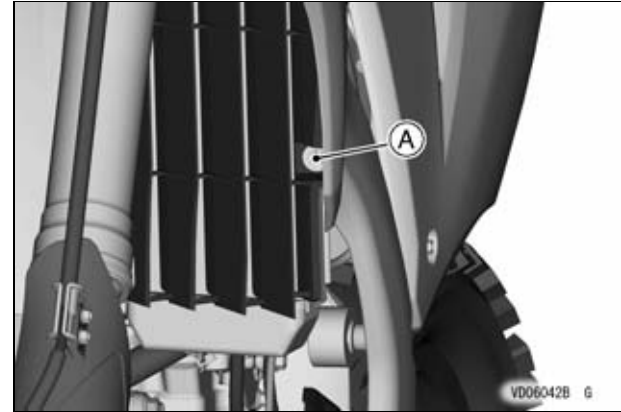


- A. Cabos do acelerador
- B. Depósito de combustível
- C. Parte inferior do quadro (lado direito)

- Instale a cobertura do radiador.
- Aperte os parafusos da cobertura do radiador com o binário especificado.



- A. Cobertura do radiador**
- B. Parafusos da cobertura do radiador**



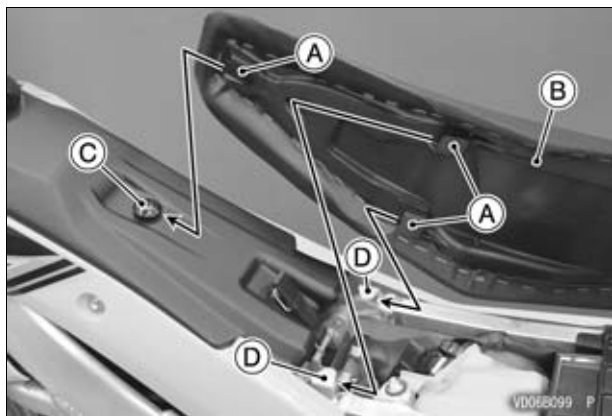
- A. Parafuso da cobertura do radiador**

Binário de aperto

Parafusos da cobertura do radiador:
7,0 N·m (0,71 kgf·m)

- Instale as tampa lateral direita (consulte a secção Sistema de escape).
- Instale a tampa lateral esquerda (consulte a secção Filtro de ar).
- Insira os ganchos do assento por baixo do colar do flange e do quadro.

100 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Ganchos
- B. Assento
- C. Colar do flange
- D. Quadro

- Aperte os parafusos do assento dos dois lados ao binário especificado.



- A. Parafuso do assento (ambos lados)

Binário de aperto

Parafusos do assento:
25 N m (2,5 kgf·m)

NOTA

○ *Insira a extremidade da saída do tubo de respiração do depósito de combustível no orifício da haste da direcção.*

Eléctrodo com centro em irídio ou liga de alumínio

Remoção e inspeção da vela de ignição

- Retire o tampão da vela de ignição e remova-o.
- Inspeccione o estado da vela de ignição. Se os eléctrodos da vela de ignição estiverem

arredondados, danificados ou se o isolador tiver fendas, substitua a vela.

- Meça a folga da vela de ignição. Utilize um apalpa-folgas para evitar possíveis danos no eletrodo de irídio ou de liga de platina.

OBSERVAÇÃO

Não ajuste a folga da vela. Se a folga da vela estiver fora das especificações, proceda à sua substituição.

Cor do isolador da vela de ignição

A cor do isolador da vela de ignição que circunda o eletrodo pode ser um indicador do estado do funcionamento. Sob as condições de funcionamento adequadas, o isolador deve apresentar uma cor castanha clara ou escura. Se o isolador estiver branco ou oleoso e escuro, consulte o **Guia de resolução de problemas** ou **Afinação do motor e da suspensão** deste manual para assistência.

NOTA

- *Se a vela estiver com óleo ou carbonizada, limpe-a com uma escova não metálica e um dissolvente de elevado ponto de ignição ou ainda com um sistema de limpeza por jato de areia. Se utilizar o sistema de limpeza por jato de areia, remova cuidadosamente todas as partículas abrasivas.*

OBSERVAÇÃO

Não use uma escova de arame para limpar as velas de ignição para não danificar o eletrodo.

A gama de calor da vela de ignição standard é compatível com a temperatura de funcionamento do motor. Ocasionalmente, quando sob condições climáticas extremas, uma vela de ignição com uma gama de calor diferente pode melhorar a condição de funcionamento do motor.

Antes de alterar as gamas de calor das velas de ignição, determine se é necessário proceder à reparação ou afinação do carburador. Consulte o **Guia de resolução de problemas** e as secções sobre **afinação do motor e da suspensão** deste manual para informações sobre reparação ou afinação. Quando alterar as gamas de calor da vela de ignição, inspecione o isolador da vela em redor do eletrodo. Se a cerâmica tiver queimaduras brancas, a vela deve ser substituída por uma vela fria. Se a cerâmica estiver preta, a vela deve ser substituída por uma vela quente.

OBSERVAÇÃO

O motor pode sofrer danos se utilizar uma vela de ignição com especificações inadequadas. Utilize apenas a vela de ignição recomendada.

102 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

NOTA

○ Se o desempenho do motor diminuir, experimente substituir a vela de ignição para elevar novamente o desempenho.

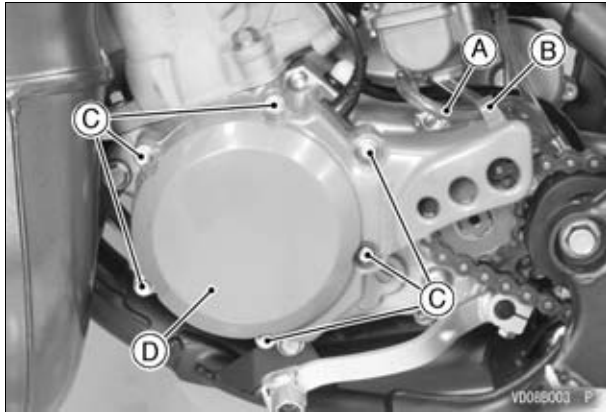
Instalação da vela de ignição

- Instale a vela de ignição e aplique o binário especificado.
- Coloque fixamente o tampão na vela de ignição e puxe-o ligeiramente para se certificar de que está devidamente instalado.

Ponto de ignição (apenas modelo a 2 tempos)

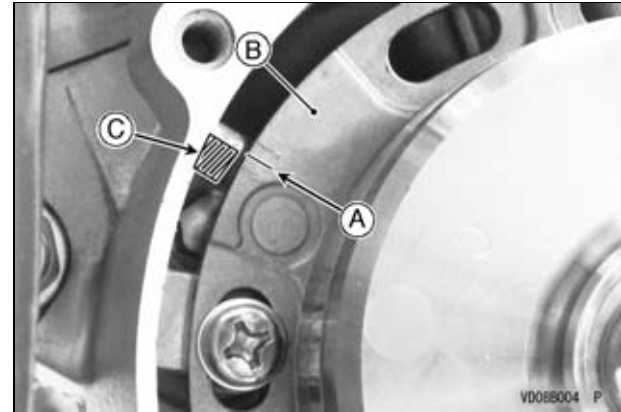
Uma vez que o motociclo está equipado com um sistema de ignição por descarga do condensador (CDI), a afinação da ignição não deve precisar nunca de nenhum ajuste a menos que o estator tenha sido mal montado quando o motor voltou a ser montado. Se tiver alguma dúvida em relação à afinação, faça uma inspeção e, se necessário, ajuste-a da seguinte forma.

- Liberte o tubo de descarga do carburador da braçadeira na tampa do magneto.
- Retire os parafusos da tampa do magneto e retire a tampa do magneto e a junta.



- A. Tubo de descarga do carburador
- B. Braçadeira
- C. Parafusos da tampa do magneto
- D. Tampa do magneto e junta

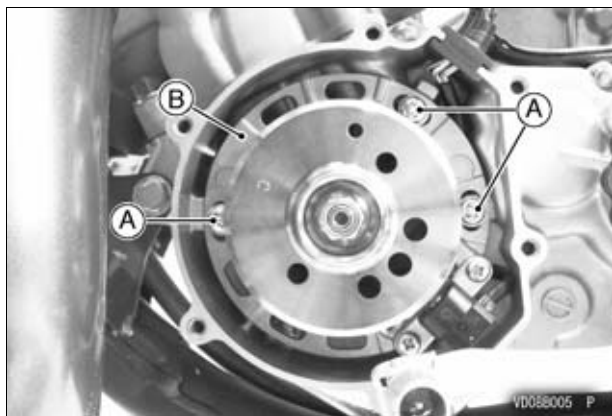
- Verifique para ver se a marca do meio das três marcas no disco da bobina do estator está alinhada com a superfície reta da projeção no cárter superior.



- A. Marca do meio
- B. Disco da bobina do estator
- C. Superfície reta

- Se as marcas não estiverem alinhadas, desaperte os parafusos de fixação do disco da bobina do estator e rode o disco da bobina do estator.

104 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Parafusos de fixação do disco da bobina do estator

B. Disco da bobina do estator

- Aperte os parafusos de fixação do disco da bobina do estator com o binário especificado.
- Substitua a junta da tampa do magneto por uma nova.
- Instale a tampa do magneto.
- Segure o tubo de descarga do carburador na bráçadeira na tampa do magneto.

NOTA

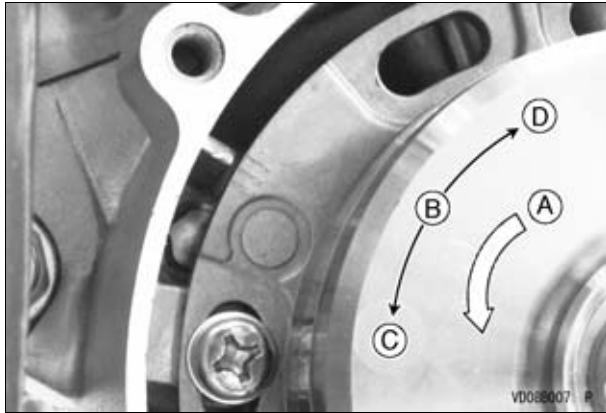
- A afinação da ignição pode ser ajustada para mudar a gama de potência às preferências ou capacidades do condutor.
- Se necessário, ajuste a afinação da ignição deslocando a posição do disco da bobina do estado dentro das três linhas.



A. Três linhas

NOTA

- Para um melhor desempenho do motor, é muito importante ajustar a afinação da ignição dentro da gama ajustável acima explicada.



- A. Rotação da cambota
- B. Rotação do estator
- C. Atraso
- D. Avanço

- Aperte os parafusos de fixação do disco da bobina do estator com o binário especificado.
- Substitua a junta da tampa do magneto por uma nova.
- Instale a tampa do magneto.
- Segure o tubo de descarga do carburador na braçadeira na tampa do magneto.
- Faça um teste de condução ao motociclo e reajuste a afinação da ignição, se necessário.

Filtro de ar

Um entupimento no filtro de ar restringe a entrada de ar, aumenta o consumo de combustível, reduz a potência do motor e pode provocar danos na vela de ignição. Inspeção o sistema de entrada de ar, que inclui o filtro de ar, o tubo de ar para o carburador (corpo do acelerador) e as braçadeiras do tubo e do carburador (corpo do acelerador) antes de cada corrida ou sessão de treino.

AVISO

Se permitir a entrada de sujidade ou pó no carburador, o acelerador pode ficar preso, podendo provocar um acidente. Certifique-se de impedir a entrada de pó durante a limpeza.

OBSERVAÇÃO

Um entupimento no filtro de ar afeta a mistura de combustível no motor, reduz a potência do motor e pode provocar danos na vela de ignição.

NOTA

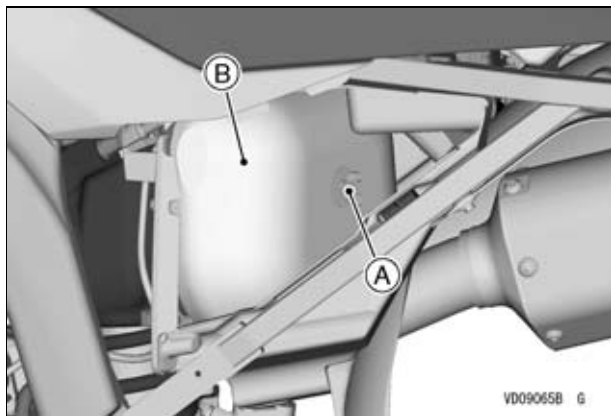
- *Em zonas poeirentas, o elemento deve ser limpo com mais frequência do que o intervalo recomendado.*

106 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

○ Após uma condução à chuva ou em estradas lamacentas, o elemento deve ser limpo de imediato.

Remoção e inspeção do elemento

- Remova o assento ou a tampa esquerda (consulte a secção Air Cleaner no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo).
- Retire o parafuso de aletas e retire o elemento do filtro de ar.



A. Parafuso de aletas
B. Elemento de filtro de ar

- Verifique se existem vestígios de sujidade no interior da área de admissão e no carburador, ou no corpo do acelerador. Se estiverem sujos, limpe a área de admissão e o carburador por completo.

- Introduza uma toalha limpa e sem borbotos no carburador ou no corpo do acelerador para impedir a entrada de sujidade no carburador ou no corpo do acelerador.
- Limpe o interior da caixa do filtro de ar com uma toalha limpa e húmida.
- Retire o elemento do quadro.

OBSERVAÇÃO

Não gire nem vire o elemento pois rasga-se e danifica-se facilmente.

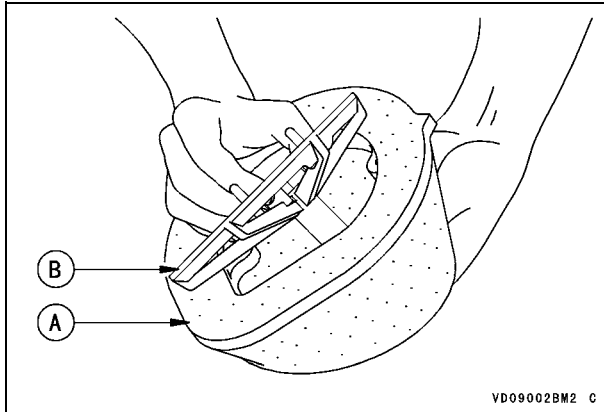
- Inspeccione o elemento. Se estiver sujo, limpe-o. Verifique também se o elemento se encontra em bom estado (se não está rasgado, rijo ou encolhido). Se estiver danificado, substitua o elemento, caso contrário pode permitir que sujidade entre no carburador ou no corpo do acelerador.

AVISO

Um filtro de ar entupido pode permitir a entrada de sujidade e pó no carburador e o acelerador poderá ficar bloqueado e provocar uma situação perigosa. Limpe o filtro de ar de acordo com o calendário de manutenção periódica; ou com mais frequência se o motociclo for utilizado em locais com muito pó.

OBSERVAÇÃO

Um entupimento no filtro de ar pode permitir que a sujidade e o pó entrem no motor provocando-lhe danos ou um desgaste excessivo.



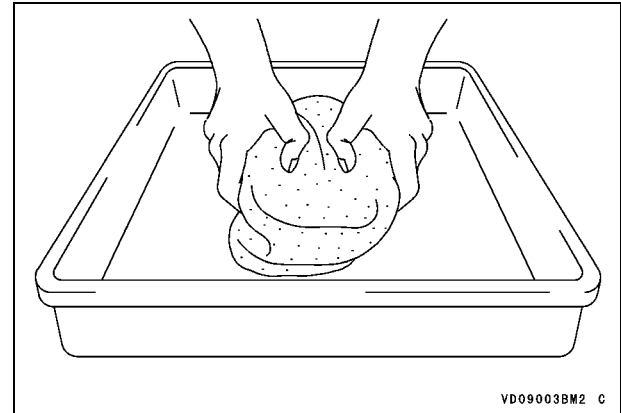
- A. Elemento de filtro de ar
- B. Quadro do elemento

Limpeza e instalação do elemento

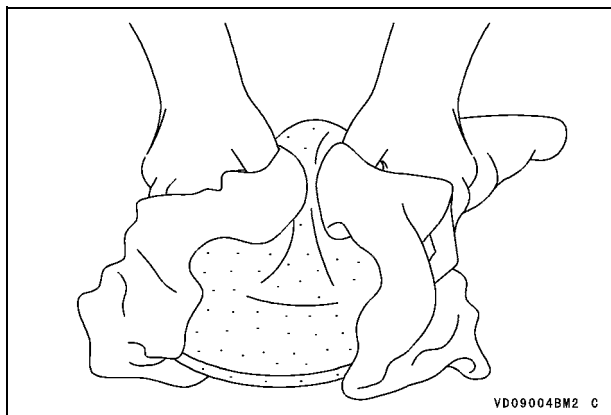
- Limpe o elemento num banho com um solvente de elevado ponto de inflamabilidade ou com água quente e sabão. Enxague o elemento com água limpa para remover todos os vestígios do produto de limpeza.
- Seque o elemento com uma toalha limpa.

OBSERVAÇÃO

Não gire, vire ou sopre o elemento seco para evitar danificá-lo.



108 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



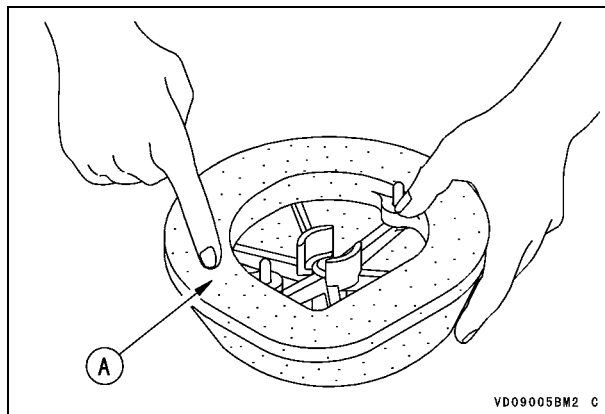
⚠ AVISO

A gasolina e solventes de baixo ponto de inflamabilidade podem ser inflamáveis e/ou explosivos e provocar graves queimaduras. Limpe o elemento numa área bem ventilada, e certifique-se de que não haja faíscas ou chamas perto das áreas de trabalho. Não utilize gasolina ou solventes de baixo ponto de inflamabilidade para limpar o elemento.

- Após a limpeza deixe o elemento secar por completo. Humedeça o elemento com um óleo para filtro de ar de espuma de elevada qualidade e certifique-se de que aplica também o óleo em todo o elemento. Retire o excesso de óleo mas não vire o elemento pois pode rasgá-lo. Neste caso, óleo em excesso é melhor do que óleo a menos. Por

último, passe uma toalha de papel no interior do elemento para retirar qualquer excesso de óleo.

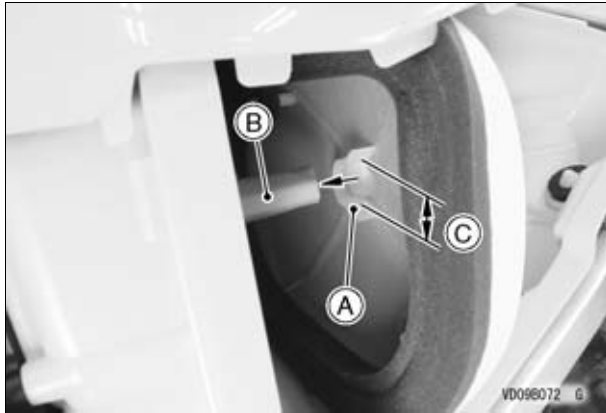
- Antes de instalar o elemento, verifique se não está rasgado, rijo ou encolhido. Se estiver danificado substitua o elemento.
- Aplique óleo em todas as superfícies de conjugação e no orifício do parafuso na caixa do filtro de ar e na área de admissão.
- Retire a toalha do carburador ou no corpo do acelerador.
- Instale o elemento no quadro e cubra o rebordo do elemento e a base do rebordo com uma camada grossa de óleo multiusos para garantir uma vedação completa.



A. Aplicar o lubrificante.

- Para modelos diferentes de KLX450A, KX252C/D e KX450J/K, instale o elemento do filtro de ar de forma que sua patilha fique virada para cima.

- Para o modelo KLX450A, instale o elemento do filtro de ar de forma que sua patilha fique virada para o lado esquerdo.
- Para os modelos KX252C/D e KX450J/K, instale o elemento do filtro de ar de forma que a lâmina de guia do suporte do elemento fique alinhada com a projeção da caixa do filtro de ar, e de forma que a abertura da lâmina de guia fique virada para fora.



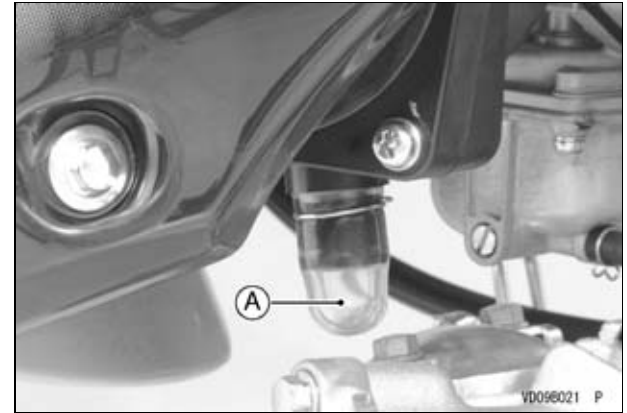
- A. Lâmina de guia (filtro de ar)**
- B. Projeção (caixa do filtro de ar)**
- C. Abertura**

- Instale o assento ou a tampa esquerda (consulte a seção Air Cleaner no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo).

Drenagem do óleo (KLX110C, KLX450A)

- Inspeção o tubo ou bujões para ver se não falta óleo ou água.

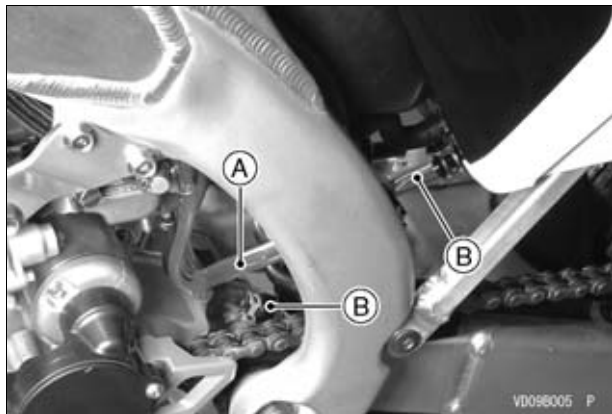
KLX110C



A. Bujão

110 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

KLX450A



A. Tubo de drenagem

B. Bujões

- Se houver algum óleo, retire o bujão e drene o óleo.

AVISO

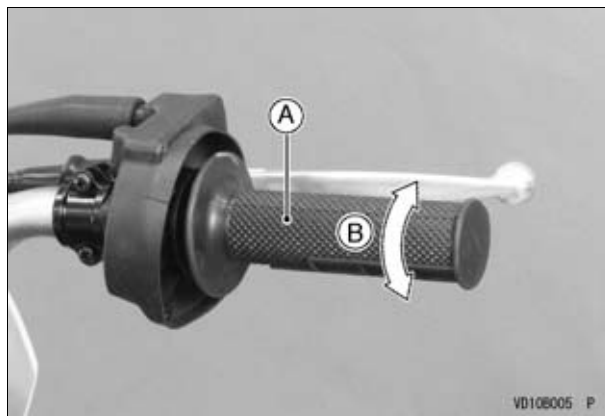
A presença de óleo nos pneus os deixará escorregadios e pode provocar um acidente e ferimentos. Certifique-se de instalar o bujão na caixa do filtro de ar após a drenagem.

Cabo do acelerador

Ajuste do cabo do acelerador

Inspeccione o punho do acelerador para garantir um funcionamento suave em todas as posições da direção. Verifique e ajuste o cabo do acelerador de acordo com o Calendário de manutenção periódica.

- Verifique se o punho do acelerador tem 2 – 3 mm de folga e se gira suavemente.

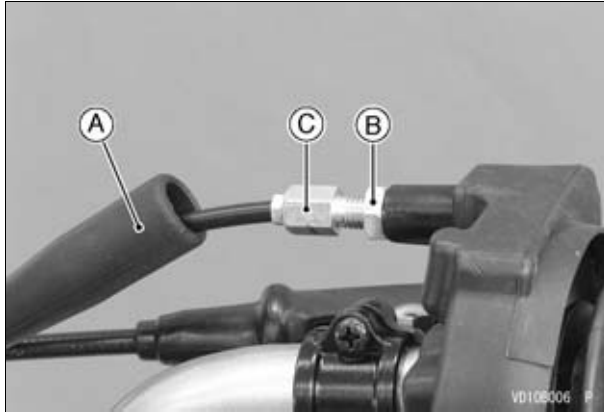


A. Punho do acelerador

B. 2 – 3 mm

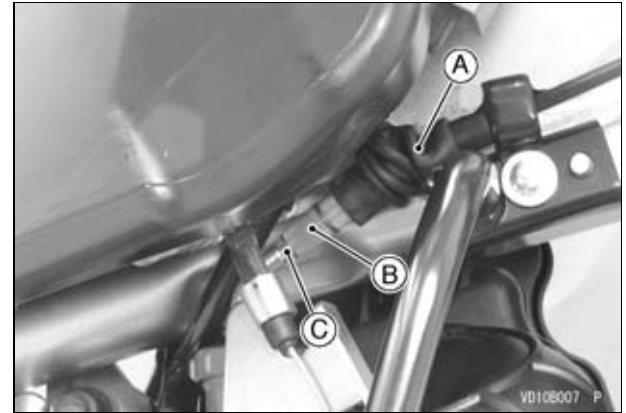
- Se a folga não estiver correta, puxe a proteção de borracha da extremidade superior do cabo do acelerador, desaperte a porca de bloqueio da extremidade superior do cabo do acelerador, e gire o afinador para obter a folga especificada. Depois aperte a porca de bloqueio.

- Volte a colocar a proteção de borracha.



- A. Proteção de borracha**
- B. Porca de bloqueio**
- C. Afinador**

- Para modelos equipados, se a folga livre não puder ser ajustada com o afinador no extremo superior do cabo do acelerador, retire o topo da proteção de borracha do carburador e faça o ajuste da folga livre necessária com o afinador da extremidade inferior do cabo. Depois aperte a porca de bloqueio e coloque novamente a proteção de borracha.



- A. Proteção de borracha**
- B. Afinador**
- C. Porca de bloqueio**

- Com o motor a trabalhar ao ralenti, rode o guidador em ambos os sentidos e verifique se os movimentos do guidador alteram a velocidade de ralenti. Se alterarem, o cabo do acelerador pode estar ajustado ou encaminhado de forma inadequada ou pode estar danificado. Certifique-se de que

112 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

corrigiu todas essas situações antes de conduzir o seu motociclo.

AVISO

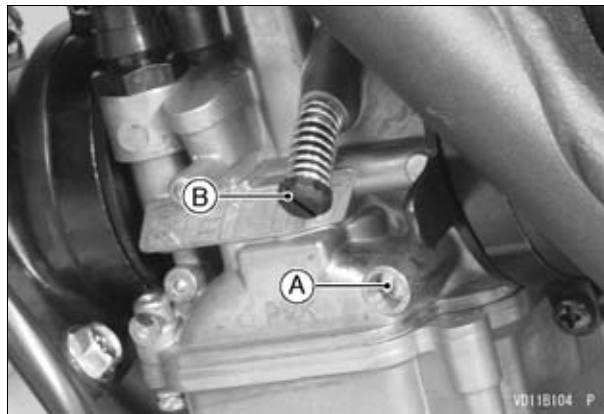
A condução pode tornar-se perigosa se os cabos forem mal afinados, não passarem pelos percursos corretos ou estiverem danificados. Certifique-se de que os cabos de controlo estão afinados e encaminhados corretamente, bem como livres de danos.

Carburador (modelo do carburador)

Afinação do ralenti

A afinação do ralenti é levada a cabo utilizando o parafuso pneumático e o parafuso de afinação do ralenti.

- Primeiro gire o parafuso pneumático até que este-ligeiramente assente e depois volte a apertá-lo.
- Ponha o motor a trabalhar e deixe-o aquecer bem.
- Gire o parafuso de afinação do ralenti para obter a velocidade de ralenti desejada.



- A. Parafuso de regulação do ar**
- B. Parafuso de afinação do ralenti**

- Abra e feche o acelerador algumas vezes para se certificar de que o ralenti não sofre alterações, e reajuste se necessário.

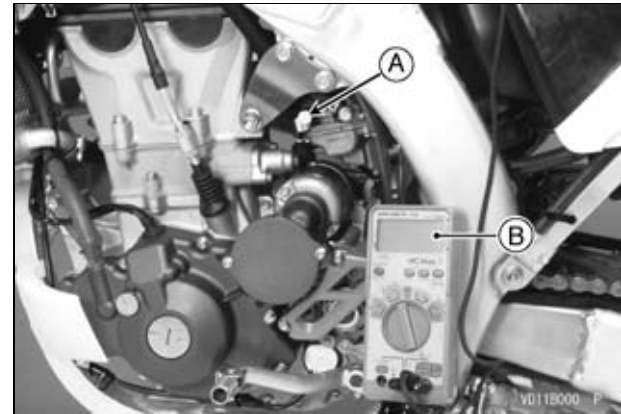
- Com o motor a trabalhar ao ralenti, rode o guidador em ambos os sentidos e verifique se os movimentos do guidador alteram a velocidade de ralenti. Se alterarem, o cabo do acelerador pode estar ajustado, encaminhado de forma inadequada ou pode estar danificado. Certifique-se de que corrigiu todas essas situações antes de conduzir o seu motociclo.

⚠ AVISO

O funcionamento com um cabo danificado pode provocar uma condução pouco segura. Substitua um cabo de controlo danificado antes da condução.

- Para o modelo KLX450A: a afinação do ralenti é levada a cabo utilizando o parafuso de afinação do ralenti.
- Aqueça completamente o motor.

- Gire o parafuso de afinação do ralenti para ajustar uma velocidade de ralenti de 1.750 – 1.850 rpm utilizando o aparelho de teste de rotações do motor (o aparelho de teste deve ser usado de acordo com o método descrito pelo fabricante).



**A. Parafuso de afinação do ralenti
B. Aparelho de teste**

- Abra e feche o acelerador algumas vezes para se certificar de que o ralenti não sofre alterações, e reajuste se necessário.
- Com o motor a trabalhar ao ralenti, rode o guidador em ambos os sentidos e verifique se os movimentos do guidador alteram a velocidade de ralenti. Se alterarem, o cabo do acelerador pode estar ajustado, encaminhado de forma inadequada ou pode estar danificado. Certifique-se de que corrigiu todas essas situações antes de conduzir o seu motociclo.

AVISO

O funcionamento com um cabo danificado pode provocar uma condução pouco segura. Substitua um cabo de controlo danificado antes da condução.

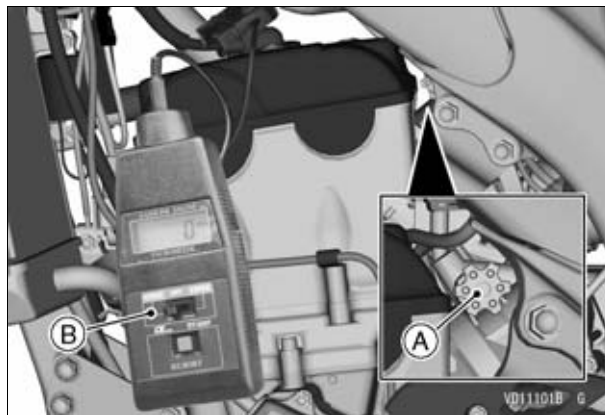
OBSERVAÇÃO

O radiador do motociclo não incorpora uma ventoinha de refrigeração. Um funcionamento prolongado do motor em ralenti sem fluxo de ar através do radiador pode provocar fugas de líquido de refrigeração e sobreaquecimento do motor resultando em possíveis danos no motor. Qualquer tipo de condução que aumente a temperatura do motor reduz ainda mais o tempo em ralenti que decorre antes da ocorrência de fugas de líquido de refrigeração. Estas condições incluem alta temperatura ambiente, terreno arenoso ou lamacento, ou outras condições que exerçam grandes cargas sobre o motor a baixa velocidade. Além disso, aquecer demasiado o motor antes da utilização ou deixar o motor a trabalhar em ralenti com uma temperatura do motor elevada após a utilização também pode dar azo ao sobreaquecimento do motor.

Conjunto do corpo do acelerador (KX252C/D, KX450J/K)

Ajuste da velocidade de ralenti

- Aqueça completamente o motor.
- Rode o parafuso de ajuste de ralenti/botão do ar de arranque para ajustar a velocidade de ralenti de 2.250 – 2.350 rpm utilizando o aparelho de teste de rotações do motor (o aparelho de teste deve ser utilizado de acordo com o método descrito pelo fabricante).



- A. Botão do ar de arranque/parafuso de ajuste do ralenti
- B. Aparelho de teste

- Abra e feche o acelerador algumas vezes para se certificar de que o ralenti não sofre alterações, e reajuste se necessário.

- Com o motor a trabalhar ao ralenti, rode o guiador em ambos os sentidos e verifique se os movimentos do guiador alteram a velocidade de ralenti. Se alterarem, o cabo do acelerador pode estar ajustado, encaminhado de forma inadequada ou pode estar danificado. Certifique-se de que corrigiu todas essas situações antes de conduzir o seu motociclo.



AVISO

O funcionamento com um cabo danificado pode provocar uma condução pouco segura. Substitua um cabo de controlo danificado antes da condução.

OBSERVAÇÃO

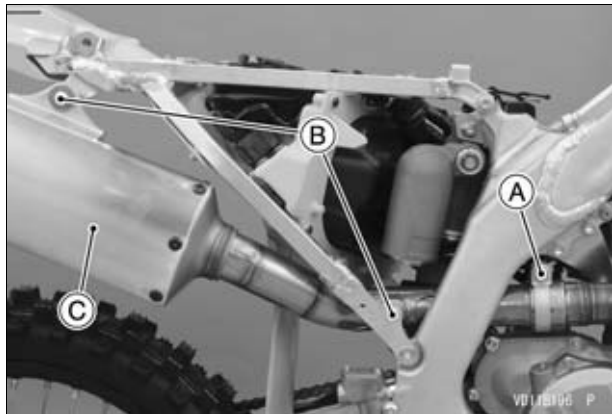
Este motociclo foi concebido apenas para competição. Portanto, o radiador não incorpora um tanque de reserva de líquido de refrigeração ou ventoinha de refrigeração. Um funcionamento prolongado do motor em ralenti sem fluxo de ar através do radiador pode provocar fugas de líquido de refrigeração e sobreaquecimento do motor resultando em possíveis danos no motor. Qualquer tipo de condução que aumente a temperatura do motor reduz ainda mais o tempo em ralenti que decorre antes da ocorrência de fugas de líquido de refrigeração. Estas condições incluem alta temperatura ambiente, terreno arenoso ou lamacento, ou outras condições que exerçam grandes cargas sobre o motor a baixa velocidade. Além disso, aquecer demasiado o motor antes da utilização ou deixar o motor a trabalhar em ralenti com uma temperatura do motor elevada após a utilização também pode dar azo ao sobreaquecimento do motor.

Limpeza do conjunto do corpo do acelerador (KX252C/D)

- Retire o assento (consulte a secção Velas de ignição).
- Remova a tampa esquerda (consulte a secção Air Cleaner no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo).

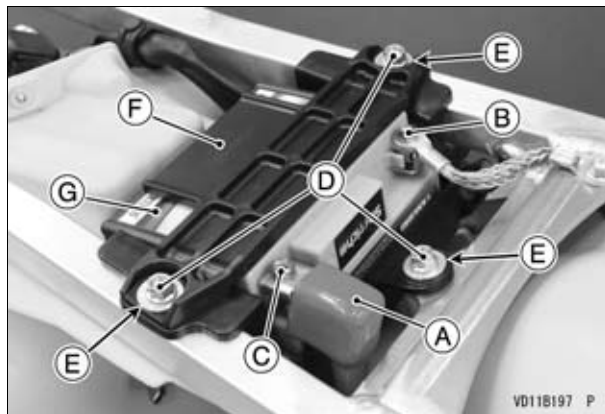
116 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire a tampa lateral direita (consulte a secção Sistema de escape).
- Retire o depósito de combustível (consulte a secção Velas de ignição).
- Desaperte o parafuso da braçadeira do silenciador.
- Retire os parafusos de fixação do silenciador e, em seguida, puxe o corpo do silenciador para trás.



- A. Parafuso da braçadeira do silenciador**
- B. Parafusos de fixação do silenciador**
- C. Corpo do silenciador**

- Desligue o cabo negativo (-) do terminal negativo (-).
- Deslize o tampão vermelho do terminal positivo (+).
- Desligue o cabo positivo (+) do terminal positivo.
- Retire os parafusos, mangas e suporte da bateria.
- Retire a bateria com a caixa da bateria.



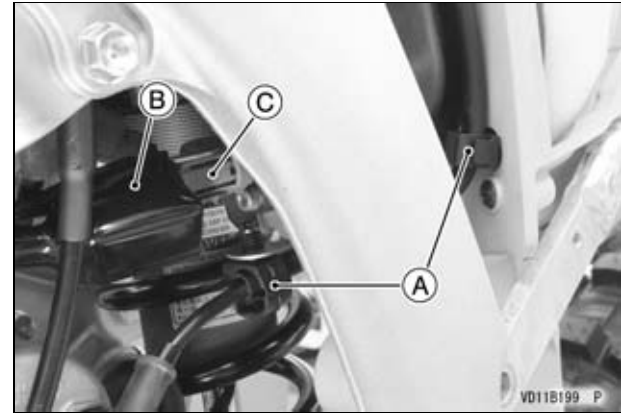
- A. Tampão vermelho**
- B. Terminal negativo (-)**
- C. Terminal positivo (+)**
- D. Parafusos**
- E. Mangas**
- F. Suporte da bateria**
- G. Bateria**

- Retire o relé de arranque.



A. Relé de arranque

- Abra as braçadeiras.
- Deslize o guarda-pó e desligue o conector do sensor da temperatura do ar de admissão.



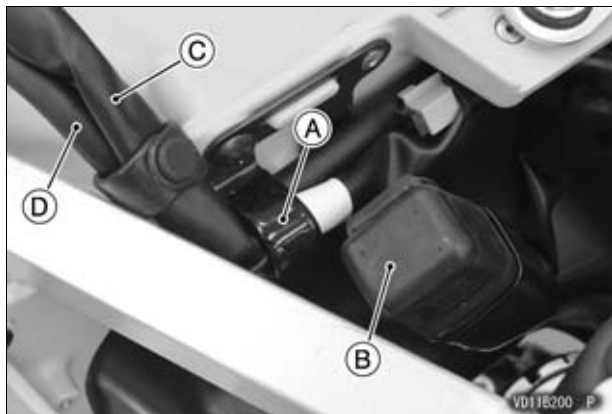
A. Braçadeiras

B. Guarda-pó

C. Conector do sensor da temperatura do ar de admissão

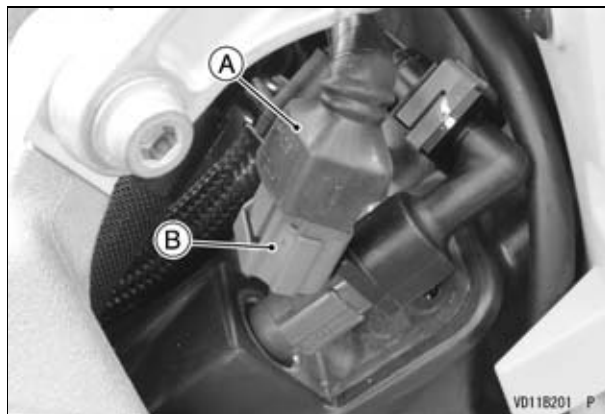
118 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Abra a braçadeira.
- Retire o relé principal.
- Liberte a cablagem principal e o cabo do motor de arranque da braçadeira.



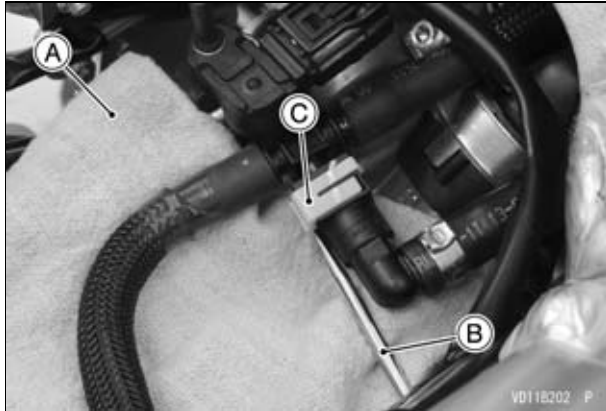
- A. Braçadeira
- B. Relé principal
- C. Cablagem principal
- D. Cabo do motor de arranque

- Deslize o guarda-pó e desligue o conector do injetor de combustível a montante.



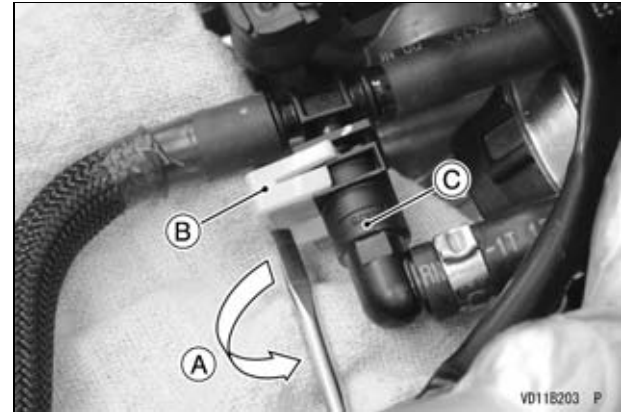
- A. Guarda-pó
- B. Conector do injetor de combustível a montante

- Certifique-se de colocar uma pedaço de pano ao redor da junta do tubo de combustível.
- Limpe a sujeira da superfície ao redor da conexão utilizando um pano ou uma escova macia.
- Insira uma chave de fendas de cabeça chata na fresta no retentor da junta.



- A. Pano**
- B. Chave de fendas de cabeça chata**
- C. Retentor da junta**

- Rode a chave de fendas para desligar o retentor da junta.
- Desligue a junta do tubo de combustível do tubo de descarga.

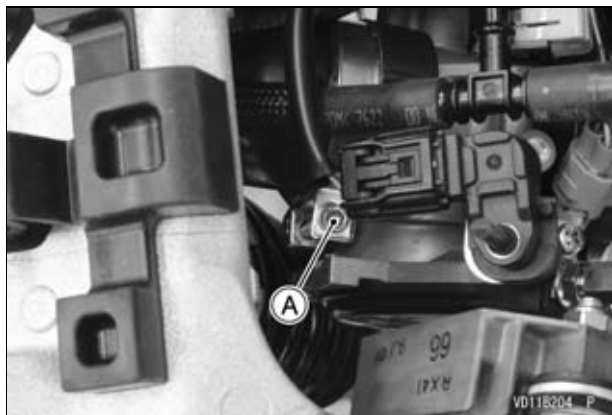


- A. Rodar**
- B. Retentor da junta**
- C. Junta do tubo de combustível**

- Cubra o tubo de descarga e a junta do tubo de combustível com sacos de vinil para os manter limpos.

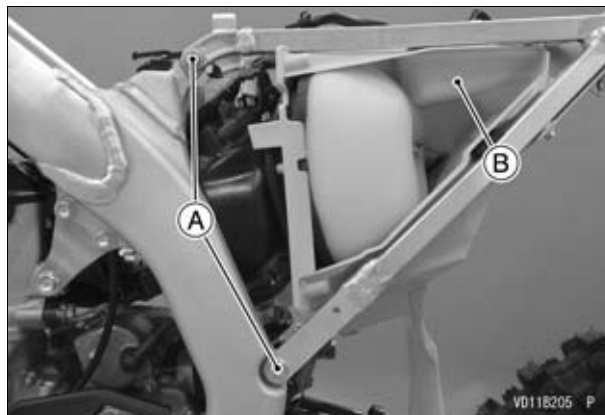
120 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Desaperte o parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar.



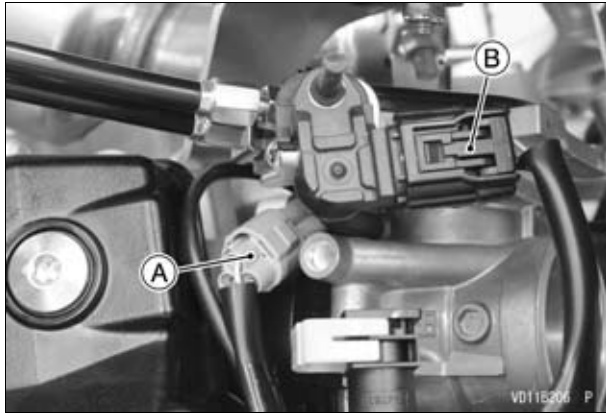
A. Parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar

- Retire os parafusos de fixação do quadro traseiro em ambos lados.
- Puxe o quadro traseiro para trás com a caixa do filtro de ar.



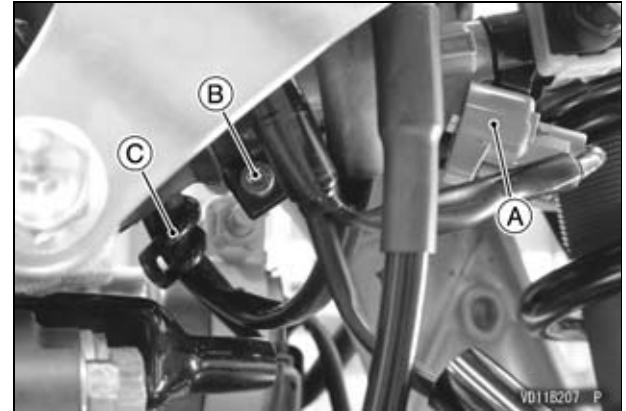
A. Parafusos de montagem do quadro traseiro (ambos os lados)
B. Caixa do filtro de ar

- Desligue o conector do controlo do acelerador.
- Desligue o conector do sensor da pressão do ar de admissão.



- A. Conector do controlo do acelerador**
- B. Conector do sensor da pressão do ar de admissão**

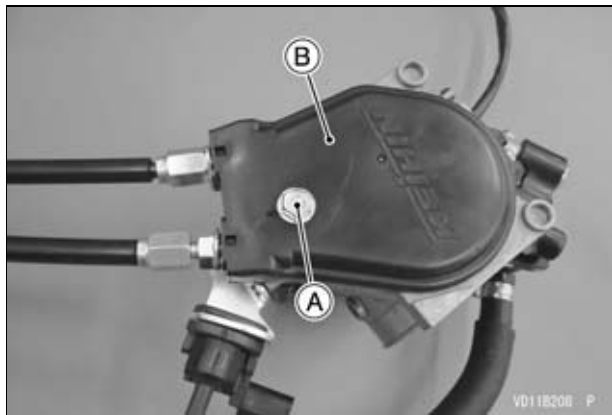
- Desligue o conector do injetor a jusante.
- Abra a braçadeira.
- Desaperte o parafuso da braçadeira do suporte do conjunto do corpo do acelerador.
- Puxe o conjunto do corpo do acelerador desde o suporte.



- A. Conector do injetor a jusante**
- B. Parafuso da braçadeira do suporte do corpo do acelerador**
- C. Braçadeira**

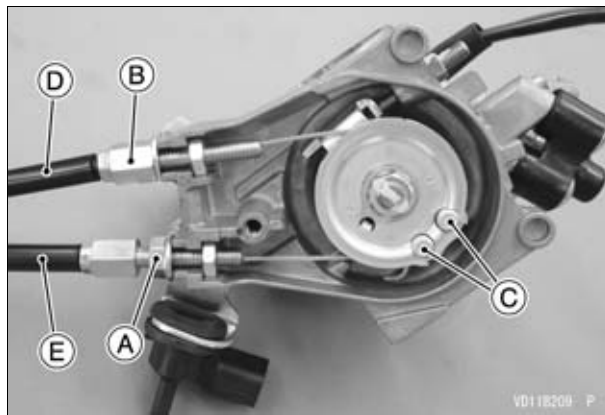
122 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire o parafuso da tampa da polia do acelerador e retire a tampa da polia do acelerador.



- A. Parafuso da tampa da polia do acelerador**
- B. Tampa da polia do acelerador**

- Desaperte a porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador e, em seguida, liberte a ponta da extremidade inferior do cabo.
- Desaperte o parafuso do cabo do acelerador e, em seguida, liberte a ponta da extremidade inferior do cabo.
- Retire o conjunto do corpo do acelerador.

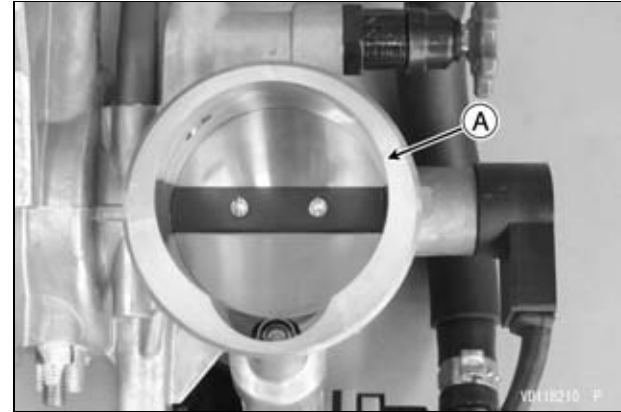


- A. Porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador**
- B. Parafuso do cabo do acelerador**
- C. Pontas das extremidades inferiores do cabo do acelerador**
- D. Cabo do acelerador**
- E. Cabo de retorno do acelerador**

OBSERVAÇÃO

Nunca derrube o conjunto do corpo do acelerador, especialmente sobre uma superfície dura. Um impacto no conjunto do corpo pode danificá-lo.

- Depois de retirar o conjunto do corpo do acelerador, cubra o suporte do conjunto do corpo do acelerador e a conduta do filtro de ar com um pano limpo para os proteger da sujeira.
- Limpe o conjunto do corpo do acelerador.
- Abra a válvula do acelerador e verifique o orifício do acelerador na válvula do acelerador para ver se há depósitos de carbono.
- Se houver acumulação de carbono, remova o carbono do orifício do acelerador e da válvula do acelerador utilizando um pano sem borbotos embebido com um solvente de elevado ponto de inflamabilidade.



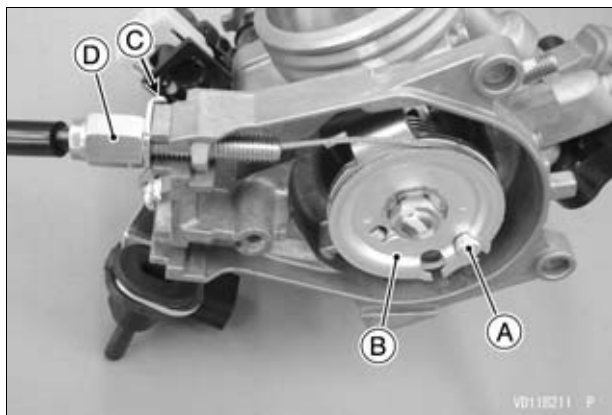
A. Orifício do acelerador

OBSERVAÇÃO

Se entrar sujeira no motor, este terá tendência a desgastar-se mais rapidamente e é possível que ocorram danos no motor.

- Lubrifique as extremidades inferiores dos cabos do acelerador.
- Instale a ponta da extremidade inferior do cabo do acelerador na polia do acelerador.
- Instale o cabo do acelerador de forma que a posição da garra da anilha fique como mostrado.
- Aperte o parafuso do cabo do acelerador com o binário especificado.

124 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

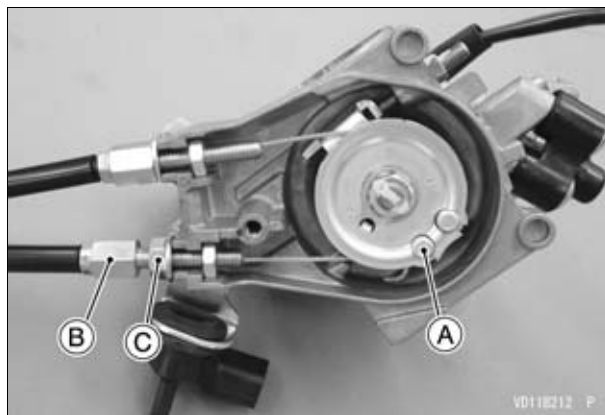


- A. Extremidade inferior do cabo do acelerador
- B. Polia do acelerador
- C. Garra da anilha
- D. Parafuso do cabo do acelerador

Binário de aperto

Parafuso do cabo do acelerador:
3,0 N·m (0,31 kgf·m)

- Instale a ponta da extremidade inferior do cabo de retorno do acelerador na polia do acelerador.
- Enquanto segura o parafuso do cabo de retorno do acelerador, aperte a porca de bloqueio do parafuso do cabo com o binário especificado.



- A. Extremidade inferior do cabo de retorno do acelerador
- B. Parafuso do cabo de retorno do acelerador
- C. Porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador

Binário de aperto

Porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador:
3,0 N m (0,31 kgf·m)

- Instale a tampa da polia do acelerador e aperte o seu parafuso com o binário especificado.

Binário de aperto

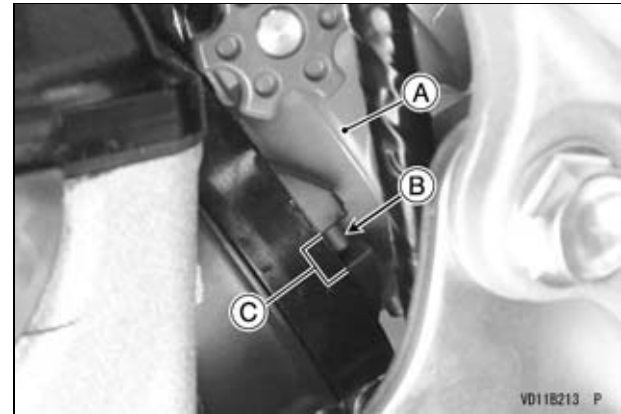
Parafuso da tampa da polia do acelerador:
4,0 N·m (0,41 kgf·m)

AVISO

A condução pode tornar-se perigosa se os cabos forem mal afinados, não passarem pelos percursos corretos ou estiverem danificados. Certifique-se de que os cabos de controlo estão afinados e encaminhados corretamente, bem como livres de danos.

- Coloque o conjunto do corpo do acelerador na traseira da cabeça do cilindro.
- Passe o condutor do controlo do acelerador e o condutor do sensor da temperatura da água para o lado direito do suporte do corpo do acelerador.

- Instale o conjunto do corpo do acelerador no suporte do conjunto do corpo do acelerador. Alinhe a patilha com a ranhura.
- Verifique se o conjunto do corpo do acelerador está firmemente instalado.



- A. Conjunto do corpo do acelerador**
- B. Patilha**
- C. Ranhura**

- Aperte o parafuso da braçadeira do conjunto do corpo do acelerador com o binário especificado.

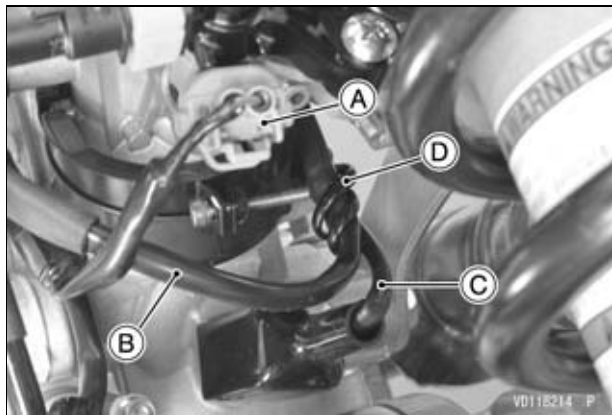
Binário de aperto

Parafuso da braçadeira do conjunto do corpo do acelerador:

1,1 N m (0,11 kgf·m)

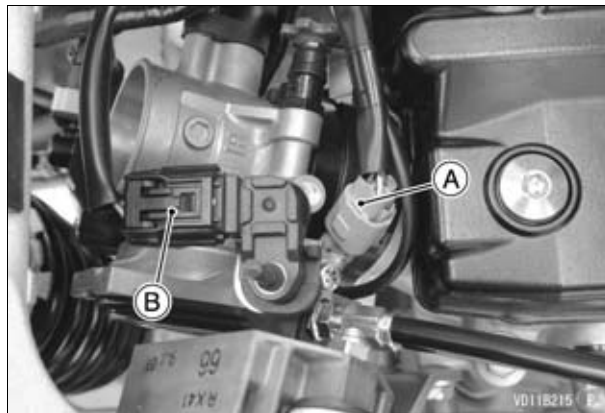
126 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Passe o condutor do injetor a jusante para a parte traseira do controlo do acelerador.
- Ligue o conector do injetor a jusante.
- Passe o condutor do sensor do acelerador para o interior do condutor do sensor da temperatura da água no interior da braçadeira.



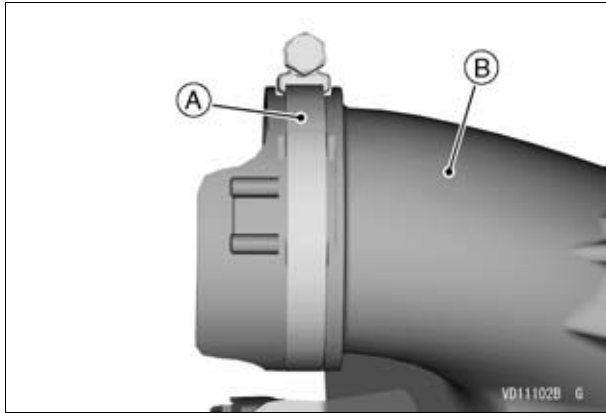
- A. Conector do injetor a jusante**
- B. Condutor do sensor do acelerador**
- C. Condutor do sensor da temperatura da água**
- D. Braçadeira**

- Conecte o conector do sensor da pressão do ar de admissão e o conector do sensor do acelerador.



- A. Conector do sensor do acelerador**
- B. Conector do sensor da pressão do ar de admissão**

- Posicione a braçadeira da conduta do filtro de ar como mostrado.



A. Braçadeira da conduta do filtro de ar
B. Caixa do filtro de ar

- Instale o quadro traseiro com a caixa do filtro de ar no conjunto do corpo do acelerador.
- Verifique se o tubo está firmemente instalado.
- Aperte o parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar com o binário especificado.

Binário de aperto

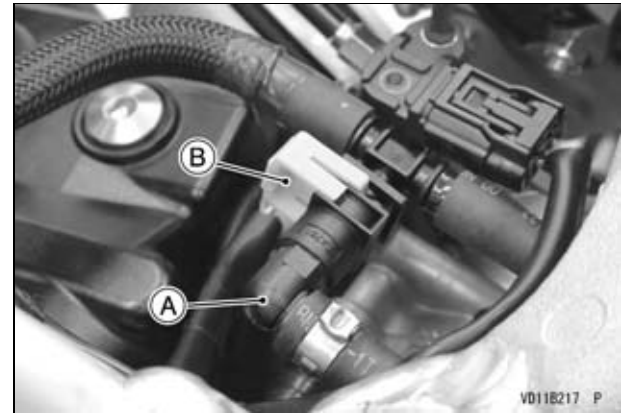
Parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar:
 3,5 N m (0,36 kgf·m)

- Aperte os parafusos de montagem do quadro traseiro com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos de montagem do quadro traseiro:
 35 N m (3,6 kgf·m)

- Verifique se o retentor da junta apresenta deformação e desgaste.
- Se o retentor da junta está deformado, substitua o tubo de combustível por um novo.
- Insira a junta do tubo de combustível em linha reta no tubo de descarga.
- Empurre o retentor da junta até que a junta do tubo se encaixe com um estalido.



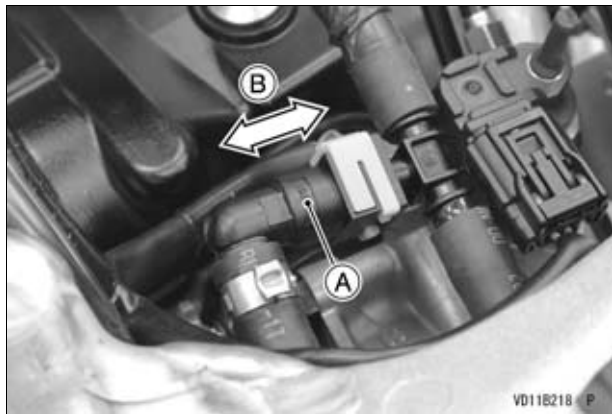
A. Junta do tubo de combustível
B. Retentor da junta

OBSERVAÇÃO

Quando instalar a junta do tubo de combustível, não aplique uma força excessiva no tubo de descarga no corpo do acelerador. O tubo feito de resina pode sofrer danos.

128 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Empurre e puxe a junta do tubo de combustível para trás e para a frente mais de duas vezes para assegurar que esteja firmemente travada.



- A. Junta do tubo de combustível
- B. Empurrar e puxar

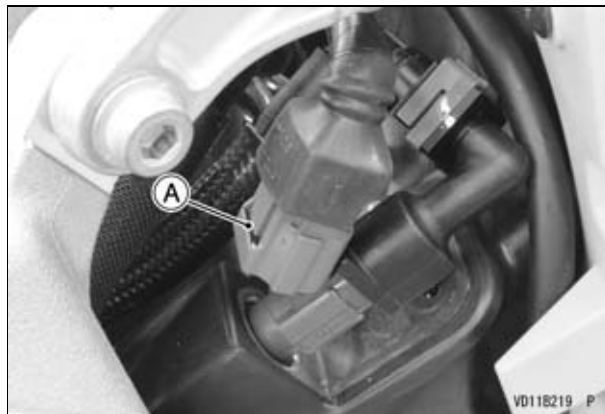
AVISO

O vazamento de combustível pode causar um incêndio ou explosão, que pode resultar em sérias queimaduras. Certifique-se, deslizando a junta do tubo, de que a junta está corretamente instalada no tubo de descarga.

NOTA

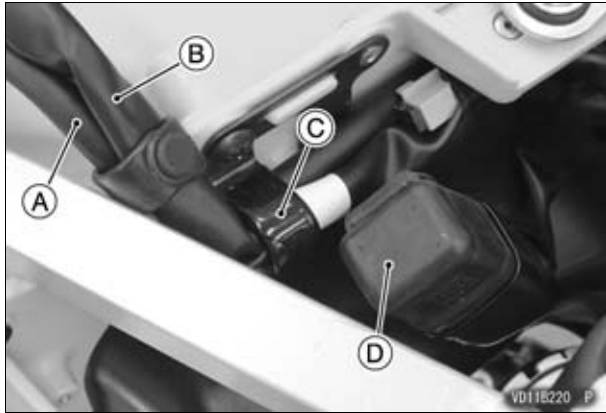
- Se ela sair para fora, volte a instalar a junta do tubo de combustível.

- Conecte o conector do injetor de combustível a montante.



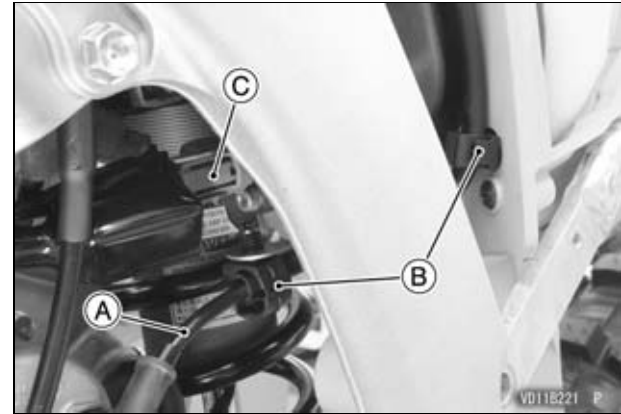
- A. Conector do injetor de combustível a montante

- Passe a cablagem principal e o cabo do motor de arranque pela braçadeira.
- Instale o relé principal.



- A. Cabo do motor de arranque
- B. Cablagem principal
- C. Braçadeira
- D. Relé principal

- Passe o cabo do motor de arranque dentro da braçadeira.
- Conecte o conector do sensor da temperatura do ar de admissão.



- A. Cabo do motor de arranque
- B. Braçadeiras
- C. Conector do sensor da temperatura do ar de admissão

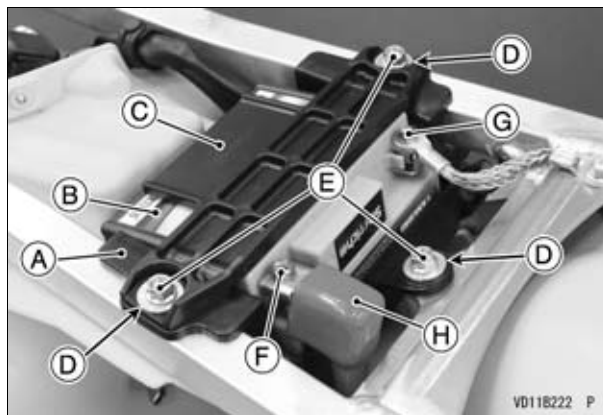
- Instale o relé de arranque.

130 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Relé de arranque

- Coloque a caixa da bateria e a bateria.
- Instale o suporte e as mangas da bateria, e aperte os parafusos.
- Ligue o cabo positivo (+) ao terminal positivo (+).
- Cubra o terminal positivo (+) com o tampão vermelho.
- Ligue o cabo negativo (-) ao terminal negativo (-).



- A. Caixa da bateria
- B. Bateria
- C. Suporte da bateria
- D. Mangas
- E. Parafusos
- F. Terminal positivo (+)
- G. Terminal negativo (-)
- H. Tampão vermelho

Binário de aperto

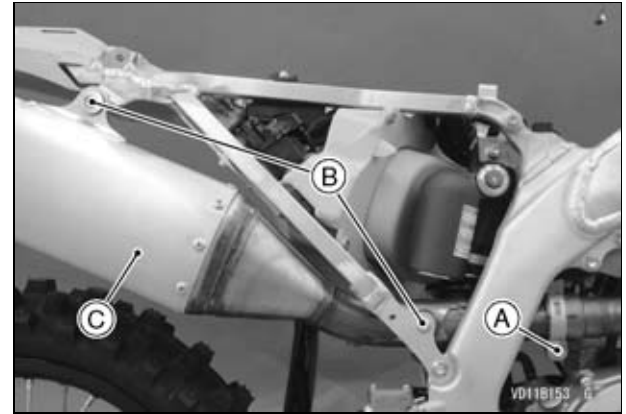
Parafusos dos terminais da bateria:
4,5 N m (0,46 kgf·m)

- Instale o depósito de combustível (consulte a secção Velas de ignição).
- Instale o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).
- Instale as peças retiradas.

- Abra e feche o acelerador algumas vezes para assegurar que o punho funciona corretamente.
- Verifique a folga do cabo do acelerador e o ajuste da velocidade de ralenti.

Limpeza do conjunto do corpo do acelerador (KX450J/K)

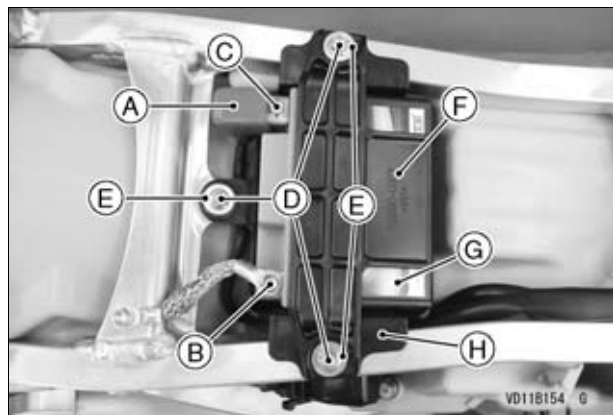
- Retire o assento (consulte a secção Velas de ignição).
- Remova a tampa esquerda (consulte a secção Air Cleaner no capítulo “MAINTENANCE AND ADJUSTMENT” do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo).
- Retire as tampa lateral direita (consulte a secção Sistema de escape).
- Retire o depósito de combustível (consulte a secção Velas de ignição).
- Desaperte o parafuso da braçadeira do silenciador.
- Retire os parafusos de fixação do silenciador e, em seguida, puxe o corpo do silenciador para trás.



A. Parafuso da braçadeira do silenciador
B. Parafusos de fixação do silenciador
C. Corpo do silenciador

- Desligue o cabo negativo (-) do terminal negativo (-).
- Deslize o tampão vermelho do terminal positivo (+).
- Desligue o cabo positivo (+) do terminal positivo.
- Retire os parafusos, mangas e suporte da bateria.
- Retire a bateria com a caixa da bateria.

132 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



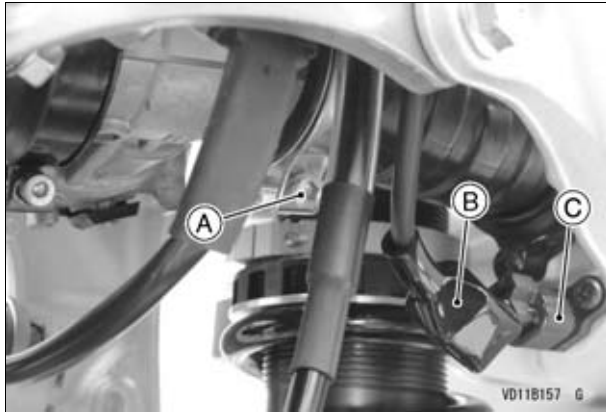
- A. Tampão vermelho
- B. Terminal negativo (-)
- C. Terminal positivo (+)
- D. Parafusos
- E. Mangas
- F. Suporte da bateria
- G. Bateria
- H. Caixa da bateria

- Retire o relé de arranque.



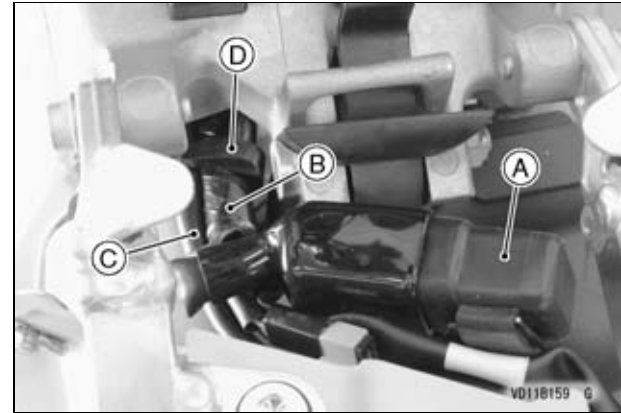
- A. Relé de arranque

- Desaperte o parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar.
- Deslize o guarda-pó e desligue o conector do sensor da temperatura do ar de admissão.



- A. Parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar**
- B. Guarda-pó**
- C. Conector do sensor da temperatura do ar de admissão**

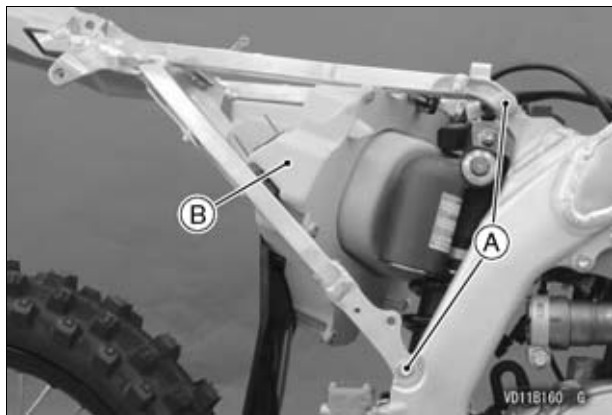
- Retire o relé principal.
- Liberte a cablagem principal e o cabo do motor de arranque do suporte.



- A. Relé principal**
- B. Cablagem principal**
- C. Cabo do motor de arranque**
- D. Suporte**

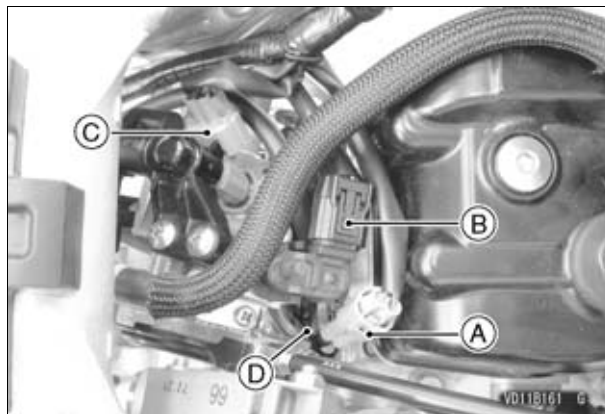
- Retire os parafusos de fixação do quadro traseiro em ambos lados.
- Puxe o quadro traseiro para trás com a caixa do filtro de ar.

134 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



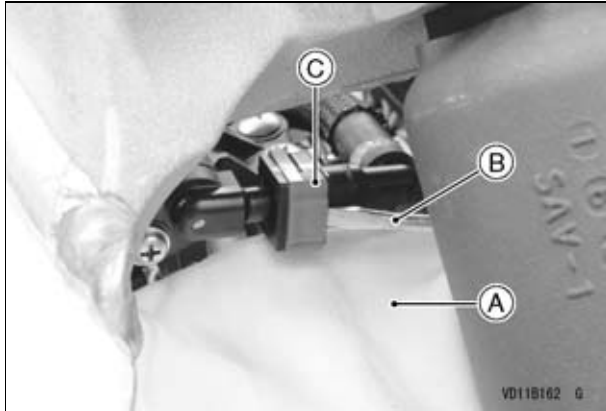
A. Parafusos de fixação do quadro traseiro
B. Caixa do filtro de ar

- Desligue o conector do controlo do acelerador.
- Desligue o conector do sensor da pressão do ar de admissão.
- Desligue o conector do injetor de combustível.
- Abra a braçadeira.



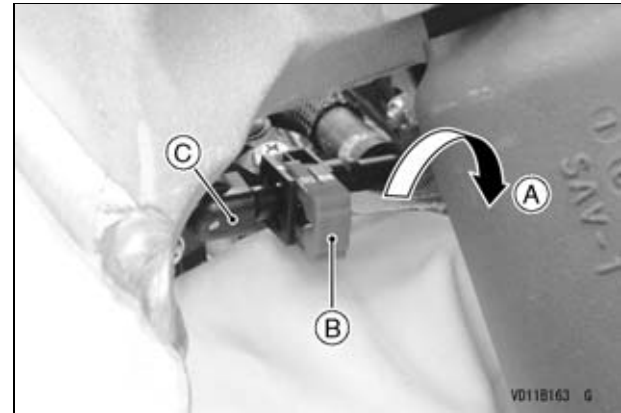
A. Conector do sensor do acelerador
B. Conector do sensor da pressão do ar de admissão
C. Conector do injetor de combustível
D. Braçadeira

- Certifique-se de colocar uma pedaço de pano ao redor da junta do tubo de combustível.
- Limpe a sujeira da superfície ao redor da conexão utilizando um pano ou uma escova macia.
- Insira uma chave de fendas de cabeça chata na fresta no retentor da junta.



- A. Pano**
- B. Chave de fendas de cabeça chata**
- C. Retentor da junta**

- Rode a chave de fendas para desligar o retentor da junta.
- Desligue a junta do tubo de combustível do tubo de descarga.



- A. Rodar**
- B. Retentor da junta**
- C. Junta do tubo de combustível**

- Cubra o tubo de descarga e a junta do tubo de combustível com sacos de vinil para os manter limpos.

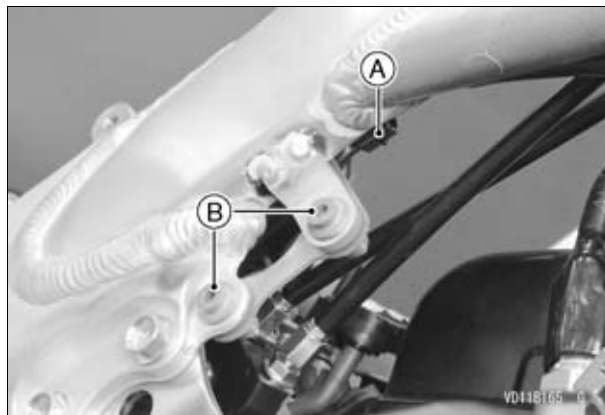
136 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Desaperte o parafuso da braçadeira do conjunto do corpo do acelerador.
- Puxe o conjunto do corpo do acelerador desde o suporte.



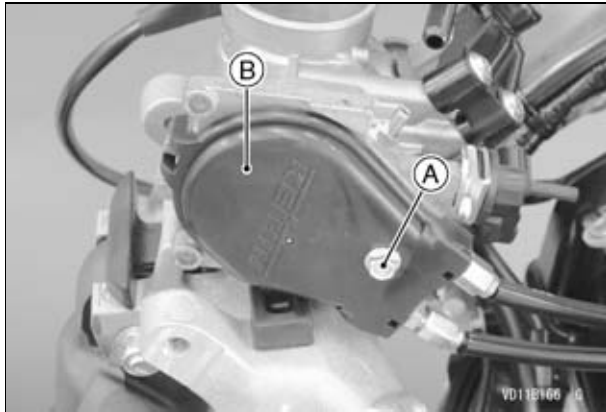
A. Parafuso da braçadeira do conjunto do corpo do acelerador

- Abra a braçadeira.
- Retire os parafusos.



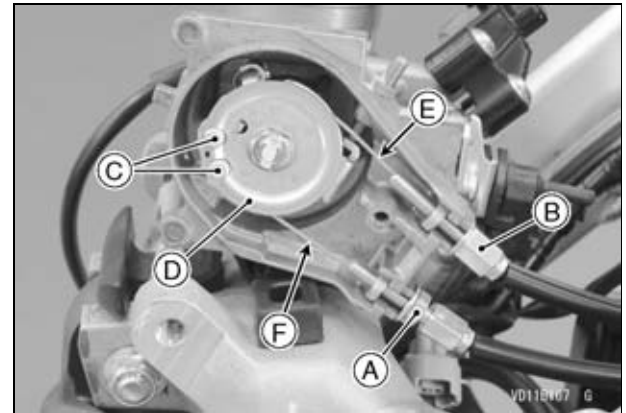
**A. Braçadeira
B. Parafusos**

- Retire o parafuso da tampa da polia do acelerador e retire a tampa da polia do acelerador.



- A. Parafuso da tampa da polia do acelerador
- B. Tampa da polia do acelerador

- Desaperte a porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador e, em seguida, liberte a ponta da extremidade inferior do cabo.
- Desaperte o parafuso do cabo do acelerador e, em seguida, liberte a ponta da extremidade inferior do cabo.

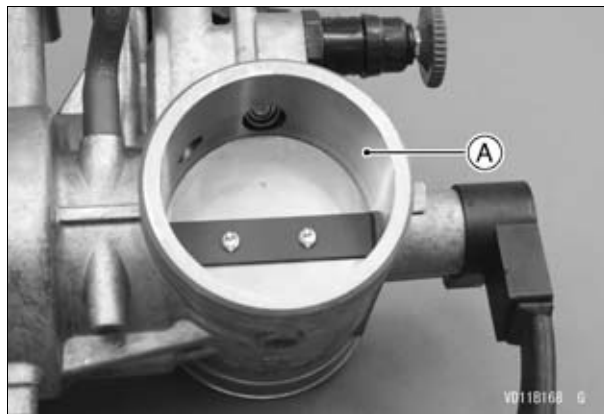


- A. Porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador
- B. Parafuso do cabo do acelerador
- C. Pontas das extremidades inferiores do cabo do acelerador
- D. Polia do acelerador
- E. Cabo do acelerador
- F. Cabo de retorno do acelerador

OBSERVAÇÃO

Nunca derrube o conjunto do corpo do acelerador, especialmente sobre uma superfície dura. Um impacto no conjunto do corpo pode danificá-lo.

- Depois de retirar o conjunto do corpo do acelerador, cubra o suporte do conjunto do corpo do acelerador e a conduta do filtro de ar com um pano limpo para os proteger da sujeidade.
- Limpe o conjunto do corpo do acelerador.
- Abra a válvula do acelerador e verifique o orifício do acelerador na válvula do acelerador para ver se há depósitos de carbono.
- Se houver acumulação de carbono, remova o carbono do orifício do acelerador e da válvula do acelerador utilizando um pano sem borbotos embebido com um solvente de elevado ponto de inflamabilidade.



A. Orifício do acelerador

OBSERVAÇÃO

Se entrar sujeidade no motor, este terá tendência a desgastar-se mais rapidamente e é possível que ocorram danos no motor.

- Lubrifique as extremidades inferiores dos cabos do acelerador.
- Instale a ponta da extremidade inferior do cabo do acelerador na polia do acelerador.
- Instale o cabo do acelerador de forma que a posição da garra da anilha fique como mostrado.
- Aperte o parafuso do cabo do acelerador com o binário especificado.

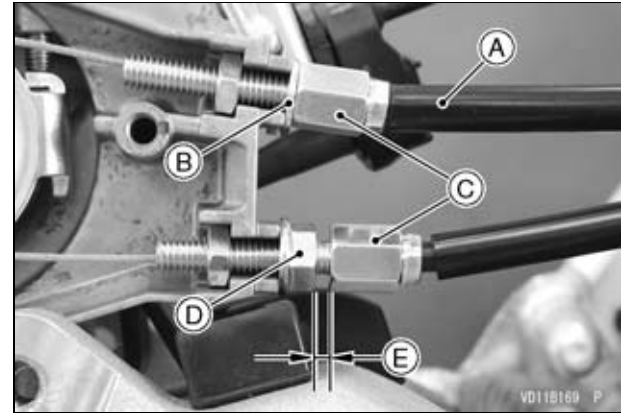
Binário de aperto

Parafuso do cabo do acelerador:
3,0 N·m (0,31 kgf·m)

- Instale a ponta da extremidade inferior do cabo de retorno do acelerador na polia do acelerador.
- Enquanto segura o parafuso do cabo de retorno do acelerador, aperte a porca de bloqueio do parafuso do cabo com o binário especificado.

Binário de aperto

Porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador:
3,0 N m (0,31 kgf·m)



- A. Cabo do acelerador
- B. Garra da anilha
- C. Parafusos do cabo
- D. Porca de bloqueio do parafuso do cabo de retorno do acelerador
- E. 2 ± 1 mm

- Instale a tampa da polia do acelerador e aperte o seu parafuso com o binário especificado.

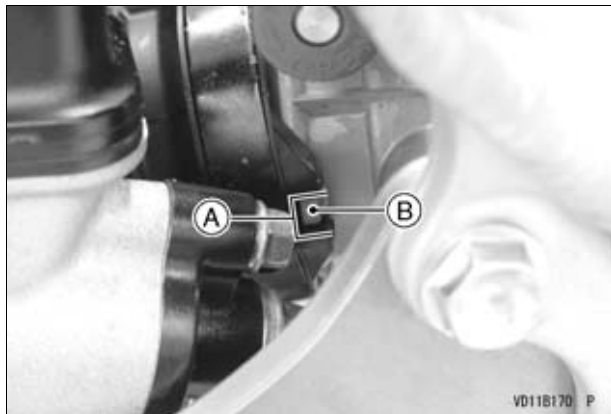
Binário de aperto

Parafuso da tampa da polia do acelerador:
4,0 N·m (0,41 kgf·m)

AVISO

A condução pode tornar-se perigosa se os cabos forem mal afinados, não passarem pelos percursos corretos ou estiverem danificados. Certifique-se de que os cabos de controlo estão afinados e encaminhados corretamente, bem como livres de danos.

- Instale o conjunto do corpo do acelerador no suporte do conjunto do corpo do acelerador. Alinhe a patilha com a ranhura.
- Verifique se o conjunto do corpo do acelerador está firmemente instalado.



A. Ranhura
B. Patilha

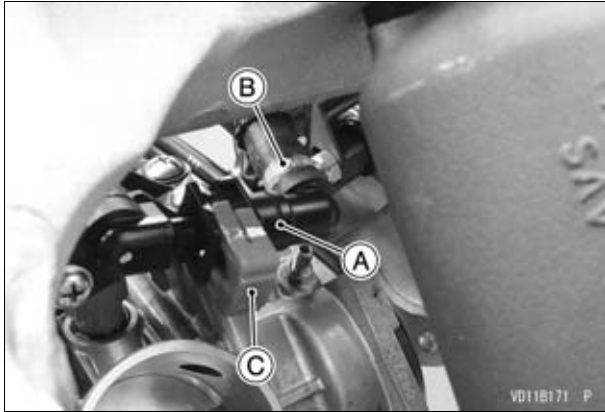
- Aperte o parafuso da braçadeira do conjunto do corpo do acelerador com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafuso da braçadeira do conjunto do corpo do acelerador:

1,1 N m (0,11 kgf·m)

- Verifique se o retentor da junta apresenta deformação e desgaste.
- Se o retentor da junta está deformado, substitua o tubo de combustível por um novo.
- Aplique um pouco de óleo de motor no tubo de descarga de combustível.
- Insira a junta do tubo de combustível em linha reta no tubo de descarga.
- Verifique a marca de pintura do tubo no lado do conjunto do corpo do acelerador.
- Empurre o retentor da junta até que a junta do tubo se encaixe com um estalido.

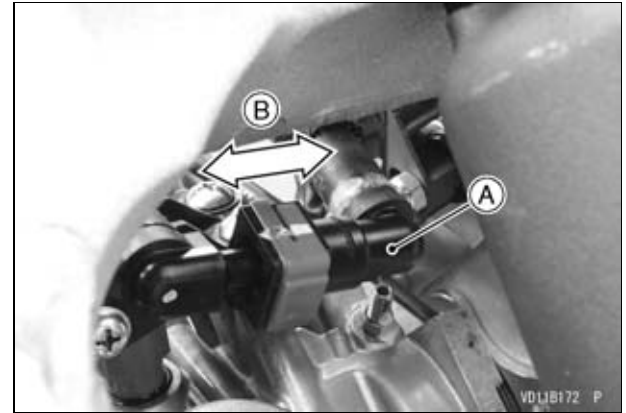


- A. Junta do tubo de combustível
- B. Marca de pintura
- C. Retentor da junta

OBSERVAÇÃO

Quando instalar a junta do tubo de combustível, não aplique uma força excessiva no tubo de descarga no corpo do acelerador. O tubo feito de resina pode sofrer danos.

- Empurre e puxe a junta do tubo de combustível para trás e para a frente mais de duas vezes para assegurar que esteja firmemente travada.



- A. Junta do tubo de combustível
- B. Empurrar e puxar

⚠ AVISO

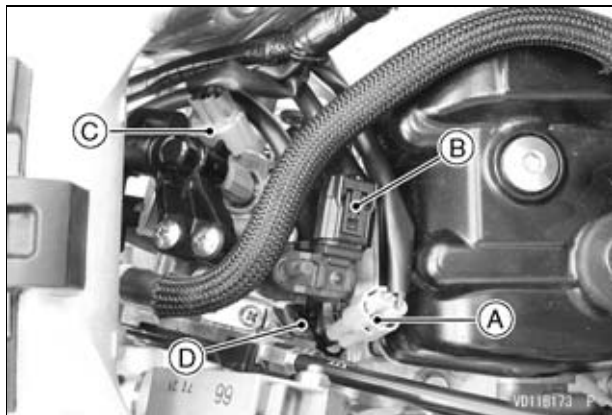
O vazamento de combustível pode causar um incêndio ou explosão, que pode resultar em sérias queimaduras. Certifique-se, deslizando a junta do tubo, de que a junta está corretamente instalada no tubo de descarga.

NOTA

- Se ela sair para fora, volte a instalar a junta do tubo de combustível.

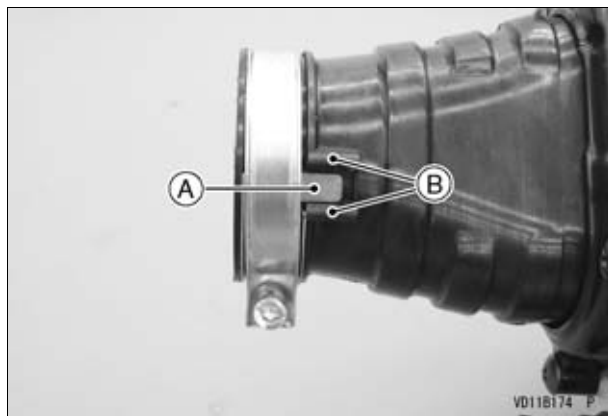
142 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Ligue o conector do sensor da pressão do ar de admissão, o conector do injetor de combustível e o conector do controlo do acelerador.
- Passe o cabo do motor de arranque e o condutor do sensor de posição do acelerador pela braçadeira.



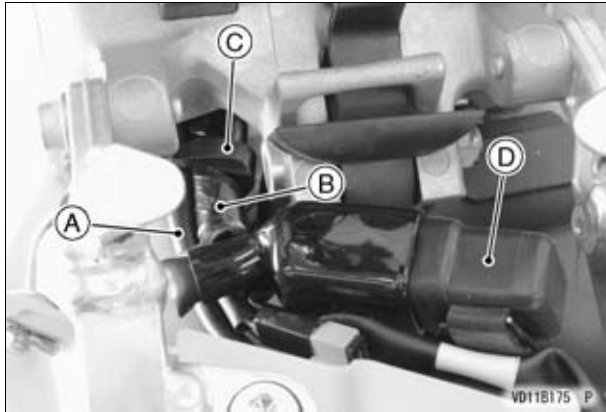
- A. Conector do sensor do acelerador**
- B. Conector do sensor da pressão do ar de admissão**
- C. Conector do injetor de combustível**
- D. Braçadeira**

- Posicione a garra na braçadeira da conduta do filtro de ar entre as patilhas.



- A. Garra**
- B. Patilhas**

- Instale o quadro traseiro com a caixa do filtro de ar no conjunto do corpo do acelerador.
- Verifique se o tubo está firmemente instalado.
- Passe a cablagem principal e o cabo do motor de arranque pelo suporte
- Instale o relé principal.



- A. Cabo do motor de arranque**
- B. Cablagem principal**
- C. Suporte**
- D. Relé principal**

- Aperte o parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafuso da braçadeira da conduta do filtro de ar:
2,2 N m (0,22 kgf·m)

- Aperte os parafusos de montagem do quadro traseiro com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos de montagem do quadro traseiro:
35 N m (3,6 kgf·m)

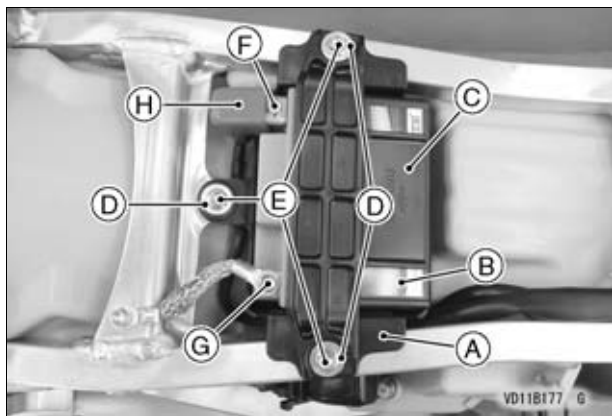
- Instale o relé de arranque.



A. Relé de arranque

- Coloque a caixa da bateria e a bateria.
- Instale o suporte e as mangas da bateria e, em seguida, aperte os parafusos com o binário especificado.
- Ligue o cabo positivo (+) ao terminal positivo (+).
- Cubra o terminal positivo (+) com o tampão vermelho.
- Ligue o cabo negativo (-) ao terminal negativo (-).

144 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Caixa da bateria
- B. Bateria
- C. Suporte da bateria
- D. Mangas
- E. Parafusos
- F. Terminal positivo (+)
- G. Terminal negativo (-)
- H. Tampão vermelho

Binário de aperto

Parafusos do suporte da bateria:
8,0 N m (0,82 kgf·m)

Parafusos dos terminais da bateria:
4,5 N m (0,46 kgf·m)

- Instale o depósito de combustível (consulte a secção Velas de ignição).
- Instale o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).

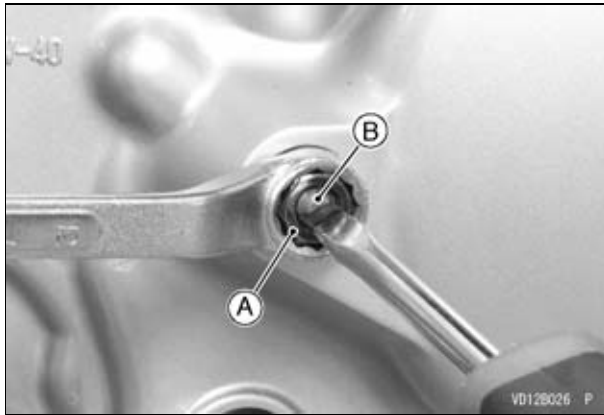
- Instale as peças retiradas.
- Abra e feche o acelerador algumas vezes para assegurar que o punho funciona corretamente.
- Verifique a folga do cabo do acelerador e o ajuste da velocidade de ralenti.

Embraiagem (exceto KX65C, KX85C/D)

Alguns modelos estão equipados com um afinador rápido que não tem porca de bloqueio.

Ajuste da embraiagem (KLX110C)

- Desaperte a porca de bloqueio.
- Rode o parafuso de afinação de desengate da embraiagem no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até que fique difícil de girar e, em seguida, retroceda-o um quarto de volta.



A. Porca de bloqueio

B. Parafuso de afinação

- Aperte a porca de bloqueio sem mudar a posição do parafuso de afinação.
- Arranque o motor e verifique a embraiagem operando o pedal das mudanças.

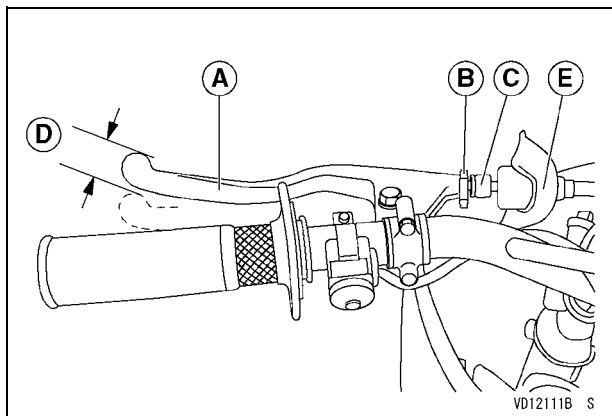
Afinador da manete da embraiagem

A folga da manete da embraiagem deve ser mantida dentro da especificação adequada. A folga da manete aumenta com o alongamento do cabo e com o desgaste do disco de fricção, pelo que é necessária uma afinação periódica.

Quando a folga da manete da embraiagem estiver fora da especificação, experimente primeiro afiná-la na manete da embraiagem da seguinte forma.

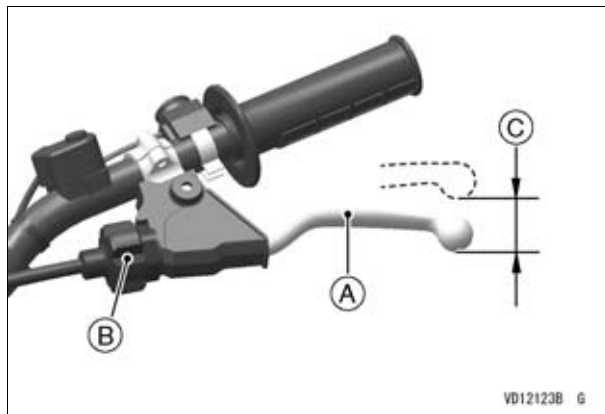
- Deslize o guarda-pó da manete da embraiagem para trás.
- Desaperte a porca de bloqueio, gire o afinador para obter a folga adequada da manete da embraiagem e depois aperte a porca de bloqueio.

146 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Manete da embraiagem
- B. Porca de bloqueio
- C. Afinador
- D. Folga da manete
- E. Guarda-pó

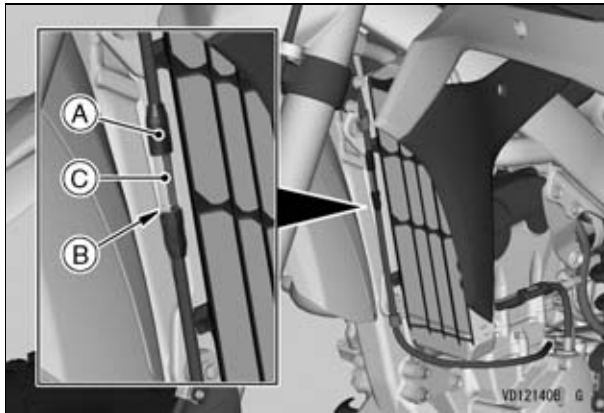
- Deslize para trás o guarda-pó da manete da embraiagem.
- Para o modelo com afinador rápido: Gire o afinador para obter a folga da manete da embraiagem adequada.



- A. Manete da embraiagem
- B. Afinador
- C. Folga da manete

Se a folga da manete da embraiagem não puder ser afinada na manete da embraiagem, faça a afinação mais abaixo no cabo da seguinte forma.

- Desaperte a porca de bloqueio na manete da embraiagem.
- Gire por completo o afinador e depois aperte a porca de bloqueio.
- Desaperte a porca de bloqueio existente a meio do cabo da embraiagem e rode a porca de afinação.



- A. Guarda-pó**
- B. Porca de bloqueio**
- C. Porca de afinação**

- Aperte a porca de bloqueio.
- Coloque novamente o guarda-pó.

⚠ AVISO

Uma folga excessiva do cabo pode impedir o desengate da embraiagem e provocar um acidente, que poderia resultar em sérios ferimentos ou morte. Ao afinar a embraiagem ou substituir o cabo, certifique-se de que a extremidade superior do cabo externo da embraiagem está completamente assentada no seu lugar, ou o mesmo poderia escorregar mais tarde, criando uma folga do cabo suficiente para impedir o desengate da embraiagem.

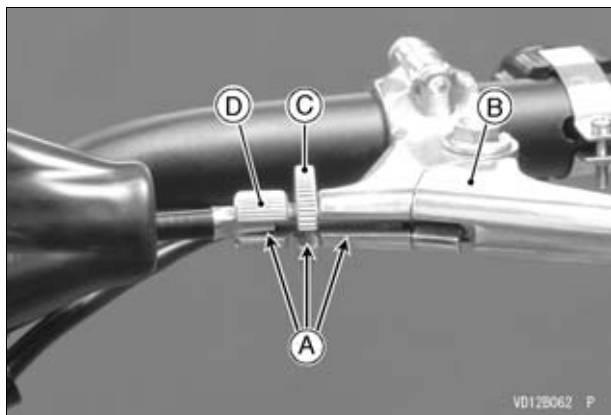
NOTA

- *Depois de ter afinado o cabo da embraiagem, ponha o motor a trabalhar e verifique se a embraiagem não patina e que se solta corretamente.*

Remoção dos discos de fricção e de aço (KX85C/D)

- Drene o óleo da transmissão (consulte a secção Óleo da transmissão).
- Disponibilize bastante folga ao cabo da embraiagem rodando o afinador.
- Alinhe as ranhuras da manete da embraiagem, da porca de bloqueio e do afinador e, de seguida, solte o cabo da manete da embraiagem.

148 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



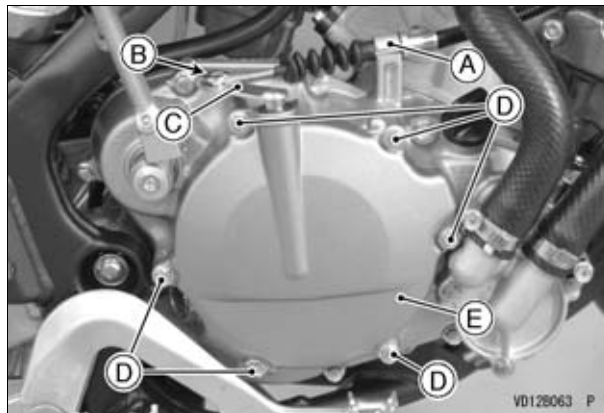
- A. Ranhuras
- B. Manete da embraiagem
- C. Porca de bloqueio
- D. Afinador

- Retire o cabo da embraiagem do suporte do cabo.
- Retire a extremidade inferior do cabo da embraiagem da manete de desengate da embraiagem.
- Retire os parafusos da proteção da embraiagem.
- Rode a manete de desengate da embraiagem para trás.

OBSERVAÇÃO

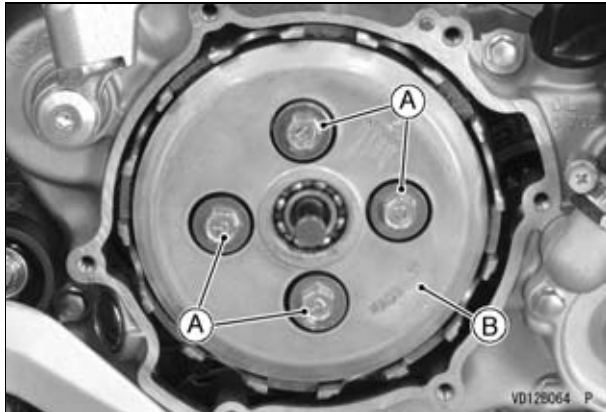
Não remova o veio de desengate da embraiagem a menos que seja absolutamente necessário. Se remover o veio de desengate da embraiagem, o vedante de óleo deve ser substituído por um novo.

- Retire a proteção da embraiagem e a junta.



- A. Suporte do cabo
- B. Extremidade inferior do cabo da embraiagem
- C. Manete de desengate da embraiagem
- D. Parafusos da proteção da embraiagem
- E. Proteção da embraiagem e junta

- Retire os parafusos de mola da embraiagem, as molas e o disco de pressão da embraiagem.



A. Parafusos de mola da embraiagem e molas
B. Disco de pressão da embraiagem

- Remova os discos de fricção e discos de aço.

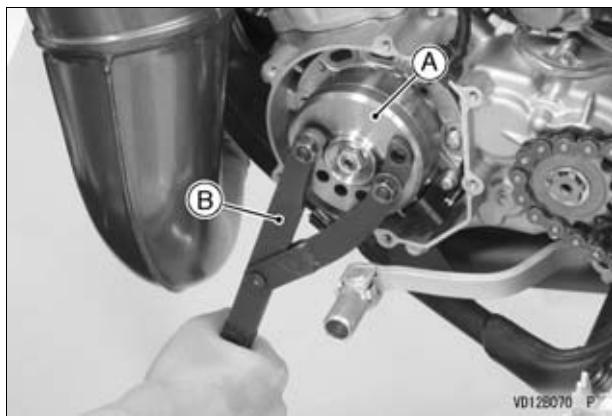


A. Discos de fricção
B. Discos de aço

Quando for difícil remover os parafusos de mola da embraiagem, utilize um suporte de volante-polia (ferramenta especial: 57001-1605) no volante de magneto da seguinte maneira.

- Remova a tampa do magneto (consulte a secção Afinação da ignição).
- Segure o volante com o suporte de volante-polia (ferramenta especial: 57001-1605).

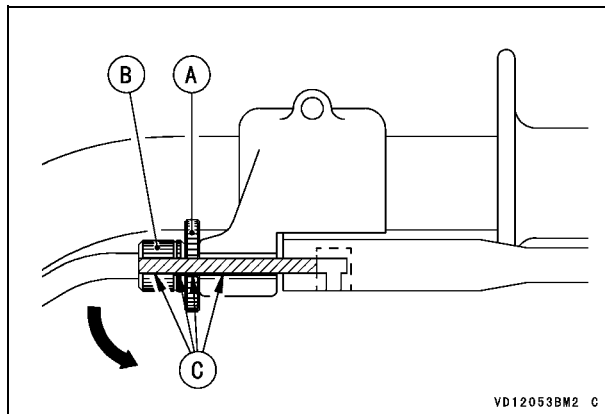
150 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Volante
- B. Suporte de volante-polia (ferramenta especial: 57001-1605)

Remoção dos discos de fricção (KX65C)

- Drene o óleo da transmissão e o líquido de refrigeração (consulte a secção “Óleo da transmissão” no capítulo “Sistema de refrigeração”).
- Disponibilize bastante folga ao cabo da embraiagem rodando o afinador.
- Alinhe as ranhuras da manete da embraiagem, da porca de bloqueio e do afinador e, de seguida, solte o cabo da manete da embraiagem.



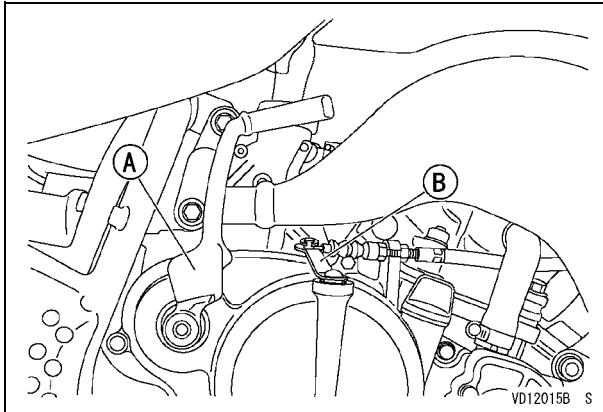
- A. Porca de bloqueio
- B. Afinador
- C. Ranhuras

- Solte a ponta do cabo interno da embraiagem da manete de desengate da embraiagem.

OBSERVAÇÃO

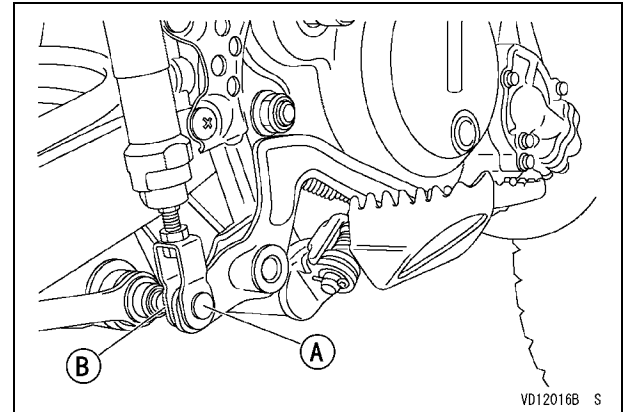
Não remova o veio de desengate da embraiagem a menos que seja absolutamente necessário. Se remover o veio de desengate da embraiagem, o vedante de óleo deve ser substituído por um novo.

- Remova o pedal de arranque.



- A. Pedal de arranque
- B. Manete de desengate da embraiagem

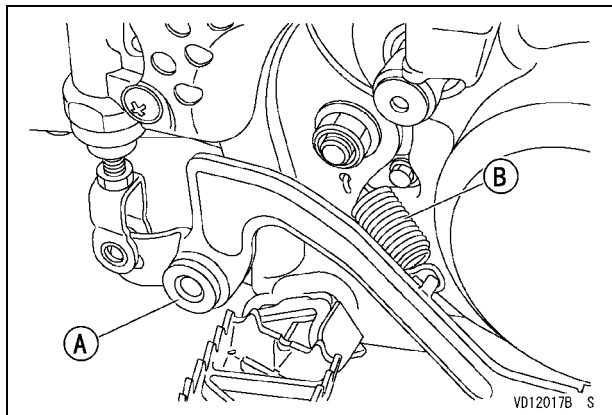
- Remova o troço, a cavilha de eixo e a anilha do pedal do travão traseiro.



- A. Cavilha de eixo do pedal do travão traseiro
- B. Troço

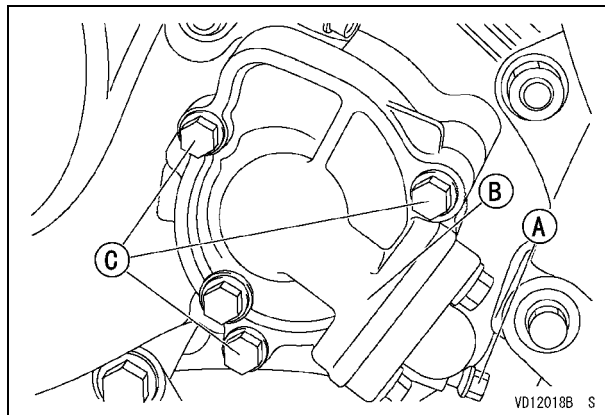
152 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Remova o parafuso de montagem do pedal do travão e remova o pedal e a mola de retorno.



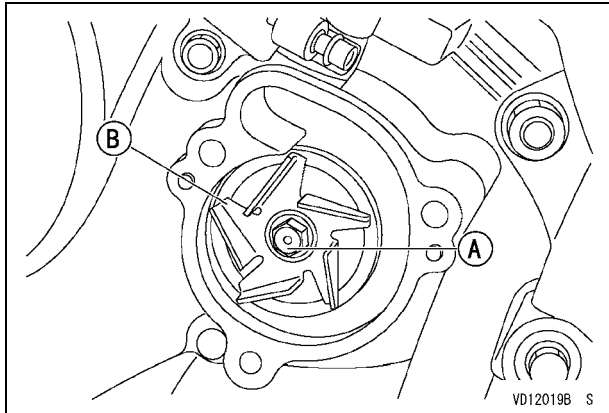
- A. Parafuso de montagem do pedal do travão**
- B. Mola de retorno do pedal do travão**

- Desaperte a braçadeira da mangueira da bomba de água e desligue a extremidade inferior da mangueira da bomba de água.
- Desaperte os parafusos da proteção da bomba de água e remova a tampa e a junta da bomba de água.



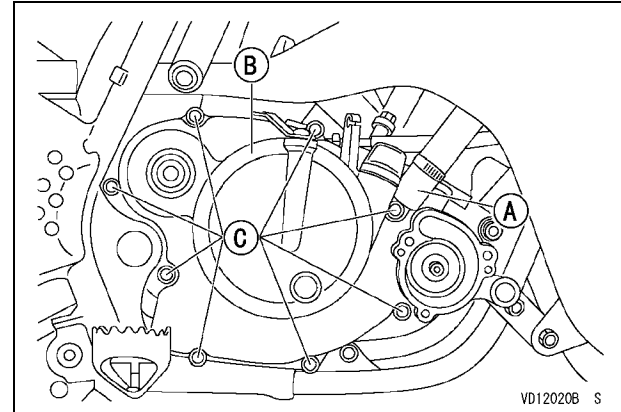
- A. Braçadeira da mangueira da bomba de água**
- B. Tampa da bomba de água**
- C. Parafuso da tampa da bomba de água**

- Remova o parafuso do rotor e retire o rotor e a anilha.



- A. Parafuso do rotor**
- B. Rotor**

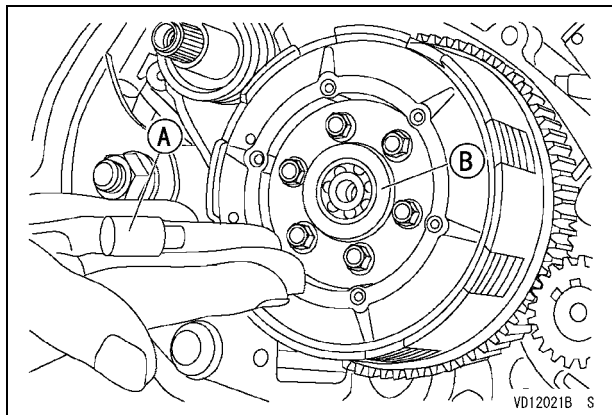
- Remova o parafuso de montagem da tampa direita do motor depois de empurrar a extremidade inferior da mangueira do líquido de refrigeração.
- Rode a manete de desengate da embraiagem para trás e remova a tampa direita e a junta do motor.



- A. Mangueira do líquido de refrigeração**
- B. Tampa direita do motor**
- C. Parafuso**

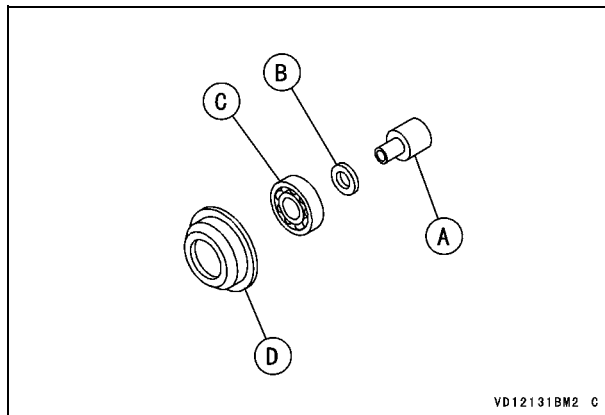
154 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire o taco da embraiagem, anilha de afinação (se equipada) e o taco da mola da embraiagem.



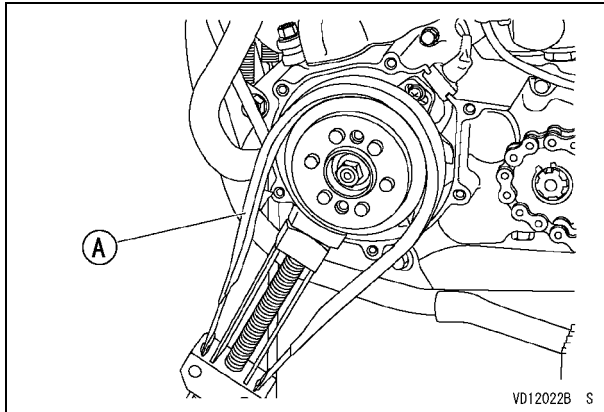
- A. Taco da embraiagem**
- B. Taco da mola da embraiagem**

- A anilha de afinação pode ser instalada entre o taco da embraiagem e o rolamento.



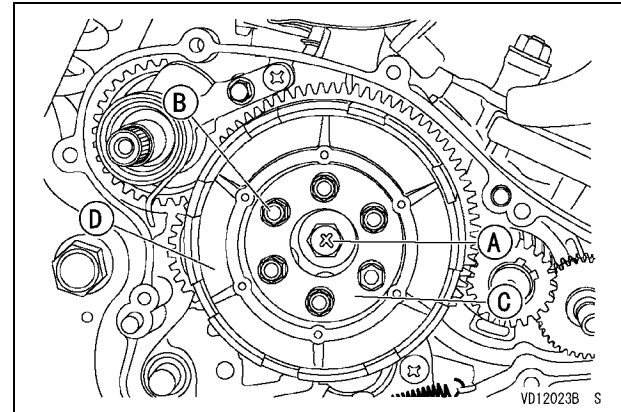
- A. Taco da embraiagem**
- B. Anilha de afinação**
- C. Rolamento**
- D. Taco da mola da embraiagem**

- Retire a tampa do magneto.
- Segure com firmeza o volante de magneto com o suporte do volante para impedir que a embraiagem rode.



A. Suporte do volante

- Remova o parafuso do cubo da embraiagem, os parafusos da mola da embraiagem, o suporte da mola da embraiagem, molas e cubo da embraiagem.



- A. Parafuso do cubo da embraiagem**
- B. Parafusos da mola da embraiagem (6)**
- C. Suporte da mola da embraiagem**
- D. Cubo da embraiagem**

- Remova os discos de fricção, discos de aço.

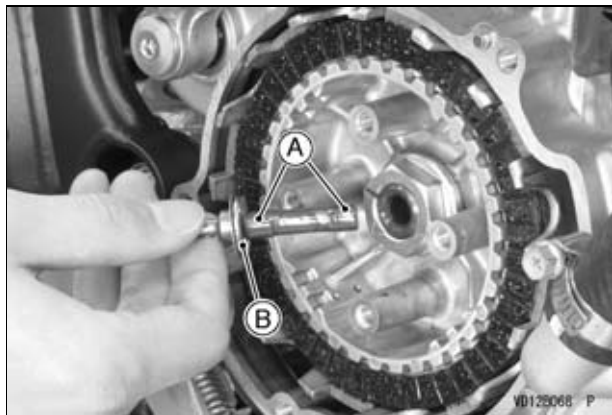
Instalação dos discos de fricção e de aço (KX85C/D)

- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Instale os discos de fricção e discos de aço começando com um disco de fricção e continuando de forma alternada. Termine com um disco de fricção.

OBSERVAÇÃO

Se estão instalados discos de fricção e discos de aço secos, aplique óleo da transmissão às superfícies de cada disco para evitar a gripegem do disco da embraiagem.

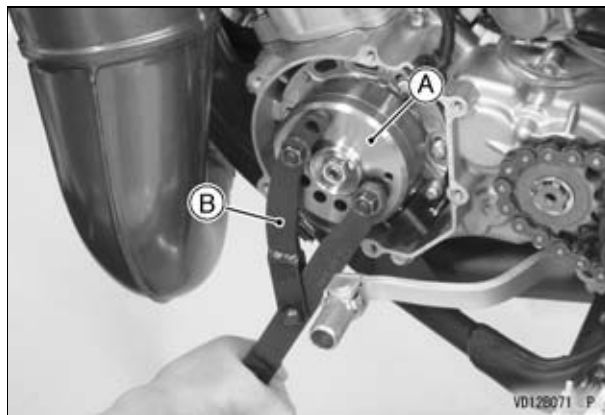
- Aplique massa de dissulfato de molibdénio nas áreas protuberantes da haste do balanceiro da mola da embraiagem.
- Instale a haste do balanceiro da mola da embraiagem e a anilha.



- A. Aplique massa de dissulfato de molibdénio.**
- B. Haste do balanceiro da mola da embraiagem e anilha**

- Instale o disco de pressão da embraiagem e as molas.

- Segure o volante com o suporte de volante-polia (ferramenta especial: 57001-1605).



- A. Volante**
- B. Suporte de volante-polia (ferramenta especial: 57001-1605)**

- Aperte os parafusos da mola da embraiagem com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da mola da embraiagem:
9,3 N m (0,95 kgf·m)

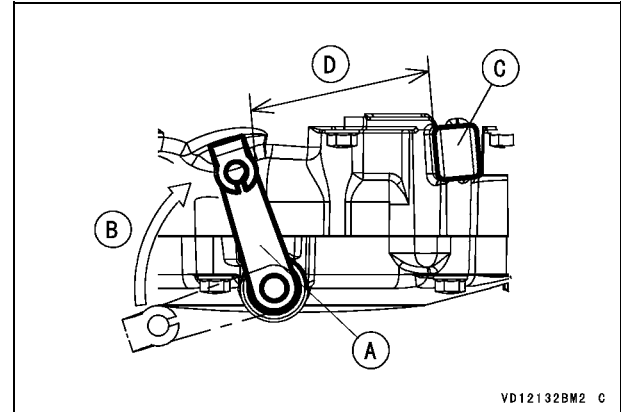
- Substitua a junta da proteção da embraiagem por uma nova.
- Rode a manete de desengate da embraiagem para trás, de forma que a haste do balanceiro se ajuste no eixo da manete de desengate.

- Instale a proteção da embraiagem no cárter superior, certificando-se de que as duas guias estão instaladas entre as superfícies de conjugação.
- Aperte os parafusos da proteção da embraiagem com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da proteção da embraiagem:
9,4 N m (1,0 kgf·m)

- Verifique a posição da manete de desengate da embraiagem medindo a distância da posição entre a manete e o suporte de cabo enquanto empurra a manete de desengate da embraiagem ligeiramente para a frente.



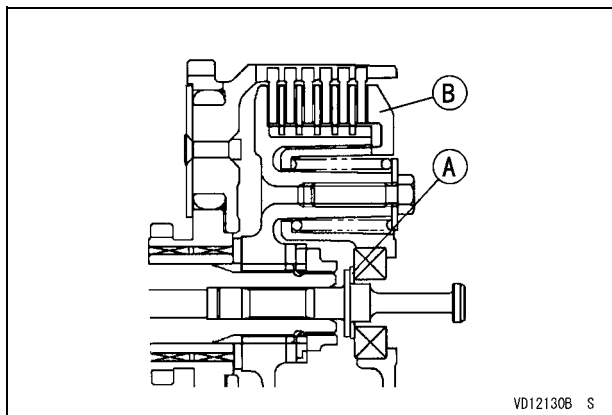
- A. Manete de desengate da embraiagem
- B. Empurrar para a frente
- C. Suporte de cabo
- D. Distância da posição (entre a manete e o suporte do cabo)

Distância da posição

Normal	48 – 58 mm
--------	------------

- Se a posição da manete não estiver dentro do normal, selecione o número correto da anilha de afinação, de acordo com a tabela seguinte.
- Quando a afinação for necessária, retire o disco de pressão da embraiagem.

158 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Anilha de afinação

B. Disco de pressão da embraiagem

Anilha de afinação

Folga	N.º de peça
0,5 mm	92025-1780

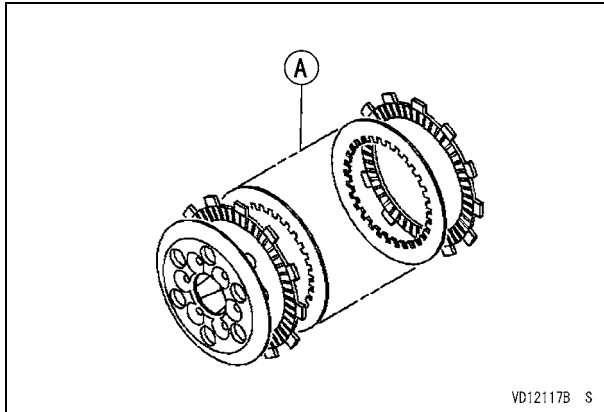
Posição da manete de desengate da embraiagem e seleção da anilha de afinação

Distância da posição	Avaliação	Quantidade
48 – 58 mm	Normal	1
Mais do que 58 mm	Demasiado grande	0
Menos do que 48 mm	Demasiado pequena	2

- Substitua a junta da tampa do magneto por uma nova.
- Instale a tampa do magneto.
- Verifique o nível do óleo da transmissão (consulte a secção Óleo da transmissão).
- Ajuste o cabo da embraiagem (consulte a secção Embraiagem).

Instalação dos discos de fricção e de aço (KX65C)

- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Instale os discos de fricção e os discos de aço de forma alternada. Certifique-se de que começa e termina com um disco de fricção.



A. Discos de fricção e discos de aço

OBSERVAÇÃO

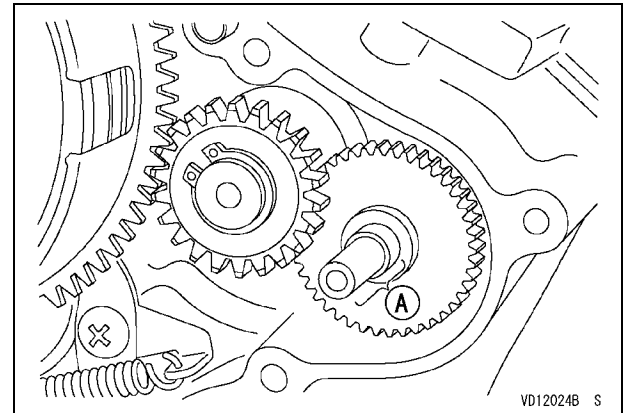
Se estão instalados discos de fricção e discos de aço secos, aplique óleo da transmissão às superfícies de cada disco para evitar a gripagem do disco da embraiagem.

- Instale o cubo da embraiagem, as molas e o suporte da mola da embraiagem.

- Aperte o parafuso do cubo da embraiagem e os parafusos da mola da embraiagem.
- Aplique massa de dissulfato de molibdênio no taco da mola da embraiagem.
- Instale o taco da embraiagem, anilha de afinação (se equipada) e o taco da mola da embraiagem.
- Instale a tampa e a junta do estator CDI.
- Aplique massa de dissulfato de molibdênio no veio da bomba de água no intuito de evitar danos no vedante da bomba de água.

OBSERVAÇÃO

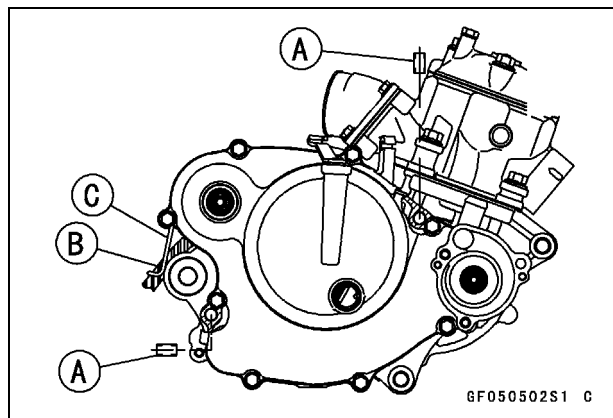
Se a tampa direita do motor for instalada sem lubrificação do veio da bomba de água, a base da bomba pode sofrer danos.



A. Aplicar o lubrificante.

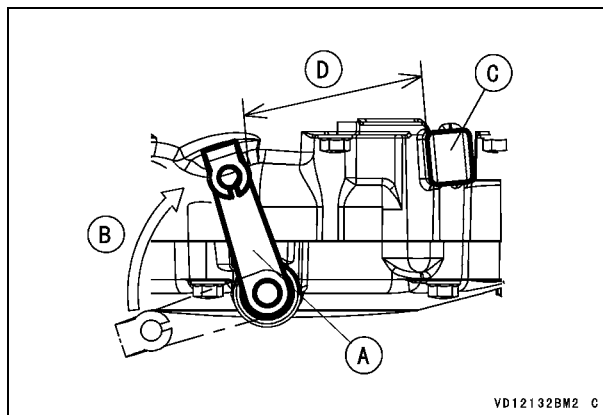
160 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Rode a manete de desengate da embraiagem para trás.
- Coloque uma nova tampa direita do motor e junta com uma camada fina de massa.
- Aplique uma massa de alta temperatura nos rebordos do vedante do veio de recuo e ranhura do veio de recuo.
- Instale a tampa direita do motor no cárter superior, certificando-se de que os dois pernes-guia estão instalados entre as superfícies de conjugação.
- Encaminhe o tubo de respiração através da braçadeira e posicione-o conforme ilustrado com o parafuso de montagem da tampa direita do motor.



- A. Pernes-guia**
- B. Tubo de respiração**
- C. Braçadeira**

- Aperte os parafusos de montagem da tampa direita do motor.
- Verifique a posição da manete de desengate da embraiagem medindo a distância da posição entre a manete e o suporte de cabo enquanto empurra a manete de desengate da embraiagem ligeiramente para a frente.



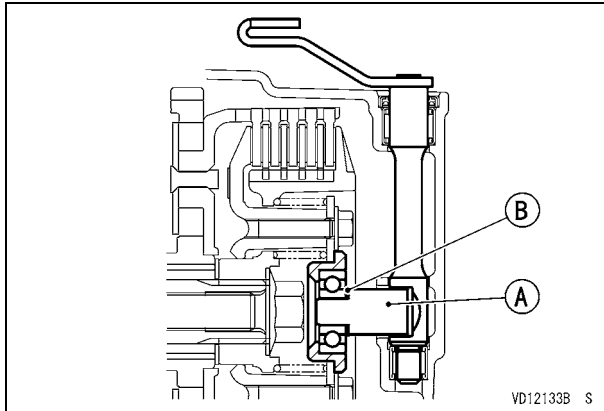
- A. Manete de desengate da embraiagem**
- B. Empurrar para a frente**
- C. Suporte de cabo**
- D. Distância da posição (entre a manete e o suporte do cabo)**

Distância da posição

Normal	36 – 44 mm
--------	------------

- Se a posição da manete não estiver dentro do normal, selecione o número correto da anilha de afinação, de acordo com a tabela seguinte.

- Quando a afinação for necessária, retire o taco da embraiagem.



- A. Taco da embraiagem
- B. Anilha de afinação

Anilha de afinação

Folga	N.º de peça
0,8 mm	92200-1197

Posição da manete de desengate da embraiagem e seleção da anilha de afinação

Distância da posição	Avaliação	Quantidade
36 – 44 mm	Normal	1
Mais do que 44 mm	Demasiado grande	0
Menos do que 36 mm	Demasiado pequena	2

- Ligue a extremidade inferior da mangueira do líquido de refrigeração e aperte bem o parafuso da braçadeira.
- Instale o rotor e a anilha na tampa direita do motor e aperte o parafuso do rotor.
- Instale uma nova junta da tampa da bomba de água e instale a tampa da bomba de água utilizando uma nova anilha, apertando de seguida o parafuso da tampa da bomba de água.
- Ligue a extremidade inferior da mangueira da bomba de água e aperte bem o parafuso da braçadeira.
- Verifique se a junta circular do pedal do travão está danificada e, se necessário, proceda à sua substituição.
- Aplique uma massa de alta temperatura na parte do veio do pedal do travão traseiro, instale o pedal do travão traseiro e ligue a mola ao quadro.
- Instale troço, cavilha de eixo e anilha novos no pedal do travão traseiro e espalhe as extremidades do troço.

162 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Instale o pedal de arranque e ligue o cabo da embraiagem.
- Teste a potência de travagem e verifique se não existe arrastamento do travão.

AVISO

O ar nos tubos dos travões reduz o desempenho da travagem e pode provocar um acidente resultando em ferimentos ou morte. Se sentir uma moleza anormal na manete ou no pedal de travão ao aplicar o travão, é possível que os tubos dos travões contenham ar ou que estes estejam avariados. Solicite a verificação dos travões imediatamente a um concessionário autorizado Kawasaki.

- Ajuste o cabo da embraiagem.
- Verifique o nível do óleo da transmissão e o nível do líquido de refrigeração.
- Volte a instalar as peças retiradas.

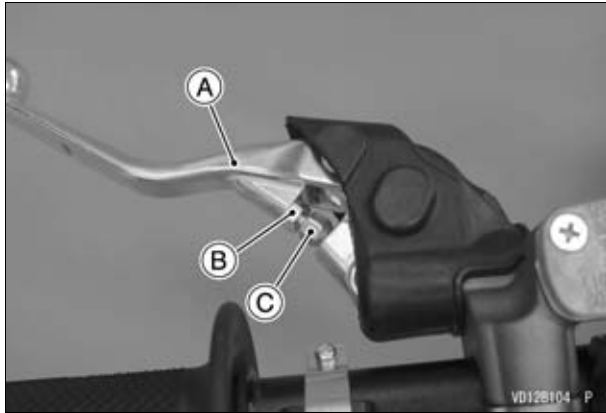
Embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)

O motociclo está equipado com uma embraiagem operada hidráulicamente que não requer nenhuma afinação, exceto uma inspeção do nível do líquido e um ajuste da posição da manete da embraiagem.

Ajuste da posição da manete da embraiagem

A posição da manete da embraiagem pode ser ajustada às preferências do condutor.

- Para ajustar a posição da manete da embraiagem, deslize para trás o guarda-pó da manete da embraiagem, desaperte a porca de bloqueio, e rode o afinador para cada um dos lados com uma chave.
- Depois do ajustamento, aperte bem a porca de bloqueio.



- A. Manete da embraiagem**
- B. Porca de bloqueio**
- C. Afinador**

- Ponha o motor a trabalhar e verifique se a embraiagem não patina e que se solta corretamente.

⚠ AVISO

O ar nos tubos da embraiagem reduz o desempenho da embraiagem e pode provocar um acidente resultando em ferimentos ou morte. Se sentir uma moleza anormal na manete da embraiagem ao aplicar a embraiagem, é possível que os tubos da embraiagem contenham ar ou que a embraiagem esteja avariada. Solicite a verificação da embraiagem imediatamente a um concessionário autorizado Kawasaki.

Líquido de embraiagem

Inspeccione o nível líquido da embraiagem no reservatório da embraiagem e mude o líquido da embraiagem de acordo com o Calendário de manutenção periódica. O líquido da embraiagem deverá também ser substituído sempre que estiver contaminado com sujidade ou água.

Utilize apenas líquido de embraiagem de alta resistência da seguinte forma.

Líquido de embraiagem: DOT4

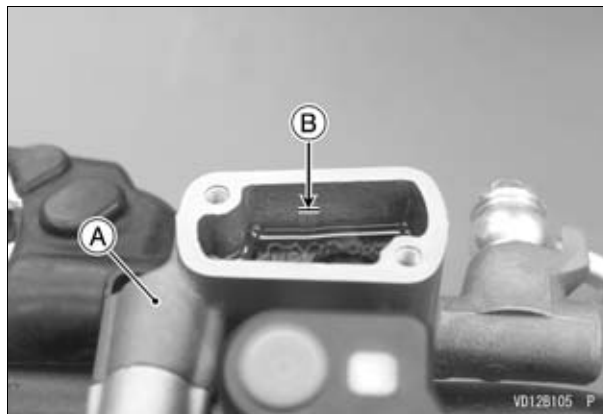
OBSERVAÇÃO

Não derrame líquido de embraiagem sobre qualquer superfície pintada.
Não utilize líquido de travões de uma embalagem que tenha sido aberta há muito tempo.
Verifique se há sinais de fuga do líquido da embraiagem à volta das ligações.
Verifique se os tubos da embraiagem estão danificados.

Inspeção do nível do líquido da embraiagem

Com o reservatório do líquido da embraiagem posicionado na horizontal, o líquido da embraiagem deve permanecer sempre no nível superior.

- Se o líquido da embraiagem no reservatório estiver baixo, verifique se há fugas do líquido nos tubos da embraiagem e encha o reservatório até à linha de nível superior.



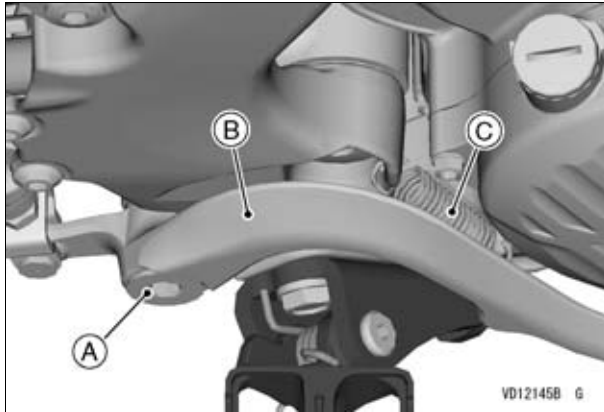
A. Reservatório do líquido de embraiagem
B. Linha de nível superior

⚠ AVISO

Misturar marcas e tipos de líquido de embraiagem pode reduzir a eficácia do sistema de embraiagem e provocar um acidente, resultando em ferimentos ou morte. Não misture duas marcas de líquido de embraiagem. Mude o líquido de embraiagem nos tubos da embraiagem completamente se o líquido de embraiagem deve ser reabastecido e não puder identificar o tipo e marca do líquido de embraiagem que já está no reservatório.

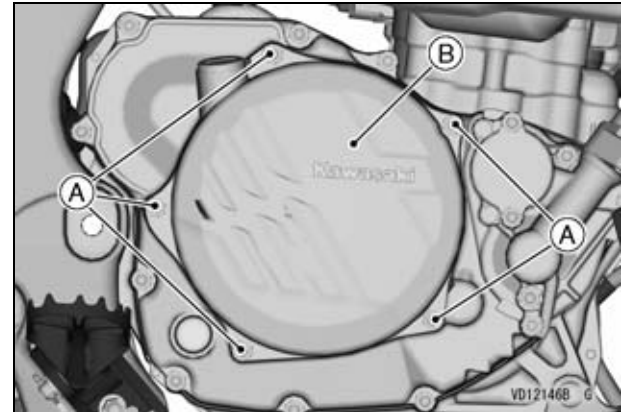
Remoção das placas de fricção, de metal e do cubo da embraiagem (KX252C/D)

- Drene o óleo do motor (consulte a secção sobre o Óleo do motor).
- Retire o parafuso do pedal do travão, a anilha e a mola de retorno do pedal do travão traseiro.



- A. Parafuso do pedal do travão
- B. Pedal do travão
- C. Mola de retorno

- Retire os parafusos da proteção da embraiagem.
- Retire a proteção da embraiagem e a junta.



- A. Parafusos da proteção da embraiagem
- B. Proteção da embraiagem

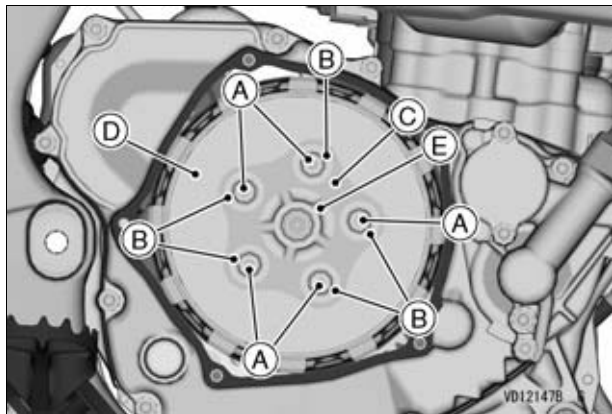
- Retire a proteção da embraiagem e a sua junta.
- Retire os parafusos da mola da embraiagem.
- Desaperte os parafusos com mola da embraiagem uniformemente pouco a pouco, para evitar inclinar a placa batente.

OBSERVAÇÃO

Não desaperte o parafuso ou os dois parafusos de mola da embraiagem de uma só vez para evitar que a placa batente sofra deformações pela força da mola.

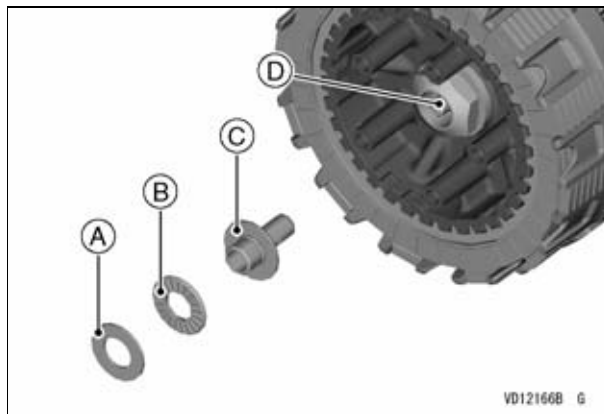
166 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire os suportes, a placa batente, a mola da embraiagem e a placa de pressão da embraiagem.



- A. Parafusos de mola da embraiagem
- B. Suportes
- C. Placa batente
- D. Mola da embraiagem
- E. Disco de pressão da embraiagem

- Retire a anilha, rolamento de agulhas e suporte da haste de compressão.



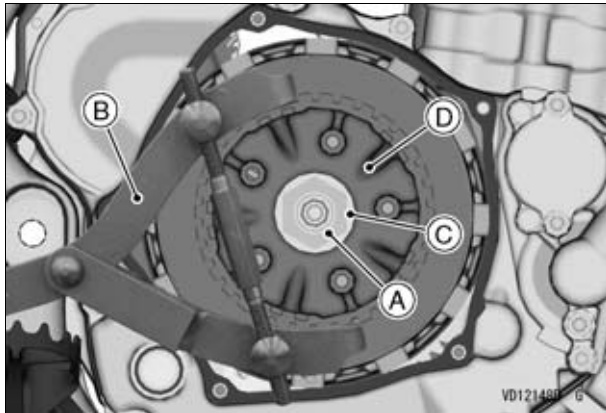
- A. Anilha
- B. Rolamento de agulhas
- C. Suporte da haste de compressão
- D. Haste de compressão

NOTA

- Não retire a haste de compressão. Se retirar a haste de compressão, limpe o cilindro secundário da embraiagem e substitua as juntas circulares do cilindro secundário da embraiagem. A desmontagem do cilindro secundário da embraiagem deve ser realizada consultando o Manual de serviço ou um concessionário autorizado Kawasaki.
- Retire os discos de fricção, discos de aço e a base da mola.

NOTA

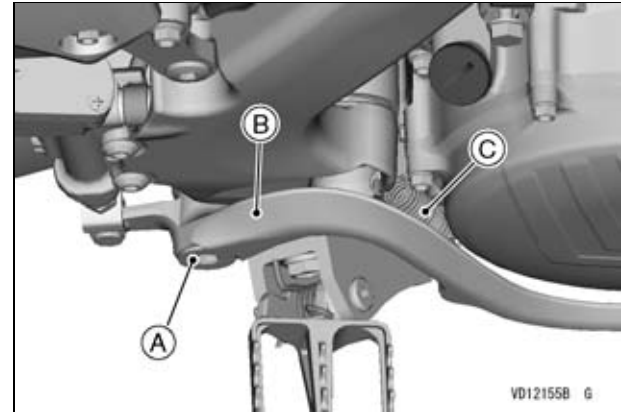
- Há 3 discos de fricção diferentes instalados na unidade do disco da embraiagem.
- Durante a manutenção da embraiagem, utilize um marcador permanente para identificar cada um dos discos de fricção antes de os retirar, de forma que eles possam ser reinstalados nas suas posições corretas.
- Retire a porca do cubo da embraiagem utilizando o suporte da embraiagem (ferramenta especial: 57001-1900) para prevenir que o cubo da embraiagem gire.
- Retire o cubo da embraiagem.



- A. Porca do cubo da embraiagem
- B. Suporte da embraiagem (ferramenta especial: 57001-1900)
- C. Espaçador
- D. Cubo da embraiagem

Remoção das placas de fricção, de metal e do cubo da embraiagem (KX450J/K)

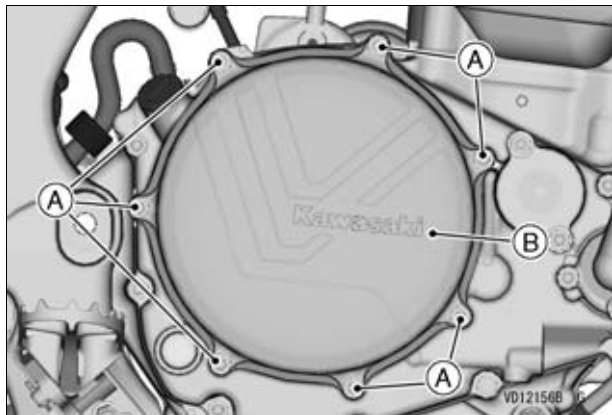
- Drene o óleo do motor (consulte a secção sobre o Óleo do motor).
- Retire o parafuso do pedal do travão e a mola de retorno do pedal do travão traseiro.



- A. Parafuso do pedal do travão
- B. Pedal do travão
- C. Mola de retorno

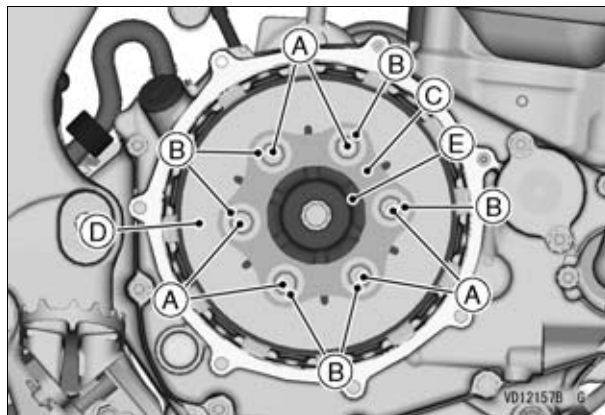
168 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire os parafusos da proteção da embraiagem.



A. Parafusos da proteção da embraiagem
B. Proteção da embraiagem

- Retire a proteção da embraiagem e a sua junta circular.
- Desaperte os parafusos com mola da embraiagem uniformemente pouco a pouco, para evitar inclinar a placa batente.
- Retire os parafusos da mola da embraiagem, os suportes, a placa batente, a mola da embraiagem e a placa de pressão da embraiagem.

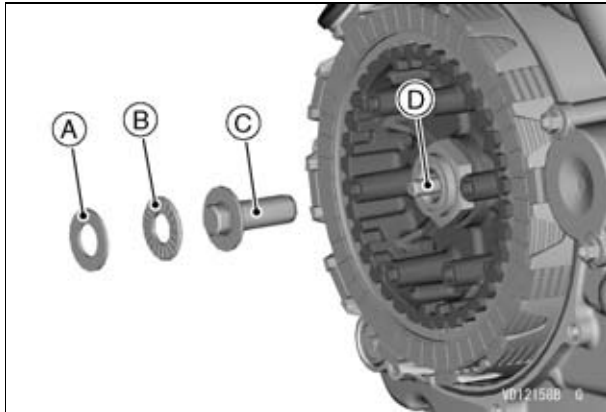


A. Parafusos de mola da embraiagem
B. Suportes
C. Placa batente
D. Mola da embraiagem
E. Disco de pressão da embraiagem

NOTA

- Não desaperte cada parafuso de mola da embraiagem em separado para evitar a deformação da placa batente.

- Retire a anilha, rolamento de agulhas e suporte da haste de compressão.



- A. Anilha
- B. Rolamento de agulhas
- C. Suporte da haste de compressão
- D. Haste de compressão

NOTA

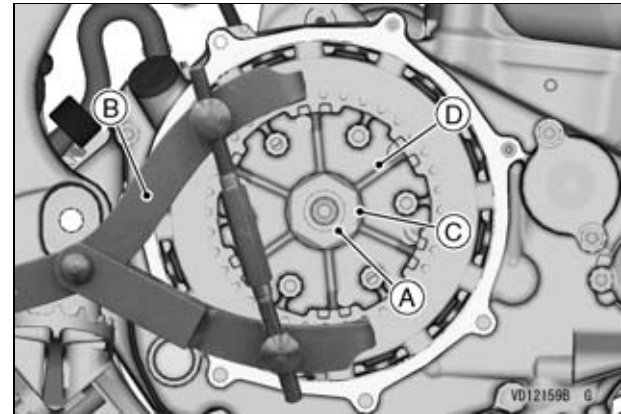
○ Não retire a haste de compressão. Se retirar a haste de compressão, limpe o cilindro secundário da embraiagem e substitua as juntas circulares do cilindro secundário da embraiagem. A desmontagem do cilindro secundário da embraiagem deve ser realizada consultando o Manual de serviço ou um concessionário autorizado Kawasaki.

- Remova os discos de fricção e discos de aço.

NOTA

- Há 3 discos de fricção diferentes instalados na unidade do disco da embraiagem.
- Durante a manutenção da embraiagem, utilize um marcador permanente para identificar cada um dos discos de fricção antes de os retirar, de forma que eles possam ser reinstalados nas suas posições corretas.

- Retire a porca do cubo da embraiagem utilizando o suporte da embraiagem (ferramenta especial: 57001-1900) para prevenir que o cubo da embraiagem gire.
- Retire o cubo da embraiagem.



- A. Espaçador
- B. Suporte da embraiagem (ferramenta especial: 57001-1900)
- C. Cubo da embraiagem
- D. Porca do cubo da embraiagem

170 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Inspeção de danos e de desgaste dos discos de fricção e dos discos de aço

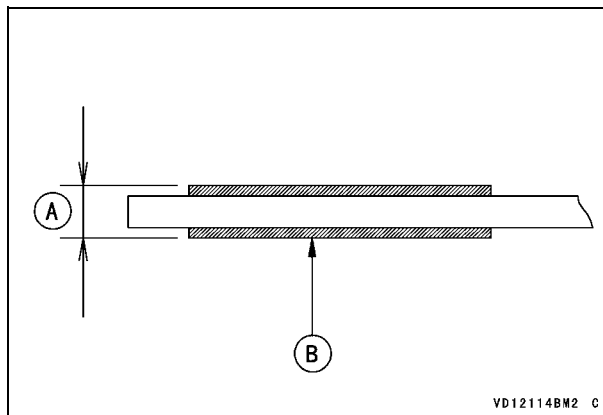
- Inspeccione visualmente os discos de fricção e os discos de aço para verificar se estes mostram qualquer sinal de gripagem ou de desgaste irregular.
- Se algum disco mostrar sinais de danos, substitua todos os discos de fricção e de aço.
- Meça a espessura dos discos de fricção e de aço em vários pontos com paquímetros.
- Se os discos já ultrapassaram o limite de uso, substitua-os por discos novos.

Inspeção de danos e de desgaste dos discos de fricção e de aço (KX252C/D)

- Inspeccione visualmente os discos de fricção e os discos de aço para verificar se estes mostram qualquer sinal de gripagem ou de desgaste irregular.
- Se algum disco mostrar sinais de danos, substitua todos os discos de fricção e de aço.
- Meça a espessura dos discos de fricção em vários pontos com paquímetros.
- Se os discos já ultrapassaram o limite de uso, substitua-os por discos novos.

Medição da espessura do disco de fricção

Normal	2,72 – 2,88 mm
Limite de serviço	2,6 mm



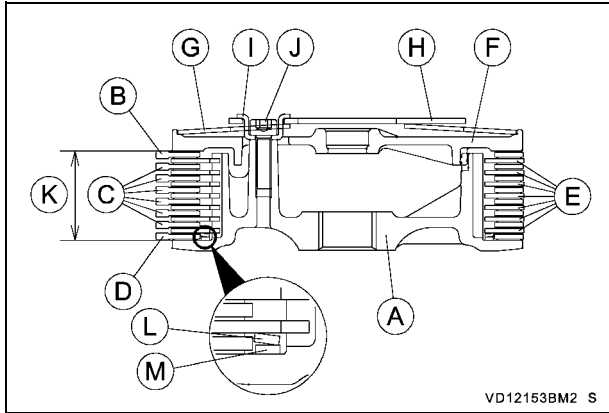
A. Folga

B. Disco de fricção

- Meça o comprimento da unidade do disco da embraiagem. Quando medir o comprimento da unidade do disco da embraiagem, monte a unidade do disco da embraiagem (cubo da embraiagem, sede da mola, mola, discos de fricção, discos de aço, disco de pressão da embraiagem, mola da embraiagem, disco batente, suportes, parafusos da mola da embraiagem).

Binário de aperto

Parafusos da mola da embraiagem:
9,0 N m (0,92 kgf·m)



VD12153BM2 S

- A. Cubo da embraiagem
- B. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: azul)
- C. Discos de fricção (cor da pintura de identificação: azul claro)
- D. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: rosa)
- E. Discos de aço
- F. Disco de pressão da embraiagem
- G. Mola da embraiagem
- H. Placa batente
- I. Suportes
- J. Parafusos de mola da embraiagem
- K. Comprimento standard
- L. Mola
- M. Base da mola

Medida da unidade do disco da embraiagem

Normal	31,9 – 32,5 mm
Limite de serviço	31,2 mm

- Se já ultrapassaram o limite de serviço, substitua todas as placas de fricção por novas.
- Se as placas de fricção forem substituídas, meça o comprimento da unidade do disco da embraiagem, e utilize os discos de aço da tabela seguinte de forma a que o comprimento da unidade do disco da embraiagem seja standard.

Disco de aço (n.º de peça)	Folga
13089-1126 (standard)	1,4 mm
13089-0005	1,6 mm
13089-0037	1,2 mm

NOTA

- Não utilize o disco de aço de 1,6 mm e 1,2 mm de espessura ao mesmo tempo.

Inspeção de danos e de desgaste dos discos de fricção e de aço (KX450J/K)

- Inspeccione visualmente os discos de fricção e os discos de aço para verificar se estes mostram qualquer sinal de gripagem ou de desgaste irregular.
- Se algum disco mostrar sinais de danos, substitua todos os discos de fricção e de aço.

172 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Meça a espessura dos discos de fricção em vários pontos com paquímetros.
- Se os discos já ultrapassaram o limite de uso, substitua-os por discos novos.

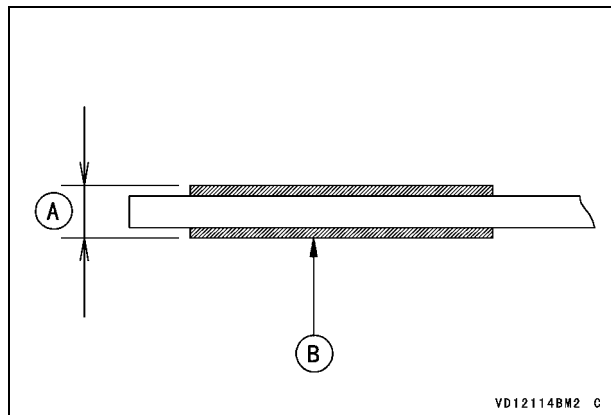
Medição da espessura do disco de fricção

Disco de fricção B e C

Normal	2,92 – 3,08 mm
Limite de serviço	2,8 mm

Disco de fricção D

Normal	3,22 – 3,38 mm
Limite de serviço	3,1 mm



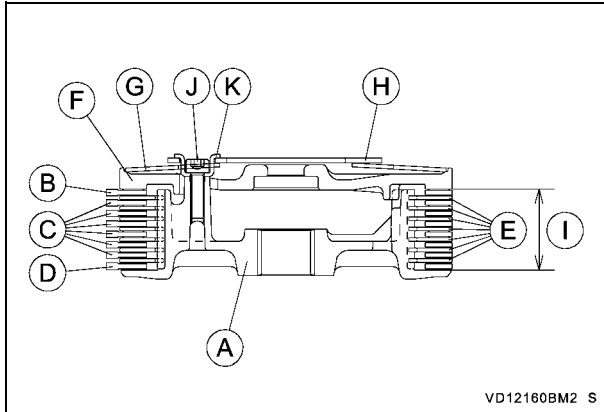
A. Folga

B. Disco de fricção

- Meça o comprimento da unidade do disco da embraiagem, monte a unidade do disco da embraiagem (cubo da embraiagem, discos de fricção, discos de aço, disco de pressão da embraiagem, mola da embraiagem, disco batente, suportes, parafusos da mola da embraiagem).

Binário de aperto

Parafusos da mola da embraiagem:
9,0 N m (0,92 kgf·m)



- A. Cubo da embraiagem
- B. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: rosa)
- C. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: verde)
- D. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: azul)
- E. Discos de aço
- F. Disco de pressão da embraiagem
- G. Mola da embraiagem
- H. Placa batente
- I. Comprimento standard
- J. Parafusos de mola da embraiagem
- K. Suportes

Medida da unidade do disco da embraiagem

Normal	35,2 – 35,8 mm
Limite de serviço	34,0 mm

- Se já ultrapassaram o limite de serviço, substitua todas as placas de fricção por novas.
- Se as placas de fricção forem substituídas, meça o comprimento da unidade do disco da embraiagem, e utilize os discos de aço da tabela seguinte de forma a que o comprimento da unidade do disco da embraiagem seja standard.

Disco de aço (n.º de peça)	Folga
13089-0559 (standard)	1,6 mm
13089-0561	2,0 mm
13089-0562	1,4 mm

NOTA

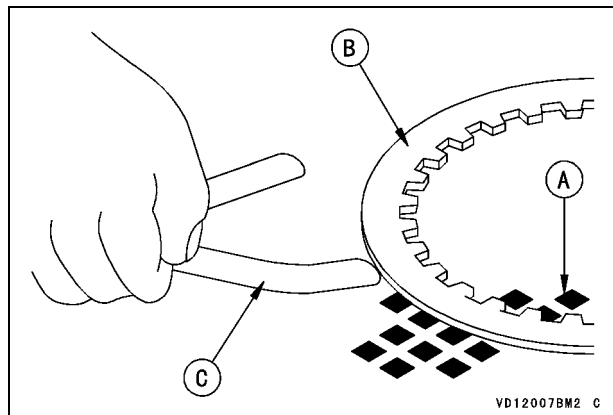
○ Não utilize o disco de aço de 2,0 mm e 1,4 mm de espessura ao mesmo tempo.

Inspeção de empenamento dos discos de fricção e dos discos de aço

- Coloque cada um dos discos de fricção e dos discos de aço numa placa de superfície e meça o empenamento dos discos de fricção e dos discos de aço com um apalpa-folgas (ou seja, a folga entre a placa de superfície e cada um dos discos de fricção e dos discos de aço).

174 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Se algum disco estiver empenado após o limite de uso, substitua-o por um novo.

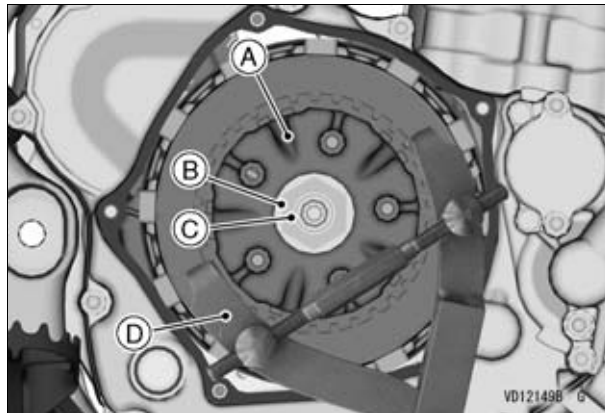


- A. Placa de superfície
- B. Placa de fricção ou de aço
- C. Apalpa-folgas

- Retire os discos de fricção e os discos de aço.

Instalação do cubo da embraiagem

- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Instale o cubo da embraiagem.
- (KX450J/K) Instale o espaçador com a indicação "OUTSIDE" virada para fora.



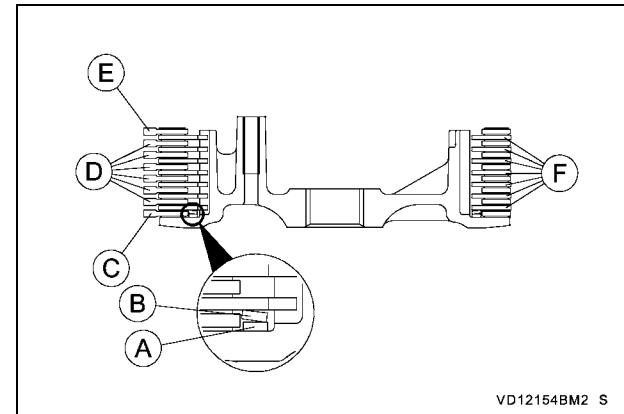
- A. Arruela de afastamento
- B. "OUTSIDE"
- C. Porca do cubo da embraiagem
- D. Suporte da embraiagem (ferramenta especial: 57001-1900)

- Substitua a porca do cubo da embraiagem por uma nova.
- (KX252C/D) Aplique solução de óleo de dissulfato de molibdénio na área de contacto da porca do cubo da embraiagem.

- Aperte a porca do cubo da embraiagem utilizando o suporte da embraiagem (ferramenta especial: 57001-1900) com o binário especificado.

Instalação dos discos de fricção e de aço (KX252C/D)

- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Instale a base da mola e a mola como mostrado.
- Instale os discos de fricção e os discos de aço de forma alternada. Certifique-se de que começa e termina com um disco de fricção.

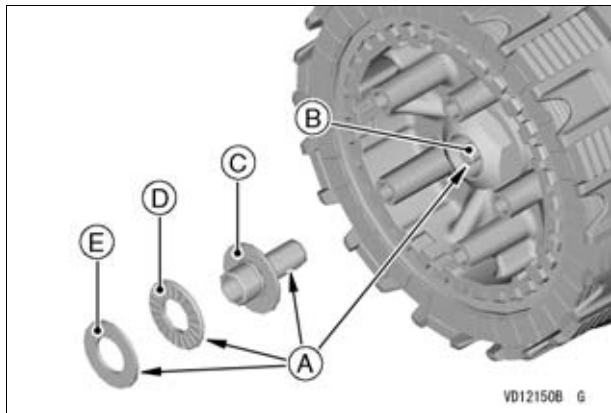


- A. Base da mola**
- B. Mola**
- C. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: rosa)**
- D. Discos de fricção (cor da pintura de identificação: azul claro)**
- E. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: azul)**
- F. Discos de aço**

OBSERVAÇÃO

Se estão instalados discos de fricção e discos de aço secos, aplique óleo de motor nas superfícies de cada disco para evitar a grilagem do disco da embraiagem.

- Aplique massa de dissulfato de molibdénio na área de contacto da haste de compressão e do suporte da haste de compressão, em ambas as superfícies do rolamento de agulhas e da anilha.
- Instale o suporte da haste de compressão, o rolamento de agulhas e a anilha.



- A. Aplique massa de dissulfato de molibdénio.**
- B. Haste de compressão**
- C. Suporte da haste de compressão**
- D. Rolamento de agulhas**
- E. Anilha**

- Se os suportes estiverem danificados, substitua-os.
- Instale a placa de pressão da embraiagem, a mola da embraiagem, a placa batente e suportes.
- Aperte os parafusos com mola da embraiagem uniformemente pouco a pouco, para evitar inclinar a placa batente.

OBSERVAÇÃO

Não aperte o parafuso ou os dois parafusos de mola da embraiagem de uma só vez para evitar que a placa batente sofra deformações pela força da mola.

- Aperte os parafusos da mola da embraiagem com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da mola da embraiagem:
9,0 N m (0,92 kgf·m)

- Substitua a junta da proteção da embraiagem por uma nova.
- Instale a proteção da embraiagem na tampa direita do motor e aperte os seus parafusos com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da proteção da embraiagem:
10 N m (1,0 kgf·m)

- Instale a mola de retorno.

- Substitua as juntas circulares no parafuso do pedal do travão por novas e instale.
- Ao instalar o pedal do travão, aplique lubrificante na área de contacto do pivô do pedal do travão e aplique um agente de bloqueio não permanente na rosca do parafuso do pedal do travão.

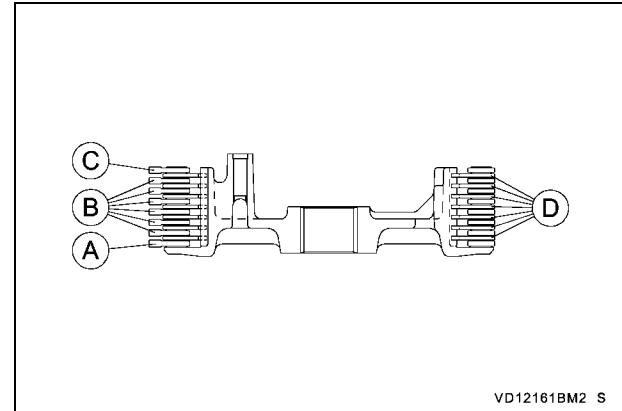
Binário de aperto

Parafuso do pedal do travão:
25 N m (2,5 kgf·m)

- Deite o óleo do motor (consulte a secção Óleo do motor).

Instalação dos discos de fricção e de aço (KX450J/K)

- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Instale os discos de fricção e os discos de aço de forma alternada. Certifique-se de que começa e termina com um disco de fricção.

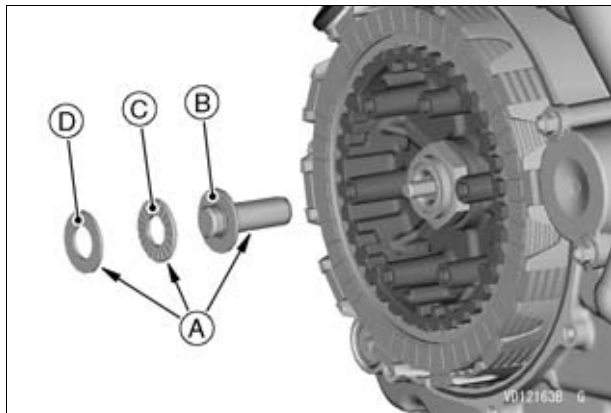


- A. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: azul)
- B. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: verde)
- C. Disco de fricção (cor da pintura de identificação: rosa)
- D. Discos de aço

OBSERVAÇÃO

Se estão instalados discos de fricção e discos de aço secos, aplique óleo de motor nas superfícies de cada disco para evitar a grilagem do disco da embraiagem.

- Aplique massa de dissulfato de molibdénio na área de contacto do suporte da haste de compressão, em ambas as superfícies do rolamento de agulhas e da anilha.
- Instale o suporte da haste de compressão, o rolamento de agulhas e a anilha.



- A. Aplique massa de dissulfato de molibdénio.
- B. Suporte da haste de compressão
- C. Rolamento de agulhas
- D. Anilha

- Se os suportes estiverem danificados, substitua-os.
- Instale a placa de pressão da embraiagem, a mola da embraiagem, a placa batente e suportes.
- Aperte os parafusos da mola da embraiagem uniformemente pouco a pouco até ao binário especificado para evitar inclinar a placa batente.

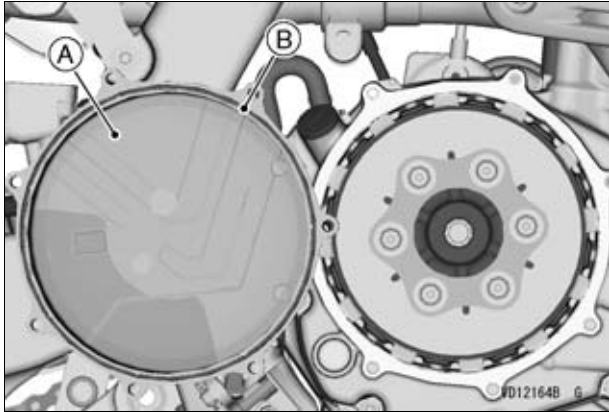
NOTA

○ Não aperte cada parafuso de mola da embraiagem em separado para evitar a deformação da placa batente.

Binário de aperto

Parafusos da mola da embraiagem:
9,0 N m (0,92 kgf·m)

- Substitua a junta circular por uma nova.
- Aplique lubrificante na junta circular nova e instale-a na proteção da embraiagem.



A. Proteção da embraiagem
B. Junta circular

- Instale a proteção da embraiagem na tampa direita do motor e aperte os seus parafusos com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da proteção da embraiagem:
 12 N m (1,2 kgf·m)

- Instale a mola de retorno.
- Substitua as juntas circulares no parafuso do pedal do travão por novas e instale.
- Ao instalar o pedal do travão, aplique lubrificante na área de contacto do pivô do pedal do travão e aplique um agente de bloqueio não permanente na rosca do parafuso do pedal do travão.

Binário de aperto

Parafuso do pedal do travão:
 25 N m (2,5 kgf·m)

- Deite o óleo do motor (consulte a secção Óleo do motor).

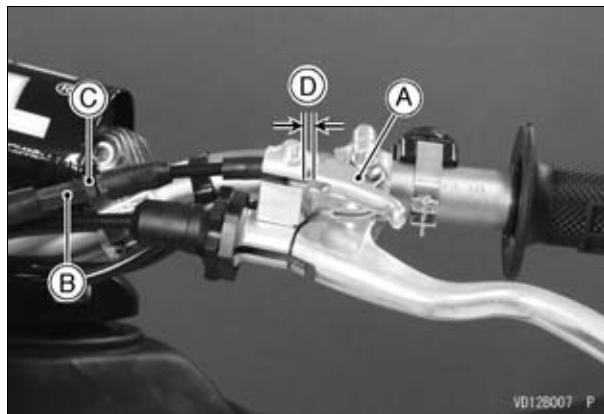
180 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Cabo de arranque a quente (KLX450A)

A folga adequada da alavanca de arranque a quente entre a alavanca de arranque a quente e o suporte é de 0,5 – 1 mm. A folga da alavanca aumenta com o alongamento do cabo, pelo que é necessária uma afinação periódica.

- Deslize o guarda-pó da manete da embraiagem para trás.
- Verifique a folga da manete de arranque a quente puxando-a ligeiramente e se a folga não for a especificada, proceda ao ajuste.

- Desaperte a porca de bloqueio, gire o afinador para obter a folga adequada da manete de arranque a quente e depois aperte a porca de bloqueio.



- A. Alavanca de arranque a quente**
- B. Afinador**
- C. Porca de bloqueio**
- D. 0,5 – 1 mm**

Folga da válvula (apenas modelo a 4 tempos)

O desgaste da válvula e da base da válvula reduz a folga da válvula, perturbando a afinação da válvula.

OBSERVAÇÃO

Se não ajustar a folga da válvula, o desgaste acabará por fazer com que as válvulas permaneçam parcialmente abertas, o que reduz o desempenho, queima as válvulas e as bases das válvulas e pode provocar graves danos no motor.

A folga de todas as válvulas deve ser verificada e ajustada em conformidade com o Calendário de manutenção periódica.

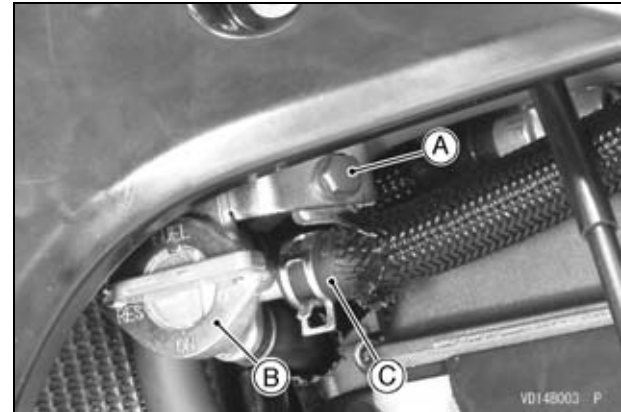
NOTA

○ Se o motor estiver quente, espere até que arrefeça. A folga da válvula deve ser verificada quando o motor estiver frio (temperatura ambiente).

Inspeção da folga da válvula (KLX450A)

- Rode a manete da válvula de combustível para a posição OFF (fechada).
- Retire o assento e as tampas laterais direita e esquerda.
- Retire o parafuso do parafuso de montagem da válvula de combustível.

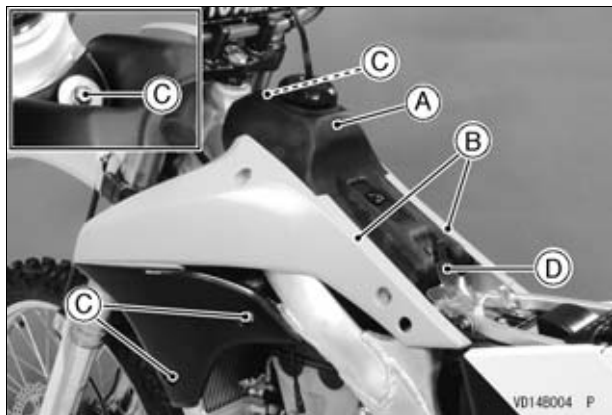
- Desligue o tubo de combustível da válvula de combustível.



- A. Parafuso de montagem da válvula de combustível**
- B. Válvula de combustível**
- C. Tubo de combustível**

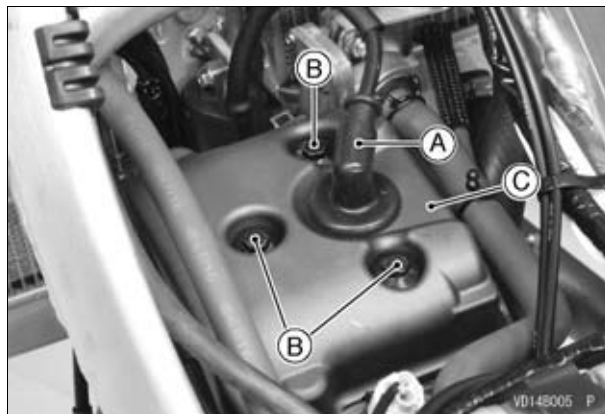
182 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire os parafusos de montagem do depósito de combustível e das coberturas esquerda e direita.
- Desenganche a banda de borracha e, em seguida, retire o depósito de combustível com as coberturas esquerda e direita.



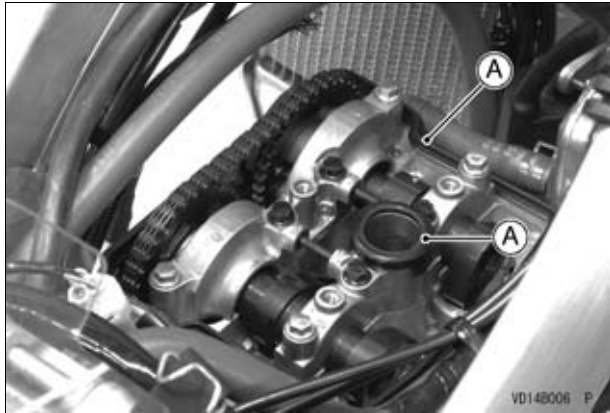
- A. Depósito de combustível
- B. Coberturas
- C. Parafusos
- D. Banda de borracha

- Remova o tampão da vela de ignição, a vela de ignição, os parafusos da proteção da cabeça do cilindro e a proteção da cabeça do cilindro.



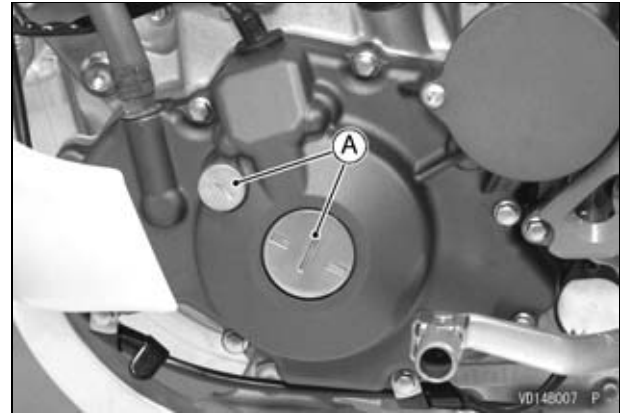
- A. Tampão da vela de ignição
- B. Parafusos da proteção da cabeça do cilindro
- C. Proteção da cabeça do cilindro

- Remova as juntas da proteção da cabeça.



A. Juntas da proteção da cabeça

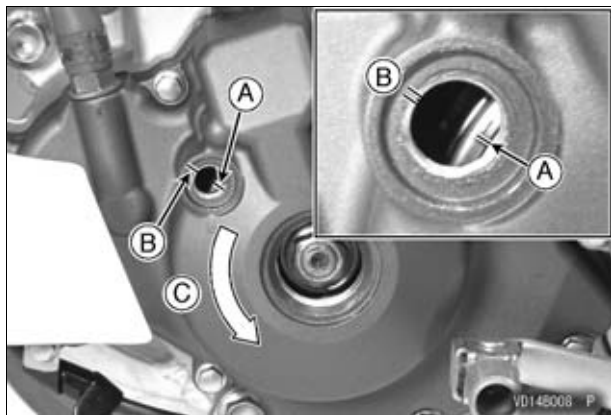
- Remova as duas tampas da proteção do gerador.



A. Tampas

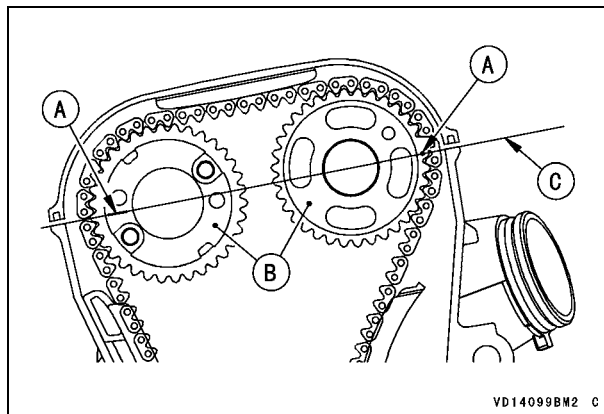
184 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Leve o pistão até ao ponto morto superior (PMS) do seu curso de compressão para inspecionar a folga da válvula (a posição no fim do curso de compressão) alinhando a marca superior com a ranhura na proteção do gerador enquanto roda a cambota no sentido oposto ao dos ponteiros dos relógios.



- A. Marca superior
- B. Ranhura na proteção do gerador
- C. Direção de rotação da cambota

- Neste ponto, as marcas de ignição na cremalheira da árvore de cames devem ser quase alinhadas com a superfície superior da cabeça do cilindro conforme ilustrado na figura.

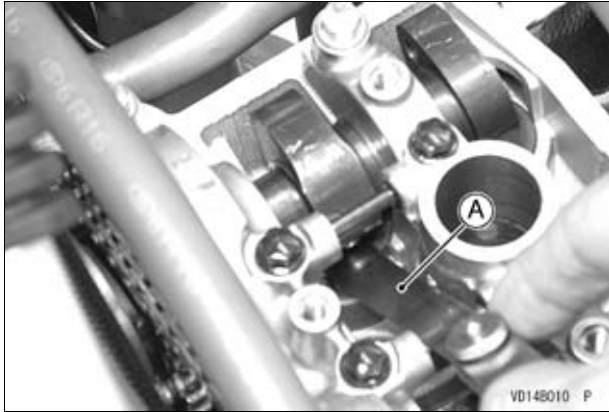


- A. Marcas de afinação
- B. Cremalheira da árvore de cames
- C. Superfície superior da cabeça do cilindro

- Utilizando o apalpa-folgas, meça a folga entre cada ressalto do came e taco de válvula nas quatro válvulas.

NOTA

- Registe a folga medida das válvulas.



A. Apalpa-folgas

Folga standard da válvula (entre came e taco da válvula)

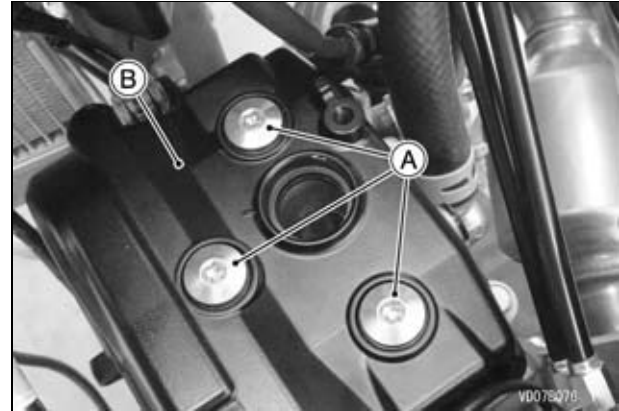
Escape	0,20 – 0,25 mm
Admissão	0,10 – 0,15 mm

- Se a folga da válvula não for a especificada, o ajuste deve ser realizado por um concessionário autorizado Kawasaki ou um mecânico competente de acordo com as instruções do Manual de serviço.

Inspecção da folga da válvula (KX252C/D, KX450J/K)

- Retire o tampão da vela de ignição (consulte a secção Vela de ignição).

- Remova os parafusos da proteção da cabeça do cilindro, as anilhas e a proteção da cabeça do cilindro.

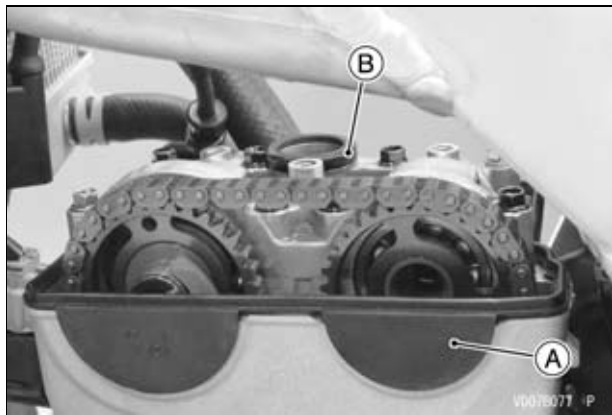


A. Parafusos e anilhas da protecção da cabeça do cilindro

B. Protecção da cabeça do cilindro

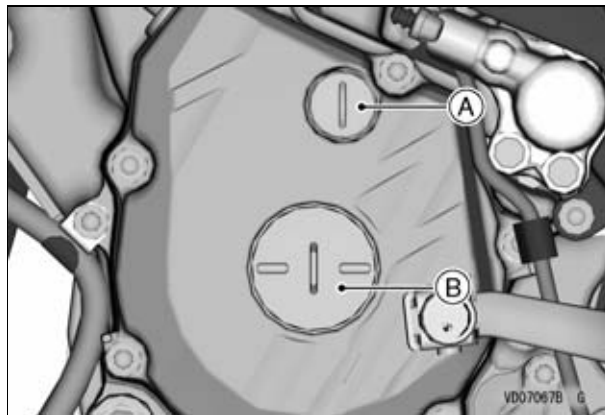
186 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire a junta de proteção da cabeça e a junta do furo da vela de ignição.



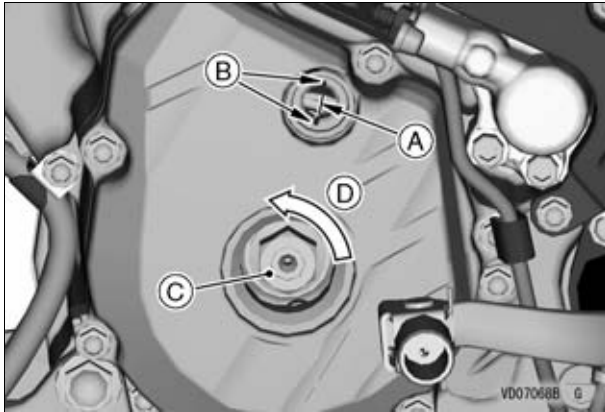
A. Junta da proteção da cabeça
B. Junta do furo da vela de ignição

- Remova as duas tampas da proteção do alternador.



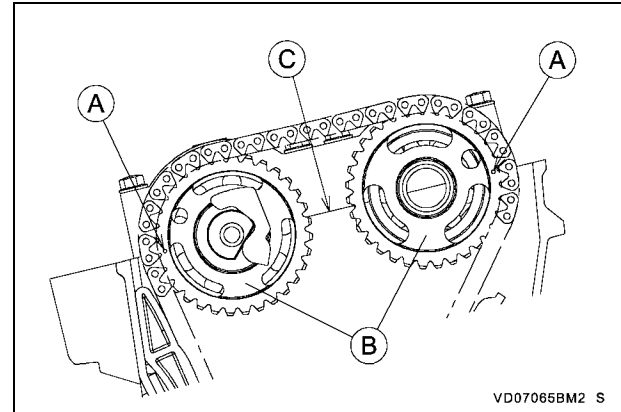
A. Tampão de inspeção da afinação
B. Tampa do rotor do alternador

- Leve o pistão até ao ponto morto superior (PMS) do seu curso de compressão para inspecionar a folga da válvula (a posição no fim do curso de compressão) alinhando a marca superior com as ranhuras na tampa do alternador enquanto roda a cambota no sentido oposto ao dos ponteiros dos relógios.



- A. Marca superior**
- B. Ranhuras na tampa do alternador**
- C. Cambota**
- D. Direção de rotação da cambota**

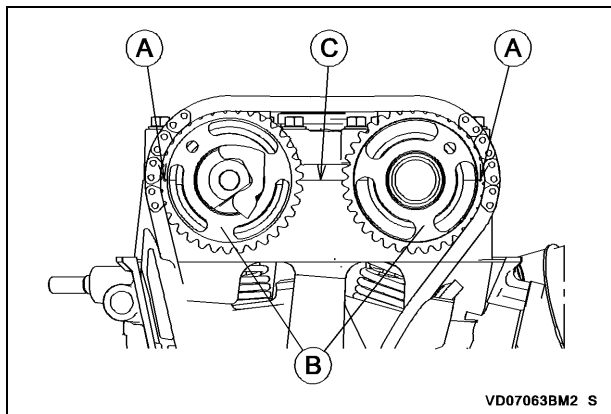
- Para o modelo KX252C/D, neste ponto, as marcas de afinação na cremalheira da árvore de cames devem estar quase alinhadas com a superfície superior da cabeça do cilindro.



- A. Marcas de afinação**
- B. Cremalheira da árvore de cames**
- C. Superfície superior da cabeça do cilindro**

188 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Para o modelo KX450J/K, neste ponto, as marcas de afinação na cremalheira da árvore de cames devem estar quase alinhadas com a superfície superior da cabeça do cilindro como mostrado.

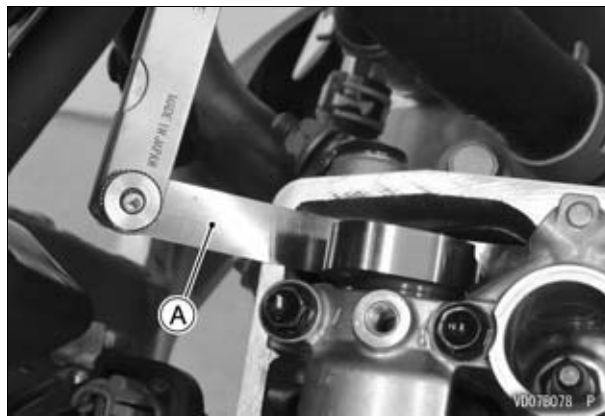


- A. Marcas de afinação**
- B. Cremalheira da árvore de cames**
- C. Superfície superior da cabeça do cilindro**

- Utilizando o apalpa-folgas, meça a folga entre cada ressalto do came e braço oscilante, para todas as quatro válvulas.

NOTA

○ Registe a folga medida das válvulas.



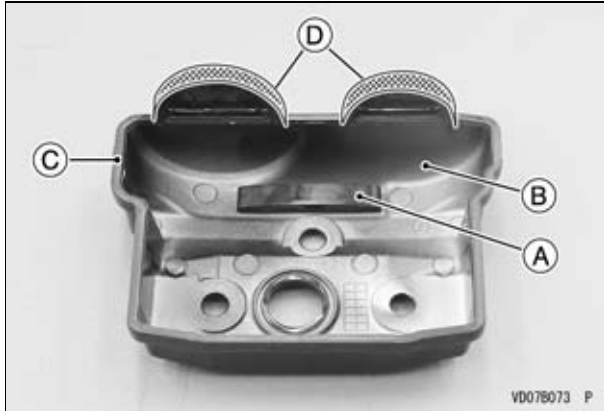
A. Apalpa-folgas

Folga standard da válvula

Escape	0,14 – 0,18 mm
Admissão	0,08 – 0,12 mm

- Se a folga da válvula não for a especificada, o ajuste deve ser realizado por um concessionário autorizado Kawasaki ou um mecânico competente de acordo com as instruções do Manual de serviço.
- Utilizando um solvente de elevado ponto de inflamabilidade, limpe qualquer óleo ou sujeira que possa estar na área de revestimento da junta líquida. Seque com um pano limpo.

- Certifique-se de que a guia da corrente superior fica encostada à proteção da cabeça do cilindro.
- Substitua a junta da proteção da cabeça por uma nova.
- (KX252C/D) Aplique um vedante líquido na junta de proteção da cabeça como mostrado.



- A.** Guia da corrente superior
- B.** Proteção da cabeça do cilindro
- C.** Junta da proteção da cabeça
- D.** Vedante líquido

- Substitua a junta do orifício da vela de ignição por uma nova e, em seguida, instale-a.



A. Junta do furo da vela de ignição

OBSERVAÇÃO

A menos que a guia da corrente superior seja encostada ao fundo, a corrente da árvore de cames pode empurrar a cabeça do cilindro para cima, provocando uma fuga de óleo.

- Instale a proteção da cabeça do cilindro.
- Instale a anilha da proteção da cabeça do cilindro e aperte os parafusos com o binário especificado.
- Instale as duas tampas na proteção do alternador.
- Instale as peças retiradas.

190 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Pistão (exceto modelo a 4 tempos)

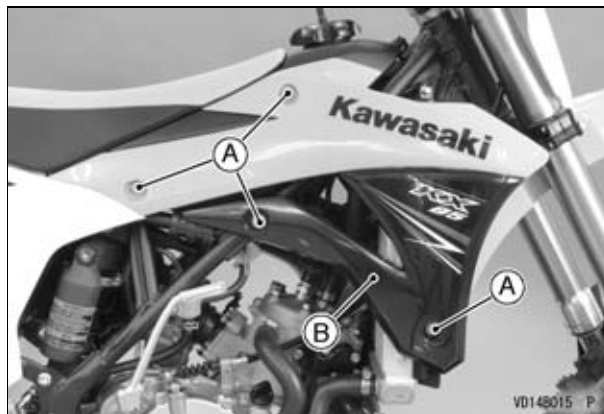
Remoção do pistão (KX85C/D)

- Rode a manete da válvula de combustível para a posição "OFF" (consulte a secção Paragem do motor).
- Drene o líquido de refrigeração (consulte a secção Sistema de refrigeração).
- Remova o parafuso de montagem do depósito de combustível para uma remoção mais fácil do cilindro.



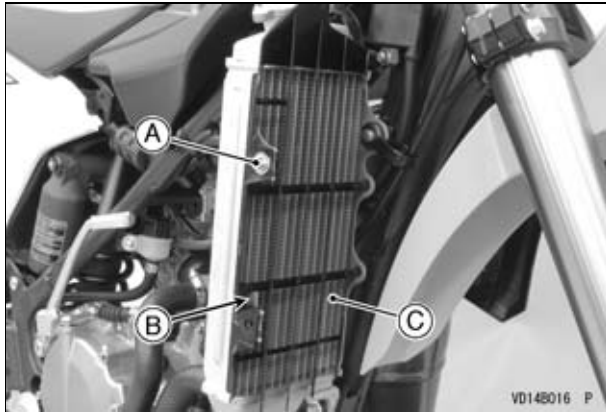
A. Parafuso de montagem do depósito de combustível

- Retire os parafusos e as coberturas em ambos lados.



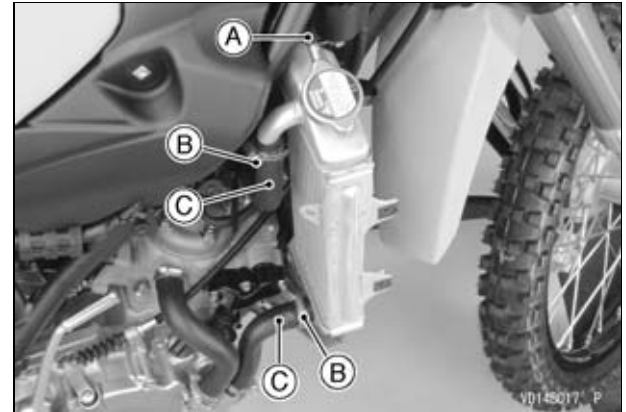
A. Parafusos (Ambos lados)
B. Coberturas (Ambos lados)

- Retire o parafuso da tela do radiador.
- Liberte o gancho e remova a tela do radiador.



- A. Parafuso da tela do radiador**
- B. Gancho**
- C. Tela do radiador**

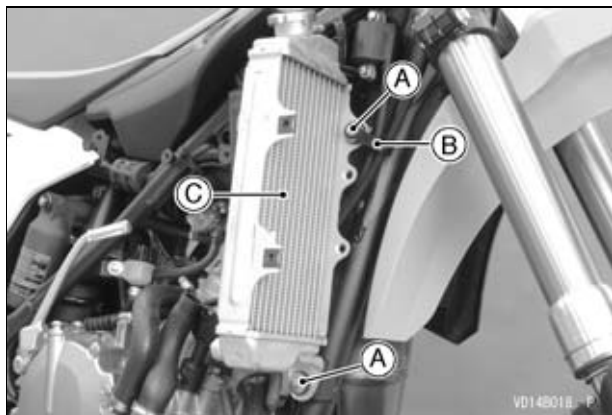
- Desligue o tubo de descarga.
- Desaperte os parafusos da braçadeira da mangueira de água e, em seguida, desligue as mangueiras de água.



- A. Mangueira de descarga**
- B. Parafusos da braçadeira da mangueira de água**
- C. Mangueiras de água**

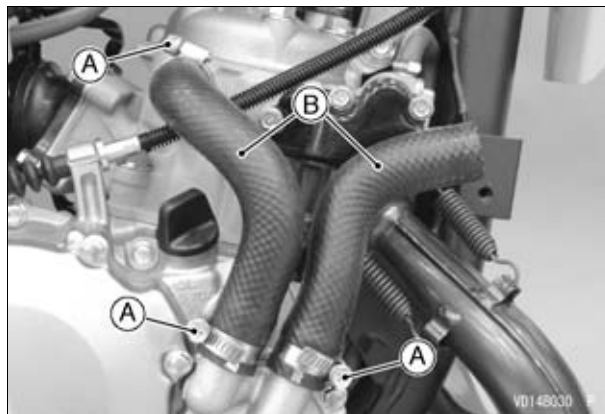
192 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire os parafusos de fixação do radiador, a braçadeira e o radiador.



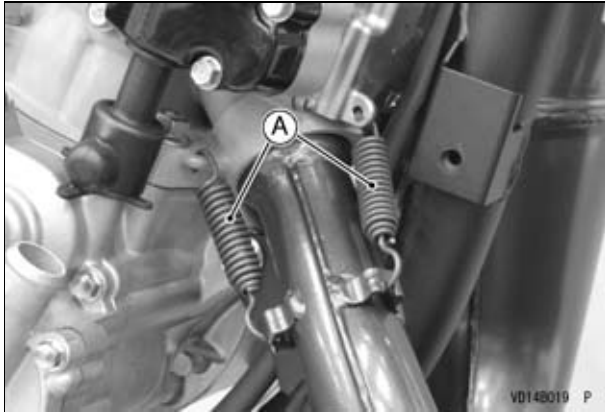
- A. Parafusos de fixação do radiador
- B. Braçadeira
- C. Radiador

- Desaperte os parafusos da braçadeira da mangueira de água e, em seguida, desligue as mangueiras de água.



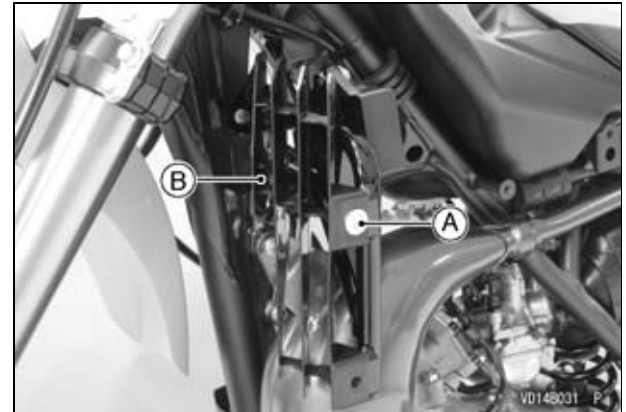
- A. Parafusos da braçadeira da mangueira de água
- B. Mangueiras de água

- Retire o tampão da vela de ignição (consulte a secção Vela de ignição).
- Retire o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).
- Retire as molas de fixação da câmara de expansão.



A. Molas de fixação da câmara de expansão

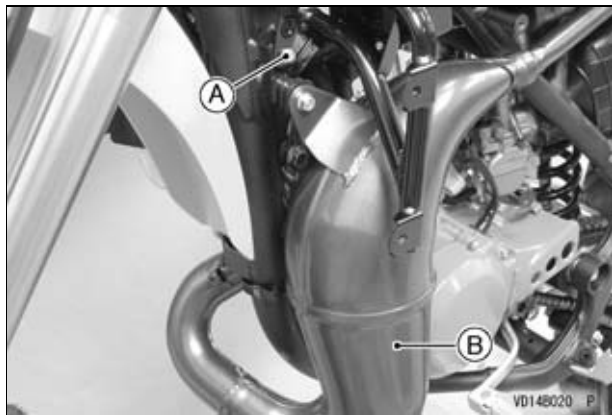
- Retire o parafuso da tela de cobertura e a tela de cobertura.



**A. Parafuso da tela de cobertura
B. Tela de cobertura**

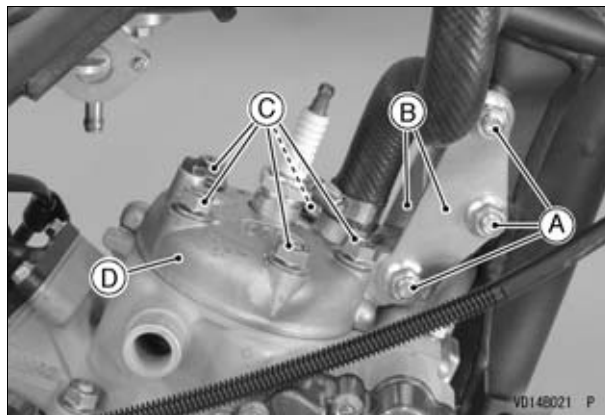
194 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire o parafuso de fixação da câmara de expansão e, em seguida, retire a câmara de expansão.



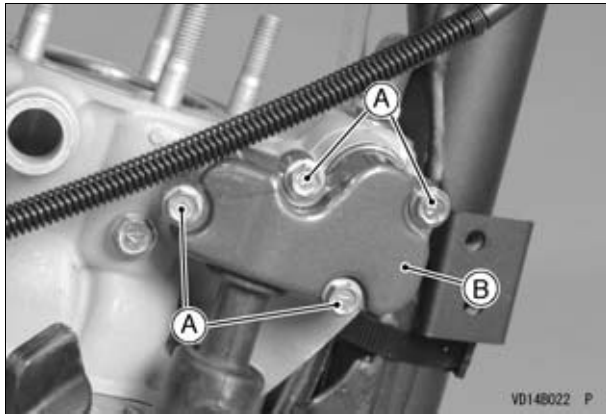
- A. Parafuso de fixação da câmara de expansão
- B. Câmara de expansão

- Retire os parafusos de fixação do suporte do motor, as porcas e o suporte do motor.
- Retire as porcas da cabeça do cilindro, a cabeça do cilindro e a junta.



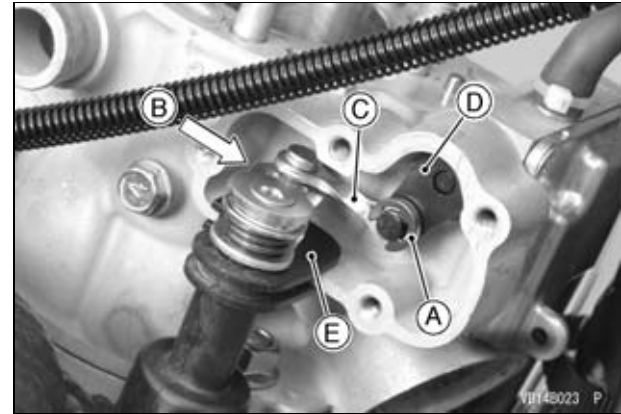
- A. Parafusos e porcas de fixação do suporte do motor
- B. Suportes do motor
- C. Porcas da cabeça do cilindro
- D. Cabeça do cilindro e junta

- Retire o carburador da junta de admissão do cilindro (consulte a secção Carburador).
- Retire os parafusos da tampa KIPS e a tampa KIPS.
- Remova a junta da tampa KIPS.



A. Parafusos da tampa KIPS
B. Tampa KIPS e junta

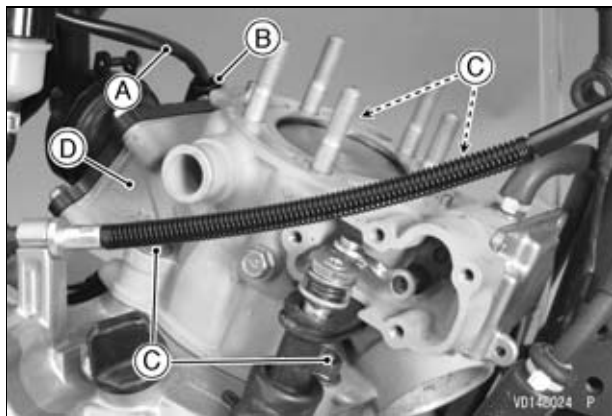
- Retire o circlip.
- Empurre a alavanca do veio e desligue o elo de articulação do tirante de funcionamento.
- Empurre a proteção para baixo.



A. Circlip
B. Empurre a alavanca do veio
C. Elo de articulação
D. Tirante de funcionamento
E. Proteção

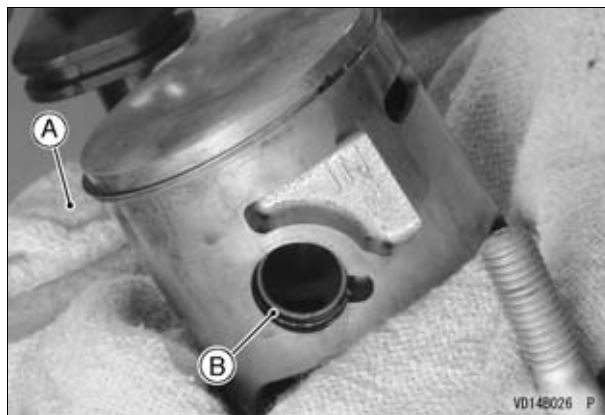
196 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Abra o condutor do alternador da braçadeira.
- Remova as porcas do cilindro.
- Levante o cilindro e retire a junta base do cilindro. Se necessário, dê um ligeiro golpe com um martelo de plástico à volta da base do cilindro com o cuidado de não danificar o cilindro.



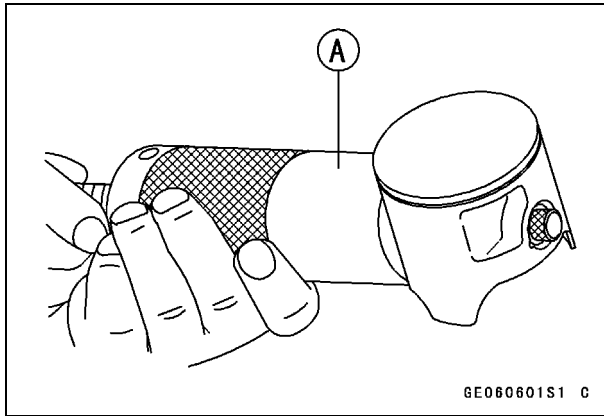
- A. Condutor do alternador**
- B. Braçadeira**
- C. Porcas do cilindro**
- D. Cilindro e junta da base do cilindro**

- Introduza um pano limpo na abertura do cárter superior à volta da biela para que nenhuma peça caia dentro do cárter superior.
- Retire um dos anéis de aperto da cavilha do pistão com um alicate de bico.



- A. Pano limpo**
- B. Anel de aperto da cavilha do pistão**

- Retire o pistão empurrando a cavilha do pistão para o lado desde o qual o anel de aperto foi retirado. Utilize um retrator de pistão (ferramenta especial: 57001-910), se a cavilha estiver apertada.

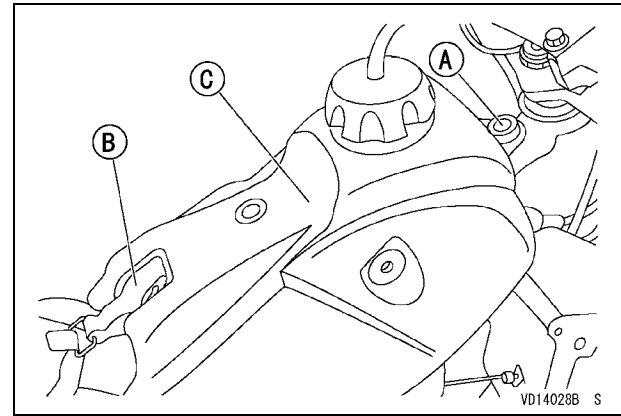


A. Retrator de pistão (ferramenta especial: 57001-910)

Remoção do pistão (KX65C)

- Rode a manete da válvula de combustível para a posição OFF (fechada).
- Drene o líquido de refrigeração (consulte a secção “Sistema de refrigeração”).
- Remova o assento e as tampas laterais direita e esquerda.
- Remova as proteções esquerda e direita do radiador e desligue o cabo da embraiagem (consulte a secção “Embraiagem”).

- Desligue o tubo de combustível da válvula de combustível.
- Remova o parafuso de montagem e a banda do depósito de combustível.
- Remova o depósito de combustível.



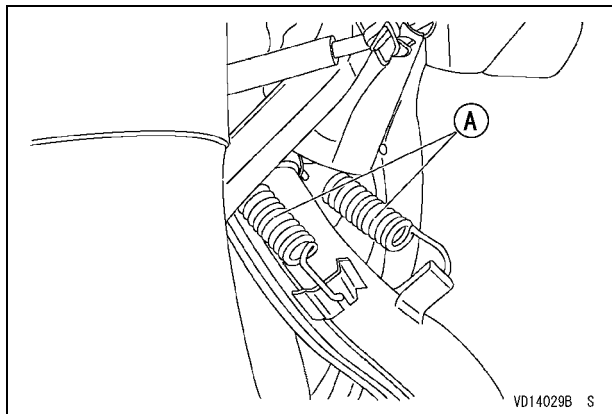
A. Parafuso de montagem do depósito de combustível

B. Banda de montagem do depósito de combustível

C. Depósito de combustível

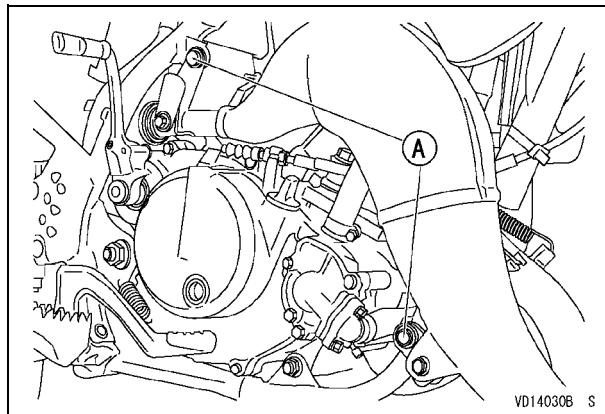
198 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire o silencioso (consulte a secção “Sistema de escape”).
- Remova as molas que prendem o tubo de escape.



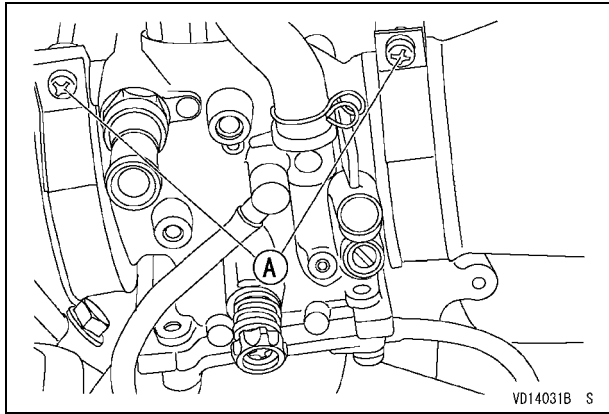
A. Molas

- Remova os parafusos de montagem do amortecedor do tubo de escape e empurre o tubo de escape para a frente.



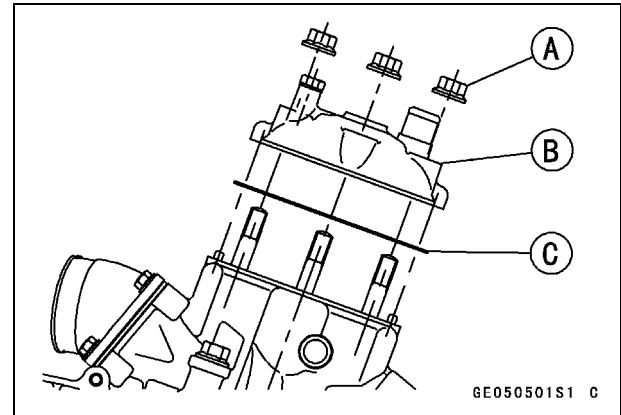
A. Parafusos de montagem do amortecedor do tubo de escape

- Remova a junta do tubo de escape.
- Desaperte os parafusos das braçadeiras e remova o carburador da junta de admissão do cilindro e da junta do filtro de ar.



A. Parafusos das braçadeiras

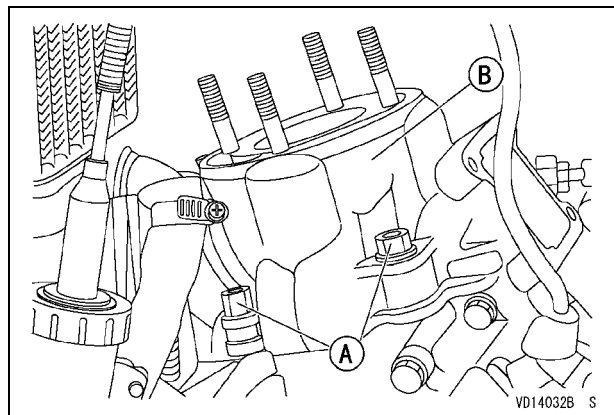
- Desligue o tubo do líquido de refrigeração na cabeça do cilindro.
- Remova a vela de ignição.
- Remova as porcas da cabeça do cilindro e retire a cabeça do cilindro e respetiva junta.



**A. Porcas da cabeça do cilindro
B. Cabeça do cilindro
C. Junta da cabeça do cilindro**

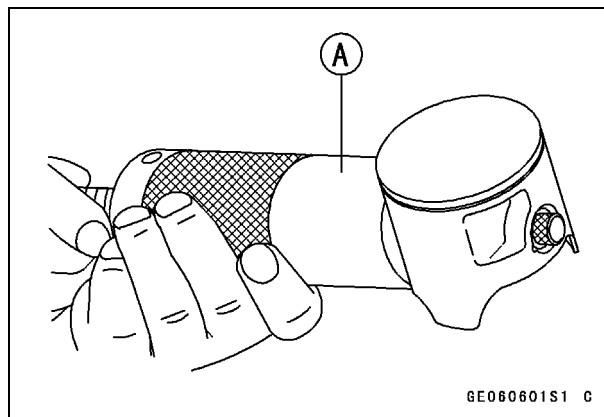
200 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Remova as porcas do cilindro.
- Levante o cilindro e retire a junta base do cilindro. Se necessário, dê um ligeiro golpe com um martelo de plástico à volta da base do cilindro com o cuidado de não danificar o cilindro.



A. Porcas do cilindro
B. Cilindro

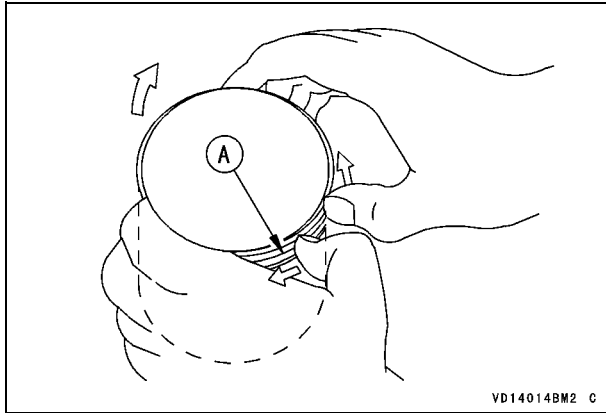
- Introduza um pano limpo na abertura do cárter superior à volta da biela para que nenhuma peça caia dentro do cárter superior.
- Retire um dos anéis de aperto da cavilha do pistão com um alicate de bico.
- Empurre a cavilha do pistão para fora do lugar onde estava o anel de aperto e retire o pistão. Utilize um retrator de pistão (ferramenta especial), se a cavilha estiver apertada.



A. Retrator de pistão: 57001-910

Remoção do anel do pistão

- Alargue com cuidado a folga do anel com os polegares e depois puxe o anel pelo lado contrário para o retirar.

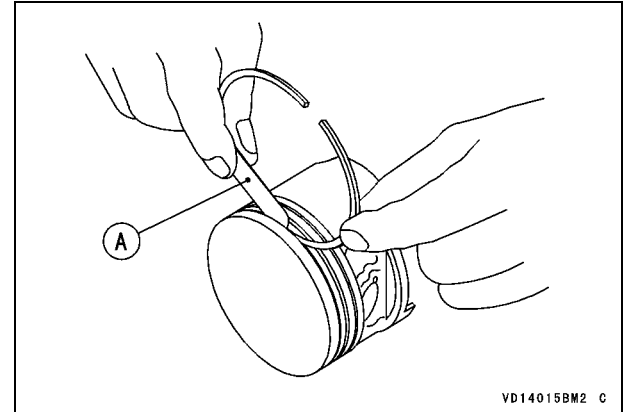


A. Anel do pistão

Inspecção do anel do pistão e da ranhura do anel do pistão

- Inspeccione visualmente os anéis do pistão e as ranhuras dos anéis do pistão.
- Se os segmentos estão gastos de forma desigual ou danificados devem ser substituídos.
- Se as ranhuras dos anéis do pistão estão gastas de forma desigual ou danificadas, o pistão deve ser substituído e encaixado com anéis novos.
- Verifique a existência de um desgaste desigual das ranhuras inspecionando a base do anel.

- Os anéis do pistão devem encaixar de forma perfeitamente paralela às superfícies da ranhura. Se não encaixarem, o pistão deve ser substituído.
- Com o anel do pistão na ranhura, faça várias medições com um apalpa-folgas para determinar a folga do anel do pistão e da ranhura.



A. Apalpa-folgas

- Se a folga do anel do pistão e da ranhura ultrapassar o limite de uso, meça a folga do anel do pistão.
- Se o anel do pistão tiver um desgaste inferior ao limite de uso, substitua o segmento, se a largura da ranhura exceder o limite de uso, substitua o pistão.

202 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

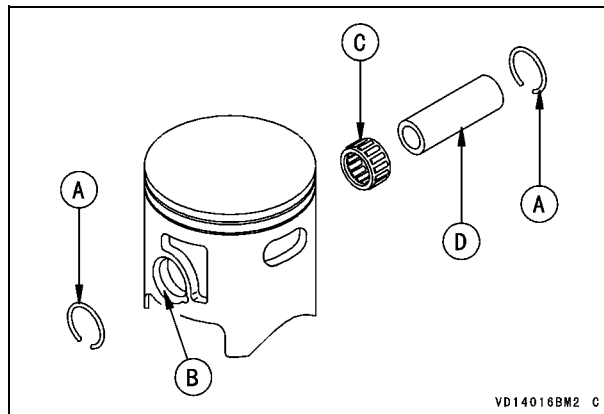
Inspeção do desgaste do pistão, da cavilha do pistão e da biela

- Inspeccione visualmente o anel de aperto que ainda está instalado.
- Se o anel de aperto apresentar indícios de fragilidade ou de deformação, substitua-o. Se a ranhura do orifício da cavilha apresentar indícios de desgaste, substitua o pistão.
- Meça o diâmetro da cavilha do pistão com um micrómetro.
- Se o diâmetro da cavilha do pistão for inferior em qualquer ponto ao limite de uso, substitua a cavilha do pistão.
- Utilizando um indicador do cilindro, meça o diâmetro de ambos os orifícios da cavilha do pistão no pistão e o diâmetro interior do pé da biela.
- Se o diâmetro de algum orifício da cavilha do pistão exceder o limite de uso substitua o pistão.
- Se o diâmetro interior do pé da biela exceder o limite de uso, substitua a unidade da cambota.
- Verifique o rolamento de agulhas.

NOTA

- Os roletes do rolamento de agulhas normalmente têm um desgaste muito pequeno e o desgaste é difícil de medir. Em vez de medir, verifique se o rolamento tem desgaste por atrito, alteração da cor ou outros danos.

- Se tiver alguma dúvida acerca do estado do rolamento de agulhas, substitua o rolamento e a cavilha do pistão.



- A. Anel de aperto**
- B. Orifício da cavilha**
- C. Rolamento de agulhas**
- D. Cavilha do pistão**

Instalação do pistão (KX85C/D)

- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Introduza um pano limpo na abertura do cárter superior à volta da biela para que nenhuma peça caia dentro do cárter superior.
- Raspe qualquer vestígio de carbono que exista no pistão, depois limpe ligeiramente o pistão com uma lixa fina.

- Limpe o carbono e a sujidade das ranhuras do anel do pistão utilizando uma ferramenta adequada.

OBSERVAÇÃO

As partículas de carbono podem ser muito abrasivas para o anel do pistão. Não permita que estas partículas caiam nas paredes internas do cilindro.

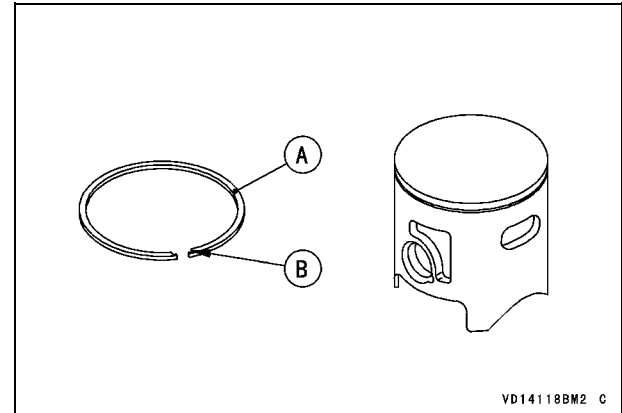
- O anel do pistão está assinalado da seguinte forma:

1N

- Primeiro encaixe um extremo do anel do pistão na cavilha da ranhura do segmento, alargue a folga do anel com a outra mão e depois deslize anel na ranhura.

NOTA

- *Instale o anel de forma a que o lado com marca fique virado para cima.*

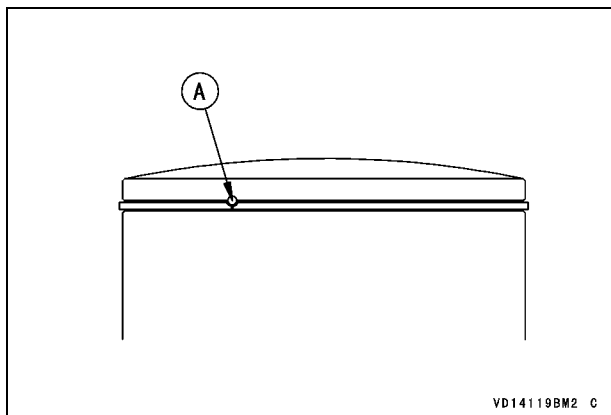


A. Anel do pistão

B. Lado com marca

- Instale o anel do pistão de forma a que a cavilha na ranhura do anel do pistão fique entre os extremos do anel do pistão.

204 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

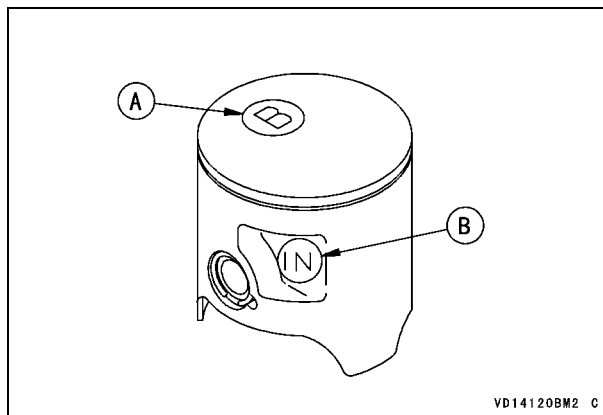


A. Cavilha

- Aplique óleo do motor a 2 tempos no rolamento de agulhas da biela e na cavilha do pistão.

NOTA

- Instale o pistão com a sua marca virada para a frente.
- Instale o pistão com a marca "IN" virada para trás.



A. Marca

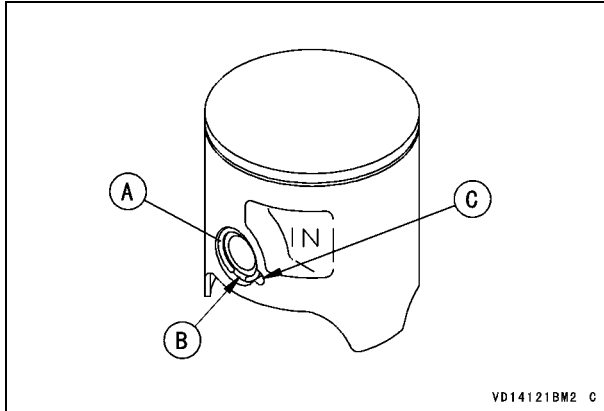
B. Marca "IN"

- Ao instalar um anel de aperto da cavilha do pistão, pressione o anel apenas o suficiente para o instalar.

OBSERVAÇÃO

Não volte a utilizar anéis de aperto pois a remoção dos mesmos debilita-os e deforma-os. Os anéis podem cair e arranhar a parede interna do cilindro.

- Encaixe um anel de aperto da cavilha do pistão novo na parte lateral do pistão de forma a que a abertura do anel de aperto não coincida com o entalhe no eixo do orifício da cavilha do pistão.

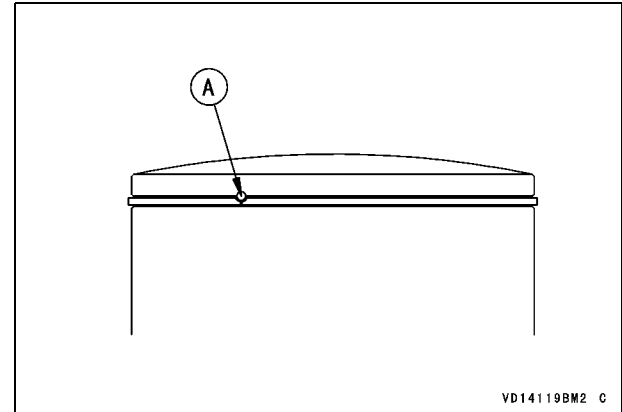


- A. Anel de aperto da cavilha do pistão**
- B. Extremos do anel de aperto**
- C. Entalhe**

Instalação do cilindro

- Raspe qualquer vestígio de carbono do orifício de escape.
- Verifique se existem depósitos de minerais ou ferrugem na camisa de água do cilindro e retire-os se necessário.
- Substitua a junta base do cilindro por uma nova.
- Aplique óleo do motor a 2 tempos na superfície do pistão, no anel do pistão e no orifício do cilindro.
- Verifique se a cavilha na ranhura do anel do pistão está entre os extremos do anel do pistão e encaixa a base do cilindro por cima do anel, fazendo pressão no lado oposto do anel do pistão

se necessário. Certifique-se de que o anel não desliza da sua posição.



A. Cavilha

- Aperte as porcas do cilindro com o binário especificado num padrão entrecruzado.

Binário de aperto

Porcas do cilindro:
25 N·m (2,5 kgf·m)

Instalação da cabeça do cilindro

- Substitua a junta da cabeça do cilindro por uma nova.
- Raspe qualquer vestígio de carbono e limpe a cabeça do cilindro com um solvente de elevado ponto de inflamabilidade.

206 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Verifique se existem depósitos de minerais ou ferrugem na camisa de água da cabeça do cilindro e retire-os se necessário.
- Instale os pernes-guia.
- Instale uma nova junta da cabeça do cilindro com o lado marcado com UP virado para cima.



A. Pernes-guia
B. Marca

- Aperte as porcas da cabeça do cilindro com o binário especificado num padrão entrecruzado.

Binário de aperto

Porcas da cabeça do cilindro:
25 N m (2,5 kgf·m)

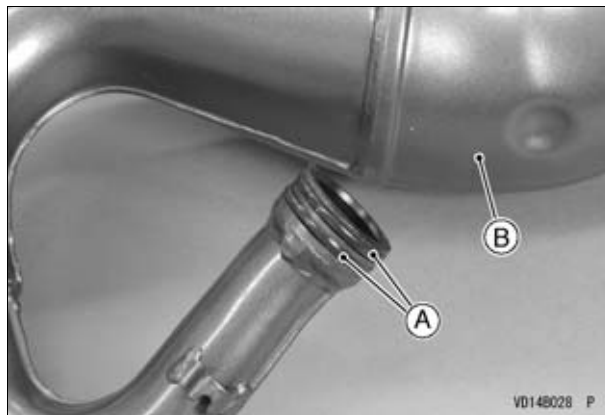
- Instale a vela de ignição e ligue as duas mangueiras de água.

- Substitua as porcas de fixação do suporte do motor por novas.
- Instale o suporte do motor e aperte as porcas com o binário especificado.

Binário de aperto

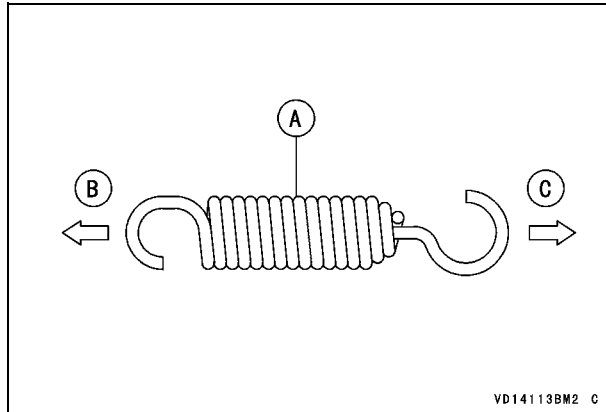
Porcas de fixação do suporte do motor:
29 N m (3,0 kgf·m)

- Ligue o elo de articulação ao pino de articulação e insira o circlip na alavanca do veio KIPS.
- Substitua a junta de escape por uma nova.
- Substitua as juntas circulares de escape por novas.
- Aplique massa de dissulfato de molibdénio nos arredores das juntas circulares de escape.



A. Juntas circulares de escape
B. Câmara de expansão

- Instale a câmara de expansão.
- Instale as molas de fixação da câmara de expansão como mostrado.



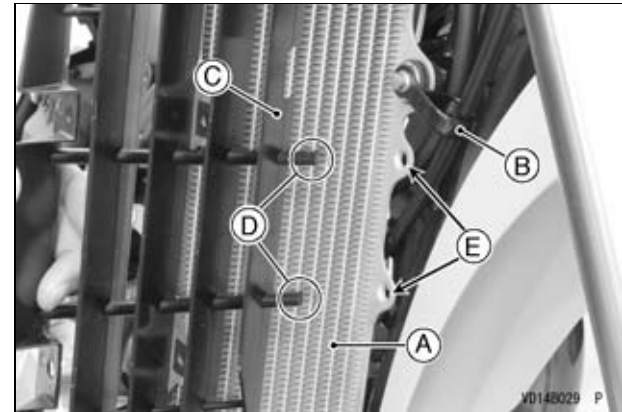
- A. Mola de fixação da câmara de expansão**
- B. Lado do cilindro**
- C. Lado da câmara de expansão**

- Instale o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).
- Instale o tampão da vela de ignição.
- Puxe o tampão da vela de ignição ligeiramente para confirmar a instalação do tampão da vela de ignição.
- Instale o radiador e a braçadeira.
- Passe a mangueira de descarga e as mangueiras de água corretamente.
- Aperte os parafusos da braçadeira de mangueira de água com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira de mangueira de água:
3,0 N m (0,31 kgf·m)

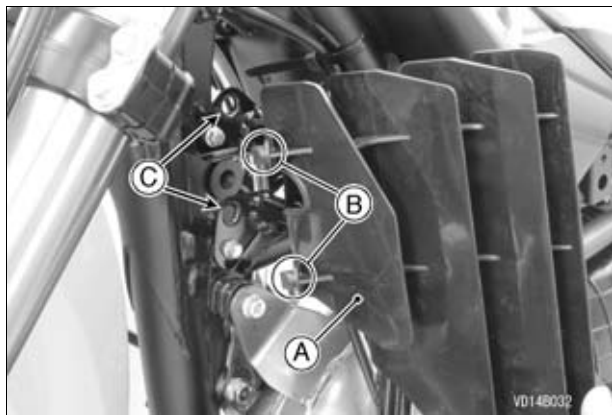
- Instale a tela do radiador de modo a que as projeções encaixem nos orifícios.



- A. Radiador**
- B. Braçadeira**
- C. Tela do radiador**
- D. Projeções**
- E. Orifícios**

- Instale a tela de cobertura de modo a que as projeções encaixem nos orifícios.

208 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Tela de cobertura
- B. Patilhas
- C. Orifícios

- Instale as peças retiradas.
- Encha o líquido de refrigeração e verifique o nível do líquido de refrigeração (consulte a secção Sistema de refrigeração).

Instalação do pistão (KX65C)

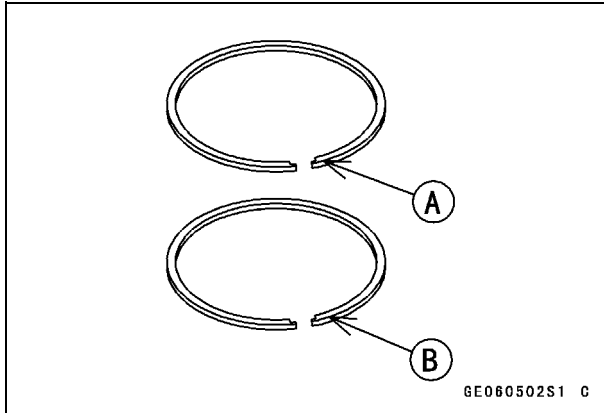
- Instale todas as peças em ordem inversa à ordem de remoção.
- Introduza um pano limpo na abertura do cárter superior à volta da biela para que nenhuma peça caia dentro do cárter superior.
- Raspe qualquer vestígio de carbono que exista no pistão, depois limpe ligeiramente o pistão com uma lixa fina.

- Limpe o carbono e a sujidade das ranhuras do anel do pistão utilizando uma ferramenta adequada.

OBSERVAÇÃO

As partículas de carbono podem ser muito abrasivas para os segmentos do pistão. Não permita que estas partículas caiam nas paredes internas do cilindro.

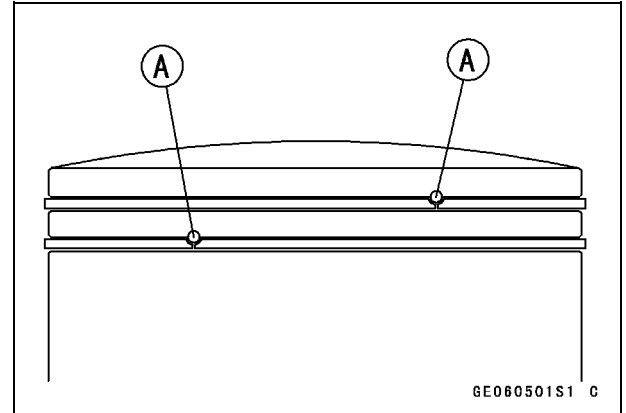
- Quando instalar o segmento do pistão no pistão tenha em conta o seguinte:
- Primeiro encaixe um extremo do anel do pistão na cavilha da ranhura do segmento, alargue a folga do anel com a outra mão e depois deslize anel na ranhura.
- O segmento superior tem a marca “IN” na superfície de cima.
- O segundo segmento tem a marca “2N” na superfície de cima.
- Instale cada segmento de forma a que as superfícies com a marca fiquem voltadas para cima.



- A. Marca "IN"
- B. Marca "2N"

NOTA

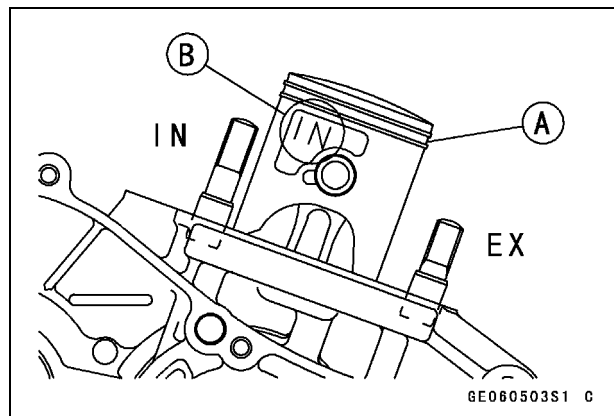
○ Instale o anel do pistão de forma a que a cavilha na ranhura do anel do pistão fique entre os extremos do anel do pistão.



- A. Cavilhas

210 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Aplique óleo do motor a 2 tempos no rolamento de agulhas da biela e na cavilha do pistão.
- Instale o pistão de forma a que a marca "IN" fique voltada para a traseira (lado da admissão) do motor.



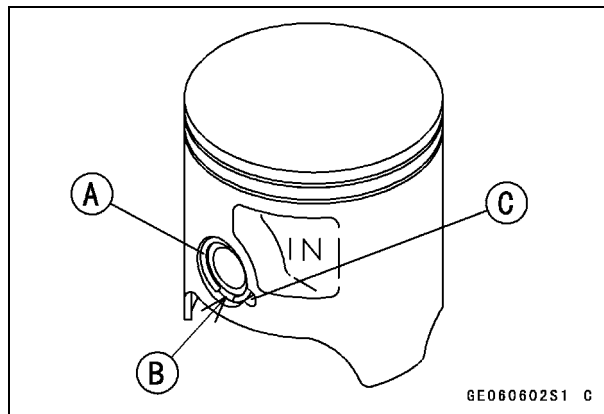
- A. Pistão
- B. Marca "IN"

- Ao instalar um anel de aperto da cavilha do pistão, pressione o anel apenas o suficiente para o instalar.

OBSERVAÇÃO

Não volte a utilizar anéis de aperto pois a remoção dos mesmos debilita-os e deforma-os. Os anéis podem cair e arranhar a parede interna do cilindro.

- Encaixe um anel de aperto da cavilha do pistão novo na parte lateral do pistão de forma a que os extremos do anel de aperto não coincidam com o entalhe no eixo do orifício da cavilha do pistão.

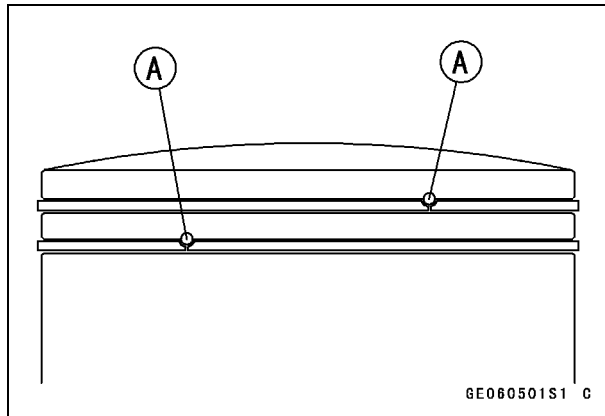


- A. Anel de aperto
- B. Extremos do anel de aperto
- C. Entalhe

Instalação do cilindro e da cabeça do cilindro (KX65C)

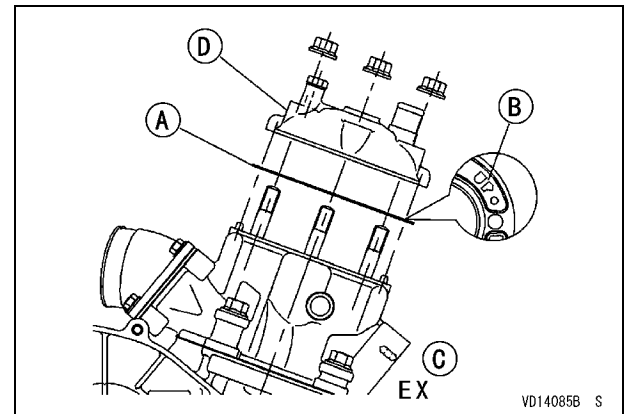
- Raspe qualquer vestígio de carbono do orifício de escape.
- Verifique se existem depósitos de minerais ou ferrugem na camisa de água do cilindro e retire-os se necessário.
- Substitua a junta base do cilindro por uma nova.
- Aplique óleo do motor na superfície do pistão, nos anéis do pistão e no orifício do cilindro.

- Verifique se a cavilha em cada ranhura do anel do pistão está entre os extremos do segmento do pistão, fazendo pressão nos lados opostos dos anéis do pistão se necessário. Certifique-se de que os anéis não deslizam da sua posição.



A. Cavilhas

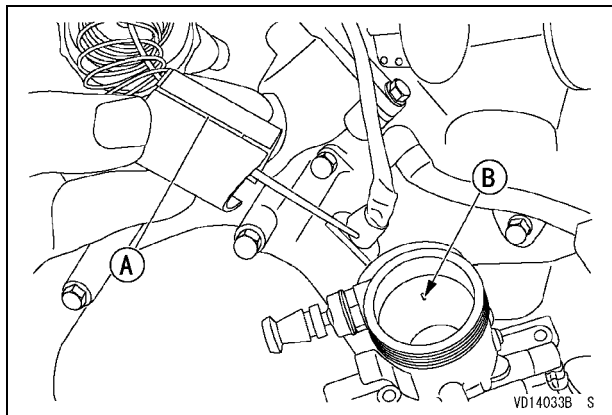
- Aperte as porcas do cilindro com o binário especificado num padrão entrecruzado.
- Raspe qualquer vestígio de carbono e limpe a cabeça do cilindro com um solvente de elevado ponto de inflamabilidade.
- Verifique se existem depósitos de minerais ou ferrugem na camisa de água da cabeça do cilindro e retire-os se necessário.
- Substitua a junta da cabeça do cilindro por uma nova.
- Instale uma nova junta da cabeça do cilindro com a superfície marcada com "UP" virada para cima, para o lado de escape.



- A. Junta da cabeça do cilindro**
- B. Marca "UP"**
- C. Lado de escape**
- D. Cabeça do cilindro**

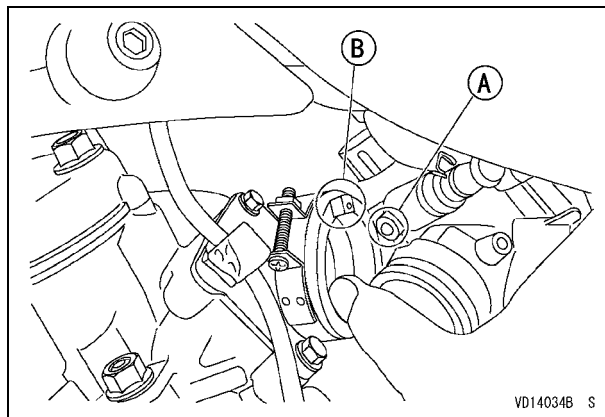
212 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Aperte as porcas da cabeça do cilindro com o binário especificado num padrão entrecruzado.
- Instale a vela de ignição.
- Ligue o tubo do líquido de refrigeração à cabeça do cilindro.
- Quando instalar o carburador, tenha o seguinte em atenção:
- Com cuidado para não dobrar ou danificar de outra forma a agulha do injetor, alinhe a ranhura na válvula do acelerador com a cavilha guia no corpo do carburador.



A. Ranhura
B. Cavilha guia

- Verifique se a válvula do acelerador vai totalmente até ao corpo do carburador e desliza suavemente.
- Instale a aresta do corpo do carburador no entalhe do suporte do carburador.



A. Aresta
B. Entalhe

- Aperte bem o parafuso da braçadeira da junta do filtro de ar e da junta da admissão do cilindro.
- Instale o tubo de escape, a junta e o silenciador.
- Instale o depósito de combustível e aperte o parafuso de montagem do depósito de combustível.
- Passe o tubo de ventilação e o tubo de descarga pela braçadeira no cárter superior.

OBSERVAÇÃO

Mantenha sempre os tubos sem obstruções e certifique-se de que não ficam entalados pela corrente ou pelo amortecedor.

- Coloque a válvula de combustível na posição ON (aberta) e verifique se existem fugas de combustível no carburador.
- Volte a instalar as peças retiradas.
- Encha o radiador até ao fundo do bocal de enchimento com líquido de refrigeração (consulte o capítulo “Sistema de refrigeração”).
- Verifique o nível do líquido de refrigeração.

Sistema de escape

O sistema de escape, em especial o silencioso, está concebido para reduzir o ruído e para afastar os gases do escape do condutor, ao mesmo tempo que minimiza a perda de potência. Se existirem concentrações de carbono no interior do silencioso, a eficiência do escape é reduzida, o que provoca uma diminuição do desempenho do motor.

Se o silencioso apresentar danos graves, fendas, ferrugem ou estiver amolgado, substitua-o. Substitua o pacote do silencioso se o ruído dos gases de escape ficar muito alto ou o desempenho do motor começar a diminuir.

Substituição da lã do silencioso (KX85C/D)

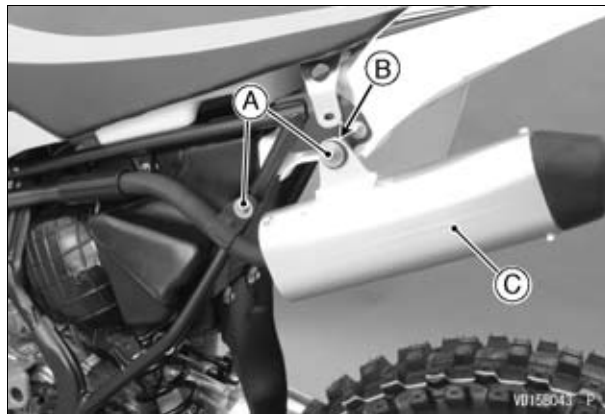
- Remova o parafuso do assento e o parafuso da tampa lateral.
- Remova a tampa do lado esquerdo.

214 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



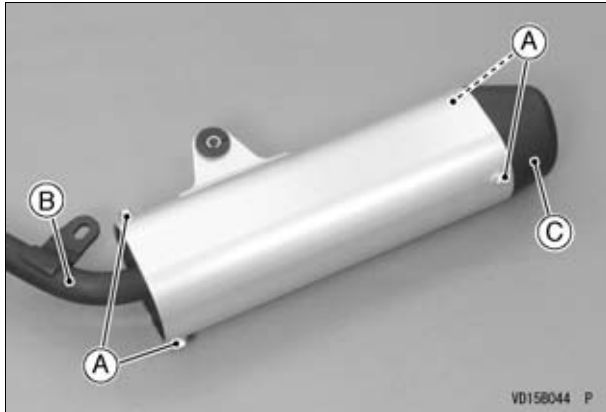
- A. Parafuso do assento
- B. Parafuso da tampa lateral
- C. Tampa do lado esquerdo

- Remova os parafusos de montagem e a anilha do silenciador e, em seguida, puxe o silenciador em direção à traseira.



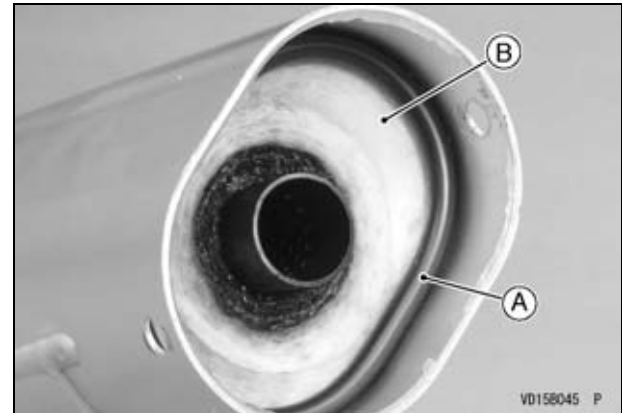
- A. Parafusos de montagem do silenciador
- B. Anilha
- C. Silenciador

- Remova o vedante líquido do silencioso, do tubo de saída e do deflector.
- Remova os parafusos da tampa do corpo do silenciador e, em seguida, puxe o tubo de saída.



- A. Parafusos da tampa do corpo do silenciador
- B. Tubo de saída
- C. Defletor

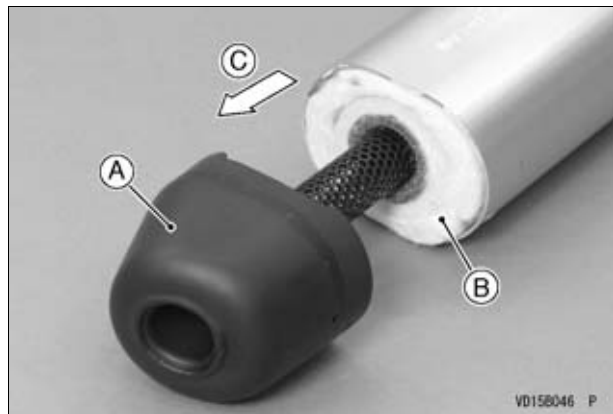
- Remova a junta circular entre a lâ do silenciador e o tubo de saída.



- A. Junta circular
- B. Lã do silenciador

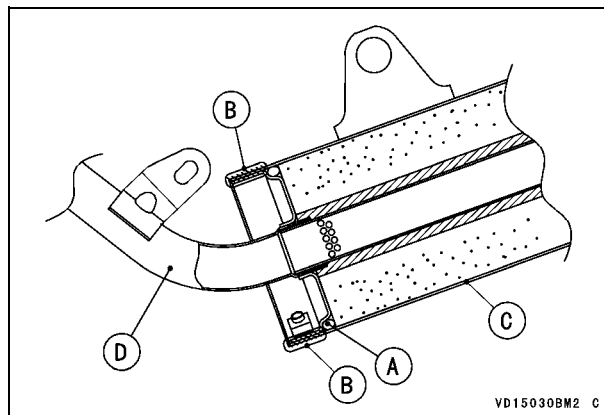
216 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Empurre o defletor para fora batendo no tubo interno com uma ferramenta adequada.
- Puxe a lã do silenciador para fora.



- A. Defletor**
- B. Lã do silenciador**
- C. Empurrar para fora**

- Substitua a lã do silenciador e a junta circular por novas.
- Instale a lã do silenciador no silenciador.
- Instale a junta circular.
- Utilizando um solvente de elevado ponto de inflamabilidade, limpe qualquer óleo ou sujeira que possa estar na área de revestimento da junta líquida. Seque com um pano limpo.
- Aplique um vedante líquido na parte de união do silenciador e do tubo de saída.



- A. Junta circular**
- B. Vedante líquido**
- C. Silenciador**
- D. Tubo de saída**

- Instale o defletor e, em seguida, instale o tubo de saída no silenciador.
- Aplique um agente de bloqueio não permanente na rosca dos parafusos da tampa do corpo do silenciador.
- Aperte os parafusos da tampa do corpo do silenciador com o binário especificado.

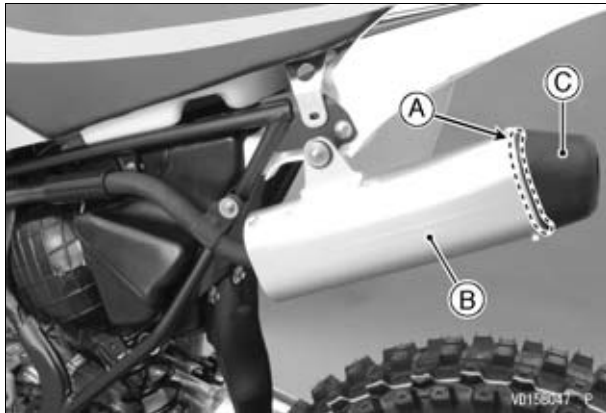
Binário de aperto

Parafusos da tampa do corpo do silenciador:
8,8 N m (0,90 kgf·m)

- Instale o silenciador.
- Utilizando um solvente de elevado ponto de inflamabilidade, limpe qualquer óleo ou sujeira que

possa estar na área de revestimento da junta líquida. Seque com um pano limpo.

- Aplique um vedante líquido na parte de união do silencioso e do defletor.

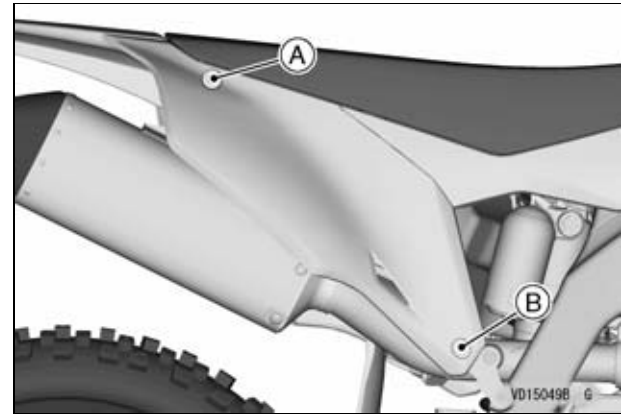


- A. Vedante líquido
- C. Silenciador
- C. Defletor

- Instale a tampa do lado esquerdo.

Substituição do amortecedor de montagem do silenciador (KX252C/D)

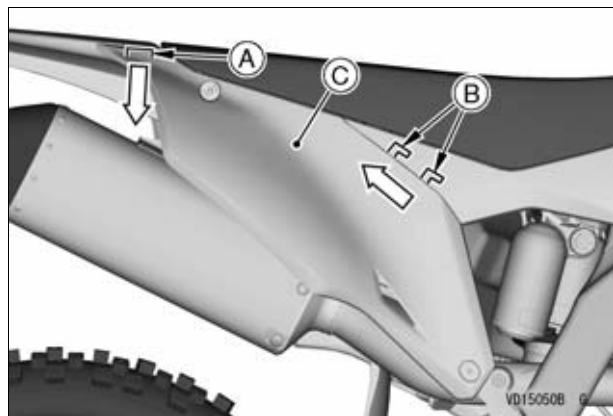
- Remova o parafuso do assento e o parafuso da tampa lateral.



- A. Parafuso do assento
- B. Parafuso da tampa lateral

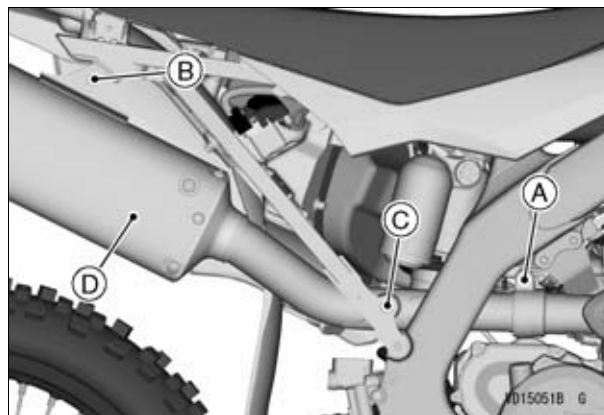
218 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Abra a parte traseira da tampa lateral ligeiramente para fora.
- Puxe a tampa lateral direita para trás para libertar os ganchos e, em seguida, remova a tampa lateral direita.



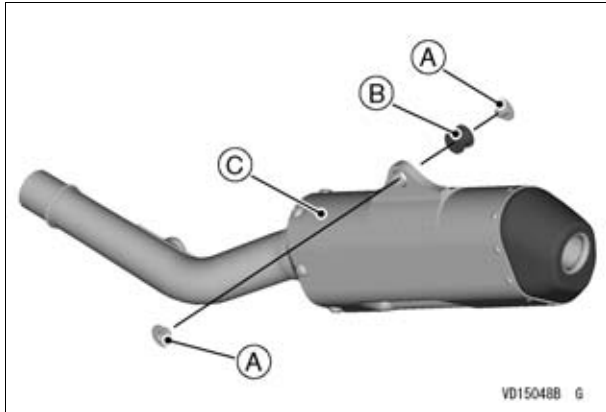
- A. Patilha**
- B. Ganchos**
- C. Tampa lateral direita**

- Remova o parafuso da braçadeira do silenciador.
- Remova o parafuso do silenciador (traseiro).
- Remova o parafuso do silenciador (dianteiro) e o corpo do silenciador.



- A. Parafuso da braçadeira do silenciador**
- B. Parafuso do silenciador (traseiro)**
- C. Parafuso do silenciador (dianteiro)**
- D. Corpo do silenciador**

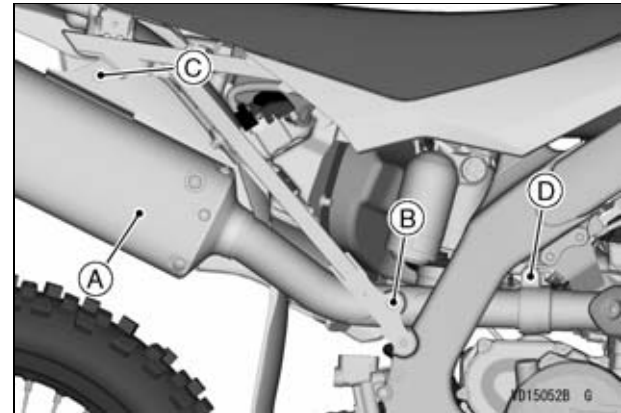
- Remova as mangas e o amortecedor de montagem do silenciador.



- A. Mangas**
- B. Amortecedor de montagem do silenciador**
- C. Corpo do silenciador**

- Substitua o amortecedor de montagem do silenciador por um novo.
- Aplique uma solução de sabão e água no amortecedor de montagem do silenciador.
- Instale o amortecedor de montagem do silenciador e as mangas no corpo do silenciador.
- Instale o corpo do silenciador e aperte temporariamente o parafuso da braçadeira do silenciador, o parafuso do silenciador (traseiro) e o parafuso do silenciador (dianteiro).
- Vire o parafuso da braçadeira do silenciador para cima.
- Em primeiro lugar, aperte o parafuso do silenciador (dianteiro).

- Em segundo lugar, aperte o parafuso do silenciador (traseiro).
- Finalmente, aperte o parafuso da braçadeira do silenciador.



- A. Corpo do silenciador**
- B. Parafuso do silenciador (dianteiro)**
- C. Parafuso do silenciador (traseiro)**
- D. Parafuso da braçadeira do silenciador**

Binário de aperto

Parafusos do silenciador:

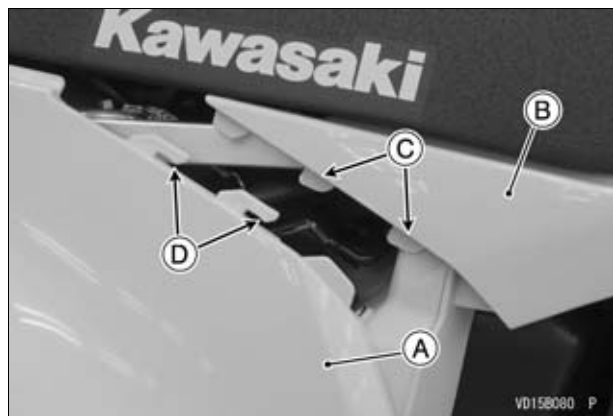
21 N m (2,1 kgf·m)

Parafuso da braçadeira do silenciador:

11 N m (1,1 kgf·m)

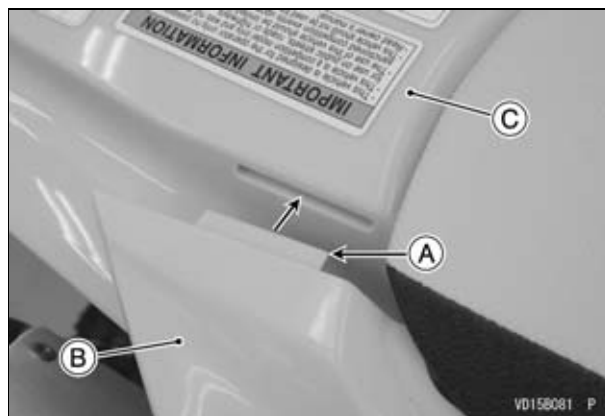
- Insira os ganchos da tampa lateral direita nas aletas da cobertura do radiador.

220 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



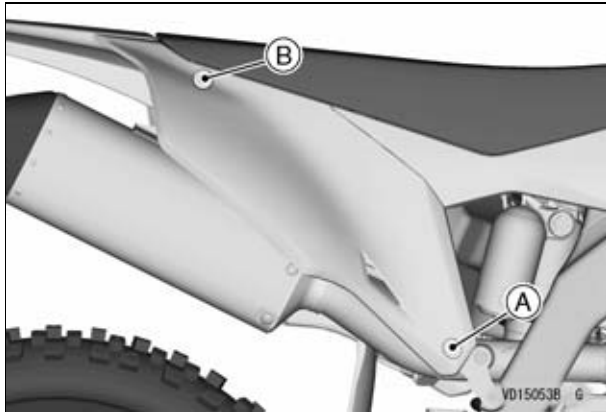
- A. Tampa lateral
- B. Cobertura do radiador
- C. Aletas
- D. Ganchos

- Insira a patilha da tampa lateral direita na ranhura do para-choques traseiro.



- A. Patilha
- B. Tampa lateral direita
- C. Para-choques traseiro

- Aperte o parafuso da tampa lateral e o parafuso do assento com o binário especificado.



- A. Parafuso da tampa lateral
- B. Parafuso do assento

Binário de aperto

Parafuso da tampa lateral:
7,0 N·m (0,71 kgf·m)

Parafuso do assento:
25 N·m (2,5 kgf·m)

Substituição do silenciador (KX252C/D)

- Consulte Substituição do amortecedor de montagem do silenciador (KX252C/D).

Substituição do amortecedor de montagem do silenciador (KX450J/K)

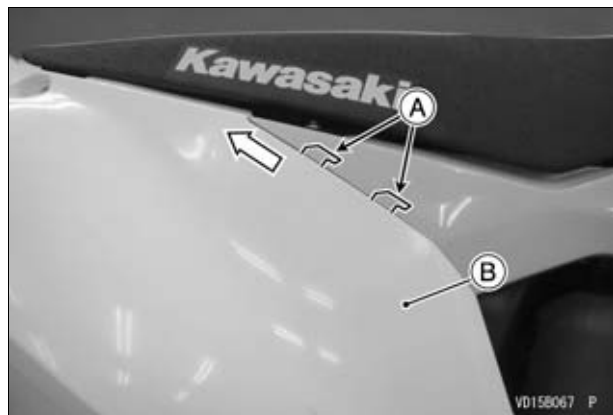
- Remova o parafuso do assento e o parafuso da tampa lateral.



- A. Parafuso do assento
- B. Parafuso da tampa lateral

- Puxe a tampa lateral direita para trás para libertar os ganchos e, em seguida, remova a tampa lateral direita.

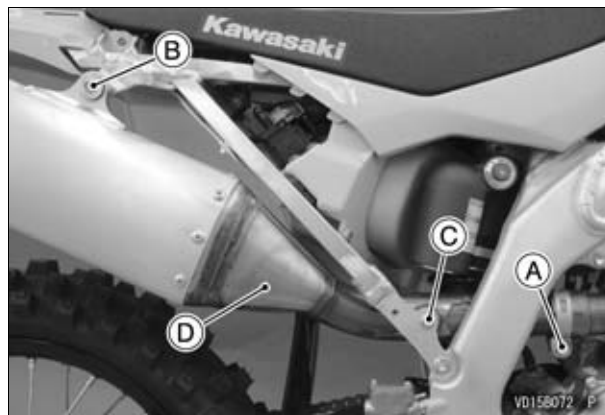
222 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Ganchos

B. Tampa lateral

- Remova o parafuso da braçadeira do silenciador.
- Remova o parafuso de montagem do silenciador (traseiro).
- Remova o parafuso de montagem do silenciador (dianteiro) e o corpo do silenciador.



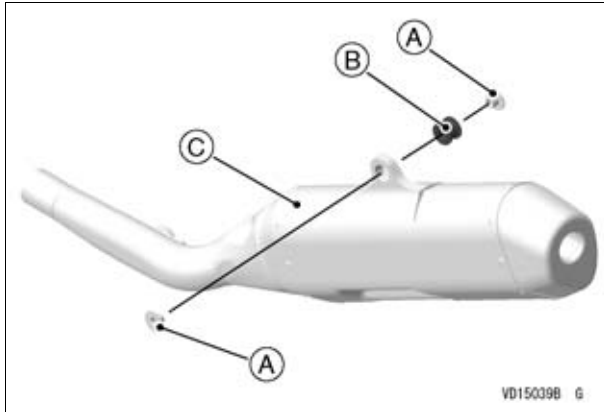
A. Parafuso da braçadeira do silenciador

B. Parafuso de montagem do silenciador (traseiro)

C. Parafuso de montagem do silenciador (dianteiro)

D. Corpo do silenciador

- Remova as mangas e o amortecedor de montagem do silenciador.



- A. Mangas
- B. Amortecedor de montagem do silenciador
- C. Corpo do silenciador

- Substitua o amortecedor de montagem do silenciador por um novo.
- Aplique uma solução de sabão e água no amortecedor de montagem do silenciador.
- Instale o amortecedor de montagem do silenciador e as mangas no corpo do silenciador.
- Instale o corpo do silenciador e aperte temporariamente o parafuso da braçadeira do silenciador, o parafuso de montagem do silenciador (traseiro) e o parafuso de montagem do silenciador (dianteiro).
- Vire o parafuso da braçadeira do silenciador para baixo.
- Em primeiro lugar, aperte o parafuso de montagem do silenciador (dianteiro).

- Em segundo lugar, aperte o parafuso de montagem do silenciador (traseiro).
- Finalmente, aperte o parafuso da braçadeira do silenciador.



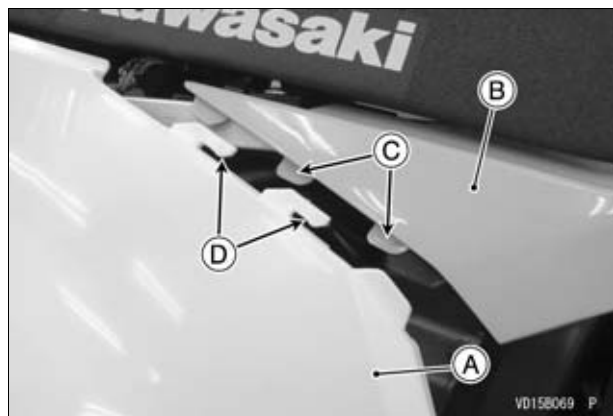
- A. Corpo do silenciador
- B. Parafuso de montagem do silenciador (dianteiro)
- C. Parafuso de montagem do silenciador (traseiro)
- D. Parafuso da braçadeira do silenciador

Binário de aperto

Parafusos de montagem do silenciador:
21 N m (2,1 kgf·m)
Parafuso da braçadeira do silenciador:
16 N m (1,6 kgf·m)

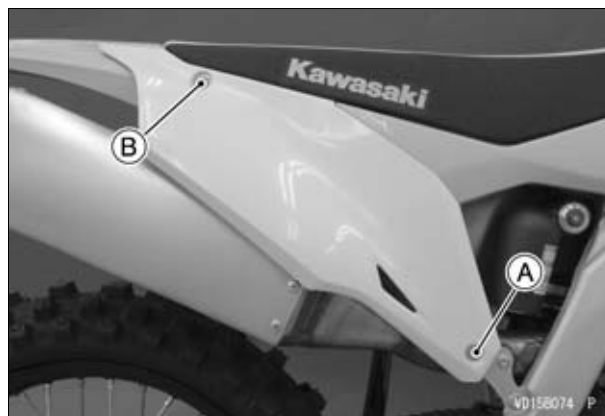
- Insira os ganchos da tampa lateral direita nas aletas da cobertura do radiador.

224 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Tampa lateral
- B. Cobertura do radiador
- C. Aletas
- D. Ganchos

- Aperte o parafuso da tampa lateral e o parafuso do assento com o binário especificado.



- A. Parafuso da tampa lateral
- B. Parafuso do assento

Binário de aperto

Parafuso da tampa lateral:
7,0 N·m (0,71 kgf·m)
Parafuso do assento:
25 N m (2,5 kgf·m)

Supressor de faíscas (KLX110C, KLX450A)

Este motociclo está equipado com um supressor de faíscas. Tem de ser alvo de uma manutenção adequada para assegurar a sua eficiência. Limpe o supressor de faíscas de acordo com a tabela de manutenção periódica.

OBSERVAÇÃO

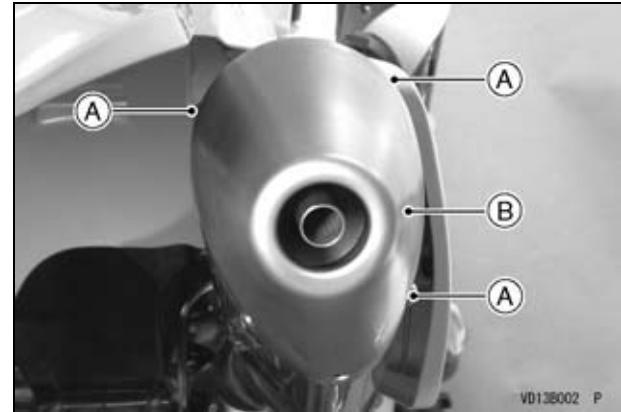
O supressor de faíscas tem de ser corretamente instalado e de funcionar sem problemas para funcionar como proteção adequada contra incêndios.

Limpeza do supressor de faíscas

AVISO

As peças quentes do sistema de escape podem provocar sérias queimaduras. O sistema de escape aquece muito depois de o motor ser ligado. Para evitar queimaduras, certifique-se de que o sistema de escape está frio antes de limpar o supressor de faíscas.

- Retire os parafusos de fixação da extremidade do silenciador.

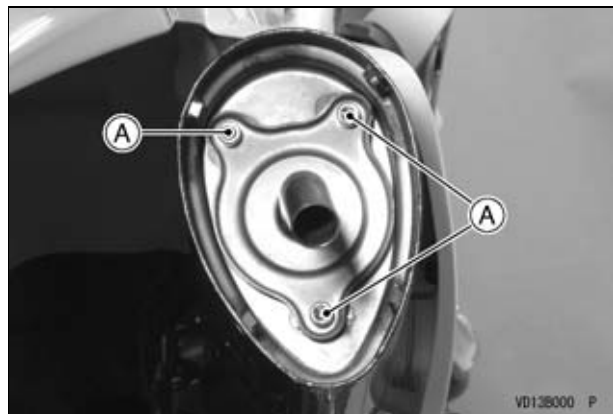


A. Parafusos de fixação da extremidade do silenciador

B. Extremidade do silenciador

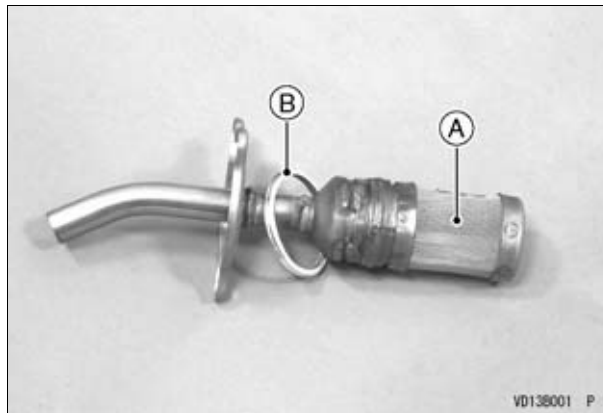
226 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire os parafusos de fixação do supressor de faíscas.



A. Parafusos de fixação do supressor de faíscas

- Retire o supressor de faíscas.



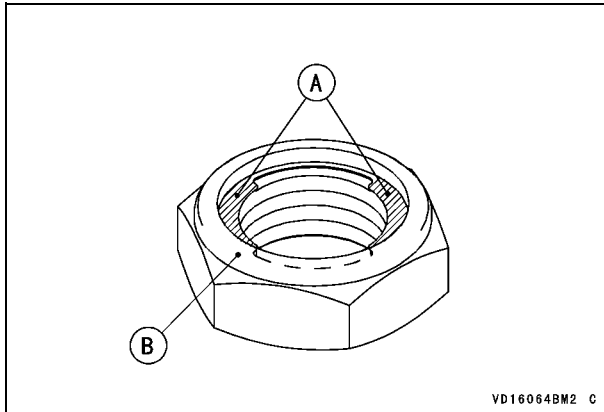
A. Supressor de faíscas

B. Junta

- Com uma escova de arame, raspe os vestígios de carbono do interior do supressor de faíscas e do silenciador.
- Substitua a junta por uma nova.
- Instale o supressor de faíscas na extremidade traseira do silenciador.
- Instale a extremidade do silenciador.

Porca do eixo traseiro (Exceto modelos KX65C e KLX110C)

- Inspeccione visualmente se a porca do eixo traseiro apresenta deformação ou dano no anel de fricção e calafetagem. Se a porca do eixo estiver deformada ou danificada, substitua-a por uma nova.



- A. Anel de fricção**
B. Calafetagem

Corrente de transmissão

Por segurança e para evitar o desgaste excessivo, a corrente de transmissão deve ser verificada, ajustada e lubrificada de acordo com o Calendário de manutenção periódica. Uma corrente muito desgastada ou desafinada (demasiado folgada ou esticada) poderá saltar dos carretos ou partir.



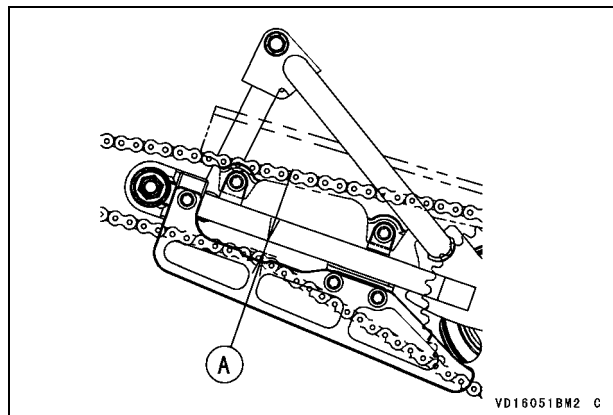
Se a corrente partir ou saltar da cremalheira, poderá enrolar-se no pinhão de ataque ou bloquear a roda traseira, causando graves danos no motociclo e levando o condutor a perder o controlo do veículo. Inspeccione se a corrente está danificada e se está bem afinada antes de cada corrida.

Inspeção da folga da corrente

- Para o modelo KLX110C: Coloque o motociclo no seu descanso lateral e, em seguida, rode a roda traseira para determinar o lugar onde a corrente está mais apertada (porque ela se desgasta de forma desigual).
- Puxe a corrente de transmissão no meio da extremidade inferior da corrente para medir a folga da corrente. A distância entre a corrente e o braço oscilante deve estar dentro do valor normal.

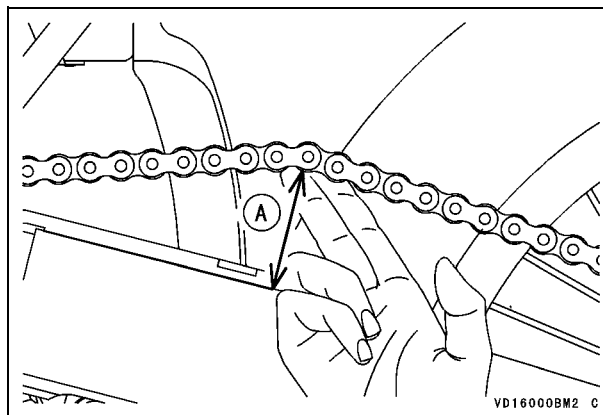
228 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Ajuste a correia da transmissão se a folga estiver fora da especificação.



A. Folga da corrente

- Levante a roda traseira do solo, depois rode a roda traseira para determinar o lugar no qual a corrente está mais apertada (uma vez que a corrente se desgasta de forma desigual).
- Puxe a corrente de transmissão no meio da extremidade superior da corrente para medir a folga da corrente.
- Ajuste a correia da transmissão se a folga estiver fora da especificação.

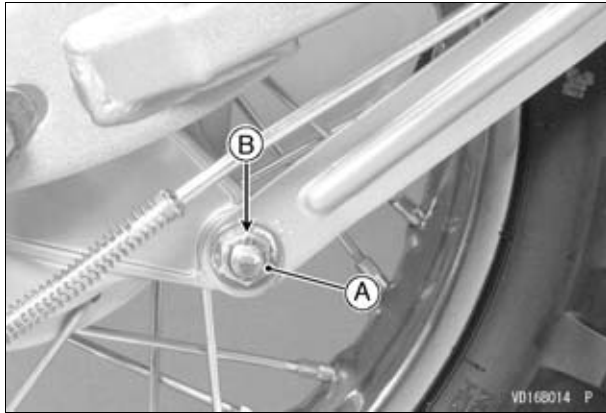


A. Folga da corrente

- Além de verificar a folga da corrente, rode a roda traseira para inspecionar se existem danos nos roletes da corrente de transmissão, cavilhas e elos mal apertados e se os dentes dos carretos estão danificados ou se apresentam um desgaste excessivo e desigual.
- Se encontrar algum destes defeitos, substitua a corrente de transmissão e/ou os carretos.
- Consulte a secção Drive Chain no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki sobre a folga correta para a corrente.

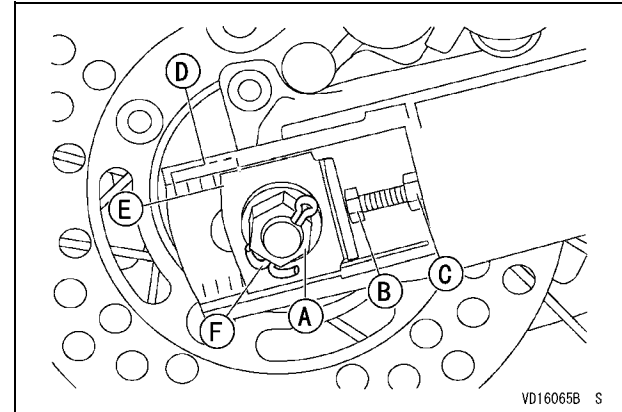
Afinação da folga da corrente

- Para o modelo KLX110C, retire o troço da porca da articulação de binário e, em seguida, desaperte a porca da articulação de binário.



- A. Porca da articulação de binário
- B. Troço

- Para os modelos KX65C e KLX110C, retire o troço da porca do eixo traseiro.
- Desaperte a porca do eixo traseiro e as duas porcas de bloqueio do afinador da corrente.
- Gire os dois parafusos de afinação da correia da mesma forma. Para que a roda traseira fique corretamente alinhada, o entalhe do afinador esquerdo da corrente deve alinhar com a mesma marca do braço oscilante com o qual está alinhado o entalhe do afinador direito da corrente.



- A. Porca do eixo da roda
- B. Parafuso de ajuste
- C. Porca de bloqueio
- D. Marcas
- E. Entalhe
- F. Troço (Modelos KX65C e KLX110C)

NOTA

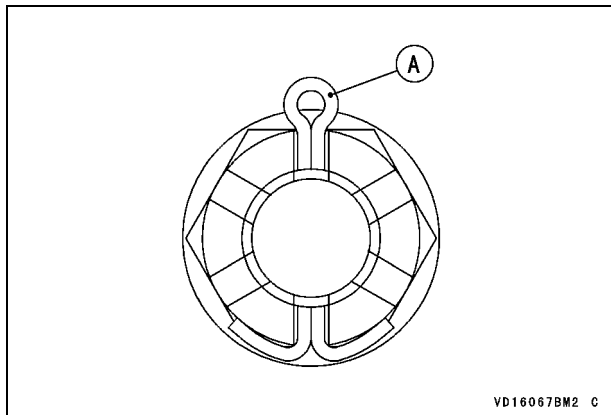
- O alinhamento da roda também pode ser verificado com o método da régua ou do cordel.

⚠ AVISO

Se a roda não estiver alinhada, poderá ocasionar um desgaste anormal e poderá comprometer a segurança da condução. Alinhe a roda traseira utilizando as marcas no braço oscilante ou medindo a distância entre o centro do eixo e o pivô do braço oscilante.

230 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Para os modelos diferentes de KX65C e KLX110C, inspecione a porca do eixo traseiro (consulte a secção Porca do eixo traseiro).
- Aperte as porcas de bloqueio dos dois afinadores de corrente.
- Faça rodar a roda, meça novamente a folga com a corrente bem esticada e, se necessário, volte a afinar.
- Para os modelos KX65C e KLX110C, instale um novo troço na porca do eixo da roda e abra as suas pontas.



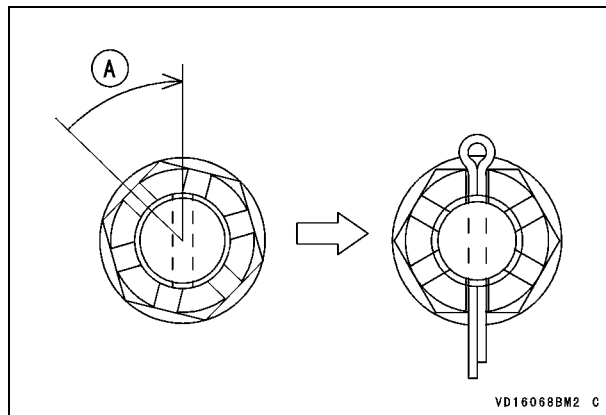
A. Troço

NOTA

- Ao colocar o troço, se as aberturas da porca não ficarem alinhadas com o furo de inserção do troço situado no eixo da roda, rode no sentido dos

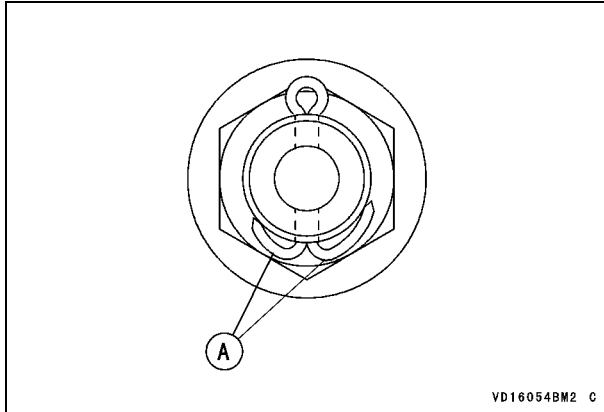
ponteiros do relógio até ao ponto de alinhamento seguinte.

- Deve ficar dentro de 30 graus.
- Desaperte uma vez e volte a apertar quando a abertura passar pelo furo mais próximo.



A. Girar no sentido dos ponteiros do relógio

KX85C/D



A. Troço

- Para o modelo KLX110C: Aperte a porca da articulação de binário.
- Instale um troço novo através do parafuso da articulação de binário e, em seguida, dobre as suas extremidades.

⚠ AVISO

Uma porca de eixo solta pode provocar um acidente, resultando em sérios ferimentos ou morte. Aperte a porca do eixo ao binário apropriado e instale um troço novo.

- Verifique o funcionamento do travão de trás.

NOTA

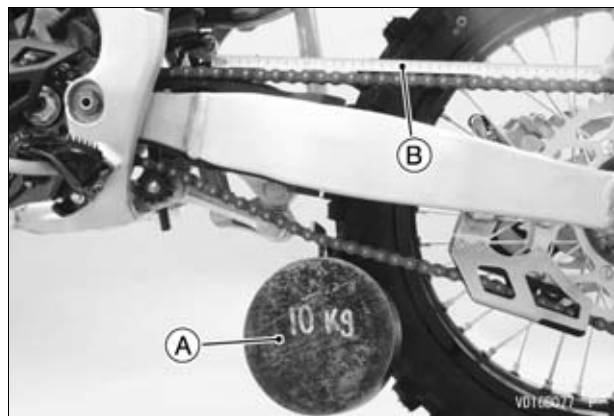
- Quando conduz em condições de humidade ou em estradas lamacentas, a lama adere à corrente e aos carretos o que faz a corrente ficar demasiado esticada, podendo partir-se. Para evitar que isto aconteça ajuste a folga da corrente.

Inspeção do desgaste da corrente

Quando a corrente tiver alcançado o limite de desgaste (ou seja, quando tiver ultrapassado em 1,7% o comprimento original), a sua utilização já não é segura e deve ser substituída. Uma vez que não é prático medir todo o comprimento da corrente, determine o grau de desgaste utilizando uma secção de 20 elos da corrente.

- Estique bem a corrente utilizando os afinadores ou pendurando um peso de 10 kg na corrente.
- Meça a secção de 20 elos numa parte reta da corrente, a partir do centro da 1.^a cavilha até ao centro da 21.^a cavilha. Se o comprimento exceder o limite de uso, a corrente deverá ser substituída. Uma vez que carretos com um desgaste excessivo originam o desgaste mais rápido de uma corrente nova, inspecione os carretos do motor e os carretos traseiros sempre que a corrente for substituída e substitua-os se necessário.

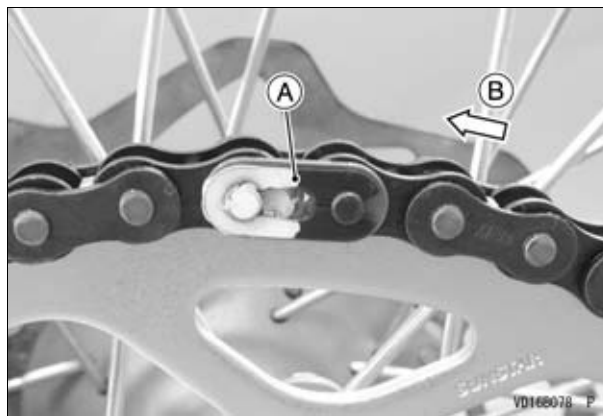
232 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Peso
- B. Fita métrica

NOTA

- Para minimizar qualquer hipótese do elo principal se desfazer, a mola do elo principal deve ser instalada com o extremo fechado da "U" a apontar na direção da rotação da corrente.
- (KX450J/K) Instale a mola do elo principal de forma a que o lado pintado fique virado para fora.



- A. Mola do elo principal
- B. Direção de rotação da corrente

Inspecção do desgaste da guia da corrente

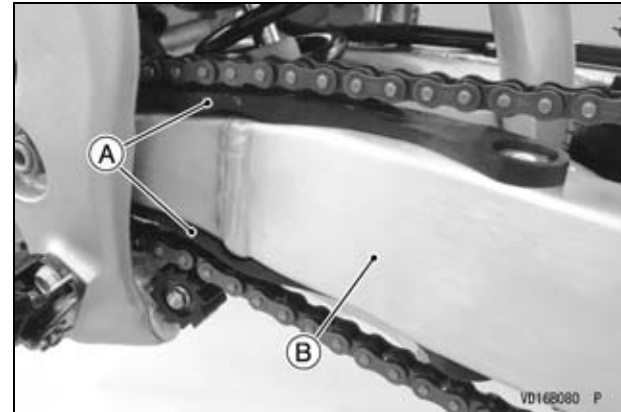
- Inspeccione visualmente a guia da corrente de transmissão e substitua-a se estiver demasiado desgastada ou danificada.



A. Guia da corrente

Inspecção do desgaste do rolamento da corrente

- Inspeccione visualmente os rolamentos superior e inferior da corrente no braço oscilante e substitua-os se estiverem desgastados ou danificados.



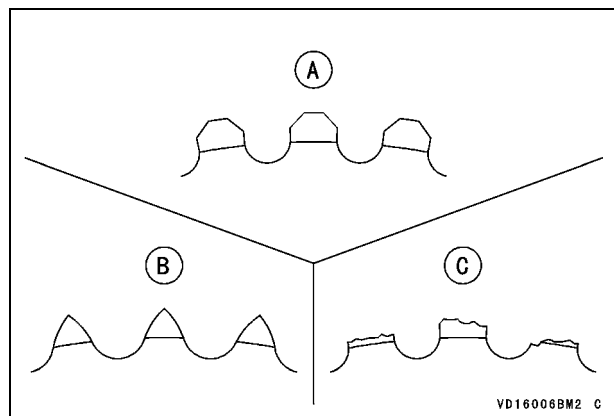
A. Rolamentos da corrente
B. Braço oscilante

234 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Inspeção do desgaste dos carretos

- Inspeccione visualmente os dentes do carreto e substitua o carreto se os dentes estiverem desgastados ou danificados.

Desgaste do dente do carreto



- A. Dentes em bom estado
- B. Dentes desgastados
- C. Dentes partidos

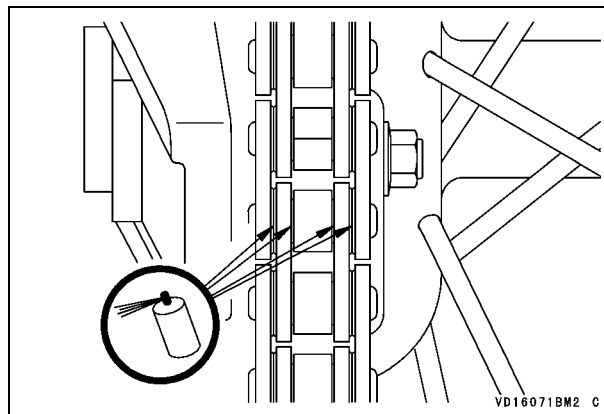
NOTA

○ O desgaste do carreto na ilustração é exagerado.

Lubrificação da corrente

É necessária a lubrificação da corrente de transmissão com um lubrificante de alta qualidade para correntes de transmissão após a condução à chuva ou em estradas lamacentas ou sempre que a corrente parecer seca.

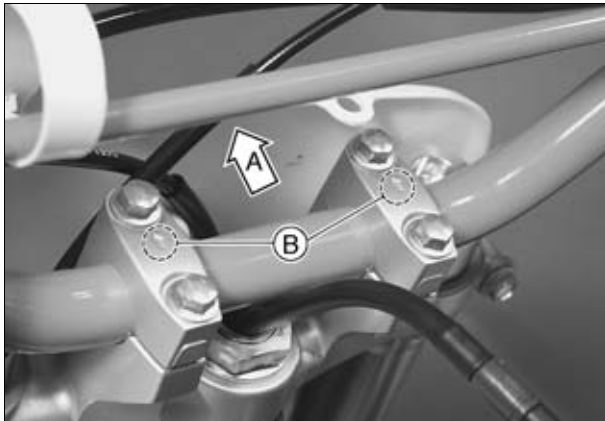
- Aplique lubrificante na zona das extremidades dos roletes, para penetrar nos roletes e casquilhos.
- Limpe todo o lubrificante em excesso.



Guiador

Para KX65C, KX85C/D, KLX110C

Para manter o guiador seguro no lugar de forma adequada é necessário instalar as braçadeiras do guiador corretamente.



A. Dianteiro
B. Marcas de seta

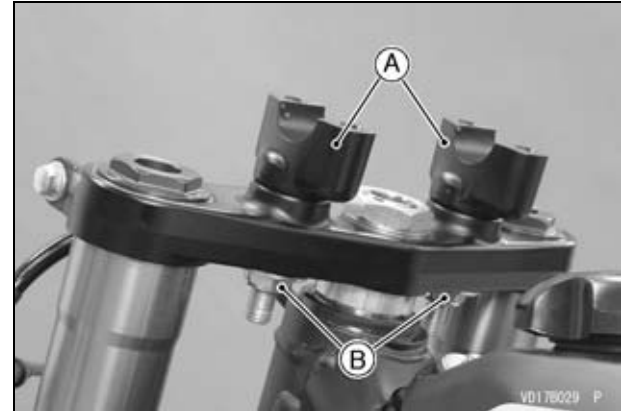
- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto do acelerador.

Para KX85C/D

Afinação da altura do guiador

A altura do guiador pode ser afinada em duas posições (5 mm ou 10 mm mais alto do que a definição standard).

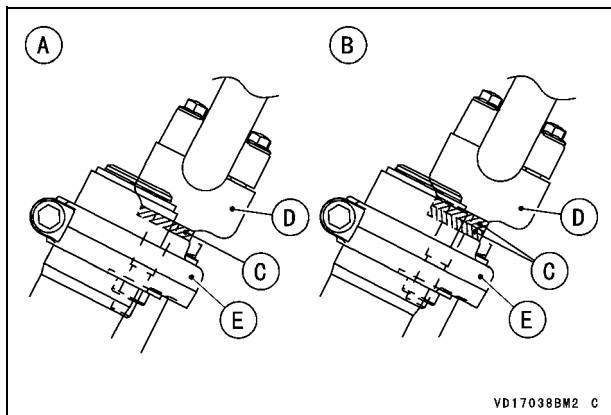
- Retire o guiador (consulte Remoção do guiador nesta secção).
- Verifique se o guiador apresenta mossas ou rachas.
- Retire as porcas e anilhas do suporte do guiador, e os suportes do guiador.



A. Suportes do guiador
B. Porcas e anilhas do suporte do guiador

- Selecione a altura do guiador da seguinte forma.
- Instale as mangas entre os suportes do guiador e a cabeça da haste da direção.

236 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. 5 mm mais alto do que a definição standard**
- B. 10 mm mais alto do que a definição standard**
- C. Mangas**
- D. Suporte do guia (Ambos lados)**
- E. Cabeça da haste da direção**

- Substitua as porcas do suporte do guia por novas.
- Instale os suportes do guia, as porcas e as anilhas do suporte do guia.
- Aperte as porcas do suporte do guia com o binário especificado.

Binário de aperto

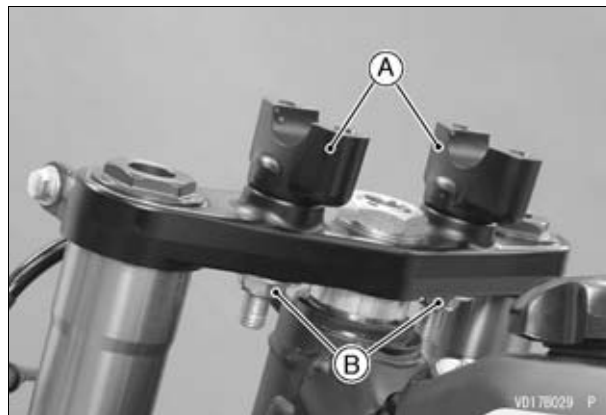
Porcas do suporte do guia:
34 N·m (3,5 kgf·m)

- Instale o guia (consulte Instalação do guia nesta secção).

Ajuste da posição do guia

Para ser adequado a várias posições de condução, a posição do guia pode ser ajustada rodando os suportes do guia.

- Retire o guia (consulte Remoção do guia nesta secção).
- Verifique se o guia apresenta mochas ou rachas.
- Retire as porcas e anilhas do suporte do guia, e os suportes do guia.



- A. Suportes do guia**
- B. Porcas e anilhas do suporte do guia**

- Rode os suportes do guia 180°.
- Coloque o guia nos suportes do guia.
- Substitua as porcas do suporte do guia por novas.
- Instale os suportes do guia, as porcas e as anilhas do suporte do guia.

- Aperte as porcas do suporte do guidador com o binário especificado.

Binário de aperto

Porcas do suporte do guidador:
34 N·m (3,5 kgf·m)

- Instale o guidador (consulte Instalação do guidador nesta secção).
- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto do acelerador.

Para KX450J/K

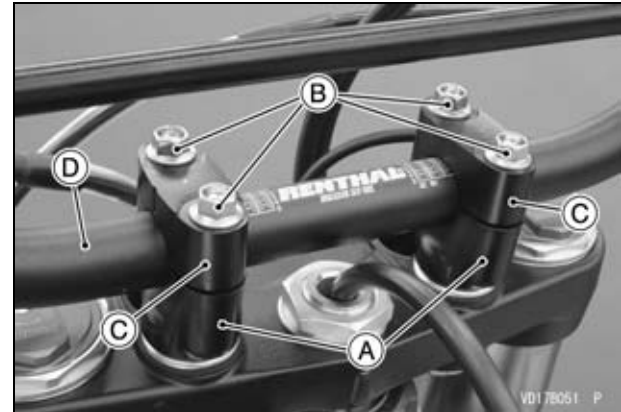
Para satisfazer várias posições de condução, é possível mudar a posição do suporte do guidador e ajustar o guidador rodando os suportes do guidador (180°).

A posição do apoio para os pés também pode ser mudada às preferências do condutor.

Ajuste da posição do guidador

- Retire a chapa de matrícula (consulte a secção Direção).
- Remova a cobertura e a proteção do guidador.
- Verifique se o guidador possui danos ou rachas.

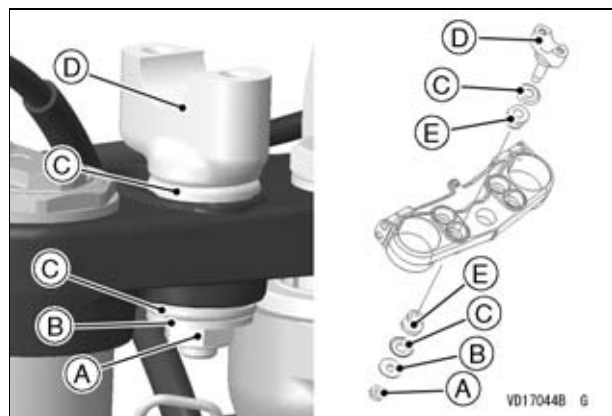
- Retire os parafusos da braçadeira do guidador, as braçadeiras e o guidador.



- A. Suporte do guidador**
- B. Parafusos da braçadeira do guidador**
- C. Braçadeiras do guidador**
- D. Guidador**

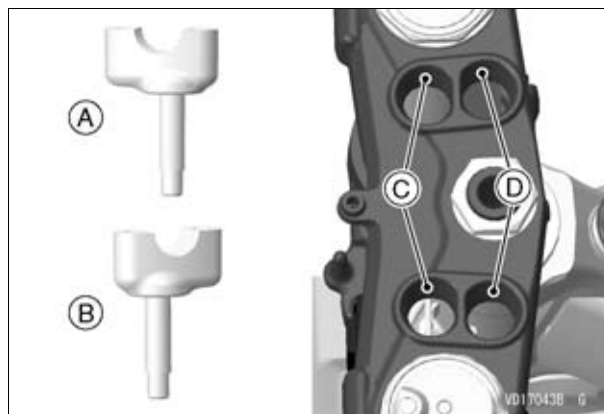
238 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire as porcas do suporte do guidador, anilhas e suportes do guidador.



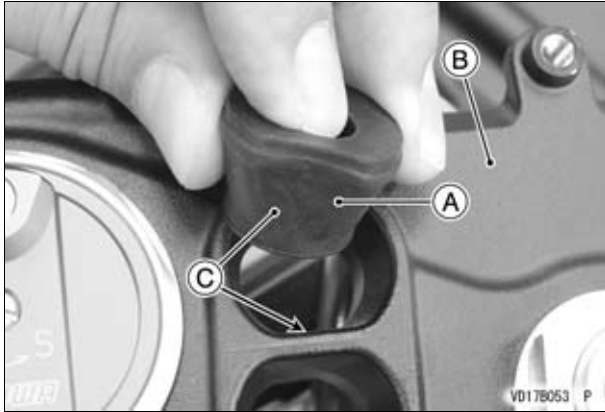
- A. Porcas do suporte do guidador**
- B. Anilha A**
- C. Anilha B**
- D. Suporte do guidador**
- E. Amortecedores**

- Selecione a posição do guidador.



Suporte do guidador		Posição do guidador
Direção	Posição	
A	C	Longe
B	C	↑
A	D	↓
B	D	Perto

- Instale os amortecedores superior e inferior na cabeça da haste da direção alinhando as superfícies planas.



- A. Amortecedor**
- B. Cabeça da haste da direção**
- C. Superfícies planas**

- Instale as anilhas redondas e os suportes do guidador.

NOTA

- *Instale a anilha redonda de forma que a parte redonda se ajuste no amortecedor.*
- Substitua as porcas do suporte do guidador por novas.
- Coloque o guidador nos suportes do guidador.
- Instale temporariamente as braçadeiras do guidador.
- Aperte com a mão os parafusos das braçadeiras do guidador.
- Aperte as porcas do suporte do guidador com o binário especificado.

Binário de aperto

Porcas do suporte do guidador:
35 N m (3,6 kgf·m)

- Posicione o guidador e utilize as marcas no medidor para verificar o seu alinhamento nas braçadeiras. Devem aparecer marcas iguais em cada lado das braçadeiras.
- Aperte uniformemente os parafusos da frente e de trás das braçadeiras do guidador. Se as braçadeiras do guidador estiverem corretamente instaladas, deverá haver folgas uniformes na frente e traseira da braçadeira após o aperto dos parafusos ao binário correto.

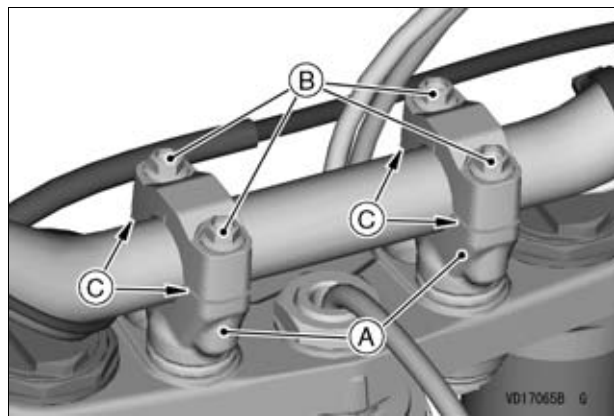
Binário de aperto

Parafusos da braçadeira do guidador:
25 N m (2,5 kgf·m)

NOTA

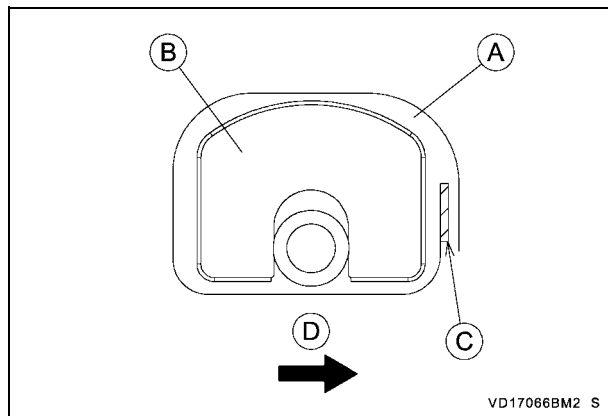
- *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

240 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Braçadeiras do guidor**
- B. Parafusos da braçadeira**
- C. Folga**

- Instale a cobertura e a proteção do guidor de forma a que os elementos de fixação da cobertura fiquem virados para trás.



- A. Cobertura**
- B. Proteção do guidor**
- C. Elementos de fixação**
- C. Para trás**

- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto da manete da embraiagem e do acelerador.
- Instale a chapa de matrícula.

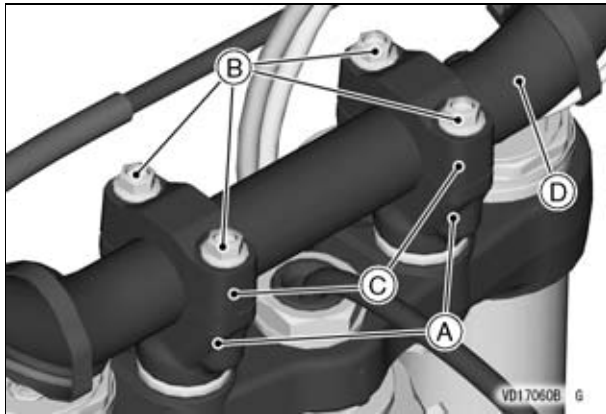
Para KX252C/D

Para satisfazer várias posições de condução, é possível mudar a posição do suporte do guidor e ajustar o guidor rodando os suportes do guidor (180°).

A posição do apoio para os pés também pode ser mudada às preferências do condutor.

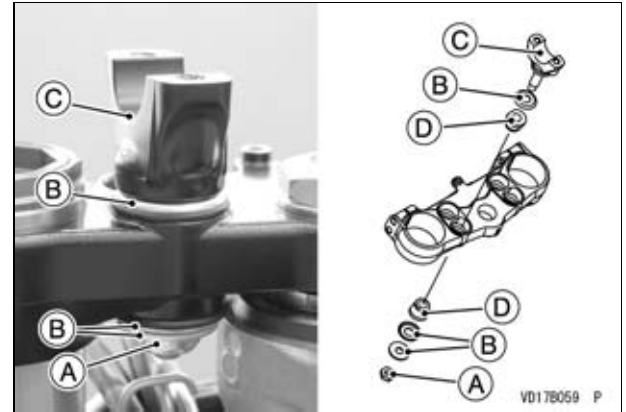
Ajuste da posição do guiador

- Retire a chapa de matrícula (consulte a secção Direção).
- Retire a proteção do guiador.
- Verifique se o guiador apresenta danos ou rachas.
- Retire os parafusos da braçadeira do guiador, as braçadeiras e o guiador.



- A. Suporte do guiador**
- B. Parafusos da braçadeira do guiador**
- C. Braçadeiras do guiador**
- D. Guiador**

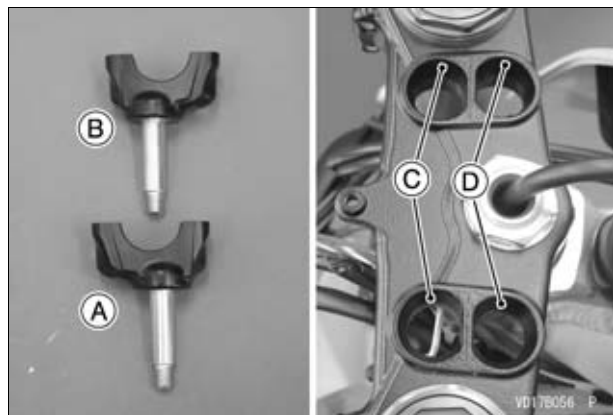
- Retire as porcas do suporte do guiador, anilhas, suportes do guiador e amortecedores.



- A. Porcas do suporte do guiador**
- B. Anilhas**
- C. Suporte do guiador**
- D. Amortecedores**

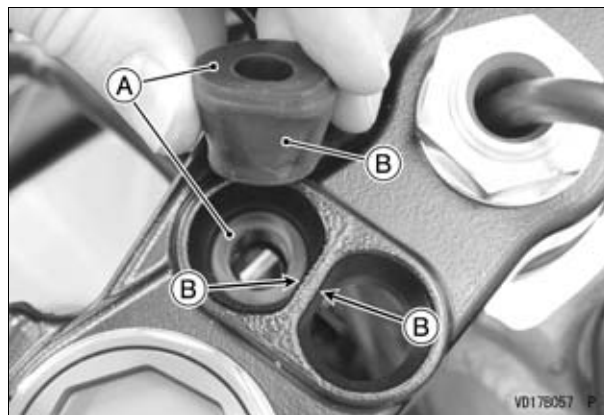
- Selecione a posição do guiador.

242 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



Suporte do guidador		Posição do guidador
Direção	Posição	
A	C	Longe ↑
B	C	
A	D	↓ Perto
B	D	

- Instale os amortecedores superior e inferior na cabeça da haste da direção alinhando as superfícies planas.



- A. Amortecedores**
- B. Superfícies planas**

- Instale as anilhas redondas e os suportes do guidador.

NOTA

- *Instale a anilha redonda de forma que a parte redonda se ajuste no amortecedor.*
- Substitua as porcas do suporte do guidador por novas.
- Coloque o guidador nos suportes do guidador.
- Instale temporariamente as braçadeiras do guidador.
- Aperte com a mão os parafusos das braçadeiras do guidador.
- Aperte as porcas do suporte do guidador com o binário especificado.

Binário de aperto

Porcas do suporte do guiador:
35 N m (3,6 kgf·m)

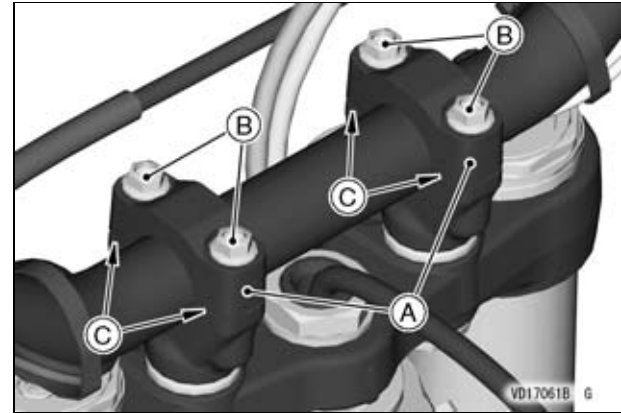
- Posicione o guiador e utilize as marcas no medidor para verificar o seu alinhamento nas braçadeiras. Devem aparecer marcas iguais em cada lado das braçadeiras.
- Aperte uniformemente os parafusos da frente e de trás das braçadeiras do guiador. Se as braçadeiras do guiador estiverem corretamente instaladas, deverá haver folgas uniformes na frente e traseira da braçadeira após o aperto dos parafusos ao binário correto.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira do guiador:
25 N m (2,5 kgf·m)

NOTA

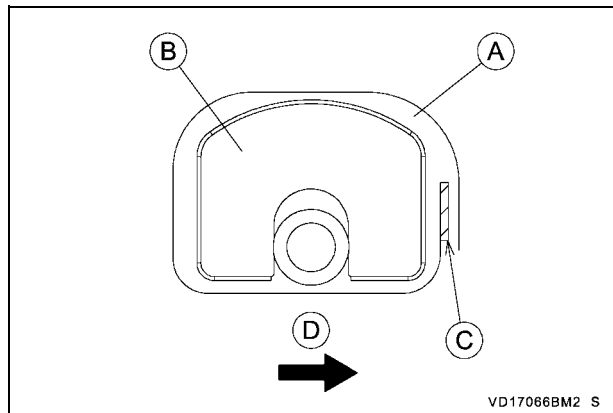
- *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*



- A. Braçadeiras do guiador
- B. Parafusos da braçadeira
- C. Folga

244 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Instale a cobertura e a proteção do guidador de forma a que os elementos de fixação da cobertura fiquem virados para trás.



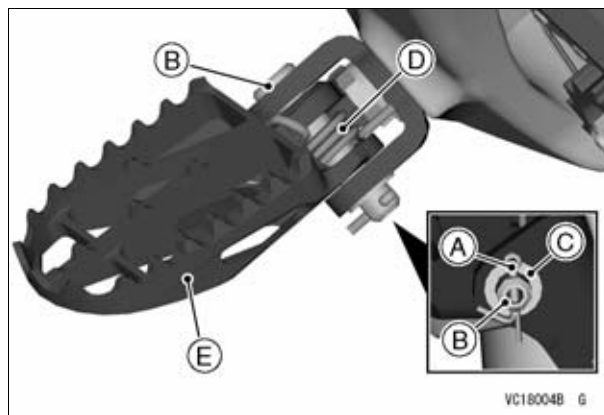
- A. Cobertura**
- B. Proteção do guidador**
- C. Elementos de fixação**
- D. Para trás**

- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto da manete da embraiagem e do acelerador.
- Instale a chapa de matrícula.

Apoio para os pés (KX252C/D, KX450J/K)

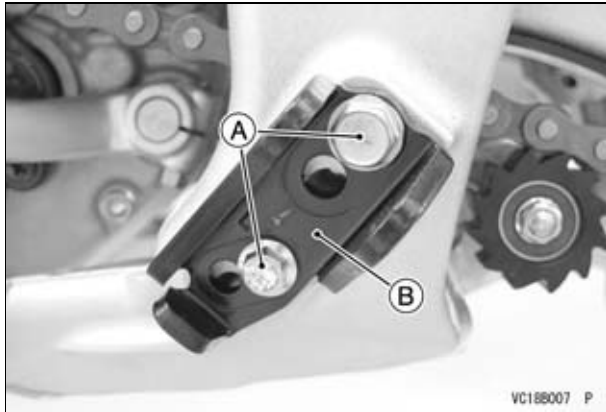
Os apoios para os pés direito e esquerdo podem ser montados em uma de duas posições.

- Suporte o motociclo usando um apoio.
- Retire o troço, cavilha de eixo, anilha, mola e apoio para os pés.



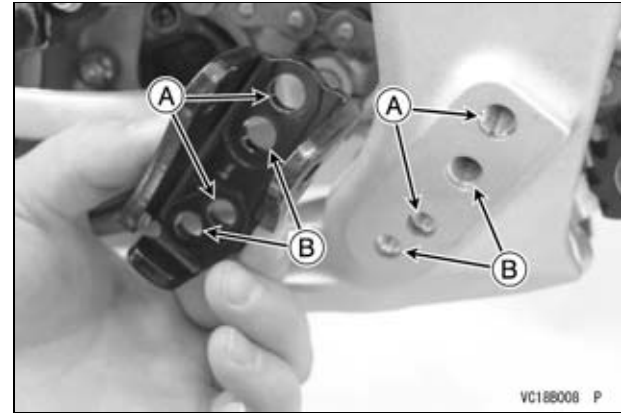
- A. Troço**
- B. Cavilha de eixo**
- C. Anilha**
- D. Mola**
- E. Apoio para os pés**

- Retire os parafusos do suporte do apoio para os pés e o suporte.



- A. Parafusos do suporte do apoio para os pés**
- B. Suporte do apoio para os pés**

- Aplique um agente de bloqueio não permanente nos parafusos do suporte.



- A. Posição standard**
- B. Posição mais baixa**

- Selecione uma posição para o apoio para os pés e aperte os parafusos do suporte.

Binário de aperto

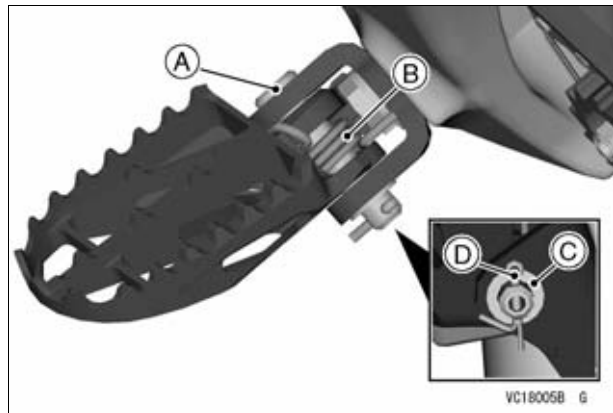
Parafusos do suporte do apoio para os pés (M10):
35 N m (3,6 kgf·m)

Parafusos do suporte do apoio para os pés (M8):
17 N m (1,7 kgf·m)

- Aplique o lubrificante na cavilha de eixo.
- Instale o apoio para os pés, mola e cavilha de eixo. Insira a cavilha de eixo pela frente.
- Posicione as extremidades da mola como mostrado.
- Instale a anilha e o novo troço.

246 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Dobre a extremidade mais longa do troço.



- A. Cavilha de eixo
- B. Extremidades da mola
- C. Anilha
- D. Troço

NOTA

- *Instale os apoios para os pés com a mesma altura em ambos lados. Não conduza o motociclo com os apoios para os pés instalado de forma desigual.*
- *Ajuste as posições do pedal das mudanças e do pedal do travão às preferências do condutor.*
- *Instalar os apoios para os pés na posição inferior reduzirá o espaço livre acima do solo e ângulo de inclinação.*

Travões (KLX110C)

O desgaste dos revestimentos e tambores dos travões, bem como o alongamento dos cabos pode desafinar os travões, aumentando a folga da manete e pedal, e reduzindo a eficácia de travagem. A afinação dos travões para compensar isso consiste em corrigir o ângulo da alavanca do came, bem como em afinar a manete do travão dianteiro e o curso do pedal do travão traseiro.

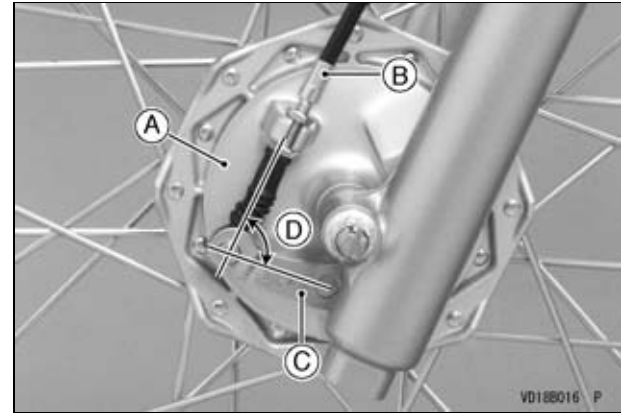
Inspeção do desgaste dos travões

Dianteiro

Quando o travão dianteiro é completamente aplicado, a alavanca do came do travão deve ficar num ângulo de 80 – 90° com o cabo do travão. Caso contrário, retire a alavanca do came e, em seguida, volte a instalá-la numa nova posição no eixo para obter o ângulo adequado. Afine os travões.

 **AVISO**

O desgaste dos revestimentos dos travões reduz o desempenho da travagem, pode danificar os componentes dos travões e provocar falhas de travagem ou bloqueio dos travões, resultando num acidente que pode causar sérios ferimentos ou morte. Se a afinação da manete do travão dianteiro não proporcionar uma ação de travagem completa, inspecione os revestimentos do travão para o desgaste excessivo, movendo a alavanca do came do travão dianteiro. Substitua os revestimentos do travão excessivamente desgastados. A inspeção e a substituição de qualquer componente de travão devem ser realizadas por um concessionário autorizado Kawasaki.



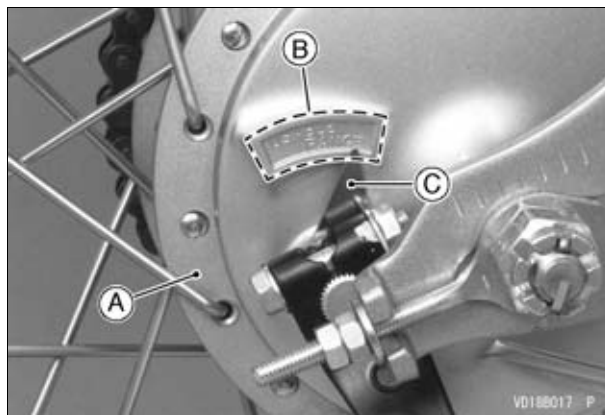
- A. Painel do travão dianteiro
- B. Cabo do travão
- C. Alavanca do came
- D. 80 – 90°

AVISO

Um ângulo da alavanca do came do travão maior que 90 graus reduz a eficácia da travagem, o que pode provocar um acidente resultando em sérios ferimentos ou morte. Sempre que afinar o ângulo da alavanca do came, verifique o arrastamento do travão e o funcionamento adequado do pedal. Se a travagem parecer ineficaz, desmonte e inspecione todas as peças internas dos travões. O desgaste das peças dos travões reduz o desempenho da travagem, pode danificar os componentes dos travões e provocar falhas de travagem ou bloqueio dos travões, resultando num acidente que pode causar sérios ferimentos ou morte. A inspeção e a substituição de qualquer componente de travão devem ser realizadas por um concessionário autorizado Kawasaki.

Traseiro

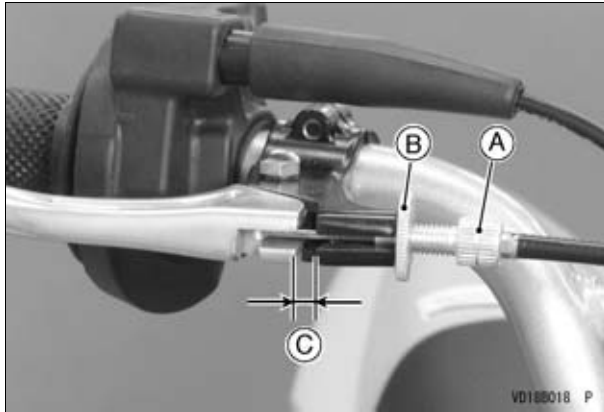
Há um indicador de desgaste dos revestimentos do travão no painel do travão traseiro. Se o indicador de desgaste dos revestimentos do travão não apontar para dentro dos “USABLE RANGE” (limites de utilização) quando o travão for completamente aplicado, os revestimentos dos calços do travão excederam do limite de uso. Neste caso, os calços do travão devem ser substituídos e o tambor e outras peças do travão devem ser examinados por um concessionário autorizado Kawasaki.



- A. Painel do travão traseiro
- B. USABLE RANGE (limites de utilização)
- C. Indicador de desgaste dos revestimentos do travão

Inspeção da folga da manete do travão dianteiro

- Deslize para trás o guarda-pó da manete do travão dianteiro.
- Verifique se a manete do travão tem uma folga de 4 – 5 mm quando o travão é ligeiramente aplicado.



- A. Afinador
- B. Porca de bloqueio
- C. 4 – 5 mm

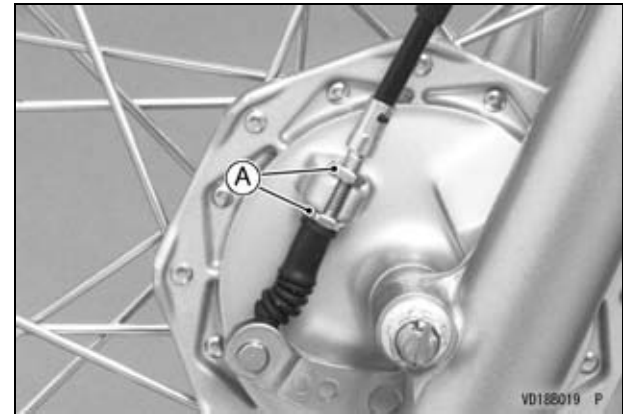
- Rode a roda para verificar o arrastamento do travão.
- Opere a manete algumas vezes para ver se ela retorna à sua posição de descanso logo após sua libertação.
- Verifique a eficácia da travagem.
- Se a manete tem uma folga inadequada, afine-a.

⚠ AVISO

Um travão incorretamente afinado pode arrastar e provocar o sobreaquecimento do travão, danificando o conjunto do travão e possivelmente bloqueando a roda, resultando na perda do controlo de condução. Mantenha sempre a afinação correta do travão.

Afinação da folga da manete do travão dianteiro

- Deslize para trás o guarda-pó da manete do travão dianteiro.
- Desaperte a porca de bloqueio na manete do travão dianteiro, aparafuse o afinador completamente e, em seguida, aperte a porca de bloqueio.
- Desaperte as porcas na extremidade inferior do cabo do travão dianteiro.



A. Porcas

- Rode as porcas na extremidade inferior do cabo do travão dianteiro de forma que a folga da manete do travão se torne 4 – 5 mm e, em seguida, aperte as porcas.

250 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. 4 – 5 mm

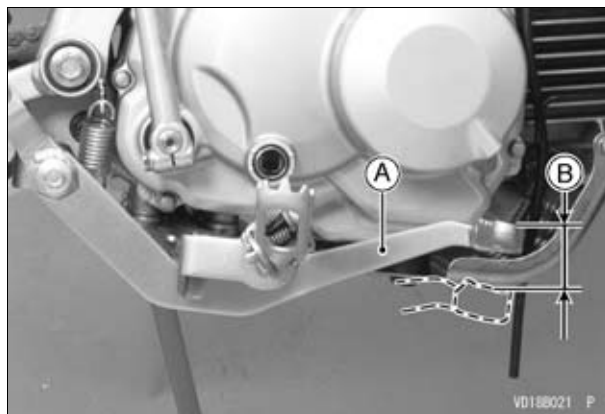
- Se a afinação suficiente não puder ser feita com o afinador, conclua a afinação com o afinador na manete do travão e, em seguida, aperte a porca de bloqueio.
- Verifique se não há arrastamento do travão.
- Verifique a eficácia da travagem.
- Coloque novamente o guarda-pó.

NOTA

- Para correções menores, utilize o afinador na manete do travão dianteiro.
- Se a afinação da manete do travão não puder ser feita com o afinador na manete do travão ou no painel do travão, mova a alavanca do came do travão dianteiro para uma nova posição na árvore de cames do travão.

Inspeção da folga do pedal do travão traseiro

- A folga do pedal do travão deve ter 20 – 30 mm quando o pedal é empurrado para baixo ligeiramente com a mão.



A. Pedal do travão traseiro

B. 20 – 30 mm

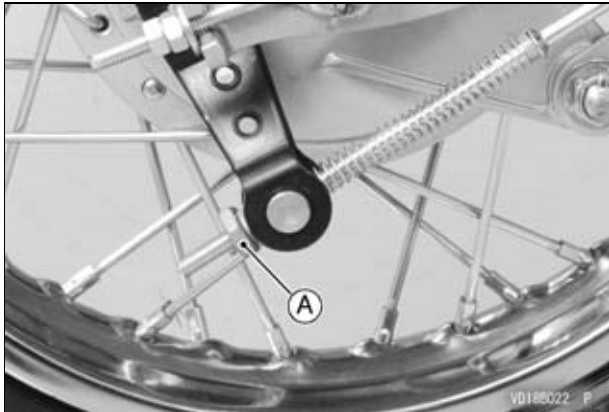
- Rode a roda para verificar o arrastamento do travão.
- Opere o pedal algumas vezes para ver se ele retorna à sua posição de descanso logo após sua libertação.
- Verifique a eficácia da travagem.
- Se o pedal tem uma folga inadequada, afine-o.

AVISO

Um travão incorretamente afinado pode arrastar e provocar o sobreaquecimento do travão, danificando o conjunto do travão e possivelmente bloqueando a roda, resultando na perda do controlo de condução. Mantenha sempre a afinação correta do travão.

Afinação da folga do pedal do travão traseiro

- Rode a porca de afinação na haste do travão de forma que a folga do pedal se torne 20 – 30 mm.



A. Porca de afinação

- Verifique se não há arrastamento do travão.
- Verifique a eficácia da travagem.

Travões (exceto KLX110C)

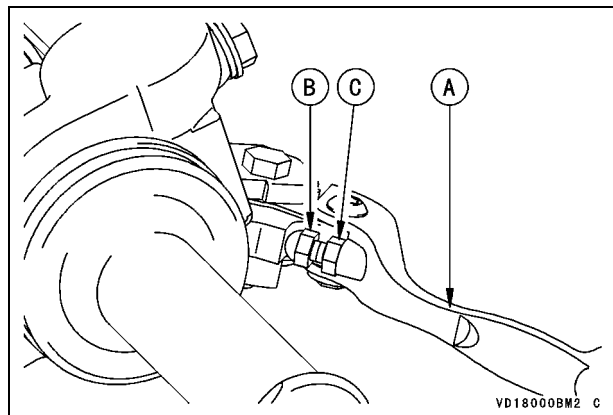
O desgaste do disco e das pastilhas de travões é compensado automaticamente e não tem qualquer efeito na ação da manete ou do pedal de travão. Os travões não contêm peças que exijam afinação, a não ser a posição da manete do travão.

252 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Posição da manete do travão

A posição da manete do travão pode ser ajustada às preferências do condutor.

- Para ajustar a posição da manete do travão, desaperte a porca de bloqueio e gire o afinador para cada um dos lados com uma chave.
- Depois do ajustamento, aperte bem a porca de bloqueio.



- A. Manete do travão**
- B. Afinador**
- C. Porca de bloqueio**

- Teste a potência de travagem e verifique se não existe arrastamento do travão.

AVISO

O ar nos tubos dos travões reduz o desempenho da travagem e pode provocar um acidente resultando em ferimentos ou morte. Se sentir uma moleza anormal na manete ou no pedal de travão ao aplicar o travão, é possível que os tubos dos travões contêmam ar ou que estes estejam avariados. Solicite a verificação dos travões imediatamente a um concessionário autorizado Kawasaki.

Líquido dos travões de disco

Inspecione o nível do óleo dos travões nos reservatórios dianteiro e traseiro, e mude o óleo dos travões de acordo com o Calendário de manutenção periódica. O líquido de travões deverá também ser substituído sempre que estiver contaminado com sujidade ou água.

Utilize apenas óleo dos travões de alta resistência da seguinte forma.

KX65C e KX85C/D

Óleo do travão dianteiro: DOT 3 ou DOT 4

Óleo do travão traseiro: DOT 4

KLX450A

Líquido dos travões dianteiro e traseiro: DOT 3 ou DOT 4

KX252C/D e KX450J/K

Óleo do travão dianteiro: DOT 4

Óleo do travão traseiro: DOT 3 ou DOT 4

NOTA

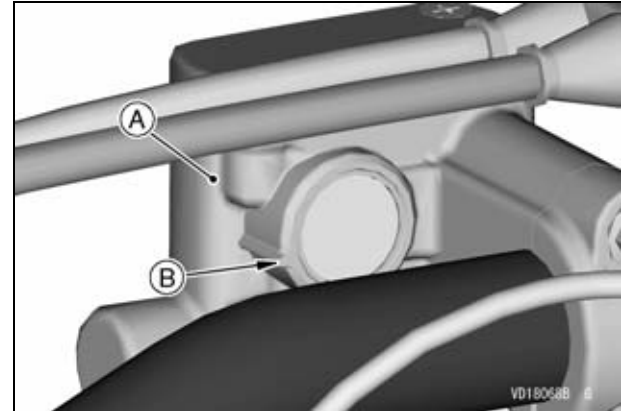
- O motociclo é enviado com óleo dos travões DOT4 no sistema dos travões.

OBSERVAÇÃO

Não derrame líquido de travões sobre qualquer superfície pintada.
Não utilize líquido de travões de uma embalagem que tenha sido aberta há muito tempo.
Verifique se há sinais de fuga de líquido à volta das ligações.
Verifique se os tubos estão danificados.

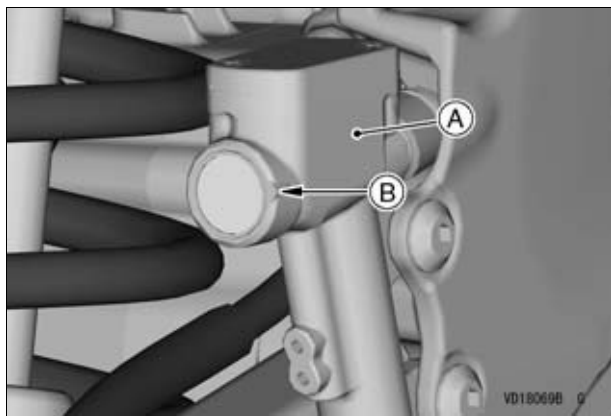
Inspeção do nível do óleo dos travões (reservatórios dianteiro e traseiro)

Com o reservatório dianteiro ou traseiro posicionado na horizontal, o óleo dos travões tem de estar sempre acima da linha de nível inferior.



A. Reservatório dianteiro
B. Linha de nível inferior

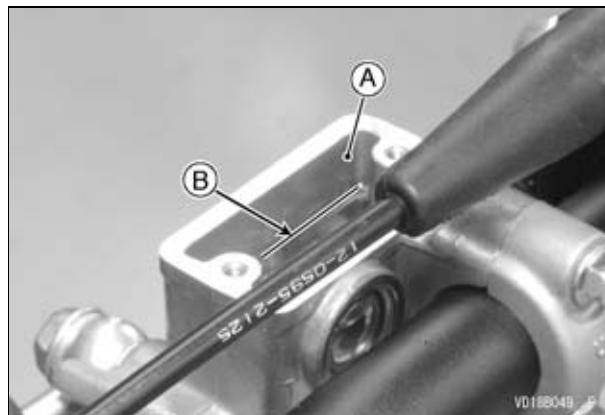
254 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Reservatório traseiro
B. Linha de nível inferior

- Se o óleo dos travões nos reservatórios dianteiro ou traseiro estiver abaixo da linha de nível inferior, procure fugas do líquido no tubo do travão e encha o reservatório até à linha de nível superior. (A reentrância dentro dos reservatórios dianteiro e traseiro indica o nível superior.)

Para KX65C, KX85C/D Reservatório dianteiro

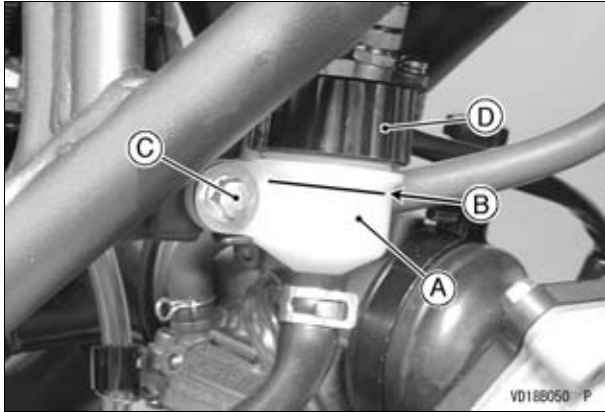


A. Reservatório dianteiro
B. Linha de nível superior

Reservatório traseiro

Com o reservatório do travão traseiro posicionado na horizontal, o líquido de travão deve permanecer sempre na linha do nível superior.

- Se o líquido de travão estiver abaixo da linha do nível superior, procure fugas de líquido no tubo do travão e adicione líquido de travão da seguinte forma.
- Retire o parafuso de fixação e a anilha do reservatório do travão traseiro.
- Retire a tampa do reservatório do travão traseiro.



- A. Reservatório do travão traseiro
- B. Linha de nível superior
- C. Parafuso de fixação e anilha do reservatório do travão traseiro
- D. Tampa do reservatório do travão traseiro

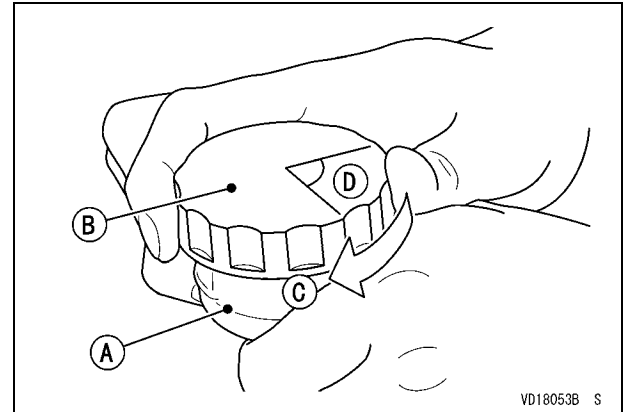
⚠ AVISO

Misturar marcas e tipos de líquido de travão pode reduzir a eficácia do sistema de travagem e provocar um acidente, resultando em ferimentos ou morte. Não misture duas marcas de líquido de travões. Mude o líquido de travão no tubo do travão completamente, se o líquido de travão deve ser reabastecido e não puder identificar o tipo e marca do líquido do travão que já está no reservatório.

- Instale a tampa, o parafuso de fixação e a anilha do reservatório do travão traseiro.

NOTA

- Primeiro, até que sinta uma ligeira resistência indicando que a tampa está assentada no corpo do reservatório; e depois, aperte a tampa mais 1/6 volta enquanto segura o corpo do reservatório do líquido de travão.



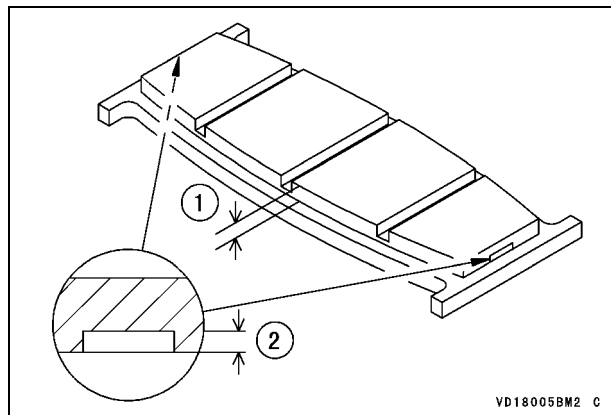
- A. Reservatório
- B. Tampa
- C. Sentido horário
- D. 1/6 volta

256 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Inspeção do desgaste das pastilhas dos travões

Inspeccione o desgaste das pastilhas dos travões de acordo com o Calendário de manutenção periódica. Se a espessura de qualquer uma das pastilhas nas pinças de qualquer um dos travões (dianteiro ou traseiro) for inferior a 1 mm, substitua ambas as pastilhas da pinça. A substituição das pastilhas deve ser efetuada por um concessionário autorizado Kawasaki.

Limites de utilização das pastilhas dos travões



1. Espessura da superfície de travagem

2. 1 mm

Direção

A direção deve ser estar sempre afinada de modo a que o guiador rode livremente mas sem folga excessiva.

Inspeção da direção

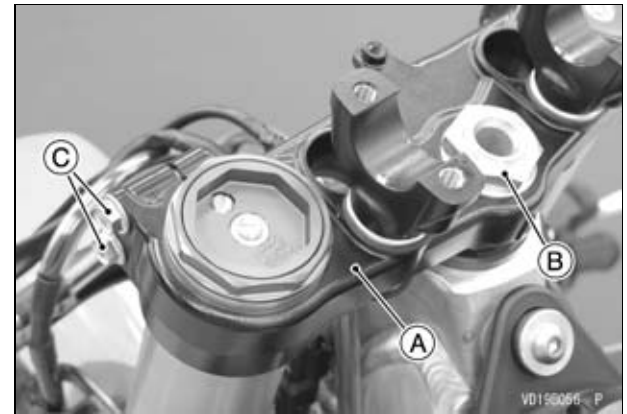
- Para verificar a afinação da direção, levante a roda dianteira do solo com um macaco (ferramenta especial).
- Empurre o guidador ligeiramente para ambos os lados. Se o guidador continuar a movimentar-se com o seu próprio ímpeto, a direção não está apertada em demasia.
- Agachando-se em frente do motociclo, agarre as extremidades inferiores da forquilha da suspensão dianteira no eixo, e empurre e balance a forquilha dianteira para a frente e para trás conforme mostrado. Se sentir folga, a direção está demasiado solta e deve ser afinada.



A. Empurrar e balançar

Afinação da direção

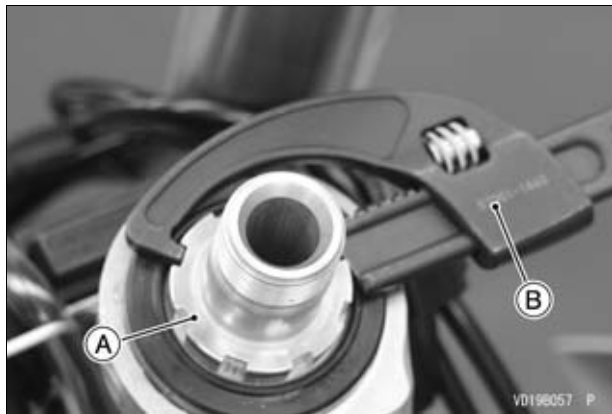
- Erga a roda dianteira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial).
- Retire a chapa de matrícula.
- Retire o guidador.
- Desaperte os parafusos da braçadeira da forquilha da suspensão dianteira superior.
- Retire a porca da cabeça da haste da direção e, em seguida, a cabeça da haste da direção.



- A. Cabeça da haste da direção
- B. Porca da cabeça da haste da direção
- C. Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores)

258 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Rode a porca da haste da direção com uma chave de porcas da direção (ferramenta especial) para obter a afinação apropriada.



A. Porca da haste da direção
B. Chave de porcas da direção

- Instale a cabeça da haste da direção.
- Aplique os binários especificados na porca da cabeça da haste da direção e nos parafusos da braçadeira da forquilha da suspensão dianteira superior.
- Instale o guiador, verifique a direção novamente e volte a afinar se necessário.
- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto da manete da embraiagem e do acelerador.

Suspensão dianteira

OBSERVAÇÃO

Lama ou pó que adiram à superfície deslizante da forquilha dianteira podem danificar a vedação de óleo, provocando uma fuga de óleo. Limpe a superfície deslizante após cada corrida.

Qualquer um dos seguintes ajustes da forquilha da suspensão dianteira deve ser feito para ajustar a suspensão dianteira à altura do condutor e ao estado do piso.

Basicamente, pode fazer seis ajustes à forquilha da suspensão dianteira.

- Pressão do ar

A pressão do ar funciona como uma mola progressiva sobre todo o curso da forquilha. Uma vez que a pressão do ar nas pernas da forquilha aumenta com a utilização normal, a ação da forquilha na sua KX irá tornar-se mais rígida à medida que a corrida avança. Assim, não se recomenda o aumento da pressão do ar para um efeito de mola adicional. As forquilhas da KX foram concebidas para funcionar sem ar acrescentado.

- Ajuste do amortecimento no ressalto

Este ajuste afeta a rapidez do ressalto da forquilha.

- Ajuste do amortecimento na compressão

Este ajuste afeta a rapidez da compressão da forquilha.

- Ajuste do nível do óleo da forquilha (quantidade: forquilha dianteira separada ar-óleo)

O nível do óleo da forquilha afeta apenas os últimos 100 mm do curso da forquilha. Um nível mais elevado irá fazer a forquilha ressaltar mais rapidamente. Um nível mais baixo irá fazer a forquilha ressaltar mais lentamente.

- Molas da forquilha

Estão disponíveis molas opcionais, mais suaves ou rígidas do que molas standard.

- Altura da forquilha

A condução é muito afetada pela altura da forquilha (se os tubos exteriores da forquilha vão muito ou pouco acima do bloqueio da forquilha). Quanto menos acima for o tubo da forquilha, mais leve se torna a extremidade dianteira e maior é a tendência para a subviragem e torção negativa devido à polarização do peso. Se o tubo for mais acima, ocorre o efeito contrário. Certifique-se de que o pneu dianteiro não toca no para-choques quando a forquilha for completamente comprimida.

OBSERVAÇÃO

Os tubos da forquilha esquerdo e direito têm de ser ajustados uniformemente.

Ajuste da pressão do ar

A pressão do ar standard nas pernas da forquilha da suspensão dianteira é a pressão atmosférica (0 kPa, 0 kgf/cm²). A pressão do ar nas pernas da forquilha aumenta com a utilização normal, por isso a ação da forquilha torna-se mais rígida. Alivie a

pressão do ar das pernas da forquilha antes de cada corrida utilizando o parafuso de alívio de pressão localizado em cada tampão da forquilha da suspensão dianteira. Ao aliviar a pressão, certifique-se de que as forquilhas da suspensão dianteira estão totalmente estendidas e a roda da frente está levantada.

- Erga a roda dianteira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial).
- Retire o parafuso de cada tampão superior da forquilha da suspensão dianteira para deixar a pressão do ar igualar. Depois volte a colocar os parafusos.



A. Parafuso de alívio de pressão

Ajuste do amortecimento no ressalto

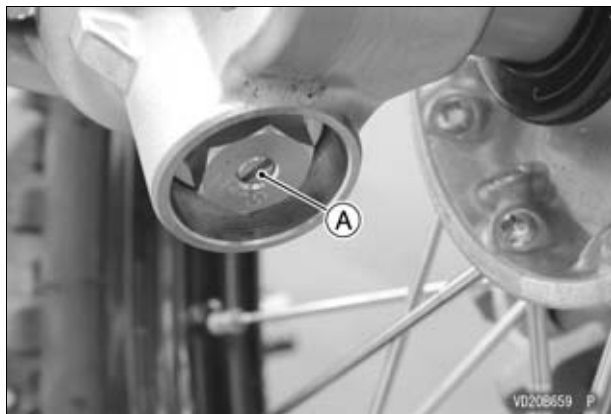
- Limpe a parte inferior dos tubos da forquilha.

260 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Para afinar o amortecimento no ressalto, rode o afinador de cada válvula de cilindro da forquilha da suspensão dianteira com uma chave de fendas de cabeça chata. Ajuste o amortecimento no ressalto de acordo com as suas preferências sob determinadas condições.

OBSERVAÇÃO

Não force o afinador de amortecimento no ressalto além da posição completamente fechada, caso contrário o mecanismo de afinação pode ser danificado.



A. Regulador do amortecimento no ressalto

Ajuste do amortecimento na compressão

- Para afinar o amortecimento na compressão, rode o afinador no conjunto de válvula na base de

cada forquilha dianteira com uma chave de fendas de cabeça chata. Ajuste o amortecimento na compressão de acordo com as suas preferências em certas condições.

OBSERVAÇÃO

Não force o afinador de amortecimento na compressão além da posição completamente fechada; caso contrário o mecanismo de afinação pode ser danificado.



A. Regulador do amortecimento na compressão

Ajuste do nível do óleo da forquilha (KX85C/D)

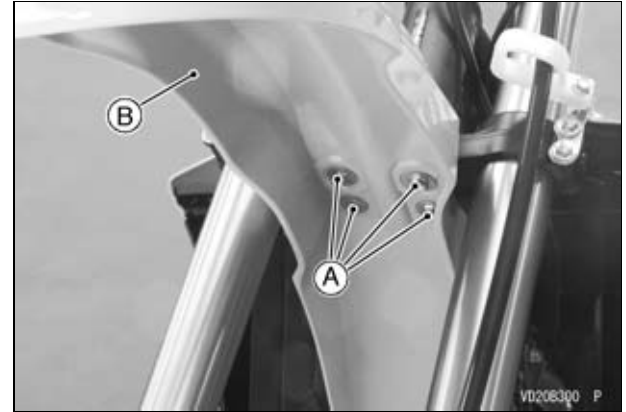
- Limpe cuidadosamente as forquilhas antes de desmontar.

OBSERVAÇÃO

Tome cuidado para não arranhar o tubo interior e para não danificar o guarda-pó. Evite riscar ou danificar o tubo interno ou o guarda-pó. Utilize um detergente suave e limpe a sujidade com uma esponja e muita água.

NOTA

- Registe a definição do amortecedor de compressão antes de desmontar.
- Defina o amortecimento de compressão com as definições mais suaves antes de desmontar para evitar que a agulha dos afinadores amorteça.
- Retire a chapa de matrícula (consulte a secção Direção).
- Retire os parafusos e o para-choques dianteiro.



A. Parafusos

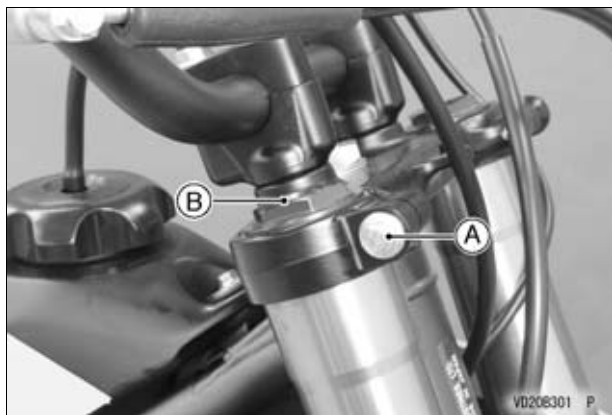
B. Para-choques dianteiro

- Desaperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores).
- Desaperte o tampão superior da forquilha dianteira.

NOTA

- Não retire o conjunto da válvula de compressão.

262 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Parafuso da forquilha dianteira (superior)
B. Tampão superior da forquilha dianteira

- Suporte o motociclo utilizando um macaco (ferramenta especial: 57001-1238) e acessório (ferramenta especial: 57001-1608).
- Retire os parafusos e as braçadeira do tubo do travão.
- Retire os parafusos e os protetores da forquilha dianteira.



A. Parafusos
B. Braçadeiras do tubo do travão
C. Parafusos (Ambos lados)
D. Protetores da forquilha dianteira

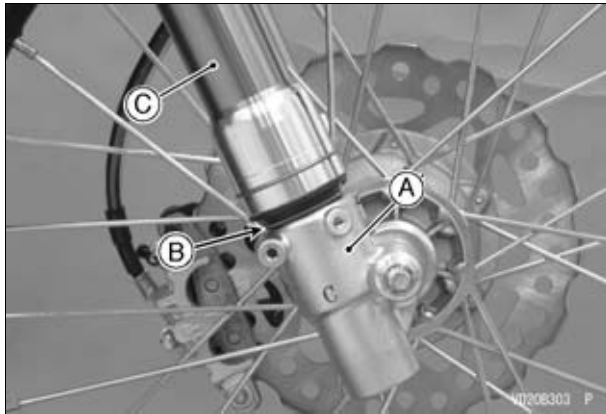
- Desaperte os tampões superiores da forquilha dianteira e, em seguida, retire os tampões superiores com as hastes de compressão.

AVISO

Os tampões superiores estão sob uma pressão de mola muito grande e podem saltar com muita força durante a manutenção. Tenha cuidado ao remover os tampões superiores. Use equipamento de proteção para os olhos e rosto.

- Coloque um suporte apropriado sob o motor para erguer a roda dianteira do chão.

- Comprima lenta e completamente a forquilha da suspensão dianteira, empurrando para cima o tubo interno até que a secção marcada entre em contacto com o guarda-pó da extremidade inferior do tubo exterior.



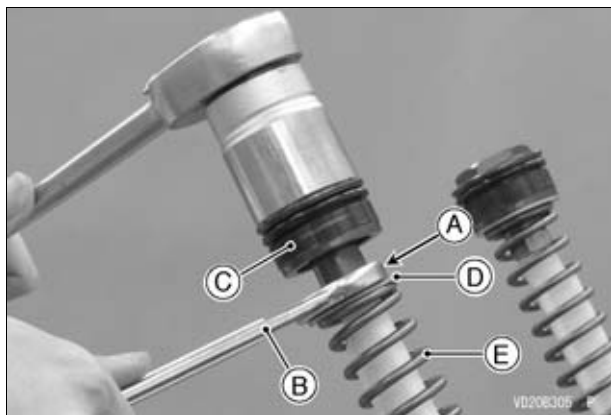
- A. Tubo interno (secção marcada)**
- B. Guarda-pó**
- C. Tubo exterior**

- Coloque uma bancada ou outro suporte adequado sob a roda dianteira.



- A. Suporte adequado**
- B. Roda dianteira**

- Enquanto segura a porca da haste de compressão da forquilha dianteira com uma chave, retire o tampão superior da forquilha dianteira do topo da haste de compressão.
- Retire a base da mola da forquilha e a mola da forquilha.



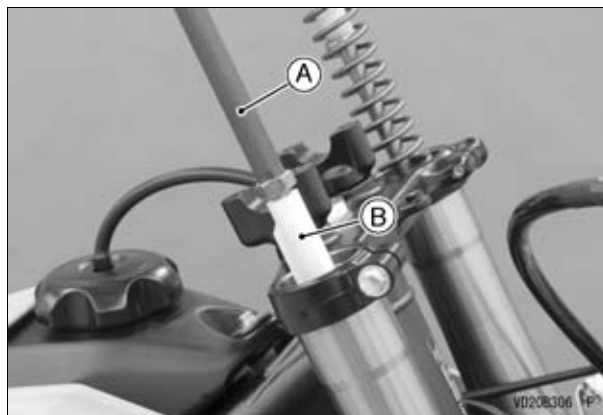
- A. Porca da haste de compressão da forquilha dianteira
- B. Chave
- C. Tampão superior da forquilha dianteira
- D. Base da mola da forquilha
- E. Mola da forquilha

- Retire a outra mola da forquilha de forma idêntica à descrita anteriormente.
- Encha a forquilha da suspensão dianteira até ao cimo do tubo interior com óleo de forquilha.

Óleo de forquilha recomendado

KHL15-10 (1 l); N.º/P 44091-0004

- Instale um extrator de haste de compressão (ferramenta especial: 57001-1298) na haste de compressão.



- A. Extrator de haste de compressão (ferramenta especial: 57001-1298)
- B. Haste de compressão

- Encha o cilindro da forquilha com óleo movendo suavemente o extrator de haste de compressão para cima e para baixo cinco vezes.
- Verta o óleo entre o tubo interior e o tubo exterior deslocando o tubo exterior para cima e para baixo cinco vezes.
- Ajuste o nível do óleo da forquilha dentro dos limites de regulação que se adaptam às suas preferências.

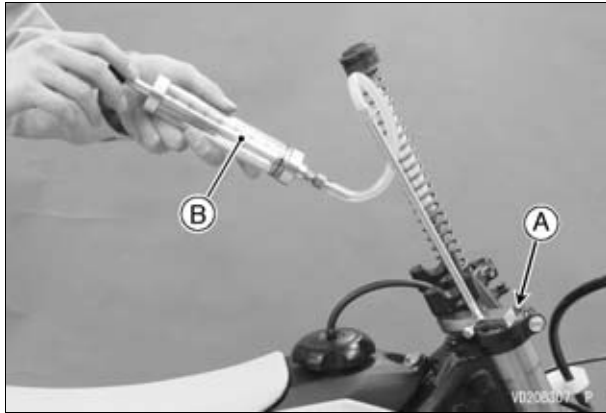
Nível do óleo standard da forquilha

95 ±2 mm

Gama ajustável

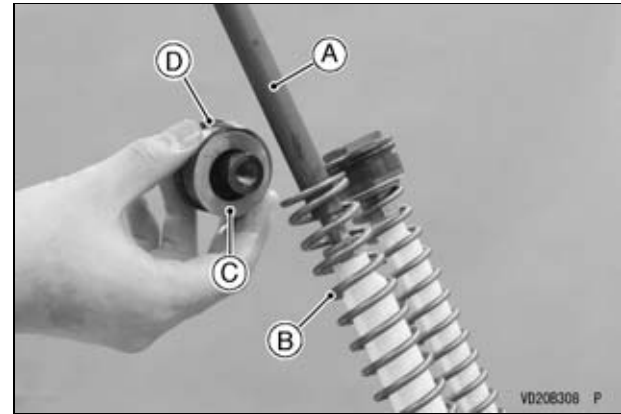
75 – 115 mm

- Retire o excesso de óleo através da abertura do tubo exterior, utilizando um indicador do nível do óleo (ferramenta especial: 57001-1290).



- A. Abertura do tubo exterior**
B. Indicador do nível do óleo (ferramenta especial: 57001-1290)

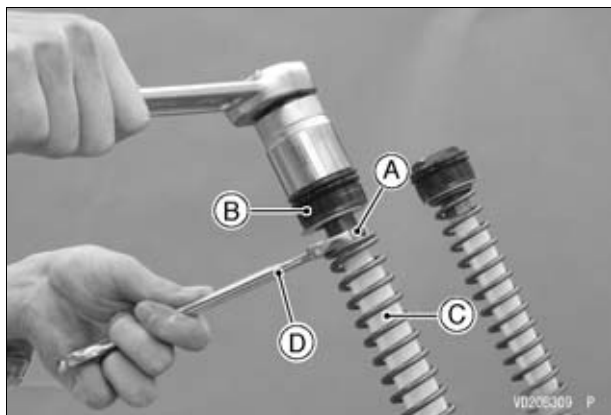
- Puxe o extrator de haste de compressão.
- Segure a haste de compressão com a mão e retire o extrator de haste de compressão.
- Instale a mola da forquilha e a base da mola da forquilha na mola da forquilha.
- Substitua ambas as juntas circulares do tampão superior por novas.



- A. Extrator de haste de compressão (ferramenta especial: 57001-1298)**
B. Mola da forquilha
C. Base da mola da forquilha
D. Junta circular

- Verifique a porca da forquilha dianteira no final da secção roscada, e fixe o tampão superior da forquilha dianteira na haste de compressão.
- Enquanto segura a porca da haste de compressão da forquilha dianteira, aperte-a com o binário especificado.

266 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Porca da haste de compressão da forquilha dianteira
- B. Tampão superior da forquilha dianteira
- C. Haste de compressão
- D. Chave

Binário de aperto

Porcas da haste de compressão da forquilha dianteira:
15 N m (1,5 kgf·m)

- Remova o descanso e suporte para aplicar carga no motociclo.
- Aperte o tampão superior da forquilha dianteira com o binário especificado.

Binário de aperto

Tampões superiores da forquilha dianteira:
28 N m (2,9 kgf·m)

- Monte o outro tubo da forquilha de forma idêntica à descrita anteriormente.
- Aperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores) com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores):
20 N m (2,0 kgf·m)

- Instale os protetores da forquilha dianteira de forma a que não toquem nos tubos exteriores da forquilha dianteira.
- Instale as peças retiradas.
- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto da manete da embraiagem e do acelerador.

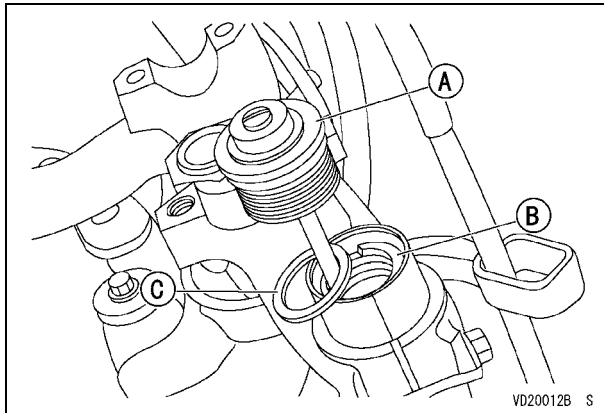
Ajuste do nível do óleo da forquilha (KX65C)

- Erga a roda dianteira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial).
- Retire a chapa de matrícula.
- Desaperte os parafusos superiores da forquilha.
- Remova o guidador retirando os parafusos da braçadeira do guidador.
- Remova o tampão superior da forquilha dianteira, a mola da forquilha e a base da mola da forquilha.

AVISO

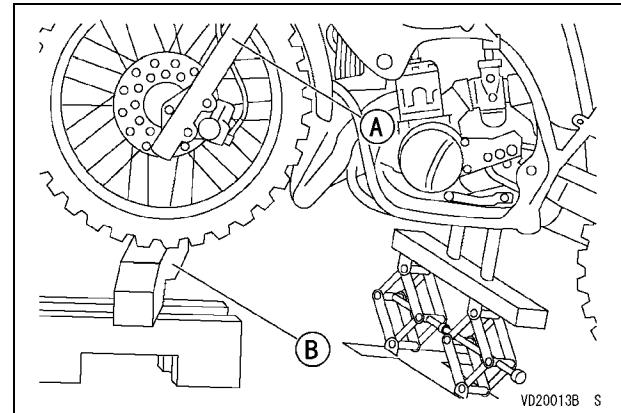
Os tampões superiores estão sob uma pressão de mola muito grande e podem saltar com muita força durante a manutenção. Tenha cuidado ao remover os tampões superiores. Use equipamento de proteção para os olhos e rosto.

- Verifique ambas as juntas circulares superiores e substitua-as se estiverem danificadas.



- A. Tampão superior**
- B. Mola da forquilha**
- C. Base da mola da forquilha**

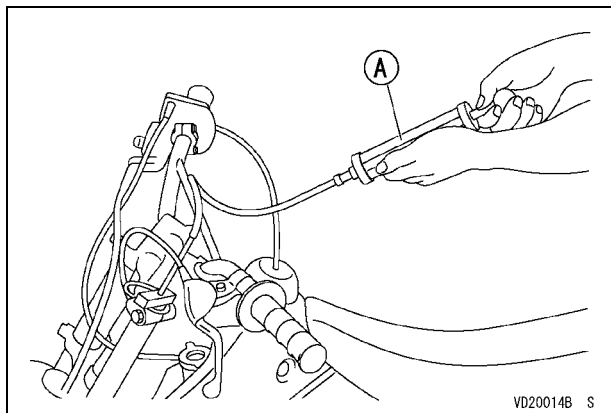
- Comprima lentamente até ao fim a forquilha dianteira puxando para cima os tubos exteriores utilizando um macaco ou outro meio adequado por debaixo da roda dianteira.
- Coloque uma bancada ou outro suporte adequado sob a roda dianteira.



- A. Tubos exteriores**
- B. Bancada**

268 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Com a forquilha nesta posição, ligue o indicador de nível de óleo (ferramenta especial) no topo do tubo da forquilha e meça a distância desde o topo do tubo interior até ao nível do óleo.



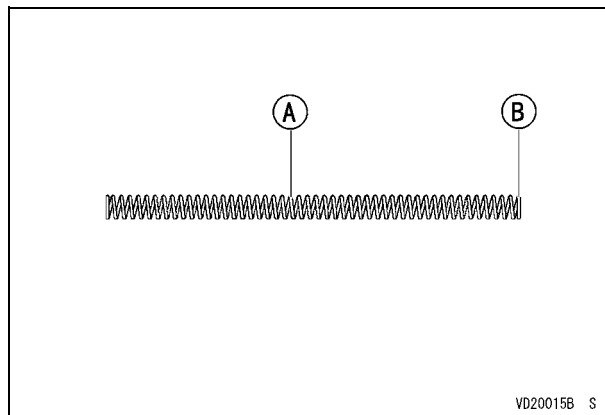
A. Indicador do nível do óleo (ferramenta especial: 57001-1290)

- Ajuste o nível do óleo da forquilha conforme necessário dentro da gama ajustável.

Óleo da suspensão

SS8 (1 l): N.º/P 44091-0007

- Instale a mola da forquilha com o lado mais fino voltado para baixo.



A. Mola da forquilha

B. Lado mais fino

- Instale o tampão superior e a base da mola da forquilha.
- Monte o outro tubo da forquilha de forma idêntica à descrita anteriormente.
- Aperte os parafusos da braçadeira da forquilha superior.
- Instale o guiador e aperte os parafusos da braçadeira.
- Verifique se o travão dianteiro funciona corretamente, sem arrastamento.
- Verifique o funcionamento correto da manete da embraiagem e do acelerador.
- Volte a instalar as peças retiradas.

Mudança do óleo da forquilha dianteira (KX252C/D)

- Limpe cuidadosamente a forquilha antes de desmontar.

OBSERVAÇÃO

Tome cuidado para não arranhar o tubo interior e para não danificar o guarda-pó. Evite riscar ou danificar o tubo interno ou o guarda-pó. Utilize um detergente suave e limpe a sujeira com uma esponja e muita água.

- Retire a chapa de matrícula (consulte a secção Direção).
- Desaperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores).



A. Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores)

270 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

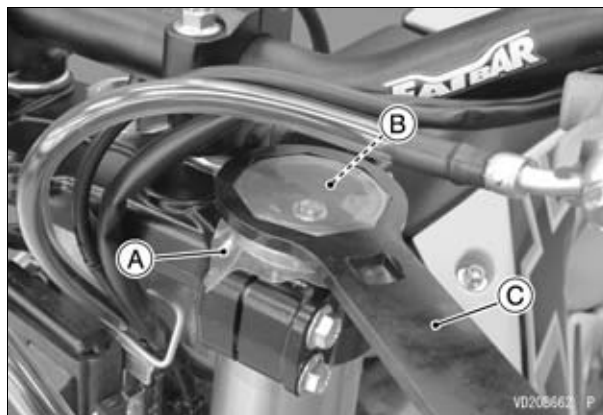
NOTA

○ *Defina o amortecimento no ressalto e na compressão com as definições mais suaves antes de desmontar para evitar que a agulha dos afinadores amortença. Registe a definição antes de rodar o afinador.*

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Desaperte o tampão superior da forquilha dianteira com a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653).

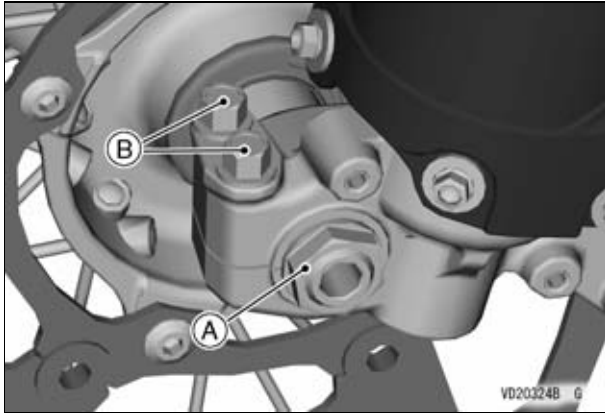
NOTA

○ *Não retire o tampão superior.*



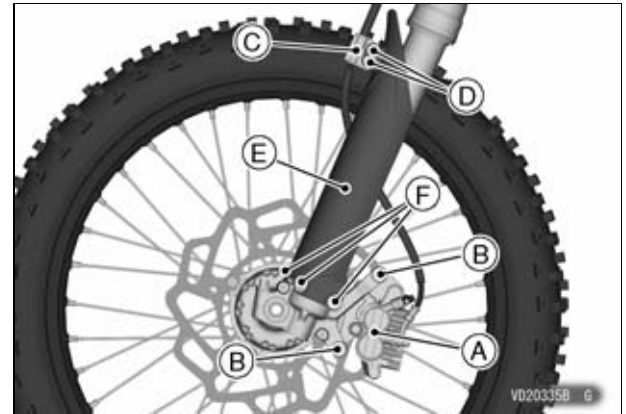
- A. Saco de plástico
- B. Tampão superior da forquilha dianteira
- C. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

- Suporte o motociciclo utilizando um macaco (ferramenta especial: 57001-1238) e acessório (ferramenta especial: 57001-1608).
- Desaperte a porca do eixo dianteiro e depois desaperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo.



- A. Porca do eixo dianteiro
- B. Parafusos do eixo dianteiro esquerdo (desapertar)

- Retire a pinça do travão da perna da forquilha a ser removida e descanse a pinça em algum tipo de suporte, de forma que não balance.
- Introduza uma cunha de madeira entre as pastilhas do travão de disco. Assim evita que se desloquem da posição correta, no caso de a manete do travão ser operada acidentalmente.
- Retire as braçadeiras do tubo do travão e os protetores de ambas as forquilhas.



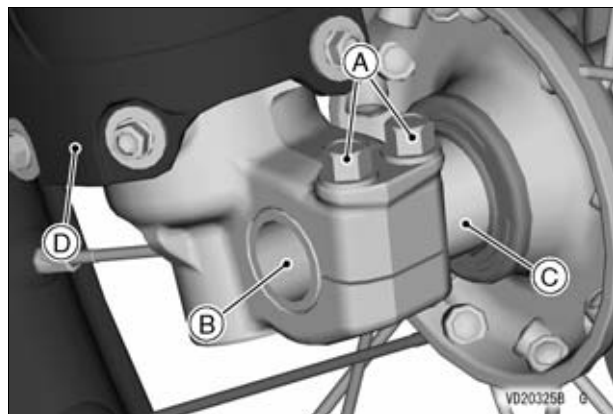
- A. Pinça de travão
- B. Parafusos de montagem da pinça do travão dianteiro
- C. Braçadeiras do tubo do travão
- D. Parafusos de montagem das braçadeiras do tubo do travão
- E. Protetor da forquilha
- F. Parafusos de montagem dos protetores das forquilhas

272 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Desaperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro superior.
- Usar um macaco para levantar a roda da frente do chão.
- Retire o eixo e puxe a roda. Retire a manga de cada lado do cubo dianteiro.

OBSERVAÇÃO

Não deite a roda no chão com o disco virado para baixo. Pode danificar ou contorcer o disco. Coloque os blocos sob a roda de forma a que o disco não toque no chão.



- A. Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito (desapertar)
- B. Eixo dianteiro
- C. Manga
- D. Protetor da forquilha

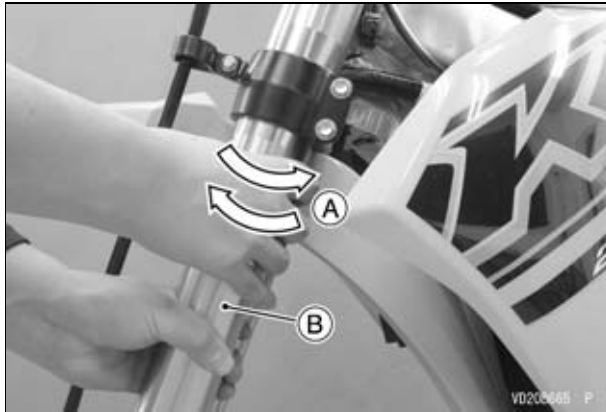
- Desaperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferiores).



- A. Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferior)

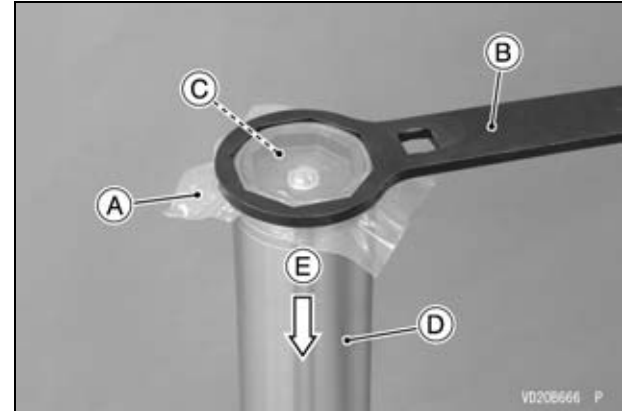
MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES 273

- Retire a forquilha dianteira, puxando-a para baixo enquanto roda.



- A. Puxar para baixo enquanto roda.
- B. Forquilha da suspensão dianteira

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Utilizando a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653), retire o tampão superior da forquilha do tubo exterior e deslize lentamente o tubo exterior para fora.



- A. Saco de plástico
- B. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)
- C. Tampão superior da forquilha dianteira
- D. Tubo exterior
- E. Deslizar

- Coloque um recipiente sob a forquilha dianteira e drene o óleo da forquilha.

NOTA

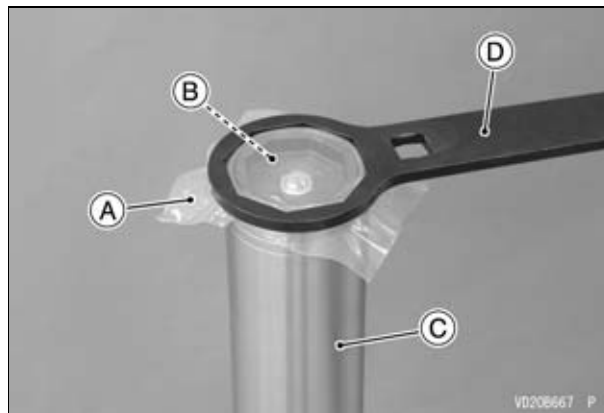
- *Bombeie o tubo da forquilha várias vezes para descarregar o óleo da forquilha.*

274 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



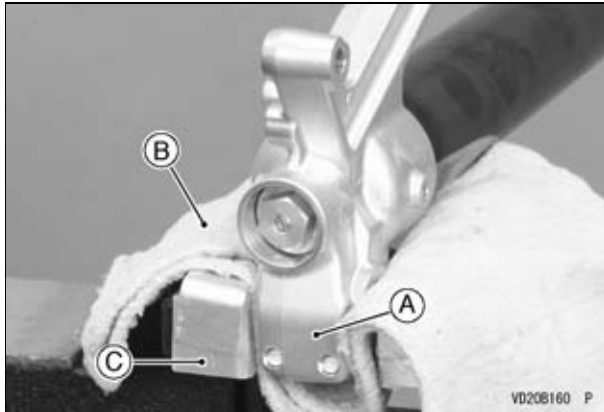
A. Óleo de forquilha

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Levante o tubo exterior e instale temporariamente o tampão superior da forquilha no tubo exterior utilizando a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653).



- A. Saco de plástico
- B. Tampão superior da forquilha dianteira
- C. Tubo exterior
- D. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

- Proteja o suporte do eixo com um trapo grosso e segure-o com um torno.



- A. Suporte do eixo
- B. Proteger
- C. Torno

AVISO

**Apertar demasiado o suporte do eixo pode danificá-lo e afetar a estabilidade durante a condução.
Não aperte demasiado o suporte do eixo.**

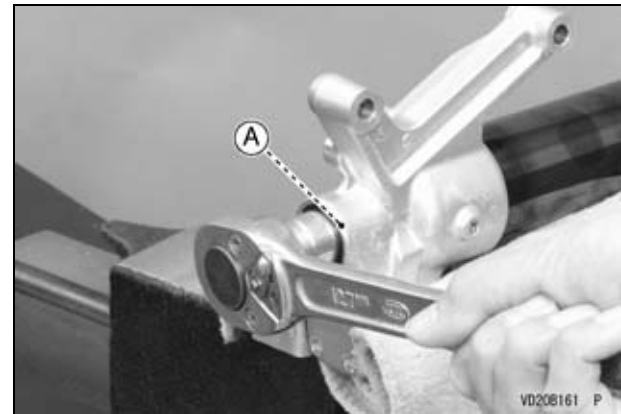
NOTA

- *Proteja o suporte do eixo com um mordente de metal macio ou pano robusto quando utilizar um torno.*

- Desaperte completamente a unidade do afinador.

NOTA

- *Ao remover a unidade do afinador, não utilize uma chave de impacto para a desapertar à força.*



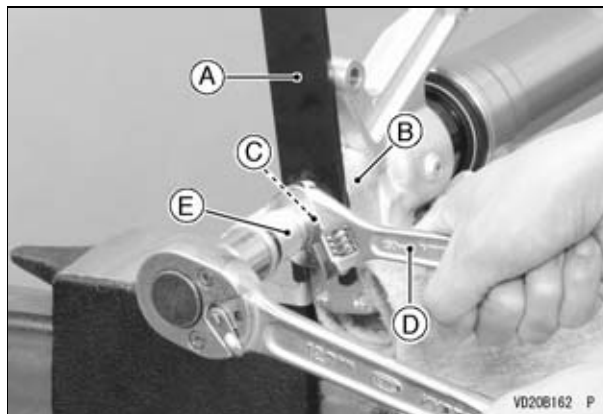
A. Unidade do afinador

- Comprima o tubo exterior à mão e instale a chave de vela superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653) entre a parte inferior do suporte do eixo e a porca de bloqueio.

AVISO

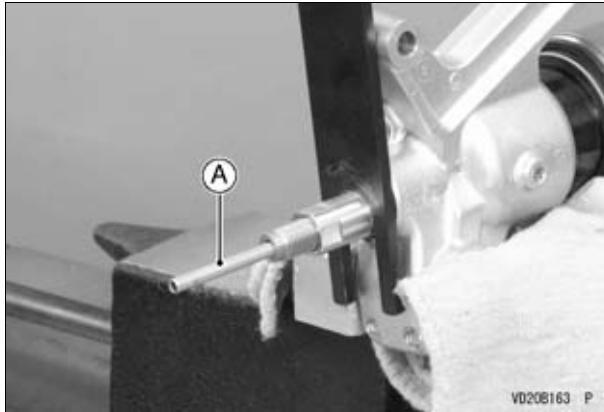
A mola da forquilha aplica uma pressão na unidade do afinador e pode ejetar a ferramenta especial com muita força se a ferramenta não for colocada adequada e firmemente. Certifique-se de que a ferramenta está completamente em posição como mostrado na foto, e mantenha os dedos afastados para não os prender entre a ferramenta, a unidade do afinador e o suporte do eixo.

- Segure a porca de bloqueio com uma chave e retire a unidade do afinador.



- A. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)
- B. Parte inferior do suporte do eixo
- C. Porca de bloqueio
- D. Chave
- E. Unidade do afinador

- Retire a haste de compressão.



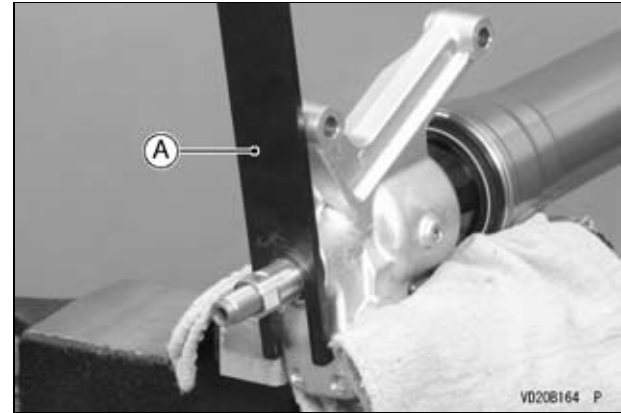
A. Haste de compressão

- Com o tubo exterior comprimido à mão, retire a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653).

OBSERVAÇÃO

Se retirar a porca de bloqueio e empurrar o enroscado do pé da biela para o interior da unidade de cilindro danifica o vedante de óleo. Não retire a porca de bloqueio do pé da biela.

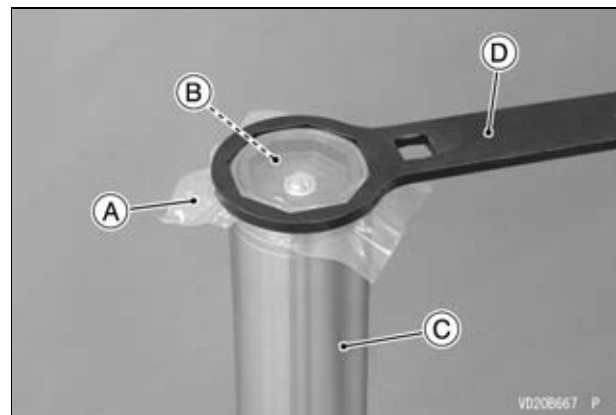
Tenha cuidado com a força de reação da mola da forquilha quando remover a chave de vela superior. Segure bem a unidade do cilindro, de forma a que a porca de bloqueio não danifique o tubo da forquilha.



A. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

278 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire o tubo da forquilha do torno.
- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Retire o tampão superior da forquilha dianteira com a chave de tampão superior (ferramenta especial: 57001-1653).

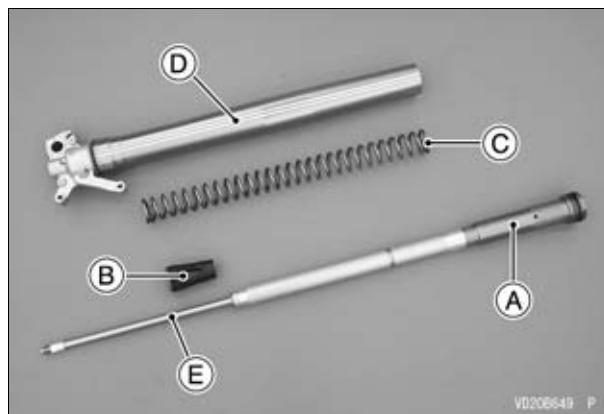


- A. Saco de plástico
- B. Tampão superior da forquilha dianteira
- C. Tubo exterior
- D. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

- Retire a unidade do cilindro, a manga e a mola da forquilha do tubo exterior.

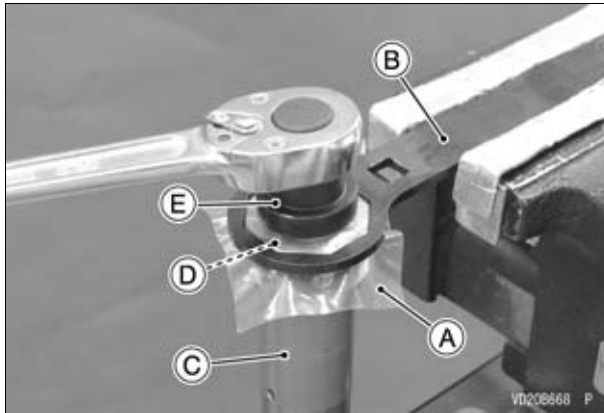
OBSERVAÇÃO

Se desmontar a unidade do cilindro pode ter problemas. Não desmonte a unidade do cilindro.



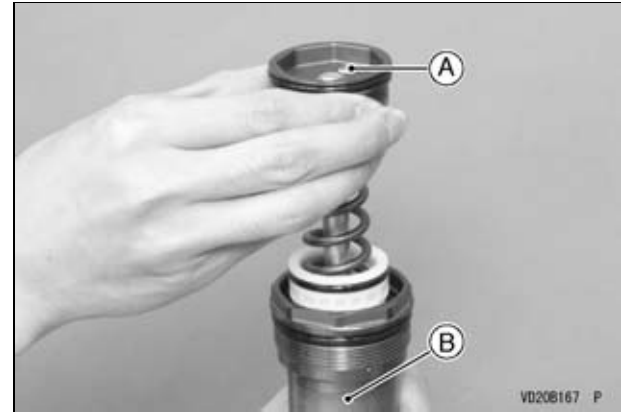
- A. Unidade do cilindro
- B. Manga
- C. Mola da forquilha
- D. Tubo exterior
- E. Pé da biela

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Fixe a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653) com um torno e seque a unidade do cilindro com a chave de tampão superior.
- Desaperte completamente o conjunto da válvula da base com a chave de tampão superior, 36 mm (ferramenta especial: 57001-1705).



- A. Saco de plástico
- B. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)
- C. Unidade do cilindro
- D. Unidade da válvula da base
- E. Chave de tampão superior, 36 mm (ferramenta especial: 57001-1705)

- Retire a unidade da válvula da base da unidade do cilindro.



- A. Unidade da válvula da base
- B. Unidade do cilindro

NOTA

- *Comprima lentamente o pé da biela até parar, de forma a que a unidade da válvula da base possa ser facilmente removida.*

OBSERVAÇÃO

Se desmontar a unidade da válvula da base pode ter problemas. Não desmonte a unidade da válvula da base.

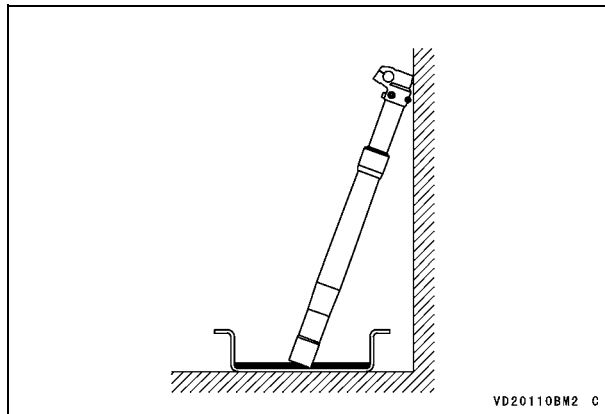
280 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Drene o óleo da forquilha da unidade do cilindro, bombeando o pé da biela várias vezes.



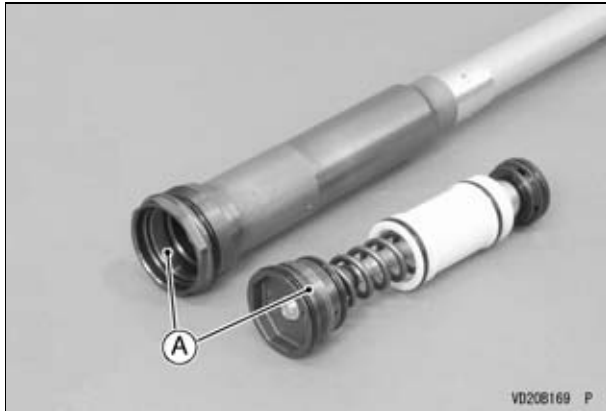
A. Óleo de forquilha
B. Unidade do cilindro

- Segure a forquilha dianteira na posição invertida durante mais de 20 minutos para permitir que o óleo da forquilha se esgote completamente.



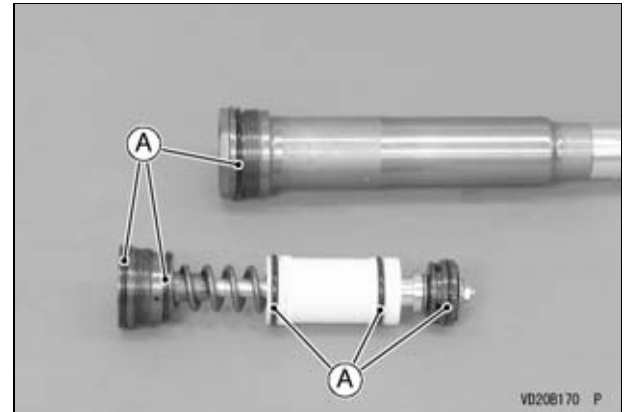
MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES 281

- Limpe o enroscado da unidade do cilindro e da unidade da válvula da base.



A. Enroscado

- Substitua a anilha da unidade da válvula da base e da unidade do cilindro por outras novas.
- Aplique óleo de forquilha específico nas juntas circulares no conjunto da válvula da base.



A. Juntas circulares

- Com o pé da biela completamente comprimido, verta a quantidade especificada de óleo da forquilha.

NOTA

- *Aplique uma camada sobre os dois orifícios de óleo para prevenir fugas de óleo.*

282 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Óleo de forquilha
- B. Orifícios do óleo
- C. Unidade do cilindro

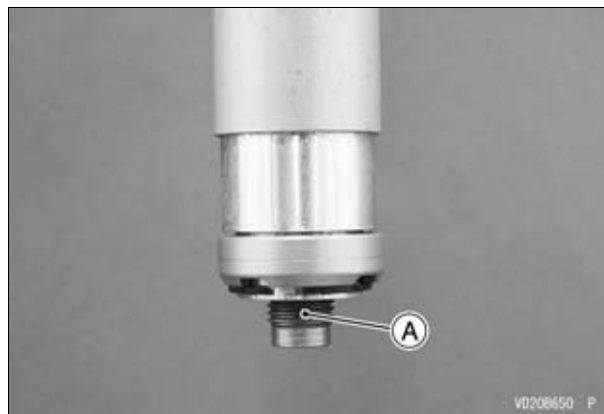
Óleo da suspensão

KHL15-11 (1L): N.º/P 44091-0020
KHL15-11 (4L): N.º/P 44091-0021

Quantidade standard de óleo de forquilha (unidade do cilindro)

211 ml

- Bombeie o pé da biela lentamente várias vezes para expelir o ar.
- Mantenha o pé da biela imobilizado e na posição de compressão total.



A. Posição de compressão

- Instale suavemente a unidade da válvula da base na unidade do cilindro.



- A. Unidade da válvula da base
- B. Unidade do cilindro

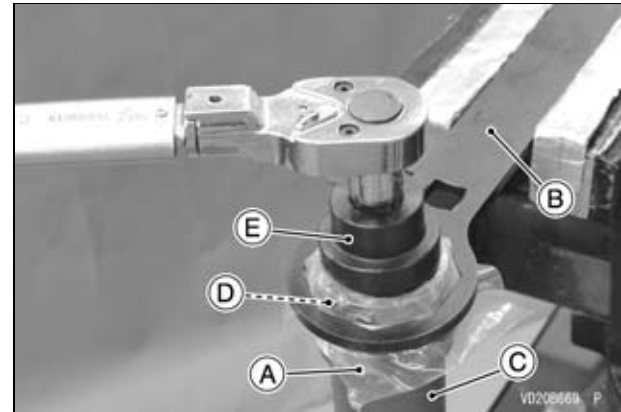
NOTA

- Aplique uma camada sobre os dois orifícios de óleo para prevenir fugas de óleo.
- Aparafuse a unidade da válvula da base à unidade do cilindro quando o pé da biela estiver esticado.

NOTA

- Quando for difícil aparafusar no conjunto da válvula da base, puxe o pé da biela um pouco para baixo.

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Segure a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653) com um torno.
- Segurando a unidade do cilindro com uma chave de tampão superior, 36 mm (ferramenta especial: 57001-1705), aperte a unidade da válvula da base ao binário especificado.



- A. Saco de plástico
- B. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)
- C. Unidade do cilindro
- D. Unidade da válvula da base
- E. Chave de tampão superior, 36 mm (ferramenta especial: 57001-1705)

284 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Binário de aperto

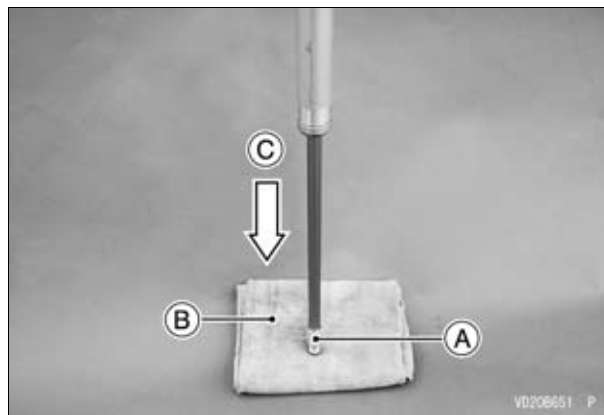
Conjunto da válvula da base:
27,5 N·m (2,80 kgf·m)

NOTA

- Verifique se a porca de bloqueio está completamente apertada no pé da biela.
- Proteja a extremidade do pé da biela com um pano robusto para evitar danos à forquilha.
- Descarregue o óleo da unidade do cilindro bombeando o pé da biela no curso máximo.

OBSERVAÇÃO

Tenha cuidado para não dobrar ou danificar o pé da biela quando o pé da biela está em ciclo. Tenha cuidado na manutenção porque o óleo sai do orifício do óleo da unidade do cilindro.



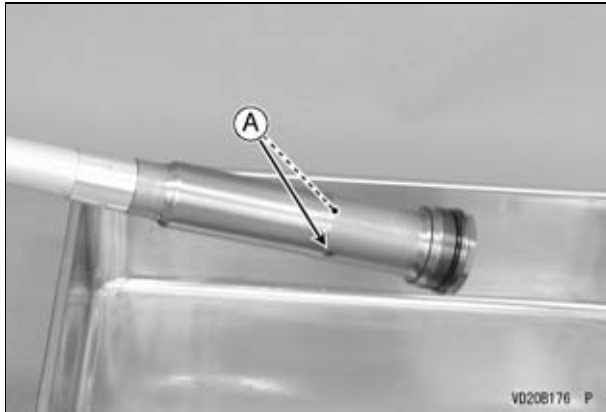
- A. Extremidade do pé da biela
- B. Pano robusto
- C. Bombear o pistão.

NOTA

- Verifique se existem danos na superfície deslizante do pé da biela.
- Aplique óleo da forquilha na superfície deslizante do pé da biela.

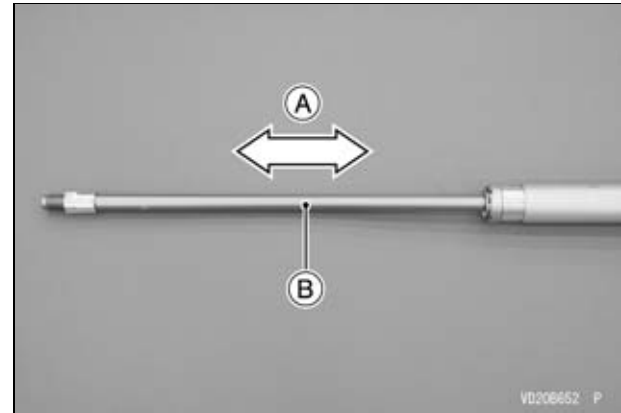
MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES 285

- Drene o óleo extra dos orifícios do óleo da unidade do cilindro.



A. Orifícios do óleo

- Com a unidade do cilindro na posição horizontal, deslize o pé da biela à mão para verificar se funciona devidamente.
- Se o pé da biela não estiver estendido, retire a unidade da válvula da base e realize a purga de ar (despeje a quantidade especificada de óleo da forquilha e despeje o excesso de óleo).



A. Deslizar o pé da biela

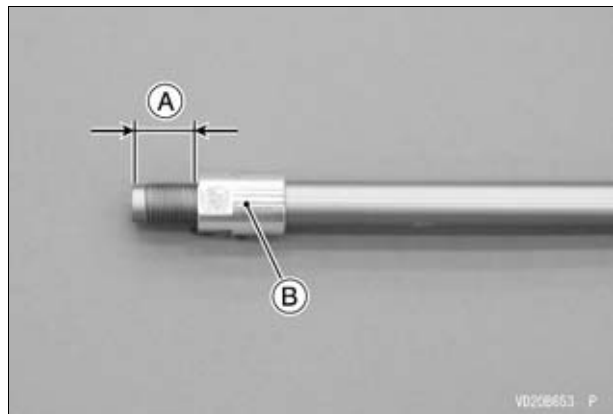
B. Pé da biela

OBSERVAÇÃO

Tenha cuidado para não dobrar ou danificar o pé da biela quando o pé da biela está em ciclo.

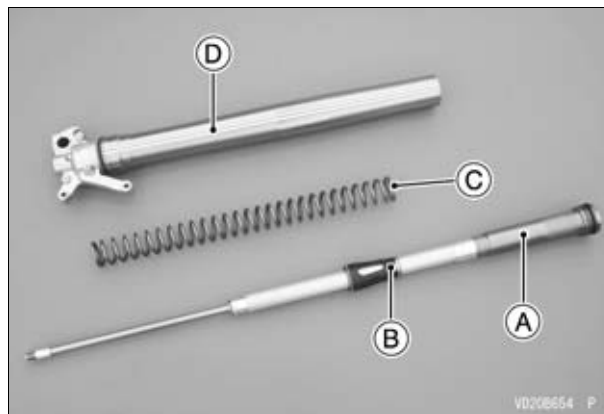
286 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Certifique-se de que cerca de 16 mm do enroscado do pé da biela estão expostos da porca de bloqueio.



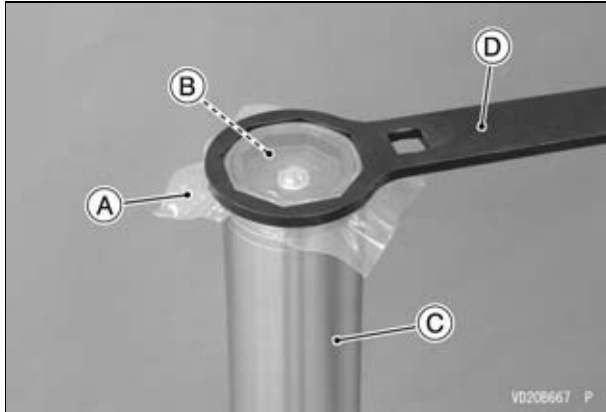
- A. 16 mm
- B. Porca de bloqueio

- Limpe completamente o óleo da forquilha da mola e da unidade do cilindro.
- Introduza a mola, a manga e a unidade do cilindro no tubo exterior.



- A. Unidade do cilindro
- B. Manga
- C. Mola da forquilha
- D. Tubo exterior

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Aperte temporariamente o tampão superior da forquilha dianteira utilizando a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653).



- A. Saco de plástico
- B. Tampão superior da forquilha dianteira
- C. Tubo exterior
- D. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

- Prenda o suporte do eixo com um torno.

NOTA

- *Proteja o suporte do eixo com um mordente de metal macio ou pano robusto quando utilizar um torno.*

⚠ AVISO

**Apertar demasiado o suporte do eixo pode danificá-lo e afetar a estabilidade durante a condução.
Não aperte demasiado o suporte do eixo.**

- Comprima o tubo exterior à mão e instale a chave de vela superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653) entre a parte inferior do suporte do eixo e a porca de bloqueio.

⚠ AVISO

A mola da forquilha aplica uma pressão na unidade do afinador e pode ejetar a ferramenta especial com muita força se a ferramenta não for colocada adequada e firmemente. Certifique-se de que a ferramenta está completamente em posição como mostrado na foto, e mantenha os dedos afastados para não os prender entre a ferramenta, a unidade do afinador e o suporte do eixo.

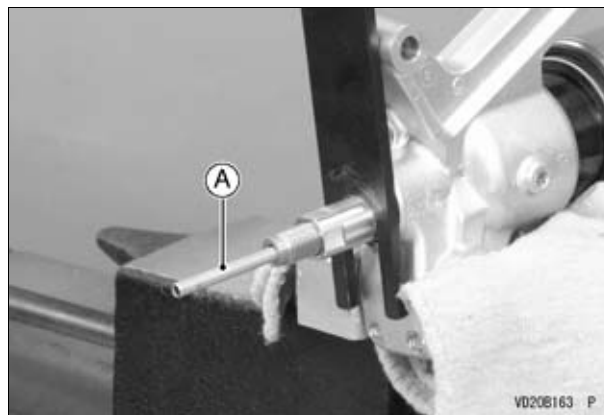


A. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

- Introduza a haste de compressão no pé da biela.

NOTA

- *Verifique a instalação da haste de compressão, rodando a haste de compressão.*

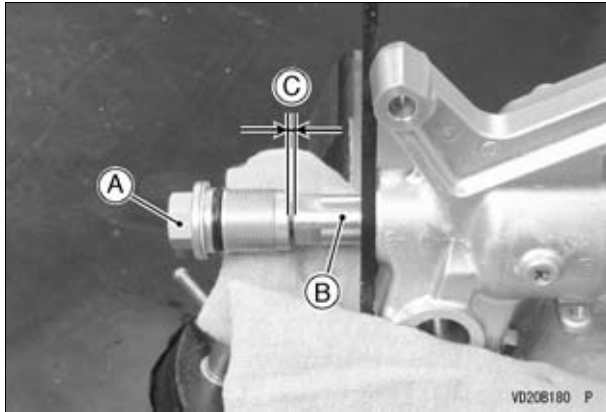


A. Haste de compressão

- Substitua a anilha da unidade do afinador por outra nova e aplique óleo da forquilha específico na anilha.
- Rode lentamente a unidade do afinador no sentido dos ponteiros do relógio até sentir resistência e verifique se o espaço entre a porca de bloqueio e a unidade do afinador é superior a 1 mm.
- Rode a porca de bloqueio no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até entrar em contacto com a unidade do afinador.
- Com a porca de bloqueio mantida imóvel com uma chave, aperte a unidade do afinador com o binário especificado.

Binário de aperto

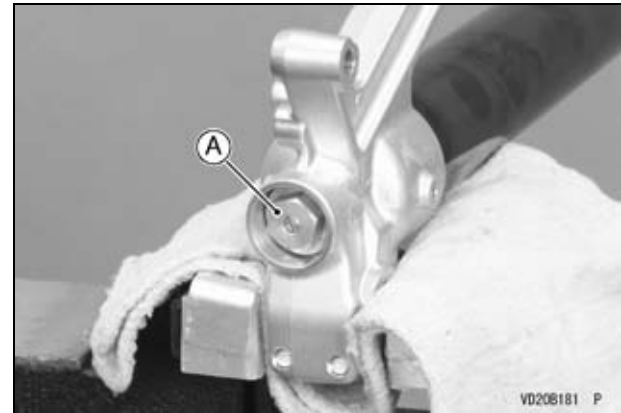
Porca de bloqueio da unidade do afinador:
28,5 N·m (2,91 kgf·m)



- A. Unidade do afinador**
- B. Porca de bloqueio**
- C. Mais do que 1 mm**

- Com o tubo exterior comprimido à mão, retire a chave de vela superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653).
- Aplique um agente de bloqueio não permanente nas secções roscadas de uma unidade do afinador.

- Aperte a unidade do afinador de acordo com o binário especificado.



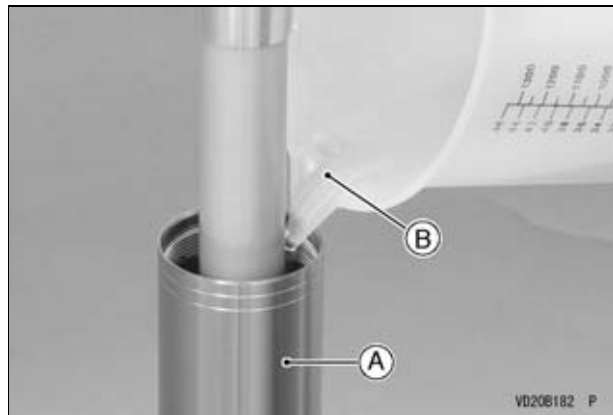
A. Unidade do afinador

Binário de aperto

Unidade do afinador:
55 N·m (5,6 kgf·m)

290 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Utilizando a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653), retire o tampão superior da forquilha do tubo exterior e deslize lentamente o tubo exterior para fora.
- Deite a quantidade especificada de óleo da forquilha no tubo exterior (consulte a secção da Suspensão dianteira no capítulo “MAINTENANCE AND ADJUSTMENT” do Manual do proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo).



- A. Tubo exterior
- B. Óleo de forquilha

OBSERVAÇÃO

Certifique-se de que a quantidade do óleo é idêntica em ambos os tubos da forquilha.

Óleo da suspensão

KHL15-11 (1L): N.º/P 44091-0020
KHL15-11 (4L): N.º/P 44091-0021

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Levante o tubo exterior e instale temporariamente o tampão superior da forquilha no tubo exterior utilizando a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653).
- Instale as forquilhas dianteiras no motociclo.
- Aperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferiores) aplicando o binário de aperto especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferiores):
23 N m (2,3 kgf·m)

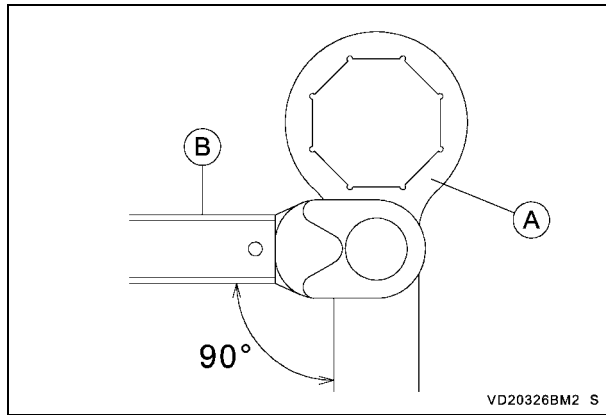
NOTA

- *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

- Coloque um saco de plástico sobre o tampão superior para o proteger.
- Aperte o tampão superior da forquilha dianteira utilizando a chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653) com o binário especificado.

NOTA

- *Para obter o torque de aperto correto com a chave dinamómetro, instale a ferramenta especial como mostrado.*



A. Chave de tampão superior, 49 mm (ferramenta especial: 57001-1653)

B. Chave dinamométrica

Binário de aperto

Tampão superior da forquilha dianteira:
45 N·m (4,6 kgf·m)

- Aperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores) ao binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores):
23 N·m (2,3 kgf·m)

NOTA

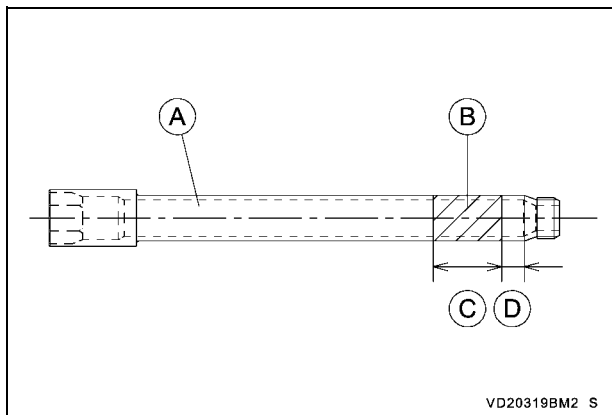
- *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*
- Instale a pinça do travão na perna da forquilha e, em seguida, aperte os parafusos de montagem da pinça do travão dianteiro com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos de montagem da pinça do travão dianteiro:
25 N·m (2,5 kgf·m)

- Retire a cunha de madeira de entre as pastilhas do travão de disco.
- Aplique um lubrificante nos vedantes de óleo da roda.
- Instale as mangas no lado esquerdo e direito do cubo.
- Coloque a unidade da roda dianteira entre os tubos da forquilha e introduza o disco do travão dianteiro nas placas do travão dianteiro.
- Aplique uma camada fina de lubrificante no eixo dianteiro para prevenção de ferrugem.

292 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Eixo dianteiro
- B. Lubrificante
- C. Aproximadamente 30 mm
- D. Aproximadamente 10 mm

NOTA

- Não aplique lubrificante nas roscas do eixo.
- Introduza o eixo dianteiro pelo lado direito do motociclo.
- Aperte a porca do eixo da roda dianteira, aplicando o binário especificado.

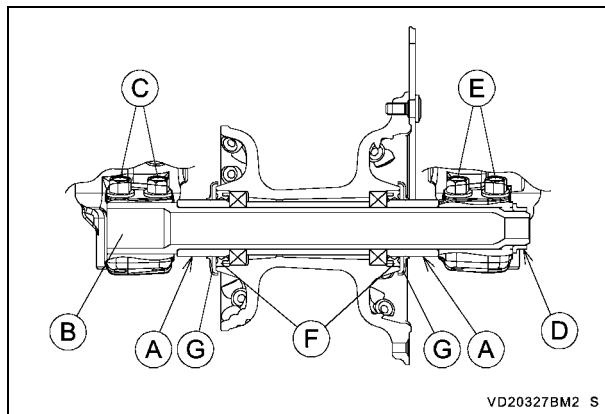
Binário de aperto

Porca do eixo dianteiro:
80 N m (8,2 kgf·m)

- Aperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo:
23 N m (2,3 kgf·m)



- A. Mangas
- B. Eixo dianteiro
- C. Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito
- D. Porca do eixo dianteiro
- E. Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo
- F. Vedante de óleo
- G. Tampas

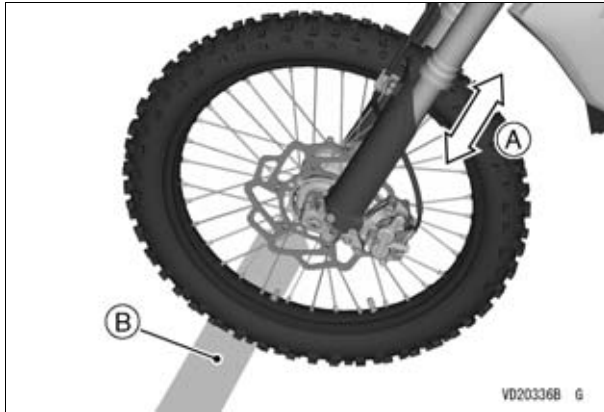
NOTA

- Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.

- Retire o macaco e o acessório.
- Volte a instalar as peças retiradas.
- Antes de apertar as porcas de braçadeira no tubo da forquilha direita, bombeie as forquilhas para cima e para baixo 4 ou 5 vezes para permitir que o tubo da forquilha direita encontre uma posição neutra no eixo dianteiro.

NOTA

- Não aplique o travão dianteiro durante este processo para evitar que o motociclo ande para a frente. Coloque um bloco à frente da roda para evitar que se mova.



- A. Bombear para cima e para baixo
- B. Bloco

- Aperte as porcas de bloqueio do eixo direito aplicando o binário de aperto especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito:
23 N m (2,3 kgf·m)

NOTA

- Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.
- Verifique se o travão dianteiro tem um bom poder de travagem e não se atrasa.

AVISO

Após o serviço, leva várias aplicações da manete do travão antes que as pastilhas do travão contactem o disco, o que poderia aumentar a distância de paragem e provocar um acidente, resultando em ferimentos ou morte. Não tente conduzir o motociclo até que seja obtida uma manete de travão firme pela aplicação da manete até que as pastilhas fiquem contra o disco.

- Ajuste os afinadores de força dos amortecedores na compressão e no ressalto.

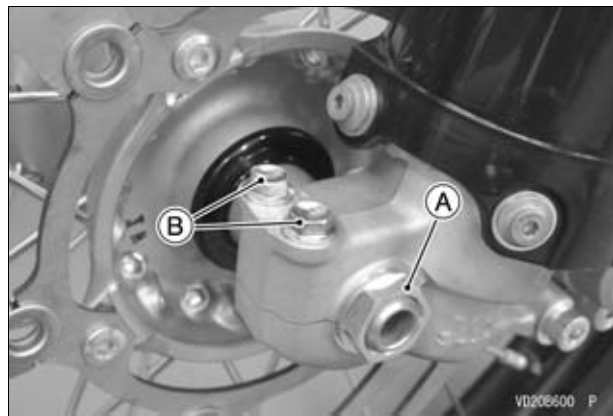
Mudança do óleo da forquilha dianteira (KX450J/K)

- Limpe cuidadosamente a forquilha antes de desmontar.

OBSERVAÇÃO

Tome cuidado para não arranhar o tubo interior e para não danificar o guarda-pó. Evite riscar ou danificar o tubo interno ou o guarda-pó. Utilize um detergente suave e limpe a sujeira com uma esponja e muita água.

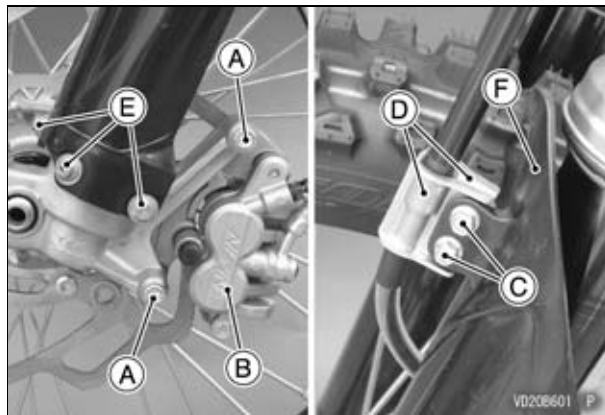
- Desaperte a porca do eixo dianteiro e depois desaperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo.



- A. Porca do eixo dianteiro**
- B. Parafusos do eixo dianteiro esquerdo (desapertar)**

- Retire a pinça do travão da perna da forquilha e descanse a pinça em algum tipo de suporte, de forma que não balance.

- Introduza uma cunha de madeira entre as pastilhas do travão de disco. Assim evita que se desloquem da posição correta, no caso de a manete do travão ser operada acidentalmente.
- Retire as braçadeiras do tubo do travão e os protetores de ambas as forquilhas.

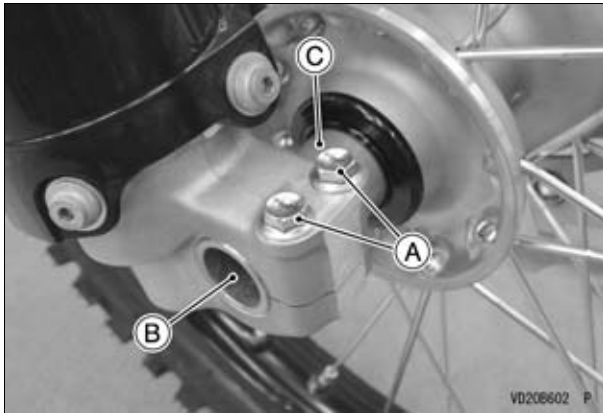


- A. Parafusos de montagem da pinça do travão**
- B. Pinça de travão**
- C. Parafusos das braçadeiras do tubo do travão**
- D. Braçadeiras do tubo do travão**
- E. Parafusos do protetor da forquilha**
- F. Protetor da forquilha**

- Desaperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro superior.
- Coloque o motociclo num descanso de forma que a roda dianteira fique no ar.
- Retire o eixo e puxe a roda. Retire a manga de cada lado do cubo dianteiro.

OBSERVAÇÃO

Não deite a roda no chão com o disco virado para baixo. Pode danificar ou contorcer o disco. Coloque os blocos sob a roda de forma a que o disco não toque no chão.



A. Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito (desapertar)

B. Eixo dianteiro

C. Manga

- Retire a chapa de matrícula (consulte a secção Direção).
- Desaperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores).



A. Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores)

NOTA

○ Defina o amortecimento no ressalto e na compressão com as definições mais suaves antes de desmontar para minimizar as forças de amortecimento que podem dificultar a desmontagem. Registe a definição antes de rodar o afinador.

- Desaperte a unidade do cilindro com a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).

NOTA

○ Não retire a unidade do cilindro.

296 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Unidade do cilindro

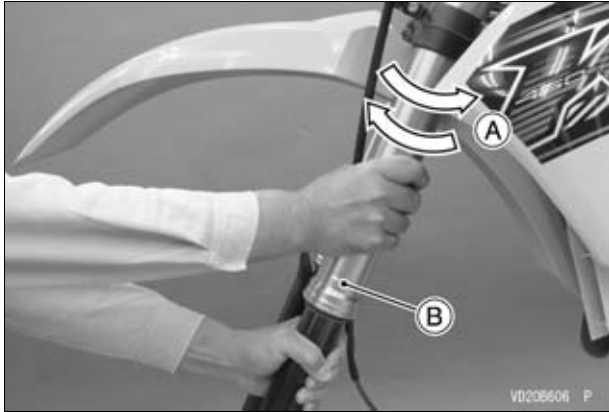
B. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

- Desaperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferiores).



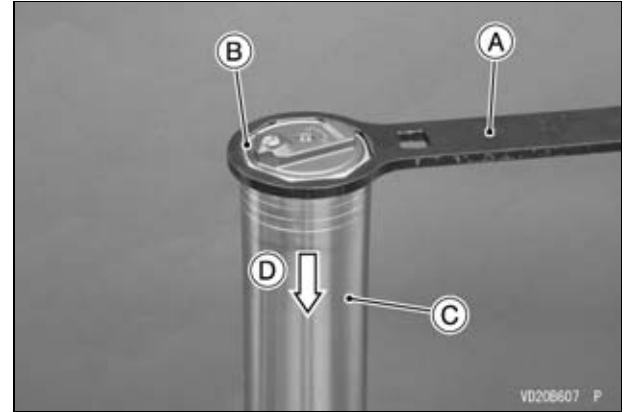
A. Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferior)

- Retire a forquilha dianteira, puxando-a para baixo enquando roda.



- A. Puxar para baixo enquanto roda.**
- B. Forquilha da suspensão dianteira**

- Utilizando a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645), retire a unidade do cilindro do tubo exterior e deslize lentamente o tubo exterior para fora.



- A. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)**
- B. Unidade do cilindro**
- C. Tubo exterior**
- D. Deslizar**

- Coloque um recetáculo sob a forquilha dianteira e drene o óleo da forquilha.

NOTA

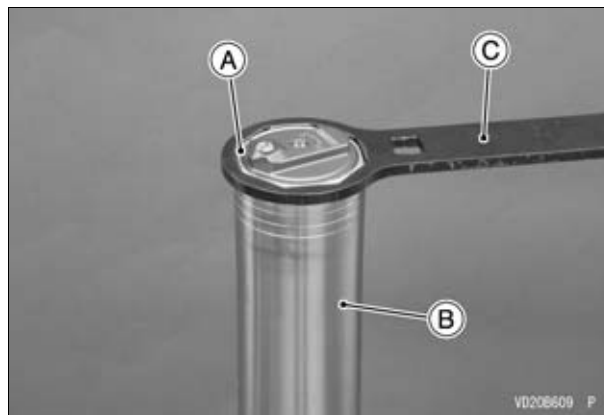
- *Bombeie o tubo exterior várias vezes para drenar o óleo da forquilha.*

298 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Óleo de forquilha

- Instale temporariamente a unidade do cilindro no tubo exterior utilizando a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).



A. Unidade do cilindro

B. Tubo exterior

C. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

- Segure o suporte do eixo com um torno.

AVISO

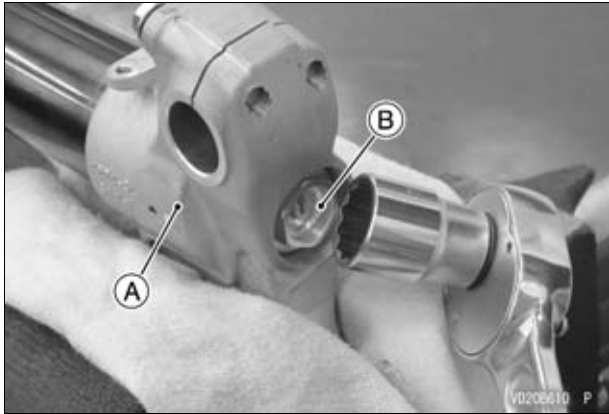
Apertar demasiado o suporte do eixo pode danificá-lo e afetar a estabilidade durante a condução. Não aperte demasiado o suporte do eixo.

NOTA

- *Proteja o suporte do eixo com um pano robusto quando utilizar um torno.*
- Desaperte completamente a unidade do afinador.

NOTA

○ Ao remover a unidade do afinador, não utilize uma chave de impacto para a desapertar à força.



- A. Suporte do eixo**
- B. Unidade do afinador**

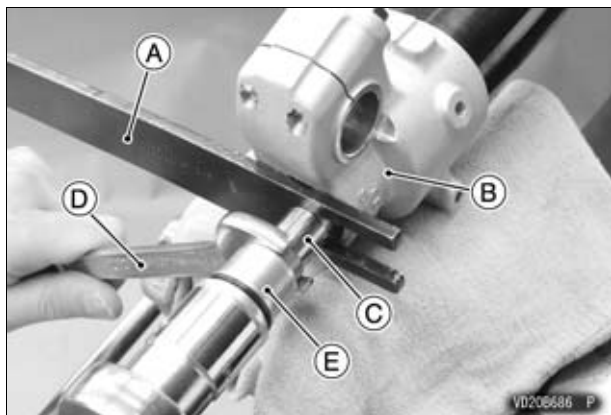
- Comprima o tubo exterior à mão e instale a chave de vela superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645) entre a parte inferior do suporte do eixo e a porca de bloqueio.

⚠ AVISO

A mola da forquilha aplica uma pressão na unidade do afinador e pode ejetar a ferramenta especial com muita força se a ferramenta não for colocada adequada e firmemente. Certifique-se de que a ferramenta está completamente em posição como mostrado na foto, e mantenha os dedos afastados para não os prender entre a ferramenta, a unidade do afinador e o suporte do eixo.

- Segure a porca de bloqueio com uma chave e retire a unidade do afinador.

300 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)
- B. Parte inferior do suporte do eixo
- C. Porca de bloqueio
- D. Chave
- E. Unidade do afinador

- Retire a haste de compressão.



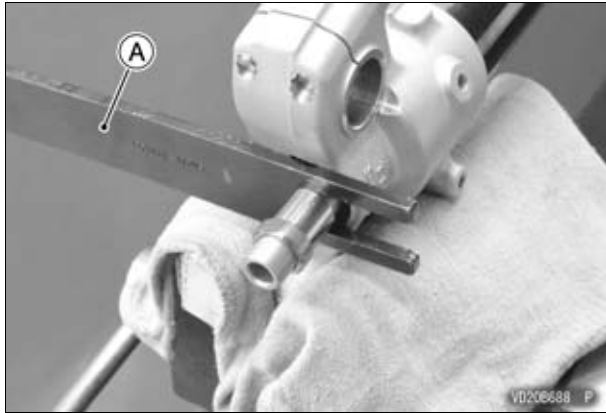
- A. Haste de compressão

- Com o tubo exterior comprimido à mão, retire a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).

OBSERVAÇÃO

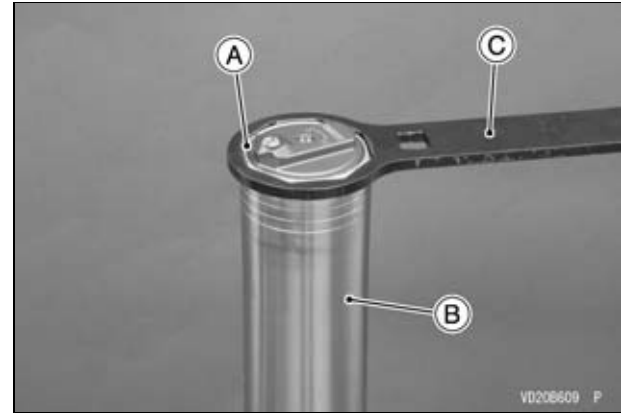
Se retirar a porca de bloqueio e empurrar o enroscado do pé da biela para o interior da unidade de cilindro danifica o vedante de óleo. Não retire a porca de bloqueio do pé da biela.

Tenha cuidado com a força de reação da mola da forquilha quando remover a chave de vela superior. Segure bem a unidade do cilindro, de forma a que a porca de bloqueio não danifique o tubo da forquilha.



A. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

- Retire o tubo da forquilha do torno.
- Retire a unidade do cilindro com a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).



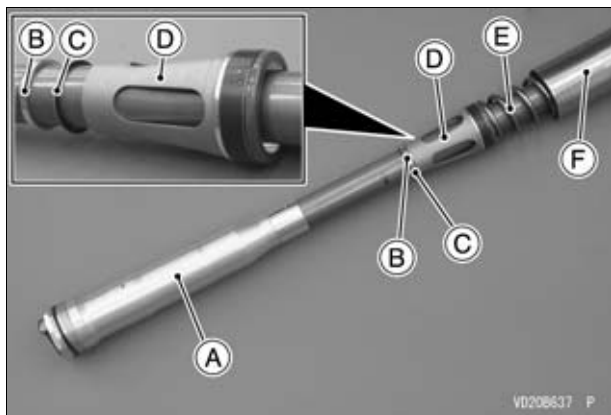
A. Unidade do cilindro
B. Tubo exterior
C. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

- Retire a unidade do cilindro, espaçador, anilha, manga e mola do tubo exterior.

OBSERVAÇÃO

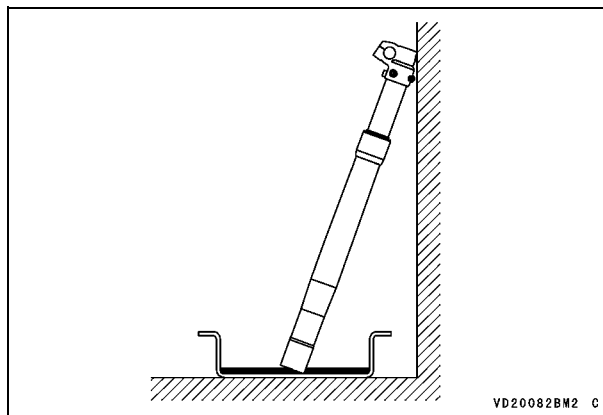
Não toque o pé da biela no tubo exterior. O pé da biela pode ser danificado.

302 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

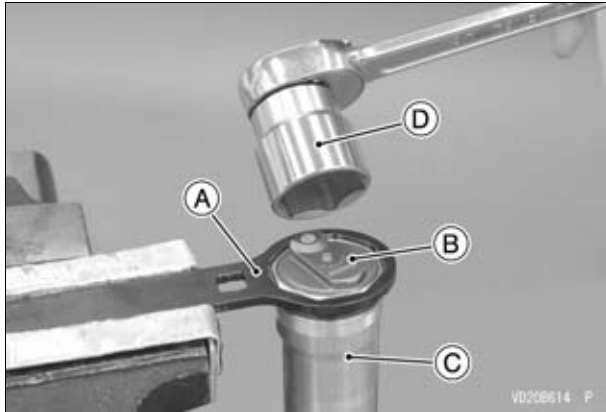


- A. Unidade do cilindro**
- B. Espaçoador**
- C. Anilha**
- D. Manga**
- E. Mola**
- F. Tubo exterior**

- Segure a forquilha dianteira na posição invertida durante mais de 20 minutos para permitir que o óleo da forquilha se esgote completamente.



- Segurando a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645) com um torno, desaperte o conjunto da válvula da base na unidade do cilindro com uma chave de caixa.

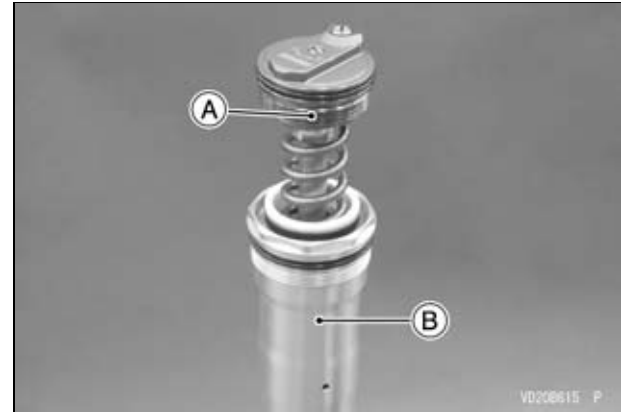


- A. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)
- B. Unidade da válvula da base
- C. Unidade do cilindro
- D. Chave de caixa

- Retire a unidade da válvula da base da unidade do cilindro.

OBSERVAÇÃO

Tenha cuidado para não danificar os casquilhos da unidade da válvula da base.



- A. Unidade da válvula da base
- B. Unidade do cilindro

NOTA

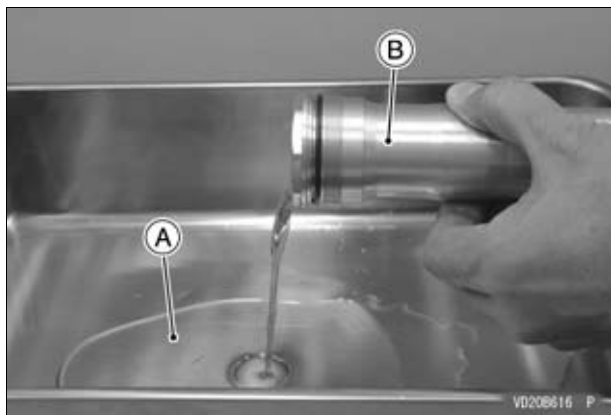
- Comprima lentamente o pé da biela até parar, de forma a que a unidade da válvula da base possa ser facilmente removida.

OBSERVAÇÃO

Se desmontar a unidade da válvula da base pode ter problemas. Não desmonte a unidade da válvula da base.

- Drene o óleo da forquilha da unidade do cilindro, bombeando o pé da biela várias vezes.

304 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

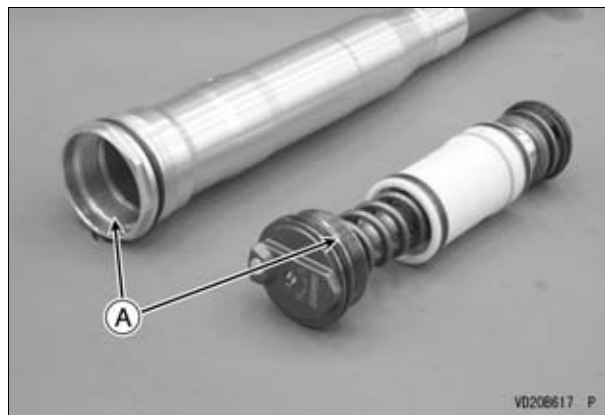


- A. Óleo de forquilha
- B. Unidade do cilindro

OBSERVAÇÃO

Desmontar a unidade do cilindro pode provocar danos internos. Não desmonte a unidade do cilindro.

- Limpe o enroscado da unidade do cilindro e da unidade da válvula da base.

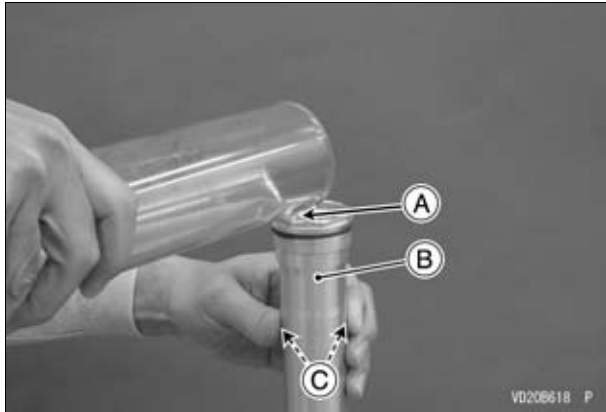


A. Enroscado

- Com o pé da biela completamente estendido, verta 253 ml de óleo da forquilha.

NOTA

- *Tampe o orifício do óleo na unidade do cilindro com o dedo.*

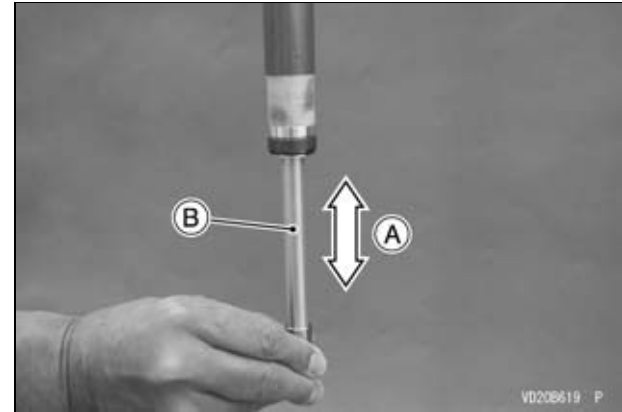


- A. Óleo de forquilha
- B. Unidade do cilindro
- C. Orifícios do óleo

Óleo da suspensão

A15-00 (1 l): N.º/P 44091-0023

- Bombeie lentamente o pé da biela várias vezes para expelir o ar com o orifício do óleo tampado com o dedo.



- A. Bombear
- B. Pé da biela

- Com o pé da biela completamente estendido, verifique o nível do óleo na unidade do cilindro.

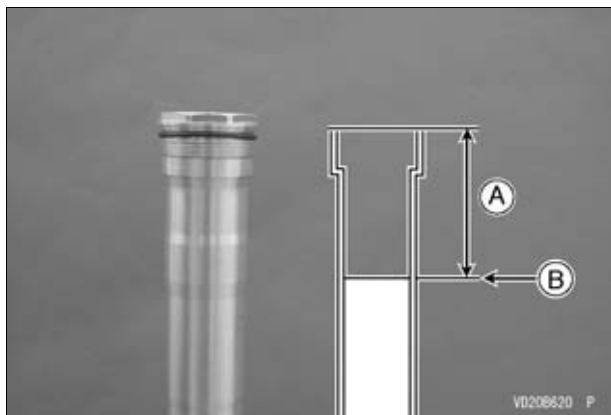
Nível do óleo

126 – 134 mm

NOTA

- Meça o nível do óleo desde a superfície superior na unidade do cilindro utilizando um medidor.

306 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



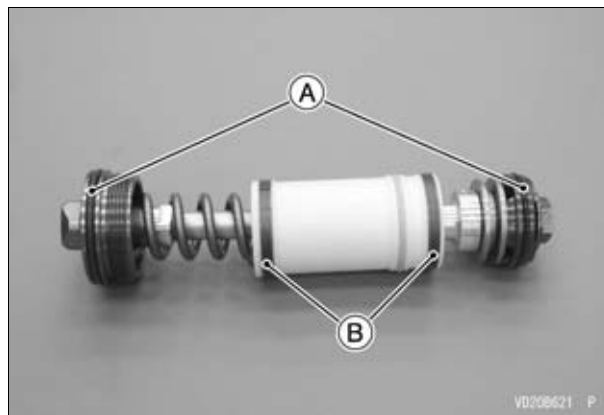
A. 126 – 134 mm

B. Nível do óleo

- Substitua as juntas circulares na unidade da válvula da base por novas.
- Aplique óleo de forquilha específico nas anilhas e casquilhos da unidade da válvula da base.

OBSERVAÇÃO

Não danifique os casquilhos ao montar a válvula da base.



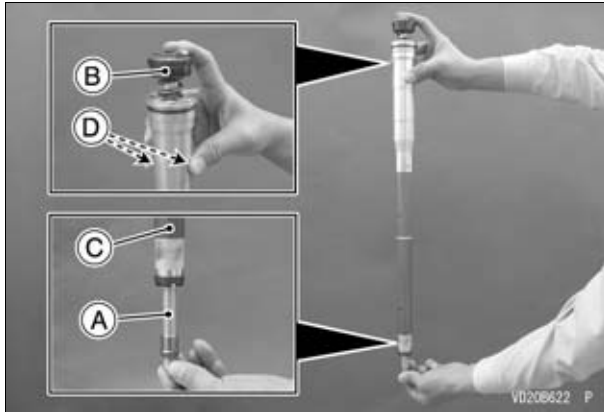
A. Juntas circulares

B. Casquilhos

- Com o pé da biela exposto aproximadamente 20 mm, completamente comprimido, instale suave e lentamente a unidade da válvula da base na unidade do cilindro.

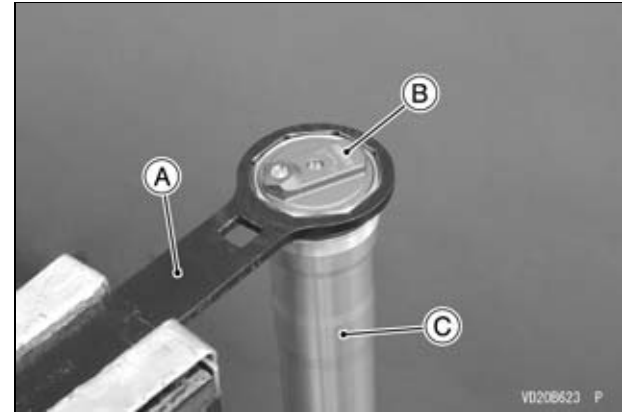
NOTA

- *Tampe o orifício do óleo na unidade do cilindro com o dedo.*
- *Enquanto puxa o pé da biela, instale lentamente o conjunto da válvula da base e empurre-o completamente para baixo.*



- A. Pé da biela
- B. Unidade da válvula da base
- C. Unidade do cilindro
- D. Orifícios do óleo

- Segure a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645) com um torno.
- Segurando a unidade do cilindro com uma chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645), aperte o conjunto da válvula da base com o binário especificado.



- A. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)
- B. Unidade da válvula da base
- C. Unidade do cilindro

Binário de aperto

Conjunto da válvula da base:
30 N m (3,1 kgf·m)

NOTA

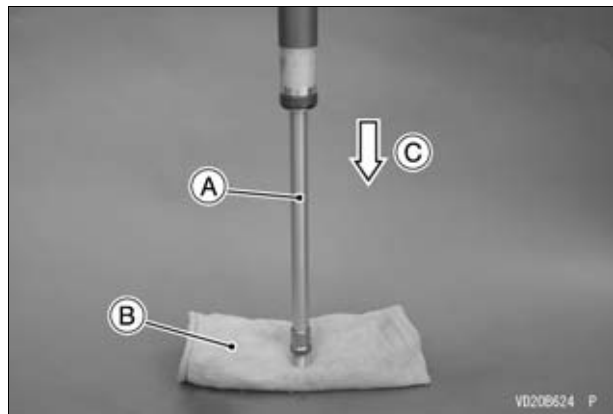
- *Verifique se a porca de bloqueio está completamente apertada no pé da biela.*
- Proteja a extremidade do pé da biela com um pano robusto para evitar danos ao enroscado do pé da biela.

308 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Segure a unidade do cilindro na posição vertical e bombeie lentamente o pé da biela várias vezes, aproximadamente 100 mm.
- Drene o óleo extra da unidade do cilindro bombeando o pé da biela no curso máximo.

OBSERVAÇÃO

Tenha cuidado para não dobrar ou danificar o pé da biela quando o pé da biela está em ciclo. Tenha cuidado na manutenção porque o óleo sai dos orifícios do óleo da unidade do cilindro.



- A. Pé da biela
- B. Pano robusto
- C. Bombear o pistão.

NOTA

○ Defina a força de amortecimento de compressão para o valor mais suave. Verifique se existem danos na superfície deslizante do pé da biela. Aplique o óleo de forquilha especificado na superfície deslizante do pé da biela.

- Drene o óleo extra do orifício do óleo da unidade do cilindro.
- Remova o óleo extra do orifício de óleo da unidade do cilindro com um jato de ar comprimido no orifício de óleo.
- Limpe o óleo completamente da unidade do cilindro.
- Se não puder utilizar ar comprimido, retire o parafuso de alívio de pressão do ar do conjunto da válvula da base. Coloque o amortecedor da forquilha de cabeça para baixo durante mais de 10 minutos e drene o óleo da unidade do cilindro. Volte a instalar e aperte o parafuso de alívio de pressão do ar.

Binário de aperto

Parafuso de alívio de pressão do ar:
1,3 N m (0,13 kgf·m)



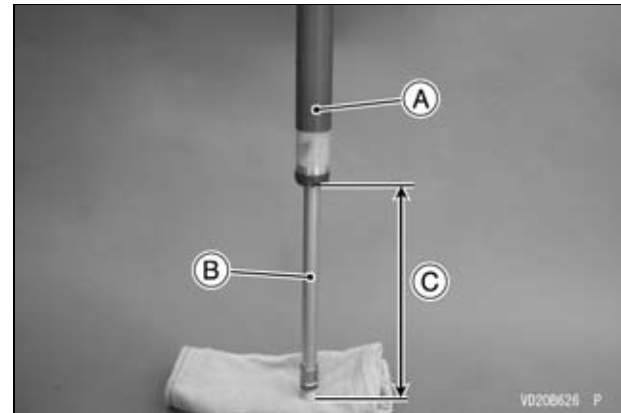
A. Orifício do óleo

- Proteja a extremidade do pé da biela com um pano robusto para evitar danos.
- Bombeie o pé da biela no curso máximo empurrando para baixo a unidade do cilindro.
- Verifique se o pé da biela funciona suavemente.
- Se o funcionamento do pé da biela não estiver suave, verifique se o pé da biela não está curvado ou danificado.
- Segure a unidade do cilindro no solo nivelado enquanto é bombeado no curso máximo com a mão.
- Liberte o pé da biela e, em seguida, verifique se o pé da biela se estende ao máximo.
- Se o pé da biela não se estender ao máximo, purgue a unidade do cilindro novamente.

OBSERVAÇÃO

Tenha cuidado para não dobrar ou danificar o pé da biela quando o pé da biela está em ciclo.

- Limpe o óleo completamente da unidade do cilindro.
- Comprima o pé da biela até 200 – 250 mm e segure a unidade do cilindro na posição vertical durante 10 minutos.

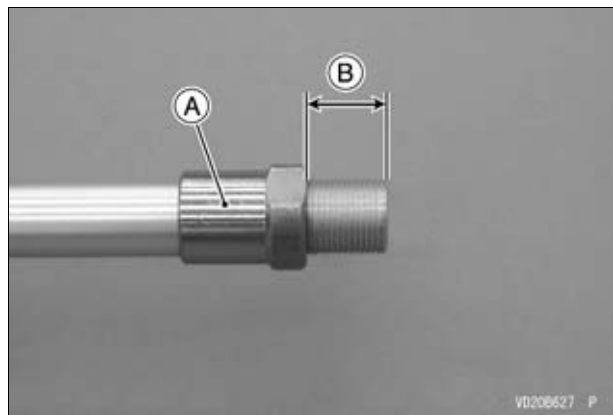


- A. Unidade do cilindro**
- B. Pé da biela**
- C. 200 – 250 mm**

- Não deve haver vazamento de óleo da unidade do cilindro.

310 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Se houver vazamento de óleo da unidade do cilindro, substitua o conjunto da unidade do cilindro.
- Segure a unidade do cilindro no solo nivelado, desaperte o pé da biela e, em seguida, verifique se o pé da biela se estende ao máximo.
- Aperte completamente a porca de bloqueio e meça 10 – 12 mm.

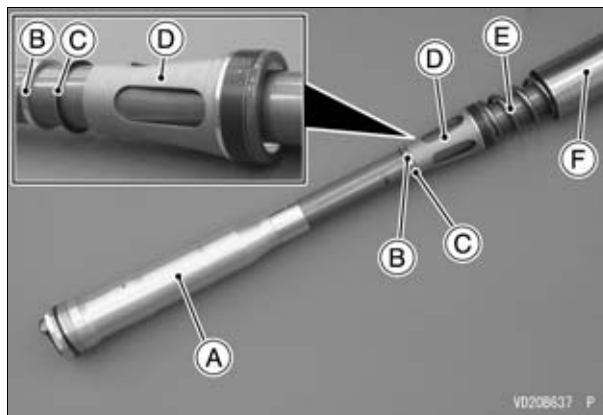


- A. Porca de bloqueio**
- B. 10 – 12 mm**

- Limpe completamente o óleo de forquilha da unidade do cilindro.
- Insira a unidade do cilindro, espaçador, anilha, manga e mola no tubo exterior como mostrado.

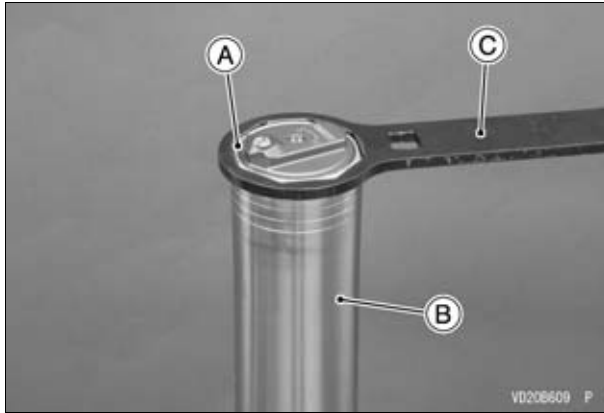
OBSERVAÇÃO

Não toque o pé da biela no tubo exterior. O pé da biela pode ser danificado.



- A. Unidade do cilindro**
- B. Espaçador**
- C. Anilha**
- D. Manga**
- E. Mola**
- F. Tubo exterior**

- Aperte temporariamente a unidade do cilindro completamente com a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).



- A. Unidade do cilindro
- B. Tubo exterior
- C. Chave de tampo superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

- Segure o suporte do eixo com um torno.

NOTA

- *Proteja o suporte do eixo com um pano robusto quando utilizar um torno.*

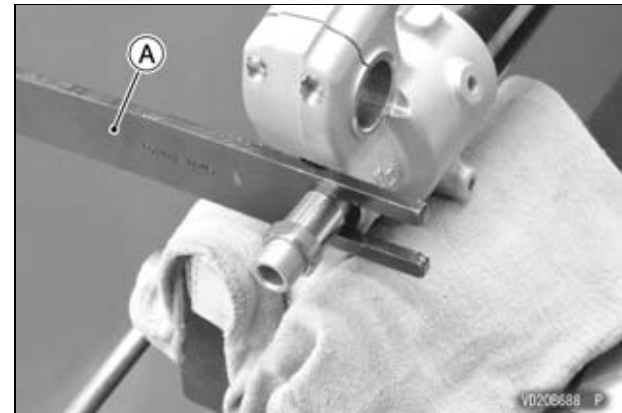
⚠ AVISO

Apertar demasiado o suporte do eixo pode danificá-lo e afetar a estabilidade durante a condução. Não aperte demasiado o suporte do eixo.

- Comprima o tubo exterior à mão e instale a chave de vela superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645) entre a parte inferior do suporte do eixo e a porca de bloqueio.

⚠ AVISO

A mola da forquilha aplica uma pressão na unidade do afinador e pode ejetar a ferramenta especial com muita força se a ferramenta não for colocada adequada e firmemente. Certifique-se de que a ferramenta está completamente em posição como mostrado na foto, e mantenha os dedos afastados para não os prender entre a ferramenta, a unidade do afinador e o suporte do eixo.



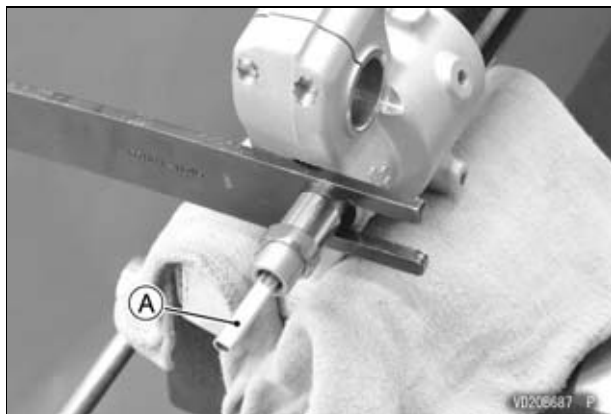
- A. Chave de tampo superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

312 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Introduza a haste de compressão no pé da biela.

NOTA

○ Verifique a instalação da haste de compressão, rodando a haste de compressão.



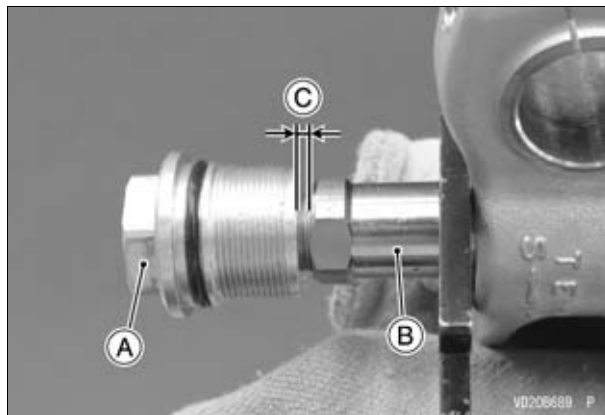
A. Haste de compressão

- Substitua a junta circular da unidade do afinador por outra nova e aplique óleo da forquilha específico na junta circular.
- Rode lentamente a unidade do afinador no sentido dos ponteiros do relógio até sentir resistência e verifique se o espaço entre a porca de bloqueio e a unidade do afinador é superior a 1 mm.
- Rode a porca de bloqueio no sentido contrário aos ponteiros do relógio até entrar em contacto com a unidade do afinador.

- Com a porca de bloqueio mantida imóvel com uma chave, aperte a unidade do afinador com o binário especificado.

Binário de aperto

Porca de bloqueio da unidade do afinador:
28 N m (2,9 kgf·m)



A. Unidade do afinador

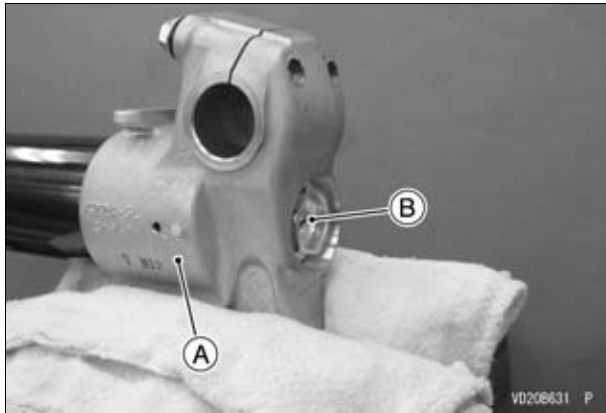
B. Porca de bloqueio

C. Mais do que 1 mm

- Com o tubo exterior comprimido à mão, retire a chave de vela superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).
- Aplique um agente de bloqueio não permanente no enroscado da unidade do afinador e, em seguida, aperte a unidade do afinador na forquilha dianteira.

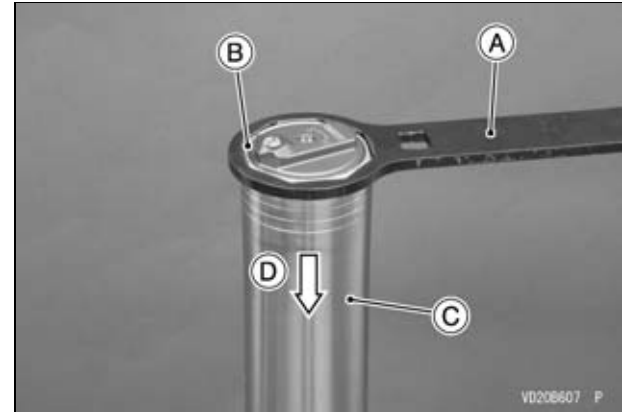
Binário de aperto

Unidade do afinador (para suporte do eixo):
69 N·m (7,0 kgf·m)



- A. Suporte do eixo**
- B. Unidade do afinador**

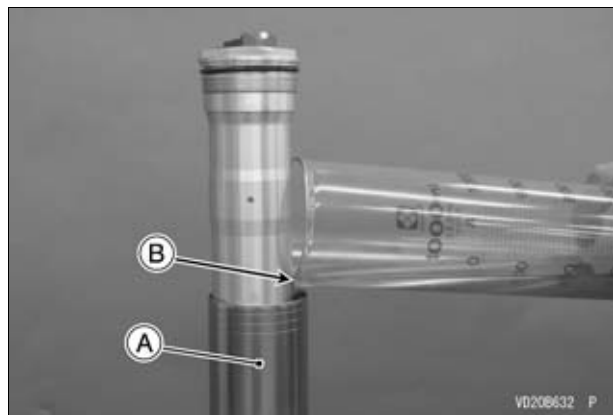
- Utilizando a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645), retire a unidade do cilindro do tubo exterior e deslize lentamente o tubo exterior para fora.



- A. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)**
- B. Unidade do cilindro**
- C. Tubo exterior**
- D. Deslizar**

- Deite a quantidade especificada de óleo da forquilha no tubo exterior (consulte a secção da Suspensão dianteira no capítulo “MAINTENANCE AND ADJUSTMENT” do Manual do proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo).

314 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

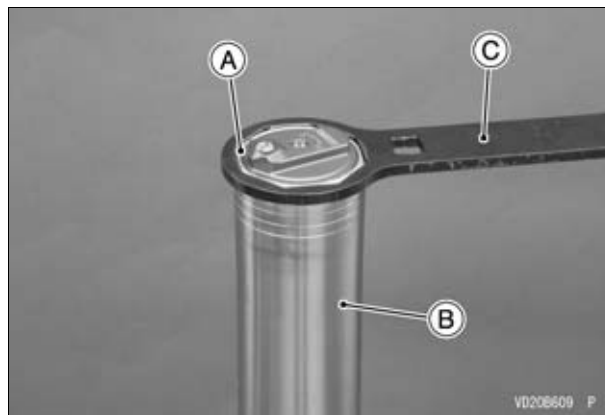


- A. Tubo exterior
- B. Óleo de forquilha

Óleo da suspensão

A15-00 (1 l): N.ºP 44091-0023

- Substitua a junta circular da unidade do cilindro por uma nova e aplique lubrificante de teflon na junta circular.
- Levante o tubo exterior e instale temporariamente a unidade do cilindro da forquilha dianteira esquerda no tubo exterior com a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645).



- A. Unidade do cilindro
- B. Tubo exterior
- C. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

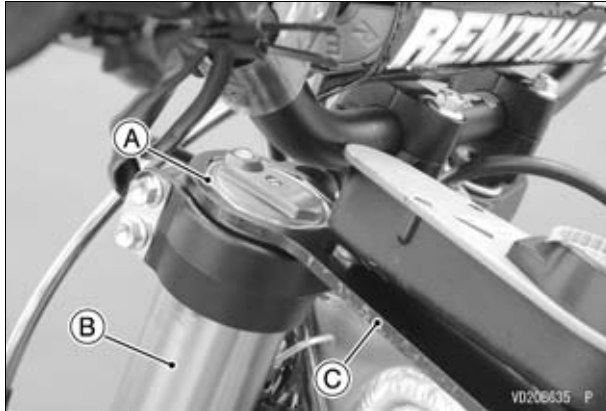
- Confirme o curso da forquilha dianteira.
- Instale as forquilhas dianteiras no motociclo.
- Afine a altura da forquilha (consulte a secção Afição da altura da forquilha).
- Aperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferiores) aplicando o binário de aperto especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (inferiores):
23 N m (2,3 kgf·m)

NOTA

- Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.
- Aperte o tampão superior da forquilha dianteira utilizando a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645) com o binário especificado.



- A. Unidade do cilindro
- B. Tubo exterior
- C. Chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645)

Binário de aperto

Unidade do cilindro:
76 N m (7,7 kgf·m)

NOTA

- O binário especificado para a unidade do cilindro é de 76 N·m (7,7 kgf·m). Contudo, quando utilizar a chave de tampão superior, 50 mm (ferramenta especial: 57001-1645), reduza o binário a 90% do valor especificado (67 N·m [6,8 kgf·m]) devido à distância entre o centro do furo quadrado, onde a chave dinamométrica é colocada, e o do furo octogonal da chave.
- Este valor de binário (67 Nm [6,8 kgf·m]) é aplicável quando se utiliza uma chave dinamométrica cujo comprimento proporciona um efeito de alavanca de aproximadamente 310 mm entre o ponto de empunhadura até ao centro do quadrado de acoplamento.
- Para obter o binário correto com a sua chave dinamométrica, tem de calcular como segue.

Fórmula:

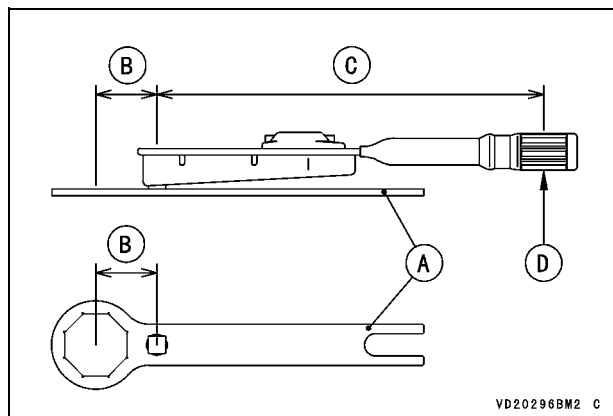
$$a \times b \div (b + c) = d$$

- [a] Binário especificado
- [b] Comprimento desde o centro do furo quadrado até ao ponto de empunhadura
- [c] Desvio = 44 mm
- [d] Binário de aperto

Exemplo:

$$76 \text{ N} \cdot \text{m} \times 310 \div (310 + 44) = 67 \text{ N} \cdot \text{m}$$

316 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Chave de tampão superior**
- B. Distância**
- C. Comprimento da chave dinamométrica**
- D. Ponto de empunhadura**

- Aperte os parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores) com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira da forquilha dianteira (superiores):
23 N m (2,3 kgf·m)

NOTA

- *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

- Instale a pinça de travão no tubo da forquilha e aperte os parafusos da pinça de travão com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da pinça do travão:
25 N m (2,5 kgf·m)

- Instale os protetores da forquilha de forma a que não toquem no tubo exterior da forquilha dianteira e, em seguida, aperte os parafusos com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos do protetor da forquilha:
3,5 N m (0,36 kgf·m)

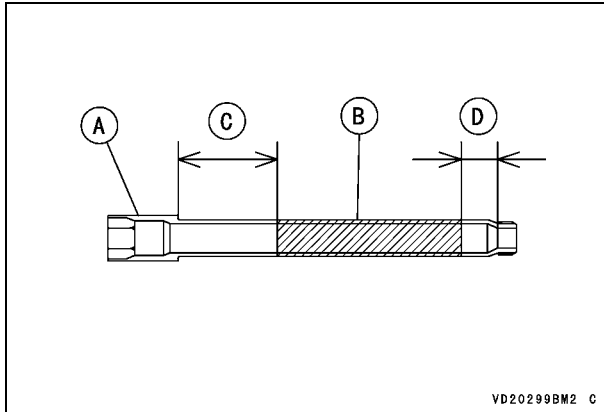
- Instale a braçadeira do tubo do travão e aperte os parafusos com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos das braçadeiras do tubo do travão:
7,0 N·m (0,71 kgf·m)

- Retire a cunha de madeira de entre as pastilhas do travão de disco.
- Aplique um lubrificante de alta temperatura nos vedantes de óleo da roda.
- Instale as mangas no lado esquerdo e direito do cubo.
- Coloque a unidade da roda dianteira entre os tubos da forquilha e introduza o disco do travão dianteiro nas placas do travão dianteiro.

- Aplique uma camada fina de lubrificante no eixo dianteiro para prevenção de ferrugem.



- A. Eixo dianteiro
- B. Lubrificante
- C. Aproximadamente 70 mm
- D. Aproximadamente 10 mm

NOTA

- Não aplique lubrificante nas roscas do eixo.
- Introduza o eixo dianteiro pelo lado direito do motociclo.
- Aperte temporariamente os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito.
- Aperte a porca do eixo da roda dianteira, aplicando o binário especificado.

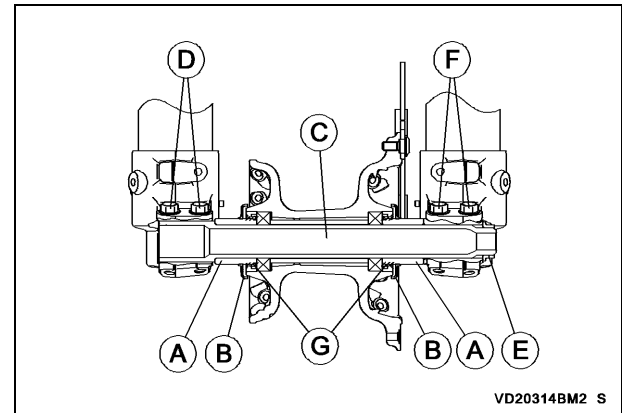
Binário de aperto

Porca do eixo dianteiro:
80 N m (8,2 kgf·m)

- Aperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro esquerdo:
23 N m (2,3 kgf·m)



- A. Mangas
- B. Tampas
- C. Eixo
- D. Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito
- E. Porca do eixo da roda
- F. Parafusos do eixo dianteiro esquerdo
- G. Vedante de óleo

318 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

NOTA

○ *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

- Retire o macaco e o acessório.
- Instale as peças retiradas.
- Desaperte os parafusos da braçadeira do eixo dianteiro superior.
- Antes de apertar as porcas de braçadeira no tubo da forquilha direita, bombeie as forquilhas para cima e para baixo 4 ou 5 vezes para permitir que o tubo da forquilha direita encontre uma posição neutra no eixo dianteiro.

NOTA

○ *Não aplique o travão dianteiro durante este processo para evitar que o motociclo ande para a frente. Coloque um bloco à frente da roda para evitar que se mova.*



A. Bombear para cima e para baixo

B. Bloco

- Aperte as porcas de bloqueio do eixo direito aplicando o binário de aperto especificado.

Binário de aperto

Parafusos da braçadeira do eixo dianteiro direito:
23 N m (2,3 kgf·m)

NOTA

○ *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

- Verifique se o travão dianteiro tem um bom poder de travagem e não se atrasa.

⚠️ AVISO

Após o serviço, leva várias aplicações da manete do travão antes que as pastilhas do travão contactem o disco, o que poderia aumentar a distância de paragem e provocar um acidente, resultando em ferimentos ou morte. Não tente conduzir o motociclo até que seja obtida uma manete de travão firme pela aplicação da manete até que as pastilhas fiquem contra o disco.

- Verifique o funcionamento correto da manete da embraiagem e do acelerador.
- Ajuste os afinadores de força dos amortecedores na compressão e no ressalto.
- Antes de conduzir, ajuste a pressão do ar ao valor especificado.

Molas opcionais da forquilha

Várias molas de forquilha estão disponíveis para obter uma ação da forquilha da suspensão dianteira adequada ao peso do condutor e ao estado do piso.

Molas mais rígidas endurecem a ação da forquilha e aceleram o amortecimento no ressalto.

Molas mais suaves suavizam a ação da forquilha e abrandam o amortecimento no ressalto.

Afinação da altura da forquilha (KX252C/D)

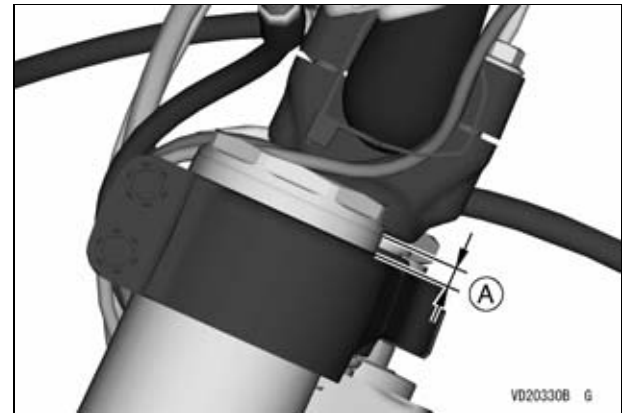
A condução é muito afetada pela altura da forquilha (se os tubos exteriores da forquilha vão muito ou pouco acima da cabeça da haste da direção). Quanto menos acima for o tubo da forquilha, mais

leve se torna a extremidade dianteira e maior é a tendência para a subviragem e torção negativa devido à polarização do peso. Aumentar a quantidade de saliência do tubo da forquilha produz o efeito contrário.

Certifique-se de que o pneu dianteiro não toca no para-choques quando a forquilha for completamente comprimida.

OBSERVAÇÃO

Os tubos da forquilha esquerdo e direito têm de ser ajustados uniformemente.



A. Altura standard da forquilha

Altura standard da forquilha

5 mm*

320 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

*: entre a extremidade superior do tubo exterior e a superfície superior da cabeça da haste da direção

NOTA

○ *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

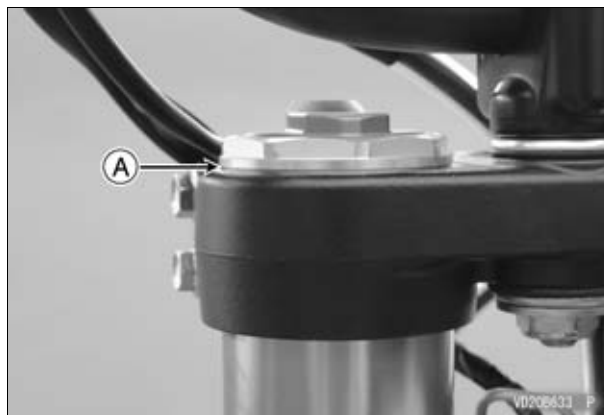
Afinação da altura da forquilha (KX450J/K)

A condução é muito afetada pela altura da forquilha (se os tubos exteriores da forquilha vão muito ou pouco acima do bloqueio da forquilha). Quanto menos acima for o tubo da forquilha, mais leve se torna a extremidade dianteira e maior é a tendência para a subviragem e torção negativa devido à polarização do peso. Aumentar a quantidade de saliência do tubo da forquilha produz o efeito contrário.

Certifique-se de que o pneu dianteiro não toca no para-choques quando a forquilha for completamente comprimida.

OBSERVAÇÃO

Os tubos da forquilha esquerdo e direito têm de ser ajustados uniformemente.



A. Altura standard da forquilha

Altura standard da forquilha

0 mm*

* abaixo da superfície do tampão superior

NOTA

○ *Aperte as duas porcas de bloqueio alternativamente duas vezes para se certificar que o binário de aperto é idêntico.*

Suspensão traseira (UNI-TRAK®)

Consulte a secção Rear Suspension no capítulo “MAINTENANCE AND ADJUSTMENT” do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado da Kawasaki sobre a suspensão traseira.

OBSERVAÇÃO

Lama ou pó que adiram à superfície deslizante do amortecedor traseiro podem danificar a vedação de óleo, provocando uma fuga de óleo. Limpe a superfície deslizante após cada corrida.

O sistema de suspensão traseira deste motociclo chama-se “UNI-TRAK®” e consiste numa unidade traseira de amortecimento, um braço oscilante, duas bielas da alavanca e a alavanca.

As características de funcionamento da suspensão UNI-TRAK® são semelhantes às da forquilha da suspensão dianteira. Contudo, um sistema de ligação é utilizado para alcançar características de suspensão progressiva.

A pré-carga da mola do amortecedor pode ser ajustada ou a mola pode ser substituída por outra opcional que se adapte às suas condições de condução. Além disso, a força de amortecimento pode ser facilmente ajustada, tornando desnecessário alterar a viscosidade do óleo.

Ajuste do amortecimento no ressalto

Para ajustar o amortecimento no ressalto do amortecedor traseiro, rode o regulador do amortecimento no ressalto situado na parte inferior do amortecedor traseiro com uma chave de fendas de cabeça chata.



A. Regulador do amortecimento no ressalto

Se o amortecimento parecer demasiado suave ou demasiado rígido, ajuste-o.

OBSERVAÇÃO

Não force o afinador de força de amortecimento no ressalto além da posição completamente fechada; caso contrário o mecanismo de afinação pode ser danificado.

322 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

NOTA

- O ajuste do regulador do amortecimento no resalto da suspensão traseira afeta ligeiramente a força de amortecimento na compressão. Faça sempre eventuais ajustes de amortecimento em pequenos passos e teste os seus efeitos antes de os utilizar em competição.

Ajuste do amortecimento na compressão (reservatório de gás)

Para ajustar o amortecimento na compressão do amortecedor traseiro, rode o regulador do amortecimento na compressão do reservatório de gás com a lâmina de uma chave de parafusos até ouvir um estalido.



A. Regulador do amortecimento na compressão

Se a definição do amortecedor parecer demasiado suave ou demasiado rígido, ajuste-a.

NOTA

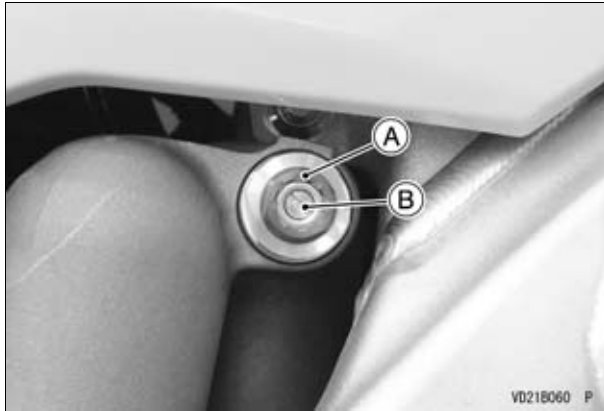
- O ajuste do regulador do amortecimento no resalto da suspensão traseira afeta ligeiramente a força de amortecimento na compressão. Faça sempre eventuais ajustes de amortecimento em pequenos passos e teste os seus efeitos antes de os utilizar em competição.

Ajuste do amortecimento na compressão para modelo equipado com regulador duplo do amortecimento na compressão (reservatório de gás)

São dois os ajustes que pode fazer no reservatório de gás do amortecedor traseiro.

Para ajustar o amortecimento na compressão a alta velocidade, rode o regulador do amortecimento na compressão a alta velocidade.

Para ajustar o amortecimento na compressão a baixa velocidade, rode o regulador do amortecimento na compressão a baixa velocidade com uma chave de parafusos de cabeça de embeber.



A. Regulador do amortecimento na compressão para alta velocidade

B. Regulador do amortecimento na compressão para baixa velocidade

OBSERVAÇÃO

Não force o afinador de força de amortecimento na compressão além da posição completamente fechada; caso contrário o mecanismo de afinação pode ser danificado.

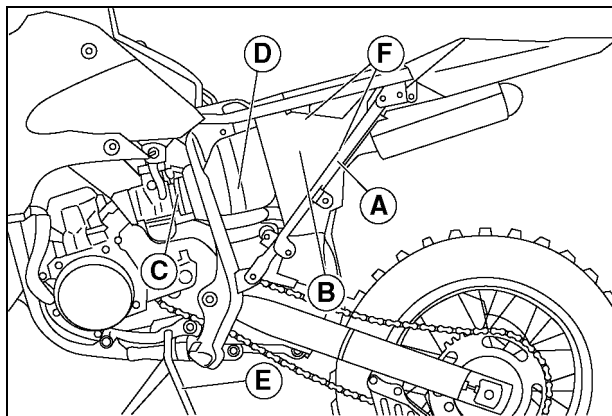
NOTA

○ *O ajuste do regulador do amortecimento no resalto da suspensão traseira afeta ligeiramente a força de amortecimento na compressão. Faça sempre eventuais ajustes de amortecimento em pequenos passos e teste os seus efeitos antes de os utilizar em competição.*

Afinação da pré-carga da mola (KX65C)

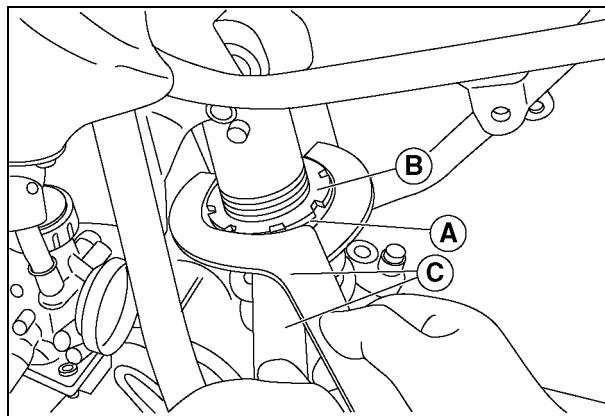
- Instale o descanso lateral.
- Retire o assento e ambas as tampas laterais.
- Desaperte o parafuso de bloqueio da conduta de entrada de ar.
- Retire os parafusos da caixa do filtro de ar.
- Retire o quadro traseiro e a caixa do filtro de ar.

324 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Quadro traseiro**
- B. Caixa do filtro de ar**
- C. Braçadeira**
- D. Conduta de admissão de ar**
- E. Descanso lateral**
- F. Parafusos da caixa do filtro de ar**

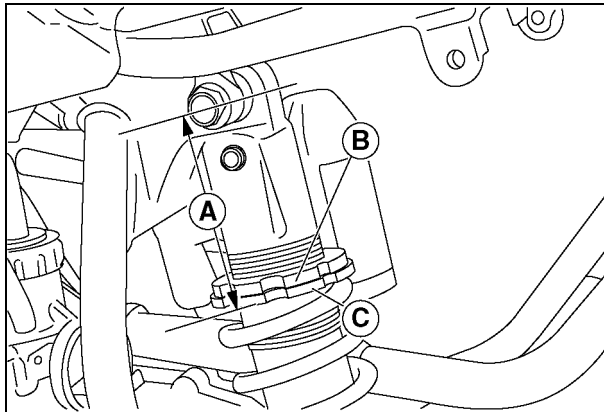
- Erga a roda traseira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial).
- Utilizando as chaves de gancho (ferramentas especiais), desaperte a porca de bloqueio e rode a porca de afinação consoante for necessário. Se rodar a porca de ajuste para baixo aumenta a pré-carga da mola.



- A. Porca de afinação**
- B. Porca de bloqueio**
- C. Chaves de gancho (N.º/P 57001-1101)**

- A posição da porca de afinação standard do centro do orifício de montagem superior e a gama ajustável são como segue:

Mola do amortecedor da suspensão traseira	Posição da porca	Gama ajustável
K = 48 (standard) N/mm	79,6 mm	75,6 – 83,6 mm
K = 44 N/mm		75,6 – 84,6 mm
K = 46 N/mm		75,6 – 88,6 mm
K = 50 N/mm		75,6 – 86,6 mm



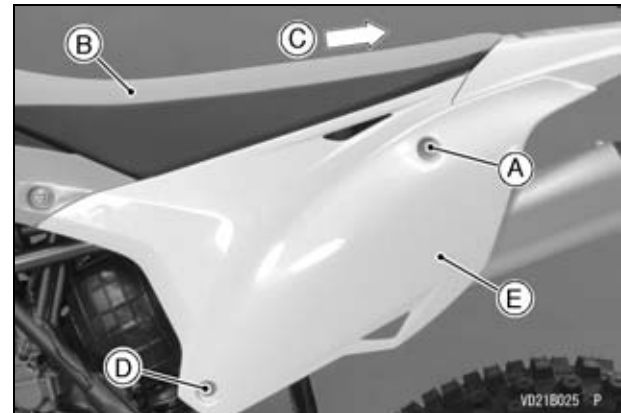
- A. Posição da porca de afinação
- B. Porca de bloqueio
- C. Porca de afinação

- Aperte bem a porca de bloqueio.

- Depois de fazer o ajuste, mova a mola para cima e para baixo para se certificar de que está bem fechada.
- Volte a instalar as peças retiradas.
- Aperte o parafuso de montagem do quadro traseiro a 34 N·m (3,5 kgf·m).

Afinação da pré-carga da mola (KX85C/D)

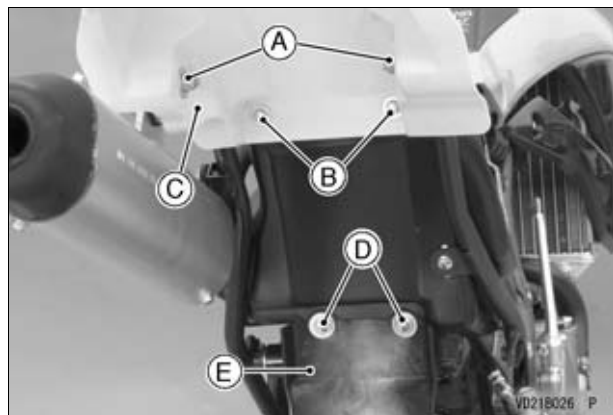
- Retire os parafusos do assento.
- Retire a sede para trás.
- Retire os parafusos da tampa lateral.
- Retire as tampas laterais.



- A. Parafuso do assento (ambos lados)
- B. Assento
- C. Para trás
- D. Parafuso da tampa lateral (ambos lados)
- E. Tampa lateral (ambos lados)

326 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Retire os parafusos, porcas, anilhas e para-choques traseiro.
- Retire os parafusos e mangas, e depois retire a tampa traseira.



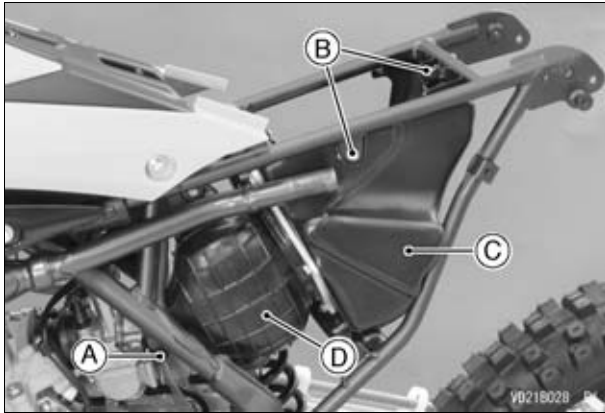
- A. Parafusos, porcas e anilhas**
- B. Parafusos**
- C. Para-choques traseiro**
- D. Parafusos e mangas**
- E. Tampa traseira**

- Retire os parafusos e porcas do tubo do quadro traseiro e, em seguida, retire o tubo do quadro traseiro.



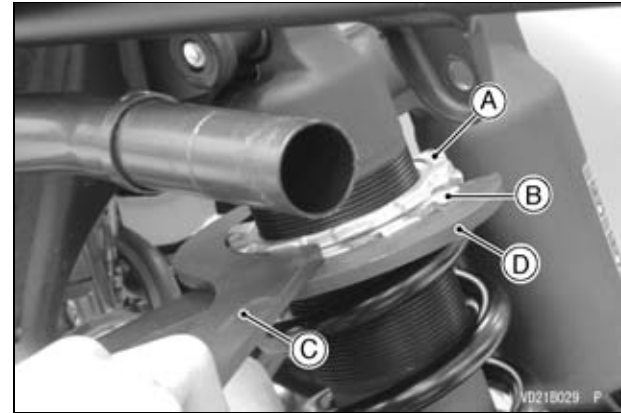
- A. Parafusos e porcas do tubo do quadro traseiro**
- B. Parafuso**
- C. Tubo do quadro traseiro**

- Retire o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).
- Desaperte o parafuso de bloqueio da conduta do filtro de ar.
- Retire os parafusos e, em seguida, retire a caixa do filtro de ar com a conduta do filtro de ar.



- A. Parafuso de bloqueio da conduta do filtro de ar
- B. Parafusos
- C. Caixa do filtro de ar
- D. Conduta do filtro de ar

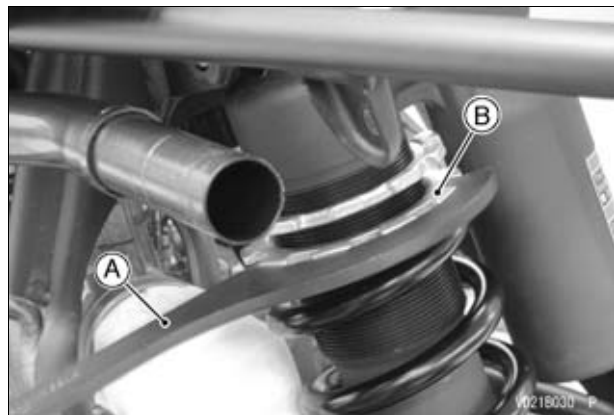
- Introduza um pano limpo na abertura do carburador para prevenir a entrada de pó ou sujeira no carburador.
- Erga a roda traseira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial: 57001-1238) e acessório (ferramenta especial: 57001-1608).
- Utilizando as chaves de gancho (ferramentas especiais: 57001-1101, 1580), desaperte a porca de bloqueio da mola do amortecedor traseiro no amortecedor traseiro.



- A. Porca de bloqueio da mola do amortecedor da suspensão traseira
- B. Porca de ajuste da pré-carga da mola
- C. Chave de gancho R35 (ferramenta especial: 57001-1580)
- D. Chave de gancho R37.5 (ferramenta especial: 57001-1101)

328 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

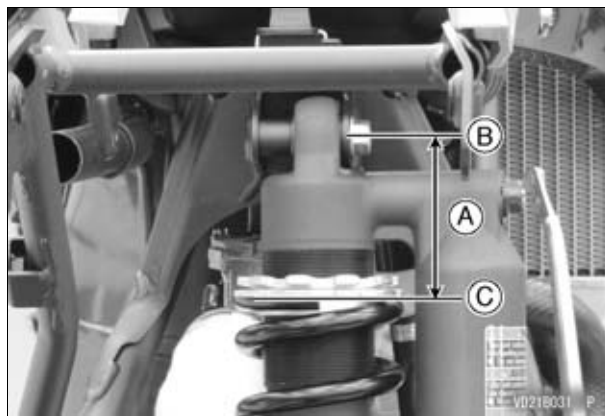
- Utilizando a chave de gancho (ferramenta especial: 57001-1101), rode a porca de afinação da pré-carga da mola consoante for necessário. Se rodar a porca de ajuste para baixo aumenta a pré-carga da mola.



A. Chave de gancho R37.5 (ferramenta especial: 57001-1101)

B. Porca de ajuste da pré-carga da mola

- A posição da porca de afinação standard do centro do ponto do pivô do amortecedor traseiro é 67,5 mm.
- A gama ajustável é de 63 – 81 mm.



A. Posição da porca de afinação

B. Centro do pivô do amortecedor traseiro superior

C. Extremidade da mola

- Aperte a porca de bloqueio da mola do amortecedor traseiro.
- Depois de fazer o ajuste, mova a mola para cima e para baixo para se certificar de que está bem fechada.
- Instale a caixa do filtro de ar com a conduta do filtro de ar.
- Instale o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).
- Substitua as porcas do tubo do quadro traseiro por novas.
- Instale o tubo do quadro traseiro.

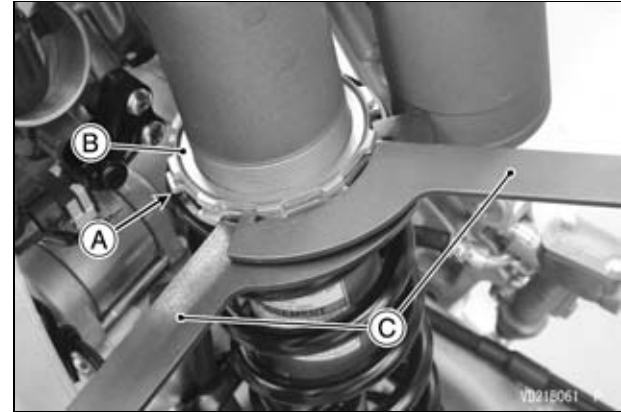
Binário de aperto

Porcas do tubo do quadro traseiro:
34 N·m (3,5 kgf·m)

- Substitua as porcas de montagem do para-choques traseiro por novas.
- Instale as peças retiradas.

Afinação da pré-carga da mola (KX252C/D)

- Retire o quadro traseiro com a caixa do filtro de ar (consulte a secção Conjunto do corpo do acelerador).
- Erga a roda traseira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial: 57001-1238) e acessório (ferramenta especial: 57001-1608).
- Utilizando as chaves de gancho (ferramentas especiais: 57001-1101, 1539), desaperte a porca de bloqueio do amortecedor traseiro.



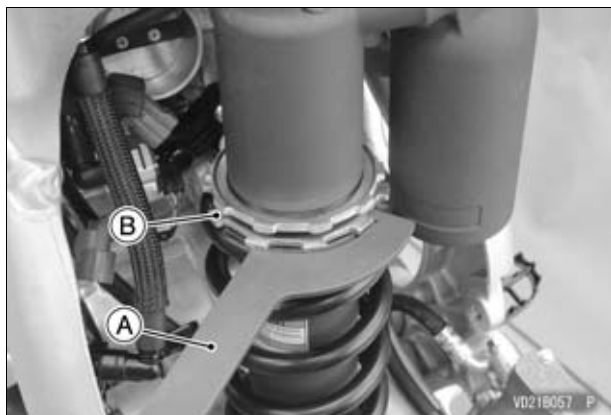
A. Porca de ajuste da pré-carga da mola

B. Porca de bloqueio

C. Chaves de gancho (ferramentas especiais: 57001-1101, 1539)

- Utilizando a chave de gancho (ferramenta especial: 57001-1539), rode a porca de afinação da pré-carga da mola consoante for necessário. Se rodar a porca de ajuste para baixo aumenta a pré-carga da mola.

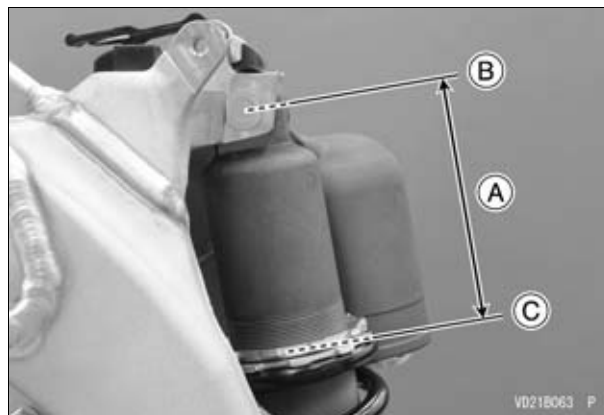
330 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Chave de gancho (ferramenta especial: 57001-1539)

B. Porca de ajuste da pré-carga da mola

Consulte a secção Spring Preload Adjustment no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki sobre a definição.



A. Posição da porca de afinação

B. Centro do pivô do amortecedor traseiro superior

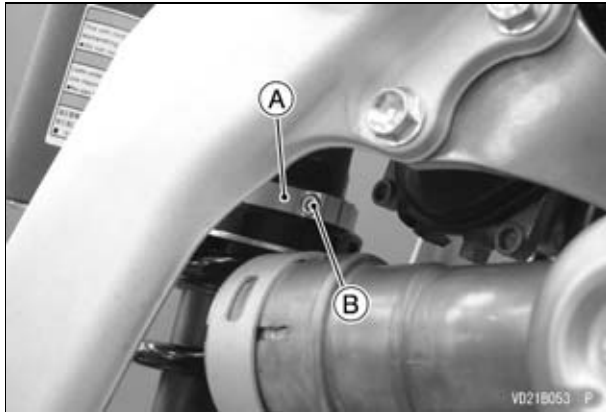
C. Extremidade da mola

- Aperte bem a porca de bloqueio.
- Depois de fazer o ajuste, mova a mola para cima e para baixo para se certificar de que está bem fechada.
- Instale o quadro traseiro com a caixa do filtro de ar (consulte a secção Conjunto do corpo do acelerador).
- Instale as peças retiradas.

Afinação da pré-carga da mola (KX450J/K)

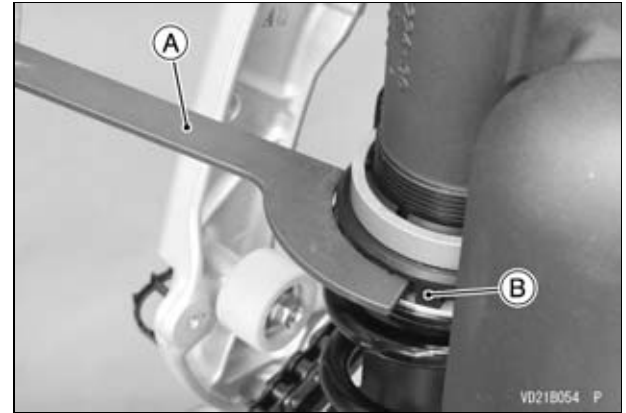
- Retire o quadro traseiro com a caixa do filtro de ar (consulte a secção Conjunto do corpo do acelerador).
- Erga a roda traseira do chão utilizando um macaco (ferramenta especial: 57001-1238) e acessório (ferramenta especial: 57001-1608).

- Desaperte o parafuso da banda da porta de afinação da pré-carga da mola.



- A. Banda da porca de afinação da pré-carga da mola**
- B. Parafuso da banda da porca de afinação da pré-carga da mola**

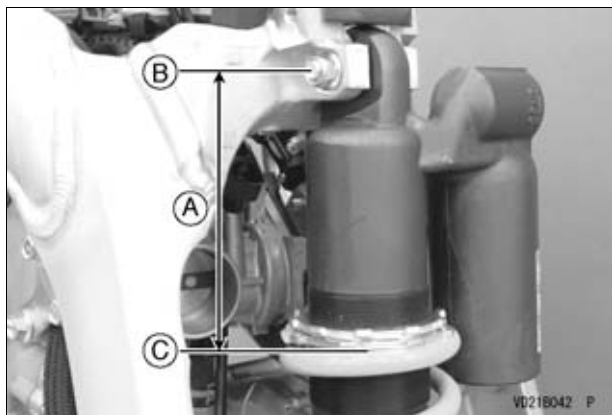
- Utilizando a chave de gancho (ferramenta especial: 57001-1539), rode a porca de afinação da pré-carga da mola consoante for necessário. Se rodar a porca de ajuste para baixo aumenta a pré-carga da mola.



- A. Chave de gancho (ferramenta especial: 57001-1539)**
- B. Porca de ajuste da pré-carga da mola**

Consulte a secção Spring Preload Adjustment no capítulo "MAINTENANCE AND ADJUSTMENT" do Manual do Proprietário em inglês correspondente ao seu motociclo, ou consulte um concessionário autorizado Kawasaki sobre a definição.

332 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



- A. Posição da porca de afinação**
B. Centro do pivô do amortecedor traseiro superior
C. Extremidade da mola

- Aperte bem a porca de bloqueio.
- Aperte o parafuso da banda da porca da pré-carga da mola com o binário especificado.
- Depois de fazer o ajuste, mova a mola para cima e para baixo para se certificar de que está bem fechada.
- Instale o quadro traseiro com a caixa do filtro de ar (consulte a secção Conjunto do corpo do acelerador).
- Instale o silenciador (consulte a secção Sistema de escape).
- Instale as peças retiradas.

Afinação da pré-carga da mola (KLX450A)

O amortecedor traseiro pode ser afinado alterando a pré-carga da mola para diversas condições de

condução e carga. Se sentir que a ação da mola está muito suave ou muito dura, solicite a sua afinação a um concessionário autorizado Kawasaki.

Molas opcionais de amortecimento traseiro

Estão disponíveis várias molas de amortecimento traseiro para alcançar uma ação de amortecimento traseiro adequada ao peso do condutor e ao tipo de piso.

Uma mola mais dura enrijece a ação de amortecimento e acelera o amortecimento no ressalto.

Uma mola mais suave amacia a ação de amortecimento e abranda o amortecimento no ressalto.

⚠ AVISO

A remoção ou instalação indevida da mola de amortecimento traseira pode fazer com que a mola e/ou respetivas peças sejam ejetadas a grande velocidade. Use sempre equipamento de proteção para os olhos e rosto quando trabalhar no amortecedor traseiro. A remoção e instalação da mola de amortecimento traseiro devem ser executadas por um concessionário autorizado Kawasaki.

Rodas

Pressão de ar dos pneus

A pressão de ar dos pneus afeta a tração, a condução e a vida dos pneus. Ajuste a pressão de ar dos pneus de acordo com as condições do piso e as preferências do condutor, mas mantenha-a dentro dos limites recomendados.

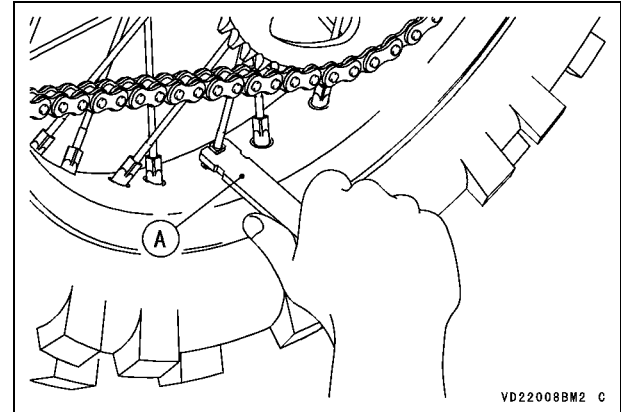
- Para verificar a pressão do ar, retire a tampa da válvula de enchimento e certifique-se de que aperta bem a tampa depois de verificar a pressão dos pneus.
- Reduza a pressão de ar dos pneus para aumentar a superfície de rasto do pneu no chão ao conduzir em pisos molhados, lamacentos, arenosos ou escorregadios.
- Aumente a pressão de ar dos pneus para evitar danos ou furos (embora os pneus escorreguem mais facilmente) quando conduzir em pisos pedregosos ou rígidos.

NOTA

○ A pressão de ar dos pneus deve ser verificada com os pneus frios, antes de andar no motociclo.

Jantes e raios

Os raios de ambas as rodas têm de estar bem e uniformemente apertados e não podem soltar-se. Raios mal apertados ou soltos podem fazer com que a jante entorte, as uniões e os raios se desgastem mais rapidamente, e os raios se partam.

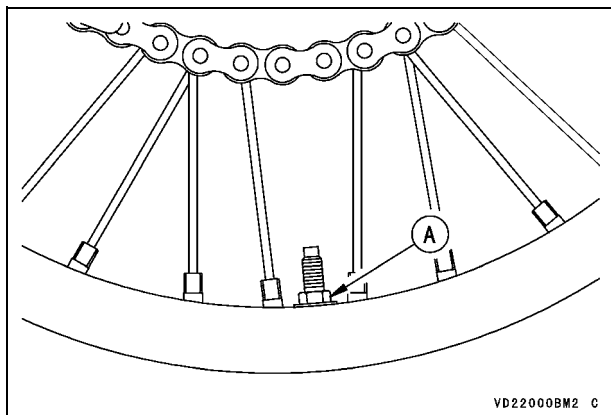


A. Chave para raios e velas de ignição

Protetor de talões

Existe um protetor de talões em ambas as rodas. O protetor de talões evita que o pneu e o tubo deslizem na jante e danifiquem a haste da válvula. Danos na haste da válvula podem provocar fugas no tubo, conduzindo à substituição do tubo. De forma a manter o pneu e o tubo em posição na jante, inspecione o protetor de talões antes de conduzir e aperte-o se necessário. Aperte a porca da haste da válvula apenas à mão.

334 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



A. Porca do protetor de talões

Fluir da jante

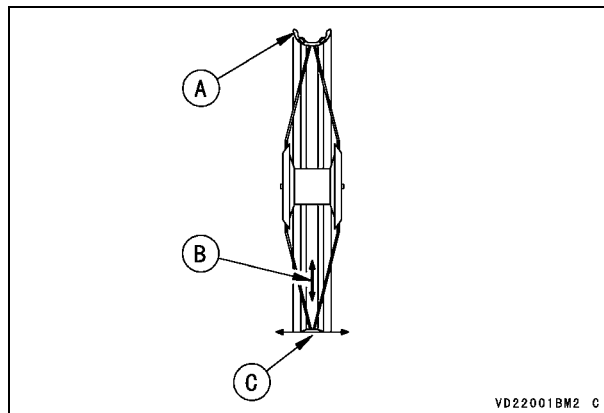
Instale um indicador rotativo na parte lateral da jante e rode a roda para avaliar o seu fluir axial. A diferença entre as leituras mais alta e mais baixa é o montante de fluir.

- Instale o indicador rotativo na circunferência interior da jante e rode a roda para avaliar o seu fluir radial. A diferença entre as leituras mais alta e mais baixa é o montante de fluir.
- Um certo montante de entortamento da jante (fluir) pode ser corrigido através de uma nova centralização da jante, ou seja, desapertando alguns raios e apertando outros para alterar a posição de algumas partes da jante. Contudo, se a jante estiver muito dobrada, deve ser substituída.

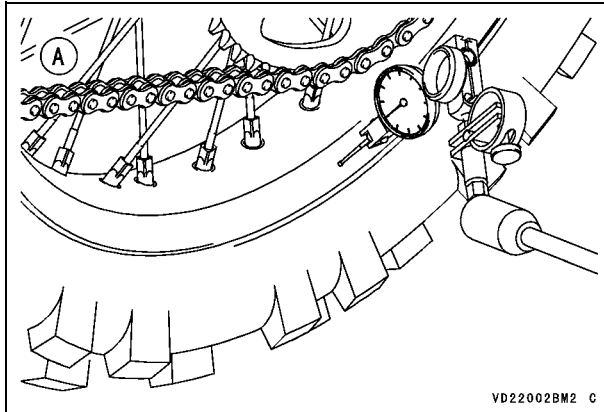
NOTA

- O ponto de soldadura da jante pode apresentar um fluir excessivo. Ignore-o ao medir o fluir da jante.

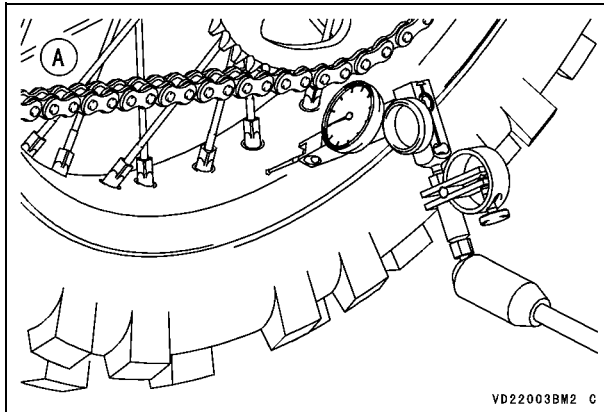
Fluir da jante



- A. Jante**
- B. Fluir radial**
- C. Fluir axial**



A. Medição do fluir axial da jante

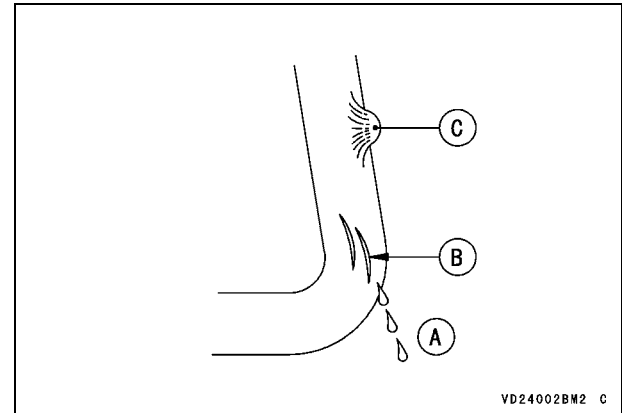


A. Medição do fluir radial da jante

Inspeção das tubagens

Verifique se os tubos de combustível e o tubo do travão não apresentam fissuras ou sinais de deterioração e se as ligações não apresentam fugas, conforme especificado no Calendário de manutenção periódica.

- Inspeccione se existem sinais de deterioração, de fissuras ou de fugas no tubo do travão e nos respectivos encaixes dobrando ou torcendo os tubos.
- Se estiverem danificados, substitua os tubos.

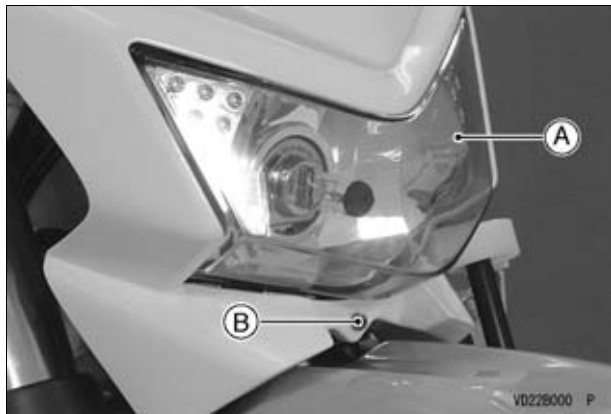


- A. Fuga
- B. Fissuras
- C. Protuberâncias

- Verifique se os tubos flexíveis estão bem ligados e se as braçadeiras estão corretamente apertadas.

Farol (KLX450A)

Ajuste o farol de modo a que fique a apontar numa linha ligeiramente abaixo da horizontal. Girar o parafuso de afinação no sentido dos ponteiros do relógio faz com que o feixe do farol se eleve.



A. Farol

B. Parafuso de afinação

OBSERVAÇÃO

Ao manusear as lâmpadas de halogéneo de quartzo, nunca toque na parte em vidro com as mãos desprotegidas. Utilize sempre um pano limpo. Contaminar as lâmpadas com óleo proveniente das mãos ou de panos sujos pode reduzir a vida útil da lâmpada ou resultar na sua explosão.

Bateria (KLX110C, KLX450A)

A bateria instalada neste motociclo é vedada, pelo que não é necessário verificar o nível de eletrólito ou acrescentar água destilada.

No entanto, para maximizar a vida útil da bateria e assegurar o fornecimento da energia necessária para arrancar o motociclo, é necessário manter o nível de carga adequado da bateria. Se usado regularmente, o sistema de recarregamento do motociclo ajuda a manter a bateria totalmente carregada. Se o seu motociclo só for usado ocasionalmente ou durante períodos de tempo reduzidos, existe uma maior probabilidade de a bateria se descarregar.

Devido à sua composição interna, as baterias descarregam-se continuamente. O nível de descarga varia de acordo com o tipo de bateria e com a temperatura ambiente. Existe uma relação entre o aumento da temperatura e o crescimento do nível de descarga.

Os acessórios elétricos, tais como relógios digitais e a memória do computador, também consomem corrente da bateria quando o motor para. Combinando estes consumos de “motor parado” com uma temperatura elevada e uma bateria totalmente carregada pode passar a completamente descarregada numa questão de dias.

Autodescarga		
Temperatura	Número aprox. de dias para passagem de carga a 100% para descarga a 100%	
	Chumbo-anti-mônio	Chumbo-cálcio
	Bateria	Bateria
40 °C	100 dias	300 dias
25°C	200 dias	600 dias
0°C	550 dias	950 dias

Drenagem de corrente		
Descarga de amperes	Dias desde 100% carregada até 50% Descarregada	Dias desde 100% carregada até 100% Descarregada
7 mA	60 dias	119 dias
10 mA	42 dias	83 dias
15 mA	28 dias	56 dias
20 mA	21 dias	42 dias
30 mA	14 dias	28 dias

Com temperaturas extremamente reduzidas, o fluido de uma bateria incorretamente carregada pode congelar facilmente, o que pode fazer com que surjam fissuras na caixa e com que as placas fiquem presas. Uma bateria totalmente carregada

consegue resistir a temperaturas negativas sem sofrer danos.

Sulfatação da bateria

Uma causa comum para a falha da bateria é a sua sulfatação.

A sulfatação ocorre quanto a bateria é deixada descarregada durante um período de tempo prolongado. Os sulfatos são um produto normal resultantes das reações químicas dentro de uma bateria. No entanto, quando uma descarga contínua permite que os sulfatos cristalizem nas células, as placas da bateria ficam permanentemente danificadas, não conseguindo aguentar uma carga. A falha da bateria resultante da sua sulfatação não é coberta pela garantia.

Manutenção da bateria

É da inteira responsabilidade do proprietário manter a bateria totalmente carregada. Se não o fizer, a bateria pode falhar e deixá-lo numa posição desconfortável.

Se conduzir o motociclo apenas ocasionalmente, inspecione a tensão da bateria semanalmente com um voltímetro. Se esta descer abaixo dos 12,8 V (GS Yuasa) ou dos 12,6 V (Furukawa), a bateria deve ser carregada com um carregador adequado (consulte o seu concessionário autorizado Kawasaki). Se prever que não irá utilizar o motociclo por um período superior a duas semanas, a bateria deve ser carregada com um carregador adequado. Não utilize um carregador rápido para automóveis que possa sobrecarregar a bateria e danificá-la.

338 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Os carregadores recomendados pela Kawasaki são:

Battery Mate 150–9

OptiMate 4

Yuasa MB-2040/2060

Christie C10122S

Se os carregadores acima mencionados não estiverem disponíveis, use um equivalente.

Para mais detalhes, consulte o seu concessionário autorizado Kawasaki.

Carregamento da bateria

- Retire a bateria do motociclo (consulte Remoção da bateria).
- Ligue os cabos do carregador e carregue a bateria a um nível (amperagem × horas) que está indicado na bateria. Se não for possível ler o nível, carregue a bateria a uma amperagem que seja aproximadamente 1/10 da capacidade da bateria.
- O carregador irá manter a bateria totalmente carregada até ser necessário reinstalar a bateria no motociclo (consulte Instalação da bateria).

OBSERVAÇÃO

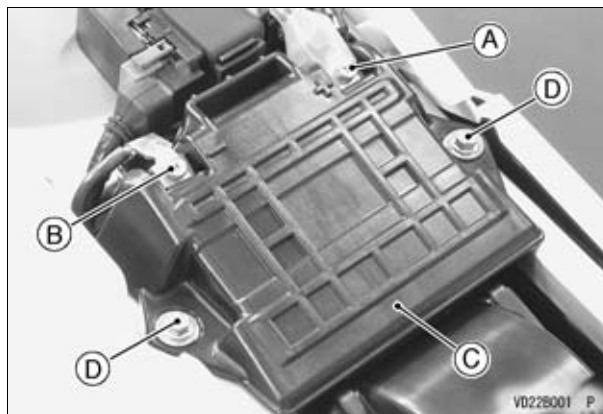
Não instale uma bateria normal neste motociclo visto que o sistema elétrico não irá funcionar corretamente.

NOTA

○ Se carregar a bateria selada, respeite sempre as instruções indicadas na etiqueta da bateria.

Remoção da bateria

- Retire o assento.
- Desligue os cabos da bateria, primeiro do terminal (-) e depois do terminal (+).



- A. Terminal (+)**
- B. Terminal (-)**
- C. Suporte da bateria**
- D. Parafuso**

- Retire o suporte da bateria removendo o parafuso.
- Retire a bateria da caixa.
- Limpe a bateria com uma solução de bicarbonato de sódio e água. Certifique-se de que as ligações dos cabos estão limpas.

Instalação da bateria

- Coloque a bateria na caixa da bateria.

- Instale o suporte da bateria e aperte os parafusos.
- Ligue o cabo vermelho ao terminal (+) e, a seguir, ligue o cabo preto ao terminal (-).

NOTA

○ *Instale a bateria pela ordem inversa à sua remoção.*

OBSERVAÇÃO

Se ligar o cabo (-) ao terminal (+) da bateria ou o cabo (+) ao terminal (-) da bateria, o sistema elétrico pode sofrer danos graves.

- Aplique uma camada fina de lubrificante nos terminais para evitar a sua corrosão.
- Volte a montar as peças retiradas.

Bateria (KX252C/D, KX450J/K)

A bateria instalada neste motociclo é de iões de lítio. A bateria é vedada na fábrica e não requer adição de nenhum líquido. Nunca tente abrir a bateria.

Bateria standard

Fabricante	HangZhou Skyrich Power Co., Ltd.
Tipo	HJ01

A Kawasaki recomenda fortemente a bateria de iões de lítio genuína da Kawasaki, porque essa está equipada com um circuito de proteção.

Precauções ao manusear a bateria

Para prevenir danos à bateria e/ou outras peças elétricas, siga as instruções abaixo ao manusear a bateria.

AVISO

A bateria contém eletrólito orgânico inflamável. O proprietário e/ou outra pessoa sofrer uma queimadura ou ferimentos graves se a bateria for incorretamente manuseada.

- Mantenha a bateria fora do alcance de crianças.
- Tome cuidado para não derrubar a bateria nem a sujeitar a impactos. Não utilize a bateria se essa tiver caído, sido sujeita a um impacto forte, ou estiver visivelmente danificada.
- Não submerja a bateria na água.
- Não desmonte ou modifique a bateria, nem coloque os terminais em curto-circuito.
- Utilize a bateria somente para este motociclo, pois nenhuma outra utilização é permitida.
- Mantenha a bateria longe do alcance de calor, faíscas e chamas.

OBSERVAÇÃO

Para prevenir danos à bateria e/ou outras peças elétricas, siga as instruções abaixo.

- Não desligue os cabos da bateria nem outras ligações elétricas enquanto o motor estiver a funcionar.
- Sempre que tiver que desligar os cabos positivo (+) e negativo (-) da bateria, desligue o cabo negativo (-) primeiro e depois o cabo positivo (+).
- Não inverta as ligações dos cabos da bateria.
- Ao ligar os cabos da bateria, primeiro ligue o cabo positivo (+) ao terminal positivo (+) da bateria e, em seguida, o cabo negativo (-) ao terminal negativo (-).
- Não instale uma bateria de chumbo-ácido em vez da bateria de íões de lítio neste motociclo, pois o sistema elétrico não irá funcionar corretamente. Substitua sempre a bateria por uma outra bateria de íões de lítio do mesmo tipo.

Funções de proteção da bateria

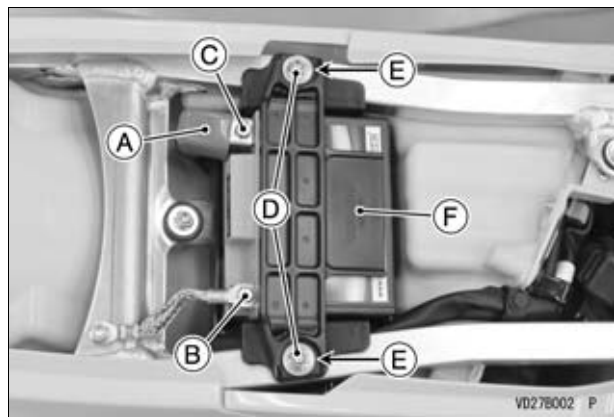
O circuito de proteção da bateria está incorporado na bateria. Este circuito tem a função de prevenir danos à bateria por uma sobrecarga ou sobreaquecimento.

Funções	Critérios para entrar no modo de proteção	Funcionamento limitado durante o modo de proteção	Como retomar o modo de funcionamento
Proteção contra sobrecarga	A tensão da bateria está muito alta (> aprox. 15,3 V)	A bateria parará de aceitar a corrente de carga e fornecimento de energia	Espere até que a tensão da bateria volte ao normal
Proteção contra sobreaquecimento	A temperatura da bateria está muito alta (> aprox. 95 °C)	A bateria parará de aceitar a corrente de carga e fornecimento de energia	Espere até que a bateria arrefeça

342 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Remoção da bateria

- Retire o assento (consulte a secção Velas de ignição).
- Desligue o cabo negativo (-) do terminal negativo (-).
- Deslize o tampão vermelho do terminal positivo (+).
- Desligue o cabo positivo (+) do terminal positivo (+).
- Retire os parafusos, mangas e suporte da bateria.



- A. Tampão vermelho
- B. Terminal negativo (-)
- C. Terminal positivo (+)
- D. Parafusos
- E. Mangas
- F. Suporte da bateria

- Retire a bateria da caixa da bateria.

- Limpe a bateria com uma solução de bicarbonato de soda e água. Certifique-se de que as ligações dos cabos estão limpas.

Instalação da bateria

- Coloque a bateria na caixa da bateria.
- Instale o suporte da bateria e mangas.
- Aperte os parafusos do suporte da bateria com o binário especificado.

Binário de aperto

Parafusos do suporte da bateria:
8,0 N m (0,82 kgf·m)

- Ligue o cabo vermelho ao terminal (+) ao terminal positivo (+) e, em seguida, ligue o cabo negativo (-) ao terminal negativo (-).

Binário de aperto

Parafusos dos terminais da bateria:
4,5 N m (0,46 kgf·m)

- Aplique uma camada fina de lubrificante nos terminais para evitar a sua corrosão.
- Cubra o terminal positivo (+) com o tampão vermelho.
- Instale as peças retiradas.

Manutenção da bateria

É da inteira responsabilidade do proprietário manter a bateria bem carregada. Se não o fizer, a bateria pode falhar e deixá-lo numa posição desconfortável.

Diretrizes para verificar o intervalo:

Após a condução, retire os cabos da bateria da bateria. Meça a tensão da bateria antes de conduzir ou a cada duas semanas.

Se a tensão estiver inferior a 12,8 V, carregue a bateria.

Siga as instruções na próxima secção de acordo com a medição da tensão da bateria.

Medição da tensão da bateria

- Pare o motor.
- Retire o assento (consulte a secção Velas de ignição).
- Meça a tensão da bateria com um voltímetro.


NOTA

○ *Depois de carregar, deixe a bateria sem utilizar durante 1 a 2 horas antes verificar a tensão para obter uma medição confiável.*

- Escolha uma ação apropriada da seguinte lista de acordo com a medição da tensão da bateria.

	Tensão da bateria	Ação necessária
1	12,8 V ou mais	Nenhuma carga é necessária
2	menos do que 12,7 V	Carregue a bateria. Consulte a secção "Carregamento normal"
3	0 V	Substitua a bateria.

Carregamento da bateria

 AVISO
<ul style="list-style-type: none"> ○ Mantenha materiais inflamáveis longe ao carregar a bateria. ○ Carregue a bateria numa área bem ventilada.

Carregamento normal:

OBSERVAÇÃO
Para prevenir danos à bateria, não utilize um carregador concebido para baterias de chumbo-ácido ao carregar a bateria de íões de lítio.

- Carregue a bateria seguindo as instruções do seu carregador de bateria. A corrente de carga, tensão de carga e tempo de carga devem seguir as diretrizes abaixo para evitar danos à bateria.

Carregadores recomendados pela Kawasaki:

OptiMate Lithium 4S 0,8A
 Skyrich HP0060W (HBC-LF0201)

344 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Diretrizes para carregamento da bateria

Temperatura ambiente	0 °C a 40 °C
Tensão de carga	13,9 V a 14,9 V
Corrente de carga	1 A
Tempo de carga	Máx. 2,5 horas a corrente de carga de 1A

Armazenamento da bateria:

- Retire a bateria do motociclo e guarde-a.

Diretrizes para armazenamento da bateria

Temperatura de armazenamento da bateria	-20 °C a 40 °C
Sob luz do sol	Sem luz do sol direta

- Meça a tensão da bateria regularmente (cada duas semanas).
- Carregue a bateria lentamente se a tensão da bateria estiver abaixo de 12,8 V.

Eliminação da bateria

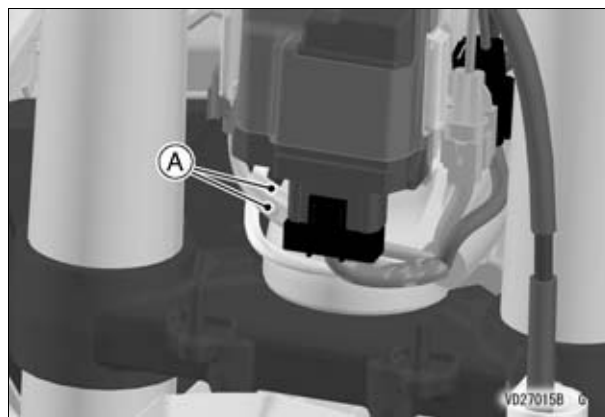
Uma eliminação incorreta da bateria pode ser prejudicial ao meio ambiente e à saúde humana. Confira sempre os regulamentos locais para as instruções sobre a eliminação adequada da bateria. Descarregue a bateria completamente antes da eliminação.

Conectores de acessórios elétricos (KX252D, KX450K)

A energia elétrica da bateria pode ser utilizada através dos conectores de acessórios elétricos.

NOTA

- Alguns modelos requerem o uso de um relé para usar os conectores de acessórios elétricos.
- A ligação de um acessório elétrico aos conectores deve ser efetuada por um concessionário autorizado Kawasaki.



A. Para acessório (por trás da chapa de matrícula)

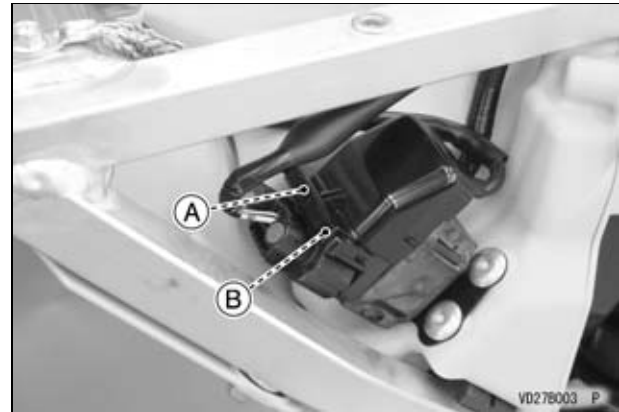
Conectores de acessórios	Calibre do fusível	Carga máxima	
A	Para acessórios	5 A	26 W

OBSERVAÇÃO

Não instale um fusível com um calibre superior ao especificado. Não ligue a uma carga que exceda a carga máxima para o circuito deste acessório ou a bateria poderá ficar descarregada, mesmo com o motor em funcionamento.

Fusível (KLX110C, KLX450A, KX252C/D, KX450J/K)

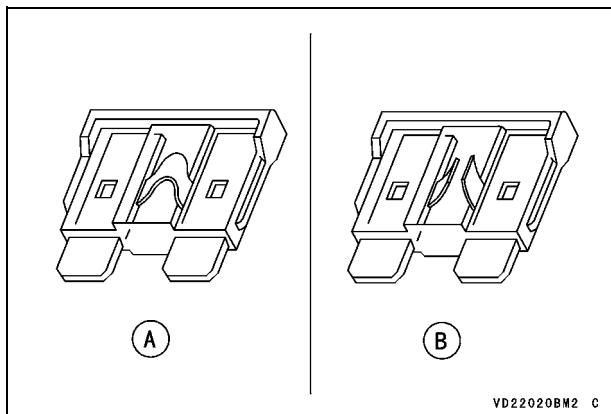
O fusível principal está colocado no relé de arranque existente sob o assento. Se um fusível queimar durante o funcionamento, inspecione o sistema elétrico para determinar a causa e substitua-o por um fusível novo com a amperagem correta.



- A. Fusível principal**
- B. Fusível sobressalente**

AVISO

Substituir o fusível pode provocar o sobreaquecimento da cablagem, causar um incêndio e/ou falha. Não utilize nenhum substituto para o fusível standard. Substitua o fusível queimado por um novo com a capacidade correta, tal como especificado no fusível.



- A. Normal
- B. Falhou

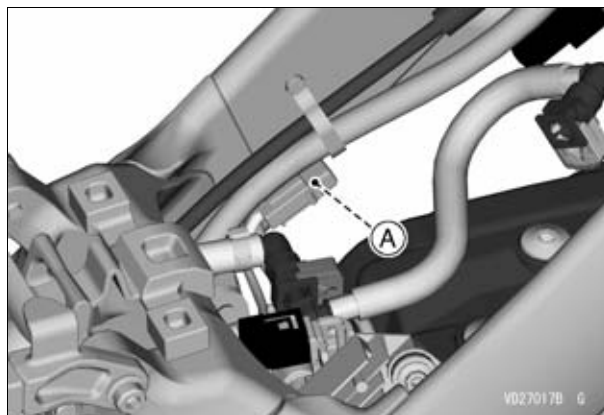
Fusível acessório (KX252D, KX450K)

Um fusível para um acessório elétrico está disponível na caixa de fusíveis localizada por baixo do depósito de combustível. Se o fusível queimar durante o funcionamento, inspecione o sistema

elétrico para determinar a causa e substitua-o por um fusível novo com a amperagem correta.

NOTA

○ A ligação de um acessório elétrico aos conectores deve ser efetuada por um concessionário autorizado Kawasaki.

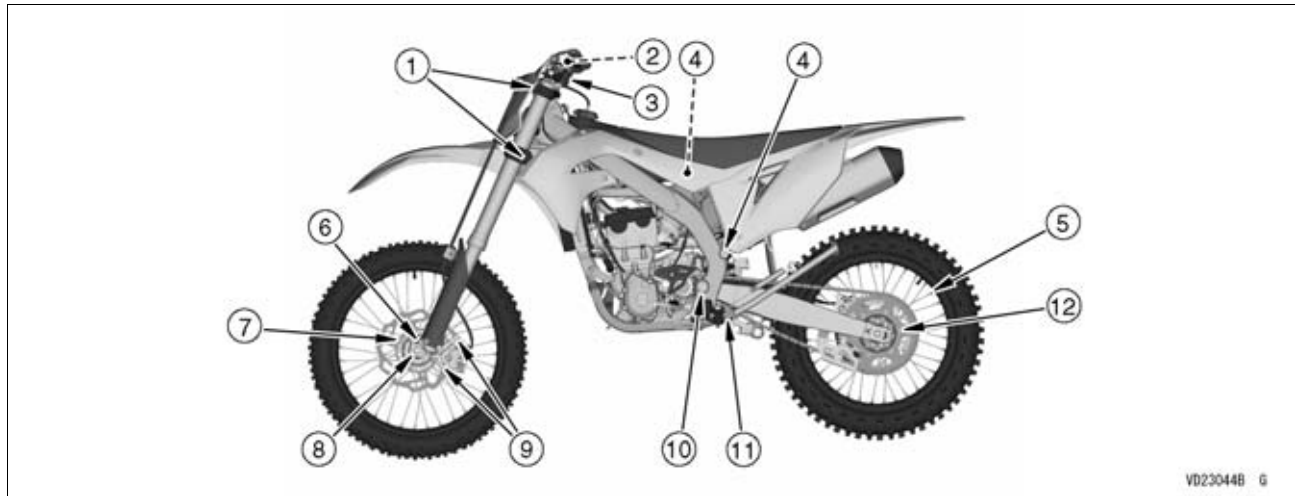


A. Fusível acessório

Binários de aperto de porcas e parafusos

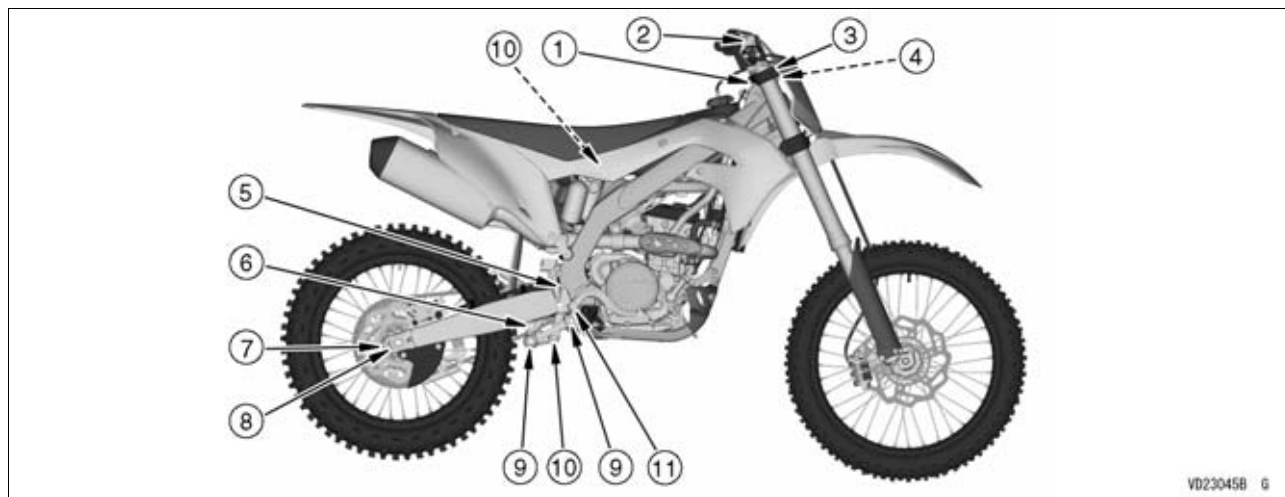
Localização das porcas e parafusos

Antes da primeira viagem de cada dia de operação, verifique o aperto das porcas e parafusos indicados a seguir. Verifique também se todos os troços estão no sítio e em bom estado.



- | | |
|--|---|
| 1. Parafusos da forquilha da suspensão dianteira | 8. Porca do eixo dianteiro |
| 2. Parafusos da braçadeira do cilindro principal da embraiagem | 9. Parafusos de montagem da pinça do travão dianteiro |
| 3. Parafusos da braçadeira do guidão | 10. Porca do eixo do pivô do braço oscilante |
| 4. Parafusos de montagem do quadro traseiro | 11. Parafuso e porca do descanso lateral |
| 5. Uniões do raio | 12. Porcas do carreto traseiro |
| 6. Parafusos do eixo dianteiro | |
| 7. Parafusos de montagem do disco do travão dianteiro | |

348 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES



1. Porca da cabeça da haste da direção
2. Parafusos da braçadeira do cilindro principal dianteiro
3. Porca da haste da direção
4. Porcas do suporte do guidão
5. Parafusos de fixação do cilindro principal traseiro
6. Porca do pivô do braço oscilante

7. Parafusos de montagem do disco do travão traseiro
8. Eixo da roda traseira
9. Porcas de montagem da barra transversal
10. Porcas do amortecedor da suspensão traseira
11. Parafuso do pedal do travão

Limpeza do motociclo

Cuidados gerais

Se forem prestados de cuidados regulares e adequados ao seu motociclo Kawasaki o seu aspeto e o rendimento geral serão melhorados e a vida útil será prolongada. Ao cobrir o seu motociclo com uma capa permeável de alta qualidade, ajudará a proteger os seus acabamentos dos raios UV e dos poluentes e reduzirá a acumulação de pó sobre o motociclo.



AVISO

A acumulação de resíduos ou material inflamável no e ao redor do chassis, motor e escape do motociclo podem provocar problemas mecânicos e aumentar o risco de incêndio. Quando utilizar o motociclo em condições que permitem a acumulação de resíduos ou material inflamável no e ao redor do motociclo, inspecione o motor, componentes elétricos e áreas de escape com frequência. No caso de acumulação de resíduos ou materiais inflamáveis, pare o motociclo ao ar livre e desligue o motor. Permita que o motor arrefeça e, depois, remova os resíduos acumulados. Não pare nem estacione o motociclo num recinto fechado antes de inspecionar a acumulação de resíduos ou materiais inflamáveis.

- Certifique-se de que o motor e o sistema de escape estão frios antes de iniciar a lavagem do motociclo.
- Evite aplicar desengordurantes nos vedantes, pastilhas de travão e pneus.
- Use sempre produtos não abrasivos para encerrar, limpar ou polir.
- Evite utilizar qualquer produto químico, solvente, detergente e produto de limpeza doméstica agressivo, tais como os detergentes para os vidros à base de amoníaco.
- A gasolina, o líquido de travões e de refrigeração danificam as superfícies pintadas e dos plásticos; lave-os imediatamente.
- Não utilize escovas de arame, esfregões de palha-de-aço e outros esfregões ou escovas abrasivos.
- Tenha cuidado ao lavar as peças de plástico porque são fáceis de riscar.
- Evite utilizar água sob pressão; a água pode penetrar nos vedantes e nos componentes elétricos e danificar o motociclo.
- Não dirija jatos de água para zonas delicadas, tais como as admissões de ar, os carburadores, o sistema de travagem, os componentes elétricos, a saída de escape e os orifícios de ventilação.

Lavagem do motociclo

OBSERVAÇÃO

Não utilize um jato de água de alta pressão.

- Desligue os cabos da bateria.

350 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

- Passe água fria pelo motociclo com uma mangueira de jardim para retirar toda a sujidade maior.
- Prepare, num balde, uma solução de água e um pouco de detergente neutro (próprios para motociclos ou automóveis). Use um pano ou esponja macia para lavar o motociclo. Se necessário, use um desengordurante suave para retirar manchas de óleo ou de gordura.
- Depois de lavar, passe bastante água limpa por todo o motociclo para remover eventuais resíduos de detergente (estes podem corroer certas peças do seu motociclo).
- Use um pano macio para secar o seu motociclo. Ao mesmo tempo, verifique se a superfície do motociclo apresenta cortes ou riscos. Não deixe o motociclo secar ao ar livre, na medida em que poderá danificar as superfícies pintadas.
- Ligue o motor e deixe-o trabalhar ao ralenti durante alguns minutos. O calor emitido pelo motor ajudará a secar as zonas mais húmidas.
- Conduza o motociclo a uma velocidade reduzida, efetuando várias travagens. Isso ajudará a secar os travões e restabelecerá o seu nível de eficácia normal.
- Lubrifique a corrente de transmissão para evitar que enferruje.

NOTA

- *Se conduzir em estradas junto ao mar ou onde tenha sido espalhado sal, lave imediatamente o motociclo com água fria. Não use água quente, na medida em que está a acelerar a reação química*

do sal. Depois de secar o motociclo, aplique um spray anti-corrosão em todas as superfícies metálicas ou cromadas.

Acabamento semi-lustroso

Para limpar o acabamento semi-lustroso:

- Quando lavar o motociclo, utilize sempre um detergente neutro suave e água.
- O efeito do acabamento semi-lustroso pode ser perdido se a superfície for esfregada excessivamente.
- Se tiver alguma dúvida, consulte um concessionário autorizado Kawasaki.

Superfícies pintadas

Depois de lavar o motociclo, proteja as superfícies pintadas, metálicas ou plásticas, com uma cera própria para motociclos e automóveis. A cera deve ser aplicada de três em três meses ou sempre que necessário. Evite as superfícies com acabamentos “acetinados” ou “lisas”. Utilize sempre produtos não abrasivos e aplique-os de acordo com as instruções fornecidas no recipiente.

Peças de plástico

Depois da lavagem, seque os plásticos com um pano macio. Depois de secos, aplique um polidor de plásticos aprovado nas peças de plástico não pintadas.

OBSERVAÇÃO

Os plásticos podem deteriorar-se e partir quando entram em contacto com substâncias químicas ou produtos de limpeza doméstica, tais como gasolina, líquido dos travões, detergentes para os vidros, massas de travamento ou outros químicos agressivos. Se uma superfície plástica entrar em contacto com uma substância química agressiva, lave-a imediatamente com água e um detergente suave e verifique se a zona foi danificada. Não use panos ou escovas com produtos abrasivos para limpar os plásticos, na medida em que estes danificarão a superfície dos plásticos.

Cromados e alumínios

As superfícies cromadas e as peças em alumínio não revestidas podem ser tratadas com um polidor para cromados e alumínios. Lave as peças de alumínio com um detergente suave e aplique um spray de polimento. As rodas em alumínio, pintadas ou não, podem ser limpas com sprays de limpeza não ácidos próprios para a limpeza de rodas.

Componentes em couro, vinil e borracha

Se o seu motociclo tiver acessórios em couro, deverá tomar um cuidado especial. Aplique um produto de limpeza/tratamento de couro nos acessórios em questão. A lavagem com detergentes e água

danifica os acessórios em couro, reduzindo o seu tempo de vida útil.

Os componentes em vinil devem ser lavados da mesma forma que os restantes componentes do motociclo e tratados com um produto próprio para o vinil.

As partes laterais dos pneus e outros componentes de borracha devem ser tratados com um produto de proteção de borrachas, de modo a prolongar o seu tempo de vida útil.

AVISO

Os produtos de proteção de borracha podem ser escorregadios e, se utilizados nos sulcos, podem provocar a perda da tração, resultando num acidente e causando ferimentos ou morte. Não aplique o produto de proteção de borracha nos sulcos.

352 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

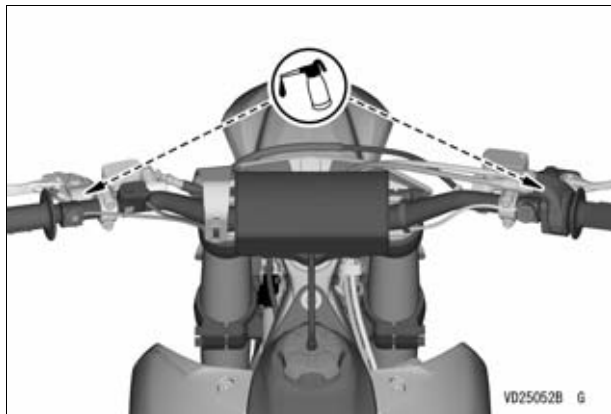
Lubrificação

Lubrifique as áreas mostradas nas ilustrações desta secção, com óleo de motor ou um lubrificante normal, de acordo com a tabela de manutenção periódica e sempre que o veículo tenha sido conduzido em condições de água ou chuva. Antes de lubrificar uma peça, limpe qualquer ferrugem com um produto de remoção de ferrugem e limpe quaisquer resíduos de lubrificante, óleo, sujidade ou fuligem.

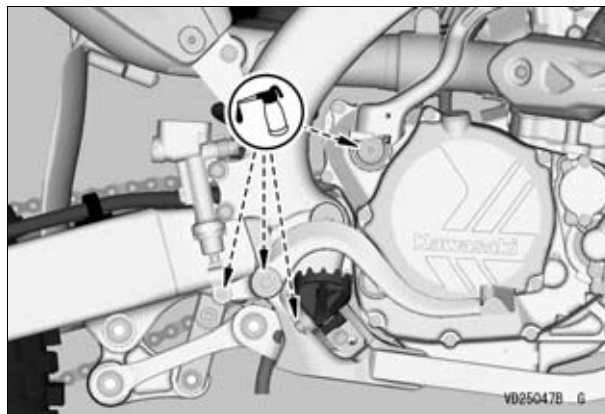
Lubrificação geral

Aplicar óleo de motor nos seguintes eixos:

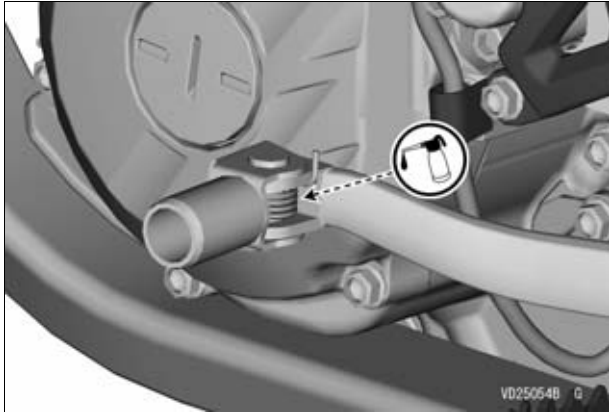
- Manete da embraiagem
- Manete do travão dianteiro
- Alavanca do arranque a quente



- Pedal do travão traseiro
- Juntas de haste do travão traseiro
- Pedal de arranque
- Apoios para os pés



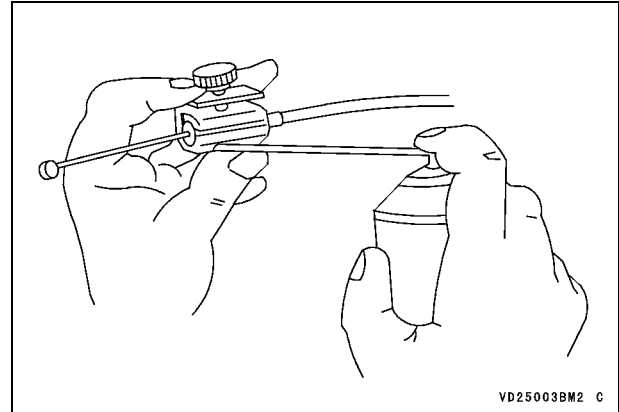
- Pedal de mudança de velocidades



Aplique um aerossol lubrificante de cabos com um lubrificador de pressão em todos os cabos:

- Cabo da embraiagem
- Cabo do acelerador
- Cabo do arranque a quente

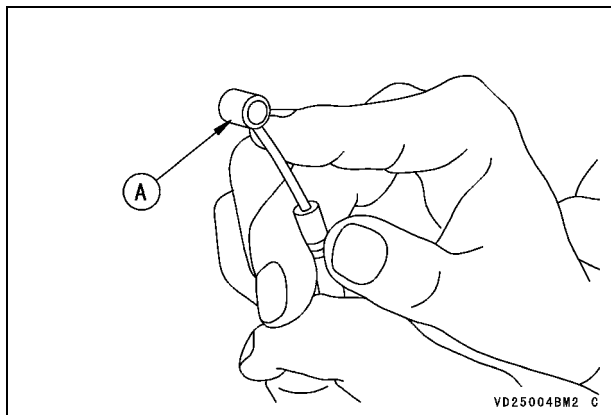
Lubrificação de cabos



354 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Aplice o lubrificante nos seguintes pontos:

- Extremidade superior do cabo da embraiagem
- Extremidade superior do cabo do acelerador
- Extremidade superior do cabo do arranque a quente

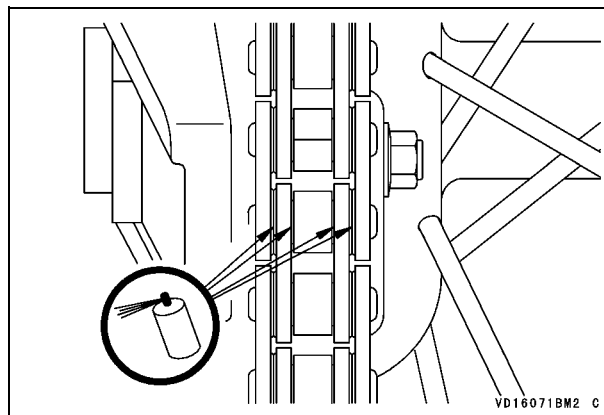


A. Lubrificar

Lubrificação da corrente de transmissão

Lubrifique a corrente de transmissão com um lubrificante de alta qualidade para correntes de transmissão após a condução à chuva ou em piso molhado ou sempre que a corrente parecer seca.

- Aplique lubrificante nas zonas das extremidades dos roletes, para penetrar nos roletes e casquilhos.
- Limpe todo o lubrificante em excesso.



Autodiagnóstico DFI (KX252C/D)

Este motociclo está equipado com o sistema de autodiagnóstico de problemas DFI. O autodiagnóstico de problemas pode ser realizado através dos seguintes procedimentos.

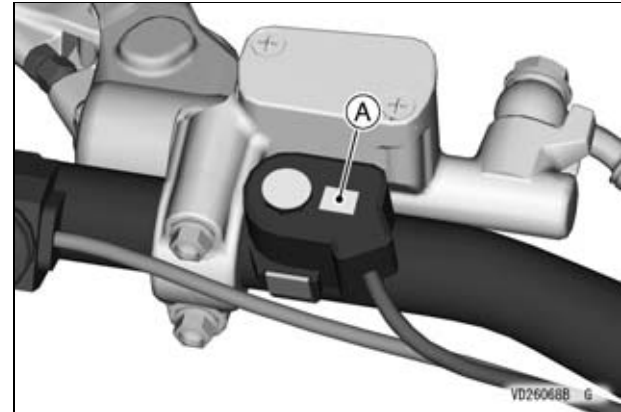
Perfil do autodiagnóstico

A luz indicadora de aviso laranja ligada ao ECU acende-se se ocorrer uma falha no sistema DFI, incluindo o sistema de ignição e peças do sistema de ignição. No caso de problemas graves, o ECU para a operação de injeção/ignição.

Se houver um problema no sistema DFI, a luz indicadora de aviso laranja começará a piscar automaticamente ao parar o motor. Neste caso, esta luz indicadora mostra uma série de código(s) de serviço três vezes e, em seguida, apaga-se com o ECU desligado.

Procedimento de autodiagnóstico

- Arranque o motor e, em seguida, pare o motor.
- Conte o número de impulsos da luz indicadora de aviso laranja para ler o código de serviço.

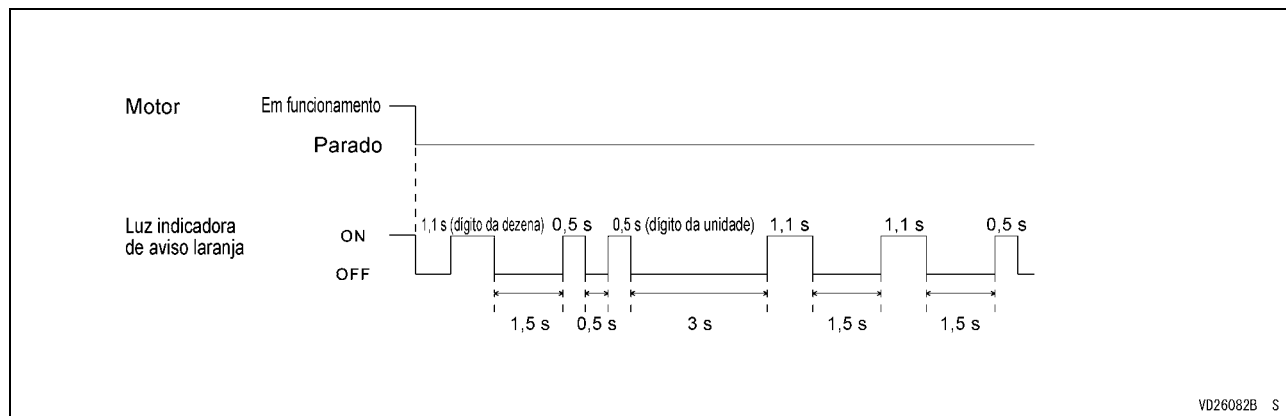


A. Luz indicadora de aviso laranja/modo de controlo de arranque

356 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Como ler códigos de serviço

- Os códigos de serviço são indicados por uma série de impulsos longos e curtos da luz indicadora de aviso laranja, tal como a seguir mostrado.
- Leia o dígito das dezenas e o dígito das unidades à medida que a luz indicadora de aviso laranja pisca.
- Quando existem vários problemas, todos os códigos de serviço podem ser guardados, sendo, a seguir, apresentados a começar pelos códigos de serviço com o número mais reduzido, seguindo a apresentação por ordem numérica. Depois de concluir todos os códigos, a apresentação é repetida três vezes.
- Se não existirem problemas, não é exibido nenhum código e a luz não se acende.
- Por exemplo, se ocorrerem dois problemas com a ordem 21, 12, os códigos de serviço são apresentados a partir do número mais reduzido da ordem listada.
(12 → 21) → (12 → 21) → ... (repetido três vezes)



- Se o problema tiver ocorrido numa das seguintes peças, o ECU não consegue memorizar estes problemas, a luz indicadora de aviso laranja não se acende e não podem ser exibidos quaisquer códigos de serviço.
Cablagem de terra e cablagem da fonte de alimentação do ECU (consulte o Manual de serviço)













NOTA

- *Mesmo que a bateria ou o ECU esteja desligado(a), ou o problema seja resolvido, todos os códigos de serviço permanecem no ECU.*

Tabela de códigos de serviço



358 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

Código de serviço	Luz indicadora de aviso laranja	Problemas
11	 ON OFF	Falha do controlo do acelerador, cablagem aberta ou curta
12		Sensor da pressão do ar de admissão, cablagem aberta ou curta
13		Sensor da temperatura do ar de admissão, cablagem aberta ou curta
14		Falha do sensor de temperatura da água, cablagem aberta ou curta
21		Falha do sensor da cambota, cablagem aberta ou curta
25		Falha do interruptor de posicionamento da mudança, cablagem aberta ou curta
31		Falha do sensor de inclinação do veículo, cablagem aberta ou curta
41		Falha do injetor a jusante, cablagem aberta ou curta
42		Falha do injetor a montante, cablagem aberta ou curta
46		Falha da bomba do combustível, cablagem aberta ou curta
51		Falha da bobina de ignição, cablagem aberta ou curta
7F		Tensão anormal da bateria

NOTA

- *O ECU pode estar relacionado com estes problemas. Se todas as peças e circuitos estiverem em boas condições, verifique a fonte de alimentação do ECU e se está ligado à terra. Se a fonte de alimentação e a ligação à terra estiverem em boas condições, substitua o ECU (consulte o Manual de serviço).*
- *Quando não é apresentado nenhum código de serviço e os componentes elétricos do sistema DFI não apresentam falhas, o problema pode residir nos componentes mecânicos do sistema DFI e do motor.*

Autodiagnóstico DFI (KX450J/K)

Este motociclo está equipado com o sistema de autodiagnóstico de problemas DFI. O autodiagnóstico de problemas pode ser realizado através dos seguintes procedimentos.

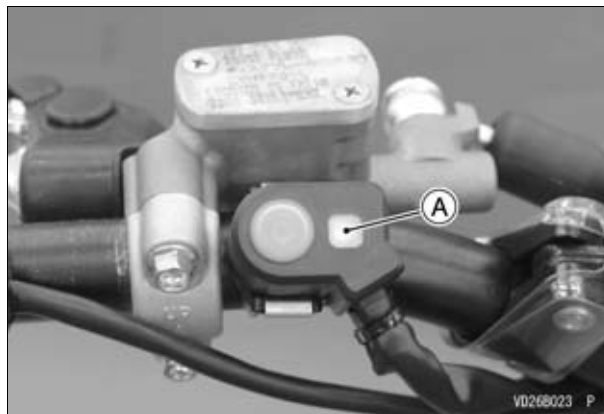
Perfil do autodiagnóstico

A luz indicadora de aviso laranja ligada ao ECU acende-se se ocorrer uma falha no sistema DFI, incluindo o sistema de ignição e peças do sistema de ignição. No caso de problemas graves, o ECU para a operação de injeção/ignição.

Se houver um problema no sistema DFI, a luz indicadora de aviso laranja começará a piscar automaticamente ao parar o motor. Neste caso, esta luz indicadora mostra uma série de código(s) de serviço três vezes e, em seguida, apaga-se com o ECU desligado.

Procedimento de autodiagnóstico

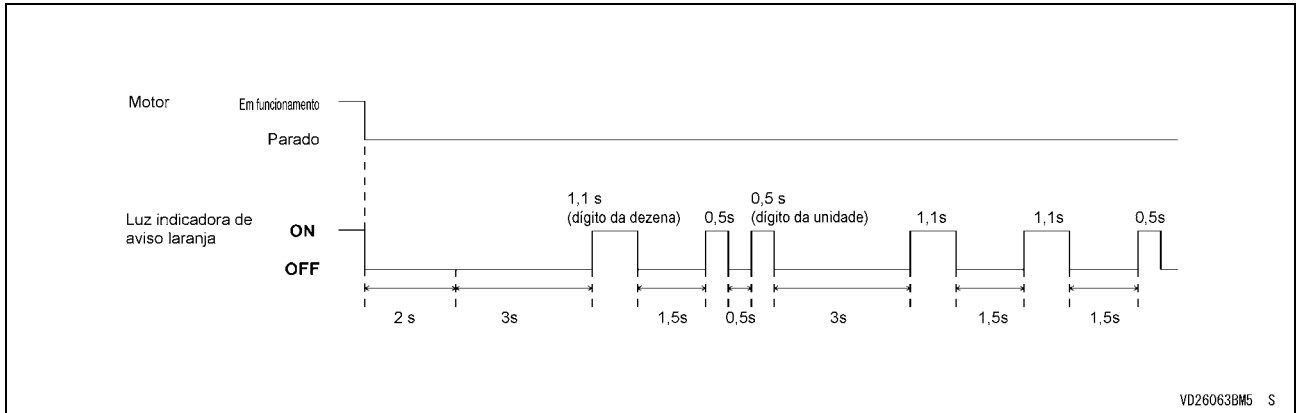
- Arranque o motor e, em seguida, pare o motor.
- Conte o número de impulsos da luz indicadora de aviso laranja para ler o código de serviço.



A. Luz indicadora de aviso laranja/modo de controlo de arranque

Como ler códigos de serviço

- Os códigos de serviço são indicados por uma série de impulsos longos e curtos da luz indicadora de aviso laranja, tal como a seguir mostrado.
- Leia o dígito das dezenas e o dígito das unidades à medida que a luz indicadora de aviso laranja pisca.
- Quando existem vários problemas, todos os códigos de serviço podem ser guardados, sendo, a seguir, apresentados a começar pelos códigos de serviço com o número mais reduzido, seguindo a apresentação por ordem numérica. Depois de concluir todos os códigos, a apresentação é repetida três vezes.
- Se não existirem problemas, não é exibido nenhum código e a luz não se acende.
- Por exemplo, se ocorrerem dois problemas com a ordem 21, 12, os códigos de serviço são apresentados a partir do número mais reduzido da ordem listada.
(12 → 21) → (12 → 21) → ... (repetido três vezes)














- Se o problema tiver ocorrido numa das seguintes peças, o ECU não consegue memorizar estes problemas, a luz indicadora de aviso laranja não se acende e não podem ser exibidos quaisquer códigos de serviço.
Cablagem de terra e cablagem da fonte de alimentação do ECU (consulte o Manual de serviço)

362 MANUTENÇÃO E AFINAÇÕES

NOTA

○ Mesmo que a bateria ou o ECU esteja desligado(a), ou o problema seja resolvido, todos os códigos de serviço permanecem no ECU.

Tabela de códigos de serviço

Código de serviço	Luz indicadora de aviso laranja	Problemas
11	 ON OFF	Falha do controlo do acelerador, cablagem aberta ou curta
12		Sensor da pressão do ar de admissão, cablagem aberta ou curta
13		Sensor da temperatura do ar de admissão, cablagem aberta ou curta
14		Falha do sensor de temperatura da água, cablagem aberta ou curta
21		Falha do sensor da cambota, cablagem aberta ou curta
25		Falha do interruptor de posicionamento da mudança, cablagem aberta ou curta
31		Falha do sensor de inclinação do veículo, cablagem aberta ou curta
41		Falha do injetor de combustível, cablagem aberta ou curta
46		Falha da bomba do combustível, cablagem aberta ou curta
51		Falha da bobina de ignição, cablagem aberta ou curta
7F		Tensão anormal da bateria

NOTA

- *O ECU pode estar relacionado com estes problemas. Se todas as peças e circuitos estiverem em boas condições, verifique a fonte de alimentação do ECU e se está ligado à terra. Se a fonte de alimentação e a ligação à terra estiverem em boas condições, substitua o ECU (consulte o Manual de serviço).*
- *Quando não é apresentado nenhum código de serviço e os componentes elétricos do sistema DFI não apresentam falhas, o problema pode residir nos componentes mecânicos do sistema DFI e do motor.*

GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

NOTA

○ *Este guia para resolução de problemas não é exaustivo e não faculta todas as causas possíveis para cada problema listado. Destina-se simplesmente a ser um guia rápido para o ajudar na resolução de algumas das dificuldades mais comuns.*

Falha ou dificuldades no arranque –

O motor de arranque não roda

- O interruptor de paragem do motor não está na posição ☞
- Problema com o interruptor de posição da mudança
- Problema no motor de arranque
- Voltagem baixa da bateria
- Temperatura baixa da bateria
- A função de proteção da bateria está a funcionar
- Falta de contacto ou inatividade do relé de arranque
- Falta de contacto do botão de arranque
- Cablagem do sistema de arranque em curto ou aberta
- Problema no interruptor de paragem do motor
- Fusível queimado

Motor de arranque roda mas motor não pega

- Problema na embraiagem de arranque
- Problema no carreto livre de arranque

Não é possível ligar o motor

- Válvula gripada

- Taco de válvula gripado
- O cilindro ou o pistão griparam
- A cambota gripou
- A extremidade pequena da biela gripou
- A extremidade grande da biela gripou
- Árvore de cames gripada
- A transmissão ou a chumaceira gripou
- A mola do eixo do pedal de arranque partiu-se
- O dispositivo de roquete do pedal de arranque não engata
- Instalação incorrecta do sensor de desligamento do veículo

O combustível não flui

- Não existe combustível no depósito
- A válvula de combustível está fechada
- A ventilação do tampão do depósito está obstruída
- A válvula de combustível está entupida
- O tubo de alimentação está entupido
- A válvula de flutuador está entupida
- Falha de uma bomba de combustível
- Falha de um injetor de combustível

O motor afogou-se

- O nível do combustível está muito alto
- A válvula de flutuador está desgastada ou ficou aberta
- Técnica de arranque errada (quando o motor se afogar, arranque com o acelerador

366 GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

completamente aberto para permitir que mais ar chegue ao motor.)

Ignição em falta ou fraca

- Vela de ignição suja, partida ou folga ajustada indevidamente
- Tampão da vela de ignição ou instalação de alta tensão danificados
- O tampão da vela de ignição não está a fazer um bom contacto
- Tipo de vela de ignição incorreto
- Ignição defeituosa
- Sensor da cambota defeituoso
- Bobina de ignição defeituosa
- Cablagem do interruptor de paragem do motor defeituosa
- Resistência da bobina de ignição defeituosa/desligada
- Estator CDI danificado
- Volante de magneto danificado
- Instalação elétrica com curto-circuito ou interrompida

Mistura de combustível-ar incorreta

- Parafuso do ralenti ajustado indevidamente
- Injetor lento ou passagem de ar entupida
- Elemento do filtro de ar entupido, mal vedado, ou não instalado
- Injetor de arranque entupido

Baixa compressão

- Vela de ignição solta
- Cabeça do cilindro insuficientemente apertada
- Parafuso da cabeça do cilindro solto

- Porca do cilindro solta
- Cilindro ou pistão desgastados
- Nenhuma folga da válvula
- Fuga no vedante de óleo da cambota
- Mola da válvula partida ou fraca
- Válvula não assenta corretamente (válvula dobrada, desgastada ou acumulação de carbono na superfície da base)
- Segmento do pistão desgastado, fraco, partido ou espetado
- Distância lateral do segmento do pistão excessiva
- Junta da cabeça do cilindro danificada
- Cabeça do cilindro torta
- Junta do cilindro danificada
- Válvula flexível danificada

Mau desempenho a baixa velocidade –

Ignição fraca

- Vela de ignição suja, partida ou folga ajustada indevidamente
- Tampão da vela de ignição ou instalação de alta tensão danificados
- O tampão da vela de ignição entrou em curto-circuito ou não está a fazer um bom contacto
- Tipo de vela de ignição incorreto
- Inflamador defeituoso
- Ignição IC do ECU defeituosa
- Bobina de ignição defeituosa
- Estator CDI danificado
- Sensor da cambota defeituoso
- Volante de magneto defeituosa

- Conector da cablagem com mau contacto

Mistura de combustível-ar incorreta

- Parafuso do ralenti ajustado indevidamente
- Injetor lento ou passagem de ar entupida
- Elemento do filtro de ar entupido, mal vedado, ou não instalado
- Êmbolo do arranque aberto
- Nível do combustível do carburador demasiado alto ou demasiado baixo
- A ventilação do depósito está obstruída
- Suporte do carburador solto
- Suporte do corpo do acelerador solto
- Conduta de entrada de ar solta
- Bomba do combustível defeituosa
- Interruptor de posicionamento da mudança defeituoso
- Sensor de temperatura da água defeituoso
- Sensor da temperatura do ar de admissão defeituoso

Baixa compressão

- Vela de ignição solta
- Cabeça do cilindro insuficientemente apertada
- Porca do cilindro solta
- Parafuso da cabeça do cilindro solto
- Cilindro ou pistão desgastados
- Segmento do pistão desgastado, fraco, partido ou espetado
- Distância lateral do segmento do pistão excessiva
- Junta da cabeça do cilindro danificada
- Cabeça do cilindro torta
- Junta do cilindro danificada

- Válvula flexível danificada
- Nenhuma folga da válvula
- Mola da válvula partida ou fraca
- Válvula não assenta corretamente (válvula dobrada, desgastada ou acumulação de carbono na superfície da base).
- Problema de descompressão

Portas KIPS abertas

- Válvula de escape KIPS aberta (válvula gripada ou contaminada com depósitos de carbono)
- Válvulas de escape KIPS montadas incorretamente
- Mola compensadora do escape danificada
- Biela de funcionamento da válvula de escape gripada
- Biela KIPS gripada no cilindro

Outro

- Inflamador defeituoso
- Viscosidade do óleo da transmissão demasiado alta
- Viscosidade do óleo do motor demasiado alta
- Atraso do travão
- Ajustagem da ignição incorreta
- Nível do óleo do motor demasiado alto
- ECU defeituoso
- Problema na corrente de transmissão
- Sobreaquecimento do motor
- Deslize da embraiagem

368 GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

Desempenho a alta velocidade fraco ou inexistente –

Acendimento incorreto

- Vela de ignição suja, danificada ou folga ajustada indevidamente
- Tampão da vela de ignição ou instalação de alta tensão danificados
- O tampão da vela de ignição entrou em curto-circuito ou não está a fazer um bom contacto
- Tipo de vela de ignição incorreto
- Inflamador defeituoso
- ECU defeituoso
- Bobina de ignição defeituosa
- Estator CDI danificado
- Sensor da cambota defeituoso
- Volante de magneto defeituosa
- Conector da cablagem com mau contacto

Mistura de combustível-ar incorreta

- Injetor principal entupido ou de tamanho errado
- Agulha do injetor ou injetor de agulha desgastados
- Clip da agulha do injetor na posição errada
- Nível do combustível do carburador demasiado alto ou demasiado baixo
- Injetor de ar ou passagem de ar entupida
- Elemento do filtro de ar entupido, mal vedado ou não instalado
- Êmbolo do arranque aberto
- Abastecimento de combustível ao carburador insuficiente

- Combustível contaminado com água ou substância estranha
- A ventilação do depósito está obstruída
- Suporte do carburador solto
- Suporte do corpo do acelerador solto
- Condução de entrada de ar solta
- A válvula de combustível está entupida
- O tubo de alimentação está entupido
- Bomba do combustível defeituosa

Baixa compressão

- Vela de ignição solta
- Cabeça do cilindro insuficientemente apertada
- Porca do cilindro solta
- Cilindro ou pistão desgastados
- Segmento do pistão desgastado, fraco, partido ou espetado
- Distância lateral do segmento do pistão excessiva
- Junta da cabeça do cilindro danificada
- Cabeça do cilindro torta
- Nenhuma folga da válvula
- Mola da válvula partida ou fraca
- Válvula não assenta corretamente (válvula dobrada, desgastada ou acumulação de carbono na superfície da base).
- Junta do cilindro danificada
- Válvula flexível danificada
- Problema de descompressão

Aceleração inadequada

- Êmbolo do arranque aberto
- Nível do combustível do carburador demasiado alto ou demasiado baixo

- Injetor principal entupido
- A válvula não abre completamente em aceleração
- Elemento do filtro de ar entupido
- Silenciador entupido
- Combustível contaminado com água ou substância estranha
- Saída de fumos do cilindro entupida
- Atraso do travão
- Deslize da embraiagem
- Sobreaquecimento do motor
- Nível do óleo da transmissão demasiado alto
- Viscosidade do óleo da transmissão demasiado alta
- Nível do óleo do motor demasiado alto
- Viscosidade do óleo do motor demasiado alta
- Chumaceira da cambota desgastada ou danificada
- Afinação da ignição incorreta
- Sensor da cambota defeituoso
- Interruptor de posicionamento da mudança defeituoso
- Sensor de temperatura da água defeituoso
- Sensor da temperatura do ar de admissão defeituoso

Portas KIPS fechadas

- Válvulas de escape KIPS abertas (válvula gripada ou contaminada com depósitos de carbono)
- Válvulas de escape KIPS montadas incorretamente
- Portas KIPS entupidas (contaminadas com carbono)

- Biela de funcionamento da válvula de escape gripada
- Biela KIPS gripada no cilindro

Detonação

- Acumulação de carbono na câmara de combustão
- Combustível de má qualidade ou do tipo incorreto
- Tipo de vela de ignição incorreto
- Inflamador defeituoso
- ECU defeituoso

Sobreaquecimento do motor –

Acendimento incorreto

- Vela de ignição suja, partida ou folga ajustada indevidamente
- Tipo de vela de ignição incorreto
- Inflamador defeituoso
- ECU defeituoso

Mistura de combustível-ar incorreta

- Injetor principal entupido ou de tamanho errado
- Nível do combustível do carburador demasiado baixo
- Suporte do carburador solto
- Suporte do corpo do acelerador solto
- Elemento do filtro de ar entupido, mal vedado, ou não instalado
- Conduta de entrada de ar mal vedada
- Interruptor de posicionamento da mudança defeituoso
- Sensor de temperatura da água defeituoso

370 GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

- Sensor da temperatura do ar de admissão defeituoso

Compressão alta

- Acumulação de carbono na câmara de combustão

Sobrecarga do motor

- Atraso do travão
- Deslize da embraiagem
- Nível do óleo da transmissão demasiado alto
- Viscosidade do óleo da transmissão demasiado alta
- Nível do óleo do motor demasiado alto
- Viscosidade do óleo do motor demasiado alta
- Problema na corrente de transmissão

Lubrificação inadequada

- Nível do óleo da transmissão demasiado baixo
- Óleo da transmissão de má qualidade ou do tipo incorreto
- Nível do óleo do motor demasiado baixo
- Óleo do motor de má qualidade ou do tipo incorreto

Líquido de refrigeração inadequado

- Nível do líquido de refrigeração demasiado baixo
- Deterioração do líquido de refrigeração

Componente do sistema de refrigeração danificada

- Radiador entupido
- Tampa do radiador danificada
- A bomba de água não roda

Funcionamento defeituoso da embraiagem –

Deslize da embraiagem

- Não há folga de desengate na embraiagem (modelo KLX110C)
- Sem folga da manete da embraiagem
- O cabo da embraiagem foi mal ajustado
- Cabo da embraiagem danificado
- Disco da embraiagem desgastado ou torcido
- Mola da embraiagem partida ou fraca
- Desengate da embraiagem mal afinado (modelo KLX110C)
- Mecanismo da embraiagem danificado
- Caixa da embraiagem desgastada desigualmente
- Problema com o cilindro principal da embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)
- Problema com o cilindro secundário da embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)

A embraiagem não desengatada devidamente

- Folga excessiva do desengate da embraiagem (modelo KLX110C)
- Folga da manete da embraiagem excessiva
- O disco da embraiagem está torto ou demasiado rijo
- A tensão da mola da embraiagem é desigual
- Óleo da transmissão deteriorado
- Viscosidade do óleo da transmissão demasiado alta
- Nível do óleo da transmissão demasiado alto
- Motor do óleo deteriorado
- Viscosidade do óleo do motor demasiado alta
- Nível do óleo do motor demasiado alto

- Caixa da embraiagem estática no eixo de transmissão
- Mecanismo da embraiagem danificado
- Porca do cubo da embraiagem solta
- O disco da embraiagem está torto ou rijo
- Ranhura do cubo da embraiagem danificada
- Líquido da embraiagem deteriorado (KX252C/D, KX450J/K)
- Fuga do líquido da embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)
- Ar na tubagem de líquido de embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)
- Dano no(s) tampão(ões) primário e/ou secundário do cilindro principal da embraiagem (KX252C/D, KX450J/K)
- Cilindro principal da embraiagem riscado (KX252C/D, KX450J/K)

Mudanças de velocidade defeituosas –

A transmissão não engrena; o pedal das mudanças não retorna

- A embraiagem não desengata
- Forquilha dobrada ou gripada
- Mudança presa no eixo
- Alavanca de posicionamento das mudanças presa
- Alavanca das mudanças partida
- Placa de guia da tranqueta partida
- Mola de retorno das mudanças fraca ou partida
- Pino da mola de retorno das mudanças solto
- Mola do braço do mecanismo das mudanças partida

- Braço do mecanismo das mudanças partido
- Tranqueta das mudanças partida
- Perda de tensão da mola da tranqueta das mudanças
- Tambor das mudanças partido

A transmissão salta da mudança

- Forquilha desgastada
- Sulco da mudança desgastado
- Grampos das mudanças e/ou sulcos dos grampos desgastados
- Sulco do tambor das mudanças desgastado
- Mola da alavanca de posicionamento da mudança fraca ou partida
- Pino da forquilha desgastado
- Eixo de transmissão, eixo de saída e/ou nervuras das mudanças desgastados

A transmissão salta as mudanças

- Mola da alavanca de posicionamento da mudança fraca ou partida
- Mola do braço do mecanismo das mudanças partida
- Placa de guia da tranqueta desgastada

Ruído do motor anormal –

Detonação

- Inflamador defeituoso
- ECU defeituoso
- Acumulação de carbono na câmara de combustão
- Combustível de má qualidade ou do tipo incorreto
- Tipo de vela de ignição incorreto

372 GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

- Sobreaquecimento do motor

Bater do pistão

- Abertura do pistão excessiva
- Cilindro ou pistão desgastados
- Biela torta
- Pino do pistão ou furos do pino do pistão desgastados

Barulho da válvula

- Folga das válvulas incorreta
- Mola da válvula partida ou fraca
- Chumaceira da árvore de cames ou face do came desgastada
- Taco de válvula desgaste

Outro ruído

- Abertura da extremidade pequena da biela excessiva
- Abertura da extremidade grande da biela excessiva
- Segmento do pistão desgastado, partido ou preso
- Pistão gripado ou danificado
- Fuga na junta da cabeça do cilindro
- Fuga no tubo de escape na cabeça do cilindro
- Fluir da cambota excessivo
- Suportes do motor soltos
- Chumaceira da cambota desgastada
- Mudança primária desgastada ou lascada
- Problema no tensionador da corrente da árvore de cames
- Corrente, carroto ou guia da corrente desgastado
- Mola de descompressão partida
- Volante de magneto solto

Ruído anormal do comando da direção –

Ruído da engrenagem

- Abertura da caixa da engrenagem/disco de fricção excessiva
- Recuo da mudança primária/mudança da caixa da engrenagem excessivo
- Lasca metálica presa nos dentes da mudança da caixa de engrenagem

Ruído da transmissão

- Chumaceira da cambota desgastada e danificada
- Mudança da transmissão desgastada ou lascada
- Lasca metálica presa nos dentes da mudança
- Viscosidade ou nível do óleo da transmissão demasiado baixo
- Viscosidade ou nível do óleo do motor demasiado baixo
- A engrenagem de roquete do arranque não desengata devidamente da engrenagem de arranque
- Engrenagem inativa do eixo de saída desgastada ou lascada

Ruído na corrente de transmissão

- Folga da corrente de transmissão ajustada incorretamente
- Corrente de transmissão desgastada
- Carreto(s) traseiro(s) e/ou do motor desgastado(s)
- Corrente de transmissão ineficazmente lubrificada
- Roda traseira desalinhada

Ruído anormal do quadro –

Ruído da forquilha da suspensão dianteira

- Nível do óleo ou viscosidade demasiado baixos
- Mola fraca ou partida
- Pressão do ar da forquilha dianteira alta ou incorreta

Ruído do amortecedor traseiro

- Amortecedor danificado

Ruído dos travões de disco

- Pastilha instalada incorretamente
- Superfície da pastilha brilhante
- Disco do travão torcido
- Pinça de travão danificada
- Cilindro do travão danificado

Outro ruído

- Suporte, porca, parafuso, etc. montados ou apertados incorretamente

Fumo do escape –

Excessivamente branco

- O cabo da engrenagem foi mal ajustado
- Segmento de óleo do pistão desgastado
- Cilindro desgastado
- Vedante de óleo da válvula danificado
- Guia da válvula desgastado
- Nível do óleo do motor demasiado alto

Fumo preto

- Elemento do filtro de ar entupido
- Sensor de temperatura da água defeituoso

Acastanhado

- Elemento do filtro de ar entupido
- Injetor principal demasiado grande ou caiu
- Êmbolo do arranque aberto
- Nível do combustível do carburador demasiado alto
- Conduta do filtro de ar solta
- Filtro de ar mal selado ou inexistente
- Sensor de temperatura da água defeituoso

Direção e/ou estabilidade fracas –

Difícil virar o guiador

- Cabo de controlo incorretamente guiado
- Fios guiados incorretamente
- Porca de bloqueio da coluna de direção demasiado apertada
- Chumaceira de roletes danificada
- Chumaceira de direção de corrida amolgada ou desgastada
- Coluna de direção lubrificada incorretamente
- Coluna da direção dobrada
- Pressão do ar dos pneus demasiado baixa

O guiador treme ou vibra excessivamente

- Pneu desgastado
- Chumaceira comum ou de agulhas do braço oscilante danificada
- Jante encurvada ou desequilibrada
- Fluir do eixo dianteiro e/ou traseiro excessivo
- Rolamento da roda desgastado
- Bloqueio do guiador solto
- Porca da cabeça da direção solta

374 GUIA DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

O guiador puxa para um lado

- Quadro dobrado
- Desalinhamento da roda
- Braço oscilante torcido ou dobrado
- Fluir do eixo do braço oscilante excessivo
- Direção mal ajustada
- Coluna da direção dobrada
- Tubo da forquilha da suspensão dianteira dobrado
- Nível do óleo da forquilha dianteira direita/esquerda desigual

Amortecimento insatisfatório (suspensão demasiado rígida)

- Óleo da forquilha da suspensão dianteira excessivo
- Viscosidade do óleo da forquilha da suspensão dianteira demasiado alta
- Tubo da forquilha da suspensão dianteira dobrado
- Pressão do ar da forquilha dianteira alta ou fraca
- Pressão do ar dos pneus demasiado alta
- Amortecedor traseiro mal ajustado

Amortecimento insatisfatório (suspensão demasiado suave)

- Nível do óleo da forquilha da suspensão dianteira insuficiente e/ou forquilha dianteira com fuga de óleo
- Viscosidade do óleo da forquilha da suspensão dianteira demasiado baixa
- Mola do amortecedor da forquilha da suspensão dianteira e/ou traseira fraca
- Amortecedor traseiro com fuga de gás

- Amortecedor traseiro mal ajustado

Mau desempenho em travagem –

- Ar no tubo do travão
- Pastilha ou disco do travão desgastado
- Fuga do líquido dos travões
- Disco do travão torcido
- Pastilhas do travão contaminadas
- Líquido dos travões deteriorado
- Copos do cilindro primário principais e/ou secundários danificados
- Cilindro principal riscado
- Travão mal ajustado (folga do pedal ou alavanca excessiva)
- Travão mal ajustado (folga do pedal ou alavanca excessiva)
- Revestimentos dos travões excessiva ou desigualmente desgastados
- Tambor do travão desigualmente desgastado ou riscado
- Came, árvore de cames, orifício do eixo do travão desgastados
- Óleo, lubrificante no revestimento e tambor
- Sujidade, água entre revestimento e tambor
- Sobreaquecido

Problema na bateria -

Bateria descarregada:

- Carga insuficiente
- Bateria defeituosa (voltagem do terminal muito baixa)
- Mau contacto do cabo da bateria
- Problema no volante de magneto

- Cablagem defeituosa
- Problema no regulador

Bateria sobrecarregada:

- Problema no volante de magneto
- Problema no regulador
- Bateria defeituosa
- A função de proteção da bateria está a funcionar

AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

Afinação do carburador (modelo do carburador)

Afinar um carburador não é a ciência misteriosa que muitos condutores de corrida acreditam ser. Apenas é preciso estabelecer um conhecimento básico da identificação e função dos componentes do carburador assim como da forma como trabalham em conjunto para fazer um trabalho bem feito.

Afinação da mistura relacionada com a temperatura e a altitude

Estado*	A mistura será	Afinação
Ar frio	mais fina	mais rica
Ar quente	mais rica	mais fina
Ar seco	mais fina	mais rica
Baixa altitude	normal	nenhum
Alta altitude (acima dos 1.500 m)	mais rica	mais fina

*com humidade e pressão atmosférica constantes

O tamanho do injetor principal deve ser aumentado ou diminuído entre uma a cinco vezes e o motor testado até atingir a potência máxima.

Sintomas de uma mistura incorreta

Se o motociclo apresentar um ou mais dos sintomas listados a seguir, pode precisar de uma afinação do carburador. Contudo, antes de tentar quaisquer alterações, certifique-se de que todo o resto está em bom estado e devidamente afinado. Verifique o estado da vela de ignição, certifique-se de que o tempo de ignição é o correto, faça uma revisão ao elemento de filtragem do ar e descarbonize o silenciador.

Se o motociclo tiver tido um bom desempenho num certo piso no passado e depois tiver começado a ter um mau desempenho com as mesmas definições do carburador, o problema é quase de certeza noutro sítio; mudar as definições do carburador num caso destes seria provavelmente uma perda de tempo.

Sintomas quando a mistura é demasiado rica

<input type="radio"/> Fraca aceleração
<input type="radio"/> Falha da ignição a velocidades de motor baixas
<input type="radio"/> Fumo excessivo
<input type="radio"/> Incrustações de resíduos nas velas de ignição
<input type="radio"/> Um ruído de escape “profundo”

Sintomas quando a mistura é demasiado fina

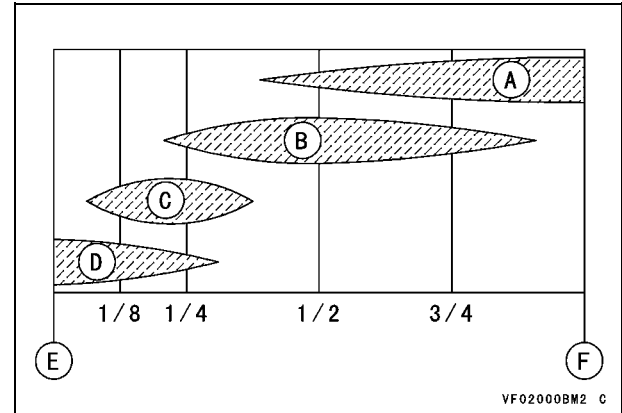
- | |
|--|
| <input type="radio"/> Estalos ou crepitação |
| <input type="radio"/> Aceleração errática |
| <input type="radio"/> Idêntico a quando se acaba o combustível |
| <input type="radio"/> Alta temperatura do motor |

Com estalos ou crepitação, certifique-se de que a gasolina é recente e que o volume de octanas é suficiente. Pode também experimentar uma marca diferente de gasolina com alto volume de octanas.

Fazer afinações

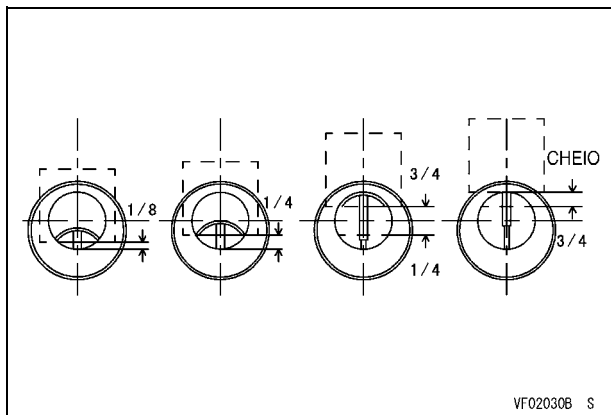
A afinação do carburador é feita através da substituição ou afinação da agulha do injetor, principal e injetor lento (injetor piloto), que regulam o fluxo de combustível, e o parafuso de regulação do ar, que regula o fluxo de ar.

A tabela seguinte indica a gama de funcionamento de cada componente. Tenha em atenção que as gamas de funcionamento se sobrepõem quando a válvula de aceleração se abre.



- A. Injetor principal**
- B. Agulha do injetor (posição do clip)**
- C. Agulha do injetor (secção direita)**
- D. Parafuso de afinação do ar e injetor lento (injetor piloto)**
- E. Fechado**
- F. Completamente aberto**

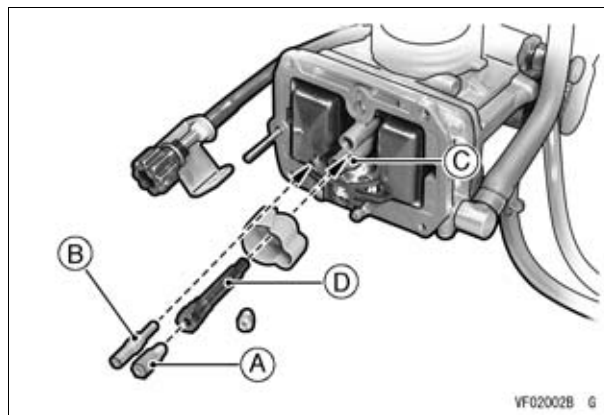
378 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO



Se notar um sintoma particular de mistura demasiado rica ou fina numa determinada gama de funcionamento, utilize a tabela para determinar quais os componentes que precisam de afinação. Utilize as seguintes informações para decidir quais as mudanças a fazer.

Injetor principal –

O injetor principal tem o seu maior efeito na gama de aceleração $\frac{1}{2}$ -a-cheio. O número assinalado na parte de baixo ou lateral do injetor principal indica o tamanho do orifício do injetor que mede o combustível. Quanto maior for o número no injetor principal, maior o orifício e mais combustível flui; sendo assim, os números maiores significam um jato maior; os números mais pequenos significam um jato mais fino. Faça as alterações no injetor principal, um lado de cada vez.



- A. Injetor principal
- B. Injetor lento
- C. Agulha do injetor
- D. Injetor da agulha

AVISO

A gasolina é extremamente inflamável e por vezes explosiva em certas condições. Nunca fume enquanto trabalha no carburador. Assegure-se de que o local onde se encontra é bem ventilado e livre de qualquer fonte de chama ou faísca, incluindo qualquer aparelho com luz piloto.

Agulha do injetor –

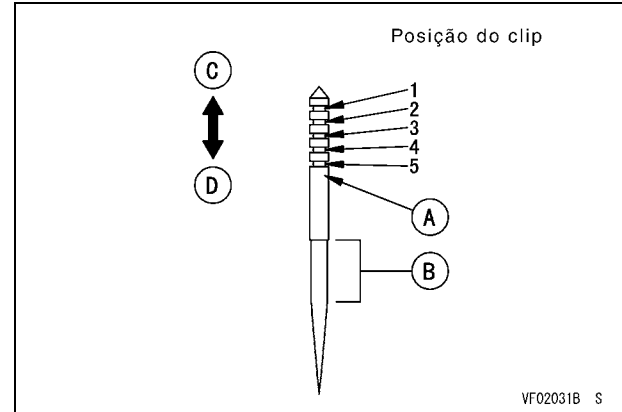
Juntos, a agulha do injetor e o orifício do injetor da agulha (injetor da agulha) têm o maior efeito na gama de aceleração-1/4-a-3/4. A agulha move-se

para dentro e para fora do orifício do injetor da agulha (injetor da agulha). Como a agulha é afunilada, a sua posição no injetor da agulha determina a quantidade de combustível que pode passar. Existem cinco sulcos na parte superior da agulha do injetor nos quais cabem um clip. Este clip posiciona a agulha do injetor na válvula de aceleração relativamente à agulha do orifício do injetor da agulha (injetor da agulha).

Movendo o clip para baixo tem o efeito de puxar a agulha mais para fora do injetor; a mistura é assim enriquecida. Movendo o clip para cima torna a mistura mais fina. Mude a posição do clip um passo de cada vez.

A secção direita da agulha do injetor afeta a resposta da aceleração com aberturas de aceleração mais pequenas.

Posição do clip



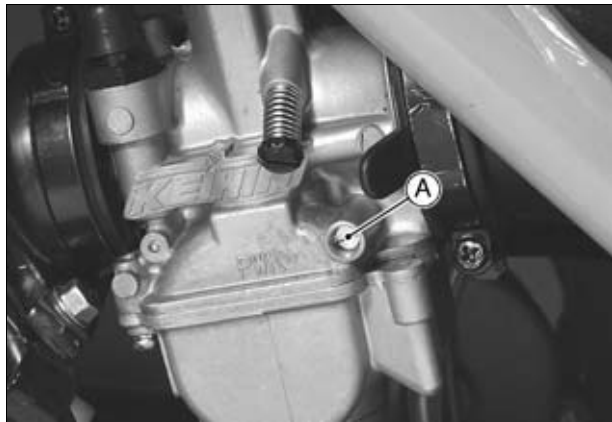
- A. Número da agulha do injetor
- B. Secção direita
- C. Mais fina
- D. Mais rica

Injetor lento (injetor piloto) e parafuso de regulação do ar (parafuso piloto) –

O injetor lento (injetor piloto) e o parafuso de regulação do ar controlam a mistura na gama aceleração fechado-a-1/8, mas têm pouco efeito entre essa aceleração e a aceleração a fundo. Para ajustar a mistura nesta gama, o parafuso de regulação do ar pode ser rodado para alterar o fluxo de ar, ou o injetor lento (injetor piloto) pode ser substituído para alterar o fluxo de combustível. Comece por rodar o parafuso de regulação do ar. Aparafusar o parafuso de regulação do ar enriquece a mistura. As

380 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

especificações do parafuso de regulação do ar indicam o número de voltas para fora a partir da posição ligeiramente fechada. O número assinalado no injetor lento (injetor piloto) indica o seu tamanho; quanto maior for o número do injetor, mais rica é a mistura. Faça alterações de um passo no injetor lento (injetor piloto) e afine com o parafuso de regulação do ar.



A. Parafuso de regulação do ar

Testes

- Com todas as definições standard do carburador, aqueça o motor, faça uma ou duas voltas à pista e examine o estado da vela de ignição com diversas aberturas de aceleração.

Ajuste da mistura de combustível-ar

Estado do isolador da vela de ignição	Mistura
Seco e de cor ligeiramente escura	correto
Esbranquiçado	demasiado fina
Húmido e sujo	demasiado rica

- ★ Se o isolador da vela de ignição estiver esbranquiçado, a mistura de combustível-ar é demasiado fina. Aumente o tamanho do injetor principal em um passo.
- ★ Se o isolador da vela de ignição estiver húmido, a mistura de combustível-ar é demasiado rica. Reduza o tamanho do injetor principal em um passo.
- Afine o carburador de modo a que o motor tenha um desempenho satisfatório a todas as aberturas do acelerador.

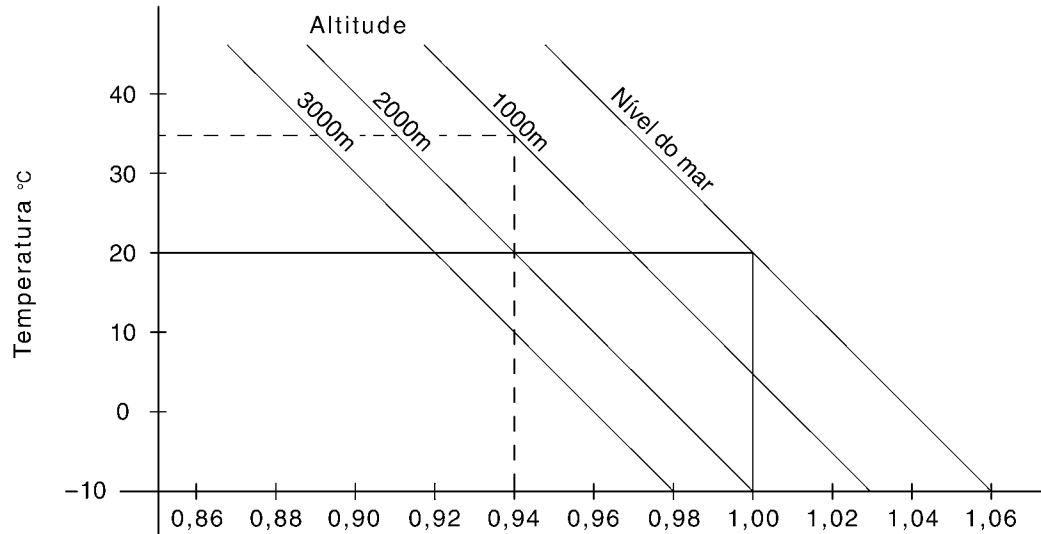
NOTA

- Se a mistura de ar-combustível for demasiado fina, o motor tende a sobreaquecer e pode gripar. Mas, se a mistura de ar-combustível for demasiado rica, a vela de ignição humedece o que provoca uma falha na ignição. A riqueza da mistura varia consoante as condições atmosféricas (pressão, humidade e temperatura). Ajuste o carburador tendo em conta estas condições.

Fatores de correção da altitude e da temperatura

NOTA

- Para que as seguintes recomendações sejam aplicáveis, tem de utilizar as definições standard como base. Não altere nenhuma das definições até ter determinado quais são necessárias. Todas as especificações baseiam-se na utilização do combustível e óleo especificados.



382 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

Fator de correção aplicado à agulha do injetor e ao parafuso de regulação do ar

Fator de correção	1,06 ou superior	1,06 – 1,02	1,02 – 0,98	0,98 – 0,94	0,94 ou menos
Definição da agulha do injetor	baixar clip uma posição	igual			subir clip uma posição
Abertura do parafuso do ar	uma volta para fora	1/2 volta para fora	igual	1/2 volta para dentro	uma volta para dentro

Definições standard do carburador (KX65C)

Corte da válvula do acelerador	#1,5
Abertura do parafuso do ar	1 1/2
Injetor piloto	#25
Injetor de agulha	O-0
Agulha do injetor	5GSP68-3
Posição do clip da agulha do injetor	3
Injetor principal	#190

- Determine o fator de correção da altitude e da temperatura.

EXEMPLO: A 1.000 metros de altitude e a uma temperatura do ar de 35 °C, o fator de correção é de 0,94 (consulte a linha na linha pontilhada na tabela apropriada na página anterior).

- Selecciono o injetor piloto e o injetor principal correctos.

EXEMPLO: Para um fator de correção de 0,94, multiplique o tamanho do injetor por esse número.

Seleção do tamanho do injetor piloto para um fator de correção de 0,94

$\#25 \times 0,94 \approx \#25$

Seleção do tamanho do injetor principal para um fator de correção de 0,94

$\#190 \times 0,94 \approx \#180$

- Altere a posição do clip da agulha do injetor, o injetor de agulha e a abertura do parafuso do ar de acordo com a tabela apropriada da página anterior.

EXEMPLO: Para um fator de correção de 0,94, eleve o clip da agulha uma posição e rode o parafuso do ar uma volta extra.

Ajuste do clip da agulha do injetor e do parafuso do ar para um fator de correção de 0,94

Clip da agulha do injetor	3ª ranhura a partir do topo - 1 ranhura = 2.ª ranhura
Parafuso do ar	1 1/2 volta para fora + 1 volta para fora = 2 1/2 voltas para fora

384 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

Altitude m	Definição	Temperatura				
		0°C	10°C	20°C	30°C	40 °C
0	Fator de correção	1,04	1,02	1,00	0,98	0,96
	Abertura do parafuso do ar	1	1	1 1/2	2	2
	Injetor piloto	27,5	27,5	25	25	25
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura
	Injetor de agulha	O-2	O-2	O-0	N-8	N-8
	Injetor principal	200	200	190	190	190
1.000	Fator de correção	1,01	0,99	0,97	0,95	0,93
	Abertura do parafuso do ar	1 1/2	1 1/2	2	2	2 1/2
	Injetor piloto	27,5	25	25	25	25
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	2. ^a ranhura
	Injetor de agulha	O-0	O-0	N-8	N-8	N-6
	Injetor principal	200	190	190	190	180
2.000	Fator de correção	0,98	0,96	0,94	0,92	0,90
	Abertura do parafuso do ar	2	2	2 1/2	2 1/2	2 1/2
	Injetor piloto	25	25	25	25	22,5
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura
	Injetor de agulha	N-8	N-8	N-6	N-6	N-6
	Injetor principal	190	190	180	180	180

AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO 385

Altitude m	Definição	Temperatura				
		0°C	10°C	20°C	30°C	40 °C
3.000	Fator de correção	0,96	0,94	0,92	0,90	0,88
	Abertura do parafuso do ar	2	2 1/2	2 1/2	2 1/2	2 1/2
	Injetor piloto	25	25	25	22,5	22,5
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura
	Injetor de agulha	N-8	N-6	N-6	N-6	N-6
	Injetor principal	190	180	180	180	170

386 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

Definições standard do carburador (KX85C/D)

Corte da válvula do acelerador	#3,5
Parafuso do ar	1 1/2 volta para fora
Injetor lento	#38
Agulha do injetor	NRJC
Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura
Injetor principal	#140

- Determine o fator de correção da altitude e da temperatura.
- EXEMPLO: A 1.000 m de altitude e a uma temperatura do ar de 35 °C, o fator de correção é de 0,94 (consulte a linha na linha pontilhada na tabela apropriada na página anterior).
- Selecione o injetor lento e o injetor principal corretos.
- EXEMPLO: Para um fator de correção de 0,94, multiplique o tamanho do injetor por esse número.

Seleção do tamanho do injetor lento para um fator de correção de 0,94

$$\#38 \times 0,94 \approx \#38$$

Seleção do tamanho do injetor principal para um fator de correção de 0,94

$$\#140 \times 0,94 \approx \#132$$

- Altere a posição do clip da agulha do injetor e a abertura do parafuso de regulação do ar de acordo com a tabela apropriada da página anterior.
- EXEMPLO: Para um fator de correção de 0,94, eleve o clip da agulha uma posição e rode o parafuso do ar uma volta extra.

Ajuste do clip da agulha do injetor e do parafuso do ar para um fator de correção de 0,94

Clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura a partir do topo – 1 ranhura = 2. ^a ranhura
Parafuso do ar	1 1/2 volta para fora + 1 volta para fora = 2 1/2 voltas para fora

AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO 387

Altitude m	Definição	Temperatura				
		0°C	10°C	20°C	30°C	40°C
0	Fator de correção	1,04	1,02	1,00	0,98	0,96
	Abertura do parafuso do ar	1	1	1 1/2	2	2
	Injetor lento	40	40	38	38	38
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura
	Injetor principal	148	145	140	138	135
1.000	Fator de correção	1,01	0,99	0,97	0,95	0,93
	Abertura do parafuso do ar	1 1/2	1 1/2	2	2	2 1/2
	Injetor lento	40	38	38	38	38
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	2. ^a ranhura
	Injetor principal	142	140	138	135	132

388 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

Altitude m	Definição	Temperatura				
		0°C	10°C	20°C	30°C	40°C
2.000	Fator de correção	0,98	0,96	0,94	0,92	0,90
	Abertura do parafuso do ar	2	2	2 1/2	2 1/2	2 1/2
	Injetor lento	38	38	38	35	35
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	3. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura
	Injetor principal	138	135	132	130	128
3.000	Fator de correção	0,96	0,94	0,92	0,90	0,88
	Abertura do parafuso do ar	2	2 1/2	2 1/2	2 1/2	2 1/2
	Injetor lento	38	38	35	35	35
	Posição do clip da agulha do injetor	3. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura	2. ^a ranhura
	Injetor principal	135	132	130	128	125

Afinação da suspensão

Introdução

Nenhuma outra área de ajustes do motociclo é tão crucial como uma correta afinação da suspensão. Uma suspensão mal afinada impede até o melhor condutor de atingir o desempenho máximo do seu motociclo. Ajuste a suspensão de acordo com o condutor e as condições da pista.

ENQUANTO AFINA A SUSPENSÃO, NÃO SE ESQUEÇA DOS SEGUINTE PONTOS IMPORTANTES:

- Se o motociclo for novo, efetue a “rodagem” da suspensão com pelo menos uma hora de condução antes de fazer quaisquer avaliações ou alterações nas definições.
- Os três principais fatores que têm de ser considerados na afinação da suspensão são o PESO DO CONDUTOR, a CAPACIDADE DO CONDUTOR e as CONDIÇÕES DO PISO. Outras influências incluem o ESTILO e o POSICIONAMENTO DO CONDUTOR na máquina.
- Antes de alterar as definições da suspensão, experimente mudar a sua postura ou posição de condução para ver se é essa a causa do problema ou não.
- É melhor ajustar a suspensão de acordo com os pontos fortes do condutor. Se for rápido nas curvas, ajuste a suspensão para permitir uma rápida abordagem às curvas.

- Faça as alterações das definições em pequenos incrementos. Faça inicialmente pequenas alterações, já que é fácil sobreajustar uma definição.
- A suspensão dianteira e traseira devem estar sempre equilibradas; quando uma é alterada, a outra precisa de ser alterada da mesma forma.
- Ao avaliar o desempenho da suspensão, o condutor tem de fazer todos os esforços para conduzir consistentemente e para reconhecer os efeitos da sua interferência. As alterações na posição do condutor e um cansaço cada vez maior podem conduzir a avaliações incorretas sobre os ajustes necessários.
- Quando as definições corretas tiverem sido determinadas para uma certa pista, devem ser anotadas para referência para quando regressar à mesma pista.
- Lubrifique as chumaceiras do braço oscilante e a ligação UNI-TRAK® após a rodagem e depois de cada 5 corridas para evitar que a fricção afete o desempenho da suspensão.

Forquilha da suspensão dianteira

Nível do óleo da forquilha da suspensão dianteira –

O nível do óleo da forquilha do tubo da forquilha é ajustável. Uma alteração no nível do óleo da forquilha não afeta muito a força da mola na parte superior do curso da forquilha, mas terá um grande efeito na parte inferior.

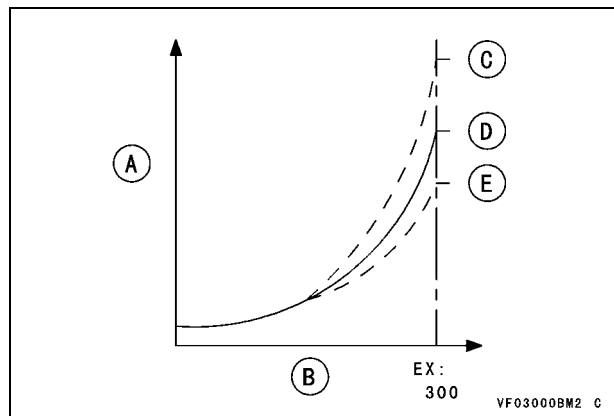
- Quando o nível do óleo é aumentado, a mola pneumática torna-se mais progressiva e a ação da forquilha da suspensão dianteira parece ser

390 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

mais “rígida” na fase final do curso da forquilha, junto da parte inferior.

- Quando o nível do óleo é reduzido, a mola pneumática torna-se menos progressiva e a ação da forquilha da suspensão dianteira não parece ser tão “rígida” na fase final do curso da forquilha.

Efeito do nível do óleo da forquilha no curso da forquilha



- A. Peso
- B. Curso da forquilha
- C. Aumento do nível
- D. Nível de óleo standard
- E. Diminuição do nível

A alteração do nível do óleo da forquilha funciona eficazmente no final do curso da forquilha. Se ocorrer o arrastamento da forquilha, aumente o nível do óleo da forquilha em incrementos de 10 mm. Assim, altera o desempenho da mola secundária.

Ajuste do nível do óleo da forquilha da suspensão dianteira –

- Ajuste o nível do óleo da forquilha da suspensão dianteira (consulte Ajuste do nível do óleo da forquilha em Forquilha da suspensão dianteira no capítulo sobre manutenção e ajustes).

Resolução de problemas relacionados com definições incorretas

Listados a seguir estão alguns sintomas de definições incorretas da suspensão e os meios mais prováveis de os corrigir. As definições adequadas podem ser alcançadas através da aplicação das informações facultadas neste capítulo de forma científica e metódica. Contudo, isto não significa que tem de ser um cientista ou um técnico especializado para o conseguir. Basta passar algum tempo a pensar nas alterações que acredita serem necessárias, verificá-las comparando-as com os sintomas e soluções descritos aqui, fazer as alterações em pequenos incrementos e tomar nota das alterações e dos seus efeitos.

Sintomas de ajustes incorretos da forquilha da suspensão dianteira –

Demasiado rígida

Mola demasiado rígida

- O amortecimento no ressalto ou na compressão está mal ajustado.
- Mola demasiado forte
- Nível do óleo demasiado alto
- Viscosidade do óleo demasiado baixa

A suspensão enrijece no final do curso da forquilha

- Nível do óleo da forquilha demasiado alto
- Pressão do ar da forquilha demasiado alta
- Pré-carga da mola demasiado rígida

Mola OK, mas suspensão demasiado rija

- Viscosidade do óleo demasiado baixa
 - Óleo da forquilha deteriorado
 - Pressão do ar da forquilha demasiado alta
- Demasiado suave*

A forquilha da suspensão dianteira mergulha excessivamente durante a travagem e a desaceleração

- Nível do óleo da forquilha demasiado baixo
- Mola demasiado suave
- Viscosidade do óleo demasiado alta
- Óleo da forquilha deteriorado
- O amortecimento no ressalto e/ou na compressão está mal ajustado.

Sintomas de ajustes incorretos do amortecedor traseiro –

Demasiado rígida

Suspensão demasiado rígida

- Amortecimento na compressão demasiado alto
- Mola demasiado dura

Mola OK, mas suspensão demasiado rija

- Desequilíbrio entre a mola e o amortecimento no ressalto (amortecimento no ressalto demasiado fraco)
- Pré-carga da mola demasiado alta (rígida)

Demasiado suave

O arrastamento ocorre ao aterrar após um salto alto (caso contrário OK)

- A pré-carga da mola é demasiado suave ou o amortecimento na compressão é demasiado suave
- Mola demasiado suave
- Óleo do amortecedor deteriorado

Determinar as definições adequadas

Definições standard –

De fábrica, o motociclo está preparado para um condutor de peso médio com capacidades de condução médias. Sendo assim, se o condutor pesar na realidade consideravelmente mais ou menos, ou se a sua experiência e capacidade de condução estiverem muito acima ou muito abaixo do nível intermédio, é provável que sejam necessários alguns ajustes básicos da suspensão.

Reajustes básicos da suspensão

Afinação da suspensão de acordo com a superfície do terreno

Terreno suave	Mola mais suave
Terreno rígido	Mola mais rígida

Afinação da suspensão de acordo com a experiência do condutor

Principiante	mola mais suave com maior amortecimento no ressalto
Condutor experiente	mola mais rígida

392 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

Afinação da suspensão de acordo com o peso do condutor

Condutor pesado	mola mais rígida
Condutor leve	mola mais suave

Afinação da suspensão de acordo com o tipo de pista

Muitas curvas	Baixar ligeiramente a dianteira. [Aumentar o tamanho da saliência do tubo da forquilha em relação ao bloqueio superior da forquilha em 5 mm]. Assim, acelera a condução e melhora o desempenho em curva.
Pista rápida	Subir ligeiramente a dianteira. [Diminuir o tamanho da saliência do tubo da forquilha em relação ao bloqueio superior da forquilha em 5 mm]. Assim, abranda a condução e melhora a estabilidade a alta velocidade.
Ângulos de inclinação profundos ou terreno arenoso	Subir ligeiramente a dianteira para obter estabilidade.

Comece o teste e a avaliação em pista depois de fazer estes ajustes preliminares.

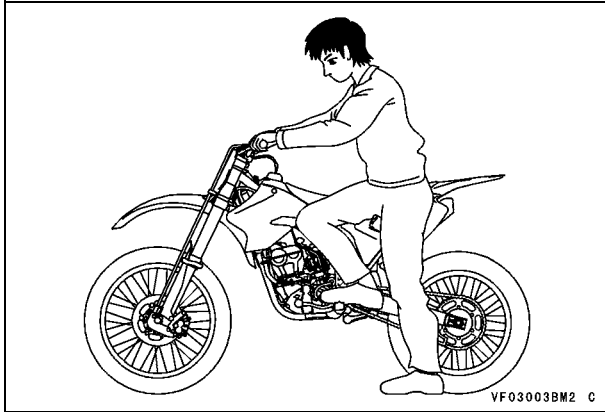
Não se esqueça dos seguintes pontos quando reajustar a suspensão.

- Faça sempre as alterações em passos pequenos.
- O condutor tem de ser consistente na avaliação do desempenho da suspensão.
- Uma alteração na suspensão dianteira pode requerer outra alteração na suspensão traseira e vice-versa.

Inspecção de compatibilidade da suspensão dianteira e traseira

Utilize este processo para determinar se a suspensão está razoavelmente equilibrada.

- Segure o motociclo na vertical (remova o descanso lateral).
- Em pé ao lado do motociclo, puxe ligeiramente a manete do travão, coloque um pé sobre o apoio para os pés mais próximo de si e empurre com força. Se o motociclo permanecer nivelado com a suspensão comprimida, as molas estão bem equilibradas.
- Sente-se no motociclo e assuma a posição de condução, verifique se a máquina está numa posição horizontal. Se uma das extremidades descair consideravelmente mais do que a outra, a dianteira e a traseira não são compatíveis e têm de ser reajustadas para alcançar um melhor equilíbrio.



Embora este seja um dos mais eficazes processos de ajuste, as definições da suspensão podem variar consoante as condições da pista e as preferências do condutor.

Resolução de problemas da suspensão dianteira e traseira

A dianteira oscila em descidas ou durante a aceleração à saída de uma curva –

A suspensão dianteira está demasiado suave.

- Aumente o amortecimento na compressão.
- Aumente o nível do óleo da forquilha em 10 mm.
- Utilize uma mola mais rígida opcional ou aumente a pré-carga da mola.

A dianteira “corta” ou vira demais nas curvas (tem tendência a virar para dentro) –

A suspensão dianteira está demasiado suave.

- Aumente o amortecimento na compressão ou o amortecimento no ressalto.
- Aumente o nível do óleo da forquilha em 10 mm.

NOTA

- *Os condutores mais pesados ou experientes podem precisar de uma mola mais rígida.*

A dianteira empurra ou tem uma incidência “negativa” nas curvas (a roda dianteira tem tendência para empurrar para fora em vez de “morder” numa curva) –

A suspensão dianteira é demasiado rígida.

- Diminua o amortecimento na compressão ou o amortecimento no ressalto.
- Liberte algum ar dos tubos da forquilha.
- Diminua o nível do óleo da forquilha em 10 – 15 mm.
- Utilize uma mola mais suave.

NOTA

- *Os condutores mais leves ou menos experientes podem precisar de uma mola mais suave.*

A dianteira não responde a pequenos saltos em curvas consecutivas –

A suspensão dianteira é demasiado dura.

- Diminua o amortecimento na compressão ou o amortecimento no ressalto.
- Diminua o nível do óleo da forquilha em 10 – 15 mm.
- Utilize uma mola mais suave.

394 AFINAÇÃO DO MOTOR/SUSPENSÃO

“Coices” da traseira em travagem e saltos –

O amortecimento no ressalto do amortecedor traseiro pode estar demasiado baixo.

- Aumente o amortecimento no ressalto.

O pneu traseiro não “engata” à saída das curvas (falta de tração à saída das curvas) –

O amortecedor traseiro pode estar demasiado rígido.

- Diminua a pré-carga da mola do amortecedor de choque traseiro.
- Diminua o amortecimento na compressão.
- Utilize uma mola mais suave (apenas para condutores leves).

A forquilha arrasta-se após um salto a alta velocidade (pode ser devido a uma postura de condução incorreta) –

O amortecimento no ressalto é demasiado suave ou a mola é demasiado rígida.

- Aumente o amortecimento no ressalto.
- Diminua a pré-carga da mola do amortecedor de choque traseiro
- Diminua o amortecimento na compressão.

A dianteira e a traseira arrastam-se após um salto a alta velocidade (arrastamento abrupto ocorre uma ou duas vezes por volta) –

A suspensão dianteira está demasiado suave.

- Aumente o nível do óleo da forquilha em 10 mm.
- Utilize uma mola de forquilha mais forte.

A suspensão traseira está muito suave.

- Aumente a pré-carga da mola do amortecedor traseiro ou utilize uma mola mais rígida.

- Aumente o amortecimento na compressão do amortecedor traseiro ou utilize uma mola mais rígida.

NOTA

- *Verifique a compatibilidade da suspensão dianteira e traseira após fazer um ajuste.*

A traseira arrasta-se a baixa velocidade –

- Aumente a pré-carga da mola ao máximo.

A traseira arrasta-se após 3 ou 4 saltos sucessivos –

- Diminua o amortecimento no ressalto.

NOTA

- *O comportamento do amortecedor traseiro deste motociclo pode induzir em erro alguns condutores.*
- *O amortecedor traseiro arrasta-se (devido a um curso completo) quando a mola e o amortecimento são ultrapassados pelo peso total da máquina e do condutor.*
- *Uma sensação de arrastamento (mesmo quando o motociclo não está realmente a arrastar-se) pode ser provocada pelo peso do motociclo e a incapacidade do condutor de ultrapassar uma mola excessivamente rígida ou um amortecimento excessivo.*
- *Observe os saltos da traseira e tente baixar a pré-carga da mola e o amortecimento se não se aproximar do arrastamento.*

Engrenagem

Seleção da relação de redução secundário (carreto traseiro)

Seleção do carreto traseiro de acordo com as condições da pista

Pista rápida	carreto pequeno
Muitas curvas ou montes	carreto grande
Piso arenoso ou suave	

- Se a pista tiver secções longas e retas, a relação de redução secundário deve ser reduzido para que a velocidade do motociclo possa ser aumentada.
- Se a pista tiver muitas curvas ou colinas, ou estiver molhada, a relação de redução secundária deve ser aumentada para que a engrenagem das mudança e a aceleração sejam suaves.
- Como a velocidade tem de ser alterada consoante o estado do piso no dia da corrida, certifique-se de que corre pelo circuito antes da corrida e de que afina o motociclo de forma adequada.
- Se existir uma reta na pista na qual o motociclo possa ser levado à velocidade máxima, este deve ser definido para que a velocidade máxima seja desenvolvida no final da reta, mas deve ter cuidado para que o motor não entre em excesso de rotações.

- Como é difícil definir o motociclo de forma a estar adaptado a todas as secções do circuito, determine quais as secções do circuito que têm mais efeito no tempo das voltas e afine o motociclo de acordo com estas secções. Confirme as suas definições registando os tempos das voltas após cada alteração. Desta forma, o motociclo tem o máximo de desempenho em todo o circuito.

Cuidados especiais de acordo com as condições da pista

- Em piso seco e empoeirado (tal como cinzas vulcânicas ou pó fino), tenha cuidado para manter o elemento de filtragem do ar limpo.
 - Ao conduzir em pisos molhados, a argila e a lama agarram-se aos pneus e a outras partes do motociclo. A lama pode aumentar significativamente o peso do motociclo e, assim, reduzir o seu desempenho. Tenha o cuidado de remover a lama acumulada nos pneus e no chassis após cada corrida, antes que sequem.
 - O motor trabalha mais em condições de lama e o radiador pode ficar entupido com a lama. Tenha cuidado para não deixar sobreaquecer o motor nestas condições. O motor também trabalha muito quando conduz em areias profundas.
 - Em condições de lama ou areia, aumente a folga da corrente pois a corrente e os carretos ficarão cobertos com lama ou areia, o que reduz a folga da corrente.
 - Verifique frequentemente o desgaste da corrente e dos carretos quando conduzir em lama ou areia, pois o desgaste é aumentado nestas condições.
 - Lama ou poeira aderida no tubo interior da forquilha dianteira e na haste do amortecedor traseiro pode danificar a vedação de óleo, provocando uma fuga de óleo. Limpe qualquer lama ou pó que adiram ao tubo interior da forquilha dianteira e da haste do amortecedor traseiro após cada corrida.
- Em condições de muito pó, como o filtro de ar recolhe pó, a mistura fica mais rica e pode ser aconselhável aplicar um injetor ligeiramente mais suave (injetor principal).

PEÇAS OPCIONAIS

Carburador	
Injetor principal	
Injetor piloto	
Injetor de agulha	
Agulha do injetor	

Carreto do motor		
Carreto traseiro		
Alumínio		
Aço		
Braçadeira e suporte do guidador		
Braçadeira (superior)	Tamanho	
Suporte (inferior)	Tamanho	

398 PEÇAS OPCIONAIS

Mola da suspensão (N·mm)	
Dianteiro	
Traseiro	
Placa do disco	
Dianteiro	Sem orifícios (para condições húmidas)
Traseiro	Sem orifícios (para condições húmidas)
Roda com união em alumínio (sem pneu)	
Dianteiro	
Traseiro	
União do raio	
Dianteiro e traseiro	Aço

Kit de calibração KX FI

O kit de calibração KX FI pode alterar a configuração dos dados do ECU. Para detalhes, consulte um concessionário autorizado Kawasaki.

VERIFICAÇÕES ANTES DE CORRIDAS E MANUTENÇÃO DEPOIS DE CORRIDAS

Verificações antes de corridas –

- Aperto da porca do eixo dianteiro ou bloqueio do eixo
- Aperto do parafuso da forquilha da suspensão dianteira
- Aperto do parafuso da braçadeira do guidador
- Aperto do parafuso da caixa do acelerador
- Funcionamento do punho do acelerador
- Instalação do tubo do travão dianteiro e traseiro
- Nível do líquido dos travões dianteiro e traseiro
- Instalação dos discos e pinças dos travões dianteiro e traseiro
- Funcionamento dos travões dianteiro e traseiro
- Instalação do depósito de combustível
- Todas as guias de cabos de controlo
- Binário dos parafusos de montagem do motor
- Instalação do carreto do motor
- Binário do parafuso do pedal de mudança de velocidades
- Nível do óleo da transmissão
- Aperto do parafuso de bloqueio do carburador
- Aperto da tampa do carburador
- Aperto do parafuso de montagem da barra transversal UNI-TRAK®
- Binário do braço oscilante UNI-TRAK®
- Binário do parafuso do amortecedor traseiro
- Binário da porca do eixo do braço oscilante
- Binário da porca do eixo traseiro

- Binário da porca ou parafuso do carreto traseiro
- Funcionamento do pedal do travão traseiro
- Instalação do assento
- Aperto dos raios da roda dianteira ou traseira
- Pressão do ar dos pneus dianteiro e traseiro
- Pressão do ar da forquilha da suspensão dianteira
- Folga da corrente de transmissão
- Nível do líquido de refrigeração
- Óleo aplicado no elemento do filtro de ar
- Instalação do tubo da embraiagem
- Nível do líquido de embraiagem

Manutenção depois da primeira corrida –

- Limpe o elemento de filtragem do ar.
- Ajuste a folga da corrente de transmissão.
- Aperte as porcas do carreto traseiro.
- Aperte os raios.
- Verifique a pressão do ar dos pneus dianteiro e traseiro.
- Aperte as porcas do eixo dianteiro e traseiro.
- Aperte a porca do eixo do braço oscilante.
- Aperte os parafusos e porcas do silenciador e do silencioso.
- Aperte os parafusos e porcas do para-choques dianteiro e traseiro.
- Aperte os parafusos e porcas do depósito de combustível e do assento.

400 VERIFICAÇÕES ANTES DE CORRIDAS E MANUTENÇÃO DEPOIS DE CORRIDAS

- Verifique o funcionamento dos travões dianteiro e traseiro.
- Verifique a folga de direção.
- Encha o depósito de combustível.
- Verifique o nível do líquido de refrigeração.

Manutenção depois de conduzir numa pista empoeirada –

- Se sujidade ou pó entrar no motor, a extremidade grande da cambota desgasta-se excessivamente. Depois de conduzir, inspecione a extremidade grande da cambota. Se a extremidade grande da cambota estiver desgastada além do limite de uso, substitua a cambota por uma nova.
- Limpe a superfície deslizante da forquilha dianteira e do amortecedor traseiro.

Manutenção depois de conduzir numa pista com chuva ou lama –

- Limpe a superfície deslizante da forquilha dianteira e do amortecedor traseiro.
- Aplique lubrificante no braço oscilante e nos eixos da suspensão traseira.
- Inspeccione o desgaste da corrente de transmissão e do carreto traseiro.
- Limpe o elemento de filtragem do ar.
- Verifique as chumaceiras da extremidade grande da cremalheira e cilindro.
- Lubrifique o punho do acelerador e os cabos do acelerador.

Peças sobressalentes sugeridas –

- Rodas dianteira e traseira
- Pedal de mudanças e o pedal do travão

- Manete do travão, manete da embraiagem e suportes
- Cabos do acelerador e embraiagem
- Guiador
- Para-choques dianteiro e traseiro, tampas laterais e placa com o número
- Radiador, proteção do radiador e tubos do líquido de refrigeração
- Conjunto do punho do acelerador
- Injetores do carburador
- Elemento de filtro de ar
- Silenciador, silencioso e peças relacionadas
- Tampa da corrente
- Molas dianteiras (para ajuste da suspensão)
- Mola do amortecedor traseiro (para ajuste da suspensão)
- Carretos traseiros com parafusos/porcas e circlips
- Peças elétricas
- Velas de ignição
- Conjunto da embraiagem e discos de fricção
- Vedações
- Pneus dianteiro e traseiro (vários compostos e padrões de faixa de rolagem para condições diferentes)
- Conjunto da forquilha da suspensão dianteira
- Pistões e segmentos do pistão
- Enrolamentos de pneus, parafusos, porcas, juntas circulares, mola de retenção, fio, fita adesiva, fita de vinil (ou fita isoladora), e lixa fina #400 a #600

ARMAZENAMENTO

Antes de guardar

Quando tiver de guardar o motociclo por um longo período de tempo, deve prepará-lo para o armazenamento da forma seguinte.

- Limpe todas as partes do motociclo cuidadosamente.
- Ponha o motor a trabalhar durante cerca de cinco minutos para aquecer o óleo, depois desligue-o e retire todo o óleo de transmissão ou óleo de motor.

AVISO

O óleo de motor é uma substância tóxica. Elimine o óleo usado de forma apropriada. Contacte as autoridades competentes da sua área para se informar sobre os modos permitidos de eliminação ou reciclagem.

- Instale o bujão de drenagem de óleo e encha com óleo de transmissão ou óleo de motor novo.
- Esvazie o depósito de combustível e o reservatório de nível constante do carburador. (O combustível deteriora-se se for deixado durante muito tempo no depósito.)
- Para evaporar a gasolina residual nas passagens pequenas e injetores no carburador, prima o botão de arranque durante alguns segundos.

AVISO

A gasolina é extremamente inflamável e pode ser explosiva em certas condições, criando o perigo de sérias queimaduras. Rode a chave de ignição para “OFF”. Não fume. Assegure-se de que o local onde se encontra é bem ventilado e livre de qualquer fonte de chama ou faísca, incluindo qualquer aparelho com luz piloto. Certifique-se de que o motor está frio antes de trabalhar. Limpe qualquer combustível do motor antes de o arrancar. A gasolina é uma substância tóxica. Elimine a gasolina de forma apropriada. Contacte as autoridades competentes da sua área para informar-se sobre os modos permitidos de eliminação.

- Retire a vela de ignição e o vaporize vapor de óleo diretamente para o cilindro. Carregue lentamente no pedal de arranque algumas vezes para revestir a parede do cilindro. Instale a vela de ignição.
- (KX252C/D, KX450J/K) Retire a vela de ignição e vaporize vapor de óleo diretamente para o cilindro. Ponha o motor a girar várias vezes com o botão de arranque para revestir a parede do cilindro. Instale a vela de ignição.

402 ARMAZENAMENTO

- (KX252C/D, KX450J/K) Retire a bateria do motociclo e guarde a bateria num lugar de -20°C a 40°C e mantenha a bateria fora do alcance de crianças.
- (KX252C/D, KX450J/K) Mantenha a bateria fora do alcance dos raios diretos do sol.
- (KX252C/D, KX450J/K) Durante o armazenamento, verifique a tensão da bateria a cada 2 semanas. Quando a tensão da bateria estiver abaixo de 12,8 V, realize uma carga lenta (um ampere).
- Lubrifique a corrente de transmissão e todos os cabos.
- Cubra com óleo todas as superfícies metálicas não pintadas, para evitar que enferrujem. Evite que o óleo seja derramado sobre os componentes de borracha e os travões.
- Erga o motociclo sobre blocos ou sobre um suporte, de modo a que ambas as rodas não toquem no solo. (Se não for possível, coloque tábuas por baixo dos pneus, de forma a isolar a borracha das fontes de humidade.)
- Prenda um saco de plástico sobre o silenciador para evitar a entrada de humidade.
- Cubra o motociclo para evitar a acumulação de pó e sujidade.

Depois do armazenamento

- Retire o saco de plástico do silenciador.
- Certifique-se de que a vela de ignição está bem apertada.

NOTA

- *Coloque fixamente o tampão na vela de ignição e puxe-o ligeiramente para se certificar de que está devidamente instalado.*
- Encha o depósito de combustível.
- Verifique todos os pontos mencionados na secção de verificações diárias antes da condução.
- Realize um Processo de lubrificação geral.

PROTEÇÃO DO AMBIENTE

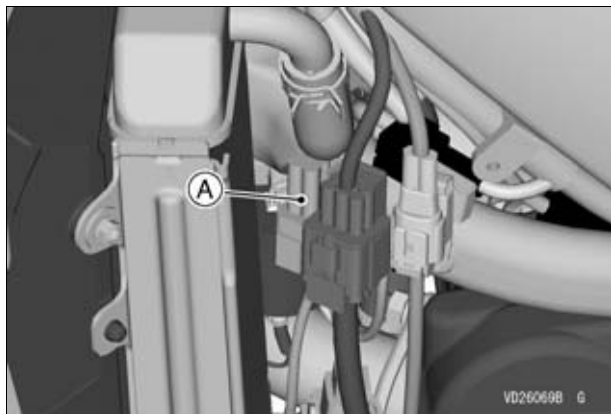
A condução de motocicletas off-road é um esporte maravilhoso e esperamos que o desfrute ao máximo. Contudo, se praticado inadequadamente, este esporte tem o potencial de causar problemas ambientais, bem como conflitos com outras pessoas. A utilização responsável do seu motociclo prevenirá a ocorrência desses problemas e conflitos. A FIM DE PODER CONTINUAR A PRATICAR ESTE DESPORTO, ASSEGURE-SE DE QUE UTILIZA O MOTOCICLO DE MODO LEGAL E RESPEITA O AMBIENTE, BEM COMO OS DIREITOS DAS OUTRAS PESSOAS.

A fim de preservar o ambiente, elimine de forma apropriada as baterias, pneus, óleos e fluidos usados, ou qualquer outro componente do motociclo que possa descartar no futuro. Consulte um concessionário autorizado Kawasaki ou uma autoridade local responsável pela eliminação de resíduos sobre a forma correta para a sua eliminação. Isto também se aplica à eliminação do motociclo inteiro no final da sua vida de serviço.

Tenha muito cuidado também para não derramar combustível, óleo ou outros fluidos no solo.

LOCALIZAÇÃO DO CONECTOR DE DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DFI (Modelos KX252C/D, KX450J/K)

O conector de diagnóstico do sistema DFI está localizado sob a cobertura do radiador esquerda.



A. Conector de diagnóstico do sistema DFI

Motocross

Kawasaki Heavy Industries, Ltd.



Motorcycle & Engine Company

PT