Kawasaki

Werkstatthandbuch

Z 250 A 4

Ergänzung zum Grundmodell

Z 250 A

Ergänzung für die 1982er Modelle

Diese Ergänzung ist zusammen mit dem Werkstatthandbuch Z 250 A zu verwenden. In dieser Ergänzung sind lediglich die Wartungs- und Reparaturarbeiten beschrieben, die für die Modelle zutreffen, die nach dem Erscheinen des Werkstatthandbuches Z 250 A herausgebracht wurden. Mechaniker, die diese Modelle vollständig und einwandfrei warten wollen, müssen deshalb sowohl diese Ergänzung als auch das Werkstatthandbuch Z 250 A lesen.

ANMERKUNG: Die Wartungs- und Reparaturarbeiten für die Modifikationen sind in dieser Ergänzung enthalten. Wenn nichts anderes angegeben ist, gelten für die Z 250 A 4-Modelle die gleichen Verfahren wie für die Modelle Z 250 A.

Nachdruck oder Vervielfältigung aller Art, auch auszugsweise, ist nur mit schriftlicher Genehmigung der Kawasaki Motoren GmbH gestattet!

Ergänzung für das 82er Modell Z 250 A 4

Inhaltsverzeichnis

MODELLANSICHT 266

TECHNISCHE DATEN
- Technische Daten 267
- Inspektionstabelle 269

EINSTELLUNG
- Kupplung 270
- Kraftstoffsystem 270
- Scheinwerfer 271
- Vorderradgabel 271

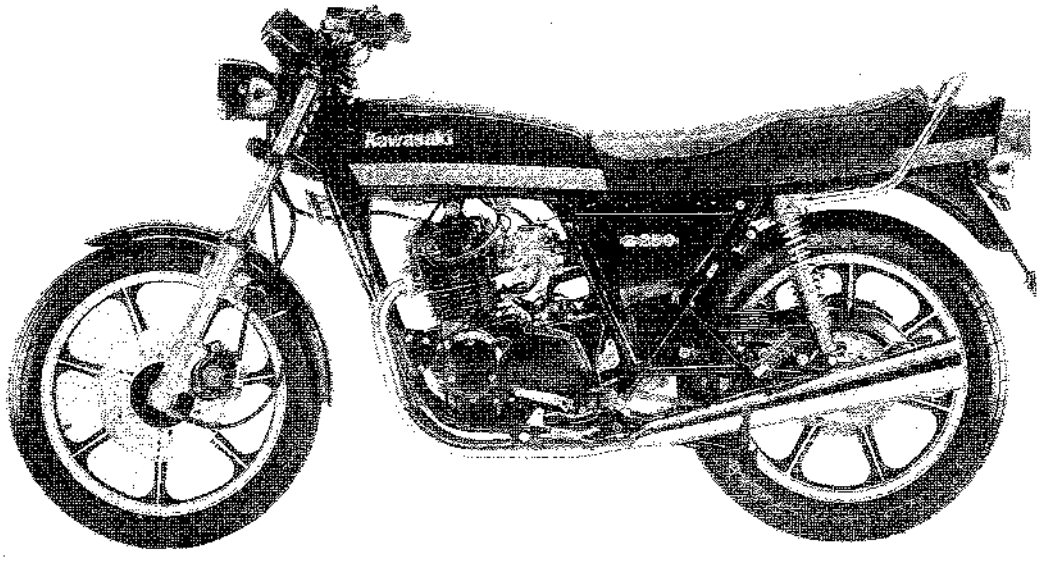
ZERLEGUNG
- Anziehmomente und Sicherungsmittel 272
- Motorritzelabdeckung 272
- Kupplungsausrückmechanismus 272
- Rechter Motordeckel 273
- Kupplung 274
- Vorderradgabel 276

WARTUNG
- Vorderradgabel 276

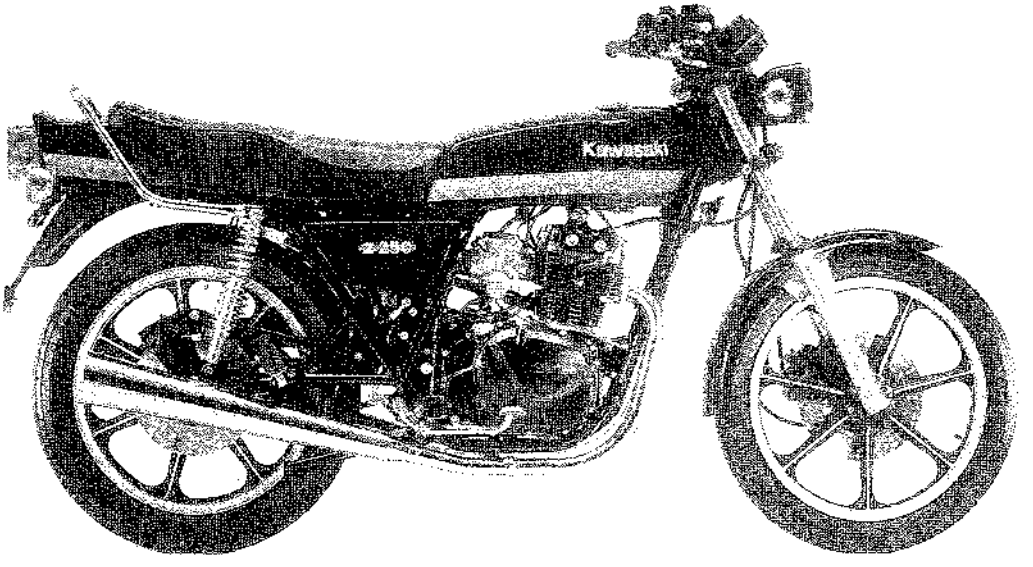
ANHANG
- Spezialwerkzeuge 276
- Schaltpläne 277

Modellansicht

Z 250 A 4 Linke Seitenansicht



Z 250 A 4 Rechte Seitenansicht



Technische Daten

Abmessungen/Gewichte:		
Länge		2.060 mm
Breite		740 mm
Höhe		1.070 mm
Radstand		1.340 mm
Bodenfreiheit		140 mm
Sitzbankhöhe		805 mm
Leergewicht		166 kg
Tankinhalt		13,6 l
Motor:		
Typ		2-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, obenliegende Nockenwelle
Bohrung × Hub		55,0 × 52,4 mm
Hubraum		248 ccm
Verdichtung		9,5 : 1
Leistung		20 kW / 27 PS bei 10.000 min^{-1}
Max. Drehmoment		20,4 Nm / 2,1 mkp bei 8.500 min^{-1}
Ventilzeiten:		
Einlaß	öffnet	21° vor OT
	schließt	59° nach UT
	Dauer	260°
Auslaß	öffnet	61° vor UT
	schließt	19° nach OT
	Dauer	260°
Vergaser		Keihin CV32 × 2
Schmierung		Druckumlauf (Naßsumpf)
Motoröl:	Sorte	Kawasaki bevorzugt Castrol
	Viskosität	SAE 20W40 oder 15W50
	Menge	1,8 l, 1,5 l (ohne Filterwechsel)
Startsystem		Elektrozündsystem
Zündsystem		Kontaktzündanlage
Zündzeitpunkt		Von 10° vor OT bei 1.250 min^{-1}
(mechanisch verstellt)		bis 40° vor OT bei 2.500 min^{-1}
Zündkerzen		NGK DR8ES oder ND X24ESR-U
Kraftübertragung:		
Primärübersetzung:		
Typ		Zahnrad
Übersetzung		3.736 (71/19)
Kupplung		Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe		
Typ		6-Gang, klauengeschaltet, Zahnräder ständig im Eingriff
Übersetzung:	1. Gang	2.600 (39/15)
	2. Gang	1.789 (34/19)
	3. Gang	1.400 (31/22)
	4. Gang	1.160 (29/25)
	5. Gang	1.000 (27/27)
	6. Gang	0,892 (25/28)

Antriebssystem:		
Typ		Kette
Übersetzung		2.333 (35/15)
Gesamtübersetzung		7.785 (6. Gang)

Elektrik:

Lichtmaschine:	Typ	Einphasen-Wechselstrom
	Nennleistung	13,5 A bei 8.000 min^{-1}, 14 V
Spannungsregler		Kurzschlußausführung
Batterie		12 V 10 AH
Scheinwerfer:	Typ	Asymmetrisch
	Lampe	12 V 60/55 W
Schluß-/Bremsleuchte		12 V 5/21 W

Rahmen und Fahrgestell:

Typ		Zentralrohr
Lenkwinkel		40° nach beiden Seiten
Nachlaufwinkel		63°
Nachlauf		100 mm
Reifengröße:	Vorne	3.00S-18 4PR
	Hinten	3.50S-18 4PR
Aufhängung:	Vorne	Teleskopgabel (luftunterstützt)
	Hinten	Schwinge
Federweg:	Vorne	150 mm
	Hinten	98 mm

Bremsen:

Typ:	Vorne	eine Scheibe
	Hinten	eine Scheibe

Änderung der technischen Daten vorbehalten! Stand Nov. 1982.

INSPEKTIONSTABELLE

Die Wartung und Einstellung muß nach der Tabelle erfolgen, damit eine einwandfreie Funktion des Kraftrades gewährleistet ist. **Die genaue Wartung ist äußerst wichtig und darf nicht vernachlässigt werden.**

VORGANG / PERIODE	Was zuerst anfällt ↓ alle	TACHOMETERANZEIGE* 1.000 km	5.000 km	10.000 km	15.000 km	20.000 km	25.000 km	30.000 km	siehe Seite
Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren +	Monat	●	●	●	●	●	●	●	
Bremsbelagverschleiß kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	
Bremsflüssigkeitsstand prüfen +	Monat	●	●	●	●	●	●	●	
Bremsflüssigkeit wechseln	Jahr			●		●		●	
Bremslichtschalter prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Kupplung einstellen		●	●	●	●	●	●	●	
Vergasersynchronisation prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Leerlaufdrehzahl prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Gasdrehgriff prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Steuerkopfspiel prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Antriebskettenverschluß prüfen			●	●	●	●	●	●	
Vorderradgabel reinigen			●	●	●	●	●	●	
Muttern, Schrauben u. Befestigung prüfen		●		●		●		●	272
Zündkerzen säubern u. Elektrodenabstand prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Ventilspiel prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Zündzeitpunkt prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Luftfilterelement reinigen			●		●		●		
Luftfilterelement erneuern	5 Reinigungen			●		●		●	
Reifenverschleiß kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	
Motoröl wechseln	Jahr	●	●	●	●	●	●	●	
Ölfilter erneuern		●		●		●		●	
Allgemeine Schmierstellen nachprüfen			●	●	●	●	●	●	
Vorderradgabel wechseln				●		●		●	276
Fliehkraftversteller schmieren				●		●		●	
Schwinge schmieren				●		●		●	
Bremsenspiel prüfen +		●	●	●	●	●	●	●	
Radlager schmieren	2 Jahre					●			
Steuerkopflager schmieren	2 Jahre					●			
Hauptbremszylinderkappe u. Staubdichtung ersetzen	2 Jahre								
Flüssigkeit- u. Staubdichtungen d. Bremssattelkolben erneuern	2 Jahre								
Bremsleitung ersetzen	4 Jahre								
Kraftstoff-System reinigen				●		●		●	270
Kraftstoffleitung ersetzen	4 Jahre								
Antriebskette schmieren	alle 300 km								
Antriebskettendurchgang prüfen +	alle 800 km								

* Höhere Tachometeranzeigen nach den in Frage kommenden Perioden richten.

\+ Ersetzen, dazufügen, einstellen oder befestigen, falls notwendig.

Einstellung

KUPPLUNG

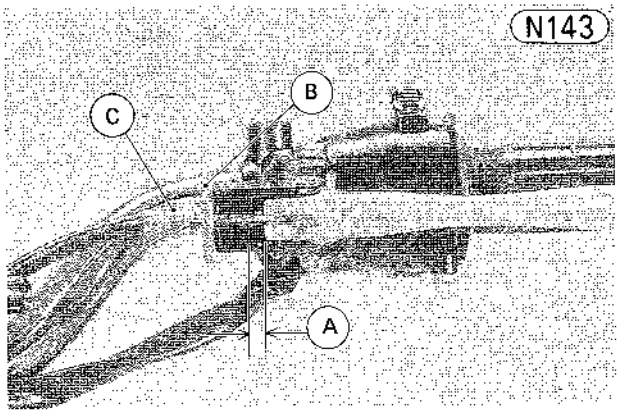
ACHTUNG **Um ernsthafte Verbrennungen zu vermeiden, den heißen Motor oder das Auspuffrohr während der Einstellung der Kupplung nicht berühren.**

Einstellung

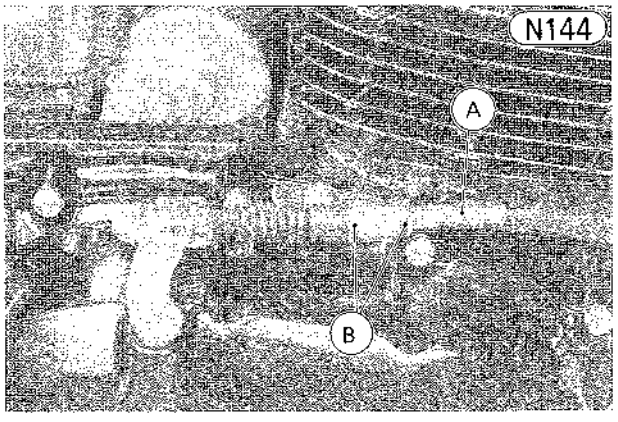
- Kontermutter und Befestigungsmuttern lösen.
- Den einen Einsteller drehen und den anderen schieben, bis das vorgeschriebene Kupplungsgriffspiel erreicht ist. Kontermutter und Befestigungsmuttern festziehen.

Tabelle N45 Kupplungsgriffspiel

Kupplungsgriffspiel:	2 – 3 mm



A. Kupplungsgriffspiel **C. Einsteller**
B. Kontermutter



A. Einsteller **B. Befestigungsmuttern**

ACHTUNG **Darauf achten, daß der Mantel des Kupplungszugs vollständig in der Halterung sitzt. Wenn der Zug nicht vorschriftsmäßig sitzt, könnte er sich erst später in die richtige Position schieben und die Kupplung rückt dann nicht mehr aus.**

- Nach dem Einstellen den Motor anlassen und überprüfen, ob die Kupplung nicht schleift und ob sie vorschriftsmäßig auskuppelt.

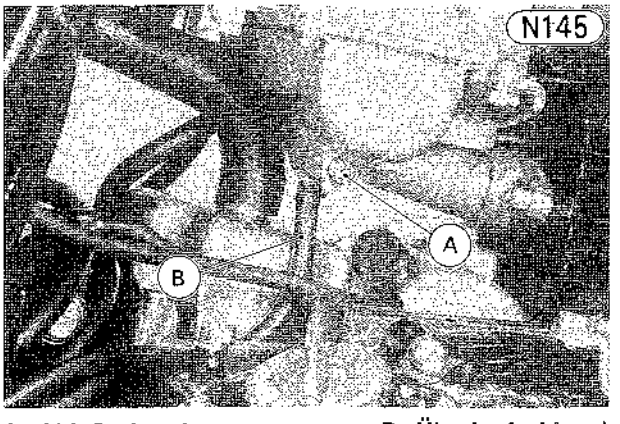
KRAFTSTOFFSYSTEM

Wenn sich im Kraftstoffsystem Feuchtigkeit oder Schmutz ansammelt, wird der Kraftstofffluß behindert und es kommt zu Störungen am Vergaser und/oder am Kraftstoffhahn.

ACHTUNG
1. **Benzin ist äußerst feuergefährlich und kann unter bestimmten Umständen explosiv sein. Schalten Sie die Zündung aus und rauchen Sie nicht. Achten Sie darauf, daß der Raum gut belüftet ist und daß keine Flammen oder Funkenquellen in der Nähe sind; hierzu gehören alle Geräte mit Kontrollampen.**
2. **Vergewissern Sie sich, daß der Motor kalt ist. Benzin am Motor abwischen, bevor der Motor angelassen wird.**

Inspektion

- Die Kraftstoffzufuhr am Kraftstoffhahn abschalten.
- Die unteren Enden der Vergaserüberlaufschläuche in einen geeigneten Behälter führen.
- Die Ablaßschrauben ein paar Umdrehungen herausdrehen, damit der Kraftstoff aus den Vergasern ablaufen kann und kontrollieren, ob Wasser oder Schmutz herauskommt.
- ★ Wenn Wasser oder Schmutz herauskommen, muß das Kraftstoffsystem wie folgt gereinigt werden.
- Die Ablaßschrauben gut festziehen.



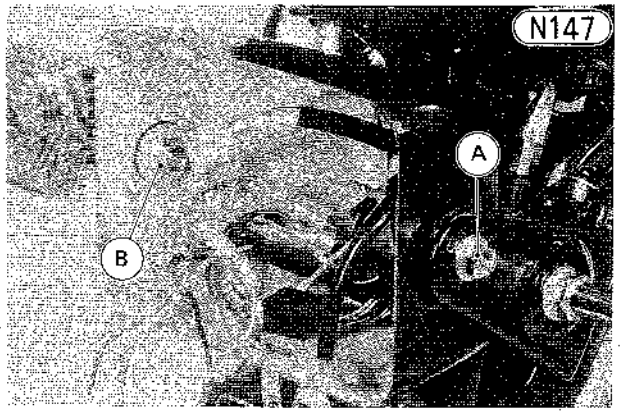
A. Ablaßschraube **B. Überlaufschlauch**

Reinigung

- Den Kraftstofftank abnehmen und den Kraftstoffhahn ausbauen.
- Den Tank mit einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt ausspülen.
- Den Kraftstoffilter am Kraftstoffhahn in einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt reinigen.
- Die Vergaser ausbauen und zerlegen, damit die Kraftstoff- und Luft-Kanäle gereinigt werden können.

ACHTUNG
1. **Vor dem Reinigen der Vergaser mit Druckluft die Schwimmer ausbauen, da sie sonst beschädigt werden.**
2. **Keine konzentrierte Vergaserreinigungslösung, die die Gummi- oder Kunststoffteile angreifen könnte, verwenden; stattdessen mit einer milden Reinigungslösung, die die Teile nicht angreift arbeiten.**
3. **Die Düsen nicht mit Draht reinigen, da sie sonst beschädigt werden können.**

- Die ausgebauten Teile sowie die Luft- und Kraftstoffkanäle mit einem Lösungsmittel mit hohem Flämmpunkt reinigen. Erforderlichenfalls ein Vergaser-Reinigungsmittel verwenden.
- Die Düsen und die Luft- und Kraftstoffkanäle mit Druckluft ausblasen.
- Die zerlegten Teile zusammenbauen und die ausgebauten Teile wieder einbauen.



A. Schraube **B. Befestigungsmutter**

ANMERKUNG:

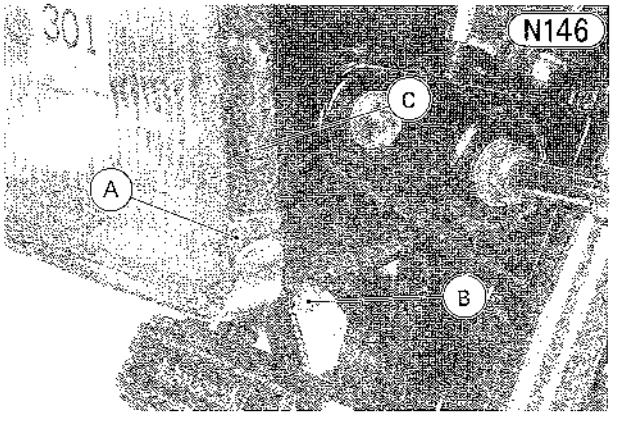
Bei Fernlicht muß der hellste Punkt knapp unter der Horizontalen stehen. Den Scheinwerfer auf den den Vorschriften entsprechenden Winkel einstellen. Die Einstellung bei normaler Gewichtsbelastung vornehmen.

SCHEINWERFER

Der Scheinwerfer ist sowohl horizontal als auch vertikal einstellbar. Wenn er horizontal nicht richtig eingestellt ist, zeigt der Strahl zur Seite anstatt geradeaus. Wenn er vertikal zu niedrig eingestellt ist, wird die Straße weder bei Abblend- noch bei Fernlicht weit genug ausgeleuchtet. Wenn er zu hoch steht, zeigt das Fernlicht nach oben und das Abblendlicht blendet entgegenkommende Fahrer. In den meisten Gegenden ist es nicht zulässig, mit falsch eingestelltem Scheinwerfer zu fahren.

Horizontaleinstellung

- Die Einstellschraube am Scheinwerferring nach rechts oder links drehen, bis der Scheinwerferstrahl geradeaus zeigt. Durch Verdrehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn wandert der Scheinwerferstrahl nach rechts.

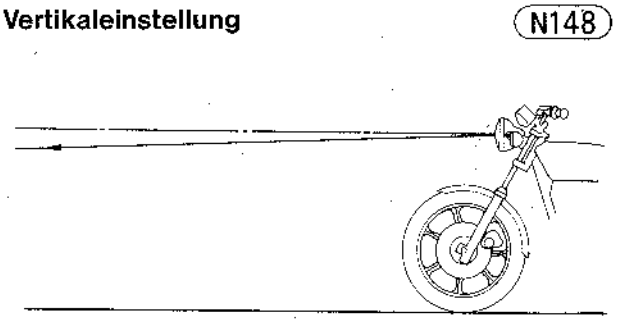


A. Einstellschraube **C. Scheinwerfereinheit**
B. Befestigungsschraube

Vertikaleinstellung

- Die Befestigungsschrauben entfernen und die Scheinwerfereinheit herausnehmen.
- Die Befestigungsmuttern für das Scheinwerfergehäuse lösen und den Scheinwerfer vertikal einstellen.

Vertikaleinstellung



- Die Scheinwerfergehäuse-Befestigungsmuttern festziehen.
- Die Scheinwerfereinheit wieder einsetzen und die Befestigungsschrauben festziehen.

VORDERRADGABEL

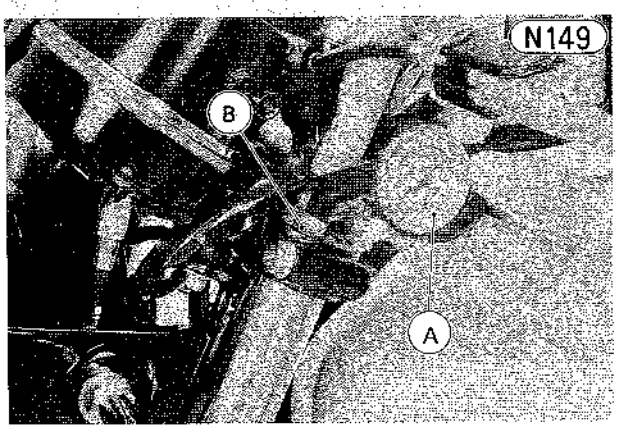
Innerhalb des zulässigen Bereichs kann der Luftdruck in den Gabelbeinen unterschiedlichen Fahrbedingungen und Belastungen angepaßt werden. Niedriger Luftdruck ist für bequemes Fahren auf guten Straßen; der Luftdruck sollte aber bei Fahrten mit hoher Geschwindigkeit und für Fahrten auf schlechten Straßen erhöht werden. Machen Sie sich jedoch mit den in diesem Abschnitt beschriebenen Verfahren vertraut, bevor Sie irgendwelche Einstellungen vornehmen.

Prüfung des Luftdrucks

ANMERKUNG:

1. Den Luftdruck messen, wenn die Gabelbeine kalt sind.
2. Keine Reifendruckmeßgeräte für die Überprüfung des Luftdrucks benutzen. Sie zeigen nicht den richtigen Druck an, da Luft austritt, wenn das Meßgerät auf das Ventil aufgesetzt wird.

- Das Motorrad auf dem Mittelständer aufbocken.
- Das Vorderrad durch Ansetzen eines Hebers unter den Motor vom Boden abheben. Das Vorderrad muß vollständig entlastet sein.
- Die Ventilkappe oben an der Vorderradgabel abnehmen.
- Den Luftdruck mit einem Druckmeßgerät (Spezialwerkzeug) kontrollieren.



A. Druckmeßgerät (52005-1003) **B. Ventil**

- Die Ventilkappe aufsetzen.

★ Wenn der Luftdruck nicht innerhalb des nutzbaren Bereichs liegt, muß er eingestellt werden.

Luftdruckeinstellung

- Mit einer Pumpe Luft durch das Ventil einpumpen, bis der Druck innerhalb des nutzbaren Bereiches, jedoch nicht über 2,5 kp/cm² liegt.

ANMERKUNG:

Es kann eine normale Luftpumpe verwendet werden.

Tabelle N46 Luftdruck

Normal	Nutzbarer Bereich
0,7 kp/cm²	0,6 – 0,8 kp/cm²

ACHTUNG

1. Versuchen Sie den Luftdruck im rechten und linken Gabelbein möglichst gleich zu halten. Der Unterschied zwischen rechtem und linkem Gabelbein darf nicht mehr als 0,1 kp/cm² sein.

2. Luft nur langsam einpumpen, damit der Luftdruck nicht schnell ansteigt. Bei einem Luftdruck über 2,5 kp/cm² können die Öldichtungen beschädigt werden.

ACHTUNG

1. Achten Sie darauf, daß der Luftdruck innerhalb des vorgeschriebenen Bereiches liegt. Zu hoher oder zu niedriger Luftdruck ergeben gefährliche Fahrbedingungen.

2. Es darf nur Luft oder Stickstoffgas verwendet werden. Keinen Sauerstoff und keine explosiven Gase einpumpen.

3. Die Vorderradgabel nicht mit Flammen in Berührung bringen.

Zerlegung

ANZIEHMOMENTE UND SICHERUNGSMITTEL

1. Sicherungslack auf die Gewinde des Ventils der Vorderradgabel auftragen und das Ventil mit einem Drehmoment von 12 Nm (1,2 mkp) festziehen.
2. Dichtmasse auf die Gewinde der Vorderradgabel-Ablaßschraube auftragen.
3. Die Kupplungsfederschrauben über Kreuz gleichmäßig mit einem Drehmoment von 8,8 Nm (0,9 mkp) festziehen.

MOTORRITZELABDECKUNG

Ausbau

- Befestigungsschraube und Sicherungsscheibe entfernen und die linke Fußraste abnehmen.
- Die Klemmschraube entfernen und den Schalthebel abnehmen.
- Die Schrauben (4) entfernen und die Motorritzelabdeckung abziehen.

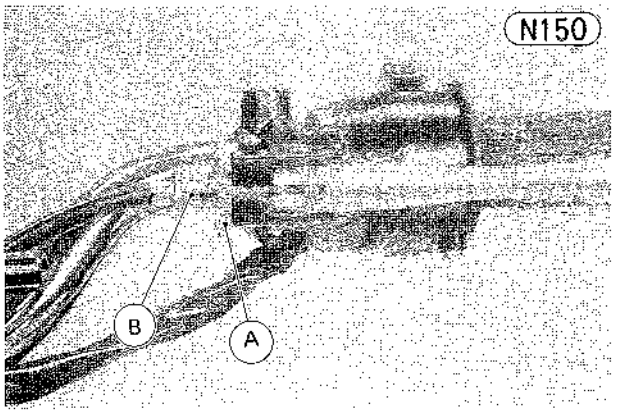
Einbau

- Kontrollieren, ob die Paßhülsen (2) für die Motorritzelabdeckung eingesetzt sind. Die Abdeckung aufsetzen.
- Die Schrauben (4) festziehen.
- Die linke Fußraste mit Schraube und Sicherungsscheibe anbauen.
- Den Schalthebel so anbauen, daß die Vorderkante geringfügig unter der Welle steht. Die Schraube einsetzen und gut festziehen.

KUPPLUNGSAUSRÜCKMECHANISMUS

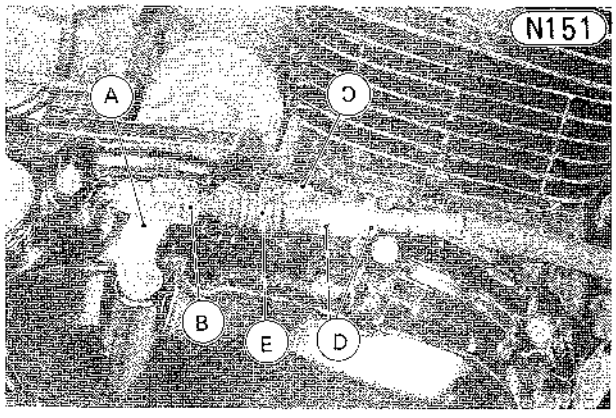
Ausbau

- Die gerändelte Kontermutter am Kupplungsgriff lösen und den Einsteller hineindrehen.



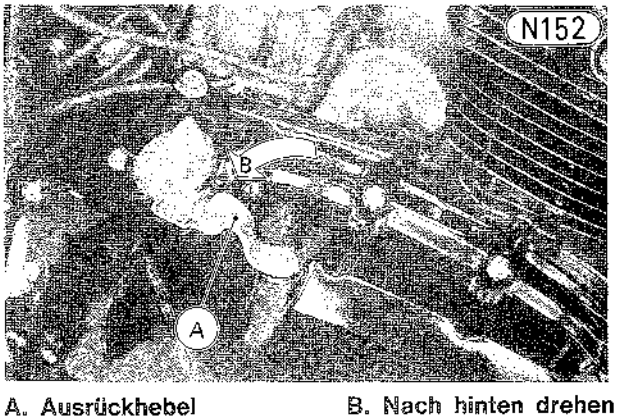
A. Gerändelte Kontermutter **B. Einsteller**

- Die Staubkappe am unteren Ende des Kupplungszugs zurückschieben.
- Die Befestigungsmuttern lösen, damit der Kupplungszug viel Spiel bekommt.
- Die Kupplungszughalteschraube am rechten Motordeckel entfernen. Dann den Kupplungszug aus dem Kupplungsausrückhebel aushängen.



A. Ausrückhebel
B. Kupplungszug
C. Kupplungszughalteschraube
D. Befestigungsmuttern
E. Staubkappe

- Den Ausrückhebel, wie in Abb. N 152 gezeigt, nach hinten drehen.

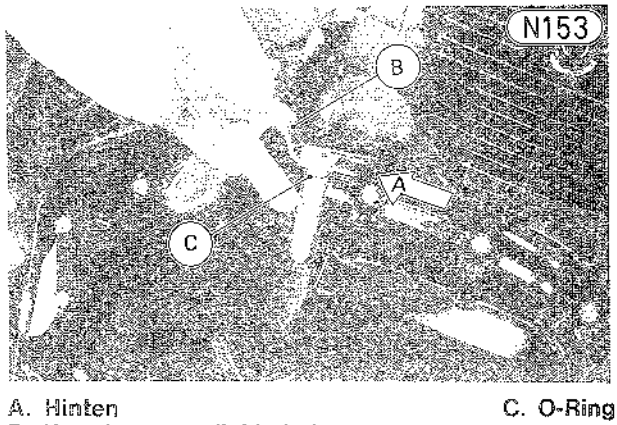


A. Ausrückhebel **B. Nach hinten drehen**

- Den Kupplungsausrückmechanismus herausziehen.

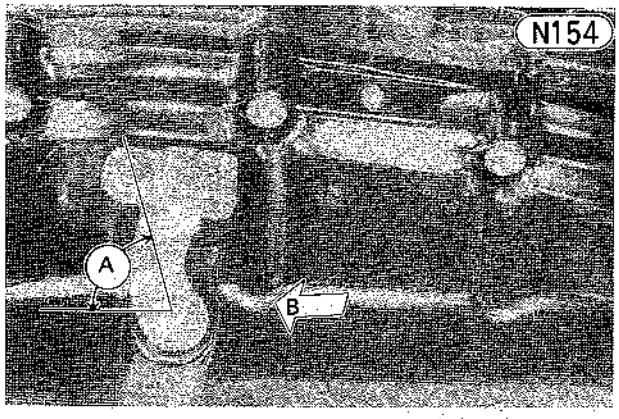
Einbauhinweise

1. Gealterte oder beschädigte O-Ringe erneuern.
2. Die Kupplungsausrückwelle so einschieben, daß der Ausrückhebel, wie in Abb. 153 gezeigt, nach hinten zeigt.

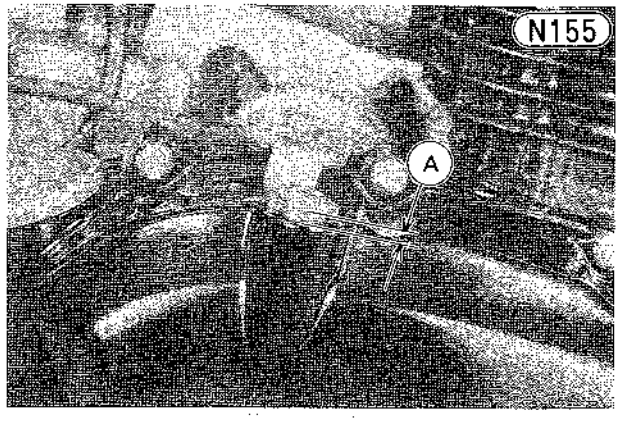


A. Hinten
B. Kupplungsausrückhebel
C. O-Ring

3. Kontrollieren, ob der Kupplungsausrückmechanismus im richtigen Winkel (etwa 80°) auf dem rechten Motordeckel sitzt und ob der Abstand zwischen Kupplungsausrückhebel und Oberkante des rechten Motordeckels wie in Abb. 154 und 155 gezeigt ist, wenn der Kupplungsausrückhebel vollständig im Uhrzeigersinn gedreht ist.



A. Etwa 80° **B. Nach hinten**



A. 2–3 mm

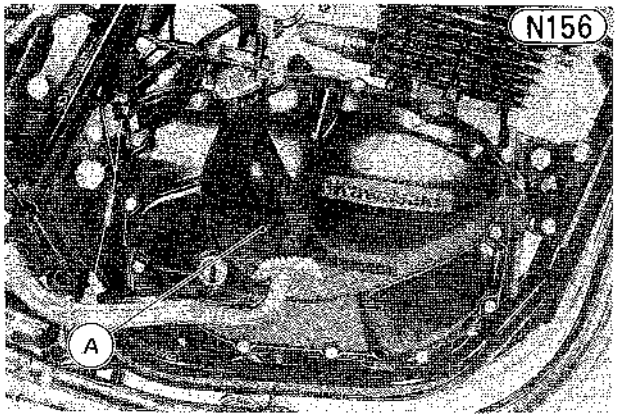
4. Die Kupplung überprüfen (Seite 270) und erforderlichenfalls einstellen.

RECHTER MOTORDECKEL

Ausbau

- Das Motorrad auf den Mittelständer stellen, eine Ölwanne unter den Motor setzen und die Ölablaßschraube herausdrehen.
- Den Kupplungsausrückmechanismus ausbauen (Seite 272).

- Nachdem das Öl abgelaufen ist, ist die Ablaßschraube mit einer Unterlegscheibe einzubauen und dann mit einem Drehmoment von 29 Nm (3,0 mkp) festzuziehen.
- Befestigungsschraube und Sicherungsscheibe entfernen und die rechte Fußraste abnehmen.
- Die Befestigungsschrauben (14) des rechten Motordeckels lösen und den Deckel mit der Dichtung abziehen.



A. Rechter Motordeckel

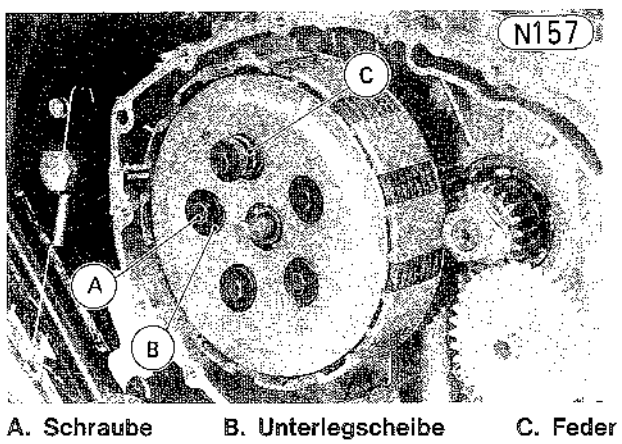
Einbau

- Eine neue Dichtung für den rechten Motordeckel einbauen.
- Kontrollieren, ob die beiden Paßhülsen eingesetzt sind, und den rechten Motordeckel auf das Kurbelgehäuse aufsetzen.
- Die Schrauben (14) einsetzen und gut festziehen.
- Die rechte Fußraste mit Befestigungsschraube und Sicherungsscheibe anbauen.
- Den Kupplungsausrückmechanismus einbauen (Seite 273).
- Die vorgeschriebene Menge Öl in den Motor einfüllen.

KUPPLUNG

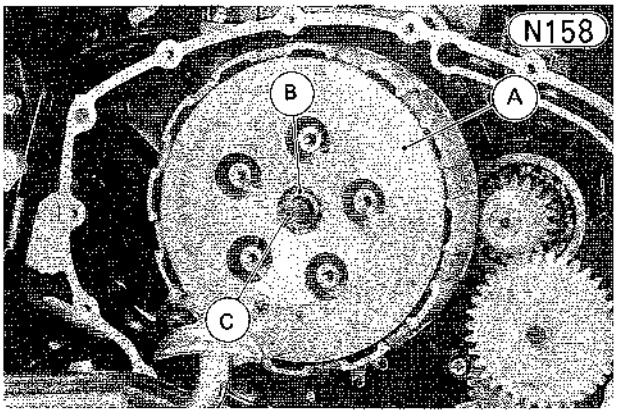
Ausbau

- Den rechten Motordeckel abnehmen (Seite 274).
- Kupplungsfederschrauben (14), Unterlegscheiben (14) und Federn (13) (je 5) ausbauen.



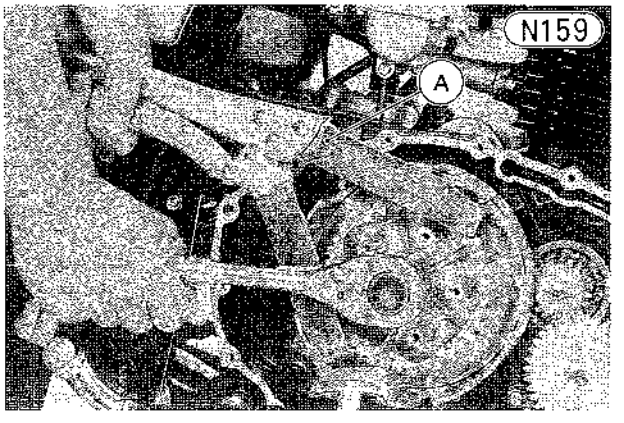
A. Schraube B. Unterlegscheibe C. Feder

- Federscheibe (12) Kugellager (11) und Federscheibendruckpilz (10) herausziehen.



A. Federscheibe C. Federscheibendruckpilz
B. Kugellager

- Die Kupplungsscheiben (6) (sieben) und die Stahlscheiben (7) (sechs) ausbauen.
- Den über die Kupplungsnabenmutter (9) gebogenen Teil der Zahnscheibe (8) geradebiegen.
- Mit dem Kupplungshaltewerkzeug (Spezialwerkzeug) die Kupplungsnabe festhalten, die Nabenmutter lösen und die Mutter mit der Zahnscheibe entfernen.

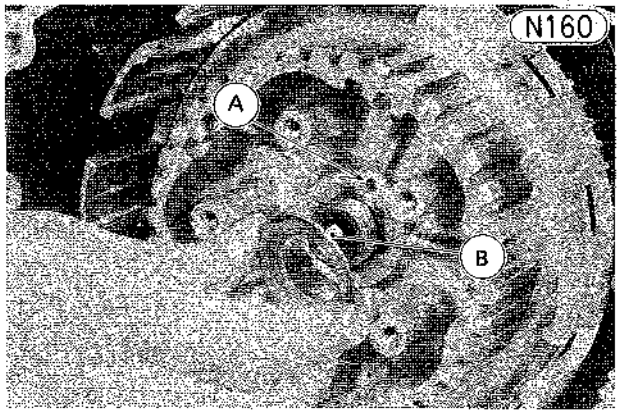


A. Kupplungshaltewerkzeug (57001-305)

- Kupplungsnabe (5), Druckscheibe (4), Kupplungsgehäuse (3), Hülse (2) und Distanzstück (1) abziehen.

Einbau

- Distanzstück und Hülse auf die Antriebswelle aufsetzen.
- Motoröl auf das Kupplungszahnrad und die Kupplungsgehäusenabe auftragen.
- Das Kupplungsgehäuse so aufsetzen, daß das Kupplungsgehäusezahnrad in das Primärzahnrad eingreift.
- Druckscheibe und Kupplungsnabe aufsetzen.
- Die Zahnscheibe so aufsetzen, daß der Zahn in der Bohrung in der Kupplungsnabe sitzt. Dann die Kupplungsnabenmutter aufschrauben.



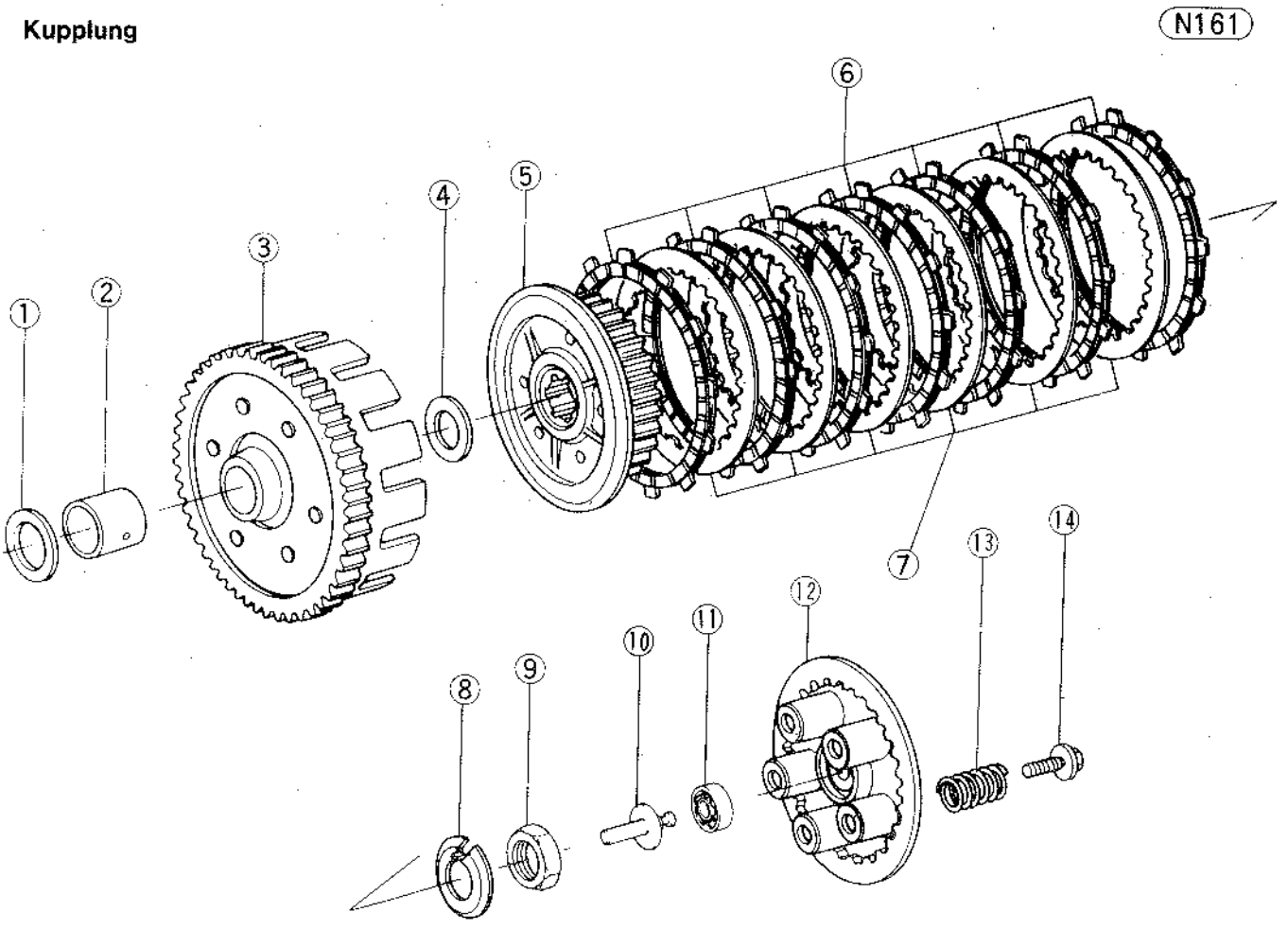
A. Bohrung **B. Zahn**

- Die Kupplungsnabenmutter mit einem Drehmoment von 120 Nm (12,0 mkp) festziehen und dabei die Kupplungsnabe mit dem Kupplungsnabenhaltewerkzeug (Spezialwerkzeug) festhalten.
- Die Zahnscheibe über die Kupplungsnabenmutter biegen.
- Die Kupplungsscheiben (sieben) und Stahlscheiben (sechs) beginnend mit einer Kupplungsscheibe, abwechselnd einbauen. Die Kupplungsscheiben sind so einzubauen, daß die Nuten in Drehrichtung des Kupplungsgehäuses (von der rechten Seite des Motors her gesehen entgegen dem Uhrzeigersinn) verlaufen.

ACHTUNG **Bei Einbau neuer, trockener Stahlscheiben und Kupplungsscheiben etwas Motoröl auf die Scheiben auftragen, damit die Kupplung nicht festfrißt.**

- Etwas Molybdändisulfidfett auf den Federscheibendruckpilz auftragen und den Druckpilz in die Antriebswelle einsetzen.
- Das Kugellager auf die Federscheiben aufsetzen.
- Federscheibe, Federn, Unterlegscheiben und Schrauben (je 5) einsetzen. Die Schrauben über Kreuz gleichmäßig mit einem Drehmoment von 8,8 Nm (0,9 mkp) festziehen.
- Den rechten Motordeckel anbauen (Seite 274).
- Die Kupplung einstellen (Seite 270).

Kupplung



1. Distanzscheibe
2. Hülse
3. Kupplungsgehäuse
4. Druckscheibe
5. Kupplungsnabe
6. Kupplungsscheiben
7. Stahlscheiben
8. Zahnscheibe
9. Mutter
10. Federscheibendruckpilz
11. Kugellager
12. Federscheibe
13. Feder
14. Schraube und Unterlegscheibe

VORDERRADGABEL

Bei der Vorderradgabel des 1982er Modells ist der Luftdruck in der Vorderradgabel einstellbar. Ein- und Ausbau erfolgt in der gleichen Weise wie bei dem 1979er Modell Z 250 A 1 und die Verfahren für die Zerlegung und den Zusammenbau sind bis auf die folgenden Ausnahmen die gleichen wie bei dem 1979er Modell Z 250 A 1. Siehe Seite 110 im Werkstatthandbuch.

1. Wenn die Gabelbeine nach dem Ausbau zerlegt werden sollen, ist die Luft durch das Ventil an der Oberseite des Innenrohrs abzulassen.
2. Dichtmasse auf das Gewinde der Ablaßschraube auftragen.
3. 154 ccm frisches Öl SAE 5W20 einfüllen und den Ölstand kontrollieren.
4. Sicherungslack auf das Gewinde des Ventils auftragen und beim Zusammenbau des Gabelbeins das Ventil mit einem Drehmoment von 12 Nm (1,2 mkp) festziehen.
5. Nach dem Zusammenbau des Gabelbeins Luft durch das Ventil einpumpen und den Luftdruck kontrollieren (Seite 271).

Wartung

VORDERRADGABEL

Die vorderen Gabelbeine des 1982er Modells sind mit Druckluft gefüllt, um eine einstellbare Federung zu erreichen. Diese Gabelausführung ist besonders wirksam, wenn die Gabel fast vollständig zusammengedrückt ist. Sie hat ferner den Vorteil, daß der Luftdruck veränderlich ist (im Rahmen des nutzbaren Bereichs) und unterschiedlichen Fahrbedingungen angepaßt werden kann.

ACHTUNG **Bauen Sie die Federn nicht aus und verlassen Sie sich nicht alleine auf die Druckluft. Bei diesem Federungssystem müssen die vorgeschriebenen Federn verwendet werden. Wenn die Federn nicht eingebaut werden, kann es zu einem totalen Versagen der Vorderradgabel führen.**

Die Wartung der Vorderradgabel der 1982er Z 250 A 4 erfolgt mit folgenden Ausnahmen in der gleichen Weise wie bei der 1979er Z 250 A 1.

Tabelle N47 Gabelöl

Typ	Einfüllmenge		Ölstand (mm)
	Bei Ölwechsel	Nach Zerlegung und wenn vollständig trocken	
SAE 5W20	Etwa 135 m³	151,5 – 156,5 cm³	426 ± 2 an Oberkante Innenrohr

Federspannung

1. Die freie Gabelfederlänge für das 1982er Modell ist in der Tabelle N 48 angegeben.

Tabelle N48 Freie Gabelfederlänge

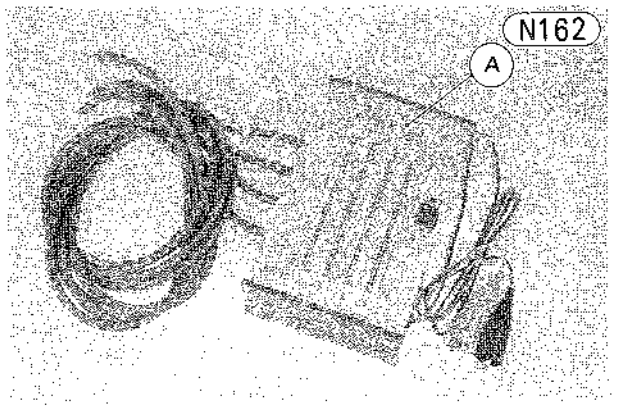
Normal	Grenzwert
478,5 mm	469 mm

Anhang

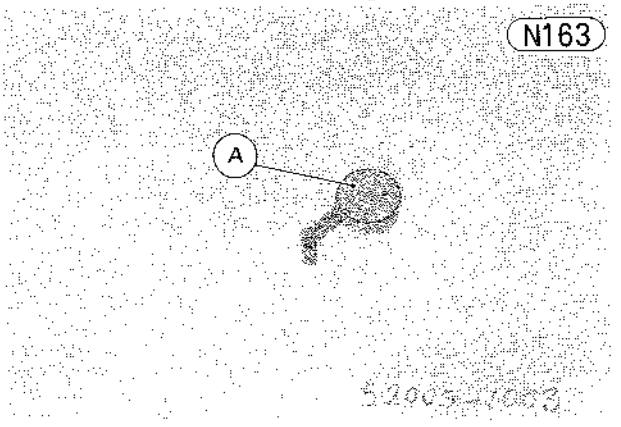
SPEZIALWERKZEUGE

Für die 1982er Z 250 A 4 werden mit folgenden Ausnahmen die gleichen Spezialwerkzeuge gebraucht, wie für die 1979er Z 250 A 1. Siehe auch Seite 175.

1. Unterdruckmeßgerät (P/N: 57001-1152)
   Für die Synchronisierung der Vergaser.
2. Luftdruckmeßgerät (P/N: 52005-1003)
   Für die Überprüfung des Luftdrucks in der Vorderradgabel.

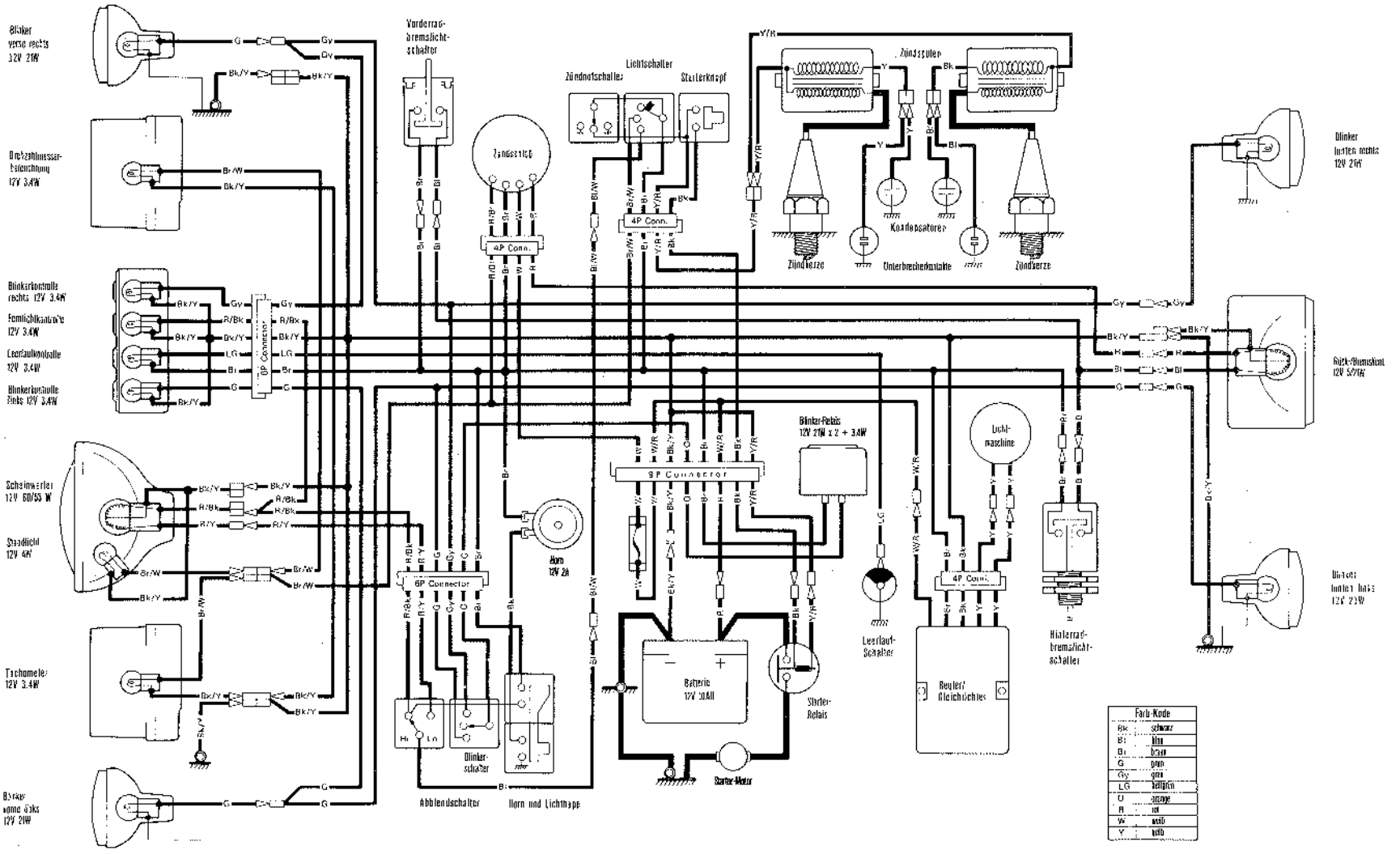


A. Unterdruckmeßgerät (57001-1152)



A. Luftdruckmeßgerät (52005-1003)

Schaltplan Z 250 A 4



Farb-Kode	
Bk	schwarz
Bl	blau
Br	braun
G	grün
Gy	grau
LG	hellgrün
O	orange
R	rot
W	weiß
Y	gelb

Linke Schaltereinheit

	Abblendschalter			Blinkerschalter				Horn und Lichthupe				
Farbe	R/Bk	blau	R/Y	Farbe	grün	orange	grau	Farbe	schwarz	gelb	braun	R/Bk
HI				R				Push			PASS	
LO				L								

Zündschloß

	Batterie	Zündung	Rück. 1	Rück. 2
Farbe	weiß	braun	R/Bl	rot
ON				
OFF				
LOCK				
P				

Rechte Schaltereinheit

Zündnotschalter			Lichtschalter				Starterknopf		
Farbe	braun	Y/R	Farbe	braun	Bl/W	Br/W	Farbe	Y/R	schwarz
OFF			OFF						
RUN			HI				Druck		
OFF			ON						