Kawasaki

Z 750 L3

Z 750 H4 (LTD 750)

Z 750 A1 (GPZ 750 UT)

Modelle ab Bj. 83

Ergänzung zum Grundbuch Z750E

Ergänzung 1983er Modell

Z 750 e

Inhaltsverzeichnis

MODELLANSICHT 338

TECHNISCHE DATEN
- Technische Daten (KZ 750 H und KZ/Z 750 L) 339
- Technische Daten (ZX 750 A) 342
- Inspektionstabelle 345

EINSTELLUNG
- Kupplung (ZX 750 A) 346
- Vorderradgabel (ZX 750 A) 346
- Hinterradstoßdämpfer (ZX 750 A) 346
- Antriebskette (ZX 750 A) 347
- Auswuchten der Räder (ZX 750 A) 348

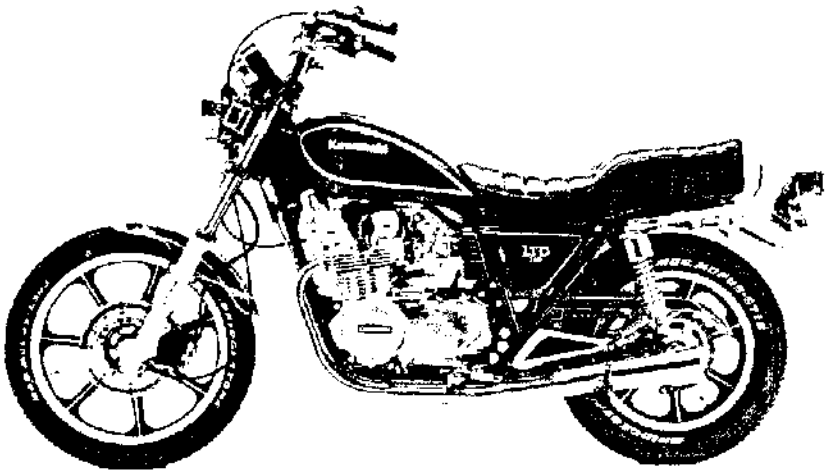
ZERLEGUNG
- Anziehmomente und Sicherungsmittel (ZX 750 A) 350
- Luftansaugventile (US-Modell) 351
- Zylinderkopfbolzen 351
- Lichtmaschinenrotor 351
- Kupplung (ZX 750 A) 351
- Kupplungsausrückmechanismus (ZX 750 A) 351
- Öldruckschalter (Z 750 L) 351
- Getriebe 351
- Pleuel (ZX 750 A) 351
- Hinterrad (ZX 750 A) 351
- Scheibenbremsen (ZX 750 A) 353
- Lenker (Z 750 L) 353
- Lenker (ZX 750 A) 354
- Vorderradgabel (Z 750 L) 354
- Vorderradgabel (ZX 750 A) 355
- Hinterradstoßdämpfer (ZX 750 A) 356
- Schwinge (ZX 750 A) 356
- Uni-Trak-Verbindungen (ZX 750 A) . . . 356
- Verteilerkasten (ZX 750 A) 357

WARTUNG
- Wartungsdaten 358
- Luftfilterelement (KZ 750 H) 366
- Vergaser (KZ 750 H) 366
- Scheibenbremsen (ZX 750 A) 366
- Vorderradgabel (ZX 750 A) 366
- Hinterradstoßdämpfer (Z 750 L) 368
- Hinterradstoßdämpfer (ZX 750 A) 368
- Schwinge (ZX 750 A) 368
- Uni-Trak-Verbindungen (ZX 750 A) . . . 368
- Verteilerkasten (ZX 750 A) 369
- Ladesystem (ZX 750 A) 370
- Zündsystem (ZX 750 A) 371
- Elektroanlasser (ZX 750 A) 375
- Scheinwerfer (ZX 750 A) 376
- Drehzahlmesser (Z 750 L) 378
- Kraftstoffstandanzeige (Z 750 L) 378
- LCD-Kraftstoffanzeige und Warneinrichtung (ZX 750 A) 378
- Allgemeine Schmierung 381
- Schrauben, Muttern, Befestigungen . . . 382

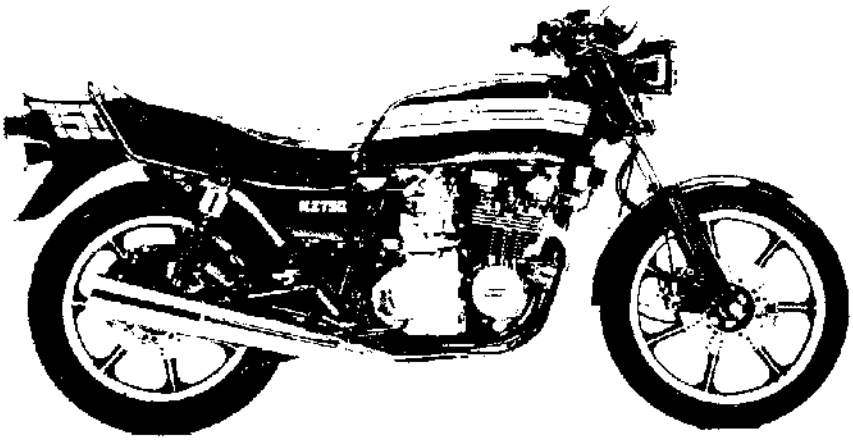
ANHANG
- Spezialwerkzeuge (ZX 750 A) 383
- Schaltpläne 385

Modellansicht

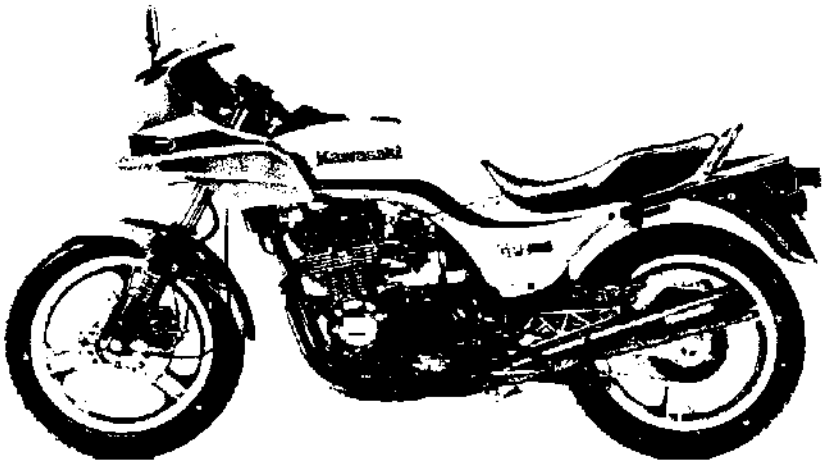
KZ 750 H4



Z 750 L3



ZX 750 A1



Technische Daten

Technische Daten (KZ 750 H und Z 750 L)

	KZ 750 H4	Z 750 L3
Abmessungen/Gewichte:		
Länge	2195 mm	2215 mm
Breite	840 mm	780 mm
Höhe	1240 mm	1135 mm
Radstand	1450 mm	1460 mm
Bodenfreiheit	155 mm	140 mm
Sitzbankhöhe	770 mm	800 mm
Leergewicht	225 kg	237 kg
Fahrzeugleergewicht:		
vorne	103 kg	113 kg
hinten	122 kg	124 kg
Tankinhalt	12,4 l	21,7 l
Motor:		
Typ	4-Takt, 4 Zylinder, 2 obenliegende Nockenwellen	★
Kühlung	Fahrtwindkühlung	★
Bohrung x Hub	66,0 x 54,0 mm	★
Hubraum	733 ccm	★
Verdichtung	9,5 : 1	★
Motorleistung	55,2 kW (75 PS) bei 9500 min^{-1}	58,8 kW (80 PS) bei 9000 min^{-1}
Max. Drehmoment	62,8 Nm (6,4 mkp) bei 7500 min^{-1}	65,7 Nm (6,7 mkp) bei 7500 min^{-1}
Gemischaufbereitung	Vergaser, Keihin CV34x4	Vergaser, Mikuni BS34x4
Startsystem	Elektro	★
Zündsystem	Transistorzündung	★
Zündverstellung	Mechanisch	★
Zündzeitpunkt	Von 10° vor OT bei 1050 min^{-1} bis 40° vor OT bei 3600 min^{-1}	★

	KZ 750 H4	Z 750 L3
Zündkerze	NGK B8ES oder ND W24ES-U	NGK BR8ES oder ND W24 ESR-U
Numerierung der Zylinder	Von links nach rechts, 1-2-3-4	★
Zündfolge	1-2-4-3	★
Ventilzeiten:		
Einlaß öffnet	30° vor OT	★
schließt	60° nach UT	★
Dauer	270°	★
Auslaß öffnet	60° vor UT	★
schließt	30° nach OT	★
Dauer	270°	★
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung (Naßsumpf)	Druckumlaufschmierung (Naßsumpf mit Kühler)
Motoröl:		
Sorte	SE-Klasse	★
Viskosität	SAE 10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50	★
Ölmenge	3,5 l	★
Triebwerk:		
Primärübersetzung:		
Typ	Zahnrad und Kette	★
Übersetzung	2,550 (27/23 × 63/29)	★
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad laufend	★
Getriebe:		
Typ	5. Gang, klauengeschaltet Zahnräder ständig im Eingriff	★
Übersetzungen: 1. Gang	2,333 (35/15)	★
2. Gang	1,631 (31/19)	★
3. Gang	1,272 (28/22)	★
4. Gang	1,040 (26/25)	★
5. Gang	0,875 (21/24)	★
Antriebssystem:		
Typ	Kettenantrieb	★
Übersetzung	2,461 (32/13)	2,583 (33/13)
Gesamtübersetzung	5.492 (5. Gang)	5,664 (5. Gang)

	KZ 750 H4	Z 750 L3
Rahmen und Fahrgestell:		
Typ	Doppelschleifen-Rohrrahmen	★
Nachlaufwinkel	60°	63°
Nachlauf	121 mm	107 mm
Vorderreifen:		
Typ	schlauchlos	★
Größe	3.25 H19 4PR	100/90-19 57H
Hinterreifen:		
Typ	schlauchlos	★
Größe	130/90-16 67H	120/90-18 65H
Vorderradfederung:		
Typ	Teleskopgabel (luftunterstützt)	★
Federweg	180 mm	150 mm
Hinterradfederung:		
Typ	Schwinge	★
Federweg	85 mm	111 mm
Bremsen:		
Vorne	Doppel-Scheibenbremse	★
Hinten	Einfach-Scheibenbremse	★
Elektrik:		
Batterie	12 V 12 AH	★
Scheinwerfer:		
Typ	Asymmetrisch	★
Glühlampe	12 V 60/55 W (H4)	★
Rück-/Bremslicht	12 V 8/27 W × 2	12 V 5/21 W × 2
Lichtmaschine:		
Typ	Drehstrom	★
Nennleistung	17 A bei 10.000 min^{-1}, 14 V	17 A bei 8.000 min^{-1}, 14 V
Spannungsregler:		
Typ	Kurzschlußausführung	★

Technische Änderungen vorbehalten. Stand Mai 1983

Technische Daten (ZX 750 A)

	ZX 750 A1
Abmessungen/Gewichte:	
Länge	2220 mm
Breite	740 mm
Höhe	1260 mm
Radstand	1490 mm
Bodenfreiheit	150 mm
Sitzbankhöhe	800 mm
Leergewicht	238 kg
Fahrzeugleergewicht:	
Vorne	116 kg
Hinten	122 kg
Tankinhalt	19,0 l
Motor:	
Typ	4-Takt, 4 Zylinder, 2 obenliegende Nockenwellen
Kühlung	Fahrtwindkühlung
Bohrung × Hub	66,0 × 54,0 mm
Hubraum	733 ccm
Verdichtung	9,5 : 1
Motorleistung	64,0 kW (87 PS) bei 9500 min^{-1}
Max. Drehmoment	68,6 Nm (7,0 mkp) bei 7500 min^{-1}
Gemischaufbereitung	Vergaser, Mikuni BS34 × 4
Startsystem	Elektro
Zündsystem	Transistorzündung
Zündverstellung	Elektronisch
Zündzeitpunkt	Von 10° vor OT bei 1050 min^{-1} bis 40° vor OT bei 3600 min^{-1}

	ZX 750 A1
Zündkerze	NGK BR9ES oder ND W27 ESR-U
Numerierung der Zylinder	Von links nach rechts, 1-2-3-4
Zündfolge	1-2-4-3
Ventilzeiten:	
Einlaß öffnet	38° vor OT
schließt	68° nach UT
Dauer	286°
Auslaß öffnet	68° vor UT
schließt	38° nach OT
Dauer	286°
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung (Naßsumpf mit Kühler)
Motoröl:	
Sorte	SE-Klasse
Viskosität	SAE10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50
Ölmenge	3,5 l
Triebwerk:	
Primärübersetzung:	
Typ	Zahnrad und Kette
Übersetzung	2,550 (27/23 × 63/29)
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe:	
Typ	5. Gang, klauengeschaltet, Zahnräder ständig im Eingriff
Übersetzungen: 1. Gang	2,333 (35/15)
2. Gang	1,631 (31/19)
3. Gang	1,272 (28/22)
4. Gang	1,040 (26/25)
5. Gang	0,875 (21/24)
Antriebssystem:	
Typ	Kettenantrieb
Übersetzung	2,533 (38/15)
Gesamtübersetzung	5,652 (5. Gang)
Rahmen und Fahrgestell:	
Typ	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Nachlaufwinkel	63,5°
Nachlauf	103 mm

	ZX 750 A1
Vorderreifen:	
Typ	schlauchlos
Größe	110/90 V18
Hinterradreifen:	
Typ	schlauchlos
Größe	130/80 V18
Vorderradfederung:	
Typ	Teleskop (luftunterstützt)
Federweg	150 mm
Hinterradfederung:	
Typ	Schwinge (Uni-Trak)
Federweg	130 mm
Bremsen:	
Vorne	Doppel-Scheibenbremse
Hinten	Einfach-Scheibenbremse
Elektrik:	
Batterie	12 V 14 AH
Scheinwerfer:	
Typ	Asymmetrisch
Glühlampe	12 V 60/55 W (H 4)
Rück-/Bremslicht	12 V 5/21 W × 2
Lichtmaschine:	
Typ	Drehstrom
Nennleistung	17 A bei 8000 min^{-1}, 14 V
Spannungsregler:	
Typ	Kurzschlußausführung

Änderung der technischen Daten vorbehalten. Stand Mai 1983

INSPEKTIONSTABELLE

Die Wartung und Einstellung muß nach der Tabelle erfolgen, damit eine einwandfreie Funktion des Kraftrades gewährleistet ist. **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
Zündkerze reinigen		●	●	●	●	●	●	●	
Zündkerze kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Zündverstellung schmieren (nicht für die ZX750A)				●		●		●	
Ventilspiel kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Luftansaugventil kontrollieren (US-Modell)			●	●	●	●	●	●	
Luftfilterelement reinigen			●		●		●		366
Luftfilterelement erneuern	5 Reinigungen			●		●		●	
Gasdrehgriffspiel kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Leerlaufdrehzahl kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Motorunterdrucksynchronisierung kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Kraftstoffsystem kontrollieren +				●		●		●	
Zylinderkopfschrauben kontrollieren +		●		●		●		●	
Zylinderkopfmuttern kontrollieren +		●		●		●		●	
Motoröl wechseln	Jahr	●	●	●	●	●	●	●	
Ölfilter erneuern		●		●		●		●	
Kraftstoffschlauch erneuern	4 Jahre								—
Kupplung nachstellen		●	●	●	●	●	●	●	346
Antriebskettenverschleiß kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	
Antriebskette schmieren	300 km								
Kettendurchhang kontrollieren +	800 km								347
Bremsbelagverschleiß kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	
Bremsflüssigkeitsstand prüfen	Monat	●	●	●	●	●	●	●	
Bremsflüssigkeit wechseln	Jahr			●		●		●	
Bremsschlauch erneuern (nicht für die ZX750A)	4 Jahre								
Bremsschlauch und Rohr erneuern (ZX750A)	4 Jahre								367
Bremsnick-Ausgleichskolben erneuern (ZX750A)	2 Jahre								367
Hauptbremszylinderdicht. u. Staubdicht. erneuern	2 Jahre								
Bremssattelkolbendichtung und Staubdichtung erneuern									
Bremslichtschalter kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Lenkung kontrollieren +		●	●	●	●	●	●	●	
Steuerkopflager schmieren	2 Jahre					●			
Gabelöl wechseln				●		●		●	364
Reifenverschleiß kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	
Radlager schmieren	2 Jahre					●			
Tachometerzahnrad schmieren	2 Jahre					●			
Schwingenlagerung schmieren (nicht für ZX750A)				●		●		●	
Schwingenlagerung, Uni-Trak-Verbindung schmieren (ZX750A)				●		●		●	368
Batterieflüssigkeitsstand kontrollieren (nicht für die ZX750A)	Monat	●	●	●	●	●	●	●	
Allgemeine Schmierung ausführen			●	●	●	●	●	●	381
Muttern, Schrauben u. Befestigungen prüfen +		●		●		●		●	382

* Höhere Tachometeranzeigen nach den in Frage kommenden Perioden richten.

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

Einstellung

KUPPLUNG (ZX 750 A)

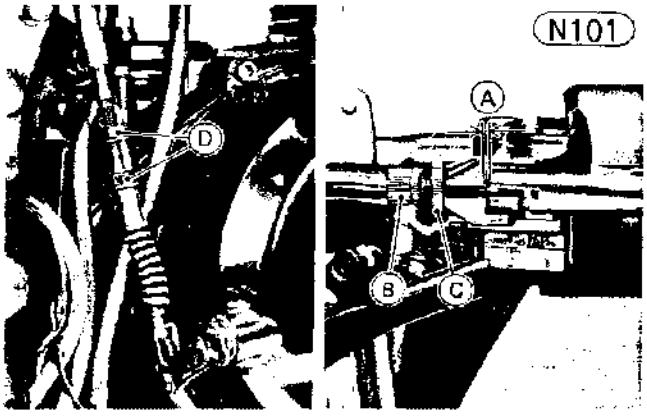
ACHTUNG ○ **Um ernsthafte Verbrennungen zu vermeiden, den heißen Motor oder die Auspuffrohre während der Einstellung nicht berühren.**

Einstellung

- Die Staubkappe am Kupplungszugeinsteller zurückschieben.
- Kontermutter und Befestigungsmuttern lösen.
- Einen Einsteller drehen und den anderen verschieben, bis am Kupplungsgriff das vorgeschriebene Spiel vorhanden ist. Kontermutter und Befestigungsmuttern festziehen.

Kupplungsgriffspiel

Normalwert	2 – 3 mm



A. Kupplungsgriffspiel
B. Einsteller
C. Kontermutter
D. Befestigungsmuttern

ACHTUNG ○ **Darauf achten, daß die Außenhülle des Kupplungszugs vollständig in der Befestigung sitzt. Wenn sie sich erst später in die richtige Position schiebt, kann der Kupplungszug so viel Spiel erhalten, daß die Kupplung nicht mehr ausrückt.**

- Die Staubkappe des Kupplungszugeinstellers wieder zurückschieben.
- Nach der Einstellung den Motor starten und kontrollieren, ob die Kupplung nicht schleift und ob sie einwandfrei auskuppelt.

VORDERRADGABEL (ZX 750 A)

Am unteren Ende der Gabelbeine ist jeweils eine Bremsnick-Ausgleichseinrichtung vorgesehen. Die Einstellung erfolgt wie nachstehend beschrieben:

Einstellung des Bremsnick-Ausgleichs

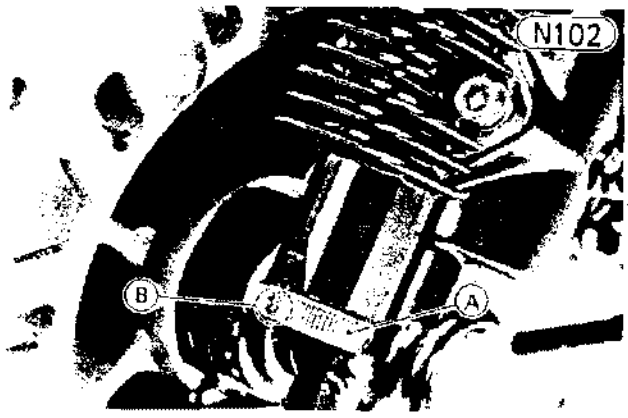
Der Bremsnick-Ausgleich ist an beiden Gabelbeinen dreifach verstellbar und kann so unterschiedlichen Straßen- und Lastverhältnissen angepaßt werden. Die Zahlen an den Einstellern geben die Einstellung des Bremsnick-Ausgleichs an.

- Den Einsteller drehen, bis Sie ein Klicken hören und die gewünschte Zahl nach vorne zeigt.
- Kontrollieren, ob beide Einsteller jeweils in der gleichen Position stehen.

ACHTUNG ○ **Wenn die beiden Einsteller nicht in der gleichen Position stehen, wird das Handling beeinträchtigt und das Fahren kann gefährlich werden.**

Einstellung des Bremsnick-Ausgleichs

Stellung	1	2	3
Bremsnick-Ausgleich	schwach	mäßig	stark



A. Einsteller für Bremsnick-Ausgleich
B. Einstellungszahl

HINTERRADSTOSSDÄMPFER (ZX 750 A)

Die Stoßdämpfereinheit ist luftunterstützt und die Dämpfungswirkung ist einstellbar.

Prüfung des Luftdrucks

- Das Motorrad auf den Mittelständer stellen, damit das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.
- Verwenden Sie das speziell für luftunterstützte Federungen entwickelte Druckmeßgerät 52005-1003.
- Den Luftdruck messen, wenn der Hinterradstoßdämpfer kalt ist (Zimmertemperatur).

ANMERKUNG

○ 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. Niedriger Luftdruck ist für bequemes Fahren für einen durchschnittlichen Fahrer von 68 kg Körpergewicht ohne Zubehör gedacht. Allgemein gilt, je schwerer die Gesamtlast, um so höher muß der Luftdruck eingestellt werden.

ACHTUNG

○ Luft nur langsam einpumpen, damit der Luftdruck nicht schnell ansteigt. Bei einem Luftdruck über 5,0 kp/cm² kann die Öldichtung beschädigt werden.

ACHTUNG

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

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

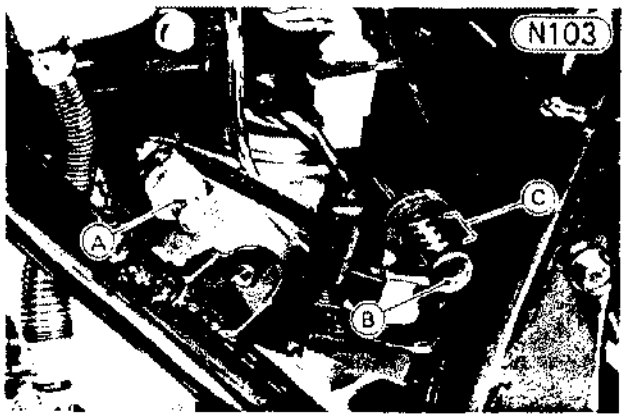
○ Den Hinterradstoßdämpfer nicht mit Flammen in Berührung bringen.

Einstellung des Luftdrucks

Luftdruck kp/cm²	Einstellung	Belastung	Straße
0,5 ↑↓ 3,0	weich ↑↓ hart	leicht ↑↓ schwer	gut ↑↓ schlecht

ANMERKUNG

○ Der empfohlene Luftdruck von 0,5 kp/cm² gilt für einen Fahrer ohne Zubehör.



A. Ventil
B. Regulierhebel
C. Einstellungszahl

Einstellen der Dämpfungskraft

- Den Regulierhebel auf die gewünschte Stellung herausziehen oder einschieben, bis Sie ein leichtes Klicken hören. Die Zahlen an dem Regulierhebel geben die Einstellung des Dämpfers an.
  Position 1 – voll eingeschobene Stellung
  Position 2 – erste Raststellung beim Einschieben des Regulierhebels
  Position 3 – zweite Raststellung beim Einschieben des Regulierhebels
  Position 4 – voll ausgezogene Stellung.

ANMERKUNG

○ Für normales Fahren kann die Dämpfung weich eingestellt sein. Für Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten oder mit einem Beifahrer ist jeweils eine härtere Einstellung erforderlich. Berücksichtigen Sie bei der Einstellung folgende Tabelle, wenn sich die Dämpfung zu weich oder zu stramm anfühlt:

Dämpfungskraft

Position des Einstellers	Dämpfungskraft	Einstellung	Belastung	Straße	Geschwindigkeit
1	stärker	weich	leicht	gut	niedrig
2	↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓
3	↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓
4	↓	hart	schwer	schlecht	hoch

ANTRIEBSKETTE (ZX 750 A)

Damit die Antriebskette sicher funktioniert und nur langsam verschleißt, muß sie entsprechend der Inspektionstabelle kontrolliert, gespannt und geschmiert werden. Wenn die Kette sehr stark abgenutzt oder falsch eingestellt ist – entweder zu lose oder zu stramm – kann sie von den Kettenrädern abspringen und reißen.

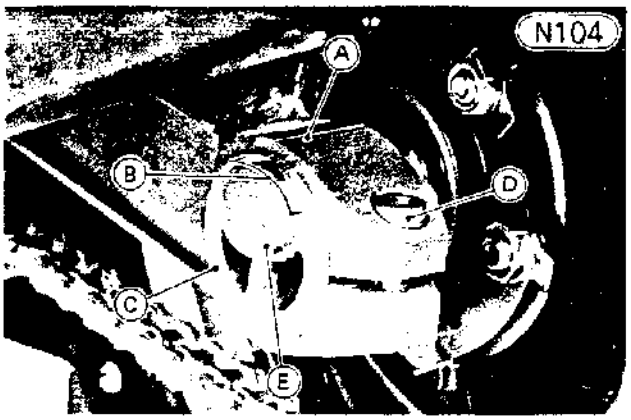
ACHTUNG

○ Wenn die Kette abspringt oder reißt, kann sie sich mit dem Motorritzel verwickeln oder das Hinterrad blockieren; dies kann zu schweren Schäden am Motorrad und zu unerwarteten Reaktionen des Fahrzeugs während der Fahrt führen.

Überprüfung des Kettendurchhangs

○ Das Motorrad auf den Mittelständer stellen.

- Kontrollieren, ob das Rad richtig ausgerichtet ist. Die Kerben an der linken und rechten Seite der Schwinge müssen auf die gleichen Markierungen oder Stellungen am linken und rechten Kettenspanner zeigen. Wenn dem nicht so ist, muß die Ausrichtung reguliert werden. Diese Arbeiten sind in dem späteren Abschnitt „Ausrichten des Rades" beschrieben.



A. Kerbe an der Schwinge
B. Markierungen
C. Kettenspanner
D. Klemmbolzen
E. Hinterachse

ANMERKUNG

○ Die Radeinstellung kann auch mit einem Lineal oder einem Bindfaden kontrolliert werden.

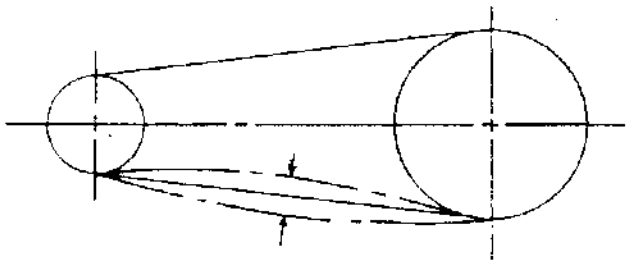
ACHTUNG ○ **Bei falsch ausgerichtetem Rad erhöht sich der Verschleiß und das Fahren wird gefährlich.**

- Das Hinterrad durchdrehen, um die Stelle zu finden, wo die Kette am strammsten gespannt ist und die Vertikalbewegung in der Mitte zwischen den Kettenrädern messen.
- Wenn die Kette zu stramm oder zu lose ist, muß sie so nachgestellt werden, daß der Durchhang im Bereich der Standardwerte liegt.

Prüfung des Kettendurchhangs

N105

282111



Kettendurchhang

Normalwert	45 ~ 40 mm
Zu stramm	Unter 35 mm
Zu lose	Über 45 mm

Spannen der Antriebskette

- Die Klemmbolzen am linken und rechten Kettenspanner lösen.
- Einen Schraubenzieher in die Bohrung in der Hinterachse einsetzen und die Kettenspanner vor- oder rückwärts drehen, bis der vorgeschriebene Kettendurchhang erreicht ist.
- Die Kettenspanner-Klemmbolzen mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.

ACHTUNG ○ **Wenn die Klemmbolzen nicht vorschriftsmäßig festgezogen sind, kann das Fahren gefährlich werden.**

- Das Hinterrad durchdrehen und den Kettendurchhang an der strammsten Stelle messen und erforderlichenfalls nochmals nachstellen.
- Die Hinterradbremse ausprobieren.

Regulierung der Radeinstellung

- Den Sicherungssplint aus der Achsmutter herausziehen und die Mutter lösen.
- Den linken oder rechten Kettenspanner-Klemmbolzen lösen und den Kettenspanner so drehen, daß die Kerben an der Schwinge auf die gleichen Markierungen oder Stellungen am linken und rechten Kettenspanner zeigen.
- Klemmbolzen und Achsmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.
- Einen neuen Sicherungssplint durch die Achsmutter einschieben und die Enden aufbiegen.

ACHTUNG ○ **Wenn Achsmutter und Klemmbolzen nicht vorschriftsmäßig festgezogen sind und wenn der Sicherungssplint nicht eingesetzt ist, kann das Fahren gefährlich werden.**

Anziehmomente

Kettenspanner-Klemmbolzen	32 Nm (3,3 mkp)
Achsmutter	120 Nm (12,0 mkp)

RADAUSWUCHTUNG (ZX 750 A)

Außer den Angaben auf S. 27 – 28 im Hauptbuch ist folgendes zu beachten.

- Das neue Auswuchtgewicht kann wie folgt aus- und eingebaut werden:

Befestigung des Ausgleichgewichts

- Kontrollieren, ob das Gewicht an der Befestigungszunge Spiel hat.
- ★ Wenn dem so ist, muß das Gewicht erneuert werden.
- Befestigungszunge, Reifenwulst und Felgenflansch mit einer Seifenlösung oder einem Gummischmiermittel bestreichen. Das Ausgleichsgewicht läßt sich dann leichter auf den Felgenflansch aufschieben.

ACHTUNG ○ **Den Reifenwulst nicht mit Motoröl oder Benzin schmieren, da hierdurch der Reifen angegriffen wird.**

- Das Ausgleichsgewicht an der Felge befestigen.
- ○ Das Gewicht entweder auf den Felgenflansch drükken oder leicht in der in der Abbildung gezeigten Richtung aufhämmern.
- ○ Kontrollieren, ob die Zunge und das Gewicht einwandfrei auf der Felge sitzen und darauf achten, daß die Klammer über die Felgenkante eingehängt ist und bis zum flachen Teil der Felge reicht.

ACHTUNG

- ○ **Wenn das Ausgleichsgewicht auf dem Felgenflansch Spiel hat oder wenn sich die Zunge und/oder die Klammer aufgeweitet haben, muß das lockere Ausgleichsgewicht erneuert werden.**
- ○ **Gebrauchte Ausgleichsgewichte nicht wiederverwenden.**

Ausgleichsgewichte

Teile-Nr.	Gewicht (g)
41075-1014	10
41075-1015	20
41075-1016	30

Ausbau der Ausgleichsgewichte

(a) Wenn der Reifen nicht auf der Felge sitzt.

- Die Zunge mit einem normalen Schraubenzieher nach unten drücken und das Gewicht vom Felgenflansch abschieben.
- Das gebrauchte Ausgleichsgewicht wegwerfen.

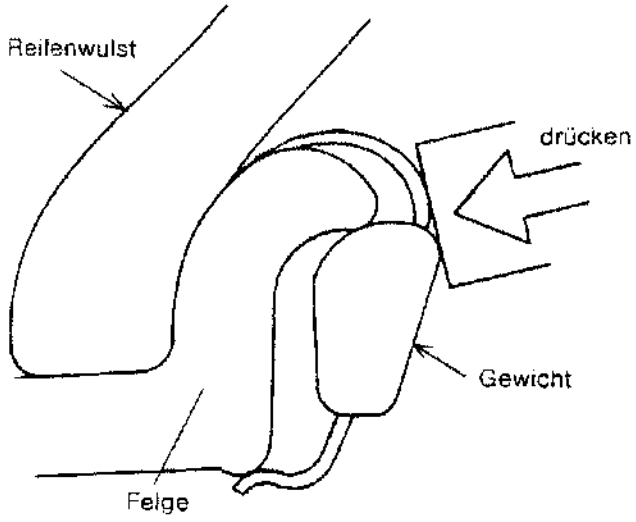
(b) wenn der Reifen auf der Felge sitzt.

- Das Gewicht, wie in der Abbildung gezeigt, mit einem normalen Schraubenzieher vom Felgenflansch abhebeln.
- ○ Einen Schraubenzieher so zwischen Reifenwulst und Zunge des Gewichts einsetzen, bis die Spitze des Schraubenziehers das Ende der Zunge erreicht.
- Den Schraubenziehergriff zum Reifen hin drücken, damit das Ausgleichsgewicht vom Felgenflansch abgedrückt wird.
- Das gebrauchte Ausgleichsgewicht wegwerfen.

Befestigung des Ausgleichsgewichts (N108)

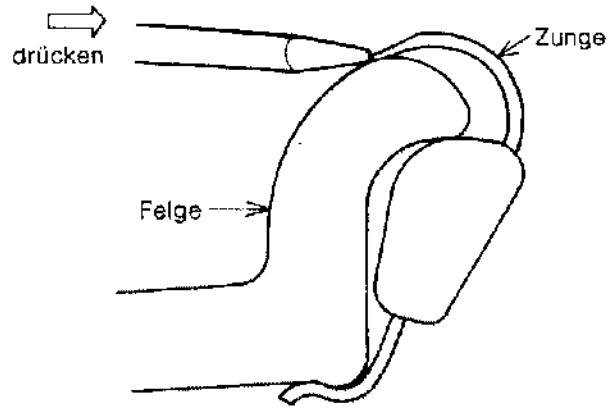
482530

(a) das Gewicht aufdrücken oder leicht aufhämmern



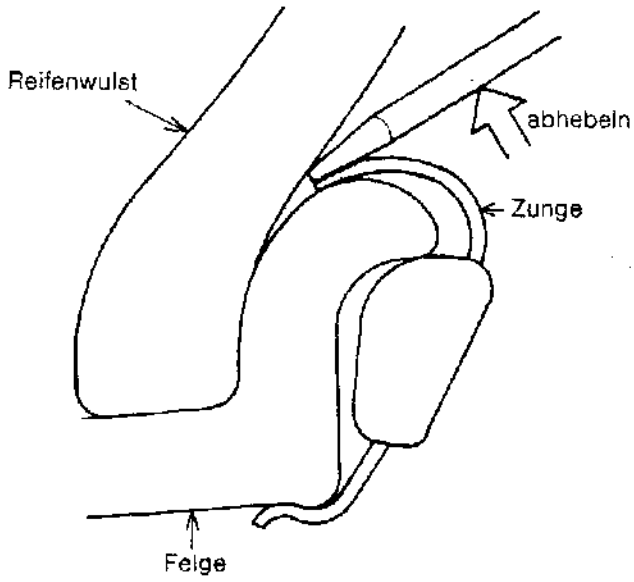
Ausbau des Ausgleichsgewichts (Reifen nicht auf der Felge) (N106)

482531

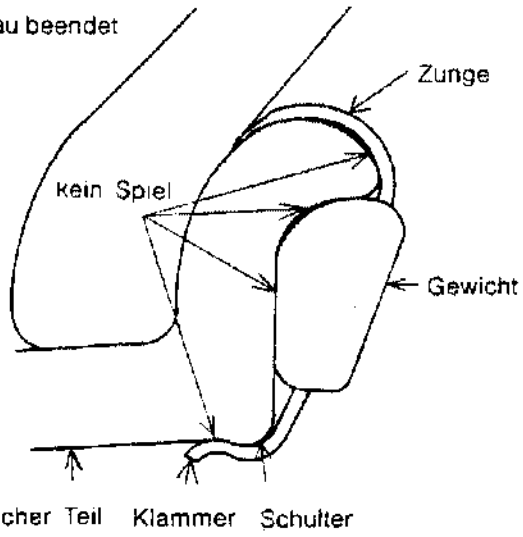


Ausbau des Ausgleichsgewichts (Reifen auf der Felge) (N107)

482532



(b) Einbau beendet



Zerlegung

ANZIEHMOMENTE UND SICHERUNGSMITTEL (ZX 750 A)

In der nachstehenden Tabelle sind die Anziehmomente für die ZX 750 A angegeben. Wenn nichts anderes angegeben ist, sind die Angaben auf Seite 35–38 und Seite 294 zu berücksichtigen.

Teile	Gewinde		Anzahl	Anziehmoment		Bemerkungen	Siehe Seite
	Ø (mm)	Steigung (mm)		Nm	mkp		
Motor:							
Lichtmaschinenrotorschraube	12	1,25	1	125	13,0	—	351
Motorritzelmutter	20	1,5	1	98	10,0	—	66
Räder:							
Kettenspanner-Klemmbolzen	10	1,5	2	32	3,3	—	357
Bremsen:							
Metallrohrnippel	10	1,25	4	23	2,3	—	355
Bremssattelbefestigungsschrauben (vorne und hinten)	10	1,25	6	32	3,3	—	353
Lenkung:							
Lenkerklemmbolzen	6	1,0	4	9,8	1,0	—	354
Bolzen für Lenkerhalterung	32	1,5	2	74	7,5	—	354
Schrauben für Lenkergewicht	8	1,25	2	—	—	●	
Befestigungsschraube für obere Gabelbrücke	14	1,5	1	42	4,3	—	293
Federungen:							
Befestigungsbolzen für Bremsnick-Ausgleichsventile	6	1,0	4	6,9	0,70	—	355
Befestigungsbolzen für Bremsnick-Ausgleichskolben	6	1,0	4	4,4	0,45	—	355
Anschlußrohr für Hinterradstoßdämpfer-Luftschlauch	8	1,0	1	12	1,2	●	356
Ventil für Hinterradstoßdämpfer	8	1,0	1	7,8	0,80	●	356
Hinterradstoßdämpfer-Befestigungsmuttern:							
oben	10	1,25	1	37	3,8	—	356
unten	12	1,25	1	69	7,0	—	356
Uni-Trak-Verbindungen:							
Schwinghebelwellenmutter	12	1,25	1	69	7,0	—	356
Muttern für Verbindungsstangen:							
oben	10	1,25	2	37	3,8	—	356
unten	12	1,25	1	69	7,0	—	356

LUFTANSAUGVENTILE (US-MODELL)

Die Luftansaugventile sind geändert worden. Die Dichtungen unter den Ventileinheiten entfallen.

ÖLDRUCKSCHALTER (Z 750 L)

Für den Öldruckschalter gelten die Angaben auf Seite 74 im Hauptbuch.

ZYLINDERKOPFBOLZEN

Es werden Zylinderkopfbolzen von 8 mm Durchmesser verwendet. Die Bolzen sind unterschiedlich. Die oberen sind kürzer als die unteren.

GETRIEBE

Außer den Angaben auf Seite 98–103 und Seite 297 ist folgendes zu beachten:

Abtriebswelle

Bei der Antriebswelle entfällt der O-Ring (39 in Abb. F63 auf Seite 100). Deshalb wird die Hülse (38 in Abb. F63) so geändert, daß sie auf die Antriebswelle aufgepreßt wird.

LICHTMASCHINENROTOR

Es wird eine Rotorschraube von 12 mm Durchmesser verwendet.

Anziehmomente

Rotorschraube:	
12 mm Durchmesser	125 Nm (13,0 mkp)
10 mm Durchmesser	69 Nm (7,0 mkp)

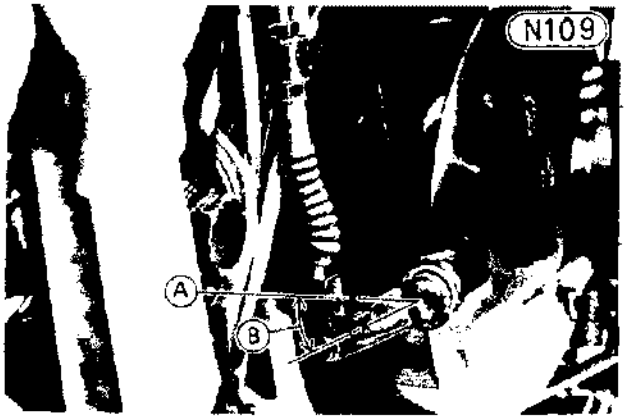
PLEUEL (ZX 750 A)

Bei den Pleueln für die ZX 750 A entfallen die Ölbohrungen. Es ist deshalb nicht erforderlich, daß die Ölbohrung am Pleuel mit der Ölbohrung am Lagereinsatz fluchtet.

KUPPLUNG (ZX 750 A)
KUPPLUNGSAUSRÜCKMECHANISMUS (ZX 750 A)

Außer den Angaben auf Seite 74–76 ist folgendes zu beachten:

- Beim Einbau des Kupplungsdeckels ist darauf zu achten, daß der Ausrückhebel im vorgeschriebenen Winkel sitzt.

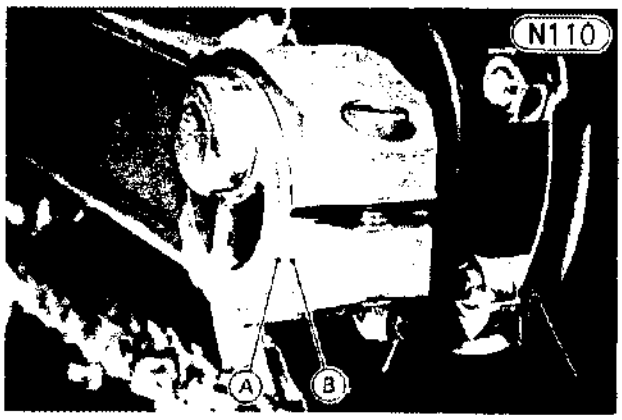


A. Bezugslinie **B. Etwa 30°**

HINTERRAD (ZX 750 A)

Aus- und Einbau

- Darauf achten, daß zwischen Schwinge und den Kettenspannerflanschen kein Spalt vorhanden ist.



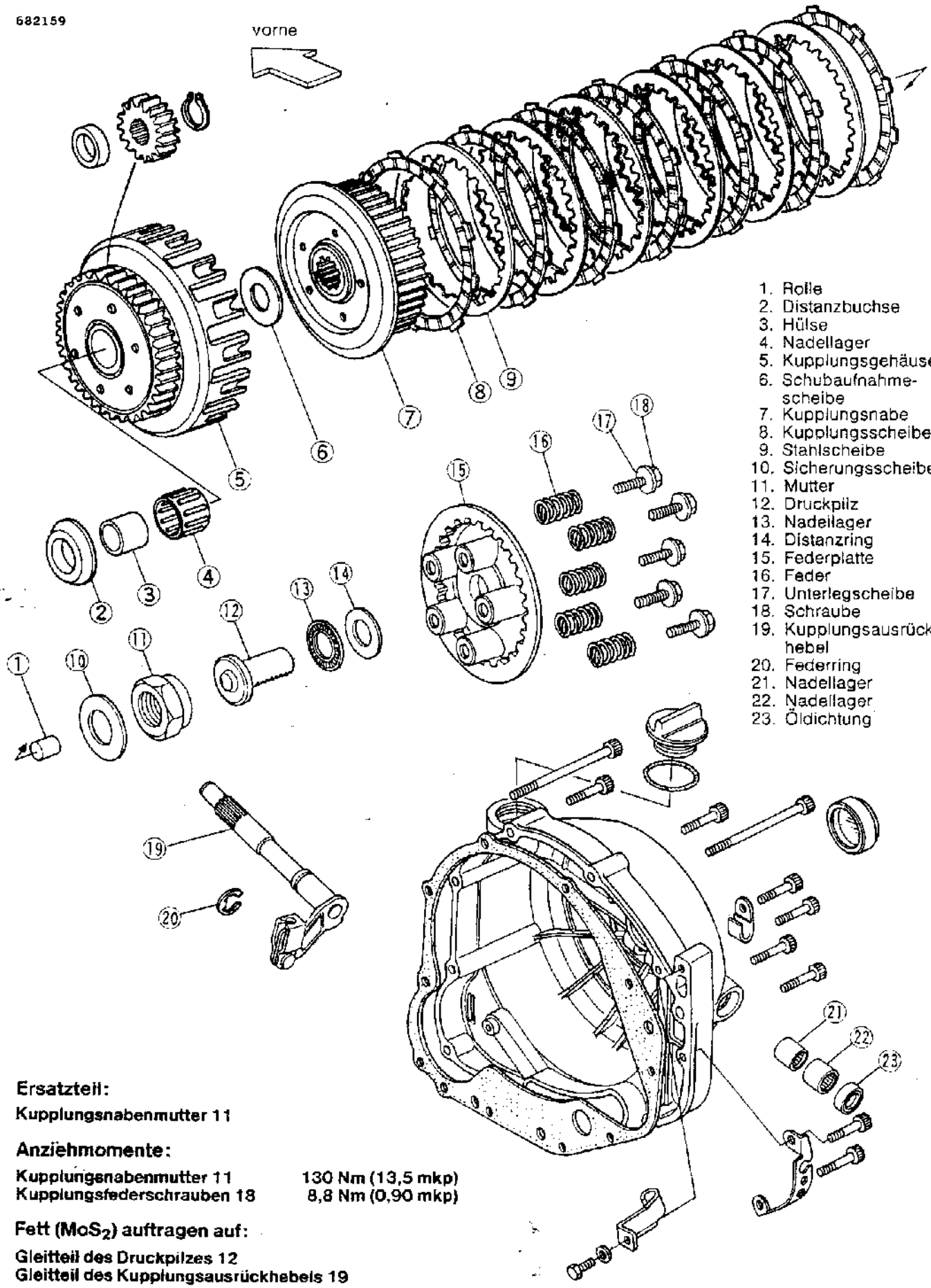
A. Kettenspannerflansch **B. Schwinge**

- Nach dem Einbau des Rades den Kettendurchhang regulieren.

KUPPLUNG, KUPPLUNGSAUSRÜCK-MECHANISMUS (ZX 750 A)

N111

682159



1. Rolle
2. Distanzbuchse
3. Hülse
4. Nadellager
5. Kupplungsgehäuse
6. Schubaufnahme-scheibe
7. Kupplungsnabe
8. Kupplungsscheibe
9. Stahlscheibe
10. Sicherungsscheibe
11. Mutter
12. Druckpilz
13. Nadellager
14. Distanzring
15. Federplatte
16. Feder
17. Unterlegscheibe
18. Schraube
19. Kupplungsausrück-hebel
20. Federring
21. Nadellager
22. Nadellager
23. Öldichtung

Ersatzteil:

Kupplungsnabenmutter 11

Anziehmomente:

Kupplungsnabenmutter 11	**130 Nm (13,5 mkp)**
Kupplungsfederschrauben 18	**8,8 Nm (0,90 mkp)**

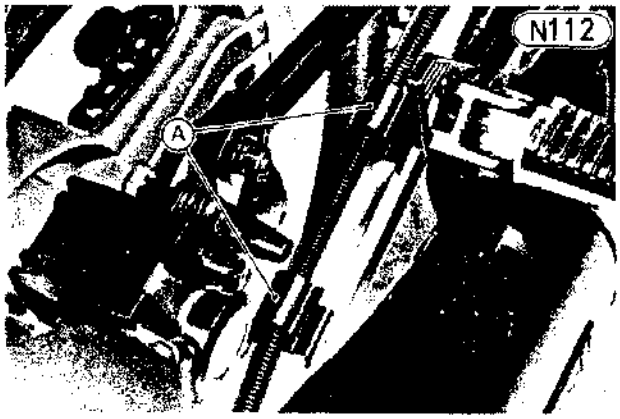
Fett (MoS_2) auftragen auf:

Gleitteil des Druckpilzes 12
Gleitteil des Kupplungsausrückhebels 19

SCHEIBENBREMSEN (ZX 750 A)

Außer den Angaben auf Seite 118–127 ist folgendes zu beachten:

- Den Hinterrad-Bremsschlauch in den Schlauchklemmen an der Schwinge befestigen. Darauf achten, daß die Schlauchklemmen an den in der Abbildung gezeigten Stellen sitzen.



A. Schlauchklemmen

LENKER (Z 750 L)

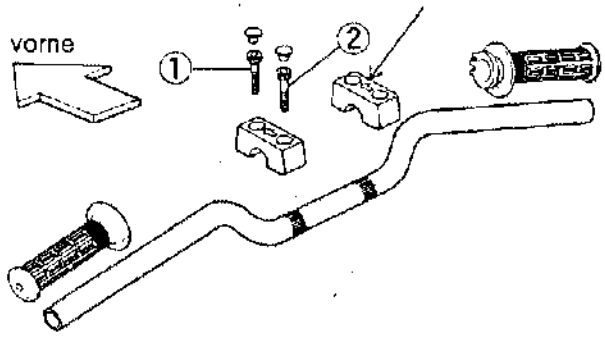
Außer den Angaben auf S. 136–138 ist folgendes zu beachten.

Lenker

782130

N113

„Pfeilmarkierung" muß nach vorne zeigen.



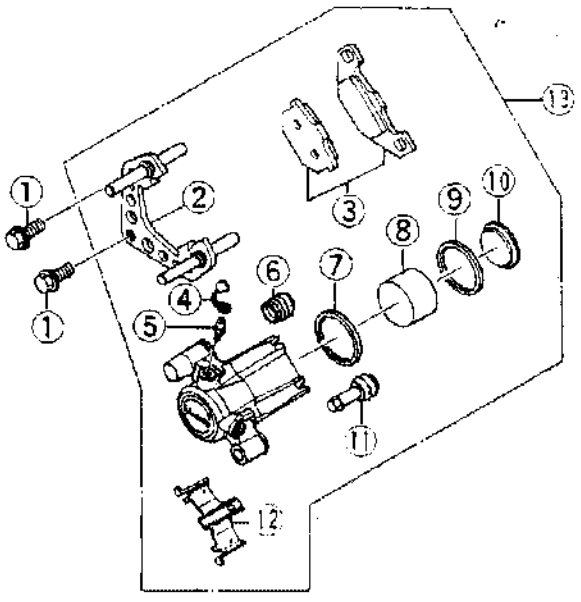
Anziehmomente und Reihenfolge:

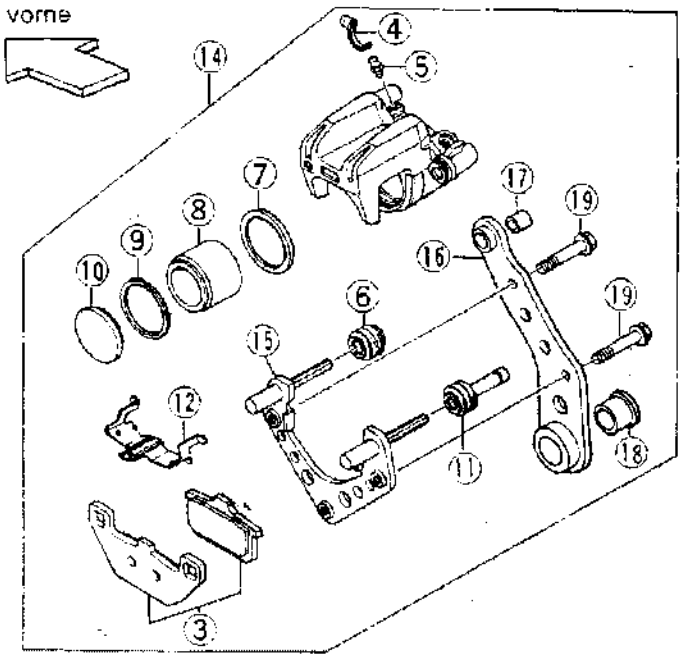
1. vordere Schrauben	①	**19 Nm (1,9 mkp)**
2. hintere Schrauben	②	**19 Nm (1,9 mkp)**

BREMSSÄTTEL (ZX 750 A)

782131

N114





PBC-Fett* auftragen auf:

Wellen der Halter 2, 15
Hülsen 17, 18

Anziehmomente:

Entlüftungsventile 5	**7,8 Nm (0,80 mkp)**
Bremssattelbefestigungsschrauben 1, 19	**32 Nm (3,3 mkp)**

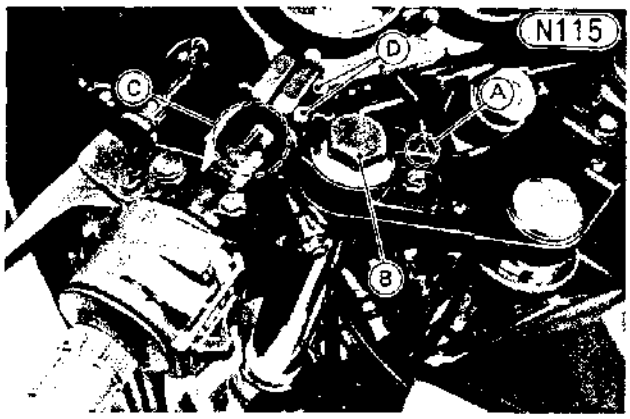
***: PBC-Fett ist ein wasserbeständiges Spezial-Hochtemperaturfett.**

1. Befestigungsschrauben
2. Bremssattelhalter
3. Bremsklötze
4. Gummikappe
5. Ventil
6. Manschette
7. Bremsflüssigkeitsdichtung
8. Kolben
9. Staubdichtung
10. Isolierstück
11. Reibungshülse
12. Ratterdämpfungsfeder
13. Vorderer Bremssattel
14. Hinterer Bremssattel
15. Bremssattel
16. Halter
17. Hülse
18. Hülse
19. Befestigungsschrauben

LENKER (ZX 750 A)

Außer den Angaben auf Seite 306–307 ist folgendes zu beachten.

- Die Positionierplatte für die Lenkerhalterung muß so eingesetzt werden, daß die Dreiecksmarkierung nach vorne zeigt.
- Die Lenker so in die Halterung einsetzen, daß die Markierung am Lenker mit dem Schlitz an der Halterung fluchtet.



A. Dreiecksmarkierung
B. Bolzen für Halterung
C. Markierung auf Schlitz ausrichten
D. Lenkerklemmbolzen

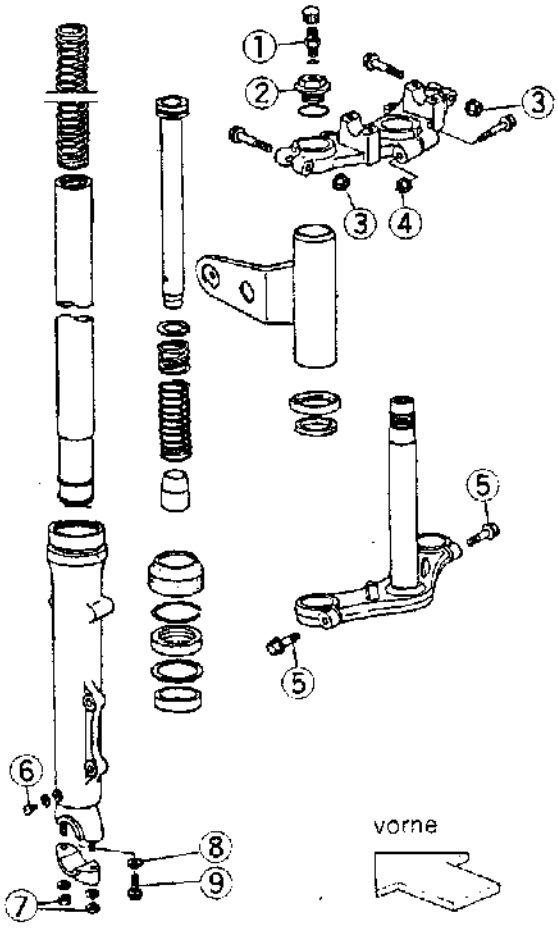
Anziehmomente

Bolzen für Halterung	74 Nm (7,5 mkp)
Lenkerklemmbolzen	9,8 Nm (1,0 mkp)

VORDERRADGABEL

N116

782132



VORDERRADGABEL (Z 750 L)

Außer den Angaben auf Seite 140–143 ist folgendes zu beachten:

Anziehmomente:

Ventile 1	**7,8 Nm (0,80 mkp)**
Obere Bolzen 2	**23 Nm (2,3 mkp)**
Mutter für oberen Klemmbolzen 3	**21 Nm (2,1 mkp)**
Mutter für Befestigungsschraube 4	**21 Nm (2,1 mkp)**
Untere Klemmbolzen 5	**37 Nm (3,8 mkp)**
Muttern für Achsklemmbolzen 7	**14 Nm (1,4 mkp)**
Untere Imbusschrauben 9	**23 Nm (2,3 mkp)**

Sicherungslack auftragen auf:

Ventile 1
Imbusschrauben 9

Dichtmasse auftragen auf:

Ablaßschrauben 6
Dichtungen 8

VORDERRADGABEL (ZX 750 A)

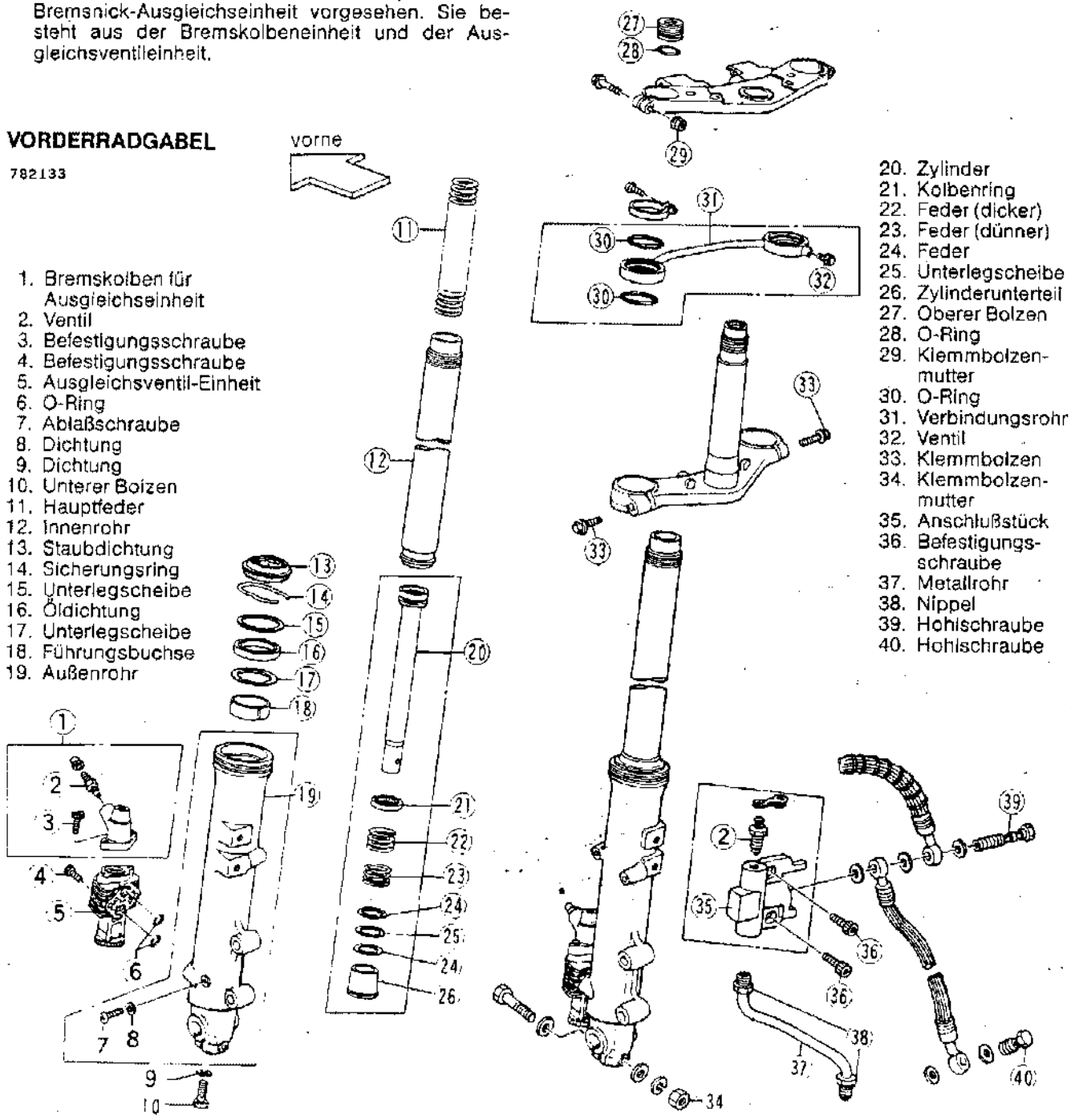
(N117)

Außer den Angaben auf Seite 307–309 ist folgendes zu beachten:

- Am unteren Ende der Gabelbeine ist jeweils eine Bremsnick-Ausgleichseinheit vorgesehen. Sie besteht aus der Bremskolbeneinheit und der Ausgleichsventileinheit.

VORDERRADGABEL

782133



1. Bremskolben für Ausgleichseinheit
2. Ventil
3. Befestigungsschraube
4. Befestigungsschraube
5. Ausgleichsventil-Einheit
6. O-Ring
7. Ablaßschraube
8. Dichtung
9. Dichtung
10. Unterer Bolzen
11. Hauptfeder
12. Innenrohr
13. Staubdichtung
14. Sicherungsring
15. Unterlegscheibe
16. Öldichtung
17. Unterlegscheibe
18. Führungsbuchse
19. Außenrohr
20. Zylinder
21. Kolbenring
22. Feder (dicker)
23. Feder (dünner)
24. Feder
25. Unterlegscheibe
26. Zylinderunterteil
27. Oberer Bolzen
28. O-Ring
29. Klemmbolzenmutter
30. O-Ring
31. Verbindungsrohr
32. Ventil
33. Klemmbolzen
34. Klemmbolzenmutter
35. Anschlußstück
36. Befestigungsschraube
37. Metallrohr
38. Nippel
39. Hohlschraube
40. Hohlschraube

Anziehmomente:

Ventil 32	**7,8 Nm**	**(0,80 mkp)**
Befestigungsschrauben 4 für Ventileinheit	**6,9 Nm**	**(0,70 mkp)**
Achsklemmbolzenmutter 34	**20 Nm**	**(2,0 mkp)**
Entlüftungsventile 2	**7,8 Nm**	**(0,80 mkp)**
Untere Bolzen 10	**23 Nm**	**(2,3 mkp)**
Bremsschlauch-Hohlschrauben 39, 40	**29 Nm**	**(3,0 mkp)**
Rohrnippel 38	**15 Nm**	**(1,5 mkp)**
Vorderradgabel-Klemmbolzenmuttern 29	**20 Nm**	**(2,0 mkp)**
Vorderradgabel-Klemmbolzen 33	**37 Nm**	**(3,8 mkp)**
Befestigungsschrauben 3 für Kolbeneinheit	**4,4 Nm**	**(0,45 mkp)**
Obere Bolzen 27	**23 Nm**	**(2,3 mkp)**

Dichtmasse auftragen auf:

Ablaßschraube 7
Dichtungen 9

Sicherungslack auftragen auf:

Ventil 32
Untere Bolzen 10

HINTERRADSTOSSDÄMPFER (ZX 750 A)
SCHWINGE (ZX 750 A)
UNI-TRAK-VERBINDUNGEN (ZX 750 A)

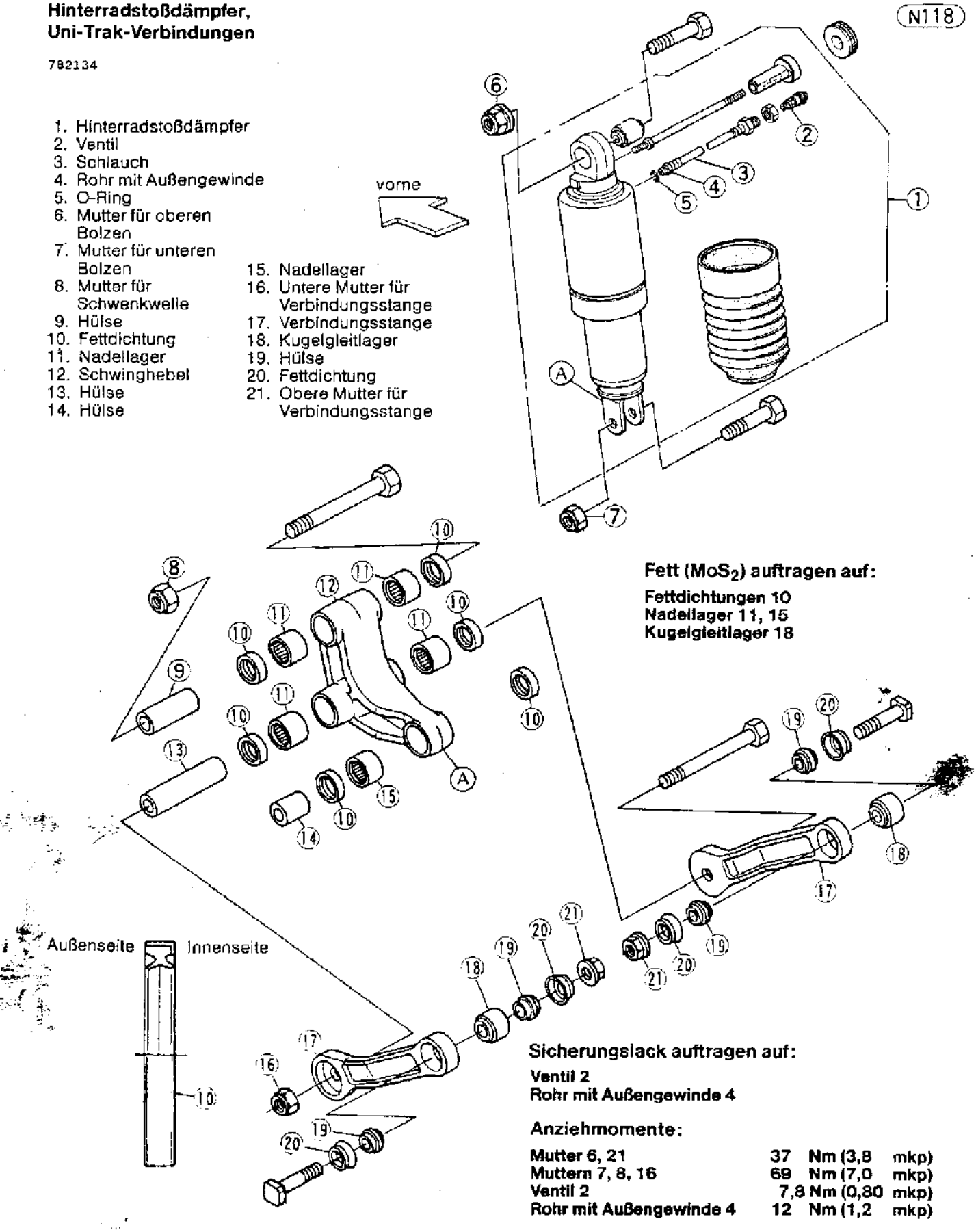
Hinweise für den Aus- und Einbau

- Vor dem Einbau die Staubdichtungen und Lager inspizieren und die Lager schmieren. Siehe Seite 368–369.

Hinterradstoßdämpfer, Uni-Trak-Verbindungen

782134

1. Hinterradstoßdämpfer
2. Ventil
3. Schlauch
4. Rohr mit Außengewinde
5. O-Ring
6. Mutter für oberen Bolzen
7. Mutter für unteren Bolzen
8. Mutter für Schwenkwelle
9. Hülse
10. Fettdichtung
11. Nadellager
12. Schwinghebel
13. Hülse
14. Hülse
15. Nadellager
16. Untere Mutter für Verbindungsstange
17. Verbindungsstange
18. Kugelgleitlager
19. Hülse
20. Fettdichtung
21. Obere Mutter für Verbindungsstange



Fett (MoS_2) auftragen auf:

Fettdichtungen 10
Nadellager 11, 15
Kugelgleitlager 18

Sicherungslack auftragen auf:

Ventil 2
Rohr mit Außengewinde 4

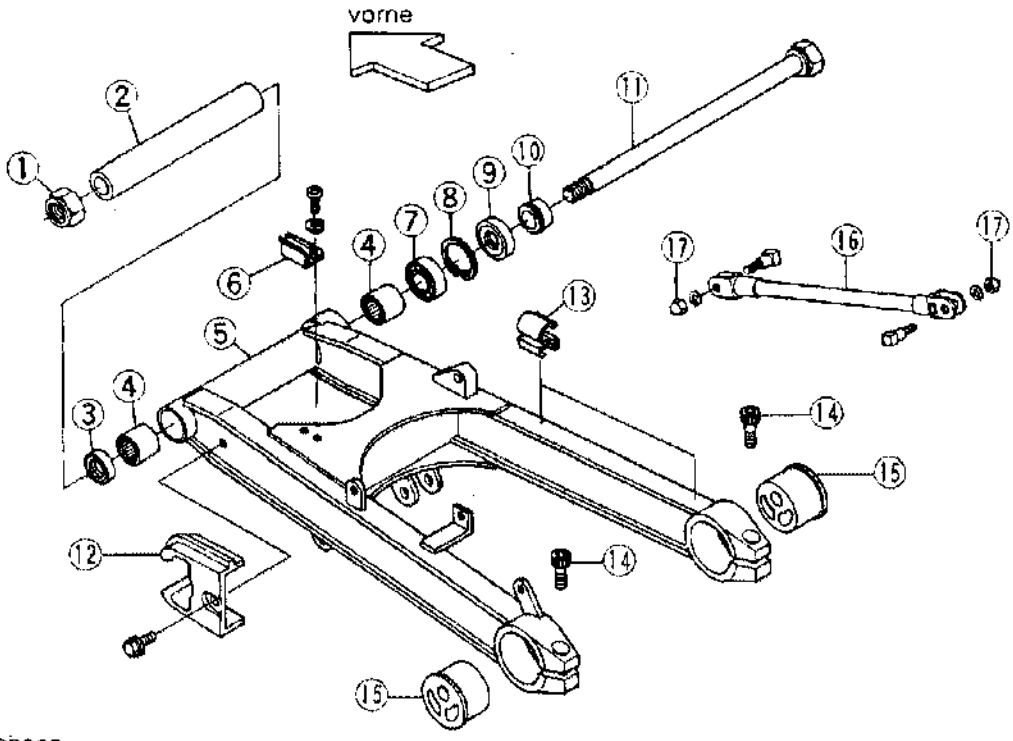
Anziehmomente:

Mutter 6, 21	**37 Nm (3,8**	**mkp)**
Muttern 7, 8, 16	**69 Nm (7,0**	**mkp)**
Ventil 2	**7,8 Nm (0,80**	**mkp)**
Rohr mit Außengewinde 4	**12 Nm (1,2**	**mkp)**

Schwinge

782135

N119



1. Schwingenachsenmutter
2. Hülse
3. Fettdichtung
4. Nadellager
5. Schwinge
6. Halterung für Kettenabdeckung
7. Kugellager
8. Federring
9. Fettdichtung
10. Hülse
11. Schwingenachse
12. Schutzabdeckung
13. Bremsschlauchschelle
14. Klemmbolzen
15. Kettenspanner
16. Zuganker
17. Zugankermutter

Fett (MoS_2) auftragen auf:

Fettdichtungen 3, 9
Nadellager 4
Kugellager 7

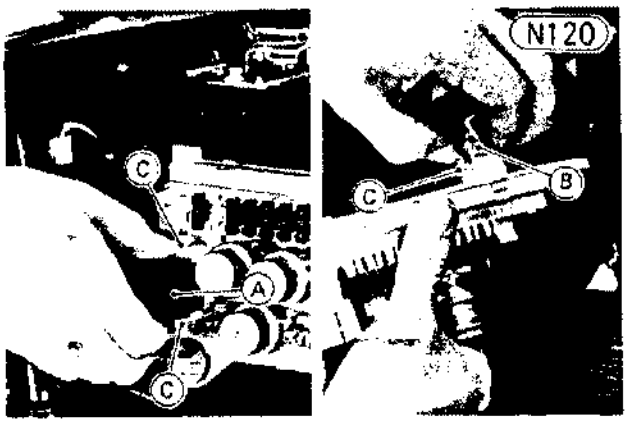
Anziehmomente:

Schwingenachsenmutter 1	**98 Nm (10,0 mkp)**
Klemmbolzen 14	**32 Nm (3,3 mkp)**
Zugankermuttern 17	**29 Nm (3,0 mkp)**

VERTEILERKASTEN (ZX 750 A)

Hinweise für den Ausbau von Teilen aus dem Verteilerkasten

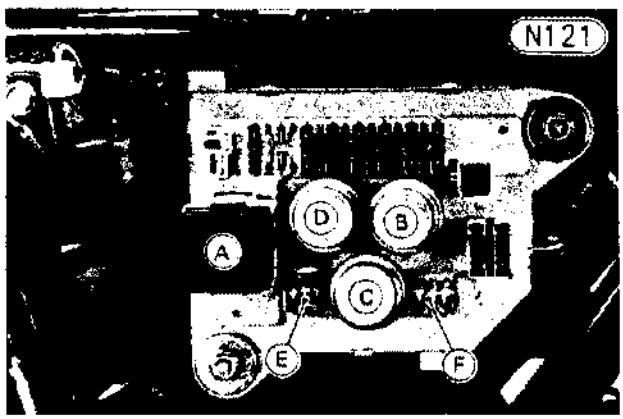
- Die Sperrhebel entriegeln und die Relais und Steckverbindungen aus dem Verteilerkasten gerade herausnehmen.



A. Blinkrelais
B. Steckverbindung
C. Die Sperrhebel entriegeln

Hinweise für den Teileeinbau

- Relais und Steckverbindungen richtig positionieren.
- Relais und Steckverbindungen ganz eindrücken, bis Sie ein Klicken hören.



A. Blinkrelais
B. Hauptrelais
C. Relais für Anlasserschaltkreis
D. Scheinwerferrelais
E. Diodeneinheit für Scheinwerferrelais
F. Diodeneinheit für Anlasserschaltkreis-Relais

Wartung

WARTUNGSDATEN

In den folgenden Tabellen sind Angaben für die Wartung der 1983er Modelle aufgeführt. Zuverlässige Messungen können nur mit den vorgeschriebenen Instrumenten und Werkzeugen und unter Beachtung der beschriebenen Arbeitsverfahren erreicht werden. Aus diesem Grunde sind in dieesm Teil keine Einzelheiten angegeben. Diese finden Sie aber in den jeweiligen Abschnitten.

ANMERKUNG

○ „Normalwerte": Dies sind die Abmessungen oder Leistungen der fabrikneuen Teile oder Systeme.

○ „Grenzwerte": Hier sind die nutzbaren Werte angegeben, wenn übermäßiger Verschleiß oder übermäßige Leistungsverschlechterung festgestellt werden, sind die jeweiligen Teile zu erneuern.

Motor:

Position	Normalwert		Grenzwert	Siehe Seite
Gasdrehgriffspiel	2 – 3 mm			291
Leerlaufdrehzahl	1.050 ± 50 min^{-1}			15
Unterdrucksynchronisierung	Weniger als 2 cmHg Unterschied zwischen zwei Zylindern			15
Vergaser	**KZ 750 H**	**Z 750 L**	**ZX 750 A**	
Fabrikat, Typ	Keihin, CV 34	Mikuni, BS 34	Mikuni, BS 34	
Hauptdüse	Nr. 65 (primär) Nr. 90 (sekundär)	Nr. 110	Nr. 110	
Nadeldüse	—	Y-9	Y-8	
Düsennadel: US	N10A	4BE3	4BC6	
alle anderen	—	4BE04	4BC7	
Stellung der Düsennadel-Haltefeder: US	Nicht einstellbar	Nicht einstellbar	Nicht einstellbar	
alle anderen	—	3. Nut von oben	3. Nut von oben	
Leerlaufdüse	Nr. 35	Nr. 37,5	Nr. 37,5	
Leerlaufschraube: US	Nicht verstellbar	Nicht verstellbar	Nicht verstellbar	
alle anderen	—	2 Umdrehungen nach außen	2 Umdrehungen nach außen	
Betriebskraftstoffstand	4 ± 1 mm	3 ± 1 mm	3 ± 1 mm	156, 317
Schwimmerhöhe	21 ± 1 mm	18,6 ± 2 mm	18,6 ± 2 mm	317, 366
Nockenwellen, Steuerkette:				
Nockenhöhe KZ 750 H, Z 750 L ZX 750 A:	36.245 – 36,353 mm		36,15 mm	157
Einlaß	36,746 – 36,854 mm		36,65 mm	157
Auslaß	35,746 – 35,854 mm		35,65 mm	157
Lagerspiel der Nockenwelle	0,100 – 0,141 mm		0,23 mm	158
Nockenwellen-Laufbahndurchmesser	21,94 – 21,96 mm		21,91 mm	158
Lagerinnendurchmesser	22,06 – 22,081 mm		22,14 mm	158
Nockenwellenschlag	—		0,1 mm Gesamtanzeige	158
Steuerkettenlänge über 20 Glieder	127,00 – 127,36 mm		128,9 mm	159

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Zylinderkompression:	11,4 – 13,4 kp/cm² und weniger als 1 kp/cm² Unterschied zwischen 2 Zylindern	8,7 – 13,4 kp/cm² oder 1 kp/cm² Unterschied zwischen 2 Zylindern	169
Zylinderkopf, Ventile:			
Ventilspiel	0,08 – 0,18 mm	—	13
Zylinderkopfverzug	—	0,05 mm	160
Brennkammervolumen:			
KZ 750 H	24,8 ± 0,4 ccm	—	160
Z 750 L	25,3 ± 0,4 ccm	—	160
ZX 750 A	25,9 ± 0,4 ccm	—	160
Ventiltellerdicke:			
Einlaß	0,8 – 1,2 mm	0,5 mm	161
Auslaß	0,8 – 1,2 mm	0,7 mm	161
Ventilschaftverbiegung	—	0,05 Gesamtanzeige	162
Ventilschaftdurchmesser	6,95 – 6,97 mm	6,94 mm	162
Ventilführungsinnendurchmesser	7,000 – 7,015 mm	7,08 mm	163
Ventilführungsspiel (ohne Bohrungslehre gemessen)	0,08 – 0,16 mm	0,33 mm	163
Ventilsitz-Außendurchmesser:			
Einlaß	33 mm	—	279
Auslaß	29 mm	—	279
Ventilsitzbreite	0,5 – 1,0 mm	—	279
Ventileinbauhöhe:			
KZ 750 H, Z 750 L	36,61 – 37,53 mm	—	164
ZX 750 A: Einlaß	36,61 – 37,53 mm	—	164
Auslaß	37,11 – 38,03 mm	—	164
Freie Länge der Ventilfeder:			
Einlaß	27,25 mm	35,3 mm	
Auslaß	41,85 mm	40,3 mm	
Abgasreinigungssystem:			
Vakuumventil-Schaltdruck:			
geöffnet → schließt	38 – 46 cmHg		167
geschlossen → öffnet	37 cmHg		167
Zylinderblock, Kolben:			
Zylinderinnendurchmesser	66,005 – 66,017 mm oder weniger als 0,01 mm Unterschied zwischen zwei Messungen	66,10 mm oder 0,05 mm Unterschied zwischen zwei Messungen	169
Kolbendurchmesser	65,951 – 65,966 mm	65,81 mm	170
Kolbenspiel	0,040 – 0,067 mm	—	170
Ringnutbreite:			
Oberer Ring	1,02 – 1,04 mm	1,12 mm	171
2. Ring	1,21 – 1,23 mm	1,31 mm	
Ölring	2,50 – 2,52 mm	2,60 mm	
Kolbenringdicke:			
Oberer Ring	0,970 – 0,990 mm	0,90 mm	171
2. Ring	1,170 – 1,190 mm	1,10 mm	171
Kolbenringspiel:			
Oberer Ring	0,03 – 0,07 mm	0,17 mm	171
2. Ring	0,02 – 0,06 mm	0,16 mm	171
Ringspaltweite (oberer und 2. Ring)	0,20 – 0,40 (eingebaut in normale Zylinderbohrung)	0,7 mm	171

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Kurbelwelle, Pleuel:			
Pleuelverbiegung	—	0,2/100 mm	172
Pleuelverdrehung	—	0,2/100 mm	173
Spiel zwischen Lagereinsatz und Kurbelzapfen	0,036 – 0,066 mm	0,10 mm	173
Kurbelwellenbolzen-Durchmesser:	34,984 – 35,000 mm	34,97 mm	173
Ohne Markierung	34,984 – 34,994 mm		
O	34,995 – 35,000 mm		
Pleuelfußinnendurchmesser:	38,000 – 38,016 mm	—	174
Ohne Markierung	38,000 - 38,008 mm		
O	38,009 – 38,016 mm		
Dicke der Pleuelfußlagereinsätze:			
braun	1,475 – 1,480 mm	—	174
schwarz	1,480 – 1,485 mm	—	174
grün	1,485 – 1,490 mm	—	174
Auswahl der Pleuellagereinsätze:			174 298

KZ 750 H, Z 750 L

Markierung für Kurbelzapfendurchmesser	Markierung für Pleuelfußbohrung: O	Markierung für Pleuelfußbohrung: Keine
O	schwarz P/N: 920218-1157 13034-051	braun P/N: 92028-1158 13034-052
Keine	grün P/N: 92028-1156 13034-050	schwarz P/N: 92028-1157 13034-051

ZX 750 A

Markierung für Kurbelzapfendurchmesser	Markierung für Pleuelfußbohrung: O	Markierung für Pleuelfußbohrung: Keine
O	schwarz P/N: 92028-1204	braun P/N: 92028-1205
Keine	grün P/N: 92028-1203	schwarz P/N: 92028-1204

174, 351

Pleuelfuß-Seitenspiel	0,13 – 0,33 mm	0,50 mm	174
Kurbelwellenschlag	—	0,05 mm Gesamtanzeige	174
Spiel zwischen Hauptlagereinsatz und Lagersitz	0,020 – 0,044 mm	0,08 mm	175
Hauptlagersitz-Durchmesser:	35,984 – 36,000 mm	35,96 mm	175
Ohne Markierung	35,984 – 35,992 mm		
O	35,993 – 36,000 mm		
Innendurchmesser der Hauptlagerbohrung:	39,000 – 39,016 mm	—	175
O	39,000 – 39,008 mm		
Ohne Markierung	39,009 – 39,016 mm		

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Dicke der Hauptlagereinsätze:			
braun	1,490 – 1,494 mm	—	176
schwarz	1,494 – 1,498 mm	—	176
blau	1,498 – 1,502 mm	—	176
Auswahl der Hauptlagereinsätze			176

Markierung für Kurbelwellen-Lagersitzdurchmesser		Markierung für Pleuelfußbohrung: O	Markierung für Pleuelfußbohrung: Keine
	1	braun P/N: 92028-1102	schwarz P/N: 92028-1101
	Keine	schwarz P/N: 92028-1101	blau P/N: 92028-1100

Kurbelwellenseitenspiel	0,05 – 0,15 mm	0,35 mm	176
Primärübersetzung:			
Spiel zwischen Sekundärspiel und Kupplungszahnrad	0 – 0,10 mm	0,14 mm	180
Kupplung:			
Kupplungshebelspiel	2 – 3 mm	—	17, 346
Kupplungsscheibendicke	3,55 – 3,85 mm	3,4 mm	178
Kupplungs- und Stahlscheibenverzug	—	0,3 mm	179
Freie Länge der Kupplungsfeder	35,0 mm	33,9 mm	
Getriebe:			
Zahnradspiel	0 – 0,17 mm	0,25 mm	184
Schaltgabeldicke	4,9 – 5,0 mm	4,8 mm	184
Breite der Schaltgabelnut	5,05 – 5,15 mm	5,25 mm	184
Durchmesser der Schaltgabel-Führungsstifte:			
1., 2. – 3. Gang	7,9 – 8,0 mm	7,8 mm	185
4. – 5. Gang	7,985 – 8,000 mm	7,9 mm	185
Breite der Schaltgabelnut	8,05 – 8,20 mm	8,3 mm	185
Motorschmiersystem:			
Öffnungsdruck für Sicherheitsventil	4,4 – 6,0 kp/cm²		186
Öldruck bei 4.000 min^{-1} 90° C Öltemperatur	2,0 – 2,5 kp/cm²		186
Motoröl:			
Sorte	SE-Klasse		18
Viskosität	SAE 10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50		18
Menge	3,5 l		18
Ölstand	Zwischen oberer und unterer Linie		18

Chassis

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Räder:			
Radauswuchtung	Unwucht geringer als 10 g		27
Reifennutzlast:			
KZ 750 H, Z 750 L	165 kg		192
ZX 750 A	180 kg		192
Standardreifen:			192

KZ 750 H

Vorne	Hinten
3.25H19 4PR Bridgestone Mag. Mopus-L303AW schlauchlos	130/90-16 67H Bridgestone Mag. Mopus-S716AW oder Bridgestone Mag. Mopus-S714W schlauchlos

KZ 750 L (US, Kanada)

Vorne	Hinten
100/90-19 57H Dunlop F8 Mark II oder Bridgestone L303A, schlauchlos. Nylon	120/90-18 65H Dunlop K427 oder Bridgestone G508, schlauchlos Nylon

Z 750 L (alle anderen Modelle)

Vorne	Hinten
100/90V19 Dunlop F8 Mark II A schlauchlos Nylon	120/90V18 Dunlop K427 schlauchlos Nylon

ZX 750 A (US und Kanada)

Vorne	Hinten
110/90-18 61H Dunlop F17 schlauchlos	130/80-18 66H Dunlop K427 schlauchlos

ZX 750 A (alle anderen Modelle)

Vorne	Hinten
110/90V18 Dunlop F17 schlauchlos	130/80V18 Dunlop K427 schlauchlos

Luftdruck: 192

KZ 750 H

Vorne	1,75 kp/cm²	
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	1,5 kp/cm²
	Belastung von 97,5 – 165 kg	1,75 kp/cm²

Z 750 L

Vorne	2,00 kp/cm²	
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	2,25 kp/cm²
	Belastung von 97,5 – 155 kg	2,50 kp/cm²

ZX 750 A (US, Kanada)

Vorne	2,00 kp/cm²	
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	2,25 kp/cm²
	Belastung von 97,5 – 180 kg	2,50 kp/cm²

ZX 750 A (Alle anderen Modelle)

Vorne	Belastung bis 150 kg	2,00 kp/cm²
	Über 210 km/h	2,25 kp/cm²
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	2,25 kp/cm²
	Belastung von 97,5 – 180 kg	2,50 kp/cm²
	Über 210 km/h	2,90 kp/cm²

Position		Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Reifenprofiltiefe:				
Vorne:	KZ 750 H	3,8 mm	1 mm	192
	Z 750 L	3,5 mm		
	ZX 750 A	4,5 mm		
Hinten:	US, Kanada			
	KZ 750 H	6,7 mm	2 mm	192
	KZ 750 L	7,3 mm		
	ZX 750 A	6,9 mm		
alle anderen Modelle				
	Z 750 L	7,3 mm	2 mm unter 130 kmh	192
	ZX 750 A	6,9 mm	3 mm über 130 kmh	192
Felgenschlag:				
	axial	—	0,5 mm Gesamtanzeige	195
	radial	—	0,8 mm Gesamtanzeige	195
Triebwerk:				
Kettendurchhang				
	KZ 750 H, Z 750 L	20 – 30 mm	20 – 35 mm	23
	ZX 750 A	35 – 40 mm	35 – 45 mm	347
Länge der Antriebskette über 20 Glieder		381,0 – 382,0 mm	389 mm	198
Durchmesser des vorderen Kettenrades:				
	KZ 750 H, Z 750 L	66,9 – 67,1 mm	66,2 mm	199
	ZX 750 A	79,01 – 79,21 mm	78,3 mm	199

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Durchmesser des hinteren Kettenrads:			
KZ 750 H	182,49 – 182,99 mm	182,2 mm	199
Z 750 L	188,32 – 188,82 mm	188,0 mm	199
ZX 750 A	218,83 – 219,33 mm	218,5 mm	199
Verzug des hinteren Kettenrads	—	0,5 mm Gesamtanzeige	199
Scheibenbremse:			
Bremsflüssigkeit	DOT 3	—	205
Bremsbelagdicke:			
Vorne: KZ 750 H, Z 750 L	3,35 mm	1 mm	203
ZX 750 A	4,85 mm	1 mm	203
Hinten:	4,85 mm	1 mm	203
Bremscheibenverzug	—	0,3 mm Gesamtanzeige	205
Bremsscheibendicke:			
Vorne	4,8 – 5,1 mm	4,5 mm	205
Hinten	6,8 – 7,1 mm	6,0 mm	205
Fußbremspedalstellung			
KZ 750 H	4 – 8 mm		24
Z 750 L	14 – 18 mm		293
ZX 750 A	50,5 – 54,5 mm		293
Arbeitsweise des Bremslichtschalters:			
Vorne	Nicht einstellbar		25
Hinten	Nach etwa 15 mm Bremshebelweg		25
Vorderradgabel:			
Luftdruck:			
KZ 750 H	0,5 – 1,0 kp/cm²		22
Z 750 L	0,6 – 0,9 kp/cm²		22
ZX 750 A	0,4 – 0,6 kp/cm²		292
Viskosität	SAE 10W		
Ölmenge:			
KZ 750 H	312 ± 4 ccm		212
Z 750 L	497 ± 4 ccm		212
ZX 750 A	248,5 ± 4 ccm		212
Ölstand:			
KZ 750 H	438 ± 2 mm (ausgefahren)		212
Z 750 L	103 ± 2 mm (zusammengedrückt)		212
ZX 750 A	185 ± 2 mm (zusammengedrückt)		212
Hinterradstoßdämpfer (ZX 750 A):			
Luftdruck	0,5 – 3,0 kp/cm²		346

Elektrik

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Batterie (ZX 750 A):			
Widerstand des Elektrolytflüssigkeitstandfühlers	600 – 750 Ohm		381
Ladesystem:			
Regler/Gleichrichter-ausgangsspannung	Batteriespannung – 15 V		223
Lichtmaschinenausgangsspannung bei 4.000 min^{-1}			
ohne Verbraucher	Etwa 50 V		223
Ankerspulenwiderstand	0,48 – 0,72 Ohm		223

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite
Zündsystem:			
Zündkerze: Elektrodenabstand	0,7 – 0,8 mm		12
Typ: KZ 750 H, Z 750 L	NGK BR8ES oder ND W24ESR-U		12
ZX 750 A	NGK BR9ES oder ND W27ESR-U		12
Für niedrige Geschwindigkeit:			
Typ: KZ 750 H, Z 750 L	NGK BR7ES oder ND W22ESR-U		12
ZX 750 A	NGK BR8ES oder ND W24ESR-U		12
Zündspule:			
Funkenlänge	7 mm oder länger		230
Primärwicklungswiderstand	1,8 – 2,8 Ohm		230
Sekundärspulenwiderstand	10 – 16 kOhm		230
Impulsgeberwiderstand:			
KZ 750 H, Z 750 L	360 – 540 Ohm		231
ZX 750 A	380 – 560 Ohm		373
Elektroanlassersystem:			
Länge der Anlasserbürsten	12,0 – 12,5 mm	6 mm	234
Kraftstoffstandanzeige:			
Widerstand des			
Kraftstoffstandtasters:			
voll	1 – 5 Ohm		327
leer	103 – 117 Ohm		327

LUFTFILTERELEMENT

Bei der 1983er KZ 750 H wird ein Naßfilterelement verwendet. Die Informationen für diese Ausführung finden Sie auf Seite 312.

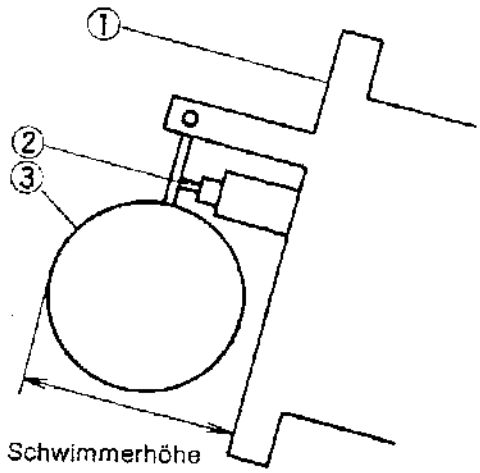
VERGASER (KZ 750 H)

Außer den Angaben auf Seite 150–157 und Seite 358 ist folgendes zu beachten:

Messen der Schwimmerhöhe – Keihin-Vergaser

N122

382120



1. Schwimmerkammer-Auflagefläche
2. Schwimmerventil-Nadelstange (belastet und eingedrückt)
3. Schwimmer

SCHEIBENBREMSEN (ZX 750 A)

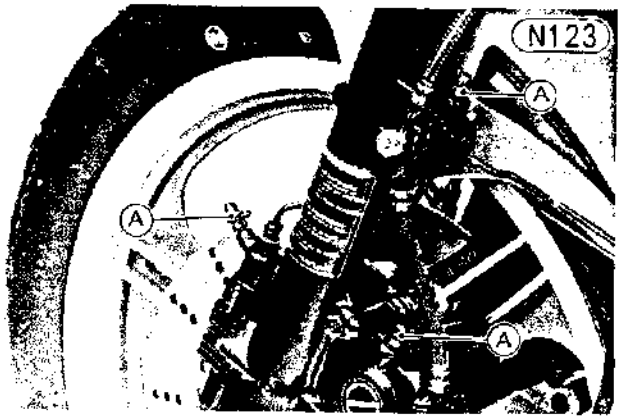
Außer den Angaben auf Seite 200–208 ist folgendes zu beachten:

Bremsflüssigkeit Bremsflüssigkeitswechsel

- Die Bremsflüssigkeit aus der Bremsleitung und auch aus den Bremssätteln ablassen; hierfür die Entlüftungsventile der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung verwenden.

Entlüften der Bremsleitung

- Die Bremsleitung entlüften; hierfür zuerst die Entlüftungsventile an den Bremssätteln und an den Bremsnick-Ausgleichseinrichtungen verwenden, dann die Entlüftungsventile an den Verbindungsplatten.



A. Entlüftungsventil

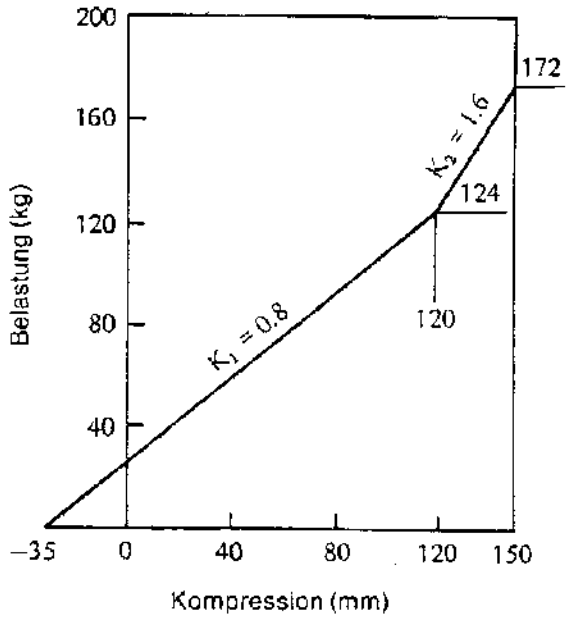
VORDERRADGABEL (ZX 750 A)

Außer den Angaben auf Seite 209–213 und 318–319 ist folgendes zu beachten:

Federkraft der Vorderradgabel (ZX 750 A)

N124

482107



Bremsnick-Ausgleichssystem

ANMERKUNG

○ Die Ventil- und Bremskolbeneinheiten der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung dürfen nicht zerlegt werden, um einzelne Teile zu reparieren oder zu erneuern. Diese Teile immer als Baugruppe erneuern.

Dichtheitskontrolle

Visuell kontrollieren, ob an der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung Bremsflüssigkeit oder Gabelöl austritt.

★ Wenn Bremsflüssigkeit austritt, muß die Bremskolbeneinheit erneuert werden.

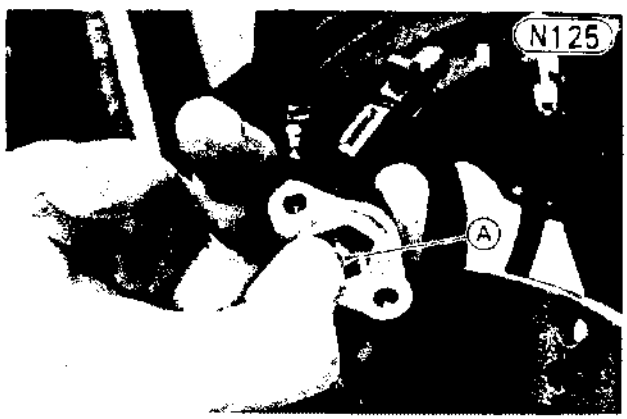
★ Wenn Gabelöl austritt, müssen die O-Ringe oder die Ventileinheit der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung erneuert werden.

Prüfung der Bremskolbeneinheit

Für diese Prüfung muß die Bremskolbeneinheit von der Ventileinheit getrennt werden; die Bremsleitung wird an die Bremskolbeneinheit angeschlossen.

- Die Kolbeneinheit von der Ventileinheit trennen.
- Die Bremsleitungsverbindung am Gabelbein abschrauben, damit das Metallrohr nicht verbogen wird.
- Kontrollieren, ob der Kolben in der Bremskolbeneinheit 2 mm herauskommt, wenn die Vorderradbremse leicht betätigt wird; dann kontrollieren, ob sich der Kolben mit einem Finger leicht wieder hereindrücken läßt.

★ Wenn sich der Kolben nicht leicht bewegt oder im Gehäuse klemmt, muß die Bremskolbeneinheit erneuert werden.



A. Bremskolben

Prüfung der Ventileinheit

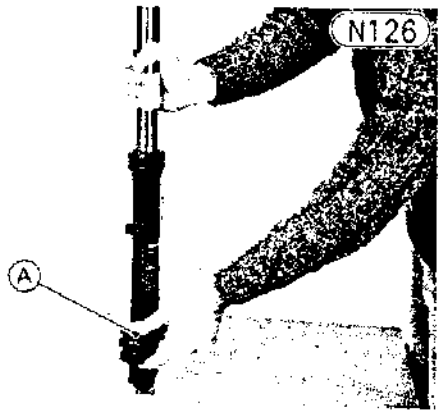
Für die Prüfung der Ventileinheit der Brems-Ausgleichseinrichtung muß das Gabelbein vom Motorrad abgebaut werden.

- Die Bremskolbeneinheit von der Ventileinheit trennen, wobei die Bremsleitung angeschlossen bleibt.
- Den oberen Bolzen herausschrauben und die Hauptfeder aus dem Gabelrohr herausnehmen.
- Vorderrad, Bremssattel, Kotflügel und Bremsleitungsverbindung vom Gabelbein abnehmen.
- Das Gabelbein mit angebauter Ventileinheit abnehmen und die Ausgleichsbohrung im inneren Gabelrohr mit Klebeband abdecken, damit bei der Prüfung der Ventileinheit kein Gabelöl ausfließen kann.
- Das Gabelbein senkrecht halten, dann das Gabelbein zusammendrücken und kontrollieren, ob der Kompressionshub leicht und weich abläuft, wenn der Ventilschaft nicht nach innen gedrückt wird und ferner kontrollieren, ob eine Dämpfung festzustellen ist, wenn der Ventilschaft mit einem Finger nach innen gedrückt wird.

ANMERKUNG

○ Der Ausfahrhub muß weich verlaufen und unabhängig von der Stellung des Ventilschaftes muß eine Dämpfung festzustellen sein.

★ Wenn der Kompressionshub schwergängig ist, wenn der Ventilschaft freigegeben wird oder wenn der Kompressionshub bei nach innen gedrücktem Schaft leicht ist, arbeitet die Ventileinheit nicht einwandfrei; die Bremsnick-Ausgleichseinrichtung muß dann erneuert werden.



A. Ventilschaft

Beschädigung der Rohrleitung

- Die Rohrleitung, durch welche die Bremsflüssigkeit zu den Bremsnick-Ausgleichseinrichtungen gelangt, sind aus plattiertem Stahl hergestellt und rosten, wenn die Plattierung beschädigt ist. Die Rohrleitung muß erneuert werden, wenn sie angerostet, gerissen, (insbesondere die Anschlußstücke prüfen) oder wenn die Plattierung stark verkratzt ist.

Austausch von Teilen der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung

Entsprechend der Inspektionstabelle sind folgende Teile auszutauschen:

Regelmäßiger Austausch von Teilen der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung

Bremskolbeneinheiten
Metallrohre für Bremsschlauch

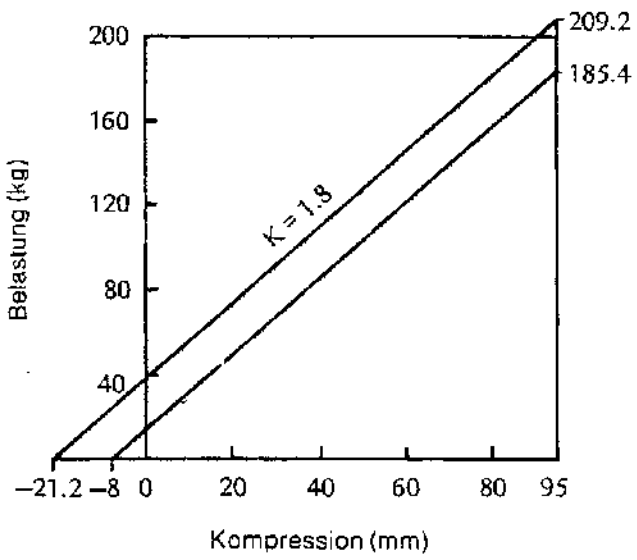
● Nach dem Austausch von Teilen muß die Bremsleitung entlüftet werden.

HINTERRADSTOSSDÄMPFER (Z 750 L)

Außer den Angaben auf Seite 213 bis 214 ist folgendes zu beachten:

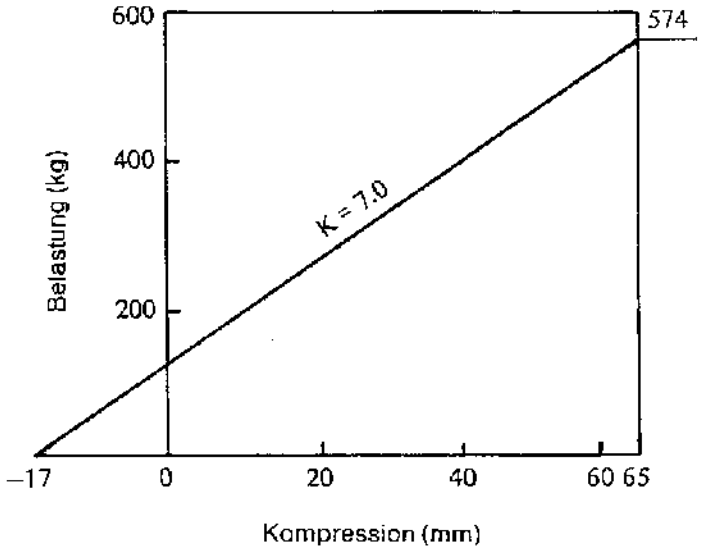
Federkraft – eine Dämpfereinheit (KZ 750 L, US und kanadische Modelle) (N127)

482108

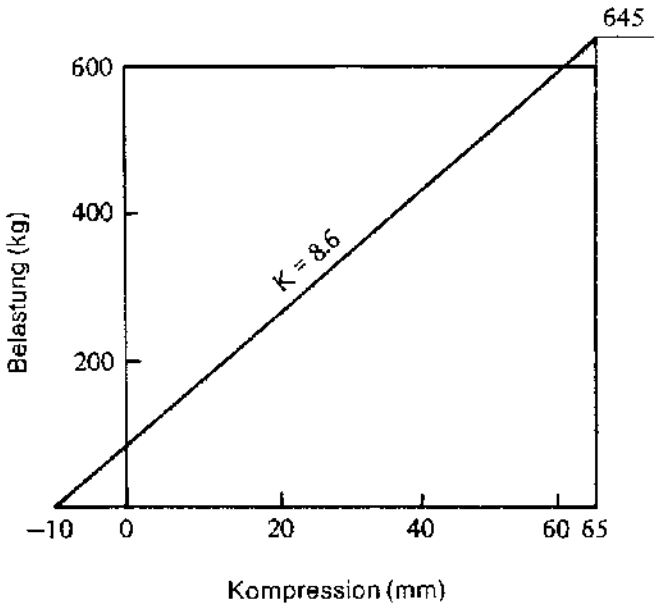


Federkraft – Stoßdämpfer (US und kanadische Modelle) (N128)

482109



Federkraft – Stoßdämpfer (alle anderen Modelle)



HINTERRADSTOSSDÄMPFER (ZX 750 A)

Außer den Angaben auf Seite 213–214 ist folgendes zu beachten:

SCHWINGE (ZX 750 A)
UNI-TRAK (ZX 750 A)

Schmierung

Damit Schwinge und Uni-Trak einwandfrei arbeiten und nur langsam verschleißen, ist eine regelmäßige Schmierung gemäß Inspektionstabelle erforderlich.

- Hinterrad und Schwinge ausbauen.
- Uni-Trak-Schwinghebel und Verbindungsstange ausbauen.
- Die Staubdichtung der Lager an der rechten Seite der Schwinge entfernen und das Kugellager ausbauen.
- Die Hülsen aus den Lagern herausziehen.
- In einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt das Fett von den Hülsen, Nadellagern und Kugellagern abwischen und dann die Teile trocknen.
- Hülsen, Lager und Staubdichtungen inspizieren.
- MoS_2-Fett auf Nadellager und Kugellager, sowie auf die Hülsen auftragen.
- Eine neue Staubdichtung an der rechten Lagerstelle einsetzen und Uni-Trak-Schwinghebel und Verbindungsstange zusammenbauen.
- Die Schwinge und das Hinterrad einbauen.

Inspektion

- Hülsen, Nadellager, Kugellager, Kugelgleitlager und/oder Staubdichtungen auf Schleifstellen, Verfärbung und andere Beschädigungen inspizieren.

★ Bei Zweifeln hinsichtlich des Zustandes eines Teiles muß dieses erneuert werden. Wenn Nadellager oder Hülse beschädigt sind, müssen diese Teile als Teilesatz zusammen ausgewechselt werden.

VERTEILERKASTEN (ZX 750 A)

In dem kompakten Verteilerkasten sind auf engem Raum folgende Elektroteile untergebracht:

○ Sicherungen
○ Relais
○ Dioden
ACC 2polige Steckverbindung

ACHTUNG ○ **Beim Aus- und Einbau von Elektroteilen im Verteilerkasten ist besondere Sorgfalt erforderlich. Siehe Abschnitt „Zerlegung – Fahrgestell".**

Inspektion der Dioden

- Die Diodeneinheit am Verteilerkasten abklemmen.
- Das Ohmmeter auf Null stellen und an die einzelnen Diodenleitungen anschließen, um den Widerstand in beiden Richtungen zu prüfen.

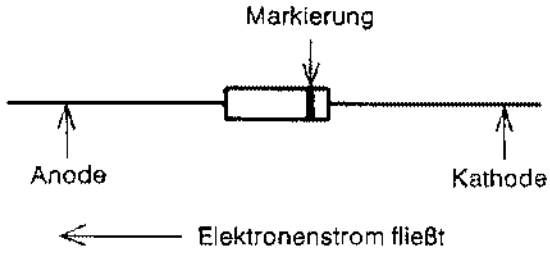
★ Der Widerstand muß in einer Richtung niedriger und in der anderen Richtung zehn mal so hoch sein. Wenn der Widerstand einer Diode in beiden Richtungen niedrig oder hoch ist, ist die Diode defekt; die Diodeneinheit muß dann ausgewechselt werden.

ANMERKUNG

○ Je nach dem, welches Meßgerät und welche Dioden verwendet werden, kann die Anzeige variieren, aber im Allgemeinen muß die unterste Anzeige von Null Ohm bis zur ersten Hälfte der Skala sein.

Polarität der Dioden (N129)

582520



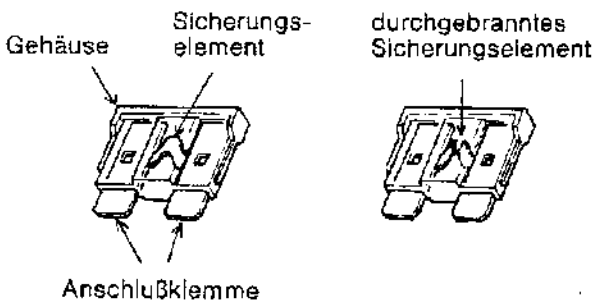
Inspektion der Sicherungen

- Die Sicherungen aus dem Verteilerkasten ausbauen.
- Kontrollieren, ob die Sicherung durchgebrannt ist.

★ Durchgebrannte Sicherungen müssen erneuert werden.

Sicherung (N130)

582521



Prüfung der Haupt-, Anlasser- und Scheinwerferrelais

- Das Relais aus dem Verteilerkasten ausbauen.
- Das Ohmmeter und eine 12 V Batterie, wie in der Abbildung gezeigt, an das Relais anschließen.

★ Wenn das Relais nicht vorschriftsmäßig arbeitet, ist es defekt.

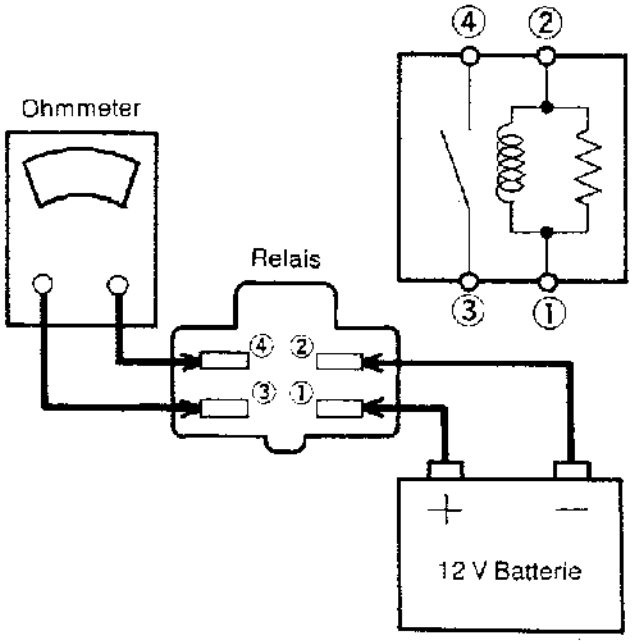
Relaisprüfung

Instrument:	×1 Ohm
Kriterien: Wenn die Batterie angeschlossen ist	→ 0 Ohm
Wenn die Batterie abgeklemmt ist	→ ∞ Ohm

Relaisprüfung

N131

582522



① und ② : Relaisspulenklemmen
③ und ④ : Relaisschalterklemmen

Prüfung des Blinkrelais

Verbraucher		Blinkfrequenz pro Minute
Anzahl der Blinkerlampen	Watt (W)	
1	21 – 23	Über 150
2	42 – 46	75 – 95
3	63 – 69	
4	84 – 92	

Inspektion des Verteilerkasten-Schaltkreises

- Den Verteilerkasten ausbauen.
- Alle Sicherungen, Relais, Diodeneinheiten und Steckverbindungen abklemmen bzw. ausziehen.
- Kontrollieren, ob alle Kontakte der Steckverbindung sauber und fest, sowie nicht verbogen sind.

★ Verschmutzte Kontakte reinigen und leicht verbogene Kontakte geradebiegen.

- Den Schaltkreis auf Durchgang kontrollieren. Zwischen Kontakten der gleichen Zahl sollte Durchgang vorhanden sein; ungleich numerierte Kontakte dürfen keinen Durchgang haben.

★ Bei Unterbrechungen oder Kurzschlüssen muß der Verteilerkasten erneuert werden.

Prüfung des Blinkrelais

- Das Blinkrelais aus dem Verteilerkasten ausbauen.
- Eine 12 V Batterie anschließen und die Blinker, wie in der Abbildung gezeigt, anschließen und zählen, wie oft die Blinker in einer Minute blinken.

★ Wenn die Lampen nicht wie vorgeschrieben blinken, muß das Blinkrelais erneuert werden.

LADESYSTEM (ZX 750 A)

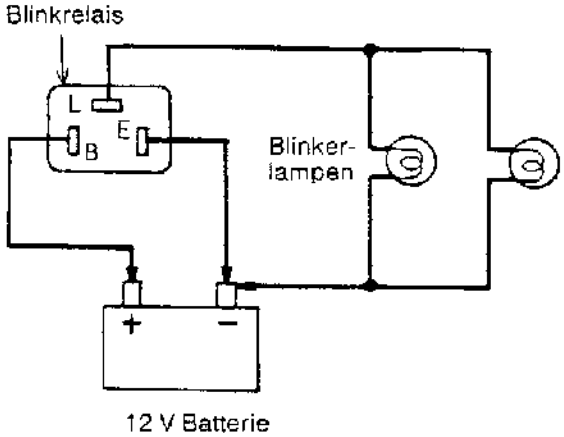
Außer den Angaben auf Seite 220 bis 225 ist folgendes zu beachten:

Inspektion des Reglers/Gleichrichters

Prüfen des Blinkrelais (Beispiel: zwei Blinker sind angeschlossen)

N132

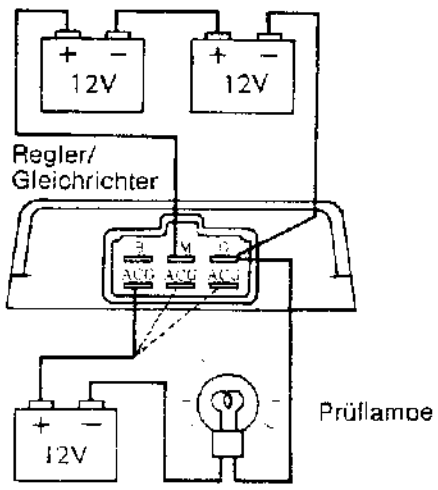
582523



Reglerprüfung

N133

582122

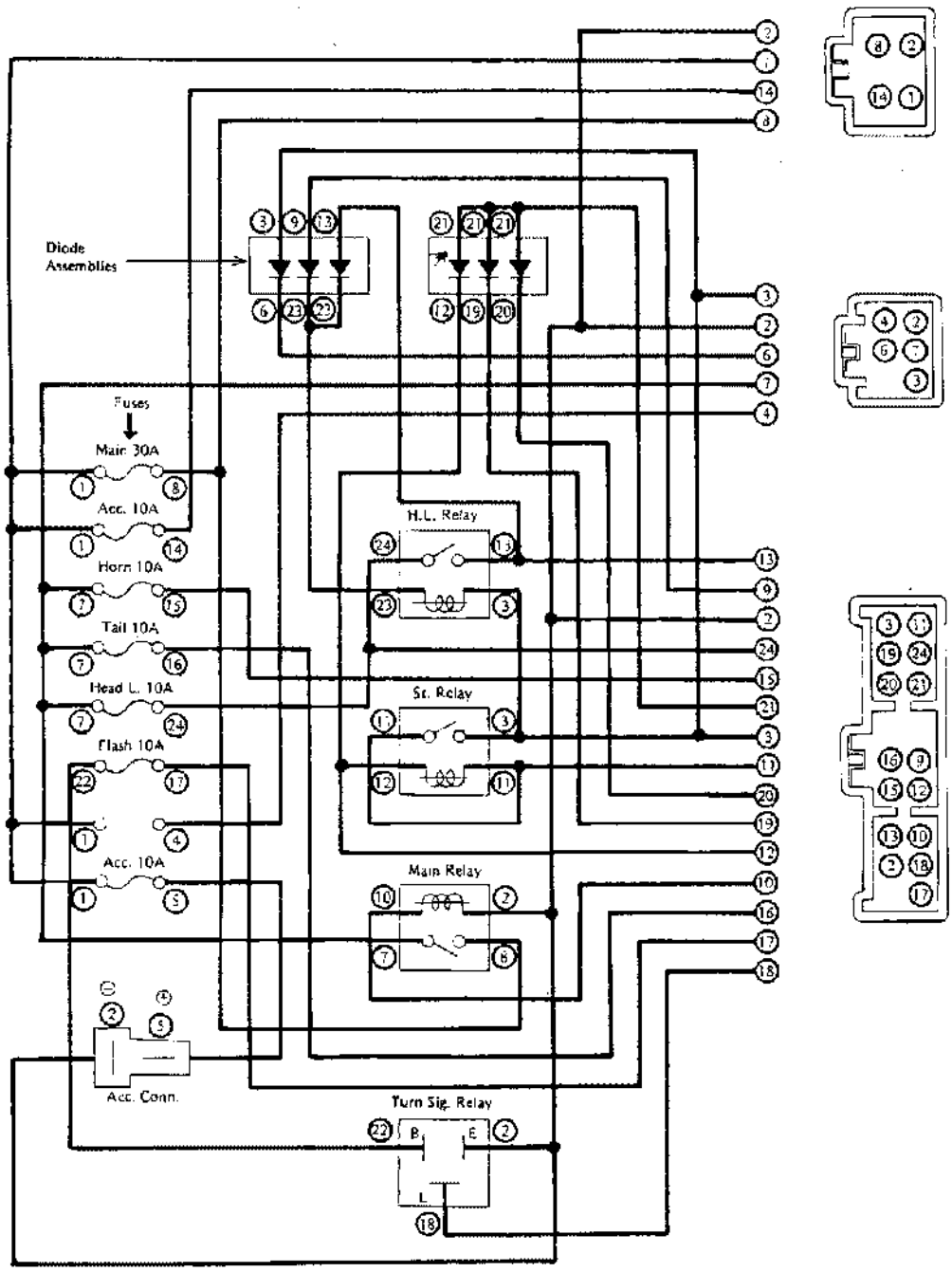


B.Batterie-Klemme
M.Monitor-Klemme
G.Masse-Klemme
ACG.Lichtmaschinen-Klemme

Schaltplan für Verteilerkasten

N134

532524



ZÜNDSYSTEM (ZX 750 A)

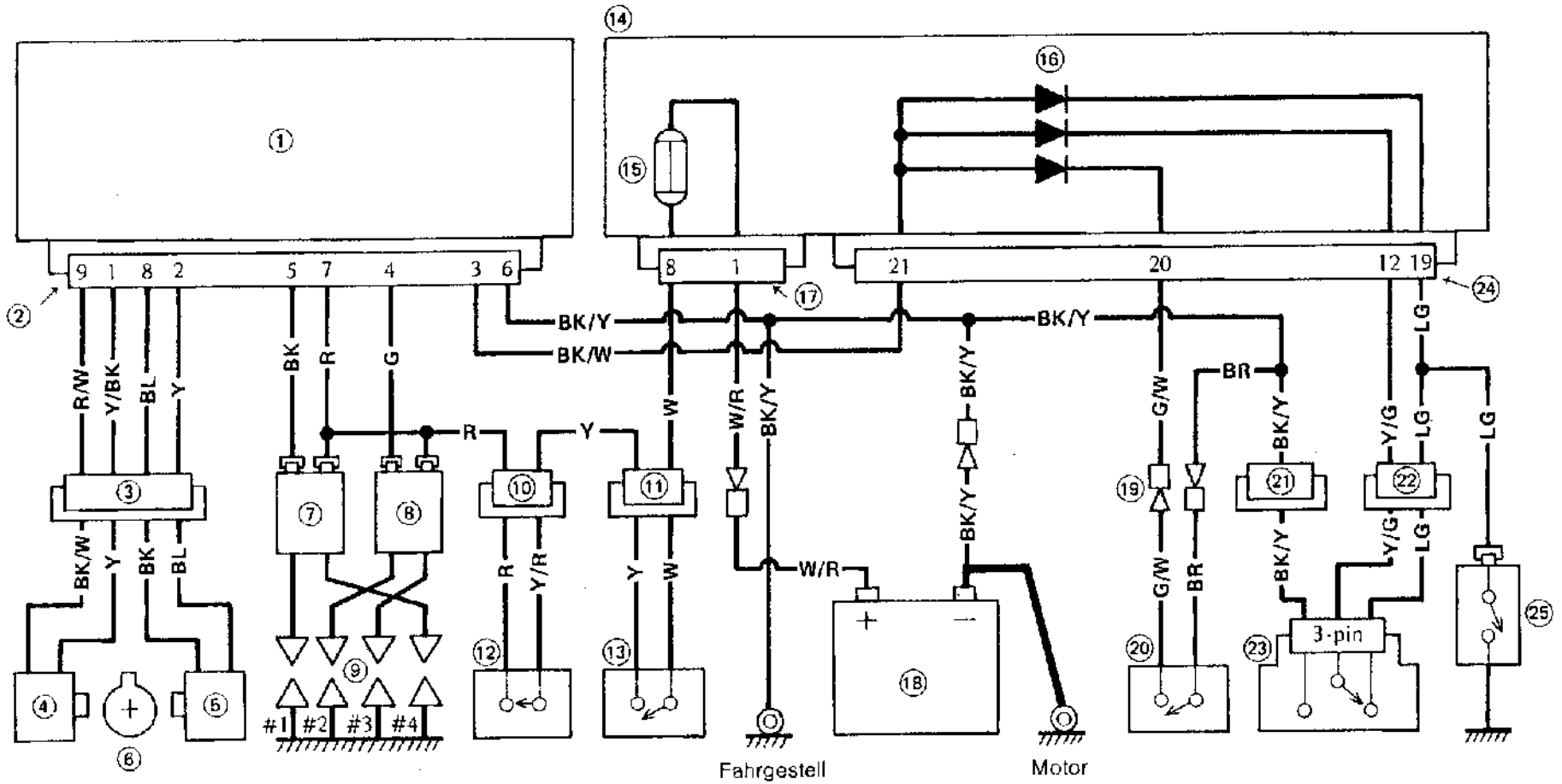
Einleitung:

Bei diesem Modell besteht das Zündsystem im wesentlichen aus einer Batterie und einem Spulenzündsystem, in welchem die Batterie den Strom für den Primärkreis im Zündsystem liefert. Der Strom für das Primärsystem wird von einem Leistungstransistor geregelt. Die Zündverstellung erfolgt nicht durch einen Fliehkraftmechanismus sondern über einen Elektronikschaltkreis in der Zündbox: Die elektronische Zündverstellung. Da es keine beweglichen Verschleißteile gibt, ist es nicht mehr erforderlich, die Zündzeitpunkteinstellung regelmäßig zu überprüfen und nachzustellen. Die Betriebsteile der Zündanlage bestehen aus der Batterie, zwei Impulsgebern, dem IC-Zünder, zwei Zündspulen und vier Zündkerzen. Bei jedem Aufwärtshub der zugehörigen Kolben springt an den Elektroden der Zündkerze der Zündfunke über. Wenn beim Auspuffhub ebenfalls ein Funke überspringt, hat dies keinen Einfluß, da beim Auspuffhub keine Kompression erfolgt und kein Kraftstoff verbrannt wird.

Schaltplan für Zündsystem

(N135)

582123



1. Zündbox
2. 10polige Steckverbindung für Zündbox
3. 4polige Steckverbindung für Impulsgeber
4. Impulsgeberspule für Zylinder Nr. 1 und Nr. 4
5. Impulsgeberspule für Zylinder Nr. 2 und Nr. 3
6. Steuerrotor
7. Zündspule für Zylinder Nr. 1 und Nr. 4
8. Zündspule für Zylinder Nr. 2 und Nr. 3
9. Zündkerzen
10. 4polige Steckverbindung für Zündunterbrecher (US-Modell: 6polig)
11. 6polige Steckverbindung für Zündschloß
12. Zündunterbrecher
13. Zündschloß
14. Verteilerkasten
15. 30 A Sicherung
16. Dioden
17. 4polige Steckverbindung für Verteilerkasten
18. Batterie
19. Leitungen für Seitenständerschalter
20. Seitenständerschalter
21. 9polige Steckverbindung für Anlaßsperrschalter
22. 2polige Steckverbindung für Anlaßsperrschalter
23. Anlaßsperrschalter
24. 18polige Steckverbindung für Verteilerkasten
25. Leerlaufschalter

Sicherheitshinweise:

Bei der Wartung der Transistorzündung gibt es eine Anzahl von Vorsichtsmaßnahmen, die beachtet werden müssen. Nichtbeachtung dieser Vorschriften kann zu schweren Schäden im System führen. Machen Sie sich mit folgenden Vorschriften vertraut und beachten Sie diese.

(1): Die Kapazität des Spannungsreglerschaltkreises im IC-Zünder ist begrenzt; schließen Sie deshalb Batteriekabel oder andere elektrische Leitungen nicht bei eingeschalteter Zündung oder laufendem Motor an. Hierdurch werden Beschädigungen des IC-Zünders verhindert.

(2): Batterie nicht verkehrtgepolt einbauen. Die negative Seite liegt an Masse. Hierdurch verhindern Sie Beschädigungen der Dioden und des IC-Zünders.

Inspektion des Zündsystems:

Wenn Störungen im Zündsystem vermutet werden, sind die folgenden Teile zu überprüfen. Vergewissern Sie sich jedoch vorher, daß alle Steckverbindungen und Leitungen im Zündsystem sauber, fest und in gutem Zustand sind.

1. Dynamische Prüfung des Zündzeitpunkts.
2. Prüfung der Stromzufuhr zur Zündbox.
3. Inspektion der Zündspule.
4. Inspektion der Impulsgeberspule.
5. Inspektion des IC-Zünders.
6. Inspektion des Zündunterbrechers.

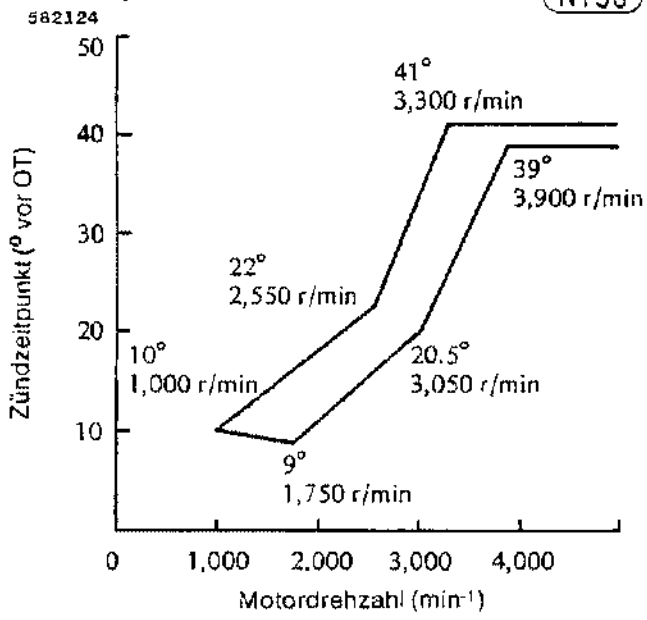
ANMERKUNG

○ Die Angaben für die Inspektion der Zündbox, Dioden und Sicherungen finden Sie in Abschnitt „Verteilerkasten".

Dynamische Prüfung des Zündzeitpunkts

Prüfen Sie die Zündzeitpunkteinstellung mit einem Stroboskop bei niedriger und hoher Motordrehzahl.

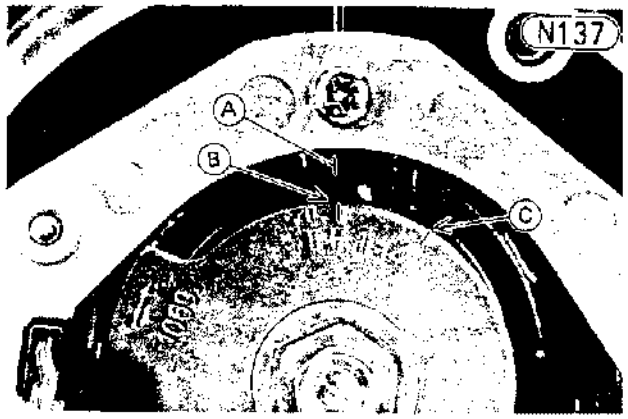
Verhältnis Zündzeitpunkt zu Motordrehzahl (N136)



- Ein Stroboskop in der vom Hersteller vorgeschriebenen Weise an die Zündkabel Nr. 1 oder Nr. 4 anschließen, damit die Zündzeitpunkteinstellung unter Betriebsbedingungen überprüft werden kann.
- Den Motor anlassen und die Stroboskoplampe auf die Einstellmarken richten.
- Die Zündzeitpunkteinstellung bei niedriger und hoher Motordrehzahl prüfen.

Motordrehzahl

Niedrige Drehzahl:	Leerlaufdrehzahl
Hohe Drehzahl:	Über 3.900 min⁻¹



A. Einstellmarke **C. Zündverstellungsmarke**
B. „F"-Marke

★ Bei niedriger Drehzahl müssen die „F"-Marke am Steuerrotor und die Einstellmarke am Motor aufeinander ausgerichtet sein.

★ Bei hoher Drehzahl müssen die Einstellmarke am Motor und die Zündverstellungsmarke aufeinander ausgerichtet sein.

Prüfung der Stromzufuhr zum IC-Zünder

- Die 10polige Steckverbindung für den IC-Zünder ausziehen.
- Mit einem Voltmeter die Spannung in den Leitungen prüfen.

Schalterstellung:	Zündung ON Zündunterbrecher auf RUN
Voltmeteranschlüsse: Lage der Leitung	 Buchse der 10poligen Steckverbindung für den IC-Zünder
Instrumentenbereich	25 V Gleichspannung
Instrument (+) →	Rote Leitung
Instrument (–) —	Schwarz/gelbe Leitung
Instrumentenanzeige:	Batteriespannung

★ Wenn keine Batteriespannung zum IC-Zünder kommt, sind folgende Schaltkreise zu kontrollieren:

- ○ Verteilerkasten
- ○ (Haupt-) Sicherung
- ○ Dioden
- ○ Schalter (Zündschloß, Zündunterbrecher/Anlasser)
- ○ Leitungen und Steckverbindungen

Inspektion der Zündspule Siehe Seite 230.

Inspektion der Impulsgeber

Außer den Angaben auf Seite 231–232 und Seite 365 ist folgendes zu beachten:

- Die Luftspalte der Impulsgeberspulen kontrollieren (Spiel zwischen Nase des Steuerrotors und Impulsgeberkern).

★ Wenn die beiden Spalten nicht gleich sind, sind die Impulsgeberspulen zu verstellen. Der empfohlene Luftspalt ist 0,4–0,6 mm.

Prüfung des IC-Zünders

- Den IC-Zünder ausbauen.
- Das Ohmmeter auf Null stellen und an die Klemmen des IC-Zünders anschließen, um den Widerstand im Zünder zu kontrollieren.

ACHTUNG

○ **Für diesen Test nur den Kawasaki-Handtester 57001-983 verwenden. Bei anderen Geräten können unterschiedliche Anzeigen vorkommen.**

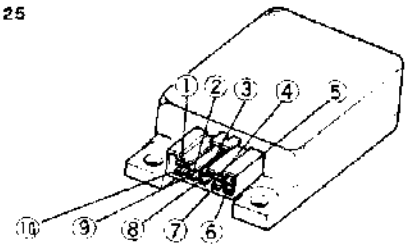
○ **Wenn ein Megohmeter oder ein Gerät mit einer starken Batterie verwendet wird, kann der IC-Zünder beschädigt werden.**

★ Den IC-Zünder austauschen, wenn nicht der vorgeschriebene Wert angezeigt wird.

Anschlußklemme des IC-Zünders

582125

(N138)



Prüfung der Schalter

- Mit dem Ohmmeter prüfen, ob die in der Tabelle angegebenen Verbindungen – und nur diese – Durchgang aufweisen (etwa 0 Ohm).

★ Den Schalter reparieren oder austauschen, wenn ein Kurzschluß oder eine Unterbrechung vorliegt.

Anschlüsse des Zündunterbrechers

	R	Y/R
OFF		
RUN	○———	———○

Anschlüsse des Seitenständerschalters

	G/W	BR
Seitenständer eingeklappt	○———	———○
Seitenständer ausgeklappt		

Anschlüsse des Anlaßsperrschalters

	BK/Y	Y/G	LG
Kupplungsgriff gezogen	○———	———○	
Kupplungsgriff freigegeben		○———	———○

Anschlüsse des Leerlaufschalters

	LG	⏚
Im Leerlauf	○———	———○
Gang eingelegt		

Zündschloßanschlüsse

	BR	W	Y	BL	R	W/BK	O/G
OFF, LOCK							
ON	○———	———	———○	○———	———○	○———	———○
P (Park)		○———	———○			○———	———○
						Nur für US-Modell	

Widerstand des IC-Zünders

Anschluß der negativen Leitung (–) des Testers	Klemmennummer	Anschluß der positiven Leitung (+) des Testers									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	1		D	D	D	D	D	D	D	D	∞
	2	D		D	D	D	D	D	D	D	∞
	3	C	C		B	B	B	B	B	B	∞
	4	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞
	5	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞
	6	C	C	B	A	A		A	D	D	∞
	7	C	C	B	A	A	A		A	A	∞
	8	C	C	B	A	A	D	A		D	∞
	9	C	C	B	A	A	D	A	D		∞
	10	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	

Wert (kOhm)	
D	Null
A	0.3 – 4.2
B	6.6 – 21.4
C	25 – 75
D	125 – 375
∞	unendlich

Mit dem Kawasaki-Handtester 57001-983 gemessen.
Bei Verwendung eines anderen Gerätes können andere Werte angezeigt werden.

ANLASSERSYSTEM (ZX 750 A)

Prüfen der Stromzufuhr zum Anlasserrelais

- Den linken Seitendeckel abnehmen und die 2polige Steckverbindung für das Anlasserrelais ausziehen.
- Mit einem Vielfachmeßinstrument die Spannung in den Leitungen prüfen.

★ Wenn das Instrument nicht den vorgeschriebenen Wert anzeigt, sind die Stromzufuhr- und Masseleitungen zu prüfen.

- ○ Verteilerkasten
- ○ Hauptsicherung
- ○ Relais (Anlasserschaltkreis)
- ○ Schalter (Zündung, Zündunterbrecher/Anlasser, Anlaßsperrschalter und/oder Leerlaufschalter)
- ○ Leitungen und Steckverbindungen

★ Wenn das Instrument den vorgeschriebenen Wert anzeigt, sind Anlasserrelais und/oder Anlasser zu prüfen.

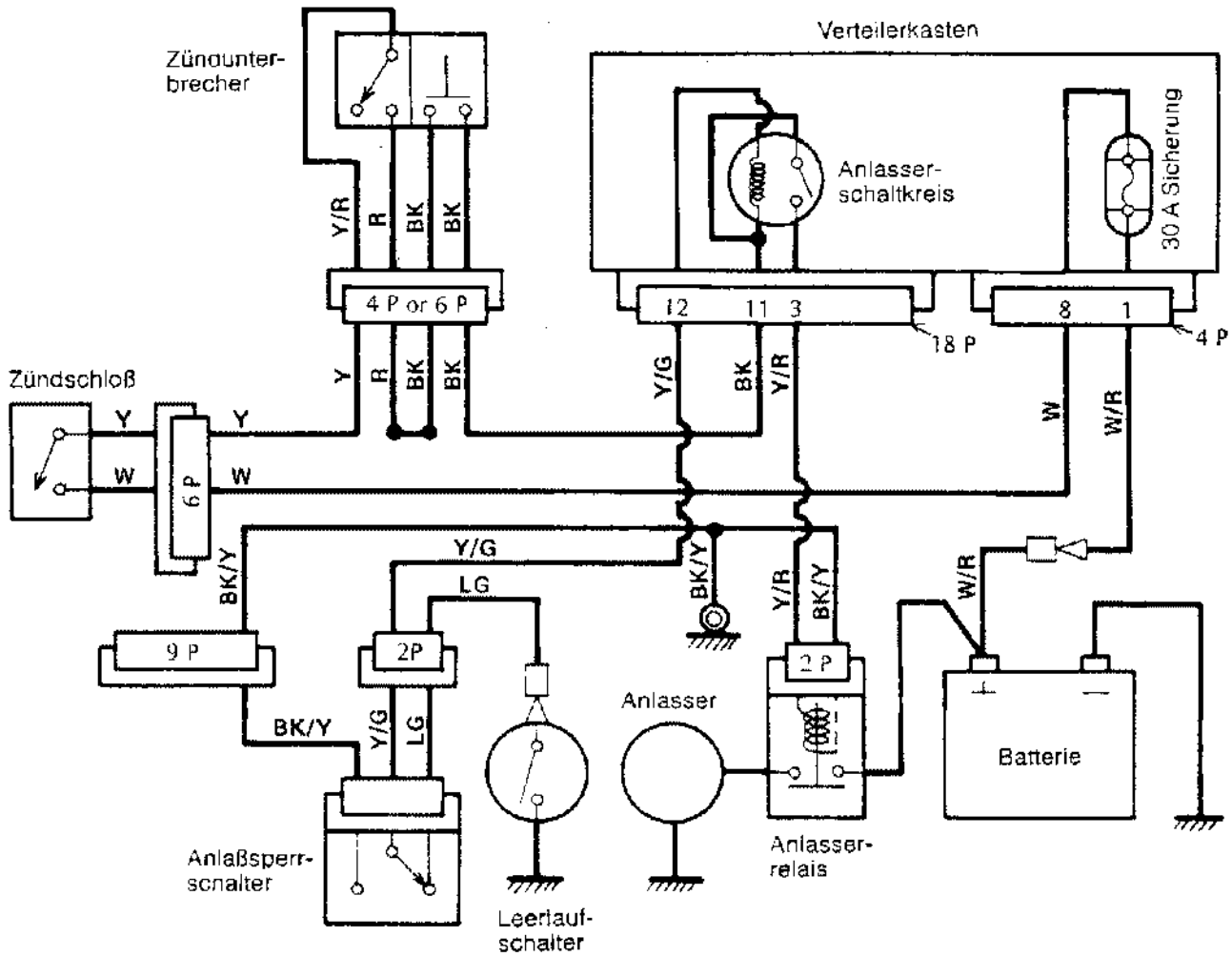
Prüfen der Stromzufuhr

Schaltersteilung:	
Zündung	ON
Zündunterbrecher/ Anlasser	ON (wenn Kupplungsgriff freigegeben oder Leerlaufschalter auf ON) oder OFF (wenn Kupplungshebel gezogen und Leerlaufschalter auf OFF)
Instrumentenanschlüsse:	
Instrumentenbereich	25 V Gleichspannung
Lage der Leitung	Buchse der 2poligen Steckverbinoung (ausgezogen)
Instrument (+) →	gelb/rote Leitung
Instrument (–) →	schwarz/gelbe Leitung
Instrumentenanzeige	Batteriespannung

Anlasserschaltkreis

(N139)

582126



Prüfung des Verteilerkastens
Siehe Seite 370–371.

Prüfung der Sicherungen
Siehe Seite 369.

Inspektion des Anlasserschaltkreisrelais
Siehe Seite 369–370.

Inspektion des Zündschlosses
Siehe Seite 374.

Inspektion des Zündunterbrechers/Anlassers
Siehe Seite 374.

Prüfung des Anlaßsperrschalters
Siehe Seite 374.

Inspektion des Leerlaufschalters
Siehe Seite 374.

Inspektion des Anlasserrelais
Siehe Seite 233.

Inspektion des Anlasserrelais
Siehe Seite 234–236.

SCHEINWERFERSYSTEM (ZX 750 A)

Bei den Modellen der ZX 750 A für die USA und Kanada ist im Scheinwerferschaltkreis ein Relais vorgesehen. Bei diesen Modellen geht der Scheinwerfer nicht an, wenn die Zündung eingeschaltet wird. Der Scheinwerfer leuchtet erst an, wenn der Motor durchgedreht wird und bleibt dann an, bis die Zündung wieder ausgeschaltet wird. Der Scheinwerfer geht jedoch aus, wenn der Zündunterbrecher/Anlasser gedrückt wird, wenn der Motor ausgegangen war und erneut gestartet wird.

ANMERKUNG

○ Bei der nachstehend beschriebenen Inspektion des Scheinwerfers wird davon ausgegangen, daß das Ladesystem und der Anlasser in gutem Zustand sind.

Prüfen der Stromzufuhr zum Reservebeleuchtungssystem

● Mit einem Vielfachmeßinstrument die Spannung in den entsprechenden Leitungen kontrollieren.

Prüfen der Stromzufuhr

Schalterstellung: Zündung	ON
Instrumentenanschlüsse:	
Instrumentenbereich	25 V Gleichspannung
Lage der Leitung	Steckverbindung für Reservebeleuchtungsgerät (eingesteckt)
Instrument (+) →	blaue Leitung
Instrument (–) →	schwarz/gelbe Leitung
Instrumentenanzeige:	OV: wenn Zündunterbrecher/Anlasserknopf gedrückt wird. Batteriespannung: wenn Zündunterbrecher/Anlasserknopf freigegeben wird.

★ Wenn das Instrument die vorgeschriebene Spannung anzeigt, ist der Reservebeleuchtungsschaltkreis zu kontrollieren.
- ○ Glühlampen (Scheinwerfer, Kontrolleuchten)
- ○ Abblendschalter
- ○ Reservebeleuchtungsgerät
- ○ Leitungen und Steckverbindungen

★ Wenn das Instrument die vorgeschriebene Spannung nicht anzeigt, muß der Scheinwerferrelais-Schaltkreis kontrolliert werden.
- ○ Verteilerkasten
- ○ Haupt- und Scheinwerfersicherungen
- ○ Haupt- und Scheinwerferrelais
- ○ Diodeneinheit
- ○ Zündschloß
- ○ Leitungen und Steckverbindungen

Prüfung des Abblendschalters
Siehe Seite 241–242.

Prüfung des Reservebeleuchtungssystems
Siehe Seite 242.

Inspektion des Verteilerkastens
Siehe Seite 370–371.

Inspektion der Sicherungen
Siehe Seite 369.

Relaisprüfung
Siehe Seite 369–370.

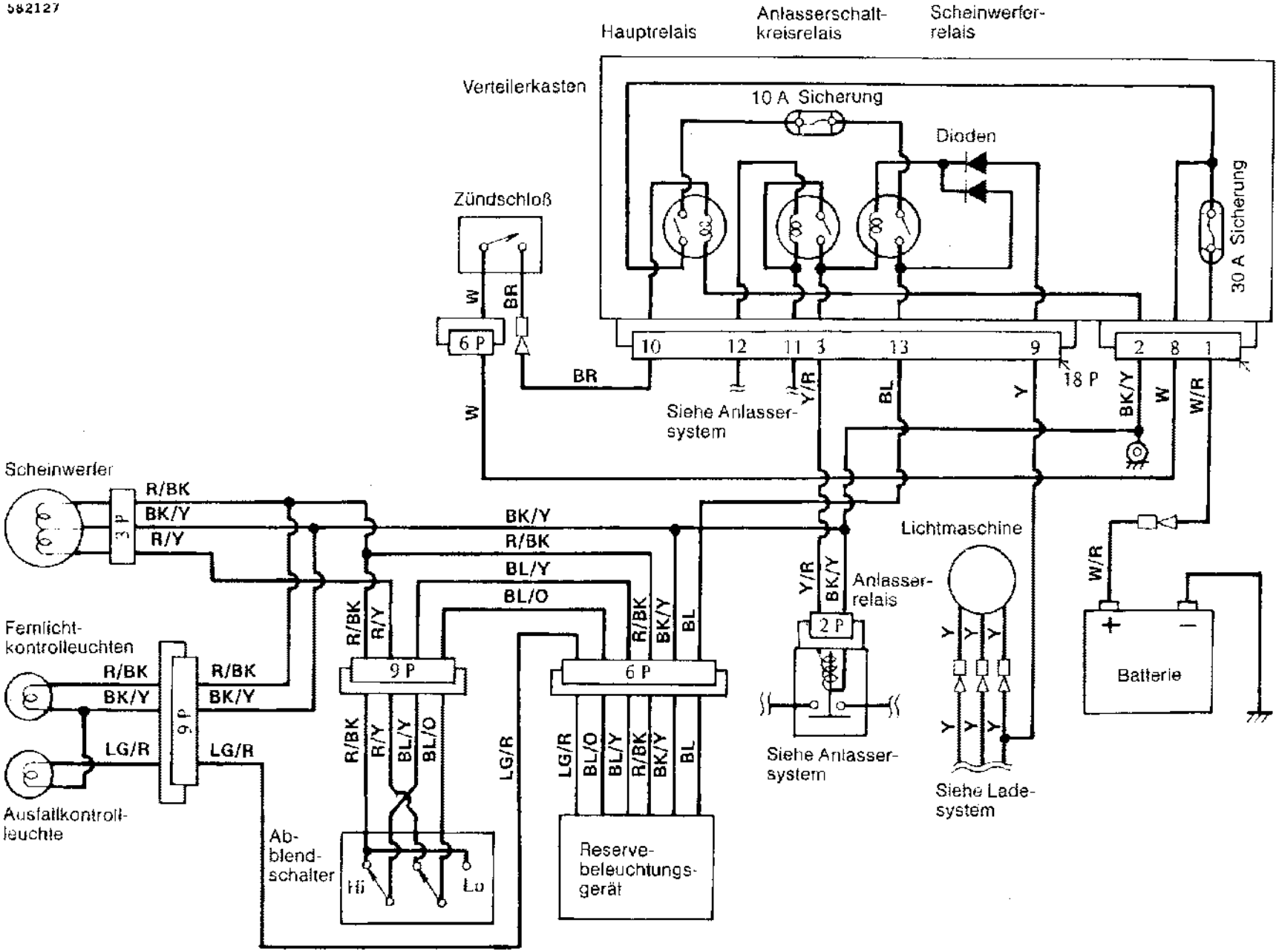
Inspektion der Dioden
Siehe Seite 369.

Prüfung des Zündschlosses
Siehe Seite 374.

Scheinwerferschaltkreis

582127

N140



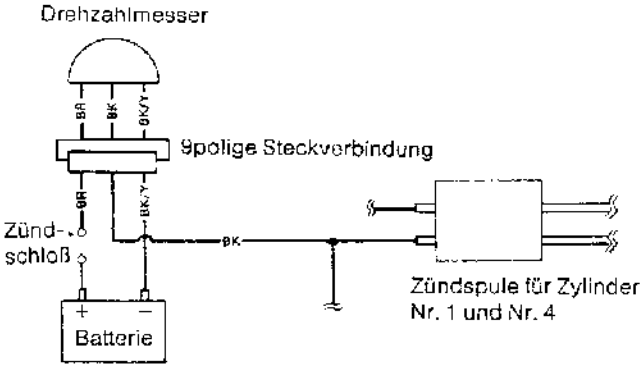
DREHZAHLMESSER (Z 750 L)

Bei der 1983er Z 750 L wird der Drehzahlmesser elektrisch betätigt, es fehlt jedoch der Voltmeterschaltkreis. Die Angaben für die Fehlersuche finden Sie auf Seite 319-322. Außerdem ist für die 1983er Z 750 L folgendes zu beachten:

- Die Voltmeterprüfung entfällt und der Test Nr. 4: „Umschalterprüfung" ist im Drehzahlmessertest enthalten.

Drehzahlmesserschaltkreis (N141)

582128



BENZINUHR (Z 750 L)

Die Benzinuhr wird elektrisch über einen Taster im Kraftstofftank gesteuert. Ein Schwimmer im Kraftstofftank bewegt sich mit dem Kraftstoffstand auf- und abwärts und ändert dabei den internen Widerstand des Tasters und auf diese Weise die Strommenge, die durch das Meßgerät fließt. Die Benzinuhr ist mit einem Bimetall ausgerüstet. Als Überstromschutz ist ein Spannungsregler vorgesehen.

Fehlersuche:

Prüfung des Schaltkreises

- Den 2poligen Stecker am Taster abziehen und die Zündung einschalten. Die Benzinuhr sollte jetzt auf „E" zeigen.
- Die schwarz/gelbe und die weiß/gelbe Leitung der Buchse kurzschließen. Jetzt sollte die Benzinuhr auf „F" zeigen.

★ Wenn die beiden obigen Anzeigen „E" und „F" korrekt sind, ist der Kraftstoffstandtaster fehlerhaft. Wenn sich diese Anzeigen nicht ergeben, liegt der Fehler in der Tankuhr und/oder in der Verdrahtung.

- Messen Sie mit einem Voltmeter die Spannung die zur Benzinuhr gent.

Inspektion des Schaltkreises

Schalterstellung:	ON
Instrumentenanschlüsse:	
Lage der Leitung	4poliger Stecker der Benzinuhr (eingesteckt)
Instrumentenbereich	25 V Gleichspannung
Instrument (+) →	braune Leitung
Instrument (–) →	schwarz/gelbe Leitung
Instrumentenanzeige:	Batteriespannung

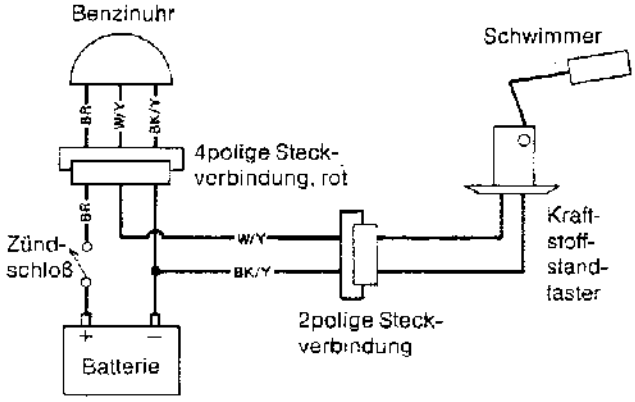
★ Wenn die vorgeschriebene Spannung nicht angezeigt wird, sind die Leitungen auf Beschädigungen zu kontrollieren.

Inspektion des Kraftstoffstandtasters

Die Angaben für die Prüfung des Kraftstffstandtasters finden Sie auf Seite 327.

Benzinuhrschaltkreis (N142)

582129



LCD-KRAFTSTOFFSTANDANZEIGE UND WARNEINRICHTUNG (ZX 750 A)

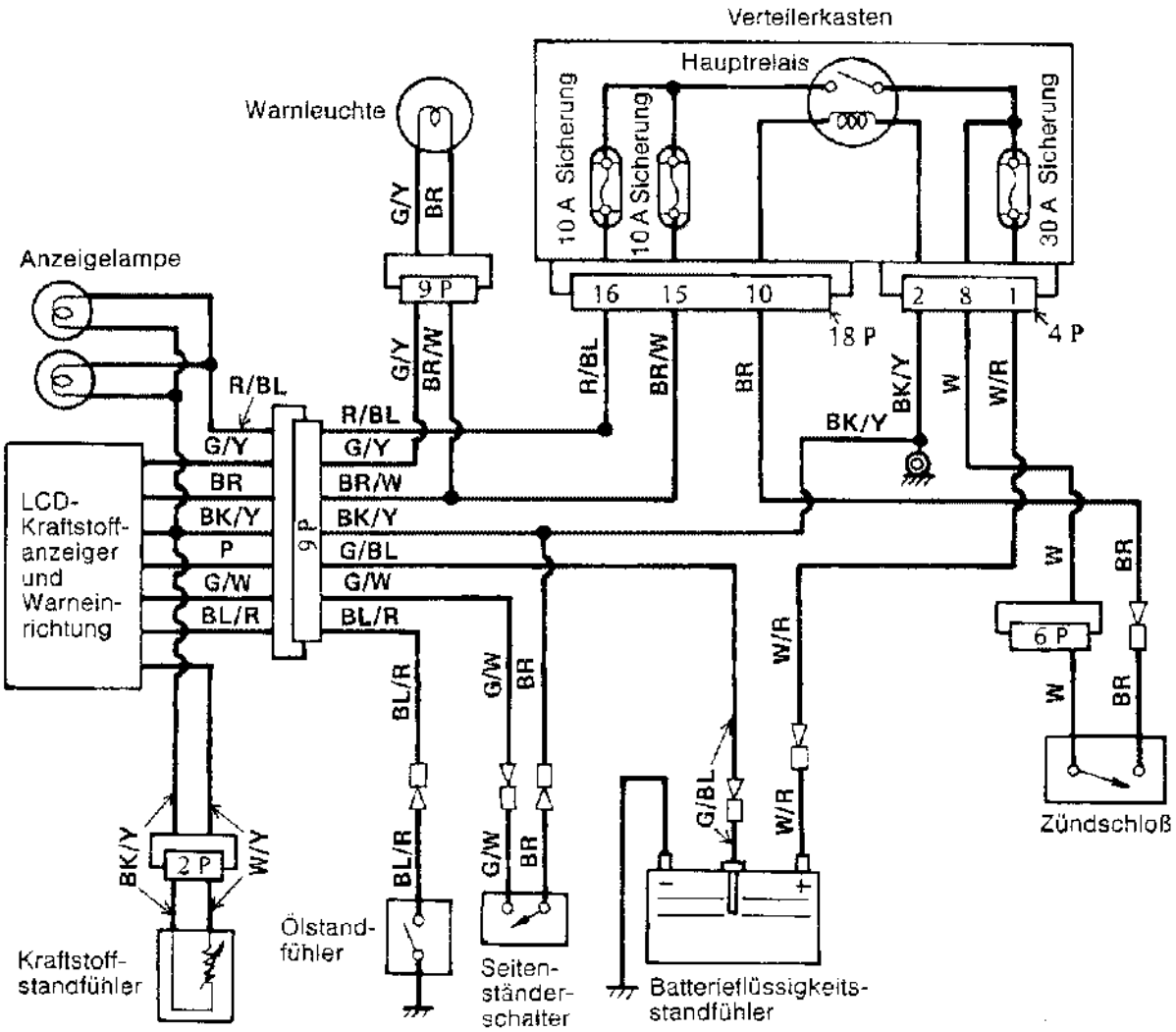
Beschreibung:

Außer den Angaben auf Seite 323 ist folgendes zu beachten:

Schaltplan für Anzeige- und Warneinrichtung

N143

582130



1. Die Warnanzeige STAND, ENG. SW wurde auf STAND abgeändert und die ENG. SW. Warnanzeige entfällt.
   - ○ STAND (Seitenständerwarnung): Diese rote LCD-Anzeige besteht aus einem oberen und einem unteren Anzeigefeld. Wenn der Seitenständer ausgeklappt ist, wird dies dem Fahrer durch Blinken der Warnleuchte angezeigt.
2. Die Warnleuchte wurde von der LCD-Einheit getrennt und ist in die Instrumententafel eingebaut.
   - ○ Warnleuchte: Dieses rote Warnlicht blinkt, wenn eine der LCD-Anzeigen blinkt.

Fehlersuche im Anzeige- und Warnsystem

Außer den Angaben auf Seite 324–327 ist folgendes zu beachten:

Test Nr. 1: Schnelle Kurzprüfung

Siehe Seite 324.

Test Nr. 2: Überprüfung der Stromzufuhr

Voltmeteranschlüsse:	
Lage der Leitungen	Buchse der Anzeige- und Warneinrichtung (ausgezogen)
Instrumentenbereich	25 V Gleichspannung
Instrument (+) →	braun/weiße Leitung
Instrument (–) →	schwarz/gelbe Leitung
Instrumentenanzeige:	
Zündung ausgeschaltet	0 V
Zündung eingeschaltet	Batteriespannung

★ Wenn das Instrument die vorgeschriebene Spannung nicht anzeigt, sind die braun/weiße Leitung, die schwarz/gelbe Leitung und die Steckverbindungen auf Beschädigungen zu kontrollieren. Beschädigte Leitungen oder Steckverbindungen reparieren oder erneuern.

★ Wenn Strom zur Anzeige- und Warneinrichtung gelangt, das Gerät jedoch nicht einwandfrei arbeitet, ist der Test Nr. 3: „Überprüfung der Anzeige-und Warneinrichtung" durchzuführen.

Test Nr. 3:
Überprüfung der Anzeige- und Warneinrichtung

- Sieben Hilfsleitungen vorbereiten, zwei für die Stromversorgung von Batterie zur Einrichtung, vier um die Fühler zu simulieren und eine, um das Warnlicht anzuschließen.
- Die Anzeige- und Warneinrichtung aus dem Kraftstofftank herausnehmen.
- Eine Leitung an die grün/gelben Leitungen im Stekker der Steckverbindung und in der Buchse der Hauptkabelbaum-Steckverbindung anschließen.
- Die vier Fühler-Scheinleitungen an die Klemmen in den Steckverbindungen anschließen.

Anschlüsse der Fühler-Scheinleitungen

Schaltkreis	Anschlüsse	
Seitenständer	O grün/weiße Leitung	Batterie (–)
Ölstand	O blau/rote Leitung	Batterie (–)
Batterieflüssigkeit	O rosa Leitung	Batterie (+)
Kraftstoffanzeiger und Warneinrichtung	O weiß/gelbe Leitung	Batterie (–)

- Die Leitungen für die Stromversorgung von Batterie zur Einrichtung anschließen, die braune Klemme in der Steckverbindung an den Batteriepluspol (+) und die schwarz/gelbe Klemme in der Steckverbindung an den Batterieminuspol (–).

ACHTUNG

- **Darauf achten, daß die Leitungen nicht an Masse angelegt werden.**

★ Wenn die Einrichtung an die Batterie angeschlossen ist, muß die Selbstprüfung beginnen. Nach Abschluß der Prüfung muß die Kontroll- und Warnanzeige wie angezeigt anzeigen. Läuft die Selbstprüfung nicht an oder erscheint auf der Anzeige ein Fehler, so muß die Kontroll- und Warneinrichtung ausgetauscht werden.

- Eine der Fühler-Scheinleitungen an der Steckverbindung abklemmen.

★ Wenn sowohl die LCD-Warnanzeige als auch das rote Warnlicht wie gezeigt blinken, arbeitet die Leitung einwandfrei. Es ist dann der „Test Nr. 4: Überprüfung der Leitungen und Steckverbindungen" durchzuführen. Wenn eine der Anzeigen nicht blinkt oder wenn eine aufleuchtet, jedoch nicht blinkt, so ist die Kontroll- und Warneinheit auszutauschen.

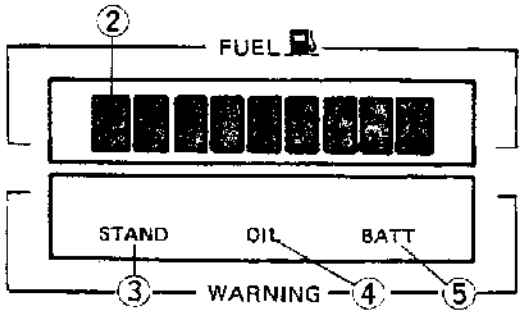
Prüfung der Anzeige- und Warneinrichtung

N144

582131

(a) Alle Fühler-Scheinleitungen sind angeschlossen

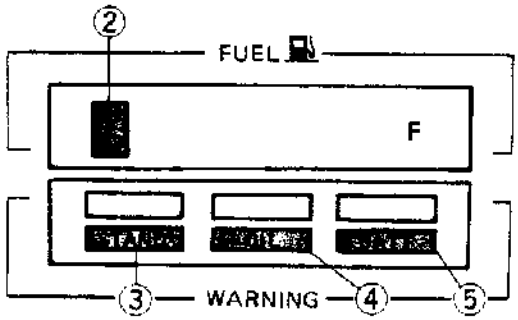




1. Warnlicht: geht aus
2. Kraftstoffanzeiger: 9 Segmente leuchten auf
3. Seitenständer-Warnanzeige: leuchtet nicht auf
4. Ölstandwarnanzeige: leuchtet nicht auf
5. Batterieflüssigkeitswarnanzeige: leuchtet nicht auf

(b) Fühler-Scheinleitungen werden abgeklemmt





1. Warnlicht: blinkt, wenn eine der Scheinleitungen abgeklemmt wird.
2. * Kraftstoffwarnanzeige: blinkt, wenn die weiß/gelbe Leitung abgeklemmt wird.
3. Seitenständer-Warnanzeige: blinkt, wenn die grün/weiße Leitung abgeklemmt wird.
4. Ölstandwarnanzeige: blinkt, wenn die blau/rote Leitung abgeklemmt wird.
5. Batterieflüssigkeitswarnanzeige: blinkt, wenn die rosa Leitung abgeklemmt wird.

*: Die Zeitverzögerungsschaltung ist im Schaltkreis des Kraftstoffanzeigers vorgesehen, damit sich die Anzeige stabilisieren kann. Es dauert 3–12 Sekunden, bis die einzelnen Anzeigefelder aufleuchten oder ausgehen. Ferner dauert es 3–7 Sekunden, bis das untere Anzeigefeld zu blinken beginnt oder aufhört.

Test Nr. 4: Überprüfung der Leitungen und Steckverbindungen

- Das Motorrad auf den Mittelständer stellen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.
- Das Vielfachmeßinstrument an die Leitung in der Buchse der abgezogenen Steckverbindung (Steckverbindung auf der Seite des Hauptkabelbaums) nach den Angaben in der Tabelle anschließen und die Anzeigewerte ablesen. Für die Überprüfung der Seitenständerleitung muß die Zündung eingeschaltet werden. Für die Überprüfung der Leitungen der Kraftstoffstandanzeige und Warneinrichtung ist die Steckverbindung des Kraftstoffstandfühlers auszuziehen.

★ Wenn das Vielfachmeßinstrument nicht die in der Tabelle angegebenen Werte anzeigt, sind zuerst die entsprechenden Leitungen und Steckverbindungen zu prüfen und dann beschädigte Teile zu reparieren oder zu ersetzen. Sind Leitungen und Steckverbindungen in Ordnung, so ist der „Test Nr. 5: Prüfung der Fühler" durchzuführen.

Test Nr. 5: Prüfung der Fühler

(a) Seitenständerschalter:

Siehe Seite 326.

(b) Ölstandfühler:

Siehe Seite 326.

(c) Batterieflüssigkeitsstandfühler:

Siehe Seite 327 und Seite 364.

(d) Kraftstoffstandtaster:

Siehe Seite 327.

ALLGEMEINE SCHMIERUNG

Schmierung

- Bevor die Teile eingefettet werden, sind rostige Stellen mit Rostentferner zu behandeln. Altes Fett, Öl sowie Staub oder Schmutz abwischen.
- Die nachstehend aufgeführten Teile mit dem vorgeschriebenen Schmiermittel schmieren.

ANMERKUNG

○ Nach jeder Regenfahrt, insbesondere nach dem Abspritzen mit Wasser, ist die allgemeine Schmierung durchzuführen.

Lagerstelllen: Mit Motoröl schmieren

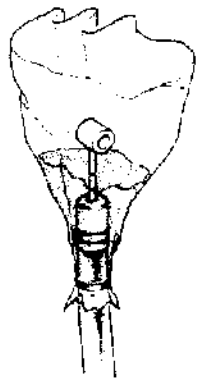
Mittelständer
Kupplungsgriff
Vorderrad-Bremshebel
Fußbremshebel
Verbindung des Hinterrad-Bremsgestänges
Seitenständer

Züge: Mit Motoröl schmieren

Kupplungszug
Gaszug

Schmierung der Züge

(N145)



Prüfung der Leitungen und Steckverbindungen

Leitung	Instrument	Anschlüsse	Anzeige (Kriterien)
Seitenständer-anzeige	× 1 Ohm	○ Eine Instrumentenleitung → grün/weiße Leitung ○ Die andere Instrumentenleitung → schwarz/gelbe Leitung	○ 0 Ohm bei eingeklapptem Seitenständer. ○ ∞ Ohm bei ausgeklapptem Seitenständer.
Ölstandanzeige	× 10 Ohm	○ Eine Instrumentenleitung → blau/rote Leitung ○ Die andere Instrumentenleitung → schwarz/gelbe Leitung	○ Weniger als 0,5 Ohm, wenn das Motoröl über der „unteren Markierungslinie" neben der Ölstandsanzeige ist. ○ ∞ Ohm, wenn das Motoröl wesentlich unter der „unteren Markierungslinie" steht.
Batterieflüssig-keitsanzeige	10 V Gleichspannung	○ Instrument (+) → rosa Leitung ○ Instrument (–) → schwarz/gelbe Leitung	○ Mehr als 6 V, wenn die Batterieflüssigkeit über der „unteren Markierungslinie" steht. ○ 0 V, wenn die Batterieflüssigkeit unterhalb der „unteren Markierungslinie" steht.
Kraftstoff-anzeiger und Kontrolleuchte	× 10 Ohm	○ Eine Instrumentenleitung → weiß/gelbe Leitung ○ Die andere Instrumenten-leitung → schwarz/gelbe Leitung	○ 1 – 117 Ohm

Folgende Stellen und Teile mit Fett schmieren

Tachometerwelle *
Drehzahlmesserwelle * (KZ 750 H)
Oberes Ende des Gasinnenzugs

* Nur wenig Fett auf das untere Ende der Welle auftragen.

SCHRAUBEN MUTTERN BEFESTIGUNGEN

Inspektion

● Prüfen Sie, ob die hier aufgeführten Schrauben und Muttern festgezogen sind. Prüfen Sie weiterhin, ob die jeweiligen Sicherungssplinte an ihrem Platz und in Ordnung sind.

ANMERKUNG

○ Die Motorbefestigungen kontrollieren, wenn der Motor kalt ist (Zimmertemperatur).

★ Lockere Befestigungen in der vorgeschriebenen Reihenfolge nachziehen (siehe Abschnitt „Anziehmomente und Sicherungsmittel"). Die einzelnen Schrauben oder Muttern zuerst um eine 1/2 Umdrehung lösen, dann festziehen.

★ Beschädigte Sicherungssplinte müssen erneuert werden.

Schrauben, Muttern und Befestigungen, die geprüft werden müssen

Räder:
- Vorderachsmutter
- Vorderachsklemmbolzen oder Muttern
- Hinterachsmutter
- Sicherungssplint für Hinterachsmutter

Bremsen:
- Klemmbolzen für Vorderrad-Hauptbremszylinder
- Befestigungsschrauben für Hinterrad-Hauptbremszylinder
- Bremssattelbefestigungsschrauben
- Fußbremshebelschraube
- Sicherungssplint für Bremsstangengelenk
- Zugankermuttern

Federungen:
- Vorderradgabel-Klemmbolzen und Muttern
- Mutter für Schwenkachse
- Befestigungsmuttern für Hinterradstoßdämpfer
- Muttern für Uni-Trak-Verbindungen (ZX 750 A)

Lenkung:
- Lenkerklemmbolzen
- Bolzen für Lenkerhalterung (ZX 750 A)
- Befestigungsschraube für obere Gabelbrücke
- Befestigungsschraube und Mutter für obere Gabelbrücke (KZ 750 H, Z 750 L)

Motor:
- Auspuffbefestigungsschrauben (und Muttern)
- Muttern für Auspuffrohrhalter
- Klemmbolzen für Auspuffverbindung
- Motorbefestigungsschrauben und Muttern
- Schrauben und Muttern für Motorhaltewinkel
- Schalthebelschraube(n)
- Zylinderkopfmuttern

Sonstige:
- Schraube für Kupplungsgriffhalter
- Schwenkbolzen (und Mutter) für Seitenständer
- Sicherungssplint oder Schrauben und Muttern für Mittelständer
- Befestigungsschrauben (und Muttern) für Fußraste
- Sicherungssplinte oder Sicherungsringe für Fußraste

( ): falls zutreffend

Anhang

SPEZIALWERKZEUGE (ZX 750 A)

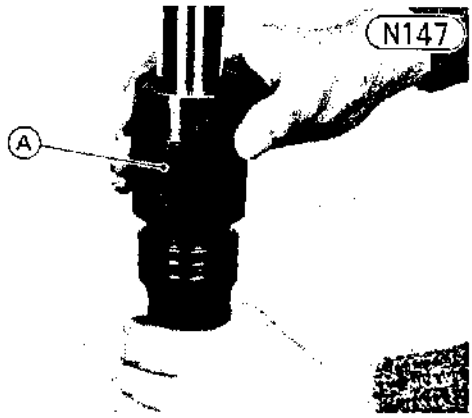
Außer den Angaben auf Seite 258 bis 262 und 328 ist folgendes zu beachten:

- Für das Einpressen der Öldichtung und der Staubdichtung in das äußere Gabelrohr den Treiber 57001-1104 verwenden.

N146

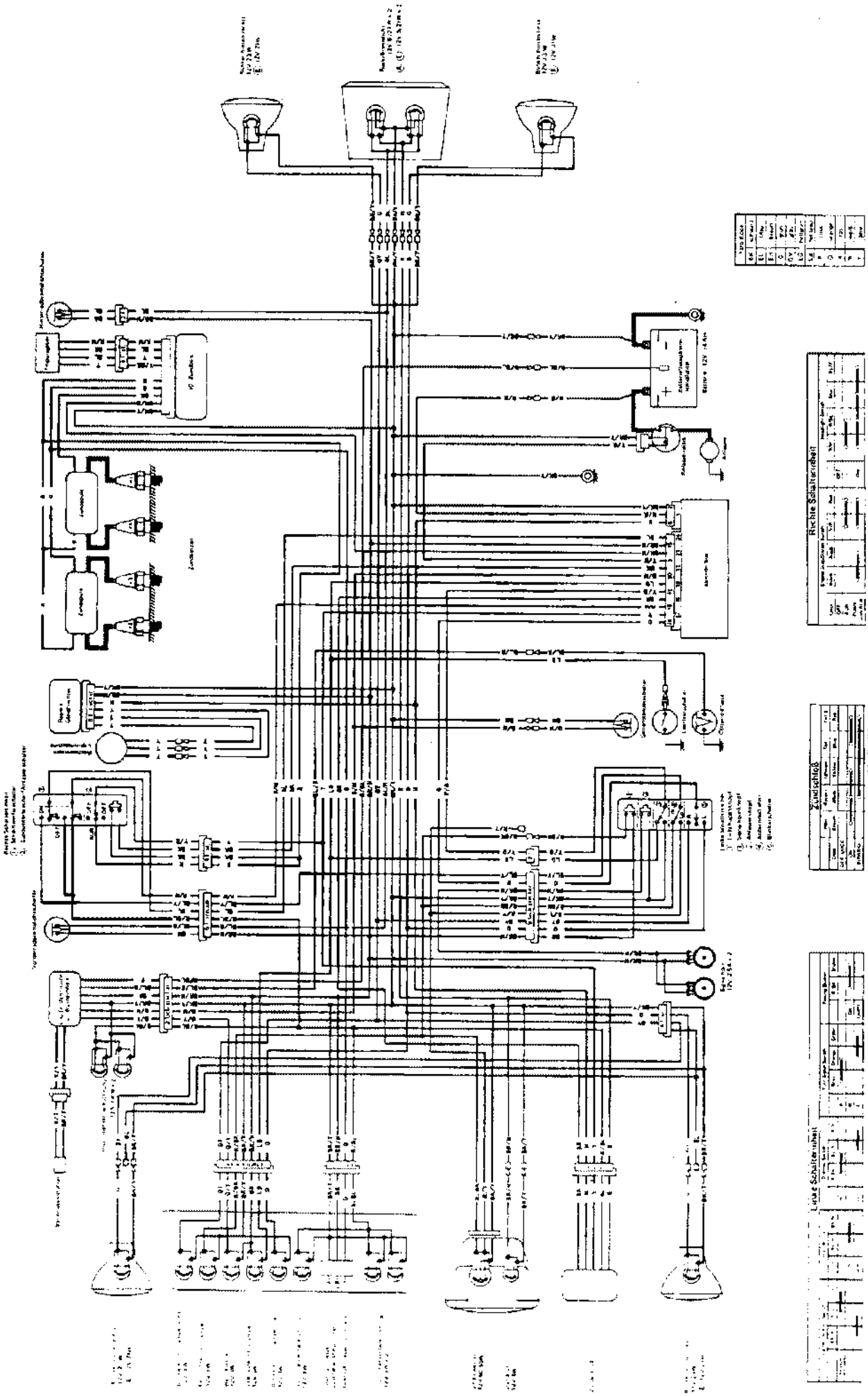


Treiber: 57001-1104



A. Treiber: 57001-1104

ZX 750 A1 Schaltplan



Z 750 L3 Schaltplan

