ZX750-E2

KAWASAKI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.
MOTORCYCLE GROUP
Part No. 99923-1121-01

Printed in Japan Ⓖ

Kawasaki

750 turbo

BETRIEBSANLEITUNG

Wenn Sie auf die nachstehend gezeigten Symbole stoßen, ist Vorsicht angebracht! Halten Sie sich immer an sichere Bedienungs- und Wartungsverfahren.

ACHTUNG Dieses Warnsymbol weist auf besondere Instruktionen oder Verfahren hin, deren Nichtbeachtung zu **Personenschäden oder tötlichen Unfällen** führen könnte.

VORSICHT Dieses Symbol kennzeichnet besondere Anleitungen oder Verfahren, deren Nichtbeachtung zu **Beschädigungen oder zur Zerstörung von Fahrzeugteilen** führen könnte.

„Anmerkung" weist auf Punkte hin, die für wirtschaftlicheres oder bequemeres Fahren von besonderem Interesse sind.

HINWEIS

DIESES PRODUKT WURDE FÜR VERNÜNFTIGE UND VORSICHTIGE VERWENDUNG DURCH EINEN QUALIFIZIERTEN FAHRER UND NUR ALS FAHRZEUG GEBAUT.

VORWORT

Wir möchten Ihnen für Ihre Wahl einer Kawasaki danken. Ihr neues Motorrad ist das Ergebnis fortschrittlicher Technik, gründlicher Versuche und dem Streben der Firma Kawasaki nach besserer Zuverlässigkeit, Sicherheit und Leistung.

Lesen Sie dieses Fahrerhandbuch bevor Sie sich auf Ihre Maschine setzen, damit Sie gründlich mit der Handhabung, den Eigenschaften, Möglichkeiten und Grenzen Ihres Fahrzeugs vertraut sind. In diesem Handbuch geben wir viele Tips für sicheres Fahren, es kann jedoch nicht der Zweck dieser Broschüre sein, alle für das sichere Fahren eines Motorrads erforderlichen Techniken und Fertigkeiten zu vermitteln. Kawasaki empfiehlt allen Benutzern dieses Fahrzeugs die Teilnahme an einem Schulungsprogramm für Motorradfahrer, damit auf diese Weise das Verständnis für die, für eine sichere Fahrweise erforderlichen geistigen und körperlichen Anforderungen erworben wird.

Pflegen und warten Sie Ihre Maschine so, wie es in diesem Handbuch beschrieben ist, damit Sie Ihre Kawasaki lange störungsfrei fahren können.

Durch Produktverbesserung können kleinere Unterschiede zwischen der tatsächlichen Ausführung und den Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch auftreten.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MOTORRADWERK

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. 1984

INHALTSVERZEICHNIS

Technische Daten 4
Anordnung der Bedienungselemente 7
Allgemeine Hinweise 10
Instrumente 10
Tachometer 11
Drehzahlmesser/Voltmeter 11
Ladedruckanzeige 11
Kontrolleuchten 12
Warnzeigetafel und Benzinuhr 13
Schlüssel 13
Zündschloß 14
Rechte Schaltereinheit 15
Zündunterbrecher/
Anlasserschalter 15
Scheinwerferschalter 16
Linke Schaltereinheit 16
Abblendschalter 17
Blinkerschalter 17
Signalhorn-und
Lichthupenknopf 17
Tankdeckel 17
Kraftstofftank 18
Kraftstoffhahn 19
Ständer 20
Lenkschloß 21
Sitzbankverriegelung 22
Helmhaken 23
Dokumentenfach 23
Werkzeug 24
Elektrozubehörsteckdose 24
Einfahrvorschrift 26
Fahranweisung 27
Anlassen des Motors 27
Starten mit Starthilfe 29
Anfahren 31
Schalten 32
Bremsen 33
Anhalten 34
Anhalten bei Gefahr 34
Parken 35

Fahrsicherheit 36
Tägliche Sicherheitskontrollen 36
Zusätzliche Überlegungen für
das Fahren bei hohen
Geschwindigkeiten 37
Wartung und Einstellung 39
Inspektionstabelle 40
Motoröl 43
Ventilspiel 47
Zündkerzen 48
Luftfilter 49
Gasdrehgriff 51
Ansaug-Unterdruck-
Synchronisation 53
Leerlaufdrehzahl 53
Kupplung 54
Antriebskette 56
Bremsen 62
Bremsflüssigkeit 62
Bremslichtschalter 65
Vorderradgabel 67
Hinterradstoßdämpfer 70
Räder 74
Batterie 77
Scheinwerfer 80
Sicherungen 82
Reinigen 83
Stillegung 86
Schaltplan ..... Hintere Umschlagseite

LEISTUNG	
Größte Nutzleistung	73,6 kW(100 PS) (@ 9 000 U/min (min^{-1})
Maximales Drehmoment	94,1 Nm (9,6 kpm) (@ 6 500 U/min(min^{-1})
Wendekreis	5,4 m
Bremsweg	12,5 m bei 50 km/h
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE	
Gesamtlänge	2 220 mm
Gesamtbreite	740 mm
Gesamthöhe	1 260 mm
Radstand	1 490 mm
Bodenfreiheit	155 mm
Leergewicht	2 290 N (233 kg)
MOTOR	
Typ	4-Zylinder, 4-Takt, 2 obenliegende Nockenwellen, luftgekuhlt
Hubraum	738 ml
Bohrung und Hub	66,0 × 54,0 mm
Verdichtungsverhältnis	7,8 : 1
Anlaßsystem	Elektrostarter
Zylindernumerierung	1-2-3-4 von links nach rechts
Zündfolge	1-2-4-3

Elektr. gest. Benzineinspritzung		Digital Fuel Injection, Turbo
Zündung		Batterie und Spule (Transistorzündung)
Zündzeitpunkt (elektr. Verstellung)		10° vor OT (@1 050 U/min (min^{-1})
		30° vor OT (@3 300 U/min (min^{-1})
Zündkerzen		NGK BR9EV
Schmiersystem		Druckumlaufschmierung (Naßsumpf)
Motorol		SE Klasse SAE 10W40, 10W50, 20W40, 20W50
Motorölmenge		3,5l
GETRIEBE		
Typ		5-Gang, klauengeschaltet, Zahnräder ständig im Eingriff
Kupplung		Mehrscheiben im Ölbad
Antriebssystem		Kettentrieb
Primärubersetzung		1,935 (23/23 × 60/31)
Sekundärübersetzung		3,066 (46/15)
Gesamtübersetzung		4,946 (5. Gang)
Getriebeübersetzung:	1. Gang	2,285 (32/14)
	2. Gang	1,647 (28/17)
	3. Gang	1,272 (28/22)
	4. Gang	1,045 (23/22)
	5. Gang	0,833 (20/24)

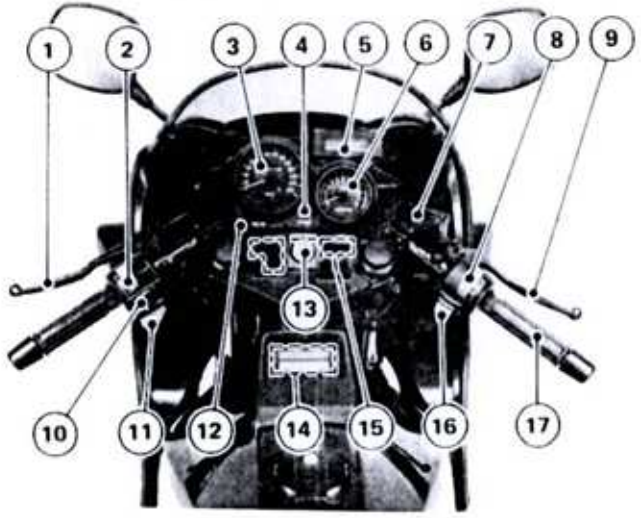
RAHMEN

Lenkwinkel		28°
Nachlauf		117 mm
Reifengröße:	vorne	110/90 V18 TUBELESS
	hinten	130/90 V17 TUBELESS
Tankinhalt		17l

ELEKTROANLAGE

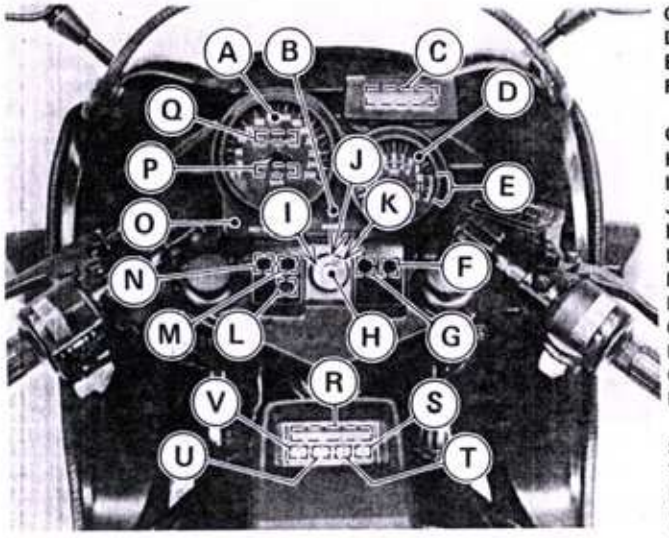
Batterie	12V14Ah
Scheinwerfer	12V60/55W
Rück-/Bremsleuchte	12V5/21W

Änderungen der technischen Daten vorbehalten.



1. Kupplungshebel
2. Abblendschalter
3. Tachometer
4. Drehzahlmesser/Voltmeter-Umschalter
5. Ladedruckanzeige
6. Drehzahlmesser
7. Bremsflussigkeitsbehalter
8. Scheinwerferschalter
9. Vorderradbremshebel
10. Blinkerschalter
11. Signalhorn-und Lichthupenknopf
12. Ruckstellknopf
13. Zundschloß
14. Warnzeigetafel und Benzinuhr
15. Kontrolleuchten
16. Zundunterbrecher/ Anlasserschalter
17. Gasdrehgriff

Instrumente



A. Tachometer
B. Drehzahlmesser/Voltmeter-Umschalter
C. Ladedruckanzeige
D. Drehzahlmesser/Voltmeter
E. Roter Bereich
F. Blinkerkontrollampe rechts
G. Warnlicht
H. Zündschloß
I. Aus-Stellung (OFF)
J. Ein-Stellung (ON)
K. Park-Stellung (P)
L. Leerlaufkontrollampe
M. Fernlichtkontrollampe
N. Blinkerkontrollampe links
O. Rückstellknopf
P. Tageskilometerzähler
Q. Kilometerzähler
R. Benzinuhr und Tiefstandwarnung
S. DFI-Störanzeige
T. Elektrolytstandswarnung
U. Öldruckwarnanzeige
V. Seitenständerwarnung

Tachometer

Der Tachometer zeigt die Geschwindigkeit des Motorrads an. Im Tachometer sind ein Gesamtkilometerzähler und ein Tageskilometerzähler angeordnet. Der Gesamtkilometerzähler zeigt die mit dem Motorrad zurückgelegte Gesamtstrecke an. Der Tageskilometerzähler zeigt die Entfernung an, die seit dem letzten Zurückstellen auf Null zurückgelegt wurde. Der Tageskilometerzähler kann auf Null zurückgestellt werden, indem man auf den Rückstellknopf drückt.

Drehzahlmesser/Voltmeter

Dieses Instrument arbeitet üblicherweise als Drehzahlmesser. Wenn der Knopf gedrückt wird, dient es als Voltmeter.

Der Drehzahlmesser zeigt die Umdrehungszahl des Motors pro Minute (Min^{-1}) an. Auf der rechten Seite des Drehzahlmessers ist ein Bereich rot markiert. Die Motordrehzahl in dieser roten Zone ist höher als die angegebene Maximaldrehzahl. In diesem Bereich läßt die Leistung des Motors stark nach.

VORSICHT **Die Motordrehzahl sollte nicht so hoch sein, daß sie in die rote Zone gelangt; bei Drehzahlen in diesem Bereich wird der Motor zu sehr beansprucht und es kann zu ernsthaften Motorschäden kommen.**

Das Voltmeter zeigt die Batteriespannung und die Ladespannung an. Bei laufendem Motor sollte die Spannung im Bereich von 12-15V liegen.

Ladedruckanzeige

Wenn die Zündung eingeschaltet wird, leuchten alle Segmente auf. Nach 2–4 Sekunden erlöschen die Signale, bis auf das äußerst linke. Die Segmente zeigen die Höhe des vom Turboladers erzeugten Druckes an.

VORSICHT **Wenn während der Fahrt das rechte, dreieckige Signal aufleuchtet, lassen Sie den Turbolader in einer Kawasaki-Werkstätte überprüfen.**

Wenn die Zündung eingeschaltet wird und die Segmente nicht aufleuchten, muß der Turbolader ebenfalls überprüft werden.

Kontrolleuchten

LEERLAUFKONTROLLE: Wenn das Getriebe in Leerlaufstellung steht, leuchtet die Kontrolleuchte auf.

FERNLICHTKONTROLLE: Wenn der Scheinwerfer auf Fernlicht geschaltet ist, leuchtet die Kontrollampe auf.

BLINKER: Wenn der Blinkerschalter nach rechts oder links betätigt wird, blinkt eine der Kontrollampen.

WARNLEUCHTE: Wenn eines der Warnanzeige-Segmente in der Benzinuhr-Kraftstoffstandkontrolle und in der Warneinheit anspricht, blinkt diese Warnleuchte.

Der Mikrocomputer in der Benzinuhr und Warneinheit überprüft alle Segmente der Anzeigetafel und die Warnleuchte auf Beschädigung, wenn das Zündschloß eingeschaltet wird. Die Überprüfung geschieht wie folgt:

1. Alle Anzeigefelder leuchten nacheinander auf und bleiben an.
2. Die Warnleuchte leuchtet für etwa eine Sekunde und dann erlöschen alle Anzeigefelder und die Warnleuchte.

Während dieser Überprüfung müssen alle Anzeige-Segmente und die Warnleuchte aufgeleuchtet haben.

Warnanzeigetafel und Benzinuhr

STAND: Wenn der Seitenständer nicht vollständig eingeklappt ist, warnt dieses Anzeigefeld durch abwechselndes Aufleuchten der Segmente den Fahrer; den Seitenständer voll einklappen.

OIL: Wenn der Öldruck im Motor unter den vorgeschriebenen Wert abfällt, warnt dieses Anzeigefeld durch abwechselndes Aufleuchten der Segmente den Fahrer; Motor sofort abstellen und die Ursache feststellen.

BATT: Wenn die Batterieflüssigkeit unter den vorgeschriebenen Wert abfällt, warnt dieses Anzeigefeld durch abwechselndes Aufleuchten der Segmente den Fahrer; destilliertes Wasser nachfüllen.

DFI-Warnanzeige: Wenn während der Fahrt eine Störung im DFI – (Digital Fuel Injection) – System auftritt, wird das dem Fahrer durch Blinken der Warnsegmente angezeigt. Lassen Sie das DFI-Einspritzsystem in einer Kawasaki-Vertragswerkstätte nach der Service-Anleitung überprüfen.

BENZINUHR UND KRAFTSTOFF-STANDKONTROLLE: Wenn der Kraftstofftank voll ist, leuchten alle Segmente auf. Dem Absinken des Kraftstoffstandes im Tank entsprechend, erlöschen die Segmente der Reihe nach von rechts nach links. Wenn der Kraftstoffstand unter den vorgeschriebenen Wert absinkt, blinkt das äußerst linke Anzeigesegment zur Warnung des Fahrers, daß er tanken muß.

Schlüssel

Für dieses Motorrad werden zwei Schlüssel geliefert. Einer ist für das Zündschloß, Sitzbankverriegelung, Kraftstofftankdeckel und für den Helmhaken.

Der andere Schlüssel ist für die Lenkersperre vorgesehen.

Ihr Kawasaki-Händler hat Schlüsselrohlinge. Lassen Sie sich bei Ihrem Händler nach Ihrem Originalschlüssel die gewünschte Anzahl von Ersatzschlüsseln anfertigen.

OFF	Motor abgeschaltet. Alle elektrischen Stromkreise sind ausgeschaltet.
ON	Motor läuft. Alle elektrischen Teile können benutzt werden.
PARK	Motor abgeschaltet. Rücklicht und Standlicht brennt. Alle anderen elektrischen Stromkreise sind ausgeschaltet.

Zündschloß

Das Zündschloß hat drei Stellungen, die mit einem Schlüssel geschaltet werden. Der Schlüssel kann in den Stellungen OFF und PARK abgezogen werden.

Anmerkung: Wenn das Zündschloß auf die Stellung ON geschaltet wird, läuft die Kraftstoffpumpe fünf Sekunden.

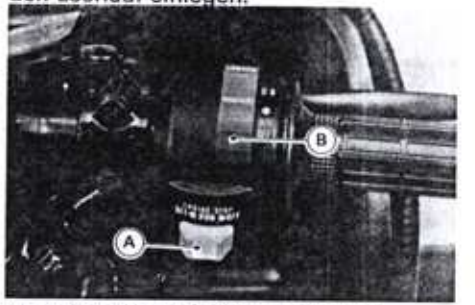
Wenn Sie die Stellung PARK für längere Zeit (eine Stunde) eingeschaltet lassen, kann sich die Batterie vollständig entladen.

Rechte Schaltereinheit

Zündunterbrecher/Anlasserschalter

Zusätzlich zum Zündschloß muß der Zündunterbrecher/Anlasserschalter in der Stellung RUN stehen, damit das Motorrad betriebsbereit ist.

Zum Anlassen des Motors den Zündunterbrecher/Anlasserschalter drücken und dabei die Kupplung ziehen oder den Leerlauf einlegen.



A. Zündunterbrecher/Anlasserschalter
B. Scheinwerferschalter

VORSICHT **Weitere Angaben zum Anlassen des Motors finden Sie im Abschnitt "Fahranweisung".**

Schalten Sie den Zündunterbrecher/Anlasserschalter in eine der OFF-Stellungen, wenn in einem Notfall der Motor abgestellt werden muß.

Anmerkung: Obwohl der Zündunterbrecher/Anlasserschalter den Motor abschaltet, bleiben alle anderen Stromkreise eingeschaltet. Grundsätzlich sollte zum Abstellen des Motors das Zündschloß verwendet werden.

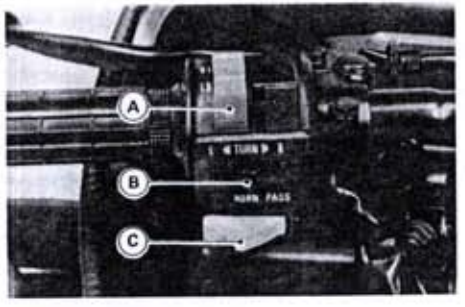
Scheinwerferschalter

OFF	Der Scheinwerfer ist ausgeschaltet.
○	Begrenzungsleuchte, Schlußleuchte und Instrumentenbeleuchtung sind eingeschaltet. Das Zündschloß muß in der Stellung ON stehen.
ON	Scheinwerfer, Begrenzungsleuchte, Rückleuchte und Instrumentenbeleuchtung sind eingeschaltet. Das Zündschloß muß in der Stellung ON stehen.

Linke Schaltereinheit

Abblendschalter

Der Scheinwerfer wird mit dem Abblendschalter auf-und abgeblendet. Bei Fernlicht (HI) leuchtet die Fernlichtkontrolle auf.



A. Abblendschalter
B. Blinkerschalter
C. Signalhorn-u. Lichthupenknopf

Blinkerschalter

Wenn der Blinkerschalter auf L (links) oder R (rechts) betätigt wird, sind die Blinker in Betrieb.

Signalhorn-und Lichthupenknopf

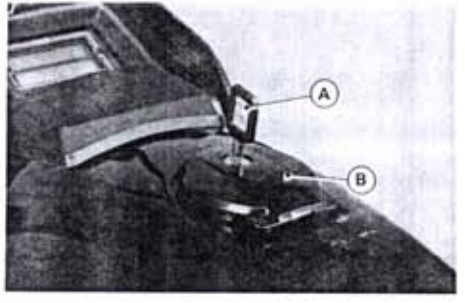
Das Horn wird mit dem Horn- und Lichthupenknopf betätigt.

Wenn Sie am Signalhorn- und Lichthupenknopf auf PASS drücken, leuchtet das Fernlicht auf, und zeigt dem Fahrer des Fahrzeugs vor Ihnen an, daß Sie ihn überholen wollen. Die Lichthupe schaltet sich aus, sobald der Knopf losgelassen wird.

Tankdeckel

Zum Öffnen des Tankdeckels stecken Sie den Zündschlüssel in den Deckel, drehen den Schlüssel nach rechts und öffnen den Deckel.

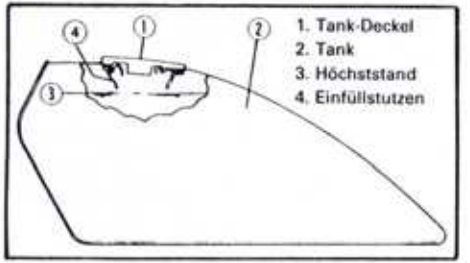
Wenn Sie den Tankdeckel wieder zudrücken ist er verschlossen.



A. Zündschlüssel B. Tankdeckel

Kraftstofftank

Vermeiden Sie die Verschmutzung des Benzins durch Tanken bei Regen oder Staub.



ACHTUNG

Benzin ist außerordentlich feuergefährlich und unter bestimmten Bedingungen explosiv. Schalten Sie die Zündung aus und rauchen Sie nicht.

Achten Sie darauf, daß der Arbeitsbereich gut belüftet ist und daß in der Nähe kein offenes Feuer und keine Funken sind; dies gilt auch für Geräte mit Anzeigelampen.

Füllen Sie den Tank nie ganz voll, da sich das Benzin in der Wärme ausdehnen und eventuell durch die Belüftungsöffnung im Tankdeckel überlaufen kann. Nach dem Tanken ist darauf zu achten, daß der Tankdeckel gut verschlossen ist.

Übergelaufenes Benzin sofort abwischen.

Kraftstoffqualität:

Der Motor Ihrer Kawasaki ist für die Verwendung von bleifreiem Benzin konstruiert. Wenn aber kein passender Kraftstoff verfügbar ist, sollte unbedingt Superbenzin verwendent werden.

Oktanzahl

Die Oktanzahl ist die Kennzahl für die Klopffestigkeit eines Kraftstoffs. Der übliche Begriff ist die Research-Oktanzahl (ROZ). Verwenden Sie immer Benzin mit der gleichen oder einer höheren Oktanzahl als ROZ 95.

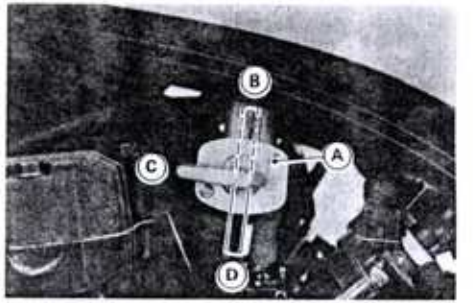
Anmerkung: Wenn Sie ein "Klopfen" oder "Klingeln" vernehmen, tanken Sie eine andere Benzinmarke, oder verwenden Sie Benzin mit einer höheren Oktanzahl.

VORSICHT

Verwenden Sie kein Benzin, welches Alkohol enthält.

Kraftstoffhahn

Der Kraftstoffhahn hat drei Stellungen: OFF, ON und RES (Reserve). Wenn das Benzin ausgeht und der Hahn in der Stellung ON ist, können die letzten 3,5 Liter des Kraftstoffs durch Umstellen des Kraftstoffhahns auf RES verwendet werden.



A. Kraftstoffhahn
B. RES-Stellung
C. OFF-Stellung
D. ON-Stellung

Anmerkung: ○Wenn Sie auf Reserve geschaltet haben, können Sie nur noch eine kurze Strecke fahren; tanken Sie deshalb bei nächster Gelegenheit auf.

○Achten Sie darauf, daß Sie den Kraftstoffhahn nach dem Tanken in die Stellung ON (nicht RES) drehen.

ACHTUNG

○Üben Sie das Umschalten des Kraftstoffhahns bei stehendem Motorrad. Um Unfälle zu vermeiden, sollten Sie aber auch in der Lage sein, den Kraftstoffhahn während des Fahrens umzuschalten, ohne den Blick von der Straße zu wenden.

○Achten Sie darauf, daß Sie beim Umschalten des Kraftstoffhahns den heißen Motor nicht berühren.

Ständer

Das Motorrad hat zwei Ständer: einen Mittelständer und einen Seitenständer.



A. Seitenständer

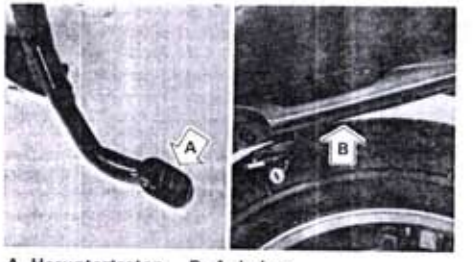
Anmerkung: Schlagen Sie den Lenker nach links ein, wenn Sie das Motorrad auf den Seitenständer stellen.

Wenn Sie den Seitenständer oder den Mittelständer benutzten, sollten Sie immer darauf achten, daß der Ständer voll eingeklappt ist, bevor Sie sich auf das Motorrad setzen.

ACHTUNG

Wenn Sie dies Vergessen, den Seitenständer ausgeklappt lassen und anfahren, kann es zu einem Unfall kommen.

Wenn Sie das Motorrad auf den Mittelständer stellen wollen, müssen Sie den Ständer fest heruntertreten und das Motorrad nach hinten hochziehen; hierbei können Sie die Haltebügel als Griff benutzen. Benutzen Sie nicht die Sitzbank, um das Motorrad anzuheben, da der Sitz unter dieser Beanspruchung beschädigt wird.



A. Heruntertreten B. Anheben

Lenkschloß

Das Motorrad ist mit einem Lenkschloß an der linken Seite des Kopfrohrs ausgerüstet.



A. Lenkschloß

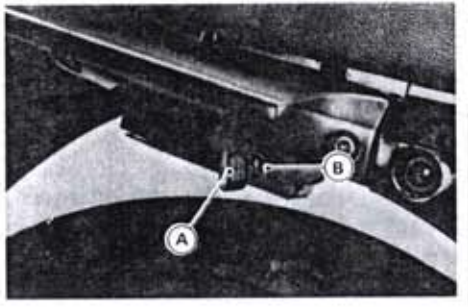
Blockieren der Lenkung:

1. Den Lenker nach rechts einschlagen.
2. Den Lenkschloßschlüssel einstecken.
3. Den Schlüssel nach links drehen.
4. Den Schlüssel eindrücken und nach rechts drehen.
5. Den Schlüssel herausziehen.

ACHTUNG **Entriegeln Sie die Lenkung, bevor Sie den Motor anlassen. Wenn Sie versuchen, mit blockierter Lenkung zu fahren, könnte es zu einem Unfall kommen.**

Sitzbankverriegelung

Die Sitzbank wird entriegelt, indem Sie den Zündschlüssel in das Sitzbankschloß einstecken, den Schlüssel nach rechts drehen und die Sitzbank hinten hochheben.



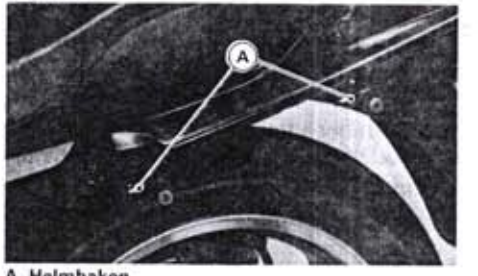
A. Zündschlüssel
B. Sitzbankschloß

Helmhaken

Die Helme können an den Helmhaken sicher befestigt werden.

Der Helmhaken wird entriegelt, indem Sie den Zündschlüssel einstecken und nach rechts drehen.

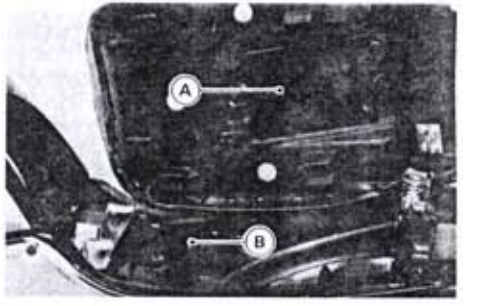
ACHTUNG **Fahren Sie das Motorrad nicht, wenn die Helme an den Haken befestigt sind. Die Helme können einen Unfall verursachen, indem sie den Fahrer ablenken und die normale Handhabung des Fahrzeugs behindern.**



A. Helmhaken

Dokumentenfach

Bewahren Sie das Fahrerhandbuch und eventuelle andere Papiere in einem Dokumentenfach auf.



A. Dokumentenfach B. Werkzeug

Werkzeug

Die kleineren Einstellungen und Reparaturen, die in diesem Handbuch beschrieben sind, lassen sich mit diesem Werkzeug ausführen.

VORSICHT **Legen Sie keine Gegenstände in die Nähe der Batteriepole. Machen Sie den Werkzeugbehälter nicht zu voll, da sonst die Batterie beschädigt werden kann.**

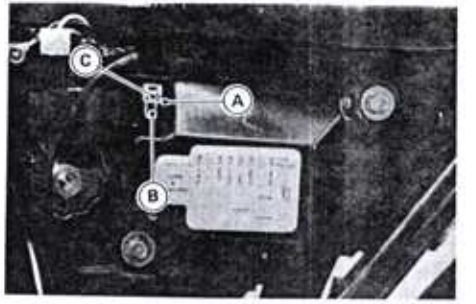
Elektrozubehörleitungen

Unabhängig von der Zündschloßstellung kann die Energie der Batterie über die Elektrozubehörsteckdose am Schaltkasten hinter der linken Seitenabdeckung, mit einem Maximalstrom von 10 A abgenommen werden. Folgende Hinweise sind zu beachten.

VORSICHT **Schalten Sie die Elektrozubehörteile aus, wenn Sie das Motorrad abstellen.**

Achten Sie darauf, daß die Batterie nicht vollständig entladen wird. Wird beispielsweise bei abgestelltem Motor ein Strom von 10 Ampere kontinuierlich entnommen, so kann selbst eine ursprünglich vollgeladene Batterie nach etwa 20 Minuten vollständig entladen sein.

ACHTUNG **Achten Sie darauf, daß keine Leitungen zwischen Sitzbank und Fahrgestell oder zwischen anderen Teilen eingeklemmt werden, damit es nicht zu einem Kurzschluß kommt.**



A. Elektrozubehörsteckdose
B. Plus (+) Anschluß
C. Minus (−) Anschluß

Die ersten 1 600 km werden als Einfahrzeit bezeichnet. Die hierfür geltenden Vorschriften sollten unbedingt beachtet werden, um Schäden am Motor und spätere Leistungsminderungen zu verhindern.

Beachten Sie deshalb die folgenden Regeln während der Einfahrzeit:

- Die nachstehende Tabelle zeigt die empfohlenen Motorhöchstdrehzahlen während der Einfahrzeit.

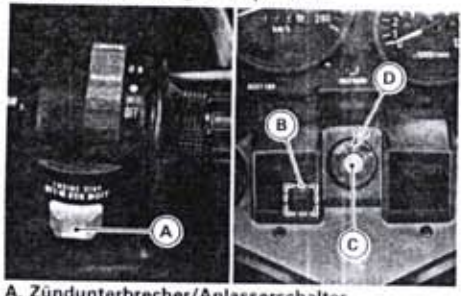
Kilometerstand	Maximale Motordrehzahl
0 – 800 km	4 000 min^{-1}
800 – 1 600 km	6 000 min^{-1}

- Fahren Sie nach dem Starten nicht sofort los und lassen Sie den Motor nicht zu hochtourig laufen, selbst wenn der Motor schon warm ist. Zwei oder drei Minuten soll der Motor mit Leerlaufdrehzahl drehen, damit das Öl zu allen Motorteilen gelangen kann.
- Lassen Sie den Motor in Leerlaufstellung nicht hochtourig laufen.

Außerdem ist es sehr wichtig, daß Sie bei 1 000 km die erste Inspektion in einer Kawasaki-Vertragswerkstatt durchführen lassen.

Anlassen des Motors

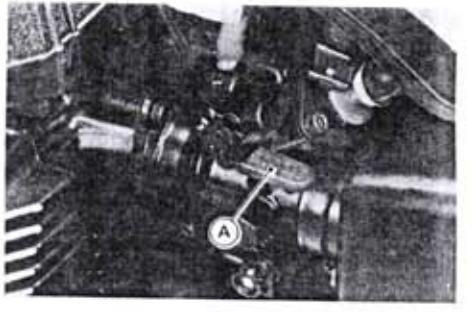
- Prüfen, ob Lenkung entriegelt ist.
- Benzinhahn öffnen.
- Kontrollieren, ob der Zündunterbrecher auf der Stellung RUN steht.
- Zündung einschalten.
- Leerlaufstellung überprüfen.



A. Zündunterbrecher/Anlasserschalter
B. Leerlaufkontrollampe
C. Zündschloß
D. Ein-(ON) Stellung

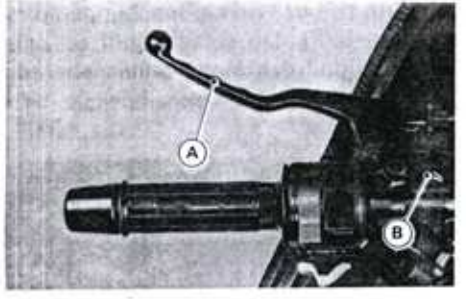
- Wenn der Motor kalt ist, den Kaltstarthebel ganz herausziehen.

Anmerkung: Wenn der Motor schon warm ist oder bei heißen Temperaturen (über 35°C) den Gasdrehgriff teilweise öffnen und den Motor ohne ziehen des Kaltstarthebels anlassen.



A. Kaltstarthebel

- Den Gasdrehgriff geschlossen halten und bei gezogenem Kupplungshebel den Anlasserknopf betätigen, bis der Motor anspringt.



A. Kupplungshebel
B. Anlassersperrschalter

VORSICHT **Betätigen Sie den Anlasser nicht länger als 5 Sekunden kontinuierlich, da er sich sonst überhitzt und die Batterieleistung vorübergehend abfällt. Warten Sie zwischen jedem Startvorgang 15 Sekunden, damit der Anlasser abkühlen kann und die Batterie sich erholt.**

Anmerkung: Bei überflutetem Motor den Gasgriff voll öffnen und den Motor durchdrehen, bis er anspringt.

Dieses Motorrad ist mit einem Anlassersperrschalter ausgerüstet. Dieser Schalter verhindert eine Betätigung des Elektroanlassers, solange die Kupplung nicht ausgerückt und der Leerlauf nicht eingelegt ist.

- Den Kaltstarthebel in die Mittelstellung zurückschieben, wenn die Motordrehzahl 2000 min^{-1} überschreitet.
- Den Kaltstarthebel nach der in der Tabelle angegebenen Zeit aus der Mittelstellung in die Ausstellung schieben. (Hebel voll hinunterdrücken).

Umgebungstemperatur

unter 10°C	4 min
10°C–35°C	3 min

Anmerkung: Wenn Sie anfahren, bevor der Motor warmgelaufen ist, müssen Sie ebenfalls die beiden oben beschriebenen Verfahren befolgen.

ACHTUNG **Lassen Sie den Motor nicht länger als fünf Minuten im Leerlauf laufen, da der Motor sonst überhitzt wird und beschädigt werden kann.**

Starten mit Starthilfe

Wenn Ihre Motorradbatterie leer ist, sollte sie ausgebaut und geladen werden. Ist dies nicht möglich, kann eine 12 Volt Zusatzbatterie mit Starthilfekabeln verwendet werden.

ACHTUNG **Die Batterie bildet Wasserstoffgas, welches feuergefährlich und, unter bestimmten Bedingungen, sogar explosiv ist. Wasserstoffgas ist in der Batterie immer vorhanden, auch wenn sie sich entladen hat. Halten Sie Flammen und Funken (Zigaretten) von der Batterie fern. Tragen Sie einen Augenschutz, wenn Sie an einer Batterie arbeiten. Wenn Batteriesäure an Ihre Haut, Augen oder Bekleidung kommt, müssen Sie die entsprechenden Stellen sofort mindestens fünf Minuten abwaschen. Suchen Sie einen Arzt auf.**

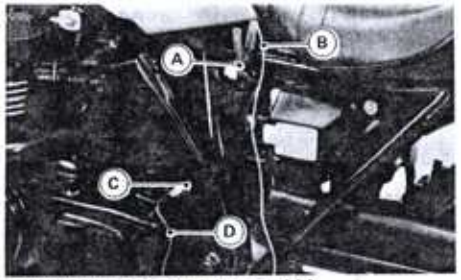
Anschließen der Starthilfekabel

- Achten Sie darauf, daß die Zündung auf OFF steht.
- Die Schrauben der linken Seitenabdekkung entfernen, den Deckel nach unten ziehen und abnehmen.
- Schließen Sie eines der Starthilfekabel an den Pluspol (+) der Zusatzbatterie und an das Batterie–Pluskabel (+) an der Anlasserrelaisklemme an.
- Das andere Starthilfekabel an den Minuspol (−) der Zusatzbatterie und an den Fußbremshebel oder eine andere unlackierte Metallfläche anschließen. Benutzen Sie nicht den Minuspol (−) der Batterie.

ACHTUNG

Machen Sie diesen letzteren Anschluß nicht am Vergaser oder an der Batterie. Achten Sie darauf, daß Plus- und Minuskabel nicht aneinander kommen und beugen Sie sich nicht über die Batterie, wenn Sie diesen letzteren Anschluß durchführen. Verwenden Sie keine Starthilfe, wenn die Batterie eingefroren ist. Sie könnte explodieren.

Vertauschen Sie die Polarität nicht, indem Sie plus (+) an minus (−) anschließen, da die Batterie explodieren und die Elektroanlage beschädigen kann.



A. Anlasserrelais–Plusklemme (+)
B. an Pluspol (+) der Zusatzbatterie
C. Unlackierte Metallfläche
D. an Minuspol (−) der Zusatzbatterie

- Beachten Sie die normalen Startvorschriften beim Anlassen des Motors.

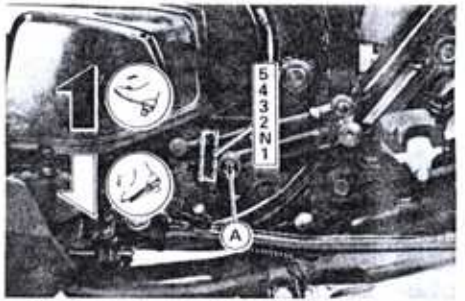
VORSICHT

Betätigen Sie den Anlasser nicht ununterbrochen länger als 5 Sekunden, da sich sonst der Anlasser überhitzt. Warten Sie zwischen jeder Betätigung des Anlassers 15 Sekunden, damit er abkühlen kann und die Batterie sich erholt.

- Klemmen Sie die Starthilfekabel ab, wenn der Motor angesprungen ist. Zuerst das Pluskabel (+) vom Motorrad abklemmen.

Anfahren

- Prüfen Sie, ob der Seitenständer eingeklappt ist.
- Ziehen Sie den Kupplungshebel.
- Den ersten Gang einlegen.
- Etwas Gas geben und die Kupplung sehr langsam kommen lassen.
- Wenn die Kupplung zu fassen beginnt, etwas mehr Gas geben; geben Sie nur soviel Gas, daß der Motor nicht ausgeht.



A. Schalthebel

Anmerkung: Das Motorrad ist mit einem Seitenständerschalter ausgerüstet. Die Schaltung ist so ausgelegt, daß bei ausgeklapptem Seitenständer der Motor stehenbleibt, wenn die Kupplung einrückt und einer der Gänge eingelegt ist.

Schalten

- Gas wegnehmen und gleichzeitig Kupplungshebel ziehen.
- Den nächsthöheren oder nächsttieferen Gang einlegen.

Anmerkung: Das Getriebe ist mit einer automatischen Leerlauffindung ausgerüstet. Wenn das Motorrad steht, kann das Getriebe aus dem ersten Gange nicht an der Leerlaufstellung vorbeigeschaltet werden. Wenn Sie die automatische Leerlauffindung benutzen wollen, müssen Sie in den ersten Gang herunterschalten und dann im Stand den Schalthebel hochziehen. Das Getriebe schaltet dann automatisch in den Leerlauf.

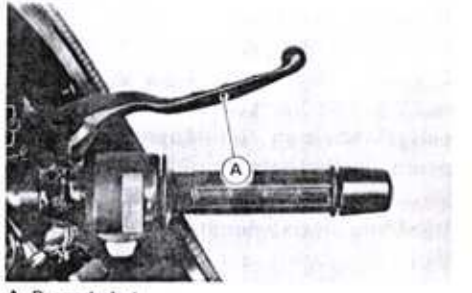
- Etwas Gas geben und gleichzeitig Kupplung kommen lassen.

ACHTUNG

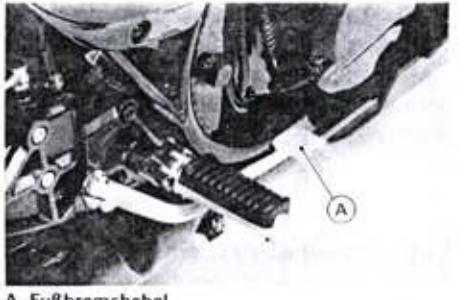
Achten Sie beim Herunterschalten darauf, daß die Motordrehzahl nicht übermäßig hochschnellt. Hierdurch können nicht nur Motorschäden entstehen, sondern das Hinterrad kann rutschen und dadurch einen Unfall verursachen. Herunterschalten immer bei Drehzahlen unter 5000 min^{-1}.

Bremsen

- Gasgriff völlig schließen und nicht auskuppeln (außer beim Schalten), damit das Motorrad auch durch den Motor abgebremst wird.
- Wenn Sie zum Stehen kommen, schalten Sie einen Gang nach dem anderen herunter bis der 1. Gang geschaltet ist.
- Beim Bremsen immer gleichzeitig beide Bremsen betätigen. Die Vorderradbremse sollte immer etwas stärker betätigt werden, als die Hinterradbremse. Um den Motor am Ausgehen zu hindern, müssen Sie vollkommen auskuppeln.
- Bremsen Sie niemals so stark, daß die Reifen rutschen. Beim Kurvenfahren am besten überhaupt nicht bremsen; wenn bremsen aber unvermeidlich ist, dann nur die Hinterradbremse betätigen.
- Lassen Sie bei einer Notbremsung Kupplung und Schaltung außer Acht und konzentrieren Sie sich darauf, die Bremsen so stark wie möglich zu betätigen, ohne zu Schleudern.



A. Bremshebel



A. Fußbremshebel

Anhalten

- Gasgriff schließen.

VORSICHT **Stellen Sie den Motor nach einer Vollgasfahrt nicht sofort ab. Lassen Sie den Motor einige Minuten im Leerlauf drehen, damit der Turbolader nicht durch Hitzestau, als Folge einer plötzlichen Unterbrechung der Ölzufuhr, beschädigt werden kann.**

- Leerlauf einlegen.
- Zündung ausschalten.
- Das Motorrad auf einer festen, ebenen Fläche auf den Seitenständer oder Mittelständer stellen.
- Lenkung blockieren.
- Benzinhahn schließen.

Anhalten bei Gefahr

Bei der Konstruktion und der Herstellung Ihrer Kawasaki haben wir alles getan, um Ihnen optimale Sicherheit und Bequemlichkeit zu bieten. Um in den vollen Genuß dieser Vorteile zu kommen ist es wichtig, daß Sie als Halter und Fahrer Ihr Motorrad vorschriftsmäßig pflegen und sich mit seiner Handhabung gründlich vertraut machen. Durch falsche Wartung und durch unzureichendes fahrerisches Können kann eine gefährliche Situation entstehen. Bei einem Anfänger kann es vorkommen, daß er vergißt, in welche Richtung der Gasgriff gedreht wird; er öffnet den Gasgriff voll, in der Annahme, ihn geschlossen zu haben; er gerät in Panik, wenn das Motorrad plötzlich beschleunigt, anstatt langsamer zu werden; er "erstarrt" und hält den Gasgriff voll geöffnet.

In einer gefährlichen Situation, beispielsweise bei einem Ausfall des Gasdrehgriffs, können Sie Ihr Motorrad anhalten, indem Sie auskuppeln und bremsen. Nach Einleitung dieses Bremsvorgangs, kann der Motor mit dem Zündunterbrecher ausgeschaltet werden. Wenn Sie den Zündunterbrecher betätigt haben, müssen Sie nach dem Anhalten auch das Zündschloß abschalten.

Parken

- In den Leerlauf schalten und die Zündung ausschalten.
- Das Motorrad auf einer festen, ebenen Fläche auf den Seitenständer oder Mittelständer stellen.

ACHTUNG **Parken Sie das Motorrad nicht auf einer weichen oder abschüssigen Fläche, da es sonst umfallen könnte.**

- Beim Parken in einer Garage oder in einem Gebäude ist darauf zu achten, Daß der Raum gut belüftet ist und daß das Motorrad nicht in der Nähe von offenen Flammen oder Funkenquellen steht; hierzu gehören auch Geräte mit einer Kontrollampe.

ACHTUNG **Benzin ist äußerst feuergefährlich und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein.**

- Als Diebstahlsicherung die Lenkung abschließen.

Anmerkung: Wenn Sie bei Nacht im Verkehr anhalten, können Sie die Schlußleuchte und das Standlicht aus Sicherheitsgründen eingeschaltet lassen; drehen Sie den Zündschlüssel auf P (Park).

Lassen Sie das Zündschloß nicht zulange in der P-Stellung, da sich sonst die Batterie entladen kann.

Tägliche Sicherheitskontrollen

Kontrollieren Sie jeden Tag, bevor Sie losfahren, die nachstehenden Punkte. Sie benötigen hierfür nur wenig Zeit und wenn Sie diese Kontrollen gewohnheitsmäßig machen, haben Sie mehr Sicherheit und Freude beim Fahren. Wenn Sie bei diesen Prüfungen Fehler feststellen, können Sie im Abschnitt Wartung und Einstellung nachschauen oder das Motorrad von Ihrem Händler in einen sicheren Zustand bringen lassen.

ACHTUNG **Nichtbeachtung dieser technischen Kontrollen kann zu ernsthaften Schäden oder schweren Unfällen führen.**

Benzin ..... Ausreichend Benzin im Tank, keine Undichtheit.

Motoröl ..... Ölstand zwischen den Markierungslinien.

Reifen ..... Luftdruck:

	Gewicht	Luftdruck im kalten Zustand	
		unter 210 km/h	über 210 km/h
vorne	—	196 kPa (2,00 kp/cm²)	221 kPa (2,25 kp/cm²)
hinten	bis zu 956 N (97,5 kg)	221 kPa (2,25 kp/cm²)	284 kPa (2,90 kp/cm²)
	956 – 1770 N (97,5 – 180 kg)	245 kPa (2,50 kp/cm²)	

Antriebskette ..... Durchhang 35-45 mm

Muttern, Schrauben,

Halterungen ..... Kontrollieren Sie die Lenkung und die Aufhängung, die Achsen und die Rahmenteile.

Lenkung ..... Kontrollieren Sie, ob die Lenkung sich frei bewegt, aber kein Spiel hat. Keine Behinderung durch Betätigungszüge.

Bremsen ..... Bremsklotzverschleiß: Bremsbelagdicke noch über 1 mm.
Es tritt keine Bremsflüssigkeit aus.

Anti-Dive System ..... Es tritt keine Bremsflüssigkeit aus.
Es tritt kein Gabelöl aus.

Gasdrehgriff ..... Gasgriffspiel 2-3 mm.

Kupplung ..... Kupplungshebelspiel 2-3 mm.
Kupplungshebel arbeitet einwandfrei.

Elektrik ..... Die gesamte Beleuchtung und das Siganlhorn funktionieren.

Zündunterbrecher ..... Schaltet Motor ab.

Seitenständer und

Mittelständer ..... Klappen unter Federdruck vollständig zurück. Rückholfeder weder lahm noch beschädigt.

Beachten Sie auch den Vorsichtshinweis "Tägliche Sicherheitskontrollen" am hinteren Kotflügel (oder an der Unterseite der Sitzbank).

Zusätzliche Überlegungen für das Fahren bei hohen Geschwindigkeiten

Bremsen: Das Wichtigste beim Fahren mit hohen Geschwindigkeiten ist die volle Funk-

tionsfähigkeit der Bremsen. Deshalb sollte man regelmäßig die Einstellung und die Funktionsfähigkeit prüfen.

Lenkung: Spiel in der Lenkung kann Ursache für unkontrollierbares Fahrwerksverhalten sein. Prüfen Sie vor Fahrtantritt, ob sich die Lenkung einwandfrei bewegen läßt, und ob kein Spiel in der Lenkung vorhanden ist.

Reifen: Hohe Geschwindigkeiten beanspruchen die Reifen und gute Reifen sind entscheidend für sicheres Fahren. Prüfen Sie vor Fahrtantritt die Beschaffenheit der Reifen und verwenden Sie den für hohe Fahrgeschwindigkeiten vorgeschriebenen Luftdruck. Prüfen Sie auch die Auswuchtung der Reifen.

Benzin: Vergewissern Sie sich, daß Sie ausreichend Benzin im Tank haben, denn der Verbrauch ist beim schnellen Fahren höher.

Motoröl: Um Beschädigungen zu vermeiden ist darauf zu achten, daß das Öl bis zu den oberen Markierungslinien steht.

Elektrik: Überzeugen Sie sich von der richtigen Funktion von Scheinwerfer, Schluß/Bremsleuchte, Blinkern, Signalhorn usw.

Verschiedenes: Vergewissern Sie sich, daß alle Schrauben und Muttern fest angezogen sind und daß sich die mit der Sicherheit in Verbindung stehenden Teile in gutem Zustand befinden.

ACHTUNG **Die Fahreigenschaften eines Motorrads sind bei hohen Geschwindigkeiten anders als beim Fahren auf normalen Straßen. Fahren Sie erst dann mit hohen Geschwindigkeiten, wenn Sie ausreichend Übung und Fahrpraxis haben.**

Die in diesem Abschnitt beschriebenen Wartungs- und Einstellungsarbeiten sind leicht auszuführen und müssen in Übereistimmung mit der Inspektionstabelle erledigt werden, damit das Motorrad in gutem Zustand bleibt. **Besonders bei einem neuen Motorrad ist die erste Inspektion außerordentlich wichtig und darf nicht vernachlässigt werden.**

Lassen Sie das Motorrad in Ihrer Kawasaki-Vertragswerkstatt prüfen, wenn Sie Zweifel hinsichtlich der Einstellung oder des Fahrverhaltens haben.

Beachten Sie, daß Kawasaki keine Verantwortung übernehmen kann, wenn Schäden infolge falscher Wartung oder unkorrekter Einstellungen durch den Besitzer entstehen.

Inspektionstabelle

Auszuführende Arbeiten \ Intervall	Was am Frühesten ansteht.	*Kilometerstand							
	Alle	800	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	S.S.
Ansaug-Unterdruck-Synchronisierung prüfen †		•	•	•	•	•	•	•	53
Leerlaufdrehzahl prüfen †		•	•	•	•	•	•	•	53
Gasspiel prüfen †		•	•	•	•	•	•	•	51
Zündkerzen reinigen und Elektrodenabstand prüfen †		•	•	•	•	•	•	•	48
K Ventilspiel prüfen †		•	•	•	•	•	•	•	47
Luftfilter reinigen			•		•		•		49
Luftfilter wechseln	5 Reinigungen			•		•		•	49
K Zylinderkopfmuttern-und Schrauben prüfen		•		•		•		•	—
Bremslichtschalter prüfen †		•	•	•	•	•	•	•	65
Bremsverschleiß prüfen †			•	•	•	•	•	•	62
Bremsflüssigkeitsstand prüfen †	Monate	•	•	•	•	•	•	•	63
K Bremsflüssigkeit wechseln	Jahre			•		•		•	62

Auszuführende Arbeiten \ Intervall	Was am Frühesten ansteht.	*Kilometerstand							
	Alle	800	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	S.S.
Kupplung einstellen		•	•	•	•	•	•	•	55
K Lenkspiel prüfen †			•	•	•	•	•	•	—
K Muttern, Schrauben und Befestigungen prüfen †		•		•		•		•	—
K Kraftstoffilter wechseln			•		•		•		—
Reifenverschleiß prüfen †			•	•	•	•	•	•	76
Motoröl wechseln	Jahre	•	•	•	•	•	•	•	44
Ölfilter wechseln		•		•		•		•	44
K Generalabschmierung durchführen			•	•	•	•	•	•	—
K Vorderradgabelöl wechseln				•		•		•	—
K Schwingarmdrehpunkt schmieren				•		•		•	—
K Radlager schmieren	2 Jahre					•			—
Antriebskettenverschleiß prüfen			•	•	•	•	•	•	61
K Tachometergetriebe prüfen–schmieren	2 Jahre					•			—
Ölsieb reinigen		•		•		•		•	—

Auszuführende Arbeiten \ Intervall	Was am Frühesten ansteht. ⬇ Alle	*Kilometerstand 600	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	S.S.
K Lenklagerung–schmieren	2 Jahre					•			—
K Bremszylinderkappe und Staubdichtung –Wechseln	2 Jahre								—
K Bremskolbendichtung und Staubdichtung –wechseln	2 Jahre								—
K Gummiteile des Anti-Dive-Systems wechseln	2 Jahre								—
K Kraftstoffschlauch wechseln (Hochdruckteil)	2 Jahre								—
K Bremsleitung wechseln (Schlauch u. Rohr)	4 Jahre								—
K Krafstoffschlauch (Niederdruckteil)	4 Jahre								—
Antriebskette schmieren	300 km								60
Antriebsketten-Durchhang prüfen –einstellen †	800 km								56

K : Diese Arbeiten sollten von einer Kawasaki-Vertragswerkstätte durchgeführt werden.

* : Bei höherem Kilometerstand sind die hier angeführten Wartungsintervalle zu wiederholen.

† : Diese Teile sind, wenn nötig, zu ersetzen, zu erneuern, einzustellen oder nachzuziehen.

Motoröl

Damit Motor, Getriebe und Kupplung sicher arbeiten können, ist das Motoröl stets auf den vorgeschriebenen Stand zu halten; Öl und Ölfilter sind entsprechend der Inspektionstabelle zu wechseln. und das Ölsieb ist zu reinigen. Im Öl sammeln sich nicht nur Schmutz oder Metallspäne, das Öl verliert auch seine Schmiereigenschaften, wenn es zulange im Gebrauch ist.

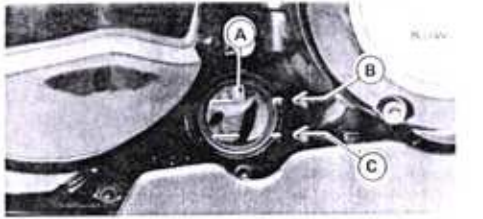
ACHTUNG **Bei zu wenig, gealtertem oder verschmutztem Motoröl erhöht sich der Verschleiß und der Motor oder das Getriebe können fressen, was wiederum zu Unfällen und Verletzungen führen kann.**

Ölstandskontrolle

- Kurz nach einem Ölwechsel den Motor anlassen und einige Minuten mit Leerlaufdrehzahl laufen lassen. Dadurch wird der Ölfilter gefüllt. Den Motor abstellen und dann einige Minuten warten, damit sich das Öl sammeln kann.

VORSICHT **Wenn der Motor hochgejagt wird, bevor das Öl verteilt ist, kann er fressen.**

- Nach Benutzung des Motorrads immer einige Minuten warten, damit sich das Öl sammeln kann.
- Den Ölstand durch das Sichtglas kontrollieren. Wenn das Motorrad waagerecht steht, muß des Öl zwischen den Linien neben dem Sichtglas stehen.



A. Ölstandsichtglas
B. Obere Markierungslinie
C. Untere Markierungslinie

- Bei zu hohem Ölstand das überflüssige Öl mit einer Handspritze oder einem anderen geeigneten Gerät absaugen.
- Bei unzureichendem Ölstand eine entsprechende Menge Öl durch den Einfüllstutzen nachfüllen. Öl der gleichen Sorte und der gleichen Marke wie bereits im Motor befindlich nachfüllen.

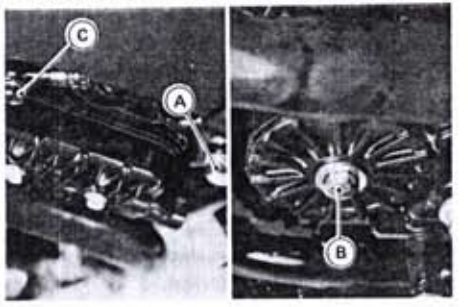
VORSICHT **Wenn der Ölstand extrem niedrig wird, oder die Ölzufuhr verstopft, oder in anderer Weise nicht funktioniert, blinkt die Öldruckwarnanzeige. Stellen Sie den Motor sofort ab und suchen Sie die Ursache.**



A. Öldruckwarnanzeige

Ölwechsel und/oder Austausch des Filters, Ölsiebreinigung

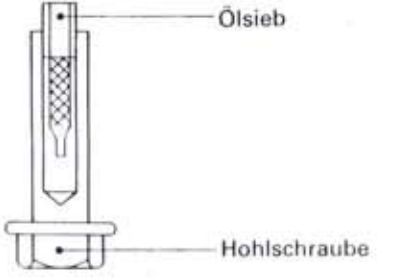
- Den Motor gründlich warmlaufen lassen und dann abstellen.
- Eine Ölwanne unter den Motor setzen.
- Die Ölablaßschraube herausdrehen.



A. Ölablaßschraube
B. Ölfilterbefestigungsschraube
C. Hohlschraube

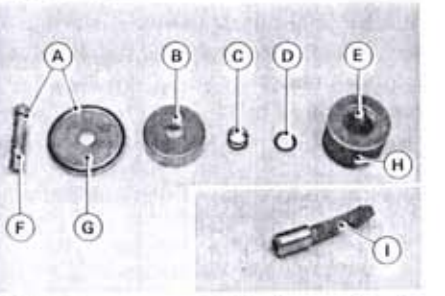
- Das Motorrad waagerecht zum Boden aufstellen und das Öl vollständig ablaufen lassen.

- Wenn der Ölfilter gewechselt und das Ölsieb gereinigt werden soll, die Ölfilterbefestigungsschraube entfernen, den Ölfilter herausnehmen und die Hohlschraube mit Ölsieb ausbauen.
- Das Ölsieb muß wie nachstehend gezeigt in die Hohlschraube eingebaut werden:



VORSICHT **Verkehrter Einbau des Ölsiebs kann den Ölstrom blockieren.**

- Das Ölfilterelement erneuern.



A. O-Ringe
B. Elementhalter
C. Feder
D. Unterlegscheibe
E. Tülle
F. Befestigungsschraube
G. Filterdeckel
H. Element
I. Ölsieb

Anmerkung: O-Ringe auf Beschädigung kontrollieren und erforderlichenfalls erneuern.
Beim Einbau des Ölfilters darauf achten, daß die O-Ringe eingesetzt sind.

- Etwas Motoröl auf die O-Ringe auf der Filterbefestgungsschraube auftragen, den Filterdeckel und das Gehäuse auf die Schraube setzen und die Feder mit der Unterlegscheibe aufschieben.
- Etwas Motoröl auf die Tülle beiderseits des Ölfilterelements auftragen, den Filter eindrehen, damit sich das Element an die richtige Stelle schiebt. Darauf achten, daß sich die Filtertüllen nicht verschieben.
- Den Ölfilter einbauen und die Befestigungsschraube mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.
- Das Ölsieb in einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt reinigen.
- Das Ölsieb und die Dichtungen einsetzen und die Hohlschraube mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.
- Nach dem vollständigen Ablaufen des Öls die Motorölablaßschraube mit Dichtung einsetzen. Das vorgeschriebene Anziehdrehmoment ist in der Tabelle angegeben.

Anmerkung: Die Dichtungen erneuern.

- Hochwertiges Motoröl gemäß untenstehender Tabelle bis zur oberen Markierungslinie einfüllen.
- Den Ölstand kontrollieren.

Anziehdrehmomente

Motorölablaß-schraube:	29 Nm(3,0 kpm)
Ölfilterbefestigungsschraube und Hohlschraube	20 Nm(2,0 kpm)

Motoröl

Sorte:	SE-Klasse
Viskosität:	SAE 10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50
Ölmenge:	3,0 Liter (wenn Filter nicht ausgebaut wird)
	3,5 Liter (wenn Filter ausgebaut wird)
Ölkühler und Schlauch	0,2 Liter

Ventilspiel

Durch Verschleiß am Ventil und am Ventilsitz vermindert sich das Ventilspiel, wodurch die Steuerzeiten verändert werden.

VORSICHT **Wenn das Ventilspiel nicht nachgestellt wird, bleiben die Ventile schließlich teilweise geöffnet. Dadurch verringert sich die Leistung, verbrennen die Ventile und Ventilsitze und es können schwere Motorschäden entstehen.**

Das Spiel der einzelnen Ventile ist entsprechend der Inspektionstabelle zu kontrollieren und erforderlichenfalls nachzustellen.

Kontrolle und Nachstellung sollten nur in einer Kawasaki-Vertragswerkstatt durchgeführt werden.

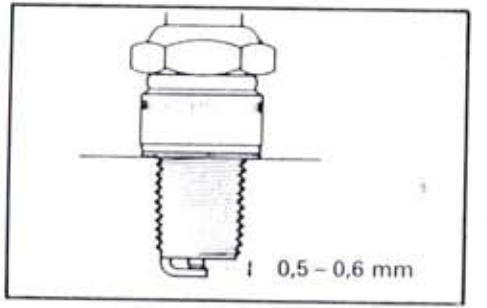
Zündkerzen

Die Standardzündkerze ist in der Tabelle angegeben. Die Zündkerzen sind entsprechend der Inspektionstabelle auszubauen, damit sie gereinigt, inspiziert und nachgestellt werden können.

Pflege

Wenn die Kerze verölt ist oder wenn sich Rußablagerungen gebildet haben, muß sie gereinigt werden, am besten in einem Sandstrahlgerät, und dann müssen alle Schleifmittelteilchen sauber abgewischt werden. Die Zündkerze kann auch mit einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt und einer Drahtbürste oder einem anderen geeigneten Werkzeug gesäubert werden. Messen Sie den Elektrodenabstand mit einer Fühllehre; wenn der Abstand nicht richtig ist, können sie ihn durch Biegen der Masseelektrode nachstellen. Wenn die Elektroden der Zündkerzen abgenutzt oder beschädigt sind, oder wenn die Isolierschicht einen Riß hat, muß die Zündkerze ausgewechselt werden. Verwenden Sie die Standardzündkerze.

Standard-Zündkerze	NGK BR9EV
Elektroden-abstand	0,5 – 0,6 mm
Anzieh-drehmoment	27 Nm (2,8 kpm)



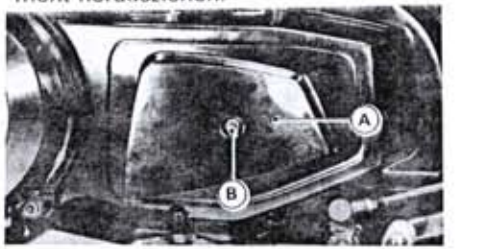
Luftfilter

Ein verstopfter Luftfilter behindert die Luftaufnahme des Motors und führt zu erhöhtem Benzinverbrauch und schlechter Motoroleistung; außerdem können die Zündkerzen leiden.

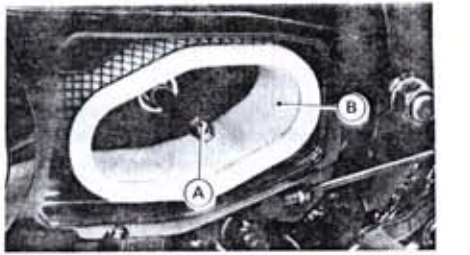
Das Luftfilterelement muß entsprechend der Inspektionstabelle in regelmäßigen Abständen gereinigt und erneuert werden. In staubigen Gebieten muß das Filterelement sogar noch häufiger gereinigt werden. Nach einer Fahrt im Regen und auf schmutzigen Straßen sollte das Element sofort gereinigt werden. Bei Beschädigungen muß es erneuert werden.

Ausbau des Filterelements

- Die Innensechskantschraube der Luftfiltergehäusekappe an der linken Motorseite entfernen und die Kappe abnehmen.
- Den Stehbolzen entfernen und das Element herausziehen.

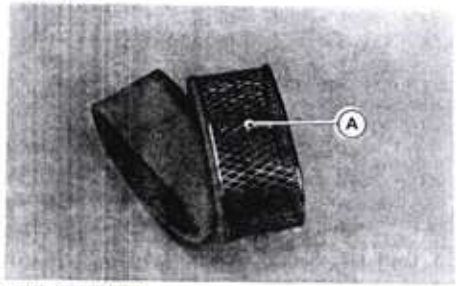


A. Luftfiltergehäusekappe
B. Innensechskantschraube



A. Stehbolzen B. Element

●Das Element aus dem Drahtrahmen lösen.



A. Drahtrahmen

●Einen sauberen, fusselfreien Lappen in das Luftfiltergehäuse stecken, damit kein Schmutz und keine anderen Fremdkörper eindringen können.

●Das Filterelement und die Schaumgummidichtung auf Beschädigungen kontrollieren. Wenn das Filterelement beschädigt ist, muß es erneuert werden.

ACHTUNG **Wenn Schmutz oder Staub in die Gasschieber gelangen, können sie klemmen, was möglicherweise zu einem Unfall führen kann.**

VORSICHT **Wenn Schmutz in den Motor gelangt, führt dies zu übermäßigen Verschleiß und möglicherweise zu Motorschäden.**

Anmerkung: Der Einbau des Filterelements erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau.

Wenn die Dichtung beschädigt ist, muß sie erneuert werden.

Reinigen des Filterelements

●Das Filterelement in einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt reinigen.

●Das Filterelement mit Druckluft trocknen oder ausdrücken.

●Nach dem Reinigen das Filterelement mit Motoröl SE-Klasse SAE 30 sättigen und überschüssiges Öl ausquetschen. Dann das Element in einen trockenen Lappen einwickeln und so trocken wie möglich ausdrücken. Es ist darauf zu achten, daß das Element nicht einreißt.

ACHTUNG **Das Element an einem gut belüfteten Platz reinigen und darauf achten, daß in der näheren Umgebung kein offenes Feuer und keine Funkenquelle vorhanden ist; hierzu gehören auch Geräte mit Kontrollampen. Verwenden Sie für das Reinigen des Filterelements kein Benzin und kein Lösemittel mit einem niedrigen Flammpunkt. Dies könnte zu einem Feuer oder zu einer Explosion führen.**

Gasdrehgriff

Mit dem Gasdrehgriff werden die Gasschieber gesteuert. Falls der Gasdrehgriff infolge von Dehnung des Gaszugs oder falscher Einstellung zu viel Spiel hat, sprechen die Gasschieber, insbesondere bei niedriger Drehzahl, verzögert an. Außerdem kann es vorkommen, daß sich die Gasschieber bei Vollgas nicht vollständig öffnen. Wenn andererseits der Gasdrehgriff kein Spiel hat, ist der Gasschieber schlecht zu steuern und die Leerlaufdrehzahl wird falsch. Das Spiel im Gasdrehgriff ist deshalb entsprechend der Inspektionstabelle in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren und erforderlichenfalls nachzustellen.

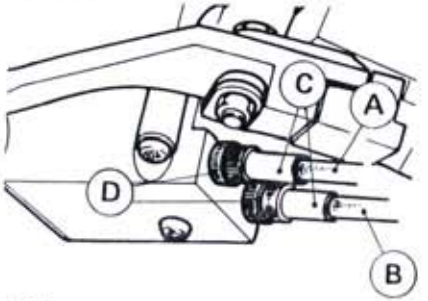
Inspektion

●Kontrollieren, ob im Gasgriff ein Spiel von 2–3 mm vorhanden ist, wenn der Griff leicht vor- und rückwärts gedreht wird.

●Wenn das Spiel nicht stimmt, muß es eingestellt werden.

Einstellung

●Die Kontermuttern lösen und beide Gaszugeinstellmuttern an den oberen Enden der Gaszüge ganz eindrehen, um dem Gasdrehgriff reichlich Spiel zu geben.

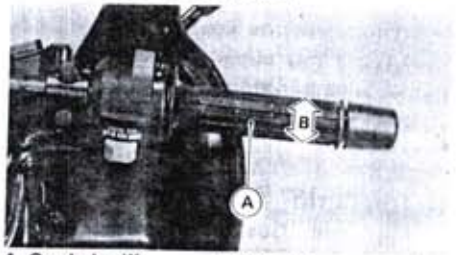


A. Gaszug
B. Gegenzug
C. Einstellmuttern
D. Kontermuttern

●Die Einstellmutter am Gegenzug solange herausdrehen, bis bei vollständig geschlossenem Gasdrehgriff kein Spiel vorhanden ist und die Kontermutter festziehen.

●Mit der Einstellmutter am Gaszug ein Gasgriffspiel von 2 – 3 mm einstellen und die Kontermutter festziehen.

Anmerkung: Wenn sich die Gaszüge nicht mit den Einstellmuttern an den oberen Enden der Züge einstellen lassen, suchen Sie für diese Arbeiten eine Kawasaki-Vertragswerkstatt auf.



A. Gasdrehgriff
B. 2 – 3 mm

Ansaug-Unterdruck Synchronisation

Die Ansaug-Unterdrucksynchronisation muß im Einklang mit der Inspektionstabelle periodisch von einer autorisierten Kawasaki-Vertragswerkstätte überprüft und eingestellt werden.

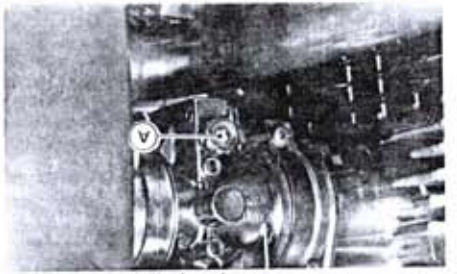
Leerlaufdrehzahl

Die Einstellung der Leerlaufdrehzahl soll nach der Inspektionstabelle periodisch, oder bei Abweichungen und Störungen vorgenommen werden.

Einstellung

●Den Motor starten und gründlich warmlaufen lassen.

●Die Leerlaufdrehzahl an der Leerlaufeinstellschraube auf 1 000 bis 1 100 min^{-1} einstellen.



A. Leerlaufeinstellschraube

- Den Gasdrehgriff einige Male öffnen und schließen, um zu kontrollieren, ob sich die Leerlaufdrehzahl nicht ändert. Erforderlichenfalls nochmals eine Nachstellung vornehmen.
- Bei mit Leerlaufdrehzahl laufendem Motor den Lenker nach beiden Seiten schwenken. Wenn sich dabei die Leerlaufdrehzahl verändert, ist der Gaszung falsch eingestellt, falsch verlegt oder beschädigt. Achten Sie darauf, daß solche Fehler abgestellt werden, bevor Sie das Motorrad fahren.

ACHTUNG **Wenn der Gaszug beschädigt ist, kann das Fahren gefährlich werden.**

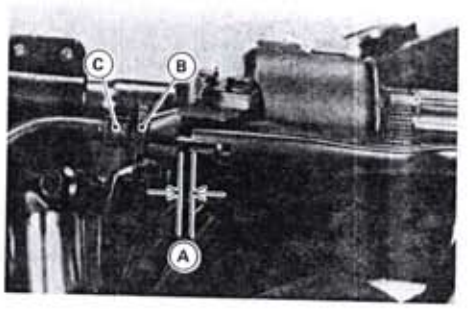
Kupplung

Da die Kupplungsscheiben verschleißen und der Kupplungszug sich bei längerer Verwendung dehnt, muß die Kupplung entsprechend der Inspektionstabelle nachgestellt werden.

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

Inspektion

- Kontrollieren, ob der Kupplungsgriff, wie in der Abbildung gezeigt ein Spiel von 2–3 mm hat.



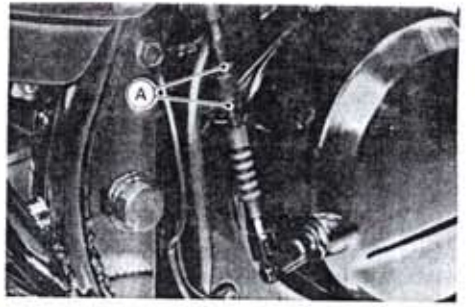
A. 2–3 mm
B. Kontermutter C. Einsteller

Wenn das nicht der Fall ist, das Kupplungsspiel wie folgt einstellen.

Einstellung

- Die Kontermutter lösen.
- Die Kupplungszugeinstellmutter so drehen, daß der Kupplungsgriff ein Spiel von 2 – 3 mm hat.

ACHTUNG **Achten Sie darauf, daß das obere Ende des Kupplungszugs vollständig in der Verschraubung sitzt; wenn es sich erst später in die richtige Position schiebt, kann der Zug soviel Spiel bekommen, daß die Kupplung nicht mehr ausrückt. Dadurch wird das Fahren gefährlich.**



A. Befestigungsmuttern

- Die Kontermutter festziehen.
- Wenn diese Einstellung nicht vorgenommen werden kann, die Befestigungsmuttern am unteren Ende des Kupplungszuges verwenden.

Anmerkung: Starten Sie nach der Einstellung den Motor und kontrollieren Sie, ob die Kupplung nicht schleift und einwandfrei auskuppelt.

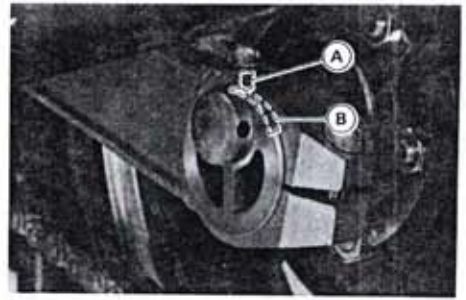
Antriebskette

Aus Sicherheitsgründen und um übermäßigen Verschleiß zu verhindern, muß die Antriebskette entsprechend der Inspektionstabelle kontrolliert, nachgespannt und geschmiert werden. Wenn die Kette stark abgenutzt oder falsch gespannt ist - entweder zu locker oder zu stramm - könnte es passieren, daß die Kette abspringt oder reißt

ACHTUNG **Wenn die Kette reißt oder abspringt, kann sie sich mit dem Motorritzel verwickeln oder das Hinterrad blockieren; dies kann zu schweren Schäden am Motorrad führen und das Fahrzeug läßt sich nicht mehr beherrschen.**

Inspektion des Kettendurchhangs

- Das Motorrad auf den Mittelständer stellen.
- Überprüfen Sie, ob das Rad vorschriftsmäßig ausgerichtet ist. Die Kerbe auf der linken und der rechten Seite des Schwingarmes muß sich mit den gleichen Markierungen auf den Kettenspannern decken. Wenn das nicht der Fall ist, müssen Sie das Rad, wie später beschrieben, ausrichten.

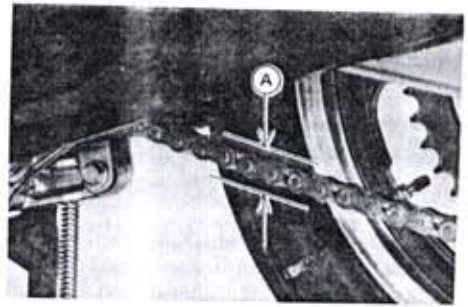


A. Kerbe am Schwingarm B. Markierungen

Anmerkung: Die Ausrichtung des Rads kann auch mit einem Lineal oder einem Faden kontrolliert werden.

ACHTUNG **Bei falsch ausgerichtetem Rad erhöht sich der Verschleiß und es können Fahrwerkunsicherheiten auftreten.**

- Das Hinterrad drehen, um die Stellung zu finden, an der die Kette am stärksten gespannt ist und die vertikale Bewegung in der Mitte zwischen den Kettenrädern messen.



A. 35 bis 45 mm

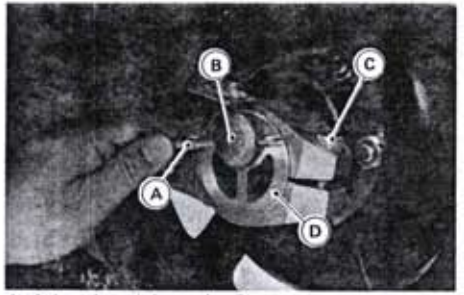
- Wenn die Kette zu stark oder zu locker gespannt ist, muß sie so nachgestellt werden, daß der Kettendurchhang innerhalb des Normalwertes liegt.

Durchhang der Antriebskette

Normal	35–40 mm
Zu stramm oder zu locker	weniger als 35 mm mehr als 45 mm

Einstellen des Kettendurchhanges

- Die Schrauben der linken und rechten Kettenspannerzange lockern.
- Einen Schraubenzieher in das Loch des Hinterachskopfes stecken und durch Vor-bzw. Rückwärtsdrehen den erforderlichen Kettendurchhang herstellen.
- Die Schrauben der Kettenspannerzangen mit dem erforderlichen Drehmoment anziehen.



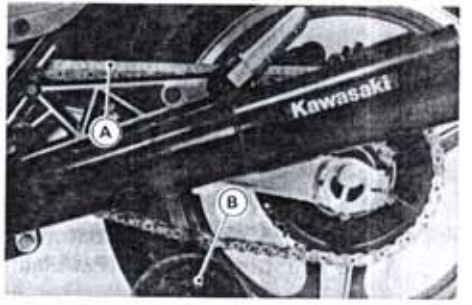
A. Schraubenzieher oder Dorn
B. Hinterachskopf
C. Kettenspannerzangenschraube
D. Kettenspann-Exzenter

ACHTUNG **Wenn die Zangenschrauben nicht sicher festgezogen sind, wird die Fahrsicherheit beeinträchtigt.**

- Das Rad durchdrehen, den Durchhang der Kette nochmals am strammsten Punkt messen und erforderlichenfalls nachspannen.
- Die Hinterradbremse ausprobieren

Gewichts von 98 N (10 kg) stramm ziehen.

- Die Länge der Kette über 20 Glieder hinweg messen, von der Mitte des ersten Stifts bis zur Mitte des 21. Stifts. Da sich die Kette ungleichmäßig abnutzen kann, sind mehrere Messungen durchzuführen.
- Wenn die Kette die in der Tabelle angegebenen Maße überschreitet, muß sie ausgewechselt werden.



A. Messen **B. Gewicht**

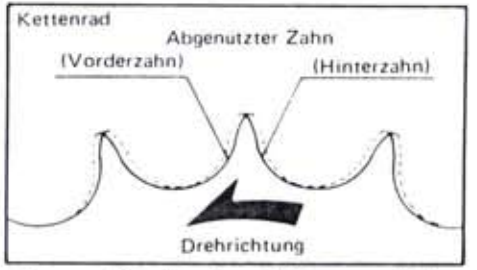
Länge der Antriebskette über 20 Glieder

Grenzwert: 389 mm

ACHTUNG **Verwenden Sie aus Sicherheitsgründen nur die Standardkette. Es ist eine endlose Kette, die für den Einbau nicht zerschnitten werden sollte; lassen Sie die Kette in einer Kawasaki-Vertragswerkstatt einbauen.**

- Das Rad durchdrehen und die Antriebskette auf beschädigte Rollen, lockere Nietbolzen und Laschen kontrollieren.
- Ebenfalls die Kettenräder auf ungleichmäßig oder zu stark abgenutzte und beschädigte Zähne kontrollieren.

Anmerkung: Der Kettenradverschleiß ist in der Abbildung übertrieben dargestellt. Die Grenzwerte für den Verschleiß finden Sie im Werkstatthandbuch.

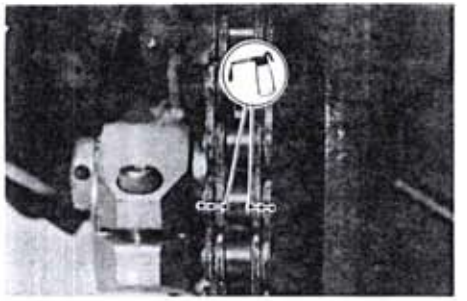


●Lassen Sie die Antriebskette und/oder Kettenräder in einer Kawasaki-Vertragswerkstatt auswechseln, wenn sie Unregelmäßigkeiten aufweisen.

Schmierung

Auch nach einer Fahrt durch Regen oder auf nassen Straßen, sowie stets dann, wenn die Kette trocken zu sein scheint, ist eine Schmierung erforderlich. Ein schweres Öl, beispielsweise SAE90 ist einem dünneren Öl vorzuziehen, da es länger auf der Kette haftet und besser schmiert.

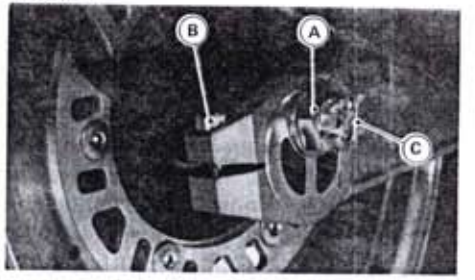
●Das Öl seitlich auf die Rollen auftragen, so daß es bis zu den Rollen und Hülsen durchdringt. Überflüssiges Öl abwischen.



●Wenn die Kette besonders trocken ist, muß sie mit Dieselöl oder Petroleum gereinigt werden und dann, wie oben beschrieben, geschmiert werden.

Ausrichten des Rades

●Den Sicherungssplint der Achsmutter herausziehen.
●Die Achsmutter lösen.
●Die Schraube der linken oder rechten Kettenspannerzange lockern und den Kettenspann-Exzenter drehen, bis sich die gleichen Markierungen an beiden Seiten mit der Kerbe am Schwingarm decken.



A. Achsmutter
B. Kettenspannerzangenschraube
C. Sicherungssplint

●Die Schraube der Kettenspannerzange und die Achsmutter wieder mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.
●Einen neuen Sicherungssplint durch Mutter und Achse führen und die Enden aufbiegen.

ACHTUNG **Wenn die Achsmutter und die Schraube der Kettenspannerzange nicht sicher festgezogen ist, wird Fahrsicherheit nicht mehr gegeben.**

Anziehdrehmomente

Achsmutter	93 Nm (9,5 kpm)
Kettenspannerzangenschraube	32 Nm (3,3 kpm)

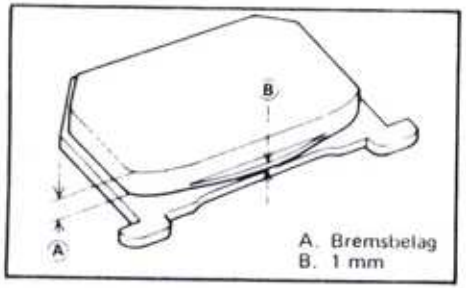
Kettenverschleiß

●Die Kette entweder mit den Kettenspannern oder durch Anhängen eines

Bremsen

Bremsverschleiß

Die Bremsen entsprechend der Inspektionstabelle auf Verschleiß kontrollieren. Wenn in einem Bremssattel der Vorderrad-und Hinterrad-Scheibenbremse die Dicke eines Bremsklotzes geringer als 1 mm ist, sind beide Bremsklötze in dem jeweiligen Bremssattel als Satz auszuwechseln. Das Auswechseln der Bremsklötze sollte in einer Kawasaki–Vertragswerkstatt erfolgen.



Bremsflüssigkeit

Entsprechend der Inspektionstabelle muß der Bremsflüssigkeitsstand in den Behälten geprüft und die Bremsflüssigkeit gewechselt werden. Ferner sollte die Bremsflüssigkeit geweschselt werden, wenn sie mit Staub oder Wasser verschmutzt wird.

Qualität der Bremsflüssigkeit:

In der nachsteheden Tabelle sind die empfohlenen Bremsflüssigkeiten aufgeführt. Wenn keine der empfohlenen Bremsflüssigkeiten verfügbar ist, sollten Sie nur eine besondere Hochleistungsbremsflüssigkeit aus einem Behälter verwenden, der mit D.O.T.3 gekennzeichnet ist.

Atlas Extra Heavy Duty
Shell Super Heavy Duty
Texaco Super Heavy Duty
Wagner Lockheed Heavy Duty
Castrol Girling-Universal
Castrol GT (LMA)
Castrol Disc Brake Fluid

VORSICHT

○Bremsflüssigkeit nicht auf lackierte Flächen verschütten.

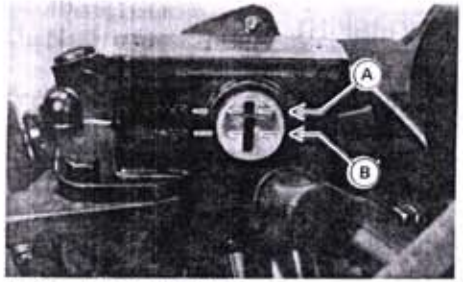
○Verwenden Sie keine Bremsflüssigkeit aus einem unverschlossenen Behälter oder wenn der Behälter für längere Zeit unverschlossen war.

○Prüfen Sie, ob an den Armaturen Bremsflüssigkeit austritt.

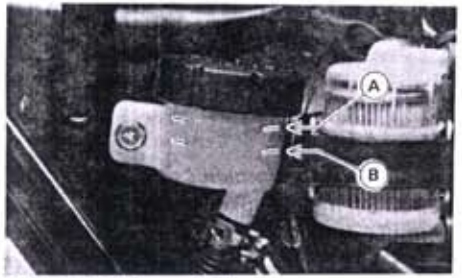
○Den Bremsschlauch auf Beschädigung prüfen.

Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstands

●Der Bremsflüssigkeitsstand im Behälter muß zwischen oberer und unterer Markierungslinie gehalten werden. (Behälter waagerecht gehalten).



A. Obere Markierungslinie
B. Untere Markierungslinie



A. Obere Markierungslinie
B. Untere Markierungslinie

- Den Behälter bis zur oberen Markierungslinie füllen.

ACHTUNG **Keine verschiedenen Bremsflüssigkeiten mischen. Soll Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden und es ist nicht festzustellen, welche Bremsflüssigkeit sich im Behälter befindet, so muß die gesamte Bremsflüssigkeit im Bremssystem gewechselt werden.**

Bremsflüssigkeitswechsel

Lassen Sie die Bremsflüssigkeit in einer Kawasaki–Vertragswerkstatt wechseln.

Vorderrad- und Hinterradbremsen:

Der Verschleiß der Bremsscheiben und Bremsklötze wird automatisch ausgeglichen und hat keine Wirkung auf die Funktion des Bremshebels oder des Fußbremshebels. An beiden Bremsen brauchen deshalb keine Teile nachgestellt zu werden.

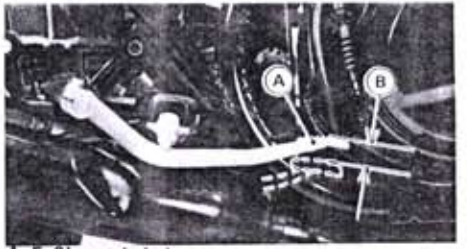
ACHTUNG **Wenn Bremshebel oder Fußbremshebel bei der Betätigung der Bremse ein weiches Gefühl vermitteln, kann Luft in die Bremsleitung gelangt sein oder die Bremse kann defekt sein. Da das Fahren unter diesen Umständen gefährlich ist, müssen Sie die Bremse sofort in einer Kawasaki–Vertragswerkstatt kontrollieren lassen.**

Bremslichtschalter

Das Bremslicht leuchtet auf, wenn die Vorderrad- oder Hinterradbremse betätigt wird. Der Vorderrad-Bremslichtschalter braucht nicht nachgestellt zu werden; der Hinterrad-Bremslichtschalter ist jedoch entsprechend der Inspektionstabelle nachzustellen.

Inspektion

- Zündung einschalten.
- Das Bremslicht muß aufleuchten, wenn die Vorderrad-Bremse betätigt wird.
- Wenn dies nicht der Fall ist, müssen Sie den Bremslichtschalter in einer Kawasaki–Vertragswerkstatt kontrollieren lassen.
- Für die Überprüfung des Hinterrad-Bremslichtschalters den Fußbremshebel niedertreten. Nach einem Fußbremshebelweg von etwa 15 mm muß das Bremslicht aufleuchten.



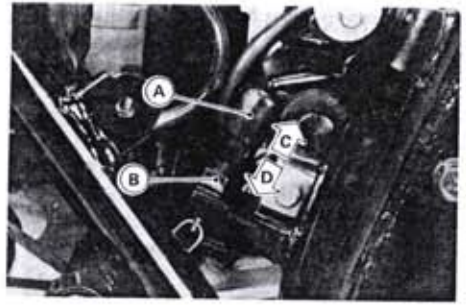
A. Fußbremshebel
B. 15 mm

●Wenn dies nicht der Fall ist, muß der Hinterrad-Bremslichtschalter nachgestellt werden.

Nachstellung

●Für die Einstellung des Bremslichtschalters den Schalter nach oben oder nach unten bewegen. Dies geschieht durch Drehen der Einstellmutter.

VORSICHT **Damit die elektrischen Kontakte im Schalter nicht beschädigt werden, darf das Schaltergehäuse bei Einstellung nicht verdreht werden.**



A. Hinterrad-Bremslichtschalter
B. Einstellmutter
C. Schaltet früher
D. Schaltet später

Vorderradgabel

Die vorderen Gabelbeine sind bei diesem Modell mit Druckluft gefüllt, um einen optimale Federung zu erreichen. Diese Gabelausführung ist besonders wirksam, wenn die Gabel fast vollständig zusammengedrückt ist. Diese Ausführung hat den Vorteil, daß der Luftdruck innerhalb des nutzbaren Bereiches veränderbar ist und unterschiedlichen Fahrbedingungen angepaßt werden kann. Niedrigerer Luftdruck ist für bequemes Fahren; der Luftdruck sollte aber für Fahren mit hoher Geschwindigkeit oder für Fahrten auf schlechten Straßen erhöht werden.

Überprüfung des Luftdrucks

●Das Motorrad auf den Mittelständer stellen.

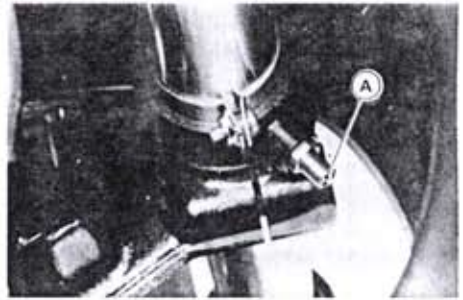
●Das Vorderrad mit einem Heber vom Boden abheben.

●Die Ventilkappe oben am rechten Gabelbein abnehmen.

●Den Luftdruck mit einem Druckmeßgerät messen.

Luftdruck

Standard-druck	49 kPa (0,5 kp/cm²)
nutzbarer Bereich	39 – 59 kPa (0,4 – 0,6 kp/cm²)



A.. Ventil

Anmerkung: ○Den Luftdruck messen, wenn die Vorderradgabel kalt ist (Zimmertemperatur).
○Stellen Sie das Motorrad nicht auf den Seitenständer, wenn Sie den Luftdruck messen.
●Keine Reifendruckmeßgeräte zur Druckprüfung verwenden. Sie zeigen nicht den richtigen Druck an, da Luft austritt, wenn das Meßgerät auf das Ventil aufgesetzt wird.
●Mit einer Pumpe Luft durch das Ventil einpumpen, um den Druck anzuheben oder einzustellen.

Anmerkung: Es kann eine normale Luftpumpe verwendet werden.

VORSICHT **Luft nur langsam einpumpen, damit der Luftdruck nicht schnell ansteigt. Bei einem Luftdruck über 245 kPa (2,5 kp/cm²) kann die Öldichtung beschädigt werden.**

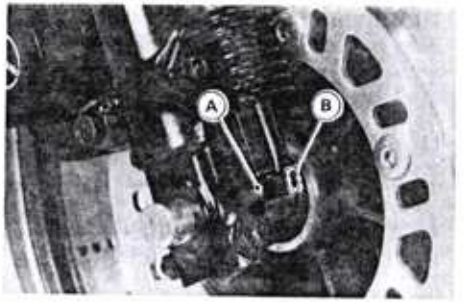
ACHTUNG **○Achten Sie darauf, daß der Luftdruck innerhalb des nutzbaren Bereiches liegt. Zu hoher oder zu niedriger Luftdruck ergibt gefährliche Fahrbedingungen.**
○Es darf nur Luft oder Stickstoffgas verwendet werden. Keinen Sauerstoff und keine explosiven Gase einpumpen.
○Die Vorderradgabel nicht mit Flammen in Berührung bringen.

Anti-Dive-Einstellung

Der Anti-Dive-Einsteller an beiden Gabelbeinen ist dreifach verstellbar, so daß das Anti-Dive-System verschiedenen Straßen-und Lastverhältnissen angepaßt werden kann.

●Drehen Sie den Anti-Dive-Einsteller auf die gewünschte Positions nummer an der Vorderseite, bis Sie ein Klicken verspüren
●Achten Sie darauf, daß beide Einsteller in der gleichen Stellung stehen.

VORSICHT **Wenn die beiden Einsteller nicht in der gleichen Position stehen, wird das Fahrverhalten und die Handhabung des Fahrzeuges beeinträchtigt und das Fahren gefährlich.**



A. Anti-Dive-Einsteller
B. Positionsnummer

Anti-Dive-Einstellung

Position	1	2	3
Anti-Dive	schwach	mittel	stark

Hinterrad-Stoßdämpfer

Der Hinterrad-Stoßdämpfer kann durch Veränderung des Luftdrucks und der Dämpfungskraft unterschiedlichen Fahr- und Lastverhältnissen angepaßt werden.

Machen Sie sich jedoch mit dem folgenden Verfahren vertraut, bevor Sie Einstellungsarbeiten ausführen.

Luftdruck

Der Luftdruck in dem Hinterrad-Stoßdämpfer kann unterschiedlichen Straßen- und Lastverhältnissen angepaßt werden.

In der folgenden Tabelle ist ein Beispiel für die Einstellung des Luftdrucks angegeben. Passen Sie den Luftdruck erforderlichenfalls den unterschiedlichen Straßen- und Lastverhältnissen an, damit ein optimales Fahrverhalten erreicht wird. Der Standarddruck ist für einen durchschnittlichen Fahrer mit einem Körpergewicht von 68 kg ohne Zubehör 49 kPa (0,5 kp/cm²). Je schwerer die Gesamtbelastung ist, um so höher sollte der Luftdruck eingestellt werden.

Einstellung des Luftdrucks

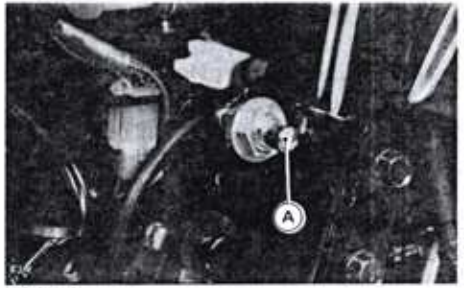
Luftdruck kPa(kp/cm²)	Einstellung	Last	Straßenzustand
49 (0,5) ↕ 294 (3,0)	weich ↕ hart	leicht ↕ schwer	gut ↕ schlecht

Einstellen des Luftdrucks:

Anmerkung: Den Luftdruck prüfen und einstellen, wenn die Hinterrad-Stoßdämpfer kalt sind (Zimmertemperatur).

- Das Motorrad auf den Mittelständer stellen, damit das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.
- Die Schrauben der rechten Seitenabdeckung entfernen, den Deckel nach unten ziehen und abnehmen. Die Ventilkappe abnehmen.
- Den Luftdruck mit dem zum Normalwerkzeug gehörenden Druckmesser kontrollieren.

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.



A. Ventil

- Zur Verringerung des Luftdrucks kurz auf den Ventileinsatz drücken. Zur Erhöhung des Luftdrucks mit einer Luftpumpe Luft durch das Ventil einpumpen. Den Luftdruck auf den in der Tabelle angegebenen Bereich einstellen und den jeweiligen Fahrbedingungen anpassen.

VORSICHT **Luft nur langsam einpumpen, damit der Luftdruck nicht schnell ansteigt. Bei einem Luftdruck von über 490 kPa (5,0 kg/cm²) kann die Öldichtung beschädigt werden.**

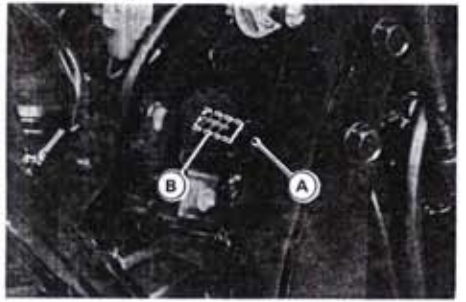
ACHTUNG **Achten Sie darauf, daß der Luftdruck innerhalb des vorgeschriebenen Bereiches liegt. Zu hoher oder zu niedriger Luftdruck ergibt gefährliche Fahrbedingungen.**

Es darf nur Luft- oder Stickstoffgas verwendet werden. Keinen Sauerstoff

und keine explosiven Gase einpumpen.
Die Hinterrad-Stoßdämpfer nicht mit Flammen in Berührung bringen.

Dämpfungskraft

Die Dämpfer sind vierfach verstellbar und können unterschiedlichen Straßen- und Lastverhältnissen angepaßt werden. Die Zahlen an dem Einsteller entsprechen der Stellung des Dämpfers.



A. Einstellstab
B. Positionsnummer

Position 1 – Einstellstab ganz eingeschoben
Position 2 – Die erste Einraststufe beim Herausziehen
Position 3 – Die zweite Einraststufe beim Herausziehen
Position 4 – Einstellstab ganz herausgezogen

In der folgenden Tabelle ist ein Beispiel für die Einstellung der Dämpfungskraft angegeben. Passen Sie die Dämpfungskraft erforderlichenfalls unterschiedlichen Straßen- und Lastverhältnissen an, damit ein optimales Fahrverhalten erreicht wird. Für normales Fahren kann die Einstellung weich bleiben. Für hohe Geschwindigkeiten und beim Fahren mit Beifahrer sollte die Einstellung härter werden. Berücksichtigen Sie bei der Einstellung die folgende Tabelle, wenn sich die Dämpfungskraft zu weich oder zu stramm anfühlt.

Dämpfungseinsteller

Stellung des Dämpfers	Dämpfungskraft	Einstellung	Last	Straßenzustand	Geschwindigkeit
1	härter	weich	leicht	gut	niedrig
2	↓	↑	↑	↑	↑
3	↓	↓	↓	↓	↓
4		hart	schwer	schlecht	schnell

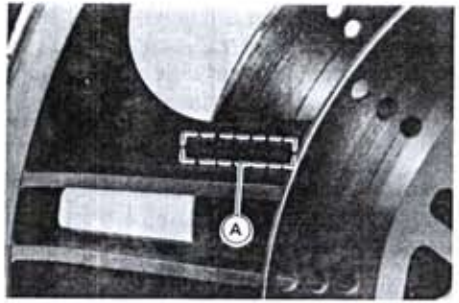
Die Normaleinstellung für einen Fahrer mit 68 kg Körpergewicht, ohne Beifahrer und zusätzlicher Ladung ist, bei normalen Fahrverhältnissen die Position 2.

Einstellung der Dämpfungskraft:

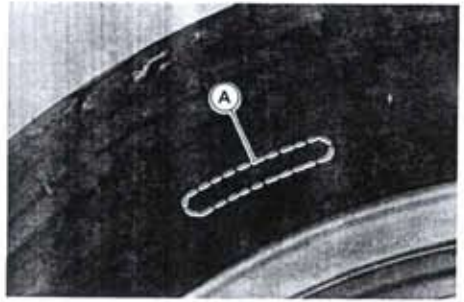
- Unter Beachtung der gegebenen Anweisungen, den Einstellstab durch Ziehen oder Drücken in die gewünschte Positionsnummer bringen.

Räder

Dieses Motorrad ist mit schlauchlosen Reifen ausgerüstet. Die Bezeichnung TUBELESS auf der Seitenwand des Reifens und auf der Felge gibt an, daß er für Verwendung ohne Schlauch vorgesehen ist.



A.TUBELESS-Markierung



A.TUBELESS-Markierung

Anstelle eines Schlauches dichten die Reifenwülste unmittelbar am Felgenrand.

ACHTUNG

Bei diesem Motorrad sind Reifen, Felgen und Luftventile ausschließlich für schlauchlose Reifen ausgelegt, die empfohlenen Standardreifen, Felgen und Ventile müssen als Ersatz verwendet werden.

○Auf Felgen, die für schlauchlose Reifen vorgesehen sind, dürfen keine normalen Reifen aufgezogen werden. Die Reifenwülste sitzen dann nicht vorschriftsmäßig auf der Felge und die Luft kann entweichen.

○In einem schlauchlosen Reifen darf kein Schlauch verwendet werden. Unzulässige Überhitzung wäre die Folge, was wiederum zu Reifenpannen führt.

Reifen:

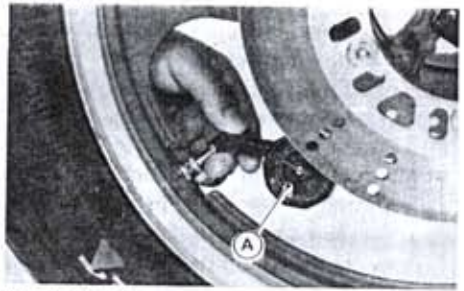
Nutzlast und Reifendruck

Falscher Reifendruck oder Überschreitung der für Ihre Reifen zulässigen Belastungen beeinträchtigen die Manövrierfähigkeit und Leistung Ihres Motorrads und es kann zu unvorhergesehenen Reaktionen kommen. Das maximale Zusatzgewicht ist 1770 N (180 kg) kg, einschließlich Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör.

●Prüfen Sie den Reifendruck mit einem zuverlässigen Druckmesser.

Anmerkungen: ○Messen Sie den Reifendruck, wenn der Reifen kalt ist (d.h. wenn mit dem Motorrad in den letzten drei Stunden nicht mehr als 1,5 km gefahren wurde).

○Der Reifendruck wird von Temperatur- und Höhenunterschieden beeinflußt; deshalb sollte der Reifendruck überprüft und reguliert werden, wenn Sie in Gegenden mit großen Temperaturschwankungen oder Höhenunterschieden fahren.



A.Reifendruckmesser

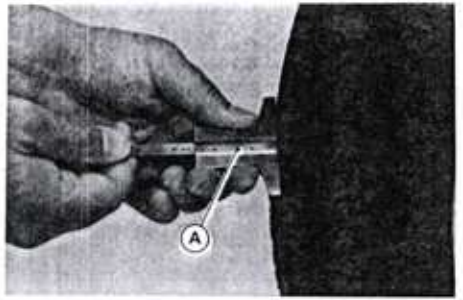
Reifendruck

	Gewicht	Luftdruck im kalten Zustand	
		unter 210 km/h	über 210 km/h
vorne	—	196 kPa (2,00 kp/cm²)	221 kPa (2,25 kp/cm²)
hinten	bis zu 956 N (97,5 kg)	221 kPa (2,25 kp/cm²)	284 kPa (2,90 kp/cm²)
	956–1770 N (97,5–180 kg)	245 kPa (2,50 kp/cm²)	

Verschleiß und Beschädigung der Reifen

Je weiter die Reifen abgefahren werden, desto empfindlicher sind sie und desto leichter können sie platzen. Es steht fest, das 90% aller Reifenschäden während der letzten 10% der Reifenlebensdauer auftreten. Es ist deshalb falsche Sparsamkeit und gefährlich, Reifen solange zu fahren, bis sie kein Profil mehr haben.

- Entsprechend der Inspektionstabelle ist die Profiltiefe mit einer Profiltiefenlehre zu messen,der Reifen auszuwechseln, wenn die Profiltiefe den zulässigen Wert unterschreitet.



A. Reifenprofiltiefenlehre

Mindestprofiltiefe

vorne	———	1 mm
hinten	unter 130 kmh	2 mm
	über 130 kmh	3 mm

- Den Reifen einer Sichtprüfung auf Risse und Schnitte unterziehen und bei größeren Beschädigungen auswechseln. Beulen oder ähnliches zeigen Schäden im Reifeninneren an. Der betreffende Reifen muß dann ausgewechselt werden.
- Eingeklemmte Steine oder andere Gegenstände aus dem Reifenprofil entfernen.

Anmerkung: Lassen Sie die Reifenauswuchtung überprüfen, wenn ein neuer Reifen aufgezogen wird.

ACHTUNG

- **Um Fahrsicherheit und Fahreigenschaften zu erhalten, dürfen nur auf den normalen Reifendruck aufgepumpte Standardreifen aufgezogen werden.**
- **Durch Reparaturen können beschädigte Reifen nicht mehr ihre ursprüngliche Leistung erreichen. Fahren Sie nach einer Reparatur für die Dauer von 24 Stunden nicht schneller als 100 km/h und überschreiten Sie nachher nie 180 km/h. Tauschen Sie den reparierten Reifen schnellstens aus.**

Standardreifen

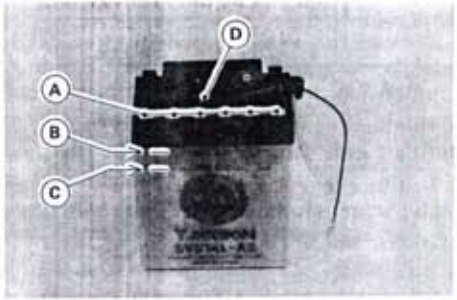
vorne	110/90V18 MICHELIN A48 schlauchlos
hinten	130/80V18 MICHELIN M48 schlauchlos

Batterie

Prüfung des Flüssigkeitsniveaus

Achten Sie darauf, daß die Elektrolytflüssigkeit zwischen der oberen und der unteren Markierung steht.

- Die Batterie ausbauen (siehe Batterieausbau).
- Kontrollieren, ob die Elektrolytflüssigkeit in allen Zellen zwischen der oberen und unteren Markierungslinie steht.



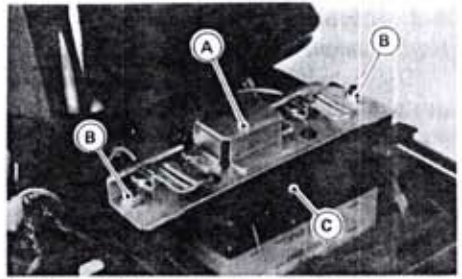
A. Einfüllverschraubungen
B. Obere Markierungslinie
C. Untere Markierungslinie
D. Flüssigkeitssensor

- Ist der Flüssigkeitsstand in einer Zelle zu niedrig, ist destilliertes Wasser wie folgt einzufüllen.
- Die Einfüllverschraubungen von der Batterie abschrauben und destilliertes Wasser nachfüllen, bis die Elektrolytflüssigkeit in allen Zellen an der oberen Markierungslinie steht.

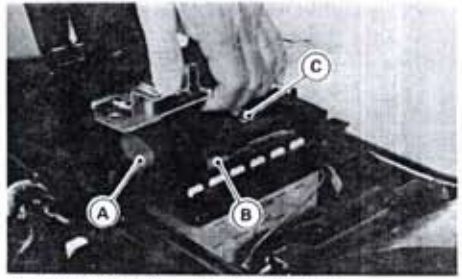
VORSICHT **Füllen Sie nur destilliertes Wasser in die Batterie. Normales Leitungswasser ist kein Ersatz für destilliertes Wasser und verkürzt die Lebensdauer der Batterie.**

Ausbau der Batterie

- Sitzbank entriegeln und abnehmen.
- Werkzeugfach entfernen.
- Die Muttern der Kraftstofftank-Halterung abschrauben und den Tank entfernen.
- Die Batteriekappe entfernen.
- Die Leitungen von der Batterie abklemmen, zuerst vom Minuspol (−) und dann vom Pluspol (+).



A. Kraftstofftank-Halterung B. Muttern
C. Batteriekappe



A. (−) Anschluß B. (+) Anschluß
C. Flüssigkeitssensor

- Die Leitung für den Flüssigkeitsstandsensor abklemmen.
- Den Kraftstofftank anheben und die Batterie aus dem Gehäuse nehmen.
- Die Batterie in einer Lösung aus Soda und Wasser reinigen. Darauf achten, daß die Pole sauber sind.

Einbau der Batterie

- Kontrollieren, ob der Gummidämpfer vorschriftsmäßig im Batteriegehäuse sitzt.
- Die Batterie in das Gehäuse setzen und den Belüftungsschlauch, wie auf dem Hinweisaufkleber gezeigt, verlegen.
- Etwas Fett auf die Batteriepole auftragen, um Korrosion zu verhindern.
- Das Kabel mit der Gummiisolierung an den Pluspol (+) anschließen, dann das schwarze Kabel an den Minuspol (−).
- Die Schutzkappe auf den Pluspol (+) aufsetzen.

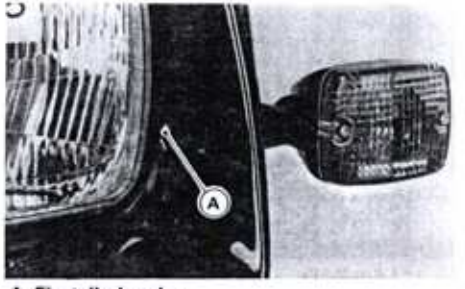
VORSICHT **Achten Sie darauf, daß der Batterieentlüftungsschlauch nicht in die Nähe der Antriebskette oder des Auspuffrohrs kommt. Elektrolytflüssigkeit kann an der Kette Korrosionen hervorrufen und diese gefährlich schwächen. Der Belüftungsschlauch darf nicht geknickt, eingedrückt oder vom Auspuffsystem zum Schmelzen gebracht werden. Wenn die Batterie nicht belüftet wird, hält sie ihre Ladung nicht und durch den aufgebauten Gasdruck können sich Risse bilden.**

Scheinwerfer

Horizontaleinstellung

Der Scheinwerfer kann horizontal eingestellt werden. Bei falscher Horizontaleinstellung zeigt der Strahl zur Seite anstatt geradeaus.

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

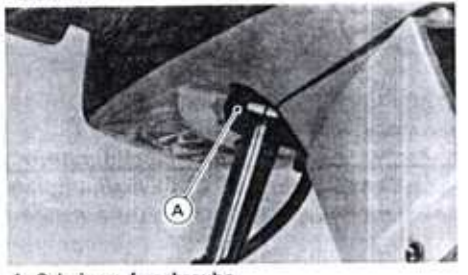


A. Einstellschraube

Vertikal-Einstellung

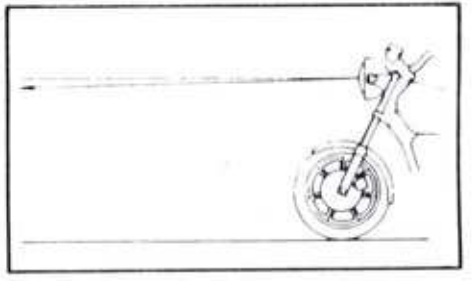
Der Scheinwerfer ist vertikal einstellbar. Ist der Scheinwerfer zu niedrig eingestellt, wird das Fernlicht die Straße in der Weite nicht genug ausleuchten. Ist der Scheinwerfer zu hoch eingestellt, wird das Fernlicht die Straße überhaupt nicht beleuchten und das Abblendlicht entgegenkommende Fahrer blenden.

- Die untere Scheinwerferschraube lösen.
- Den Scheinwerfer vertikal einstellen.
- Die untere Scheinwerferschraube festziehen.



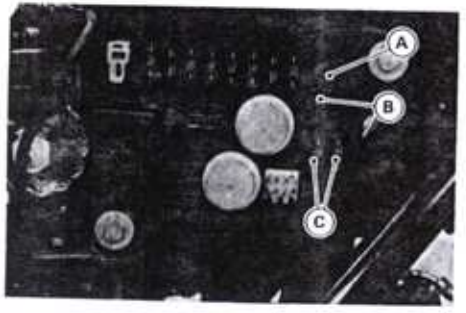
A. Scheinwerferschraube

Anmerkung: Wenn der Fahrer auf dem Motorrad sitzt und das Fahrzeug auf den Rädern steht, muß bei Fernlicht der hellste Punkt knapp unterhalb der Horizontalen stehen. Den Scheinwerfer auf den, den Vorschriften entsprechenden Winkel einstellen.



Sicherungen

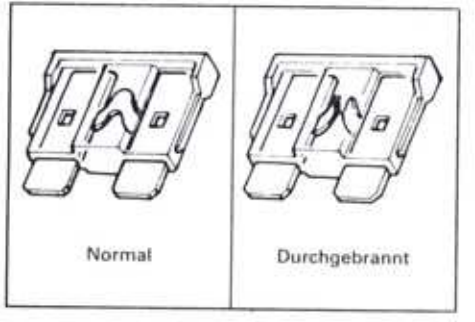
Die Sicherungen sind im Schaltkasten hinter dem linken Seitendeckel untergebracht. Falls während der Fahrt eine Sicherung durchbrennt, muß zuerst der Fehler beseitigt werden, bevor Sie eine neue einsetzen. Benützen Sie zum Ziehen oder zum Einsetzen den Sicherungsgriff an der rechten Seite des Schaltkastens.



A. Schaltkasten **C. Ersatzsicherungen**
B. Sicherungsgriff

ACHTUNG

○Verwenden Sie nur Standardsicherungen.
○Verwenden Sie als Ersatzsicherungen nur solche mit der vorgeschriebenen Stärke, wie sie im Sicherungskasten für den jeweiligen Stromkreis angegeben sind.



Reinigen

Für eine längere Nutzdauer Ihres Motorrades waschen Sie es sofort, nachdem es mit Meerwasser in Kontakt kam oder wenn es Meeresbrisen ausgesetzt war, ebenfalls wenn das Motorrad an Regentagen auf schlechten Straßen oder staubigen Gebieten gefahren wurde, wenn das Motorrad auf Straßen gefahren wurde, die wegen Vereisung mit Salz gestreut wurden.

Vorbereitung zum Waschen

Vor dem Waschen müssen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um folgende Teile vor Wasser zu schützen:

- Hintere Öffnungen der Auspufftöpfe; mit Plastikbeuteln abdecken und mit Gummibändern befestigen.
- Kupplungs- und Bremshebel, Schaltergehäuse am Lenker; mit Plastikbeutel abdecken.
- Zündschloß mit Klebeband abdecken.
- Luftfiltereinlaß; die Öffnung mit Klebeband abdecken oder Stoffreste hineinstecken.

Wo Sie vorsichtig sein müssen

Vermeiden Sie Besprühung mit Wasser unter Druck an folgenden Stellen:

- Tachometer, Drehzahlmesser und Ladedruckanzeige
- Hauptbremszylinder und Bremssättel der Scheibenbremsen
- Unter dem Benzintank; wenn Wasser in die Zündspulen oder in die Zündkerzenstecker gelangt, springt der Funke durch das Wasser über und es entstehen Zündaussetzer. Das Motorrad läßt sich dann nicht starten und die entsprechenden Teile müssen getrocknet werden.

Anmerkung: Hochdruck-Münzwaschanlagen werden nicht empfohlen. Das Wasser kann in Lager und sonstige Teile

eindringen und schließlich Ausfall durch Rost und Korrosion verursachen. Einige Seifen sind stark alkalihaltig und hinterlassen Rückstände oder verursachen Fleckenbildung.

Nach dem Waschen

- Die Plastikbeutel und das Klebeband sind zu entfernen und der Einlaß des Luftfilters ist freizulegen.
- Schmieren Sie Bolzen, Schrauben und Muttern.
- Die Bremsen sind zu prüfen, bevor das Motorrad benutzt wird.
- Den Motor anlassen und fünf Minuten laufen lassen.

ACHTUNG **Die Bremsscheiben dürfen nicht gewachst oder geschmiert werden. Bremsversagen oder ein Unfall könnten die Folge sein. Die Bremsscheiben mit einem ölfreien Lösemittel, z.B. Trichlorethylen oder Aceton reinigen. Die Vorsichtshinweise des Lösungsmittelherstellers beachten.**

Reinigen der Auspuffanlage:

VORSICHT **Um Oberflächenbeschädigungen zu vermeiden, dürfen Sie die Auspuffanlage nicht mit Chrompolitur oder Reinigungsmitteln reinigen. Verwenden Sie keine Wachse, die Reinigungs- oder Schleifmittel enthalten. Benutzen Sie für das Reinigen und Trocknen der Anlage immer ein weiches Tuch.**

Waschen

Die Auspuffanlage muß kalt sein, bevor mit dem Waschen begonnen wird, da sich sonst Wasserflecken bilden.

- Bereiten Sie eine Mischung aus Wasser und milder Seife, beispielsweise einem Spülmittel. Verwenden Sie keine hochalkalihaltigen Seifen, wie sie oft in kommerziellen Autowaschanlagen verwendet werden, da solche Mittel Rückstände hinterlassen.
- Waschen Sie die Auspuffanlage mit einem weichen Tuch. Verwenden Sie keine Scheuerpads oder Stahlwolle. Diese beschädigen die Oberfläche.
- Spülen Sie die Auspuffanlage gründlich ab.

Trocknen

- Trocknen Sie die Aufpuffanlage vollständig mit einem weichen Tuch ab. Lassen Sie nicht den Motor laufen, um so die Anlage zu trocknen, denn dadurch bilden sich Wasserflecken.

Schutzmaßnahmen

- Tragen Sie eine dünne Schicht WD40, LPS-1 oder Bel-Ray 6-in1 Mehrzwecköl auf, wenn die Anlage trocken ist.
- Wischen Sie überschüssiges Öl ab.
- Statt Öl kann Wachs verwendet werden. Benutzen Sie ausschließlich Karnauba-Wachspaste. Verwenden Sie keine Wachse, die Reinigungs- oder Schleifmittel enthalten. Sie beschädigen die Oberfläche. Beachten Sie beim Wachsen die Anleitungen des Herstellers.

STILLEGUNG

Vorbereitung für die Stillegung:

- Das ganze Motorrad gründlich reinigen.
- Lassen Sie den Kraftstoff aus dem Tank, (Bleibt der Kraftstoff zulange im Tank, dann verstopft er den Kraftstoffhahn.)
- Nehmen Sie den leeren Kraftstofftank ab und geben Sie ungefähr 250 ml Motoröl in den Tank; drehen Sie den Tank rund, damit die Innenflächen gründlich beschichtet werden, und gießen Sie dann das Öl wieder aus.

ACHTUNG **Benzin ist außerordentlich feuergefährlich und unter bestimmten Bedingungen explosiv. Schalten Sie die Zündung aus und rauchen Sie nicht. Achten Sie darauf, daß der Arbeitsbereich gut belüftet ist und in der Nähe keine offenen Flammen oder Funkenquellen sind; hierzu gehören auch Geräte mit einer Kontrollampe.**

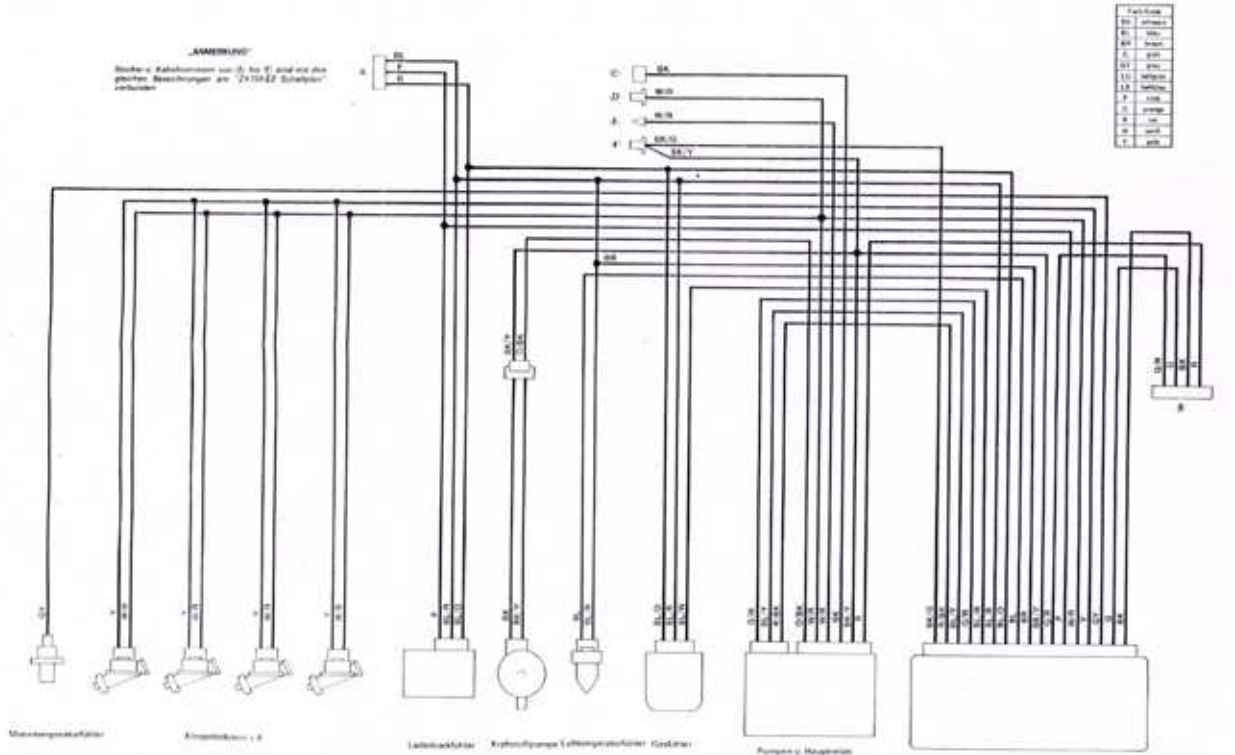
- Nehmen Sie den leeren Kraftstofftank ab und geben Sie ungefähr 250 m ℓ Motoröl in in jeden Zylinder. Den Anlasserknopf einige Sekunden betätigen, damit die Zylinderwände mit Öl bedeckt werden, und setzen Sie dann die Zündkerzen wieder ein.
- Den Reifendruck um ungefähr 20% reduzieren.
- Das Motorrad auf eine Kiste oder den Ständer stellen, damit beide Räder vom Boden abgehoben sind. (Wenn dies nicht möglich ist, sollte man Bretter unter die Räder legen, damit die Reifen gegen Feuchtigkeit geschützt sind.)
- Alle unlackierten Metalloberflächen mit Rostschutzöl besprühen, um Rost zu vermeiden. Achten Sie darauf, daß kein Öl auf Gummiteile oder in die Bremsen gelangt.

- Schmieren Sie die Antriebskette und alle Züge.
- Nehmen Sie die Batterie heraus und lagern Sie sie so, daß sie weder direkter Sonneneinwirkung, noch Feuchtigkeit oder Frost ausgesetzt ist. Während der Lagerung sollte die Batterie einmal monatlich aufgeladen werden (1 Ampere oder weniger). Sorgen Sie dafür, daß die Batterie bei kalter Witterung gut geladen bleibt, damit die Elektrolytflüssigkeit nicht einfriert und das Batteriegehäuse sprengt. Je mehr die Batterie entladen ist, um so leichter friert sie ein.
- Binden Sie eine Plastiktüte um das Auspuffrohr, damit keine Feuchtigkeit eindringen kann.
- Decken Sie das Motorrad ab, damit sich kein Staub oder Schmutz sammelt.

Wiederinbetriebnahme nach Stillegung:

- Kontrollieren Sie den Stand der Elektrolytflüssigkeit in der Batterie, laden Sie die Batterie erforderlichenfalls auf und bauen Sie sie wieder in das Motorrad ein. Achten Sie darauf, daß der Batteriebelüftungsschlauch nicht eingedrückt wird und daß er so verlegt ist, daß er nicht mit der Kette in Berührung kommt.
- Kontrollieren Sie, ob die Zündkerzen festgezogen sind.
- Füllen Sie Kraftstoff in den Tank.
- Wechseln Sie das Motoröl.
- Überprüfen Sie alle Punkte, die im Abschnitt "Tägliche Sicherheitskontrollen" aufgeführt sind.
- Schmieren Sie Bolzen, Muttern und Schrauben.

DFI System Schaltplan(ZX750-E2)



ZX750-E2 Schaltplan

