

Product: Kawasaki GPZ 900 R(ZX 900 A) Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/kawasaki-gpz-900-rzx-900-a-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>



Werkstatthandbuch

GPZ 900 R

(ZX 900 A)

Sample of manual. Download All 244 pages at:

<https://www.arepairmanual.com/downloads/kawasaki-gpz-900-rzx-900-a-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

Product: Kawasaki GPZ 900 R(ZX 900 A) Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/kawasaki-gpz-900-rzx-900-a-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

Sample of manual. Download All 244 pages at:
<https://www.arepairmanual.com/downloads/kawasaki-gpz-900-rzx-900-a-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

Schnellsuchanleitung

Allgemeine Informationen	1
Kraftstoffsystem	2
Kühlsystem	3
Motoroberteil	4
Kupplung	5
Motorschmiersystem	6
Aus- und Einbau des Motors	7
Kurbelwelle/Getriebe	8
Räder/Reifen	9
Achsantrieb	10
Bremsen	11
Federung	12
Lenkung	13
Betätigungseinrichtungen	14
Rahmen und Fahrgestell	15
Elektrik	16
Anhang	17

Diese Schnellsuchanleitung hilft Ihnen beim Auffinden der gewünschten Teile oder Arbeitsabläufe.

- Die Seiten zurückbiegen, bis der gewünschte Abschnitt auf die schwarze Markierung am Rand der Seite mit dem jeweiligen Inhaltsverzeichnis zeigt.
- In dem Inhaltsverzeichnis des jeweiligen Abschnittes finden Sie die genauen Seitenangaben für den speziell gesuchten Gegenstand.

Vorwort

Obwohl in diesem Handbuch genug Einzelheiten und grundlegende Informationen für die Motorradfahrer enthalten sind, die bestimmte Wartungs- und Reparaturarbeiten selber durchführen möchten, ist es primär für Motorradmechaniker in entsprechend ausgerüsteten Werkstätten gedacht. Nur mit einem gewissen technischen Grundwissen und mit Verständnis für den richtigen Gebrauch von Werkzeugen und Werkstattverfahren können Wartungsarbeiten und Reparaturen einwandfrei ausgeführt werden. Lassen Sie Einstellungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten von fachkundigen Mechanikern ausführen, wenn Sie als Eigentümer nicht genug Erfahrung haben oder wenn Sie sich nicht zutrauen, die Arbeiten selbst auszuführen.

Um Reparaturen möglichst wirtschaftlich durchführen zu können und um kostspielige Fehler zu vermeiden, sollte der Mechaniker dieses Handbuch vor Beginn seiner Arbeiten aufmerksam gelesen und sich mit dem Reparaturablauf vertraut gemacht haben. Auf Sauberkeit am Arbeitsplatz ist besonders zu achten. Wenn Spezialwerkzeuge vorgeschrieben sind, sollte auf die Verwendung von behelfsmäßigen Werkzeugen verzichtet werden. Einwandfreie Meßergebnisse können nur mit den entsprechenden Instrumenten erreicht werden. Behelfsmäßige Werkzeuge können die Betriebssicherheit des Motorrads nachteilig beeinflussen.

Insbesondere für die Dauer der Garantiezeit empfehlen wir, daß alle Reparaturen und planmäßigen Wartungsarbeiten gemäß Werkstatthandbuch ausgeführt werden. Selbst ausgeführte Wartungsarbeiten oder Reparaturen die nicht in Übereinstimmung mit diesem Handbuch ausgeführt werden, können zum Verlust der Garantieansprüche führen.

Beachten Sie folgendes, um die Lebensdauer Ihres Motorrads zu verlängern:

- Halten Sie sich an die Inspektionstabelle im Werkstatt-handbuch.
- Seien Sie vorsichtig bei Problemen und vernachlässigen Sie die außerplanmäßige Wartung nicht.
- Verwenden Sie geeignete Werkzeuge und Originalersatzteile; Spezialwerkzeuge, Meß- und Prüfgeräte, die für die Wartung von Kawasaki-Motorrädern benötigt werden, sind in diesem Handbuch aufgeführt. Als Ersatzteile lieferbare Originalteile finden Sie im Teilekatalog.
- Beachten Sie sorgfältig die vorgeschriebenen Arbeitsabläufe. Lassen Sie sich auf keine Kompromisse ein.
- Halten Sie Ihre Unterlagen über Wartungsarbeiten und Reparaturen durch Eintragung der Daten auf der eingebauten Neuteile stets auf dem Laufenden.

Wie man dieses Handbuch verwendet

In diesem Handbuch haben wir das Fahrzeug in seine Hauptsysteme unterteilt. Diesen Systemen entsprechen die einzelnen Kapitel des Handbuches. Für ein spezielles System finden Sie also in einem einzigen Kapitel alle Anleitungen von der Einstellung bis zur Zerlegung und zur Inspektion.

Die Schnellsuchanleitung hilft Ihnen beim Aufsuchen der einzelnen Kapitel. Jedes Kapitel hat wiederum ein ausführliches Inhaltsverzeichnis.

Die Inspektionstabelle finden Sie in dem Abschnitt „Allgemeine Informationen“; dieser Tabelle können Sie die Intervalle für die einzelnen Wartungsarbeiten entnehmen.

Nehmen wir beispielsweise an, Sie suchen Informationen für die Zündkerze. Als erstes schauen Sie dann in der Wartungstabelle nach. Hier ist angegeben, wie oft die Zündkerze zu reinigen und der Elektrodenabstand einzustellen ist. Benutzen Sie dann die Schnellsuchanleitung, um das Kapitel Elektrik aufzuschlagen. Im Inhaltsverzeichnis auf der ersten Seite finden Sie dann die Seitenangabe für den Abschnitt Zündkerze.

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 tödlichen Unfällen führen könnte.

⚠ **VORSICHT:** Dieses Symbol kennzeichnet besondere Anleitungen oder Verfahren, deren Nichtbeachtung zu Beschädigungen oder zur Zerstörung des Fahrzeugs führen könnte.

In diesem Handbuch finden Sie fünf weitere Symbole (zusätzlich ACHTUNG und VORSICHT), die Ihnen helfen werden, die verschiedenen Arten von Informationen zu unterscheiden.

● **ANMERKUNG:** Dieses Symbol weist auf Punkte hin, die für wirtschaftliches oder bequemes Fahren von besonderem Interesse sind.

- Bezeichnet einen Schritt oder eine Arbeit innerhalb des Arbeitsablaufes.
- Bezeichnet einen Zwischenschritt innerhalb des Ablaufes oder gibt an, wie die Arbeit des vorausgehenden Schrittes auszuführen ist.
- ★ Bezeichnet einen bedingten Schritt oder gibt an, welche Maßnahme als Ergebnis eines vorangegangenen Tests oder einer Inspektion im Ablauf auszuführen ist.
- ☆ Bezeichnet einen bedingten Zwischenschritt oder eine Maßnahme, die als Ergebnis des vorausgehenden bedingten Schrittes auszuführen ist.

In den meisten Abschnitten folgen nach dem Inhaltsverzeichnis Explosionszeichnungen der Bestandteile des jeweiligen Systems. In diesen Zeichnungen finden Sie die Angaben, welche Teile mit einem vorgeschriebenen Drehmoment festgezogen werden müssen und wo während des Zusammenbaus Öl, Fett oder ein Sicherungsmittel zu verwenden sind.



Allgemeine Informationen

Inhaltsverzeichnis

Einführung in die Wartung	1-2
Modellansicht	1-4
Technische Daten	1-5
Inspektionstabelle	1-8

Einführung in die Wartung

Es wird empfohlen, die jeweiligen Abschnitte sorgfältig durchzulesen, bevor Sie mit der Wartung eines Motorrades beginnen. Auf diese Weise vermeiden Sie unnötige Arbeit. Wo immer dies notwendig erschien, wurden Fotografien, Zeichnungen, Anmerkungen, Vorsichtshinweise, Warnungen und genaue Beschreibungen vorgesehen. Trotzdem hat eine noch so genaue Beschreibung ihre Grenzen. Gewisse Grundkenntnisse müssen deshalb vorausgesetzt werden, wenn die Arbeit Erfolg haben soll.

Insbesondere ist folgendes zu beachten:

(1) **Schmutz**

Das Motorrad vor der Zerlegung und vor dem Ausbau von Teilen reinigen, Schmutz der in den Motor, in den Vergaser oder in andere Teile gelangt, wirkt wie ein Schleifmittel und verkürzt die Lebensdauer des Motorrades. Neue Teile sind aus gleichem Grund vor dem Einbau von Staub und Metallspänen zu befreien.

(2) **Batterie- und Masseanschluß**

Bevor Teile aus dem Motorrad ausgebaut werden, ist die Masseleitung (-) von der Batterie abzuklemmen. Hierdurch wird verhindert, daß

- (a) der Motor unbeabsichtigt durchgedreht werden kann, so lange er teilweise zerlegt ist;
- (b) beim Abklemmen von Leitungen an den Anschlußstellen Funken gebildet werden;
- (c) elektrische Teile beschädigt werden.

(3) **Reihenfolge beim Festziehen von Schrauben**

Bolzen, Muttern oder Schrauben zur Befestigung eines Teiles sind fingerfest anzuziehen. Dann sind sie in der vorgeschriebenen Reihenfolge auf das vorgeschriebene Drehmoment festzuziehen. Auf diese Weise wird verhindert, daß sich das betreffende Teil verzieht und Undichtigkeiten entstehen. Umgekehrt sind die Bolzen, Schrauben oder Muttern zunächst um etwa 1/4-Umdrehung und dann vollständig zu lösen.

Wenn beim Festziehen von Bolzen, Muttern und Schrauben im vorliegenden Handbuch eine Reihenfolge angegeben ist, muß diese eingehalten werden.

(4) **Drehmoment**

Die im vorliegenden Werkstatthandbuch vorgeschriebenen Drehmomente sind stets einzuhalten. Ein zu geringes oder zu großes Drehmoment kann zu größeren Schäden führen. Verwenden Sie einen zuverlässigen Drehmomentschlüssel guter Qualität.

(5) **Kraftanwendung**

Der gesunde Menschenverstand sollte genügen, um zu bestimmen, wieviel Kraft bei der Zerlegung und beim Zusammenbau aufzuwenden ist. Wenn ein Teil besonders schwierig ein- oder auszubauen ist, ist die Arbeit zu unterbrechen und zu überprüfen, wo der Grund dafür liegt. Wenn ein Hammer erforderlich wird, ist vorsichtig mit einem Holz- oder Kunststoffhammer zu arbeiten. Schrauben mit einem Schlagschraubenzieher drehen (insbesondere beim Ausbau von Schrauben, die mit Lack gesichert sind), damit die Schraubenköpfe nicht beschädigt werden.

(6) **Kanten**

Auf die Kanten achten, insbesondere bei der Zerlegung und beim Zusammenbau des Motors. Beim Herausheben oder Umdrehen des Motors mit Handschuhen oder einem dicken Tuch arbeiten.

(7) **Lösemittel mit hohem Flammpunkt**

Um die Feuergefahr zu verringern, wird ein Lösemittel mit hohem Flammpunkt empfohlen. Ein handelsübliches Lösemittel ist Stoddard-Lösemittel (Eigename). Bei der Verwendung von Lösemitteln sind die Anleitungen des Herstellers zu beachten.

(8) **Dichtscheiben, O-Ringe**

Wenn hinsichtlich des Zustandes einer Dichtscheibe oder eines O-Rings Zweifel bestehen, ist die Dichtscheibe oder der O-Ring auszuwechseln. Die Paßflächen einer Dichtscheibe müssen unverschmutzt und perfekt eben sein, damit kein Öl austreten kann oder die Kompression nicht verloren geht.

(9) **Dichtmittel, Sicherungslack**

Bevor ein flüssiges Dichtmittel oder ein Sicherungslack aufgebracht wird, sind die betreffenden Flächen abzuwaschen oder abzuwischen. Nicht zuviel von diesen Mitteln auftragen, da sonst Ölbohrungen verstopft werden können und der Motor beschädigt wird. Ein Beispiel für einen Sicherungslack ist das handelsübliche Loctite Lock'n Seal (blau).

(10) **Pressen**

Ein mittels einer Presse oder einem Treiber einzubauendes Teil; beispielsweise Radlager, ist innen und außen zuerst mit Öl zu bestreichen, so daß es sich leichter einpressen läßt.

(11) **Kugellager**

Beim Einbau eines Kugellagers ist der einzupressende Laufring mit einem passenden Treiber einzupressen. Dadurch wird verhindert, daß die Kugeln und Laufringe zu stark belastet und beschädigt werden. Ein Kugellager so weit aufpressen oder einpressen, bis es an der jeweiligen Anschlagfläche in der Bohrung oder in der Welle anliegt.

(12) **Öl- und Fettdichtungen**

Ausgebaute Öl- und Fettdichtungen sind zu ersetzen, da diese beim Ausbau beschädigt werden.

Besonders markierte Dichtungen sind so einzubauen, daß die Markierungen nach außen zeigen. Dichtringe mit einem passenden Treiber, der plan aufliegt, bis zum Anschlag in die Bohrung einpressen.

(13) **Führungen**

Beim Einbau bestimmter Öldichtungen ist eine Führung erforderlich, um Beschädigungen an den Dichtlippen zu vermeiden. Bevor eine Welle durch eine Öldichtung eingeführt wird, ist etwas Öl, besser noch ein Hochtemperaturfett, auf die Dichtlippen aufzutragen, um die Reibung zwischen dem Gummi und dem Metall zu verringern.

(14) **Federringe, Sicherungsringe**

Ausgebaute Federringe und Sicherungsringe sind zu ersetzen, da sie beim Ausbau geschwächt und deformiert werden. Beim Einbau ist darauf zu achten, daß die Federringe und Sicherungsringe nicht mehr zusammengedrückt oder ausgehnt werden, als für den Einbau unbedingt erforderlich ist.

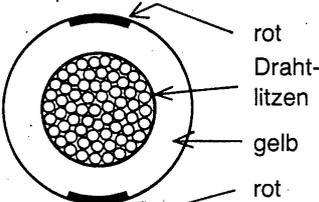
(15) **Schmierung**

Der Motorverschleiß erreicht immer dann sein Maximum, wenn der Motor warmläuft und noch nicht alle Gleitflächen mit einem ausreichenden Schmierfilm versehen sind. Tragende Flächen, die nicht mehr geschmiert sind, beim Zusammenbau mit Öl bestreichen. Altes Öl und verschmutztes Fett abwischen. Verbrauchtes Fett hat seine Schmiereigenschaften verloren; es kann Fremdkörper mit einer gewissen Schleifwirkung enthalten.

Verwenden Sie nicht jedes beliebige Öl oder Fett. Bestimmte Öle und Fette sollten nur in bestimmten Fällen verwendet werden, da sie bei falscher Anwendung Schaden anrichten können. Beim Zusammenbau bestimmter Motor- und Fahrge stellteile wird in diesem Handbuch auf Molybdändisulfid-Fett bezuggenommen. Vor dem Einsatz solcher speziellen Schmiermittel sind immer die Empfehlungen des Herstellers zu prüfen.

(16) **Elektrische Leitungen**

Die elektrischen Leitungen sind entweder ein- oder zweifarbig und müssen, mit wenigen Ausnahmen, immer an Leitungen der gleichen Farbe angeschlossen werden. Bei zweifarbigen Leitungen ist eine Farbe immer stärker als die zweite, d. h. eine zweifarbige Leitung mit dünnen roten Streifen ist als „gelb/rote“-Leitung bezeichnet. Wenn die Farben umgekehrt sind und rot die Hauptfarbe ist, lautet die Bezeichnung „rot/gelbe“-Leitung.

Leitung (Querschnitt)	Bezeichnung der Farbe
 <p>rot Draht- litzen gelb rot</p>	gelb/rot

(17) **Austausch von Teilen**

In manchen Fällen wird vorgeschrieben, daß ausgebaute Teile zu erneuern sind. Solche Teile werden beim Ausbau beschädigt oder sie verlieren ihre ursprüngliche Funktion.

(18) **Inspektion**

Ausgebaute Teile einer Sichtkontrolle auf folgende Zustände oder sonstige Beschädigungen unterziehen. In Zweifelsfällen sind solche Teile zu erneuern.

Abrieb	Risse	Verhärtung	Verzug
Verbiegung	Beulen	Kratzer	Verschleiß
Farbveränderung	Alterung	Freißspuren	

(19) **Wartungsdaten**

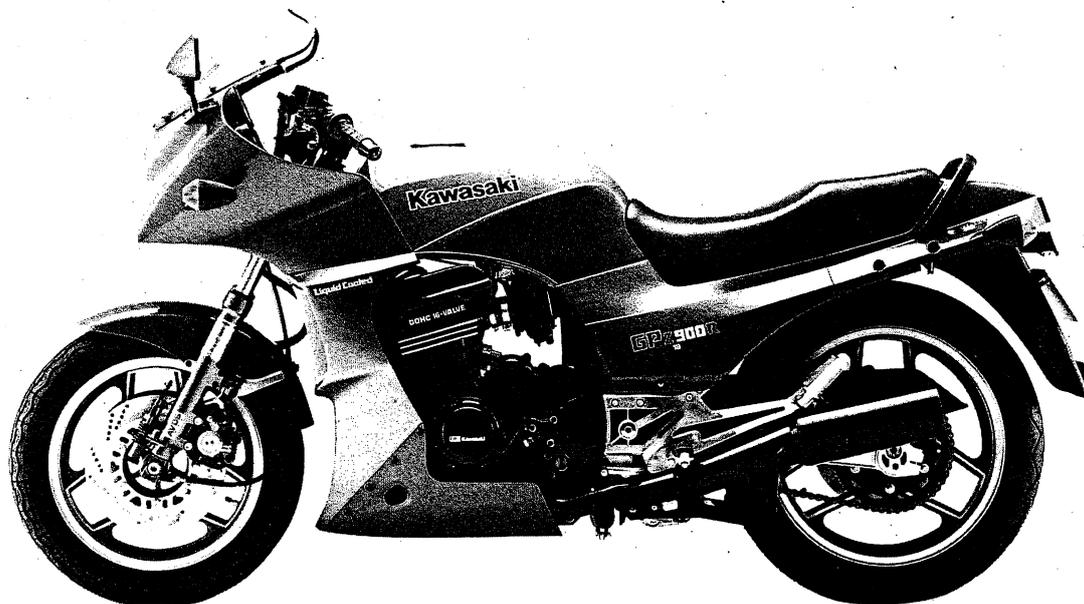
In diesem Text haben die Zahlen bei den Wartungsdaten folgende Bedeutung:

„Normalwert“: Dies sind die Abmessungen oder Leistungsdaten für fabrikneue Teile oder Systeme.

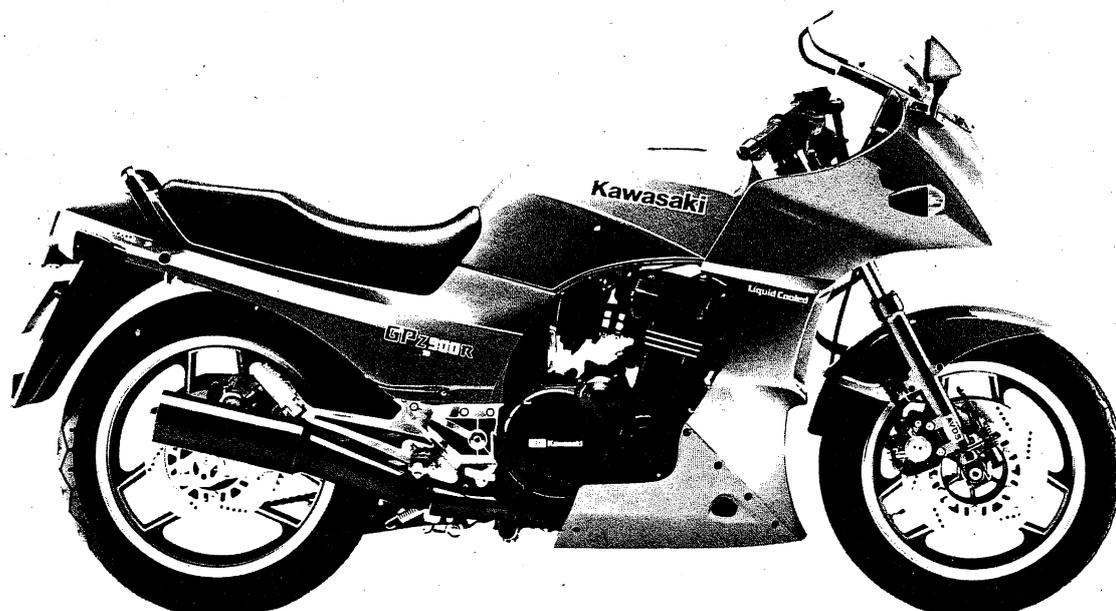
„Grenzwert“: Hier geben die Zahlen die zulässigen Grenzwerte an. Bei übermäßigem Verschleiß oder nachlassender Leistung sind die beschädigten Teile zu erneuern.

Modellansicht

ZX 900-A1 Linke Seitenansicht



ZX 900-A1 Rechte Seitenansicht



Technische Daten

	ZX 900-A1
Abmessungen/Gewichte:	
Länge	2200 mm
Breite	750 mm
Höhe	1215 mm
Radstand	1495 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Sitzbankhöhe	780 mm
Leergewicht	249 kg
Fahrzeugleergewicht: vorne	123 kg
hinten	126 kg
Tankinhalt	22 l
Motor:	
Typ	4-Takt, 4-Zylinder, 2 obenliegende Nockenwellen
Kühlung	Wasserkühlung
Bohrung x Hub	72,5 x 55,0 mm
Hubraum	901 ccm
Verdichtung	11,0 : 1
Motorleistung	74 kW/100 PS bei 9500 min ⁻¹
Max. Drehmoment	78,5 Nm/8 kpm bei 8500 min ⁻¹
Gemischaufbereitung	Vergaser, Keihin CVK 34 x 4
Startsystem	E-Starter
Zündsystem	Transistorzündung
Zündverstellung	elektronisch
Zündzeitpunkt	Von 10° vor OT bei 1000 min ⁻¹ bis 35° nach OT bei 3500 min ⁻¹
Zündkerze	NGK DR8ES oder ND X27ESR-U

1-6 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

		ZX 900-A1
Numerierung der Zylinder		Von links nach rechts 1-2-3-4
Zündfolge		1-2-4-3
Ventilzeiten:	Einlaß	öffnet schließt Dauer
	Auslaß	öffnet schließt Dauer
Schmiersystem		Druckumlaufschmierung (Naßsumpf mit Kühler)
Motoröl: Sorte		SE-Klasse
Viskosität		SAE 10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50
Ölmenge		4 l
Triebwerk:		
Primärübersetzung:		
Typ		Zahnrad
Übersetzung		1,732 (97/56)
Kupplung		Mehrscheiben-Ölbaddkupplung
Getriebe:		
Typ		6-Gang, klauengeschaltet, Zahnräder ständig im Eingriff
Übersetzungen:	1. Gang	2.800 (42/15)
	2. Gang	2.000 (38/19)
	3. Gang	1.590 (35/22)
	4. Gang	1.333 (32/24)
	5. Gang	1.153 (30/26)
	6. Gang	1.035 (29/28)
Antriebssystem:	Typ	Kette
	Übersetzung	2.882 (49/17)
	Gesamtübersetzung	5.107 (6. Gang)
Rahmen und Fahrgestell		
Typ		Rohrrahmen, Diamond-System
Nachlaufwinkel		61°
Nachlauf		114 mm
Vorderreifen:	Typ	schlauchlos
	Größe	120/80V16 Dunlop F17 oder Bridgestone L303
Hinterradreifen:	Typ	schlauchlos
	Größe	130/80V18 Dunlop K727 oder Bridgestone G516

		ZX 900-A1
Vorderradfederung:	Typ	Teleskopgabel (luftunterstützt)
	Federweg	140 mm
Hinterradfederung:	Typ	Schwinge (Uni-Trak)
	Federweg	115 mm
Bremsen:	Vorne	Doppel-Scheibenbremse
	Hinten	Einfach-Scheibenbremse
Elektrik:		
Batterie		12 V 14 Ah
Scheinwerfer	Typ	asymmetrisch
	Glühlampe	12 V 60/55 W (H4)
Rück-/Bremslicht		12 V 5/21 W x 2
Lichtmaschine:	Typ	Drehstrom
	Nennleistung	25 A bei 6.000 min ⁻¹ , 14 V
Spannungsregler:	Typ	Kurzschlußausführung

Änderungen der technischen Daten vorbehalten. Stand April 1984

VORGANG	PERIODE	Was zuerst anfällt ▼ alle	TACHOMETERANZEIGE *						siehe Seite
			800 km	5.000 km	10.000 km	15.000 km	20.000 km	25.000 km	
Hauptbremszylinder-Primärmanschette und Staubdichtung erneuern	2 Jahre								11-9
Bremssattel-Kolbendichtung und Staubdichtung erneuern	2 Jahre								11-6
Bremslichtschalter kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	16-34
Lenkung kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	13-4
Steuerkopflager schmieren	2 Jahre					●			13-6
Gabelöl wechseln				●		●		●	12-5
Reifenverschleiß kontrollieren +			●	●	●	●	●	●	9-9
Radlager schmieren	2 Jahre					●			9-12
Tachometerzahnrad schmieren	2 Jahre					●			9-13
Schwingenlagerung und Uni-Trak-Verbindungsstück schmieren				●		●		●	12-14
Batterieflüssigkeitsstand kontrollieren +	Monat		●	●	●	●	●	●	16-9
Allgemeine Schmierung ausführen				●	●	●	●	●	17-8
Muttern, Schrauben und Befestigungen kontrollieren +			●		●		●		17-8

*: Höhere Tachometeranzeigen nach den in Frage kommenden Perioden richten.

+: Erneuern, ergänzen, einstellen, reinigen oder nachziehen, falls erforderlich.

(Cal): Nur für kalifornisches Modell

(US): Nur für US-Modell

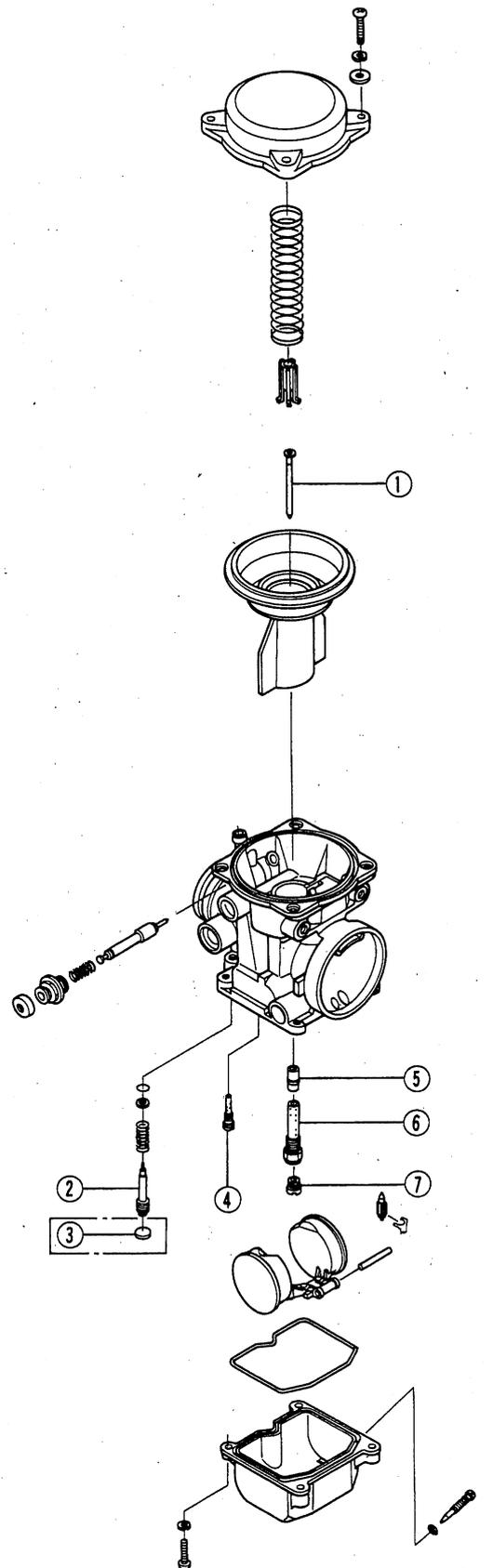
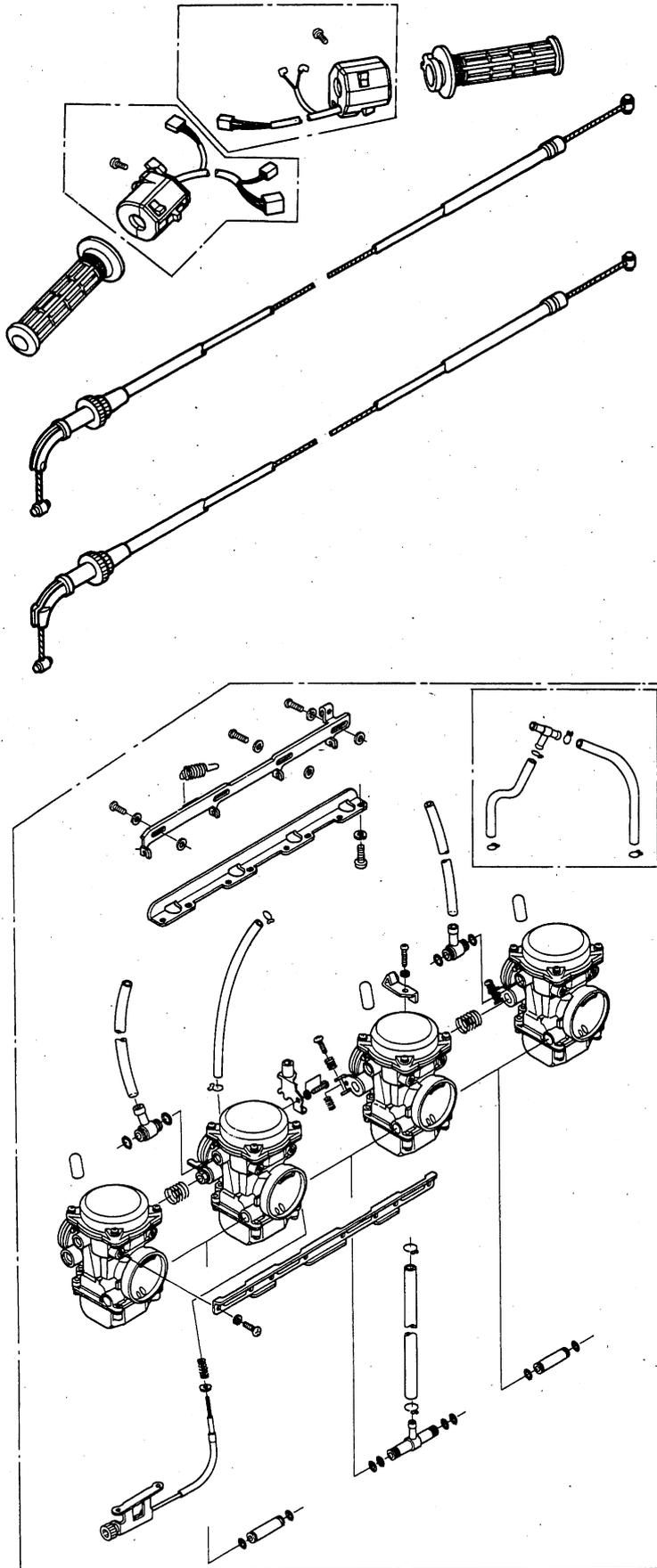
Kraftstoffsystem

Inhaltsverzeichnis

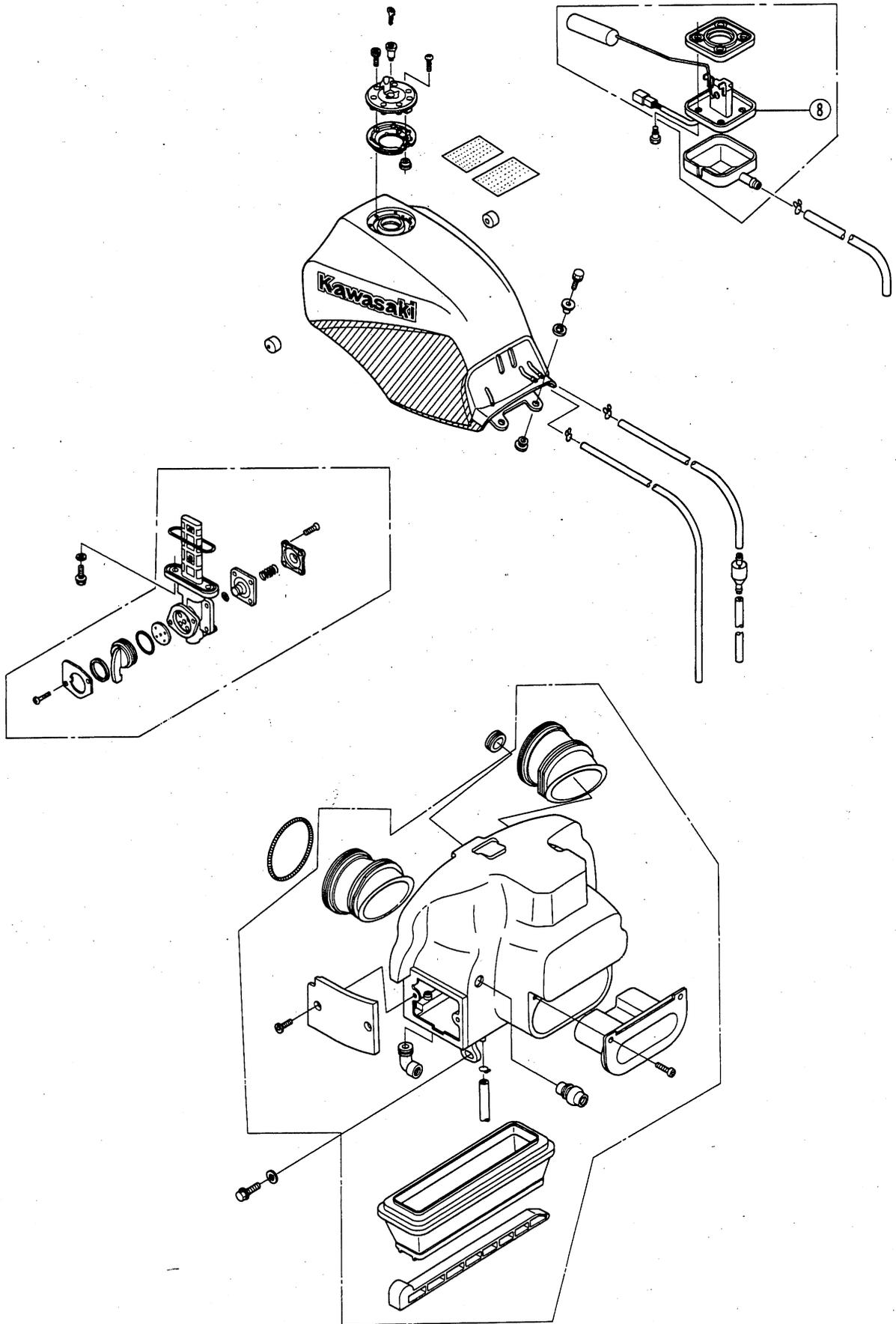
2

Explosionszeichnungen	2-2
Technische Daten	2-4
Spezialwerkzeuge	2-4
Gasdrehgriff und Gaszug	2-5
Prüfen des Gasdrehgriffspiels	2-5
Einstellen des Gaszugs	2-5
Schmieren des Gaszugs	2-5
Prüfung des Gaszugs	2-5
Choke-Zug	2-6
Prüfen des Choke-Zug-Spiels	2-6
Einstellen des Choke-Zugs	2-6
Schmieren des Choke-Zugs	2-6
Prüfen des Choke-Zugs	2-6
Vergaser	2-7
Prüfen der Leerlaufdrehzahl	2-7
Einstellen der Leerlaufdrehzahl	2-7
Prüfen der Unterdruck-Synchronisierung	2-7
Synchronisieren der Drosselklappen	2-7
Prüfen des Kraftstoffstands	2-8
Einstellen des Kraftstoffstands	2-8
Prüfen des Kraftstoffsystems	2-9
Hinweise für Aus-/Einbau der Vergaser	2-9
Hinweise für Zerlegung/Zusammenbau der Vergaser	2-9
Hinweise für Auseinanderbau/Zusammenbau der Vergaser	2-10
Reinigen der Vergaser	2-11
Prüfen der Vergaser	2-11
Luftfilter	2-12
Ausbau des Luftfilterelements	2-12
Einbau des Luftfilterelements	2-12
Reinigen des Luftfilterelements	2-13
Prüfen und Austauschen des Luftfilterelements	2-13
Kraftstofftank	2-14
Tankausbau	2-14
Tankeinbau	2-14
Ausbau des Kraftstoffhahns	2-14
Einbau des Kraftstoffhahns	2-14
Reinigen des Tanks und des Hahns	2-14
Prüfen des Kraftstoffhahns	2-15
Prüfen des Tanks und des Tankdeckels	2-15
Kraftstoffverdunstungsanlage (nur für kalifornisches US-Modell)	2-15
Hinweise für Aus-/Einbau von Teilen	2-15
Prüfen der Schläuche	2-15
Prüfen des Abscheiders	2-15
Funktionstest des Abscheiders	2-16
Prüfen des Kanisters	2-16
Prüfen des Tanks und des Tankdeckels (siehe Abschnitt Kraftstofftank)	2-16
Benzinuhr und Kraftstoffstandsensorm (siehe Abschnitt Elektrik)	

Explosionszeichnungen



- 1. Düsennadel
- 2. Leerlaufregulierschraube
- 3. Stöpsel (nur für US-Modell)
- 4. Leerlaufdüse
- 5. Nadeldüse
- 6. Nadeldüsenhalterung
- 7. Hauptdüse
- 8. Kraftstoffstandsensor



2-4 KRAFTSTOFFSYSTEM

Technische Daten

Gasdrehgriffspiel

Normalwert: 2–3 mm

Choke-Zug-Spiel

Normalwert: 2–3 mm

Vergaserdaten

Fabrikat/Typ	Keihin/CVK34
Hauptdüse	132, (S) (U) 135, (Cal) 138
Hauptluftdüse	100
Düsennadel	N27B, (U) N27A
Leerlaufdüse	35
Leerlauf-Luftdüse	160
Leerlaufregulierschraube	2½ Umdrehungen nach außen, (U) —
Anlasserdüse	42, (Cal) 38
Kraftstoffstand	–0,5 mm
Schwimmerhöhe	17 mm

(Cal): Kalifornisches Modell

(S): Schweizer Modell

(U): US-Modell

Leerlaufdrehzahl

Normalwert: $1.000 \pm 50 \text{ min}^{-1}$

Öl für Luftfilterelement

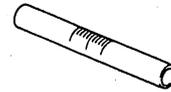
Sorte: SE-Klasse

Viskosität: SAE 30

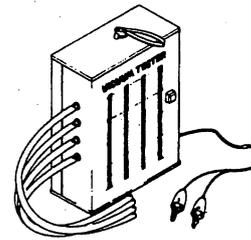
Spezialwerkzeuge

Außer den üblichen Handwerkzeugen werden für die komplette Wartung des Kraftstoffsystems folgende Spezialwerkzeuge benutzt:

Kraftstoffstand-Meßlehre: 57001-1017



Vakuummessgerät: 57001-1152



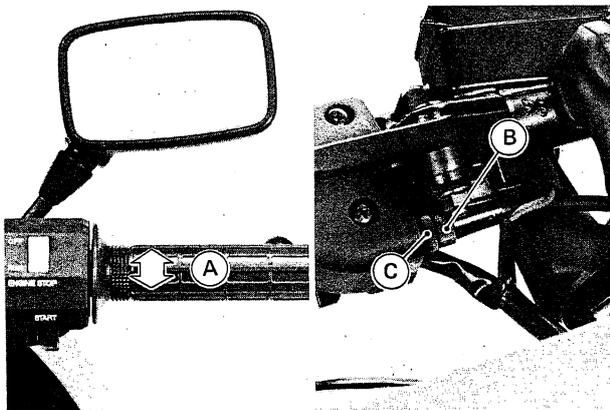
Gasdrehgriff und Gaszug

Prüfen des Gasdrehgriffspiels

- Das Gasdrehgriffspiel kontrollieren.
- ★ Wenn das Spiel nicht stimmt, muß der Gaszug eingestellt werden.

Gasdrehgriffspiel

2–3 mm



A. Gasdrehgriffspiel
B. Einsteller

C. Kontermutter

- ★ Wenn das Spiel stimmt, ist folgender Test durchzuführen:
 - Den Motor anlassen.
 - Den Motor im Leerlauf laufen lassen und den Lenker von einer Seite zur anderen schwenken.
- ★ Wenn sich die Leerlaufdrehzahl verändert, ist der Gaszug vielleicht falsch verlegt oder beschädigt.
- Eventuelle Fehler müssen vor Fahrtantritt behoben werden.

■ **ACHTUNG:** Bei falsch eingestelltem, falsch verlegtem oder beschädigtem Gaszug wird das Fahren gefährlich.

Einstellen des Gaszugs

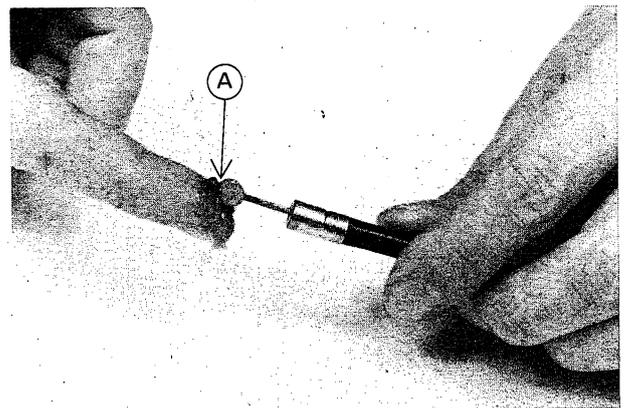
- Die Kontermutter am oberen Ende des Gaszugs lösen.
- Den Einsteller drehen, bis das Gasspiel stimmt. Wenn die Einstellmutter nach außen gedreht wird (Verlängerung der Einstellmutter), verringert sich das Spiel.
- Die Kontermutter festziehen.
- Den Motor starten.
- Den Motor im Leerlauf laufen lassen und den Lenker von einer Seite zur anderen schwenken.
- ★ Wenn sich dabei die Leerlaufdrehzahl verändert, ist der Gaszug vielleicht falsch verlegt oder beschädigt.
- Solche Fehler müssen vor Fahrtantritt behoben werden.

■ **ACHTUNG:** Bei falsch eingestelltem falsch verlegtem oder beschädigtem Gaszug wird das Fahren gefährlich.

Schmieren des Gaszugs

Schmieren Sie den Gaszug gemäß Inspektionstabelle (siehe Abschnitt „Allgemeine Informationen“) und nach jedem Ausbau wie folgt:

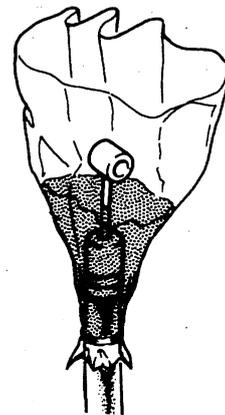
- Eine dünne Schicht Fett auf das untere Ende des Gaszugs auftragen.



A. Fett auftragen

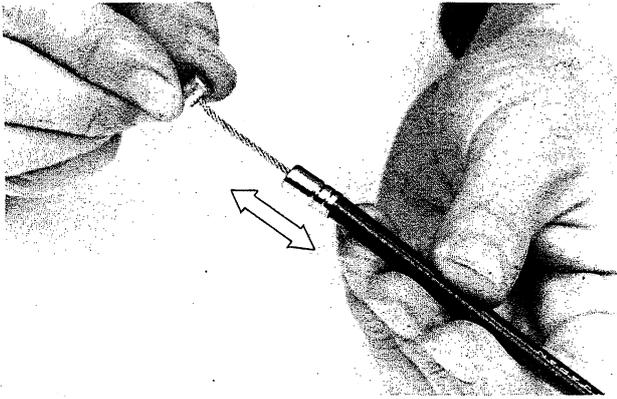
- Den Gaszug so schmieren, daß Öl zwischen Seilzug und Außenhülle läuft.

Schmieren des Gaszugs



Prüfen des Gaszugs

- Wenn der Gaszug unten und oben ausgehängt ist, sollte sich der Seilzug leicht in der Hülle bewegen lassen.



- ★ Den Choke-Zug nachstellen, wenn das Spiel nicht stimmt.

Spiel des Choke-Zugs

2–3 mm

Nachstellen des Choke-Zugs

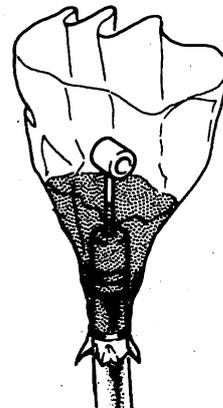
- Die Kontermutter an der Einstellmutter des Choke-Zugs lösen und die Einstellmutter drehen, bis der Zug das vorschriftsmäßige Spiel hat.
- Nach der Einstellung die Kontermutter wieder festziehen.

Schmieren des Choke-Zugs

Wenn der Choke-Zug ausgebaut wird, ist er vor dem Einbau wie folgt zu schmieren:

- Den Choke-Zug so schmieren, daß Öl zwischen Seilzug und Außenhülle läuft.

Schmieren des Choke-Zugs



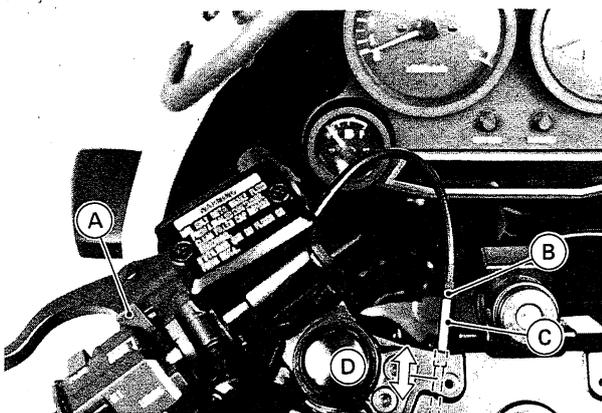
Choke-Zug

Prüfen des Choke-Zugspiels

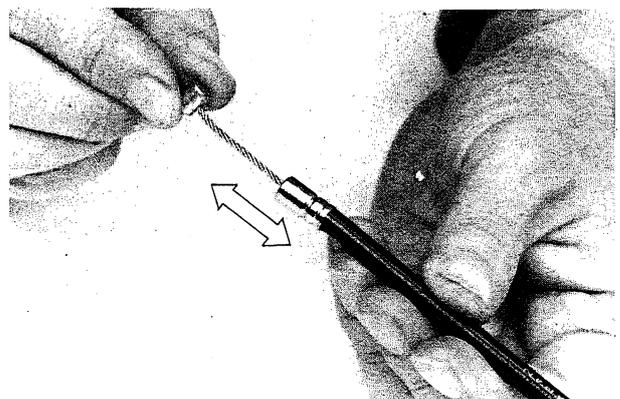
- Kontrollieren, ob sich der Choke-Hebel einwandfrei zurückstellt, und ob sich der Seilzug einwandfrei betätigen läßt.
- ★ Bei Unregelmäßigkeiten ist der Choke-Zug wie folgt zu prüfen:
 - Den Choke-Hebel ganz hineindrücken.
 - Das Spiel des Choke-Zugs an der Einstellmutter beobachten. Das Gehäuse herausziehen und wieder hineindrücken; der Weg entspricht dem Spiel des Choke-Zugs.

Prüfen des Choke-Zugs

- Wenn der Choke-Zug an beiden Enden ausgehängt ist, muß sich der Seilzug leicht in der Hülle bewegen lassen.



A. Choke-Hebel
 B. Kontermutter
 C. Einstellmutter
 D. Spiel



- ★ Der Choke-Zug muß erneuert werden, wenn er sich nach dem Schmieren nicht einwandfrei bewegen läßt (siehe Schmieren des Choke-Zugs), wenn der Seilzug ausgefranst ist oder wenn die Außenhülle geknickt ist.

Vergaser

Prüfen der Leerlaufdrehzahl

- Den Motor starten und gründlich warmlaufen lassen.
- Bei im Leerlauf laufendem Motor den Lenker nach beiden Seiten schwenken.
- ★ Wenn sich dabei die Leerlaufdrehzahl verändert, ist der Gaszug entweder falsch eingestellt, falsch verlegt oder beschädigt. Solche Fehler müssen vor Fahrtantritt behoben werden.

■ **ACHTUNG:** Bei falsch eingestelltem, falsch verlegtem oder beschädigtem Gaszug wird das Fahren gefährlich.

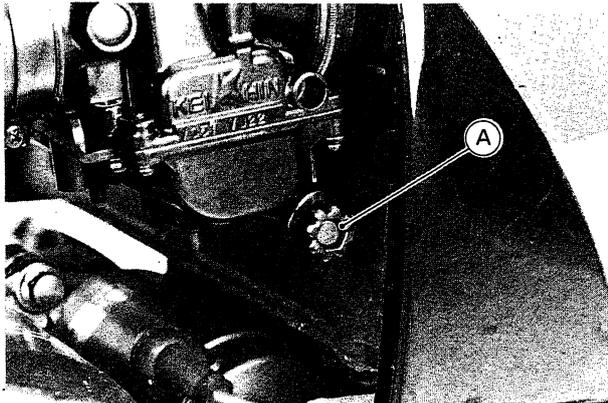
- Die Leerlaufdrehzahl kontrollieren.
- ★ Die Leerlaufdrehzahl einstellen, wenn sie nicht im vorgeschriebenen Bereich liegt.

Leerlaufdrehzahl

$1.000 \pm 50 \text{ min}^{-1}$

Einstellen der Leerlaufdrehzahl

- Die Leerlaufdrehzahl mit der Einstellschraube regulieren.



A. Einstellschraube

- Den Gasdrehgriff einigemal öffnen und schließen und kontrollieren, ob die Leerlaufdrehzahl im vorgeschriebenen Bereich liegt. Gegebenenfalls eine Nachstellung vornehmen.

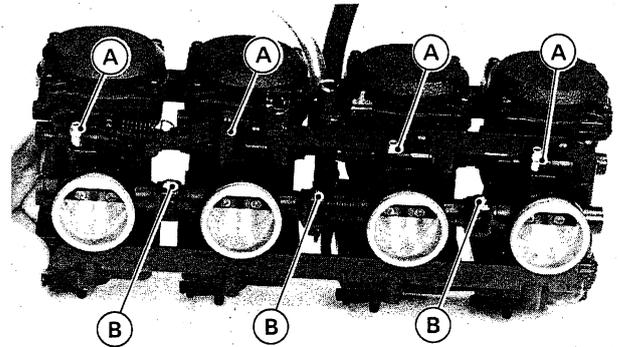
Prüfen der Unterdrucksynchronisierung

- Den Motor warmlaufen lassen.
- Die Leerlaufdrehzahl kontrollieren und gegebenenfalls einstellen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.
- Mit Hilfsschläuchen für Kraftstoffzufuhr zu den Vergasern sorgen.

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

- Das Unterdruckmeßgerät 57001-1152 an die Unterdruck-Anschlußstutzen an den Vergasern anschließen.

(Vorderansicht)



A. Anschlußstutzen für Unterdruckschlauch B. Einstellschraube

- Den Motor starten und im Leerlauf das Ansaugvakuum messen.
- ★ Wenn der Unterschied zwischen zwei Zylindern den Grenzwert überschreitet, müssen die Drosselklappen synchronisiert werden.

Motor-Unterdrucksynchronisierung

Weniger als 2,7 kPa (2 cmHg) Unterschied zwischen zwei Zylindern

- Das Meßgerät ausbauen, die Unterdruckschläuche wieder anschließen und/oder die Abdeckkappen auf die Anschlüsse aufsetzen.
- Den Kraftstofftank aufsetzen.

Synchronisieren der Drosselklappen

- Die Drosselklappen mittels der Einstellschrauben synchronisieren.

ANMERKUNG: Den Motor im Leerlauf laufen lassen und zuerst die beiden linken oder die beiden rechten Zylinder mittels der Einstellschraube zwischen den Zylindern Nr. 1 und Nr. 2, oder Nr. 3 und Nr. 4 einstellen. Dann die beiden linken und rechten Zylinder mittels der mittleren Einstellschraube synchronisieren.

- Den Leerlauf kontrollieren und erforderlichenfalls nachstellen.

2-8 KRAFTSTOFFSYSTEM

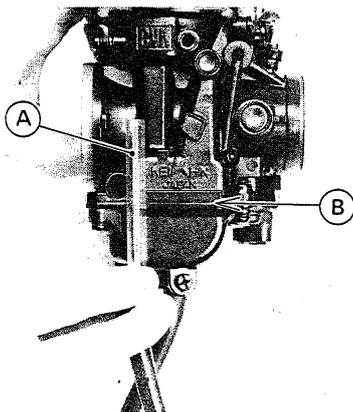
Prüfen des Kraftstoffstands

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

- Die Vergaser ausbauen in genau waagerechter Position halten.
- Den Kraftstofftank auf eine Werkbank setzen und den Kraftstoffhahn mit einem geeigneten Schlauch an die Vergaser anschließen.
- Einen Gummischlauch vorbereiten (6 mm Ø und etwa 300 mm lang).
- Die Meßlehre 57001-1017 mit einem Gummischlauch an die Vergaser-Schwimmerkammer anschließen.
- Die Meßlehre so senkrecht gegen das Vergasergehäuse halten, daß die „Null“-Linie einige Millimeter über der Unterkante des Vergasergehäuses steht.
- Den Kraftstoffhahn auf die Stellung PRI drehen, damit Kraftstoff zum Vergaser gelangt und dann die Vergaser-Ablabsschraube einige Umdrehungen herausdrehen.
- Warten, bis sich der Kraftstoff in der Meßlehre sammelt.
- Die Meßlehre senkrecht halten und langsam absenken, bis die „Null“-Linie in Höhe der Unterkante des Vergasers steht.

ANMERKUNG: Die „Null“-Linie nicht unter die Unterkante des Vergasergehäuses absenken. Wenn dann die Meßlehre wieder nach oben bewegt wird, wird ein Kraftstoffstand angezeigt, der etwas höher als der tatsächliche Stand ist. Wird die Meßlehre zu weit abgesenkt, ist der Kraftstoff in einen entsprechenden Behälter auszugießen und der Meßvorgang muß wiederholt werden.

- Den Kraftstoffstand in der Meßlehre ablesen und mit dem vorgeschriebenen Wert vergleichen. Die Ablabsschraube wieder einschrauben.
- Den Kraftstoffhahn auf die Position ON drehen und die Meßlehre ausbauen.
- Den Kraftstoffstand in den anderen Vergasern in der gleichen Weise messen.
- ★ Wenn der Kraftstoffstand nicht stimmt, ist er einzustellen (siehe Einstellung des Kraftstoffstands).



A. Kraftstoffstandmeßlehre: 57001-1017
B. Unterkante Vergasergehäuse

Kraftstoffstand

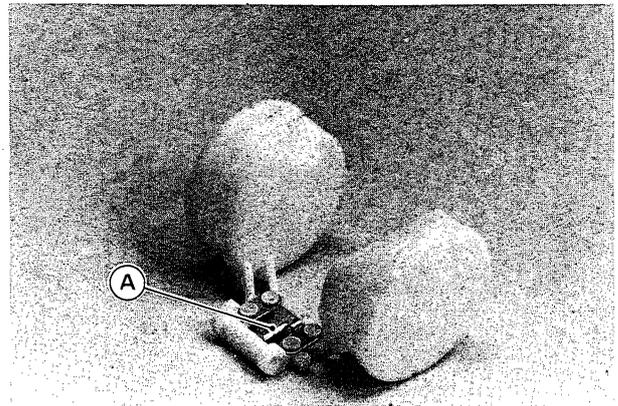
-0,5 ± 1 mm über Unterkante Vergasergehäuse.

Einstellen des Kraftstoffstands

- Den Achtungs-Hinweis im Abschnitt Prüfen des Kraftstoffstands beachten.
- Den Kraftstoff aus den Vergasern in einen geeigneten Behälter ablassen.
- Die Schrauben mit den Sicherungsscheiben entfernen und die Schwimmerkammer herausnehmen.
- Den Lagerstift herausschieben und den Schwimmer ausbauen.
- Die Zunge am Schwimmer etwas verbiegen, um den Kraftstoffstand zu verändern. Vergrößert sich die Schwimmerhöhe, sinkt der Kraftstoffstand ab, und verringert sich die Schwimmerhöhe, steigt der Kraftstoffstand.

Schwimmerhöhe

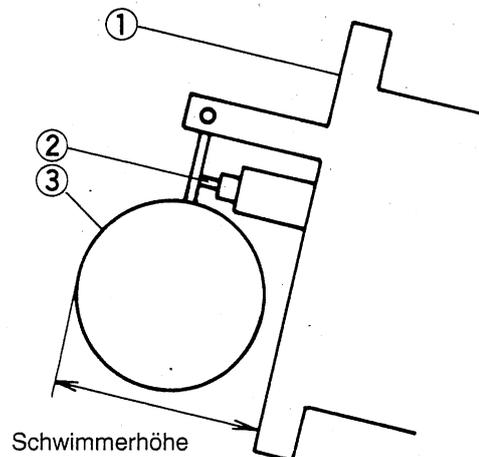
17,0 mm



A. Zunge

- Den Vergaser zusammenbauen und den Kraftstoffstand nochmals messen.
- ★ Wenn sich der Kraftstoffstand nach dieser Methode nicht einstellen läßt, sind Schwimmer oder Schwimmerventil beschädigt.

Messen der Schwimmerhöhe – Keihin-Vergaser

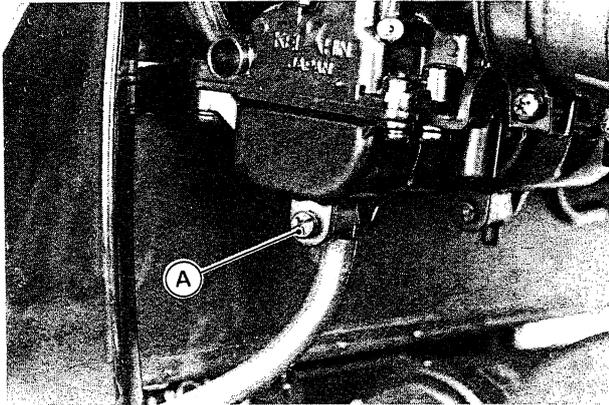


1. Auflagefläche der Schwimmerkammer
2. Nadelstange des Schwimmerventils (in Kontakt aber unbelastet)
3. Schwimmer

Prüfen des Kraftstoffsystems auf Sauberkeit

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

- Einen passenden Schlauch an den Anschluß an der Unterseite der jeweiligen Schwimmerkammer anschließen.
- Das untere Ende der Schläuche in einen geeigneten Behälter leiten.
- Den Kraftstoffhahn auf die Stellung PRI drehen.
- Die einzelnen Ablaßschrauben einige Umdrehungen herausdrehen und die Schwimmerkammern entleeren.



A. Ablaßschraube

- Kontrollieren, ob Wasser oder Schmutz herauskommen.
- Die Ablaßschrauben festziehen und den Kraftstoffhahn auf ON drehen.
- ★ Wenn bei dieser Prüfung Schmutz oder Wasser herauskommen, muß das Kraftstoffsystem gereinigt werden (siehe Abschnitt „Reinigen der Vergaser und Reinigen des Kraftstofftanks und des Kraftstoffhahns“).

Hinweise für den Aus-/Einbau der Vergaser

■ **ACHTUNG:** Benzin ist außerordentlich feuergefährlich und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein. Schalten sie die Zündung auf OFF und rauchen Sie nicht. Achten Sie darauf, daß der Arbeitsbereich gut belüftet ist und daß keine offenen Flammen und Funkenquellen in der Nähe sind; hierzu gehören auch Geräte mit einer Anzeigelampe.

- Nach dem Ausbau der Vergaser fusselfreie Lappen in die Vergaserhalterungen und die Einlaßkanäle stecken, damit kein Schmutz zum Motor und zum Luftfilter gelangt.

■ **ACHTUNG:** Wenn Schmutz oder Staub in den Vergaser gelangt, kann der Gasschieber klemmen, wodurch ein Unfall verursacht werden kann.

VORSICHT: Wenn Schmutz in den Motor gelangt, führt dies zu übermäßigem Verschleiß. Es kann zu Motorschäden kommen.

- Nach dem Einbau der Vergaser sind folgende Arbeiten auszuführen:
- Die Vergaser auf Dichtheit kontrollieren.

■ **ACHTUNG:** Aus den Vergasern ausgelaufenes Benzin ist gefährlich.

- Erforderlichenfalls folgende Einstellungen durchführen:
 Leerlaufdrehzahl
 Unterdrucksynchronisierung
 Gaszug
 Choke-Zug

Hinweise für Zerlegung/Zusammenbau der Vergaser

- Die ACHTUNGS-Hinweise im Abschnitt Aus-/Einbau der Vergaser beachten.
- Bei dem US-Modell die Leerlaufschraube wie folgt entfernen.
- Den Stöpsel mit einer Ahle oder einem anderen geeigneten Werkzeug durchbohren und heraushebeln.
- Die Leerlaufschraube hineindreihen und die Anzahl der Umdrehungen zählen, bis die Schraube voll aber nicht fest aufsitzt und dann die Leerlaufschraube entfernen. Dies geschieht, damit die Leerlaufschraube beim Zusammenbau wieder in die ursprüngliche Stellung gebracht werden kann.
- Nach dem Aufsetzen des oberen Deckels kontrollieren, ob der Vakuumkolben in der Vergaserbohrung leicht auf- und abwärts gleitet.

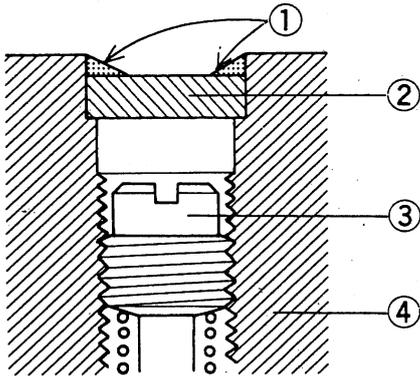
VORSICHT: Bei der Zerlegung des Vergasers darauf achten, daß die Membrane nicht beschädigt wird. Keine scharfen Werkzeuge zum Ausbau benutzen.

- Die Leerlaufregulierschraube voll eindrehen, aber nicht fest und dann um die gleiche Anzahl von Umdrehungen herausdrehen, wie bei der Zerlegung gezählt wurden.
- Bei dem US-Modell wird der Stöpsel für die Leerlaufschraube wie folgt eingebaut:
- Einen neuen Stöpsel in die Bohrung der Leerlaufschraube einsetzen und dann etwas Klebstoff auf die Außenfläche des Stöpsels auftragen.

VORSICHT: Nicht zuviel Klebstoff auf den Stöpsel auftragen, damit die Leerlaufregulierschraube selbst nicht festklebt.

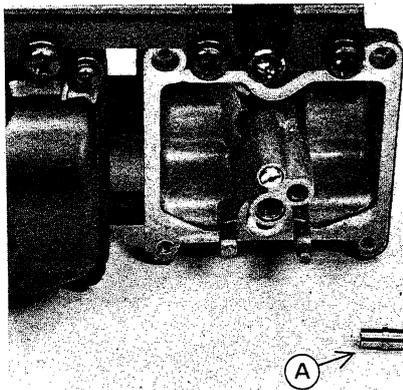
2-10 KRAFTSTOFFSYSTEM

Einbau des Stöpsels (nur für US-Modell)



1. Klebstoff auftragen
2. Stöpsel
3. Leerlaufregulierschraube
4. Vergasergehäuse

- Die Oberseite des Vergasergehäuses nach unten halten und die Nadeldüse mit dem kleineren Durchmesser zuerst einsetzen.

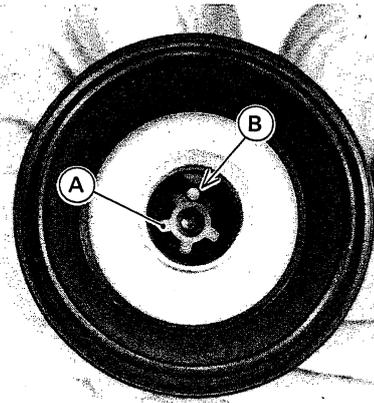


A. Kleinerer Durchmesser

- Das Entlüftungsrohr vorsichtig einschrauben. Es sitzt auf der Nadeldüse auf und drückt das Ende der Düse in die Vergaserbohrung.

VORSICHT: Das Entlüftungsrohr nicht mit Gewalt einsetzen oder zu fest anziehen. Hierdurch könnten Nadeldüse oder Vergasergehäuse beschädigt werden. Die Teile müßten dann ersetzt werden.

- Die Nadel durch die Bohrung in der Mitte des Vakuumkolbens schieben und den Federteller auf die Nadel aufsetzen. Den Federteller so drehen, daß er die Bohrung an der Unterseite des Vakuumkolbens nicht blockiert.



A. Federteller

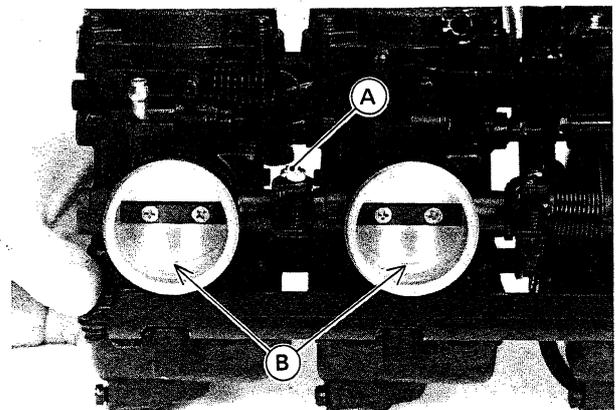
B. Bohrung

Hinweise für Auseinanderbau/Zusammenbau der Vergaser

- Die ACHTUNGS-Hinweise im Abschnitt Aus-/Einbau der Vergaser beachten.
- Die Mittellinien der Vergaserbohrungen müssen sowohl horizontal als auch vertikal fluchten. Wenn dies nicht der Fall ist, die Befestigungsschrauben lösen und dann die Vergaser auf einer ebenen Oberfläche ausrichten. Dann die Befestigungsschrauben wieder festziehen.
- Nach dem Zusammenbau des Choke-Mechanismus kontrollieren, ob die Choke-Welle ohne außergewöhnliche Reibung glatt von links nach rechts gleitet.

VORSICHT: Wenn der Anlasserkolben nach dem Einschleiben des Choke-Knopfs nicht vorschriftsmäßig sitzt, kann es zu Gemischstörungen kommen.

- Die Gasschieber (Drosselklappen) nach Augenmaß synchronisieren.
- Kontrollieren, ob alle Drosselklappen sich beim Drehen der Scheibe einwandfrei ohne zu klemmen öffnen und schließen.
- Visuell das Spiel zwischen Drosselklappe und Vergaserbohrung in den einzelnen Vergasern kontrollieren.



A. Ausgleichseinstellschraube

B. Spiel

- ☆ Wenn zwischen zwei Vergasern ein Unterschied besteht, ist mittels der Einstellschraube das gleiche Spiel einzustellen.

Reinigen der Vergaser

■ **ACHTUNG:** Reinigen Sie die Vergaser in einem gut belüfteten Arbeitsbereich und achten Sie darauf, daß in der Nähe keine offenen Flammen oder Funkenquellen vorhanden sind; hierzu gehören auch Geräte mit einer Anzeigelampe. Wegen der von leicht entflammaren Flüssigkeiten ausgehenden Gefahr dürfen für das Reinigen der Vergaser weder Benzin noch Lösemittel mit niedrigem Flammpunkt verwendet werden.

VORSICHT: Die Membranen und Schwimmer vor dem Reinigen mit Druckluft ausbauen, da diese Teile sonst beschädigt werden.

Möglichst alle Gummi- und Kunststoffteile ausbauen, bevor der Vergaser mit einer Reinigungslösung gereinigt wird. Auf diese Weise verhindern Sie, daß diese Teile beschädigt oder angegriffen werden.

Das Vergasergehäuse enthält Kunststoffteile, die nicht ausgebaut werden können. KEINE konzentrierte Vergaserreinigungslösung verwenden, die diese Teile angreifen könnte. Stattdessen mit einer milden Reinigungslösung, die die Kunststoffteile nicht angreift, arbeiten.

Für das Reinigen von Vergaserteilen, insbesondere der Düsen, keinen Draht oder andere harte Werkzeuge verwenden, da die Teile sonst beschädigt werden können.

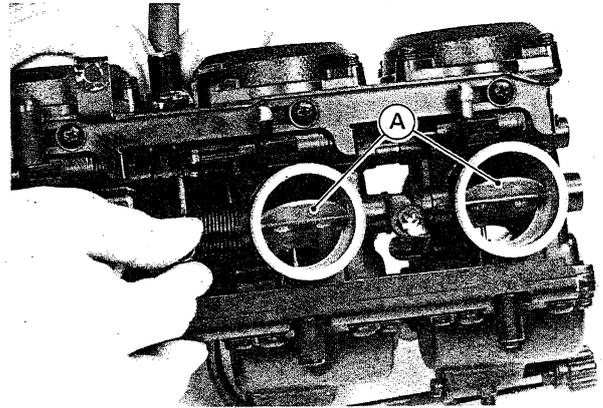
- Die Vergaser zerlegen.
- Die Metallteile in eine Vergaserreinigungslösung legen.
- Die Teile in Wasser ausspülen.
- Die Teile nach dem Reinigen mit Druckluft trocknen.
- Luft- und Kraftstoffdurchlaßöffnungen mit Druckluft ausblasen.
- Die Vergaser zusammenbauen.

Prüfen der Vergaser

■ **ACHTUNG:** Benzin ist außerordentlich feuergefährlich und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein. Drehen Sie deshalb die Zündung auf OFF und rauchen Sie nicht. Achten Sie darauf, daß der Arbeitsbereich gut belüftet ist und daß in der Nähe keine offenen Flammen oder Funkenquellen sind. Dies gilt auch für Geräte mit einer Anzeigelampe.

- Die Vergaser ausbauen.
- Vor der Zerlegung der Vergaser den Kraftstoffstand messen (siehe Prüfen des Kraftstoffstands).
- ★ Wenn der Kraftstoffstand nicht stimmt, zuerst den Vergaser prüfen und dann den Kraftstoffstand einstellen.
- Die Choke-Welle nach links bewegen und loslassen um zu prüfen, ob die Anlasserkolben sich einwandfrei bewegen und unter dem Federdruck zurückgehen.
- ★ Wenn sich die Anlasserkolben nicht einwandfrei bewegen, sind die Vergaser zu erneuern.

- Die Gaszugseilrolle drehen und kontrollieren, ob sich die Drosselklappen einwandfrei bewegen und unter Federdruck zurückgehen.
- ★ Wenn dies nicht der Fall ist, müssen die Vergaser erneuert werden.



A. Drosselklappen

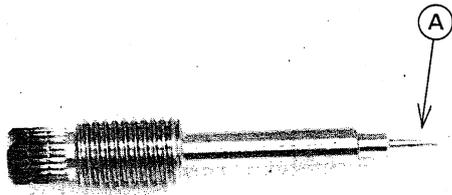
- Die Vergaser zerlegen.
- Die Vergaser reinigen.
- Kontrollieren, ob die O-Ringe an der Schwimmerkammer, sowie Ablaufverschraubung und Membrane auf den Vakuumkolben in einwandfreiem Zustand sind.
- ★ Schlechte O-Ringe oder Membrane müssen erneuert werden.
- Die Kunststoffspitze der Schwimmerventilnadel kontrollieren. Sie muß glatt sein und darf keine Riefen, Kratzer oder Verschleißerscheinungen haben.



A. Spitze

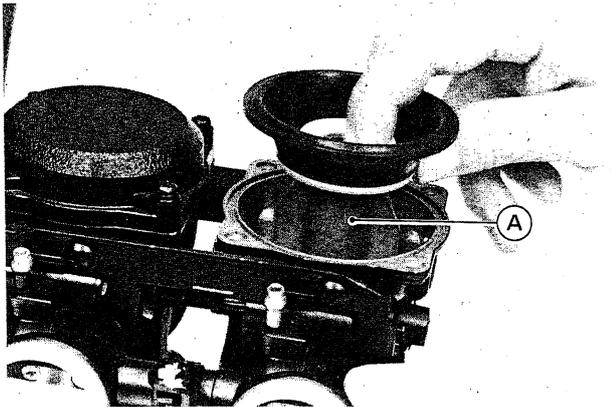
B. Stange

- ★ Wenn die Kunststoffspitze beschädigt ist, muß die Nadel erneuert werden.
- Den Stab in das andere Ende der Schwimmerventilnadel drücken und wieder einsetzen.
- ★ Wenn er nicht herauspringt, ist die Nadel zu erneuern.
- Den konischen Teil der Leerlaufregulierschraube auf Verschleiß oder Beschädigungen kontrollieren.



A. Konischer Teil

- ★ Wenn die Leerlaufschraube an dem konischen Teil verschlissen oder beschädigt ist, kann der Motor im Leerlauf nicht mehr rund laufen. Die Leerlaufschraube ist dann zu erneuern.
- Kontrollieren, ob sich der Vakuumkolben einwandfrei im Vergasergehäuse bewegt. Die Oberfläche des Kolbens darf nicht zu stark verschlissen sein.
- ★ Wenn sich der Vakuumkolben nicht leicht bewegt oder wenn er im Vergasergehäuse sehr locker ist, sind sowohl das Vergasergehäuse als auch der Vakuumkolben zu erneuern.

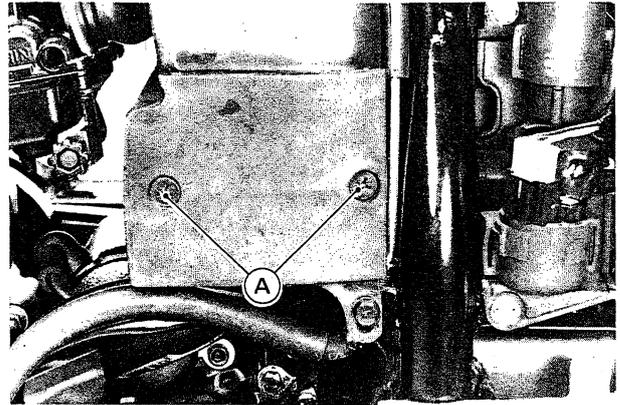


A. Vakuumkolben

Luftfilter

Ausbau des Luftfilterelements

- Den linken Seitendeckel abnehmen.
- Die Schrauben lösen und den Deckel des Luftfilters abnehmen.



A. Schrauben

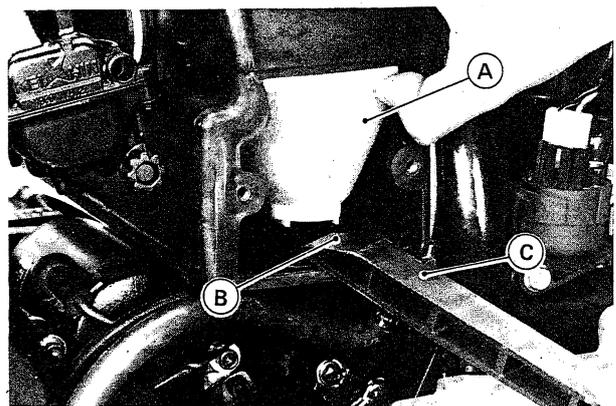
- Die Luftfilterhalterung herausziehen und das Filterelement abnehmen.
- Ein sauberes, fusselfreies Tuch in das Luftfiltergehäuse stecken, damit kein Schmutz oder sonstige Fremdstoffe eindringen können.

■ ACHTUNG: Wenn Schmutz oder Staub in die Vergaser gelangt, können die Drosselklappen klemmen, wodurch ein Unfall verursacht werden kann.

VORSICHT: Wenn Schmutz in den Motor gelangt, führt dies zu übermäßigem Verschleiß. Es kann zu Motorschäden kommen.

Einbau des Luftfilterelements

- Der Einbau des Filterelements ist in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau durchzuführen. Folgendes ist zu beachten:
- Die Schwammgummidichtung des Filterelements vorschriftsmäßig auf die Gehäuseöffnung aufsetzen.
- Das Filterelement gegen die Öffnung drücken und dabei die Halterung so einsetzen, daß die Abschrägung nach außen zeigt. Die Halterung sollte sich leicht einsetzen lassen.



**A. Filterelement
B. Abschrägung**

C. Halterung

Reinigen des Filterelements

ANMERKUNG: Das Luftfilterelement muß entsprechend der Inspektionstabelle und in staubigen Gebieten sogar noch häufiger gereinigt werden.

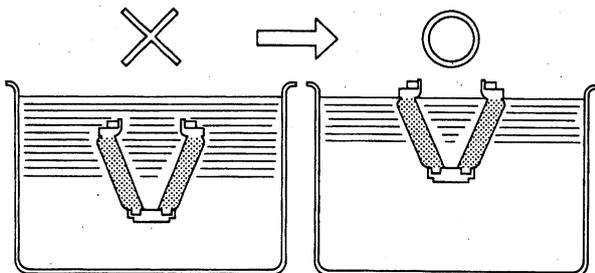
Nach Fahrten im Regen oder auf schmutzigen Straßen sollte das Element sofort gereinigt werden.

- Das Luftfilterelement ausbauen (siehe Ausbau des Luftfilterelements).

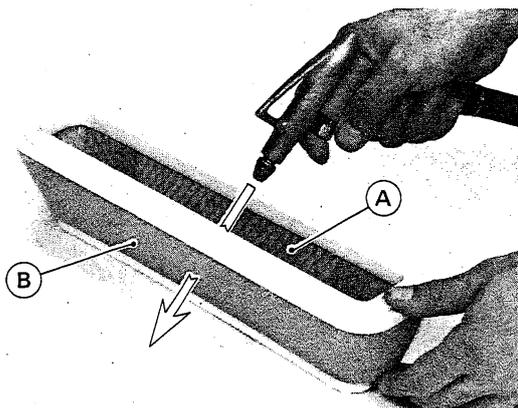
■ **ACHTUNG:** Das Filterelement an einem gut belüfteten Platz reinigen und darauf achten, daß in der Nähe des Arbeitsbereiches keine Flammen und keine Funkenquelle vorhanden sind. Kein Benzin und keine Lösemittel mit niedrigem Flammpunkt zum Reinigen des Elements verwenden, da dies gefährlich ist.

- Das Filterelement in einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt reinigen und dann mit Druckluft ausblasen oder trockenschütteln.
- Beim Ausspülen des Elements in einem Lösemittel darauf achten, daß das Bad für die Innenseite nicht mit dem Bad für die Außenseite des Elements gemischt wird, damit die Innenseite des Elements nicht verschmutzt wird.

Spülen des Filterelements



- Das Filterelement mit Druckluft von innen nach außen (von der reinen Seite zur verschmutzten Seite) trockenblasen.



A. Innenseite

B. Außenseite

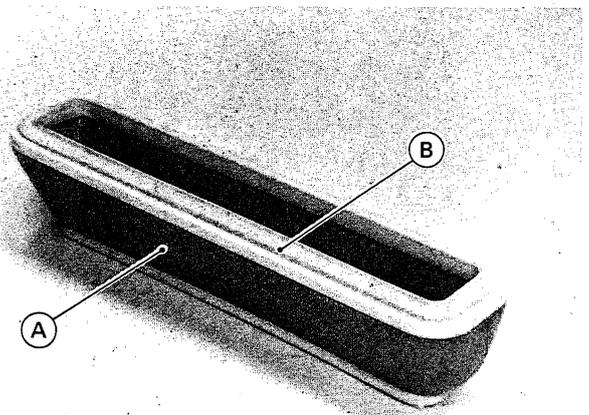
- Nach dem Reinigen ein sauberes, fusselfreies Tuch mit Motoröl SAE 30 sättigen und das Öl von außen mit dem Tuch auf das Filterelement auftragen.



- Das Filterelement vor dem Einbau kontrollieren (siehe Prüfen und Austauschen des Filterelements sowie Einbau des Filterelements).

Prüfen und Austauschen des Filterelements

- Das Filterelement ausbauen (siehe Ausbau des Filterelements).
- Das Filterelement reinigen (siehe Reinigen des Filterelements).
- Das Filterelement einer Sichtkontrolle auf Risse oder sonstige Beschädigungen kontrollieren. Ebenfalls die Schaumgummidichtung und den Kunststoffrahmen kontrollieren.



A. Filterelement

B. Dichtung

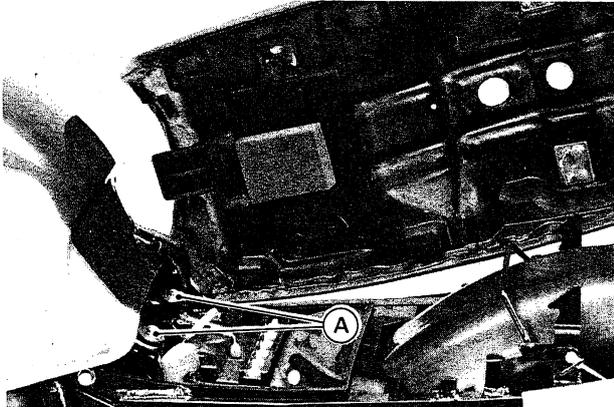
- ★ Das Filterelement austauschen, wenn es eingerissen oder beschädigt ist.
- ★ Den Rahmen austauschen wenn er beschädigt ist oder sich verzogen hat.
- ★ Wenn sich die Schwammdichtung gelöst hat, ist sie mit Kleber wieder zu befestigen.
- Da sich die Poren des Elements nach mehreren Reinigungen ausgeweitet haben, ist das Element entsprechend der Wartungstabelle auszuwechseln (siehe Abschnitt Allgemeine Informationen).

2-14 KRAFTSTOFFSYSTEM

Kraftstofftank

Abnehmen des Kraftstofftanks

- Die Sitzbank und die beiden Seitenabdeckungen abnehmen.
- Die Schrauben an der Rückseite des Tanks entfernen.



A. Schrauben

- Den Kraftstoffhahn auf die Stellung ON drehen.
- Die Schläuche vom Tank und vom Kraftstoffhahn abziehen.
- Bei den kalifornischen Modellen sind der Entlüftungsschlauch und der Kraftstoffrücklaufschlauch von den Anschlüssen am Tank abzuziehen, bevor der Tank abgenommen werden kann. Den Rücklaufanschluß zustoßeln. Hierdurch wird vermieden, daß Benzin in den Kanister fließt.

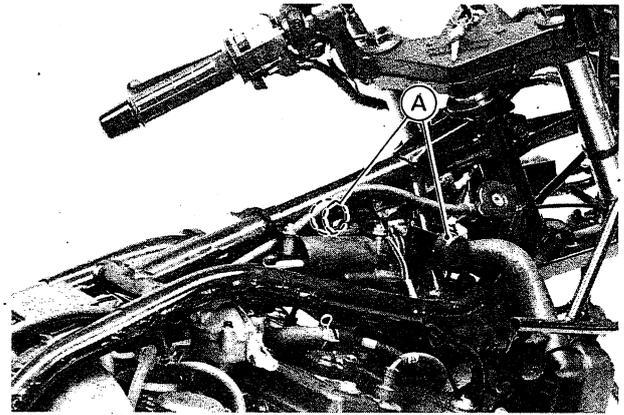
■ **ACHTUNG:** Benzin ist außerordentlich feuergefährlich und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein. Drehen Sie deshalb die Zündung auf OFF und rauchen Sie nicht. Achten Sie darauf, daß der Arbeitsbereich gut belüftet ist und daß in der Nähe keine offene Flammen- und Funkenquelle ist; hierzu gehören auch Geräte mit einer Anzeigelampe.

VORSICHT: Wenn Kraftstoff, Lösemittel, Wasser oder sonstige Flüssigkeiten in den Kanister gelangen, wird die Dampfaufnahmefähigkeit stark verringert. In diesem Falle ist der Kanister zu erneuern.

- Den Tank nach hinten aus dem Rahmen herauskippen.
- Die Leitungen für den Kraftstoffstandfühler abklemmen.
- Den Tank entleeren.
- Einen geeigneten Behälter unter den Tank setzen.
- Den Benzinhahn auf PIR drehen und das Benzin in den Behälter ablaufen lassen.

Einbau des Tanks

- Der Einbau des Tanks geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Folgendes ist zu beachten.
- Den ACHTUNGS-Hinweis im Abschnitt Ausbau des Tanks beachten.
- Die Gummidämpfer am Rahmenkopfrohr kontrollieren.

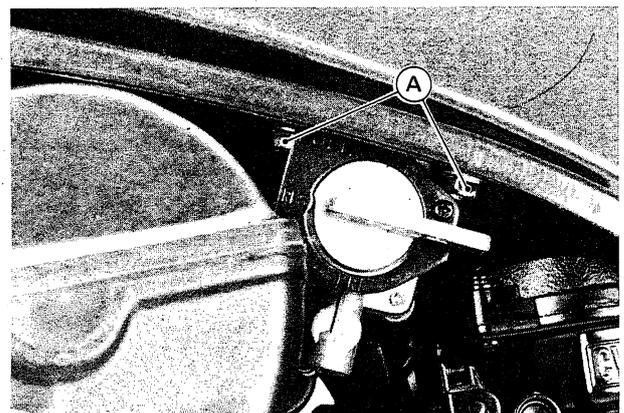


A. Dämpfer

- ★ Die Dämpfer erneuern, wenn sie beschädigt oder gealtert sind.
- Darauf achten, daß die Schläuche vorschriftsmäßig an Benzinhahn und Tank angeschlossen werden.

Ausbauen des Benzinhahns

- Den Tank abnehmen und entleeren (siehe Ausbau des Kraftstofftanks).
- Die Schrauben und die Nylon-Unterlegscheiben entfernen und den Benzinhahn ausbauen.



A. Schrauben

Einbau des Benzinhahns

- Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Folgendes ist zu beachten.
- Kontrollieren, ob die O-Ringe in gutem Zustand sind und einwandfrei abdichten.
- Darauf achten, daß der Kraftstoffschlauch vorschriftsmäßig an den Benzinhahn angeschlossen wird.
- Kontrollieren, ob die Nylonunterlegscheiben in gutem Zustand sind und gut abdichten.
- Keine Stahlunterlegscheiben anstelle der Nylonunterlegscheiben verwenden, da sie die Schrauben nicht einwandfrei abdichten und Benzin auslaufen kann.