Garantiebedingungen der Kawasaki-Motoren GmbH

Die Kawasaki-Motoren GmbH, Berner Str. 40-44, 6000 Frankfurt/Main 56 (im folgenden »Kawasaki« genannt), übernimmt gegenüber dem umseitig genannten Käufer nachstehende Gewährleistung

1. Kawasaki gewährleistet eine dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Fehlerfreiheit des Kawasaki-Motorrades in Werkstoff und Herstellung während der Dauer von 12 Monaten ab Lieferung des Motorrades an den Käufer.

2. Kawasaki leistet Gewähr nach ihrer Wahl entweder durch Reparatur des Motorrads durch einen Kawasaki-Vertragshändler oder durch Ersatzlieferung.

3. Reparaturen oder die Ersatzlieferung verlängern die Gewährleistungsfristen nicht.

4. Über zweifelhafte Garantieansprüche und Kulanzfälle kann nur Kawasaki, nicht jedoch der Vertragshändler, entscheiden.

5. Rückgängigmachung des Kaufvertrages oder Herabsetzung des Kaufpreises kann der Käufer nur dann verlangen, wenn Reparaturen oder die Ersatzlieferungen fehlgeschlagen sind.

6. Der Gewährleistungsanspruch entfällt, wenn

   a) die Vorschriften der Kawasaki-Betriebsanleitung (Handbuch) nicht befolgt werden, insbesondere die Einfahrvorschriften nicht beachtet oder die von Kawasaki vorgeschriebenen Inspektionen nicht ordnungsgemäß durchgeführt und auf der Garantiekarte bestätigt werden;

   b) auftretende Fehler nicht unverzüglich einem Kawasaki-Vertragshändler schriftlich mit dem Ersuchen um Behebung angezeigt werden;

   c) das Kawasaki-Motorrad ohne vorherige schriftliche Zustimmung von Kawasaki verändert worden ist, insbesondere durch Umbau oder Einbau und Anfügung von Teilen fremder Herkunft;

   d) das Kawasaki-Motorrad gewerbsmäßig verliehen wurde oder an Wettbewerben gleich welcher Art teilgenommen hat;

   e) das Kawasaki-Motorrad nach der amtlichen Zulassung auf den umseitig genannten Käufer weiter veräußert wird.

7. Von der Gewährleistung ausgeschlossen sind:

   a) Verschleiß- und Zubehörteile sowie Dichtungen;

   b) Kolbenschäden, die nicht nachweislich auf Werksfehlern beruhen;

   c) natürlicher Verschleiß, Unfallschäden und Schäden, die durch unsachgemäße Behandlung, insbesondere falsche Lagerung, falsche oder unangemessenen Reparaturen oder falsche Bedienung entstehen.

8. Alle Ansprüche auf Ersatz von Schäden, die aufgrund von Qualitätsmängeln direkt als unmittelbare Schäden oder indirekt als Folgeschäden eingetreten sind, sind ausgeschlossen, es sei denn, daß der Schaden auf dem groben Verschulden von Kawasaki oder ihrer Erfüllungsgehilfen beruht.

Vorwort

Wir möchten Sie zu Ihrer Wahl — zu einer Kawasaki — beglückwünschen. Wir hoffen, daß Sie an diesem Motorrad jahrelang Freude haben werden.

Die Kawasaki-Ingenieure auf der ganzen Welt versuchen, unsere Maschinen perfekt an Sie abzugeben. Trotzdem kann es vorkommen, daß ein Teil schadhaft wird. Deshalb gibt es ja die Garantiebestimmungen, die Sie bitte beachten möchten, und die im Rahmen unserer Möglichkeiten so kulant wie möglich gehandhabt werden.

Eine gewisse Pflege und Wartung allerdings müssen wir auch von Ihnen für Ihre Kawasaki erwarten. Deshalb bitten wir Sie, das Handbuch durchzulesen und die Intervalle zwischen den Inspektionen einzuhalten.

Auch die Einfahrvorschriften sollten Sie beachten — um so mehr und längere Freude werden Sie an Ihrer Kawasaki haben.

Achten Sie bitte darauf, daß Ihr Händler die Garantiekontrollkarte innerhalb von 2 Wochen an die Kawasaki Motoren GmbH einschickt, damit sie schnellstens Ihre Garantiekarte erhalten können, die für eventuelle Garantiereparaturen zusammen mit dem Inspektionsnachweis vorgelegt werden muß.

Kawasaki Motoren GmbH
Berner Straße 40-44
6000 Frankfurt/Main
Telefon 06 11/5072055-58

Durch Produktverbesserung oder gesetzliche Bestimmungen können kleinere Unterschiede zwischen dieser Beschreibung und dem Motorrad auftreten.

Inhalt

	Seite
Kundendienstpaß	
Garantiebestimmungen	
Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
Technische Daten	4
Sitz der Fahrgestell- und Motornummer	7
Lage der Bedienungselemente	8
Lage der Aufkleber	11
Bedienungshinweise	12
Bremsen	12
Kupplung	13
Gangschaltung	14
Gasdrehgriff	15
Anlasser	15
Kickstarter	16
Choke	16
Schlüssel	17
Zündschloß	17
Lenkschloß	17
Tachometer und Drehzahlmesser	18
Kontrolleuchten	19
Zündunterbrecher	19
Scheinwerferschalter	20
Abblendschalter	20
Blinkerschalter	21
Horn	21
Ständer	22
Kraftstofftank	23
Tankverschluß	23
Kraftstoffhahn	23
Sitzbank	24
Helmhaken	24
Dokumentenfach	25
Sicherungen	25
Werkzeug	26
Sichere Bedienung	28
Einfahrvorschrift	28
Fahranweisung	29

Seite

Sichere Fahrtechnik ... 33
Tägliche Sicherheitskontrollen ... 34
Zusätzliche Hinweise für Fahrten bei hohen Geschwindigkeiten ... 36
Wartung und Pflege ... 37
Periodische Inspektionsarbeiten ... 38
Motoröl ... 40
Zündkerze ... 42
Zündung ... 43
Steuerkette ... 47
Ventilspiel ... 49
Luftfilter ... 51
Gaszugeinstellung ... 53
Leerlaufeinstellung ... 54
Kupplung ... 55
Antriebskette ... 57
Bremsen ... 60
Handbremse ... 60
Fußbremse ... 61

Seite

Bremslichtschalter ... 62
Brems- und Kupplungszug ... 63
Lenkungsspiel ... 65
Vordergabel ... 66
Stoßdämpfer ... 67
Reifen ... 68
Radwechsel ... 70
Batterie ... 74
Scheinwerfereinstellung ... 76
Erneuern von Glühbirnen ... 76
Reinigen der Benzinleitung ... 78
Reinigen ... 79
Schmierung ... 80
Inspektion von Schrauben und Muttern ... 82
Lagerung ... 85
Ratgeber bei Störungen ... 87
Schaltplan ... letzte Seite

Technische Daten

Leistung

Motorleistung	17 PS (13 kW) bei 8000 min^{-1}
Drehmoment	1,6 mkp (15,7 Nm) bei 7000 min^{-1}
Steigfähigkeit	33°
Kraftstoffverbrauch/100 km	4,3 l (normal)
Wendekreis	3.9 m
Höchstgeschwindigkeit	121 km/h

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	1980 mm
Gesamtbreite	700 mm
Gesamthöhe	1030 mm
Radstand	1280 mm
Bodenfreiheit	150 mm
Leergewicht	136 kg
zul. Achslast	
vorn:	102 kg
hinten:	208 kg
zul. Gesamtgewicht	310 kg

Motor

Typ	4-Takt, 1-Zylinder, obenliegende Nockenwelle
Hubraum	197 cm^3
Bohrung × Hub	66 × 58 mm

Verdichtung	*9,0 : 1*
Zündzeitpunkt	*10° vor OT bei 1500 min⁻¹*
	40° vor OT bei 3000 min⁻¹
Startsystem	*elektrisch und Kickstarter*
Schmierung	*Druckumlaufschmierung*
Motoröl	*SAE 10W40, 10W50, 20W50*
Ölmenge	*1,4 l*
Zündkerzen	*NGK B8 ES (Champion N-Y-6, Bosch W 5 DC)*
Zündsystem	*Batterie und Zündspule*
Vergaser	*Keihin PW 26*

Getriebe

Typ	*5-stufiges Wechselgetriebe*
	Zahnräder ständig im Eingriff
Kupplung	*Mehrscheibenkupplung im Ölbad*
Primärübersetzung	*3,29 (69/21)*
Sekundärübersetzung	*2,67 (40/15)*
Gesamtübersetzung	*7,93*
Getriebeübersetzung	
1. Gang	*2,64 (29/11)*
2. Gang	*1,73 (26/15)*
3. Gang	*1,30 (26/20)*
4. Gang	*1,05 (21/20)*
5. Gang	*0,90 (19/21)*

Rahmen und Fahrgestell

Typ	Zentralrohrrahmen
Federung	
vorn:	Teleskopgabel
hinten:	Schwinge und Schraubenfeder
Reifen	
vorn:	2,75-18 1,75 bar (atü)
hinten:	3,25-17 reinforced 2,0 bar (atü)
Bremsen	
vorn:	Scheibe
hinten:	Trommel
Kraftstofftank-Inhalt	9,3 l
Lenkkopfwinkel	64°
Nachlauf	88 mm

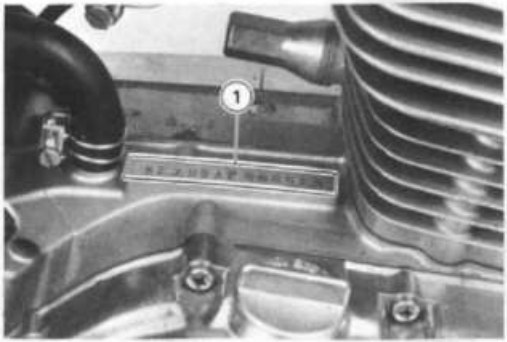
Elektrische Anlage

Batterie	12V 10Ah
Scheinwerfer	12V 35/35W
Begrenzungsleuchte	12V 4W
Schluß-/Bremsleuchte	12V 5/21W
Blinker	12V 21W
Kontrolleuchten	12V 3,4W
Leerlaufkontrolle	12V 3,4W
Horn	12V 2A
Sicherungen	10, 20A

Änderungen der technischen Daten werden vorbehalten. Stand März 1977

Sitz der Fahrgestell- und Motornummer

Die Fahrgestell- und Motornummern werden zur Registrierung des Motorrades benutzt. Dies ist die einzige Möglichkeit, Ihre Maschine von anderen des gleichen Modells zu unterscheiden. Diese Seriennummern werden von Ihrem Händler bei Ersatzteilaufträgen benötigt. Bei einem Diebstahl wird die untersuchende Behörde beide Nummern anfordern.

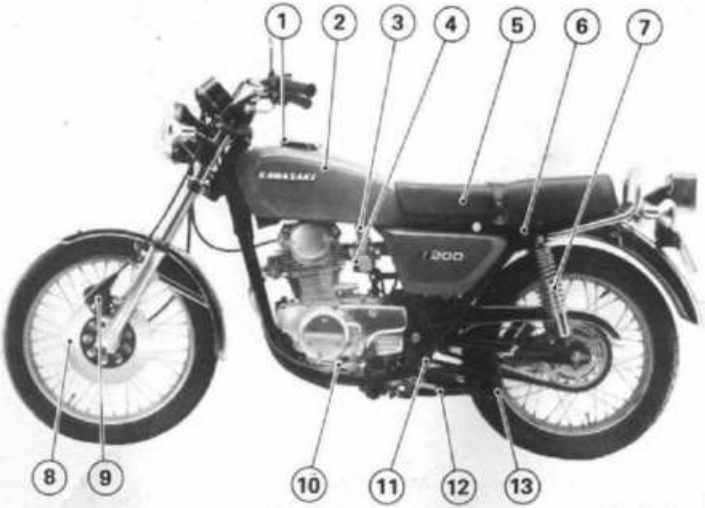


1. Motornummer

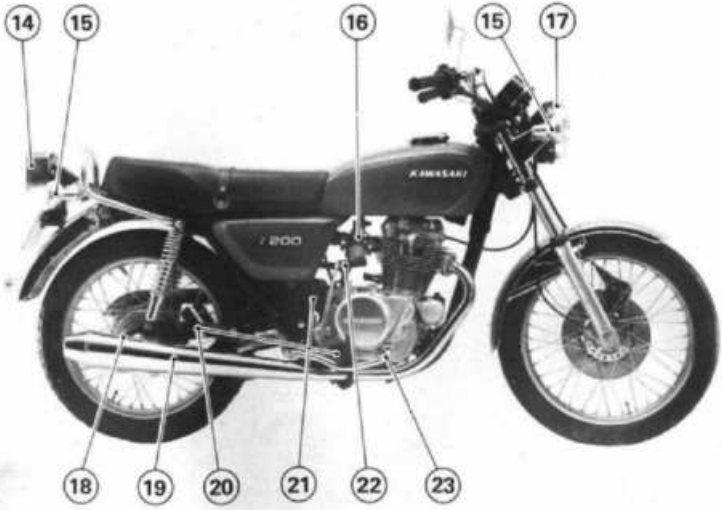


1. Fahrgestellnummer

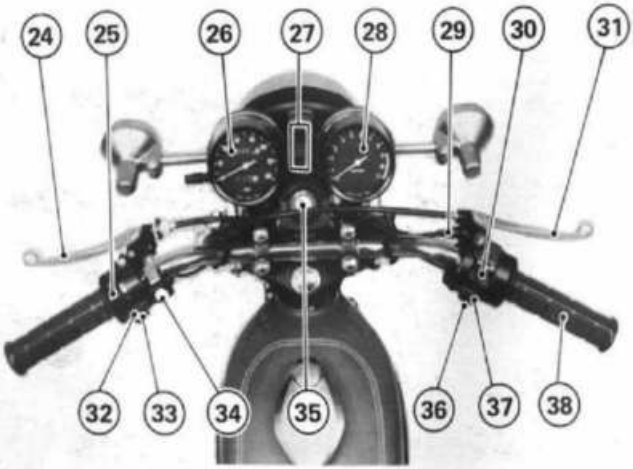
Lage der Bedienungselemente



1. Tankverschluß
2. Tank
3. Benzinhahn
4. Chokehebel
5. Sitz
6. Sitzbankschloß
7. Stoßdämpfer
8. Bremsscheibe
9. Bremssattel
10. Schaltpedal
11. Seitenständerschalter
12. Seitenständer
13. Hauptständer

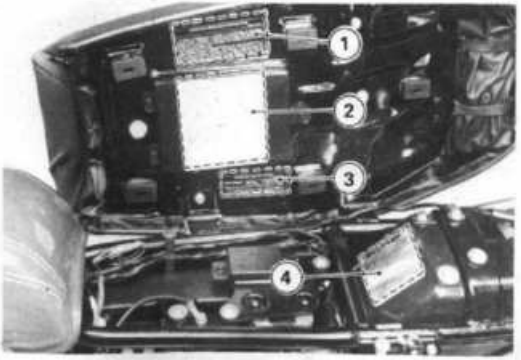


14. Schluß-/Bremsleuchte
15. Blinker
16. Vergaser
17. Scheinwerfer
18. Bremsbelagverschleißanzeiger
19. Auspuff
20. Fußraste
21. hinterer Bremslichtschalter
22. Kickstarter
23. Fußbremspedal



24. Kupplungshebel
25. Abblendschalter
26. Tachometer
27. Kontrolleuchten
28. Drehzahlmesser
29. vorderer Bremslichtschalter
30. Zündunterbrecher
31. Bremshebel
32. Blinkerschalter
33. Hornschalter
34. Seitenständer-Notschalter
35. Zündschalter
36. Anlasserschalter
37. Scheinwerferschalter
38. Gasdrehgriff

Lage der Aufkleber



1. *Ketteninformation*
2. *tägliche Sicherheitskontrollen*
3. *Öl- und Ölfilterhinweis*
4. *Verlegehinweis für die Batterieentlüftung*

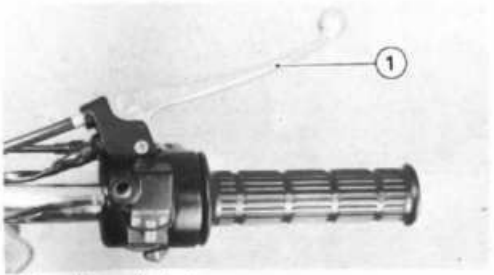
Bedienungshinweise

Bremsen

Der Hebel an der rechten Seite des Lenkers ist der Handbremshebel; das Fußpedal rechts neben dem Motor das Fußbremspedal.

Zum Bremsen verwenden Sie bitte immer beide Bremsen, die Handbremse und die Fußbremse; normalerweise sollte die Handbremse stärker verwendet werden als die Fußbremse. Falls Sie in einer Kurve bremsen müssen, bremsen Sie bitte nur mit der Fußbremse und nur so stark, daß ein Schleudern verhindert wird.

Bei der Betätigung einer der beiden Bremsen leuchtet das Bremslicht auf. Der Bremslichtschalter der Handbremse kann nicht eingestellt werden; der Schalter der Fußbremse ist jedoch einzustellen.

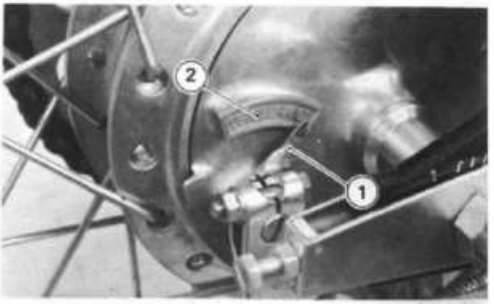


1. Handbremshebel



1. Fußbremspedal

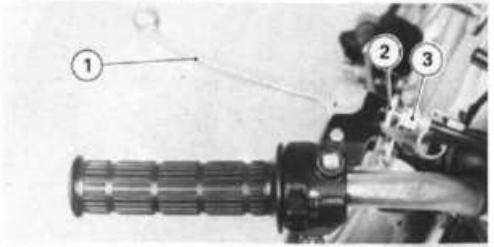
An der Bremstrommel des Hinterrades ist eine Verschleißgrenze markiert. Geht der Bremshebel bei der Betätigung über die Markierung hinaus, so ist die Bremse sofort von einem KAWASAKI-Händler zu reparieren.
Beachte: Demontieren Sie bitte niemals den Pfeil, um die Verschleißgrenzenmarkierung nicht zu verstellen.



1. Bremsbelag-verschleißanzeige *2. nutzbarer Bereich*

Kupplung

Der Kupplungshebel auf der linken Lenkerseite trennt die Kupplung.
Falls der Kupplungshebel zu viel Spiel haben sollte, stellen Sie es bitte mit der Einstellschraube ein. Falls dies mit der Einstellschraube nicht möglich sein sollte, ist die gesamte Kupplung neu einzustellen (s. S. 55).



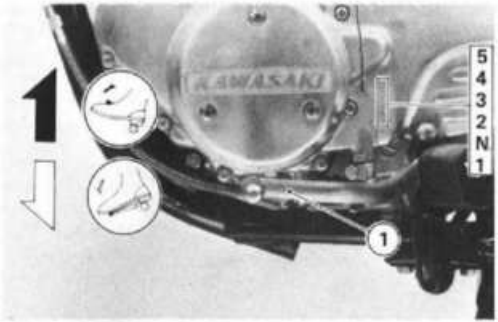
1. Kupplungshebel *3. Einstellschraube*
2. Kontermutter

Gangschaltung

Das Getriebe ist ein fünfstufiges Schaltgetriebe mit der Leerlaufstellung zwischen dem ersten und zweiten Gang. Zum Einlegen des ersten Ganges ziehen Sie bitte die Kupplung und treten den Schalthebel hinunter. Damit ist der erste Gang eingeschaltet. Die weiteren Gänge sind zu schalten, indem der Schalthebel mit dem Fuß nach oben gezogen wird. Zurückschalten geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

Im Leerlauf leuchtet die grüne Leerlaufkontrollampe auf.

Beachte: Schalten Sie bitte die Gänge immer voll durch. Wenn Sie die Gänge nicht voll einschalten, könnte der Gang wieder herausrutschen und das Getriebe beschädigen.



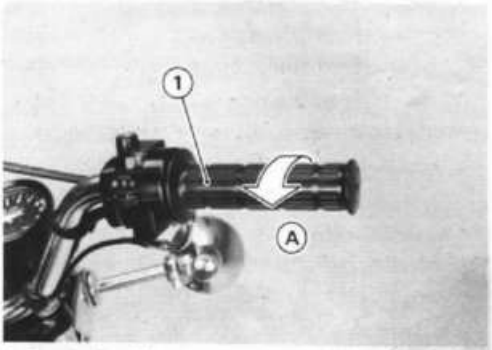
1. Schaltpedal



1. Leerlaufkontrolle

Gasdrehgriff

Mit dem rechten Drehgriff wird die Gasdrosselung vorgenommen. Bei Drehung des Griffes zum Fahrer wird die Drosselung geöffnet. Normalerweise springt der Gasdrehgriff nach Freigabe wieder durch Federzug in die geschlossene Stellung zurück. Dieser Federzug kann durch Festziehen mit der Hand an der Gasdrehgriff-Einstellschraube auf der Unterseite am rechten Gasdrehgriff verlangsamt oder gestoppt werden.



1. Gasdrehgriff *A. Drehzahl erhöhen*

Starter

Zum elektrischen Starten drücken Sie bitte den mit „Start" bezeichneten Knopf auf der rechten Lenkerseite. Es ist zu empfehlen, das Getriebe im Leerlauf zu halten, wenn elektrisch gestartet wird. Der Elektrostarter kann auch bei gezogener Kupplung benutzt werden.
Bei schlechter Batterie oder vielen kurzen Fahrten empfiehlt es sich, den Kickstarter zu benutzen. Dies ist insbesondere im Winter zu empfehlen.



1. Startknopf

Kickstarterpedal

Das Kickstarterpedal ist auf der rechten Motorseite. Zum Starten des Motors ist der Leerlauf einzustellen, der Zündschlüssel zu drehen und das Kickstarterpedal kräftig herunterzutreten. Der Motor sollte immer ein oder zwei Minuten vor Fahrtbeginn warmlaufen.

Anmerkung: Beachten Sie bitte, daß der Kickstarter voll eingeklappt ist, wenn Sie abfahren wollen.



1. Kickstarter

Starthebel (Choke)

Zur Kraftstoffanreicherung beim Kaltstart besitzt der Vergaser einen Starthebel, der zum Start ganz nach oben zu drücken ist. Wenn beim Anwärmen des Motors die Drehzahl über 2500 min^{-1} ansteigt, so ist der Choke wieder herunterzudrücken. Vor der Abfahrt sollte der Chokehebel ganz heruntergedrückt sein.

Beachte: Wenn der Choke zu lange betätigt wird, wird der Motorlauf erheblich beeinträchtigt.



1. Chokehebel

Schlüssel

Zum Motorrad gehören zwei Schlüssel; einer für das Zündschloß und das Sitzbankschloß, der andere für das Lenkschloß.

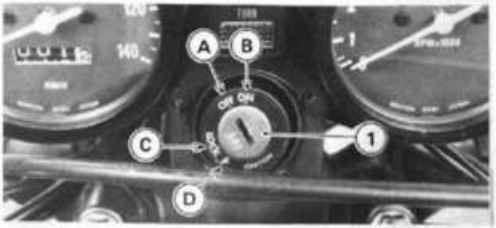
Zündschloß

Der Zündschalter hat drei Stellungen; die mit dem Schlüssel geschaltet werden. Der Schlüssel kann in den Positionen „Off" und „P" abgezogen werden.

OFF	Zündung aus: Alle elektrischen Stromkreise sind ausgeschaltet. Der Schlüssel kann abgezogen werden.
ON	Zündung ein: Alle elektrischen Teile können benutzt werden. Der Schlüssel kann nicht abgezogen werden.
P	Parken: Begrenzungsleuchte und Rückleuchte eingeschaltet. Alle anderen elektrischen Stromkreise sind ausgeschaltet. Der Schlüssel kann abgezogen werden.

Lenkschloß

Zur Diebstahlsicherung besitzt ihr Motorrad ein Lenkschloß, das bei jedem Parken verschlossen werden muß. Hierzu schlagen Sie bitte den Lenker voll ein, drehen den Schlüssel im Schloß, stecken das Schloß hinein und drehen den Schlüssel wieder zurück. Bitte bewegen Sie die Lenkung nicht, wenn der Lenkschloßschlüssel eingesteckt ist.



1. Zündschalter
A. „OFF"-Position
B. „ON"-Position
D. „P"-Position



1. Lenkschloß-schlüssel
2. Lenkschloß

Tachometer und Drehzahlmesser

Der Tachometer zeigt die Geschwindigkeit des Fahrzeuges an. Im Mittelfeld finden Sie zwei Kilometerzähler, den Gesamtkilometerzähler und den Tageskilometerzähler, der mit der Einstellschraube auf „0" gestellt werden kann.

Der Drehzahlmesser zeigt die Drehzahl des Motors (in 1000 Umdrehungen pro Minute) an. Der obere Bereich ist rot markiert. In diesem Bereich läßt die Leistung des Motors stark nach; er sollte möglichst nicht verwendet werden.



1. Tachometer *3. Drehzahlmesser*
2. Kilometerzähler



1. Kilometerzähler *3. Rückstellknopf*
2. Tageskilometerzähler

Kontrolleuchten

Auf dem Armaturenbrett befinden sich folgende Kontrolleuchten:

1. Leerlaufkontrolle
2. Fernlichtkontrolle
3. Blinkerkontrolle

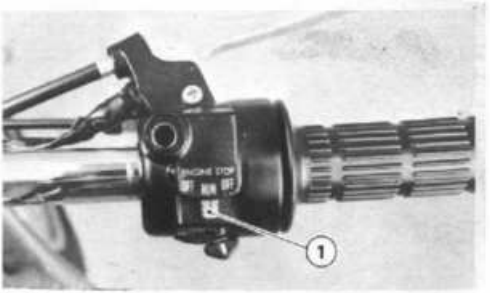


1. Leerlaufkontrolle
2. Fernlichtkontrolle
3. Blinkerkontrolle

Zündunterbrecher

Zusätzlich zum Zündschalter kann der Motor mit dem Zündunterbrecher ausgeschaltet werden. Hierzu ist der Schalter von „RUN" auf „OFF" zu schalten. Der Zündunterbrecher ist für den Notfall gedacht, wenn der Gaszug hängt, oder andere Gründe eine sofortige Unterbrechung der Zündung erforderlich machen.

Beachte: Der Zündunterbrecher unterbricht nur die Zündung. Alle anderen Stromkreise bleiben voll funktionsfähig. Grundsätzlich sollte zum Ausschalten des Motors der Zündschalter verwendet werden.



1. Zündunterbrecher

Scheinwerferschalter

Der Scheinwerferschalter hat drei Stellungen: „Off", „Po" und „On".

Off	*Der Scheinwerfer ist ausgeschaltet.*
Po	*Die Begrenzungsleuchte und die Rückleuchte sind eingeschaltet.*
On	*Der Scheinwerfer, die Begrenzungsleuchte und die Rückleuchte sind eingeschaltet.*

Abblendschalter

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



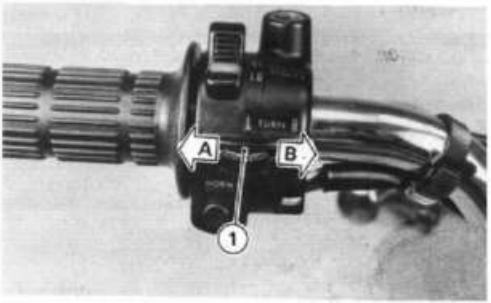
1. Scheinwerferschalter



1. Abblendschalter
A. Fernlicht
B. Abblendlicht
C. Lichthupe

Blinkerschalter

Die Blinker werden mit dem Blinkerschalter auf der linken Lenkerseite betätigt. Mit dem Blinker leuchtet die Blinkerkontrolleuchte auf. Sollte die Blinkfrequenz zu hoch sein, so sind Birnen kleinerer Leistung zu verwenden.



1. Blinkerschalter *B. rechts*
A. links

Horn

Das Horn wird mit dem Druckknopf an der linken Lenkerseite betätigt. Sollte das Horn nicht einwandfrei arbeiten, so prüfen Sie bitte die Batteriespannung und die freie Aufhängung des Hornes ohne Rahmenberührung.



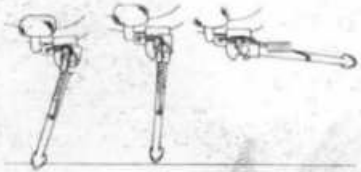
1. Hornknopf

Ständer

Das Motorrad besitzt einen Haupt- und einen Seitenständer.

Stellen Sie das Motorrad auf den Hauptständer, indem Sie mit der linken Hand den linken Lenkergriff halten, mit der rechten Hand den Rohrbügel am Sitz greifen und Ihr Gewicht voll auf den Ausleger des Hauptständers legen. Dann ist nur wenig Kraft zum Aufstellen des Motorrades erforderlich.

Zum Abstellen den Seitenständer bitte voll ausklappen, da sonst das Motorrad umkippen kann. Bei ausgeklapptem, unbelastetem Seitenständer sind der Motor und Anlasser automatisch ausgeschaltet. Im Notfall kann der Motor bei Drücken des Notschalters links am Lenker weiterlaufen.



belastet *unbelastet* *eingeklappt*





1. Seitenständerschalter



1. Seitenständer-Notschalter

Kraftstofftank

Verwenden Sie für die Z 200 Normalbenzin.
Füllen Sie den Tank nicht in Regen oder Staub, um Verschmutzung des Benzins zu vermeiden.
Achtung: Füllen Sie den Tank niemals ganz voll, da sich das Benzin beim Erwärmen ausdehnt und überlaufen könnte. Füllen Sie den Tank nur bei ausgeschalteter Zündung und nicht in der Nähe offenen Feuers.

Tankdeckel

Der Tankdeckel wird mit dem Zündschlüssel geöffnet. Zum Schließen drücken Sie auf den Deckel, damit er einrastet.

Kraftstoffhahn

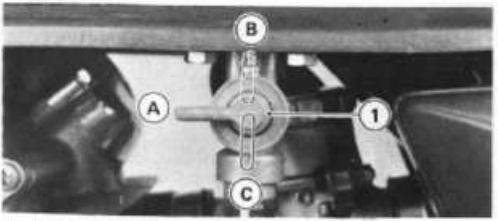
Der Kraftstoffhahn hat drei Stellungen „OFF", „ON" und „RES" (Reserve). In der Stellung „OFF" ist der Kraftstoffhahn geschlossen. In der Stellung „ON", kann der Kraftstoff zum Vergaser fließen. Etwa die letzten 1,0 l werden erst auf der Stellung „RES" freigegeben, und stellen eine Reserve dar.
Achten Sie bitte darauf, nach dem Tanken den Kraftstoffhahn wieder auf „ON" zu stellen.



1. Tank.



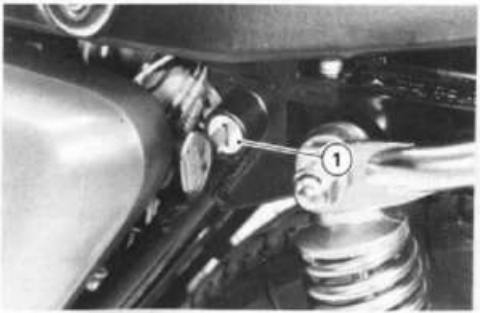
1. Tankdeckel



1. Kraftstoffhahn
A. OFF
B. RES
C. ON

Sitzbank

Die Sitzbank kann mit dem Zündschlüssel geöffnet werden, um die Bedienungshinweise, die Helmhaken, den Öltank und die Batterie freizulegen.



1. Sitzbankschloß

Helmhaken

Wenn Sie den Helm an den Helmhaken hängen, ist er mit der Sitzbank verschlossen.



1. Helmhaken

Dokumentenfach

Unter dem Sitz befindet sich ein Dokumentenfach, in dem Sie das Fahrerhandbuch und eventuell andere Papiere aufbewahren können.

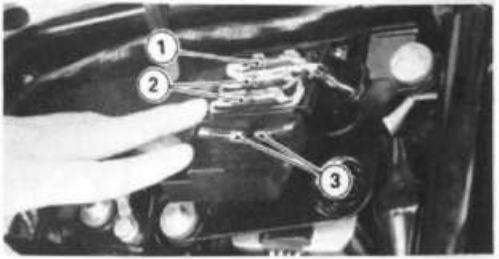


1. Dokumentenfach

Sicherungen

Die Sicherungen befinden sich unter der Sitzbank. Falls eine Sicherung durchbrennt, beseitigen Sie bitte erst den Fehler, bevor Sie eine neue Sicherung einsetzen.

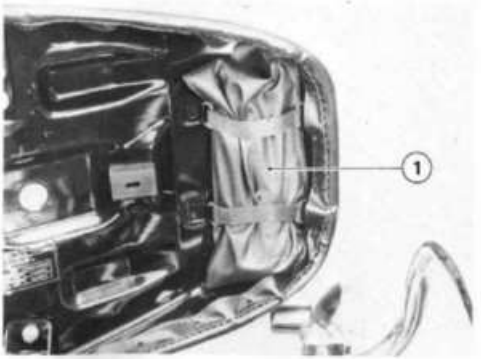
Beachte: Verwenden Sie bitte nur die Original-Sicherungen.



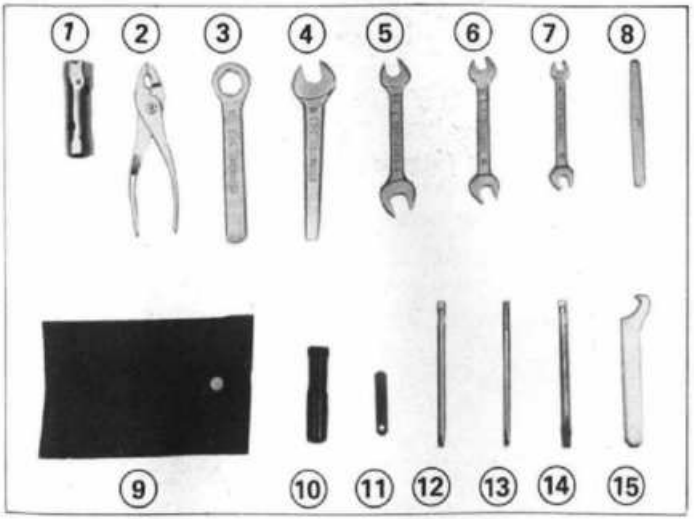
1. 20A Sicherung
2. 10A Sicherungen
3. Reservesicherungen

Werkzeug

Das Werkzeug befindet sich unter der Sitzbank über dem hinteren Kotflügel. Die kleineren Arbeiten, die in diesem Handbuch beschrieben sind, lassen sich mit diesem Werkzeug ausführen.



1. Werkzeug



1. *Zündkerzenschlüssel*
2. *Zange*
3. *Achsschlüssel 22 mm*
4. *Maulschlüssel 19 mm*
5. *Maulschlüssel 14 × 17 mm*
6. *Maulschlüssel 12 × 13 mm*
7. *Maulschlüssel 8 × 10 mm*
8. *T-griff*
9. *Werkzeugtasche*
10. *Schraubenziehergriff*
11. *Fühlerlehre 0,35 mm*
12. *Kreuzschlitzeinsatz*
13. *Kreuzschlitzeinsatz*
14. *Schraubenziehereinsatz*
15. *Hakenschlüssel*

Sichere Bedienung

Einfahrvorschrift

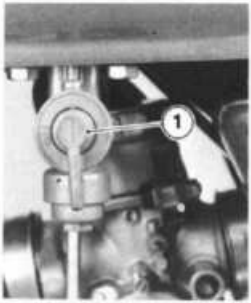
Die ersten 1.600 km sind die wichtigste Einfahrperiode, die man unbedingt beachten sollte, um Schäden am Motor und spätere Leistungsminderung zu vermeiden. Die nebenstehende Tabelle zeigt die empfohlenen Motor-Höchstdrehzahlen während der Einfahrzeit.

Kilometer-stand	*Maximale Motordrehzahl*
0 — 800 km	*4.000 min^{-1}*
800 — 1.600 km	*6.000 min^{-1}*

- *Lassen Sie den Motor nach dem Starten ca. 2-3 Minuten bei 1100-1300 min^{-1} anlaufen, auch wenn der Motor noch warm ist. Das ergibt eine gleichmäßigere Schmierung der Lagerstellen und vermeidet Lagerschäden.*
- *Drehen Sie den Motor nicht im Leerlauf zu hoch.*
- *Falls in der Einlaufzeit die Zündkerzen verrußen, wählen Sie bitte die nächstheißere Kerze in dieser Zeit.*
- *Nach 800 km Laufleistung sollte unbedingt die 1. Inspektion von Ihrem KAWASAKI-Händler ausgeführt werden.*

Anlassen des Motors

1. Benzinhahn öffnen.
2. Zündunterbrecher auf „RUN" stellen.
3. Zündung einschalten.
4. Leerlaufstellung des Getriebes prüfen (grüne Kontrollleuchte leuchtet).
5. Bei kaltem Motor Starthebel betätigen.
   a) Bei kaltem Motor Gasdrehgriff geschlossen halten.
   b) Bei warmem Motor nur den Gasdrehgriff etwas öffnen.
   c) Bei feuchten Zündkerzen Gasgriff voll öffnen.
6. Motor kickstarten bzw. Startknopf drücken bis der Motor läuft.
7. Motor anwärmen bis 2500 min^{-1}; wenn der Motor warm genug ist, Starthebel schließen.









1. Benzinhahn
2. Zündunterbrecher
3. Leerlaufkontrolle
4. Starthebel

Anfahren

1. Prüfen Sie, ob der Ständer eingeklappt ist.
2. Ziehen Sie den Kupplungshebel.
3. 1. Gang einlegen.
4. Etwas Gas geben und die Kupplung langsam kommen lassen.
5. Wenn die Kupplung zu fassen beginnt, etwas mehr Gas geben.

Schalten

1. Gas wegnehmen und gleichzeitig Kupplungshebel ziehen.
2. Den nächsthöheren oder -tieferen Gang voll durchschalten.
3. Etwas Gas geben und gleichzeitig den Kupplungshebel loslassen.

Achtung: Beim Herunterschalten sollte man darauf achten, daß die Motordrehzahl nicht übermäßig hochschnellt und den roten Bereich erreicht; sonst entstehen Motorschäden. Vor dem Herunterschalten sollte der Motor unter 5000 min^{-1} drehen.

Bremsen

1. Gaszug völlig schließen, so daß der Motor die Geschwindigkeit verringert.
2. Beide Bremsen gleichzeitig betätigen und bis in den 1. Gang herunterschalten.
3. Die Hauptabbremsung übernimmt die Vorderradbremse; sie sollte deshalb stärker gezogen werden.
4. In Kurven ist möglichst nicht zu bremsen; falls erforderlich hier vorwiegend die Fußbremse benutzen.
5. Bei Notbremsungen lassen Sie die Kupplung und Schaltung außer Acht und betätigen die Bremsen so stark wie möglich, ohne ins Schleudern zu geraten.
6. Die Bremsen dürfen nie so stark gezogen werden, daß ein Rad blockiert, da hierbei die Bremswirkung nachläßt.

Motor abstellen

1. Gaszug schließen.
2. Leerlauf einschalten.
3. Zündung ausschalten. Bei Dunkelheit auf „P" stellen.
4. Benzinhahn schließen.
5. Lenkschloß abschließen.

Anhalten des Motorrades im Notfall

Ihr KAWASAKI-Motorrad ist so konstruiert worden, daß es Ihnen ein Höchstmaß an Sicherheit und Komfort bietet. Um jedoch vollen Nutzen aus diesen Bemühungen ziehen zu können, ist es erforderlich, daß Sie als Benutzer des Motorrades es einwandfrei bedienen und mit seinen Funktionen vertraut sind. Unzureichende Wartung und mangelnde Fahrfertigkeit kann zu gefährlichen Situationen wie „Gaszugklemmen" führen. Dafür kommen vor allem folgende zwei Ursachen in Frage:

1. *Bei ausgebautem Luftfilter fällt Schmutz in das Filtergehäuse und verklemmt den Vergaser.*
2. *Ein Anfänger verwechselt die Drehrichtung des Gasdrehgriffes und erschrickt, da das Motorrad stark beschleunigt statt zu verlangsamen.*

Deshalb befindet sich auf der rechten Lenkerseite aller KAWASAKI-Motorräder ein Zündunterbrecher, mit dem der Motor im Notfall sicher abgeschaltet werden kann. Außerdem kann der Motor durch starkes Ziehen der Bremsen — ohne Kupplungsziehen — angehalten werden. Wenn jedoch der Zündunterbrecher ausgeschaltet wurde, so ist trotzdem die Zündung auszuschalten, um alle Stromkreise zu unterbrechen.

Sichere Fahrtechnik

Nachstehende Anweisungen sind für den täglichen Gebrauch des Motorrades gedacht und sollten zur sicheren Bedienung des Fahrzeuges beachtet werden.

- *Zur Sicherheit sind Augenschutz und ein Helm sehr zu empfehlen. Handschuhe und geeignetes Schuhwerk sowie Lederbekleidung sollten ebenfalls als Schutz getragen werden.*
- *In starken Steigungen ist ein niedriger Getriebegang zu benutzen, um ausreichende Motorkraft zur Verfügung zu haben und eine Überlastung des Motors zu vermeiden.*
- *Zum Bremsen verwenden Sie bitte immer die Vorderrad- und Hinterradbremse zusammen. Bei Verwendung nur einer Bremse oder bei zu plötzlichem Bremsen kann das Motorrad ins Schleudern geraten und Sie können die Kontrolle verlieren.*
- *Wenn Sie lange Gefällestrecken hinunter fahren, benutzen Sie bitte möglichst rechtzeitig die Motorbremse, indem Sie den nächstniedrigeren Gang wählen. Betätigen Sie die Vorderrad- und Hinterradbremse möglichst nur bei außergewöhnlichen Bremsungen.*
- *An regnerischen Tagen verlassen Sie sich bitte mehr auf die Motorbremse und weniger auf die Vorder- und Hinterradbremse. Die Motorbremse sollte sinnvoll gebraucht werden, um ein Blockieren des Hinterrades zu vermeiden.*
- *Fahren Sie immer mit der geeigneten Geschwindigkeit und vermeiden Sie unnötiges Beschleunigen; dies ist nicht nur wichtig für sparsamen Benzinverbrauch, sondern auch für eine lange Lebensdauer des Motorrades.*
- *Bei allen Gefahrsituationen sollte man Vorsicht walten lassen, die Geschwindigkeit vermindern und versuchen, die Knie eng an den Tank zu drücken, damit eine bessere Stabilität bei Bremsungen erreicht wird.*
- *Wenn gute Beschleunigung erforderlich ist, z.B. beim Überholen, schalten Sie in den nächstniedrigeren Gang, um die notwendige Motorkraft zu erhalten.*
- *Schalten Sie nicht bei einer zu hohen Drehzahl herunter, um Motorschäden durch Überdrehen zu vermeiden.*
- *Vermeiden Sie unnötiges Schlingern zu Ihrer eigenen Sicherheit und der anderer Verkehrsteilnehmer.*

Tägliche Sicherheitskontrollen

Um mehr Freude und Sicherheit beim Fahren zu haben, sollten die täglichen Sicherheitskontrollen niemals vergessen werden. Ein Motorschaden oder ein schwerer Unfall kann durch diese einfachen Kontrollen und Behebung eines Schadens verhindert werden; gewöhnen Sie es sich an, jeden Tag, bevor Sie losfahren, nachstehende Dinge zu kontrollieren:

Benzin	*Benzin im Tank.*
Motoröl	*Genügend Öl (s. S. 40).*
Reifen	*Abnutzung, Risse und andere Schäden kontrollieren (s. S. 68).*
Speichen und Felgen	*Lose Speichen nachziehen (s. S. 69).*
Antriebskette	*Zustand prüfen; Kettendurchhang prüfen; ölen, wenn notwendig (s. S. 57).*
Batterie	*Säurestand oberhalb der Markierungslinie (s. S. 74).*
Schrauben und Muttern	*Alle losen Schrauben und Muttern nachziehen (s. S. 82).*
Vorderradbremse	*Bremshebelspiel 1~2 mm (s. S. 60).*

Kupplung	*Hebelspiel 2~3 mm; einwandfreies Ausrücken; kein Rutschen (s. S. 55).*
Hinterradbremse	*Bremspedalspiel 20~30 mm; wenn das Pedal voll getreten ist — Verschleißanzeiger innerhalb „USABLE RANGE"; Bremslicht funktioniert richtig (s. S. 61).*
Gasgriff	*Gasgriffspiel 2~3 mm (s. S. 53).*
Lenkung	*Kontrollieren, ob sich die Lenkung frei bewegt, aber kein Spiel hat (s. S. 65).*
Vordergabel	*Dämpferwirkung durch Belastung prüfen; Öldichtheit prüfen (s. S. 66).*
Hinterradstoßdämpfer	*Funktion prüfen; Öldichtheit prüfen (s. S. 67).*
Elektrische Anlage	*Funktion von Scheinwerfer, Schluß- und Bremslicht, Blinker und Hupe kontrollieren.*
Motor	*Kein ungewöhnliches Motorengeräusch.*

Falls irgendwelche Unstimmigkeiten während dieser Überprüfung gefunden werden, beachten Sie bitte den Abschnitt Wartung und Pflege bzw. suchen Sie Ihren KAWASAKI-Händler auf.

Zusätzliche Hinweise für Fahrten bei hohen Geschwindigkeiten

Bremsen	Das Wichtigste beim Fahren mit hohen Geschwindigkeiten ist die volle Funktionsfähigkeit der Vorder- und Hinterradbremse. Daher sollten Sie regelmäßig Ihre Einstellung und Funktionsfähigkeit prüfen.
Lenkung	Spiel in der Lenkung kann die Ursache für unkontrollierbares Fahrwerksverhalten sein. Prüfen Sie vor Fahrtantritt, ob sich die Lenkung frei bewegen läßt und ob kein Spiel vorhanden ist.
Reifen	Hohe Geschwindigkeiten beanspruchen die Reifen besonders und gute Reifen sind entscheidend für sicheres Fahren. Prüfen Sie vor Fahrtantritt die Beschaffenheit der Reifen und verwenden Sie den vorgeschriebenen Luftdruck. Prüfen Sie die Radauswuchtung.
Zündkerzen	Für besonders hohe Geschwindigkeiten und Langstreckenfahrten empfehlen wir die nächstkältere Zündkerze.
Benzin	Versichern Sie sich vor Antritt der Fahrt, daß der Benzintank voll ist, da der Verbrauch bei hohen Geschwindigkeiten höher liegt als bei normalem Betrieb.
Motor- und Getriebeöl	Versichern Sie sich, daß der Ölstand über der Markierungslinie ist, um Motorschäden zu vermeiden.
Elektrische Anlage	Überzeugen Sie sich regelmäßig von der einwandfreien Funktion von Scheinwerfer, Schluß-/Bremslicht, Blinker, Horn usw.
Verschiedenes	Überzeugen Sie sich, daß alle Schrauben und Muttern fest angezogen und alle Sicherungen und Sicherheitsteile einwandfrei sind.

Wartung und Pflege

Die Wartungs- und Pflegearbeiten dieses Abschnittes sind leicht auszuführen und sollten nach der Inspektionstabelle durchgeführt werden, um Ihr Motorrad in gutem Zustand zu erhalten. Einige sind so wichtig, daß Sie es sich zur Gewohnheit machen sollten, sie regelmäßig oder gar täglich wie die täglichen Sicherheitskontrollen zu prüfen.

In Zweifelsfällen über Einstellungen oder Fahrverhalten ziehen Sie bitte Ihren KAWASAKI-Händler zu Rate. Bitte beachten Sie, daß KAWASAKI keine Haftung für fehlerhafte Wartung oder Einstellung übernehmen kann.

Periodische Inspektionsarbeiten

Laufleistung / Arbeit	nach den ersten 800 km	nach den ersten 3000 km	alle 3000 km	alle 6000 km	s. S.
Bremsen prüfen und einstellen	●	●	●		60, 61
Kupplung prüfen und einstellen	●	●	●		55
Vergaser prüfen und einstellen	●	●	●		53
Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●	●	●		68
Kraftstoffanlage reinigen	●	●	●		78
Elektrodenabstand der Zündkerze prüfen und einstellen	●	●	●		42
Reifendruck und -abnutzung prüfen	●	●	●		69
Motoröl wechseln	●	●	●		40
Ölfilter wechseln	●			●	41
Steuerkette einstellen	●		●		47
Zündeinstellung und Unterbrecherkontakte prüfen	●		●		41
Ventilspiel prüfen und einstellen	●		●		49
Lenkungsspiel prüfen*	●			●	65

Laufleistung / Arbeit	nach den ersten 800 km	nach den ersten 3000 km	alle 3000 km	alle 6000 km	s. S.
Alle Schrauben und Muttern nachziehen	●			●	82
Kettenabnutzung prüfen		●	●		59
Luftfilter reinigen		●	●		51
Motorrad ölen		●	●		80
Kette schmieren	alle 300 km				60
Kette prüfen und einstellen	alle 800 km				57
Bremsbelagverschleiß prüfen	alle 10 000 km				61, 62
Vordergabel Öl wechseln*	alle 10 000 km				66
Zündverstellung fetten	alle 10 000 km				–
Luftfilter wechseln	alle 10 000 km oder 5 Reinigungen**				52
Radlager fetten*	alle 2 Jahre oder 20 000 km**				–
Tachoantrieb fetten*	alle 2 Jahre oder 20 000 km**				–
Bremswelle fetten*	alle 2 Jahre oder 20 000 km**				–
Lenkkopflager fetten*	alle 2 Jahre oder 20 000 km**				–

* Sollte von Ihrem KAWASAKI-Händler ausgeführt werden.
** Der zuerst eintretende Zeitpunkt ist maßgebend.

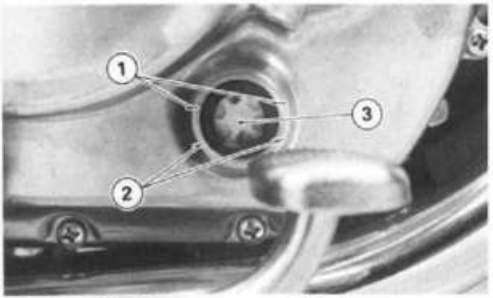
Motoröl

Motorölstand

Prüfen Sie den Motorölstand durch das Sichtfenster auf der unteren rechten Motorseite. Dazu stellen Sie das Motorrad auf den Hauptständer, und achten Sie darauf, daß der Ölstand zwischen den Markierungen liegt. Falls der Motor erst kurz zuvor gelaufen ist, warten Sie bitte erst etwas, um das Öl herunterlaufen zu lassen. Füllen Sie niemals zuviel Öl ein.

Falls notwendig, füllen Sie bitte Öl SAE 10W40, 10W50 oder 20W50 nach.

Achtung: Falls der Motor ohne Öl läuft, wird er stark beschädigt. Außerdem kann der Kolben plötzlich klemmen, so daß das Hinterrad blockiert und ein Unfall entstehen kann, wenn die Kupplung nicht schnell genug gezogen wird.



1. obere Markierung
2. untere Markierung
3. Schauglas



A. Öl einfüllen

Motor- und Ölfilterwechsel

Das Motoröl sollte regelmäßig gewechselt werden. Das Öl sollte nach den ersten 800 km gewechselt werden, da sich Metallspäne sammeln. Anschließend ist der Ölwechsel nur noch alle dreitausend Kilometer erforderlich.

Der Ölfilter muß nach 800 km und anschließend 3000 und jede folgenden 6000 km gewechselt werden.

Wärmen Sie bitte zum Ölwechseln den Motor gut durch und stellen Sie ihn auf den Hauptständer.

Schrauben Sie die Ablaßschraube heraus.

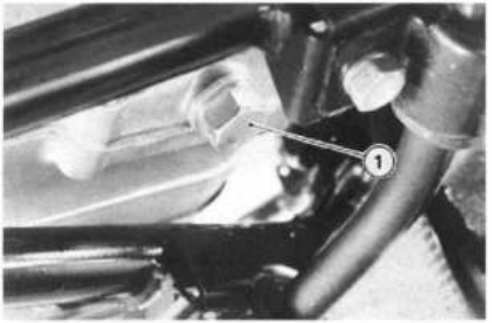
Zum Wechseln des Ölfilters nehmen Sie das Kickstarterpedal und den rechten Motordeckel ab und ziehen den Filter heraus.

Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Setzen Sie die Ablaßschraube mit einer neuen Aluminiumdichtscheibe ein.

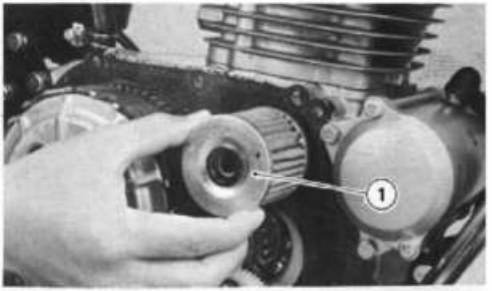
Füllen Sie den Motor mit ca. 1,4 l (mit Ölfilter) bzw. 1,1 l (ohne Ölfilter) Motoröl SAE 10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50.

Beachte: Nachdem der Motor gelaufen ist und sich das Öl gesammelt hat, muß der Ölstand zwischen den Markierungen liegen.

Achtung: Für die weiteren Ölwechsel entsprechend den vorgeschriebenen Intervallen empfehlen wir Veedol super S.



1. Ablaßschraube

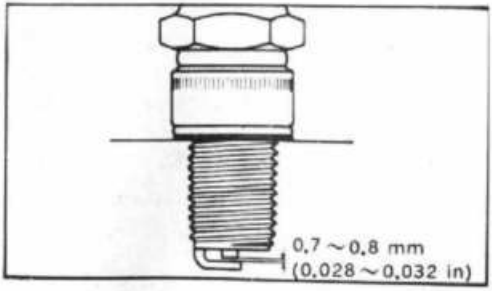


1. Ölfilter

Zündkerzen

Die Standardzündkerze ist eine NGK B8 ES, die einen Elektrodenabstand von 0,7—0,8 mm aufweisen soll und mit 2,8 mkp festgezogen wird.

Die Zündkerze sollte regelmäßig zur Überprüfung des Elektrodenabstandes und zur Reinigung herausgenommen werden (s. S. 38). Falls die Zündkerze ölig oder schwarz verfärbt ist, muß sie gründlich mit einem Sandstrahler gereinigt werden. Die Zündkerze kann auch mit Lösungsmittel und einer Drahtbürste sowie anderen geeigneten Werkzeugen gereinigt werden. Messen Sie den Elektrodenabstand mit einer Fühlerlehre und stellen Sie ihn durch Biegen der äußeren Elektrode ein.



Ob die Zündkerze den richtigen Wärmewert hat, kann an dem Zustand der keramischen Isolierung um die innere Elektrode festgestellt werden. Eine leicht bräunliche Färbung zeigt, daß die Zündkerze im richtigen Temperaturbereich arbeitet. Ist die Keramik weiß, so sollte die nächstkältere Zündkerze NGK B9 ES verwendet werden; ist sie schwarz, so sollte die nächstheißere Zündkerze NGK B7 ES verwendet werden.

Zündung

Aus falscher Zündeinstellung folgt schlechte Leistung, Klopfen, Überhitzen und schwere Motorschäden. Deshalb ist regelmäßige Einstellung nach der Inspektionstabelle und nach Demontage von Zündungsteilen erforderlich.

Die Zündeinstellung beginnt mit dem richtigen Unterbrecherabstand. Meist ist die Zündung mit dem Unterbrecherabstand richtig eingestellt.

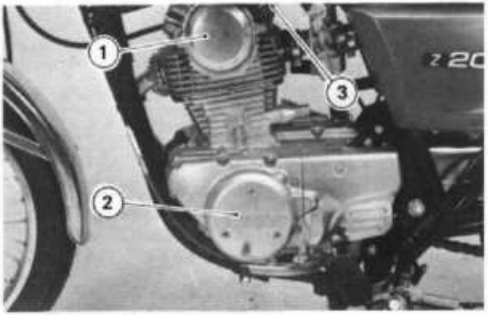
Einstellung des Unterbrecherabstandes:

Nehmen Sie den Unterbrecherdeckel ab.

Reinigen Sie die Kontakte mit ölfreiem Lösungsmittel auf einem Papierstreifen.

Leichte Schäden können mit Schmirgelleinen behoben werden. Stark beschädigte Kontakte sind zu ersetzen.

Schmieren Sie den Filz leicht bzw. ersetzen Sie ihn, wenn er beschädigt ist.

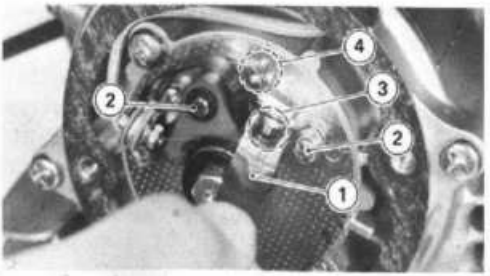


1. *Unterbrecherdeckel*
2. *Lichtmaschinendeckel*
3. *Einlaßventildeckel*

Nehmen Sie den Lichtmaschinendeckel ab. Drehen Sie die Kurbelwelle mit einem 14 mm-Schlüssel entgegen dem Uhrzeigersinn, so daß der Unterbrecher am weitesten geöffnet ist. Messen Sie den Abstand mit der Fühlerlehre. Der richtige Abstand beträgt 0,3–0,4 mm.
Zur Einstellung lösen Sie die Unterbrecherschrauben und stellen den Unterbrecher durch Hebeln mit einem Schraubenzieher auf 0,35 mm ein. Prüfen Sie nach dem Festziehen der Schrauben den Abstand nochmals.
Stellen Sie den Zündzeitpunkt ein.
Beachte: Der Unterbrecherabstand kann auch mit einem Schließwinkelmesser eingestellt werden. Das Verfahren ist nur im Werkstatthandbuch beschrieben.

Zündzeitpunkteinstellung:

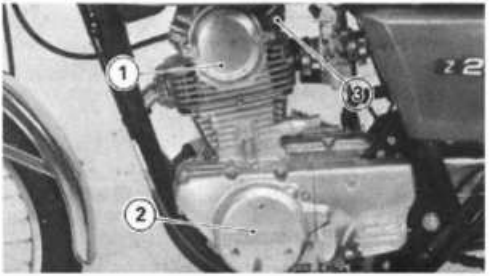
Schalten Sie die Zündung aus.
Schalten Sie den Zündunterbrecher aus.
Nehmen Sie den Unterbrecherdeckel und den Einlaßventildeckel ab.



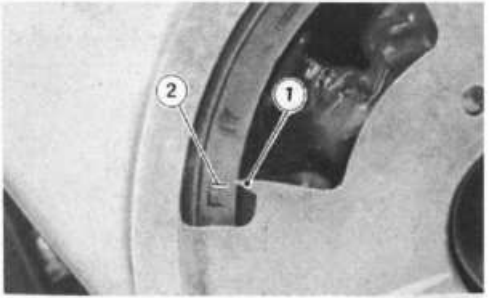
1. Fühlerlehre
2. Unterbrecherschrauben
3. Kontaktabstand
4. Hebelpunkt

Nehmen Sie den Lichtmaschinendeckel ab. Drehen Sie die Kurbelwelle entgegen dem Uhrzeigersinn und beobachten Sie das Einlaßventil (hinten). Wenn das Ventil gerade geöffnet und wieder geschlossen hat (je eine Ab- und Aufwärtsbewegung), drehen Sie die Kurbelwelle entgegen dem Uhrzeigersinn 1/2 Umdrehung weiter, so daß die „F"-Markierung auf dem Lichtmaschinenschwungrad mit der Zündmarkierung übereinstimmt.

Stellen Sie ein Ohmmeter auf „R × 1" und schließen Sie es zwischen Unterbrecherfeder und Masse an.



1. Unterbrecherdeckel 3. Einlaßventildeckel
2. Lichtmaschinendeckel



1. Zündmarkierung 2. F-Markierung

Lösen Sie die Grundplattenschrauben und stellen Sie die Grundplatte so ein, daß der Unterbrecher gerade öffnet, d.h. das Ohmmeter ausschlägt.

Drehen Sie die Kurbelwelle entgegen dem Uhrzeigersinn und prüfen Sie, ob das Ohmmeter genau an der „F"-Markierung ausschlägt.

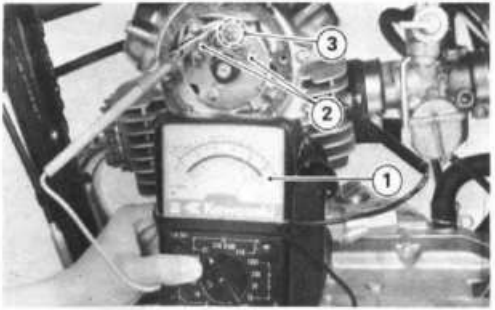
Ziehen Sie alle Schrauben fest.

Nehmen Sie das Ohmmeter ab und schalten Sie den Zündunterbrecher ein.

Setzen Sie den Lichtmaschinendeckel auf.

Setzen Sie den Einlaßventildeckel und den Unterbrecherdeckel mit der Markierung „up" nach oben auf.

Achtung: Legen Sie den O-Ring richtig unter die Lichtmaschinendeckelschrauben um Beschädigungen und Ölverlust zu vermeiden.



1. Ohmmeter *3. Hebelpunkt*
2. Grundplattenschrauben

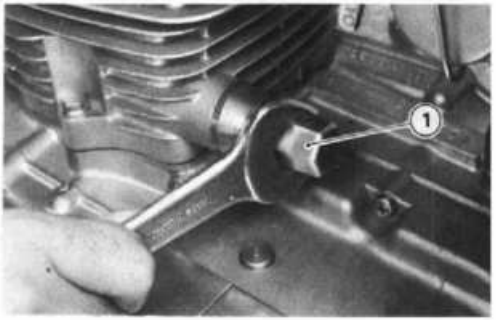


1. Hebelpunkt *2. Grundplattenschrauben*

Steuerkette

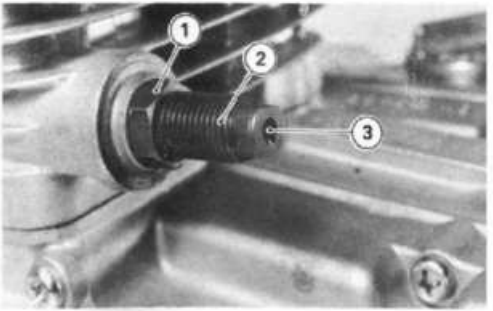
Abnutzung der Steuerkette und des Kettenspanners bewirkt Nachlassen der Kettenspannung und Motorgeräusch. Entnehmen Sie bitte die Einstellabstände der Inspektionstabelle. Falls sich die Kette nicht mehr einstellen läßt, so ist möglicherweise die Kette oder die Führungsrolle zu sehr abgenutzt.

Warnung: Berühren Sie den heißen Motor zur Einstellung der Steuerkette nicht, um Verbrennungen zu vermeiden.

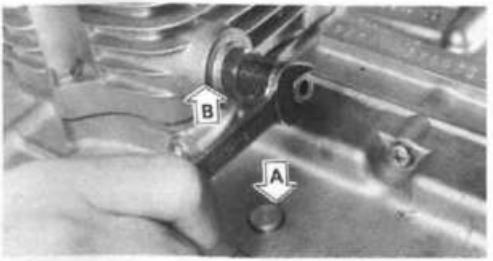


1. Kettenspannerkappe

Entfernen Sie die Kappe des Kettenspanners.
Entfernen Sie den Lichtmaschinendeckel.
Drehen Sie mit einem 14 mm-Schlüssel die Kurbelwelle entgegen dem Uhrzeigersinn und beachten Sie den Stößel. Drehen Sie die Kurbelwelle soweit, daß der Stößel die am weitesten innenliegende Position erreicht.
Achtung: Drehen Sie die Kurbelwelle nicht im Uhrzeigersinn, da sonst die Einstellung nicht korrekt ist.
Lösen Sie die Kontermutter und Schraube in der Stößelführung, bis Stößel und Stößelführung auf einer Höhe sind.
Ziehen Sie die Kontermutter wieder fest und setzen Sie den Kettenspannerdeckel und den Lichtmaschinendekkel wieder auf.
Achtung: Beachten Sie, daß der Stößel nicht vorsteht, da schon bei Hervorstehen um 1,2 mm schwere Motorschäden entstehen können.



1. Kontermutter
2. Stößelführung
3. Stößel



A. Lösen
B. Festziehen

Ventilspiel

Da sich die Ventile abnutzen, ist es erforderlich, den Abstand zwischen Nockenwelle und Stößel zu prüfen, da sonst Motorschäden entstehen können.

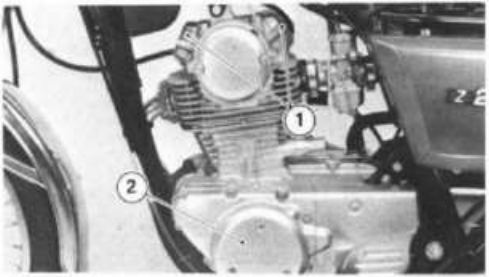
Das Ventilspiel sollte regelmäßig überprüft und eingestellt werden. Außerdem ist es nach jeder Kipphebelwellendemontage neu einzustellen.

Zu großes Ventilspiel verändert die Steuerzeiten und ruft Motorschäden hervor; zu kleines Ventilspiel bringt unruhigen Leerlauf und kann zu Ausbrennen oder größeren Schäden führen.

Beachte: Das Ventilspiel ist bei kaltem Motor einzustellen. Nehmen Sie den Tank ab. Entfernen Sie die Ventilkappen.

Entfernen Sie den Lichtmaschinendeckel.

Drehen Sie mit einem 17 mm-Schlüssel die Kurbelwelle entgegen der Uhrzeigerrichtung und beachten Sie die Bewegung des Einlaßventils (hinten). Nachdem das Ventil wieder geschlossen hat (Abwärtsbewegung und anschließende Aufwärtsbewegung), drehen Sie die Kurbelwelle bitte 1/2 Umdrehung weiter, bis die Markierung „T" des Zündverstellers mit der Zeitmarke übereinstimmt.



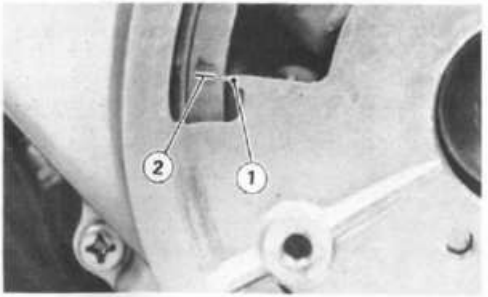
1. Ventilkappen 2. Lichtmaschinendeckel

Messen Sie das Ventilspiel mit der Fühlerlehre. Das richtige Spiel beträgt:

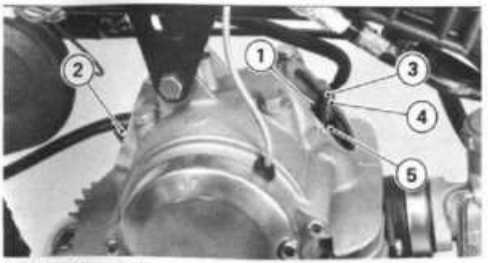
Einlaß 0,08–0,13 mm

Auslaß 0,17–0,22 mm

Falls das Ventilspiel einzustellen ist, lösen Sie die Kontermutter, und stellen Sie das Spiel mit der Einstellschraube ein. Ziehen Sie die Kontermutter wieder fest, und montieren Sie die Ventilkappen, den Lichtmaschinendeckel und den Tank.



1. Zündmarkierung *2. T-Markierung (OT)*



1. Einlaßventil
2. Auslaßventil
3. Einstellschraube
4. Kontermutter
5. Ventilschaft

Luftfilter

Ein verstopfter Luftfilter verhindert ausreichende Luftaufnahme des Motors und führt zu erhöhtem Benzinverbrauch, schlechter Motorleistung und Zündaussetzern.

Der Luftfilter muß regelmäßig gereinigt werden (s. S. 39).

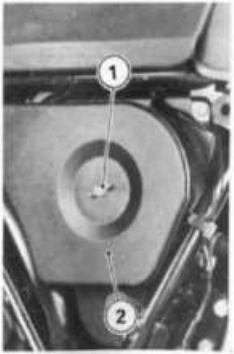
In staubigen Gebieten ist der Filter öfter als angegeben zu reinigen. Nach einer Fahrt im Regen oder auf schmutzigen Straßen sollte das Filterelement sofort gereinigt werden.

Luftfilterausbau: Schrauben Sie den rechten Seitendeckel ab und lösen Sie die Flügelmutter.
Ziehen Sie das Filterelement heraus.
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Filterreinigung: Reinigen Sie das Filterelement in schwerentzündlichem Lösungsmittel und trocknen Sie es.
Nach der Reinigung ist es zu schütteln oder mit Druckluft auszublasen.

Achtung: Reinigen Sie das Element in einem gut belüfteten Raum und vermeiden Sie Feuer im Arbeitsbereich.

Benutzen Sie kein Benzin oder andere leicht entzündliche Lösungsmittel.





1. Flügelmutter
2. Filterdeckel
3. Filter

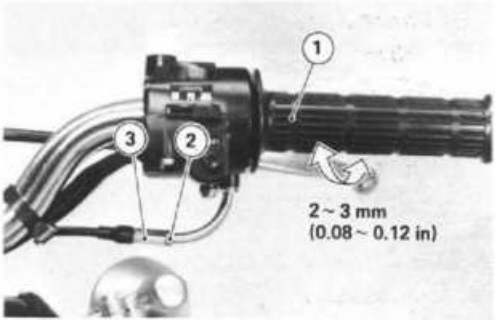
Durch eine Beschädigung im Element kann Schmutz in den Vergaser gelangen und eventuell Motorschäden hervorrufen. Erneuern Sie deshalb beschädigte Filterelemente.
Geben Sie nie Öl auf das Filterelement, da es sonst verstopft.

Filtererneuerung: Das Filterelement ist regelmäßig oder bei Beschädigung zu erneuern (s. S. 39).

Gasgriffspiel

Der obere Gaszug ist sowohl mit dem Gaszug des Vergasers als auch mit dem Ölpumpenzug verbunden. Er betätigt gleichzeitig den Gasschieber und den Ölpumpenhebel. Wenn der Zug zu lose eingestellt ist, folgt er nicht genau genug dem Gasgriff; wenn er zu stramm eingestellt ist, ist die Leerlaufdrehzahl zu hoch und das Gas reagiert sehr empfindlich.

Prüfen Sie, ob das Gaszugspiel 2~3 mm beträgt und der Gasgriff leicht dreht. Falls das Spiel nicht stimmt, so stellen Sie es mit der Einstellmutter ein und ziehen die Kontermutter fest.



1. Gasgriff
2. Kontermutter
3. Einstellmutter

Beachte: Drehen Sie den Lenker im Leerlauf nach beiden Seiten. Wenn sich die Leerlaufdrehzahl ändert, ist der Gaszug oder der Vergaser nicht in Ordnung.

Zur besseren Funktion sollte der Gaszug folgendermaßen geschmiert werden:

- Öffnen Sie die rechte Schaltereinheit.
- Geben Sie Fett auf den Gaszug.
- Schließen Sie den Schalter und ziehen Sie die Schrauben gut an.

Beachte: Prüfen Sie nach der Montage den einwandfreien Lauf des Gaszuges.



Leerlaufeinstellung

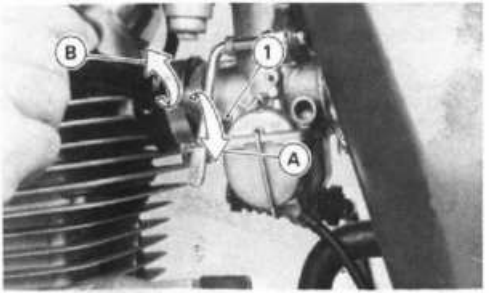
Der Leerlauf wird durch die Leerlaufgemischschraube (Luftschraube) und die Leerlaufeinstellschraube reguliert.

Drehen Sie zuerst die Leerlaufgemischschraube leicht an und dann 1¼ Umdrehungen heraus.

Lassen Sie dann den Motor warmlaufen und stellen Sie die Leerlaufeinstellschraube so ein, daß der Motor bei geringster Drehzahl noch rund läuft, normalerweise bei 1100~1300 min⁻¹.

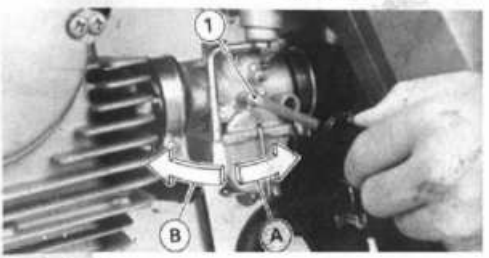
Drehen Sie den Lenker im Leerlauf nach beiden Seiten. Wenn sich die Leerlaufdrehzahl ändert, ist der Gaszug nicht in Ordnung.

Beachte: Falls erforderlich, lassen Sie die Einstellung von Ihrem KAWASAKI-Händler vornehmen.



1. Leerlaufgemischschraube

A. Leicht festziehen
B. 1¼ Umdrehungen herausdrehen



1. Leerlaufeinstellschraube

A. Drehzahl verringern
B. Drehzahl erhöhen

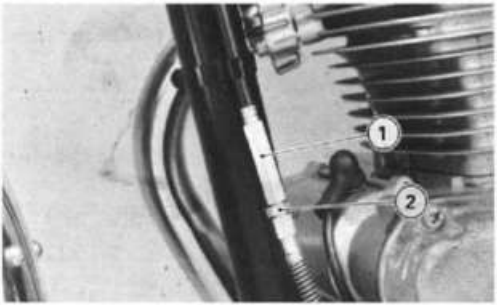
Kupplung

Aufgrund der Abnutzung der Reibplatten und der Längung des Kupplungszuges muß die Kupplung regelmäßig eingestellt werden (s. S. 38).

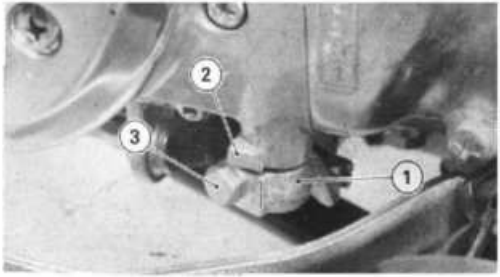
Warnung: Berühren Sie den heißen Motor nicht, um Verbrennungen zu vermeiden.

Drehen Sie die Kontermutter der Einstellung in der Mitte des Kupplungszuges völlig zurück und schrauben Sie die Einstellschraube ganz hinein.

Drehen Sie den Ausrückhebel bis an den Anschlag, an dem die Kupplung auszurücken beginnt. Achten Sie darauf, daß der Ausrückhebel unter der Markierungsnase steht.



1. Einstellschraube 2. Kontermutter



1. Ausrückhebel
2. Markierungsnase
3. Ausrückhebelbolzen

Setzen Sie andernfalls den Ausrückhebel in einer anderen Position auf.

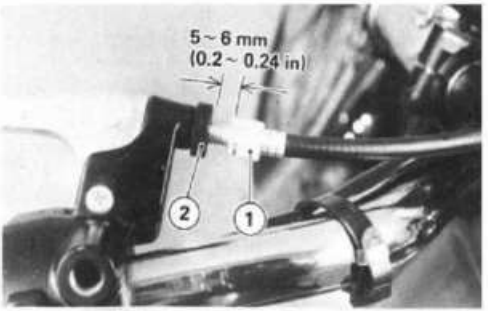
Lösen Sie die Kontermutter am Kupplungshebel und stellen Sie die Einstellschraube auf 5~6 mm Abstand ein.

Nehmen Sie das Kupplungsspiel an der mittleren Einstellschraube ganz auf.

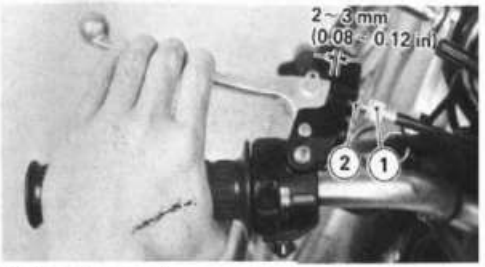
Warnung: Achten Sie darauf, daß der Zug richtig in der Halterung des linken Motordeckels sitzt, damit er nicht später nachrutscht und die Einstellung verändert.

Geben Sie dem Kupplungshebel an der Einstellschraube 2~3 mm Spiel und ziehen Sie die Kontermutter fest.

Beachte: Prüfen Sie die einwandfreie Funktion der Kupplung nach der Einstellung. Nehmen Sie kleinere Korrekturen an der Einstellschraube am Kupplungshebel vor.



1. Einstellschraube 2. Kontermutter



1. Einstellschraube 2. Kontermutter.

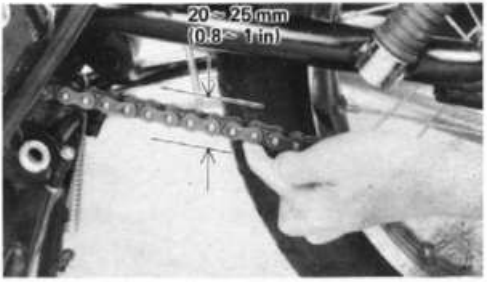
Antriebskette

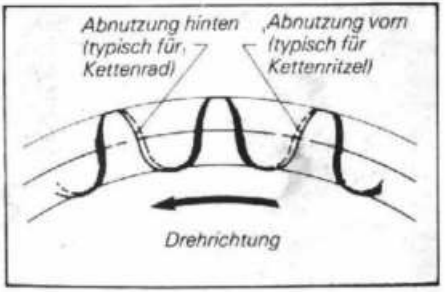
Die richtige Einstellung der Kette ist nicht nur für die Zuverlässigkeit Ihres Motorrades, sondern auch für Ihre eigene Sicherheit äußerst wichtig. Eine zu lose Kette kann überspringen, eine zu stramme Kette kann reißen und dabei Schäden am Motorrad verursachen.

Wenn das Motorrad auf dem Hauptständer steht, sollte die Kette bei richtiger Einstellung 20~25 mm Durchhang haben. Drehen Sie das Rad, um die unterschiedlichen Durchhänge zu prüfen. Sollte der Durchhang an einer Stelle unter 15 mm sinken oder über 30 mm ansteigen, so ist die Kette neu einzustellen.

Prüfen Sie die Kette auf beschädigte oder ausgeschlagene Glieder und die Kettenräder auf abgenutzte oder beschädigte Zähne.

Sollte ein Mangel auftreten, so lassen Sie bitte die Kette und/oder die Kettenräder von Ihrem KAWASAKI-Händler erneuern.



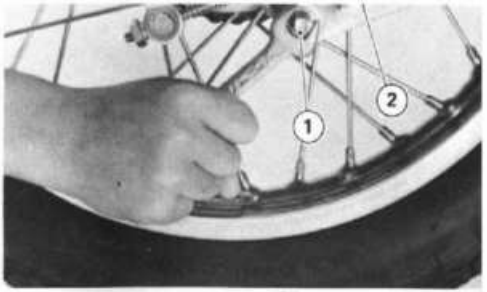


Einstellung: Entfernen Sie die Splinte und lösen Sie die Bremsankermutter, die beiden Kontermuttern der Kettenspanner und die Achsmutter.

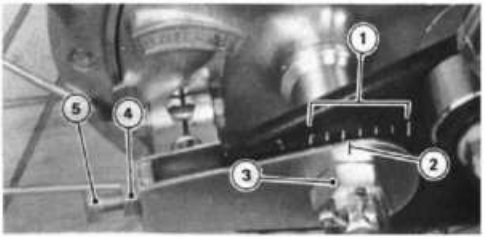
Spannen Sie die Kette mit den Kettenspannern, so daß die Kette den richtigen Durchhang erhält und die Kettenspannermarkierungen auf beiden Seiten mit der gleichen Schwingenmarkierung übereinstimmen. Dann ist die Kettenspannung richtig und das Rad fluchtet.

Warnung: Ein nicht fluchtendes Rad verursacht übermäßigen Verschleiß und führt zu schlechtem Fahrverhalten.

Betätigen Sie die Fußbremse, um sie zu zentrieren. Dadurch kann eine „weiche" Bremse wieder „hart" werden.

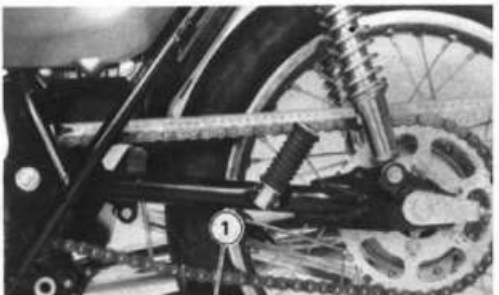


1. Bremsankermutter 2. Bremsanker



1. Schwingenmarkierung
2. Kettenspannermarkierung
3. Achsmutter
4. Kontermutter
5. Kettenspannerschraube

Ziehen Sie die Kontermuttern der Kettenspanner, die Achsmutter und die Bremsankermutter fest.
Drehen Sie das Rad und prüfen Sie das Kettenspiel (notfalls nochmals einstellen).
Sichern Sie die Achsmutter und die Bremsankermutter durch Splinte. Die Achsmutter ist durch eine Plastikkappe abzudecken.
Warnung: Wenn die Achsmutter und Bremsankermutter nicht fest oder nicht gesichert sind, kann schlechtes Fahrverhalten entstehen.
Prüfen Sie die Einstellung der Fußbremse (s. S. 61).
Prüfen Sie die Einstellung des hinteren Bremslichtschalters (s. S. 62).

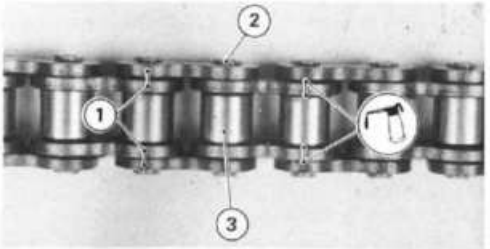


1. Gewicht

Zur Prüfung der Kettenabnutzung strecken Sie die Kette (durch ein 10 kg Gewicht) und messen Sie die Länge von 20 Gliedern. Wenn die Länge vom 1. – 21. Glied mehr als 323 mm beträgt, muß die Kette erneuert werden.
Warnung: Verwenden Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit nur die Standardkette: ENUMA EK 520 SH-G. Lassen Sie die Kette von Ihrem KAWASAKI-Händler montieren.

Um die Abnutzung möglichst klein zu halten, sollte die Kette regelmäßig geschmiert werden (s. S. 39). Nach starkem Regen oder einer Reinigung ist die Kette sofort zu schmieren.

Schmieren Sie die Kette mit Kettenspray oder SAE 90 Getriebeöl seitlich an den Rollen und zwischen den Platinen, damit die Stifte geschmiert werden.
Wischen Sie überflüssiges Öl ab. Sollte die Kette sehr schmutzig sein, so ist sie in Reinigungsmittel abzubürsten.

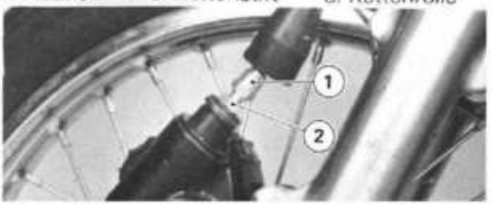


1. Platinen 2. Kettenstift 3. Kettenrolle

Bremsen

Handbremse

Die Bremsklötze der Handbremse stellen sich automatisch nach; der Bowdenzug muß jedoch von Zeit zu Zeit nachgestellt werden.
Ziehen Sie die Staubkappe am Bremssattel ab und stellen Sie die Einstellschraube so ein, daß der Bowdenzug 1~2 mm Spiel aufweist. Prüfen Sie die Bremswirkung.

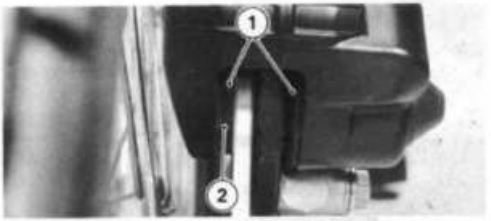


1. Einstellschraube 2. Kontermutter



1. Handbremshebel

Die Bremsklötze müssen erneuert werden, wenn sie über die die rote Linie hinaus abgenutzt sind.

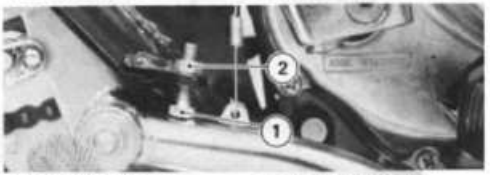


1. Bremsklötze 2. rote Linie

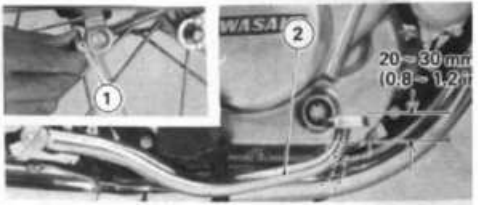
Fußbremse

Das Fußbremspedal ist ca. 20~30 mm unter die Fußraste einzustellen, indem die Einstellschraube justiert wird.

Das Bremspedal sollte einen Weg von 20~30 mm ermöglichen, wenn es mit der Hand betätigt wird. Die Bremse ist durch die Einstellmutter am Ende des Bremsgestänges einzustellen und dann jeweils zu überprüfen.

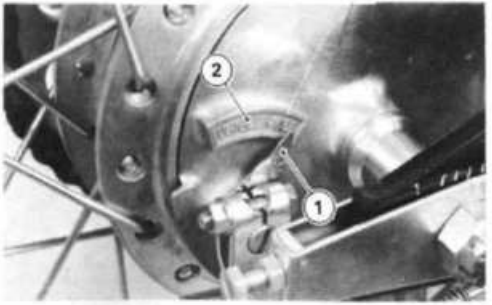


1. Einstellschraube 2. Kontermutter



1. Einstellmutter 2. Bremspedal

Achtung: *Am Hinterrad befindet sich ein Bremsbelagverschleißanzeiger. Sollte die Anzeige über den Nutzbereich „USABLE RANGE" hinausgehen, so sind die Bremsbeläge abgenutzt und müssen durch Ihren KAWASAKI-Händler erneuert werden.*



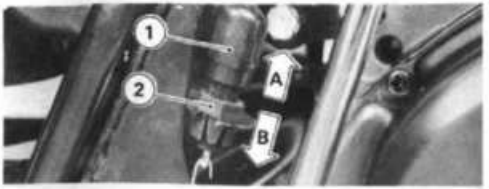
1. Bremsbelagverschleißanzeiger *2. Nutzbereich*

Bremslichtschalter

Der Bremslichtschalter muß das Bremslicht nach ca. 15 mm Pedalweg einschalten.

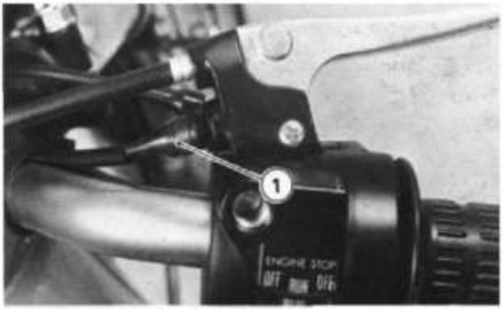
Stellen Sie den Schalter mit Hilfe der Einstellmuttern ein.

Achtung: *Um Kurzschluß zu vermeiden, darf der Schalter während der Einstellung nicht verdreht werden.*



1. Hinterer Bremslichtschalter
2. Einstellmutter
A. Leuchtet früher
B. Leuchtet später

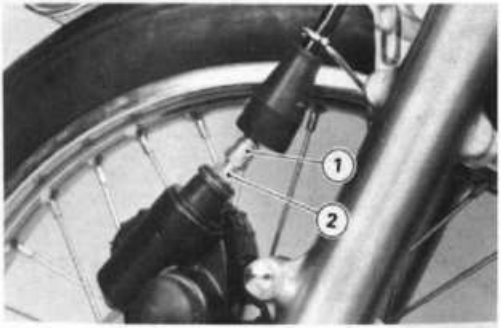
Das Bremslicht leuchtet auch bei Betätigung des Handbremshebels auf. Der vordere Bremslichtschalter ist jedoch nicht einstellbar.



1. vorderer Bremslichtschalter

Brems- und Kupplungszug

Der Brems- und Kupplungszug sollte folgendermaßen geschmiert werden:
Lösen Sie den Bremszug, indem Sie die Einstellschraube am Bremssattel ganz hineindrehen und den Zug aus dem Handbremshebel aushängen.

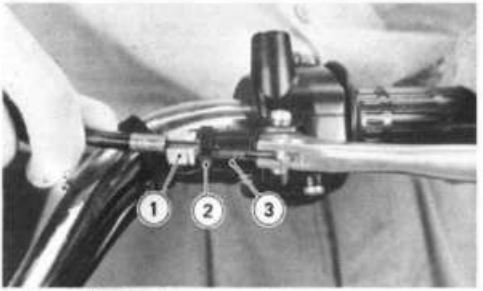


1. Einstellschraube 2. Kontermutter

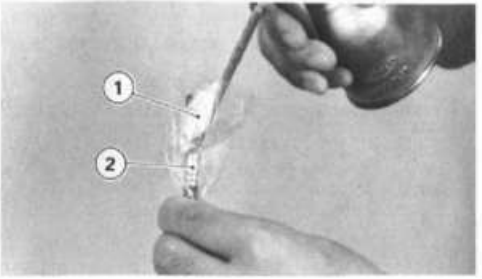
Lösen Sie den Kupplungszug, indem Sie die mittlere Kupplungseinstellschraube ganz hineindrehen, die Einstellschraube am Kupplungshebel ganz hineindrehen und den Zug aushängen.

Formen Sie aus Kunststoffolie eine Tüte und lassen Sie Öl in den Zug laufen. Wischen Sie überflüssiges Öl ab.

Beachte: Stellen Sie nach dem Einhängen der Züge die Kupplung und Bremse neu ein (s. S. 55, 60).



1. Einstellschraube
2. Kontermutter
3. Hebelbock



1. Zug
2. Mantel

Lenkungsspiel

Das Lenkungsspiel sollte regelmäßig überprüft werden (s. S. 38). Wenn die Lenkung zu fest ist, verschlechtert sich das Fahrverhalten und die Lenkkopflager werden beschädigt.

Wenn die Lenkung zu lose ist, kann die Lenkung flattern und die Fahrstabilität leiden.

Stellen Sie zur Einstellung einen Bock unter den Motor, so daß das Vorderrad frei hängt. Wenn Sie den Lenker nach jeder Seite anstoßen und er bewegt sich dann von selbst weiter, so ist die Lenkung nicht zu fest.

Hocken Sie sich vor das Motorrad und versuchen Sie, die Vorderachse vor und zurück zu bewegen. Wenn Sie kein Spiel fühlen, so ist die Lenkung nicht zu lose.

Beachte: Da das Lenkungsspiel entscheidenden Einfluß auf das Fahrverhalten hat, lassen Sie es nur von Ihrem KAWASAKI-Händler einstellen.



Vorderradgabel

Prüfen Sie die Vorderradgabel, indem Sie Ihr Gewicht auf die Gabel legen und Ihre Funktion prüfen. Achten Sie auf beschädigte Staubkappen und Leckstellen.

Lassen Sie Mängel an der Vorderradgabel durch Ihren KAWASAKI-Händler beheben.

Staub oder Schmutz unter den Staubkappen kann die Dichtung beschädigen. Entfernen Sie deshalb regelmäßig den Schmutz, wobei Sie darauf achten sollten, daß die Dichtungen und das Standrohr nicht beschädigt werden.

Da das Gabelöl mit der Zeit verschmutzt, sollte es durch Ihren KAWASAKI-Händler regelmäßig gewechselt werden (s. S. 39).



A. Hinunterdrücken



1. Staubkappe

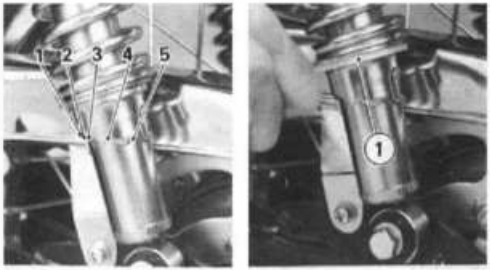
Stoßdämpfer

Die Stoßdämpfer können nicht repariert werden. Zu ihrer Überprüfung drücken Sie den Stoßdämpfer zusammen und achten auf weiches Ausfedern. Die Stoßdämpfer dürfen nicht ölen und die Lagerbuchsen dürfen nicht ausgeschlagen sein. Tauschen Sie die Stoßdämpfer immer nur paarweise aus.

Die Stoßdämpfer haben 5 Härtestellungen, um die Federkraft den Belastungen bzw. Straßenverhältnissen anpassen zu können. Stellen Sie die Stoßdämpfer mit dem Hakenschlüssel nach der Tabelle ein.

Stellung	1	2	3	4	5
Federkraft	Stärker →				

Warnung: Wenn die Stoßdämpfer nicht gleich eingestellt sind, verschlechtert sich das Fahrverhalten erheblich.



1. Hakenschlüssel

Reifen und Felgen

Gut ausgewuchtete Reifen sind für ein einwandfreies Fahrverhalten äußerst wichtig. Sollten Sie eine Verschlechterung des Fahrverhaltens feststellen oder einen neuen Reifen aufziehen, so lassen Sie bitte den Reifen durch Ihren KAWASAKI-Händler auswuchten.

Felgen und Speichen

Die Speichenspannung sollte regelmäßig überprüft werden (s. S. 38).

Der axiale Felgenschlag sollte unter 3 mm, der radiale Schlag unter 2 mm liegen. Der Felgenschlag kann durch „Zentrieren", d.h. Lösen einiger Speichen und festziehen anderer, gemindert werden. Stark verzogene Felgen sollten jedoch ausgetauscht werden.

Beachte: Ziehen Sie nötigenfalls Ihren KAWASAKI-Händler zu Rate.



1. Speichenschlüssel A. Festziehen

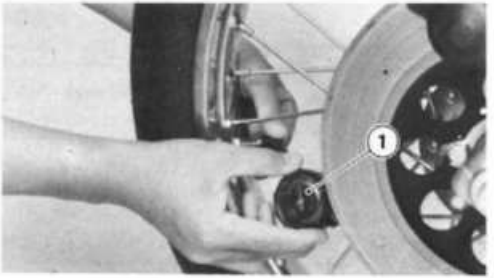
Reifen

Der richtige Reifendruck ist für Sicherheit, Komfort und wirtschaftliche Fahrweise unabdinglich. Falscher Reifendruck führt zu schlechter Stabilität und schlechtem Fahrverhalten.

Zu niedriger Reifendruck führt zu Reifenschäden durch Walken, zu hoher Druck durch mangelnde Elastizität. Außerdem entsteht durch falschen Reifendruck einseitiger Profilablauf, außen bei zu niedrigem, innen bei zu hohem Druck.

Messen Sie deshalb regelmäßig den Reifendruck bei kalten Reifen (d.h. in den letzten 3 Stunden weniger als 1 km Fahrstrecke).

An abgefahrenen Reifen treten besonders häufig Reifenschäden auf. Aus Erfahrung entstehen 90% der Reifenschäden in den letzten 10% der Lebensdauer. Deshalb sollten die Reifen nicht zu weit abgefahren werden. Bei einer regelmäßigen Kontrolle der Profiltiefe sollten die angegebenen Grenzwerte nie unterschritten werden.



1. Druckprüfer

	Reifendruck (kalt)		Reifengröße	Reifenart	Mindest-Profiltiefe
vorn	1,75 bar (atü)		2.75-18 4PR	YOKOHAMA Y 945 oder gleichwertigen	1 mm
hinten	bis 97,5 kg Last	2,0 bar (atü)	3,25-17 reinforced	YOKOHAMA Y 955 oder gleichwertigen	2 mm
	über 97,5 kg Last	2,5 bar (atü)			

Radwechsel

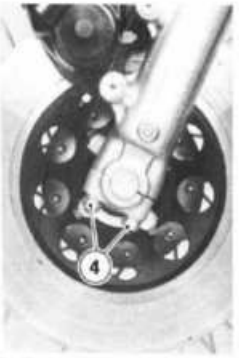
vorn: Nehmen Sie die Tachowelle mit einer Zange ab und bocken Sie den Motor auf.

Entfernen Sie den Achssplint, die Achsmutter mit Scheibe und die Achsfaust.

Ziehen Sie die Achse heraus und nehmen Sie das Vorderrad aus dem Motorrad heraus.

Stecken Sie ein Holzstück (ca. 5~6 mm dick) zwischen die Bremsklötze, um ein versehentliches Betätigen der Bremse zu verhindern.





1. Tachowelle
2. Achsmutter
3. Splint
4. Achsfaustmuttern

Zum Einbau ist das Holzstück zwischen den Bremsklötzen zu entfernen.

Setzen Sie das Rad ein und stecken Sie die Achse von der Bremsscheibenseite her durch.

Setzen Sie die Achsfaust an, wobei der Pfeil auf der Achsfaust nach vorn zeigen muß.

Drehen Sie den Tachoantrieb im Uhrzeigersinn bis zur „10-Uhr"-Position.

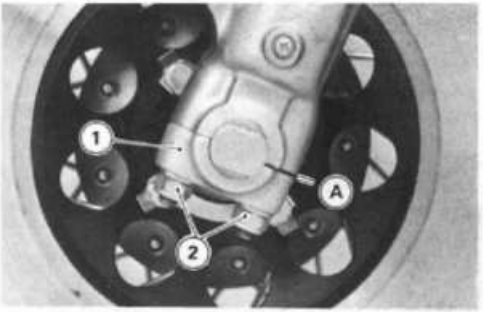
Achten Sie darauf, daß die Nase nicht von der Gabel verspannt wird.

Setzen Sie die Scheibe und Achsmutter auf, ziehen Sie sie fest und sichern Sie sie durch einen Splint.

Ziehen Sie zuerst die vordere Achsfaustmutter fest, dann die hintere. Hinten muß ein Spalt in der Achsfaust bleiben.

Warnung: Wenn die Achsfaust nicht richtig montiert ist, kann schlechtes Fahrverhalten entstehen oder die Achsfaust brechen.

Setzen Sie die Tachowelle ein, während Sie das Rad drehen. Decken Sie die Achsmutter mit einer Plastikkappe ab.



1. Achsfaust
2. Achsfaustmuttern

A. Spalt

Hinten: *Stellen Sie das Motorrad auf den Hauptständer. Nehmen Sie den Auspuff ab.*

Warnung: *Berühren Sie einen heißen Auspuff nicht mit ungeschützten Händen. Verwenden Sie dicke Handschuhe oder Lappen bzw. warten Sie, bis der Auspuff abgekühlt ist.*

Entfernen Sie den Splint, die Mutter, den Federring und den Bolzen des Bremsankers.

Entfernen Sie die Einstellmutter des Bremsgestänges und hängen Sie das Bremsgestänge aus dem Bremshebel aus.

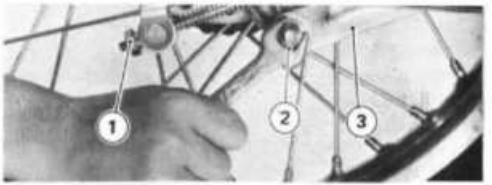
Nehmen Sie die Feder vom Bremsgestänge und das Paßstück vom Bremshebel.

Öffnen Sie das Kettenschloß und nehmen Sie die Kette ab.

Lösen Sie den Kettenspanner.

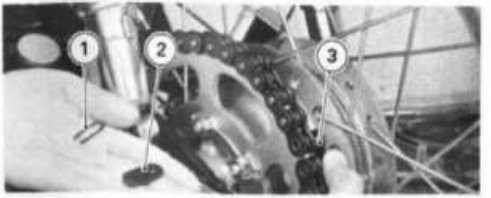
Entfernen Sie den Achssplint und die Achsmutter und ziehen Sie die Achse heraus.

Ziehen Sie nun das Hinterrad nach unten heraus.



1. Einstellmutter
2. Bremsankermutter
3. Bremsanker

1. Kettenspanner
2. Kontermutter
3. Splint
4. Achsmutter



1. Bügel
2. Schloßglied
3. Kettenschloß

Setzen Sie zum Einbau das Hinterrad in die Schwinge ein, stecken Sie die Achse von links durch, wobei die Kettenspanner und das Distanzstück eingesetzt werden müssen.

Setzen Sie die Unterlegscheibe und die Achsmutter an und legen Sie die Kette auf.

Drehen Sie die Bremsankerplatte, um den Bremsanker zu montieren.

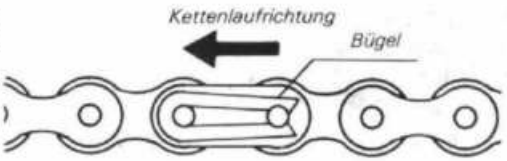
Setzen Sie die Feder auf das Bremsgestänge und stecken Sie es durch das Paßstück im Bremshebel; setzen Sie die Einstellmutter auf.

Bauen Sie den Auspuff an. Sollte die Auspuffdichtung beschädigt sein, so ist sie durch eine neue zu ersetzen.

Stellen Sie die Kette und die Bremse ein (s. S. 58, 61).

Prüfen Sie den Bremslichtschalter (s. S. 62).

Sichern Sie die Achsmutter und die Bremsankermutter durch einen neuen Splint.



Batterie

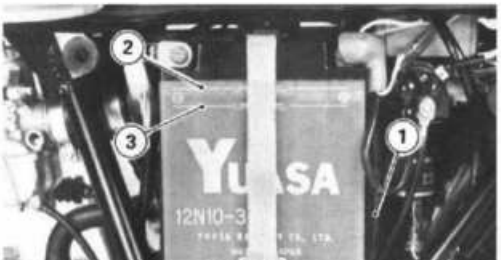
Halten Sie den Säurestand der Batterie immer zwischen den Markierungen. Sollte er zu weit absinken, so darf nur destilliertes Wasser nachgefüllt werden.

Achtung: Verwenden Sie zum Nachfüllen nur destilliertes Wasser; Leitungswasser führt sehr schnell zur Zerstörung der Batterie.

Wenn die Säuredichte der Batterie unter 1,200 sinkt, so ist sie nachzuladen und hierzu auszubauen.

Öffnen Sie zum Ausbau die Sitzbank und klemmen Sie zuerst den (−)-Pol und erst dann den (+)-Pol ab, um einen Kurzschluß zu vermeiden.

Achtung: Bauen Sie die Batterie zum Nachladen immer aus. Wenn die Batterie im eingebauten Zustand geladen wird, können Elektrolytspritzer den Rahmen beschädigen.



1. Entlüftungsschlauch 2. oberes Niveau
3. unteres Niveau

Da beim Laden explosives Knallgas entsteht, sind offenes Licht und Feuer von der Batterie fernzuhalten.

Verlegen Sie den Entlüftungsschlauch nach der Beschreibung im Aufkleber „CAUTION". Achten Sie darauf, daß der Entlüftungsschlauch einer neuen Batterie vor dem Einfüllen der Säure aufgeschnitten werden muß; sonst kann sich hoher Druck bilden und die Batterie kann platzen oder gar explodieren.

Achten Sie darauf, daß der Entlüftungsschlauch von der Kette ferngehalten wird, da auslaufendes Elektrolyt die Kette beschädigt.

Achten Sie darauf, daß der Entlüftungsschlauch nicht geknickt oder abgeklemmt wird und nicht an den Auspuff stößt, damit immer der erforderliche Druckausgleich gewährleistet ist.



Scheinwerfereinstellung

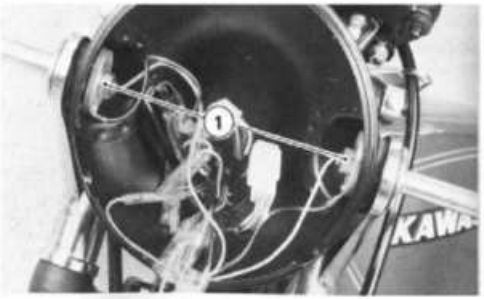
Zur Einstellung des Scheinwerfers sind die Kreuzschlitzschrauben zu entfernen und der Scheinwerfereinsatz herauszunehmen. Lösen Sie die Muttern an den Halterungen und stellen Sie den Scheinwerfer ein. Prüfen Sie die richtige Einstellung mit einem Einstellgerät. Die Reichweite des Abblendlichtes darf 25 m betragen.

Erneuern von Glühbirnen

Verwenden Sie als Ersatz nur die vorgeschriebenen Glühbirnen mit Prüfzeichen:

Scheinwerfer:	12V 35/35W
Begrenzungsleuchte:	12V 4W
Blinker:	12V 21W
Schlußleuchte:	12V 5/21W

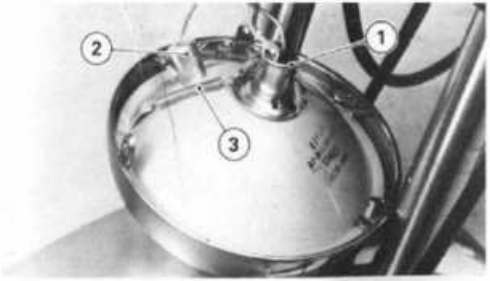
Scheinwerfer: Nehmen Sie den Scheinwerfereinsatz heraus.
Lösen Sie die Haltefeder und tauschen Sie die Birne aus.
Die Begrenzungsleuchte ist zum Öffnen hineinzudrükken und nach links zu drehen.
Beachte: Beim Einbau muß die Bezeichnung „TOP" oben stehen.



1. Scheinwerferbefestigungsmuttern



1. Scheinwerfereinsatzschraube



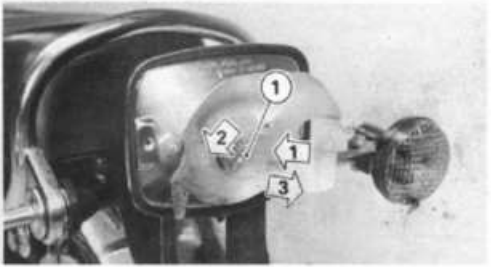
1. Scheinwerferbirne 3. Haltefeder
2. Begrenzungsleuchte

Blinker und Schlußleuchte: Entfernen Sie das Lampenglas, drücken Sie die Birne hinein, drehen nach links und ziehen Sie sie heraus.

Beachte: Wenn Sie das Glas aufsetzen, ziehen Sie bitte die Schrauben gleichmäßig nicht zu fest, da sonst das Glas platzen kann.



1. Blinkerbirne
1-2-3 Entfernen der Birne



1. Schlußlichtbirne
1-2-3 Entfernen der Birne

Reinigung der Benzinleitung

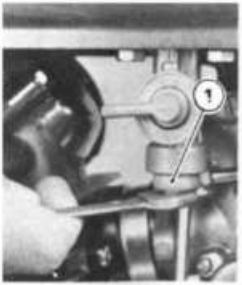
Wasser und Schmutz im Tank oder in der Benzinleitung können Startschwierigkeiten und Leistungsminderung hervorrufen. Deshalb muß der Benzinhahn regelmäßig wie folgt gereinigt werden (s. S. 38).

Schließen Sie den Benzinhahn und nehmen Sie den Wasserabscheider ab. Hebeln Sie die Dichtung und den Filter aus dem Benzinhahn heraus. Wischen Sie den Benzinhahn aus und reinigen Sie Filter und Abscheider in schwerflüchtigem Reinigungsmittel.

Beachte: Falls sich Wasser im Abscheider gesammelt hat, kann es auch in das Schwimmergehäuse gelangt sein. Lassen Sie den Vergaser von Ihrem KAWASAKI-Händler reinigen.

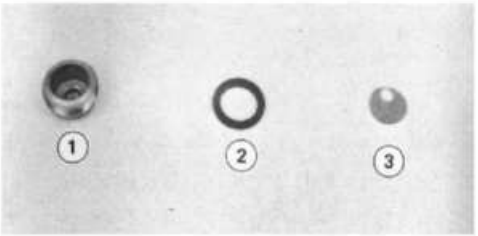
Erneuern Sie beschädigte Dichtungen und Filter. Prüfen Sie die Dichtheit des Benzinhahnes auf „Reserve", sollte er undicht sein, so ist vermutlich die Dichtung beschädigt.

Warnung: Reinigen Sie den Benzinhahn nur in gut belüfteten Räumen und vermeiden Sie offenes Feuer. Reinigen Sie nur bei kaltem Motor und wischen Sie vor dem Starten ausgelaufenes Benzin ab.





1. Wasserabscheider
2. Filter
3. Dichtung



1. Wasserabscheider
2. Dichtung
3. Filter

Reinigen

1. Vorbereitung zum Waschen

Folgende Teile müssen zum Waschen vor dem Eindringen von Wasser geschützt werden:

- hintere Auspufföffnung ..... mit Plastikbeutel und Gummiband abdecken.
- Kupplungs- und Bremshebel, Handgriffe ..... mit Plastikbeutel abdecken.
- Zündschalter ..... mit Klebeband verschließen.
- Luftfilter ..... Öffnungen mit Lappen oder Klebeband schließen.

2. Wo Sie vorsichtig sein müssen

Vermeiden Sie starkes Bespritzen folgender Teile:

- Tachometer und Drehzahlmesser
- Hinterradnabe

  Wasser in der Hinterradnabe beeinträchtigt die Funktion der Bremse.
- Unter dem Benzintank und dem Sitz

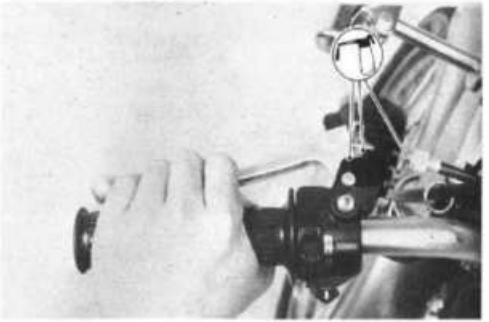
  Gelangt zu viel Wasser in die Zündspulen und die Kerzenstecker, so springt der Funke durch das Wasser über und es entstehen Zündaussetzer. Das Motorrad läßt sich dann erst starten, wenn die Teile getrocknet sind.

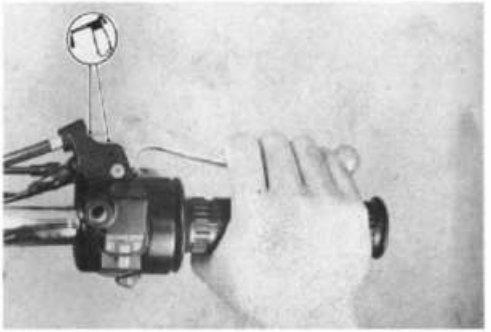
3. Nach dem Waschen

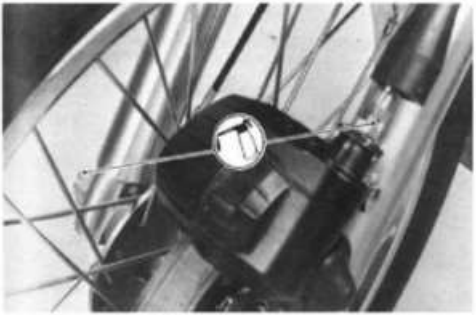
- Entfernen Sie die Plastikbeutel, Lappen und Klebeband.
- Schmieren Sie die Kette und andere Teile nach der Schmiertabelle (s. S. 54, 75).
- Prüfen Sie die Bremsen.
- Lassen Sie den Motor 5 Minuten warmlaufen.

Schmierung

Zur Erhaltung einer langen Lebensdauer und großer Funktionssicherheit muß das Motorrad regelmäßig geschmiert werden. Schmieren Sie die angegebenen Stellen mit SAE30 Motoröl, wenn sie trocken sind, nach Regenfahrten und nach dem Waschen. Nach größerer Laufleistung sollten weitere Teile von Ihrem KAWASAKI-Händler überprüft und geschmiert werden.

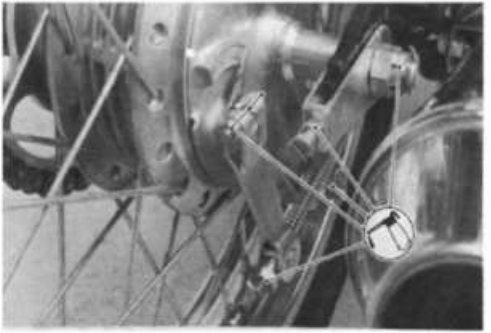






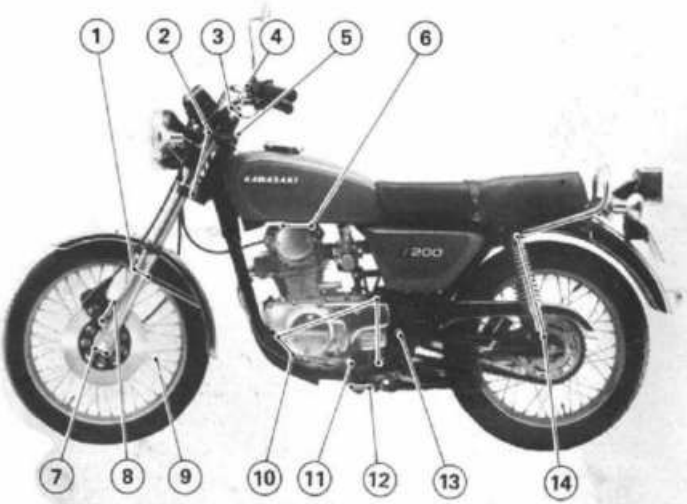

KAWASAKI



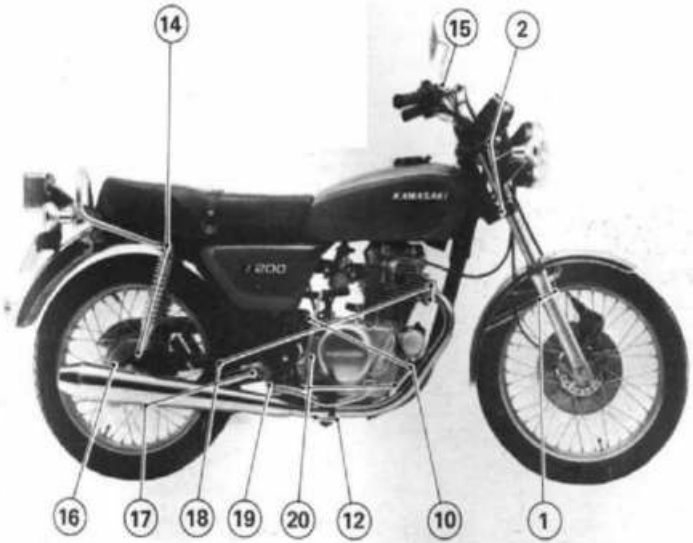


Inspektion von Schrauben und Muttern

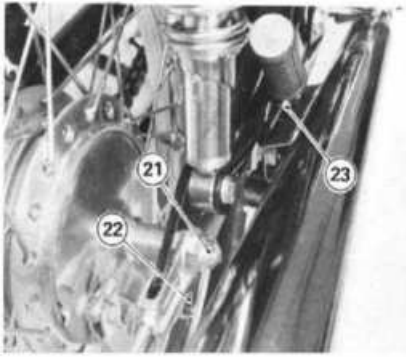
Prüfen Sie täglich vor dem Losfahren den festen Sitz folgender Schrauben und Muttern sowie den einwandfreien Zustand der Splinte und Sicherungen.

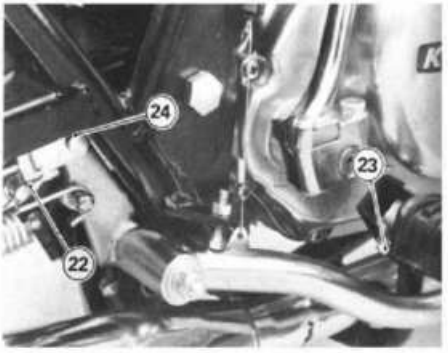


1. *vordere Kotflügelschrauben*
2. *Gabelklemmbolzen*
3. *Lenkerschellenbolzen*
4. *Kupplungshebelbolzen*
5. *Lenkkopfschraube*
6. *Zylinderkopfschrauben*
7. *Achsfaustmuttern*
8. *Bremssattelbolzen*
9. *Speichen*
10. *Motorhalterungsbolzen*
11. *Schaltpedalbolzen*
12. *Fußrastenbolzen*
13. *Schwingenmutter*
14. *Stoßdämpferbolzen und -muttern*



15. Bremshebelbolzen
16. Bremshebelbolzen
17. Bremsankermuttern
18. Auspuffhalterung
19. Bremspedalmutter
20. Kickstarterbolzen







21. Splint(Hinterachsmutter)
22. Sicherung (Bremsanker)
23. Splinte (Fußraste)
24. Splint (Bremsgestänge)
25. Splint (Vorderachsmutter)

Lagerung

Wird das Motorrad für längere Zeit, z.B. im Winter stillgelegt, dann sollten folgende Hinweise beachtet werden:

- Das Motorrad gründlich reinigen.
- Lassen Sie den Treibstoff aus dem Tank und dem Vergaser ab.
- Spülen Sie den Tank mit $^1/_4$ l Öl aus.
- Geben Sie durch das Zündkerzenloch einige Tropfen SAE30 Öl in den Zylinder und betätigen Sie den Kickstarter einige Male, um das Öl auf der Zylinderwand zu verteilen.
- Vermindern Sie den Reifendruck um ca. 20%.
- Bocken Sie das Motorrad so auf, daß die Reifen frei sind (legen Sie andernfalls Holz unter den Reifen, um Feuchtigkeit abzuhalten).
- Ölen Sie die unlackierten Metallteile ein, um Rostansatz zu vermeiden. Halten Sie das Öl dabei von Gummi- und Bremsteilen fern.
- Schmieren Sie die Kette und die Züge.
- Bauen Sie die Batterie aus und lagern Sie sie frei von Sonneneinstrahlung, Feuchtigkeit und Frost. Laden Sie sie monatlich mit unter 1A auf.
- Stülpen Sie eine Plastiktüte über die Auspufföffnung.
- Decken Sie das Motorrad ab, um Schmutz fernzuhalten.

Vorbereitung zum Fahren des Motorrades nach der Lagerung:

- *Prüfen Sie den Ladezustand und Säurestand der Batterie und bauen Sie sie ein. Achten Sie auf die richtige Verlegung des Entlüftungsschlauches.*
- *Bringen Sie die Reifen auf den richtigen Druck:*

  vorn 1,75 bar (atü)
  hinten 2,0 bar (atü)
- *Prüfen Sie den festen Sitz der Zündkerze.*
- *Füllen Sie Normalbenzin in den Tank.*
- *Lassen Sie den Motor ca. 5 Minuten warmlaufen und wechseln Sie das Motoröl (s. S. 41).*
- *Führen Sie die täglichen Sicherheitskontrollen durch (s. S. 34, 35).*
- *Schmieren Sie die Kette und andere Teile nach der Schmiertabelle (s. S. 57, 81).*

Ratgeber bei Störungen

Motor startet nicht

- *Kein Kraftstoff im Tank.*
- *Gaszug und Choke geöffnet (kalt).*
- *Kraftstoff erreicht den Vergaser nicht.*
  - *Benzinhahn falsch eingestellt.*
  - *Benzinhahn verstopft.*
- *Überlaufen (Überfettung des Motors).*
  - *Ist zuviel Kraftstoff im Motor, so ist er bei voll geöffnetem Gas mehrmals anzutreten, um die Zündkerze durch größere Luftmenge zu trocknen.*
- *Anlasser dreht nicht durch.*
  - *Batteriespannung zu klein.*
  - *Relais defekt.*
  - *Anlasser defekt.*
- *Anlasserkupplung defekt.*
- *Kompressionsverlust.*
  - *Kolben, Zylinder oder Ventil defekt.*
  - *Zündkerze lose.*
  - *Zylinderkopfschrauben lose.*
- *Kein Zündfunke.*
  - *Zündunterbrecher aus.*
  - *Kontakte, Zündkabel oder Kondensator defekt.*

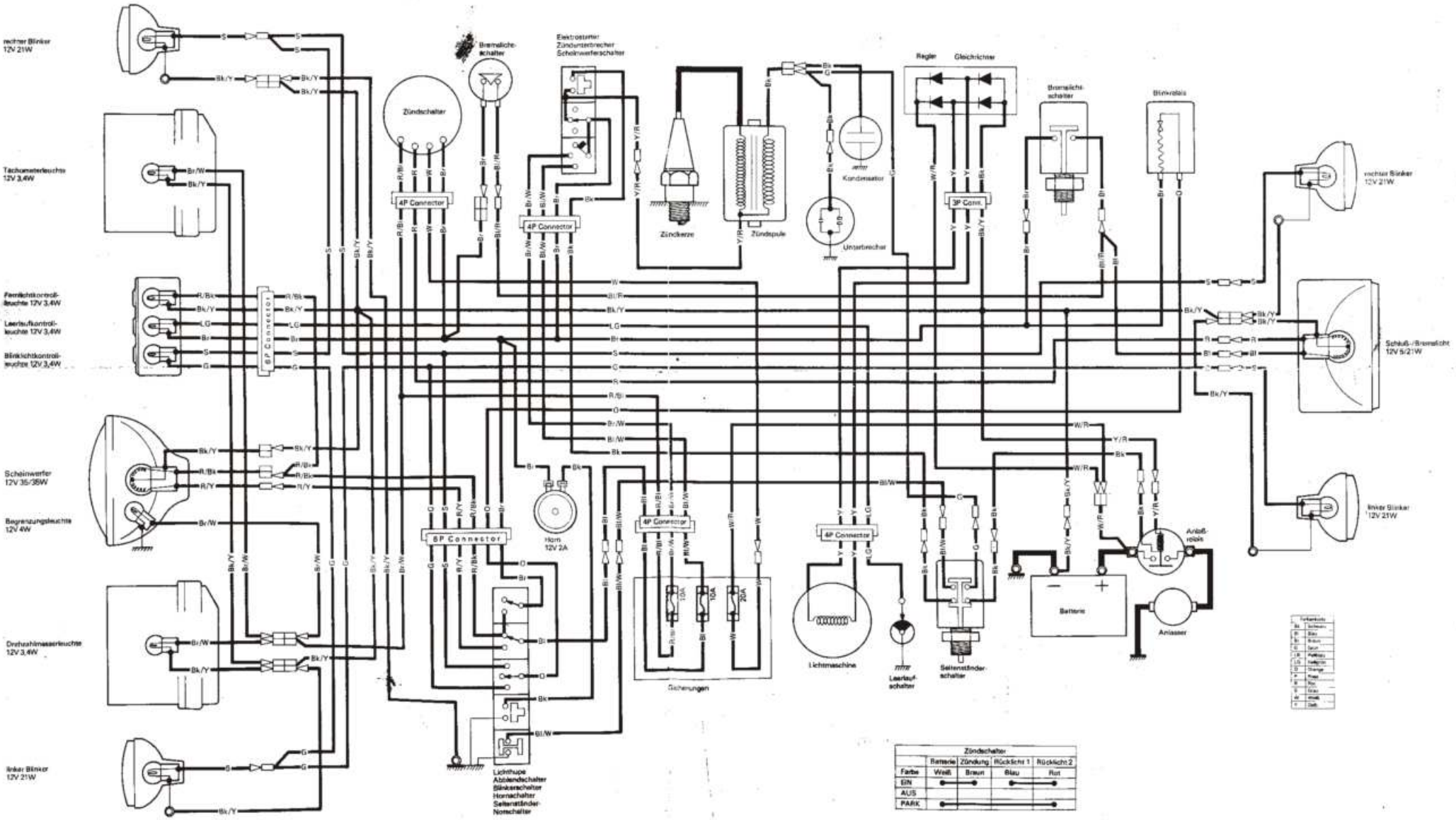
Motor geht aus

- *Kein Benzin.*
- *Benzinhahn verstopft oder falsch eingestellt.*
- *Tankentlüftung verstopft.*
- *Vergaser falsch eingestellt.*
- *Überhitzt.*
  - *Kein Motoröl.*
  - *Falsche Zündkerze.*
  - *Vergaser zu mager eingestellt.*
  - *Zündung falsch eingestellt.*
  - *Kohleablagerung im Zylinder.*
  - *Kupplung rutscht.*
- *Vergaser zu fett oder zu mager.*
  - *Vergaser defekt oder falsch eingestellt.*
  - *Luftfilter verstopft oder beschädigt.*

Keine Leistung

- *Kompressionsverlust*
  - *Zylinder, Kolben oder Ventil defekt.*
  - *Zündkerze lose.*
  - *Zylinderkopfschrauben lose.*
- *Kupplung rutscht.*
  - *Kupplung falsch eingestellt oder abgenutzt.*
- *Zündung falsch eingestellt.*
- *Zündverstellung defekt.*
- *Vergaser oder Benzinleitung verstopft.*
- *Vergaser zu fett oder zu mager.*
- *Unzureichender Zündfunke.*
  - *Zündkerze, Kontakte, Zündspule oder Kondensator defekt.*

Z 200-A 1 Schaltplan



Zündschalter				
	Batterie	Zündung	Rücklicht 1	Rücklicht 2
Farbe	Weiß	Braun	Blau	Rot
EIN	●	●	●	●
AUS				
PARK	●			●