

# Anhang

## Inhaltsverzeichnis

Zusätzliche Überlegungen für Rennen . . . . .	16-2
Vergaser . . . . .	16-2
Zündkerze . . . . .	16-2
Inspektion der Zündkerzen . . . . .	16-2
Fehlersuchanleitung . . . . .	16-4
Allgemeine Schmierung . . . . .	16-8
Schmierung . . . . .	16-8
Muttern, Schrauben und Befestigungen . . . . .	16-8
Inspektion . . . . .	16-8

## Zusätzlich Überlegungen für Rennen

Dieses Motorrad wird für vernünftige und vorsichtige Verwendung als Gebrauchsmaschine gebaut. Es mag jedoch Kunden geben, die das Motorrad unter außergewöhnlichen, beispielsweise unter Wettbewerbsbedingungen, benutzen möchten. KAWASAKI EMPFIEHLT ALLEN FAHRERN SICHER ZU FAHREN UND DIE FÜR MOTORRÄDER UND FÜR MOTORRADFAHRERN ZUTREFFENDEN GESETZE UND VORSCHRIFTEN ZU BEACHTEN!

Rennen müssen unter überwachten Bedingungen durchgeführt werden; weitere Einzelheiten müssen bei den zuständigen Behörden eingeholt werden. Für diejenigen, die an Rennwettbewerben oder ähnlichen Veranstaltungen teilnehmen möchten, sind die folgenden technischen Informationen vielleicht nützlich. Einige Punkte müssen jedoch berücksichtigt werden.

- Sie sind voll verantwortlich, wenn Sie Ihr Motorrad unter außergewöhnlichen Bedingungen, beispielsweise bei Rennen, verwenden. Kawasaki haftet nicht für Schäden, die bei solchen Gelegenheiten entstehen.
- Motorräder, die für Rennen und ähnliches benutzt werden, schließt Kawasaki von der Garantie für das Fahrzeug aus. Bitte lesen Sie die Garantiebedingungen sorgfältig.
- Motorradrennen ist ein spezieller Sport, der vielen veränderlichen Bedingungen unterliegt. Die nachstehenden Überlegungen sind nur theoretischer Art, und Kawasaki haftet nicht für Schäden, die durch Veränderungen aufgrund dieser Informationen entstehen.
- Wenn das Motorrad auf öffentlichen Straßen gefahren wird, muß es dem ursprünglichen Zustand entsprechen, damit die Sicherheit gewährleistet ist.

### Vergaser

Eine Veränderung kann manchmal wünschenswert sein, um unter besonderen Bedingungen die Leistung zu verbessern, und wenn das Gemisch nach vorschriftsmäßiger Einstellung des Vergasers nicht in Ordnung ist, obwohl alle Teile gereinigt wurden und vorschriftsmäßig funktionieren.

Wenn der Motor immer noch Anzeichen eines zu mageren Gemisches aufweist, nachdem sämtliche Wartungs- und Einstellarbeiten vorschriftsmäßig durchgeführt wurden, kann die Hauptdüse durch eine kleinere oder größere ersetzt werden. Bei einer kleineren Hauptdüse wird das Gemisch magerer, bei einer größeren wird es fetter.

### Zündkerzen

Die Zündkerze zündet das Kraftstoff-Luft-Gemisch in der Brennkammer. Damit die Zündung wirksam zum richtigen Zeitpunkt erfolgt, muß die vorgeschriebene Zündkerze verwendet werden. Sie muß sauber und richtig eingestellt sein.

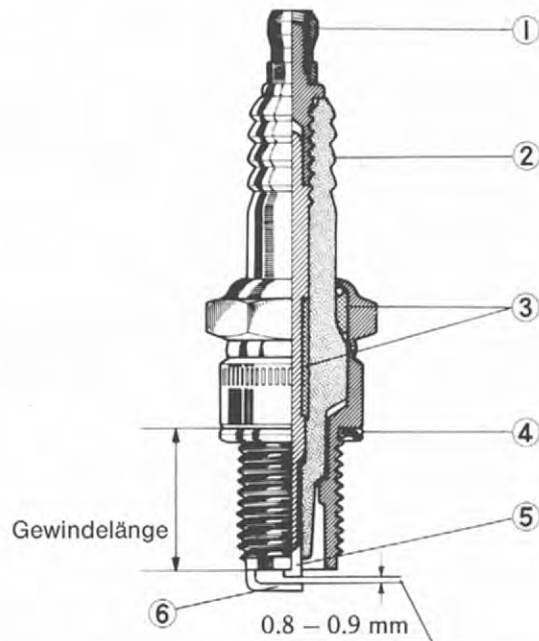
Versuche haben bewiesen, daß die im Abschnitt Elektrik aufgeführten Zündkerzen die besten für den Normalbetrieb sind. Da die Anforderungen an die Zündkerze sich jedoch in Abhängigkeit von der Zündeneinstellung und von der Vergasereinstellung sowie von den Fahrbedingungen ändern, muß durch Ausbau und Besichtigung der Zündkerze festgestellt werden, ob eine Zündkerze mit dem richtigen Wärmewert eingesetzt ist oder nicht.

Wenn eine Zündkerze mit dem richtigen Wärmewert benutzt wird, bleiben die Elektroden so heiß, daß Rußablagerungen stets verbrennen, jedoch so kühl, daß Motor und Zündkerze selbst nicht beschädigt werden. Diese Temperatur liegt im Bereich von 400-800°C, sie kann nach dem Zustand der Farbe der Keramikisolation am Umfang der Mittelelektrode beurteilt werden. Wenn die Keramikisolation sauber ist und eine braune Farbe aufweist, arbeitet die Kerze mit der richtigen Temperatur.

Für Rennen und Fahrten mit hoher Geschwindigkeit wird eine Zündkerze für höhere Betriebstemperaturen eingesetzt. Eine derartige Zündkerze wird besser gekühlt, so daß sie sich nicht überhitzt. Sie wird deshalb häufig als „kälter“ bezeichnet. Wenn eine Kerze mit zu hohem Wärmewert benutzt wird - d.h. eine kalte Kerze, die zu gut gekühlt wird -, so bleibt sie zu kühl, um Rußablagerungen zu verbrennen; es bilden sich dann Rußablagerungen an den Elektroden der Keramikisolation.

Bei entsprechenden Rußablagerungen springt kein Funke mehr am Spalt über, und es entsteht eine Kurzschlußbrücke, zwischen den Elektroden oder auf der Keramikisolation. Durch Rußablagerungen auf der Kerze können außerdem die Elektroden rotglühend werden, so daß Frühzündungen entstehen. Diese machen sich durch Klopfen bemerkbar und führen dazu, daß schließlich ein Loch in den Kolben gebrannt wird.

### Zündkerze



- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| 1. Anschlußmutter | 4. Dichtung        |
| 2. Isolierkörper  | 5. Mittelelektrode |
| 3. Zement         | 6. Seitenelektrode |

### Inspektion der Zündkerze

- Die Zündkerze ausbauen und die Keramikisolation inspizieren.

Zündkerzenzustand

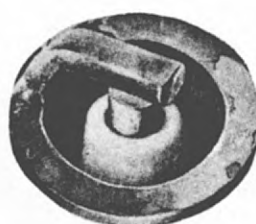
M4



verrust



verölt



normal



überhitzt

★ Ob die Zündkerze mit dem vorgeschriebenen Wärmewert verwendet wird, kann durch Besichtigung der Keramikisolation am Umfang der Mittelelektrode beurteilt werden. Eine hellbraune Farbe deutet darauf hin, daß die richtige Kerze eingebaut ist. Wenn die Keramikisolation weiß ist, arbeitet die Kerze mit zu hoher Temperatur; sie ist dann gegen die nächstkältere auszuwechseln.

**VORSICHT**

- Beim Auswechseln der Zündkerze gegen ein andere als die Standardausführung ist darauf zu achten, daß eine neue Kerze die gleiche Länge (Länge des Gewindeteils) und die gleiche Gewindesteigung wie die Standardkerze aufweist.
- Wenn die Gewindelänge zu kurz ist, bilden sich Rußansammlungen in der Kerzenbohrung im Zylinderkopf, so daß der Motor überhitzt und später nur schwierig die richtige Kerze eingesetzt werden kann.
- Bei Verwendung einer Kerze mit zu langem Gewinde bilden sich Rußablagerungen auf den überhitzten Gewindeteilen. Dies führt ebenfalls zu Überhitzung und Frühzündung sowie einschließlich dazu, daß ein Loch in den Kolbenboden gebrannt wird. Außerdem ist es möglich, daß die Kerze nicht mehr ausgebaut werden kann, ohne daß dabei der Zylinderkopf beschädigt wird.

**Zündkerzengewinde**

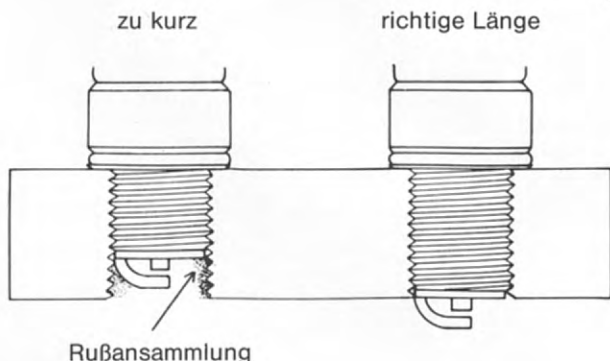
<b>Durchmesser:</b>	<b>12 mm</b>
<b>Steigung:</b>	<b>1,25 mm</b>
<b>Länge:</b>	<b>19,0 mm</b>

**ANMERKUNG**

- Eine Zündkerze wirkt ähnlich wie ein Thermostat. Bei einer Zündkerze mit dem falschen Wärmewert kann der Motor zu heiß werden (mit Beschädigungen des Motors) oder zu kalt bleibt (schlechte Leistung, Fehlzündung und Absterben).

Gewindelänge

M3



## Anleitung für die Fehlersuche

### ANMERKUNG

- Diese Liste ist nicht erschöpfend, da nicht jede mögliche Ursache für die aufgeführten Störungen angegeben ist. Sie soll lediglich als Hilfe zur Erleichterung der Störungssuche bei häufiger vorkommenden Störungen dienen.

#### Motor springt nicht an; Startschwierigkeiten:

##### Anlasser dreht nicht durch:

- Störung am Anlaßsperr- oder Leerlaufschalter
- Anlasser schadhaf
- Batteriespannung zu niedrig
- Relais gibt keinen Kontakt oder arbeitet nicht
- Anlasserknopf gibt keinen Kontakt
- Unterbrechungen oder Kurzschlüsse in den Leitungen
- Zündschloß schadhaf
- Zündunterbrecher schadhaf
- Sicherung durchgebrannt

##### Anlasser dreht sich, Motor springt jedoch nicht an:

- Störungen an der Anlasserkupplung
- Motor dreht nicht durch:
- Ventile festgefressen
- Schlepphebel festgefressen
- Zylinder, Kolben festgefressen
- Kurbelwelle festgefressen
- Pleuelkopf festgefressen
- Pleuelfuß festgefressen
- Getrieberad oder Lager festgefressen
- Nockenwelle festgefressen
- Lager der Lichtmaschinenwelle festgefressen
- Ausgleichswellenlager festgefressen

##### Kein Kraftstofffluß:

- Benzintankbelüftung verstopft
- Störungen an der Benzinpumpe
- Kraftstoffhahn verstopft
- Kraftstoffleitung verstopft
- Schwimmerventil verstopft

##### Motor abgeseffen:

- Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer zu hoch
- Schwimmerventil ausgeschlagen oder verklemmt
- Falscher Start
- (bei abgeseffenen Motor den Anlasserknopf drücken und den Gasgriff bis zum Anschlag öffnen, damit Luft in den Motor gelangt)

##### Kein oder zu schwacher Zündfunke:

- Zündkerze verschmutzt, schadhaf oder falsch eingestellt
- Zündkerzenstecker oder Zündkabel defekt
- Zündkerzenstecker hat schlechten Kontakt
- Falsche Zündkerze
- IC-Zünder schadhaf
- Leerlauf-, Anlassersperr- oder Seitenständerschalter schadhaf
- Impulsgeber schadhaf
- Zündspule schadhaf
- Zündschloß oder Zündunterbrecher kurzgeschlossen
- Leitungen kurzgeschlossen oder unterbrochen
- Sicherung durchgebrannt

##### Zu niedrige Kompressionen:

- Zündkerze lose
- Zylinderkopf nicht ausreichend festgezogen

- Zylinder oder Kolben verschlissen
- Kolbenring schadhaf (abgenutzt, lahm, gebrochen oder festgefressen)
- Kolbenringspiel zu groß
- Zylinderkopfdichtung beschädigt
- Zylinderkopf verzogen
- Ventilfeder gebrochen oder lahm
- Ventil sitzt nicht richtig (Ventil verbogen, verzogen oder Rußablagerung auf der Sitzfläche)
- Hydraulischer Spielausgleich beschädigt (verschlissen, festgefressen oder Feder gebrochen)
- Ölkanal des hydraulischen Spielausgleichs verstopft

#### Schlechter Lauf bei niedriger Drehzahl:

##### Schwacher Zündfunke:

- Zu niedrige Batteriespannung
- Zündkerze verschmutzt, gebrochen oder falsch eingestellt
- Zündkerzenstecker oder Zündkabel beschädigt
- Zündkerzenstecker kurzgeschlossen oder hat schlechten Kontakt
- Falsche Zündkerze
- IC-Zünder beschädigt
- Impulsgeber beschädigt
- Zündspule beschädigt

##### Falsches Kraftstoffgemisch:

- Leerlaufregulierschraube falsch eingestellt
- Leerlaufdüse oder Luftkanal im Entlüftungsrohr verstopft
- Leerlaufbohrung verstopft
- Luftfilter verstopft, schlecht abgedichtet oder fehlend
- Anlasserkolben klemmt
- Kraftstoffstand in Schwimmerkammer zu hoch oder zu niedrig
- Tankbelüftungsöffnung verstopft
- Vergaserhalterung lose
- Luftfilterkanal lose
- Luftfilter oder Ausgleichstankkanal lose
- Störungen an der Benzinpumpe

##### Fehlzündungen beim Abbremsen:

- Vakuumschaltventil gebrochen
- Störungen am Luftansaugventil

##### Sonstige Störungen:

- IC-Zünder defekt
- Vergaser nicht synchronisiert
- Vakuumkolben bewegt sich nicht leicht
- Motoröl zu steif
- Triebwerk defekt
- Bremsen schleifen
- Luftansaugventil beschädigt
- Vakuumschaltventil beschädigt
- Viskosität des Kardangetriebeöls zu hoch
- Bremse schleift

**Schlechter Lauf oder keine Leistung bei hoher****Drehzahl:****Falsche Zündung:**

- Zündkerze verschmutzt, schadhaft oder falsch eingestellt
- Zündkerzenstecker kurzgeschlossen oder hat schlechten Kontakt
- Falsche Zündkerze
- IC-Zünder defekt
- Impulsgeber defekt
- Zündspule defekt

**Falsches Kraftstoffgemisch:**

- Anlasserkolben klemmt
- Hauptdüse verstopft oder falsche Größe
- Düsenadel oder Nadeldüse ausgeschlagen
- Luftdüse verstopft
- Kraftstoffstand in Vergaserschwimmerkammer zu hoch oder zu niedrig
- Entlüftungsbohrungen im Entlüftungsrohr verstopft
- Luftfilter verstopft, undicht oder fehlend
- Luftfilterkanal oder Ausgleichstankkanal schlecht abgedichtet
- Wasser oder Schmutz im Kraftstoff
- Benzinbahn verstopft
- Benzinleitung verstopft
- Störungen an der Kraftstoffpumpe

**Klopfen:**

- Rußablagerungen in Brennkammer
- Schlechter oder falscher Kraftstoff
- Falsche Zündkerzen

**Fehlzündungen beim Abbremsen:**

- Vakuumschaltventil gebrochen
- Störungen am Luftansaugventil

**Sonstigen Störungen:**

- Drosselklappen öffnen nicht vollständig
- Vakuumkolben gleitet nicht leicht
- Bremse schleift
- Kupplung rutscht
- Überhitzung
- Zuviel Öl im Motor
- Motoröl zu steif
- Triebwerk defekt
- Luftansaugventil defekt
- Vakuumschaltventil beschädigt
- Viskosität des Kardangetriebeöls zu hoch
- Störungen am Luftansaugventil
- Störungen am Ausgleichsmechanismus

**Überhitzung:****Falsche Zündung:**

- Zündkerzen verschmutzt, beschädigt oder falsch eingestellt
- Falsche Zündkerze
- IC-Zünder defekt

**Falsches Kraftstoffgemisch:**

- Hauptdüse verstopft oder falsche Größe
- Kraftstoffstand in Vergaserschwimmerkammer zu niedrig
- Vergaserhalterung lose
- Luftfilter undicht oder fehlend
- Luftfilterkanal undicht
- Luftfilter oder Ausgleichstankkanal undicht
- Luftfilterkanal lose

**Motor zieht nicht:**

- Kupplung rutscht
- Zuviel Öl im Motor
- Motoröl zu steif
- Triebwerk defekt
- Bremsen schleifen
- Öl im Kardangetriebe zu steif

**Unzureichende Schmierung:**

- Zuwenig Öl im Motor
- Schlechtes oder falsches Motoröl

**Falsche Anzeigen:**

- Wassertemperaturanzeige defekt
- Wassertemperaturfühler defekt

**Kühlmittel falsch:**

- Kühlmittelstand zu niedrig
- Kühlmittel verschmutzt

**Fehlerhafte Teile im Kühlsystem:**

- Kühler verstopft
- Thermostat defekt
- Kühlerdeckel schadhaft
- Gebläseschalter defekt
- Gebläserelais defekt
- Gebläsemotor schadhaft
- Gebläseflügel beschädigt
- Wasserpumpe läuft nicht
- Wasserpumpenflügelrad beschädigt

**Übermäßige Kühlung:****Anzeige falsch:**

- Wassertemperatur defekt
- Wassertemperaturfühler defekt

**Fehlerhafte Teile im Kühlsystem:**

- Gebläseschalter defekt
- Thermostat defekt

**Kupplung arbeitet fehlerhaft:****Kupplung rutscht:**

- Kupplungsscheiben abgenutzt oder verzogen
- Stahlscheiben abgenutzt oder verzogen
- Kupplungsfeder gebrochen oder lahm
- Kupplungsaustrückmechanismus defekt
- Kupplungsnahe oder Gehäuse ungleichmäßig abgenutzt

**Kupplung rückt nicht richtig aus:**

- Kupplungsscheibe verzogen oder zu rau
- Motoröl gealtert
- Motoröl zu steif
- Zuviel Öl im Motor
- Kupplungsgehäuse auf Antriebswelle festgefressen
- Kupplungs-Nehmerzylinder defekt
- Kupplungsnahe-Kontermutter lose
- Luft in der Kupplungsleitung

Kupplungsleitung undicht  
Kupplungsflüssigkeit gealtert  
Primär- oder Sekundärmanschette beschädigt  
Hauptzylinder innen verkratzt

**Getriebe schaltet falsch:**

**Gang läßt sich nicht einlegen;**

**Schalthebel geht nicht zurück:**

Kupplung rückt nicht aus  
Schaltgabel verbogen oder festgefressen  
Zahnrad auf Welle festgefressen  
Schaltpositionierhebel klemmt  
Rückholfeder lahm oder gebrochen  
Rückholfederstift lose  
Schaltarm gebrochen Schaltklaue gebrochen

**Gang springt heraus:**

Schaltegabel abgenutzt  
Zahnradnuten ausgeschlagen  
Radklauen, Klauenöffnungen und/oder Klauen-  
aussparungen ausgeschlagen  
Schaltwalzennuten ausgeschlagen  
Feder für Zahnradpositionierhebel lahm oder  
gebrochen  
Schaltgabelstift verschlissen  
Antriebswelle, Abtriebswelle und/oder Zahnrad-  
keilnuten verschlissen

**Gang wird übersprungen:**

Feder für Zahnradpositionierhebel lahm oder  
gebrochen  
Schaltarmfeder gebrochen

**Abnormale Motorgeräusche:**

**Klopfen:**

IC-Zünder defekt  
Rußablagerungen in Brennkammer  
Schlechter oder falscher Kraftstoff  
Falsche Zündkerzen  
Überhitzung

**Kolbenschlagen:**

Spiel zwischen Zylinder und Kolben zu groß  
Zylinder und Kolben abgenutzt  
Pleuel verbogen  
Kolbenbolzen oder Kolbenbolzenbohrungen  
abgenutzt

**Ventilgeräusche:**

Motor nach Einbau der Ventilspieleinstellung  
nicht genug warmgelaufen  
hydraulische Spieleinstellung beschädigt (ver-  
schlissen, festgefressen oder Feder gebrochen)  
Luft in der hydraulischen Spieleinstellung  
Einstellung klemmt wegen Metallspänen oder  
Staub  
Motor läuft in der roten Zone  
Ventilfeder gebrochen oder lahm  
Nockenwellenlager ausgeschlagen

**Andere Geräusche:**

Pleuelspiel am Bolzen zu groß  
Pleuelspiel an Kurbelwelle zu groß  
Kolbenringe abgenutzt, gebrochen oder lahm  
Kolbenfresser  
Zylinderkopfdichtung undicht  
Auspuffrohr am Zylinderkopf zu groß  
Kurbelwellenschlag zu groß  
Motorbefestigung lose  
Kurbelwellenlager ausgeschlagen

Primärzahnrad verschlissen oder ausgeplatzt  
Steuerkettenspanner defekt  
Steuerkette, Kettenrad und Führungen  
verschlissen  
Luftansaugventil beschädigt  
Vakuumschaltventil beschädigt  
Ausgleichszahnrad verschlissen oder  
ausgeplatzt  
Ausgleichswelle falsch eingestellt  
Ausgleichswellenlager verschlissen  
Wasserpumpenkette oder Zahnrad verschlissen

**Anormale Getriebegeräusche:**

**Kupplungsgeräusche:**

Gummidämpfer lahm oder gebrochen  
Spiel zwischen Kupplungsgehäuse und  
Kupplungsscheibe zu groß  
Kupplungsgehäusezahnrad verschlissen

**Getriebegeräusche:**

Lager ausgeschlagen  
Getriebezahnrad verschlissen oder ausgeplatzt  
Metallspäne in den Radzähnen  
Zu wenig Öl um Motor

**Triebwerkgeräusche:**

Kegelradlager verschlissen  
Kegelräder verschlissen oder ausgeplatzt  
Kegelräder falsch eingestellt  
Hinterradkupplung beschädigt  
Schmierung unzureichend

**Abnormales Rahmengeräusch:**

**Vorderradgabelgeräusch:**

Öl unzureichend oder zu dünn  
Feder lahm oder gebrochen

**Hinterradstoßdämpfergeräusche:**

Stoßdämpfer beschädigt

**Scheibenbremsengeräusche:**

Bremsklötze falsch eingebaut  
Bremsklotzfläche verglast  
Brems Scheibe verzogen  
Bremsattel defekt

**Sonstige Geräusche:**

Winkel, Muttern, Schrauben usw. falsch montiert  
oder nicht festgezogen

**Öldruckanzeigelampe leuchtet auf:**

Motorölpumpe beschädigt  
Motorölsieb verstopft  
Motorölfilter verstopft  
Ölstand zu niedrig  
Motoröl zu dünn  
Nockenwellenlager verschlissen  
Kurbelwellenlager verschlissen  
Öldruckschalter beschädigt  
Leitungen beschädigt  
Überdruckventil klemmt  
O-Ring am Ölrohr im Kurbelgehäuse beschädigt

**Auspuff qualmt zu stark:**

**Weißer Qualm:**

Kolbenölring verschlissen  
Zylinder verschlissen  
Ventilöldichtung beschädigt  
Ventilführung verschlissen  
Zuviel Motoröl

**Schwarzer Qualm:**

Luftfilter verstopft  
 Hauptdüse zu groß oder herausgefallen  
 Anlasserkolben klemmt  
 Kraftstoffstand in Vergaserschwimmer zu hoch

Zündschloß defekt  
 Lichtmaschine defekt  
 Leitungen schadhaf

**Brauner Qualm:**

Hauptdüse zu klein  
 Kraftstoff in Vergaserschwimmerkammer zu niedrig  
 Luftfilter- oder Ausgleichskanal undicht  
 Luftfilter undicht oder fehlend

**Batterie überladen:**

Lichtmaschine defekt  
 Regler/Gleichrichter defekt

**Handling und/oder Stabilität schlecht:****Lenker läßt sich schlecht bewegen:**

Einstellmutter zu stark festgezogen  
 Lager beschädigt  
 Steuerkopflager unzureichend geschmiert  
 Lenksäule verbogen  
 Reifendruck zu niedrig

**Lenker rüttelt oder vibriert zu stark:**

Reifen abgefahren  
 Lager der Schwinge ausgeschlagen  
 Felge verzogen oder unwuchtig  
 Radlager ausgeschlagen  
 Befestigungsmutter für Lenkerhalterung lose  
 Befestigungsschraube für obere Gabelbrücke lose

**Lenker zieht nach einer Seite:**

Rahmen verbogen  
 Räder falsch ausgerichtet  
 Schwinge verbogen oder verzogen  
 Lenkungschlecht eingestellt  
 Vorderradgabel verbogen  
 Gabelrohre ungleich (Ölstand)

**Stoßdämpfer unzureichend:**

(Zu hart)  
 Zuviel Öl in Vorderradgabel  
 Öl in Vorderradgabel steif  
 Reifendruck zu hoch  
 Vorderradgabel verbogen  
 (Zu weich)  
 Öl in Vorderradgabel unzureichend und/oder ausgefallen  
 Öl in Vorderradgabel zu dünn  
 Federn für Vorderradgabel und Hinterradstoßdämpfer lahm  
 Hinterradstoßdämpfer undicht

**Bremswirkung unzureichend:**

Luft in Bremsleitung  
 Bremsklotz oder Bremsscheibe verschlissen  
 Bremsleitung undicht  
 Bremsscheibe verzogen  
 Bremsklötze verschmutzt  
 Bremsflüssigkeit zu alt  
 Primär- und Sekundärmanschetten beschädigt  
 Hauptbremszylinder verkratzt

**Batterie entladen:**

Batterie schadhaf (z.B. Platten sulfatisiert, durch Ablagerungen kurzgeschlossen, Flüssigkeitsstand zu niedrig)  
 Schlechter Kontakt der Batterieanschlüsse  
 Zu starke Stromentnahme  
 (z.B. falsche Lampen)

## Allgemeine Schmierung

### Schmierung

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

### ANMERKUNG

- Die Allgemeine Schmierung ist nach jeder Regenfahrt, insbesondere nach dem Abspritzen mit Wasser, durchzuführen.

### Lagerstellen: Mit Motoröl schmieren

Mittelständer  
Seitenständer  
Kupplungshebel  
Bremshebel  
Fußbremshebel  
Hinterrad-Bremsgestängeverbindung

### Mit Fett schmieren:

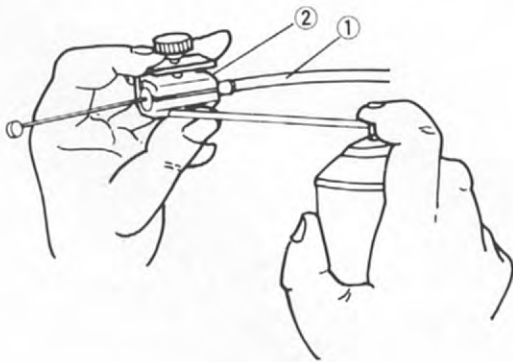
Untere Enden der Gaszüge  
Tachometerwelle\*

- ★ Das untere Ende der Tachometerwelle nur wenig schmieren

### Betätigungszüge: Mit Motoröl schmieren

Chokezug  
Gaszüge

### Schmieren der Züge



1. Betätigungszug
2. Druckschmierer: K56019-21

## Muttern, Bolzen und Befestigungen

### Inspektion

- Prüfen Sie, ob die hier aufgeführten Schrauben und

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

### ANMERKUNG

- Die Motorbefestigungen kontrollieren, wenn der Motor kalt ist (Zimmertemperatur).
- ★ Lockere Befestigungen mit dem vorgeschriebenen Drehmoment in der vorgeschriebenen Reihenfolge nachziehen. Die Anziehungsmomente finden Sie im jeweiligen Abschnitt. Richten Sie sich nach der Standardtabelle, wenn in dem entsprechenden Abschnitt keine besonderen Angaben gemacht sind. Die jeweilige Befestigung zuerst um eine 1/2 Umdrehung lösen und dann festziehen.
- ★ Beschädigte Sicherungssplinte müssen erneuert werden.

### Zu prüfende Schrauben, Muttern und Befestigungen

#### Räder:

Vorderachsmutter  
Vorderachsklembolzen  
Hinterachsmutter  
Kettenspannerklemmbolzen

#### Bremsen:

Klembolzen für Vorderrad-Hauptbremszylinder  
Befestigungsschrauben für Vorderrad-Bremssattel  
Befestigungsschraube für Hinterrad-Bremszylinder  
Befestigungsschraube für Halterung des Hinterrad-Bremssattels  
Befestigungsschrauben für Hinterrad-Bremssattel  
Mutter für Bremshebellagerung  
Schraube für Fußbremshebel  
Sicherungssplint für Bremsgestänge

#### Federung:

Vorderradklemmbolzen  
Befestigungsschrauben für vorderen Kotflügel  
Befestigungsschrauben für Hinterradstoßdämpfer  
Mutter für Schwingen-Lagerwelle

#### Lenkung:

Befestigungsschraube für obere Gabelbrücke  
Lenkerklemmbolzen  
Lenkerbefestigungsschrauben

#### Motor:

Motorbefestigungsschrauben  
Mutter für Kipphebelgehäuse  
Zylinderkopfbolzen  
Auspuffbefestigungsmuttern  
Auspuffbefestigungsschrauben  
Klembolzen für Auspuffverbindung  
Klembolzen für Kupplungshauptzylinder  
Mutter für Kupplungshebel  
Kühlerbefestigungsschrauben  
Schraube für Schalthebel

#### Sonstige:

Mutter für Seitenständer  
Befestigungsschrauben für Heckrahmen  
Befestigungsschrauben für rechten Unterzug  
Befestigungsschrauben für hinteren Rahmen  
Befestigungsschrauben für Fußrastenhalterung  
Befestigungsmuttern für Kardantriebegehäuse