

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite															
Dicke der Hauptlagereinsätze: braun schwarz blau	1,490 – 1,494 mm 1,494 – 1,498 mm 1,498 – 1,502 mm	— — —	176 176 176															
Auswahl der Hauptlagereinsätze			176															
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="4">Markierung für Pleuelfußbohrung</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>○</th> <th>Keine</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Markierung für Kurbelwellen-Lagersitz-durchmesser</td> <td>1</td> <td>braun P/N: 92028-1102</td> <td>schwarz P/N: 92028-1101</td> </tr> <tr> <td>Keine</td> <td>schwarz P/N: 92028-1101</td> <td>blau P/N: 92028-1100</td> </tr> </tbody> </table>				Markierung für Pleuelfußbohrung						○	Keine	Markierung für Kurbelwellen-Lagersitz-durchmesser	1	braun P/N: 92028-1102	schwarz P/N: 92028-1101	Keine	schwarz P/N: 92028-1101	blau P/N: 92028-1100
Markierung für Pleuelfußbohrung																		
		○	Keine															
Markierung für Kurbelwellen-Lagersitz-durchmesser	1	braun P/N: 92028-1102	schwarz P/N: 92028-1101															
	Keine	schwarz P/N: 92028-1101	blau P/N: 92028-1100															
Kurbelwellenseitenspiel	0,05 – 0,15 mm	0,35 mm	176															
<b>Primärübersetzung:</b> Spiel zwischen Sekundärspiel und Kupplungszahnrad	0 – 0,10 mm	0,14 mm	180															
<b>Kupplung:</b> Kupplungshebelspiel Kupplungsscheibendicke Kupplungs- und Stahlscheiben- verzug Freie Länge der Kupplungsfeder	2 – 3 mm 3,55 – 3,85 mm — 35,0 mm	— 3,4 mm 0,3 mm 33,9 mm	17, 346 178 179															
<b>Getriebe:</b> Zahnradspiel Schaltgabeldicke Breite der Schaltgabelnut Durchmesser der Schaltgabel- Führungsstifte: 1., 2. – 3. Gang 4. – 5. Gang Breite der Schaltgabelnut	0 – 0,17 mm 4,9 – 5,0 mm 5,05 – 5,15 mm 7,9 – 8,0 mm 7,985 – 8,000 mm 8,05 – 8,20 mm	0,25 mm 4,8 mm 5,25 mm 7,8 mm 7,9 mm 8,3 mm	184 184 184 185 185 185															
<b>Motorschmiersystem:</b> Öffnungsdruck für Sicherheitsventil Öldruck bei 4.000 min <sup>-1</sup> 90°C Öltemperatur Motoröl: Sorte Viskosität Menge Ölstand	4,4 – 6,0 kp/cm <sup>2</sup> 2,0 – 2,5 kp/cm <sup>2</sup> SE-Klasse SAE 10W40, 10W50, 20W40 oder 20W50 3,5 l Zwischen oberer und unterer Linie		186 186 18 18 18															

## Chassis

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite								
<b>Räder:</b> Radauswuchtung Reifennutzlast: KZ 750 H, Z 750 L ZX 750 A	Unwucht geringer als 10 g  165 kg 180 kg		27  192 192								
Standardreifen:			192								
<b>KZ 750 H</b>											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vorne</th> <th>Hinten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3.25H19 4PR Bridgestone Mag. Mopus-L303AW schlauchlos</td> <td>130/90-16 67H Bridgestone Mag. Mopus- S716AW oder Bridgestone Mag. Mopus-S714W schlauchlos</td> </tr> </tbody> </table>		Vorne	Hinten	3.25H19 4PR Bridgestone Mag. Mopus-L303AW schlauchlos	130/90-16 67H Bridgestone Mag. Mopus- S716AW oder Bridgestone Mag. Mopus-S714W schlauchlos						
Vorne	Hinten										
3.25H19 4PR Bridgestone Mag. Mopus-L303AW schlauchlos	130/90-16 67H Bridgestone Mag. Mopus- S716AW oder Bridgestone Mag. Mopus-S714W schlauchlos										
<b>KZ 750 L (US, Kanada)</b>		<b>Z 750 L (alle anderen Modelle)</b>									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vorne</th> <th>Hinten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100/90-19 57H Dunlop F8 Mark II oder Bridgestone L303A, schlauchlos, Nylon</td> <td>120/90-18 65H Dunlop K427 oder Bridgestone G508, schlauchlos Nylon</td> </tr> </tbody> </table>		Vorne	Hinten	100/90-19 57H Dunlop F8 Mark II oder Bridgestone L303A, schlauchlos, Nylon	120/90-18 65H Dunlop K427 oder Bridgestone G508, schlauchlos Nylon	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vorne</th> <th>Hinten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100/90V19 Dunlop F8 Mark II A schlauchlos Nylon</td> <td>120/90V18 Dunlop K427 schlauchlos Nylon</td> </tr> </tbody> </table>		Vorne	Hinten	100/90V19 Dunlop F8 Mark II A schlauchlos Nylon	120/90V18 Dunlop K427 schlauchlos Nylon
Vorne	Hinten										
100/90-19 57H Dunlop F8 Mark II oder Bridgestone L303A, schlauchlos, Nylon	120/90-18 65H Dunlop K427 oder Bridgestone G508, schlauchlos Nylon										
Vorne	Hinten										
100/90V19 Dunlop F8 Mark II A schlauchlos Nylon	120/90V18 Dunlop K427 schlauchlos Nylon										
<b>ZX 750 A (US und Kanada)</b>		<b>ZX 750 A (alle anderen Modelle)</b>									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vorne</th> <th>Hinten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>110/90-18 61H Dunlop F17 schlauchlos</td> <td>130/80-18 66H Dunlop K427 schlauchlos</td> </tr> </tbody> </table>		Vorne	Hinten	110/90-18 61H Dunlop F17 schlauchlos	130/80-18 66H Dunlop K427 schlauchlos	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vorne</th> <th>Hinten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>110/90V18 Dunlop F17 schlauchlos</td> <td>130/80V18 Dunlop K427 schlauchlos</td> </tr> </tbody> </table>		Vorne	Hinten	110/90V18 Dunlop F17 schlauchlos	130/80V18 Dunlop K427 schlauchlos
Vorne	Hinten										
110/90-18 61H Dunlop F17 schlauchlos	130/80-18 66H Dunlop K427 schlauchlos										
Vorne	Hinten										
110/90V18 Dunlop F17 schlauchlos	130/80V18 Dunlop K427 schlauchlos										
Luftdruck:			192								
<b>KZ 750 H</b>											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vorne</th> <th colspan="2">1,75 kp/cm<sup>2</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Hinten</td> <td>Belastung bis 97,5 kg</td> <td>1,5 kp/cm<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Belastung von 97,5 – 165 kg</td> <td>1,75 kp/cm<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>		Vorne	1,75 kp/cm <sup>2</sup>		Hinten	Belastung bis 97,5 kg	1,5 kp/cm <sup>2</sup>	Belastung von 97,5 – 165 kg	1,75 kp/cm <sup>2</sup>		
Vorne	1,75 kp/cm <sup>2</sup>										
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	1,5 kp/cm <sup>2</sup>									
	Belastung von 97,5 – 165 kg	1,75 kp/cm <sup>2</sup>									

Position	Normalwert	Grenzwert	Siehe Seite	
<b>Z 750 L</b>				
Vorne	2,00 kp/cm <sup>2</sup>			
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	2,25 kp/cm <sup>2</sup>		
	Belastung von 97,5 – 165 kg	2,50 kp/cm <sup>2</sup>		
<b>ZX 750 A (US, Kanada)</b>				
Vorne	2,00 kp/cm <sup>2</sup>			
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	2,25 kp/cm <sup>2</sup>		
	Belastung von 97,5 – 180 kg	2,50 kp/cm <sup>2</sup>		
<b>ZX 750 A (Alle anderen Modelle)</b>				
Vorne	Belastung bis 150 kg	2,00 kp/cm <sup>2</sup>		
	Über 210 km/h	2,25 kp/cm <sup>2</sup>		
Hinten	Belastung bis 97,5 kg	2,25 kp/cm <sup>2</sup>		
	Belastung von 97,5 – 180 kg	2,50 kp/cm <sup>2</sup>		
	Über 210 km/h	2,90 kp/cm <sup>2</sup>		
<b>Reifenprofiltiefe:</b>				
Vorne:	KZ 750 H Z 750 L ZX 750 A	3,8 mm 3,5 mm 4,5 mm	1 mm	192
Hinten:	US, Kanada KZ 750 H KZ 750 L ZX 750 A	6,7 mm 7,3 mm 6,9 mm	2 mm	192
alle anderen Modelle	Z 750 L ZX 750 A	7,3 mm 6,9 mm	2 mm unter 130 kmh 3 mm über 130 kmh	192 192
<b>Felgenschlag:</b>				
	axial	—	0,5 mm Gesamtanzeige	195
	radial	—	0,8 mm Gesamtanzeige	195
<b>Triebwerk:</b>				
<b>Kettendurchhang</b>				
	KZ 750 H, Z 750 L ZX 750 A	20 – 30 mm 35 – 40 mm	20 – 35 mm 35 – 45 mm	23 347
<b>Länge der Antriebskette</b>				
	über 20 Glieder	381,0 – 382,0 mm	389 mm	198
<b>Durchmesser des vorderen Kettenrades:</b>				
	KZ 750 H, Z 750 L ZX 750 A	66,9 – 67,1 mm 79,01 – 79,21 mm	66,2 mm 78,3 mm	199 199

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

## Elektrik

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

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

**LUFTFILTERELEMENT**

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

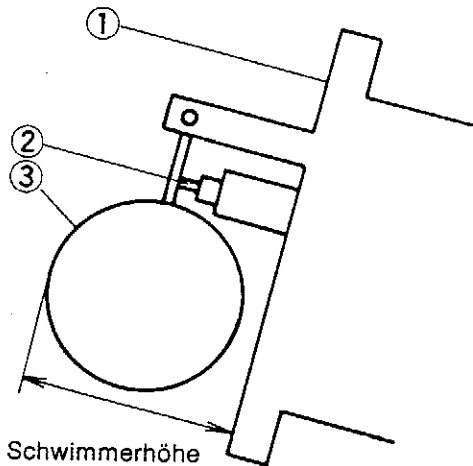
**VERGASER (KZ 750 H)**

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

**Messen der Schwimmerhöhe – Keihin-Vergaser**

382120

N122



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

**SCHEIBENBREMSEN (ZX 750 A)**

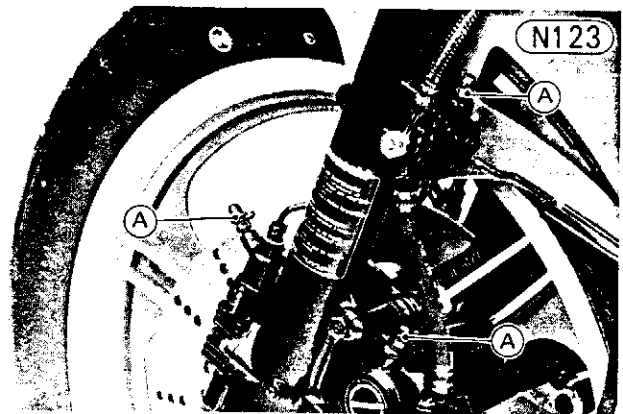
Außer den Angaben auf Seite 200–208 ist folgendes zu beachten:

**Bremsflüssigkeit  
Bremsflüssigkeitswechsel**

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

**Entlüften der Bremsleitung**

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



A. Entlüftungsventil

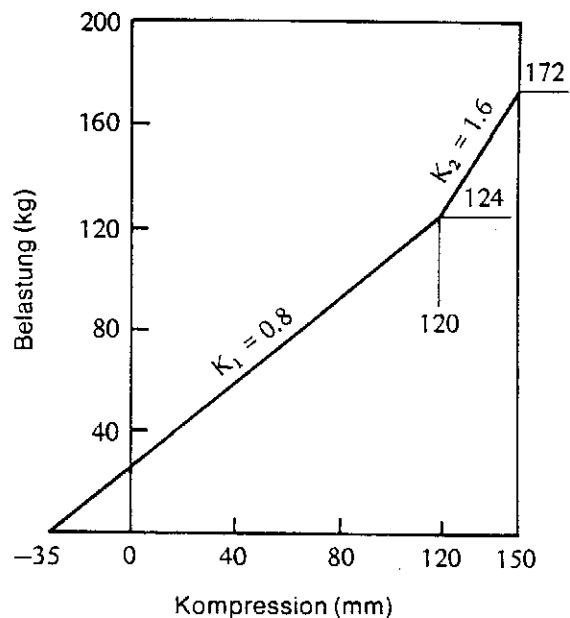
**VORDERRADGABEL (ZX 750 A)**

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

**Federkraft der Vorderradgabel (ZX 750 A)**

N124

482107



## Bremsnick-Ausgleichssystem

### ANMERKUNG

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

### Dichtheitskontrolle

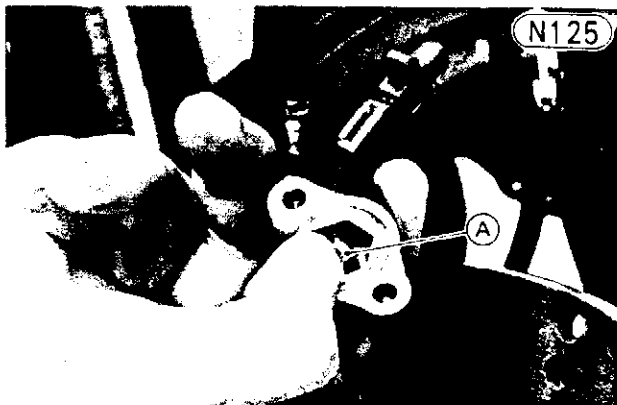
Visuell kontrollieren, ob an der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung Bremsflüssigkeit oder Gabelöl austritt.

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

### Prüfung der Bremskolbeneinheit

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

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



A. Bremskolben

### Prüfung der Ventileinheit

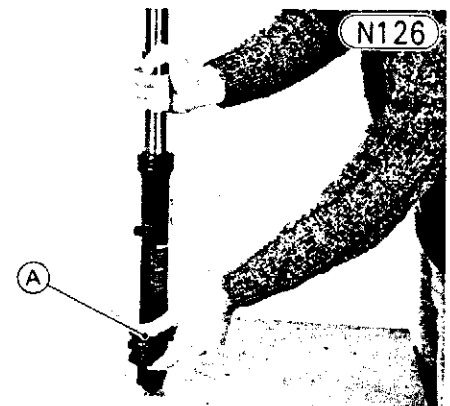
Für die Prüfung der Ventileinheit der Brems-Ausgleichseinrichtung muß das Gabelbein vom Motorrad abgebaut werden.

- Die Bremskolbeneinheit von der Ventileinheit trennen, wobei die Bremsleitung angeschlossen bleibt.
- Den oberen Bolzen herausschrauben und die Hauptfeder aus dem Gabelrohr herausnehmen.

- Vorderrad, Bremssattel, Kotflügel und Bremsleitungsverbindung vom Gabelbein abnehmen.
- Das Gabelbein mit angebaute Ventileinheit abnehmen und die Ausgleichsbohrung im inneren Gabelrohr mit Klebeband abdecken, damit bei der Prüfung der Ventileinheit kein Gabelöl ausfließen kann.
- Das Gabelbein senkrecht halten, dann das Gabelbein zusammendrücken und kontrollieren, ob der Kompressionshub leicht und weich abläuft, wenn der Ventilschaft nicht nach innen gedrückt wird und ferner kontrollieren, ob eine Dämpfung festzustellen ist, wenn der Ventilschaft mit einem Finger nach innen gedrückt wird.

### ANMERKUNG

- Der Ausfahrhub muß weich verlaufen und unabhängig von der Stellung des Ventilschaftes muß eine Dämpfung festzustellen sein.
- ★ Wenn der Kompressionshub schwergängig ist, wenn der Ventilschaft freigegeben wird oder wenn der Kompressionshub bei nach innen gedrücktem Schaft leicht ist, arbeitet die Ventileinheit nicht einwandfrei; die Bremsnick-Ausgleichseinrichtung muß dann erneuert werden.



A. Ventilschaft

### Beschädigung der Rohrleitung

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

### Austausch von Teilen der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung

Entsprechend der Inspektionstabelle sind folgende Teile auszutauschen:

### Regelmäßiger Austausch von Teilen der Bremsnick-Ausgleichseinrichtung

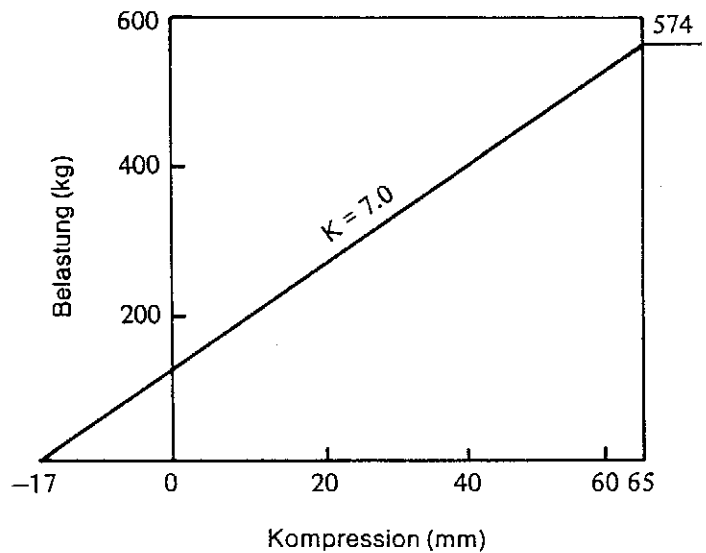
<p>Bremskolbeneinheiten Metallrohre für Bremsschlauch</p>
---

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

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

N128

482109



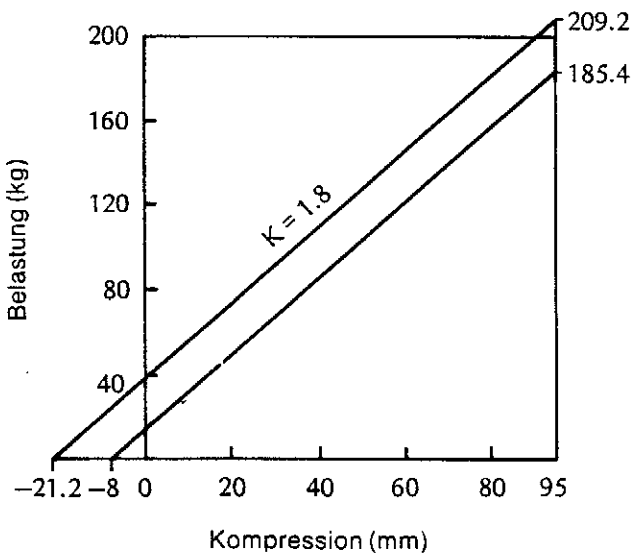
**HINTERRADSTOSSDÄMPFER (Z 750 L)**

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

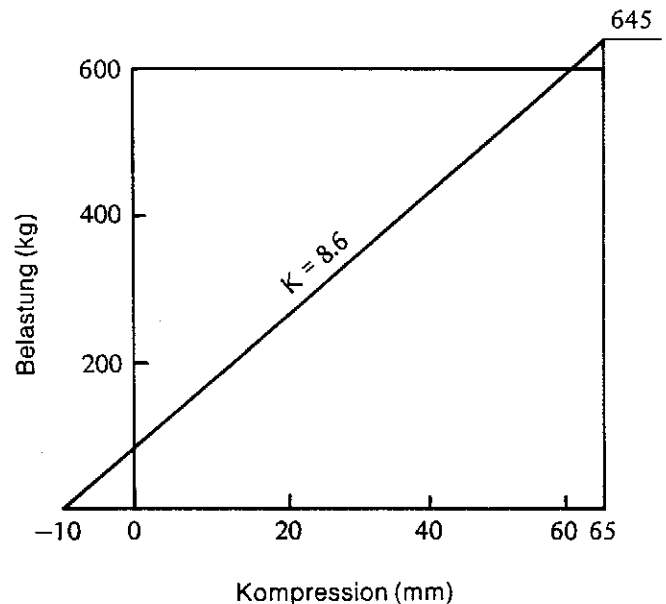
**Federkraft – eine Dämpfereinheit (KZ 750 L, US und kanadische Modelle)**

N127

482108



**Federkraft – Stoßdämpfer (alle anderen Modelle)**



**HINTERRADSTOSSDÄMPFER (ZX 750 A)**

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

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

**Schmierung**

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



- Hinterrad und Schwinge ausbauen.
- Uni-Trak-Schwinghebel und Verbindungsstange ausbauen.
- Die Staabdichtung der Lager an der rechten Seite der Schwinge entfernen und das Kugellager ausbauen.
- Die Hülsen aus den Lagern herausziehen.
- In einem Lösemittel mit hohem Flammpunkt das Fett von den Hülsen, Nadellagern und Kugellagern abwischen und dann die Teile trocknen.
- Hülsen, Lager und Staabdichtungen inspizieren.
- MoS<sub>2</sub>-Fett auf Nadellager und Kugellager, sowie auf die Hülsen auftragen.
- Eine neue Staabdichtung an der rechten Lagerstelle einsetzen und Uni-Trak-Schwinghebel und Verbindungsstange zusammenbauen.
- Die Schwinge und das Hinterrad einbauen.

### Inspektion

- Hülsen, Nadellager, Kugellager, Kugelgleitlager und/oder Staabdichtungen auf Schleifstellen, Verfärbung und andere Beschädigungen inspizieren.
- ★ Bei Zweifeln hinsichtlich des Zustandes eines Teiles muß dieses erneuert werden. Wenn Nadellager oder Hülse beschädigt sind, müssen diese Teile als Teilesatz zusammen ausgewechselt werden.

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

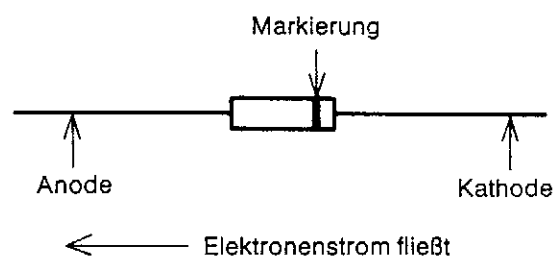
### ANMERKUNG

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

### Polarität der Dioden

N129

582520



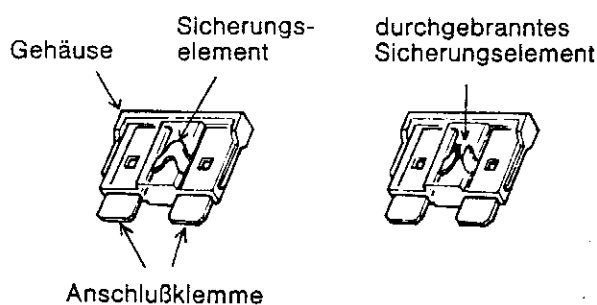
### Inspektion der Sicherungen

- Die Sicherungen aus dem Verteilerkasten ausbauen.
- Kontrollieren, ob die Sicherung durchgebrannt ist.
- ★ Durchgebrannte Sicherungen müssen erneuert werden.

### Sicherung

N130

582521



### VERTEILERKASTEN (ZX 750 A)

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

- Sicherungen
- Relais
- Dioden

ACC 2polige Steckverbindung

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

### Inspektion der Dioden

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

### Prüfung der Haupt-, Anlasser- und Scheinwerferrelais

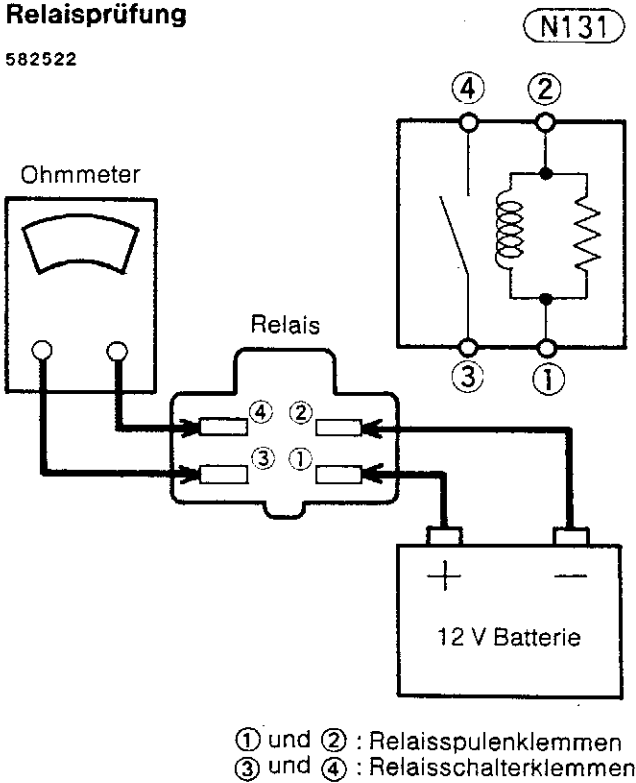
- Das Relais aus dem Verteilerkasten ausbauen.
- Das Ohmmeter und eine 12 V Batterie, wie in der Abbildung gezeigt, an das Relais anschließen.
- ★ Wenn das Relais nicht vorschriftsmäßig arbeitet, ist es defekt.

### Relaisprüfung

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

**Relaisprüfung**

582522



① und ② : Relaispulenklennen  
③ und ④ : Relaischalterklennen

**Prüfung des Blinkrelais**

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

**Inspektion des Verteilerkasten-Schaltkreises**

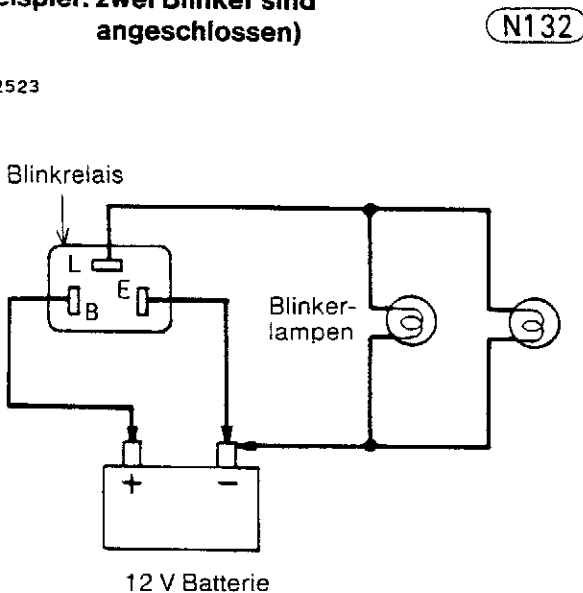
- Den Verteilerkasten ausbauen.
- Alle Sicherungen, Relais, Diodeneinheiten und Steckverbindungen abklemmen bzw. ausziehen.
- Kontrollieren, ob alle Kontakte der Steckverbindung sauber und fest, sowie nicht verbogen sind.
- ★ Verschmutzte Kontakte reinigen und leicht verbogene Kontakte geradebiegen.
- Den Schaltkreis auf Durchgang kontrollieren. Zwischen Kontakten der gleichen Zahl sollte Durchgang vorhanden sein; ungleich nummerierte Kontakte dürfen keinen Durchgang haben.
- ★ Bei Unterbrechungen oder Kurzschlüssen muß der Verteilerkasten erneuert werden.

**Prüfung des Blinkrelais**

- Das Blinkrelais aus dem Verteilerkasten ausbauen.
- Eine 12 V Batterie anschließen und die Blinker, wie in der Abbildung gezeigt, anschließen und zählen, wie oft die Blinker in einer Minute blinken.
- ★ Wenn die Lampen nicht wie vorgeschrieben blinken, muß das Blinkrelais erneuert werden.

**Prüfen des Blinkrelais (Beispiel: zwei Blinker sind angeschlossen)**

582523



**LADESYSTEM (ZX 750 A)**

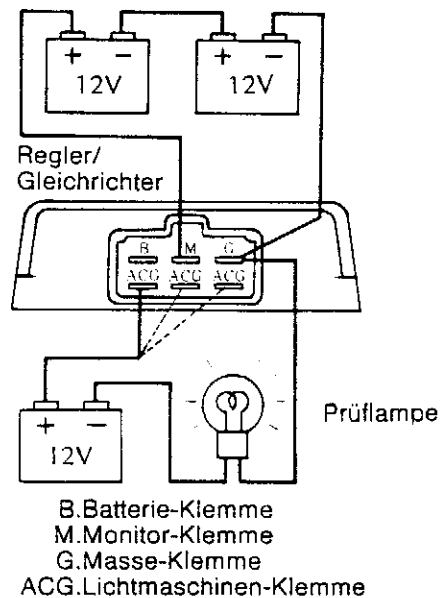
Außer den Angaben auf Seite 220 bis 225 ist folgendes zu beachten:

**Inspektion des Reglers/Gleichrichters**

**Reglerprüfung**

582122

(N133)

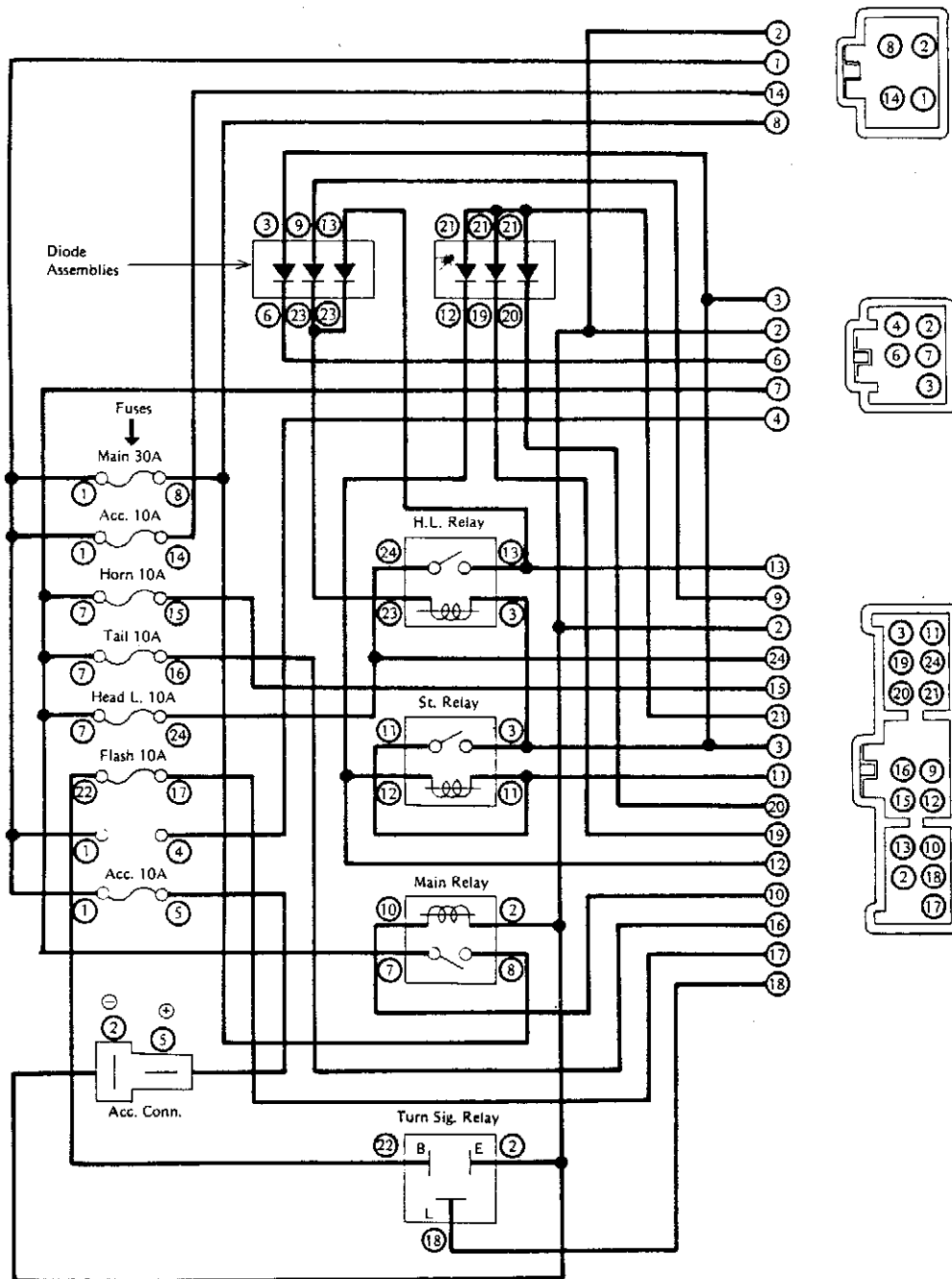


B. Batterie-Klemme  
M. Monitor-Klemme  
G. Masse-Klemme  
ACG. Lichtmaschinen-Klemme

## Schaltplan für Verteilerkasten

N134

582524



## ZÜNDSYSTEM (ZX 750 A)

## Einleitung:

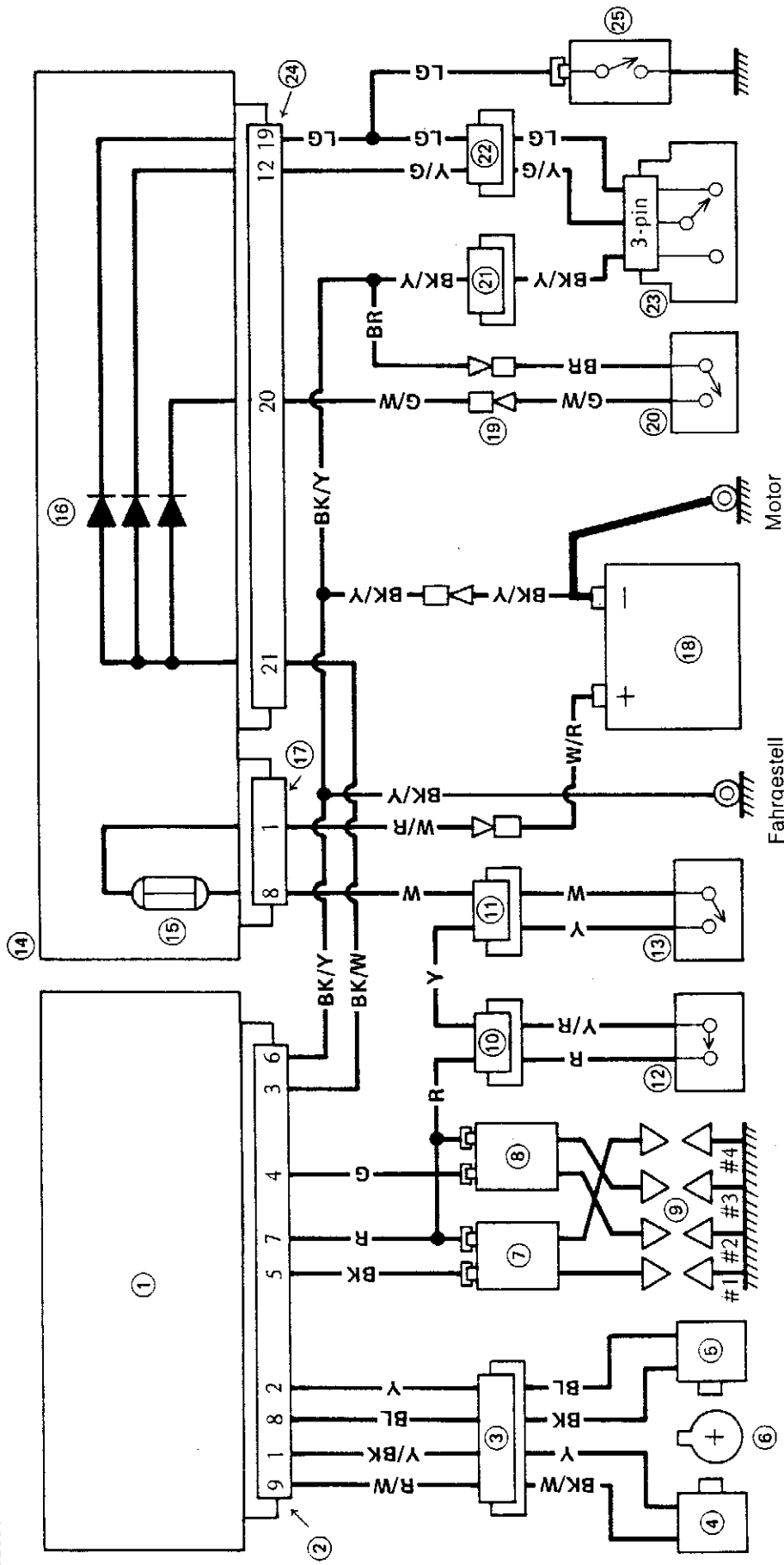
Bei diesem Modell besteht das Zündsystem im wesentlichen aus einer Batterie und einem Spulenzündsystem, in welchem die Batterie den Strom für den Primärkreis im Zündsystem liefert. Der Strom für das Primärsystem wird von einem Leistungstransistor geregelt. Die Zündverstellung erfolgt nicht durch einen Fliehkraftmechanismus sondern über einen Elektronikschaltkreis in der Zündbox: Die elektronische Zündverstellung. Da es

keine beweglichen Verschleißteile gibt, ist es nicht mehr erforderlich, die Zündzeitpunkteinstellung regelmäßig zu überprüfen und nachzustellen. Die Betriebsteile der Zündanlage bestehen aus der Batterie, zwei Impulsgebern, dem IC-Zünder, zwei Zündspulen und vier Zündkerzen. Bei jedem Aufwärtshub der zugehörigen Kolben springt an den Elektroden der Zündkerze der Zündfunke über. Wenn beim Auspuffhub ebenfalls ein Funke überspringt, hat dies keinen Einfluß, da beim Auspuffhub keine Kompression erfolgt und kein Kraftstoff verbrannt wird.

N135

Schaltplan für Zündsystem

582123



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

### Sicherheitshinweise:

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

- (1): Die Kapazität des Spannungsreglerschaltkreises im IC-Zünder ist begrenzt; schließen Sie deshalb Batteriekabel oder andere elektrische Leitungen nicht bei eingeschalteter Zündung oder laufendem Motor an. Hierdurch werden Beschädigungen des IC-Zünders verhindert.
- (2): Batterie nicht verkehrtgepolt einbauen. Die negative Seite liegt an Masse. Hierdurch verhindern Sie Beschädigungen der Dioden und des IC-Zünders.

### Inspektion des Zündsystems:

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

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

### ANMERKUNG

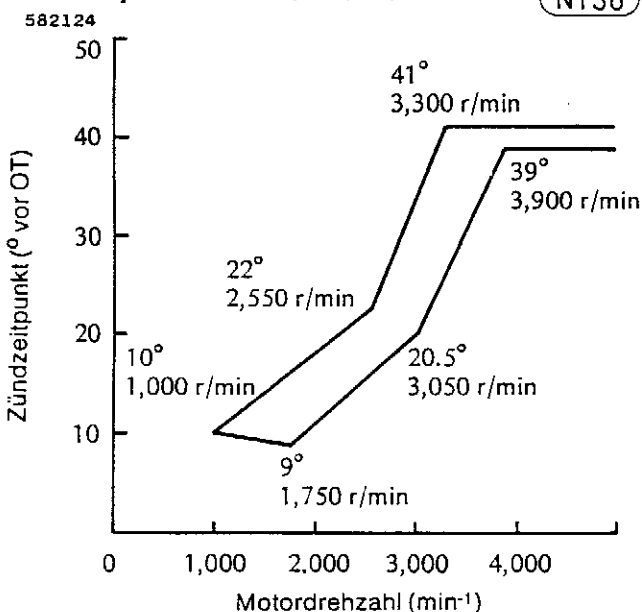
- Die Angaben für die Inspektion der Zündbox, Dioden und Sicherungen finden Sie in Abschnitt „Verteilerkasten“.

### Dynamische Prüfung des Zündzeitpunkts

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

### Verhältnis

#### Zündzeitpunkt zu Motordrehzahl

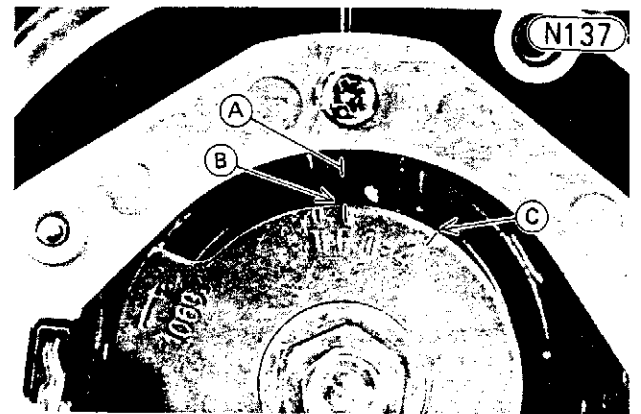


- Ein Stroboskop in der vom Hersteller vorgeschriebenen Weise an die Zündkabel Nr. 1 oder Nr. 4 anschließen, damit die Zündzeitpunkteinstellung unter Betriebsbedingungen überprüft werden kann.
- Den Motor anlassen und die Stroboskoplampe auf die Einstellmarken richten.

- Die Zündzeitpunkteinstellung bei niedriger und hoher Motordrehzahl prüfen.

### Motordrehzahl

Niedrige Drehzahl:	Leerlaufdrehzahl
Hohe Drehzahl:	Über 3.900 min <sup>-1</sup>



A. Einstellmarke

B. „F“-Marke

C. Zündverstellungsmarke

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

### Prüfung der Stromzufuhr zum IC-Zünder

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

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

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

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

**Inspektion der Zündspule** Siehe Seite 230.

### Inspektion der Impulsgeber

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

- Die Luftspalte der Impulsgeberspulen kontrollieren (Spiel zwischen Nase des Steuerrotors und Impulsgeberkern).
- ★ Wenn die beiden Spalten nicht gleich sind, sind die Impulsgeberspulen zu verstellen. Der empfohlene Luftspalt ist 0,4–0,6 mm.

**Prüfung des IC-Zünders**

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

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

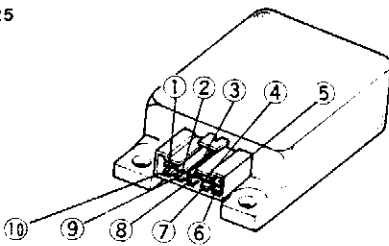
- Wenn ein Megohmmeter oder ein Gerät mit einer starken Batterie verwendet wird, kann der IC-Zünder beschädigt werden.

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

**Anschlußklemme des IC-Zünders**

582125

N138



**Prüfung der Schalter**

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

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

**Anschlüsse des Zündunterbrechers**

	R	Y/R
OFF		
RUN	○————○	

**Anschlüsse des Seitenständerschalters**

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

**Anschlüsse des Anlaßsperrschalters**

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

**Anschlüsse des Leerlaufschalters**

	LG	rr
Im Leerlauf	○————○	
Gang eingelegt		

**Zündschloßanschlüsse**

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

**Widerstand des IC-Zünders**

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

Wert (kOhm)	
0	Null
A	0,3 – 4,2
B	6,6 – 21,4
C	25 – 75
D	125 – 375
∞	unendlich

4,57 MΩ  
5 MΩ  
11-12 MΩ  
29 MΩ

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

## ANLASSERSYSTEM (ZX 750 A)

### Prüfen der Stromzufuhr zum Anlasserrelais

- Den linken Seitendeckel abnehmen und die 2polige Steckverbindung für das Anlasserrelais ausziehen.
- Mit einem Vielfachmeßinstrument die Spannung in den Leitungen prüfen.
- ★ Wenn das Instrument nicht den vorgeschriebenen Wert anzeigt, sind die Stromzufuhr- und Masseleitungen zu prüfen.
  - Verteilerkasten
  - Hauptsicherung
  - Relais (Anlasserschaltkreis)
  - Schalter (Zündung, Zündunterbrecher/Anlasser, Anlaßsperrschalter und/oder Leerlaufschalter)
  - Leitungen und Steckverbindungen
- ★ Wenn das Instrument den vorgeschriebenen Wert anzeigt, sind Anlasserrelais und/oder Anlasser zu prüfen.

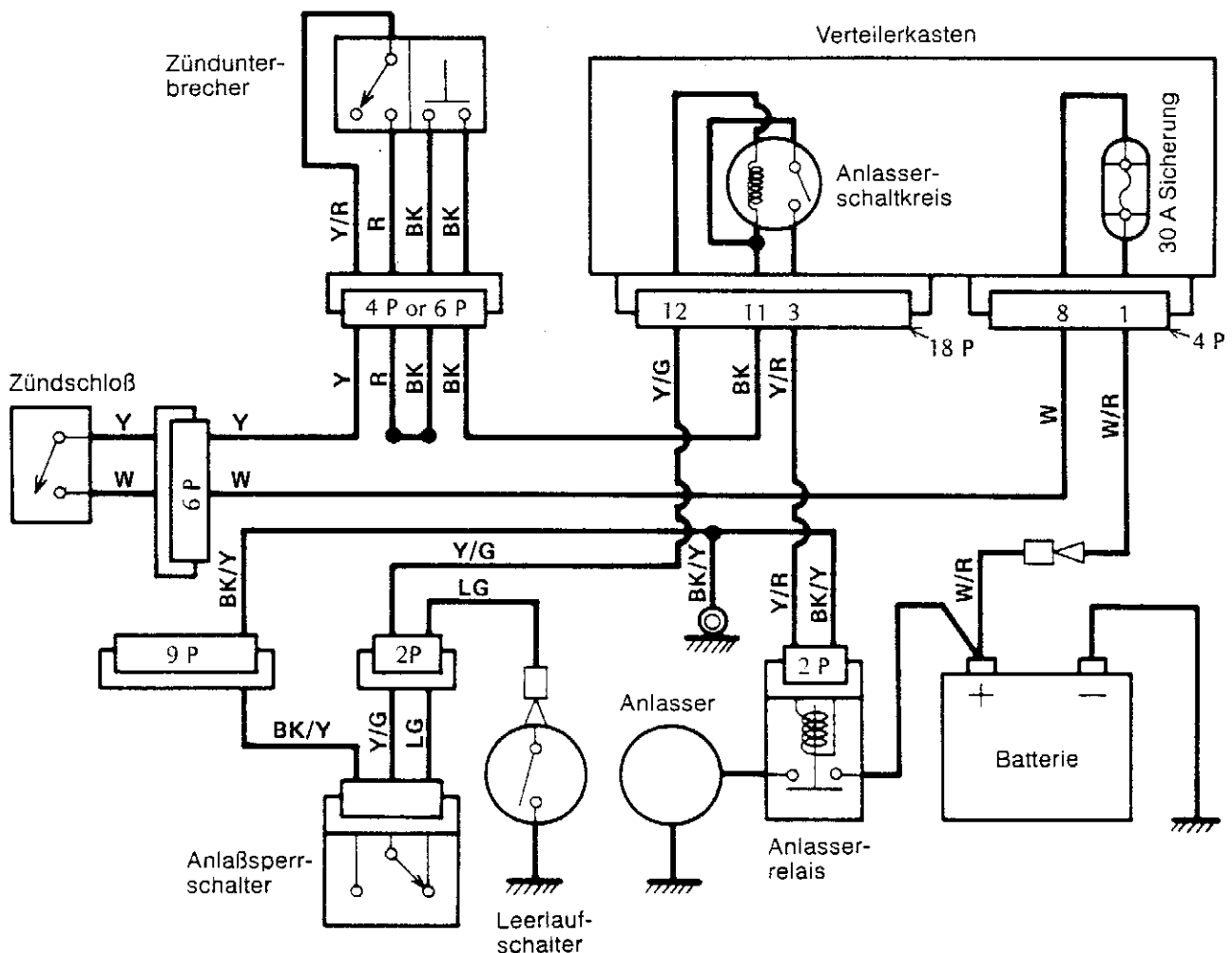
### Prüfen der Stromzufuhr

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

### Anlasserschaltkreis

582126

N139



**Prüfung des Verteilerkastens**

Siehe Seite 370–371.

**Prüfung der Sicherungen**

Siehe Seite 369.

**Inspektion des Anlasserschaltkreisrelais**

Siehe Seite 369–370.

**Inspektion des Zündschlosses**

Siehe Seite 374.

**Inspektion des Zündunterbrechers/Anlassers**

Siehe Seite 374.

**Prüfung des Anlaßperrschalters**

Siehe Seite 374.

**Inspektion des Leerlaufschalters**

Siehe Seite 374.

**Inspektion des Anlasserrelais**

Siehe Seite 233.

**Inspektion des Anlasserrelais**

Siehe Seite 234–236.

**SCHEINWERFERSYSTEM (ZX 750 A)**

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

**ANMERKUNG**

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

**Prüfen der Stromzufuhr zum Reservebeleuchtungssystem**

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

**Prüfen der Stromzufuhr**

Schalterstellung: Zündung	ON
Instrumentenanschlüsse: Instrumentenbereich Lage der Leitung	25 V Gleichspannung Steckverbindung für Reservebeleuchtungs- gerät (eingesteckt)
Instrument (+) → Instrument (-) →	blaue Leitung schwarz/gelbe Leitung
Instrumentenanzeige:	OV: wenn Zündunter- brecher/Anlasserknopf gedrückt wird. Batteriespannung: wenn Zündunterbrecher/ Anlasserknopf frei- gegeben wird.

- ★ Wenn das Instrument die vorgeschriebene Spannung anzeigt, ist der Reservebeleuchtungsschaltkreis zu kontrollieren.
  - Glühlampen (Scheinwerfer, Kontrollleuchten)
  - Abblendschalter
  - Reservebeleuchtungsgerät
  - Leitungen und Steckverbindungen
- ★ Wenn das Instrument die vorgeschriebene Spannung nicht anzeigt, muß der Scheinwerferrelais-Schaltkreis kontrolliert werden.
  - Verteilerkasten
  - Haupt- und Scheinwerfersicherungen
  - Haupt- und Scheinwerferrelais
  - Diodeneinheit
  - Zündschloß
  - Leitungen und Steckverbindungen

**Prüfung des Abblendschalters**

Siehe Seite 241–242.

**Prüfung des Reservebeleuchtungssystems**

Siehe Seite 242.

**Inspektion des Verteilerkastens**

Siehe Seite 370–371.

**Inspektion der Sicherungen**

Siehe Seite 369.

**Relaisprüfung**

Siehe Seite 369–370.

**Inspektion der Dioden**

Siehe Seite 369.

**Prüfung des Zündschlosses**

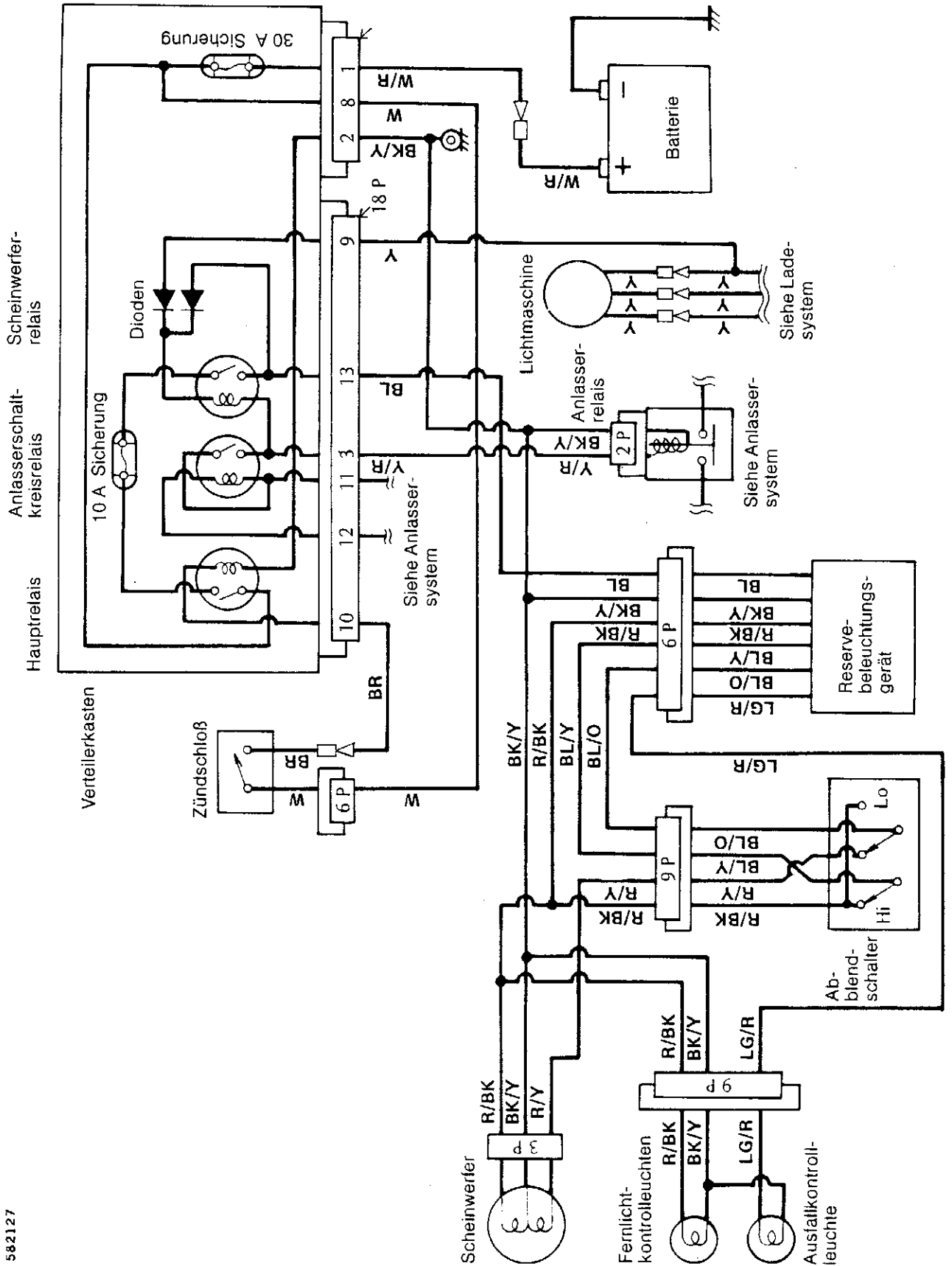
Siehe Seite 374.



N140

Scheinwerferschaltkreis

582127



## DREHZAHLMESSER (Z 750 L)

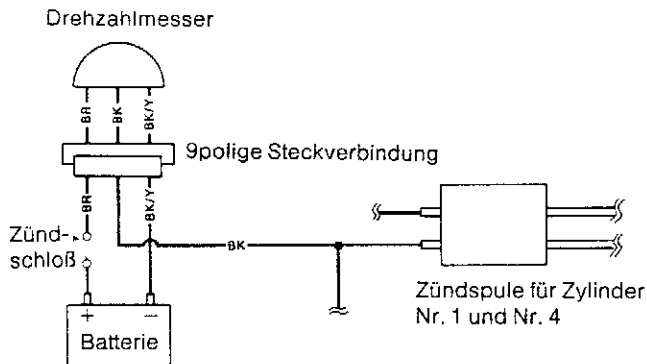
Bei der 1983er Z 750 L wird der Drehzahlmesser elektrisch betätigt, es fehlt jedoch der Voltmeterschaltkreis. Die Angaben für die Fehlersuche finden Sie auf Seite 319–322. Außerdem ist für die 1983er Z 750 L folgendes zu beachten:

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

### Drehzahlmesserschaltkreis

582128

N141



- ★ Wenn die beiden obigen Anzeigen „E“ und „F“ korrekt sind, ist der Kraftstoffstandtaster fehlerhaft. Wenn sich diese Anzeigen nicht ergeben, liegt der Fehler in der Tankuhr und/oder in der Verdrahtung.
- Messen Sie mit einem Voltmeter die Spannung die zur Benzinuhr geht.

### Inspektion des Schaltkreises

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

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

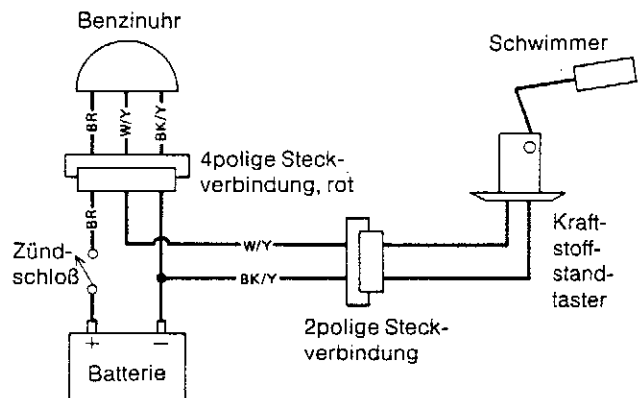
### Inspektion des Kraftstoffstandtasters

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

### Benzinuhrschaltkreis

582129

N142



## BENZINUHR (Z 750 L)

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

### Fehlersuche:

#### Prüfung des Schaltkreises

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

## LCD-KRAFTSTOFFSTANDANZEIGE UND WARNEINRICHTUNG (ZX 750 A)

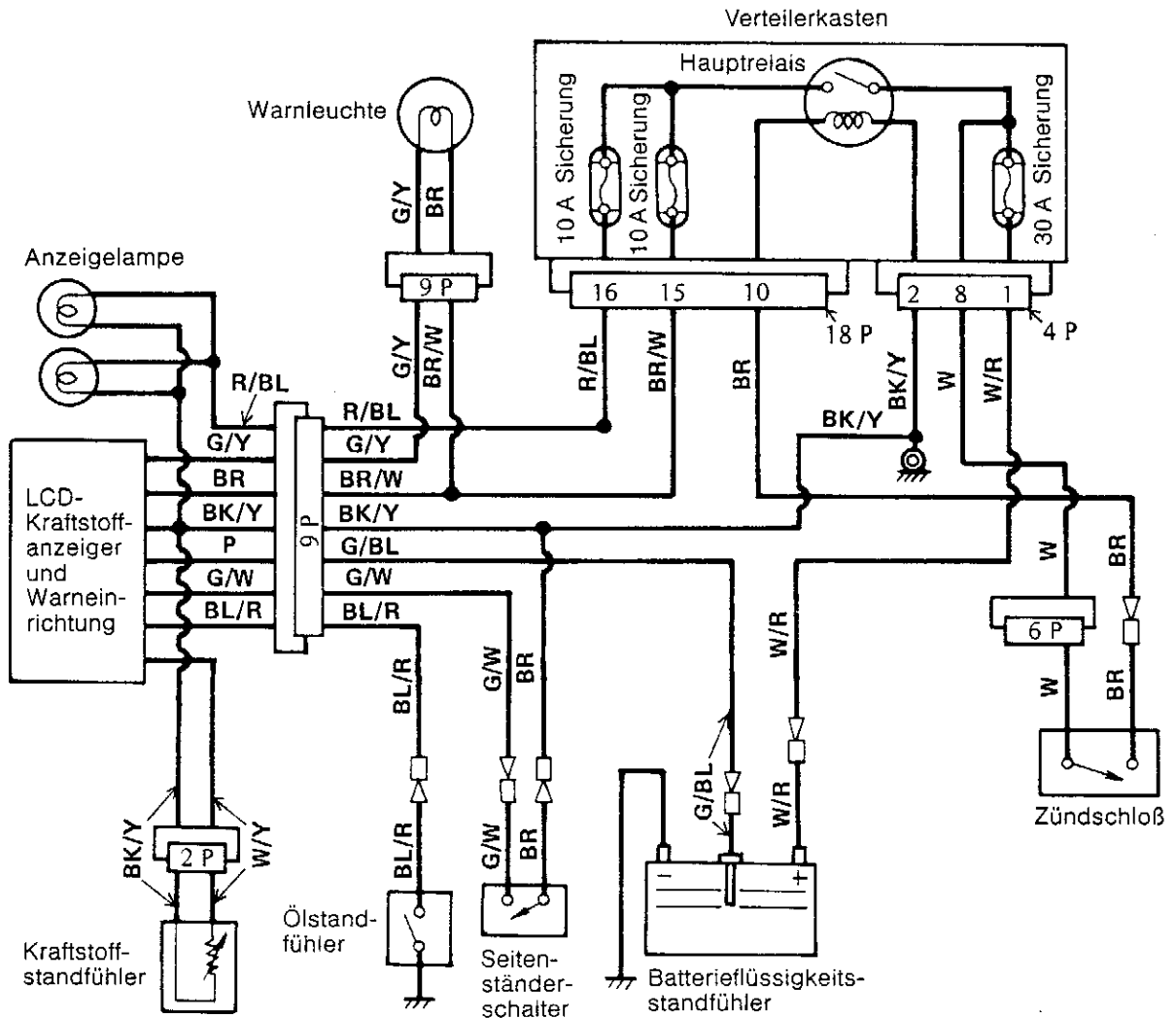
### Beschreibung:

Außer den Angaben auf Seite 323 ist folgendes zu beachten:

## Schaltplan für Anzeige- und Warneinrichtung

582130

N143



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

## Fehlersuche im Anzeige- und Warnsystem

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

## Test Nr. 1: Schnelle Kurzprüfung

Siehe Seite 324.

## Test Nr. 2: Überprüfung der Stromzufuhr

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

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

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

**Test Nr. 3:  
Überprüfung der Anzeige- und Warneinrichtung**

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

**Anschlüsse der Fühler-Scheinleitungen**

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

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

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

- ★ Wenn die Einrichtung an die Batterie angeschlossen ist, muß die Selbstprüfung beginnen. Nach Abschluß der Prüfung muß die Kontroll- und Warnanzeige wie angezeigt anzeigen. Läuft die Selbstprüfung nicht an oder erscheint auf der Anzeige ein Fehler, so muß die Kontroll- und Warneinrichtung ausgetauscht werden.
- Eine der Fühler-Scheinleitungen an der Steckverbindung abklemmen.
- ★ Wenn sowohl die LCD-Warnanzeige als auch das rote Warnlicht wie gezeigt blinken, arbeitet die Leitung einwandfrei. Es ist dann der „Test Nr. 4: Überprüfung der Leitungen und Steckverbindungen“ durchzuführen. Wenn eine der Anzeigen nicht blinkt oder wenn eine aufleuchtet, jedoch nicht blinkt, so ist die Kontroll- und Warneinheit auszutauschen.

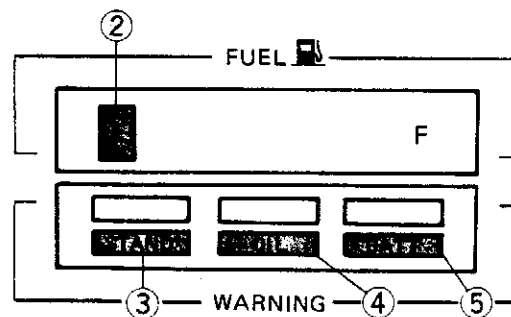
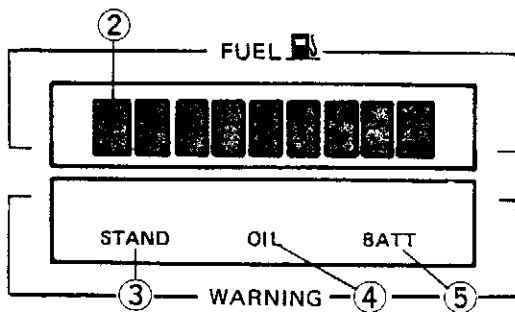
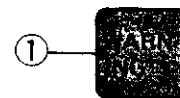
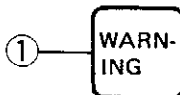
**Prüfung der Anzeige- und Warneinrichtung**

N144

582131

(a) Alle Fühler-Scheinleitungen sind angeschlossen

(b) Fühler-Scheinleitungen werden abgeklemmt



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

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

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

### Test Nr. 4: Überprüfung der Leitungen und Steckverbindungen

- Das Motorrad auf den Mittelständer stellen.
- Den Kraftstofftank abnehmen.
- Das Vielfachmeßinstrument an die Leitung in der Buchse der abgezogenen Steckverbindung (Steckverbindung auf der Seite des Hauptkabelbaums) nach den Angaben in der Tabelle anschließen und die Anzeigewerte ablesen. Für die Überprüfung der Seitenständerleitung muß die Zündung eingeschaltet werden. Für die Überprüfung der Leitungen der Kraftstoffstandanzeige und Warneinrichtung ist die Steckverbindung des Kraftstoffstandfühlers auszu ziehen.
- ★ Wenn das Vielfachmeßinstrument nicht die in der Tabelle angegebenen Werte anzeigt, sind zuerst die entsprechenden Leitungen und Steckverbindungen zu prüfen und dann beschädigte Teile zu reparieren oder zu ersetzen. Sind Leitungen und Steckverbindungen in Ordnung, so ist der „Test Nr. 5: Prüfung der Fühler“ durchzuführen.

### Test Nr. 5: Prüfung der Fühler

#### (a) Seitenständerschalter:

Siehe Seite 326.

#### (b) Ölstandfühler:

Siehe Seite 326.

#### (c) Batterieflüssigkeitsstandfühler:

Siehe Seite 327 und Seite 364.

#### (d) Kraftstoffstandtaster:

Siehe Seite 327.

- Die nachstehend aufgeführten Teile mit dem vorgeschriebenen Schmiermittel schmieren.

#### ANMERKUNG

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

#### Lagerstellen: Mit Motoröl schmieren

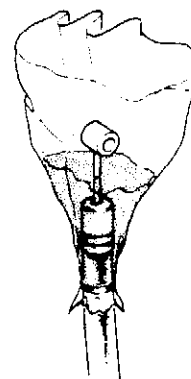
Mittelständer Kupplungsgriff Vorderrad-Bremshebel Fußbremshebel Verbindung des Hinterrad-Bremsgestänges Seitenständer
--

#### Züge: Mit Motoröl schmieren

Kupplungszug Gaszug
------------------------

### Schmierung der Züge

N145



## ALLGEMEINE SCHMIERUNG

### Schmierung

- Bevor die Teile eingefettet werden, sind rostige Stellen mit Rostentferner zu behandeln. Altes Fett, Öl sowie Staub oder Schmutz abwischen.

### Prüfung der Leitungen und Steckverbindungen

Leitung	Instrument	Anschlüsse	Anzeige (Kriterien)
Seitenständeranzeige	× 1 Ohm	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine Instrumentenleitung → grün/weiße Leitung</li> <li>○ Die andere Instrumentenleitung → schwarz/gelbe Leitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 0 Ohm bei eingeklapptem Seitenständer.</li> <li>○ ∞ Ohm bei ausgeklapptem Seitenständer.</li> </ul>
Ölstandanzeige	× 10 Ohm	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine Instrumentenleitung → blau/rote Leitung</li> <li>○ Die andere Instrumentenleitung → schwarz/gelbe Leitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Weniger als 0,5 Ohm, wenn das Motoröl über der „unteren Markierungslinie“ neben der Ölstandanzeige ist.</li> <li>○ ∞ Ohm, wenn das Motoröl wesentlich unter der „unteren Markierungslinie“ steht.</li> </ul>
Batterieflüssigkeitsanzeige	10 V Gleichspannung	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Instrument (+) → rosa Leitung</li> <li>○ Instrument (-) → schwarz/gelbe Leitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mehr als 6 V, wenn die Batterieflüssigkeit über der „unteren Markierungslinie“ steht.</li> <li>○ 0 V, wenn die Batterieflüssigkeit unterhalb der „unteren Markierungslinie“ steht.</li> </ul>
Kraftstoffanzeiger und Kontrolleuchte	× 10 Ohm	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine Instrumentenleitung → weiß/gelbe Leitung</li> <li>○ Die andere Instrumentenleitung → schwarz/gelbe Leitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1 – 117 Ohm</li> </ul>

**Folgende Stellen und Teile mit Fett schmieren**

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

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

## SCHRAUBEN MÜTTERN BEFESTIGUNGEN

**Inspektion**

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

**ANMERKUNG**

- Die Motorbefestigungen kontrollieren, wenn der Motor kalt ist (Zimmertemperatur).
- ★ Lockere Befestigungen in der vorgeschriebenen Reihenfolge nachziehen (siehe Abschnitt „Anziehmomente und Sicherungsmittel“). Die einzelnen Schrauben oder Muttern zuerst um eine 1/2 Umdrehung lösen, dann festziehen.
- ★ Beschädigte Sicherungssplinte müssen erneuert werden.

**Schrauben, Muttern und Befestigungen, die geprüft werden müssen****Räder:**

Vorderachsmutter  
 Vorderachsklemmbolzen oder Muttern  
 Hinterachsmutter  
 Sicherungssplint für Hinterachsmutter

**Bremsen:**

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

**Federungen:**

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

**Lenkung:**

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

**Motor:**

Auspuffbefestigungsschrauben (und Muttern)  
 Muttern für Auspuffrohrhalter  
 Klemmbolzen für Auspuffverbindung  
 Motorbefestigungsschrauben und Muttern  
 Schrauben und Muttern für Motorhaltewinkel  
 Schalthebelschraube(n)  
 Zylinderkopfmutter

**Sonstige:**

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

( ): falls zutreffend

# Anhang

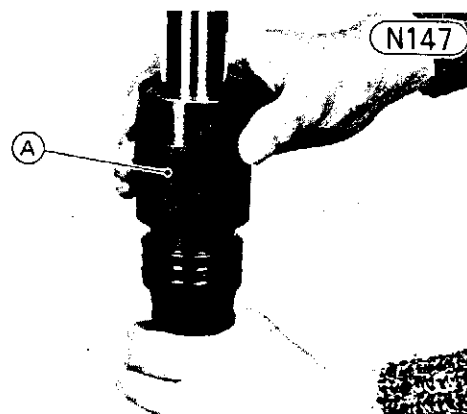
## SPEZIALWERKZEUGE (ZX 750 A)

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

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



Treiber: 57001-1104



A. Treiber: 57001-1104







