

P. Unger

Information Kundendienst



21. 11. 1983
Uff/Lö

Gruppe 18

Modell: ZX 750 E
83 / 2

SEHR WICHTIG


Betr.: Kraftstoffqualität für Z 750 Turbo-Motoren

Sehr geehrter Kawasaki-Partner,

bei Kraftradmotoren, die mittels eines Turboladers aufgeladen werden, entstehen höhere Kompressionsdrücke als bei herkömmlichen Saugmotoren. Um Beschädigungen an diesen Motoren zu vermeiden, muß das Kraftrad Z 750 Turbo mit Super Benzin betrieben werden. Die mindest erforderliche Oktanzahl für den 750-iger Turbomotor beträgt "95 ROZ".

Bitte informieren Sie diesbezüglich Ihre Z 750 Turbo - Kunden, da diese Oktanzahlangaben nicht im Fahrerhandbuch angegeben sind.

Mit freundlichen Grüßen
Kawasaki Motoren GmbH
Abt. Kundendienst


I. Rohrbach


H. Uffermann

P. König

Information Kundendienst



22.12.1983
Ro/Uff/Ve

Gruppe 18

Modell: Z 750 Turbo
83/3

S E H R W I C H T I G !!
=====

Problem:

Es kann vorkommen, daß die Kraftstoffleitungen, die vom oder zum Kraftstoffdruckregler führen nicht einwandfrei liegen bzw. geknickt werden. Dadurch kann schlimmstenfalls die Möglichkeit bestehen, daß die Drosselklappen bei voll geöffneter Stellung nur mit einer momentanen Verzögerung in die geschlossene Stellung zurückgehen.

Hiervon können Fahrzeuge mit folgenden Fahrgestell-Nr. betroffen sein:

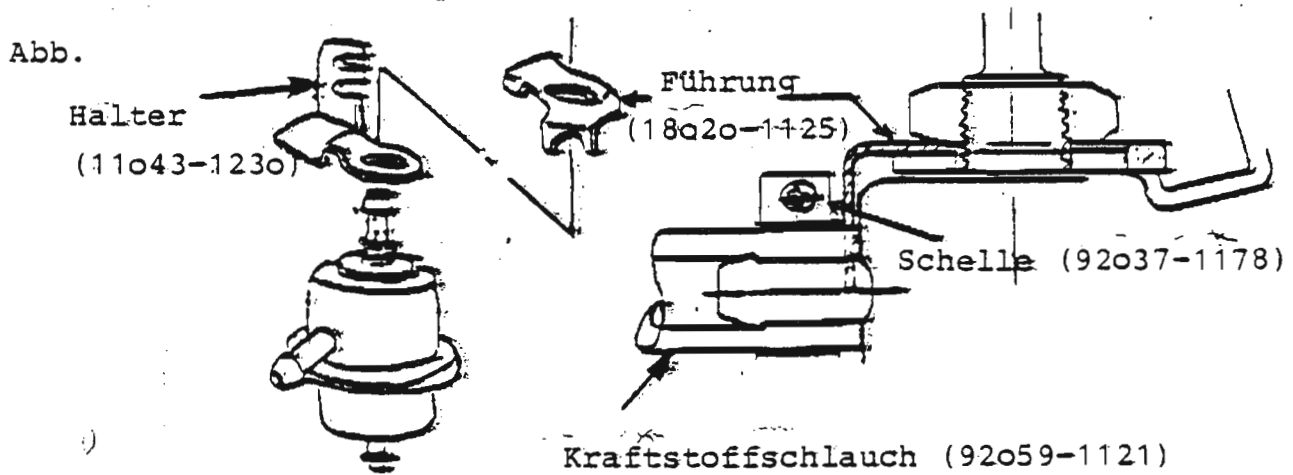
v o n ZX750E000001 b i s 001786

Abhilfe:

Kraftstoffleistungs-Halter und Führungen wurden entwickelt um Störungen zwischen den Leitungen und der Drosselklappeneinheit zu verhindern. Deshalb müssen in alle Fahrzeuge, die sich in Ihrem Bestand bzw. bereits bei Ihren Kunden befinden, die neuen Halter und Führungen eingebaut werden.

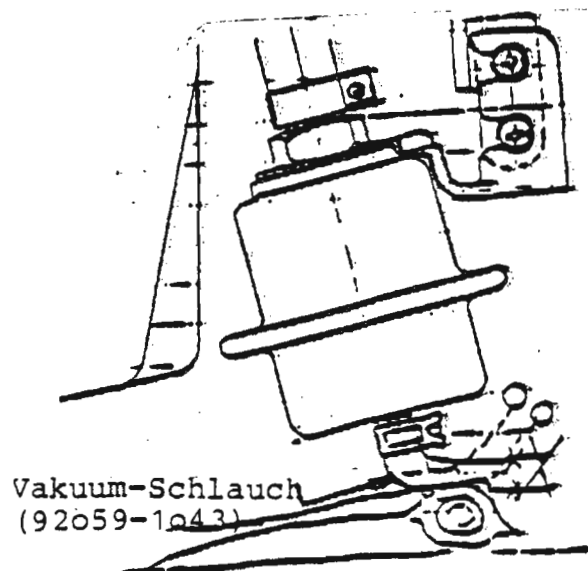
ACHTUNG:

ES MÜSSEN VON IHNEN DIE ENTSPRECHENDEN MAßNAHMEN ERGRIFFEN WERDEN, UM SÄMTLICHE DURCH SIE VERKAUFTEN ODER IN IHREM BESTAND BEFINDLICHEN FAHRZEUGE UMZUBAUEN!



4) Installieren Sie nun den Kraftstoff-Druckregler an die Drosselklappeneinheit und beachten Sie folgendes.

- a) Der Haltewinkel sollte so angebaut werden, daß die beiden Schrauben am Grund der Aussparungen sitzen. Dadurch rutscht der Druckregler etwas rückwärts.



6) Kraftstofftank und Sitzbank installieren.

Garantie:

Für den Umbau können 0,4 Stunden geltend gemacht werden. Die Garantiearbeiten können über einen Sammelantrag eingereicht werden, wobei auf dem Antrag die Bemerkung "Kraftstoffschlauch Nr. 83/3" aufzuführen ist. Die Fahrgestellnummern sind in dem Feld "Schadensbeschreibung" aufzulisten.

Mit freundlichen Grüßen

KAWASAKI MOTOREN GMBH
(Abt. Kundendienst)


I. Rohrbach


H. Uffelmann

P. Uffgel

Information Kundendienst

23. 1. 1984

Gruppe 18

Uff/Lö



Modell: ZX 750 E

(Z 750 Turbo)

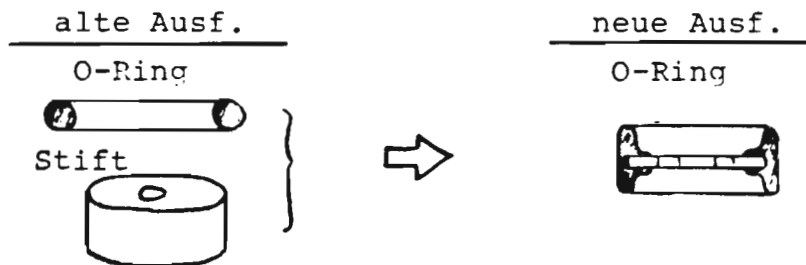
83 / 4

Betr.: Geänderte O - Ringe

Sehr geehrter Kawasaki-Partner,

für die Motoren der Z 750 Turbo wurden die O - Ringe und Stifte der Ölsteigleitung zwischen Zylinder und Zylinderkopf wie folgt geändert.

Abb.:



Von dieser Änderung betroffen sind Motoren ab Motor-Nr. ZX 750 EG 000398.

Teile-Information:

Bezeichnung	alte Teile-Nr.	neue Teile-Nr.
Stift	92043 - 1059	-
O-Ring	92055 - 1147	11009 - 1419

Mit freundlichen Grüßen

Kawasaki Motoren GmbH

Abt. Kundendienst

I. Rohrbach
I. Rohrbach

H. Uffelmann
H. Uffelmann

P. Unigo

Information Kundendienst

8. 2. 1984

Gruppe 18

Uff/Lö



Modell: ZX 750 E
(Z750 Turbo)

84/5

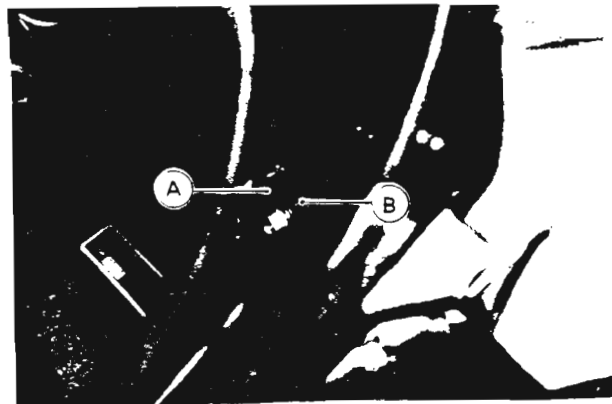
Betr.: Befestigungsmuttern für Verkleidung

Sehr geehrter Kawasaki-Partner,

wie wir durch einige Ihrer Händler-Kollegen erfahren konnten, bleiben beim Zusammenbau der Z 750 Turbo zwei Bundmuttern der Größe M 6 übrig.

Diese beiden Muttern sind nicht zuviel im Beipack, sondern dienen zur Befestigung der Verkleidung an den Verkleidungshaltern. Die Stehbolzen, wo diese Muttern aufgeschraubt werden, sind am leichtesten zugänglich bzw. sichtbar, wenn das Verkleidungsinntenteil leicht zurückgezogen wird (siehe Abb.).

Abb.



A. Verkleidungshaltergestänge B. Stehbolzen

Bei schon komplett montiertem Verkleidungsinntenteil können diese beiden Bundmuttern von der Motorseite aus, indem man zwischen Standrohr und Verkleidungsinntenteil hindurchgreift, montiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Kawasaki Motoren GmbH

Abt. Kundendienst

I. Röhrbach
I. Röhrbach

H. Uffelmann
H. Uffelmann

P. Uriger

Information Kundendienst



2. 3. 1984
Uff/Lö

Gruppe 18

Modell: ZX 750 E
(Z 750 Turbo)
84/6

Betr.: Motoröl im Auspuff

Sehr geehrter Kawasaki-Partner,

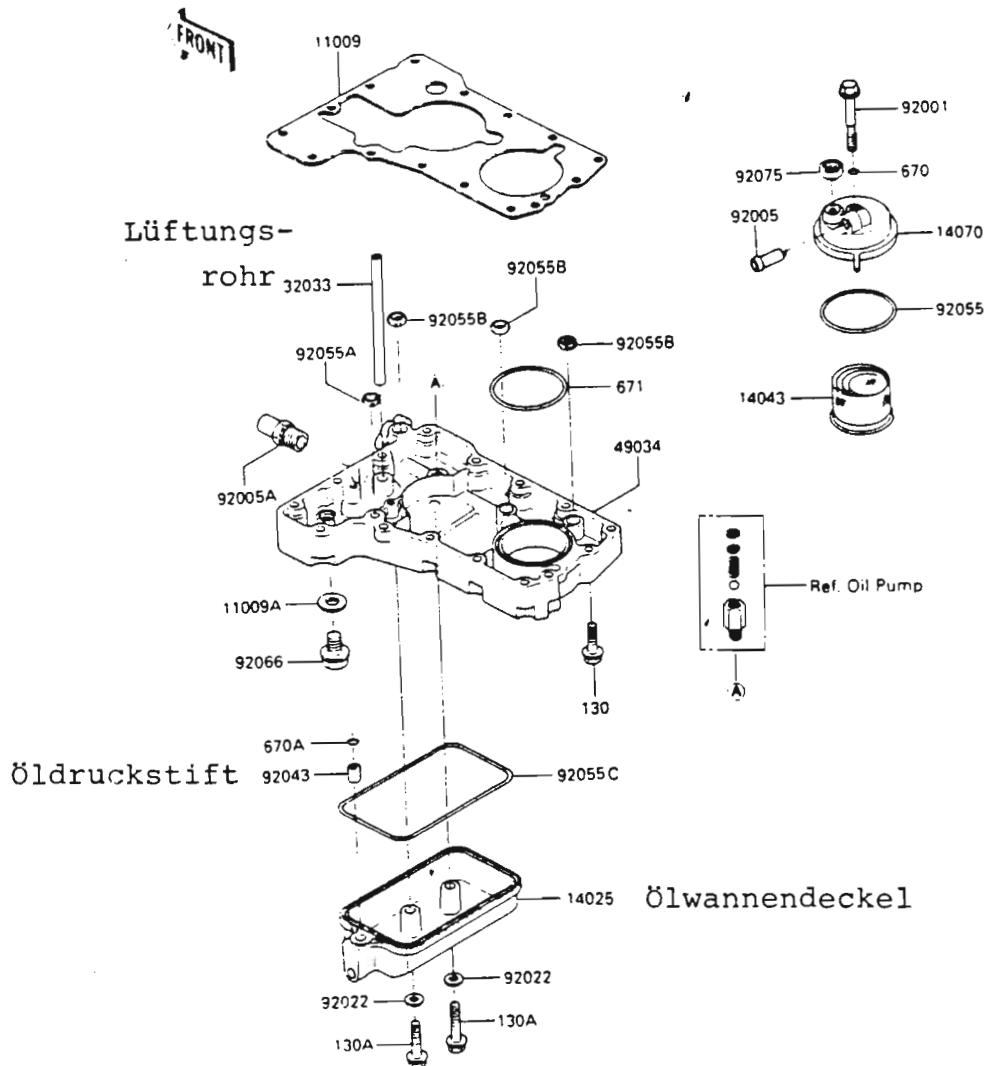
wiederholt wurde uns durch einige Ihrer Händler-Kollegen mitgeteilt, daß bei einigen Z 750 Turbos Motoröl in das Auspuffsystem gelaufen ist.

Da von einigen Händlern daraufhin die Lader gewechselt wurden, weisen wir Sie hiermit darauf hin, daß die Ursache dafür nicht ein Defekt am Lader ist. =====

Eine der möglichen Ursachen ist, daß beim Zusammenbau des Motors das Lüftungsrohr (32033) oder der Öldruckstift (92043) beschädigt wurden. Wenn dies der Fall ist, und dort Undichtigkeiten entstehen, kann das Motoröl von der Ölwanne in den Ölwannendeckel (14025) zurückfließen. Von dort läuft das Öl in entgegengesetzter Richtung über das Ölrücklaufrohr des Laders zum Lader, wo es an der Ringdichtung der Laderwelle vorbei in den Auspuff läuft.

Des weiteren haben wir festgestellt, daß sich, wenn das Motorrad sehr lange im Leerlauf läuft, an der Turboladerwelle ein hoher Öldruck aufbaut, die Drehzahl des Turboladers aber noch nicht ausreichend ist, um eine korrekte Abdichtung zwischen Laderwelle und Ringdichtung zu erreichen.

b. w.



Bei auftretenden Problemen empfehlen wir Ihnen deshalb, die Ölwanne im Bereich des Lüftungsrohrs und des Öldruckstifts auf Undichtigkeiten zu überprüfen und gegebenenfalls zu erneuern. Außerdem empfehlen wir noch, die Z 750 Turbo nicht zu lange im Leerlauf laufen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen
 Kawasaki Motoren GmbH
 Abt. Kundendienst

I. Rohrbach
 I. Rohrbach

H. Uffelman
 H. Uffelman

P.S. Am 6. 3. 84 wird in unserem Haus nur von 8.30 bis 12.15 Uhr gearbeitet.