

## Prosjektstatus - Arnt

Bidrag fra 500AMM  
Sist oppdatert mandag 19. november 2018

1985 Kawasaki Z1300 DFI

20.09.2008

Min første Kawasaki Z1300 var en '79 modell (LY8840) som ble handla 15. Mai 1980. Det var en fantastisk opplevelse og det ble kjørt hele 21000 km sommeren 1980, pluss 4000 km på den forrige sykkelen, så det ble mange timer på salen. Det ble tilsammen 6 sesonger og drøyt 60000 km, og gjennom disse åra hadde jeg mange tanker om å sette mitt personlige preg den, men slik gikk det ikke. I 1986 ble 1300'en solgt og året etter avrunda jeg 14 intense år med motorsykel.

Men så etter 21 år blusset lysten på motorsykel opp igjen og det var klart det måtte bli retro, denne gang en '85 modell med Digital Fuel Injection (DFI). Sykkelen ser bra ut på avstand, men tidens tann har gjort sitt så den har en del småskavanker på finishen. Men den er heldigvis ikke skrudd ihjæl, den er komplett og i veldig god teknisk stand og et ypperlig objekt for modifisering. Etter kjøpet sommeren 2008 kom jeg over en cool 1300 på nettet med ekstrem bakhjulsbredding. Det var en kar i Port Elizabeth i Sør-Afrika som hadde gjort dette. Jeg fikk omsider kontakt og det viste seg at han hadde gjort mange breddinger på Z1300. Jeg forespurte på et komplett KIT, men jeg måtte da sende mine egne deler for oppgradering. Det ville medført store fraktkostnader, så skulle det bli noe av dette måtte det gjøres egenhendig. Etter over 100 eposter! ble løsningen at Mark nedi Port Elizabeth leverer de vitale delene og bidrar med nyttige råd underveis. Prosjektstarten var dermed et faktum og det var bare å finne fram verktøy og sette i gang!

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Jeg har valgt 280/35-18 bakdekk som er maks dekkbredde uten bredding av ramma i forkant, eventuelt å kjøre med lenger svingarm, men da må også kardangen forlenges. Støtdemperne erstattes med monoshock, så det blir omfattende mods av svingarmen. Bildet viser 280-dekket sammen med det originale 140-dekket. Dette burde bli gromt og vil etter mitt syn gi det riktige stuket på en Z1300.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Her er noen deler som er innkjøpt. Fikk tak i ei ekstra ramme uten papirer som skal brukes som forsøkskanin for

modifisering av svingarmen. Jeg dro til MC Partner på Skedsmokorset som har både nye og brukte deler til Kawasaki, og fant en monoshock fra en '95 ZX9R. Denne har passe lengde og burde klare den høye vekta på Z1300.

Etter litt leiting kjøpte jeg to nye 18" bilfelger som skal brukes til bakhjulsbreddingen. Hjuldimensjonen økes fra 17" til 18" fordi denne dekkbredden finnes bare i 18". Jeg skjærer innerringene av bilfelgene, maskinerer bakfelgen, tilpasser delene og sveiser.

I tillegg skjærer jeg felgbanen av en anna original bakfelg og sveiser den på framfelgen. Litt spennig å gjøre dette, men framhjulet må også breddes for å få ei bedre rullelinje mellom hjulene. Framhjulet går ned fra 18" til 17", jeg får da på et lavprofildekk med omtrent samme rulleomkrets som et originalt framhjul. Tipper det blir 130/70-17.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Kardangen må vinkles ca.70mm ut til siden for å gå klar av bakhjulet. Her har den fått det ekstra leddet "special made in South-Africa" for å kunne ta denne endringen. Kjøpte to ledd for å ha et i reserve også.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Breddeprosjektet går veldig treigt, men jeg har omsider fått noen til å ta maskineringen av bakfelgen. Felgene ble målt opp i en målemaskin og vi fant ut at bilfelgene passet perfekt med hellingsvinkelen på innerringene og ville treffe 1300-felgen på tiltenkt sted. Her er arbeidstegningen - som var mer "ønsketenkningen" i starten.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Felgdelen er nå maskinert og bakhjulet er klart for sveising. Maskinerte en bred entringskant på bakfelgen, både for god styring av felgringene, men også for å spre sveisene på innsiden og utsiden litt. Det ble sugepasning mot felgringene så det blir minimalt med kast.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Ser jo riktig flott ut dette! Det burde gå greit å sveise uten å få kast i felgen. Må sandblåse litt først.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

For et 280 dekk anbefales 9.5" - 10.5" felgbredde, så jeg la meg midt i på 10". Dekket har 270mm bredde mellom felgflankene i død tilstand, så dette skulle gi en riktig bue på rullebanen.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Luftfilterboksen må fjernes for å gi plass til monoshock'en. Jeg må derfor bruke separate filterenheter på innsuget. Mark i Sør-Afrika som laget leddet til kardangen, har også utviklet rotasjonsstøpte innsugstrakter i plast til Z1300. Kjøpte to sett - må jo alltid ha reservedeler. Disse traktene kan lakeres eller forkrommes om man vil.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Det blir også full oppgradering av bremsene. Dette er mye for stilens skyld, men det blir jo også bedre bremses! Nye bremseskiver fra MCG, "Wave Design" foran og bak, går opp til 320mm foran. Fine deler og Helmut skaffet til og med materialsertifikater på dette slik jeg ba om.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Her er 6-stempla NISSIN kaliperne fra MV Agusta F4 Brutale. Bak blir det 4-stempla NISSIN. Blir nok litt fintenking for å lage festebraketter og må satse på vannskjærte deler, blir best finish på det. Dette blir cool'e bremses på bike'n!

ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ

Har også kjøpt et sett Accel coiler og en Tarozzi gaffelstabilisator og diverse anna godsaker. Blir mye mods på blinklysene, skjult bremsepumpe til frambremsen samt skjult gassvaier inni styret!?...nå kan dere lure nå...

ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ

Så er bakfelgen endelig inne til sveising. Gå'kke fort detta, men det gjør det vel etterpå når sykkelen er ferdig, Hæææ Hæææ H

ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ

Og her sveises det. Å sveise gammal støpt aluminium kan være litt risikabelt og kan lett gi sprekker. Jeg valgte derfor en sveisetråd med større andel Silisium og ikke noe Magnesium, dette gir et mykere sveiseavsett som ikke er så sprekkømfintlig.

ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ

Siden vi ikke visste hvordan sveisbarheten var hverken på motorsykkelfelgen eller felgringene, valgte vi vanlig TIG fremfor MAG for å ha bedre kontroll på innbrenning og unngå bindefeil. Det var litt grums i smeltebadet, men sveisene ble reine.

ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ

Bakfelgen til oppmåling. Fikk lånt en dreibenk på jobben så det gikk fint å klokke den inn. Det ble max. 0,3 mm kast, det må man si er bra på en sveist del. Burde gå greit å balansere inn dette med dekket på plass.

ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ

Her er den ferdige bakfelgen sammen med de to felgene som skal bli til én framfelg. Og for de innvidde i Z1300-kretser,

så er felgen helt til venstre det originale framhjulet fra "Elgsykkelen". Det hadde en liten skade på felgringen, så det ble valgt for dette formålet.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Her er felgsenteret i en annen original bakfelg og framfelgen skjært ut. Elgsykelhjulet til høyre skal da få den bredere felgbanen fra bakfelgen. Litt spesielt at det blir et minne fra Elgsykkelen i dette prosjektet, det var jo en tragisk hendelse i seg selv.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Tja - dette passer ikke så godt sammen enda ihvertfall. Jeg får spikke litt på det så blir det vel en løsning. Fresingen starter i morgen den 2.mai 2011 - Hurra!!

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Da er felgdelen til framhjulet ferdig maskinert, klar til innsliping og tilpasning. Jeg fikk maskinert en referansediameter på både eikene og eikeinnfestingen på felgringen.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Delene ble maskinert mål på mål slik at pasningen skulle bli så ticht som mulig. Her er det sugepasning ved romtemperatur!

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Her skal det skjæres ut små lommer som eikene skal felles ned i og matche felgringen 100% før sveising. Litt oppmerking før grovkapping og utboring.

*ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ ZZZZZ*

Da er det grovkappet og utboret. Aluminium er ganske mjukt materiale så det går greit å brette ut bitene med litt rå makt.

*zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz*

Dette gikk greit - biten er ute med god margin til referanseflata.

*zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz*

Alle 7 bitene ute og det er klart for sliping og tilpasning. Blir nok noen timer arbe men det går jo, må bruke et av de beste verktøy som finnes "å ta seg god nok tid".

*zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz zzzzz*