

Tekniske tips!

Tipsene nedenfor har kommet inn fra Z1300-eiere i perioden 2004 - 2010. Det finnes en rekke flere tips, så listen under er ikke å anse som komplett.

Accel Coils - Ny

Ved skifte til Accel coils på 1979-1982 modellene (forgasserutgavene) må du huske å fjerne "ballast resistoren" for å unngå for mye motstand i tenningsystemet. Gjør du ikke dette kan tenningsmodulen gå til dundras. DFI-modellene har ikke ballast-resistor.

Bensinkran

Hvis bensinkranen er svært treg (kiler seg fast), kan man ta ut fjæra som sitter inne i krana. Dette kan gjøre at krana blir mye lettere å vri rundt. Pass på at det ikke er lekkasje i krana etter endringen, hvis det er det bør man skifte hele krana (pris 800-900 kr).

Bensinpumpe

En eier av en ZG med ettermontert Windjammer-kåpe har opplevd at dampspærre i bensinpumpa kunne oppstå ved svært varme dager. Ettermontert kåpe kan forårsake for høy varme på enkelte steder.

Bensin-tanklokk

Her er et veldig enkelt knep for å stoppe lekkasje på tanklokket. Ta av pakningen og snu den, sett den på igjen. Dette stoppet lekkasjen på min sykkel. Pakningen blir deformert når den blir noen år, derfor tetter den dårligere.

Bensintype (forgasser modeller)

Fra en Kawasaki-forhandler sies det at man kan bruke 95 oktan blyfri på disse syklene. Opprinnelig medførte overgangen til blyfri bensin generelt at ventilene fikk mindre smøring, men miljømessig var det et godt tiltak å fjerne blyinnholdet. De eldste av våre Z1300 måtte ha blitt konstruert for blyholdig bensin da det ikke var vanlig med dette på slutten av 70-tallet. Likevel, fra faglig hold sies det altså at blyfri kan brukes på disse syklene.

Bensinforbruk (DFI modeller)

DFI-modellens bensinforbruk kan forbedres ved å tilsette ca. 0,1 liter 2-takts-olie i bensintanken for hver ca.5000 km. Olien smører innsprøytningsdysene så det blir mindre glidningsmotstand. Resultatet er mer presis innsprøytning og etterfølgende lavere bensinforbruk. Har selv praktisert dette de siste par sesonger og det er merkelig forskjell på forbruket før og etter tilsetning av 2-takts-oljen. Fra et medlem i den danske Z1300 klubben

Cruise eller fuelsaver-bryter?

Har forsket endel på bryterne på hendlene. Løsningen på cruise/fuelsaver er i boks. Cruise-knappen er den såkalte "fuelsaver". Når du setter den i "ON", kjører du innsprøytningen i sparemodus. Man skal gå ned ca. 1 - 2 dl. pr. mil... Bryteren på siden, som jeg tidligere ble fortalt var fuelsaver, er for å slå på solenoiden til automatisk avslag av blinkelys....

Fuel Solenoid

Har du problemer med at sykkelen plutselig stopper? Hvis du har en Fuel Solenoid (magnet ventil) plassert under forgasserne, så vet du vel hva du skal gjøre med den...fjern den!

Forgasserjustering

I boka står det 1 3/4 turn på pilotskruene men dette blir helt feil i praksis. Ofte høres det om 4,5 turn. Dette anbefales, men sjekk pluggen eller evt med CO-måler på eksosen.

Godkjenning av importsykler

For å "hente ut" typegodkjenningspapirer på en importsykel: gå til "tyskland.org", der går du inn på bruktimport-skolen, og inn på punkt nr. 10.i venstre kolonne. Gå ned på siden hvor det står telefaksmaal. Skriver telefaxmalen som ligger i pdf. format,

påfører alle data om din sykkel og sender den til TUV. Du får ganske raskt svar, og beskjed om å overføre penger, 60 euro, og "vips" så har du dokumentet som drar "maska" av ethvert biltilsyn for å få den godkjent. I tillegg har det stått i MC-bladet om bruktimport om at innen EU/EØS skal vognkortet fra andre EU/EØS-land godtas som dokument for å få sykkelen omregistrert. I vårt tilfelle på norske skilter. Men dette blir dessverre ikke tatt hensyn til overalt i Norge. Gjøvik trafikkstasjon er hyggelige i denne sammenheng....

Hengerfeste

Orkanger Vegstasjon har godkjent et hengerfestet laget av z1300-eieren selv av syrefaste rør. Rør kan man få tak i på skroten hvis man ikke vil betale så mye. Vegtykkelsen må være min. 2 mm. Enkelt å sveise med TIG. Under godkjenningen ble det påpekt at det ikke er bra nok å feste i fothvilerbrakettene bak, uten å forsterke med flattstål el.l. mellom ramma og hengerfestet. Altså, kun stål mot stål. Kula og elkontakten kjøpte jeg på Biltema. Fikk nytt vognkort med påskriften.: Godkjent hengerfeste. Dette gikk smertefritt.

Kamkjedestrammer-skifte

Skifter du denne, bør du også skifte plastdrevet som kamkjedet ruller i. Det er erfart at ved skifte til ZX1100(ZZR1100)-strammer blir det mer trykk på dette tannhullet enn normalt og dersom plastdrevet ikke er skiftet på din sykkel bør du gjøre det før du installerer den nye strammeren.

Ladefeil

Det kan være flere årsaker til at det ikke lader som det skal fra statoren. Start å sjekke statoren for brudd på spolene så langt som mulig. Ledningene til denne må heller ikke være i kontakt med godset, noe som kan oppstå etter mange av og på tagninger av statordekslet. Når du måler spenningen som genereres fra stator må alle ledningene være koblet til regulatoren da det skal gå strøm til stator for at det skal bli generert mer spenning. Kobler du fra regulatoren og tester spenningen på stator når motor er i gang blir resultatet 0v. På ledningene mellom regulator og stator skal det være mer spenning enn 12v. Er det ingen spenning her, sjekk om det er spenning på 2 av ledningene som går inn i regulatoren fra batterisiden. Det kan oppstå brudd i koblingene i ledningene hvis de er dradd endel i. Man bør ikke anta at det er feil på regulatoren før ALLE ledningene er sjekket. Er alt komplett lades det minimum 14,2V. Alt dette er faktisk ganske enkelt.

Oljetype i gaflene

MC Partner anbefaler at oljetypen i gaflene ikke er for tynn, noe som dessverre instruksjonsmanualene til Z1300 viser. MC Partner anbefaler olje av tykkelse 20 SAE, og ikke 10 SEA eller 15 SEA. Tynnere olje gir mindre tregthet i dempingen og større fare for lekkasje i simmerringene.

Reparasjon av styringsenheten til DFI - Oppdatert

Firmaet Simco AS kan vurdere reparasjon av vår styringsenhet. Ta kontakt med de for spørsmål.

Rens av dyser - Oppdatert

Firmaet Simco AS kan rense/overhale dine dyser. Ta kontakt med de for spørsmål.

Toppakning

Ved skifte av toppakning anbefales det sterkt å kjøpe den pakningen som leveres av Kawasaki og ikke bruke den som følger med det komplette pakningssettet. Smertelig erfaring med lekkasje fra vannkanalene og ut på siden av motoren er erfart, selv etter at toppen og blokka var planslipt og ny momentnøkkel ble brukt for å få mest mulig riktig stramming på mutrene. Kawasaki-pakningen har forsterkninger (av silikon) rundt vannkanalåpningene, noe den andre ikke har.

Returventil i innsprøytningsanlegget

Returventilen i DFI systemet kan svikte, spesielt hvis sykkelen har stått lenge. Et tips er å starte sykkelen noen ganger under lengre lagringsperioder (les: vinteren). Dette øker sjansen for at pakningene ikke tørker ut i systemet.

Returventil i innsprøytningsanlegget

I det meste av de siste sesongene har jeg innimellom hatt problem med min sykkel: Når det var kaldt vær, måtte jeg jeg kjøre rimelig langt før den gikk rent på alle 6 sylindre. Mistanken lå på en tenningsfeil et eller annet sted. Grunnen til denne mistanke var at ved kjøring med kald motor trakk jeg tennpluggen på sylinder 2 ca. 1 cm opp og fikk motoren til å gå mer rent. Så snart motoren var varm var problemet borte. Etter å ha forsøkt en del ting, nye tennplugggrør, nye hetter, nye kabler, måling av tennspoler hadde jeg ingen flere ideer. Jeg hadde også snakket med en del eksperter både fra klubben, motorsykkelmekanikere og andre som hadde mer kunnskap om det tekniske enn meg selv. Etter dette fikk jeg en ide av en "mirakeldoktor" (Wilfried Buchenschütz - en tysk samler av 6-sylindrede motorsykler som eier over 30 Z1300). Han foreslo at jeg skulle helle innsprøytningsrenssemiddel "REDEX" i tanken - siden har motoren gått upåklagelig. Det har altså vært noe smuss i en innsprøytningsdyse.

Simmerringer på gafflene

Simmerringene i forgaffelen har en tendens til å lekke etter en tids bruk. Dette er ikke noe problem dersom du er ekstremt nøye med rengjøringen etter hver tur, noe som er tilfelle for de som bruker "1300" som andre behandler antikviteter. Dersom du kjører mye kan levetiden forlenges ved å legge en liten tøystrimmel under støvhettene som sitter på gaffelen. Denne byttes ved jevne mellomrom. Dette kan vel trygt kalles preventivt vedlikehold.

Smøring av pinjongen

Husk å smøre med fett i hylsa som PINJONGEN stikker inn i på mellomakslingen. Dette er svært viktig og blir ofte glemt av oss Z1300-eiere. Dette er nok et av de viktigste smørepunktene på sykkelen og bør gjøres hvert år. Dersom denne delen går tørr, slites sporene som delene beveger seg i såpass mye at hele kardangen må skiftes! Ta av hjulet og smør som f..... før det er for sent, det er ikke store jobben. På VH2981 var den helt glemt i over 10 år og det var for sent. En pinjong og tilhørende kardang er vanskelig å oppdrive.

Tennplugger

2 medlemmer melder om at Bosch Super4 WR56 4 elektroder fungerer meget bra på Z1300. Tenningsproblemer har forsvunnet etter bruk av denne.

Vasking (spyling) av DFI-modeller

Ikke spyl vann på "trottle sensoren" som ligger under tanken. Den ligger bak dekslet hvor det står DFI på høyre side bak dysene. I følge Kawasaki-spesialisten i Porsgrunn etterspørres denne sensoren hvis eieren har vært litt uheldig å ha brukt høyt vanntrykk.

Ventilklaring på DFI-modellene

Z-1300 DFI 84-86 har myke ventilseter, noe som gjør at ventilklingen reduseres med antall timer motoren går. Mange DFI eiere har endt opp startproblemer på grunn av kompresjonslekkasje. Kawasaki satte myke (for myke?!) ventiler i toppene, og det er derfor veldig viktig å følge med på ventilklingene på disse modellene. Det kreves en spesialnøkkel for å bytte skims, den er dyr. Dersom du er oppfinnsom, kan du lage deg et verktøy som holder ventilen nede når kammen roteres. Bytteskims får du på MC Partner. Dersom du gjør jobben selv, må du finne ut hvilken skims du har, og hvilken tykkelse på den nye du trenger. Har du god tid kan du evt. bytte skims internt, og på den måten ende opp med behov for færre bytteskims. Det antas at det skal holde å sjekke ventilåpningene hver 2000 mil.

Stoppe lekkasje fra tanklokket

Ta av pakningen og snu den, sett den på igjen. Dette stoppet lekkasjen på min sykkel. Pakningen blir deformert når den blir noen år, derfor tetter den dårligere.

100 hk til 130hk (importsykler)

Har nettopp kommet hjem med "mopeden" fra Tyskland. Og det er en fullversjon. Det er bare en liten plombering på gasswirene som blir plukket vekk, for å få full åpning på spjeldene.