

## Prosjekt - av Geir

Fra 120hk til 180hk uten turbo

Dette var Geir Skjedsvoll sitt prosjekt frem til han gikk bort i 2013. Teksten nedenfor var skrevet av ham selv. De siste bildene ble solgt ut på denne nettsiden den 29.10.2008. Sykkelen hans har også sitt eget galleri "Fra 120hk til mer enn 180hk".

Utgangspunktet er vist under.

Fra Geir:

Sykkelen ble kjøpt i 1987 for ca 30000 kr. Jeg kjøpte sykkelen for å gjøre noe med den i utgangspunktet. Tilstanden på Kawa'n var bra trodde jeg, men den hadde sine feil. Rådelager på sylindere 5 var så nær havari som det gikk an før den ville ha skadet råden og gitt motorhavari. Kamkjedet hadde også litt slakk med rasling. Dette hadde ikke noe å si da jeg skulle gjøre noe med motoren i utgangspunktet.

Fikk gjennom en kamerat opplysninger om et firma i Sverige som kunne skaffe trimdeler og som eventuelt kunne bygge opp motoren fra grunnen av. Dette var Åke Jonsson i Motala Sverige. Jeg ønsket et motorbygg med flere hester, men ikke på bekostning av bunndrag og effekt i nedre turtallsområde. Vi bestemte oss for en motor på 180 hk. Dette er en motor som man kan ta ut mye av, sa han. Åke hadde flere leverandører som kunne levere trimningsdeler til Kawasaki Z1300. Som kjent, så er det ikke lett å få tak i slike saker til Z1300.

Powered by Venolia and Norriss.

Sylindrene ble boret opp fra 62mm standard til 64mm og erstattet med smidde Venolia stempler. Kompresjonsforhold 10.5:1. Motorvolum ble økt til 1370 cc. Originalkamakslene ble sent til Norriss for hardsveising. Det ble bestilt kamaksel 407 på 280 grader med løfthøyde 10,3 mm. Inlet open 30 at BTDC og close 70 at ABDC. Duration intake 280 og exhaust 290. Ekhaust open at 70 BBDC og close 30 ATDC. Overlap 60. Dette er en moderat sportskam. De ville ha originalkamakslene fordi de hadde gått i motoren. Samme pris om de skulle ha levert nye. Norriss race ventilfjærer ble brukt. Originale innsugsventiler 34,5mm ble byttet ut med 36mm med nye bronsestyringer med tilpassing.

Forgasserne ble modifisert for å åpne mer på full gass. Toppløkket ble race-portet og forbedret med over 40 %. Luftmengde målt gjennom innsugskanalene. Dette er en av hemmelighetene gjennom effektøkning ved trimming. Kamkjedestammer ble gjort om til mekanisk med settskrue. Motoren fikk nye lager og ekstra oljespor med oppfresing av oljekanalene i motoren, alle kjedene ble byttet (primaer, sekundær og kamakselkjede). Byttet forskjellige drev i girboks og fikk tatt undercutting av drevene, så de ikke har mulighet til å sprette ut av gir. Ellers ble motordeler i motoren som var slitte byttet med nye. Arbeidet med girboksen ble gjort i 1992 etter en tur med hele sykkelen til Motala igjen da den spratt ut av gir ved mye gasspådrag. Det ble byttet ut forskjellige drev. Eksosanlegg ble byttet ut med 6-1 D&D anlegg som er håndlaget USA. Når det gjelder clutchen, så har ikke platene blitt skiftet siden jeg kjøpte den. Den må være meget sterk. Skal sette inn et

Dynatech tenningsanlegg til våren med flere justerbare innstillinger på forskjellige tenningskurver. Skifter ut komplett anlegg med tenningsenhet med Picupcoilene, og bruker accel coiler som har den rette spenningsverdien til anlegget. Maillet med Dynatech i USA, men de hadde sluttet og laget anlegget. Kom i kontakt med et firma i England som hadde forbindelser med Dynatech. De hadde igjen utstyr og fikk laget opp et komplett anlegg fra Dynatech til meg. Motoren har ingen problemer med og bli belastet med 11 000 omdreininger. Som det kommer frem her så er det mye arbeid som må legges ned for å ta ut effekt ut av en motor. Den går svært godt.

Skift til radialdekk og helspunnede bremseslanger. På Z1300 har det blitt skiftet størrelse på bunnbanna gjennom tidene fordi rådelager har blitt slitte, og i visse tilfeller så har motoren havarert. Åke Jonsson mener at Kawasaki har gjort det på den lettvinde måten. Mulig at det har blitt litt bedre, men det er noen oljekanaler i motoren som er for små. Dette er farlig spesielt ved lave turtall på høy belastning. Sett på stablistatorstag på framgaflene. Sykkelen blir mye mindre nervøs. Trimming har fått ord på seg for å ødelegge motorer, men er det rett gjort så kan du få en sterkere motor. Jeg har faktisk kjørt på ca 0,53 l/mil med kawa'n etter trimming. Skal dyse den ned på hoveddysene til våren, fordi jeg har 6-1 anlegg. Da trenger du ikke så store dyser og motoren får for mye bensin ved enkelte turtall. Min motor kunne ha hatt 45mm Delortoforgassere og dette har gitt en effektøkning på 20-25 hk. Vi tenkte på det en stund, men det holder i massevis for meg pr i dag. Tiden får vise. Ellers så holder jeg på med visse modifisering av eksospotta. USA tanken skal få ny lakk til våren. Packboksene i framgaflene er dårlige, men det blir bedre med progressive fjærer. Ellers så man passe på vanlig vedlikehold, og heller skifte olje litt oftere. Jeg har skiftet olje og filter hver 500 mil.

#### Erfaringer og tips

Alt som er brukt til trimmingen av deler er spesiallaget og tilpasset. Åke ville bruke en kvassere kam, men det ville jeg ikke. Sykkelen skulle fungere perfekt som en tursykel også og skulle kunne rusle på lave turtall.

Fikk første prøveturen 06.08.06. Alt fungerte perfekt. Dynatekanlegget og Dyna Jet forgassewkkittet fungerte fint. Dette tenningsanlegget skulle alle Z1300 eiere ha hatt. Det ble 30 mil i finværet.

Motor spesifikasjoner. 1370cc 180hk med Dynatech.

Vinter og sommeren 2007 har eieren gjort følgende med sykkelen (oppdatert info okt-07):

Felg bak er breddet 5 toms med 170x60dekk og breddet framfelg til 3,75 toms med 120x60 dekk. Modifisert svingarm for plass til bakfelg. Har også satt på 320mm skiver med Nissin 4 stemplet calipere med stålspunnet bremseslanger. Lakket opp ramme og motor, skiftet av lager i hjul og svingarm. Setter nå på et BSM anlegg 6-1 som er godkjent. Skal bokke nye rør så jeg kan kjøre med BSM vapire carbon pottter 2 toms pott enten 6-1 eller 6-2. Vi får se..... Har også skiftet ut Clutch master sylinder og master cylinder brake i Nissin merke. Prikken på i'en blir hydrohisk clutch som blir monteret.

(se forøvrig bilde 56 og 57 under galleriet for medlemmenes sykler)

Etter prøveturen høsten 2008 meddeler prosjekteieren følgende: Kawan ble en drøm å kjøre med breddet felger, nye bremses og lett hydalisk clutch. Dette anbefales på det varmeste.

(TRYKK PÅ BILDENE FOR Å FÅ DE STØRRE)