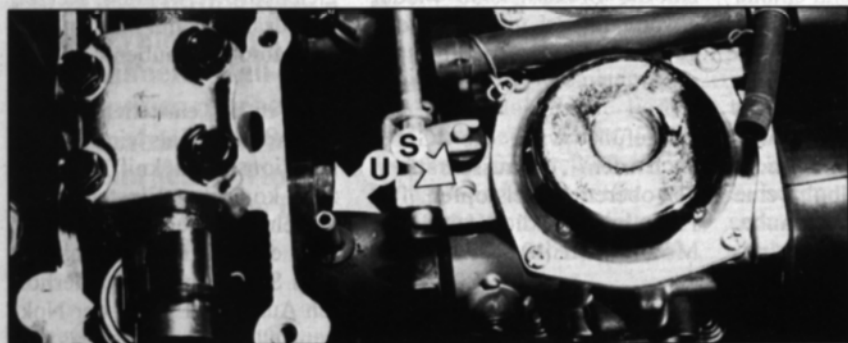


Inspektion an der Yamaha XJ 650

bel oder oxydierte Sicherungen geben dem Kupferteufel viele Angriffspunkte. Daß man im Rahmen der Inspektion überprüft, ob die Beleuchtung in allen Punkten funktioniert, ist selbstverständlich. Kontrolliert werden muß auch



Ventilspiel einstellen mit Spezial-Werkzeug, dann braucht keine Nockenwelle ausgebaut zu werden



Pfeil U zeigt den Anschluß für die Schläuche der Meßuhren zum Synchronisieren. Pfeil S ist die Einstellschraube dafür

die Funktion versteckter elektrischer Bauteile, zum Beispiel des Stopplichtsalters.

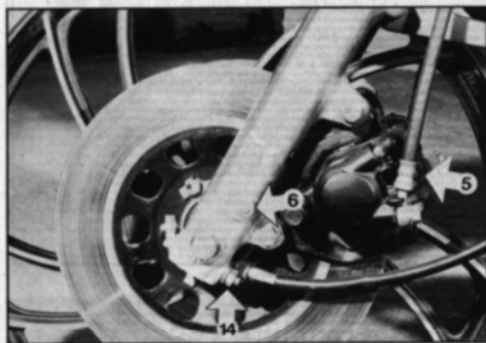
11. Vergaser warten, Benzin-
hahn reinigen. Bevor die Vergaser eingestellt werden können, wird der Benzin- hahn aus dem Tank herausgeschraubt und dann das Sieb gründlich säubern.

Die Vergaser selbst werden erst nach dem Zusammenbau der Maschine eingestellt. Der Tank wird mit einem verlängerten Benzinschlauch mit dem Motorrad verbunden und seitlich vom Motorrad im richtigen Höhenverhältnis abgelegt. Hahn auf „PRI“ schalten.

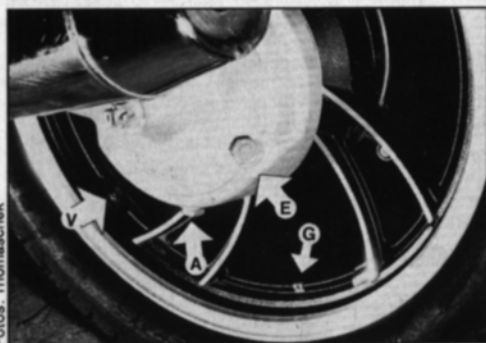
Zum Synchronisieren der Vergaser benötigt man mindestens zwei Unterdruckuhren und das Spezialwerkzeug zum schließen der YICS-Kanäle. Die Synchronisation wurde in PS 4/84 allgemein erklärt. Nur soviel dazu: Anschluß an die Messingröhren, die auf dem Ansaugrohr sitzen und mit einer Gummikappe verdeckt sind. Eingestellt wird an Schrauben, die ebenfalls unter Gummikappen gleich daneben verdeckt sind.



Pfeil links: Die Spange hält den Tank. Pfeil E: Elektronik vor dem Filterwechsel abschrauben



5 = Leckstellen dürfen nirgendwo vorkommen. 6 = Gabelöl durch Pumpen ablassen. 14 = Auch diese Muttern nachziehen



Bei A das Öl des Hinterachsgetriebes ablassen. Bei E einfüllen. G = Die Auswuchtgewichte müssen fest sitzen. V = Reifenventil

Nach der Synchronisation der Vergaser wird das Motorrad komplettiert. Jetzt noch Benzin- hahn auf „ON“ schalten und bei stehendem Motor den Bodensatz der Schwimmerkammern ablassen. Dazu die am Schwimmerkammerboden angebrachten Schrauben lösen und den Satz ablaufen lassen.

12. Räder und Reifen kontrollieren. Die Radlager dürfen kein Spiel aufweisen, kommen aus den Lagern kratzende Geräusche, müssen sie erneuert werden. Bei der Kontrolle des Reifenprofils gleich einen Blick auf die Auswuchtgewichte werfen, sie dürfen nicht wackeln.

Zeigt der Reifen Beschädigungen oder Beulen, ist er ohne Rücksicht auf das Profil zu erneuern.

13. Züge einstellen und Schmierdienst. Alle beweglichen Teile der Maschine sollten ein paar Tropfen Öl spendiert bekommen, sie quittieren dies mit Leichtgängigkeit. Außerdem sind die Gelenke der Kupplungs- betätigung zu schmieren. Gaszug und Kupplungszug werden so eingestellt, daß bei jeder Lenkereinstellung immer noch 1 – 2 mm Spiel zwischen Seil und Hülle ist.

14. Schrauben und Muttern nachziehen. Zum Schluß werden noch einmal alle nur erreichbaren Schrauben und Muttern nachgezogen. Rad- muttern werden grundsätzlich nach jeder Demontage mit einem neuen Splint versehen.

15. Schlußinspektion. In die Schlußinspektion fällt die nochmalige Kontrolle, ob zum Beispiel auch wirklich Öl im Hinterachs- antrieb ist, ob alle Lichter leuchten und alle Schrauben wirklich fest sind.

Wer jetzt noch nicht genug vom Schlossern hat, ab Punkt 14 beliebig oft wiederholen.

Mathias Thomaschek