

KFX700 Riemewartung & Einstellung

Normalerweise sollte diese Prozedur bei jedem Kundendienst vom Händler durchgeführt werden, es gibt aber Werkstätten die dies nicht so genau nehmen oder gar ganz weg lassen. Wird aber die Variomatik zu stark vernachlässigt, droht eine Reparatur die recht kostspielig sein kann. Unser Hauptaugenmerk soll hier auf der Schmierung der hinteren Variomatikscheibe und der korrekten Spannung des Riemens liegen.

Was man benötigt:

- Drehmomentschlüssel
- Steckschlüsselsatz
- 19er Ringschlüssel
- Seegerringzange (für Wellensicherungsringe)
- Hochtemperaturbeständiges Fett auf Molybdänbasis, Keramikpaste o.Ä
- Zur Einstellung des Riemens entsprechende Ausgleichsscheiben:

Kawasaki-Teilenummer	Dicke
92026-1569	0.6 mm
92026-1617	0.8 mm
92026-1565	1 .0 mm
92026-1570	1 .4 mm

Vorsorglich habe ich mit den ganzen Satz besorgt...

Als Fett verwende ich dieses hier. Inzwischen (nach 6000KM) kann ich es auch ruhigen Gewissen empfehlen da es zudem mit knapp 3€ pro Tube auch noch außerordentlich günstig ist - zu bekommen im gut sortierten Autoteilehandel.



Demontage

Als Erstes wird die Abdeckung der Variomatik entfernt. Dazu alle Schrauben der Kunststoffabdeckung sowie die Befestigung des Lufthauslasses der Variomatik lösen.



Nicht zu vergessen, Aushängen der Leerlauf-Einstellwelle



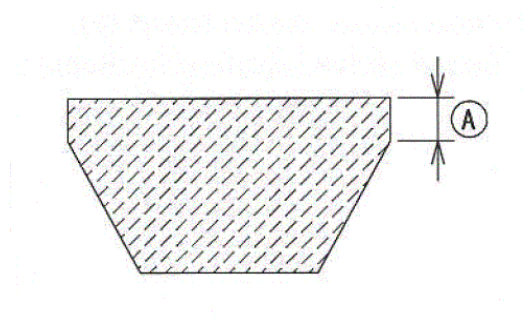
Wenn alle Schrauben entfernt sind, kann die Abdeckung incl. des Schnorchels abgenommen werden.



Nun sehen wir die Variomatik vor uns



Kontrolle des Riemens

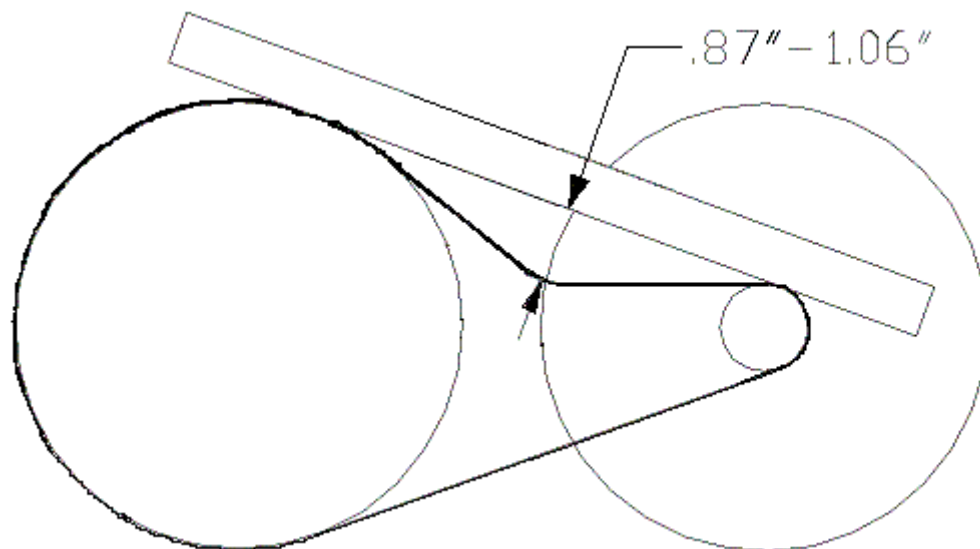


Standardmaß 1,16 – 3,48mm

Verschleißgrenze 0,64mm

Korrekte Spannung

Dazu eine Alu-Leiste o.Ä. auf den Riemen legen und mit ca. 6kg am Rand der vorderen Scheibe mit einem Lineal den Riemen durchdrücken. Der gemessene Abstand muss zwischen 22 und 27mm betragen. Generell ist ein niedrigerer Wert empfehlenswert da weniger Verschleiß am Riemen auftritt und die Beschleunigung ein klein wenig besser ist.



Sollte hier eine Korrektur notwendig sein, den genauen Wert notieren/merken.

Als Nächstes beginnen wir mit dem Abmontieren der hinteren Scheibe. Dazu lösen wir die Mutter auf der Welle mit einer 24er Nuss und Ratsche. Zum Gegenhalten kann man eine Verlängerung aus dem Steckschlüsselsatz oder besser ein eigens angefertigtes Werkzeug verwenden. Wenn vorhanden kann auch ein Schlagschrauber verwendet werden (vorher sicherstellen dass der Leerlauf eingelegt ist!).



Nach Lösen der Mutter kann die hintere Scheibe etwas nach Außen gezogen werden. Nun können wir den Riemen abnehmen. Dazu die hintere Scheibe so weit wie möglich von der Welle ziehen und dabei den Riemen hinter die Scheibe drücken.



Nun mit einem 19er Schlüssel auf der Kurbelwelle gegen den Uhrzeigersinn drehen bis der Riemen angenommen werden kann, dabei diesen immer nach hinten drücken. Nachdem der Riemen entfernt wurde kann die Scheibe von der Welle gezogen werden.

Jetzt können wir einen ersten Blick auf die hoffentlich noch ausreichende Menge Fett in der Führung werfen. Ist die Spannung des Riemens soweit in Ordnung sollte man zumindest in die 4 länglichen Öffnungen innen etwas Fett geben bevor wieder alles zusammen gebaut wird.



Zerlegen der hinteren Scheibe

Um die Spannung des Riemens zu korrigieren müssen wir die hintere Schiebe zerlegen. Dazu verwende ich eine Gewindestange im Schraubstock mit einem zurechtgebogenen Flacheisen. Hiermit wird die Feder so weit gespannt dass man den Sicherungsring entfernen kann.



Danach kann die Feder sowie die darunter liegende Beilagscheibe abgenommen werden.



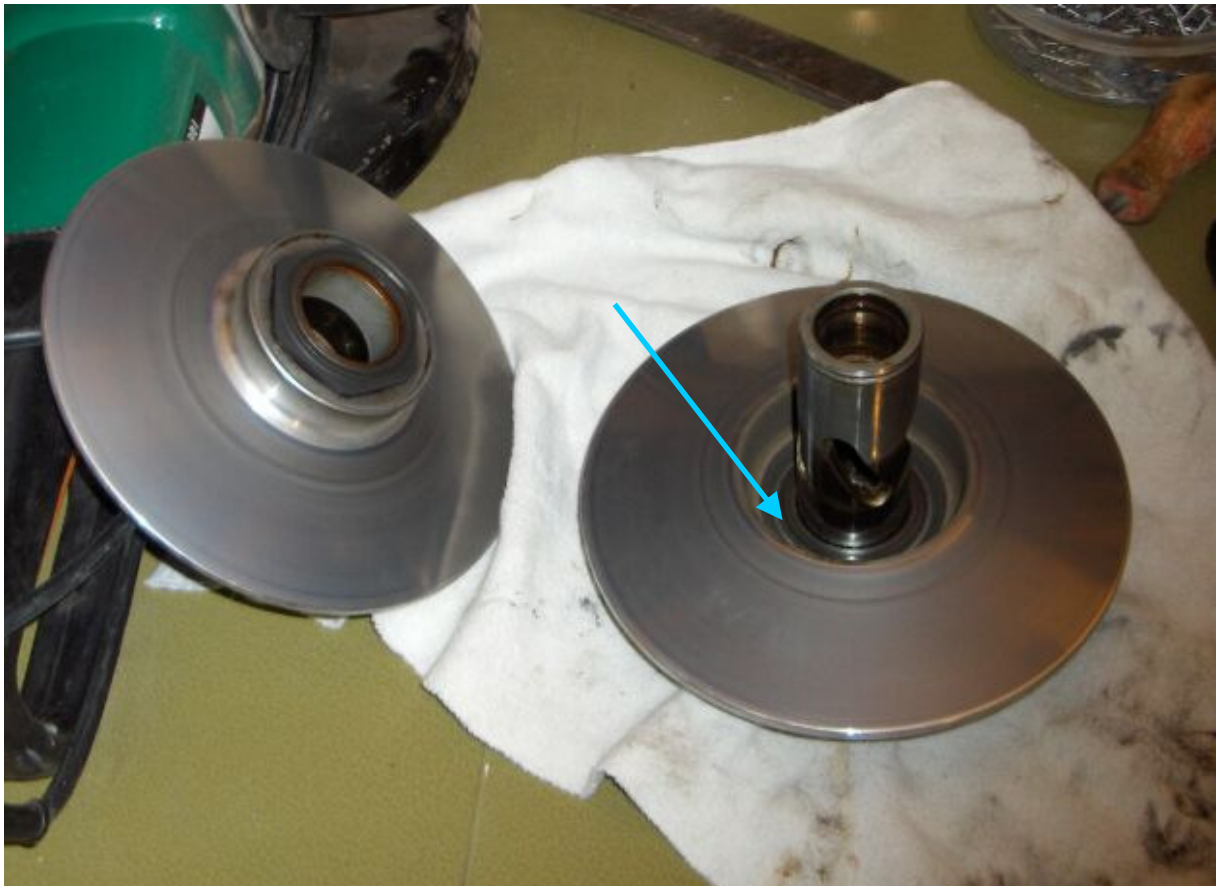
Um die Scheibenhälften auseinander nehmen zu können, müssen die vier kleinen Knöpfe entfernt werden die innerhalb der Bohrung erkennbar sind. Das geht am Einfachsten indem man diese vorsichtig mit einem kleinen flachen Schraubenzieher aus ihrer Führung popelt. Vorher an jeder Scheibenhälfte eine Markierung anbringen damit man diese wieder in gleicher Lage zusammen bekommt.



Jetzt können wir die innere Scheibe vorsichtig von der Hülse ziehen (auf die Dichtringe Acht geben, bei dieser Gelegenheit auch auf Beschädigung untersuchen) Ebenso sollte man kontrollieren ob die innere Scheibe merklich Spiel auf der Führung hat, ist dies der Fall sollte diese erneuert werden bevor die Führung auch noch in Mitleidenschaft gezogen wird.

Einstellen der Riemenspannung

Die Spannung des Riemens wird mit Ausgleichsscheiben eingestellt welche den Abstand der beiden Hälften im Leerlauf bestimmen.



Wird die Dicke der Ausgleichsscheiben verringert, so erhöht sich die Spannung des Riemens (und umgekehrt).

Faustregel: **0,1mm Änderung an den Ausgleichsscheiben = 1,6mm Änderung am Riemen**

Also müssen wir mit den original vorhandenen und evtl. dazu gekauften Scheiben die richtige Dicke erreichen. Leider kann das Ergebnis erst nach dem Zusammenbau überprüft werden...

Zusammenbau Scheibe

Als nächstes setzen wir die beiden Hälften wieder zusammen indem wir die innere Scheibe vorsichtig auf die Führung setzen, dabei immer auf die Dichtringe achten.



Jetzt können wir mit dem Einfetten beginnen. Dazu in die länglichen Öffnungen für die Knöpfe mit dem Finger jeweils eine erbsengroße Portion Fett drücken und die innere Scheibe auf der Hülse drehen sowie etwas hin und her schieben, dadurch wird alles gut verteilt. Nun richten wir die Scheiben anhand der Markierungen aus und setzen die Knöpfe wieder in ihre Führungen ein. Mit den dünnen Zapfen voran, leichtem Drehen der inneren Scheibe und etwas Übung klappt das spätestens beim 2. Knopf ganz gut ;-). Gemeinerweise werden die restlichen Knöpfe etwas herausgedrückt wenn man den letzten in seine Position bringt. Hier hilft eine Verlängerung eines 1/2" Steckschlüsselsatzes. Ist alles wieder an richtiger Stelle, nochmals etwas Fett die länglichen Führungen der Knöpfe geben.

Jetzt setzen wir das ganze Teil wieder auf unsere Gewindestange um die Feder und den Sicherungsring zu montieren (auf korrekten Sitz achten).



Zusammenbau



Zuerst die Welle mit einem sauberen Lappen reinigen und auf eventuelle Beschädigungen prüfen.

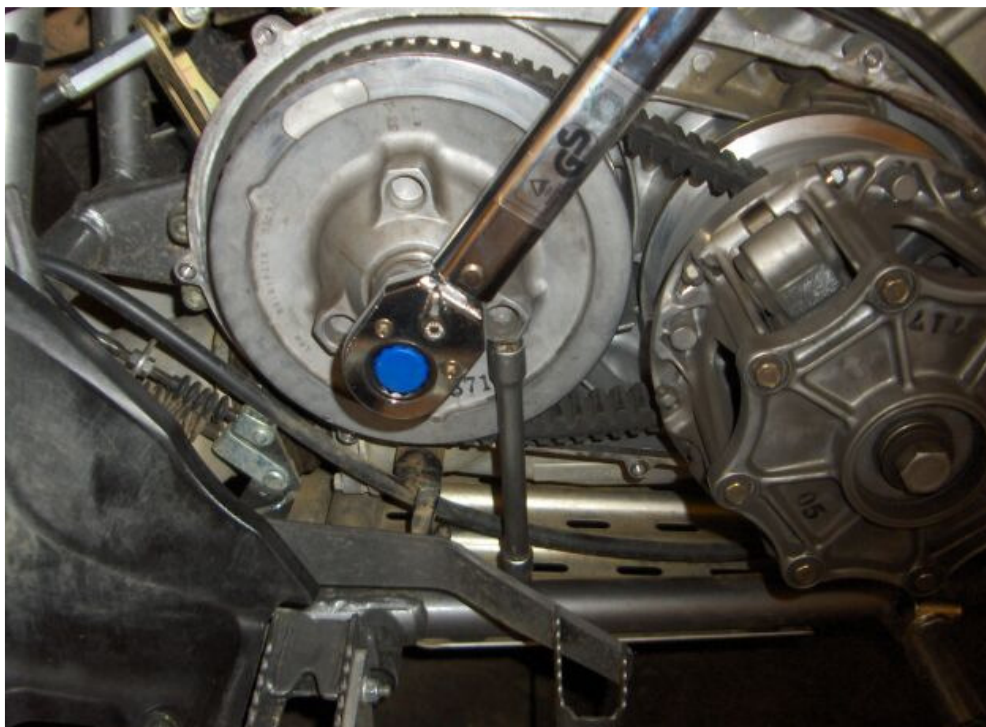


Jetzt kann die Scheibe aufgesteckt werden, was jedoch nur in einer Position korrekt möglich ist - Kerbe auf Welle und Scheibe beachten. Die Beilagscheiben richtig aufstecken („hohle“ Seite zur Scheibe) und die Mutter handfest anziehen.

Jetzt kann der Riemen von unten aufgelegt (ein Pfeil kennzeichnet dessen Laufrichtung) und „aufgekurbelt“ werden, am einfachsten mit der Ratsche an der Mutter der hinteren Scheibe.



Ist der Riemen drauf muss noch die Mutter angezogen werden.



Anzugsmoment: 93Nm

Nun den Deckel wieder montieren, Schnorchel festschrauben und Einstellschraube für' Standgas einhängen.

Das war's.

Rückstellen der „Check Belt“-Leuchte

Unter der Sitzbank über dem Tank findet man 2 (4-polige) Stecker, einer grau der andere schwarz (sind an den Halter für die Sitzbank gesteckt). Mit folgender Vorgehensweise wird die Anzeige zurück gestellt:

- Zündung aus
- Stecker umgekehrt zusammenstecken (grau zu schwarz, schwarz zu grau)
- Zündung einschalten, Check Belt Lampe sollte blinken
- Zündung aus
- Stecker wieder richtig zusammenstecken
- Zündung ein, Lampe sollte jetzt aus sein

Würde mich über Feedback und Verbesserungsvorschläge via [Email](#) freuen :-)