Der Kalliminator

Spezielle Motorräder erfordern spezielle Maßnahmen. Kalle verbrachte einen nicht unerheblichen Teil seines Lebens damit, sich mit angemessenen Eingriffen für seine großen Einspur-Liebe, Kawasakis Eliminatoren, zu beschäftigen. Das zahlte sich über die Jahre definitiv aus.

Lang und flach ist die ZL auch nach Kalles Kur. Sonst ist so ziemlich alles anders...

Text und Bilder: Henning Sonnenschein

Die Idee, eine generationsbedingt recht altertümlich proportionierte Kawasaki ZL mit fetter Gabel und dicken Rädern anzureichern, geisterte schon lange in Kalles Kopf herum. Ziemlich lange. Seit Mitte der Achtziger, ungefähr ab der Zeit, zu der unser Protagonist als Mechaniker bei Kawasaki arbeitete. Seitdem hat er viel Erfahrung gesammelt. So viel, dass er längst seine eigene Werkstatt hat und sich allen möglichen Motorrädern widmet – mit einer gepfefferten Portion Herzblut allerdings nach wie vor nur den Ellis. Wie weit er über das reine Gabel- und Räderumstecken mittlerweile hinaus ist, zeigt sein ganz persönliches Schätzchen ziemlich eindrucksvoll.

Gelochtes Scheibenrad, MAB-Einzelstück – hier wurden weder Kosten noch Mühen gescheut

Kawasaki ZL 1200

Der Vierer aus der ZRX hat die gleiche Basis wie das ZL-Triebwerk. Es wäre blöd, das nicht zu nutzen.

Alles neu macht der Kalle

Von der als Grundstein für das Projekt auserkorenen ZL 1000 ist außer dem Rahmen eigentlich nichts mehr übrig. War halt ein ziemlich schrottreifes Teil, und außer dem Skelett sollte ja eh fast alles neu werden. Die Organisation von Originalteilen wie Tank oder Kühler stellte Kalle vor keine größeren Schwierigkeiten, also galt die volle Konzentration den individuellen Abwandlungen. Bewährt hat sich für den ZL-Spezi zum Beispiel die Umrüstung auf den explizit wuchtig zu Werke gehenden Reihenvierzylinder aus der ZRX 1200. Der hat nämlich neben seinen Vortriebsqualitäten auch den großen Vorteil, dass er auf dem gleichen Motorgehäuse basiert wie der ZL Block und ergo passende Halterungen mit in die Beziehung bringt. Diese Gleichförmigkeit kam dem Profischrauber bald nochmal zu Gute, und zwar bei der Antwort auf die Frage, wie man das sonst an einer Kette reißende ZRX-Aggregat mit dem bei dem Alteisen zu findenden Kardanantrieb verknüpft. Das alte Getriebe passt einfach so in den neuen Motor und kann wie eh und je für Kraftschluss sorgen. Chapeau!

Genug Luft unter dem Kiel

Getriebe, Kraftschluss... Eine gute Gelegenheit, den Holeshot-Schaltautomaten zu erwähnen. Dieser kleine, aber feine Zündunterbrecher erlaubt es Kalle, die Gänge ohne Zeitverschwendung, Gaswegnehmen oder Kuppeln reinzutackern – was ihn an mancher Kurve mit einem bedenklichen Speed-Überschuss ankommen lässt. Mit ein bisschen Gewöhnung verliert dieser Fahrstil aber auch seinen Schrecken, da der Kawa-Dompteur nicht nur die sporterprobte Bremse einer Yamaha YZF, sondern gleich deren komplette Gabel installiert hat. Damit die USD bei der Cruiser-Gemometrie der ZL überhaupt eine sinnvolle Kurvenfahrt mitmacht, musste sie verlängert werden. Also konstruierte Kalle eine 5,5 Zentimeter messende Hülse als Extension für die Tauchrohre und verlängerte in Eigenregie natürlich auch die Standrohre. Nun passt die Bodenfreiheit auch bei forcierter Gangart.

Selbst machen – oder gar nicht

Eigenregie ist ohnehin das Stichwort, wenn es um den ambitionierten Umbau einer Elli geht. „Man kann eben nicht einfach ins Regal greifen oder im Katalog bestellen“, begründet Kalle seinen exzessiven Einsatz von Sachkenntnis und Geduld. Wobei bei einem Enthusiasten wie ihm davon auszugehen ist, dass er auch bei der imaginären Existenz eines ZL-Zubehörkatalogs in erster Linie auf seine Handarbeit vertrauen würde. Ein hervorragendes Beispiel für diese ist wohl das Hinterrad, das in Heimarbeit verbreitert und mit gelochter Scheibe versehen wurde. Die flankierende Auspuffanlage kommt tatsächlich von außerhalb – hat aber mit Katalogen oder Regalen relativ wenig zu tun. Das Geröhr ist eine MAB-Einzelanfertigung und wird damit sowohl in Sachen Qualität und Exklusivität Kalles ganz persönlicher ZL-Interpretation locker gerecht. Und zu Ende ist die Story dieses gewaltigen Viechs ganz sicher nicht – und wird es wohl auch nie sein. Vielleicht ist es übertrieben, diese Elli als Karl-Heinz' Lebenswerk zu bezeichnen. Aber auf jeden Fall ist sie ein gutes Anschauungsobjekt, um Selbigem ein Gesicht zu verleihen.

BASIS

Motor: 4T-Reihenvierzylinder
Hubraum: 997 ccm
Leistung: 110 PS/
78 kW bei 9.000 U/min
Drehmoment: 91 Nm
bei 7.000 U/min
Gewicht: 271 kg
Bereifung: 100/90-18 vo.,
160/80-15 hi.

TECHNISCHE DATEN

Marke/Modell:	Kawasaki ZL 1000 Eliminator, Baujahr 1989
Besitzer/Erbauer:	Karl-Heinz Kögel (www.kalle-web.de)
Motor:	Kawasaki ZRX 1200
Vergaser:	36er Mikuni-Flachschieber
Luftfilter:	K&N
Auspuff:	MAB
Schwinge:	Serie, verstärkt
Federbeine:	Öhlins
Gabel:	Yamaha YZF 750
Gabelbrücken:	Eigenbau, mit Exzenter-Verstellern
Vorderrad:	YZF 750, 3,5x17“
Hinterrad:	Eigenbau, 6x17“
Bereifung:	Michelin Power Pure
vorn:	120/70 ZR17
hinten:	200/50 ZR17
Lenker/Riser:	Motacc
Bremse vorn:	YZF 750 6-Kolben, mit 320 mm Wave-Scheibe
Bremse hinten:	Yamaha SRX 600 2-Kolben, mit 240 mm Wave-Scheibe
Fußrastenanlage:	Kawasaki ZX-10
Tank:	Serie, modifiziert
Scheinwerfer:	Zubehör
Sitzbank:	Serie, abgepolstert
Kotflügel:	YZF 750
Instrumente:	Motosens
Sonstiges:	Radiale ISR-Kupplungs und -Bremspumpe, Holeshot-Powershifter, Eigenbau-Fußbremshebel, Gabelbeine um 55 mm verlängert