

Dicke Mädchen...

...haben was für sich. Insbesondere wenn Kawasaki drauf steht und ein Elfhunderter - Tassenstößelmotor mit deutlich über 100 kW das Ganze antreibt.

Kein Wunder also, dass ich seit längerem über eine Nachfolgerin für die „schwarzen Sau“, meiner ZX 10, nachdenke, auch wenn ich mir dabei so richtig gemein vorkomme, denn was die schon mitgemacht hat und das ohne Murren und Meckern, lediglich eine gebrochene Tachowelle störte das innige Verhältnis, das ist schon sensationell.



Die „schwarze Sau“ im Urlaubstrimm. Es geht auf die „Route des Grandes Alpes“

Die Erste war eine 92er ZZR 1100, Modell C mit einem wunderschönen Höckerumbau von LSL, an der ich einfach nicht vorbeikam. Ein brachiales Geschoß, gut für knapp 300 km/h und von der besten Ehefrau der Welt „Sargnagel“ getauft.



ZXT10C „Sargnagel“

Da dieses Motorrad absolut nicht tourentauglich ist, somit keine würdige Nachfolgerin für die *schwarze Sau*, passte mir eine weitere 92er C mit Superbike-Umbau sauber ins Konzept

In schönem ebony/firecracker red wurde die auf 72 kW leistungsreduzierte ZZR auf Vordermann gebracht, lediglich das sündhaft teure Givi-Wing-Rack – Gepäcksystem wollte nicht passen, denn das war für ein D-Modell konzipiert.



ZXT10C 1992, Big Tourer firecracker-red/ebony

So kam was kommen musste, eine 93er mit Superbike-Umbau und neuen Pellen wurde angeboten, ich bin nach Karlsruhe gefahren und wurde mit dem Besitzer des unter der Laternengarage abgestellten Motorrades einig.

Zunächst präsentierte sich die ZZR oberflächlich recht hübsch:

Der Alurahmen, Schwinge und –was unter Dreck und Schmodder zu erkennen war – auch die Felgen poliert, ein hübsches Kleidchen in schwarz-türkis (ebony / pearl teal green), ein Superbike-Umbau vom längst pleite gegangenen

Udo Rommerskirchen, ein schwarze Tourenscheibe, neue Pilot Road, soweit mal ganz manierlich.



ZXT10D, 1993 Big Tourer 2.0

Und so gab es für die ersten Bilder im Polizei-Bikerforum auch schon verhaltenen Applaus, mal abgesehen davon, dass dem Einen das Design nicht gefiel und der Andere meine avisierten Arbeiten wohl für unnötig erachtete.

Nun sind Männer ja dafür bekannt, sich nicht von hübschen Fassaden blenden zu lassen, sondern sich auf die inneren Werte zu konzentrieren, spätestens seit Brüderle wissen wir, dass es darauf ankommt, Vorhandenes zu füllen.

Auf Deutsch: Man macht die Dame erst einmal nackig.



Eingang zur Beauty – Oase für Moppeds.

Es ist Sonntagmorgen und los geht's: Zu diesem Zweck wird das „full size model“ zuerst mal auf die heimische Pritsche in des Sammlers Schrauberhöhle geschafft und ausgezogen.



Mach mich nackich: ZZR ohne Plastikkrum

Was ein Fünfer Inbus und ein #2 Kreuzschlitz in kurzer Zeit erledigen, und den moppedsammler zu einer spontanen Namensgebung animieren: „Ach Du Liebes Lieschen“

Denn was die ZZR unter ihrem leicht angekratzten Kleidchen verbirgt, ist schlichte Inkontinenz, die gesamte Motorunterseite präsentiert sich gut geölt.



*Motorunterseite nach Abnahme der Schalldämpferanlage:
Die vordere Ölleitung ist undicht.*

„Wer gut schmiert, der gut fährt“, bzw. „viel hilft viel“ muss sich der vorangegangene Besitzer wohl auch gedacht haben, denn eine an einen schmieren schwarzen Strick erinnernde, ehemals goldfarbene Kette hatte ihre fettige Überlast gleichmäßig im Kettenschutz, der Ritzelabdeckung und auf der hinteren Felge verteilt.



Sauerei: Alles verschmiert

Kaum besser sieht die vordere Felge aus, zum Bremsabrieb gesellt sich an Steuerbord der Siff eines defekten Gabelsimmerrings, der wohl ersetzt worden war. Aus diesem Anlass seien auch die Bremsklötze erneuert worden, so die Worte des Verkäufers.

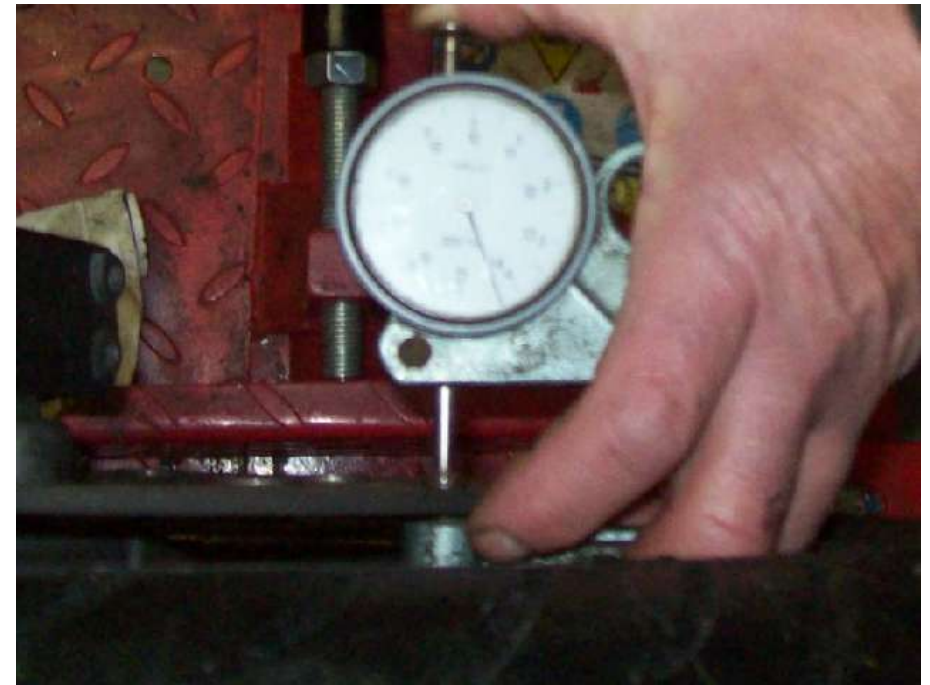
Ein Blick in den Ausgleichsbehälter der vorderen Bremse verspricht zwar frische, kristallgelbe Suppe, dem widerspricht jedoch das Vorderrad, dass sich nach Betätigen der Bremse, die auch erst beim zweiten Zug Druck aufbaut, kaum noch drehen lässt.

Ein zaghafter Blick in die abgeschraubten Bremssättel offenbart mir restlos abgefahrene Beläge und total versaute Kolben. Da ist eine Vollsanie rung fällig.



Am Limit: Diese Beläge sind Schrott

So ist es nur konsequent von Madame, mir beim Messen der Bremsscheiben mit dem Micrometer auch noch den Stinkefinger zu zeigen: 4,3 mm sind 0,2 zu wenig. Gut – solange die Scheiben keinen Verzug haben und der TÜV nicht meckert, ist mir das herzlich egal, eine Scheibe mit 4,3 mm bremst so gut wie eine mit 4,5.



Unter dem Limit: Das Präzisionsmessgerät ist jedenfalls besser als der Fotograf. Und unbestechlich: Mehr als 4,3 mm werden es nicht.

Hauptsache Bremssättel und Kolben sind wieder in Ordnung.

Nachdem jetzt alle Verkleidungsteile entfernt und nach Kategorien (kleben, lacken, polieren) sortiert sind, und die Bremssättel vorne abgebaut sind, wird das Vorderrad rausgezogen. Anders ist eine vernünftige Reinigung des vergammelten Teils kaum denkbar.

Gleiches gilt für die hintere Felge, zunächst muss aber die Kette von der Sauerei befreit werden.

Um an das alles gut heranzukommen, ist es hilfreich, die Schalldämpferanlage abzubauen, zumal der Krümmer gerne rostet, auch wenn man das unter der Verkleidung nachher nicht sieht, mich stört das.

Bevor man an die Schrauben der Krümmer – Halbmonde kommt, müssen Wasser- und Ölkühler abgebaut werden, wenn man es ein paarmal gemacht hat (Hallo Uli *winke*) ist das ratsfatz erledigt.

Kühlmittel raus (Rohr an der WaPu abnehmen, Achtung, kommt mit Schmackes, wenn erst mal Luft drin ist) und am Besten auch gleich das alte Motoröl ablassen. Neue Filter sind obligatorisch.

Die Verbindungsschelle zwischen dem linken Schalldämpferteil (Krümmer und Dämpfer sind aus einem Stück !) und dem rechten erst einmal mit WD 40 versäften, dann mit einer 12er Nuss vorsichtig lösen.

Die monströse Schalldämpferanlage der ZZR 1100 hängt nur am Kopf, den hinteren Aufhängungen an den Soziusrasten und einer Schraube, die den rechten Dämpfer am Motorblock fixiert.

Der rechte Dämpfer ziert sich noch ein wenig, vorsichtiges Bewegen und Hebeln ist angesagt um die dazwischen befindliche Weichmetallichtung nicht zu beschädigen (teuer !)

Nach einer ewigen Wuchterei, bei der ich fast das ganze Mopped von der Hebebühne geschmissen hätte, kommt der rechte Dämpfer endlich frei und ich lege das von oben recht ansehnliche Teil umgedreht auf die Werkbank.



Oben hui.. unten pfui.

War es vorher noch ein „liebes Lieschen“ sind wir jetzt schon bei „heilige Scheiße“ angelangt.

Da hat noch keiner gemerkt, dass so ein Schalldämpfer rund ist und auch eine Unterseite hat. Ich schreibe schon mal 5 Tuben „Autosol Metallpolitur“ auf meine to-do – und to – buy - Liste.

Den linken Dämpfer samt Krümmeranlage abzunehmen ist jetzt ein Kinderspiel. Der Krümmer zeigt sich erwartungsgemäß stark rostig (Laternengarage ist nichts für japanischen Stahl) und weist noch ein paar Beulen an der Unterseite auf.



Mach mir den Brüderle: Gut ausgefüllt, aber rostig und versifft.

Mittlerweile haben die ZZR und ich Eines gemeinsam: Wir sehen aus „wie d' Sau“ Während ich bereits eine Vorstellung habe, wie ich dem Dreck und Schmonz, dem Rost und Siff an der Kawasaki zu Leibe rücke, bleiben mir bei einem Blick auf meine Hände ernste Zweifel, ob das jemals wieder abgeht.



Wir werden sehen. Für heute ist jedenfalls Feierabend.

G'nug g'schafft für heut !

Wird fortgesetzt...

