

## Kawasaki KLR 600, 1985



Die KLR 600 fristete zunächst ein monatelanges Schattendasein im hintersten Winkel meiner Garage, bis sie ins Warme geholt wurde. Die erste Bestandsaufnahme:

Mehr als 10 Jahre war die KLR unbewegt herumgestanden. Im verrosteten Tank schwappte eine undefinierbare Brühe, die Plastikteile (alles außer dem Tank) in limegreen waren verblasst, das Federbein verrostet, die Reifen rissig, Felgen

matt und Gummiteile wie z.B. der Schwingenschutz oder Blinkerhalterungen zerbröckelten unter den Fingern.



Im verschimmelten Werkzeugtäschchen, dessen Verschraubung komplett zusammengerostet war, lagen noch ein paar rostige Billigwerkzeuge.

Auch mit einer vollgeladenen PKW-Batterie war der KLR kein Lebenszeichen zu entlocken, kein Lämpchen, kein Mucks. Der kam erst, nachdem alle elektrischen Steckverbindungen gelöst, gereinigt und mit Kontaktspray behandelt waren.

Angenehm war, dass der Original-Sitzbankbezug noch in Ordnung war, eine Laufleistung von nur 25024 km und dass die KLR 600 im Vergleich zur 89er 650, die ich bereits restauriert habe, noch hochwertiger und durchdacht gebaut ist.



Das ergibt sich beim Zerlegen und so stand schnell nur noch ein Rahmen mit Motor auf der Hebebühne.

Es vergingen einige Wochen, in denen immer mehr Teile aus der "to do" Kiste in die "done" Kiste wanderten, die alten Reifen wurden entsorgt, neue Heidenau K 60 scout nebst Felgenbändern und neuen Schläuchen selbst montiert und

gewuchtet, das Kühlmittel, das abgestandenem Kaffee sehr ähnlich sah, aber nach verfaultem Fisch roch, wurde durch frische Glysantin-Mischung ersetzt, Öl und Filter erneuert, ebenso wich die alte Bremsleitung der Einscheiben-Vorderbremse einer Stahlflex-Konstruktion von Fabian Spiegler.



Der Motor wurde geöffnet, beide Nockenwellen sind frei von Pitting und Laufspuren, das Spiel der Tassenstößel war an allen vier Ventilen im grünen Bereich, Steuerkette tadellos und gut gespannt.



Die hintere Trommelbremse bekam neue Federn, der vordere Bremssattel wurde ultraschall gereinigt und neu abgedichtet, der Vergaser ging ebenfalls durch das Schallbad, das Gabelöl getauscht, das Federbein zerlegt, geputzt, die Feder entrostet und neu lackiert, für die Plastikteile habe ich ein "Wundermittel", das die Farbe zurück bringt.



Für den Benzinbahn gab es einen Reparatur-Dichtsatz.

Mit etwas Besorgnis schaute ich in den Blechtank. Das sah übel aus. Aber nach einer Vorbehandlung mit Bleischrot und entsprechendem workout für mich sowie einer Behandlung mit

einem Rostentferner (nicht -umwandler) der mich sehr (positiv) überraschte und anschließender Flüssig-Konservierung strahlte mir wieder silbernes Stahlblech entgegen.



Nach und nach konnte ich mit dem Zusammenbau beginnen.

Wie üblich ist es immer sehr aufwändig, stark verschmutzte und verfettete Bereiche, wie Schwinge, Radnaben, Kette und den Motor (unten und hinten) richtig sauber zu bekommen, aber hier hilft der große 40l-Teilereiniger und viel Geduld. Bis auf den (von 650 angepassten) Schwingenschutz (Kettenschleifer) und natürlich den Reifen sind alle Teile von 1985.

Der grobe Rost am Endschalldämpfer wurde entfernt, der Rest mit Purux in Eisenphosphat umgewandelt und mit Asinol dreimal lackiert.



Als ich mir den fleckig-schwarzen Krümmer genauer ansah, konnte ich die Worte "stainless steel" lesen und fasste einen Entschluß. Nach zwei Stunden an der Standbohrmaschine mit eingespannter Topf-Drahtbürste hielt ich blitzendes, gebürstetes Edelstahlteil in der Hand.

Fußbremshebel und Umlenkung waren aus polierbarem Aluminiumguss, extrem hochwertig die Lagerungen der

Umlenkung mit Stahlbuchsen und Sicherungsringen, wo man heute verzinkte Schrauben durchsteckt.

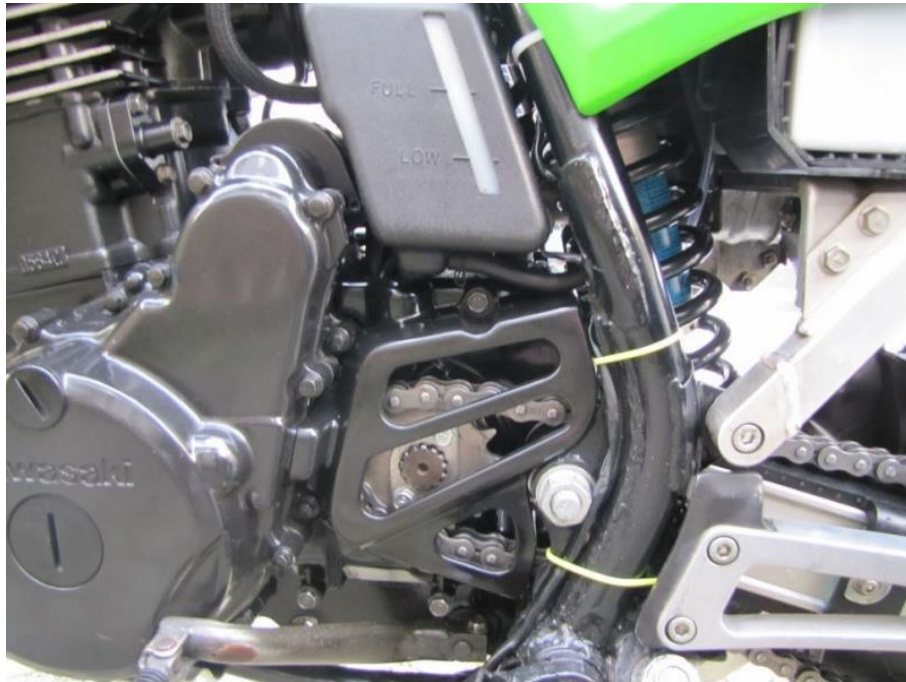


Ich habe schon zahlreiche Enduros restauriert, so aufwändig wie diese 600er war keine gebaut.

Selbst das verschimmelte Werkzeugtäschchen ließ sich restaurieren. Nachdem die rostigen Schrauben ausgebohrt waren, wanderte es in die Hände von Frau moppedsammler, die es liebevoll bürstete und trocknete. Mit meinem Wundermittel besprüht, erhielt es seinen alten Glanz zurück.



Eigentlich sollte die Kawasaki nach Fertigstellung einen neuen Besitzer bekommen. Aber der wird sich noch einige Zeit gedulden müssen.

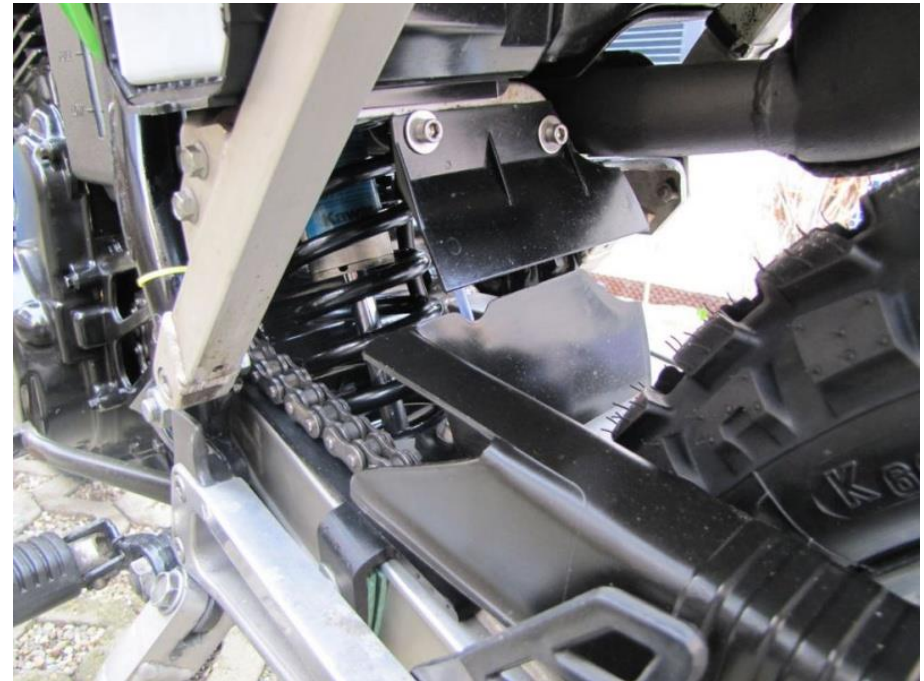


Denn wenn ich sie mir so anschau, gebe ich sie nur sehr ungern her.

Der große Moment nach über 15 Jahren: frischer Sprit rein, Benzinhahn auf, kurz warten, Knöpfchen drücken. Mit satterm Bollern nimmt der 43 PS starke Einzylinder die Arbeit auf. Ein Ohrenschmaus, getrübt durch ein leises Klingeln... Ich war zuvor noch am Überlegen und ...

...entscheide mich nun doch noch für eine Operation.

Die OP muss ich erklären. Es hängt damit zusammen, dass KLR 600, aber auch ihre 650er Nachfolgerinnen einen schlechten Ruf haben.



Die KLR 600 kam 1984 auf den Markt und alle waren begeistert. Die Begeisterung teile ich, wenn ich bei so einer Restauration sehe, wie hochwertig dieses Motorrad gebaut ist. Da ist viel aus dem Rallyesport eingeflossen.

Die ersten Modelle 1984 mit Kickstarter verabschiedeten sich das eine oder andere Mal durch eine überspringende Steuerkette. Ein Zündzeitpunkt von 40 Grad vor OT und ein zu schwach dimensionierter Kettenspanner wurden beschuldigt. Bei diesem Modell, einer 85er mit Kickstarter, war das beseitigt.



Zudem wird der KLR ein hoher Ölverbrauch nachgesagt, trotz Flüssigkeitskühlung ovalisiert sich der Zylinder wohl unter starker Belastung.

Regelmäßige Ölkontrolle ist bei einem solchen Einzylinder natürlich wichtig. Da die KLR im Gegensatz zu den meisten

anderen Konkurrenten, wie XL 600 R oder XT 600, die Trockensumpfschmierung haben, Nasssumpf-geschmiert ist, kann man das Schauglas leicht ablesen. Es sind nur 2,2 Liter drin.

Diese KLR sind nun nicht reihenweise verreckt, wie gerne kolportiert wird, aber 2-3 bekannt gewordene Fälle unter 1000 Motorrädern und der Ruf ist ruiniert.

Grund zur Beunruhigung gibt ein anderes Bauteil in diesem sonst durchdacht konstruierten DOHC-Viertakter: Der Ausgleichswellenantriebskettenspannerverstellhebel. Die Amis nennen ihn daher kurz "doohickey" ("Dingsbums") oder noch kürzer "doo".

Jeder KLR - Besitzer weiß, dass es ein "doo" gibt, ein mystisches Bauteil, das hinterhältig ganze Motoren sterben lässt. Was es genau macht und wo es ist, wissen nicht alle.

Kawasaki fertigt diesen Verstellhebel, der kaum größer ist, als ein Fünfmarkstück (die Älteren erinnern sich) aus billigem Presstahl. Mit der Zeit arbeitet sich die Welle, auf der der Balancer-Kettenspanner sitzt, in dieses Blech ein, das doo beginnt zu wackeln und irgendwann bricht es.

Und dann gibts Matsch im Motor. Kawasaki hat das nie nachgebessert.

Abhilfe schafft die Firma eagle-mike in USA. Die bauen das Teil wesentlich stärker und aus hochwertigstem Flugzeugstahl



nach. CNC-gefräst statt gepresst. Dazu kann man von Spiral- auf Torsionsfeder umrüsten. Kostet zusammen rund 60 Dollar.

Hört sich kompliziert an, ist aber simpel. Ich zeigs an Bildern:



Gebrochenes doohickey (Archivbild)

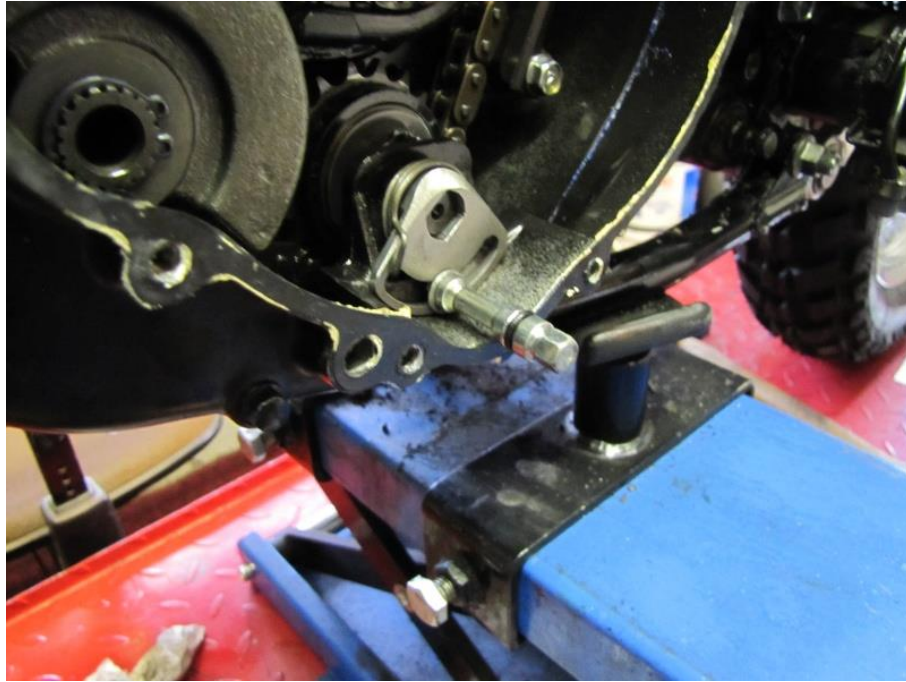
Man sieht auf dem Bild schon recht gut, dass die Welle sich auch bei nur 25000 km schon eingearbeitet hat. Das doo hatte Spiel und das war das leise "Klingeln", das ich gehört habe. Da ich den Motor und diesen Mechanismus kenne, konnte ich das zuordnen.

Eagle-Mike doohickey:



Ich bekomme das EM-doo (in die 650er habe ich auch eines eingebaut) von Oliver Martschin aus Beilstein. Das ist mein Top- bikeparts-dealer. Ich bin nicht der Einzige, der so ein Dingsbums braucht, und so habe ich Olli auf die Idee gebracht, die Dingy 50-Stück-weise zu importieren.

Er verkauft die mittlerweile europaweit wie geschnitten Brot und zum Dank für meinen Tipp, bekomme ich die doos und manch anderes Teil zum Einkaufspreis und am nächsten Tag.



Der Umbau ist simpel. Auf meinem Foto vom EM-doo erkennt man auch die Torsionsfeder. Limadeckel abschrauben (vorher Öl ablassen) und vorsichtig lösen, dann bleibt die Dichtung ganz.

Lima-Rotor abbauen. Man benötigt einen stark gekröpften 32er Maulschlüssel und einen Abdrücker (Feingewinde) Die Rotorschraube soll ersetzt werden, ich habe sie mit roter Schraubensicherung wiederverwendet. Reste einer Microverkapselung habe ich auch nicht entdeckt.

Man sieht hier gut das alte doohickey und die Feststellschraube. Zum Nachspannen bei der Wartung wird die einfach gelöst (geht von außen, nur eine Gummikappe abnehmen), die Feder (das blanke links unten) zieht nach, dann wieder festziehen.

Jetzt wird das doo abgenommen und der Zwischendeckel abgeschraubt. Nun sieht man die Spiralfeder und den eigentlichen Spannhebel. Die Feder wird heraus genommen, der Spannhebel bleibt ohne Funktion, denn das übernimmt nun das EM-doo.

Hier ist der Zwischendeckel wieder drauf, hat vorher auf 6 Uhr an der Welle ein 1,5-mm Loch bekommen, in das die Torsionsfeder eingehängt wird. Dann das EM doo aufstecken, Halteschraube ansetzen, Torsionsfeder im doo einhängen. Löst man jetzt die Halteschraube, zieht die Feder den Federspanner nach. Schraube fixieren, Rotor drauf, Deckel drauf, Öl einfüllen, fertig.

Der Motor läuft danach wesentlich ruhiger und das "Klingeln" ist weg.

Und er geht nicht mehr kaputt.