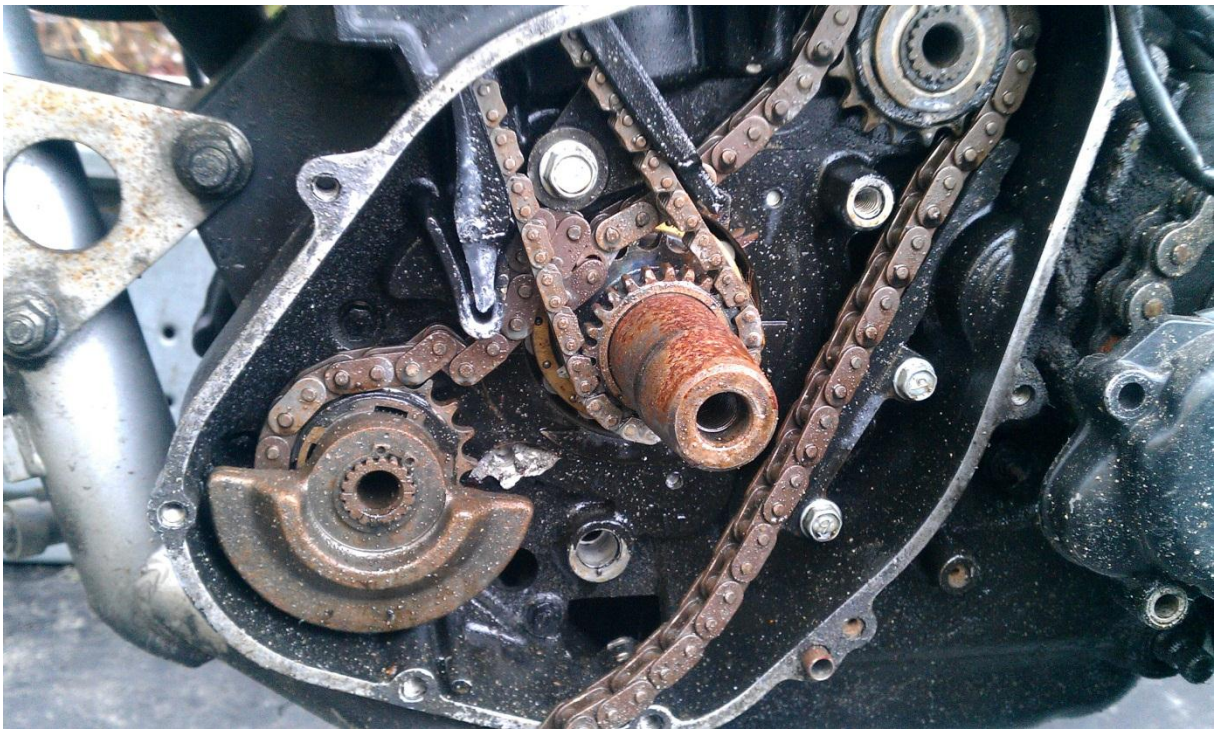
Ich ging auf die Jagd nach einer Enduro und fand diese Kawasaki am Bodensee. Viel zu erlegen gab es nicht mehr, denn diese KLR 650 A aus dem Jahre 1989, auf die ich dabei traf, war bereits waidwund geschossen und lag in den letzten Zügen. Die Bilder des Grauens:



Man kann verstehen, dass der Eine oder Andere vor einer solchen Aufgabe die Flügel streckt. Zunächst war an dem Motor die Steuerkette gerissen. Die hat sich mit dem Schwung der Kurbelwelle nach unten verabschiedet und die Schiene der Ausgleichskette gleich mit aus dem Gehäuse gerissen.

Der Vorbesitzer hatte nur wenige tausend km Freude an dem Motorrad, das zudem alles Andere als in einem guten Allgemeinzustand war, denn das abgerissene Gehäuse-Gussteil, welches die Schiene der Ausgleichskette hält, war mit Zweikomponentenkleber reingepappt, so etwas ist schlicht verantwortungslos und für den Fahrer lebensgefährlich.

So kam, was kommen musste, das geklebte Teil löste sich, die Ausgleichskette bekam Spiel, der Kettenspanner war überfordert und dann hat sich an dem Motor das "Dingsbums" verabschiedet. Das "Dingsbums", englisch "doohickey" oder kurz "doo" genannt, ist ein sagenumwobenes, mythenbehaftetes Teil, das Fetischisten generiert und Fachforen in Gute und Böse teilt.

Korrekt würde man es "Ausgleichskettenspanner-Verstellhebel" nennen. Dazu evtl. später mehr.

Im weiteren Verlauf, des wohl nur wenige Sekunden seinen Lauf nehmenden Unheils, riss die Ausgleichskette und wickelte sich um Kurbelwellenritzel und Gehäuseteile, wie auf obigem Bild zu sehen.

Das auf die Welle gepresste Ritzel ließ dabei noch 3 oder 4 Zähne liegen und blieb nebst Kurbelwelle dann schlagartig stehen.

So blieb der Hobel ein Jahr zugedeckt im Freien stehen, auf dass er weiter vor sich hinrostete, bis ich das Motorrad geholt habe.

Wie gesagt, ich schaute der KLR, nachdem sie auf meiner Hebebühne angekommen war, tief ins erloschene Auge - ooops... war da nicht ein Flackern ? Nein, ich musste mich wohl getäuscht haben. Traurig sah sie aus, die rosa verblichene Lampenverkleidung, grauweiß vergilbte Blinker, die verkleisterte Sitzbank, rostige Feder, versiffte Schwinge und Hebeleien, die Kette ein schwarz-schmieriger Strick, die dreckigen und vergilbten Faltenbälge und die verrosteten Motorinnereien.

Hier ist Hopfen und Malz verloren... andererseits... der ewige Kampf in meinem Herzen zwischen Vernunft und Herausforderung.

Ich suchte Rat im Fachforum. Es gab einige Fürsprecher, aber die überall vorhandenen "Forumsgewaltigen" wussten von vornherein, dass das sowieso nichts wird und ich mir mit dem Hobel "ein Ei gelegt" habe, sowieso, ohne das Dingsbums vom Adler-Michel in Amerika ginge gar nichts. Gleichwohl war einer der Berufsskeptiker hilfsbereit und überließ mir zu Portokosten einen hinteren Bremssattel, an dem er gescheitert war, den ich aber wieder retten konnte. Bis auf einen notorischen Miesmacher, dem es ganz augenscheinlich nicht passt, wenn auch ein Anderer eine KLR aufhübschen kann, waren alle Forumsfreunde sehr hilfsbereit.

Gerade solche Besserwisser indes sind es, die mich herausfordern und jetzt nahm ich die Herausforderung an.

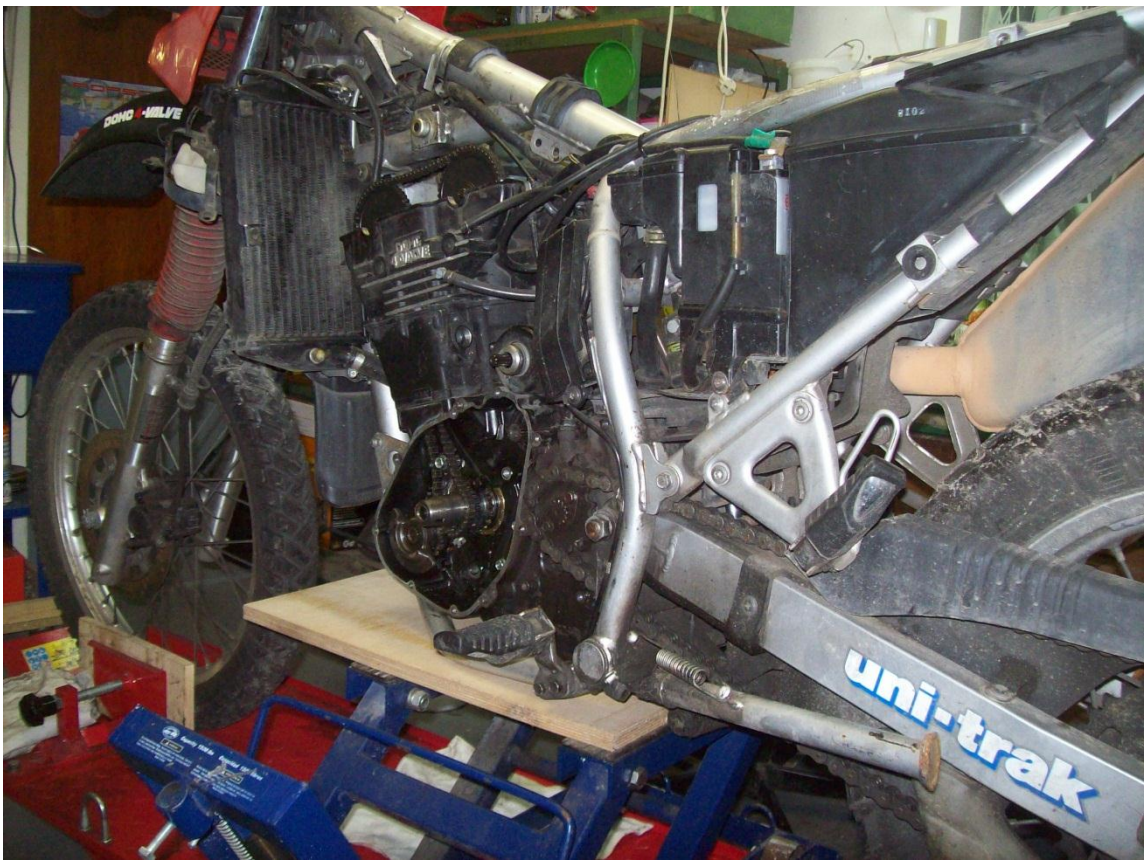
Zum Schluß erhielt die KLR doch noch ein doohickey von Eagle Mike, freundlichst organisiert von Oliver Martschin.

Ansonsten wurde kein einziges Neuteil gekauft. Auch das Federbein ist noch das alte.

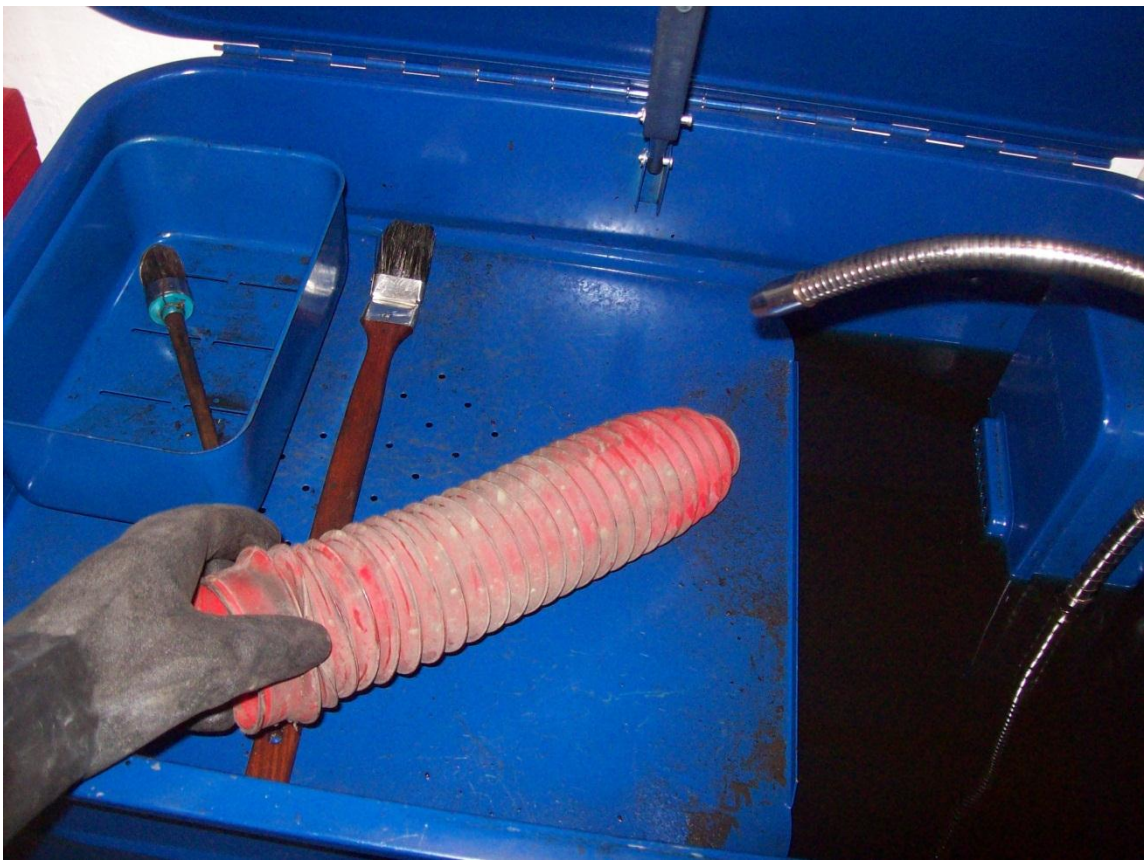
Den weiteren Verlauf des Schicksals der KLR stellen folgende Bilder dar:

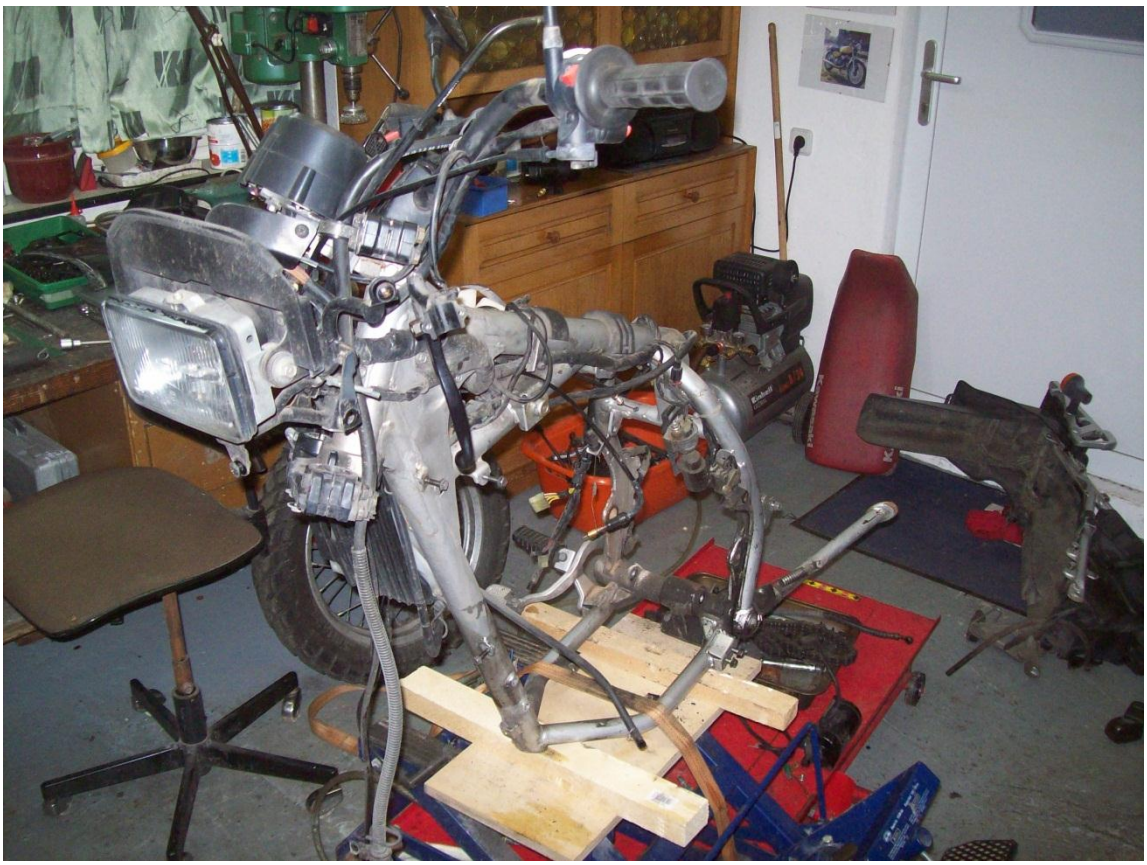
KLR

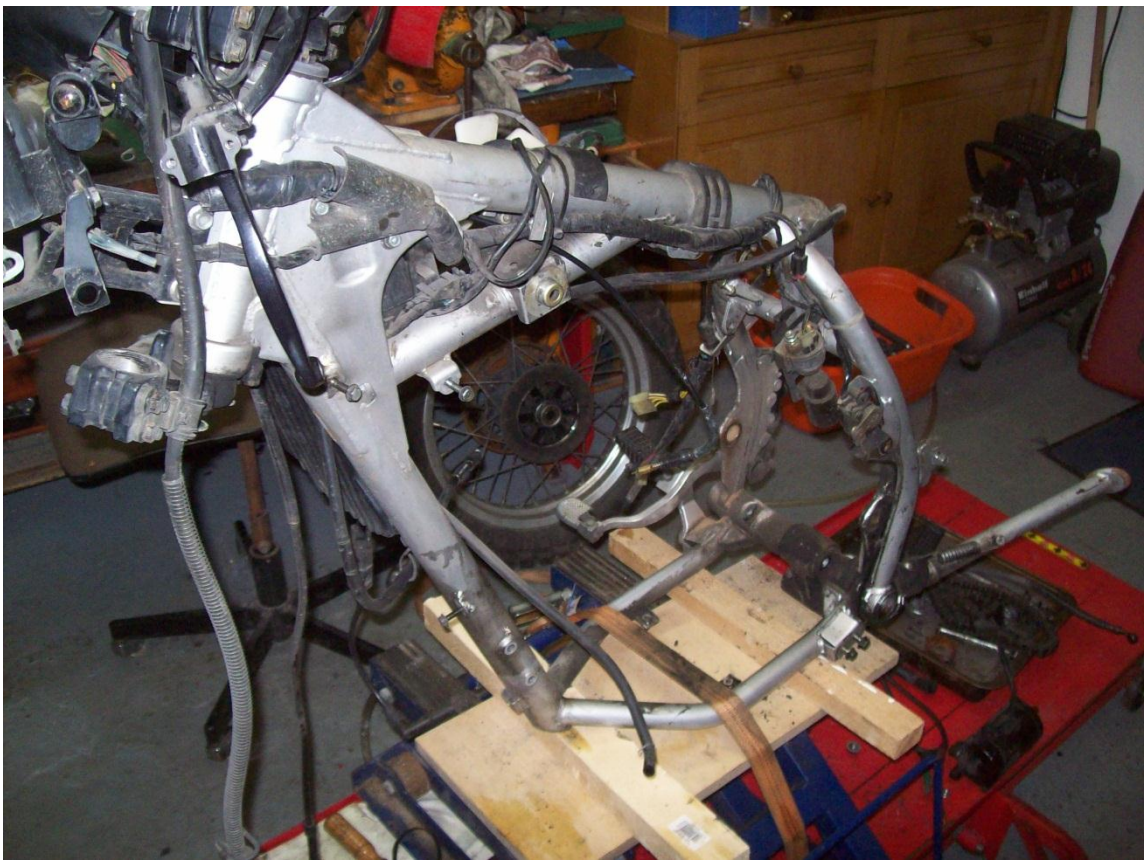
DOHC 4-

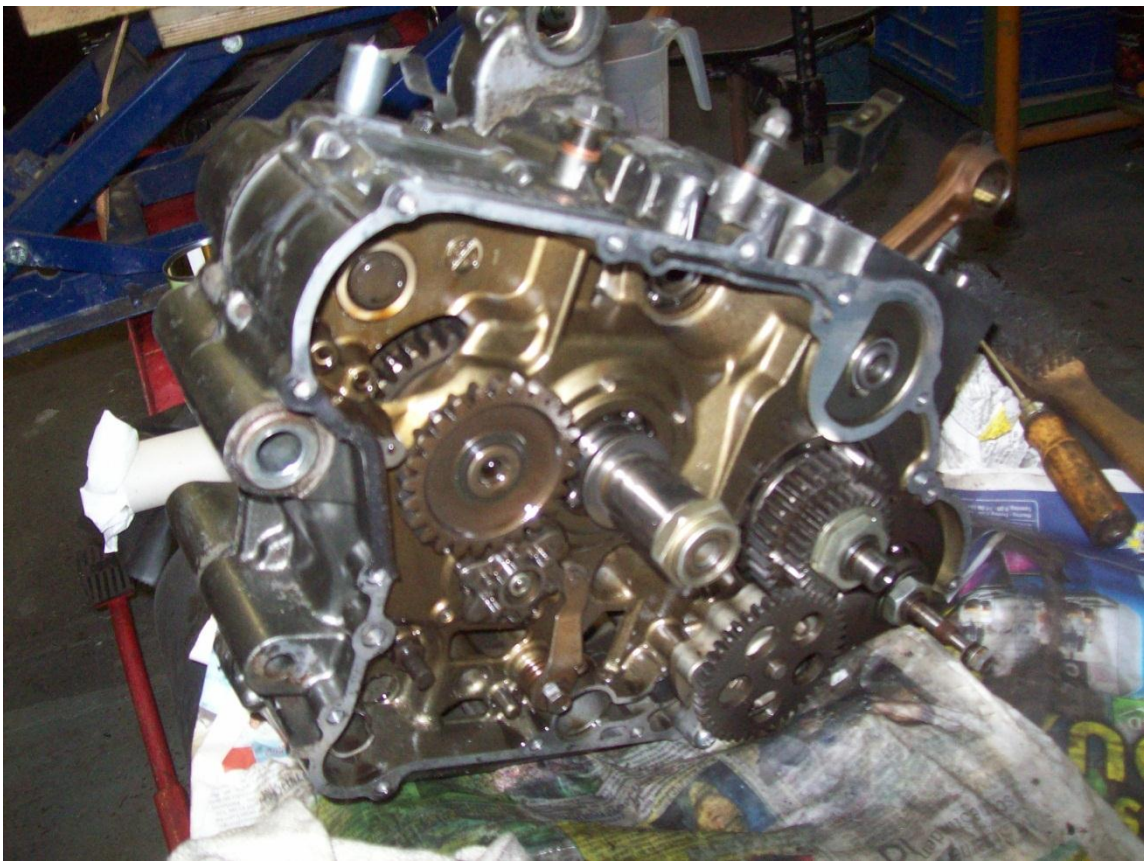

uni-trak

KLR
uni-trak









Kawasaki
uni-trak

DOHC 4-VALVE

KLR
650
DOHC 4-VALVE
uni-trak

KLR
Kawasaki
650
Liquid Cooled

Kawasaki
trak

KLR
650
Kawasaki
uni-trax
DOHC 4-VALVE