

Das Dings von Kawasaki:

Von 1984 bis 2003 belieferte Kawasaki den Enduro-Markt mit den Modellen KLR 600/650 mit flüssigkeitsgekühltem DOHC-Einzylindermotor.

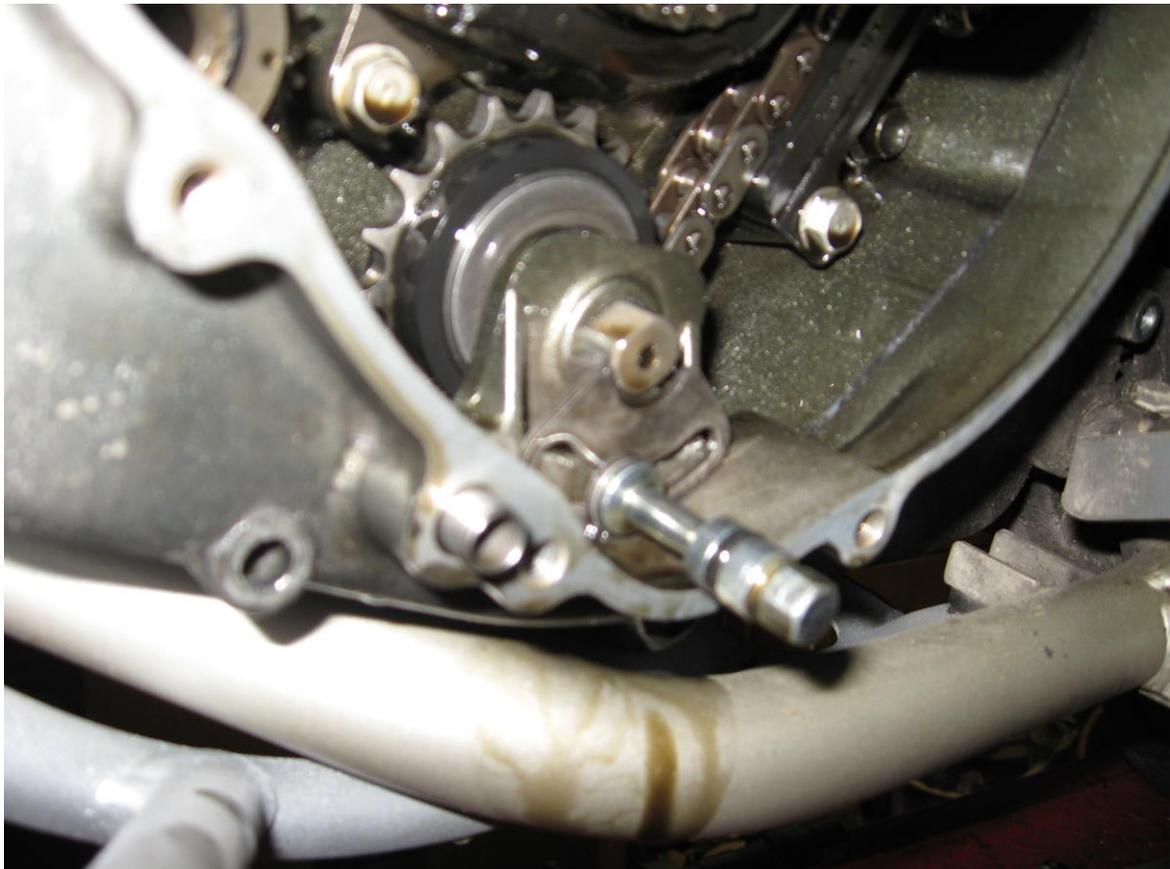
Obwohl ein absolut geiles Motorrad, bekam die KLR schnell einen schlechten Ruf aufgrund häufiger Motorschäden.

Ein häufiger Grund für gerissene Balancerketten, die dann Schaden im Kurbelgehäuse anrichteten, ist der "Steuerkettenspannerverstellhebel", kurz doohickey (dingsbums), noch kürzer "doo" genannt.

Obwohl das Problem des Billigbauteils seit 1985 bekannt ist, hat Kawasaki das nie wirklich nachgebessert. Meine beiden KLR habe ich daher auf ein Zubehörteil des Amerikaners "Eagle - Mike" umgerüstet, hergestellt aus einer hochwertigen Metalllegierung aus dem Flugzeugbau und mit geändertem Federspanner (Schenkelfeder statt Spiralfeder)

Heute hatte ich nun einen Freund zu Gast, dem ich angeboten hatte, mit Unterstützung von Freund Erwin an seiner erst kürzlich erworbenen, bildschönen 2001er KLR 650 das doo gegen eins von Eagle-Mike zu tauschen, zu deren Import ich vor Jahren einen ebenfalls befreundeten Teilehändler <http://ollis-motorradteile.de/> angestiftet hatte. Das Ersatz-doo war bereits da.

Deckel ab, Rotor ab, Zwischendeckel ab. Man kann nur noch staunen:



Das doo ist bereits zerbrochen, die von Kurbelwelle und Ketten (Steuer- und Balancerkette) bereits gemahlene Bruchteile kamen mit dem Öl heraus. So sieht das zerbrochene Teil aus:



Für diese Kawasaki war es kurz vor knapp. Als Nächstes reißt die Balancerkette, zerstört eine ins Kurbelgehäuse gegossene Aufhängung (damit ist das Kurbelgehäuse Schrott) und wickelt sich, wenn es dumm läuft, um den Kurbelwellenstumpf.



Damit blockiert dann das Hinterrad, das bedeutet schlicht: Lebensgefahr.

Das ist bereits der zweite KLR 650 – Motor, den ich öffne und ein zerbrochenes doohickey vorfinde. Beim dritten (KLR 600) wies das Doo bereits deutliche Kerben auf.

Ich habe mich für den Umbau mit einer Schenkelfeder (torsion spring) entschieden. Man muss den Zwischendeckel abnehmen und vorher muss der Lima-Rotor ab.

Dazu benötigt man den Rotorhalter 57001-1184 und den Abdrücker 57001-1185 von Kawasaki. Oder einen zurechtgeschweißten 32 mm Maulschlüssel und eine Schraube mit passendem Gewinde.

Man kann das Werkzeug auch bei Ollis Motorradteile www.ollis-motorradteile.de gegen ein Pfand und eine Gebühr ausleihen. In den Zwischendeckel muss ein Loch für die Schenkelfeder gebohrt werden, eine Beschreibung (englisch) und ein passender Bohrer liegen der Feder bei.



Mit etwas schrauberischem Geschick ist der Umbau leicht zu bewerkstelligen. Wer es sich nicht zutraut, kann sich gerne an mich wenden.

Die Preise für die Zubehörteile liegen bei rund 80 Euro. Eine sehr lohnende Investition angesichts des drohenden kapitalen Motorschadens.