



Gestalten: **Mr. Green**

Vor vielen, vielen Jahren waren die Eliminatoren wohl so etwas wie Streetfighter – nackt, stark und böse. Heute sind sie vor allem selten, aber gern gesehene Klassiker und somit eine fluffige Basis für einen Umbau der etwas anderen Sorte.

So ist das eben mit den etwas spezielleren Krafrädern. Hat man sich einmal auf eines eingeschossen, kann es ganz fix passieren, dass man nicht mehr davon los kommt. Und zu den Speziellen gehörte die Kawa ZL 600 Eliminator, mit der bei Oli alles anfing, definitiv. Allerdings war das eher schwächliche Musclebikchen nur eine lauwarmer Hommage an die eigentlichen Eliminatoren aus den goldenen Achtzigern, die einst mit mehr



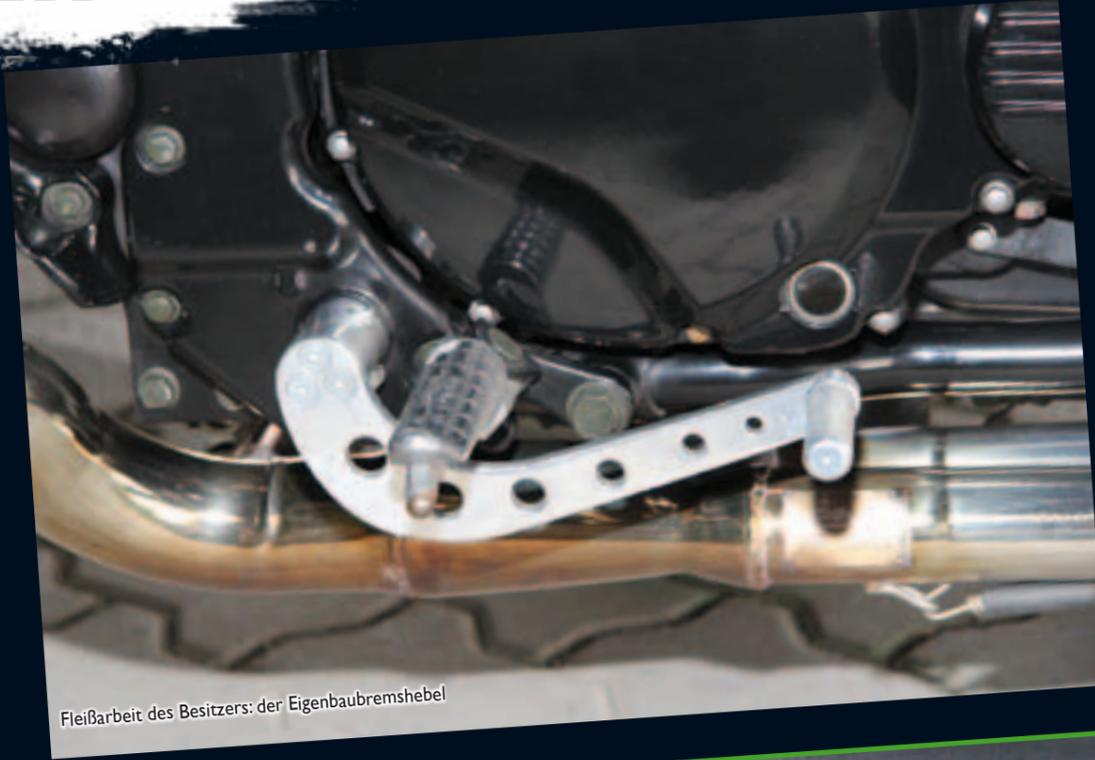


Kawasaki ZL 1200

Hubraum und deutlich mehr Aggressionspotential in dem Kampf gegen die V-Max-Platzhirsche geschickt wurden. Logisch, dass Oli der Sinn nach mehr stand und er sich bald eine ZL 900 in den Stall holte. Noch logischer, dass bei einem '86er-Alt-eisen viel Luft für Modifikationen ist. Erst recht, wenn man mit Kalle einen hauptamtlichen Moped-Schrauber zum Kumpel hat, der rein zufällig ebenfalls den Ellis der guten alten Zeit verfallen ist...

Ein neues Benzinkraftwerk

Dementsprechend hatte Kalle auch schon einige erprobte Maßnahmen in der Hinterhand, als Oli seine 900er vorbeibrachte. Und gerade was diese Neunhundert anging, sah man Handlungsbedarf: Noch mehr Power sollte her, und die bekommt man am besten, indem man ein ganz neues Kraftwerk in die Stahlschleife installiert. In weiser Vorausahnung des jüngsten Atomausstiegs verzichtete man auf die Umsiedlung eines Druckwasserreaktors aus dem nahegelegenen Biblis und plünderte stattdessen eine Kawa ZRX 1200 – die ist einfacher zu beschaffen, hat auch ohne Kernspaltung ordentlich Druck im Kessel und ist vor allem ein Paradebeispiel für den vielfältigen Kawa-Baukasten: Der Reihenvierer basiert in seinen Grundzügen immer noch auf den alten GPZ-Modellen,



Fleißarbeit des Besitzers: der Eigenbaubremshebel



Das schicke Filter-Ensemble ist dank Rahmen-Baujahr 1986 eintragungsfähig



aus denen auch die ZL ihren Block rekrutierte – ergo passen die Motorhalterungen ohne Weiteres. Die Verwandtschaft geht sogar so weit, dass sich das Sechsganggetriebe der ZL bereitwillig in das ZRX-Gehäuse schieben lässt – und es hat auch einen guten Grund, warum man das überhaupt will: Der Oldie schickt die Pferdchen mittels Kardan ans Hinterrad, weshalb eine Adaption der moderneren Schaltbox unverhältnismäßigen Aufwand bedeutet hätte.



Melange aus Groß- und Kleinserie

Besagtes Hinterrad stammt übrigens aus dem Hause Deget und sorgt zusammen mit der Auspuffanlage für eine reichlich exklusive Heckpartie. Die Tröten kommen nämlich von der eigentlich auf US-Sportwagen spezialisierten I.C.P.-Manufaktur. Deren Macher ist ein guter Bekannter von Kalle, der sich wiederum für einen anderen ZL-Umbau schon bereitwillig als Versuchskaninchen für erste Motorradauspuff-Versuche von geopfert hatte. Der Erfolg des Experiments war in Sachen Qualität und Leistungsausbeute so überzeugend, dass für Olis Grünling auch gleich solch ein nahezu einzigartiges Geröhr angefordert wurde.

Das Federbein-Duo und die Gabel durfte dann wieder die ZRX spenden. Die Großserienteile garantieren gute Funktion und eine reibungslose Montage – Stichwort Kawa-Baukasten. Es braucht halt nur jemanden, der die Klötze sinnvoll kombinieren kann. Und wo sich Kalle genau darum vorbildlich gekümmert hat, hatte Oli auch den Sinn frei, sich ein paar feinen Details zu widmen. Das schönste Beispiel dafür ist wohl der mit Flex und Feile aus Alu geformte Fußbremshebel, in den alleine der stolze Elli-Besitzer die eine oder andere Stunde investierte. Was man eben so macht, für die Eine, ganz Spezielle, die einen nicht mehr loslässt.

Text und Bilder: Henning Sonnenschein



BASIS

Motor: 4T-Reihenvierzylinder
Hubraum: 908 ccm
Leistung: 105 PS/78 kW bei 9.500 U/min
Drehmoment: 85 Nm bei 8.000 U/min
Gewicht: 238 kg
Bereifung: 100/90-18 vorn, 160/80-15 hinten
Sonstiges: Kardanantrieb, sechs Gänge, 11 Liter Tankinhalt, 745 mm Sitzhöhe, 1.595 mm Radstand



TECHNISCHE DATEN

Marke/Modell/Bj.:	KAWASAKI ZL 900, Baujahr 1986
Besitzer:	Oli
Erbauer:	Kalle
Motor:	Kawasaki ZRX 1200, mit ZL 900-Getriebe und Kardansekundärtrieb
Vergaser:	ZRX 1200, optimiert
Luftfilter:	K&N
Krümmen/Auspuff:	I.C.P.
Schwinge:	Serie, mit Yamaha R1-Hinterradabdeckung
Federbeine:	ZRX 1200
Gabel:	ZRX 1200
Rad vorn:	ZRX 1200, 3,5x17
Rad hinten:	Deget 6x17
Bereifung vorn:	Pirelli 120/70 ZR17
Bereifung hinten:	Pirelli 200/50 ZR17
Lenker/Riser:	ABM
Bremsen vorn:	ZRX 1200, mit ISR Radial-Pumpen
Bremsen hinten:	Serie
Fußrastenanlage:	Serie
Tank:	Serie, verbreitert
Scheinwerfer:	Zubehör
Höcker:	Serie, mit Alcantara-Sitzbank
Kotflügel:	ZRX 1200
Armaturen/Schalter:	ZRX 1200
Instrumente/Anzeigen:	MOTOSENS/Serie
Sonstiges:	Fußbremshebel und diverse Halter Eigenbau, Flüssigkeitsbehälter vergrößert