

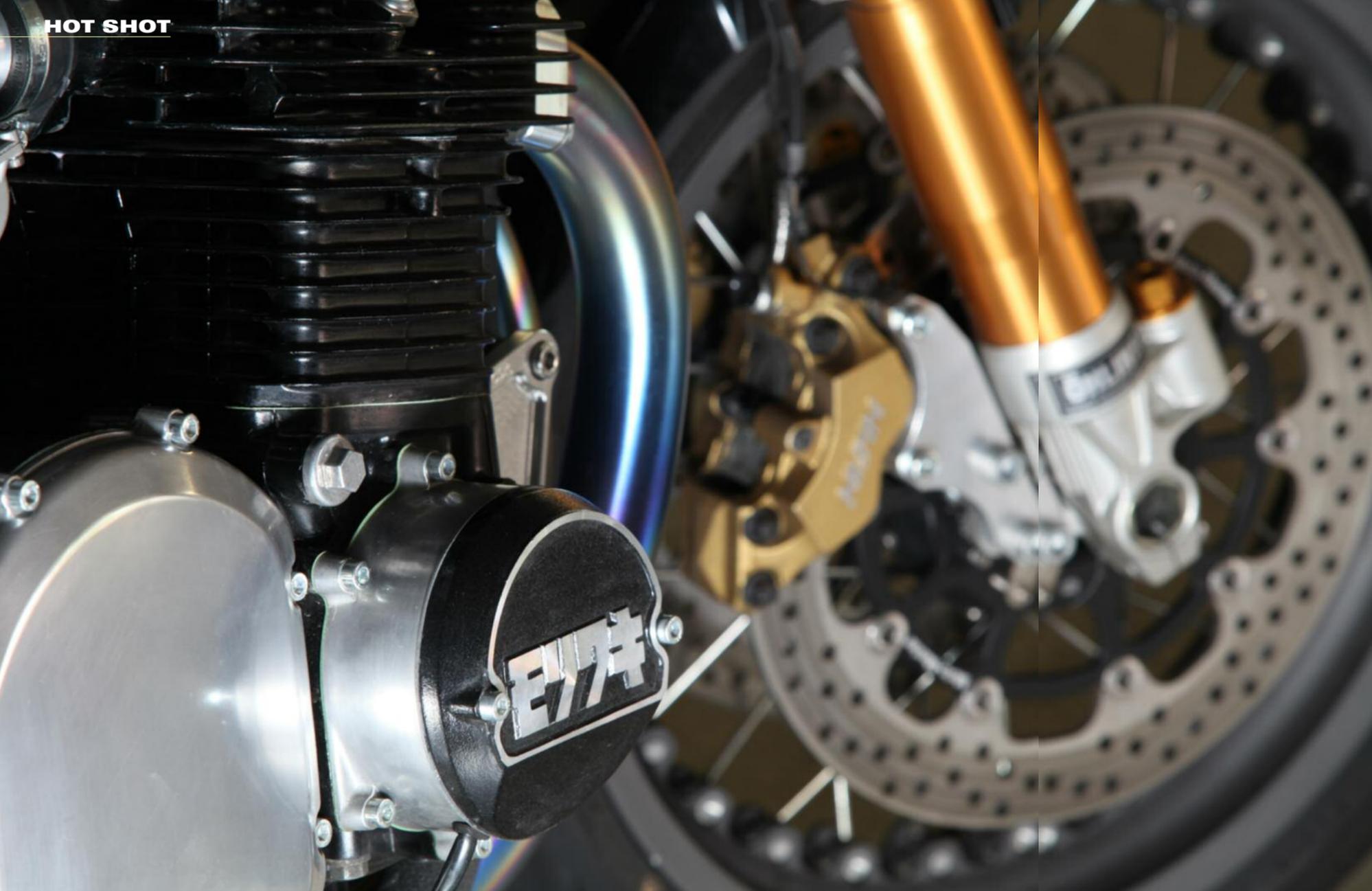


PRINCESA

TEXT UND FOTOS:
JO SOPPA

Prinzessinnen sind schön, aber auch ein wenig anstrengend. Also dachte sich Jörg Litzenburger, das wäre ein idealer Name für sein anvisiertes Umbau-Projekt mit einer klassischen **KAWASAKI Z 900**. Schaut man sich das Ergebnis an, dann gibt es keinen Zweifel an der Schönheit der Kreation. Die Anstrengungen sind eher im Detail zu finden. Und sie machen das Ergebnis nur noch schöner. Große Verbeugung

Richtig gute
Motorräder sind zeit-
los. Und die Kawasaki
Z900 gehört fraglos
zu dieser raren
Spezies. Die modernen
Modifikationen
schaden ihrem Auf-
tritt keineswegs



Farbspiel. Ehrliches Leichtmetall, eloxierte Oberflächen und der schillernde Regenbogen-Zauber der Titankrümmen machen die Augenwanderung rund um die modifizierte Kawasaki zum spannenden Erlebnis

Es gibt nur wenige Motorräder, denen eine nachhaltige Wirkung auf die Motorradentwicklung zugeschrieben werden kann. Eines davon ist fraglos die Kawasaki Z 900. Schon kurz nach der gleichfalls epochalen Honda CB 750 von 1969 legten die Kawasaki-Japaner bereits 1972 dieses ganz heiße Eisen ins Feuer. Auch wenn man Friedel Münch die Ehre zustehen darf, das erste Vierzylinder-Big Bike der Neuzeit an den Start gebracht zu haben, so war es doch die für eine wesentlich breitere Schicht erwerb- und damit vor allem erlebbare Z 900, die zum Faszinationsobjekt einer ganzen Generation werden sollte. Denn im Falle der imposanten Kawasaki waren es nicht nur die technischen Daten, die zu ebenso feuchten Handflächen wie Besitzerträumen führten, es war vor allem das Erscheinungsbild, das für nicht wenige Motorrad-Enthusiasten weltweit bis zum heutigen Tag einen prägenden Maßstabs-Charakter entwickelt und in den Köpfen für immer festgeschrieben hat. Und

nicht selten entfaltet sich diese Wirkung der Kawasaki erst viele Jahre später.

So auch im vorliegenden Fall. Als die Kawasaki in den siebziger Jahren Deutschlands Straßen unsicher machte, war Jörg Litzenburger noch ein kleiner Bub. Aber dass dieses Motorrad etwas ganz Besonderes war, das spürte er schon damals. Als dann die eigene Motorradkarriere losging, war die Kawasaki bereits eine gut abgehangene Größe auf dem Gebrauchtmotorradmarkt, umflort von ganz anderen Kalibern in der ultimativen 100-PS-plus-Leistungsklasse. So richtete sich Jörg zunächst wie so viele andere Motorradfans gemäß der Leistungskategorie seines Geldbeutels ein und entdeckte bald seine Vorliebe für klassisch zugeschnittenes Material. Traditions-Zweiräder aus England, Deutschland und Amerika hielten den heutigen Macher des Glemseck 101-Treffens fortan auf Trab und die Sinne unter Spannung.

So mussten in der Tat seit Präsentation der Z900 Jahrzehnte ins Land gehen, bis sich die

Aura der wahrlich legendären Kawasaki Jörgs Kopf aus dem Unterbewusstsein wieder in die Region der zweirädrigen Begierden vor-kämpfen konnte. So etwas nennt man Langzeitwirkung.

Dabei standen die Sinne keineswegs auf konservativer Zeitreise. Die Motorradtechnik ist in den letzten Dekaden in Sachen Fahrwerk und Bremsentechnik fortgeschritten. Diese Erkenntnisse sollten sich selbstverständlich auch bei einem für das Jahr 2016 angepeilten Z900-Projekt niederschlagen. Als Ansprechpartner für die anvisierte Transformation bot sich in alter saarländischer Verbundenheit Schäfer Motorsport an. Der ehemalige Suzuki-Händler hat sich inzwischen auf die Auf- und Überarbeitung japanischer Klassiker verlegt und kann in das Geschäft seine langjährige Erfahrung samt top ausgestatteter Werkstatt mit einfließen. Dazu kommen alle Feinheiten rund um das Thema Motortuning, die bei einem bekanntermaßen robusten Grundmotor

wie dem Z900-Triebling zwangsläufig im Fokus stehen. So kann die Stoßrichtung recht knapp umschrieben werden: mehr Hubraum, mehr Leistung, weniger Gewicht, entsprechend verbesserte Eigenschaften auf der Fahrwerks- und Bremsenseite.

Die Gewichtsfrage ließ sich alleine durch den Ersatz der markanten, aber auch schwergewichtigen Vier-in-vier-Serien-Auspuffanlage angreifen. Mit Yoshimura-Leichtmetall-Endtopf und der Schäfer-eigenen Krümmeranlage aus ebenso federleichtem wie farbspiegigem Titan macht das Motorrad nicht nur fürs Auge dramatisch leichter. Hier fallen in der Tat etliche Kilogramm von der Kawasaki ab. Moderne Kolbeninnereien aus dem Kawasaki-Programm heben den Hubraum auf rund 1100 ccm und somit auch Drehmoment und Spitzenleistung. Wobei in diesem Zusammenhang die modifizierten Nockenwellen ebenso Erwähnung finden sollten wie die technisch äußerst delikate Mikuni-Vergaserbatterie aus

Gestern und heute. Das Design der 1972er-Lenkerschalter kann sich mit seiner funktionalen Übersichtlichkeit heute noch sehen lassen. Das gilt besonders für das Gesamterscheinungsbild. Trotz zahlreicher moderner Details ist die Z900 noch immer puristisch klassisch



Der Rahmen ist mit schwarzem Kräusellack beschichtet und wirkt deshalb eher dunkelgrau. Das passt zur Beschichtung der Kineo-Drahtspeichenfelgen und manifestiert den eher edel-dezenten Auftritt der zeitlos schönen Kawasaki

dem Fundus von Steven Topham. Besonderheit der angeflanschten TMR 32-Vergaser sind deren rollengelagerte Schieber. Das schafft angenehm leichte Bedienkräfte. Die stehen ein wenig in Widerspruch zu der recht hart agierenden Kupplung, die aber in Anbetracht der gesteigerten Motorkraft unumgänglich ist.

Für das Fahrwerksprogramm setzte Jörg komplett auf die Errungenschaften aus dem Hause Öhlins. Dabei sollte es vorne eine klassische Telegabel und kein angesagtes Upside down-Modell sein. Die Linie der Kawasaki dankt es, wobei Umbauprofi LSL in Krefeld mit einem passenden Prüfgutachten aushelfen konnte, wodurch die vom Hersteller „nur für Rennsport“ projektierte Gabel auch den Segen für legalen Straßenbetrieb erlangen konnte. Zeitgemäße Bremskomponenten von Nissin in Kombination mit Moto Master-Scheiben garantieren für vehemente Negativbeschleunigung. An der Hinterhand agiert eine feinfühlig dosierbare Brembo-Zweikolbenzange.

Auch die Abstimmung der Federbeine erforderte einigen Feinschliff, bis die für Jörgs Gewichtsklasse passende Federbestückung ausgeknobelt war. Ein besonderes Schmuckstück ist die filigrane Leichtmetall-Rohrschwinge mit edlen Exzentern für die Einstellung des Kettendurchhangs. Was ausschaut wie ein speziell angefertigtes Einzelstück, stammt tatsächlich aus dem Kawasaki-Serienbau und zierte ursprünglich eine ZRX 400.

Perfektioniert wird das Z900-Fahrwerk von einem Satz Kineo-Drahtspeichenfelgen.

Die sehen nicht nur edel aus, sie erlauben dank ihrer Konstruktion auch die Montage schlauchloser Bereifung. In unserem Fall handelt es sich dabei um einen Satz Metzeler Sportec M7. Mit 180 Millimetern Breite am Hinterrad widerstand man den Verlockungen, das Konzept mit überbreiter Showbereifung alleine fürs Auge aufzumotzen. Mit den gefrästen und im Offset knapp gehaltenen LSL-Gabelbrücken ergibt sich somit ein Fahrwerk, das trotz klassischem Zuschnitt durchaus heutige Ansprüche nicht nur zu befriedigen vermag, sondern mit Handlichkeit, Neutralität und Stabilität im ureigenen Motorradrevier richtig begeistern kann. Jörg ist mit dem Ergebnis sehr zufrieden, und wer sich das Motorrad anschaut, der weiß auch warum. Die Z900-Magie funktioniert auch im Jahr 2016. Achten Sie bei Gelegenheit auf die Reaktionen der Kinder. □

TECHNISCHE DATEN: KAWASAKI Z 900 LA PRINCESA

Preis: Abhängig von Ausstattung, ab 15 000 Euro

Leistung: 125 PS (92 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 125 Nm bei 6500/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, dohc. Hubraum 1100 ccm, Verdichtung 10,5. Vier Mikuni TMR 32-Vergaser, offene Ansaugtrichter, Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Dichttringkette

Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen. Öhlins-Telegabel, ∅ 41 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Kawasaki-Leichtmetallschwinge mit zwei Öhlins-Federbeinen, voll einstellbar, Federweg 110 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, ∅ 310 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 250 mm. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Radstand 1440 mm, Sitzhöhe 800 mm. Gewicht fahrbereit 210 kg

Kontakte: Schäfer Motorsport, Saarlouis. LSL Krefeld. Öhlins Deutschland, am Nürburgring, Metzeler München



Ein originaler Kröber-Drehzahlmesser aus den Siebzigern und edle Mikuni-Vergaser mussten unbedingt sein. Jörg Litzenburger hat Freude an seiner Z900



LA PRINCESA BEIM GLEMSECK 101-SPRINT

Erleben Sie die hier präsentierte Kawasaki Z 900 „La Princesa“ in Aktion beim großen Motorrad-Treffen „Glemseck 101“ an der ehemaligen Solitude-Rennstrecke. Am Sonntag, den 4. September 2016, wird zwar keine Prinzessin im Sattel sitzen, aber die französische Motorrad-Aktivistin Laurence Chatoukine wird es allen männlichen (und weiblichen) Konkurrenten beim Classic Racer-Sprint so schwer als nur möglich machen.

Laurence entstammt einer höchst etablierten Motorradfamilie. Vater Roland ist jenseits des Rheins in der Szene eine Größe, ihr Bruder gibt bei den Classic Dirt Trackern richtig Gas und ist heute ein europaweit geschätzter Schrauber-Spezialist für alle britischen Klassiker. Auch privat pflegt Laurence engen Kontakt mit der einschlägigen Szene. Lebenspartner Seb Lorentz ist am Glemseck mit seiner aerodynamisch verschalteten Lucky Cat-BMW seit jeher ein ernstzunehmender Gegner, der demonstriert, welche Power in einem altertümlichen Zweiventil-Boxer nach wie vor schlummert. In der Klasse „Sultans of Spirit“ wird Seb auch in diesem Jahr seinem gekonnt präparierten Flachtwin wieder mit Vehemenz die Sporen eintreiben.

Wie jedes Jahr geht es beim Glemseck 101 aber nicht blank um Platz und Sieg. Die grundsätzliche Einstellung zur Sache zählt, nicht das Ergebnis. Getreu der alten olympischen Formel ist Dabeisein die große Hauptsache. Das Anzünden der Motoren und der Sinne. Keep the wheels on spinning, wie die Engländer so treffend sagen. Das Glemseck 101-Festival ist in seiner Art der

Nummer-eins-Event in Deutschland. Inzwischen vielleicht das wichtigste Meeting in Sachen Motorrad in ganz Europa. Dabeisein kostet keinen Eintritt, sondern lediglich die Bereitschaft, sich auf das Unerhoffte und das längst nicht mehr Geglaubte einzulassen. Motorrad fahren, es kann einfach nur gut sein. Get it: Glemseck 101. Vom 2. bis 4. September, an der Solitude-Rennstrecke bei Leonberg.



Mehr als nur der Sprint Mensch gegen Mensch, Maschine gegen Maschine. Glemseck 101 am ersten September-Wochenende bei Leonberg