

# Eine Intensive Beziehung

**Jan Pahl ist seit Kindesbeinen mit dem Moped-Virus infiziert und weiß, wie man die kleinen Biester rannehmen muß: schrauben, wo es was zu schrauben gibt, und das nicht nur für die Show, sondern vor allem für den Fahrspaß, den es dann auch herzlich zu zelebrieren gilt. Materialschonung ist dabei eher nebensächlich...**

Selbst wenn er gewollt hätte, wäre Jan wohl kaum eine andere Wahl geblieben, als seine Freizeit mit motorisierten Einspurfahrzeugen zu verbringen: Seine gesamte Familie pflegt mit Begeisterung das Kradistentum – und scheut dabei auch keineswegs davor zurück, den fahrbaren Untersatz Eigenhändig dem persönlichen Geschmack anzugleichen. Das begann bei Jan schon im zarten Alter von acht Jahren mit einer Zündapp, weshalb er mit Erhalt des „richtigen“ Führerscheins schon längst bereit für eine Kawa GPZ 900 R war.

## Die neue Flamme

Diese alte Dame starb eines tragischen Tages im Jahr 2006 an einem kapitalen Herzkasper (wie so etwas passiert, sollte Jan noch ein weiteres Mal erfahren müssen). Erschwinglicher und trotzdem standesgemäßer Ersatz sollte her – möglichst wieder von Kawasaki, so daß es nicht lange dauerte, bis die Z 750 erst einen Platz in Jans Herzen und kurz darauf auch einen in seiner Cuxhavener Garage eroberte. Schon im Serienzustand verströmte dieses Motorrad eine gewisses Quäntchen Zweirad-Erotik, das so vielen anderen Motorrädern in der Werkskonfiguration einfach komplett abgeht und bietet gleich noch die dazu passende Fahrdynamik. Also waren erstmal alle Bedingungen erfüllt, die Jan zu einem Jawort bewegen können.

## Burnout-Syndrom

Nagelneu und original wie sie da stand, blieb die 750 natürlich trotzdem nicht lange: Die klassischen Eingriffe (Heckumbau,

Maske, Lenker, Auspuff etc.) wurden vorgenommen, und auch am Fahrwerk und den vielen kleinen Details wie Armaturen oder Anzeigen blieb kaum etwas unange-tastet. Wo es etwas sinnvolles zu tun gab, tat Jan es auch.

Auf der Straße war der kleinen Z ebenfalls nicht viel Ruhe vergönnt. Dabei hätte sie zumindest ein bißchen weniger Streß gebrauchen können: Zahlreiche Brennpfetten-Einsätze forderten ihren Tribut in Form von gebrochenen Kolben. Für die einen ist es ein ganz spezieller Fall von Burnout-Syndrom, für die anderen einfach ein irreparabler Motorschaden. So oder so: Dieser Reihenvier-er taugte höchstens noch als Buchstütze, aber nicht mehr als Antrieb für irgendwas.

## Leichenfledderei

Dieses Mal sollte das malade Schätzchen aber nicht gleich durch eine neue Flamme ersetzt werden – also mußte ein Organspender her. Im Ruhrpott fand Jan eine Z 750, die so etwas wie das fehlende Puzzle-Teil war: nach einem Unfall nicht unerheblich zerschreddert, aber mit intaktem Triebwerk. Also schaffte er den Crash-Hobel in den hohen Norden und begann die Herztransplantation. Und wo er schon dabei war, flederte er die Leiche gleich noch weiter und zapfte sämtliche noch verwertbare Teile ab, die in einem besseren Zustand als an seinem Exemplar waren.





Die Schwanzzeigen haben im Tank ihre neue Heimat gefunden. Zumindest fallen sie da nicht so auf.



## Der Blick in den Kawa-Katalog

Aber wie das eben so ist: Fertig wird man nie, und originale Teile sind eigentlich nicht erstrebenswert. Der Kawasaki-Katalog bietet ja schließlich auch genug andere Ware, deren Komponenten sowohl thematisch als auch rein technisch hervorragend an die Nackte passen: So fährt Jan mittlerweile eine wesentlich wertigere und formschönere ZX-6R-Schwinge samt Rädern

und einem Zehner-Federbein. Serien, vorne fand die Serienfelge eine Heimat in einer USD-Gabel, die bei der ZX-7R entrissen wurde. Der eigentliche Blickfang an der Vorderradführung sind allerdings die Gabelbrücken aus der renommierten Rennsportschmiede Motorsport. Edel, edel!

## Beziehung auf Zeit?

Das Fighter-Einmaleins beherrscht

Jan und seine aktuelle Flamme. Wie so viele wird auch die Z wohl nie fertig.



Klassisches Fighter-Arrangement. Extrem aufgeräumtes Cockpit, Lenker breit und flach. Jan hat seine Hausaufgaben verstanden.

Zimmermann also einwandfrei, und dazu gehört sowohl, sich von Widrigkeiten wie einem komplett renovierungsbedürftigen Kabelbaum nicht abschrecken zu lassen, als auch, niemals zur Ruhe zu kommen: Auch wenn Jans 750er in ihrer derzeitigen Form eigentlich nach einer runden Sache aussieht, wird er immer wieder etwas neues finden, was nach einer Überarbeitung schreit. Demnächst sind wohl Heck und Maske mal wieder dran – und wer weiß, was danach kommt? Vielleicht ja doch mal ein anderes Moped, denn bei aller Liebe soll die Z nicht sein Motorrad fürs Leben sein. Wir wünschen dem hübschen Maschinchen, daß ihm trotzdem ein langes Leben ohne weitere Motorschäden bevorsteht. Zumindest mit Burnen hält sich Jan mittlerweile zurück...



## TECHNISCHE DATEN

<b>Marke/Modell:</b>	Kawasaki Z 750, Baujahr 2004
<b>Besitzer/Erbauer:</b>	Jan Pahl
<b>Luftfilter:</b>	K&N
<b>Krümmen/Auspuff:</b>	Serie mit gekürztem Leo Vince-Endtopf
<b>Heckrahmen:</b>	Serie, gekürzt
<b>Schwinge:</b>	Kawasaki ZX-6R
<b>Federbein/Umlenkung:</b>	Kawasaki ZX-10R
<b>Gabel:</b>	Kawasaki ZX-7R, mit Wilbers-Federn
<b>Gabelbrücken:</b>	GDS Motorsport
<b>Rad vorn:</b>	Serie
<b>Rad hinten:</b>	Kawasaki ZX-6R
<b>Bereifung vorn:</b>	120/70 ZR17
<b>Bereifung hinten:</b>	180/55 ZR17
<b>Fußrastenanlage:</b>	Gilles Tooling
<b>Tank:</b>	Serie, mit integriertem Originaltacho
<b>Maske/Scheinwerfer:</b>	Polysport Enduro
<b>Höcker/Sitzbank:</b>	Big Bike, modifiziert
<b>Kotflügel:</b>	Gemo-Fighters, modifiziert
<b>Bugspoiler:</b>	MGM
<b>Lackierung:</b>	Grün-Metallic von Mercedes
<b>Sonstiges:</b>	Streetbar-Lenker, Rizoma-Ausgleichsbehälter, -Griffe und -Kennzeichenhalter, Kellermann-Blinker
<b>Danke an:</b>	Jacko und Totti für ihre Hilfe



