

Der ganz „normale Wahnsinn“, Edelschrauber Harald Götz und seine Kawasaki Z 1300 Eigenbau



Das Original, die Kawasaki Z 1300 in ihrer Urform, wie sie in Deutschland auf den Markt kam – in Teilschnittdarstellung



Das Unikat, so baute sich Edelschrauber Harald Götz sein Wunschmotorrad, ein Traum auf zwei Rädern – sie sollte besser Z-HG 1300 genannt werden

Im Heft 6/2009 lernten wir den „Anhaltiner“ Harald Götz und seinen „ESO-Eigenbau“ à la Cafe-racer kennen, bereits da war bekannt, dass er sein Herz an die großvolumigen, japanischen „Six“ von Honda und Kawasaki verloren hat. Nach dem Erwerb einer Kawasaki Z 1300 im Originalzustand folgte eine CBX 1000, die er nach einem Umbau seinem Geschmack entsprechend gestaltete. Auch mit drei Rädern wollte er einmal eine Sechszylinder-Maschine mit Flüssigkeitskühlung sein Eigen nennen, das konnte nur eine Kawasaki Z 1300 sein, und es ergab sich der Erwerb eines Z1300-EML-Gespans.

Das Fahren mit der Solo-Kawa als Original wäre ein Verstoß gegen seine Schrauberehre gewesen. Mit einem Motorrad von der

Stange zu repräsentieren, das konnte nicht funktionieren, und somit baute er sich seine Z 1300 selbst, aber gleich so, dass selbst Fachleute beim Anblick dieses wunderschönen Exoten meinten, vor einem „Erkönig“ bzw. Prototypen zu stehen.

So eine frühe Z 1300 aus dem Jahr 1979, zu jener Zeit, als die Wellen nach deren Präsentation anlässlich der IFMA 1978 noch so richtig hochschlugen, konnte er als „Ostler“ ja nicht erwerben. Der Koloss war heftig in das Kreuzfeuer der internationalen Fachjournalisten geraten, weniger wegen der unterdessen reduzierten Leistung, sondern ob ihrer gewaltigen Masse. Noch bevor das Fahrzeug so richtig auf dem Markt war und eine bekannte bundesdeutsche Fachzeitschrift den 1. Testbericht schreiben konnte, war die ursprüngliche Leistung der gewaltigen Maschine von 120 bereits auf 100 PS gedrosselt worden, denn soeben wurde die freiwillige Leistungsreduzierung für Motorräder von der Industrie der Bundesrepublik aus Vernunftgründen beschlossen.

Hier müssen wir das Rad der Geschichte einige Jahre zurückdrehen. Zu einer Zeit, als es noch zwei getrennte deutsche Staaten gab, hatte Harald Götz bereits freundschaftliche Kontakte nach Bad Wildungen zu Wilfried Büchsen-schütz. Jener Wilfried kann wohl heute mit Fug und Recht als „der“ Experte für Sechszylinder-Motorräder in Europa bezeichnet werden. Bereits damals baute Harald für seinen Freund in der Bundesrepublik Baugruppen in der hauseigenen Schraubwerkstatt um, die dann jeweils in Nacht-

und Nebeltransaktionen „rüber und nüber“ geschleust wurden. Der Leser wird es schon ahnen, die Sechszylinder-Schätze von Harald kamen vom Freund Büchsen-schütz. Auch die zum Neuaufbau benötigten Originalteile spendierte der Freund. Und hier beginnt die eigentliche Geschichte über ein sehr außergewöhnliches Motorrad.

Vollgetankt brachte die schwere Tourenmaschine, denn als solche wurde sie konzipiert, 318 kg auf die Waage. Allein die Einheit Motor inkl. Getriebe mit Kardan steuerte da schon 120 kg bei. Der Motor ist mit seinen 62 mm Zylinderbohrung und 71 mm Kolbenhub gegenüber den sportlichen, quadrathubigen Honda Six eher ein Langhuber. Die beiden obenliegenden Nockenwellen wurden über Kette angetrieben und betätigten die Tassenstößel für die insgesamt zwölf Ventile. Für die Gemischaubereitung sorgten drei speziell von Mikuni entwickelte Doppelvergaser mit 32 mm Durchlass, bevor 1984 an der DFI auf Einspritzung mit Schubabschaltung umgerüstet wurde. Die Kraftübertragung erfolgte von der Kurbelwelle über eine Mehrscheibenkupplung im Ölbad auf das Fünfganggetriebe, wurde am Getriebeausgang über eine Umlenkung auf die Kardanwelle und von da zum Hinterrad übertragen. Als erstes gab Harald dem Motor seine ureigene Kraft zurück, indem er den Ansaugtrakt, sprich Luftfilter und Gehäuse, veränderte sowie die Hauptdüsen der A1 Mikunis wieder auf das ursprüngliche Maß zurückrüstete. Jetzt durfte das Kraftpaket wieder frei atmen,

und im späteren Fahrversuch konnte der Prüflingenieur bei 9.000 Umdrehungen der Kurbelwelle, und das im 5. Gang, exakt 240 km/h nachweisen. Bevor die Arbeiten am Fahrwerk begannen, machte sich der Tüftler erst einmal über die Räder her. Die Aluräder der Firma BBS sollten den Grundstock bilden – oder besser – Teile davon. Lediglich die eigentliche Felge wurde benötigt, diese wurde vom Scheibenrad abgestochen. Für das Vorderrad mit einer Breite von 3,5 Zoll konnte das originale Maß der BBS-Felge übernommen werden, für das Hinterrad war die Breite von sechs Zoll vorgesehen. Somit wurde die entstandene Felge mittig getrennt und ein Zwischenring aus hochfestem Aluminium angefertigt und verschraubt. Ebenfalls aus Aluminium mit entsprechender Güte wurden aus Platten die Speichensterne gefräst, die Naben mit Aufnahmen für Antrieb und Bremscheiben gedreht und alle Teile verschraubt(!), nicht geschweißt. Aus dem originalen Hinterrad wurde der Ruckdämpfer abgestochen und in das neue Rad eingepasst, alles in Eigenregie, versteht sich.

Als „Stopper“ für das Vorderrad griff Harald auf die Innereien der Bremsanlage der Suzuki GSXR 1100 zurück, fertigte aus Gründen der Anbringung an die Gabelrohre neue Bremszylinder und passte die Vierkolbenanlage dem Eigenbaurad und der Kawa-Gabel an. Die Stand- und Gleitrohre der originalen Telegabel der Z 1300 mit ihrer vorversetzten Radachse passten in das Konzept des Tüftlers, allerdings musste er aufgrund des verbreiterten Vorderrades die

Gabelbrillen neu konstruieren. Auch diese Teile fertigte er aus hochwertigem Aluminium an.

Aufgrund der erheblichen Verbreiterung des Hinterrades musste er eine völlig neue Schwinge konstruieren. Dieser Tatsache gezollt, fielen die beiden Stoßdämpfer zum Opfer, ein Cantileverfahrwerk ist doch wesentlich fortschrittlicher, meinte der Meister.

In Erinnerung an seine Honda CBX Pro-Link war das doch gleich das Stichwort; eben dieses Pro-Link-Federbein wählte er für seine Exoten-Kawa. Die gesamte Umlenkung und Aufnahme des Federbeins entwickelte er völlig neu, dem Rahmenheck der Z 1300 angemessen. Der ursprüngliche Federweg von 115 mm bekam eine Verlängerung auf 130 mm. Die einstellbare Luftunterstützung passte ideal zur Abstimmung der Kawa-Telegabel, da an dieser auch per Handpumpe der Federwert pneumatisch regelbar ist. Insgesamt wurde das Rahmenhinterteil mit der Schwinge verbreitert, ebenso machte sich wegen dem veränderten Antrieb zum Hinterrad eine Verlängerung der Schwinge um 30 mm erforderlich. Damit wuchs der Radstand auf immerhin beachtliche 1.610 mm an, aber für das generell sehr kompakte Fahrzeug vertretbar, ergaben die späteren Fahrtests. Für die Holme der Schwinge fertigte er aus Stahl Kastenprofile. Der Kardanantrieb musste der neuen Schwinge angepasst und verändert werden, selbst die dafür notwendigen veränderten Kreuzgelenke fertigte der Perfektionist selbst. Für das Hinterrad passte er die bewährte Scheibenbremsanlage der Honda CBX Pro-Link 1000 an.

Richtig Aufwand für das Auge

Details der Maschine sind gut zu erkennen, auch die Breite des Hinterrades kann man erahnen



trieb der Technikfreak bei der Anfertigung der Träger für die Fußrasten und anderer Anbauteile, alles aus bestem Alu formschön gestaltet, passen sich die Elemente dem optisch aufwändig hergerichteten Motor in einer Einheit an. Die klobigen Instrumente über dem Scheinwerfer beim Original ersetzte er mittels der wesentlich graziler wirkenden Baugruppen der Suzuki Bandit. Selbst Details, wie die Scheinwerferhalterungen, fertigte er im eleganteren, sportlichen Stil an, allerdings musste vorher der große Kastenscheinwerfer einem eher sportlichen Gerät weichen. Ein Meisterstück stellt allein die komplett selbst gefertigte Auspuffanlage mit ihren sechs Krümmern, zwei Sammelstücken sowie höher gezogenen Schalldämpfern mit ihren Befestigungselementen dar.

Bei den Anbauten wie Tank, Sitzbank mit Höcker, Seitendeckel und Kotflügel hätte sich Harald Götz einen separaten Designerpreis verdient, denn hier stimmt einfach alles und wird mit einer geschmackvollen und perfekten Lackierung regelrecht veredelt. Warum das Fahrrad neu erfinden, wenn es schon existiert, sagte sich der Tüftler bei der Wahl des Kraftstofftanks, hatte doch die Schwester der Z 1300, die Voyager, ein sehr schönes Teil zu bieten. Somit wurde dieser dem Eigenbau angepasst und in das darauf befindliche „Mäusekino“, mit allen möglichen, für ihn nutzlosen Elektronik-Schnickschnack, installierte er ein für ihn als Vieltourer sinnvolles Navigationsgerät. Die Sitzbank wurde für „Einmannbetrieb“ konzipiert, also entfielen auch die Soziusrasten an der Maschine. Der formschöne Höcker und die gelungenen Seitendeckel fertigte der Metallprofi aus Aluminium, er ging nicht den einfachen Weg

des Laminierens mit Harzen. Um noch etwas die Verbindung zu Kawasaki zu wahren, passte er den sportlichen Kotflügel der Zephyr als Spritzschutz über das Vorder-rad an.

Nun sollte das ganze ja kein Schwarzumbau werden, denn von vornherein war ihm klar, dass er den gesamten Neuaufbau regulär über ein komplettes Gutachten zur Zulassung bei der Verkehrsbehörde bringen wird, und dazu wurde die fast fertige Maschine nach Bad Wildungen zu Freund Wilfried transportiert. Hier legte dieser seine helfende Hand an, indem er aufwändig die komplette Installation der Bordelektrik mit völlig neuem Kabelbaum gestaltete sowie die Lackierung übernahm. Als „Bonbon“ spendierte der Freund seinen besten Motor aus dem Regal, aus einer Unfallmaschine aus Österreich, mit intaktem Motor mit nur 3.000 km auf dem Tacho.

Danach wurde die Maschine nach Kassel zu einem Prüfexperten gebracht. Dort gab es erst einmal das große Staunen, denn keiner der Fachleute glaubte beim Betrachten an das Produkt eines Edelschraubers. Hier sah man einen Prototypen von Kawasaki der zur erstmaligen Begutachtung nach Deutschland importiert wurde. Was wäre wenn ... dieses Meisterstück von Harald Götz 1989 von Kawasaki auf der IFMA oder sonst wo präsentiert worden wäre ... es wäre ein Verkaufschlager geworden und hätte den Niedergang der Z 1300 aufgehalten. Der gesamte Begutachtungsvorgang gestaltete sich recht aufwändig. Schweiß- und Materialprüfungen sowie die gesamte Ausführung aller Veränderungen wurden intensiv kontrolliert. Selbst unter Fahrbedingungen wurde die

Auch hier sind Details sehr gut zu sehen, der optisch „aufgemöbelte“ Motor als Herzstück, die kompakte Scheibenbremsanlage am Vorderrad und die Auspuffanlage mit Trägerelementen



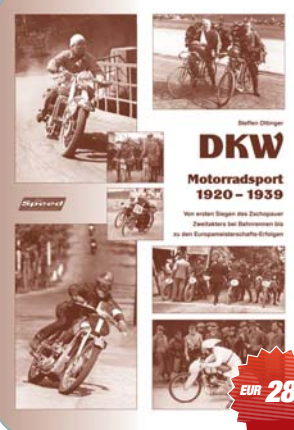
Der Meister geht auf Fahrt, für so ein Gerät benötigt man eine kräftige Hand, und auch die Statur des Fahrers möchte der Maschine angemessen sein

Maschine auf Herz und Nieren gecheckt. Selbst die nachgefertigten Elemente des Rahmens wurden im Fahrbetrieb elektronisch auf Verwindungssteifigkeit gemessen. Im Ergebnis des Gutachtens gab es keinerlei Beanstandungen an der gesamten Ausführung des Umbaus, und das ist doch für den Erbauer der Maschine die wohl größte Belohnung vor den eigentlichen, eigenen Fahrerlebnissen.

Es soll nicht zuviel aus der Schule geplaudert werden, aber es wird etwas Zeit vergehen, und Harald Götz wird die Fachwelt mit einer weit größeren Leistung überraschen. Und damit wünschen wir ihm viel Geschick und Gelingen für seine wirklich goldenen Hände und noch viele kluge Ideen.

Im nächsten Bericht lernen wir den Wankel-Spezialist Klaus Sauer aus Bergisch-Gladbach und seine fahrbaren Raritäten kennen.

BUCH-BESTELLUNG
unter
www.top-speed.info



EUR 28,-