

Früher, so Ende der achtziger Jahre, musste es eine Yamaha SR500 sein. Fanden wir damals jedenfalls. Wir hatten gerade unseren Lappen gemacht, zu jener Zeit den sogenannten 1a in babyrosa, der uns befähigte, geballte 27PS unter dem Hintern zu haben. Für damalige Verhältnisse enorm, jedenfalls gegenüber allen Mofa-rockern, die wir vor kurzem selbst noch waren, und der verhassten Achtzigkubikfraktion.

Endlich Karre fahren und zwar richtig – eben so wie die „Großen“.

Kawasaki W650

Oder: Long live
Rock 'n Roll

Wer was auf sich hielt, für den war klar, entweder der coole Ur-Crosser (der eigentlich gar keiner war) XT500 oder das Straßenmädchen mit nahezu gleichem Motor, die SR. 500 Kubik in Form eines Einzylinders, das war's damals: Drehmoment satt, gutes Handling und überschaubare Technik, die als nahezu unverwundlich galt. Die gab's damals an jeder Straßenecke, teilweise zwar völlig zerschossen und vergammelt, aber wer mit dem Kickstarter klar kam und eine einigermaßen ausgeprägte Wadenmuskulatur besaß, hatte ein Fahrzeug, das einen selten im Stich ließ und an dem man fast alles selbst machen konnte oder man kannte eben

jemanden, der's konnte oder seinerseits wen kannte, der... Mit so einem Teil konnte man sich überall blicken lassen, ohne ausgelacht zu werden. Es war eben eine Ideologie für sich, man fuhr so etwas aus Überzeugung oder ließ es bleiben. Viele von uns träumten, wenn überhaupt, in Bezug auf Seitensprünge lediglich von der großen japanischen Schwester, der XS 650, sozusagen die Vollweibversion der SR mit noch mehr dran und drin - aber aus finanzieller und PS-technischer Sicht so unerreichbar wie die umschwärmten Freundinnen des älteren Bruders. Legenden und Träume, die sich um dieses „Boliden-Geschoss“ rankten, ver-

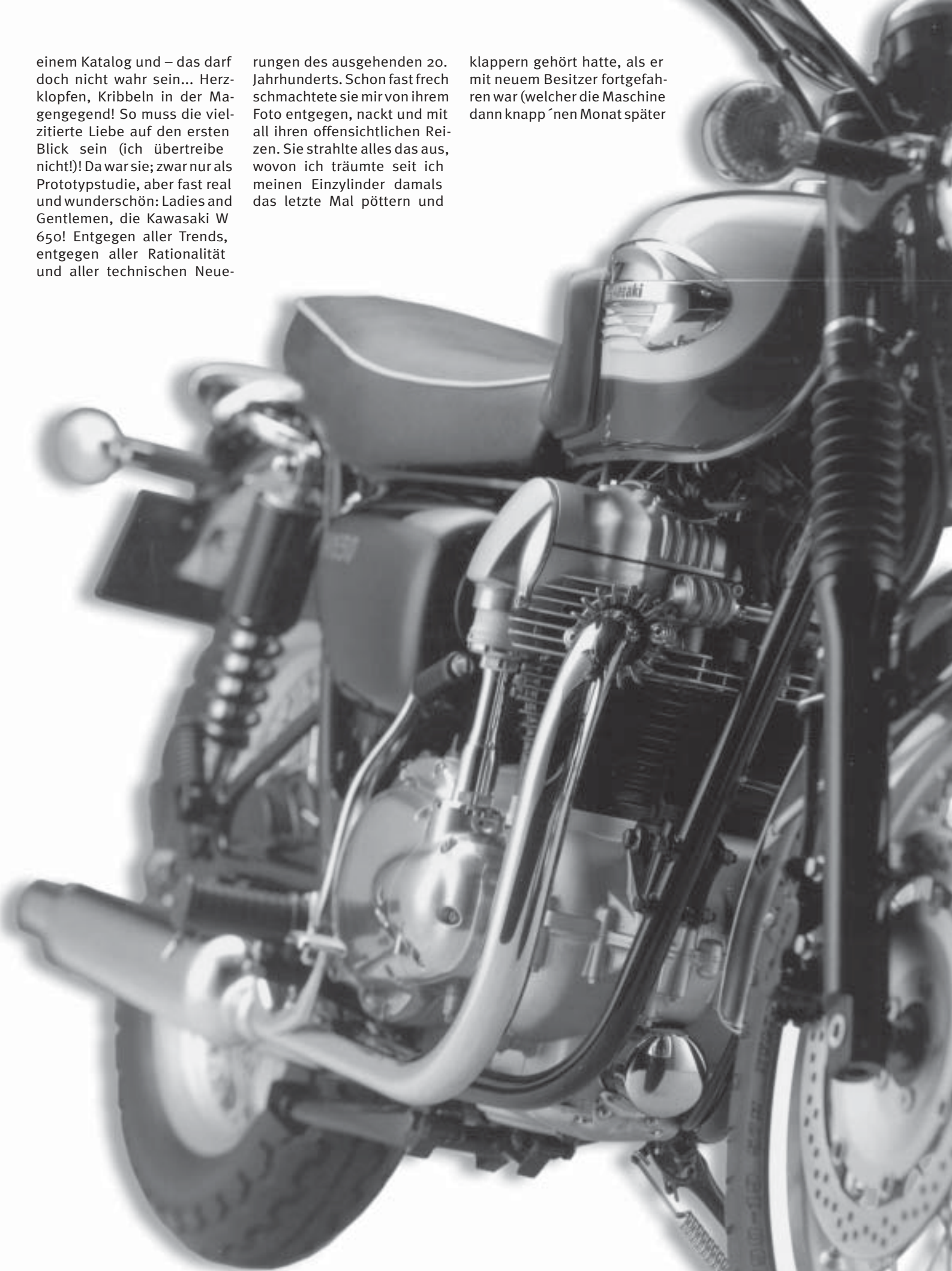
schmolzen zum absoluten Traumbike. Gerüchte von „zahnfüllungssprengenden“ Vibrationen und technischer Anfälligkeit hielten uns nicht von unseren „wenn ich mal groß bin“-Träumen ab. Für viele blieb's ein Traum. Zum einen, da viele irgendwann sowieso auf's bequemere Auto umstiegen, zum anderen, da man sich im Laufe der Zeit mehr und mehr für das sportlichere Fahren begeisterte und sich in Anbetracht der aus heutiger Sicht niedlichen 50 PS, verschraubt an ein Fahrwerk, das eher der technischen Steinzeit entnommen schien, eher amüsierte. Nicht so meine Wenigkeit: Immer noch träumte ich, über fünfzehn

Jahre älter geworden, von Maschinen, die aussahen wie britische Klassiker, eben wie „echte“ Motorräder, auf denen man auf und nicht in der Maschine sitzt, den gnadenlosen Fahrtwind todesmutig in Kauf nehmend. Es ist nicht die absolute Geschwindigkeit, sondern deren Illusion, wenn man derart den Elementen ausgesetzt eher „reitet“ als fährt. Schrauben konnte ich immer noch nicht; eine Grundvoraussetzung für alle, die sich leichtsinnigerweise für einen Dinosaurier vom Schlage eine Triumph T 120 Bonneville, Norton Commander oder BSA Rocket interessierten. Das eine wollte ich, das andere konnte ich nicht, hatte aber auch keine Lust dazu. Ich wollte fahren und nicht basteln, so schön ich es immer fand, wenn mal irgendwo diese „Alte-Herren-Klasse“ auftauchte. Aber nicht für mich, bitteschön...also aus der Traum und wider 'ne SR kaufen? Nee, so schön die Zeit auch war; auch, wenn man wie ich damit sogar bis nach Spanien gekommen war – immerhin hatte ich sie ja damals aus nachlassender Begeisterung verkauft. XS 650? Heute weiß ich, dass die bepflanzt im Garten besser funktionieren als auf der Straße. Irgendwann dann im Jahre '99 ging ich in ein Motorradbekleidungs-geschäft, da ich mir ab und zu den Savage-Chopper meiner Freundin ausleihen durfte (welch Schmach für den alten SR-Rider!) und mir nun 'n Paar neue Handschuhe kaufen wollte. Ich hatte gar keinen Plan, was der Motorradmarkt heutzutage hergab und ging davon aus, dass es wohl nur noch Japantupperware, Nordkaptouristengebrauchsbikes und Poserharleys gab, die sowieso nur von Zahnärzten oder sonstigen Feierabendoutlaws vor das angesagte italienische Eiscafe geschoben wurden – oder von den richtig harten Jungs genutzt wurden, um auf dicke Hose zu machen. Also blätterte ich eher missmutig in

einem Katalog und – das darf doch nicht wahr sein... Herzklopfen, Kribbeln in der Magengegend! So muss die vielzitierte Liebe auf den ersten Blick sein (ich übertreibe nicht!)! Da war sie; zwar nur als Prototypstudie, aber fast real und wunderschön: Ladies and Gentlemen, die Kawasaki W 650! Entgegen aller Trends, entgegen aller Rationalität und aller technischen Neue-

rungen des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Schon fast frech schmachtete sie mir von ihrem Foto entgegen, nackt und mit all ihren offensichtlichen Reizen. Sie strahlte alles das aus, wovon ich träumte seit ich meinen Einzylinder damals das letzte Mal pötlern und

klappern gehört hatte, als er mit neuem Besitzer fortgefahren war (welcher die Maschine dann knapp 7 Monate später

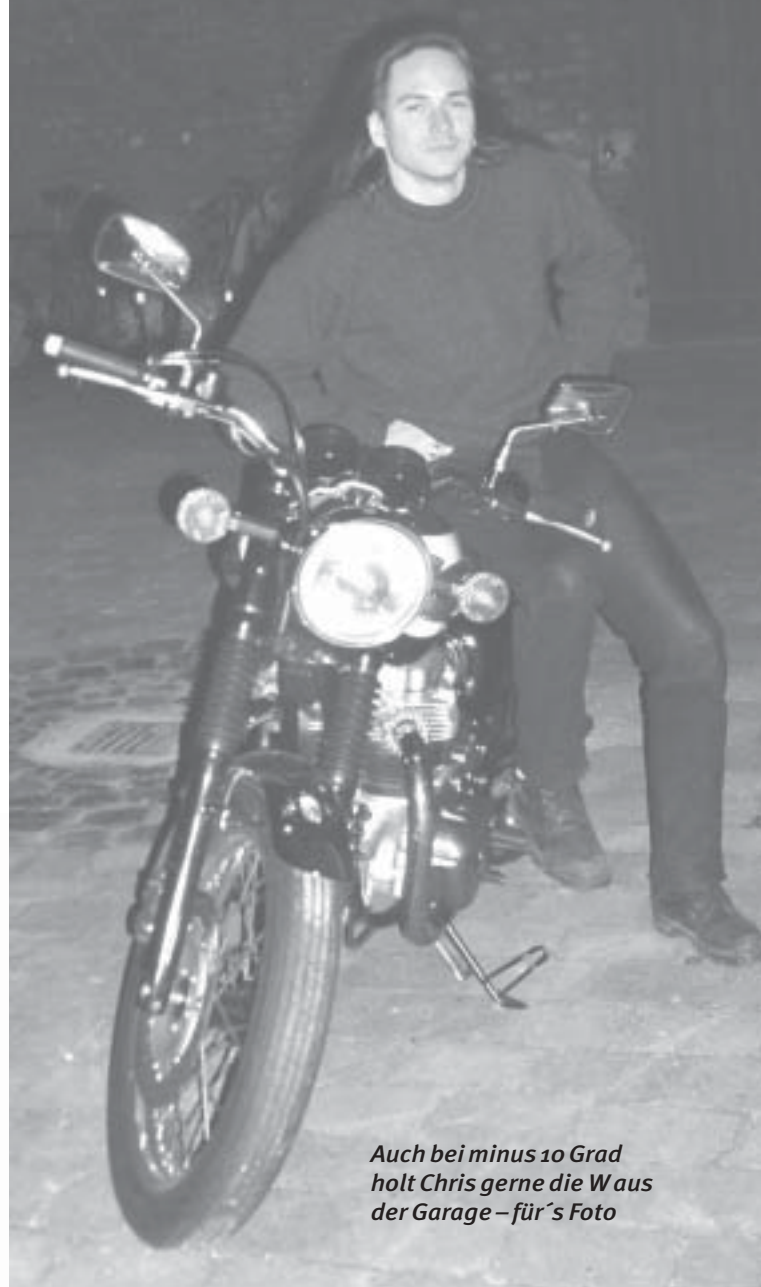


an einem Mercedes zersemelte...). Stil und Schönheit – very british. Ob die wohl ebensolche inneren Werte hat? 650 Kubik, 50 PS, Paralleltwin, Langhuber, sogar Kickstarter und Königswelle hatten Nippons Söhne spendiert – das klang ja erstmal geil. Sollte das alles vielleicht auch noch auf dem heutigen Stand der Technik umgesetzt worden sein? Es sollte, wie sich bei der heiß ersehnten Probefahrt herausstellte. So war das also damals, so wird es zumindest in meinem Fall, wohl auch immer bleiben: Das pure Motorradfahren. Nicht heizen, aber zügig um die Kurven und

auf der Landstraße mit maximal 140, wo's geht und keiner guckt. Okay, der Sound könnte ein bißchen balleriger sein, die SR war ja damals auch kein Leisetreter, wenn man etwas im Endrohr rumfriemelte (*nana! der Tippse*), dafür gab's heute serienmäßig wunderschöne Fehlzündungen im Schiebetrieb, im Dunkeln sogar mit blauem Mündungsfeuer! Das einzig nervige war das Digitaldisplay im Tacho, was mich ständig an die Neuzeit erinnert – sowas gehört einfach in einen Taschenrechner und nicht ans Moped. Na gut, Mädels beeindruckten wie damals mit 18 geht mit der Re-



Klassiker: Prospekte von der Yamaha XS650 von 1977 sowie der SR500 von 1981 (Prospekte: Dirk)



Auch bei minus 10 Grad holt Chris gerne die Waus der Garage – für's Foto

trooma heute auch nicht mehr, aber aus dem Alter ist man ja zum Glück schon länger raus. Stattdessen ältere Männer, die einem entweder verträumt hinterherschauen oder an der Ampel aus dem Opel Vectra zulächeln und sich an ihre eigene Sturm- und Drangzeit (und ihre vollen Haare) erinnern, als sie damals auf NSU oder Horex dem Rest der Welt unmissverständlich klarmachten, wo der Leistungshammer hing. Aber was soll's? Ich hatte die Werbung „Heute ein König!“ und Purples „Highwaystar“ als würdigen Soundtrack im Kopf. Sollten die anderen doch alle ihren bikemäßigen Endzeit-

phantasien hinterherschrotten, ohne mich; ich wollte das sinnliche Erlebnis und mich wie ein Kind über alles, was so am Wegesrand abging, freuen. Seele baumeln lassen! Die Kawaleute hatten mich als Zielgruppe ins Visier genommen und voll getroffen. Das Teil musste so schnell wie möglich her, und wenn's demnächst nur noch Aldifraß geben würde. Jetzt hieß es, einen Marshall-Supper-Plan erstellen, Sparbücher ausbluten lassen und kürzer treten. Urlaube wurden als Investitionen dritter Klasse deklariert und so weiter, denn finanzieren war nicht mein Ding. Sie sollte mei-

ne sein und nicht an der finanziellen Nabelschnur des Händlers hängen. Ein knappes Jahr später war's dann auch schon soweit: Konto geplündert und ab zum Händler. Abends erappte ich mich dann dabei, wie ich vor'm Fernseher immer wieder in Gedanken abschweifte, also setzte ich mich mit ner Flasche Bier nochmal

nen sind Schweineteuer aber eben notwendig für den Fall der Fälle, naja, sei's drum. Aber sie lief und lief, im ganzen schon 21000 Kilometer und das Ganze ohne Probleme, wenn man entsprechend warm fährt, denn die über drei Liter Öl wollen erstmal auf Betriebstemperatur gebracht werden. Vielleicht stelle ich mich dabei

samt Umabaustudien eher als Rumgemurkse am ehemaligen schönen Original-Krad. Das einzige, zu dem ich mich entschloss, war ein flacherer Lenker, der sich positiv auf das Handling auswirkte und mich ein bisschen aus dem Windkanal nahm und der Wein, naja, sagen wir mal temperamentvolleres Auftreten spendierte.

tertourigen Bereich werden. Das war auch möglich, ohne die Kette zu kürzen: Vorne einen Zahn weniger, hinten zwei mehr, das reichte. Allerdings geht der Tacho, da er einen elektronischen Fühler am Ritzel hat, nun vollends nach dem Mond als sei er von Guzzi (wer nun trotzdem die nackte Wahrheit wissen will, kann sich ja



in die Garage, einfach anschauen. Wie damals, als man am ersten Weihnachtstag morgens ins Wohnzimmer kam, nur eben, dass es nicht nach Tannenbaum sondern nach Motor und Sprit roch. Die nächsten zwei Jahre stellten sich als absolut erquickliche und stressfreie Zeit hinsichtlich japanischer Standardqualität heraus. Sicher, Inspektio-

auch nur ein bisschen an, aber Schaden kann's ja nix. Viele W-Fahrer fingen dann laut Fachliteratur an, ihre Maschinen umzubauen. Ich wusste bis dato nicht, was ein „Caferacer“ oder eine „Scrambler“ sein sollte, der gesamte Sechzigerjahre-Kult um das berühmte „Ace Cafe“ in England erschloss sich mir erst nach und nach und ich empfand die ge-

Das Fahrwerk wurde durch Wirth-Gabelfedern deutlich verbessert. Außerdem fand ich die Sekundärübersetzung zu lang. Wenn man wie ich kein Interesse an Endgeschwindigkeit hat, dann sollte sie wenigstens „untenrum“ mehr haben und elastischer im un-

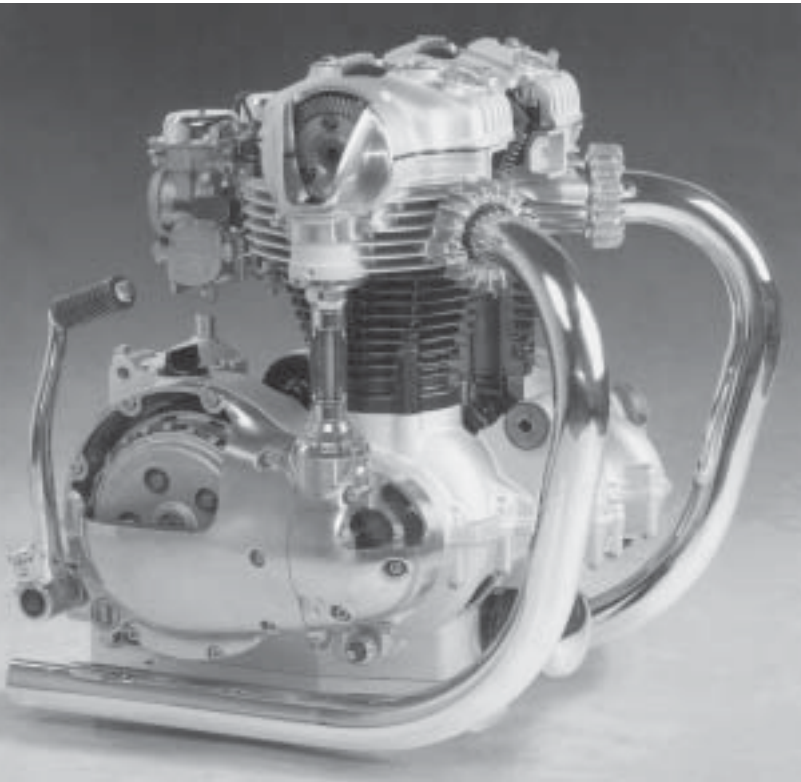
einen Fahrradtacho dranbauen, die gehen bis 300 Km/h, sind also durchaus ausreichend). Jetzt macht die Kawa einfach noch mehr Spaß und darum geht's ja letztendlich. Alles in allem kann ich dieses Moped allen wärmstens ans Herz legen, die Motorradfah-

ren als sinnliches Erlebnis sehen und für die Stil mehr bedeutet als Geschwindigkeit. Und allen England-Original-Fetischisten sei's gesagt: Meine W pisst nicht jeden Parkplatz mit Öl voll und läuft, ohne dass ich sie gleich an jeder Ampel komplett zerlegen muss. Aber wer's unbedingt wissen will, kann sich ja für mehr Geld 'nen echten Oldie ziehen ... und immer dran denken: Zollge-

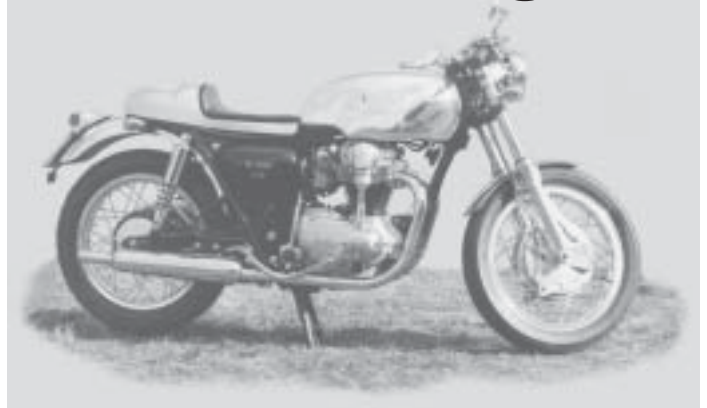
winde sind linksdrehend, und nach fest kommt ab.

Trotzdem viel Spaß!
Chris

(Anmerkung der Red.: Ironischerweise hat sich Chris kürzlich in eine junge, dreizylindrige Engländerin verliebt, daher siehe zur W 650 auch den Megamarkt)



Auch das ist möglich!



Oben:

Die Kawasaki W650 als »Caferacer«. Typisch sind der Alu-Tank im BSA-Spitfire-Stil, Stummellenker sowie auch die Höcker-Sitzbank.

Unten: Die W650 als »Scrambler« mit typisch links angebrachten Auspuff sowie entsprechend breitem Lenker.



Fotos: Dirk

Motor:

2-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor, 8 Ventile, SOHC.

Bohrung x Hub:

72 x 83 mm

Hubraum:

676 cm³

Leistung:

37 kW (50 PS) bei 7.000 1/min

Leistungsumrüstkit:

25 kW (34 PS)

Max. Drehmoment:

56 Nm (5,71 kpm) bei 5.500 1/min

Leistungsumrüstkit:

52 Nm (5,3 kpm)

bei 2.500 1/min



Gemischaufbereitung:

Zwei 34 mm CVK-Gleichdruckvergaser

Kraftstoff:

Bleifrei, mind. Oktanzahl ROZ91

Starter/Zündung:

Elektrostarter/Kickstarter

Getriebe:

5-Gang-Getriebe mit automatischer Leerlauffindung

Fahrgestell:

Doppelschleifen-Stahlrohr-Rahmen, Teleskopgabel mit 39 mm Standrohren, Schwinge mit zwei in der Vorspannung verstellbaren Federbeinen

Federweg:

vorn 130 mm, hinten 85 mm

Räder:

Drahtspeichenräder

Reifen vorn:

100/90-19 57H TT

Reifen hinten:

130/80-18 66H TT

Bremsen:

vorn: Scheibenbremse 300 mm,

hinten: Trommelbremse

160 x 30

Kraftübertragung:

O-Ring-Kette

Maße:

Gesamt: 2185 mm

Sitzhöhe: 800 mm

Gewichtsangaben:

Trockengewicht: 196 kg

Zul. Gesamtgewicht: 395 kg

Tankinhalt:

15 Liter

Geschwindigkeit:

180 km/h