

PIERCING BULL

Motorräder können so was Menschliches haben. Charme, Muskeln und sogar Nasenschmuck. Dennoch sollte man achtsam mit dieser Kawa ZX-9R spielen



In den 1990er Jahren war die Kawasaki ZX-9R der Topseller der hubraumstarken Supersportler. Zu Recht. Denn die 900er bot alles, was der Sportpilot auf der Rennstrecke braucht und hatte doch einen kleinen Fetzen Alltagstauglichkeit um die Hüften gebunden. Das brachiale Potential seines Flaggschiffs bewarb Kawasaki trocken

mit dem Zitat der Straßenverkehrsordnung, § 3.1: „Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, daß er sein Fahrzeug jederzeit beherrscht.“ Darunter ein Standbild der Grünen. Keine technischen Daten, keine marktschreierischen Superlative – unnötig. Extrem cool. Denn in dieser Anzeigen-Askesse kam alles zum Ausdruck, was die Fans erwarten. Auf einer Kawa muß dich die Angst anspringen wie ein Puma.

Das ist seit der 500 Mach 3 ganz normales Familienprogramm, dem der erste Vollgasviertakter des Hauses brav folgte. Der unruhige Geist der legendären Z 900 erzeugt noch im dritten Jahrtausend eine

arge Gänsehaut bei jedem Angefressenen. „Was für ein Vieh. Frankensteins Tochter!“ Während Suzi Hayabusa und Co mit ihrem Durchbruch der 300er Schallmauer schon nach wenigen Jahren bloß noch das Image des starken Tourers spazieren tragen und ein müdes Gähnen in der Stammtischrunde auslösen: „Ach weißt, interessiert mich nicht wirklich. Höchstens ob sie das Tempo auch auf'm Grünstreifen hält.“ Schon die Kawa ZZ-R 1100, obwohl jahrelang das schnellste Serienmotorrad, war so aufregend wie ein Ford Mondeo und zeigte: Vierstelliger Hubraum ist was für Familienkutschen und hat in einem Motorrad nix zu suchen. →



Charaktertraining: mit geschwärztem Rahmen und mattem Lackdress die unaufdringliche Präsenz eines Bodyguards



Wie ein wilder Stier: Vor einer Kawasaki mußt du Angst haben, als wäre sie ein jähzorniger Schläger. Flügel am Tank ist was für Barockengel

Von verkleideten Papageien laß
ich mich nicht am Nasenring
rumführen



Breitschultrig, aber reduziert aufs
Wesentliche. Akrapovic-Krümmer mit
Bos-Schalldämpfer haben stärkende
Wirkung, mit RRT-Rasten und Tokico-
Bremsen ist alles unter Kontrolle

Das Gefühl vom überlegenen Kraftrad, mit dem ewige Halbstarke am Rand des Wahnsinns leben dürfen und Autokolonnen teilen wie Moses das Rote Meer, läuft dann in den mentalen Begrenzer. Eine Tausender oder gar noch mehr ist einfach ein grober Klotz, egal ob's de facto so ist. Ist 'ne Kopfsache, da reißen dann irgendwelche Lymphknoten im Nervenetz, und der ängstliche Wabbelfisch schlüpft durch, wenn sich im Rückspiegel plötzlich eine schlanke Nackte räkelt: „Scheiße, warum kommt nicht endlich 'ne lange Gerade, dann häng ich das aufdringliche Biest ab.“ Wer's nicht glaubt, kann ja mal versuchen, außerhalb der Autobahnüberholspur die 950er Supermoto von KTM zu biegen. Und die hat nur die Kraft der zwei Zylinder.

Kluge Wahl also von Markus Stihl, statt einem dicken Übertopf die Neuner zu modellieren, der auch auf einer Geraden bis zum Horizont niemand so schnell davon rennt. Damit das Aggregat nach knapp zehn Jahren besser atmen kann, wird die Luft in der modifizierten Airbox durch K&N gefiltert, um nahezu ungehindert durch optimierte Vergaser zu strömen und nach Vernichtung des hochoktanigen Cocktails in der Brennbar durch's Akrapovic-Rohr wieder ins Freie zu treten. Ansonsten ist



Weglassen ja immer das beste Tuning: weg mit den Klamotten, Bugspoiler reicht. Ein schicker Einzelsitz erspart lästiges Zeug wie Soziusrasten, und wenn schon Blinker sein müssen, dann doch keine Fliegenklatschen. So läßt sich's befreit ums Eck wedeln. Damit im vollen Rodeo-Modus Achselnässe nicht allzu große Flecken macht, sorgt die modernere Upside down-Gabel der ZX-7R für Beruhigung, und Sechskolbenzangen beißen zu, bis die Augäpfel an die getönte Scheibe des Simpson klopfen. Schließlich erschrickt keine grelle Kriegsbemalung klei-

ne Kinder, sondern seidenmattes Silbergrau demonstriert die unaufdringliche Macht eines Türstehers. Gezupfte Augenbrauen und glänzendes Piercing sind ausreichender Schick. Du willst wirklich hier vorbei?

FAZIT

Von Gebückten, die bloß Geschichten von Rennstreckentrainings kennen, wird sich die Neuner nicht am Nasenring rumführen lassen. Nur Aufrechte, die den Nahkampf der Landstraße erlebt haben, können artgerecht mit ihr spielen

TECHNO

KAWASAKI ZX-9R „BULL“ / BJ. 1996

MOTOR Vierzylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler, 899 ccm (Bohrung/ Hub 73 x 53,7 mm), 4 modif. Keihin-Vergaser (Ø 40 mm), modif. Airbox m. K&N-Luftfilter, Dyna-Zündung, Akrapovic Racing-Krümmern m. Bos-Schalldämpfer, Sechsgang-Getriebe, Kettenantrieb. 140 PS (103 kW) bei 11.000 /min, 100 Nm bei 9200 /min, 260 Km/h

FAHRWERK Aluminium-Brückenrahmen (mattschwarz), Upside down-Gabel ZX-7R ('99) m. RRT-Brücken, orig. Schwinge (mattschwarz). Alugußräder, vorne m. 120/70-17, hinten m. 190/50-17. Tokico-Doppelscheibenbremse m. 6-Kolbenzange vorn, Einscheibenbremse hinten

ZUBEHÖR Phantom-Lampenmaske, modif. Big Bike-Bugspoiler, Emperor-Höckersitz, RRT-Fußrasten, Superbike-Lenker m. Alugriffen, Kellermann-Blinker, Diablo-/WMD-Instrumente

METRIE Leergewicht 210 kg, Radstand 1440 mm, Sitzhöhe 800 mm

INFO Markus Stihl
Wannestr. 80, 78250 Watterdingen
© (07736) 922725, Fax 921648
www.diablo-fighter.de

»»» AM GASGRIFF

Der graue Bulle mit dem kräftigen Vierzylinder hat den derben Charme eines Schiffschaukelbremsers: Hände wie Schraubzwingen und ein lächelndes Gesicht, aber trotzdem lieb zu Kindern. Und dabei mit kommoder Sitzposition

KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag	Wert
★★★★☆	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆

„Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, daß er sein Fahrzeug jederzeit beherrscht“

