

# RETRO FIGHTER



Fighter? Na logisch, denn das geht auch mit Stil und Matschwarz – da drehen wir doch gerne mal am Hahn einer Kawasaki ZRX 1200

**U**nter „eingeschränkt fahrbar“, kommt es wie aus der Pistole geschossen, wenn man Martin Becker, den Chef von MB Cycles aus Hildesberg fragt, wie sein Custombike sein muss. Und da wir lieber stöhnen als glücken, sind wir sofort dabei, als er uns seinen Retrofighter zum Test anbietet. „Ob Retro und Fighter sich nicht irgendwie ausbilden“, wollen wir wissen, bevor wir Platz nehmen. „Ne“, meint Martin. „Guckt euch doch das Zeug an, was sich heute Fighter nennt, gefühlt anders als Lampenmasten und hohe Hecks. Entwertet mich irgendwie immer am Platzstein. Ich will's kurz, clean und schwarz, Retro eben, aber doch kämpferisch.“

Dafür hat er die ZRX eine verdammt gute Basis. Die drei Ventillenden Lighties ist ein breiter Aluminiumrahmen und kein Highlight von Design und Technik. Die klassische Lenkerführung mit zwei konventionellen Federbrücken am Heck, eine mit Wangen und verschraubten Rundrohrmassen ist kein Sonderbike mit Besonderem. Aber für die Optik gibt's ja den Martin, der die ZRX so durchfragen lassen will. Den Rahmen können die Hebelberger um vier 25 Zentimeter. Das Eigenbau-Hilfsstück von Alex und GJK bildet eine große Linie mit dem kleinen selbstgebastelten Heck, auch weil Martin auf viele Hilfestellungen gerade bei versch. Die nachweisliche Schräge trägt einen 200er Federer. Das passt. ➔

Es muss nicht zwangsläufig laut, bunt und teuer sein – Martin beweist mit seinem Mischchen Umbau das Gegenteil





Der Antriebsstrang glänzt seriennüßig, während beim Rest weggesäbt wurde, was ging. Spiegel, Blinker, Hebelchen und Anzeigen – alles muss man mit der Lupe sehen. Und würden die Micro-Instrumente nicht so fröhlich blinken, hätten wir die sicher auch noch übersehen.



Blau leuchtet der Weg zum Fahrerglück, der Startknopf findet sich unten im Tank. Die Bremsleitungen wurden sauber durchs Rohrwerk verlegt.



nach, um ohne Einschränkungen zu fahren, brechen hätte ich das Heck der Fahrbarkeit wegen nicht gewollt“, erklärt Martin. Auch im Frontend geht's drunter zu. Der kurze Boom-Lenkler kommt einer sportlichen Fahrweise entgegen, die Micro-Instrumente sitzen Martin damit in den Tank ein. Das Zündschloß verlegte er auf die Seite, den beleuchteten Marktkopf unter den Tank, daneben gibt es Minusanschlüsse, Kofferräumer unterm Kühler und grüne Hebelchen – alles ist spartanisch gehalten. Auch den Auspuff übersteuerte Martin, zog ihn dafür aber leicht nach oben. Zum schlüssigen Gesamtkonzept gehört zudem das Verstecken sämtlicher Kabel.

Die direkte Farbgebung besingt schließlich den Rest. Neben alle Teile wurden mit schwarzem Mattlack überzogen, inklusive dem Motorgehäuse und den Felgen.

#### Fährt wie es aussieht – sauber

So, jetzt aber genug gepuselt und drauf auf die Kawa. Ein kleiner Druck auf diese Knöpfe und wie spüren, hier geht was. Mit kniffligen 123 PS lässt sich problemlos eine Tankfüllung nach der anderen durchjagen. Die Knäuelerfahrung kommt ab 4.000 Umdrehungen blö, der etwas rauhe Motorlauf gehört dabei zum

„Bleibt mir weg mit den Playmobil-Fightern. Das sollen andere machen“





Die knackige Optik wird vom kurzen Heck bestimmt. Der Tank kann mit wenigem Handgerüst gewuchtet werden. Martin hat noch eine Streichlein-Lösung desselben in der Werkstatt.



## ZWEITE MEINUNG

**VOLKER ROSE**

Lehrer von Metzbrötchen, Alter Fahrer und douan Djockey. Obwohl unser Krieger frisch verheiratet ist, hat er als von seinen leicht profanen Rufnamen verlor – gut so!

Jaaaaaah! Hahn an den Anschlag und losrumpel! Wie früher, als meine selbige Z 650 als das Moped für die Heizer galt. Mit doppelt soviel Hubraum reißt der bewährte ZX6 Motor den Retrofighter ordentlich nach vorne und das Vorderrad auch mal gerne in den Himmel. Wie geschaffen zum rechts Überholen. Mit dem Ding unter dem Anschlag muss man Links-Spur-Blockieren gar keinen Stinkefinger mehr zeigen. Der ist im Design schon mit eingebaut. Ein ehrliches Bike für gerade junge, die gerne mal 'ne kurze vernaschen. Showposer nicht nötig haben und sowieso die einzig wahren Models abgreifen. Die, die den zarten Duft von 15 W 40 zu schätzen wissen.



Es rauchte und ward gut – Martin stellt die Fighterqualität der Kawa gern unter Beweis. Das Licht funkt hinter Gittern, das Motorkreuz findet sich mehrfach am Bike wieder



Kawa-typisches Box, faktisch kein Rahmen im Getriebe ist nicht nötig. Nur, wer die Gänge geschmeidig durchblenden will, braucht eine Portion Gefühl. Dieses Moment will so geföhrt werden, wie es schon bei den Sportbikes der späten 80er Jahre nötig war, eben mit ein bisschen Emotionen. Der reponen wir auch einiger Zeit vor allem ein Hinterrad. „Die Sitzbank ist nichts für ganz tiefe Frauen“, spricht auch Martin. Dafür haben wir ihm zugute, dass er es mit seinen Blättern wirklich nicht übertrieben hat. Mit dem moderaten Schrägen führt die unangenehme Handlung der Kawa einhalten und ein beherrschtes Fahren um jede Ecke wird nicht zum Problem. Die Bremsen, wenn von einer ZX 6, können schwingeln, spielen der Straßenlage ebenfalls ohne Klagen mit. Nur der Bereich der Fighterqualität steht nach dem Ritt noch aus. Martin macht letzten Prozess und rückt am zum Abschluss unseres Treffens ordentlich die Linie an. Text beenden.

## FAZIT

Schönknechteln Fahren und eine ganz saubere Linie – gut, wenn sich Design und Technik so fruchtbar über die Kund treffen

„Fahrbar müssen sie sein, diese Custombikes – und nicht so teuer kommt auch gut“



## TECHNO

KAWASAKI ZX6R 2017

### MOOTOR

Reihenverspannter Vierzylinder,  
2001 cm³, 170 kW (234 PS)  
Schwinge: 100, 75 x 10, 5 mm

### LEISTUNG

Leistung: 170 kW (234 PS)  
Drehmoment: 12,5 Nm (168 Nm) bei 8.500 U/min  
Beschleunigung: 0-100 km/h in 3,2 s  
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h

### FAHRWERK

Gabel: 41 mm, 120/10-17  
Hinterrad: 140/60-17  
Cabel: 25 8-Ringel  
Gabelstutzen: 40 mm

Räder: vorne 24 60 mm, 120/10-17  
hinten 24 60 mm, 140/60-17  
Bremsen: vorne 298 mm Scheibe  
hinten 220 mm Scheibe

### ZUSÜBHOH

Leiter: 400 mm  
Leuchte: 12 V, 35 W  
Fuhrwerk: 170 mm  
Räder: 170 mm  
Motorkette: 142 mm  
Zylinderkopf: 100 mm  
Zylinderkopf: 100 mm  
Zylinderkopf: 100 mm

### MAßE

Länge: 2060 mm  
Höhe: 1100 mm

### INFO

1800 Euro  
Gabelstutzen: 2  
Gabelstutzen: 2  
Gabelstutzen: 2  
Gabelstutzen: 2  
Gabelstutzen: 2  
Gabelstutzen: 2

### Preisvergleich mit dem Programm

1800 Euro  
1800 Euro  
1800 Euro  
1800 Euro

## CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- Originaler der Seiten-Kawa (Kawa) verarbeitete Fahrerbrille
- Einziges Custombike mit durchgehender Vorder-Verkleidung
- Leichte Optik, dennoch abtauglich wie ein Bike von der Straße
- Effiziente und standardisierte Schweißarbeiten, dass vorwiegend Finger gezogen
- Auf langen Strecken – und dazu mit die kräftige 1700er geradete mit – wird der Sitzplatz schnell zum Problem
- Nicht für Customlover und Freunde geeignet  
Puls-Sensoren/Leistungs