

Back To The Future

von Ralf Krämer

Als diese H2 fotografiert wurde, war Sie gerade erst ein paar Stunden alt. Sie stand auf dem jährlichen Kawasaki Clubtreffen. Dave Edmondson hatte Sie gerade noch rechtzeitig vor dem Treffen fertig bekommen und mit seinem Ford Transit von Lancashire nach Derbyshire transportiert.



Jedoch bevor das Motorrad fertig wurde, dachte Dave er wird zu einem Zombie. 3 Tage vor der Fertigstellung war das Motorrad noch ein Puzzlespiel.

Der grosse Tag sollte Samstag der 16 Juli sein. Am Mittwoch und Donnerstag wurde bis 3.00 Uhr morgens geschraubt. Ganz ohne Schlaf ging es dann von Freitag auf Samstag bis zur totalen Erschöpfung. Die Einweihung wurde dann gleichzeitig mit einer Auszeichnung gekrönt. Nein, zwei waren es direkt: „Best Special“ und „Best in Show“.

„Das war sehr befriedigend, aber richtig bewusst ist es mir erst ein paar Tage später geworden“ sagte Dave beim Interview im August. Zwischenzeitlich wurde die H2 besteuert und versichert. Die ersten 300 Meilen Tour zeigte, dass es sich nicht nur um eine schöne Garagen Skulptur handelt. Dave hat keinen Moment daran gezweifelt, dass es nur eine verrückte Idee sei. „Das Motorrad ist wesentlich leichter als vorher. Sie können den Unterschied sofort fühlen und Sie ist viel leichter zu Handhaben“. Daves Ziel war es, eine Maschine zu bauen, die leichter, kompakter und stabiler ist als es die Serien H2 war. Er meinte, dass er für den Rest seines Lebens sehr viele Krankenschwestern kennenlernen und immer ein Körperteil verbunden sein wird. Englischer Humor! Trotz der 101 Modifikationen sieht Sie immer noch wie eine H2 aus. Dave ist ein grosser Fan der Dreizylinder Kawasakis und darum wurden bestimmte Merkmale beibehalten. Man sollte eben doch noch die Abstammung erkennen.



Der Tank, die Seitendeckel (Ducati) und das Heckbürzel bekamen eine lila Lackierung verpasst. Ein runder grosser Scheinwerfer und eine Auspuffanlage mit zwei Rohren auf der rechten und einem Rohr auf der linken Seite sollte Sie bekommen. „Ich wollte dass die Anlage auffällig raschelte“ sagte Dave und bestätigte: „Es ist ein Geräusch, dass den Zuhörern ein lächeln entlockt. Ich würde es beschreiben, als wenn drei Katzen in einem Oelfass kämpfen“.

Der Motor ist aus einer 73'er H2A die er vor 20 Jahren mit einem Kilometerstand von 15.000 Meilen gekauft hatte. Mittlerweile hatte er über 100.000 Meilen runter und wurde zwischenzeitlich viermal überholt. Daves Leidenschaft für die Kawasaki Dreizylindermaschinen begann als er 18 Jahre alt wurde und sich eine KH 250 zulegte. „Die KH 250 war mein erstes japanisches Motorrad“ sagte er. Erst später, nachdem er eine 175cc D7

Bantam und eine BSA A65 hatte, holte er sich eine 750er H2. Die KH250 und 600 Pfund wurden gegen die H2 eingetauscht. Irgend wie hat Dave aber auch eine Vorliebe für die neueren Bikes. Er wollte eine Lücke zwischen den Klassikern aus den 70'ern und den heutigen plastischen Raketen füllen.



Die Arbeit begann im März 1999. Die H2 hat von Haus aus ein Trockengewicht von 425lbs. Dave hat seine Maschine auf eine Personenwaage gestellt. Noch bevor diese den Geist aufgab, konnte er 339lbs lesen. Das Motorrad wirkt kürzer und kompakter. Dabei ist der Radstand lediglich um 1/3 Zoll kürzer als vor dem Umbau. Die Veränderung anderer Komponenten lässt Sie kürzer erscheinen. Das Rahmenheck wurde gekürzt und die KH250 Sitzbank wurde im vorderen Teil um 4 Zoll gekürzt. Die Up-Side-Down Gabel sitzt 1 Zoll näher zum Rahmen als die Seriengabel.

Bevor Dave mit der Arbeit begann, hat er sich hingesetzt und Pläne entworfen. Er wollte Teile von modernen Kawasaki Maschinen benutzen. Doch nachdem er einige Teile beim hiesigen Schrotthändler ausgemessen hatte, fuhr er ziemlich deprimiert nach Hause. Nichts passte. Das grösste Problem war eine Mono-Schwinge zu finden, die in den H2 Rahmen passt. Die Antwort hatte Geoff, der Norton Spezialist. Geoff und Dave sind Arbeitskollegen und jeder hat dem anderen bei den Projekten geholfen. Geoff hatte eine Honda Einarmschwinge vorgeschlagen. BINGO! Die VFR750 Schwinge war am hinteren Ende zu gross. Aber eine 400er NC30 Schwinge mit einem Stoßdämpfer, 18-inch Hinterrad und Scheibenbremse wurde eingepasst. Der komplette Vorderbau stammt von einer Ducati M900 Monster inklusive 17-inch Vorderrad und Bremsanlage. Der hintere Hauptbremszylinder und die Seitendeckel sind ebenfalls von der Ducati. Auch der Scheinwerfer ist, obwohl er wie das Original der H2 aussieht, von der Ducati. Er ist wesentlich heller. Der Rahmen wurde an bestimmten Stellen verstärkt und mit zusätzlichen Streben versehen. Alle unnötigen Befestigungen (auch die Fussrastenhalterungen am Rahmen für den Sozius) wurden entfernt. Der Oeltank wanderte ins Heckbürzel. Für Batterie und Zündung mussten neue Halterungen gefertigt werden. Als Geschwindigkeitsanzeige dient ein Fahrradtacho bis 160 mph.



Dave ist einer der Mitglieder des Classic Kawasaki Club der ersten Stunde. Viele Mitglieder des Clubs, unter anderem Rick Brett, Ian Richards, George Benson und John Edge haben zu dem Projekt beigetragen. Dave hat uns aber auch gebeten, seiner Frau Michelle für den vielen Tee in den schweren Stunden und Geoff für seine Hilfe einen besonderen Dank auszusprechen.

Dave hat für sein Projekt 2500 Pfund ausgegeben. Trotzdem sagt er: "Mein Kopf ist noch immer voller neuer Ideen, die ich gerne in die Tat umsetzen möchte". Der Motor hat noch die übliche Serienleistung von 71bhp. Er würde gerne diesen auf Membransteuerung eines amerikanischen Herstellers umbauen. Desweiteren möchte er die Maschine leichter machen. Statt der Doppelscheibenbremse vorne möchte er auf eine Scheibe und einen Achtkolbenbremsattel Marke Eigenbau umrüsten (verrückt die Engländer).

Auf dem Nummernschild ist folgender Spruch: „Für die Ewigkeit und darüber hinaus“