

116.874 kilometer gereden, één keer gepoetst



"Ik heb een motor om mee te rijden, niet om te poetsen", maakt Edwin Langeveld direct duidelijk. De kilometerteller van zijn beresterke Kawasaki ZZR1200 uit 2003 is alweer bij 'nul' begonnen te tellen, maar tot grote technische problemen hebben alle kilometers nog niet geleid.

De 38-jarige restauratietimmerman Edwin Langeveld vindt alles wat broemt en wielen heeft interessant. Zo verschepte de Haarlemmer een 4x4-auto naar IJsland om daar met eigen voer dit ruige land te verkennen. Meer nog dan naar vier wielen gaat zijn belangstelling uit naar tweewielers. Vanaf zijn 21e is hij behept met het motorvirus. Edwin: "Mijn eerste motor was een anderhalf jaar oude Kawasaki GPZ500. Alle motoren die ik daarna kocht, waren nieuw. Een Kawasaki GPX600 werd de opvolger van de GPZ500. Kawasaki beviel me zo goed dat mijn derde aankoop een Kawasaki ZZR600 werd, gevolgd door een ZZR1100." Een ZZR1200 was de logische opvolger van de 1100, maar deze raakte bij een aanrijding total loss. "Ik wachtte voor een rotonde toen een zware trekker me van achter aanreed. Mijn vrouw stond naast me en ze belandde met haar motor precies tussen de wielen van de trekker. Een wonder dat we het er toen zonder noemenswaardige kleerscheuren vanaf brachten. De beschadigde ZZR1200, waarmee ik zo'n 25.000 kilometer had gereden, werd ingeruild op een nieuwe en daarmee rij ik nog steeds."

Poetsen

"Alles bij elkaar opgeteld heb ik al bijna 250.000 kilometer met Kawasaki gereden", concludeert Edwin Langeveld als

Lichte vibratie tijdens het aanremmen blijft een raadsel.



hij de kilometers van zijn zes motoren bij elkaar optelt. "Ik ben niet merkblind, maar waarom zou ik overstappen naar een ander merk als ik tevreden ben? Ik vind Kawasaki's mooi, ze rijden super en zijn betrouwbaar. Alle voorgaande motoren heb ik vrij snel ingeruild, deze ZZR1200 is een uitzondering. Hiermee heb ik in het begin erg veel gereden. Naast dagelijkse ritten ben ik er ook mee op vakantie geweest naar de Alpenlanden, Slowakije en Slovenië." Omdat Edwin weet dat geen enkele dealer zit te wachten op een twee jaar oude ZZR1200 met veel kilometers en omdat hij de motor nog niet beu is, blijft hij de ZZR1200 trouw. "Een Kawasaki GTR1400 staat op mijn verlanglijstje, maar die is voor mij te breed. Ik kan er niet mee achterom. Met ingeklapte spiegels en zonder koffers is hij net te breed. Met de ZZR1200 lukt dat allemaal net. Ik heb geen garage waarin ik de motor stal. De motor staat altijd buiten, hooguit >

Man en motor

naam	Edwin Langeveld
woonplaats	Haarlem
leeftijd	38
beroep	restauratietimmerman
rijdt sinds	1995
droommotor	Kawasaki GTR1400
motor	Kawasaki
type	ZZR1200
bouwjaar	2003
aangeschaft	2003 (nieuw)
huidige km-stand	116.800 km
nieuw prijs	€ 13.000
dagwaarde	circa € 2500
rijstijl	sportief
gebruik	woon-werk en toer
brandstofverbruik	1 : 15
olieverbruik	nihil
onderhoud	dealer

Edwin Langeveld: "De Kawasaki ZZR1200 heeft voor mij weinig geheimen. Ik kan ermee lezen en schrijven. Maar ik hou van nieuwe uitdagingen, dus ga ik binnenkort voor een ZZR1400."





onder een zeil als hij soms voor langere tijd niet wordt gebruikt. Maar als het enigszins kan, rij ik gewoon door, ook tijdens de wintermaanden. Zolang er geen kans is op sneeuw of ijzel gebruik ik de motor." Het doorrijden is de motor aan te zien. De kleur Pearl Mystic Black (zwart met een paars tintje) is in de regel gewoon grijs. Edwin poetste de motor bij hoge uitzondering voor Marathonmotor.

Goed onderhoud

Langeveld brengt zijn motoren voor onderhoud naar Horeon Motoren in Zwanenburg. "Wat ik zie, kan ik maken, zolang het van hout is. Met metaal en motorfietstechniek heb ik niets. Ik heb er weinig verstand van, weinig interesse in en heb ook geen ruimte om te sleutelen. Het enige onderhoud dat ik doe, is de ketting spannen en de wielen verwijderen om ze naar een bandenboer te brengen. Ik heb twee paddockstands, zodat ik het voor- en achterwiel er gelijktijdig uit kan

halen. Horeon onderhoudt de motor goed. Goedkoop zijn de beurten niet, maar het onderhoud gebeurt goed en grondig. Doet zich tussen twee beurten een kleinigheidje op, dan lossen ze dat gratis op." Volgens het boekje moet de ZZR1200 om de 6000 kilometer voor een beurt naar de dealer. Omdat Langeveld zoveel rijdt, schroefde hij dat op naar 7000 à 8000 kilometer. "Sinds ik de ton gepasseerd ben, krijgt de motor om de 10.000 kilometer pas een beurt. Om de 20.000 kilometer worden de kleppen gesteld. Dat levert altijd een stevige rekening op qua arbeidsloon. Niet qua stelplaatjes, want daarvan hoeven er meestal maar een paar in. Voor grote onkosten buiten het reguliere onderhoud ben ik nooit komen te staan. Pas bij 42.000 kilometer moest er een nieuwe kettingset op. Ik gebruik een Osco-oiler om de ketting te smeren en die bevalt uitstekend." Bij 54.000 kilometer maakten de origi-

Goed om te weten

In 2002 verscheen de ZZR1200 als opvolger van de ZZR1100. Met een iets grotere slag steeg de cilinderinhoud naar 1164 cc. De ZZR1200 is geen opgewaardeerde ZZR1100, maar werd vrijwel geheel nieuw ontwikkeld. De 1100 stond met 148 pk al bekend als een pk-kanon, de 1200 deed daar met 152 pk nog een schepje bovenop. Om de stuureigenschappen te verbeteren, werd het rijwielgedeelte opgefrist. De stroomlijn veranderde totaal ten opzichte van zijn voorganger. De Kawasaki is vooral voor de toerder die ook van sportief rijden houdt. Daarmee hoort hij thuis in het rijtje waarin ook de Yamaha FJR1300 en de Honda Blackbird te vinden zijn. De ZZR1200 was standaard ook leverbaar met een in kleur gespoten Givi-kofferset.

Eerder in MOTO73

7/2002 rijndruk



De koppelvloeistof is als nieuw, wat duidt op goed onderhoud.



Roest op het beschermrekje rond de ventilator.

Het balhoofd voelt als nieuw dankzij twee keer vervangen lagere



Het aluminium bladderde van de duosteps af toen de garantie voorbij was.

nele remleidingen plaats voor staalom-mantelde exemplaren. Niet voor het oog, maar voor een beter gevoel bij het remmen. Bij 56.000 kilometer kreeg de Kawa een nieuw balhoofdlager. "Ik had zelf niet gemerkt dat er iets aan de hand was, maar dat schijnt wel vaker voor te komen als ik de Marathonmotor-verhalen lees. Horeon had het in ieder geval wel in de gaten."

Dempers

Motorrijders die veel woon-werkverkeer-kilometers rijden, laten hun stalen ros in het weekend vaak onberoerd. Dat geldt niet voor Edwin, die er graag met



Een hele verbetering, volgens Edwin: staalom-mantelde remleidingen.

vrienden op uit trek voor snelle ritjes over bochtige Duitse wegen. "Omdat mijn vrouw ook motor rijdt en omdat ik een paar keer per jaar voor een grote groep motorrijders een motorweekend organiseer, heb ik een 27MC-aansluiting op mijn ZZR1200. Om wat spullen mee te nemen, heb ik een Givi 3-kofferset, waarvan het rek inmiddels bijna is doorgeroest. Door de geboorte van ons eerste kind gaan mijn vrouw en ik minder samen op pad. Maar over de verkoop van haar Kawasaki Z750S wordt niet gesproken."

Qua bandenverbruik doet de ZZR1200 het redelijk. Edwin: "Ik houd van stevig doorrijden. Voor een stoplichtsprintje ben ik altijd in. Een achterband heb ik (bijna tot op het canvas) op na ongeveer 12.000 kilometer, de voorband vaak nog wat eerder. Bij die voorband heb ik veel last van schubben. Dat komt het stuurcomfort niet ten goede. Olie verbruiken doet de motor niet. Ik hoef in ieder geval tussen twee beurten in nooit een druppel

Qua bandenverbruik doet de ZZR1200 het redelijk.

bij te voegen. Het brandstofverbruik varieert nogal. Gemiddeld kom ik uit op ongeveer 1 : 15. Bij rustig toeren haal ik 1 : 20, maar als het echt hard gaat, lukt 1 : 11 ook wel eens."

Bij 68.000 kilometer werd de uitlaat gelast vanwege een scheur bij de col-



Ruim 40.000 kilometer met een kettingset dankzij de Osco-oiler.

Reparaties en problemen

56.000 km	balhoofdlager vervangen
68.000 km	uitlaat gelast
80.000 km	kabelboom achterlicht vervangen
85.000 km	km-tellerkabel vervangen
90.000 km	wiellagers voor vervangen
93.000 km	nieuwe accu
107.000 km	koppelingplaten vervangen
	achterwiellagers vervangen
	voorvorkkeerringen vervangen
113.000 km	balhoofdlager vervangen
114.000 km	uitlaatdempers vervangen



De voorvorkpoten verkeren in redelijke staat.

lector. Pas veel later (114.000 km) zijn de dempers vervangen. "Er rammelde al een tijdje iets binnen in de demper en dat werd steeds erger. Eén demper kon ik voor € 40 kopen via de ZZR-club. De andere demper, met lichte beschadigingen, had Horeon nog liggen. Die was zelfs gratis."

Bij 80.000 km ging het achterlicht steeds stuk door kortsluiting. Voor € 25 werd er een nieuwe kabelboom geplaatst, waarmee het probleem uit de wereld was. De kilometertellerkabel gaf rond die tijd ook de geest. Edwin: "Omdat ik niet direct tijd had om een nieuwe kabel te monteren, reed ik ongeveer 500 kilometer zonder teller." Voorwiellagers werden bij 85.000 en achterwiellagers bij 107.000 kilometer vervangen. Deze ZZR onderstreept dat een veel gebruikte motor weinig accu's gebruikt. "Pas bij 90.000 kilometer was de accu op. Dat was na een winterpe- >



(advertentie)

MOTORKLEDINGOUTLET
www.motorkledingoutletyerseke.nl
DÉ VOORDELIGSTE WEBSHOP IN NL!

**MAGAZIJN-
LEEGVERKOOP**

**HONDERDEN MOTORJASSEN
EN -BROEKEN
LEER & TEXTIEL
HELMEN - LAARZEN -
HANDSCHOENEN**

Voorraden worden continue aangevuld!

ZATERDAG 01 OKTOBER
van 10.00 tot 17.00 uur

ZONDAG 02 OKTOBER
van 11.00 tot 17.00 uur

**Dorpshuis Cruquius
Oude Spaarneweg 57
Woonboulevard Cruquius**
(tussen Heemstede en Hoofddorp).
www.motorkledingoutletyerseke.nl



Richtprijzen bij motorzaak	
2002	circa € 5400
2003	circa € 6000
2004	circa € 6500
2005	circa € 7000

riode waarin de motor een tijd niet was gebruikt. Er zat geen spat stroom meer in de accu en dat was er ook niet meer in te krijgen. Kort na die accu waren de koppelingsplaten aan de beurt voor vervanging, samen met een tweede setje kettingtandwielen."

Op de brug

Als Langeveld de parkeerplaats opdraait bij BOVAG-bedrijf Van Sleeuwen Motoren in Volkel glimt zijn motor zowaar. "Als de motor in MOTO73 komt, moet hij er natuurlijk wel goed uit zien. Die kans krijg ik denk ik maar één keer. Zoals hij er nu

uitziet, deed hij alleen toen ik hem pas had gekocht", aldus de eigenaar. Na een proefrit komt Gerard van Sleeuwen enthousiast terug. "Ik merk geen verschil met een ZZR1200 die maar 30.000 kilometer gereden heeft. Alles functioneert zoals het moet. Wel zit er een trilling in



De uitlaatcollector werd na 60.000 kilometer gelast, maar houdt het nog steeds.



Niet alleen woon-werkverkeer gebeurt met de ZZR1200.

De wielen verwijderen om banden te wisselen behoort tot de vaste taken.

Pekel en de steunen van het Givi-rek zijn geen vrienden.



de remmen wanneer ik de voorrem zachtjes inknijp. Knijp ik harder, dan is de trilling weg en remt de motor als de beste."

Wanneer de motor op de brug staat, probeert Van Sleeuwen te achterhalen waar de trilling vandaan komt. De originele schijven zijn afgesleten, maar niet ongelijkmatig, en de remblokken zijn bijna nieuw. Een duidelijke oorzaak is er dus niet. Edwin: "Dat trillen is altijd wel wat het geval geweest. De hele voorkant van de motor is wat kritisch, wat resulteert in snel slijtende voorbanden vanwege schubben."

Het lagerwerk van de ZZR1200 is in orde. Wiel- en balhoofdplagers zijn eerder vervangen. Edwin: "Het eerste balhoofdplager vervingen we al vrij snel. Bij de assemblage zijn Japanners erg zuinig met vet. Het versleten lager was helemaal droog", vertelt hij. De remschijf achter heeft zijn beste tijd gehad. De velgen, jaren bedekt



met een laag vuil, zien er na de poetsbeurt uit als nieuw. Voor een motor die het hele jaar doorrijdt en altijd buiten staat, zit er weinig corrosie op de vorkpoten. Het aluminium van de schetsplaten van de duosteps komt waarschijnlijk uit een andere fabriek. Edwin: "Net buiten de garantie bladderde het aluminium af. Aan één kant heb ik ondertussen een nieuwe zitten, de andere kant volgt nog wel een keer. De steunen van de kofferset zijn een en al roest. Daar moet ik ook eens iets aan doen. Die gaan al bijna anderhalve ton mee, want ik heb ze van mijn vorige ZZR1200 afgehaald."

Geen inruiler

Zoals bij de meeste motoren met een ton op de teller heeft het schakelmechanisme veel speling. Dat stoort tijdens het rijden echter niet. De hendels op het stuur functioneren nog goed, maar mooi



Veel speling op het schakelpedaal.



Het contactslot zit behoorlijk los in de behuizing.



Geoordeeld naar de temperatuur van de vier uitlaten is de synchronisatie goed.



De remvloeistof is om door een ringetje te halen.

is het niet meer. Alles wat kan roesten, doet dat ook. De lak van het plaatwerk ziet er - afgezien van wat krasjes - goed uit. Het kuipruitje ziet er juist totaal niet meer uit. Edwin: "Geloof het of niet, het is altijd goed geweest, totdat ik het poetste. Ik denk dat ik een te agressief poetsmiddel heb gebruikt, want je kunt precies zien hoe de vloeistof is uitgelopen. Gelukkig hoef ik er niet doorheen te kijken."

Dat de accu na 25.000 kilometer nog goed is, was te verwachten. Ook het bijladen verloopt nog volgens het boekje. Op de verlichting valt niets aan te merken. Het contactslot zit wat los in zijn behuizing, maar dat belemmert het functioneren niet. Van Sleeuwen: "Deze ZZR1200 verkeert technisch in goede staat, maar optisch vind je mooiere. Als je deze motor wilt verkopen, moet je dat voor een schappelijke prijs aan een particulier doen. Jammer voor Edwin, maar op inruil van een ZZR1200 met meer dan een ton op de teller zit geen enkele motorzaak te wachten. Het beste is als hij de motor afrijdt."

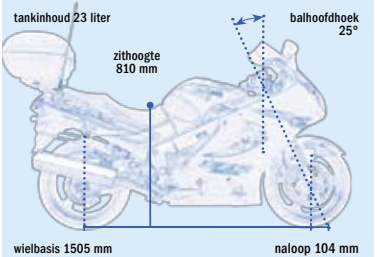
Dat laatste is Edwin niet van plan, want hij heeft zijn zinnen al een beetje gezet op een ZZR1400. "Het liefst een GTR1400, maar die is te breed. Ik weet alleen niet of de zit op de ZZR1400 wat aan de te sportieve kant is. Eerst moet ik maar eens een acceptabel bod zien te krijgen voor mijn ZZR1200." <

Gemonteerde accessoires

- Givi 3-kofferrek
- Red Alert-alarm
- Osco-oiler
- staalommantelde rem- en koppelingsleiding
- 27MC-aansluiting

Technische gegevens

MOTOR	
bouwwijze	viencilinder-lijnmotor, viertakt koelsysteem vloeistof
brandstofsysteem	carbureteurs
kleppen per cil.	4
boring x slag	79 x 59,4 mm
cilinderinhoud	1164 cc
max. vermogen	152 pk bij 9800 tpm
max. koppel	124 Nm bij 8200 tpm
aantal versn.	6
sec. overbrenging	ketting
RIJWIELGEDEELTE	
frame	aluminium brugframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	monoschokbreker
veerweg v/a	120/120 mm
bandenmaat v/a	120/70 ZR17, 180/55 ZR17
voorrem	twee 320mm-schijven
remklauw	vierzuiger
achterrem	enkele 250mm-schijf
remklauw	dubbelzuiger
MATEN EN GEWICHTEN	
drooggewicht	236 kg



Ook een Marathonmotor?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze BOVAG-specialist! Stuur een mail aan marathonmotor@mpsadventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info op www.mpsadventure.nl.

