

Willkommen bei fietes-gpx.de

Moin zusammen,

ich bin Mitglied im GPX 750R Forum und habe mal versucht meine **Kawasaki GPX 750R** nach meinem Geschmack umzugestalten. Dazu habe ich das Teil auf 17" Räder gestellt und ein anderes Heck rangebastelt.

Da in unserem Forum schon oft die Frage nach 17" Rädern in der X gestellt wurde und nie eine richtige Antwort zustande kam, werde ich meine Version eines 17" Umbaus hier veröffentlichen um anderen GPX Fahrern ein paar Fragen zu beantworten.

Vorab möchte ich aber anmerken, daß ich keinerlei Garantie für die Richtigkeit der Angaben übernehme. Da es zu damaliger Zeit ziemlich große Fertigungstoleranzen beim Bau der Motorräder gab, sollte jeder der diese Anleitung zum Umbau nutzt, die erforderlichen Maße bei seinem Mopped selbst ausmessen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Maße die bei meinem Mopped zutrafen!!! Diese Anmerkung werde ich im Verlauf der Beschreibung noch öfter wiederholen.

Weiterhin weise ich darauf hin, daß es sich hierbei nicht um eine generell TÜV-Konforme Anleitung handelt. Ob diese Variante des Umbaus vom TÜV/Dekra abgenommen und ein entsprechendes Gutachten erstellt wird, liegt allein im Ermessen des jeweiligen Prüferingenieurs.

Vorerst gibt es diese Beschreibung ohne großen Programmieraufwand, da allein der Inhalt zählt. Wenn ich mal groß bin und richtige Internetseiten erstellen kann werde ich mich dieser Seite erneut widmen... ;-)



Das war sie vor dem Umbau

17" Umbau:

Vorderrad:	GPZ 500S Modell D (ab Bj.1994)
Bremsscheiben vorn:	GPZ 500S von allen Modellen mgl.
Distanzen:	original (modifiziert)
Bremsanlage:	original
Tachoschnecke:	original
Reifen:	Metzeler Roadtec Z6 120/70 ZR17
Hinterrad:	ZZR 600 Modell E (ab Bj. 1993)
Distanzen:	ZZR 600 Modell E (modifiziert)
Bremsscheibe:	original
Bremssattelträger:	original (modifiziert)
Bremsanlage:	original
Kettenradträger:	ZZR 600 Modell E (ab Bj. 1993)
Ruckdämpfer:	ZZR 600 Modell E (ab Bj. 1993)
Kettenrad hinten:	ZZR 600 (46 Zähne)
Kettenritzel vorn:	original (16 Zähne)
Kette:	original (110 Glieder)
Reifen:	Metzeler Roadtec Z6 170/60 ZR17

Umbau Vorderrad:

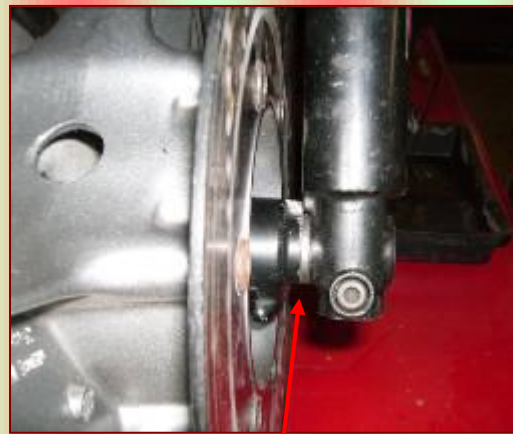
Das Vorderrad lässt sich ganz schnell umbauen. Ich musste nur von der rechten Distanzhülse, an der Radseite, 3,5mm abdrehen und für die linke Seite eine Scheibe mit 3,5mm anfertigen. Sämtliche Dreh- und Fräsarbeiten wurden von der Fa. Josef Meier in Straubing durchgeführt – vielen Dank dafür!



hier müssen 3,5 mm weg!

Diese Scheibe muss angefertigt werden!

So sieht das ganze dann aus:



Diese Scheibe muss angefertigt werden!

Jetzt ist das Vorderrad bei mir mittig und läuft absolut frei - wie beim Originalrad. An dem Tachoantrieb wurde nichts geändert und lt. Reifenumrechnungstabelle liegt die Tachoabweichung innerhalb der zulässigen Toleranz - siehe Tabelle unten (den Reifenrechner findet ihr [hier](#))

Aktuelle / Standart Bereifung		Neue Wunsch Bereifung	
Reifenbreite in mm:	110	Reifenbreite in mm:	120
Höhe/Breite-Verhältnis:	90	Höhe/Breite-Verhältnis:	70
Felgendurchmesser in Zoll:	16	Felgendurchmesser in Zoll:	17
Berechnen Löschen			
Durchmesser:	60.4 cm	Durchmesser:	60 cm
Abrollumfang:	189.9 cm	Abrollumfang:	188.4 cm
Umfangsdifferenz: -0.8 %			
+/- Bodenfreiheitsänderung: -0.2 cm			
Wirklich Fahrtgeschwindigkeit :		100	km/h
Anzeige Geschwindigkeit auf dem Tachometer :		101	km/h
Geschwindigkeitsabweichung in Prozent: 1 %			

Jetzt musste ich nur noch zwischen den Bremssattelträgern und der Gabel 2mm starke Beilagscheiben legen und die Bremssättel liegen wieder mittig.

Anmerkung:

Ich übernehme keinerlei Garantie für die Richtigkeit der Angaben. Da es zu damaliger Zeit ziemlich große Fertigungstoleranzen beim Bau der Motorräder gab, sollte jeder der diese Anleitung zum Umbau nutzt, die erforderlichen Maße bei seinem Mopped selbst ausmessen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Maße die bei meinem Mopped zutrafen!!!

Umbau Hinterrad:

Hier wurde es etwas komplizierter. Als erstes musste der Original Bremssattelträger an der rechten Seite um 7mm abgefräst werden. Das Nadellager wird dazu entfernt und durch eine gedrehte Messingbuchse ersetzt. Diese Messingbuchse muss 7mm schmaler als das Nadellager sein um die Staubkappen wieder verwenden zu können.



Als das gemacht war hatte ich schon mal die halbe Miete. Jetzt musste noch die Lagerbuchse des Bremssattelträgers um 7mm abgedreht werden, damit alles wieder schön passt.

Neu



Original

Die linke Distanz am Kettenradträger musste entsprechend Foto abgedreht werden und am linken Kettenspanner habe ich noch die innere Verstärkung entfernt.



hier 3mm abdrehen

hier 1mm abdrehen



Verstärkung entfernt

Jetzt war mein Hinterrad mittig und die Kettenflucht passte ebenfalls.



Auch hier folgende Anmerkung:

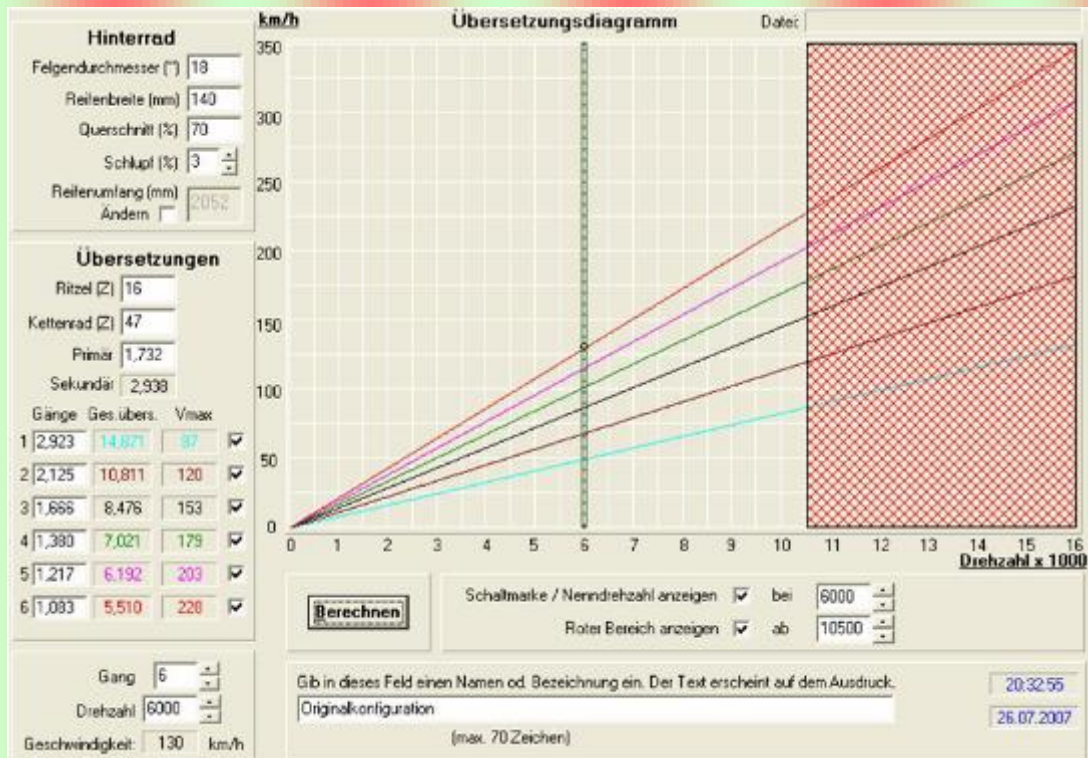
Ich übernehme keinerlei Garantie für die Richtigkeit der Angaben. Da es zu damaliger Zeit ziemlich große Fertigungstoleranzen beim Bau der Motorräder gab, sollte jeder der diese Anleitung zum Umbau nutzt die erforderlichen Maße bei seinem Mopped selbst ausmessen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Maße die bei meinem Mopped zutrafen!!!

Hier noch mal die Tabelle aus dem Reifenrechner (Quelle s.o.) mit den Daten vom Hinterrad, wobei die Angaben zur Tachoabweichung eher nebensächlich sind... ;-)

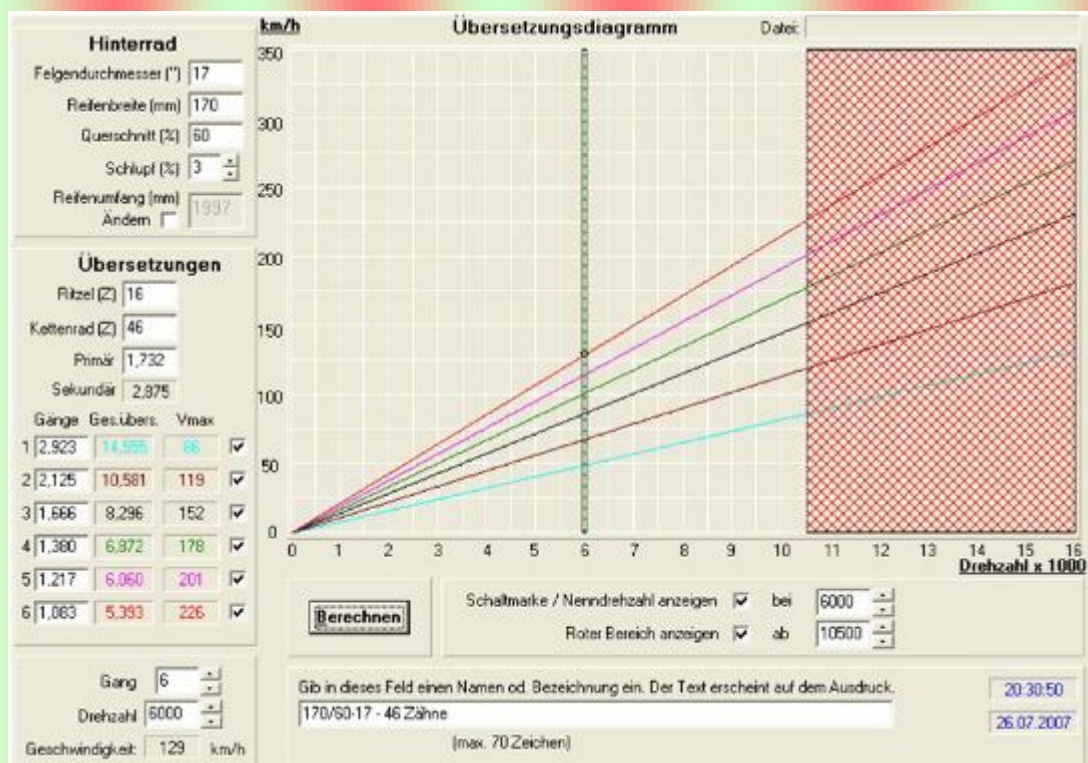
Aktuelle / Standart Bereifung		Neue Wunsch Bereifung	
Reifenbreite in mm:	<input type="text" value="140"/>	Reifenbreite in mm:	<input type="text" value="170"/>
Höhe/Breite-Verhältnis:	<input type="text" value="70"/>	Höhe/Breite-Verhältnis:	<input type="text" value="60"/>
Felgendurchmesser in Zoll:	<input type="text" value="18"/>	Felgendurchmesser in Zoll:	<input type="text" value="17"/>
Berechnen Löschen			
Durchmesser:	<input type="text" value="65.3"/> cm	Durchmesser:	<input type="text" value="63.6"/> cm
Abrollumfang:	<input type="text" value="205.2"/> cm	Abrollumfang:	<input type="text" value="199.7"/> cm
Umfangsdifferenz: <input type="text" value="-2.7"/> %			
+/- Bodenfreiheitsänderung: <input type="text" value="-0.85"/> cm			
Wirklich Fahrtgeschwindigkeit :		<input type="text" value="100"/>	km/h
Anzeige Geschwindigkeit auf dem Tachometer :		103	km/h
Geschwindigkeitsabweichung in Prozent: <input type="text" value="3"/> %			

Zur Ermittlung der Kettenradgröße habe ich die Umrechnungstabelle von Geardata verwendet. (Ihr findet das Programm [hier](#))

Originalkonfiguration:



Daten nach Umbau:



Wie man sieht, weichen die Daten nur geringfügig voneinander ab.

Heckumbau:

Lange habe ich überlegt welches Heck ich ihr spendieren soll, ist doch das originale Heck alles andere als ein optisches Highlight ... Fest stand nur: es sollte moderner aussehen und es sollte natürlich von einem Kawasakimodell abstammen.

So stolperte ich über ein Bild von der ZX-7R.
Das und nur das sollte es sein!



Gar nicht so einfach ein Heck von dem Teil zu besorgen... Bei ebay ist es zu teuer weil man fast alles einzeln kaufen muss. Erstens erschlagen einen die Versandkosten und zweitens dauert es ewig bis man alles zusammen hat.

Also ab in das [Ninja Forum](#) und - wer sagt´s denn - dort wurde ich fündig. An dieser Stelle noch mal ein herzliches Danke an „Master_U“ !!!

Das Heck passt natürlich – wie soll es anders auch sein - vorn und hinten nicht mit der GPX zusammen...

Also erst mal Streben von der oberen zur unteren Heckrahmenaufnahme gezogen um überhaupt Befestigungspunkte zu bekommen.



Danach musste das Heck umgeschweißt werden. Die oberen Aufnahmen mussten nach außen gesetzt werden.



Die unteren Aufnahmen mussten etwas gekürzt werden, da das Heck sonst zu sehr in den Himmel schaut.





Das sieht jetzt zwar schon ganz gut aus aber leider war es das noch lange nicht...

Bei, weiteren Zusammenbau sollte sich rausstellen, daß jetzt eigentlich gar nichts mehr zusammenpasst. Das schlimmste jedoch war die Unterbringung der Batterie. Der ZX-7R Batteriekasten ist viel zu flach für die 14 Ah Batterie der GPX. Diverse Ideen mit Verwendung einer Gelbatterie oder auch zwei Gelbatterien – weil die kann man ja liegend verbauen – was bei den Platzverhältnissen in einem Mopped von großer Bedeutung sein kann, wurden am Ende verworfen. Auf Flickschusterei stehe ich nämlich nicht!

Also – kurzerhand den originalen Batteriekasten aus dem Innenkotflügel der GPX getrennt und in den Innenkotflügel der ZX-7R implantiert. Sieht aber Scheiße aus, denn der Batteriekasten ist mit dem hohen Heck auf einmal ein sichtbares Teil geworden.



Gut, dann wird das Ding eben verblendet – nur womit? Edelstahl? Könnte gehen... Bei einem Gespräch mit meinem Werksleiter kam dann die Lösung: Er baut viele Dinge aus Kohlefaser, baut auch mal ein Rallyeauto selber und ist überhaupt ein Auto-und-alles-mögliche-bastel-oberfreak. Der hat mir den Batteriekasten mit Carbon überzogen und somit ist der Kasten jetzt wohl das exklusivste Teil am ganzen Mopped und sieht nebenbei gesagt auch noch rattenscharf aus.



So – nun alles mal zusammengebaut und was soll ich sagen, der Auspuff sieht jetzt echt beschissen aus - weil der zu dem hohen Heck überhaupt nicht mehr passt...



...außerdem brauche ich noch einen sauberen Übergang vom Tank zum neuen Heckteil – es nimmt einfach kein Ende!



Also erst mal den Übergang bauen. Eine Form aus einem alten Teppichfetzen gebaut, das ganze auf einer Platte aus Termoplastik angezeichnet und mit dem Heißluftfön um den Tank gebogen. Mit selbstklebenden Schaummatten gepolstert und ab damit zum Polsterer, der mir das Teil mit Leder überzogen hat. Passt!!!



Jetzt noch der Auspuff...

Mein Freund und Oberschweißer mit Spitznamen „Didl“, Mitarbeiter bei einem großen Deutschen Automobilbauer, der schon die Schweißarbeiten an dem Heckrahmen vorgenommen hat stand mir auch hier mit Rat und Tat zur Seite. Didl, an dieser Stelle möchte ich mich bei dir auch noch mal ganz herzlich für deine Hilfe bedanken.

Der Auspuff wurde jetzt an die Heckrahmenlinie angepasst. Nicht so einfach weil das Teil natürlich doppelwandig ist...

hier das Ergebnis:



Jetzt fehlt noch die Lackierung:

Hierbei auch noch mal ein riesen Dankeschön an meinen Schwager Franz, Schreinermeister mit eigener Schreinerei, der mir die Teile super lackiert hat (hab ich überhaupt etwas allein gemacht???)

Die Teile schleifen



Die Teile füllern



Teile lackieren



Die Aufkleber hat unser Forumsmoderator, Achim Thiel besorgt.

Achim – bei dir möchte ich mich besonders bedanken – nicht nur für die Aufkleber, sondern auch dafür, dass du dir – teilweise mehrmals in der Woche – meine Umbausorgen am Telefon angehört hast. Weil du mir immer wieder Tipps geben konntest, dir ständig meinen Kopf zerbrochen hast und auch nicht müde geworden bist an das Telefon zu gehen (manchmal auch noch nach Mitternacht) um für mich die unmöglichsten Daten aus dem Internet zu suchen und sie mir Minuten später, taufrisch in die Werkstatt zu liefern... Wenn mal wieder ein Tiefpunkt da war, an dem ich die ganze Kiste am liebsten in die Ecke geworfen und draufgepi..t hätte, kamen von dir die aufbauenden Worte.

Ja ja - ich weiß – du wolltest ja erst mal schauen ob der Umbau machbar ist bevor du bei deiner X selbst Hand anlegst ;-)

Vielen Dank für alles!!!!

Also – wo war ich? Richtig die Aufkleber...





Hammer - oder?

Und noch mal Klarlack:



Mein Traum in grün wird langsam Wirklichkeit!!!

Endmontage:

Gabel, Vergaser etc. wurden selbstverständlich auch überholt. Dann noch alles zusammengebaut (ab und zu half mir dabei auch meine zehnjährige Tochter, die sich langsam zur Schrauberqueen entwickelt ;-)) und dann noch ab zum TÜV – mal sehen wie der das alles so findet.

Hier nur ein paar unkommentierte Fotos dazu:





Ist doch geil oder???

O.K. – die vorderen Blinker sind nicht der Hit, aber es sind schon andere dran – hab nur gerade kein Foto davon...

Jetzt noch ab zum TÜV – mal sehen wie der das alles so findet!!!

Am 4.Juni 2008, heute war der TÜV Termin...

... und was soll ich euch sagen:

ALLES EINGETRAGEN!!! 😊 😊 😊



Verantwortlich für den Inhalt dieser Seite:

Steffen Kasan
Kontakt über „webmaster(at)fietes-gpx.de“

Die Rechte an den Bildern und an dem Text liegen allein beim Inhaber dieser Seite. Kopien oder Veröffentlichungen nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Autors.

Verlinkte Seiten

Das Landgericht Hamburg hat mit seinem Urteil vom 12.05.1998 -312 O 85/98 - "Haftung für Links" entschieden, dass die Betreiber einer Webseite durch die Anbringung eines Links die Inhalte der gelinkten Seite ggf. mit zu verantworten haben. Dies kann nur dadurch verhindert werden, dass sie sich ausdrücklich von diesen Inhalten distanzieren. Deshalb die Erklärung:

Hiermit distanziert sich der oben genannte Betreiber der Webseite ausdrücklich von allen Inhalten aller gelinkten Seiten auf dieser Webseite und macht sich diese Inhalte nicht zu eigen. Diese Erklärung gilt für alle auf dieser Webseite angebrachten Links. Für deren Inhalt sind ausschließlich die betreffenden Betreiber bzw. Autoren verantwortlich.