

HISTORY

Witthöft Kawasaki Z751GS





EVERGREEN

Weit oben im Norden Deutschlands, im schleswig-holsteinischen Bad Oldesloe, residiert Rolf Witthöft, einer der erfolgreichsten deutschen Geländefahrer. Der vielfache Deutsche Meister, Europa- und Weltmeister gehört seit 1968 zur Kawasaki-Familie und zählt somit zu den dienstältesten Vertragshändlern. Good Times hat den Ex-Champion, der eine außergewöhnliche Z750B im Geländetrimm besitzt, zu Hause besucht.

HISTORY

Witthöft Kawasaki Z751GS

Juli 2006, Ortstermin Bad Oldesloe. Gleich in der Industriestraße 21-25 steht das Firmengebäude der Kraftfahrzeughandel Gebr. Witthöft GmbH, einem der ältesten Kawasaki-Vertragshändler im Lande. Im Eingangsbereich parken eine Kawasaki ZZR1400 und eine Kawasaki ER-6n. Der Showroom zeigt sich gut sortiert, schlicht und sachlich. Weder Rennbilder noch Trophäen, Urkunden oder Siegerkränze erinnern an eine außergewöhnliche Motorsport-Karriere. GoodTimes hat sich mit Firmenchef Rolf Witthöft für eine Zeitreise in das Jahr 1978 verabredet. In diesem Jahr wurde der Norddeutsche auf einem urigen Kawasaki-Z750-Twin Deutscher Geländemeister. Es braucht nicht lange im persönlichen Gespräch, um zu merken, dass hier ein dynamisch-sportlicher Geschäftsmann vor einem steht. Rolf Witthöft, Jahrgang 1944, wirkt locker zehn Jahre jünger. Und man spürt sofort seine Leidenschaft für Motorräder und den Motorsport. Keine Spur von Betriebsmüdigkeit. Über das aktuelle Programm gerät der Holsteiner ins Schwärmen: „Mit der neuen ZZR1400 hat Kawasaki ein ganz heißes Eisen im Feuer, auch von den möglichen Fahrleistungen her. Kawasaki braucht solche Bikes, sie gehören unbedingt zum Image. Mein persönlicher Favorit ist jedoch die ER-6n. Letztes Wochenende war ich mit Motorradfreunden unterwegs, ich auf der ER-6n. Schon lange habe ich nicht mehr soviel Fahrspaß gehabt.“ Die Motorradbegeisterung kommt aus vollem Herzen. Kein Wunder. Der Bad Oldesloer ist als Sohn eines Kfz-Meisters bereits mit Benzin im Blut auf die Welt gekommen, und dieser Bazillus hat ihn bis heute nicht verlassen.

Dann blenden wir 30 Jahre zurück. „Eigentlich habe ich meine aktive Geländefahrer-Laufbahn 1976 beendet. Unser Betrieb nahm mich immer mehr in Anspruch, und ich wollte auch mehr Zeit für meine Familie haben. Was ich jedoch nicht ahnte, war, dass das nach 16 Jahren Geländesport nicht funktionieren würde“, verrät Witthöft und lacht. „Ende 1977 kam mein Sportfreund Bernd Drews mit einer ziemlich verrückten Idee zu uns. Die Kawasaki Z750B, schlug er vor, wäre genau die richtige Maschine für die neue Geländesportklasse über 750 Kubikzentimeter Hubraum.“ Was sich zunächst wie ein Gag anhörte, stieß bei Rolf Witthöft, vor allem aber bei seinem Bruder Peter – er ist der Techniker im Familienbetrieb – sofort auf reges Interesse. Und wie es bei solchen Technik- und Motorsportverrückten üblich ist, wurden gleich handfeste Pläne geschmiedet. Das Fahrwerk sollte für den optimalen Geländeeinsatz komplett verändert, alle für den Sportbetrieb verzichtbaren Bauteile demontiert und auch der Motor genauer unter die Lupe genommen werden. Übermaßkolben würden den Hubraum auf 751 ccm schrauben. Im Geiste stand der Geländehammer bereits vor ihnen. Rolf Witthöft erinnert sich: „Was wir uns zunächst als relativ einfache Aufgabe vorgestellt hatten, erwies sich bei näherer Betrachtung als gewaltige Herausforderung. Keine Mutter blieb auf der dazugehörigen Schraube.“

Der Z750-Rahmen wurde so geändert, dass der komplette Vorderbau, aber auch die Hinterradführung einer reinrassigen Geländemaschine verwendet werden konnte. Als nächstes kam der Motor an die Reihe. Lichtmaschine, Zündanlage und die beiden Ausgleichswellen wanderten ins Teilelager. Für den Zündfunken sorgte fortan

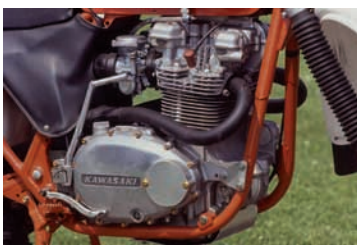
eine Kröber-Magnetzündanlage. Gewichtsreduzierung war logischer Weise ein weiteres wichtiges Thema, um die Konkurrenzfähigkeit sicherzustellen. Peter Witthöft bohrte die Nockenwellen hohl und versah auch Zylinderkopf und Zylinderblock mit Erleichterungsbohrungen. Alle Mühen sollten sich lohnen. Fahrfertig, mit sieben Litern Kraftstoff im Tank, drückte die Witthöft-GS lediglich 152 Kilogramm auf die Waage.

Pünktlich zum Start der Geländesaison 1978 war das Viertakt-Offroadbike einsatzbereit. Die Resonanz auf die erstmalig in diesem Jahr ausgetragene Geländeklasse über 750 Kubikzentimeter war beachtlich. Viele Markennamen, darunter auch Exoten, standen am Start. Damit wurde die Klasse auch zum Versuchsfeld für Prototypen, die eventuell später mal in Serie gehen sollten. „Es wurde eine interessante, vor allem spannende Meisterschaft. Besonders für mich als Titelanwärter, weil ich mir beim vorletzten Lauf den rechten Mittelfußknochen gebrochen hatte. Zum DM-Finale hatte ich mir einen Spezialstiefel anfertigen lassen, wurde trotzdem Zweiter in meiner Klasse und war somit erster Deutscher Geländemeister in der Klasse über 750 Kubikzentimeter Hubraum. Damit hatte keiner gerechnet, für mich war dieses Comeback ein Riesenerfolg“, sagt Rolf Witthöft nicht ohne Stolz.

Soweit zur Historie des erfolgreichen Dampfhammers. Die Siegermaschine steht, gut unter einer Plane abgedeckt, in der Werkstatt. Gleich daneben die ebenfalls speziell präparierte Z500GS. Ein Spaßmotorrad, wie Rolf Witthöft betont, das er 1980 aus den Fahrwerkskomponenten der KLX250 und dem Twin-Motor der Z440 zusammenbaute. In den Zylinderlaufbahnen stecken Z1100-Kolben, womit der Hubraum auf 510 Kubikzentimeter erhöht werden konnte. Mit diesem Zweizylinder-Geländehüpfer ist Witthöft 1981 und 1982 nur zur Gaudi bei einigen Wettbewerben mitgefahren.

Doch zurück zur Z751GS. Rolf Witthöft checkt noch kurz die Kettenspannung, füllt Benzin auf. Dann wird das Bike in einen Transporter verladen. Zum Foto-Shooting geht's auf ein nahegelegenes Offroadgelände. Den ganzen Tag über ist es schon drückend schwül, der Blick zum Himmel lässt ein herannahendes Gewitter erahnen. Die Strecke ist ideal. Sprunghügel, Anlieger, keine weiteren Cross- oder Geländefahrer sind auf dem Kurs. Der Ex-Champion lässt den Donnerbolzen in gekonnter Manier um die Ecke krachen. Es kommt einem vor, als ob wir uns noch im Jahr 1978 befinden würden. Rechts herum, links herum, dann noch ein paar Sprünge über einen Hügel fürs Fotoalbum. Nach einer halben Stunde sind die Aufnahmen im Kasten. Es ist knallheiß. Rolf Witthöft nimmt nach seiner beeindruckenden Vorführung den Helm ab, wischt sich mit einem Tuch ein paar Schweißtropfen von der Stirn – und das war's auch schon. Kaum zu glauben, der Offroad-Oldie hat eine Kondition wie ein Junger. Kompliment! Und Dank an einen Mann, von dessen Dynamik, sportlicher Fairness, Seriosität und Feingespür fürs Geschäftliche sich manch Jüngerer eine Scheibe abschneiden kann!

Hollywood-taugliches Comeback: Mit gebrochenem Mittelfußknochen und Spezialstiefel trat Rolf Witthöft zum DM-Finale an, biss die Zähne aufeinander, wurde Zweiter und damit erster Deutscher Geländemeister über 750 cm³.



Witthöftsche Meister-Rezeptur: Basis Kawasaki Z750B (Twin), Motor mit Übermaßkolben, Hubraum 751 cm³, Verzicht auf beide Ausgleichswellen und Lichtmaschine, Kröber-Zündanlage, stark modifizierter Rahmen, Vorderbau und Hinterradführung von einer reinrassigen Geländemaschine.





INFO

Das Gelände-Ass: Rolf Withthöfts Erfolge

Seinen ersten Geländewettbewerb bestritt Rolf Withthöft als 16-jähriger 1960 auf einer frisierten 50er-DKW Hummel. 1967 wurde er zum ersten Mal Deutscher Geländemeister bis 100 Kubikzentimeter Hubraum. Seinen letzten Titel, Europa-Geländemeister, holte der Holsteiner 1980. Hier noch mal die Liste seiner Erfolge:

- 18-facher Deutscher Geländemeister in Einzel- und Mannschaftswertung in den Klassen 100, 125 und über 750 Kubikzentimeter
- Zehnfacher Europa-Geländemeister in den Klassen 125 und über 750 Kubikzentimeter
- Weltmeister 1975 und 1976 als Kapitän der Deutschen Geländesport-Nationalmannschaft
- Gesamtsieger der Internationalen Sechstagesfahrt 1973 in den USA
- Mehrfacher Gewinner der Silber Vase (Six-Days-Rennen)
- Träger des „Silbernen Lorbeerblatts“ der Bundesrepublik Deutschland seit 1973

