

# LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

MODELLE 2025  
*Alle neuen Farben*



TEST RIDE  
*NEU: Ninja 1100SX SE*



RETRO-KULT  
*NEU: W230 und Meguro S1*



MIT GEWINNSPIEL

NEU: TEST RIDE VERSYS 1100 SE



**NEU**

**BATLAX  
SPORT TOURING  
T33**



## MEHR LAUFLEISTUNG

- 47% mehr Laufleistung als T32
- Perfektes Handling und Stabilität
- Glasklare Rückmeldung

Bridgestone Europe NV/SA,  
Niederlassung Deutschland  
www.bridgestone.de  
www.grippingstories.com

**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey

Editorial

# POSITIVE VORZEICHEN

Liebe Leserin, lieber Leser,

das Jahr neigt sich dem Ende entgegen, und die wichtigsten Vorzeichen für das Kawasaki-Jahr 2025 sind längst gesetzt. Kawasakis Neuerscheinungen decken eine große Bandbreite im Modellprogramm ab. Vom Einsteiger-Retro-Bike über eine fantastische Evolutionsstufe der erfolgreichen Z900 bis hin zu zwei voll beseelten Tourenmotorrädern ist für viele Geschmäcker etwas dabei. Die beiden Tourer sind auch schon vorgestellt und getestet worden, die W230 und Meguro S1 sowie die Z900 noch nicht. Insofern dürfen wir uns auf die ersten Testkilometer in 2025 freuen. Vor allem die Z900 – da muss man kein Prophet sein – wird ihren Weg machen. Die seit Jahren in der deutschen Zulassungsstatistik auf Rang zwei rangierende Z setzt in der Neuauflage die Erfolgstory ihrer Vorgängerinnen seit 2003 fort.



Insofern blicken wir von Kawasaki mit euch gemeinsam positiv ins neue Jahr. Auf den Messen in Mailand (EICMA, 5. bis 10. November 2024) und Köln (Intermot, 5.-8. Dezember 2024) wurden die letzten Geheimnisse der Hersteller gelüftet, und wir dürfen uns auf die Frühjahrmessen in Deutschland sowie unser traditionelles Drachenfest (5./6. April 2025) freuen. Wäre schön, wenn wir uns bei der einen oder anderen Veranstaltung sehen würden und ihr uns eure Meinung zu den Bikes 2025 mitteilen könntet.

Bis dahin wünsche ich euch einen guten und friedvollen Jahresausklang, ein paar besinnliche Tage zur Jahreswende und einen perfekten Start ins neue Jahr!

*Andi Seiler*

Andi Seiler  
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

P.S.: Wie gefällt euch unser Magazin Lime Green?  
Schreibt uns eine E-Mail an:  
urban@kawasaki.de

## Inhalt

### INFORMATION

03 Editorial  
22 News  
30 Gewinnspiel  
31 Impressum

### FASZINATION

04 Test Ride: Versys 1100 SE  
10 Vorstellung: Carryover-Modelle  
14 Test Ride: Ninja 1100SX SE  
18 Vorstellung: W230 & Meguro S1  
20 Sport: Taye Perry bei Bosnia & Dinaric Rally  
26 History: Von der Z1000 (2003) zur neuen Z900

### POSTER

Die neue Z900 und Kawasaki-Katalog 2025

# Gourmet-Menü

NEU: Test Ride Kawasaki Versys 1100 SE

Adventure-Tourer nennt Kawasaki die Kategorie der Versys 1100, die in vielen Punkten zugelegt hat. Die SE-Version wirft einige zusätzliche Goodies in die Waagschale, um die Fahrt zu einem wirklichen Erlebnis, einem Abenteuer, werden zu lassen.

Seit ihrem Erscheinen im Modelljahr 2012 bereichert die große Versys das Modellprogramm als absolut langstreckentauglicher Abenteuer-tourer. Wie die 650er ist sie dank des 17-Zoll-Radsatzes und des üppigen Platzangebots konzeptionell konsequent auf Straßenbetrieb und Allroundtauglichkeit ausgerichtet. Was durchaus Vorteile bietet, insofern man nicht derbere Offroad-Einlagen im Sinn hat. Aber generell werden solche gemeinhin als Crossover-Bikes bezeichnete Motorräder in den meisten Fällen auf Asphalt genutzt. Kein Wunder, wo hat man hierzulande schon die Möglichkeit, als Motorradfahrer legal auf Feld- und Waldwege abzubiegen? War die erste Variante der 1000er-Versys stilistisch noch stark von der übereinander liegenden Scheinwerferereinheit geprägt, so folgte im Modelljahr 2015 ein Facelift. Ab sofort war das Gesicht mit dem breiten Doppelscheinwerfer klar als Kawasaki zu erkennen. Anleihen bei den bekannten Ninjas des Hauses waren deutlich zu erkennen. Diese Frischzellenkur tat der Maschine gut, zumal sie mit



weiteren Änderungen einherging, die Langstreckenpotenzial (neues Koffersystem, Windschild mit mehr Einstellmöglichkeiten, mehr Zubehör etc.), Alltagstauglichkeit (Hauptständer) und die Bedienung (Assist- und Slipper-Kupplung) optimierten. Ab 2019 kamen dann noch die elektronisch gesteuerten Federelemente hinzu, ab 2022 sogar mit Skyhook-Technologie, die noch mal deutlich schneller Fahrbahnunebenheiten erkennt und darauf reagiert.

Wenn man mal vom elektronischen Fahrwerk absieht, stehen wir hier und heute vor der dritten Ausgabe der großen Versys. Die sich erst mal optisch gar nicht so stark vom Vorgängermodell unterscheidet, sieht man mal von den neuen Dekors und Farben ab. Am Herz der Maschine, dem Reihenvierzylindermotor, gab's die einschneidendsten Änderungen. Mittels drei Millimetern mehr Hub verhalf man dem Vierer zu 1.099 Kubikzentimetern Hubraum, also exakt 56 Kubikzentimetern mehr als beim Vorgänger. Klar, dass sich da im Drehzahlkeller und in der Mitte nun mehr Dampf einstellt. Gleichzeitig mussten die Ingenieure aber berücksichtigen, dass der neue Motor die Euro 5+ erfüllt. Daher wurden Nockenwellen mit geringerem Ventilhub verwendet. Die beiden mittleren Ansaugstutzen wurden um 45 Millimeter länger ausgelegt als ihre äußeren Pendanten, um den Drehmomentverlauf zwischen 4.000 und 7.000/min zu optimieren. Gleichzeitig hob man die Verdichtung von 10,3:1 auf 11,8:1 an. In Zahlen zeigt sich das vor allem bei der Spitzenleistung (135 PS statt vormals 120 PS, beides bei

9.000/min) und beim maximalen Drehmoment (112 Nm bei 7.600/min statt vormals 102 Nm bei 7.500/min). Sprich: Auch hier hat die neue Versys 1100 dazugewonnen.

Mich beeindruckt vor allem auf den ersten Kilometern die bassige Stimme des Reihenvierers zwischen 4.000 und 8.000/min, und auch der Druck hat spürbar zugenommen. Da kann die 1.000er-Schwester, unbestritten auch ein gutes Tourenmotorrad, nicht ganz mithalten. Im Einklang mit dem überarbeiteten Quickshifter mit Blipper-Funktion, der nun schon ab 1.500/min perfekt nutzbar ist, ergibt sich ein harmonischer Krafteinsatz. Auch eher konservativ



ausgerichtete Geister, die gern auf eine solche Schaltheife verzichten können und vielleicht zur deutlich günstigeren Standardversion (siehe Kasten S. 9) greifen würden, können nicht die Vorteile des KQS verleugnen. Spätestens mit Sozius weiß man die deutlich sanfteren Übergänge beim Schalten zu schätzen, wenn der Helm des Beifahrers nicht ständig beim eigenen hinten anstößt. Hohe Drehzahlen sind eh nicht nötig, nur beim ganz flotten Ritt streichelt man vielleicht mal die 9.000er-Marke.

Supersmooth zeigt sich auch das aufwendige Fahrwerk der SE, das auf elektronisch gesteuerte Federelemente setzt. Dabei reagieren die Fahrbannebenen-Vernichter auf jede kleinste Untergrundveränderung und ersticken jedwede Unruhe gleich im Keim. Lässiger kann man Langstreckenkilometer nicht unter die Räder nehmen, zumal auch die Bremsanlage weiterhin beste Arbeit leistet, um die 259 Kilogramm Leergewicht vollgetankt standesgemäß zu verzögern. Die Scheiben weisen nunmehr keine Petal-, sondern eine normale runde Form auf. Hinten wuchs der Bremsscheibendurchmesser von 250 auf 260 Millimeter, um im Soziusbetrieb die Hinterradbremse noch wirkungsvoller einsetzen zu können.

Nach wie vor beeindruckend ist der Sitz- und Reisekomfort. Die Sitzbank bietet ausreichend Platz für zwei

Personen, noch dazu mit üppig und ausreichend straff ausgelegtem Polster. Hier kann man auf großer Tour zwischendurch auch mal den Allerwertesten durch leichte Positionsveränderungen entlasten, man sitzt nicht einfach festgenagelt. Das optionale Koffersystem mit je 28 Litern Volumen bietet viel Stauraum und kann mit dem Zündschlüssel bedient werden. Wem das noch nicht reicht, der kann zusätzlich ein Topcase ordern. Ganz neu im Cockpit mit gut ablesbarem TFT-Display ist die Sprachsteuerung (V2V) in Kombination mit der Rideology-App, die es dem Fahrer bei der Suche nach der nächsten Tankstelle oder einem Restaurant einfach macht. Einfach „Hey Kawasaki“ rufen und sein Anliegen kurz und knapp formulieren („Das Benzin wird knapp“ oder „Ich habe Hunger“), und schon leitet einen die App über das ins System eingebundene Smartphone zur gewünschten „Anlegestelle“. Überhaupt fällt die Bedienung des Großraumtourers denkbar einfach, die elektronischen Fahrhilfen wie integrierte Fahrmodi (Rain, Road, Sport) leisten beste Arbeit. Passt deren Arbeit nicht ganz zum persönlichen Gusto, kann über eine vierte Variante namens Rider alles auf die eigenen Bedürfnisse feinabgestimmt werden. Und das ganz einfach und unkompliziert, so dass man sich weniger mit Fahrmenüs beschäftigen muss, sondern sich dem reichhaltigen Mehrgängemenü der Straßenführung widmen kann. Unser Abenteuer kann kommen ...

**Fazit: Motor mit breitem Leistungsband & einfaches Handling & komfortable Sitzposition & gut zupackende Bremsanlage & reichhaltige Ausstattung = Der Supertourer für alle Gelegenheiten**



#### Kawasaki Versys 1100 SE, Modelljahr 2025

**Motor** Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 1.099 cm<sup>3</sup> **Bohrung x Hub** 77,0 x 59,0 mm **Verdichtung** 11,8:1 **Leistung** 135 PS (99 kW) bei 9.000/min **Max. Drehmoment** 112 Nm bei 7.600/min **Gemischauflbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 38 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradtrieb** Kette **Rahmen** Aluminium-Doppelprofilrahmen **Radstand** 1.520 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 63 Grad/106 mm **Sitzhöhe** 840 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 43 mm **Federung hinten** Aluminiumschwinge mit Horizontal-Back-Link-Federbein **Federweg vorn/hinten** 150/152 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 180/55ZR17 M/C (73W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 310 mm, Radial-Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 260 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 259 kg **Tankinhalt** 21 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 226 km/h **Farbe** Metallic Graphite Gray/Metallic Diablo Black, Pearl Robotic White/Metallic Diablo Black **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** 17.345 Euro ab Werk, 17.745 Euro inkl. Überführung





#### HIGHLIGHTS Versys 1100 SE, Modelljahr 2025

- Neuer Reihenvierzylinder-Motor mit 3 mm mehr Hub, mehr Hubraum (1.099 cm<sup>3</sup>) sowie mehr Punch im unteren und mittleren Drehzahlbereich
- Neuer Öl-Wärmetauscher
- Neue Übersetzungen für Getriebe-, Primär- und Endantrieb
- Optimierter Quickshifter (KQS), jetzt schon ab 1.500/min nutzbar
- Elektronische Fahrhilfen: KCMF (Kurvenmanagement), KTRC (Traktionskontrolle), KIBS (Intelligentes ABS-Bremssystem), Power-Modi (Full und Low)
- Integrierte Fahrmodi: Sport, Road, Rain, Rider (individuell)
- Elektronisch gesteuerte Federelemente
- Neue Bremscheiben ohne Petal-Form, hinten nun Ø 260 statt 250 mm
- Hintere Bremszange von Z H2
- TFT-Display
- Rideology-App mit Sprachsteuerung
- Cruise Control
- USB-C-Anschluss
- Großes einstellbares Windschild
- Heizgriffe
- Handprotektoren
- Kurvenlicht
- Widerstandsfähige, selbstheilende Lackierung



#### Kawasaki Versys 1100, Modelljahr 2025 Die Günstige

Das mit Sicherheit stärkste Argument der neuen Standardversion Versys 1100 ist ihr unschlagbar günstiger Preis: 13.945 Euro inklusive Fracht werden für das langstreckentaugliche, universal (versatil) einsetzbare Tourenmotorrad aufgerufen. Als Gegenwert erhält man keinesfalls schlichte Hausmannskost, sondern ausgereifte Technik mit vielen Highlights, aber ohne Super-Gimmicks. Das zeigt sich schon im Cockpit, wo ein LCD-Display regiert. Man verzichtet hierbei auf die Sprachsteuerung. Außerdem fehlen die integrierten Fahrmodi, das elektronische Fahrwerk, das Kurvenlicht sowie die selbstheilende Lackierung. Quickshifter/Blipper, großes Windschild, heizbare Griffe und Handprotektoren sind als Zubehör nachrüstbar. Nicht verzichten muss man hingegen auf den Druck des neuen Reihenvierzylinders, die Traktionskontrolle, Power-Modi, die Kurvenmanagement-Funktion, Cruise Control, intelligentes ABS und USB-C-Buchse. Lieferbar ist die Versys 1100 in der Farbe Metallic Matte Graphene Steel Gray/Metallic Diablo Black. Ein wirklich guter Deal für alle, die auf den letzten Schrei verzichten können.

# Schickes neues Outfit

Vorstellung: Kawasaki-Carryover-Modelle 2025

Mit den sogenannten Carryover-Modellen in teilweise neuen Farbkombinationen und Dekors wird die Produktpalette von Kawasaki fürs Modelljahr 2025 komplett.

## Ninja-Reihe

Die Supersportfraktion der Carryover-Modelle in neuen Farbtönen reicht von Vierzylindern mit 400 cm<sup>3</sup> Hubraum über Zweizylinder mit 500 und 650 cm<sup>3</sup> und Vierzylinder mit 636 cm<sup>3</sup> bis hinauf zur aktuellen Ninja ZX-10R/RR mit potenterem Reihenvierer mit 1.000 cm<sup>3</sup>. Neben einer typischen KRT-Lackierung für alle Hubraumvarianten gibt es ein paar ansprechende Farbalternativen – für alle, die es etwas gediegener mögen.

Ninja ZX-10RR / Ninja ZX-10R



Ninja 500 SE

Ninja 650



Ninja ZX-6R

Ninja ZX-4RR



Z H2 SE / Z H2

## Z-Reihe

Einer der wichtigsten Bausteine der Kawasaki-Produktpalette ist eindeutig die Z-Linie. Kein Wunder, dass die 2025er-Variationen angenehm abwechslungsreich und attraktiv ausfallen. Mit der Z500 SE geht es los – streng genommen ist die sogar ein neues Modell. Denn sie ersetzt die 2024 verkaufte Z500. Dann folgen die Modelle mit 650 cm<sup>3</sup> (Zweizylinder) bis hinauf zur Z H2 (1.000 cm<sup>3</sup> Vierzylinder mit Kompressor) und dem Retro-Bike Z650RS (Zweizylinder) in drei klassischen Farbkombinationen für 2025. Die Z H2 kommt nach wie vor in zwei Versionen als Standardmodell und als SE mit elektronischem Fahrwerk.



Z650



Z650RS



NEU! Z500 SE





Versys 650



Vulcan S



Eliminator 500

### Motocross

Ein traditionell essenziell wichtiges Standbein des Kawasaki-Produktportfolios ist die Fraktion der Motocross-Motorräder, die schon so manchen Sportlerfolg einfahren konnten und damit das Image der Marke weltweit nachhaltig stärken. Neben der neuen KX250 für 2025 gibt es auch die Modelle mit 65, 85, 112, 140 und 450 cm<sup>3</sup> Hubraum in neuen Dekors, die die Traditionsfarbe Lime Green noch besser ins Rampenlicht rücken.



### Cruiser & Tourer

Seit letztem Jahr hat Kawasaki wieder zwei Cruisermodelle mit 500 und 650 cm<sup>3</sup> im Programm, die Eliminator (jetzt neben Schwarz auch in Pearl Robotic White, sprich Weiß, erhältlich) und die altbekannte Vulcan S (neu in Metallic Flat Spark Black/Metallic Flat Raw Graystone). Die Versys 650 in zwei gesetzten Farbkleidern komplettiert die Tourer-Fraktion neben der brandneuen Versys 1100.



# Fernweh-Express

Neben dem Crossover-Tourer Versys 1100 hat die über viele Jahre erfolgreiche Ninja 1000SX den Hubraumzuschlag erhalten. Auch hier ist der Gewinn an Fahrspaß mit Dampf in allen Lebenslagen beträchtlich.

Wie die Zeit vergeht. Bereits 2011 erblickte die Urversion der Ninja SX, damals noch als Z1000SX im Portfolio geführt, das Licht der Welt. Von Anfang an entpuppte sich die Maschine als ein Motorrad mit großen Allroundqualitäten und sportlichen Genen, die einem selbst auf großer Tour den Fahrspaß versüßten. Nach verschiedenen Evolutionsstufen und einer Modellumbenennung zur Ninja 1000SX in 2020 kommt für 2025 nun die Ninja 1100SX, die wir bei unserem Testride in der erstmals angebotenen Edelsonversion SE fahren konnten. Die Unterschiede zur Standardausgabe Ninja 1100SX sind folgende: Brembo-M4.32-Radialzangen und Brembo-Bremsscheiben sowie

Stahlflexleitungen vorn, Öhlins-S46-Federbein mit hydraulischer Anpassung der Federbasis hinten sowie heizbare Handgriffe. Alle anderen Features sind gleich (siehe Highlights).

Solchermaßen gerüstet, geht es mit der SE-Variante, unter anderem mit Koffern bestückt, auf die kurvenreichen Straßen ins Hinterland von Barcelona. Gottlob ist diese Region vom großen Unwetter in vielen Teilen der iberischen Halbinsel verschont geblieben. Es dauert eine Weile, bis ich die TV-Bilder wieder aus dem Kopf bekomme. Doch die Fahrt mit der SX lenkt ein wenig ab, weil man sich auf die unglaublich

NEU: Test Ride Kawasaki Ninja 1100SX SE



aufregenden Windungen der Straße konzentrieren muss. Was hier an Straßenarchitektur geboten wird, verdient einen Ehrenpreis. Genau hier weiß die SE aufzutrupfen, nicht zuletzt wegen ihres Öhlins-Federbeins, das sehr sensibel auf Fahrbahnebenheiten reagiert und dennoch bei sportlicher Fahrweise die nötigen Dämpfungsreserven bietet. Beides kann man in diesem Kurvenlabyrinth gut gebrauchen. Denn der sportliche Tourer geht mit den frisch dazugewonnenen Motorqualitäten noch beeindruckender zur Sache. Schon im unteren Drehzahlbereich packt die SX kräftig zu, um im mittleren Drehzahlbereich noch eine weitere Keule rauszuholen, die einen wie Sprinter Usain Bolt voranpreschen lässt. Zudem dreht der Reihenvierer locker bis zur Nenndrehzahl und bei Bedarf auch darüber hinaus. Für die Frische-Brise-Runde reichen aber auch locker 8.000/min aus. Was bei der Kurvenhatz wirklich beeindruckt, ist die Selbstverständlichkeit und Lockerheit, mit der die SX in



Kehren einlenkt und wieder herausbeschleunigt, und das trotz des 190/50er-Reifenformats hinten. Ebenso hilfreich sind der schon ab 1.500/min leicht zu bedienende Quickshifter mit Blipper-Funktion sowie die sportlich-entspannte Sitzposition, die genügend Druck auf das Vorderrad ausübt, ohne unkomfortabel zu sein. Und all das selbst über eine längere Strecke, bei der man ganz leicht die Zeit vergisst.

Am Ende des Fahrtages, als die tiefstehende Sonne langsam orange schimmernde Farbtöne annimmt, sind wir um die Erfahrung reicher, dass die SX seit ihrem ersten Auftritt in 2011 nach wie vor ein beeindruckend performendes, aber heute noch mal deutlich optimiertes Sportmotorrad für die Straße ist, mit dem man ohne Bedenken auf große Tour gehen kann. Bei Bedarf eben auch mal flott wie Bolt!

**Fazit: Motor mit breitem Leistungsband & einfaches Handling & sportlich-entspannte Sitzposition & kräftig zupackende Bremsanlage & gute Ausstattung = Der Sporttourer mit Allroundqualitäten**

#### HIGHLIGHTS Ninja 1100SX SE, Modelljahr 2025

- Neuer Reihenvierzylinder-Motor mit 3 mm mehr Hub, mehr Hubraum (1.099 cm<sup>3</sup>) sowie mehr Punch im unteren und mittleren Drehzahlbereich
- Neue Übersetzungen für Getriebe-, Primär- und Endantrieb
- Optimierter Quickshifter (KQS), jetzt schon ab 1.500/min nutzbar
- Elektronische Fahrhilfen: KCMF (Kurvenmanagement), KTRC (Traktionskontrolle), KIBS (Intelligentes ABS-Bremssystem), Power-Modi (Full und Low)
- Integrierte Fahrmodi: Sport, Road, Rain, Rider (individuell)
- TFT-Display
- Rideology-App mit Sprachsteuerung
- Cruise Control
- USB-C-Anschluss
- Großes einstellbares Windschild
- Heizgriffe



#### Kawasaki Ninja 1100SX/SE, Modelljahr 2025

**Motor** Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 1.099 cm<sup>3</sup> **Bohrung x Hub** 77,0 x 59,0 mm **Verdichtung** 11,8:1 **Leistung** 136 PS (100 kW) bei 9.000/min **Max. Drehmoment** 113 Nm bei 7.600/min **Gemischauflbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 38 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Aluminium-Doppelprofilrahmen **Radstand** 1.440 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 66 Grad/98 mm **Sitzhöhe** 835 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Aluminiumschwinge mit Horizontal-Back-Link-Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/141 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 190/50ZR17 M/C (73W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 300 mm, Radial-Vierkolben-Festsättel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 260 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 235/234 kg **Tankinhalt** 19 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 251 km/h **Farbe** Metallic Carbon Gray/Metallic Diablo Black; SE: Emerald Blazed Green/Metallic Diablo Black, Metallic Matte Graphenesteel Gray/Metallic Diablo Black **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** 14.895 Euro ab Werk, 15.295 Euro inkl. Überführung; SE: 16.645 Euro ab Werk, 17.045 Euro inkl. Überführung



# In bester Tradition

NEU: Vorstellung Kawasaki W230 & Meguro S1

Mit W230 und Meguro S1 komplettiert Kawasaki sein aktuelles Motorrad-Modellprogramm in der unteren Hubraumklasse.

Kawasaki hat mit der Z900RS-Reihe und der W800 bereits erfolgreiche Klassiker im Programm. Die erste W der Neuzeit kam in Form der W650 im Modelljahr 1999, die erste Z900RS in 2018. Und natürlich denkt man unwillkürlich auch an die 1994 in Deutschland eingeführte Estrella als Klassiker der Neuzeit. Genau auf dieses Hubraumsegment zielen die beiden neuen Modelle W230 und Meguro S1 ab.

In einem Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen arbeitet der aus der KLX230 stammende luftgekühlte Viertakt-Single mit exakt 233 Kubikzentimetern Hubraum. Spitzenleistung 13 kW, sprich knapp

18 PS. Die haben mit den 143 Kilogramm Leergewicht vollgetankt leichtes Spiel, was auch kleineren Personen den Umgang vereinfacht. Hinzu kommt eine niedrige Sitzhöhe von lediglich 745 Millimetern, die die Bedienung und das Rangieren im Alltag erleichtern.

Optisch bieten beide Modelle einige Leckerbissen wie klassische Drahtspeichenräder, Tropfentank, runder LED-Scheinwerfer, runde Motorseitendeckel, Schalldämpfer im Peashooter-Design mit sattem Klang, echte Stahlkotflügel etc. Die Meguro S1 geht noch einen Schritt weiter. Die Tankoberfläche weist eine Kombination aus Chrom und schwarzer Lackierung



auf, garniert mit einem 3D-Meguro-Emblem aus Aluminium. Hinzu kommen noch aufwendiger gezeichnete Instrumentenblätter, Kniekissen am Tank und eine Sitzbank mit weißem Keder. Mit dieser Ausstattung will Kawasaki die älteste Motorradmarke Japans (gegründet 1924) feiern, die 1960 in die Marke aus Akashi integriert wurde. Noch heute genießt der Name Meguro in Japan großes Ansehen. Die W230 hingegen knüpft an die erfolgreiche W-Reihe an, die ihren eigentlichen Ursprung in der 650W1 von 1965 hat. Die beiden sind also die fein gestalteten Enkel von echten Klassikern der Marke und werden Deutschlands Straßen ab 2025 bereichern. Zwei unkomplizierte, günstige Leichtgewichte, die in ihrer Hubraumklasse den ursprünglichen Fahrspaß zelebrieren.



## Kawasaki W230/Meguro S1, Modelljahr 2025

**Motor** Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, zwei Ventile pro Brennraum **Hubraum** 233 cm<sup>3</sup> **Bohrung x Hub** 67,0 x 66,0 mm **Verdichtung** 9,0:1 **Leistung** 17,5 PS (12,9 kW) bei 7.000/min **Max. Drehmoment** 18,6 Nm bei 5.800/min **Gemischauferbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Einschleifenrahmen mit geteiltem Unterzug **Radstand** 1.415 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 63 Grad/99 mm **Sitzhöhe** 745 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 37 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit zwei Federbeinen **Federweg vorn/hinten** 117/95 mm **Räder** Stahl-Drahtspeichenräder **Reifen vorn** 90/90-18 M/C (51S) **Reifen hinten** 110/90-17 M/C (60S) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 143 kg **Tankinhalt** 12 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 113 km/h **Farbe** W230: Metallic Ocean Blue/Ebony; Meguro S1: Ebony **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** W230: 4.995 Euro ab Werk, 5.245 Euro inkl. Überführung; Meguro S1: 5.695 Euro ab Werk, 5.945 Euro inkl. Überführung

# Der Weg ist das Ziel!

Racing: Enduro-Sport mit der KX450X

**Auch in unserer reglementierten Welt gibt es noch echte Abenteuer auf zwei Rädern zu erleben. Kawasaki-Pilotin Taye Perry stellte sich im Sommer den Herausforderungen ganz abseits des Alltags bei zwei internationalen Rally-Events.**



Unter Enduro-Piloten ist Bosnien schon seit einiger Zeit ein echter Geheimtipp. Kein Wunder also, dass genau dort ein Abenteuer der besonderen Sorte auf die Teilnehmer wartet: die Bosnia Rally. Vom 14. bis 20. Juli 2024 fand die diesjährige Ausgabe statt. Mit von der Partie war für Kawasaki ein Team von Motorradtechnik Geenen. Der Chef des Kawasaki-Vertragspartners aus dem niederrheinischen Kempen Max Geenen und die erfahrene Wüstenpilotin Taye Perry gingen mit speziell präparierten KX450X-Modellen von Kawasaki an den Start. Der Veranstalter schreibt auf seiner Homepage: „Eine familiäre Trainingsveranstaltung in entspannter Atmosphäre. Jene Fahrer, die eine besondere Herausforderung suchen und Spaß an der Navigation haben, sind bei uns richtig.“ Der Ablauf gleicht einer richtigen Rallye-Veranstaltung mit technischer Abnahme, Check-points und Fahrerlager. Es gibt keine Zeitnahme und Auswertung einzelner Stages. Nur die Gesamtzeit zählt. Jede Etappe hat eine Länge von mindestens 150 km.



Bosnia Rally 2024



Max musste nach einer unverschuldeten Kollision mit einem Lieferwagen auf einer Überbrückungsetappe leider frühzeitig die Segel streichen. So erreichte Taye alleine das Ziel, nach fünf Tagen mit großer Anstrengung und jeder Menge Adrenalin. Sie kam auf Position 4 in der Roadbook-Klasse sowie auf Position 5 im Gesamtklassement ins Ziel. Ein riesiger Erfolg für die Pilotin, ihre KX450X und das gesamte Team!

Streckenmäßig noch etwas anspruchsvoller gestaltete sich der zweite Event, an dem Taye nur einige Wochen später teilnahm. Bei der „Dinaric Rally“ ging es in sechs Tagen durch die einzigartige Gebirgslandschaft in Kroatien. Das bedeutete niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit bei höchster Enduro-Herausforderung. Taye war wieder auf ihrer KX450X unterwegs. Erstaunlicherweise war es die einzige Kawasaki im gesamten Starterfeld von 160 Teilnehmern. Schon bald war das grüne Duo im Feld bekannt, weil sie mit der leichten und kraftvollen KX immer wieder Druck auf die anderen Teilnehmer ausüben konnte. Das Bike arbeitete sogar auf den schwersten Etappen ohne Beanstandung. Am Ende war Taye die bestplatzierte Frau im Feld, und sie erreichte einen hervorragenden achten Platz in ihrer Fahrzeugklasse und einen 14. Gesamtrang unter 160 Startern. Top-Ergebnisse also und echte Abenteuer für Taye!



Dinaric Rally 2024



Erschöpft, aber glücklich: Kawasaki-Pilotin Taye Perry

# Unsere Glückwünsche!

Firmenjubiläen bei verdienten Vertragspartnern

In der Verbindung von Kawasaki Deutschland mit den Vertragspartnern liegt eine ganz besondere Kraft. Denn nur so lässt sich erklären, dass so viele Motorradhändler der grünen Marke so lange die Treue halten. Bei der Witten & Weber oHG in Bad Berleburg begann die Erfolgsgeschichte bereits vor 45 Jahren. Heute kümmern sich Firmenmitgründer Rolf Weber und sein Sohn Frank um alle Fragen und Wünsche der Kunden. Auch bei der Theo Bürger GmbH in Saarbrücken engagieren sich alle schon sehr lange für die grüne Marke. Bereits seit 40 Jahren sind die Bürger im Saarland einer der wesentlichen Ansprechpartner, wenn es um Motorräder von Kawasaki geht. Wir gratulieren allen Jubilaren!



Bei der Theo Bürger GmbH sind bereits die nächsten Generationen am Start: Christoph und Sohn Philipp.



District Manager Oliver Quaas bedankt sich bei Frank und Rolf Weber für 45 Jahre Markentreue.

# Durchstarten im Rennsport

„Bimota by Kawasaki Racing Team“ tritt in der Motul FIM WorldSBK Championship an



KB998: Neuer Racer von Bimota für die Superbike-WM



Homologationsmodell mit Zulassung: Bimota KB998 Rimini

Für die Saison 2025 haben Bimota und Kawasaki ein Joint-Venture vereinbart. Dabei stellt Bimota das Chassis für die WorldSBK-Motorräder, während Kawasaki den Motor der Ninja ZX-10RR (sowie damit verbundene Anbauteile) liefert. Außerdem wird es auch ein Wiedersehen mit vielen KRT-Team-Mitgliedern geben. Kawasaki transferiert Know-how und Erfahrung in das Bimota-Racing-Programm, was einen neuen Meilenstein für das Kawasaki Racing Team darstellt. Der Name „Bimota by Kawasaki Racing Team“ soll die erfolgreiche Rennsport-Vergangenheit ebenso wie die enge Zusammenarbeit und die Synergien zwischen Kawasaki, dem Mehrheitsgesellschafter von Bimota, und der Motorrad-Manufaktur Bimota widerspiegeln. Wie in der Homologation vorgeschrieben, werden bis Ende 2026 insgesamt 500 straßenzugelassene Bimota KB998 Rimini weltweit angeboten werden. Aber auch die Fans der Ninja ZX-10RR werden nicht enttäuscht: Das Team Puccetti Racing Kawasaki wird den erfolgreichen Racer weiterhin in der weltweit populären Superbike-WM an den Start bringen. Für die Saison 2025 hat Manuel Puccetti bereits den aufstrebenden Amerikaner Garrett Gerloff als Piloten verpflichtet.

# Die Zeitmaschine

Wasserstoffantrieb von Kawasaki kommt in Fahrt



Kawasaki präsentierte als erster Hersteller von Serienmotorrädern auf dem japanischen Suzuka Circuit in Suzuka City, Präfektur Mie, ihr neues wasserstoffbetriebenes Motorrad während einer Demofahrt. Der Wasserstoffmotor basiert auf dem 998-cm<sup>3</sup>-Reihenvierzylindermotor mit Kompressor, der zum Beispiel in der Ninja H2R zum Einsatz kommt. Selbstverständlich wurden Modifikationen vorgenommen, die eine direkte Einspritzung von Wasserstoff in die Zylinder ermöglichen. Das Fahrgestell des Motorrads wurde außerdem so konzipiert, dass es Wasserstofftanks und ein System für die Wasserstoffzufuhr aufnehmen kann. Das Besondere an einem Motorrad mit Wasserstoffverbrennung ist das lebendige Fahrgefühl, das Biker vom Benzinmotor kennen – mit dem Unterschied, dass der Wasserstoffmotor hauptsächlich Wasser ausstößt<sup>\*1</sup>. Im Rahmen ihrer „Carbon Neutral Initiative“ verfolgt Kawasaki Motors das Ziel, Anfang der 2030er-Jahre ein funktionierendes Wasserstoff-Motorrad mit Verbrennungsmotor<sup>\*2</sup> als CO<sub>2</sub>-neutrale Option auf den Markt zu bringen.

<sup>\*1</sup> Beim Fahren wird eine sehr geringe Menge Motoröl verbrannt, wodurch etwas CO<sub>2</sub> entsteht.  
<sup>\*2</sup> Der Zeitpunkt der kommerziellen Verfügbarkeit kann je nach Infrastruktur für die Wasserstoffversorgung und dem Stand der gesetzlichen Vorschriften in den einzelnen Ländern variieren.

# Frühjahrstermine 2025

24. – 26. Januar 2025

Hamburger Motorrad Tage

31. Januar – 2. Februar 2025

Motorradwelt Bodensee, Friedrichshafen

21. – 23. Februar 2025

IMOT München

27. Februar – 2. März 2025

MOTORRÄDER DORTMUND

5. (+ 6.) April 2025

Drachenfest bei Kawasaki-Vertragspartnern

Alle Angaben: Stand November 2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

# Erst die Arbeit ...

Mit der MULE PRO-MX geht vieles einfacher. Und Fahrspaß ist auch noch inklusive!



Kawasaki baut nicht nur hervorragende Motorräder für Freizeit und Rennsport. Ebenso ausgereift sind die Nutzfahrzeuge des japanischen Herstellers, die MULE genannt werden. Dieser englische Begriff steht für „Muli“, also das starke Arbeitstier. Im Vergleich zu einem ATV ist hier also der praktische Nutzen noch stärker ausgeprägt. Die Land- und Forstwirtschaft, Golfplätze oder das Baugewerbe gehören zu den Einsatzgebieten für MULE-Modelle. Die neue MULE PRO MX, die hier

gezeigt wird, verfügt über einen ausgereiften Viertakt-Einzyliermotor mit 695 cm<sup>3</sup>. Dieses Triebwerk leistet starke 32,8 kW (45 PS) bei einem fahrfertigen Gewicht von bodenschonenden 719 kg. Dazu kommen ein Automatikgetriebe und ein elektrisch zuschaltbarer Allradantrieb. Die kippbare Ladefläche kann bis zu 317 kg Last aufnehmen. Interesse? Alle MULE-Vertragspartner sind unter [kawasaki.de](http://kawasaki.de) zu finden.



# Wieder 6.000 € gesammelt

Kawasaki unterstützt MEHRSi durch Spenden der Roadshow-Probefahrer

Die Roadshow-Teams von Kawasaki waren auch in dieser Saison im ganzen Land unterwegs, um Motorradfahrern die Möglichkeit zu geben, eine aktuelle Kawasaki Probe zu fahren und sich ein eigenes Urteil über ihr potenzielles Traumbike zu machen. Zusätzlich sammeln die Teams seit Jahren Geld für einen guten Zweck. In diesem Jahr kamen wieder über 6.000 Euro zusammen, die an die gemeinnützige Organisation MEHRSi gespendet wurden. Somit hat Kawasaki mit seinen Probefahrern seit 2020 insgesamt 29.921,78 Euro für MEHRSi gesammelt. MEHRSi sorgt seit Jahren dafür, dass gefährliche Leitplanken durch einen Unterfahrschutz entschärft werden. Martin Driehaus, Marketingleiter von Kawasaki Deutschland, übergab den symbolischen Spendenscheck im Beisein der Roadshow-Mitarbeiter: „Es ist für uns alle etwas ganz Besonderes, mit unserer Arbeit etwas zum guten Zweck beizutragen. Ein großer Dank gilt auch den Leuten, die mit ihrem Geldbetrag zu dieser stattlichen Summe beigetragen haben. Eine gute Wertschätzung für die Arbeit von Monika Schwill und ihrem Team.“ Zusätzliche Spenden sind selbstverständlich immer willkommen (Daten unter [mehr.si.org](http://mehr.si.org)).



Termin zur Scheckübergabe mit MEHRSi (v.l.n.r.): Carsten Haufe, Adrian Gattner, Jennifer Hardies, Martin Driehaus, Monika Schwill, Gunter Baumbach, Marta Kwoska, Sandra Wollny, Kais Hafsia

# EINWINTERN MIT MOTUL

Mehr Infos  
finden Sie hier:



**Reinigung** mit MOTUL Moto Wash, **Konservierung** mit MOTUL Wash & Wax



MOTUL Boost and Clean verwenden, anschließend **volltanken**



**Konservierung beweglicher Teile** mit MOTUL E.Z. Lube



**Ölwechsel** vor der Einwinterung



**Wechsel des Getriebeöls**



**Reinigung der Kette** mit MOTUL Chain Clean, **Fettung** mit MOTUL Chain Lube



**Batterie ausbauen** und frostfrei lagern



**Kühlflüssigkeit mit Frostschutz** bis mindestens -20°C verwenden



**Reifendruck** um 0,3 - 0,5 bar erhöhen



**Auf das Frühjahr freuen**

# New Wave

Vorstellung: Von der Z1000 anno 2003 zur neuen Z900

**Mit der Z1000 im Jahr 2003 brach bei Kawasaki eine neue Ära an: die der Z-Modelle der Neuzeit in frischem zackigem Design mit Ecken und Kanten.**

Es war schon eine Sensation, als die neue Z1000 im Herbst 2002 auf der Intermot, damals noch in München, präsentiert wurde. Der erste Streetfighter in Serie aus Japan. Designtechnisch eine klare Abkehr vom altbekannten rundlichen Z-Look der 1970er- und 1980er-Jahre sowie von den Zephyr-Modellen der 1990er. Als Markenzeichen und in Tradition der alten 900Z1 trug die Neue eine goldschimmernde Vier-in-vier-Auspuffanlage. Vater des radikalen neuen Auftritts war Shunji Tanaka, der bei Mazda den MX-5 (Miata) entwickelt hatte und später zu Kawasaki gewechselt war. Eine echte Bereicherung, denn von nun an sorgten die neuen Zs für mächtig Wirbel in der Szene.



Bereits fürs Modelljahr 2004 folgte die kleinere Version, die Z750. Etwas bodenständiger in der Ausstattung, aber dafür deutlich günstiger. Beide Modelle wurden europaweit zum großen Verkaufserfolg, vor allem in Frankreich und Deutschland.

In den Folgejahren konnte Kawasaki an diesem Erfolg festhalten, indem man die Nachfolgemodelle immer mit neuen frischen Linien und einigen technischen Optimierungen versah. Das erste Update erfolgte 2007. Die Neuerungen: noch zackigere Verkleidungsteile, modifizierte Nockenwellen, kleinere Ventile, kleinere Drosselklappen, mehr Schwungmasse, Steuerwalze im Auspuff und vieles mehr. 2010 erhielt dann die Z1000 ein völlig neues Gesicht. Großer Wert wurde hier auf „Visual Impact“ (optische Wirkung) und „Riding Impact“ (nachhaltiger Fahreindruck) gelegt, was in beiden Fällen konsequent umgesetzt wurde. Der Reihenvierzylinder trat nun mit deutlich mehr



2004 folgte die neue Z750.



2003: Die Z1000 feierte Wiederauferstehung.



2010 ging die nächste Generation der Z1000 an den Start.

Wucht auf. 2011 legte man bei der kleineren Z mit der R-Version nach, ehe sie durch die komplett neue Z800 ab 2013 ersetzt wurde. Bei der 800er sprach Kawasaki während der Pressevorstellung auch das erste Mal vom Sugomi-Design, bei der die aggressive Front und die leicht nach vorn unten orientierte Linie einer sprunghaften Raubkatze ähneln sollten. Richtig ausgelebt wurde der Begriff Sugomi dann aber beim 2014er-Modell der Z1000. Sugomi steht im Japanischen für intensive Aura, beeindruckende Energie, souveränen Auftritt und respektinflößende Power. Diese Aura umgibt alle nachfolgenden Modelle.



2017 wurde die Z900 präsentiert.

Den größten technischen Einschnitt machte die 2017 erschienene Z900, die dank ihres völlig neuen Rahmenkonzepts in Form eines Stahl-Gitterrohrrahmens etliche überflüssige Pfunde einsparte und ein merklich besseres Handling an den Tag legte. 210 Kilogramm Leergewicht gegenüber 231 Kilogramm der Z800 verdeutlichen den Fortschritt. Die Z1000 fiel übrigens zum Bedauern vieler Z-Fans 2021 aus dem Programm und wurde durch die neue Kompressor-Z H2 ersetzt. Natürlich wurde auch die Z900 in den Folgejahren stets optimiert. Doch die gravierendste Revision stand eindeutig im Modelljahr 2025 an. Am 5. November 2024 wurde die rundum neue Z900 auf der EICMA in

Mailand erstmals live dem Publikum vorgestellt. Ihre Deutschland-Premiere feierte sie auf der InterMot in Köln vom 5. bis 8. Dezember 2024. Auffallend das überarbeitete Design mit neuem LED-Scheinwerfer, schärferer Linienführung, Aluminium-Kühlerverkleidungen, konifiziertem Lenker, Lichtbalken-Rücklicht, feinerer Motor- und Fahrwerkabstimmung, 6-Achsen-IMU, Quickshifter/Blipper (ab 1.500/min nutzbar), Radial-Vierkolben-Festsattelzangen vorn, 5-Zoll-TFT-Display mit Sprachsteuerung, Turn-by-turn-Navigation und USB-C-Buchse. Nach wie vor gibt es auch ein SE-Modell mit Öhlins-Federbein und Brembo-Bremsanlage. Da freut man sich schon auf den ersten Ausritt! Wir werden im nächsten Lime Green (der Ausgabe zum Drachenfest) darüber berichten.



Öhlins beim SE-Modell



2013 von der Studie zur Serie: Z800



2025: die neueste Z900

#### Kawasaki Z900/SE, Modelljahr 2025

**Motor** Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 948 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub** 73,4 x 56,0 mm **Verdichtung** 11,8:1 **Leistung** 124 PS (91 kW) bei 9.500/min **Max. Drehmoment** 97,4 Nm bei 7.700/min **Gemischauflbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 36 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.450 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65,3 Grad/110 mm **Sitzhöhe** 830 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Aluminiumschwinge mit Horizontal-Back-Link-Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/140 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 180/55ZR17 M/C (73W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 300 mm, Radial-Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 250 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 193/194 kg **Tankinhalt** 17 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 234 km/h **Farben** Z900: Metallic Spark Black/Metallic Carbon Gray/Ebony, Metallic Carbon Gray/Metallic Phantom Silver/Candy Persimmon Red, Metallic Moondust Gray/Metallic Spark Black/Candy Lime Green; SE: Metallic Matte Graphite Gray/Ebony/Metallic Graphite Gray **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** in Kürze verfügbar

2014: die respektinflößende Z1000

# Mitspielen bei Lime Green

Wer diese Ausgabe aufmerksam gelesen hat, kann hier einen tollen Preis gewinnen: eine zweitägige Probefahrt mit einem neuen Motorrad von Kawasaki!

Jetzt eine zweitägige Probefahrt mit einem neuen Kawasaki-Modell quer durch den schönen Taunus gewinnen. Auf kurvenreichen Strecken die Qualitäten des Motorrads genießen, direkt vor der Haustür des deutschen Kawasaki-Importeurs in einem der schönsten Naherholungsgebiete Deutschlands. Der hier verlorene Gewinn beinhaltet folgende Leistungen (genauere Modalitäten nach Absprache mit der Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit):

- Welcome-Snack bei Kawasaki Motors Europe N.V., Niederlassung Deutschland, in Friedrichsdorf
- Aktuelles Testmotorrad für zwei Tage (Voraussetzung: Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis)
- Zwei Übernachtungen im Doppelzimmer mit Halbpension für zwei Personen im Maritim Hotel Bad Homburg

## Die Gewinnspielfrage:

Wie viel Hubraum haben die neuen 1100er-Modelle exakt?

a. 1.097 cm<sup>3</sup>

b. 1.098 cm<sup>3</sup>

c. 1.099 cm<sup>3</sup>

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: [gewinnspiel@kawasaki.de](mailto:gewinnspiel@kawasaki.de)  
Einsendeschluss: **31. Januar 2025** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

## Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 2/2024

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, wie hoch der maximale Ladedruck bei der Z750 Turbo war. Die richtige Antwort lautete „0,73 Bar“. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht die glückliche Gewinnerin gezogen. Sie kann sich schon auf ihre Kawasaki-Testfahrttage freuen.

**Gewonnen hat:**  
**Carole Bertemes, 66693 Orscholz**  
**Wir gratulieren!**



## Impressum

**Herausgeber :**  
Kawasaki Motors Europe N.V.  
Niederlassung Deutschland  
Max-Planck-Straße 26  
61381 Friedrichsdorf  
Telefon (06172) 734-0  
Telefax (06172) 734-185

**Verantwortlich für den Inhalt:**  
Andi Seiler

**Redaktion:**  
Andi Seiler, Andreas  
Manzato, Christiane Urban

**Fotografie:**  
Arez.pictures – Andreas Balaz,  
Bimota, Kawasaki, Philipp  
Kuchler, Félix Romero,  
Andi Seiler, Ula Serra, James  
Wright (Double Red)

**Autoren:**  
Andreas Manzato, Andi Seiler

**Layout:**  
Netplan Medienservice GmbH  
[www.netplan-online.de](http://www.netplan-online.de)  
Gregor Oppitz  
[www.gregoroppitz.de](http://www.gregoroppitz.de)

# FRÜH ENTSCHEIDEN – SPÄTER ZAHLEN!

**+ Keine Anzahlung  
+ 3 Monate Zahlpause**



NEU: Versys 1100 – Monatliche Rate, z.B.:

**210 €\***



NEU: Z 500 SE – Monatliche Rate, z.B.:

**101 €\***



NEU: Ninja 1100SX – Monatliche Rate, z.B.:

**231 €\***



powered by Santander Consumer Bank AG

Früh entscheiden, später zahlen. Unsere Early-Bird-Finanzierung\*\* gilt ab sofort bis zum 3. März 2025 für alle zulassungsfähigen Motorradmodelle von Kawasaki. Das Beste daran: Es gibt keine Anzahlung und die erste Rate wird drei Monate später fällig. Jeder teilnehmende Kawasaki-Vertragspartner erstellt euch gerne ein individuelles Angebot für die Early-Bird-Finanzierung samt Zahlpause. Nutzt jetzt eure Chance!

Repräsentatives Beispiel: Folgende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 17 Abs. 4 PAngV dar. Ein Finanzierungsbeispiel der Kawasaki Finance – Powered by Santander Consumer Bank AG (Darlehensgeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach

Modell	Unverbindliche Preisempfehlung	Netto-darlehensbetrag	Anzahlung	1. monatliche Rate	34 Raten à	kalkulierte Schlussrate	Gesamtkredit-Betrag
Versys 1100	13.945,00 €	13.945,00 €	0 €	200,79 €	210,00 €	8.367,00 €	15.707,79 €
Ninja 1100SX	15.295,00 €	15.295,00 €	0 €	198,99 €	231,00 €	9.177,00 €	17.229,99 €
Z500 SE	6.695,00 €	6.695,00 €	0 €	90,73 €	101,00 €	4.107,00 €	7.710,90 €

\*Laufzeit in Monaten/Anzahl der Raten: 36. Effektiver Jahreszins 4,99 %, fester Sollzinssatz p.a. 4,88 %. Bonität vorausgesetzt. Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19 % MwSt., inkl. Überführung, zzgl. Nebenkosten. Angebot ist gültig für Privatkunden und ist nicht mit anderen Nachlässen/ Aktionen kombinierbar. \*\*Die Early-Bird-Aktion läuft bis zum 03.03.2025 und gilt für alle neuen und sofort verfügbaren Kawasaki-Straßenmotorräder bei teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartnern.