lime green

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

Gewinnspiel - jetzt mitmachen!



Kawasaki KLE500 Das Comeback einer Legende

Dauerbrenner

Die neue Z650 S im ersten Test: Frisches Design, moderne Technik und viel Fahrspaß im Mittelklasse-Naked-Bike für Straße & Alltag.

Flat Track

Umbau im Detail: Reifen, Fahrwerk, Geometrie – so wird aus der KX450 Schritt für Schritt ein Renner fürs Oval.

Fernweh

Die Route de Combe Laval zählt zu den spektakulärsten Alpenstraßen – mit Felsgalerien, Weitblick und purem Fahrspaß.

02/2026

Schutzgebühr 7,50€

MOTUL



Weil deine Kawasaki das Beste verdient.

Zwei Marken.
Ein Qualitätsversprechen.

MOTUL Lime Green – das 4-Takt-Motorenöl auf Basis der MOTUL Technosynthese®. Entwickelt für höchste Ansprüche und perfekt ergänzt durch MOTUL MC Care.

Jetzt entdecken.



MOTUL MC Care & MOTUL Lime Green Edition

Motul.com

@motuldeutschland

GOOD TIMES



Liebe Leserinnen und Leser,

Motorradfahren ist mehr als eine Jahreszeit – es ist ein Gefühl. Ein Moment, in dem der Motor zum Leben erwacht, der Blick nach vorn geht und der Alltag im Rückspiegel verschwindet. Genau dieses Gefühl begleitet uns auch durch die Saison 2026: die pure Leidenschaft auf zwei Rädern, das Kribbeln vor der nächsten Ausfahrt und die Vorfreude auf alles, was noch vor uns liegt.

Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit euch neue Modelle zu entdecken, ausgiebig zu testen, Kilometer zu sammeln und jede Kurve bewusst zu genießen. Denn jede Fahrt erzählt ihre eigene Geschichte – und genau darum geht es.

Ein starker Start in die Saison lebt nicht nur von neuen Bikes, sondern auch von den Menschen dahinter. Unsere Händler sind auch in diesem Jahr erste Anlaufstelle, kompetente Partner und Treffpunkte für alle, die Benzin im Blut haben. Dort beginnt oft das nächste Abenteuer – bei einem Gespräch, einer Probefahrt oder einfach beim gemeinsamen Blick auf die neuesten Maschinen.

Ein besonderes Highlight ist wieder die Kawasaki Roadshow, die mit über 30 Stopps in ganz Deutschland unterwegs sein wird. Hier heißt es: anschauen, probesitzen, testen – alle Interessierten sind herzlich eingeladen, die Modellpalette hautnah zu erleben. Unbedingt vormerken solltet ihr euch außerdem die Kawasaki Days am 06. und 07. Juni. Erstmals treffen wir uns dafür in Grefrath – ein neues Kapitel, das ihr euch dick im Kalender markieren solltet.

In dieser Ausgabe haben wir erneut eine besondere Auswahl an Geschichten aus allen Bereichen für euch zusammengestellt – spannend, informativ und mit viel Leidenschaft fürs Motorradfahren. Nun bleibt uns nur, euch viel Freude beim Lesen und eine Saison voller guter Gespräche, intensiver Erlebnisse, sattem Sound und unvergesslicher Momente zu wünschen. Genau dort, wo wir hingehören: aufs Motorrad.

Allzeit gute Fahrt und viel Spaß!

Patrick Sauter
sauter@kawasaki.de

BLICKPUNKT

KAWASAKI Z900RS SE 12
Der Klassensieger im Test

KAWASAKI KLE500 SE 18
Fahreindrücke aus dem Süden

KAWASAKI VERSYS 2026 24
Allroundtalente für Alltag und Reise

KAWASAKI Z650 S 26
Dauerbrenner neu aufgelegt



MODELLÜBERSICHT

DAS MODELLJAHR 2026 32
Zahlen, Daten und Fakten



MAGAZIN

SZENE 6
bimota by Kawasaki Racing Team

AC SANCTUARY 38
Portrait einer Edelschmiede

INTERVIEW HOLGER AUE 46
Legendäre Benzin-Geschichten

GRÜNE GESCHICHTE 56
Woher stammt Lime Green?

HOT SHOT 66
Feinste Ware aus England





SERVICE

8 **NEWS**
Neuigkeiten und Wissenswertes!

74 **COMMUNITY**
Stolze Kawasaki Besitzer

76 **GEWINNSPIEL**
Jetzt mitmachen

78 **KAWASAKI COMIC & IMPRESSUM**
Lachen ist gesund



UNTERWEGS

60 **ABENTEUER & REISE**
Route de Combe Laval

SPORT

52 **GO FAST, TURN LEFT**
KX450 Flat Track Umbau



Weitere Informationen gibt es auch digital.
Mehr Infos: www.kawasaki.de

SZENE

SPITZEN-START

Beim Auftakt der Superbike-WM auf Phillip Island setzt Axel Bassani ein starkes Ausrufezeichen: Mit zwei zweiten Plätzen führt der Italiener die neue bimota KB998 Rimini eindrucksvoll aufs Podium und zeigt das Potenzial des bimota by Kawasaki Racing Teams. Auf der schnellen Strecke in Australien überzeugt Bassani mit Speed, Konstanz und Rennintelligenz – ein vielversprechender Start in die Saison und ein deutliches Signal, dass das traditionsreiche bimota-Projekt sofort um Spitzenplätze kämpfen kann.



Weitere Infos hier!


bimota
MOTUL

AKTUELLES & HIGHLIGHTS

Neuigkeiten, Zubehör, Aktionen und Events – hier findet ihr die wichtigsten Kawasaki Updates kompakt zusammengestellt. Wenn ihr noch tiefer in die Themen eintauchen möchtet, erhaltet ihr weitere Informationen bei eurem Kawasaki Vertragspartner oder jederzeit online.



KAWASAKI DAYS 2026

Grefrath wird am 6. und 7. Juni 2026 zum Treffpunkt für Kawasaki Fans aus ganz Deutschland. Bei den erstmals dort ausgetragenen Kawasaki Days kommen Fahrerinnen, Fahrer und Partner zusammen, um die Marke zu feiern. Neben dem gemeinsamen Markenerlebnis, Shows und viel Kawasaki-Atmosphäre sorgt eine besondere Verlosung für Spannung: Unter allen Besuchern vor Ort werden zwei Motorräder im Gesamtwert von über 15.000 Euro verlost. Das Event gilt als Top-Highlight und verspricht Action und Emotionen für alle Fans!



STARTERBONUS

Kawasaki setzt seinen beliebten Starter-Bonus auch 2026 fort. Führerschein-Neulinge erhalten beim Kauf eines neuen Motorrads weiterhin einen Preisnachlass von 1 Euro pro Kubikzentimeter Hubraum, maximal jedoch 800 Euro. Das Angebot gilt für viele Neufahrzeuge der Marke und richtet sich an Käufer, die ihren Motorradführerschein in den letzten zwölf Monaten erworben haben. Für Modelle wie Ninja 125 oder Z125 gibt es 500 Euro Zuschuss. Die Aktion gilt bei teilnehmenden Händlern in Deutschland. Weitere Informationen unter www.kawasaki.de.









KAWASAKI FASHION

Die neue Kawasaki Bekleidung ist ab sofort bei den Kawasaki Vertragspartnern erhältlich. Die aktuelle Kollektion bietet eine besonders vielseitige Auswahl an Casual Wear und Fan-Bekleidung sowohl für Frauen als auch für Männer. Ganz neu im Sortiment ist zudem die WSBK-Linie, die vom Kawasaki Racing Team in der Superbike-Weltmeisterschaft inspiriert ist und sportlichen Rennsport-Look mit hohem Tragekomfort verbindet. Alle Informationen zur neuen Kollektion gibt es online unter www.kawasaki.de.

ROADSHOW

Von Ende März bis Ende September tourt die Kawasaki Roadshow mit Showtrucks durch ganz Deutschland und macht an rund 40 Stationen Halt. Besucher können aktuelle Modelle des Modelljahres 2026 bei Probefahrten ausgiebig testen. Nach über 3.000 Testfahrten im Vorjahr setzt Kawasaki damit seine erfolgreiche Eventreihe fort und bringt Fahrspaß sowie neue Bikes hautnah zu den Bikern. Weitere Informationen unter www.kawasaki-roadshow.de.



MOTORRAD DES JAHRES

Die Leserinnen und Leser des Magazins MOTORRAD haben gewählt: Die Kawasaki Z900RS ist bei der Motorrad-Leserwahl 2026 zum neunten Mal in Folge zum besten „Modern Classic“ gekürt worden. Damit setzt das Retro-Bike seine beeindruckende Erfolgsserie fort. Schon seit Jahren dominiert die Z900RS diese Kategorie und überzeugt Fans mit klassischem Design im Stil der legendären Z-Modelle sowie moderner Technik. An der Abstimmung beteiligten sich erneut zehntausende Leserinnen und Leser.





FAHREN OHNE FÜHRERSCHEIN

Motorrad fahren ohne Führerschein? Beim „Kawasaki 125er Startup“ des ADAC Fahrsicherheitszentrums Westfalen wird genau das möglich. In einem rund dreistündigen Schnuppertraining können Interessierte erstmals auf einer 125-Kubik-Maschine Platz nehmen und unter Anleitung erfahrener Trainer die Grundlagen des Motorradfahrens ausprobieren. Die Motorräder und Schutzkleidung werden gestellt. Das Angebot richtet sich vor allem an Einsteiger und Neugierige, die testen möchten, ob Motorradfahren das richtige Hobby für sie ist. Weitere Informationen unter www.adac-fsz-westfalen.de.

KAWASAKI ROADSHOW

Datum	Ort
AB 28.03.2026 AUF TOUR	**TESTFAHRT-BUCHUNGEN GANZ EINFACH UNTER KAWASAKI-ROADSHOW.DE**

DRACHENFEST

Datum	Ort
18.04.-19.04.2026	**BEI VIELEN KAWASAKI-VERTRAGSPARTNERN**

KAWASAKI DAYS

Datum	Ort
06.06.-07.06.2026	**ERSTMALS IM EVENTPARK GREFRATH**

GLEMSECK 101

Datum	Ort
04.09.-06.09.2026	**LEONBERG**

Weitere Infos hier!

IDM

Datum	Strecke
08.05.-10.05.2026	**SACHSENRING**
29.05.-31.05.2026	**BRÜNN (CZ)**
26.06.-28.06.2026	**MOST (CZ)**
31.07.-02.08.2026	**OSCHERSLEBEN**
14.08.-16.08.2026	**ASSEN (NL)**
04.09.-06.09.2026	**NÜRBURGRING**
26.09.-27.09.2026	**HOCKENHEIM**

WSBK

Datum	Strecke
20.02.-22.02.2026	**PHILLIP ISLAND (AUS)**
27.03.-29.03.2026	**AUTODROMO ALGARVE (POR)**
17.04.-19.04.2026	**ASSEN (NL)**
01.05.-03.05.2026	**BALATON PARK CIRCUIT (HU)**
15.05.-17.05.2026	**MOST (CZ)**
29.05.-31.05.2026	**ARAGON (ESP)**
12.06.-14.06.2026	**MISANO (I)**
10.07.-12.07.2026	**DONINGTON (GB)**
04.09.-06.09.2026	**MAGNY-COURS (FRA)**
25.09.-27.09.2026	**CREMONA (I)**
09.10.-11.10.2026	**ESTORIL (POR)**
16.10.-18.10.2026	**JEREZ (ESP)**

NINJA ZX-6R-CUP

Datum	Strecke
08.05.-10.05.2026	**SACHSENRING**
29.05.-31.05.2026	**BRÜNN (CZ)**
14.08.-16.08.2026	**ASSEN (NL)**
04.09.-06.09.2026	**NÜRBURGRING**
25.09.-27.09.2026	**HOCKENHEIM**

NINJA ZX-4RR-CUP

Datum	Strecke
08.05.-10.05.2026	**SACHSENRING**
26.06.-28.06.2026	**MOST (CZ)**
31.07.-02.08.2026	**OSCHERSLEBEN**
14.08.-16.08.2026	**ASSEN (NL)**
25.09.-27.09.2026	**HOCKENHEIM**

TEST

TRADITION & FAHRFREUDE

Retro-Design, High-End-Fahrwerk und der ikonische Kawasaki-Vierzylinder: Die Kawasaki Z900RS SE vereint Tradition und moderne Performance in einer besonders veredelten Form. Mit hochwertigen Komponenten und einem sorgfältig abgestimmten Fahrwerk steht sie für präzises Handling und ein besonders souveränes Fahrgefühl. Gleichzeitig bleibt sie dem klassischen Z-Erbe treu und verbindet nostalgische Linienführung mit moderner Technik. Das Ergebnis ist ein Bike, das Emotion, Fahrdynamik und zeitlosen Stil kombiniert.

Die Legende lebt – und sie fährt heute moderner, präziser und faszinierender denn je. Mit der Kawasaki Z900RS SE präsentiert Kawasaki für das Modelljahr 2026 eine besonders hochwertige Ausführung des erfolgreichen Retro-Sportsters. Klassische Linien, moderne Technik und ein charakterstarker Reihenvierzylinder verschmelzen hier zu einem Motorrad, das Emotion, Stil und Fahrdynamik perfekt miteinander verbindet.

Die Z900RS SE ist eine Hommage an die großen Kawasaki-Ikonen der Vergangenheit. Die elegante Silhouette mit Tropfentank, runder Scheinwerfermaske und sorgfältig ausgearbeiteten Details erinnert an die legendäre Z1 der frühen Siebzigerjahre. Gleichzeitig wirkt die Maschine keineswegs nostalgisch im Sinne von gestern. Vielmehr interpretiert Kawasaki die klassische Formensprache mit moderner Fertigungsqualität und viel Liebe zum Detail neu. Hochwertige Lackierungen, fein ausgearbeitete Kühlrippen und sauber integrierte Technik sorgen für einen Auftritt, der zeitlos und exklusiv wirkt.

Im Mittelpunkt steht der 948-Kubik-Reihenvierzylinder – ein Motor, der wie kaum ein anderer für Kawasaki steht. Das Aggregat begeistert mit einer kraftvollen, gleichzeitig sehr harmonischen Leistungsentfaltung. Schon im unteren Drehzahlbereich steht reichlich Drehmoment zur Verfügung, während der Motor mit zunehmender Drehzahl immer lebendiger wird. Das Ergebnis ist ein Antrieb, der sowohl entspanntes Gleiten als auch dynamische Landstraßenfahrten mit beeindruckender Leichtigkeit ermöglicht.

Typisch für einen Kawasaki-Vierzylinder überzeugt auch der Klang: satt, klar und mit wachsender Drehzahl





Die Kawasaki Z900RS SE zeigt auf der Landstraße ihre ganze Stärke: kraftvoller Vierzylinder und präzises Handling



Die SE-Version bietet stärkere Bremsen und ein hochwertigeres Fahrwerk als das Basismodell



Das Cockpit der Kawasaki Z900RS SE verbindet klassisches Design mit moderner Funktionalität: Zwei analoge Rundinstrumente rahmen ein digitales LCD-Display, das alle wichtigen Fahrinformationen übersichtlich darstellt. Die markante LED-Beleuchtung – vom runden Scheinwerfer bis zum Rücklicht – sorgt für optimale Sicht und unterstreicht den zeitlosen Retro-Look des zeitlosen Bikes







Der neu abgestimmte Auspuff sorgt für einen kraftvollen, markanten Klang und unterstreicht den authentischen Vierzylinder-Sound. Hochwertige Federelemente und das fein ansprechende Öhlins-Federbein am Heck mit vielfältigen Einstellmöglichkeiten bieten präzise Rückmeldung, hohe Stabilität und ein besonders souveränes Fahrgefühl – sowohl auf kurvigen Landstraßen als auch im Alltag

zunehmend präsent. Gleichzeitig bleibt der Motor kultiviert und laufruhig – ein Zeichen für die hohe Ingenieurskunst, mit der dieses Aggregat entwickelt wurde.

Die SE-Version setzt beim Fahrwerk noch einmal besondere Akzente. Eine hochwertige Upside-Down-Gabel an der Front arbeitet perfekt mit dem exklusiven Öhlins S46-Federbein am Heck zusammen. Diese Kombination sorgt für ein äußerst sensibles Ansprechverhalten und eine beeindruckende Fahrstabilität. Unebenheiten werden souverän absorbiert, während das Motorrad in schnellen Kurven jederzeit präzise und kontrollierbar bleibt.

Gerade auf kurvigen Landstraßen zeigt die Z900RS SE ihre große Stärke. Die ausgewogene Gewichtsverteilung und die zentrale Massenkonzentration ermöglichen ein überraschend leichtes Handling. Die Maschine lenkt intuitiv ein und vermittelt sofort Vertrauen. Gleichzeitig bleibt sie auch bei höherem Tempo stabil und souverän.

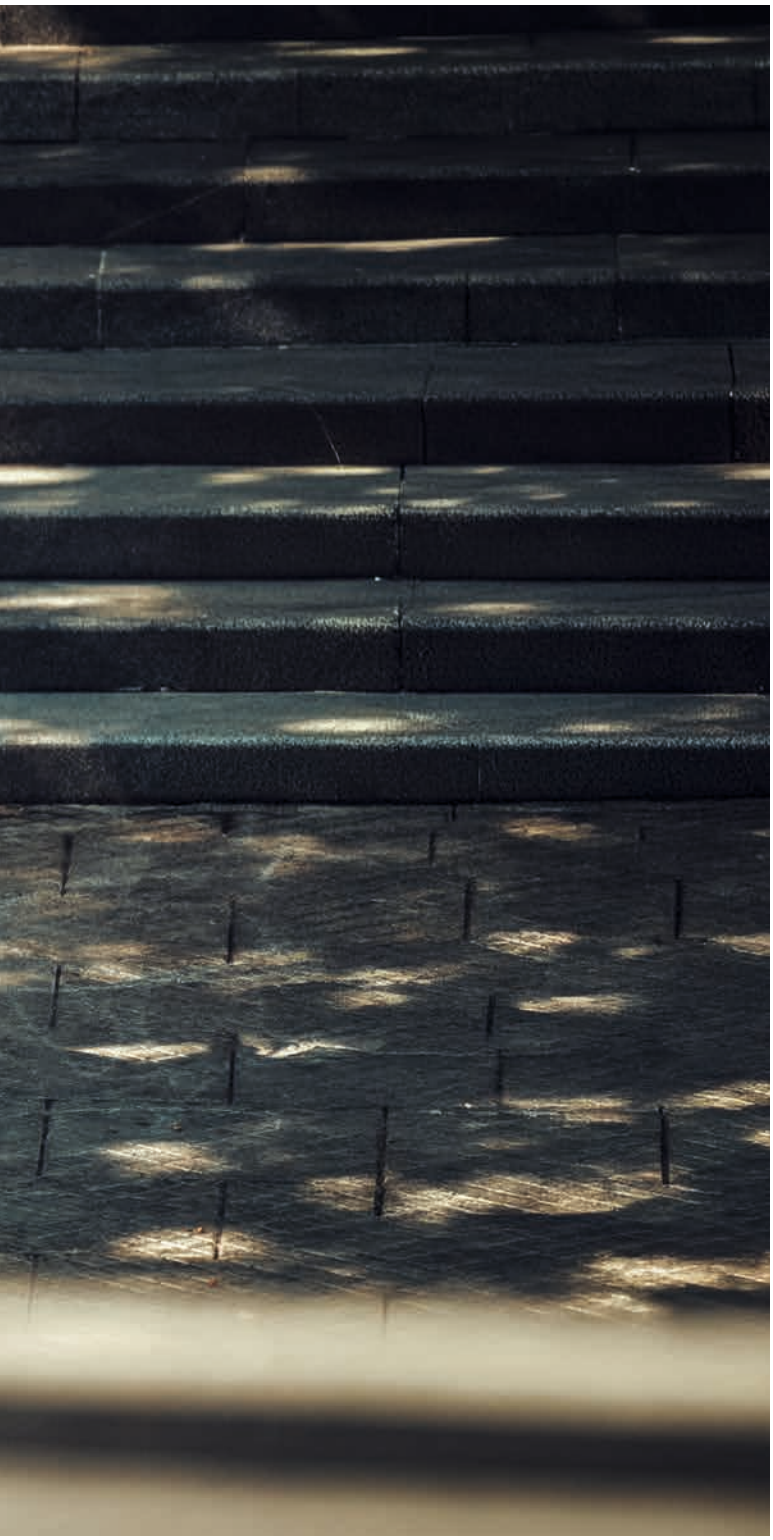


Die Kawasaki Z900RS SE vereint klassische Linien mit moderner Technik – ein bildschönes, zeitloses Motorrad, das den Geist legendärer Naked Bikes in die Gegenwart bringt

Auch die Bremsanlage entspricht dem Premiumanspruch der SE-Version. Radial montierte Brembo-Monoblock-Bremssättel sorgen für eine kraftvolle und hervorragend dosierbare Verzögerung. Zusammen mit dem fein abgestimmten ABS entsteht ein sehr sicheres und kontrolliertes Bremsgefühl.

Die Sitzposition unterstreicht den vielseitigen Charakter der Z900RS SE. Der Fahrer sitzt angenehm aufrecht mit natürlichem Griff zum breiten Lenker. Diese Ergonomie ermöglicht sowohl entspanntes Touring als auch eine aktive Fahrweise auf kurvigen Strecken. Die Sitzbank bietet dabei guten Halt und hohen Komfort.

Im Cockpit verbindet Kawasaki klassische Optik mit moderner Funktion. Zwei analoge Rundinstrumente rahmen ein digitales Multifunktionsdisplay mit allen wichtigen Informationen ein. Drehzahl, Geschwindigkeit und weitere Fahrdaten lassen sich so schnell erfassen, ohne den Blick lange von der Straße nehmen zu müssen. Passend zur Philosophie der Z900RS: Tradition und moderne Technik harmonisch zu verbinden.



Auch in der Verarbeitung zeigt sich der hohe Anspruch der SE-Version. Hochwertige Materialien und liebevoll gestaltete Details unterstreichen den exklusiven Charakter dieses Motorrads.

So entsteht ein Gesamtpaket, das Emotion und Performance gleichermaßen bietet. Die Kawasaki Z900RS SE ist nicht nur ein stilvoller Retro-Sportster – sie ist eine moderne Interpretation der legendären Kawasaki-DNA und ein Motorrad, das jede Fahrt zu einem besonderen Erlebnis macht.

Kawasaki Z900RS/Z900RS SE, Modelljahr 2026

Motor
Flüssigkeitsgekühlt, 4-Takt, Reihenvierzylinder, dohc

Hubraum
948 cm³

Leistung
85 kW (116 PS) bei 9.300/min

Max. Drehmoment
98 Nm bei 7.700/min

Getriebe
6-Gang

Hinterradantrieb
Kette

Rahmen
Gitterrohrrahmen, hochfester Stahl

Bremsen
Vorne Ø 300 mm Doppelscheibe mit Vierkolbenbremse
Hinten Ø 250 mm Einscheibe mit Einkolbenbremse

Federweg
Vorne 120 mm / hinten 140 mm

Räder
17 Zoll vorne, 17 Zoll hinten

Sitzhöhe
835mm (SE: 845mm)

Leergewicht (fahrfertig)
216 kg

Tankinhalt
17 Liter

Garantie
4 Jahre ohne km-Begrenzung

UVP
12.995 Euro ab Werk/13.470 Euro inkl. Überführung
(SE: 14.595 Euro ab Werk/15.070 € inkl. Überführung)

Weitere Infos hier!

MULTI-TALENT

Zwischen staubigen Pisten und endlosen Kurven offenbart die neue Kawasaki KLE500 ihren Charakter: vielseitig, souverän und voller Abenteuerlust – gemacht für neue Wege, große Freiheit und grenzenlose Entdeckungen.

Die Morgensonne taucht die andalusischen Berge in warmes Licht, feiner Staub liegt über den Pisten, während sich endlose Asphaltbänder durch die Landschaft schlängeln. Genau hier durften wir vom Lime Green Magazin die neue Kawasaki KLE500 in der SE-Version erstmals fahren. Zwei intensive Tage auf und abseits befestigter Straßen – und vom ersten Meter an war klar: Diese Maschine lädt dazu ein, dorthin zu fahren, wo der Horizont noch ein Stück weiter entfernt scheint.

Der 451-cm³-Parallel-Twin präsentiert sich lebendig, kultiviert und wunderbar harmonisch. Mit seiner linearen Leistungsentfaltung vermittelt er sofort Vertrauen. Die knapp 45 PS fühlen sich kraftvoll und souverän an, ohne jemals fordernd zu wirken. Gerade im mittleren Drehzahlbereich begeistert der Motor mit elastischem Durchzug, der Überholmanöver ebenso mühelos macht wie entspanntes Dahingleiten über spanische Landstraßen. Die Gasannahme ist präzise, die Laufkultur angenehm ruhig – ein Antrieb, der Fahrfreude und Kontrolle perfekt vereint.

Schon beim Aufsteigen fällt die ausgewogene Ergonomie auf. Die aufrechte Sitzposition, der breite Lenker und die komfortabel geformte Sitzbank schaffen ein Gefühl von Sicherheit und Übersicht. Man sitzt integriert im Motorrad, nicht auf ihm. Die Sitzhöhe ist so gewählt, dass sie auch weniger erfahrenen Fahrerinnen und Fahrern Vertrauen schenkt, während größere Piloten



Präzise, agil und leicht zu kontrollieren: Auf kurvigen Landstraßen zeigt die KLE500, wie viel Fahrspaß in ihr steckt



Unebenheiten werden sauber absorbiert, während die KLE500 SE in schnellen Wechselkurven ruhig und spurtreu bleibt



Herr Masuda war maßgeblich an der Entwicklung beteiligt und ist sichtlich stolz auf das Ergebnis

ausreichend Bewegungsfreiheit genießen. Diese Balance macht die KLE500 zu einer echten Allrounderin.

Auf der Straße zeigt sie ihre agile Seele. Das Fahrwerk ist straff genug für präzise Linienwahl und gleichzeitig komfortabel genug für lange Etappen. In schnellen Kurven bleibt sie stabil und neutral, in engen Kehren lässt sie sich spielerisch dirigieren. Das 21-Zoll-Vorderrad vermittelt Souveränität, ohne die Handlichkeit zu beeinträchtigen. Unterstützt von der leichtgängigen Assist- und Slipperkupplung wird jeder Gangwechsel zum geschmeidigen Erlebnis. Die Bremsanlage überzeugt mit klar definierter Dosierbarkeit und transparenter Rückmeldung – Vertrauen vom ersten Meter an.

Doch Spanien bot mehr als nur Asphalt. Im leichten Gelände durfte die KLE500 zeigen, was in ihr steckt. Schotterpisten, lose Untergründe und ausgewaschene Passagen meistert sie mit beeindruckender Gelassenheit. Das langhubige Fahrwerk absorbiert Unebenheiten souverän und hält die Linie stabil. Im Stehen vermittelt der breite Lenker exzellente Kontrolle, während die schlanke Silhouette viel Bewegungsfreiheit erlaubt. Die Traktion bleibt berechenbar, das Fahrverhalten stets gutmütig und intuitiv. Das ABS kann mittels Schalter an der Armatur im Handumdrehen komplett abgeschaltet werden, was die Fahrsicherheit positiv beeinflusst.

Besonders beeindruckend ist die Leichtigkeit, mit der die KLE500 zwischen den Welten wechselt. Eben noch entspannt auf der Landstraße unterwegs, im nächsten Moment neugierig auf staubiger Piste – ohne Umgewöhnung, ohne Kompromiss. Genau dieses vielseitige Talent macht ihren Charakter aus. Sie fühlt sich nie fehl am Platz, sondern überall zu Hause.

SUPERSPORT OBSESSION





Ninja ZX-4RR



Ninja ZX-10R/Ninja ZX-10RR

Buche jetzt deine kostenlose Probefahrt auf einer Ninja ZX-6R bei der Kawasaki Roadshow!

Rennsport mit den legendären Ninja-Racern von Kawasaki. Für jede Klasse das passende Motorrad. Von der Ninja ZX-4RR bis zum Highend-Superbike Ninja ZX-10RR. Herausragende Perfomance trifft auf modernste Technologien. Jetzt aufsteigen und in die Ninja-Welt eintauchen. Zum Beispiel beim Ninja-ZX-4RR-Cup oder dem neuen Ninja-ZX-6R-Cup im Rahmen der EURO-MOTO-Serie. Oder jederzeit bei allen Kawasaki-Vertragspartnern.

4 JAHRE GARANTIE

kawasaki.de

Kawasaki
Let the Good Times Roll

Kawasaki KLE500/KLE500 SE, Modelljahr 2026

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Parallel-Twin, DOHC,
vier Ventile pro Zylinder

Hubraum
451 cm³

Leistung
33,4 kW (45.4 PS) bei 9.000/min

Max. Drehmoment
42,6 Nm bei 6.000/min

Rahmen
Hochfester Stahl-Gitterrohrrahmen (Trellis-Frame), mit
angeschraubten Unterzügen

Bremsen
Vorne Ø 300 mm Einscheibe mit Doppelkolbenbremse
Hinten Ø 230 mm Einscheibe mit Doppelkolbenbremse, abschaltbares ABS

Federweg
Vorne 210 mm / hinten 200 mm

Räder
21 Zoll vorne, 17 Zoll hinten

Sitzhöhe
860 mm (optional 30 mm niedriger über Ergo-Fit-Sitzbank)

Leergewicht (fahrfertig)
194 kg/ 195 kg (SE)

Tankinhalt
16 Liter

Ausstattung (SE)
TFT-Farbdisplay, LED-Beleuchtung, Handprotektoren, großer Motorschutz,
großes Windschild

Garantie
4 Jahre ohne km-Begrenzung

UVP
6.495 Euro ab Werk / 6.895 Euro inkl. Überführung
(SE: 7.295 Euro ab Werk / 7.695 € inkl. Überführung)

Weitere Infos hier!



Mit umfangreichem Originalzubehör lässt sich die KLE500 individuell aufrüsten.
Der Akrapovič-Endschalldämpfer betont den sportlichen Rallye-Look

Auch optisch setzt die neue KLE500 SE klare Akzente. Die markante Front, die hochgezogene Verkleidung und die klassischen Adventure-Proportionen unterstreichen ihren Anspruch. Das moderne TFT-Display liefert alle relevanten Informationen übersichtlich und klar ablesbar. Die hochwertige Verarbeitung und die durchdachten Details vermitteln Qualität bis ins Kleinste.

Nach zwei intensiven Testtagen in Andalusien steht für uns fest: Die neue Kawasaki KLE500 ist mehr als eine Rückkehr eines bekannten Namens. Sie ist ein modernes Adventure-Bike mit authentischem Charakter, das Fahrspaß, Komfort und Vielseitigkeit in idealer Balance vereint. Ob täglicher Weg zur Arbeit, Wochenendtour oder spontane Offroad-Einlage – diese Maschine inspiriert dazu, einfach loszufahren. Die KLE500 macht Lust auf Horizonte, auf neue Wege, auf unvergessliche Momente im Sattel. Genau dafür wurde sie gebaut.



GRENZENLOS UNTERWEGS

Seit ihrer Einführung steht die Versys-Reihe für universelle Motorräder ohne feste Grenzen. Die Mischung aus aufrechter Sitzposition, Komfort und sportlichem Charakter machte sie schnell zu einer festen Größe unter den Allroundern. Für das Modelljahr 2026 führt Kawasaki dieses Konzept konsequent weiter.





Die neue Kawasaki Versys 1100 SE – jetzt in schicken neuen Farben erhältlich: stark auf Tour, komfortabel im Alltag und bereit für jedes Abenteuer auf der Straße



Kawasaki Versys 650: bereit für jede Straße: komfortable Reiseenduro mit 67 PS, aufrechter Sitzposition und Tourenpower für Alltag und mehr

Wenn es um Vielseitigkeit auf zwei Rädern geht, gehört die Versys-Familie seit Jahren zu den festen Größen im Kawasaki-Portfolio. Für das Modelljahr 2026 präsentiert sich die Baureihe mit der agilen Versys 650 sowie der kraftvollen Versys 1100 und ihrer besonders hochwertigen Versys 1100 SE als perfekte Begleiter für Alltag, Tour und Abenteuer. Drei Motorräder, ein Konzept: maximale Freiheit auf jeder Strecke.

Schon die Versys 650 zeigt, warum der Name „Versys“ für „Versatile System“ steht. Der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder mit 649 cm³ Hubraum liefert 67 PS und entwickelt ein kräftiges Drehmoment, das sowohl dynamische Landstraßenfahrten als auch entspannte Pendlerstrecken mühelos möglich macht. Mit ihrem komfortablen Fahrwerk, großzügigen Federwegen und der aufrechten Sitzposition verbindet sie sportliche Präzision mit langstreckentauglichem Komfort. Ein 21-Liter-Tank sorgt zudem für große Reichweite, während das moderate Gewicht die Versys 650 zu einer besonders zugänglichen und vielseitigen Reiseenduro macht.

Wer noch mehr Leistung und Touring-Komfort sucht, findet ihn in der neuen Versys 1100. Ihr kraftvoller Reihen-Vierzylinder mit über einem Liter Hubraum bringt beeindruckende Leistung auf die Straße und stellt reichlich Drehmoment bereit. Damit bietet sie souveräne Reserven für schnelle Autobahnetappen ebenso wie für kurvige Passstraßen. Das stabile Fahrwerk mit Upside-down-Gabel und moderner Hinterradführung sorgt für präzises Handling und hohe Stabilität – selbst bei voller Beladung auf großen Touren.

Die Spitze der Baureihe bildet die Versys 1100 SE. Sie richtet sich an Fahrerinnen und Fahrer, die auf Reisen keine Kompromisse eingehen möchten. Mit der gleichen kraftvollen Vierzylinder-Basis wie die Standard-Version kombiniert sie Premium-Ausstattung, modernste Elektronik und maximalen Komfort. Hochwertige Fahrwerkskomponenten, umfangreiche Assistenzsysteme und eine besonders edle Ausstattung machen sie zu einem echten High-End-Tourer innerhalb der Versys-Familie. Doch entscheidend ist nicht das Datenblatt, sondern das Gefühl auf der Straße. Schon nach wenigen Kilometern fällt auf, wie entspannt sich die Versys-Modelle fahren lassen. Die aufrechte Sitzposition passt sofort, der Windschutz funktioniert auch bei höherem Tempo gut und die Fahrwerke wirken ausgewogen. Auf der Landstraße lassen sich die Maschinen leicht und präzise einlenken, ohne nervös zu werden. Kurven gehen flüssig ineinander über, gleichzeitig bleibt genug Komfort, um auch nach vielen Kilometern noch locker im Sattel zu sitzen.

Nach einigen Stunden Fahrt zeigt sich die eigentliche Stärke der Baureihe: ihre unkomplizierte Art. Egal ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit oder auf einer längeren Tour – die Motorräder wirken nie anstrengend oder überfordert. Man steigt ab und merkt schnell, dass man kaum über Technik oder Leistungsdaten nachgedacht hat. Stattdessen kreisen die Gedanken eher darum, welche Strecke man als Nächstes fahren möchte. Genau das macht den Charakter der Versys-Familie aus.

BESTSELLER





Die überarbeitete Z650 S ist auffälliger und sportlicher geworden. Mit geschärftem Sugomi-Styling, breiterem Lenker und fahraktivem Handling legt der Mittelklasse-Dauerbrenner sichtbar nach. Der bewährte Zweizylinder sorgt weiterhin für lebendige Performance auf der Landstraße.

Mit der Z650 S für das Modelljahr 2026 schärft Kawasaki den Charakter seines beliebten Mittelklasse-Nakeds deutlich nach. Das Update bringt vor allem optisch eine klare Weiterentwicklung: Die Maschine wirkt aggressiver, moderner und deutlich näher an den großen Modellen der Z-Familie. Besonders die Designnähe zur Z900 ist unverkennbar. Damit rückt die Z650 S stärker in den Mittelpunkt der markentypischen Sugomi-Designsprache, die Kawasakis Naked Bikes seit Jahren prägt.

Die Front wurde komplett überarbeitet und tritt nun deutlich kompakter und markanter auf. Die neue LED-Scheinwerfereinheit mit dreigeteiltem Lichtdesign sorgt für einen modernen und zugleich entschlossenen Look. Zusammen mit den neu gestalteten Verkleidungsteilen rund um Tank und Kühler entsteht ein deutlich muskulöserer Eindruck. Auch das Heck fällt schlanker und sportlicher aus. Insgesamt wirkt die Z650 S dynamischer und präsenter auf der Straße und orientiert sich klarer an den großen Geschwistern der Z-Reihe.

Auch ergonomisch hat Kawasaki nachgeschärft. Ein nun breiter ausgelegter Lenker und eine leicht aktivere Sitzposition sorgen für ein noch direkteres Fahrgefühl und mehr Kontrolle über das Vorderrad. Gleichzeitig bleibt die Maschine angenehm zugänglich. Mit moderater Sitzhöhe und schlanker Bauweise eignet sich die Z650 S weiterhin sowohl für Einsteiger als auch für

Z650-GENERATIONEN:



1997 ER-5



2006 ER-6N

Die neue Z650 S verbindet sportliches Design mit einem 649-cm³-Parallel-Twin, moderner Elektronik und fahrerfreundlicher Ergonomie



2017 Z650



2020 Z650





Die Kawasaki Z650 S wirkt auch optisch deutlich sportlicher und rückt näher an die Z-Modellfamilie heran denn je zuvor

erfahrene Fahrer, die ein leichtes und agiles Naked Bike suchen. Gerade diese Kombination aus Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit zählt seit Jahren zu den großen Stärken der Baureihe.

Angetrieben wird die Z650 S weiterhin vom bewährten 649-Kubik-Reihenzweizylinder. Der Motor leistet rund 68 PS und überzeugt vor allem mit kräftigem Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich. Besonders auf kurvigen Landstraßen entfaltet der Twin seinen lebendigen Charakter. Die Leistungsentfaltung bleibt gut kontrollierbar und harmonisch, gleichzeitig bietet der Motor genügend Temperament für sportlich ambitionierte Fahrer. Gleichzeitig lässt sich die Maschine auf 48 PS drosseln und ist damit auch für Inhaber des A2-Führerscheins interessant.

Fahrdynamisch profitiert die Z650 S weiterhin vom leichten Gitterrohrrahmen. Mit einem fahrfertigen Gewicht von knapp unter 190 Kilogramm bleibt das Motorrad sehr handlich und lässt sich mühelos durch Kurven dirigieren. Richtungswechsel gelingen leichtfüßig, während das Fahrwerk ausreichend Stabilität für zügige Gangart bietet. Genau diese Mischung aus Agilität und Stabilität sorgt für ein sehr fahraktives Gesamtgefühl.

Auch die Ausstattung entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Ein modernes TFT-Display liefert alle wichtigen Informationen und ermöglicht die Verbindung mit dem Smartphone. Dazu kommen Traktionskontrolle, Assist- und Slipper-Kupplung sowie eine vollständige LED-Beleuchtung. Optional ist außerdem ein Quickshifter im Zubehör erhältlich, der kupplungsfreies Hochschalten

DU GRÜNE NEUNE!

Die neue Kawasaki Z900RS: Gleich wieder „Motorrad des Jahres“

9X in Folge
Motorrad des Jahres 2026
1. Platz
Modern Classics
Kawasaki Z 900 RS/SE
MOTORRAD



Z900RS SE

Kommt zum **DRACHENFEST!** 18. April 2026

Die neue Kawasaki Z900RS ist da. Aber keine Sorge. Sie ist ganz die alte. Nur behutsam verbessert: Mit neuer Motorabstimmung und Soundtuning. Mit Cruise Control und IMU-gesteuerten Assistenzsystemen. Und wunderschön wie eh und je. Das meinen auch die Leser der Zeitschrift MOTORRAD. Sie wählten die Z900RS bereits zum neunten Mal in Folge zum „Motorrad des Jahres“. Danke dafür! Beim Drachenfest am 18. April könnt ihr die Z900RS bei den teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartnern kennenlernen. Und wer weiß, was dann passiert.

4 JAHRE GARANTIE

kawasaki.de

Kawasaki
Let the Good Times Roll

ermöglicht und den sportlichen Charakter der Z650 S zusätzlich unterstreicht. Die Technik unterstützt den sportlichen Anspruch der Maschine, ohne sie unnötig komplex zu machen.

Auf der Straße zeigt sich schließlich, wie gut das Gesamtpaket funktioniert. Die Z650 S verbindet hohe Alltagstauglichkeit mit einer deutlich geschärften sportlichen Note. Vor allem das neue Design und die stärkere



Orientierung an den großen Z-Modellen verleihen dem Bike mehr Präsenz und Charakter.
Mit diesem Update entwickelt Kawasaki die Z650 S spürbar weiter. Sie bleibt ein zugängliches Mittelklasse-Naked-Bike, wirkt aber gleichzeitig reifer, aggressiver und fahraktiver. Wer ein modernes Motorrad mit sportlichem Auftritt, agilem Handling und ausgewogener Leistung sucht, findet hier eine sehr attraktive Option innerhalb der Z-Familie



Die moderne Elektronik sorgt für Kontrolle. SIcherheit und Fahrspaß. Zudem ist sie in drei Farbvarianten erhältlich

Kawasaki Z650 S

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenzweizylinder, DOHC

Hubraum
649 cm³

Leistung
50,2 kW (68 PS) bei 8.000/min

Max. Drehmoment
64 Nm bei 6.700/min

Getriebe
6-Gang

Hinterradantrieb
Kette

Rahmen
Gitterrohrrahmen, hochfester Stahl

Bremsen
Vorne Ø 300 mm Doppelscheibe mit Doppelkolbenbremse
Hinten Ø 220 mm Einscheibe mit Doppelkolbenbremse

Federweg
Vorne 125 mm / hinten 130 mm

Räder
17 Zoll vorne und hinten

Sitzhöhe
805 mm

Leergewicht (fahrfertig)
190 kg

Tankinhalt
15 Liter

Garantie
4 Jahre ohne km-Begrenzung

UVP
7.545 Euro ab Werk / 7.970 Euro inkl. Überführung

Weitere Infos hier!

2026 MODELL-ÜBERSICHT





Kawasaki Ninja e-1/Z e-1 ELEKTRO

Motor	Luftgekühlter bürstenfreier Elektromotor, 2 Lithium-Ionen-Akkus (50,4 V)
Batteriekapazität	2 x 30 Ah
Ladezeit	3,7 h x 2 (0-100 %)
Max. Leistung	mit e-boost 12 PS (9,0 kW) bei 2.600–4.000/min
Max. Drehmoment	40,5 Nm bei 0–1.600/min
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	785 mm
Leergewicht (fahrfertig)	140 kg (Z e-1: 135 kg)
Reichweite	72 km (WMTC, Klasse 1)
Höchstgeschwindigkeit	bis 99 km/h (mit e-boost)
Farben	Silber
UVP	5.995 € (Ninja e-1: 6.595 €) Aktionspreis, nur bei teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartnern



Kawasaki Ninja7/Z7 Hybrid HYBRID

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc und Elektromotor/Akku (48 V)
Hubraum	451 cm³
Max. Leistung	mit E-Boost: 69 PS bei 10.500/min
Max. Drehmoment	mit E-Boost: 60,4 Nm bei 2.800/min
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	795 mm
Leergewicht (fahrfertig)	227 kg (Z7 Hybrid: ca. 225 kg)
Tankinhalt	14 l
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h (Z7 Hybrid: 185 km/h)
Farben	Silber (Z7 Hybrid: Silber, Grau)
UVP	8.995 € Aktionspreis, nur bei teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartnern



Kawasaki Z125

Motor	1-Zylinder, Viertakt, dohc
Hubraum	125 cm³
Leistung	14 PS (10,4 kW) bei 10.000/min
Max. Drehmoment	11,7 Nm bei 7.700/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	815 mm
Leergewicht (fahrfertig)	147 kg
Tankinhalt	11 l
Höchstgeschwindigkeit	113 km/h
Farben	Grau, Grün
UVP	ab 4.995 € ab Werk*, ab 5.295 € inkl. Überführung**



Kawasaki Z500 SE

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	451 cm³
Leistung	45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	42,6 Nm bei 6.000/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	785 mm
Leergewicht (fahrfertig)	168 kg
Tankinhalt	14 l
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Farben	Schwarz, Weiß
UVP	ab 6.445 € ab Werk*, ab 6.845 € inkl. Überführung**



Kawasaki Z650 S

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	649 cm³
Leistung	68 PS (50 kW) bei 8.000/min
Max. Drehmoment	64 Nm bei 6.700/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	805 mm
Leergewicht (fahrfertig)	190 kg
Tankinhalt	15 l
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Farben	Grau, Grün, Schwarz
UVP	ab 7.545 € ab Werk*, ab 7.970 € inkl. Überführung**

A2 *Optional mit Umrüstkit*



Kawasaki Z900 / Z900 70kW / Z900 SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	948 cm³
Leistung	124 PS (91 kW) bei 9.500/min (Z900 70kW: 95 PS (70 kW) bei 7.200/min)
Max. Drehmoment	97,4 Nm b. 7.700/min (70kW: 92,8 Nm b. 7.200/min)
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	830 mm
Leergewicht (fahrfertig)	213 kg (SE: 214 kg)
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h (Z900 70kW: 214 km/h)
Farben	Grau, Grün, Schwarz (SE: Grau)
UVP	9.695 € (70kW: 9.395 €, SE: 11.845 €) ab Werk*, 10.170 € (70kW: 9.870 €, SE: 12.320 €) inkl. Überf.**

NEU!



Kawasaki Z1100/Z1100 SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	1.099 cm³
Leistung	136 PS (100 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	113 Nm bei 7.600/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Doppelrohr-Aluminiumrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	815 mm
Leergewicht (fahrfertig)	221 kg
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h
Farben	Schwarz (SE: Grau)
UVP	11.995 € (SE: 13.795 €) ab Werk*, 12.470 € (SE: 14.270 €) inkl. Überführung**



Kawasaki Z H2/Z H2 SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc, mit Kompressor
Hubraum	998 cm³
Leistung	200 PS (147,1 kW) bei 11.000/min
Max. Drehmoment	137 Nm bei 8.500/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	830 mm
Leergewicht (fahrfertig)	239 kg (SE: 240 kg)
Tankinhalt	19 l
Höchstgeschwindigkeit	267 km/h
Farben	Schwarz (SE: Grau)
UVP	19.595 € (SE: 22.245 €) ab Werk*, 20.145 € (SE: 22.795 €) inkl. Überführung**

A2



Kawasaki W230/Meguro S1

Motor	1-Zylinder, Viertakt, ohc
Hubraum	233 cm³
Leistung	17,5 PS (12,9 kW) bei 7.000/min
Max. Drehmoment	18,6 Nm bei 5.800/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	745 mm (Meguro S1: 740 mm)
Leergewicht (fahrfertig)	143 kg
Tankinhalt	12 l
Höchstgeschwindigkeit	113 km/h
Farben	Grün (Meguro S1: Schwarz)
UVP	4.995 € (Meguro S1: 5.695 €) ab Werk*, 5.395 € (Meguro S1: 6.095 €) inkl. Überführung**

A2 *Optional mit Umrüstkit*



Kawasaki Z650RS

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	649 cm³
Leistung	68 PS (50 kW) bei 8.000/min
Max. Drehmoment	64 Nm bei 6.700/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	820 mm
Leergewicht (fahrfertig)	187 kg
Tankinhalt	12 l
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Farben	Schwarz, Grün
UVP	8.095 ab Werk*, 8.520 € inkl. Überführung**

NEU!



Kawasaki Z900RS/Z900RS SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	948 cm³
Leistung	116 PS (85 kW) bei 9.300/min
Max. Drehmoment	98 Nm bei 7.700/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	835 mm (SE: 845 mm)
Leergewicht (fahrfertig)	216 kg
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Farben	Rot, Black Ball Edition (SE: Schwarz)
UVP	ab 12.995 € (SE: 14.595 €) ab Werk*, ab 13.470 € (SE: 15.070 €) inkl. Überführung**

A2



Kawasaki Eliminator 500

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	451 cm³
Leistung	45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	42,6 Nm bei 6.000/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	735 mm
Leergewicht (fahrfertig)	176 kg
Tankinhalt	13 l
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Farben	Rot, Schwarz
UVP	ab 6.495 € ab Werk*, ab 6.895 € inkl. Überführung**

A2 *Optional mit Umrüstkit*



Kawasaki Vulcan S

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	649 cm³
Leistung	61 PS (45 kW) bei 7.500/min
Max. Drehmoment	62,4 Nm bei 6.600/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Diamantrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	705 mm
Leergewicht (fahrfertig)	229 kg
Tankinhalt	14 l
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Farben	Grau, Schwarz
UVP	ab 8.445 € ab Werk*, ab 8.870 € inkl. Überführung**

A1 B *196ᶦ*



Kawasaki Ninja 125

Motor	1-Zylinder, Viertakt, dohc
Hubraum	125 cm³
Leistung	14 PS (10,4 kW) bei 10.000/min
Max. Drehmoment	11,7 Nm bei 7.700/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	785 mm
Leergewicht (fahrfertig)	149 kg
Tankinhalt	11 l
Höchstgeschwindigkeit	113 km/h
Farben	Grün, Grau, Schwarz
UVP	ab 5.295 € ab Werk*, ab 5.595 € inkl. Überführung**

A2



Kawasaki Ninja 500 SE

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	451 cm³
Leistung	45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	42,6 Nm bei 6.000/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	785 mm
Leergewicht (fahrfertig)	172 kg
Tankinhalt	14 l
Höchstgeschwindigkeit	179 km/h
Farben	Grün, Schwarz, Blau
UVP	ab 7.095 € ab Werk*, ab 7.495 € inkl. Überführung**

A2 *Optional mit Umrüstkit*



Kawasaki Ninja 650

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	649 cm³
Leistung	68 PS (50 kW) bei 8.000/min
Max. Drehmoment	64 Nm bei 6.700/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	790 mm
Leergewicht (fahrfertig)	193 kg
Tankinhalt	15 l
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Farben	Grün, Schwarz, Grau
UVP	ab 8.045 € ab Werk*, ab 8.470 € inkl. Überführung**



Kawasaki Ninja ZX-4RR

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	399 cm³
Leistung	77 PS (57 kW) bei 14.500/min
Max. Drehmoment	39 Nm bei 13.000/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	800 mm
Leergewicht (fahrfertig)	189 kg
Tankinhalt	15 l
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Farben	Grün, Grau
UVP	ab 9.695 € ab Werk*, ab 10.170 € inkl. Überführung**



Kawasaki Ninja ZX-6R

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	636 cm³
Leistung	124 PS (91 kW) bei 13.000/min
Max. Drehmoment	69 Nm bei 10.800/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Kastenprofilrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	830 mm
Leergewicht (fahrfertig)	198 kg
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Farben	Grün, Grau
UVP	12.695 € ab Werk*, 13.170 € inkl. Überführung**

NEU!



Kawasaki Ninja ZX-10R

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	998 cm³
Leistung	206 PS (151,2 kW) bei 13.000/min (RAM Air)
Max. Drehmoment	110 Nm bei 11.400/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Kastenprofilrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	825 mm
Leergewicht (fahrfertig)	209 kg
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	298 km/h
Farben	Grün, Schwarz
UVP	18.995 € ab Werk*, 19.545 € inkl. Überführung**

NEU!



Kawasaki Ninja ZX-10RR

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	998 cm³
Leistung	207 PS (152,3 kW) bei 13.200/min (RAM Air)
Max. Drehmoment	110 Nm bei 11.400/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Kastenprofilrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	825 mm
Leergewicht (fahrfertig)	207 kg
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	298 km/h
Farben	Grün
UVP	28.995 € ab Werk*, 29.545 € inkl. Überführung**

MOTOCROSS 2026





Kawasaki KLX110R/KLX140R

Motor	1-Zylinder, Viertakt, ohc
Hubraum	112 cm³ (144 cm³)
Getriebe	4-Gang (5-Gang)
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Rückgrat-Stahl (Perimeter-Stahl)
Bremse vorn/hinten	Trommel (Scheibe)
Sitzhöhe	680 mm (780 mm)
Leergewicht (fahrfertig)	76 kg (93 kg)
Tankinhalt	3,6 l (5,8 l
Farben	Lime Green
UVP	3.245 €/3.995 € ab Werk* 3.335 €/4.145 € inkl. Überf.**

Kawasaki KX65

Motor	1-Zylinder, Zweitakt
Hubraum	64 cm³
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Semi-Doppelschleifenrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	760 mm
Leergewicht (fahrfertig)	60 kg
Tankinhalt	3,8 l
Farben	Lime Green
UVP	4.045 € ab Werk*, 4.135 € inkl. Überführung**





Kawasaki Ninja H2R

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc, mit Kompressor
Hubraum	998 cm³
Leistung	310 PS (228 kW) bei 14.000/min
Max. Drehmoment	165 Nm bei 12.500/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	830 mm
Leergewicht (fahrfertig)	216 kg
Tankinhalt	17 l
Höchstgeschwindigkeit	über 300 km/h
Farben	Chromschwarz
UVP	58.000 € ab Werk* 58.550 € inkl. Überführung**



Kawasaki Ninja 1100SX/SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	1.099 cm³
Leistung	136 PS (100 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	113 Nm bei 7.600/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Doppelprofilrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	835 mm
Leergewicht (fahrfertig)	235 kg (SE: 234 kg)
Tankinhalt	19 l
Höchstgeschwindigkeit	251 km/h
Farben	Schwarz (SE: Grün, Blau)
UVP	15.045 € (SE: 16.795 €) ab Werk* , 15.520 € (SE: 17.270 €) inkl. Überführung**



Kawasaki Ninja H2 SX/SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc, mit Kompressor
Hubraum	998 cm³
Leistung	200 PS (147,1 kW) bei 11.000/min
Max. Drehmoment	137,3 Nm bei 8.500/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	835 mm
Leergewicht (fahrfertig)	266 kg (SE: 267 kg)
Tankinhalt	19 l
Höchstgeschwindigkeit	299 km/h
Farben	Schwarz (SE: Grau/Schwarz)
UVP	25.995 € (SE: 29.195 €) ab Werk*, 26.545 € (SE: 29.745 €) inkl. Überführung**

A2

NEU!



Kawasaki KLE500/SE

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	451 cm³
Leistung	45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	42,6 Nm bei 6.000/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	870 mm
Leergewicht (fahrfertig)	194 kg (SE: 195 kg)
Tankinhalt	16 l
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h (SE: 158 km/h)
Farben	Schwarz (SE: Weiß, Grau)
UVP	6.495 € (SE: 7.295 €) ab Werk*, 6.895 € (SE: 7.695 €) inkl. Überführung**

A2

Optional mit Umrüstkit



Kawasaki Versys 650

Motor	2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	649 cm³
Leistung	67 PS (49 kW) bei 8.500/min
Max. Drehmoment	61 Nm bei 7.000/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Stahl-Diamantrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	845 mm
Leergewicht (fahrfertig)	219 kg
Tankinhalt	21 l
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Farben	Blau, Grau
UVP	ab 8.645 € ab Werk*, ab 9.070 € inkl. Überführung**



Kawasaki Versys 1100/SE

Motor	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
Hubraum	1.099 cm³
Leistung	135 PS (99 kW) bei 9.000/min
Max. Drehmoment	112 Nm bei 7.600/min
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Doppelprofilrahmen
Bremse vorn/hinten	Doppelscheibe/Scheibe
Sitzhöhe	840 mm
Leergewicht (fahrfertig)	255 kg (SE: 259 kg)
Tankinhalt	21 l
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h (SE: 226 km/h)
Farben	Schwarz (SE: Blau, Grün)
UVP	13.745 € (SE: 17.545 €) ab Werk*, 14.220 € (SE: 18.020 €) inkl. Überführung**



NEU!



Kawasaki KX112

Motor	1-Zylinder, Zweitakt mit KIPS
Hubraum	112 cm³
Getriebe	6-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Perimeter, hochfester Stahl
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	865 mm
Leergewicht (fahrfertig)	78,4 kg
Tankinhalt	5,0 l
Farben	Lime Green
UVP	6.345 € ab Werk*, 6.435 € inkl. Überführung**



Kawasaki KX250

Motor	1-Zylinder, Viertakt, dohc
Hubraum	249 cm³
Getriebe	5-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Perimeterrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	955 mm
Leergewicht (fahrfertig)	109,5 kg
Tankinhalt	6,2 l
Farben	Lime Green
UVP	10.045 € ab Werk*, 10.145 € inkl. Überführung**



Kawasaki KX450

Motor	1-Zylinder, Viertakt, dohc
Hubraum	449 cm³
Getriebe	5-Gang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmen	Aluminium-Perimeterrahmen
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Scheibe
Sitzhöhe	960 mm
Leergewicht (fahrfertig)	112,6 kg
Tankinhalt	6,2 l
Farben	Lime Green
UVP	10.745 € ab Werk*, 10.895 € inkl. Überführung**

* Pkw-Klasse B. Besitz mind. 5 Jahre, Mindestalter 25 Jahre + Fahrschulung. * Unverbindliche Preisempfehlung in Euro inkl. 19 % MwSt. zzgl. Überführung und Nebenkosten.
** Unverbindliche Preisempfehlung in Euro inkl. 19 % MwSt. inkl. Überführung, zzgl. Nebenkosten. Preisangaben per Dezember 2025. Irrtümer vorbehalten.

MEILENSTEINE IN GRÜN

Über 30 der Kawasaki Vertragspartner feiern in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum. Kawasaki Deutschland dankt für Vertrauen, Leidenschaft, großartigen Kundenservice und die langjährige Partnerschaft. Seit vielen Jahren prägen diese Händler die Marke vor Ort und sind wichtige Ansprechpartner für die Kawasaki Community.

50 Jahre

Heinrich GmbH	Schwegenheim
Motorrad-Holzner	Stubenberg
Kawasaki Motorräder Südhessen GmbH	Weiterstadt
Wolf Zweirad-Auto GmbH	Bebra
Zweirad Waibel GmbH & Co.KG	Wiernsheim

45 Jahre

KawaMotor Motorradvertrieb GmbH	Garching b. München
Schlickel Motorrad Handels GmbH	Oldenburg
Zweiradcenter Umbach GmbH	Eberstadt-Hölzern

40 Jahre

Auto+Motorrad Seufert GmbH & Co. KG	Bastheim
Motorrad Eder GbR	Augsburg
Georg Zukal	Göttingen
EMG-Eickmeyer Motorradvertrieb	Bielefeld

35 Jahre

Zweiradshop Bruno Dötsch GmbH	Hildburghausen
Motorrad Aehlig	Radebeul

30 Jahre

Mok GmbH & Co. KG, NL Ilmenau	Ilmenau
Motorrad & AutoTeam Klaus Fronz	Lennestadt
Zweiradcenter Schottenring	Schotten
WM-Bike Motorradhandels GmbH	Passau

25 Jahre

Motorrad-Hermann	Werdau OT Steinpleis
2RAD CENTER EILENBURG GbR	Eilenburg

20 Jahre

Moto Center Chiemgau GmbH & Co. KG	Traunstein
JC & B Japan Custom + Bikes GmbH	Celle
AMS STORE BERLIN GmbH	Berlin

15 Jahre

Bikers Euroshop	Marienheide
MRetta Motorräder & Kfz.	Schwentinental (Kiel)
Zweirad-Center Nuber GmbH	Lindenberg/Allgäu
Motorradhandel Kielburger	Idar-Oberstein
Zweiradcenter Lörrach GmbH	Lörrach
Motorrad Niederer	Langenselbold
Die Motorradwerkstatt	Dassel / Markoldendorf
MCR Motorradcenter Regensburg GmbH	Neutraubling

10 Jahre

Moto-Technik Schmaus GmbH	Simmern
Sauer & Freuding GbR Topspeed Trier	Trier
Brand & Dowalil GbR	Aglasterhausen

ROOTS



RADICAL





Die Kawasaki Z1000 von AC Sanctuary steht exemplarisch für das RCM-Prinzip: klassische Linien, radikal neu konstruiert. Modernes Fahrwerk, 17-Zoll-Räder und ein präzise aufgebauter Motor verbinden sich mit der ikonischen Silhouette der Z-Ära. Was vertraut wirkt, ist technisch auf Gegenwart getrimmt – konsequent entwickelt, um Vergangenheit nicht nur zu zeigen, sondern spürbar schneller zu machen

---

AC Sanctuary arbeitet mit Ikonen der japanischen Motorradgeschichte. Doch Nostalgie spielt hier keine Rolle. Entscheidend ist, wie schnell sich Vergangenheit heute fahren lässt.

Es beginnt nicht mit Chromglanz oder Patina, sondern mit Maßband, Schweißnähten und Reifendimensionen. Bei AC Sanctuary ist jedes Motorrad zuerst ein technisches Problem – und erst danach ein ästhetisches Statement. Was hier entsteht, trägt klassische Silhouetten, folgt aber kompromisslos den Gesetzen moderner Performance. Nostalgie ist kein Ziel, sondern lediglich der Rohstoff.

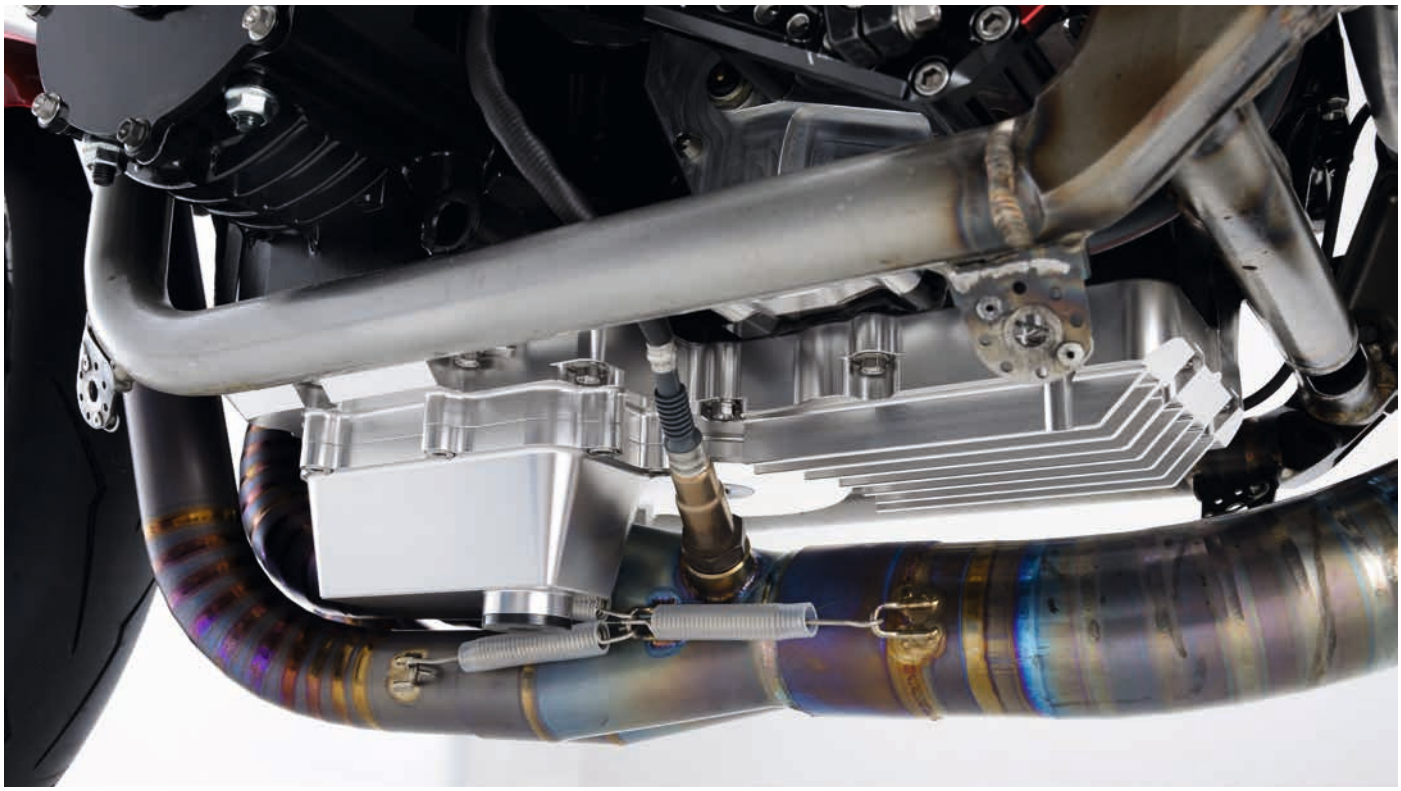
AC Sanctuary wurde in Japan gegründet und hat seinen Hauptsitz bis heute in Yokohama, unweit von Tokio – einem urbanen Umfeld, in dem sich japanische Ingenieurstradition und moderne Motorsportkultur seit Jahrzehnten gegenseitig befeuern. Weltbekannt wurde die Manufaktur durch die sogenannten Real Complete Machines, kurz RCM. Der Begriff steht nicht für restaurierte Klassiker mit modernen Accessoires, sondern für tiefgreifend rekonstruierte Sportmotorräder. Ausgangspunkt

VERGANGENHEIT ALS BASIS, GEGENWART ALS MAßSTAB: KLASSISCHE MOTORRÄDER WERDEN ZU RADIKALEN FAHRMASCHINEN

sind japanische Ikonen der 1970er- bis frühen 2000er-Jahre: Kawasaki Z-Modelle, die GPz900R Ninja, Suzukis Katana oder Hondas CB1100F. Motorräder, die einst die technologische Speerspitze ihrer Hersteller darstellten – kompromisslos entwickelt, ohne Rücksicht auf Marktsegmente oder Lifestyle-Trends.

„Diese Motorräder wirken heute fahrdynamisch unterlegen – und genau das konnte ich nicht akzeptieren“, erklärt Nakamura Akira, Gründer, Chefentwickler und ideeller Kopf von AC Sanctuary. Die Schwächen klassischer Fahrwerke, Bremsen und Reifen wurden zum Antrieb für RCM. Ziel war es nie, den Charakter zu konservieren, sondern ihn weiterzudenken. Moderne 17-Zoll-Räder, aktuelle Fahrwerks- und Bremstechnologie sowie aufwendig revidierte Motoren sind deshalb Pflicht. Entscheidend ist jedoch die Balance: Ein RCM darf niemals wie ein Fremdkörper wirken. Proportionen, Linienführung und technische Logik müssen eine Einheit bilden – eine Aufgabe, die Nakamura bewusst als „analoge Intuition“ beschreibt.

Diese Konsequenz führte zwangsläufig zu immer radikaleren Lösungen. Als selbst hochentwickelte Serienrahmen an ihre Grenzen stießen, begann AC Sanctuary mit der Eigenentwicklung kompletter Stahlrohrrahmen. Der



Die RCM A16R ist die radikalste Ausbaustufe der AC-Sanctuary-Philosophie: Eigenentwickelter Stahlrohrrahmen, luftgekühlter Z-Motor und kompromisslose Renntechnik



Gegründet von Akira Nakamura, steht AC Sanctuary seit Jahrzehnten für Perfektion im Umgang mit klassischen japanischen Superbikes. So entstehen Maschinen, die traditionelle Formen respektieren und gleichzeitig mit moderner Technik neu interpretiert werden





Der radikalste Umbau von AC-Sanctuary. Der eigens entwickelte Rahmen verleiht der altehrwürdige Z mehr Performance



Für das legendäre „Taste of Tsukuba"-Rennen aufgebaut, steht die RCM A16R für kompromisslosen Rennsport. Der stark modifizierte, luftgekühlte DOHC-Vierzylinder auf Basis eines klassischen Kawasaki Z-Motors leistet rund 152 PS am Hinterrad

Höhepunkt dieser Arbeit ist das Projekt RCM A16: ein vollständig homologiertes Motorrad mit eigenem Rahmen, kombiniert mit einem luftgekühlten Kawasaki-Z1000-Motor der Baujahre 1977 bis 1980. Limitiert auf 30 Exemplare, handgefertigt in Japan – und entstanden aus dem Rennsport.

Über Jahre trat AC Sanctuary mit eigenen Maschinen in der japanischen Amateurserie TOT an, einer der härtesten Prüfsteine für luftgekühlte Motoren. Dort musste sich das A16-Konzept gegen moderne Superbikes wie die ZX-10R behaupten – mit Erfolg. „Ein Rahmen, der auf der Rennstrecke funktioniert, soll auch auf der Straße überzeugen“, so Nakamura. Um die internationale Straßenzulassung zu ermöglichen, gründete er sogar RCM USA Inc. in Los Angeles, offiziell als Motorradhersteller anerkannt. Die Pandemie stoppte das Projekt vorerst, doch der Anspruch blieb – und führte zur Umbenennung von Real Complete Machine in Radical Construction Manufacture.





Der Vergleich zeigt den Unterschied deutlich: Der originale Serienrahmen bleibt seiner Epoche verpflichtet, der neu entwickelte RCM-Rahmen setzt mit optimierter Geometrie und erhöhter Steifigkeit klar auf moderne Performance. Mehr Präzision, mehr Stabilität, mehr Dynamik – konstruiert für sportliches Fahren auf heutigem Niveau





Bei AC Sanctuary zählt nicht nur die Performance. Ebenso viel Aufmerksamkeit gilt Proportionen, Linienführung und Details – denn nur wenn Technik und Design perfekt harmonieren, entsteht ein stimmiges Gesamtpaket

Trotz aller Technik steht bei AC Sanctuary immer der Mensch im Mittelpunkt. Jeder Umbau beginnt mit der Vision des Kunden. Entscheidungen werden gemeinsam getroffen, Bauzeiten können von sechs Monaten bis zu zwei Jahren reichen. Parallel investiert die Manufaktur in die Zukunft klassischer Motorräder: schwer erhältliche Ersatzteile, eigene Motorenabteilungen und ein klarer Standpunkt gegen museale Verklärung.

„Motorräder sind dafür da, gefahren zu werden“, sagt Nakamura Akira. Nicht konserviert, nicht verklärt, sondern genutzt – auf der Straße ebenso wie auf der Rennstrecke. Und wenn sie dabei schneller sind als je zuvor, dann ist das für AC Sanctuary kein Widerspruch zur Geschichte, sondern ihr logischer nächster Schritt. Denn wahre Wertschätzung zeigt sich nicht im Stillstand, sondern in der Weiterentwicklung dessen, was einst mit maximalem technischen Ehrgeiz begonnen hat. Ein Gedanke, der sich mit dem Selbstverständnis von Kawasaki deckt: Innovation entsteht nicht durch das Kopieren der Vergangenheit, sondern durch den Mut, sie konsequent weiterzufahren.



Jede RCM entsteht als individuelles Projekt. Kein Umbau gleicht dem anderen, jede Spezifikation folgt der Vision ihres Besitzers. So wird aus einer klassischen Z1000 ein technisches Unikat mit eigenem Charakter

MOTOMANIA

Comiczeichner, Motorradfahrer, Szenekenner: Holger Aue erzählt, wie aus gelebtem Motorradalltag Kultcomics entstehen. Über Humor ohne Filter, schräglagige Wahrheiten – und warum Motomania oft näher an der Realität ist, als man denkt.

Seit drei Jahrzehnten gehört Motomania für viele Motorradfahrer so selbstverständlich zur Szene wie der Duft von Benzin und heißem Öl. Mit feinem Strich, treffsicherem Humor und einem unbestechlichen Blick auf die Absurditäten des Motorradalltags hält Holger Aue der Szene den Spiegel vor – liebevoll, respektlos und oft erstaunlich prophetisch. Mit Lime Green spricht der Schöpfer der Kultserie Motomania über spontane Ideen ohne Masterplan, gelebte Rennstreckenerfahrungen, reale Vorbilder im Comic – und darüber, warum sich manche früheren Gags heute fast wie Dokumentationen lesen.
Eine gute Nachricht für alle Fans: Fortan finden Leserinnen und Leser in jeder Ausgabe auf der letzten Seite einen exklusiven Motomania-Comic – ein fester Schlusspunkt mit Augenzwinkern, der das Magazin künftig genauso abrundet wie eine perfekte Ausfahrt.

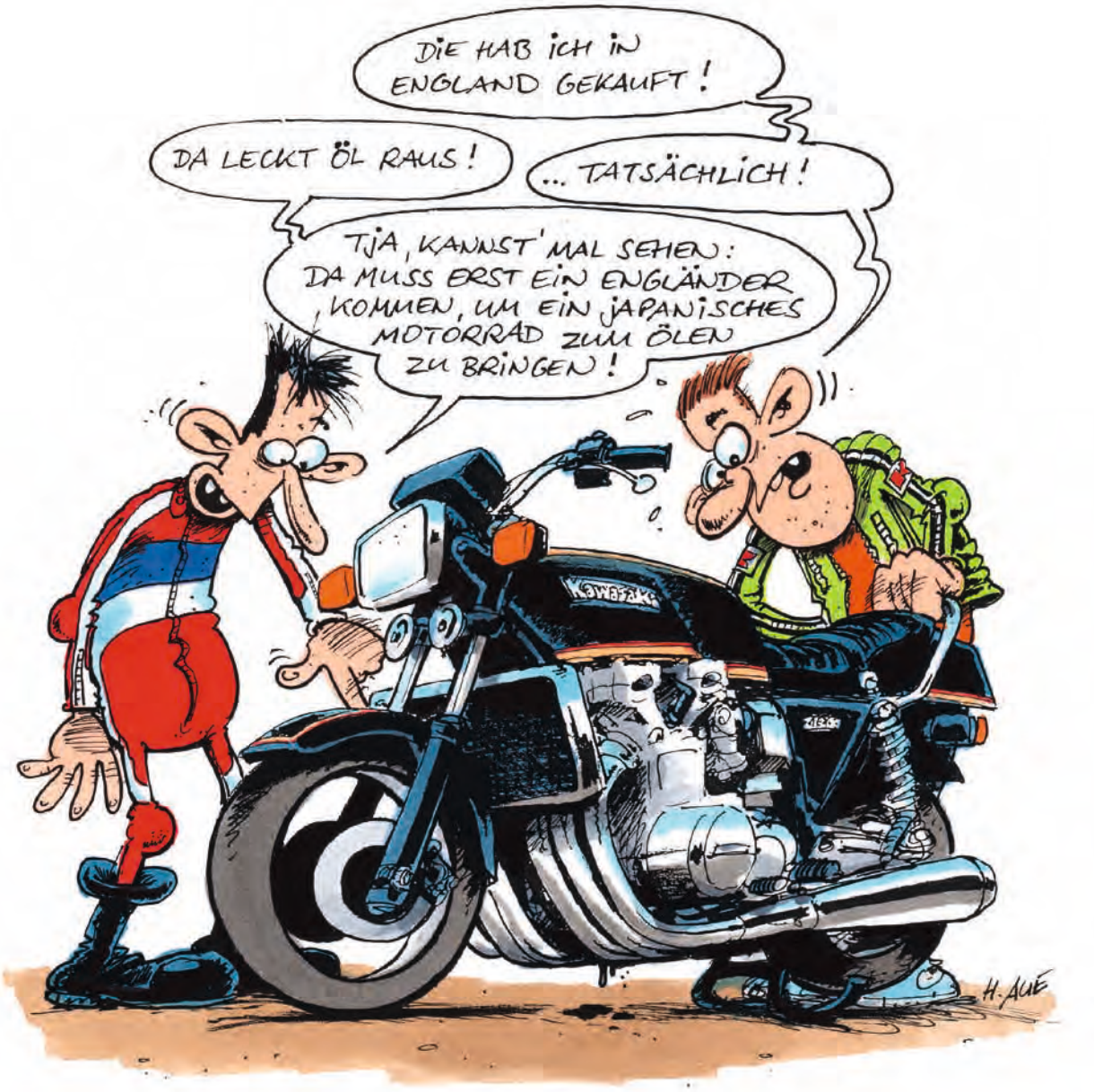
Wenn du heute auf die allererste Idee zu Harry & Co. zurückblickst: Was war damals dein innerer Antrieb? Wolltest du einfach etwas Lustiges über Motorräder zeichnen?
Holger Aue: Am Anfang war das überhaupt nicht strategisch geplant. Ich habe immer gern gezeichnet und nach dem Studium zunächst für den Eichborn-Verlag gearbeitet, allerdings zu ganz unterschiedlichen Themen. Irgendwann haben sie gesagt: „Wir würden gern ein ganzes Buch mit dir machen – was willst du machen?“
Meine Antwort war ganz spontan: Motorrad-Comics. Das erste Motomania-Buch ist 1994 erschienen. Einen Masterplan, eine komplette Comicwelt aufzubauen, gab es damals nicht. Es ging einfach darum, etwas Lustiges aus der eigenen Motorradwelt heraus zu erzählen.

Seit über 30 Jahren erscheint Motomania in jeder MOTORRAD-Ausgabe – für viele Leser als letzte, für manche als erste Seite. Wie hat sich dein Blick auf Motorradfahrer und die Szene seit der ersten Ausgabe verändert? Gibt es Klischees, über die du heute anders lachst als früher?

Holger Aue: Natürlich verändert sich die Szene. Manche Klischees sind heute einfach nicht mehr aktuell, etwa bestimmte Moden wie die Streetfighter-Phase. Was aber interessant ist: Viele Gags, die früher völlig absurd und überzeichnet waren, sind heute Realität. Gerade bei Technik oder Gesetzgebung habe ich Dinge gezeichnet, bei denen ich damals dachte: „Was für ein Quatsch.“ Und heute ist genau das Alltag. Da hat einen die Realität teilweise eingeholt.



Zwischen Lederkombi und Zeichenstift entstehen Holgers besten Ideen. Schräg, ehrlich und ganz nah dran am echten Motorradleben



Viele deiner Figuren haben reale Vorbilder. Kannst du ein Beispiel nennen, bei dem ein echter Mensch fast eins zu eins im Comic gelandet ist – und wie diese Person reagiert hat?
Holger Aue: Ein gutes Beispiel ist Helmut Dähne. Ich habe ihn in einem Comic über ein Nordschleifen-Training ziemlich direkt verarbeitet. Er hat sich sofort wiedererkannt – und fand das großartig. Er hat mir später erzählt, dass er noch nie so viel Post bekommen hat wie nach diesem Comic. Es gibt aber auch Figuren, bei denen sich die Vorbilder gar nicht bewusst sind, dass sie eingeflossen sind. Und manchmal ist das wahrscheinlich auch besser so.

Wie sehr beeinflusst das Fahren auf der Rennstrecke deinen Humor und deine Geschichten? Gab es Situationen, bei denen du schon währenddessen wusstest: Das wird ein Comic?

„VIELE GAGS WAREN FRÜHER VÖLLIG ÜBERZOGEN – HEUTE SIND SIE REALITÄT“

Holger Aue: Definitiv. Mein erstes richtiges Instruktor-Training auf der Nordschleife war so ein Moment. Ich war vorher immer im Touristenverkehr unterwegs und dachte lange, geführte Trainings seien Unsinn. Dann war ich 1996 selbst bei einem Actionteam-Training als Gast eingeladen– und musste mich in der schnellen Gruppe ordentlich strecken, um überhaupt mitzuhalten. Das war so prägend, dass daraus direkt eine dreiseitige Geschichte entstanden ist. Auf der Rennstrecke passiert ständig etwas, das sich nahezu automatisch für Comics eignet. Vor allem, wenn man wie ich meistens mit einem Haufen Freunde dort ist!

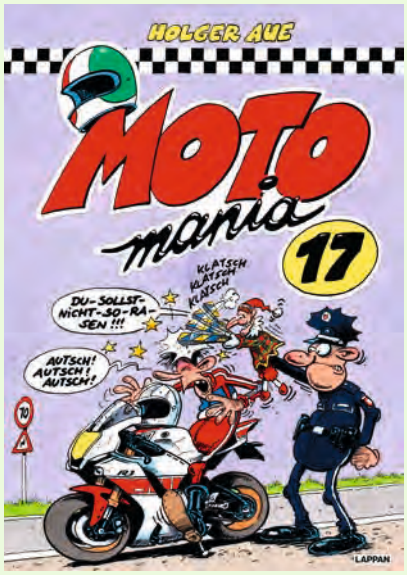

DAS MEGA-EISEN
DAS HIER IST DER ULTIMATIVE HÖLLENAPPARAT! ZX 12 R MIT TURBOLADER, KOMPRESSOR UND LACHGASEINSPRITZUNG!!
DAS REISST AN WIE'N ZORNIGER ROTTWEILER, WENN DER POSTBOTE KOMMT!
ROP ROP ROP
KM 6,8
UND DAMIT WERDE ICH GLEICH DIE IRRSTE BESCHLEUNIGUNG MEINES LEBENS HINLEGEN, HUAA-A-A-A!!
ZIP
ALSDANN: DER SUPER-KLEBOMAT-HINTERREIFEN IS VORGEWÄRMT, ÖLTEMPERATUR OK, LACHGAS OK, LADEDRUCK OK, UNTERHOSE OK...
START FREI!
3...2...1...
START
WOUAR!
WOUAR!
WAAAA
START
KM 6,8
H. AUE

Wie sieht dein Weg von der ersten Idee zur fertigen Seite aus: chaotisch oder strukturiert?
Holger Aue: Es ist deutlich strukturierter, als viele denken. Ich habe Ideenbücher, in die ich alles sofort reinschreibe – egal wie bescheuert es ist. Manche Ideen liegen da 20 Jahre, bis sie plötzlich funktionieren. Wenn eine Idee reif ist, entsteht die Geschichte im Kopf, danach mache ich ein grobes Storyboard. Da geht es um Figuren, Motorräder, Schauplätze und Texte. Erst dann fange ich an zu zeichnen. Für eine normale Seite brauche ich ungefähr eine Woche – inklusive Recherche, denn die Motorräder sollen ja stimmig aussehen.

Motomania erreicht sowohl „alte Säcke“ als auch junge Leser. Wie schaffst du diesen Spagat, ohne dich zu verbiegen?
Holger Aue: Jeder wird aufs Korn genommen. Ich verlasse mich auf die Selbstironie der Motorradfahrer. Wer damit nicht umgehen kann, ist schlicht nicht die Zielgruppe. Politische Korrektheit empfinde ich eher als humorhemmend.

Motomania Band 17 ist soeben erschienen. Wenn du irgendwann einen letzten Motomania-Band zeichnen würdest: Welche Geschichte müsste unbedingt noch erzählt werden?
Holger Aue: Ein großes Thema wäre für mich ein 24-Stunden-Rennen. Langstreckenrennen sind ein unglaublicher Quell absurder Situationen. Ich bin selbst bei solchen Rennen mitgefahren und habe das Thema nie wirklich umfassend umgesetzt. Als große, zusammenhängende Geschichte – oder sogar als eigenes Buch – wäre das etwas, das ich unbedingt noch machen würde.

Vielen Dank an Holger Aue für das kurzweilige Gespräch, die offenen Einblicke und über 30 Jahre Motomania-Humor. Wir freuen uns auf viele weitere Comics – und auf jede letzte Seite mit Augenzwinkern.











Lustig, echt und schräg!

Jetzt neu: MOTOmania Band 17 – der neueste Comicband von Holger Aue! Auf 48 Seiten bringt der Kultzeichner wieder lustige Szenen, schrägen Humor und motorradtypische Alltagsabenteuer zwischen Rennstrecke und Landstraße zusammen – perfekt für alle Fans des gepflegten Motorradlebens.

Den neuen Band bekommst du direkt beim Verlag: MOTOmania Band 17 bei Carlsen bestellen – ein ideales Geschenk für alle mit Benzin im Blut!

Titel: MOTOmania Band 17
Autor: Holger Aue
Erscheinungstermin: 26. März 2026
Seiten: 48
Preis: 13,00 €
ISBN: 978-3-8303-8530-1


MOTUL
Mitas
53
Kawasaki
EHGS
SPV2
PS
Pfeil
motortech
HIGH PERFORMANCE SUSPENSION
EXCEL

PROJECT SIDEWAYS

Aus einer serienmäßigen Kawasaki KX450 wird ein konsequenter Renner fürs Oval. Der Umbau konzentriert sich bewusst auf Fahrwerk und Geometrie. Entstanden ist ein funktionales Sportgerät mit klarem Fokus.

Flat Track zählt zu den ältesten Formen des Motorradrennsports – geboren auf amerikanischen Ovalen, oft auf staubigen Pferderennbahnen, gefahren mit minimaler Technik, maximalem Einsatz und einem klaren Ziel: Kontrolle im Drift. Heimische Marken prägten diese Disziplin früh. Doch auch in Japan verstand man seit jeher, dass sportlicher Erfolg mehr ist als reine Leistung. Modelle wie die kompromisslose 750 H2R von 1975 stehen sinnbildlich für Kawasakis Bereitschaft, Grenzen auszuloten.

Vom Crosser zum Flat-Track-Renner: Die KX450 erhielt ein präzise abgestimmtes Fahrwerk und 19-Zoll-Räder für maximale Stabilität



Im Serienzustand: die KX450 des Modelljahres 2026 – kompromissloser Motocrosser und technische Basis für das Flat-Track-Projekt

Vor diesem Hintergrund entstand gemeinsam mit Motul und dem PS Magazin ein Projekt, das Tradition und Moderne verbindet: der Umbau einer Kawasaki KX450 des Modelljahres 2026 zu einem reinrassigen Flat-Tracker. Ausgangsbasis ist ein hochentwickelter Motocrosser mit rund 60 PS und geringem Gewicht – ideale Voraussetzungen für den Einsatz auf losem Untergrund.

Der Umbau folgte dabei einer klaren Maxime: funktional, fokussiert und bezahlbar. Eingriffe in Motor oder Elektronik blieben bewusst aus. Stattdessen konzentrierte sich das Projekt auf die entscheidenden Stellhebel im Flat Track: Fahrwerk, Räder und Reifen. Das Serienfahrwerk wurde von Mototech Suspension grundlegend überarbeitet und für den Einsatz auf dem Oval angepasst. Herzstück ist das SPV2-System, ein Cartridge mit mechanisch getrennt arbeitender Druck- und Zugstufendämpfung. Im Gegensatz zu herkömmlichen Ventilplättchen-Systemen arbeitet hier jeweils nur eine Dämpfungsrichtung aktiv – das sorgt für konstante Dämpfung, hohe Rückmeldung und



Vorn wie hinten wurde das Serienfahrwerk gekürzt und neu abgestimmt: Die Umrüstung auf 19-Zoll-Räder verändert Proportion und Fahrverhalten nachhaltig. Tieferer Schwerpunkt, mehr Stabilität im Drift und klarere Rückmeldung auf losem Untergrund. Alle Maßnahmen folgen einem Prinzip: maximale Kontrolle bei hoher Präzision im kompromisslosen Oval-Einsatz





maximalen Grip. Für die flache Linie auf dem Oval wurde das Fahrwerk zusätzlich gekürzt: vorn um neun Millimeter, hinten über die Umlenkung um einen Zentimeter.

Einen wesentlichen Beitrag zur neuen Geometrie leistet der 19-Zoll-Radsatz von BRC Brockhausen mit Excel-Takasago-Felgen und schwarz eloxierten Naben. In Kombination mit der speziellen Flat-Track-Bereifung von Mitas (130/80-19 vorn, 140/80-19 hinten) sinkt der Schwerpunkt spürbar, das Motorrad wird frontlastiger und stabiler im Drift.

Auch die Peripherie wurde konsequent auf das Projekt abgestimmt. Sämtliche Flüssigkeiten ersetzte man durch hochwertige Motul-Produkte, um Belastbarkeit und Zuverlässigkeit unter Rennbedingungen sicherzustellen. Ein eigens gestaltetes Dekor von Backyard Design verleiht der Maschine schließlich eine klare visuelle Identität, ohne ihre funktionale Ausrichtung zu überdecken.

Das Ergebnis ist kein nostalgisches Showbike, sondern ein ernstzunehmendes Sportgerät – reduziert, präzise und bereit für den Einsatz. So schließt sich der Kreis von den staubigen Ovalen Amerikas bis zur modernen Interpretation eines Klassikers auf Basis der KX450. Seitwärtsfahren war bei Kawasaki schon immer mehr als nur eine Richtung.

Im Zuge des Umbaus wurde die KX450 vollständig mit Produkten aus dem Hause Motul behandelt





Passende Flat Track Reifen stammen aus dem Hause Mitas

HISTORIE

LIME GREEN

1968 in Daytona tauchte Kawasaki mit einer Rennmaschine auf, die in einem grellen Grün lackiert war – und damit das Fahrerlager zuverlässig aus der Fassung brachte. Grün galt im Rennsport damals als Unglücksfarbe, genau deshalb war es der perfekte Tabubruch. Aus dem kalkulierten „Skandal“ wurde ein Signal: Wir machen es anders – und wir meinen es ernst. Der Erfolg auf der Strecke machte aus Provokation Tradition.

Warum Lime Green? Woher kommt dieser Farbton, der sich nicht wegducken kann – und es auch gar nicht versucht? Was macht eine Farbe mit uns, dass man sie schneller wiedererkennt als jedes Logo? Und warum wird ausgerechnet ein grelles Grün zum emotionalen Codewort für „Kawasaki“? Bei Lime Green führt die Spur nicht ins Designstudio, sondern direkt an die Rennstrecke.

Lime Green ist bei Kawasaki keine Laune der Grafikabteilung, sondern ein Grundsatz: sichtbar sein, wenn andere verschwinden wollen. Es steht für Wettbewerb und ein Selbstverständnis, das lieber vorne stört als hinten zufrieden nickt. Kurz: Diese Farbe gehört zu Motorrädern, die nicht auf Zustimmung aus sind, sondern auf Wirkung.

Der Ursprung ist erstaunlich konkret datierbar: Daytona, 1968. Kawasaki stellte dort das Rennmotorrad A1R vor – lackiert in einem „skandalösen“ Grünton, zu einer Zeit, in der in der Szene Aberglaube fast schon zur Sicherheitsausrüstung gehörte. Grün? Unglück. Also mied man es. Kawasaki nahm genau diesen Mythos und drehte ihn wie einen Gasgriff: Wenn alle ausweichen, fährt man eben mitten durch.

Und weil Marketing bei Kawasaki gern so schnell denkt wie ein Motor dreht, kam ein weiterer Effekt dazu: Aufmerksamkeit als strategischer Vorteil. Rund um Daytona (später besonders 1969) wollte man auf Bildern und im Getümmel sofort erkannt werden – grell, eindeutig, nicht zu verwechseln. Quellen beschreiben das als bewusst gesetzten „Splash“ beziehungsweise Marketing-Stunt: auffallen, hängenbleiben, wiedererkennen.

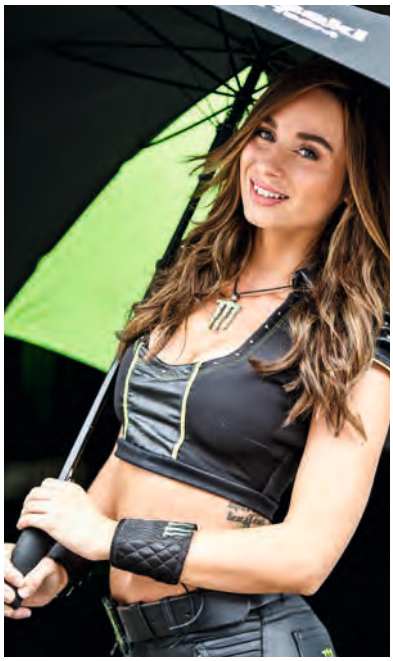
Spannend ist auch, dass Lime Green nicht einfach „irgendein Grün“ war, sondern sehr bewusst gewählt und entwickelt wurde. In Berichten tauchen Namen aus Verkauf, Marketing und Design auf – und sogar der



Duell von Edwin Weibel (17) und Wolfgang Hambach (5) beim Flugplatzrennen in Speyer



Zweitaktbestie: Die Kawasaki KX500 von 1983 steht für pure Motocross-Power





Lime Green polarisiert auf und neben der Rennstrecke – und prägt die Marke bis heute



Jonathan Rea holte sechs WM-Titel für Kawasaki und schrieb damit Geschichte



Lime Green gehört zweifellos zum Ninja-Spirit und prägt das Erscheinungsbild bis heute



Das GERT56 German Endurance Racing Team aus Pirna gehört zu den Topteams der EWC



Jorge Prado im Dress des Monster Energy Kawasaki Teams – Lime Green sticht selbst durch Staub und Dreck, ein Signal für maximale Attacke. Unten: Jonathan Rea in voller Schräglage, das leuchtende Grün als unverwechselbares Markenzeichen – Racing-DNA, die man sieht, bevor man sie hört



legendäre Lackierer Rollin „Molly“ Sanders, der den Ton aus einem damaligen Autofarben-Katalog (AMC/AMX, „Big Bad Green“) adaptiert haben soll. Das macht die Story so schön unromantisch wie genial: Ein bisschen Mythos, ein bisschen Farbkarte, sehr viel Chuzpe.

Mit der Zeit löste sich Lime Green vom reinen Racing-Kontext und wurde zur Marken-DNA. Es transportiert eine Botschaft, noch bevor Technikdaten oder Hubraumzahlen überhaupt mitreden dürfen: Energie, Vigilanz, Angriff. Und in dieser fast grellen Ausprägung kommt etwas hinzu, das man nicht messen kann: Mut. Mut zur Sichtbarkeit. Wer Lime Green fährt, entscheidet sich bewusst gegen den Tarnkappen-Modus.

Psychologisch wirkt die Farbe wie ein Einschaltknopf. Sie zieht Blicke an, bleibt im Gedächtnis, macht Präsenz – perfekt für eine Marke, die seit jeher Geschwindigkeit nicht nur baut, sondern auch erzählt. Und ja, da steckt Humor drin: Lime Green kennt seine Wirkung. Es ist keine Farbe für Smalltalk, eher für klare Ansagen.

Über Jahrzehnte hat sich Lime Green jeder Mode widersetzt, weil es nie als Mode gedacht war. Es ist Wiedererkennung, Geschichte und Anspruch in einem – entstanden aus Tabubruch, gefestigt durch Rennerfolge und bis heute fest mit Kawasaki verknüpft.

Am Ende ist Lime Green ein Versprechen: nicht leise zu sein, nicht beliebig zu werden, nicht zu verschwinden. Es sucht keine Gefälligkeit – es liefert Klarheit. Es ist Lime Green.



Einfach unverwechselbar: Ninja-Modelle wie die ZX-6R von 2007 stehen sinnbildlich für die Farbe Lime Green



Die Combe-Laval-Straße im französischen Vercors schlängelt sich spektakulär entlang steiler Felswände und eröffnet atemberaubende Ausblicke ins Tal

STEILWAND

Im Vercors zeigt sich Frankreich von seiner rauen Seite. Die Combe Laval ist kurz, ausgesetzt und eindrucksvoll. Eine Strecke, die weniger durch Länge als durch Intensität überzeugt. Wer hier fährt, erlebt Nähe – zum Berg und zum Abgrund.

Die Route Combe Laval ist keine Straße für Eilige. Sie ist ein schmaler Faden aus Asphalt, der sich wie ein kühner Gedanke in die senkrechten Wände des Vercors schneidet. Wer hier fährt, spürt: Diese Strecke lebt von Nähe – zur Landschaft, zum Abgrund, zu sich selbst. Zwischen Saint-Jean-en-Royans und dem Col de la Machine verdichtet sich das alpine Erlebnis auf wenigen Kilometern zu einer intensiven Reise aus Stein, Licht und Stille.



Anfahrt ins Staunen

Schon die Annäherung wirkt wie ein langsames Öffnen des Vorhangs. Von den sanften Hügeln der Drôme aus führt die Straße hinauf in eine Landschaft, die zunehmend rauer wird. Wälder treten zurück, Kalkfelsen übernehmen die Regie. Am nordwestlichen Einstieg zur Combe Laval endet die Selbstverständlichkeit moderner Straßen. Ein kleiner Parkplatz, ein warnender Blick auf die Tunnelöffnung – dann beginnt das Abenteuer. Der Motor klingt gedämpfter, als wolle er den Ort respektieren.

Die Straße im Fels

Die Combe Laval wurde Ende des 19. Jahrhunderts dem Berg abgerungen. Heute wirkt sie wie ein historisches Versprechen: möglichst wenig Eingriff, maximale Wirkung. Die Straße klebt förmlich an der Felswand, nur durch niedrige Mauern vom bis zu 600 Meter tiefen Abgrund getrennt. Tunnel wechseln sich mit offenen Galerien ab, Kurven mit Ausblicken, die den Atem anhalten lassen. Der Blick wandert unweigerlich nach rechts, hinaus in die Schlucht, wo Licht und Schatten ein permanentes Schauspiel aufführen.

Fahren mit allen Sinnen

Hier zählt nicht Tempo, sondern Präsenz. Jeder Meter verlangt Aufmerksamkeit. Kleine Steine liegen auf dem Asphalt, vom Fels gefallen. Erinnerungen daran, dass der Berg hier das letzte Wort hat. Nach Regen wird die Strecke zur Prüfung, dann riecht es nach feuchtem Stein und Moos. Doch an klaren Tagen ist die Combe Laval pure Magie. Der Fahrtwind trägt den Duft von Kiefern, und irgendwo tief unten rauscht unsichtbar ein Bach.

Oben angekommen

Am Col de la Machine, auf 1.011 Metern Höhe, weitet sich der Raum spürbar. Nach der Enge der Schlucht wirkt das Plateau fast großzügig und offen. Ein Café, ein Parkplatz, Gespräche unter Motorradfahrern aus ganz Europa – ein Treffpunkt für Gleichgesinnte. Alle tragen denselben Ausdruck im Gesicht: dieses stille Lächeln nach einem großen Moment, das mehr sagt als Worte. Man tauscht Eindrücke aus, blickt noch einmal zurück in Richtung Felswand und atmet tief durch. Von hier führen weitere Traumstraßen durch den Vercors, doch die Combe Laval bleibt der emotionale Höhepunkt – intensiv, rau und lange nachklingend.



In den Fels gesprengt und nur von einer niedrigen Mauer gesäumt, führt die Combe Laval hoch über dem Abgrund entlang – eine Passage zwischen Tunnel, Überhang und endloser Weite

„HIER ENDET DIE SELBST-VERSTÄNDLICHKEIT MODERNER STRASSEN“ – DIE COMBE LAVAL BELOHNT MIT AUSBLICKEN, DIE DEN ATEM ANHALTEN LASSEN“





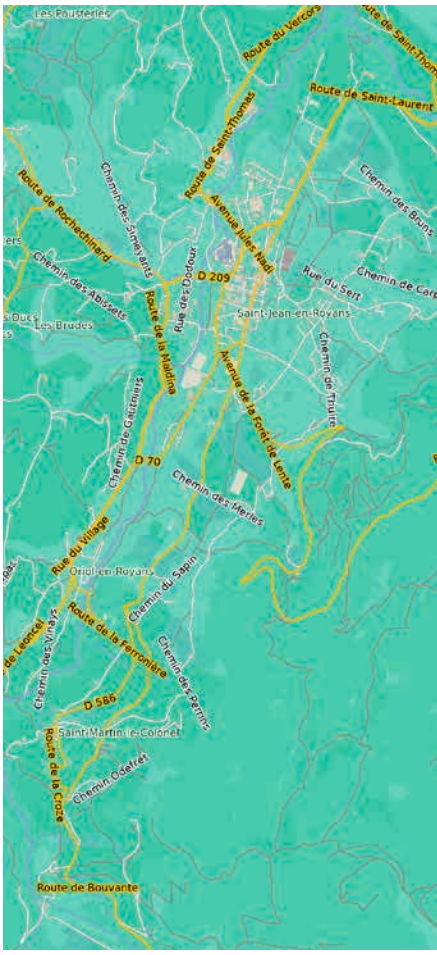
Martin Driehaus von Kawasaki Deutschland auf der Ninja 1100SX an der Route de Combe Laval – ein Moment hoch über der Schlucht, wo sich spektakuläre Felskulisse, kurvenreiche Straße und pure Fahrfreude zu einem unvergesslichen Erlebnis verbinden

Eine Straße, die bleibt

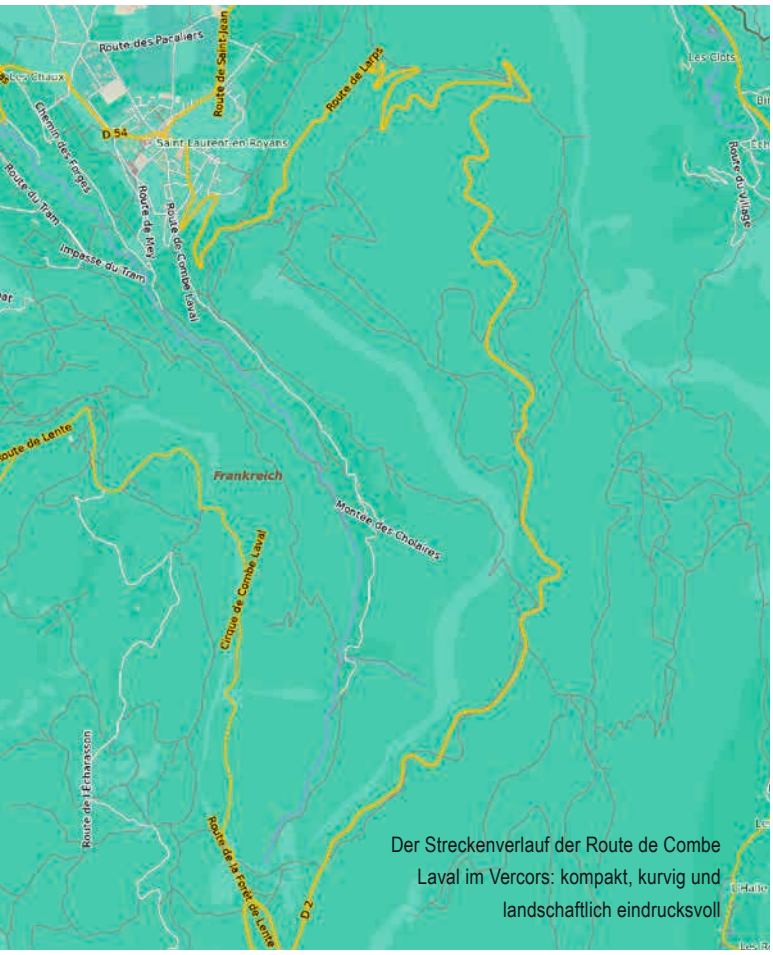
Die Combe Laval ist kurz, aber sie brennt sich ein. Sie ist weniger eine Verbindung als ein Erlebnis, weniger Weg als Ziel. Wer sie fährt, nimmt mehr mit als Fotos: ein Gefühl für Maß und Mut, für die Kunst, Landschaft zu lesen. Und am Ende das Wissen, dass es Orte gibt, an denen die Straße nicht dominiert, sondern dient – als schmaler Grat zwischen Mensch und Natur. Vielleicht liegt genau darin ihre Faszination. In einer Zeit, in der viele Pässe breiter, schneller und sicherer geworden sind, wirkt die Combe Laval wie ein Gegenentwurf. Sie zwingt zur Langsamkeit, belohnt Achtsamkeit und schenkt Erinnerungen, die länger halten als jede Strecke auf der Landkarte. Wer am Ende umdreht und sie ein zweites Mal fährt, versteht: Manche Straßen sind keine Etappen, sondern Kapitel. Und dieses hier liest man am liebsten mehr als einmal. So wird aus einer kurzen Passage eine lange Erinnerung, aus wenigen Kilometern ein bleibender Eindruck. Die Combe Laval verschwindet hinter der nächsten Kurve, bleibt aber im Kopf – still, eindrucksvoll und von seltener Klarheit. Genau darin liegt ihre leise, aber nachhaltige Größe.

Wie ein schmales Band zieht sich die Route am steilen Kalk entlang, immer dicht an der Wand und doch mit freiem Blick ins Royans. Felsfenster, dunkle Durchbrüche und enge Radien machen jede Kurve zum Erlebnis – rau, ursprünglich und eindrucksvoll









Der Streckenverlauf der Route de Combe Laval im Vercors: kompakt, kurvig und landschaftlich eindrucksvoll



Route Combe Laval

Allgemeines

Die Route de Combe Laval gehört zu den spektakulärsten Bergstraßen Frankreichs. Sie liegt im Département Drôme, im westlichen Teil des Vercors-Massivs, und ist weniger eine Durchgangsstraße als ein alpines Erlebnis. Auf knapp zehn Kilometern schmiegt sich die schmale Fahrbahn direkt an senkrechte Kalkfelsen. Tiefe Schluchten, Felsüberhänge und in den Berg gesprengte Tunnel prägen das Bild. Die Straße wurde Ende des 19. Jahrhunderts gebaut und gilt bis heute als Meisterleistung des Ingenieurbaus.

Anreise

Der nördliche Einstieg zur Combe Laval liegt bei Saint-Jean-en-Royans. Von Deutschland aus erreicht man die Region am besten über die Autobahn Richtung Lyon und weiter nach Grenoble oder Valence. Von dort führen gut ausgebaute Landstraßen in das Vercors-Gebirge. Die Strecke selbst ist nicht als Einbahnstraße ausgelegt und erfordert besondere Aufmerksamkeit bei Gegenverkehr.

Beste Reisezeit

Die ideale Reisezeit liegt zwischen Mai und Oktober. Im Frühjahr und Herbst ist der Verkehr gering und das Licht besonders stimmungsvoll. Nach starken Regenfällen ist Vorsicht geboten, da Steinschlag auftreten kann. Im Hochsommer sorgen die Höhenlagen für angenehm kühle Temperaturen.

Tourdaten

- Länge: ca. 10 km
- Höhenlage: 840–1.011 m
- Höchster Punkt: Col de la Machine (1.011 m)
- Bauzeit: 1893–1896
- Fahrzeit: ca. 30–60 Minuten, je nach Stopps
- Charakter: sehr schmal, ausgesetzt, spektakulär

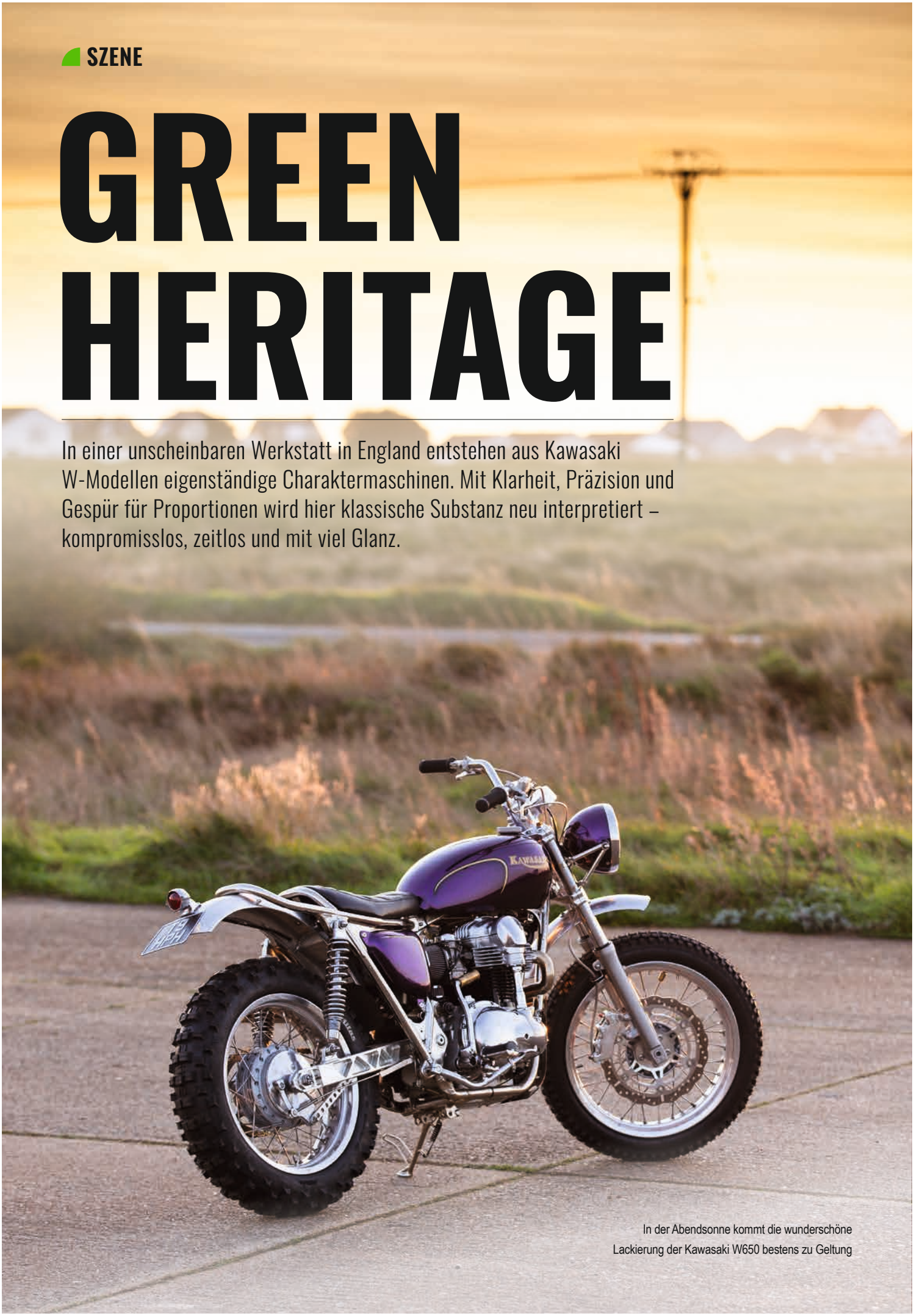
Mehr entdecken auf Motorcycle Diaries

Wer die Route de Combe Laval selbst erleben möchte, findet auf der Plattform Motorcycle Diaries fundierte Informationen zu dieser spektakulären Strecke und zu vielen weiteren besonderen Motorradrouten. Die Combe Laval ist dort als Teil des Vercors-Gebiets ausführlich aufbereitet – mit detaillierten Streckenbeschreibungen, Kartenmaterial, eindrucksvollen Bildern und passenden GPX-Daten zum Download. Ergänzt wird das Angebot durch Fahrberichte sowie praktische Hinweise zu Aussichtspunkten, Pausenplätzen und lohnenden Abstechern in der Region. Motorcycle Diaries richtet sich an Motorradfahrer, die abseits der bekannten Hauptachsen unterwegs sein wollen und Wert auf sorgfältig recherchierte Routen mit echtem Erlebnischarakter legen.

Weitere Infos hier!

GREEN HERITAGE

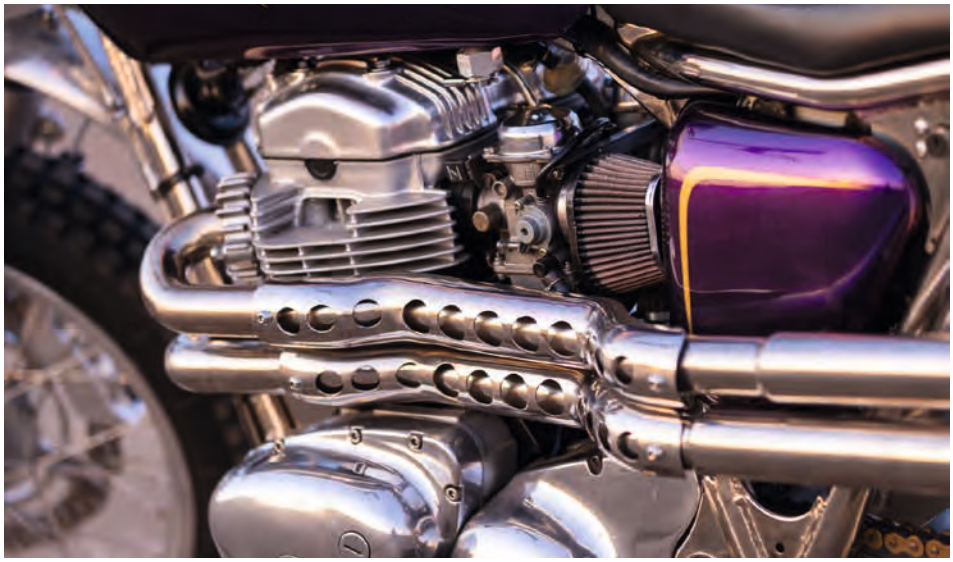
In einer unscheinbaren Werkstatt in England entstehen aus Kawasaki W-Modellen eigenständige Charaktermaschinen. Mit Klarheit, Präzision und Gespür für Proportionen wird hier klassische Substanz neu interpretiert – kompromisslos, zeitlos und mit viel Glanz.



In der Abendsonne kommt die wunderschöne Lackierung der Kawasaki W650 bestens zu Geltung



Aus zwei gebrauchten W650 entsteht ein kompromissloser Wüstenschlitten mit modernem Fahrwerk, kraftvoller Bremsanlage und handgefertigten Details bis ins kleinste Maß. Nickelrahmen, optimierte Vergaser und maßgeschneiderte Komponenten verbinden klassische Linie mit ehrlicher Performance und echter britischer Garagenkultur





In einer kleinen, fast unscheinbaren Werkstatt in Walton-on-Thames, England, entstehen Motorräder, die mehr sind als bloße Umbauten. Sie sind rollende Liebeserklärungen an eine Marke, an ein Gefühl – und an eine Zeit, in der Motorrad-Design vor allem von Klarheit, Mechanik und Persönlichkeit geprägt war. Willkommen bei Dirty Dick‘s Motos.

Wer die Tür zu Rick’s Werkstatt öffnet, spürt sofort: Hier geht es nicht um Masse, Trends oder Instagram-Hypes. Hier geht es um Substanz. Um Metall, das mit der Hand bearbeitet wird. Um Linien, die bewusst gesetzt sind. Und um den tiefen Respekt vor einem Motorrad, das wie kaum ein anderes den klassischen Kawasaki-Spirit verkörpert – der W650.

Die Werkstatt selbst ist dabei so unspektakulär wie ehrlich. Kein Hochglanz-studio, keine sterile Perfektion. Stattdessen Werkzeugspuren, Metallstaub,



Vorn wie hinten zeigt sich, wie konsequent dieses Motorrad weiterentwickelt wurde: der nahtverschweißte Tank, der nickelbeschichtete Rahmen und die Rundungen der Auspuffanlage schärfen die klassische Silhouette der W650. Moderne Fahrwerkskomponenten und präzise Details verbinden britische Handwerkskunst mit echter Kawasaki-DNA. Auch die Armaturen sind so minimalistich wie nur möglich gehalten









angefangene Teile auf der Werkbank. Genau hier entsteht der Charakter der Bikes – nicht am Bildschirm, sondern im direkten Kontakt mit Material und Maschine. Entscheidungen werden nicht am Reißbrett getroffen, sondern am Objekt selbst.

Die Seele der W lebt

Die Kawasaki W650 ist kein lautes Motorrad. Sie schreit nicht nach Aufmerksamkeit, sie flüstert Geschichten. Genau das ist es, was Rick seit Jahren fasziniert. Für ihn ist die W kein Retro-Gag, sondern ein echtes Fundament: luftgekühlter Parallel-Twin, ehrliche Technik, perfekte Proportionen. „Man muss sie nicht neu erfinden“, sagt er sinngemäß, „man muss nur das freilegen, was schon immer da war.“

Diese Haltung prägt jeden Umbau. Es geht nicht darum, der W650 etwas aufzuzwingen, sondern ihre Qualitäten zu schärfen. Gewicht, Balance und Mechanik stehen dabei immer im Vordergrund. Jede Veränderung soll sich selbstverständlich anfühlen – so, als hätte sie schon immer genau so sein müssen.

Und genau das tut er bei Dirty Dick’s Motos. Jeder Umbau beginnt mit einem kompromisslosen Strip. Rahmen, Tank, Fahrwerk – alles wird zerlegt,



überarbeitet, verbessert. Nickelbeschichtete Rahmen glänzen wie flüssiges Metall, nahtverschweißte Tanks verlieren ihre industriellen Nähte und wirken plötzlich wie handgeformt. Die Linien werden klarer, schlanker, selbstbewusster.

Kaizen auf britisch

Rick arbeitet nach einem Prinzip, das man eher in Japan vermuten würde: kontinuierliche Verbesserung. Jede W650, die seine Werkstatt verlässt, baut auf der Erfahrung der vorherigen auf. Fahrwerke werden fein abgestimmt, Bremsanlagen verbessert, Details immer weiter reduziert. Kein Teil ist Zufall, kein Radius unbegründet.

Rick bezeichnet diese W650 als den Höhepunkt seiner Umbauten. Die technisch ausgereifte Basis blieb, doch Design und Details wurden bis ins kleinste Detail perfektioniert. Highlight sind der Edelstahl-Auspuff und der auffällige Lack im 70er-Stil. Kraftvoll, kompromisslos und wenn man ehrlich ist: kaum noch zu übertreffen



DIE NEUE

Z1100

SUGOMI AWAKENS

凄

03/2026

MOTORRAD

TESTSIEGER Z1100 SE:

- *+ Sieger Motor*
- *+ Sieger Alltag*
- *+ Sieger Sicherheit*
- *+ Sieger Preis-Leistung*



Die Z1100 verkörpert die Sugomi-Idee so kompromisslos wie kein anderes Motorrad von Kawasaki: Wie ein zum Angriff bereites Raubtier steht sie da. Unterwegs bringt die Z1100 dann mit ihrem neuen, noch drehmomentstärkeren 1.099-cm³-Vierzylinder überall souveräne Dynamik auf die Straße. Dabei helfen eine ganze Reihe von IMU-gesteuerten Assistenzsystemen. Aber technische Daten und schöne Bilder sagen nicht alles. Die ganze Magie der Z1100 erfahrt ihr am besten während einer Probefahrt.
Macht jetzt euren Termin beim Kawasaki-Vertragspartner aus.

4 JAHRE GARANTIE

kawasaki.de

Kawasaki
Let the Good Times Roll

Dieser Prozess endet nie. Selbst bewährte Lösungen werden hinterfragt, überarbeitet, neu gedacht. Nicht um des Neuen willen, sondern um dem Ideal näherzukommen. Das Ergebnis sind Motorräder, die sich mit jeder Generation geschlossener, ausgereifter und stimmiger anfühlen.Dabei bleibt die Technik bewusst modern unter der klassischen Hülle. Hochwertige Cartridge-Fahrwerke, kraftvolle Bremskomponenten, präzise gefertigte Schwingen – alles dient einem Ziel: Die W soll nicht nur aussehen wie ein Bike aus den späten Sechzigern, sondern sich besser fahren als je zuvor. Stabil, vertrauenerweckend, ehrlich.

Der Geist von Kawasaki

Was diese Motorräder so besonders macht, ist ihre Konsequenz. Trotz aufwendiger Details und edler Materialien wirken sie nie überladen. Kein Showbike, kein Blender. Genau hier zeigt sich der wahre Kawasaki-Geist: Performance ohne Effekthascherei, Technik mit Herz, Design mit Zweck.







Seine Motorräder sind echte Hingucker – kraftvoll im Auftritt, klar im Design und bis ins Detail durchdacht. Der Mix aus klassischer Form, hochwertigen Materialien und markanten Farben sorgt für Präsenz, die man nicht übersehen kann. Ob im Stand oder in Bewegung: Seine Bikes ziehen Blicke magisch an und bleiben im Kopf

Auch farblich greift Rick immer wieder klassische Kawasaki-DNA auf – tiefes Grün, warme Metallic-Töne, kombiniert mit Nickel, Aluminium und dezenten Messingakzenten. Im Sonnenlicht wirken die Lacke lebendig, im Schatten dagegen ruhig und zurückhaltend. Dieser Kontrast macht den Charakter des Bikes aus und zu einem stimmigen Gesamtpaket.

Klein, fein, kompromisslos

Dirty Dick's Motos ist kein Betrieb mit Verkaufszahlen und Produktionsplänen. Es ist eine Manufaktur im besten Sinne. Jedes Bike entsteht langsam, mit Hingabe, mit Zweifeln, mit neuen Ideen. Oft nur wenige Exemplare pro Jahr. Und genau deshalb haben diese Maschinen eine Seele. Für uns ist klar: Diese Umbauten zeigen, dass Zeitlosigkeit kein Stilmittel ist, sondern das Ergebnis von Haltung und Erfahrung. Kawasaki liefert die Basis – und hier wird sie mit Respekt und Leidenschaft weitergedacht. Oder anders gesagt: In dieser kleinen Werkstatt in England wird der Kawasaki-Spirit kompromisslos gelebt.



SHOW & SHINE

Leidenschaft, Stolz und echtes Kawasaki-Feeling: Auf unserer Community-Wall zeigen wir euch Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Liebe zur Marke und ihren Maschinen mit Herzblut leben und teilen.

In dieser Lime Green Ausgabe präsentieren wir Mitglieder unserer Community, die ihre schönsten Kawasaki-Momente über Social Media mit uns geteilt haben. Du willst dich und dein Motorrad in der nächsten Ausgabe ebenfalls vorstellen? Sende Bild und Kontaktdaten an limegreen@kawasaki.de Wir freuen uns auf eure Einsendungen!



mne.elsa



basti0822



jamie.frt



dermitderz900



Sky.vv1



forp_on_track



sven.mk5



moto.maren



ridingphotographer



mrs_bikerbelle_



dancingonwheels_636



rand0m.coco



lenny_z650



lisabil__



doppel.r97



spessartrider



jessi_z900



pia_2wheelz



floz_900

GEWINNSPIEL

QUIZFRAGE

Wie gut kennen Sie die entscheidenden Momente, Modelle und Innovationen von Kawasaki wirklich? Stellen Sie sich unserer Challenge und 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 verloste 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:

Kawasaki Timeline Challenge
Wie gut kennen Sie die Geschichte von Kawasaki?
Bei der Kawasaki Timeline Challenge gilt es, mehrere legendäre Modelle oder Meilensteine der Marke in die richtige chronologische Reihenfolge zu bringen.

Ob Klassiker wie die Kawasaki Z1, Hightech-Ikonen wie die Kawasaki Ninja H2 oder große Rennsport-Erfolge mit Jonathan Rea – nur wer die Historie kennt, kommt zum richtigen Lösungs-Code.



Die Aufgabe:

Ordnen Sie die genannten Modelle bzw. Ereignisse zeitlich korrekt. Die richtige Reihenfolge ergibt am Ende den Teilnahme-Code für das Gewinnspiel.

1. **Markteinführung der Kawasaki Z1**
2. **Start der „Sugomi“-Designsprache mit der Kawasaki Z1000**
3. **Einführung des ersten ABS bei einem Kawasaki-Supersportler**
4. **Markteinführung der Kawasaki Ninja ZX-6R**
5. **Erster Superbike-WM-Titel von Jonathan Rea mit Kawasaki**

Den richtigen Teilnahme-Code einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: **gewinnspiel@kawasaki.de**

Einsendeschluss: 30.07.2026. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Erfolg – und zeigen Sie, dass Sie ein echter Kawasaki-Kenner sind!

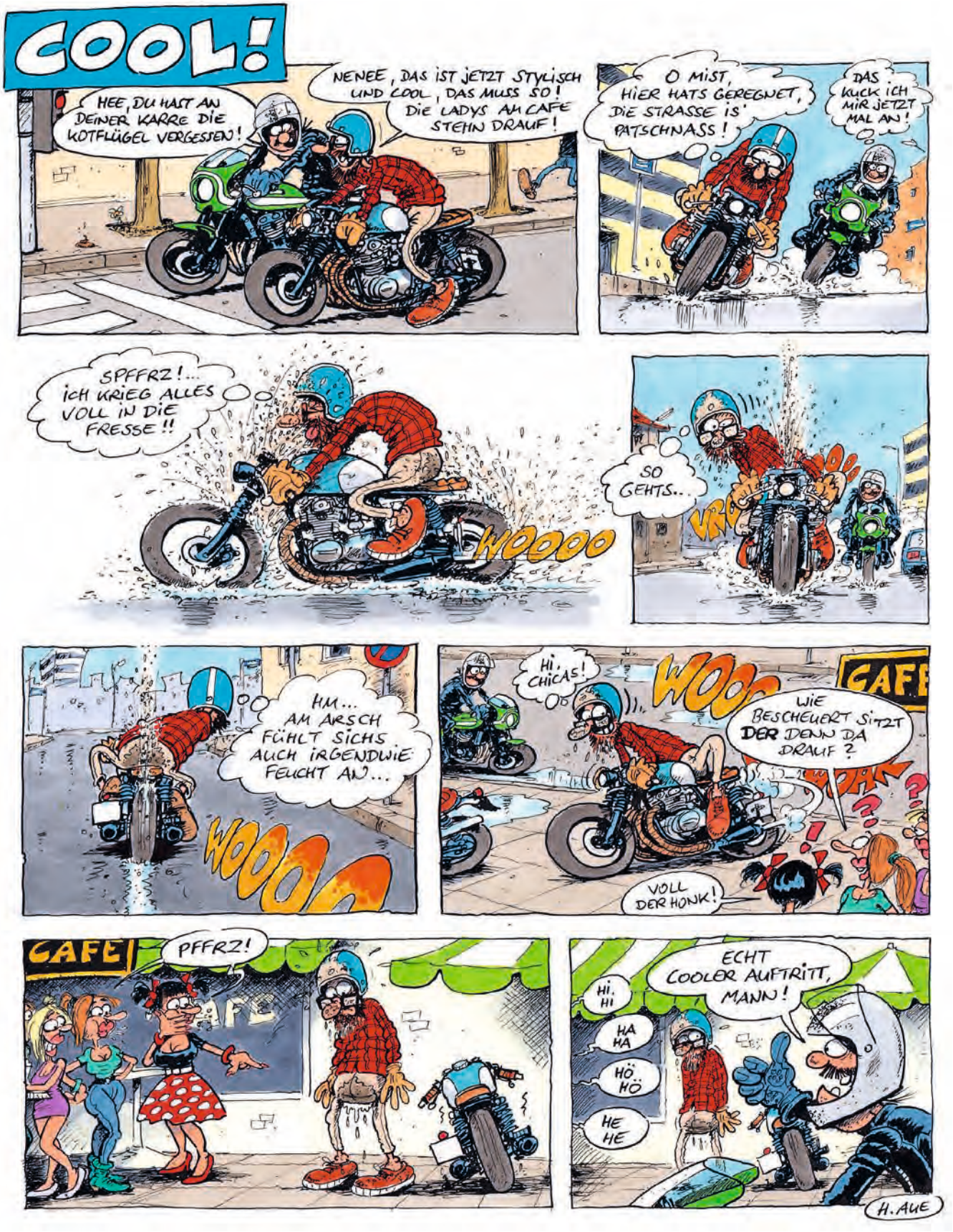
Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 1/2026

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, wir groß der Hubraum des Motors der neuen Kawasaki Z1100 SE ist. Die richtige Antwort lautete: 1.099 cm³. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht der glückliche Gewinner gezogen. Er darf sich schon auf seine Kawasaki-Testfahrtage freuen.

Gewonnen hat:
Simon Steeb, 89165 Dietenheim
Wir gratulieren!

E-Mail an gewinnspiel@kawasaki.de





IMPRESSUM

Herausgeber
Kawasaki Motors Europe N.V.
Niederlassung Deutschland
Max-Planck-Strasse 26
61381 Friedrichsdorf

Verantwortlich für den Inhalt
Patrick Sauter

Redaktion
Patrick Sauter, Christiane Urban, Andreas Manzato

Fotografie
Tobias Gehrke, Daniele Grassi, Kawasaki, Kawasaki Racing Team, Wout Meppelink, Motorcycle Diaries, Philipp Kuchler, Félix Romero, Volker Rost, ant-productions, Ula Serra, Target Press, AC Sanctuary, GSPMEDIA

Gestaltung und Layout
Netplan Medienservice GmbH
www.netplan-online.de
Gregor Oppitz
www.gregoroppitz.de

BRIDGESTONE

Solutions for your journey



BATTLAX SPORT TOURING T33

NEU

Der BATTLAX T33 ist das neue Flaggschiff der Bridgestone Sport-Touring Palette. Die neue Konstruktion und Gummimischung ermöglicht eine sehr hohe Laufleistung (+47% vs. T32) unter Beibehaltung einer ausgeprägten Neutralität und guter Nasshaftung.



LINE UP - SPORT TOURING

BATTLAX SPORT TOURING T33 | BATTLAX SPORT TOURING T32 | BATTLAX SPORT TOURING T31

Für mehr Informationen scannen Sie bitte den QRCode.

www.bridgestone.de



Die neue Kawasaki Z650 S ist da! Erwachsener und selbstbewusster als zuvor. Der markante Triple-LED-Scheinwerfer in der neuen Cockpitverkleidung verkörpert die pure Sugomi-DNA der Z-Familie. Zum komplett aufgefrischten Look gehören auch ein TFT-Farbdisplay mit Smartphone-Connectivity, ein Fatbar-Lenker, verbesserte Bremsen und die optimierte Ergonomie. Nicht neu, aber genauso super: Führerschein-Neulinge sparen mit unserem STARTER-BONUS beim Kauf einer Z650 S (A2-Umrüstung möglich) ganze 650 €.

Probefahrt buchen? Jetzt bei eurem Kawasaki-Vertragspartner.
Oder unter kawasaki-roadshow.de

Mit diesem QR-Code geht's direkt zur Z650 S auf kawasaki.de

4 JAHRE GARANTIE

kawasaki.de

Kawasaki
Let the Good Times Roll