

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

HISTORY
Z750 mit Turbopower



TEST RIDE
Ninja 500 SE



CUSTOM-PROJEKT
Komplettumbau ZXR900



MIT GEWINNSPIEL



TEST RIDE Z500



BATLAX
HYPERSPORT 
S23



**/ PERFEKTER
GRIP**

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

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Grüne Juwelen

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Feierlichkeiten zum diesjährigen Ninja-Jubiläum neigen sich schon fast wieder dem Ende entgegen, und die Kawasaki Days in Speyer 2024 sind bereits Geschichte. 8.000 Fans der Marke kamen am 15. und 16. Juni 2024 in die Domstadt, um gemeinsam mit Kawasaki Deutschland, Kawasaki-Händlern und weiteren Partnerfirmen sowie Motorradenthusiasten die Marke zu feiern. Das ist neuer Besucherrekord und macht Appetit auf mehr. Mehr zu den Kawasaki Days ab Seite 14.



Quasi als Nachschlag zum Ninja-Jubiläumsheft 1/2024 gibt es in dieser Ausgabe den Test Ride der neuen Ninja 500 SE (Seite 10) sowie ihrer Schwester Z500 (Seite 4). Außerdem gewähren wir ab Seite 16 einen tiefen Einblick in ein aufwendig präpariertes Custombike eines engagierten Kawasaki-Händlers auf ZXR-Basis. Allesamt echte Juwelen, die das Motorradherz höherschlagen lassen. Bereits im Serienzustand aufregend war auch die in der History-Story beschriebene Z750 Turbo, die den Mitbewerbern zu ihrer Zeit das Nachsehen gab. Wie ihr seht, haben wir wieder alles gegeben, um eine spannende Mischung aus Themen für diese Ausgabe zu finden.

Ich wünsche euch noch eine spaßgefüllte Kawasaki- und Ninja-Saison 2024 mit viel Sonnenschein und aufregenden Motorradkilometern!

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
14 Kawasaki Days 2024
20 News
30 Gewinnspiel
31 Impressum

FASZINATION

04 Test Ride: Z500
10 Test Ride: Ninja 500 SE
16 Umbau: BPR-Kawasaki ZXR900
24 History: Z750 Turbo

POSTER

Z750 Turbo und Kawasaki-Katalog 2024/2025



Luzifers Enkelin

Die neue Z500 löst ihre beliebte Vorgängerin Z400 ab. Keine einfache Aufgabe, würde man meinen. Doch im Fahrbetrieb zeigen sich die Talente und Qualitäten der neu entwickelten Midi-Z, die schnell süchtig machen können.



Test Ride: Kawasaki Z500

Z 500

Z-Modelle waren und sind die gute Prise Würze im Motorradmenü von Kawasaki. Das zeigen die Verkaufszahlen, bei denen die Z900 seit Jahren als zweitbestverkauftes Bike in Deutschland herausragt. Und auch die Z650 gehört zu den beliebtesten Motorrädern in Deutschland. Ein überzeugendes Einsteigermotorrad, das auf A2-taugliche 48 PS (35 kW) gedrosselt werden kann. Aber Kawasaki hält auch unterhalb dieses Hubraums schon seit Jahren noch kleinere, leichtere Modelle wie Z300 und Z400 für diese Klasse bereit. Und jetzt die neue Z500!

Ein Bike, das klar der aktuellen Z-Designlinie folgt. Zackige Lampenmaske mit eindrucksvollem Scheinwerfergesicht. Dem vorn hochaufbauenden Tank folgt eine angenehm niedrige Sitzbank, die in einem spitz auslaufenden Heck mit ebenso kantig-rassigem Rücklicht endet. Wenn Luzifer eine Enkelin hätte, dann sähe die exakt so aus. Das ist das Z-Design, das seit

dem Erscheinen der Z1000 anno 2003 mit großem Erfolg die Kawasaki-Fans beglückt und über die Jahre eine Metamorphose hingelegt hat, die sich sehen lassen kann. Seit Z650 und Z900 gehört dazu auch der filigran-leichte Gitterrohrrahmen aus Stahl, der den Motor perfekt ins Fahrwerkkonzept einbindet und so Gewicht spart. Das zeigt sich auch an der 500er, die gerade mal 167 Kilogramm fahrfertig mit vollem Tank auf die Waage bringt. Für viele Einsteiger dürfte dies ein klares Pro für die Halblitermaschine bedeuten, zumal mit exakt 45,4 PS das geforderte Leistungsgewicht in dieser A2-Führerscheinklasse voll ausgereizt wird. Kurz nachgerechnet: 33,4 kW geteilt durch 167 kg machen exakt die geforderten 0,2 kW pro kg. Punktlandung! Ein weiteres pragmatisches Argument für die Z500 ist ihre geringe Sitzhöhe von gerade mal 785 Millimetern. Das heißt, dass auch Leute mit kürzeren Beinen eine echte Z fahren können und sich keine Sorgen über den nächsten Ampelstopp machen



müssen. Wer's noch niedriger braucht, fragt bei seinem Kawasaki-Vertragshändler nach einer Tieferlegungsmöglichkeit nach. Oder erhält mit der Eliminator 500 eine stilistisch andere, aber ebenso fahrdynamische Maschine mit 735 Millimetern Sitzhöhe, die per anderem Sitzpolster nochmals um 20 Millimeter reduziert werden kann.

Jetzt reicht's aber mit der blanken Theorie. Ich will jetzt endlich die Neue fahren. Also rein ins Leder, Helm auf, Handschuhe an, und ab geht die Luzy! Schon auf den ersten Metern beim Warmfahren packt der Twin viel kräftiger zu als der der Vorgängerin, hängt superfein und satt am Gas. Ich bin beeindruckt. Denn so groß vermutet man den Unterschied zwischen altem und neuem Aggregat nicht. Kawasaki hat den Motor aber nicht einfach aufgebohrt, sondern ihm einen längeren Hub an der Kurbelwelle von 6,8 Millimetern mit auf den Weg gegeben. Und wer ein Fünkchen von Motoren versteht, weiß, dass dies in einem kräftigeren Verlauf im Drehzahlkeller und im Stockwerk in der Mitte mündet. Hätte nicht gedacht, dass dieser Unterschied bereits ab dem ersten Fahrmeter spürbar ist. Und noch rollen wir ja im Warmfahrmodus bis maximal 5000/min rum. Nach rund zehn Minuten drehe ich den Motor schon bis 6000/min. Beeindruckend, wie der zuschnappt. Was, nur 'ne 500er? Oder besser gesagt 451er? Kaum zu glauben. Dann geht's in den kurvenreichen Taunus, man hat uns beide zu Foto- und Videoaufnahmen dorthin beordert. Zum Glück ist der Treffpunkt aber noch gute 25 Kilometer entfernt. Das heißt

25 Kilometer Fahrspaß pur, denn jetzt geht es erst richtig zur Sache. Das leicht schaltbare Sechsganggetriebe und die Assist- und Slipper-Kupplung machen einem die Sache angenehm leicht, die Leistung in jedem Fahrzustand auf Topniveau zu halten. Man merkt aber schnell, dass häufige Schaltarbeit gar nicht mal nötig ist. Flott bis rund 6000/min gedreht, rauf in den nächsthöheren Gang, nicht selten den sechsten, geschaltet und dann auf Dinge wie Bremsen, Schräglagen einleiten und wieder Beschleunigen konzentriert. Ein Gang oder zwei Gänge runtersteppen reicht in den meisten Fahrsituationen ohne echte Spitzkehren völlig aus. Man kann den Twin aber auch drehen lassen, wenn einem danach ist. Bei 9000/min gibt er seine Nennleistung von 45,4 PS ab.

Und dann dieses neutrale und spontane Einlenkverhalten, was die Luzy so auszeichnet. Der niedrige, ausreichend breite Lenker liegt dabei bestens in der Hand. Das flache Stahlrohr sieht auf den ersten Blick anders aus, als man es von den meisten Naked Bikes kennt. Aber Kröpfung und Breite erweisen sich als Ideallösung, wenn man kurz und knackig in den Kurvenregen eintauchen will. Fährt sich fast wie ein kleiner Renner. Und dann die Bremse vorn. Doppelkolben-Schwimmsattel und 310er-Einzelscheibe machen vom technischen Setup her zunächst mal keinen großen Eindruck. Aber in den Kurven-Spaghetti der Landstraße erweist sich der Stopper vorn als echter Kumpel, der bei einer Kurvenorgie Schulter an Schulter an deiner Seite kämpft. Dabei bleibt



Garant für maximalen Fahrspaß: gut arrangiertes Cockpit und ideal gekröpfter Lenker



Fazit: Motor mit breitem Leistungsband & easy Handling & entspannte, fahraktive Sitzposition & gut zu dosierende Bremsanlage = Die kleinste Z, besser denn je!

Kawasaki

**4 JAHRE
GARANTIE**

HIGHLIGHTS

Z500, Modelljahr 2024

- Neuer Reihenzweizylinder-Motor mit 451 cm³ und guter Low-End- und Midrange-Power
- Sechsganggetriebe mit Assist- und Slipper-Kupplung
- Typisches Z-Erscheinungsbild mit fahraktiver Sitzposition
- Filigraner Gitterrohrrahmen
- Digitales LCD-Instrument mit Ganganzeige, Smartphone-Konnektivität u. v. m.
- Niedriges Leergewicht fahrfertig vollgetankt: 167 kg
- Stabile 41-mm-Telegabel vorn
- Modernes Bottom-Link-Uni-Trak-Federbein
- Stabile Stahlschwinge
- Gut verzögernde Bremsanlage mit 310-mm-Bremsscheibe und Doppelkolben-Schwimmsattel vorn sowie 220-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel hinten
- Alltagstauglicher 14-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- Niedrige Sitzhöhe von 785 mm
- LED-Scheinwerfer und Rücklicht

der Druckpunkt auch nach längeren Bremsphasen stets stabil, die Dosierbarkeit liegt auf Topniveau. Da muss keiner nach Doppelscheibe und Radialpumpe schreien. Hier passt der Bremsen-Cocktail perfekt und überfordert niemanden bei der Bedienung.

Das gilt auch für die Federelemente. Die Telegabel vorn taucht beim Bremsen nicht ultratief ab und hält stets noch ausreichend Federweg bereit. Und das Bottom-Link-Federbein hinten bietet schon in der Grundabstimmung die perfekte Dosis aus Komfort und Standvermögen, wenn der Untergrund auf deutschen Straßen wieder mal zu wünschen übriglässt oder aber der kleine 451er-Teufel allzu sehr an der Kette reißt. Ich mag Underdogs sowieso! Aber nie zuvor hat mir ein Motorrad in dieser Hubraumklasse so viel Fahrspaß

bereitet wie diese Z500. Ja, das ist noch mal ein gutes Pfund obendrauf zur 400er, die ich schon mochte. Aber der 451er-Twin geht ganz anders zur Sache, vollstreckt beim Überholen viel eindrucksvoller und wirkt dabei nie angestrengt. Da kommt man schnell ins Grübeln, ob man wirklich mehr als diesen Hubraum braucht, wo immer mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Mäßigung mahnen. Die Z500 wirkt wie eine sehnig-durchtrainierte Athletin, die mit der Leichtigkeit einer Balletttänzerin gesegnet ist. Dabei macht sich die Kombination aus würzig-scharfem Motor, fast schon sämig agierendem Fahrwerk und federartigem Gewicht bemerkbar. Genau das ist es, was Luzifers Enkelin zur schmackhaften Begleiterin im Motorradleben macht. Nicht nur für Novizen, sondern auch für graumelierte Luzy-Fans! Und das für weniger als 6.000 Euro!



Kawasaki Z500, Modelljahr 2024

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 451 cm³
Bohrung x Hub 70,0 x 58,6 mm **Verdichtung** 11,3:1 **Leistung** 45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min **Max. Drehmoment**
42,6 Nm bei 6.000/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang
Hinterradantrieb Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.375 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65,7 Grad/92 mm
Sitzhöhe 785 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit Bottom-Link-Uni-Trak-
Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/130 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 110/70ZR17 M/C (54H)
Reifen hinten 150/60ZR17 M/C (66H) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse**
hinten Scheibe, Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 167 kg **Tankinhalt** 14 Liter
Höchstgeschwindigkeit 175 km/h **Farbe** Metallic Spark Black/Metallic Matte Graphenesteeel Gray **Garantie** 4 Jahre
ohne km-Begrenzung **UVP** 5.995 Euro ab Werk, 6.345 Euro inkl. Überführung



Queen of Cool

Neben den 500er-Schwestern Eliminator und Z bietet Kawasaki für Freunde des sportlichen Looks die Ninja 500 SE an. Im Fahrbetrieb zeigt die Supersportlerin, wo die Unterschiede zum nackten Z-Modell liegen.

Ninja! Der Name bürgt für sportliche Qualitäten und weckt Racing-Assoziationen. Keine Frage. Und dann feiert diese Modellfamilie in diesem Jahr auch noch ihr 40-jähriges Jubiläum. Das sorgt für zusätzliche Aufmerksamkeit. Und da lässt sich Kawasaki natürlich nicht lumpen und bringt ausschließlich das topausgestattete SE-Modell auf den deutschen Markt. Das hat im Vergleich zur Z500, die wegen ihres attraktiven Preises von 5.995 Euro nur in der Standardversion ausgeliefert wird, ein paar zusätzliche Highlights zu bieten. Das geht los mit der Qual der Wahl bei den Farben: Lime Green im Stil des Kawasaki Racing Teams oder eine edel wirkende Version in Schwarz, Mattgrau und Metallicgrau. Auch beim Start des Bikes wird man mit einer Besonderheit beglückt. Einen herkömmlichen Zündschlüssel gibt es nicht. Ein Transponder, der zum Beispiel in der Motorradjacke mitgeführt werden kann, stellt die Funkverbindung zum Zündknopf her, der dann per Drehung aktiviert werden kann. Anschließend leuchtet ein hochwertiges TFT-Farbdisplay auf, das neben den üblichen Informationen mit allen Schikanen wie etwa Smartphone-Einbindung, Rideology-App, Ganganzeige, Schaltblitz, Service- und Ölwechsel-Anzeige sowie dem Hinweis für benzinsparende Fahrweise auftrumpft. All dies plus die zusätzlichen Verkleidungsteile machen den Preisunterschied zur Standard-Z aus.

Das sind aber nicht die einzigen Unterschiede zwischen den Konzepten. Das merkt man schon nach dem Aufsteigen. Die angeschellten Lenkerhälften bringen die Pilotin oder den Piloten in eine moderat nach vorn geneigte Sitzposition, die mehr Feedback vom Vorderrad und besseren Windschutz hinter der Verkleidungsschale verspricht. Trotz fast identischer Fahrwerksdaten im Vergleich mit der Z ergibt sich so ein fahraktives Fahrverhalten, das sich durch noch mehr Transparenz beim Einstechen in den Kurvenbereich auszeichnet. Man verspürt sofort die vertrauensvolle Aufforderung, tiefer in Schräglage zu gehen. Noch dazu verhält sich die Ninja bei höheren Geschwindigkeiten gelassener, weil sie aufgrund des besseren Windschutzes und der vorderradorientierten Fahrposition weitaus weniger Angriffspunkte für mögliche Störfaktoren bietet. Sie ist der ausgeglichene Charakter, wenn man sie mit der Z vergleicht. Quasi die coolere Schwester der frechen Luzy!

Was aber nicht heißt, dass es der Ninja an der nötigen Prise Würze mangelt. Der 451-cm³-Motor geht genauso kess zur Sache wie bei der Z. Er dreht völlig losgelassen bis hinauf zur Nenndrehzahl, beißt aber auch schon deutlich früher zu. 6.000/min reichen – wenn man will – im normalen Motorradalltag völlig aus,



Hochwertiges TFT-Farbdisplay und KIPASS-System (schlüsselloses Starten)

Test Ride: Kawasaki Ninja 500 SE

Kawasaki

**4 JAHRE
GARANTIE**



um flott unterwegs zu sein. Das Sechsganggetriebe lässt sich unter Einsatz der Assist- und Slipper-Kupplung wunderbar leicht sortieren, was die Fahrt im Kurven-Eldorado der Landstraße zum Genuss für echte Motorrad-Gourmets macht. Trotz fünf Kilogramm mehr auf der Hüfte lenkt die Ninja supercool ein und zieht unbeirrbar ihre Bahn im Kurvenverlauf. Dabei helfen gut abgestimmte Federelemente und überzeugende Bremskomponenten, diesen Fahreindruck zu festigen. Am Ende muss sich jeder selbst die Frage stellen, welchen der beiden Charaktere er bevorzugt: die freche Luzy-Z oder die coole Sport-Queen.

Fazit: Motor mit breitem Leistungsband & leichtes Handling & sportlich-entspannte Sitzposition & gut zu dosierende Bremsanlage = Die perfekte Einsteiger-Ninja

HIGHLIGHTS **Ninja 500 SE, Modelljahr 2024**

- Neuer Reihen zweizylinder-Motor mit 451 cm³ und guter Low-End- und Midrange-Power
- Sechsganggetriebe mit Assist- und Slipper-Kupplung
- Typisches Ninja-Design
- Filigraner Gitterrohrrahmen
- Digitales TFT-Farbdisplay mit Ganganzeige, Smartphone-Konnektivität u. v. m.
- Niedriges Leergewicht fahrfertig vollgetankt: 172 kg
- Gut verzögernde Bremsanlage mit 310-mm-Bremsscheibe und Doppelkolben-Schwimmsattel vorn sowie 220-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel hinten
- Stabile 41-mm-Telegabel vorn
- Modernes Bottom-Link-Uni-Trak-Federbein
- Stabile Stahlschwinge
- Alltagstauglicher 14-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- Niedrige Sitzhöhe von 785 mm
- LED-Leuchteinheiten rundum
- Aktivierung des Zündschlosses via Transponder: KIPASS (Kawasaki's Intelligent Proximity Activation Start System)



STARTER-BONUS FÜR FÜHRERSCHEIN-NEULINGE



STARTER-BONUS

Kawasaki macht den Weg zum ersten Bike mit dem STARTER-BONUS leichter! Führerschein-Neulinge erhalten seit 1. Januar 2024 einen Preisnachlass von 1 Euro pro Kubikzentimeter (inkl. MwSt., bis maximal 800 Euro auf die unverbindliche Preisempfehlung zzgl. Fracht und Nebenkosten) für alle neuen Kawasaki-Motorräder. Ausgenommen sind die Ninja H2R, Ninja e-1, Z e-1 sowie die Anniversary-Sondermodelle. Übrigens: Käufer einer neuen Ninja 125 oder Z125 bekommen einen besonderen STARTER-BONUS bei Kawasaki. Für beide Modelle beträgt der Zuschuss 4 Euro pro Kubikzentimeter und damit ganze 500 Euro (inkl. MwSt.).*

Der STARTER-BONUS von Kawasaki ist auf einen Preisnachlass von maximal 800 Euro begrenzt. So einfach geht's: Nach dem Erwerb des Führerscheins der Klasse B196, A1, A2 oder A wählst du deine Wunsch-Kawasaki (Neufahrzeug) beim teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartner aus. Durch Vorlage deines Motorradführerscheins, den du innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Kauf erworben hast, sicherst Du dir deinen STARTER-BONUS. Ebenfalls ist ein Zulassungsnachweis zur Gewährung des Preisnachlasses notwendig. Am besten gleich beim Kawasaki-Vertragspartner alle Infos und ein individuelles Angebot einholen.

*Nur bei teilnehmenden Kawasaki-Händlern. Das Angebot gilt bis auf Widerruf durch Kawasaki.



Kawasaki Ninja 500 SE, Modelljahr 2024

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 451 cm³
Bohrung x Hub 70,0 x 58,6 mm **Verdichtung** 11,3:1 **Leistung** 45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min **Max. Drehmoment** 42,6 Nm bei 6.000/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang
Hinterradantrieb Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.375 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65,5 Grad/92 mm
Sitzhöhe 785 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit Bottom-Link-Uni-Trak-Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/130 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 110/70ZR17 M/C (54H)
Reifen hinten 150/60ZR17 M/C (66H) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 172 kg **Tankinhalt** 14 Liter
Höchstgeschwindigkeit 179 km/h **Farbe** Lime Green/Ebony, Metallic Matte Dark Gray/Metallic Flat Spark Black/Metallic Moondust Gray **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** 6.995 Euro ab Werk, 7.345 Euro inkl. Überführung

Festtage für alle

Ideale äußere Bedingungen bildeten den perfekten Rahmen für die rund 8.000 Besucher der Kawasaki Days am Technik Museum Speyer (15. und 16. Juni 2024). Mindestens zwei der Gäste werden dieses Wochenende mit Sicherheit nie vergessen.



Kawasaki Days 2024



Die glücklichen Gewinner: Martin Driehaus, Marketingleiter von Kawasaki Deutschland, freut sich mit Marc-Alexander aus Biblis und seinem Sohn Silas (links). Jascha aus Otzberg (unten) räumte dann am Sonntag die Ninja ZX-4RR 40th Anniversary ab.

Schon der Motorrad-Parkplatz für Besucher stellte einen Anziehungspunkt für alle Motorrad-Fans dar. Viele aktuelle und klassische Highlights waren dort zu entdecken. Genau wie auf dem Festgelände, wo das große Programm am Samstag ab 10:00 Uhr startete: Motorrad-Stunts von Chris Rid und atemberaubende MX-Freestyle-Action von Robert Naumann und seinem Team begeisterten die Massen – genauso wie die Steilwandfahrer von Jagath Perera, die in ihrer Arena die Gesetze der Schwerkraft komplett ausreizten. In diesem Jahr sogar mit einer vollelektrischen Z e-1, die komplett geräuschlos an der Holzwand entlangglitt. Auf der Händler- und Partnermeile gelangten die Besucher dann zurück in die reale Welt. Es gab viel zu sehen, und wertvolle Kontakte konnten geknüpft werden.

Im Hangar am Festgelände stand auch in diesem Jahr wieder die Bühne samt großer Relax-Area. Bei einem kühlen Getränk konnten sich die Gäste vom ROCK-FM-Team unterhalten lassen oder aber verschiedenen Vorträgen und Gesprächen mit prominenten Gästen lauschen. Die Sonderausstellung zum Thema „40 Jahre Ninja“ zeigte viele Meilensteine und aktuelle Modelle. Die Kinder freuten sich ganz besonders über die Gummibärchen-Wurfmaschine, die von einem Kawasaki-Roboter betrieben wurde. Und wer seine Freundin (oder seinen Freund) mit seinen Fahrkünsten beeindrucken wollte, der zeigte sein bestes Hanging-off auf dem Ninja-Fahrsimulator.

Das absolute Highlight an beiden Tagen stellte jedoch das große Gewinnspiel zum Ninja-Jubiläum dar. Jeder Besucher konnte sich kostenlos ein Teilnahmebändchen abholen. Die fortlaufende Nummer darauf



wanderte gleichzeitig in den Lostopf, und jeweils nachmittags fand dann der große Showdown statt. Der Hangar war an beiden Tagen zur Ziehung bis zum letzten Platz gefüllt, und die Spannung war mit Händen greifbar. Am Samstag konnte Marc-Alexander aus Biblis mit seinem Sohn Silas die Ninja 650 in der rot-schwarzen Jubiläumslackierung mitnehmen. Am Sonntag gewann Jascha aus Otzberg pünktlich zu seinem 20. Geburtstag die Ninja ZX-4RR im wunderschönen 40th-Anniversary-Outfit.

Draußen lieferte das Roadshow-Team von Kawasaki während des gesamten Events richtig ab. Die Testflotte war durchgehend verbucht, über 400 Testfahrten in die Umgebung von Speyer konnten absolviert werden. Kawasaki bedankt sich bei allen Besuchern, Ausstellern und dem gesamten Team in Speyer!

Überflieger



Motorrad-Customizing ist nach wie vor das Salz in der Suppe der Motorradszene. Das unterstreicht die beeindruckende ZXR750 mit 9er-Motor von Bastian Pieper, Chef von BPR-Bikes in Warburg.

Es braucht schon eine gehörige Portion Leidenschaft und überdies viel Geduld und Mühe, um ein solches Projekt umzusetzen. Davon scheint Bastian Pieper, der Inhaber von BPR-Bikes in Warburg nordwestlich von Kassel, eine saftige Dosis abbekommen zu haben. Denn was hier vor unser Auge rollt, sprengt ganz eindeutig den üblichen Aufwand, der bei den meisten Motorradumbauten betrieben wird. Zumal derzeit eher Café-Racer- und Bobber-Umbauten angesagt sind. Sportmotorräder werden häufig ganz pragmatisch gemäß ihrem Einsatzgebiet auf Straße und Rennstrecke mit zweckmäßigem Zubehör ausgestattet, bei dem das Auge immer ein bisschen mitisst. Bei Bastis Motorrad artet das aber geradezu zu einer „Fressorgie“ aus, die das Auge fast schon überfordert.

Unglaublich, was der Bike-Maniac da auf die ZX-10R-Räder gestellt hat. Eine ZXR750J, Modelljahr 1991, mit Adrenalin-Überschuss-Garantie. „Ich wollte die Originaloptik weitestgehend erhalten, weil ich die Linie der ZXR's einfach traumhaft schön finde“, sagt Bastian. Da können wir ohne Einschränkung zustimmen.

Zunächst einmal wurde das Originalbike in seine Einzelteile zerlegt. Viele Komponenten wie Rahmen, Schwinge sowie Motorseiten- und Ventildeckel wurden von ihm selbst pulverbeschichtet, das Motorgehäuse hat er lackiert. Der Motor stammt aus einer Ninja ZX-9R (B) von 1994, nominelle Maximalleistung 139 PS bei 10.500/min. Da die Laubbuchsen schon leicht oval waren, wurden sie gleich aufgebohrt und mit größeren



Umbau: BPR-Kawasaki ZXR900

Wiseco-Kolben bestückt. Das macht 949 cm³ Hubraum. Schwinge, Felgen, Bremsscheibe, -sattel und -pumpe hinten steuerte eine Ninja ZX-10R anno 2005 bei. Auch an der Upside-down-Gabel vorn hat sich der ZXR-Fan mächtig ausgetobt: Die Gabel stammt von einer ZX-10R, Modelljahr 2017, sie wurde mit einem Cartridge-Kit von Maxton Suspension optimiert. Das harmoniert sehr gut mit dem hochwertigen Öhlins-TTX-Federbein für eine Ninja ZX-6R. Für satte Verzögerung sorgen vorn Brembo-M50-Monoblocs und Bremsscheiben von Braking, kombiniert mit JMT-Stahlflexleitungen. Die untere Gabelbrücke entstammt einer 2015er-Zehner, die obere ist ein gefrästes Edelteil von Hesterberg aus Meinerzhagen für ein 2015er-Modell. Ein Anblick, den man nicht nur im Stand, sondern auch beim Fahren genießen kann. Das gilt ebenso für das weitere Arrangement im Cockpit. Kupplungs- und Bremspumpe sind überzeugend funktionale und optisch ansprechende Magura-HC1-Ware, die Lenkerstummel kommen von Probrake. Die Schalterarmaturen sind komplett auf Tastereinheiten umgerüstet. WSBK und MotoGP lassen grüßen. Garniert wird das Ganze von einer Depo-Racing-Tachoeinheit und einem Motogadget-Zündschloss sowie -Blinkern des gleichen Herstellers.

Auch der zornige Reihenvierzylinder ist umgeben von Hightech-Peripherie. Keihin-FCR39-Flachschiebervgaser inhalieren sauerstoff-



Die Pulverbeschichtung von Rahmen und weiteren Anbauteilen wurde von Bastian selbst erledigt.



Ein echter Racer mit Flachschiebern



geschwängerte Luft aus der in Frankreich hergestellten Carbon-Airbox. Ein eigens angefertigter Racing-Kühler sowie Samco-Sport-Kühlerschläuche stellen sicher, dass der Vierer temperaturmäßig immer im grünen Bereich läuft. Die Auspuffanlage ist eine Komposition aus Arrow-Edelstahlkrümmer und Bodis-Endschalldämpfer. Eine Ignitech-Zündung mit Quickshifter hält den Boliden funken- und schalttechnisch auf Trab. Optisch läuft die wunderschöne ZXR-Linie mit Doppelscheinwerferinheit im Endurance-Stil vorn sauber nach hinten in einem Solo-Heckteil der Marke Pferrer aus, der der Pieper-Maschine einen drahtig-strammen Hintern verleiht. ZXR-Rücklicht wie alle anderen Leuchteinheiten sind selbstverständlich topmodern auf LED-Technik umgerüstet.

Wer beim Anblick dieses Motorrads kein Leuchten in den Augen hat, der sollte sich mal auf Blutarmut oder niedrigen Blutdruck untersuchen lassen. Denn an den vielen hochwertigen Parts und Goodies kann man sich schon im Stand kaum sattsehen. Aber wie würde das Ganze erst im Fahrmodus auf einen wirken? Wir wissen es nicht und können es nur erahnen. Bei einer Vergleichsfahrt gegen eine Z1000 mit 142 PS konnte die ZXR jedenfalls locker Paroli bieten. Wenn Bastian davon ins Schwärmen gerät, erhält man einen ziemlich genauen Eindruck davon, wie dieser Überflieger vollstrecken muss. Feinabstimmung, Prüfstandläufe und Messungen sollen noch folgen, wir sind schon gespannt auf die Werte. Schön, dass es solche Motorräder und solche Enthusiasten noch gibt!



Nur vom Feinsten und mit viel Know-how umgesetzt

Grüne Seele

Viele Kawasaki-Vertragspartner sind bereits Jahrzehnte mit der Marke verbunden

Langjährige Geschäftsbeziehungen zu ihren rund 200 Vertragspartnern in Deutschland sind ein wichtiger Pluspunkt für Kawasaki Deutschland. Denn die Vertragspartner stellen das wesentliche Bindeglied zwischen Kunde und Marke dar. Die Vertragspartner haben damit einen großen Anteil am Erfolg einer Marke. Kawasaki Deutschland bedankt sich bei allen Vertragspartnern für ihre gute Arbeit.

Stellvertretend finden sich in der unten aufgeführten Liste alle Partner, die 2024 schon 30 Jahre oder länger die Kunden der grünen Marke betreuen. Im Falle von Motorradsport Heinrichmeyer, der Witten & Weber OHG und der Hänsele Motorradsport GmbH sind es sogar schon enorme 45 Jahre, in denen die Zusammenarbeit mit Kawasaki Deutschland andauert. Als diese Händler 1979 begannen, die Motorräder von Kawasaki zu verkaufen und den dazugehörigen Service anzubieten, waren gerade die Z1300 und die Z1000 MKII neu auf den Markt gekommen. Motorräder, die heute zu den absoluten Klassikern der Marke gehören. Seitdem haben sich die Produkte genau wie die Händlerteams extrem weiterentwickelt. Der geschäftliche Erfolg über diese lange Zeit zeigt dies deutlich.



District Manager Christian Schmid bedankt sich bei Thomas Lietz für 35 Jahre Markentreue.

Kawasaki Deutschland gratuliert:

Vertragspartner	Ort	Jahre
Motorradsport Heinrichmeyer	Markt Berolzheim	45
Witten & Weber OHG	Bad Berleburg	45
Hänsele Motorradsport GmbH	Ettenheim	45
Theo Bürger GmbH	Saarbrücken	40
Moto-Rickert GmbH	Braubach	40
Bruno Treutlein	Hockenheim	40
Auto-Herold GmbH & Co. KG	Lauf	40
MCT Lohmann Motorrad	Langenhagen	40
Lietz Motorradtechnik	Grübingen	35
WIKO Motorrad GmbH	Dortmund	35
PBT Motorthek Klaer & Schiffer GbR	Bergheim	35
Motorradwelt Auer	Bad Aibling	30
Motorradtechnik Jörg Sinkowsky	Uchte	30
MKM Mettmann Motorrad GmbH	Mettmann	30
Motorradshop Ahlers	Potsdam	30
Autohaus u. MotorCenter Sattelberg e.K.	Schwedt	30
Motorrad- & Autoservice Hein	Karstädt	30
MTR Motorradtechnik Achim Roth	Dinslaken	30

Neue KX-Modelle 2025

Vom Einsteiger-Bike für Jugendliche bis zur Profi-Maschine

Die KX-Familie von Kawasaki gehört mittlerweile seit über 50 Jahren zu den festen Größen im Motocross-Sport. Unzählige Meistertitel und Podiumsplätze wurden auf den grünen Offroad-Bikes errungen. Als Teil der Nachwuchsförderung ist es Kawasaki immer wichtig, leistungsfähige Motorräder für die jüngsten und jungen Motocross-Einsteiger anzubieten. Deshalb runden die bekannten KX65 und KX85L (mit 17-Zoll-Vorderrad) die KX-Familie nach unten ab. Für größer gewachsene Junioren gibt es die KX112, die über ein 19-Zoll-Vorderrad verfügt und durch das Ergo-Fit-System individuell auf den Fahrer anpassbar ist. Die neue KX250 erhält 2025 viele wesentliche Motor- und Fahrwerks-Updates, die sich am Top-Modell der KX-Reihe, der KX450, orientieren. Parallel zu den KX-Modellen gibt es für Einsteiger weiterhin die KLX140R, die von einem bewährten luftgekühlten Viertaktmotor angetrieben wird. Damit fällt der Einstieg in die Offroad-Viertaktwelt leichter. Es lohnt sich also sowohl für Eltern, die ihrem Nachwuchs den Einstieg in den Motocross-Sport ermöglichen wollen, als auch für ambitionierte Privatfahrer, bei einem KX-Vertragspartner von Kawasaki vorbeizuschauen! Die Adressen gibt's unter www.kawasaki.de.



Profigerät: Die neue KX250



Perfekter Start für Kids: KX65

Top-Angebot!



Ninja 7 Hybrid – Jetzt zum halben Preis fahren



Top-Angebot von Consors Finanz: Mit der 50/50-Finanzierung eine brandneue Ninja 7 Hybrid zum Preis einer Gebrauchten fahren! Das Prinzip ist so einfach wie genial: Am Anfang der Laufzeit von 24 Monaten nur die ersten 50 Prozent des Kaufpreises zahlen. Nach einer Zahlpause von 23 Monaten folgen dann die zweiten 50 Prozent als Schlussrate. Dann hat jeder die freie Wahl, wie es weitergehen soll: Ablösen, weiterfinanzieren oder ein neues Bike aussuchen ...

Beispielrechnung Kawasaki Ninja 7 Hybrid

Unverbindliche Preisempfehlung*	12.995,00 €
50% Anzahlung	6.497,50 €
Gesamtkreditbetrag**	6.497,50 €
Effektiver Jahreszins	0,0%
Sollzins p. a. (gesamte Laufzeit)	0,0%
Zahlpause	23 Monate
Kalkulierte Schlussrate	6.497,50 €
Laufzeit	24 Monate



Weitere Infos zur 50/50-Finanzierung? Einfach QR-Code scannen.

* Inklusive gesetzlicher Mehrwertsteuer, zzgl. Fracht + Nebenkosten; Preisänderungen vorbehalten. Stand: Februar 2024.

** Repräsentatives Beispiel: Vorstehende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 17 Abs. 4 PAngV dar.

Ein Finanzierungsangebot der Kawasaki Finance, powered by Consors Finanz. Darlehensgeber ist die BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland, Rüdeshheimer Str. 1, 80686 München. Bonität vorausgesetzt.

ATV-Power für alle

Für Offroad-Spaß und harte Arbeit: Die Brute-Force-Familie wächst weiter.



Brute Force 750 4x4i EPS



Brute Force 450

Nachdem vor kurzem das neue Brute Force 750 4x4i vorgestellt wurde, kommt nun noch mit dem Brute Force 450 ein ATV für die Mittelklasse hinzu. Zahlreiche technische Innovationen wie LED-Licht, TFT-Farbdisplay und ein sehr praktisches Gepäckträgersystem sind serienmäßig an Bord. Während der V-Twin mit 750 cm³ eine Spitzenleistung von 51 PS (37,3 kW) mitbringt, sind es beim Einzylinder der 450er-Version 33,4 PS (24,4 kW). Bei beiden Modellen gibt es neben dem wichtigen Allradantrieb viele Design-Änderungen im Detail. Am gesamten Fahrzeug ist nun LED-Licht integriert, besonders auffällig und praktisch ist dabei der Zusatzscheinwerfer am Lenker. Mit diesen heller strahlenden Lichtquellen ist der Fahrer sowohl beim harten Alltagseinsatz als auch bei sportlichen Turns oder bei Nacht sicherer unterwegs. Beim Brute Force 750 werden alle wichtigen Werte wie Geschwindigkeit, Drehzahl u.v.m. auf einem großen TFT-Farbdisplay angezeigt, beim Brute Force 450 übernimmt dies ein Backlite-LCD. Weitere Infos zu den neuen ATVs und alle Vertragspartner unter www.kawasaki.de.

Termine, Termine ...

Von Ende August bis Dezember stehen noch viele Event-Highlights an.

Früher schon an später denken: Ab Ende August stehen noch verschiedene Events mit Kawasaki-Beteiligung an, die richtig viel Spaß und Spannung versprechen. Zunächst steigt eine der größten Biker-Partys im Lande, wenn sich in Leonberg richtig viele Extrem-Petrolheads zum Glemseck 101 treffen. Mindestens genauso originell geht es dann bei der Custombike-Show in Bad Salzuflen zu. Offizieller wird es dann wieder eine knappe Woche später, wenn die INTERMOT in Köln ihre Pforten öffnet. Dort werden schon die Neuigkeiten für die Saison 2025 im Vordergrund stehen. Es wird also nicht langweilig im Herbst 2024. Kawasaki lädt alle Freunde und Fans der Marke ein, bei den Events dabei zu sein!



Glemseck 101 (Leonberg)

30. August – 1. September

Custombike-Show (Bad Salzuflen)

29. November – 1. Dezember

INTERMOT 2024 (Köln)

5. – 8. Dezember

Pflegen wie die Profis: Das Kawasaki Racing Team in der MOTUL WorldSBK setzt auf MOTUL MC Care

Nichts stellt härtere Anforderungen an Wartung, Pflege und Schmierung von Motorradkomponenten als der Betrieb im professionellen Motorsport. Wir freuen uns sehr, die verschiedenen MOTUL MC Care Produkte gemeinsam mit unserem offiziellen Partner, dem Kawasaki Racing Team, im extremen Renneinsatz der MOTUL World SBK auf den Prüfstand stellen zu können. Uns verbinden damit nicht nur unser Ehrgeiz, neue Leistungsmaßstäbe zu setzen, sondern auch das Bestreben, die Grenzen unseres technologischen Know-hows kontinuierlich auszubauen.

„Die Ergebnisse unserer Zusammenarbeit als offizieller Schmierstoff- und Wartungspartner des Kawasaki Racing Teams kann dabei jeder Motorradfahrer für seine Leidenschaft nutzen – in Form von innovativen MC Care Produkten für einen zuverlässigen Fahrzeugschutz auf höchstem Niveau.“

Sarah Petschel, MOTUL Motorsports Partnerships & Event Coordinator



PARTNERSHIP

PASSIONATE

EINE LEIDENSCHAFT
DIE UNS VERBINDET

MOTUL MC CARE –
die Fahrzeugpflegeprodukte
der Motorradsport-Profis



Von der Kettenschmierung über die Luftfilterreinigung bis zur Lackpflege – über 25 verschiedene **MOTUL MC Care** Produkte sorgen für zuverlässigen Rundumschutz und perfekte Pflege für alle Zweiräder. Für unbegrenzte Leidenschaft und perfekte Fahrfreude.

Ladekünstler

Mit der Z750 Turbo zelebrierte Kawasaki im Herbst 1983 praktisch den Höhepunkt seiner Mittelklasse-Z-Reihe. Und rückte dank 112 PS Ladepower seinen großen GPZs und Zs ganz schön nah auf die Pelle.

Man muss in seinem Motorradfahrerleben einmal einen Zweitakter gefahren haben, sonst kann man nicht mitreden, sagt man. Das gilt beinahe genauso für ein Turbomotorrad, behaupten einige Spezis. Sonst bleibt einem der Heldenstatus verwehrt. Denn Turbofahren ist anders, ganz anders. Und die 1980er-Jahre waren anders. Harte Rockmusik war gefragt. Bands wie Van Halen mit „Jump“, Journey mit „Don't Stop Believin“ oder Guns N Roses mit „Welcome to the Jungle“ dominierten die Charts. Alles Weichgespülte war in jenen Jahren auch in der Motorradszene verpönt. Die Suche nach immer mehr Power stand klar im Fokus der Hersteller. Vor allem die vier japanischen Firmen trieben sich gegenseitig zu immer höheren Spitzenleistungen, selbst im Bereich der Mittelklasse. Dort war Kawasaki seit der IFMA 1976 mit der Z650 als Underdog-Hecht im Karpfenteich der 750er vertreten. Die Nachfolgerinnen wie Z750 E/L und GPZ750 setzten diese Tradition fort und passten perfekt zum angenehm raubauzigen Image der Marke aus Akashi. Und dann rollte die Turbo aufs Parkett! 112 PS (82 kW) Spitzenleistung sollte den Konkurrenten das Fürchten lehren.

Aber unterm Strich kam alles etwas anders. Denn die Z750 Turbo war auch aus ganz pragmatischen Gründen viel besser als ihre aufgeladene Konkurrenz. Denn sie

funktionierte einfach problemlos, ließ die turbotypischen Schwächen wie Leistungsloch unterhalb des Ladeeinsatzbereichs oder den brachialen Leistungsschub vermissen. Sie machte einfach alles besser. Davon konnten sich die geladenen Journalisten aus aller Herren Länder bei der Fahrpräsentation am Salzburgring im Frühjahr 1983 überzeugen. Und sie waren beeindruckt. Kein anderes Bike der Turbogattung zeigte sich derart leicht bedienbar und trotzdem leistungsstark. Mit ein Grund dafür mag die moderate Entwicklungszeit gewesen sein, denn Kawasaki war nicht überstürzt an dieses Thema herangegangen. Bereits 1980 lief eine mit Turbolader ausgestattete Z650 im Versuch. Im November 1981 stand die erste Z750 Turbo, von einem gläsernen Kasten umhüllt, auf der Tokyo Motor Show. Die Auslieferung der Maschine lief schließlich im Herbst 1983 an.

Ein Blick auf die technischen Details zeigt den hohen Aufwand, den Kawasaki bei der Entwicklung dieses Modells betrieben hatte. Der Motor der GPZ750 war bei wichtigen Komponenten wie Kurbelwelle, Pleueln und Kolben (mit flacheren Böden und dickeren Wandungen) verstärkt worden. Der Zylinderkopf stammte von der Z650 mit kleineren Kanal- und Ventildurchmessern, war dank höherer Materialstärke stabiler und zugleich besser in punkto Hitzeableitung. Die Verdichtung betrug 7,8:1 statt



Turboaufladung mit bis zu 0,73 Bar

History: Kawasaki Z750 Turbo



9,5:1. Damit schufen die Ingenieure die ideale Basis für die Turboaufladung. Den entscheidenden Unterschied zur Konkurrenz machte die Summe der Maßnahmen. Dem bekannten Turboloch wegen zu geringer Abgasdrücke bei niedrigen Drehzahlen begegneten Kawasakis geniale Ingenieure zum einen mit den genannten engen Kanalführungen im Zylinderkopf und zum anderen mit kurzen Auspuffkrümmern von kleinem Durchmesser, die bereits vor dem Kurbelgehäuse in den Lader mündeten. An dieser Stelle wurde die in der Praxis immerhin bis 175.000/min drehende Hitachi-Turbine besser gekühlt. Die dennoch an diesem Platz entstehende Hitze machte ein Verkleidungsteil aus Aluminium statt Kunststoff erforderlich. Innenkühlung und Schmierung des Laders erfolgten durchs Motoröl, das direkt vom Ölkühler zugeführt wurde. Der Luftfilter saß an ungewöhnlicher Stelle unter der Abdeckung fürs Kettenritzel. Von dort führte eine Ansaugleitung nach vorn zum Lader mit 47 Millimeter messendem Verdichterrad. Hier wurde die Frischluft auf maximal 0,73 Bar komprimiert und anschließend hoch zur Ansaugbox aus Aluminium vor der Einspritzbrücke geleitet. Per Bypass-Ventil (englisch: Wastegate) kontrollierte man überschüssige Power. Die digitale Einspritzanlage (Digital Fuel Injection, DFI) sorgte für die exakte Dosierung des Kraftstoffs. Eine elektronische Zündanlage erzeugte mit höher belastbaren Platin-Zündkerzen den passenden Funken. So präpariert, stand die Z750 Turbo bestens im Futter und war dennoch gut fahrbar.

Am Rahmen hatte man den Lenkkopfwinkel gegenüber der GPZ750 flacher gewählt (62 statt 63,5 Grad), der Nachlauf wurde um 14 auf 117 Millimeter erhöht. Gekappte Federwege und härtere Federraten vorn wie hinten sowie die leicht auf dem Vorderrad lastende Sitzposition hielten das Fahrwerk unter Kontrolle. Denn 112 PS Maximalleistung waren nun mal nicht von schlechten Eltern. Im unteren Drehzahlbereich beschleunigte die Turbo bereits sehr benutzerfreundlich. Ab 5.000/min blies dann der Lader zum Angriff, ohne aber





Kawasaki Z750 Turbo, Modelljahr 1983

Motor Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, zwei Ventile pro Brennraum **Hubraum** 739 cm³
Bohrung x Hub 66 x 54 mm **Verdichtung** 7,8:1 **Leistung** 100 PS (74 kW) bei 9.000/min, offen 112 PS (82 kW)
Max. Drehmoment 99 Nm bei 6.500/min **Gemischaubereitung** Elektronische Benzineinspritzung **Getriebe**
 Fünfgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Doppelscheifenrahmen **Radstand** 1.490 mm **Lenkkopfwinkel/**
Nachlauf 62 Grad/117 mm **Sitzhöhe** 770 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 37 mm **Federung hinten** Aluminium-
 schwinge mit Uni-Trak-Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 130/105 mm **Räder** Aluminium-Gussräder
Reifen vorn 110/90 V18 **Reifen hinten** 130/80 V18 **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 285 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Bremse hinten Scheibe, Ø 270 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 254 kg **Tankinhalt** 18 Liter
Höchstgeschwindigkeit 225 km/h **Farbe** Rot/Schwarz **UVP** 11.190 DM

mit heimtückischem Leistungseinsatz zu überraschen. Der Kraftzuwachs war aber deutlich zu spüren und verhalf dem Bike zu Fahrleistungen, die voll auf dem Niveau der aktuellen 1000er und 1100er lagen. 254 Kilogramm Leergewicht ließen sich zwar nicht verleugnen, aber mit dem nötigen Krafteinsatz ging's flott um die Ecken. Wie gesagt, die 1980er waren nicht die Zeit für Warmduscher und Schattenparker. Hier waren noch echte Frauen und Männer gefragt, die mit solchen Geräten umgehen konnten. Da hat man es heute mit den aktuellen Motorrädern deutlich leichter.

Kawasaki hatte jedenfalls bewiesen, dass der Turbolader nicht nur im Autobereich eine echte Option zu Mehrleistung war, ohne es an Fahrbarkeit vermissen zu lassen. Dennoch war 1987 Schluss, die letzten Z750 Turbo verließen die Verkaufsräume der Händler. Rund 27 Jahre später griffen die Mannen aus Akashi das Thema Aufladung aber wieder auf, in einem mindestens ebenso aufregenden Bike, das alles andere in den Schatten stellte ...

1984 MODEL ILLUSTRATION

750 turbo (ZX750-E1) Eur.





Kompressor-Power: Ninja H2 und H2R

Sie waren ganz klar die Stars der INTERMOT 2014, die Ninja H2 und die Ninja H2R. Dicht gedrängt standen die Besucher am Kawasaki-Stand und versuchten einen Blick auf die Bikes und deren Technik zu erhaschen. Beide Bikes waren eine Machtdemonstration der Möglichkeiten bei Kawasaki Heavy Industries (KHI), der japanischen Firmenzentrale in Akashi. Denn an diesen Monumenten von Motorrädern hatten verschiedene Firmenbereiche mitgewirkt, um genau zu sein die Abteilungen Technologie, Luftfahrttechnik, Gasturbinen und Motorcycles & Engines. In einem Glaskasten war ein Schnittmotor zu bewundern, der die aufwendige Technik der beiden Kompressormaschinen anschaulich machte. Der Antrieb des Laders erfolgte von der Kurbelwelle aus per Kette auf ein Stirnrad (Übersetzung 1,15), an das ein sogenanntes Planetengetriebe angeflanscht war. Dessen Übersetzung von 8,0 ergab am Ende eine Gesamtübersetzung von 9,2. Das heißt, das Verdichterrad am Lader drehte mit 9,2-facher Kurbelwellendrehzahl. Bei Nenndrehzahl von 14.000/min für die Ninja H2R rotierte das Verdichterrad mit 128.800/min. Die Ansaugluft wurde dabei auf das 2,4-fache des Umgebungsdrucks komprimiert. Resultat: Die H2R als pures Fahrzeug für abgesperrte Kurse leistete 310 PS (228 kW), mit Ram-Air-Einsatz sogar 326 PS (240 kW). Die Straßenversion H2 hatte anfangs 200 (147 kW), später 231 PS (170 kW). Kein Wunder, dass alle Motorbauteile auf das 1,5- bis 2-fache der Last ausgelegt werden mussten, die gemeinhin einem Saugmotor zugemutet werden. Ebenfalls neu für Kawasaki waren der filigrane Gitterrohrrahmen (ließ mehr kühle Luft an den Motor als ein massiver Kastenprofilrahmen) und die wunderschön gezeichnete Einarmschwinge aus Aluminium. Johannes Müller von der Zeitschrift PS fuhr mit der Ninja H2R bei den World Speed Trials am Lausitzring 2023 einen beeindruckenden Weltrekord für „Partly Streamlined“ Bikes bis 1.000 Kubikzentimeter Hubraum: Geschwindigkeit 330,766 km/h.

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 hoch war der maximale Ladedruck bei der Z750 Turbo?

a. 0,15 Bar

b. 0,73 Bar

c. 1,69 Bar

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: gewinnspiel@kawasaki.de
Einsendeschluss: **25. Oktober 2024** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 1/2024

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, wer als Schöpfer der Modellbezeichnung „Ninja“ gilt. Die richtige Antwort lautete „Mike Vaughan“. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht der glückliche Gewinner gezogen. Er kann sich schon auf seine Kawasaki-Testfahrttage freuen.

Gewonnen hat:

Sebastian Linder, 76337 Waldbronn

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:

Kawasaki, Philipp Kuchler,
Bastian Pieper, Félix
Romero, Volker Rost, Andi
Seiler, Ula Serra, James
Wright (Double Red)

Autoren:

Andreas Manzato, Andi Seiler

Layout:

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



NINJA 7 HYBRID – JETZT ZUM HALBEN PREIS FAHREN

Kawasaki
Finanzierung **50/50**



Beispielrechnung Kawasaki Ninja 7 Hybrid

Unverbindliche Preisempfehlung*	12.995,00 €
50 % Anzahlung	6.497,50 €
Gesamtkreditbetrag**	6.497,50 €
Effektiver Jahreszins	0,0 %
Sollzins p. a. (gesamte Laufzeit)	0,0 %
Zahlpause	23 Monate
Kalkulierte Schlussrate	6.497,50 €
Laufzeit	24 Monate

* Inklusive gesetzlicher Mehrwertsteuer, zzgl. Fracht + Nebenkosten; Preisänderungen vorbehalten. Stand: Februar 2024.

** Repräsentatives Beispiel: Vorstehende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 17 Abs. 4 PAngV dar.

Ein Finanzierungsangebot der Kawasaki Finance, powered by Consors Finanz. Darlehensgeber ist die BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland, Rüdeshheimer Str. 1, 80686 München. Bonität vorausgesetzt.



Weitere Infos zur
50/50-Finanzierung?
Einfach QR-Code
scannen.

Mit der 50/50-Finanzierung eine neue Kawasaki zum Preis einer Gebrauchten fahren!
Am Anfang der Laufzeit von 24 Monaten nur die ersten 50 % des Kaufpreises zahlen.
Nach einer Zahlpause von 23 Monaten folgen dann die zweiten 50 % als Schlussrate.
Du hast dann die freie Wahl, wie es weitergehen soll: Ablösen, weiterfinanzieren oder
ein neues Bike aussuchen ...

Alle Details zu den individuellen Finanzierungsmöglichkeiten bei
deinem Kawasaki-Vertragspartner. Lass dich jetzt beraten!

Kawasaki
Let the Good Times Roll