

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

TEST RIDE
W230



HISTORY
Mittelklasse-Star Z650



TEST RIDE
Versys 650



MIT GEWINNSPIEL



TEST RIDE Z650RS

Passionate Partnership



LIME GREEN

Die **LIME GREEN EDITION** by MOTUL. Das grüne Öl für alle Kawasaki-Fans.

Die Kawasaki **LIME GREEN EDITION** by MOTUL 10W-40 ist ein 4-Takt-Motorradmotorenöl auf Basis MOTUL Technosynthese® mit Ester-Technologie. Das Motorenöl übertrifft die Anforderungen von Kawasaki. Die exzellente Scherstabilität sorgt für zuverlässigen Schutz von Motor & Getriebe und erlaubt ein weiches Schalten.

Folgen Sie uns Motul.com

f | @ | d | o

MOTUL

RÜCK- & AUSBLICKE



Liebe Leserin, lieber Leser,

die Motorradsaison ist voll im Gange, und ihr habt hoffentlich schon viel Spaß mit euren Bikes gehabt. Wir Mitarbeiter von Kawasaki Deutschland hatten viel Spaß bei unseren Kawasaki Days am Technik Museum in Speyer (siehe Bericht auf Seite 22). Immerhin 5.500 Besucher konnten wir am 14. und 15. Juni dort begrüßen und mit ihnen unser 50-jähriges Jubiläum feiern.

In dieser Ausgabe widmen wir uns unseren Retro-Bikes Z650RS und W230 sowie Meguro S1. Motorräder, die nicht mit Ultra-Power protzen, sondern puren Fahrspaß sowie genussvolles Cruisen und Kurvenswingen zelebrieren. Auch das Auge kommt hierbei nicht zu kurz. Die Z650RS nimmt ja optische Anleihen bei der Z650

anno 1977, die vom damals noch jungen Unternehmen Kawasaki Deutschland (Kawasaki Motoren GmbH) sehr erfolgreich verkauft wurde und in unserer History-Story Anerkennung findet.

Sommerzeit ist aber auch Reisezeit. Daher haben wir noch einen weiteren Test mit ins Heft aufgenommen, der sich mit einer empfehlenswerten Reisemaschine von Kawasaki beschäftigt, die schon viele Jahre bei uns im Programm ist und nach wie vor nicht nur für Reiselustige eine gute Wahl darstellt: die Versys 650.

An dieser Stelle möchte ich mich noch mal bei euch für euer Interesse an unserem Magazin Lime Green bedanken und Adieu sagen. Denn ab 1. Oktober 2025 werde ich meinen Aufgabenbereich bei Kawasaki Deutschland an meinen Nachfolger übergeben und in passive Altersteilzeit gehen. Aber ich bin mir sicher, dass wir uns noch viele Male bei Kawasaki-Veranstaltungen sehen werden. Ich werde nicht aus der (Kawasaki-)Welt sein.

Ich wünsche euch noch viele aufregende, unfallfreie Motorradkilometer. Haltet die Kawa-Fahne weiter hoch!

A handwritten signature in black ink that reads "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 News
- 30 Gewinnspiel
- 31 Impressum

FASZINATION

- 04 Test Ride: Z650RS
- 10 Test Ride: W230 & Meguro S1
- 12 Menschen: Jan Verbarg & seine 900Z1
- 18 Test Ride: Versys 650
- 22 Event: Kawasaki Days 2025
- 24 History: Z650 (ab 1977)

POSTER

- Z650RS und Katalog 2025



Wirbelwind

Kawasaki's Z650RS ist seit dem Modelljahr 2022 beinahe unverändert im Programm. Das hat seine Gründe. Denn die 650er ist ein Geheimtipp für Leute, die Fahrspaß und Retro-Design genießen wollen, ohne auf gute Ergonomie verzichten zu müssen.



Test Ride: Z650RS

An diesem Morgen hatte ich eigentlich eine Andere im Auge, die große Schwester Z900RS, die sich mit knapp vierzig Bikes hier in Reih und Glied versammelt hat, um zur großen Media-Ausfahrt einzuladen. Welch ein beeindruckender Anblick, all die schönen Kawas fein aneinandergereiht. Die große RS ist aber schon vergeben. Mein Blick fällt daher auf die kleine Schwester Z650RS, wobei klein übertrieben erscheint, denn Proportionen und der Hubraum von 650 Kubikzentimetern sind klar auf Mittelklassenniveau. Sie strahlt mich an in Schwarz/Grün. Also schnell den kleinen Tankrucksack mit der Karte auf dem Bike platziert, dann gehört sie mir für den Ausritt.

Schon beim Aufsitzen spüre ich, dass das eine gute Wahl war. War ich noch am Vortag auf etwas Sportlichem unterwegs, begrüße ich heute die bequeme und dennoch kompakte Sitzposition. Der Lenker mit 800 mm Breite (inkl. Gewichte) fällt einem geradezu in die Hände, die Sitzbank ist gut, aber nicht unnötig weich gepolstert, und die Fußrasten liegen in kommodem Abstand dazu. Ein perfektes ergonomisches Arrangement, das man schnell zu schätzen weiß. Also Starterknopf gedrückt, raus auf die

Straße, schnell durch den urbanen Bereich geschlängelt und dann ab auf die einladenden Straßen des Vordertaunus. Das geht alles völlig unkompliziert vonstatten, denn die RS macht es einem mit Assistenz- und Rutschkupplung sowie einem knackig zu schaltenden, eng gestuften Sechsgang-Kassettengetriebe leicht, von der Stelle zu kommen. Dabei liefert sie guten Druck in der Drehzahlmitte und legt oben raus noch mal kräftig zu. Je näher man der Nenndrehzahl von 8.000/min kommt, desto beeindruckender sind Leistungsentfaltung und Beschleunigung. Das bekommen auch die nachfahrenden Biker zu spüren, die mit weitaus hubraumstärkerem Material unterwegs sind und schon ordentlich am Kabel ziehen müssen, um hinterherzukommen.

Der lebendige Reihenzweizylinder ist die eine Qualität der RS, aber keineswegs die einzige. Denn Fahrwerk und Bremsen stehen dem in nichts nach. Der filigrane Gitterrohrrahmen, der entscheidend Gewicht spart – Leergewicht fahrfertig nur 187 Kilogramm –, ist kombiniert mit einer gut dimensionierten, 41 Millimeter messenden Telegabel vorn und einer Stahlschwinge mit dem bewährten flach liegenden Federbein mit

Der filigrane Gitterrohrrahmen spart Gewicht.



Hebelumlenkung (Horizontal-Back-Link). Die Bereifung mit 160er-Hinterradpneu macht nicht auf dicke Hose, sondern zieht den charmant-zurückhaltenden Auftritt für exzellentes Handling vor. Wenn du weißt, wo der Gasgriff ist, und du die Maschine mit dem angenehm schlanken Tropfentank zwischen den Beinen durch die Kurvenkombinationen flott hin und her balancierst, dann wird das Ganze zum beeindruckenden Fahrvergnügen. Ich jedenfalls habe so viel Spaß dabei, dass ich meine zweite Wahl heute Morgen nicht den Bruchteil einer Sekunde bereue. Schnell wird einem klar, dass für den Fahrspaß auf der Landstraße die Maximallistung von 68 PS locker ausreicht, nein, vielmehr sogar zielführender ist.

Die Sorge über überbordende Leistung mit womöglich ausbrechendem Hinterrad und schwerfälligem Handling kann komplett über Bord geworfen werden. Zumal Kawasaki auch bei den Bremsen eine passende Wahl getroffen hat. Seit erstmals an der Versys 650 in 2015 und später an allen 650ern die neuen Doppelkolben-Schwimmsättel von Nissin eingesetzt wurden, sind Bremspower und Bremsdosierung auf beeindruckendem Niveau. Das hilft z.B. beim strammen Ankern vor den wunderschönen Windungen des Straßenbands im Taunus. Alles in allem eine



Zusammenstellung von Komponenten, die die Z650RS zum Wirbelwind der Landstraße machen. Und das ganz easy, denn der Fahrer wird in keiner dieser Situationen überfordert und sitzt dabei völlig entspannt. Insofern empfiehlt sich die Maschine auch für Einsteiger und Wiedereinsteiger, die dieses Arrangement begrüßen werden. Die Sitzhöhe kann mittels einer im Originalzubehör erhältlichen Sitzbank von 820 auf 800 Millimeter reduziert werden (Kostenpunkt 329,65 Euro), was kleineren Piloten das Rangieren und Manövrieren leicht macht. Empfehlenswert ist meiner Meinung nach die Kühlerrabdeckung (100,80 Euro), wenn man öfter mal auf kleineren Landstraßen unterwegs ist, wo Steinchen oder Splitt keine Seltenheit sind. Gut investiertes Geld und deutlich günstiger als ein neuer Kühler. Aber natürlich hält das Originalangebot auch andere Goodies zur individuellen Gestaltung bereit.

Als wir gegen Mittag wieder in der Zentrale eintrudeln, habe ich von den Fahrerlebnissen ein breites Grinsen im Gesicht und ordentlich Appetit aufs Mittagessen. Gleichzeitig fühle ich mich bestätigt, dass ich mit meiner bisherigen positiven Einschätzung dieses Bikes und meinen Empfehlungen im Bekannten- und Freundeskreis richtig lag. Dieses Motorrad passt in die



HIGHLIGHTS Z650RS, Modelljahr 2025

- Bewährter Reihenzweizylinder-Motor mit gutem Drehmoment in Drehzahlkeller und -mitte
- Assist- und Rutschkupplung für niedrige Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- Traktionskontrolle
- Gut verzögernde Bremsanlage mit Doppelscheibe vorn (klassische Scheibenform)
- Schlanker und leichter Gitterrohrrahmen
- Stabile 41-mm-Telegabel vorn

- Horizontal liegendes Back-Link-Federbein mit einstellbarer Federbasis
- Entspannte, niedrige und schmale Sitzposition (Sitzhöhe mit Zubehörsitzbank von 820 auf 800 mm reduzierbar)
- Formschönes Retro-Design à la Z900RS mit angenehm schmalem Tank und hinten abschließendem Heckbügel
- Klassische analoge Rundinstrumente mit zusätzlichem LCD-Display für weitere Informationen
- LED-Technik bei Rundscheinwerfer, Rücklicht und Blinkern



Welt und wird häufig unterschätzt. Sie vermittelt mächtig Fahrspaß, macht einem den Umgang im Alltag superleicht und ist wunderschön anzuschauen. Ihr Design-Vorbild, die Vierzylinder-Z650 (siehe History-Story ab Seite 24), wurde 1976 zur IFMA präsentiert und hatte ähnliche Qualitäten. Sie mischte als Hecht im Karpfenteich die 750er-Meute mächtig auf. Wie sich die Vorzeichen doch so ähneln.

Ich mache mich nach dem Essen langsam fertig für die abschließende Nachmittagsrunde. Meine Schwarze grüne ist aber bereits vergeben. Der Fahrer, der noch am Vormittag mit einer Z H2 direkt hinter mir fuhr, will die Z650RS jetzt unbedingt mal fahren ...

Kawasaki Z650RS, Modelljahr 2025

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 649 cm³
Bohrung x Hub 83 x 60 mm **Verdichtung** 10,8:1 **Leistung** 68 PS (50 kW) bei 9.500/min **Max. Drehmoment** 64 Nm bei 6.700/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 36 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.405 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 66 Grad/100 mm **Sitzhöhe** 820 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit Horizontal-Back-Link-Federbein **Federweg vorn/hinten** 125/130 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 160/60ZR17 M/C (69W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 300 mm, Doppelkolben-Schwimmsättel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 187 kg **Tankinhalt** 12 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 191 km/h **Farben** Ebony, Ebony/Yellow, Ebony/Green **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** 7.995 Euro ab Werk, 8.345 Euro inkl. Überführung





Fazit: Einfach zu bedienender, gut antretender Reihenzweizylinder & handliches Chassis & entspannte, schlanke Sitzposition & ordentliche Federelemente & gut zu dosierende Bremsanlage & klassisches RS-Design = Underdog in Bestform!

Die Aussteiger

Mit der W230 und der Meguro S1 rundet Kawasaki seine Retro-Linie nach unten ab. Beide Motorräder nehmen eindeutig optische Anleihen bei der großen Schwester W800. Allerdings werkelt hier ein Einzylinder-Viertaktmotor im Erdgeschoss.

Da sitze ich nun vor diesem wunderschön gestylten Retro-Motorrad W230 und genieße die geschwungenen Linien der dominierenden Anbauteile wie Tank, Sitzbank und Seitendeckel. Klar sieht sie der W800 ähnlich, was bestimmt kein Nachteil ist. Beim Blick auf den Motor erinnern wir uns an die ehrwürdige Estrella anno 1994 (Schwingsattel) und 1996 (Doppelsitzbank). Auch die buhlte in dieser Hubraumkategorie und Leistungsklasse mit einem Einzylinder-Viertaktmotor um Kunden. Der Motor der Neuen stammt von der Enduro KLX230, die vornehmlich im europäischen Ausland, Asien und Nordamerika verkauft wurde. Die Motor Seitendeckel wurden aber neugestaltet.

Der Single leistet maximal 17,5 PS, was bei einem Leergewicht fahrfertig von 143 Kilogramm in Ordnung geht. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 113 km/h begrenzt, der Tacho zeigt etwas mehr an.

Unvoreingenommen nehme ich auf der bequem gepolsterten Sitzbank Platz und rolle mit leicht angewinkelten Beinen raus aus der Stadt. Mal sehen, wie sich die Kleine da draußen bewährt. Ich erinnere mich an eine Reisegeschichte mit der Estrella, die ich auf kleine Landstraßen verlegte und jeden Augenblick mit dem „Sternchen“ genoss. Also wieder die kleinen Sträßchen rausgepickt und rollen lassen. Der



Test Ride: W230



Motor klingt überraschend kernig aus dem klassischen Schalldämpfer. Relativ viel Schwungmasse und eine fein abgestimmte Einspritzanlage halten den Motor bei Laune, wenn mal mit niedriger Drehzahl gecruist und der Gasgriff dann schnell geöffnet wird. Das ist sehr unterhaltsam. Man lässt sich einfach treiben, ohne ständig an Höchstleistung und Topbeschleunigung zu denken. So kann man beim Motorradfahren entspannen. Und doch entwickelt die W230 eine angenehme Dynamik, wenn es um enge Ecken geht und man den einen oder anderen Haken schlägt. Die Federelemente sind exakt auf solche Ausritte abgestimmt, nicht zu straff, aber auch nicht zu soft. Natürlich fallen die Federwege mit 117 Millimetern vorn

und 95 Millimetern hinten nicht allzu üppig aus, aber für die kleine Landstraßenflucht reicht das locker aus. Auch die Scheibenbremsen vorn und hinten erledigen ihren Job zuverlässig.

Unterm Strich ist der Retro-Single eine gute Wahl für Motorradfans, die aus dem stressigen Alltag für eine Landstraßenrunde aussteigen und dabei die Betonung auf Genuss legen wollen.



Mit der Meguro S1 feiert Kawasaki die älteste Motorradmarke Japans. Die Unterschiede zum Schwestermodell W230: Chromakzente und Kniekissen am Tank, Sitzbank mit weißem Keder und speziell angepasste Ziffernblätter

Kawasaki W230, Modelljahr 2025

Motor Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, vier Ventile **Hubraum** 233 cm³ **Bohrung x Hub** 67 x 66 mm
Verdichtung 9.0:1 **Leistung** 17,5 PS (12,9 kW) bei 7.000/min **Max. Drehmoment** 18,6 Nm bei 5.800/min **Gemisch-aufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Einschleifenrahmen mit geteiltem Unterzug **Radstand** 1.415 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 63 Grad/99 mm **Sitzhöhe** 745 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 37 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit zwei Federbeinen **Federweg vorn/hinten** 117/95 mm **Räder** Stahl-Drahtspeichenräder **Reifen vorn** 90/90-18 M/C (51S) **Reifen hinten** 110/90-17 M/C (60S) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 143 kg **Tankinhalt** 12 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 113 km/h **Farben** Metallic Ocean Blue/Ebony **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** 4.995 Euro ab Werk, 5.245 Euro inkl. Überführung

Motorradverrückt

Jan Verbarg stammt aus dem hohen Norden des Landes. Als District Manager bei Kawasaki in dieser Region hat er automatisch mit einer seiner Leidenschaften zu tun: Motorrädern.

Jan Verbarg ist ein vielseitig interessanter Mensch. Er findet Kunst gut, besonders Pop Art, beschäftigt sich gerne mit Bauhaus-Design und -Architektur, treibt viel Sport und er ist ein Maniac, wenn es um Fahrzeuge aller Art geht. Wie gut, dass er seine Leidenschaft zum Beruf gemacht hat. Mitte der 1980er-Jahre steigt Jan in einem Motorradhaus in Hamburg-Wandsbek in die Filialleitung auf. Danach wendet er sich den vierrädrigen Fahrzeugen zu. Als Verkäufer kümmert er sich um Neu- und Gebrauchtwagen. 1996 nutzt er die Chance, bei Kawasaki Deutschland die Regionalleitung für den Norden zu übernehmen. Seitdem – immerhin sind fast 30 Jahre vergangen – ist Jan der erste Ansprechpartner für seine Vertragspartner im Gebiet. In diesem Jahr ist aber damit Schluss. Denn Jan tritt den verdienten Ruhestand an. „Kawasaki ist und bleibt für mich die beste Motorradmarke. Zudem habe ich tolle Kolleginnen und Kollegen, und die Zusammenarbeit mit dem Handel ist sehr abwechslungsreich“, beschreibt er sein Arbeitsumfeld. Darüber hinaus denkt Jan gerne an die Kawasaki-Rennstreckenevents zurück und auch an die Übergabe einer Ninja H2 (die erste in Deutschland) an Moderator Horst Lichter. Und was kommt, wenn Jan mehr Zeit für sich hat? Er kann sich endlich noch mehr um seine Motorräder kümmern. Zum Beispiel um seine 900Z1, die gerade nach ca. zweieinhalb Jahren Bauzeit als kompletter Neuaufbau fertig geworden ist. Außerdem ist Jan ein vielseitig interessanter Mensch, wie wir erfahren haben. Da wird es ihm mit Sicherheit nicht langweilig. Alles Gute und jede Menge Spaß, Jan!



Jan Verburg, District Manager



Seine Berufung fand Jan als District Manager bei Kawasaki:
Immer nah dran an Menschen und Maschinen.

Jubiläumsjahr 2025

Jahrzehntlange Partnerschaften mit vielen Vertragspartnern



District Manager Oliver Quaas freut sich mit Ben Meisel (links) und Valerio Audino (rechts) vom H.M. Motorradhaus in Frankfurt.

Jubiläumsjahre sind so etwas wie Meilensteine in einer geschäftlichen Erfolgsgeschichte. Den Kunden zeigt ein solches Jubiläum an, dass hier kontinuierlich gute Arbeit geleistet wird. Kawasaki Deutschland, 2025 selbst genau 50 Jahre alt, arbeitet mit vielen Vertragspartnern schon Jahrzehntelang zusammen. Ganz klar, dass dabei eine persönliche Verbundenheit entsteht. Deshalb lassen es sich die District Manager nicht nehmen, die Glückwünsche der Kawasaki-Zentrale in Friedrichsdorf persönlich zu übermitteln. So geschehen bei H.M. Motorradhaus in Frankfurt. Hier blicken die Verantwortlichen auf mittlerweile 20 Jahre Zusammenarbeit mit Kawasaki Deutschland zurück. Inhaber und Geschäftsführer Peter Meisel begann schon 1983 mit gebrauchten Motorrädern und baute zusätzlich eine Motorradvermietung auf, die bis heute ein wichtiges Standbein



darstellt. 2010 zog das Unternehmen in lichtdurchflutete neue Geschäftsräume nach Frankfurt-Kalbach um, in denen heute mit Ben Meisel bereits die zweite Generation die Kunden begrüßt. Genauso ist es auch bei Fred Koller in Mössingen-Belsen. Das liegt mitten in Baden-Württemberg, im Landkreis Tübingen. Zusammen mit seiner Frau leitet der Seniorchef das Geschäft bereits seit 40 Jahren. Genauso lange verkauft er Motorräder von Kawasaki. Getreu dem Motto „Ihr Familienbetrieb auf zwei Rädern“ kümmert sich mit Max Koller auch hier schon die zweite Generation um die Geschäfte des Unternehmens. Dies sind nur zwei Beispiele für gelungene Partnerschaften. Weitere Erfolgsgeschichten folgen in den nächsten Ausgaben von Lime Green ...



(v.l.n.r.) Liese, Fred und Max Koller werden von District Manager Chris Schmidl für 40 Jahre Zusammenarbeit ausgezeichnet.

Blick in die Zukunft?

Mit der CORLEO-Studie zeigt Kawasaki, wie man 2050 unterwegs sein könnte.



Diese kraftvolle Hightech-Fortbewegung auf vier Beinen bietet viele Vorteile. Gerade in naturnahen Umgebungen.



Expo 2025 in Osaka – Kawasaki präsentiert ein neues Mobility-Konzept, das weltweit für Aufmerksamkeit sorgt. Unter dem Namen „CORLEO“ wird eine Studie enthüllt, die als vierbeinige Fortbewegungsmaschine für das Jahr 2050 zur Diskussion gestellt wird. Möglicherweise wird dieser Vorschlag durch das Teamwork innerhalb der Kawasaki-Gruppe, wobei sich der Bereich Robotik und der Motorradbau maßgeblich eingebracht haben. CORLEO bietet hervorragende Geländegängigkeit, möglicherweise durch vier Roboterbeine und das Handling, das Motorräder von Kawasaki auszeichnet. Die Bewegungen des Fahrers werden dauerhaft überwacht, um eine Einheit zwischen Mensch und Maschine zu schaffen. So soll möglich werden, sich im unwegsamen Gelände frei zu bewegen. Die hintere Beineinheit kann unabhängig von der vorderen nach oben und unten schwingen und so Stöße beim Gehen und Laufen abfedern. Der Fahrer kann die Maschine durch Gewichtsverlagerungen steuern.

Die vier CORLEO-Beine sind mit Hufen ausgestattet, die aus rutschfestem Gummi bestehen, so dass ein guter Grip in unwegsamem Gelände garantiert ist.



Im Instrumentenboard werden neben dem Wasserstoffstand auch die beste Route im Gelände sowie weitere Informationen angezeigt. Nachts werden Markierungen auf die Fahrbahn projiziert, die den Weg anzeigen. Zukunftsmusik, aber spannend.



1/8-Meile-Racer: Kawasaki Z900RS Firefly

Glemseck 101

**Der Biker-Event im Spätsommer.
5. bis 7. September. Unbedingt dabei sein!**

Am ersten September-Wochenende steht wieder ein besonderes Ereignis an: Das Glemseck 101 in der Nähe von Leonberg. Absolut einzigartig! Es geht nicht allein um die 1/8-Meile-Rennen, die unglaublich spannend sind. Es geht nicht allein um abertausende Motorräder, die es zu bestaunen gibt. Und es geht nicht allein um die positiv verrückten Typen, die man dort trifft. Dieser Event ist viel mehr als die Summe aller Teile. Dort entsteht eine Atmosphäre, die jeder Biker einmal erlebt haben muss. Kawasaki ist selbstverständlich mit eigenem Stand mittendrin statt nur dabei. 2025 startet das limegrüne Team außerdem mit zwei Motorrädern bei den Rennen. Kawasaki-Stuntfahrer Chris Rid geht in diesem Jahr auf der Z H2 Boost, die Kawasaki-Vertragspartner Höly aus Schriesheim gebaut hat, an den Start. Auf der Z900RS Firefly kämpft Francesca Gasperi, eine erfahrene Glemseck-Pilotin, um den Sieg in der Klasse International Sprint. Wer das verpasst, ist selbst schuld.



Was geht noch in 2025?

05. – 07. September 2025

Glemseck 101, Leonberg

05. – 07. September 2025

IDM, Nürburgring (inkl. Roadshow-Probefahrten)

26. – 28. September 2025

IDM, Hockenheimring (inkl. Roadshow-Probefahrten)

28. – 30. November 2025

Custombike-Show, Bad Salzuflen

Alle Angaben: Stand Juli 2025. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

KX finanzieren für nur 1,99 %*

Top-Angebot von Kawasaki Finance für alle Motocross-Fans



Was im Bereich der Straßenmotorräder schon lange zum Tagesgeschäft gehört, gilt nun auch für die Motocross-Modelle von Kawasaki Deutschland: Alle KX- und KLX-Bikes von 65 bis 450 Kubikzentimetern Hubraum können ab sofort finanziert werden. Die Konditionen sind sehr attraktiv. Der effektive Jahreszins beträgt nur 1,99 % bei einer Laufzeit bis zu 36 Monaten. Eine Anzahlung ist nicht nötig. Dieses Angebot, das bis auf Widerruf gilt, ermöglicht Kawasaki Finance (powered by Santander Consumer Bank AG). Die Santander Bank ist seit Ende 2024 der offizielle Finanzpartner von Kawasaki Deutschland. Die Finanzierung gilt für alle Neufahrzeuge der KX- und KLX-Baureihe. Das bedeutet, dass für jede Altersklasse das passende Bike zur Verfügung steht. Damit möchte es Kawasaki gerade Nachwuchsfahrern leichter machen, ein konkurrenzfähiges Motorrad an den Start zu bringen. Selbstverständlich kann jeder teilnehmende KX-Vertragspartner allen Interessenten ein individuelles Angebot erstellen.

* Ein Finanzierungs-Angebot der Kawasaki Finance – Powered by Santander Consumer Bank AG (Darlehensgeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach, Beispiel für die Kawasaki KX450 mit 10.745,00 € unverbindlicher Preisempfehlung (inkl. Überführung und MwSt.), 1. monatliche Rate 295,18 €, 35 Folgeraten 308,00 €, 0,00 € Anzahlungsbetrag, 10.745,00 € Nettodarlehensbetrag, 1,97 % fester Sollzinssatz p. a., 1,99 % effektiver Jahreszins, 36 Monate Laufzeit, 11.075,18 € Gesamtbetrag. Vorstehende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 17 Abs. 4 PAngV dar. Bonität vorausgesetzt. Änderungen, Irrtümer und Fehler vorbehalten.

Kawasaki Media Days

Test-Event für Journalisten und Social-Media-Vertreter

Am 9. und 10. Mai lud Kawasaki Deutschland Pressevertreter sowie YouTuber, Content Creatoren und Influencer zum ersten Mal zu einem ganz besonderen Event ein. Bei den Kawasaki Media Days konnten sich die Gäste nicht nur theoretisch über alle aktuellen Motorräder von Kawasaki informieren, sondern bekamen auch die Gelegenheit, das eine oder andere Modell bei einer Testrunde im Taunus kennenzulernen. Insgesamt standen den 25 Meinungsbildnern

40 Motorräder von der W230 bis zur Ninja H2 SX SE zur Verfügung. Das Wetter spielte perfekt mit: 20 Grad und Sonnenschein sorgten für reichlich gute Laune bei den Teilnehmern. Als Unterstützung war mit Volker Rost einer der renommiertesten deutschen Pressefotografen vor Ort. So war direkt für professionelles Fotomaterial von allen Testfahrten gesorgt. Die ersten Erfahrungsberichte erschienen bereits während des Events auf den Social-Media-Kanälen ...



Street-Surfer

Die Versys 650 kann mittlerweile auf eine lange Ahnenreihe zurückblicken und durchlief seit ihrem Erscheinen 2007 so manche Evolutionsstufe. Die aktuelle Version erweist sich als zuverlässige, bequeme Begleiterin auf großen wie kleinen Fluchten.



Test Ride: Versys 650

Versatile System, so erklärten die japanischen Entwickler den Namen Versys bei deren Vorstellung Ende September 2006 in Saint-Cyr-sur-Mer in der Nähe von Marseille. Eine Konstruktion also, die vielseitig einsetzbar sein sollte. Unter dem Motto „Street Surfing“ rollte die internationale Presse über enggewundene Sträßchen im Hinterland der Côte d’Azur, davon 12 Kilometer auf der Route des Crêtes, um der Neuen auf den Zahn zu fühlen. Schnell war man von den Qualitäten des 17-Zoll-Fahrwerks und des vitalen 650er-Reihenzweizylinders überzeugt. Und das darf auch heute noch so gelten, mit dem Unterschied, dass die 650er-Versys mit jeder Evolutionsstufe besser wurde. Dazu wurde an allen möglichen Stellen Hand angelegt. Der Motor legte noch mal an Druck in der Mitte und auch bei der Spitzenleistung zu



Sondermodelle



Versys 650 Grand Tourer

Versys 650 Tourer

(67 versus 64 PS). Das Fahrwerk glänzt heute mit einem Federbein, das flugs in der Federbasis per Handrad auf die Beladungszustände angepasst werden kann. Vorn kommt nach wie vor eine Upside-down-Gabel zum Einsatz, die im linken Holm stufenlos in der Federbasis und im rechten Holm stufenlos in der Dämpfungszugstufe justiert werden kann. Der größte Fortschritt zeigt sich aber bei der vorderen Bremsanlage, die seit 2015 mit neuen Nissin-Bremszangen in Doppelkolben-Schwimmsattelkonfiguration, einem neuen Hauptbremszylinder sowie neuem Bremsbelagmaterial ausgestattet ist. Hinten wuchs der Durchmesser der Bremsscheibe von 220 auf 250 Millimeter. Das alles zahlt sich in mehr Biss und besserer Bremswirkung gegenüber der ersten und zweiten Modellgeneration aus.



Eine andere Verkleidungsfront mit typischem Kawasaki-Doppelscheinwerfer sowie ein zwei Liter größerer Tank – nun 21 Liter Fassungsvermögen – erhöhen seit 2015 die Reichweite und verbessern die Langstreckentauglichkeit. All diese Goodies bringt das aktuelle Modell natürlich mit. Schon beim Platznehmen fühlt man sich wohl. Sitzbank gut gepolstert, Sitzhöhe (845 mm) ohne Stabhochsprung-Technik erreichbar, Fußrasten in kommoder Position platziert. Legt man dann das Gas an, ist man erstaunt, wie quirlig der Motor zu Werke geht. Ganz lässig schüttelt er auch auf der Autobahn mal eben 140 bis 160 km/h aus dem Ärmel, ohne dabei angestrengt zu wirken. Es geht natürlich noch schneller, aber wir ziehen die Landstraße vor und tauchen in dicht von Laubwald umrahmte Windungen des Taunus ab. Hier, wo Motorradfahren richtig Spaß macht. Die Versys entpuppt sich schnell als wendiges Tourenmotorrad, das auch Fahrkorrekturen in engen Kehren verzeiht. Selbst Bremsen in Schräglage – wenn man zum Beispiel den Kurvenverlauf falsch eingeschätzt hat und nachkorrigieren muss – bringt sie nicht aus der Ruhe. Die Federelemente mit ordentlichen Federwegen von 150 (vorn) und 145 Millimetern (hinten) bügeln die meisten Unebenheiten locker weg. Alles in allem ist die 650er auf diesen engen Straßen die bessere Wahl



Kawasaki Versys 650, Modelljahr 2025

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 649 cm³ **Bohrung x Hub** 83 x 60 mm **Verdichtung** 10,8:1 **Leistung** 67 PS (49 kW) bei 8.500/min Max. **Drehmoment** 61 Nm bei 7.000/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 38 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Diamond-Brückenrahmen **Radstand** 1.415 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65 Grad/108 mm **Sitzhöhe** 845 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Aluminium-Bananenschwinge mit rechts angeordnetem Federbein **Federweg vorn/hinten** 150/145 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 160/60ZR17 M/C (69W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 300 mm, Doppel-kolben-Schwimmsättel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 250 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 219 kg **Tankinhalt** 21 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 186 km/h **Farben** Metallic Matte Graphenesteel Gray/Metallic Spark Black, Metallic Flat Spark Black/Metallic Spark Black **Garantie** 4 Jahre ohne km-Begrenzung **UVP** ab 8.495 Euro ab Werk, ab 8.845 Euro inkl. Überführung

gegenüber ihren deutlich schwereren Adventure-Mitbewerbern. Das 17-Zoll-Vorderrad vereinfacht zudem das Handling, Serpentinen oder Wechselkurven werden so zum Hochgenuss.

Selbst eine zweite Person findet noch ordentlich Platz auf der Sitzbank, solange Pilot und Sozius keine Statuen deutlich über 185 cm Körpergröße haben. Kleinere Abstriche bei der Performance gegenüber hubraumstärkeren Bikes müssen zwar hingenommen werden, können den Fahrspaß aber nicht trüben. Hält man die Drehzahl zwischen 4.000 und 8.000/min, geht es ausreichend flott voran. Erstaunen gibt es häufig an der Zapfsäule, im normalen Landstraßen-



modus liegt der Verbrauch zwischen 4,3 und 5,5 Litern pro 100 Kilometer, je nach Fahrweise. Dann reicht das Tankvolumen von 21 Litern locker für mehr als 380 Kilometer. Nach solch einer Etappe ist man eh froh über eine Fahrspause. Seit 2022 ist die Versys 650 mit Traktionskontrolle, TFT-Farbdisplay, vierfach einstellbarem Windschild sowie einem USB-Anschluss ausgestattet. Wer ein zuverlässiges, wendiges und kostengünstiges Tourenmotorrad mit gutem Wind- und Wetterschutz sucht, der ist jedenfalls bei der aktuellen Versys 650 an der richtigen Adresse.

Kawasaki Days 2025

Am Technik Museum Speyer kam Mitte Juni vieles zusammen. Tausende von Motorrad-Fans und Bikes, atemberaubende Action, große Gewinnchancen, kombiniert mit Hitze, Blitz und Donner.

Speyer gehört seit Jahren im Sommer zu den beliebtesten Treffpunkten der Motorradszene. So auch in diesem Jahr am 14. und 15. Juni. Zum sechsten Mal fanden die Kawasaki Days auf dem angrenzenden Außengelände des Technik Museums statt. Der Wettergott schickte pünktlich zum Eventwochenende eine Hitzewelle mit Temperaturen weit über 30 Grad und am Sonntag Gewitter mit Regenschauern. Trotz dieser schwülwarmen Bedingungen konnte Kawasaki an beiden Tagen insgesamt ca. 5.500 Besucher bei den Kawasaki Days begrüßen. Wie immer war der Eintritt kostenlos.

Ein wesentliches Thema im Eventhangar und auf der dortigen Bühne stellte das Jubiläum „50 Jahre Kawasaki Deutschland“ dar. In einer kleinen Sonderausstellung waren dazu einige echte Motorrad-Milestones zu sehen. Außerdem gaben Kawasaki-Urgesteine wie der Ex-Werkstattleiter Gerd Sinn und der ehemalige Leiter Homologation und Produktierprobung, Horst Uffelmann, im Interview mit Moderator Andi Seiler interessante Hintergründe aus der Firmenhistorie zum Besten. Rennsportlegende Toni Mang berichtete aus seiner aktiven Zeit mit Kawasaki und verteilte unzählige Autogramme.

Darüber hinaus bot das Eventgelände viele Highlights wie Stuntakrobatik, Freestyle- und Dragster-Shows sowie Steilwandfahrer-Action. Reifenhersteller Bridgestone, Kawasakis Schmierstoffpartner MOTUL und der Radiosender Rock FM führten Gewinnspiele an ihren Ständen durch. Außerdem gab es kostenlose



14.-15. Juni 2025
TECHNIK MUSEUM SPEYER



Sommer, Sonne, Spaß am Technik Museum Speyer



Airbrush-Tattoos, und verschiedene Kawasaki-Vertragspartner präsentierten Custom-Bikes und Zubehör-Artikel. Aktuelle Kawasaki-Motorräder konnten selbst getestet werden, insgesamt fanden 220 Probefahrten statt. Alternativ stand ein Moto-Simulator für gefahrlose Schräglagentests zur Verfügung. Auch an die kleinen Gäste hatte man gedacht, sie konnten auf einem Testparcours mit KFX90-Quads üben oder sich auf einer Hüpfburg austoben.

An beiden Nachmittagen knisterte dann im Hangar die Spannung. Unter riesiger Publikumsbeteiligung wurden die Gewinner der Motorradverlosung gezogen: Michael B. aus Altlußheim gewann am Samstag eine Z500 SE und Julia H. aus Speyer am Sonntag eine Ninja 500 SE. Nicht nur für die beiden waren die Kawasaki Days 2025 damit ein unvergessliches Erlebnis.



Kawasaki-Stuntfahrer Chris Rid begeisterte das Publikum und ließ die Reifen qualmen.

Vollblut-Jägerin

Vier Jahre nach Erscheinen der legendären 900Z1 präsentiert Kawasaki zur IFMA 1976 die Z650 – der Startpunkt für eine neue Modellreihe und ein wichtiger Baustein im Portfolio der frisch gegründeten deutschen Niederlassung, die 2025 ihr 50-jähriges Jubiläum feiert.

Anfang der Siebzigerjahre ist die Motorradwelt komplett in Aufruhr. Motorräder sind wieder absolut in, Zweitakt-Motoren hingegen allmählich out – von einigen standfesten Vertretern dieser Motorenengattung mal abgesehen. Auch Kawasaki befindet sich im Umbruch. Mit der zur IFMA 1972 präsentierten 900Z1 (Super Four) beschreitet man neue Wege, und das nicht nur motorentechnisch. In den USA etwa wird ein komplett neues Vertriebsnetz mit großen Zentralen an der Ost- wie Westküste installiert, der Budgetaufwand für Vertrieb und Marketing übersteigt alles bislang Dagewesene auf dem Motorradmarkt. Die Weltpremiere der Z1 zur IFMA in Köln 1972 wird zur Supershow, das Bike ist stets dicht umlagert. Der Aufwand, den Kawasaki weltweit betreibt, wird belohnt. Auf den großen Märkten in Europa und Nordamerika wird die Z1 zum riesigen Verkaufserfolg. Der damalige Deutschland-Importeur Detlev Louis kann schon im ersten Verkaufsjahr (1973) rund 2.500 Einheiten

absetzen, und das zu einem Preis von 7.200 DM. Die Nachfolgemodelle Z1A (1974) und Z1B (1975) toppen das Ganze noch mal mit rund 1.000 Stück mehr, trotz des um 1.300 DM gestiegenen Kaufpreises. In Deutschland wächst der Marktanteil von Kawasaki erstmals auf rund fünf Prozent. Bereits im Herbst 1973 hat Kawasaki in den USA zur zweiten Attacke geblasen. Parallel zum Superbike-Image der Z1 will man ein alltagstaugliches Konzept mit deutlich weniger Hubraum und Leistung, stattdessen geringerem Kraftstoffverbrauch und einfacherer Bedienbarkeit lancieren: die Z400 (D). Die Z400 (D2) ist 1975 auch das erste Bike, das im neuen Kawasaki-Werk in Lincoln/Nebraska vom Band läuft.

Szenenwechsel. Deutschland: Motorräder sind weiterhin auf Erfolgskurs. Kawasaki gründet eine eigene deutsche Niederlassung, die Kawasaki Motoren GmbH, in der Berner Straße 40-44 in Frankfurt.

Ein technisches Juwel mit brillanten Fahreigenschaften

Dieselben Ingenieure, von denen die berühmte Z900 und Z1000 stammen, nahmen vor zwei Jahren die Z650 in Angriff. Sie nahmen die vielen bewährten Elemente der „Großen“ und steckten sie in eine kleinere Verpackung. Ihre Vierzylinder-Viertaktmaschine mit obenliegenden Nockenwellen und auf 652 ccm reduziertem Hubraum entspricht dabei den Wünschen einer großen Anzahl von Motorradfreunden, die eine starke, kultivierte Reisemaschine suchen, die in Anschaffungspreis und Unterhaltskosten jedoch deutlich unter den „Großen“ liegt. Dass die Z650 kein Sparmodell wurde, sieht man auf den ersten Blick. Mit ihren 66 PS ist sie nicht nur eines der stärksten Motorräder überhaupt, sondern auch eines der schönsten.

Zum Fahren geboren

Die Z650 ist eine richtige „Fahrmaschine“! Um alle ihre Qualitäten kennenzulernen, muß sie gefahren werden. Möglichst lange, möglichst weit – dann ist sie ganz in ihrem Element und wacht einem Kilometer für Kilometer mehr am Herz.

Sie überzeugt zunächst mit ihren Fahrleistungen: Ein maximales Drehmoment von 5,8 mkg bei 7000 U/min und eine Höchstgeschwindigkeit von über 180 km/h lassen hinsichtlich Kraft kaum Wünsche offen.

Und viele 750er werden von der Z650 selten mehr als die Rückansicht zu sehen bekommen. (Wobei nicht unerwähnt bleiben sollte, daß der Anblick ihres wohlproportionierten Hinterteils einen Genuss erster Ordnung für jeden wahren Motorrad-Ästheten darstellt.)

Was nach dieser ersten Erfahrung kommt? Ein bekannter Fachjournalist schreibt dazu: „Der positive erste Eindruck bestärkt sich nach den ersten Kilometern. Beeindruckend

ist der seidenweiche Lauf des kraftvollen Vierzylinders, der sauber an einer Drehzahl von etwa 3500 U/min auf ein voll geöffnetes Gaspedal reagiert und effektiv hochbeschleunigt.

Will man das genaue Gegenteil, nämlich bremsen, so verzögert eine hydraulisch betätigtes Scheibenbremse im Vorderrad, unterstützt von einer Trommelbremse hinten, das Motorrad außer Aktion. Nach einer ersten Probefahrt fällt es nicht schwer, bezüglich des Handlings einen Fazit zu ziehen: Die Kawasaki Z650 ist auf Anhieb ein harmonisches Motorrad geworden.“ (Zitat-Ende.)

Das neue 4-in-2-Auspuffrohr-
system

In dem völlig neu konstruierten Auspuffsystem der Z650 enden die vier Auspuffrohre jetzt in zwei voluminösen Thompsons ins Freie. Die Vorteile dieses Systems liegen in erster Linie bei gesetzigerer Umweltfreundlichkeit in bezug auf

Abgaswerte und Schalldämpfung. Wer jedoch befürchtet, daß dieses Plus mit Einbußen am gewohnten kraftvollen Kawasaki-Sound bezahlt werden müsse, den wird eine kurze Bewegung des Z-650-Gasgriffs schnell vom Gegenteil überzeugen. **Technischer Fortschritt beweist sich im Detail!**

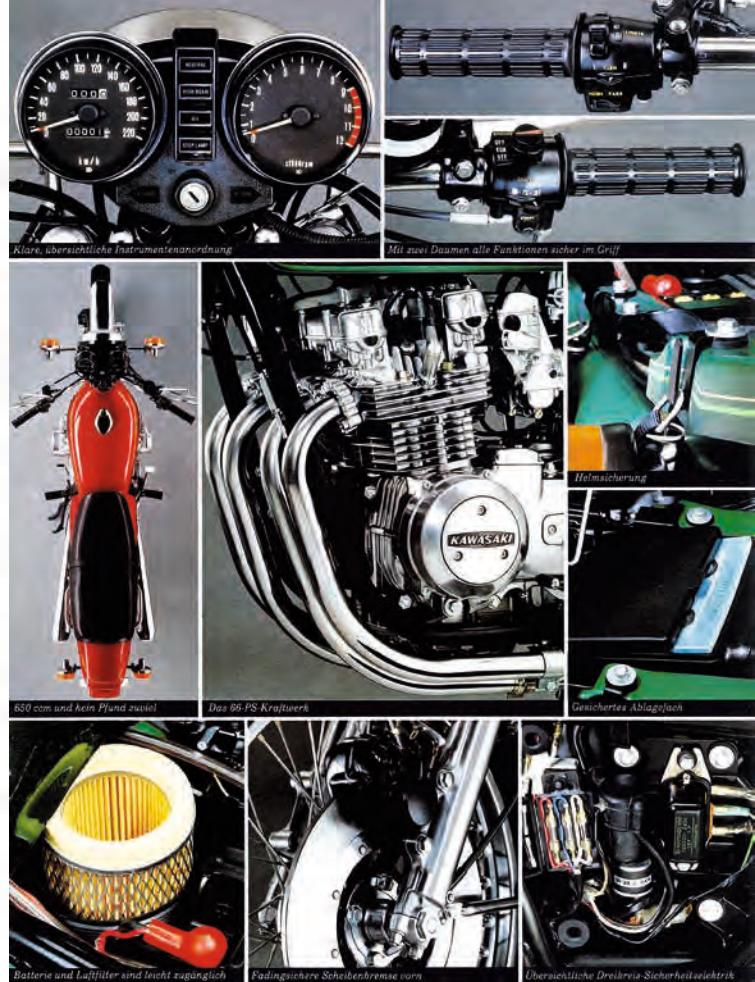
Die Z650 ist ein echtes Kawasaki, spricht: ein reines Kawasaki. Verspielte Extras und optische Gags werden Sie deshalb bei der Z650 vergeblich suchen. Dafür wartet sie mit einer Fülle von Ausstattungsdetails auf, die allesamt dem Fahrkomfort und der Sicherheit dienen.

Eine Kawasaki-Selbstverständlichkeit sind die großen, klar gezeichneten Anzeigegeräte sowie die praxisnahen Bedienelemente. Die Spezial-Antriebskette zeichnet sich gegenüber herkömmlichen Ketten durch extreme Wartungsfreundlichkeit aus. Sie braucht nur noch alle 1000 km nachgespannt werden – benötigte Zeit: maximal vier Minuten.

Details im Dienste der Sicherheit sind weiterhin: der neue Sicherheitsständer (schaltet bei nicht vollständig eingeklapptem Ständer die Maschine automatisch ab), die Dreikreis-Elektrik und die neue Zentralverriegelung, die sogar die Helmsicherung mit einschließt.

Fazit: Die Kawasaki Z650 ist ein in jeder Beziehung faszinierendes Motorrad. Kraft im Überfluß, ein Maximum an Fahrkomfort und Sicherheit und nicht zuletzt Wirtschaftlichkeit in Anschaffung und Unterhalt machen die Kawasaki Z650 zu einem Motorrad, das neue Maßstäbe setzt.

**Kawasaki Z650.
Die neue Motorradklasse.**



Kawasaki Z650



647 ccm, Vierzylinder-Viertakt, zwei obenliegende Nockenwellen, 66 PS, Scheibenbremse vorn.



Präsident ist der schon ins Projekt Z1 eingebundene Verkaufs- und Vertriebsspezialist Osamu Sam Tanegashima. Zur IFMA 1976 in Köln wird die zweite große Entwicklungsstufe des dicken Vierzylinders gezündet, die Z1000. Nicht weit davon entfernt steht ein sehr leicht wirkendes neues Vierzylinder-Viertaktmotorrad, die Z650. Auf den ersten Blick die Bonsai-Ausgabe des großen Reihenvierers, entpuppt sich die 650er schnell als komplette Neuentwicklung. Kein Geringerer als Z1-Ingenieur Gyoichi Ben Inamura hat auch hier Hand angelegt und ein weiteres epochales Motorrad auf die Räder gestellt. Wichtigster Unterschied beim Motor ist die gleitgelagerte Kurbelwelle, die geringere Geräuschentwicklung, mehr Standfestigkeit, längere Lebensdauer und niedrigere Produktionskosten garantiert. Ein weiteres wichtiges Unterscheidungsmerkmal ist der Primärtrieb, der hier über eine Mehrfachzahnkette mit Vorgelegewelle statt über geradverzahnte Zahnräder erfolgt. Hinzu kommt eine Änderung am Ventiltrieb: Die 650er hat die Einstellplättchen (Shims) zur Justierung des Ventilspiels nicht mehr wie bei 900er und 1.000er zwischen Tassenstößel und Nockenwelle, sondern zwischen Tassenstößel und Ventilschaft platziert. Somit geraten die Shims deutlich leichter, sitzen besser fixiert im Tassenstößel und versprechen so mehr Drehzahlfestigkeit.

Das ist auch wichtig, denn Drehzahlen sind ein Rezept, um der meist hubraumstärkeren Konkurrenz ein Schnippchen zu schlagen. Vor allem auf kurvenreicher

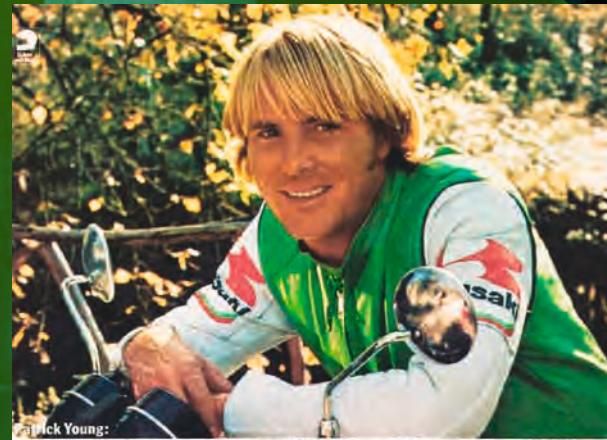


Z650C

Strecke macht die handliche, rund 220 Kilogramm (fahrfertig) leichte Z650 (B1) dem Markennamen Kawasaki alle Ehre. Bereits ab 3.000/min bietet die kurz übersetzte Maschine ordentlich Leistung, ab 6.000/min wird dann noch mal richtig nachgeladen bis zum roten Bereich, der bei 9.000/min beginnt. 66 Vollblutpferde werden bei 8.500/min in den strammen Galopp geschickt, 193 km/h Spitze sind möglich. In nur 5,2 Sekunden beschleunigt die 650er-Z aus dem Stand auf die magischen 100 km/h. Die meist 30 bis 40 Kilogramm schwereren 750er haben da ihre Mühe zu folgen, vor allem auf kurvigem Geläuf. Die Federelemente mit 140 Millimetern Federweg vorn und 70 Millimetern hinten gelten unter Fachjournalisten als komfortabel. Nur die Bremsanlage mit einer Scheibe vorn fordert bei sportlicher Fahrweise ein hohes Maß an Schmalz im Ärmel. Die Dosierbarkeit wird dadurch nicht besser. Kawasaki bessert 1978 beim Folgemodell B2 für Deutschland nach und stattet die Mittelklasse-Z mit einer zweiten Bremsscheibe aus. Die Bremszangen sitzen jetzt hinter statt vor den Tauchrohren, um die Trägheitsmomente um die Lenkachse zu reduzieren. Die Schwinge ist nun in hochwertigen Nadellagern statt verschleißanfälligen Kunststoffbuchsen geführt. Parallel zur B2 wird das Modell C2 vorgestellt, ursprünglich nur für den US-Markt vorgesehen. Enkei-Gussräder mit sieben Speichen, eine Scheibenstatt einer Trommelbremse hinten sowie die gefällige Lackierung in Metallic Stardust Silver (wie bei der Z1-R) sind die wichtigsten Neuerungen. Außerdem vertreibt Kawasaki 1978 in Deutschland eine auf 200 Exemplare limitierte Sonderserie namens Z650LTD, mit der in Deutschland ein Markencup ausgefahren wird, allerdings nur für ein Jahr.

Populärer in Deutschland wird 1979 die C3 mit gelochten Bremsscheiben und Sintermetallbelägen. Denn damit waren gut dosierte Bremsmanöver bei nassen Bedingungen kein Hexenwerk mehr. Noch mehr auf Show macht aber im gleichen Modelljahr die Z650SR mit 14,3-Liter-Tropfentank, etwas längerer,

ein Grad flacher angestellter Gabel, Highway-Lenker, 130er-Hinterradreifen mit 16 Zoll Durchmesser und schön verschlungener Krümmeranlage à la Boa constrictor. Ausgerechnet diese Krümmerrohre scheinen für die nicht ganz so füllige Leistungskurve zwischen 4.000 und 6.500/min verantwortlich zu sein. Das kann dem Erfolg der SR aber keinen Abbruch tun, schon nach einem Verkaufsmonat rollt rund ein Drittel des Jahreskontingents von 900 Maschinen auf Deutschlands Straßen. Der Softchopper trifft den



Trick Young:
„Diese 650er von Kawasaki fürchten sich vor keiner 1000er. Es sei denn, es ist eine Kawasaki.“



1977 hat in Daytona ein 650er-Motorrad alle Rekorde der 750er-Klasse gebrochen: die Z 650 von Kawasaki und der Basisdiesel Z 650 LTD. Und 1978 kommt der Z 650 C, der die beiden Modelle Z 650C im passigen Silbermetallic-Look und Z 650 SR im attraktiven Chopper-Stil entwickelt. Warum sie sich vor keiner 1000er fürchten? Weil sie endlich zum ersten Mal richtig schnell seien. Und warum sie sicher Großeinsen, was sportliches Motorradfahren heißt? Und weil sie sich auch im Komfort mit einer 1000er messen können. Die einzigen Unterschiede ein paar Kubikzentimeter weniger und dann auch weniger Benzin und weniger Verschleierung, ein paar Kilo leichter.

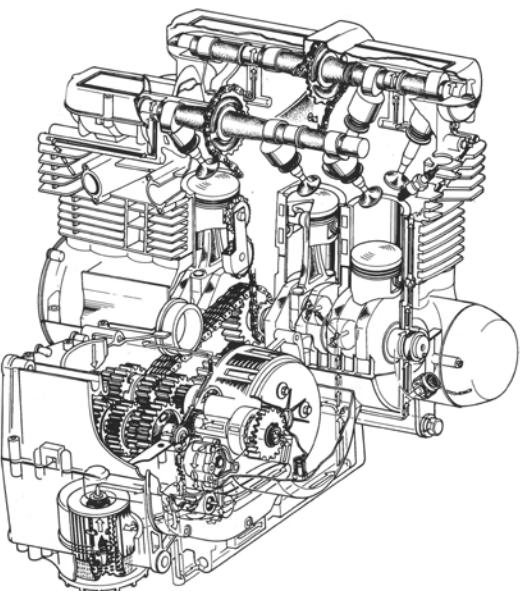
Erwachsen durch ausgesprochen kurvenfreudiges Handlen bewegen sie sich natürlich ein paar Mark weniger. Warum also sollten sie sich eigentlich schämen? Wissen Sie eine 650er haben können, die kostet eine 1000er ist?

Technische Daten der Z 650 C: Vierzylinder, 49 kW (66 PS) bei 6500 U/min, zwei Schleifendrempelrader, eine 4-Gang-Getriebe, Leichtmetallgitterrahmen, Fenderweichfedern.

Technische Daten der Z 650 SR: Vierzylinder, 48 kW (65 PS) bei 6500 U/min, zwei Scheibenbremsen vorn, eine helle, Leichtmetallgitterrahmen, schiebedrempel Hinterrader, langbogige Verkleidung.

Es ist unmöglich, von einer Kawasaki nicht fasziniert zu sein. 

Nerv der Zeit, cooler Auftritt zählt mehr als blanke Muckis. 1981, im letzten Jahr für die SR, kommt die Z650F (Version F2) auf den Markt. Die kontaktlose Zündanlage und eine zuverlässiger Zahnradsystem zum Nockenwellenantrieb stammen von der neuen Z750E. Mit 67 PS liegt sie genau 10 Pferdestärken unter der größeren Schwester. Beim Modell F3 anno 1982 halten dann auch die mittlerweile obligatorischen Gleichdruckvergaser Einzug, zur gleichmäßigeren Leistungsentfaltung. Die Kotflügel sind inzwischen nicht mehr verchromt, sondern lackiert. 1983 folgt dann die letzte Version der erfolgreichen 650er, die F4. Doch die Tage der luftgekühlten Zs sind schon gezählt, die neue R-Generation der GPZ-Modelle mit wassergekühlten Triebwerken steht bereits vor der Tür. Mit dem Abverkauf von F4-Restbeständen in 1984 endet die Ära der Z650 – eines Motorrads, das zwar immer ein wenig im Schatten der großen Z1 stand, in technischer Hinsicht aber schon eine modernere Generation von Reihenvierzylindern verkörperte. Sie ist ohne Frage ebenfalls eine Legende, da sie durch ein überzeugendes Motor-/Fahrwerkspaket die Horde der 750er gejagt und aufgemischt hat.



Blick in den Vierzylinder der Z650



Für den Markencup: Z650LTD



Kawasaki Z650 (B1, Modelljahr 1977)

Motor Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, zwei Ventile pro Brennraum **Hubraum** 652 cm³ **Bohrung x Hub** 62 x 54 mm **Verdichtung** 9,5:1 **Leistung** 66 PS (48,6 kW) bei 8.500/min **Max. Drehmoment** 56,8 Nm (5,8 m kp) bei 7.000/min **Gemischaufbereitung** Vier Mikuni-Schiebervergaser VM24SS, Ø 24 mm **Getriebe** Fünfgang **Hinterrad-antrieb** Kette **Rahmen** Doppelschleifen-Stahlrahmen **Radstand** 1.420 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 64 Grad/108 mm **Sitzhöhe** 830 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 36 mm **Federung hinten** Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen **Federweg vorn/hinten** 140/70 mm **Räder** Drahtspeichenräder mit verchromten Stahlfelgen **Reifen vorn** 3,25 H 19 **Reifen hinten** 4,00 H 18 **Bremse vorn** Scheibe, Ø 296 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Simplex-Trommel, Ø 180 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 220 kg **Tankinhalt** 17 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 193 km/h **Farben** Metallic-Grün, Metallic-Rot **UVP** (1977) 6.700 DM

JUST RIDE

ELIMINATOR 500

Max. Leistung: 45 PS (A2-konform)

Sitzhöhe: 735 mm

UVP: 6.845 € (inkl. Überführung)

STARTER-BONUS: 500 € sparen!



KAWASAKI MACHT DEN UNTERSCHIED:

4 JAHRE GARANTIE

Die vierjährigen Garantieleistungen setzen sich aus zwei Jahren Werksgarantie und zwei Jahren Garantieverlängerung von Kawasaki Deutschland zusammen. Das sorgt für Sicherheit!

STARTER BONUS

Bis zu 800 € lassen sich beim Neukauf sparen, wenn man seinen Motorradführerschein innerhalb der letzten 12 Monate erworben hat. Der perfekte Einstieg für alle Newcomer!

K•RENT MIETEN & TESTEN

Mit KawasakiRENT kann jeder ein aktuelles Motorrad für eine Probefahrt leihen, ohne es gleich kaufen zu müssen. Sogar Urlaubstrips sind möglich. Die perfekte Entscheidungshilfe!

Kawasaki FINANCE

Fahrzeugfinanzierung und Zusatzleistungen zu Top-Konditionen gehören für Kawasaki ganz automatisch dazu. Mit der Santander Consumer Bank AG als starkem Partner geht vieles!

Kawasaki Roadshow

Kostenlose Probefahrten auf elf aktuellen Modellen bieten unsere Roadshow-Teams deutschlandweit an. Buche jetzt gleich und ganz einfach deinen Termin online unter: kawasaki-roadshow.de!

Aktuelle Angebote auf einen Blick?
Einfach QR-Code scannen:



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 verlost 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 heißt das Schwesternmodell der neuen Kawasaki W230?

a. Securo M1

b. Arturo A1

c. Meguro S1

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: **gewinnspiel@kawasaki.de**
Einsendeschluss: **24.10.2025** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 1/2025

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, wann Kawasaki Deutschland den heutigen Firmensitz in Friedrichsdorf bezogen hat. Die richtige Antwort lautete „1981“. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht der glückliche Gewinner gezogen. Er kann sich schon auf seine Kawasaki-Testfahrttag freuen.

Gewonnen hat:

Thorsten Schenzer, 52385 Niedeggen

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, Kawasaki Racing
Team, Philipp Kuchler,
Félix Romero, Volker Rost,
Andi Seiler, Ula Serra

Autoren:

Andreas Manzato, Andi Seiler

Layout:

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

BRIDGESTONE

Solutions for your journey



BATTAX SPORT TOURING T33

Der BATTAX 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



Für mehr Informationen
scannen Sie bitte den QRCode.

www.bridgestone.de

NEU

