

# LIME GREEN

**Kawasaki**  
Let the good times roll

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

MODELLENTWICKLUNG  
Von KLE500 zu Versys 650



EVENT  
Crom Ride in Spanien



RETRO-RACEBIKE  
Z900RS Super4



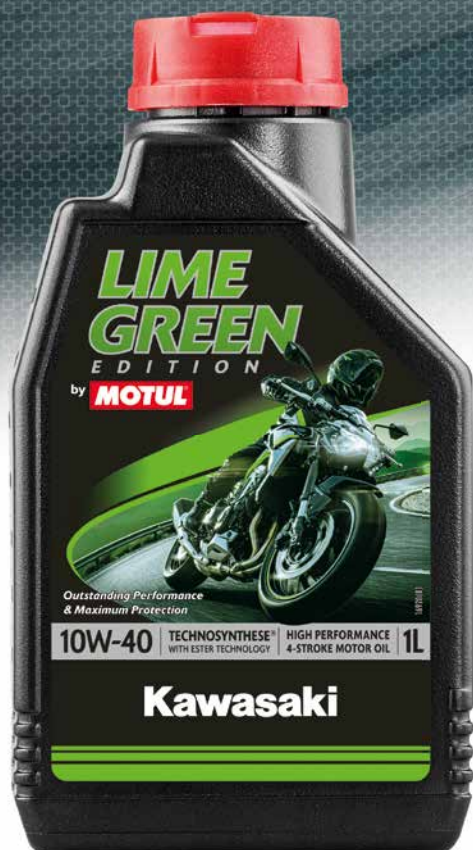
CUSTOMBIKE MOTUL RED ZED

**MIT GEWINNSPIEL**



# SHARE **THE SAME**

# **BLOOD**



**EINE KAWASAKI  
IST EINE ANSAGE.  
IHR ÖL JETZT AUCH.**

**DIE LIME GREEN EDITION BY  
MOTUL. DAS GRÜNE ÖL FÜR  
ALLE KAWASAKI-FANS.**

FOLLOW US ON  
[motul.com](http://motul.com)



YouTube

# **MOTUL**



# SOMMER-GEFÜHLE

**Liebe Leserin, lieber Leser,**

es scheint, als ob die schlimmste Zeit der Pandemie überwunden ist. Jetzt haben wir allerdings hautnah mit ihren Auswirkungen auf Wirtschaft und Verfügbarkeit von gewissen Materialien und Produkten zu kämpfen. Dazu zählt auch, dass Kunden unter Umständen länger als erwartet auf ihr herbeigesehntes Bike warten müssen. Wir bei Kawasaki setzen alles daran, die Wartezeit so gering wie möglich zu halten, und bitten euch für etwaige Verzögerungen um Entschuldigung sowie um euer Verständnis.

Mit dieser Ausgabe wollen wir euch wieder angemessen unterhalten. Für Tourenfreunde, die nicht auf die ganz großen Hubräume setzen, haben wir die kombinierte History-/Test-Ride-Story ins Heft genommen, die sich mit zwei erfolgreichen Mittelklassemodellen von Kawasaki beschäftigt: KLE500 und Versys 650. Die KLE ist lange schon Geschichte, die Versys ihre logische und immer noch aktuelle Fortsetzung. Zwei richtig gute Motorräder, die neben Tourenqualitäten auch viele andere Talente besitzen. Ebenfalls in dieser Hubraumklasse angesiedelt ist die Red Zed auf Basis Z650, die von Kollege Marco Wandura gemeinsam mit Influencer Slaty, 2Rad-Tech Großostheim und etlichen Sponsoren umgesetzt wurde. Ein spannendes Bike mit viel Inspirationspotenzial.

Kaum weniger spannend sind die Testerfahrten von MO-Tester Thomas „Kutti“ Kuttruf, der unser Sprintbike Z900RS Super4 auf den Rundkurs entführte. Eine fulminante Mischung aus Fahrer und Motorrad. Wer das Basismotorrad sowie andere Modelle dieses Jahr Probe fahren möchte, kann dies wieder bei unserer Roadshow tun. Alle Termine, Modalitäten und Zeitfenster für Reservierungen findet ihr unter [kawasaki-roadshow.de](http://kawasaki-roadshow.de).

Ich wünsche euch einen kilometerreichen Motorradsommer, viel Spaß beim Lesen & beste Gesundheit

*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](mailto:urban@kawasaki.de)

## Inhalt

### INFORMATION

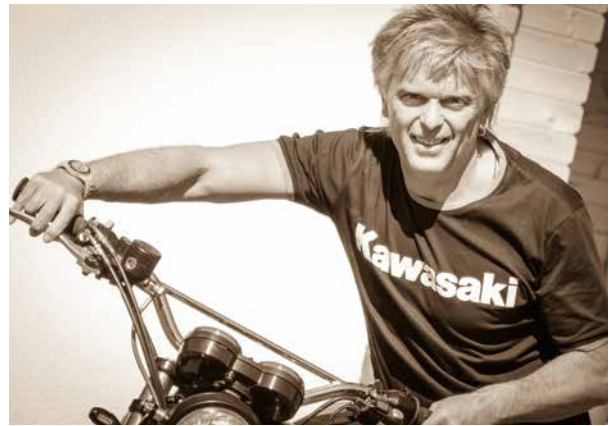
- 03 Editorial
- 14 News
- 19 Mitarbeiter: Fotograf Philipp Kuchler
- 28 MCR: Übergabe Ninja ZX-10RR Kit-Bike
- 30 Gewinnspiel
- 31 Impressum

### FASZINATION

- 04 History/Test Ride: KLE500 & Versys 650
- 10 Crom Ride mit Versys 1000 SE
- 20 Test Ride MO: Z900RS Super4
- 24 Vorstellung: Custombike Motul Red Zed

### POSTER

- KLE500 & Versys 650 mit technischen Daten und Katalog 2021





# Funbike-Fahrspaß

**Mit der KLE500 ging Kawasaki Anfang der 1990er in der Enduro-Riege einen eigenen Weg und setzte auf einen bewährten Mittelklasse-Zweizylindermotor. Diese Strategie wurde im Modelljahr 2007 mit der Versys 650 erfolgreich fortgesetzt.**

Ich sehe sie noch vor mir stehen, in ihrem ungewöhnlichen blau-lila-farbenen Kunststoffkleid mit Sitzbank in Pink, Zierlinien in Türkis und dann noch mal all diese Farben vereint im ausgeflippten KLE-Logo. Leute, das waren die Farbtöne der wilden 1980er- und 1990er-Jahre. Heutige Geschmäcker würde das jedenfalls nicht mehr treffen. Und selbst meine damaligen Kollegen waren nicht gerade wild darauf, eine kunterbunt leuchtende 500er im verkappten Enduro-Kleid zu fahren. Dem Volontär war nichts zu schwer, und so „opferte“ ich mich. Irgendjemand musste ja den Test machen, und ich fand die KLE eigentlich ganz schick. Der Zweizylindermotor kam auch in anderen Kawasaki-Modellen zum Einsatz. Mitte der 1980er-Jahre hatte der japanische Hersteller – einfach ausgedrückt – das Triebwerk der flüssigkeitsgekühlten GPZ900R halbiert und den Chopper LTD450 entstehen lassen. Bereits 1987 folgte mit der GPZ500S ein weiterer Twin mit den Kolben und Zylindern der GPZ1000RX. Dieser Motor fand später in den Nachfolgemodellen KLE500 (1991) und ER-5 (1997) ebenfalls Verwendung.

Doch genug der Vorgeschichte, jetzt wollte ich fahren. Im Ahratal zurück bis Altenahr, dort an der Tanke noch mal Sprit nachgeschenkt, und dann ab in die Weinberge mit den schön geschwungenen Serpentine. Auf die enduro-gemäßen langen Federwege und die stattliche Sitzhöhe musste ich mich erst mal einschließen und bei jedem Stopp absolut sicherstellen, dass ich nicht gleich umkippe. Schließlich sammelte ich als Test-Volontär ja noch Erfahrungen mit allen möglichen Motorradgattungen. Aber in Fahrt fand ich schnell Gefallen an dem handlichen Bike mit sauber hochdrehendem Motor. Die KLE ließ sich locker-flockig umklappen und folgte dank 21-Zoll-Vorderrad präzise der einmal eingeschlagenen Spur. Das begann, richtig Spaß zu machen, und so war für mich die Schublade „Funduro“ am logischsten. Okay, die Bremsanlage arbeitete zwar nicht ganz auf dem Niveau der erfolgreichen hubraum-stärkeren Enduros der Konkurrenz, aber das machte bei entsprechendem Mut theoretisch ja noch schneller. Ich jedenfalls genoss jeden Kilometer an diesem milden Frühlingsabend 1991 und kehrte schließlich vollends



Mutige Farbkombination mit soliden inneren Werten: die Funduro KLE500.



## History & Test Ride: Von der KLE500 zur Versys 650

zufrieden nach Hause zurück. Fazit: Eine Funduro mit spritzigem Mittelklasseantrieb.

In den Folgejahren durchlief die KLE zahlreiche Evolutionsstufen, ihr Charakter änderte sich aber nie. 1994 erfuhr sie ein dezentes Facelift mit neu gestaltetem Verkleidungsoberteil und bequemer gepolsterter Sitzbank. Die Basisvariante hatte nun einsteigertaugliche 34 PS, konnte aber auf 27 oder 50 PS umgerüstet werden. 1996 wurden Vergaser, Luftfilter und Schalldämpfer modifiziert, um strengerem Geräusch- und Abgaswerten gerecht zu werden. Die Maximalleistung sank um zwei auf 48 PS. Das Ganze wurde dann ein Jahr später noch mit einem Sekundärluftsystem verfeinert. 1999 durfte man sich als Kunde über den Wegfall der design-trübenden Verlängerung des Hinterradkotflügels freuen. Und über die Preissenkung von 10.820 auf 9.990 Mark. Die letzte Modellstufe erreichte die KLE im Jahr 2005 mit einem neuen Verkleidungsoberteil, in das der Scheinwerfer mit zwei Leuchteinheiten der Z1000 integriert war.



Titelseite eines KLE500-Prospekts: Zeitgeist der 1990er.



Garniert wurde das Ganze mit geänderten Cockpit, neuer Sitzbank und überarbeiteter Gabel. Die Leistung sank auf 45 PS. Einführungspreis 5.435 Euro.

Im Modelljahr 2007 stand aber schon die Ablösung bereit, die neue Versys 650 wurde parallel zur KLE angeboten. Bereits ein Jahr später war für die 500er Schluss, nach knapp 10.000 verkauften Einheiten in Deutschland. Eine erfolgreiche Ära ging zu Ende. Die Versys 650 – der Name steht für „Versatile System“ – war von vornherein stark auf Asphaltbetrieb konzipiert. Daher auch 17-Zoll-Räder und Straßenbereifung, mit denen man gröbere Schotterpisten besser meiden sollte. Dennoch handelte es sich um ein äußerst vielseitiges Motorrad, das auf kurvenreichen Landstraßen für viel Fahrspaß sorgen konnte. Der Motor stammte von der drei Jahre vorher vorgestellten ER-6-Reihe (Modelljahr 2005), leistete hier aber zugunsten von geeigneterem Drehmomentverlauf 64 statt 72 PS. In der Regel standen die Maschinen aber stets etwas besser im Futter, als es die nackte Nennleistung vermuten ließ. Kawasaki hatte ein neues Koffersystem mit Haltern entwickelt, die sich angenehm eng ans Heck schmiegen. Selbst zu zweit ergaben sich ordentliche Fahrleistungen – wenn es sich bei der Besetzung nicht um ausgesprochen große, fülligere Zeitgenossen handelte.

Bereits 2010 stand die optisch überarbeitete Versys bereit, jetzt im Modellnamen ohne Hubraumangabe. Mit übereinander liegenden doppelten Leuchteinheiten und kantigeren Verkleidungsteilen zeigte sie ein neues Gesicht. Zahlreiche Detailverbesserungen wie die nun gummi-gelagerte obere hintere Motoraufhängung sowie neue Gummiauflagen für Fahrer- und Soziusfußrasten sollten die Tourentauglichkeit merklich verbessern. 2015 erhielt die



Infozentrale mit kompletter Cockpitbestückung.







KLE500 customized: Da geht was – die KLE500 ist auf dem Gebrauchtmrkt relativ günstig zu haben. Wenn dadurch noch etwas Budget für individuelle Ideen übrig ist, lässt sich einiges aus diesem Bike machen.

2005: Die letzte Baureihe der KLE500 in modernem Outfit.



## EDITION-MODELLE 2021

### Versys 650 Tourer

- Seitenkoffer-Set (2 x 28 Liter)
- Montage-Kit für Koffer
- Kit für Einschliesssystem
- Koffer-Innentaschen-Set (2 x 28 Liter)
- Kofferblenden-Set
- Dekorstreifen-Set
- Handprotektoren
- Handprotektoren-Montagekit
- Tankpad

**Preis: 9.195 Euro ab Werk,  
9.495 Euro inkl. Überführung**

### Versys 650 Grand Tourer

- Seitenkoffer-Set (2 x 28 Liter)
- Montage-Kit für Koffer
- Kit für Einschliesssystem (Topcase & Koffer)
- Koffer-Innentaschen-Set (2 x 28 Liter)
- Kofferblenden-Set
- Dekorstreifen-Set
- Topcase (47 Liter)
- Basisplatte für Topcase
- Topcase-Montage-Kit
- Topcase-Blende
- Topcase-Innentasche
- Topcase-Soziusrückenpolster
- Aluminiumabdeckung
- Kit für Nebelscheinwerfer
- Kit DC-Steckdose
- Relais-Kit
- Navihalter-Kit
- Handprotektoren-Montagekit
- Handprotektoren
- Tankpad

**Preis: 10.245,00 Euro ab Werk,  
10.545,00 Euro inkl. Überführung**



Versys 650 (Modelljahr 2021)





Versys 650 (Modelljahr 2007)

Maschine, jetzt wieder als Versys 650 verkauft, endlich das von vielen Fans herbeigesehnte typische Kawasaki-Gesicht mit einem Doppelscheinwerfer, der die enge Verwandtschaft zur sportlichen Ninja-Reihe nicht verleugnen konnte. Auch technisch hatte man nochmals Hand angelegt. Mehr Leistung (69 PS bei 8.500/min), jetzt auch vorn silentgelagerter Motor, stärkere Bremsanlage vorn und hinten, zwei Liter mehr Tankinhalt (21 Liter), verbesserte Feder Elemente, einfachere Federbasiseinstellung hinten, optimierter Sitzkomfort und besserer Windschutz sowie direkt ins Bike integrierte Halter für das Koffersystem brachten die Versys 650 noch mal ganz schön auf Trab. In diesem Setup (mit leichten Einschränkungen) wird die Maschine bis heute verkauft.

Zum Abschluss noch das Fazit zur Versys 650 aus unserem Test Ride, Ausgabe 1/2016, das nach wie vor Gültigkeit hat: „Unser ‚Model‘ hat beim Schnitzel-Stopp am Falltorhaus jedenfalls ein breites Grinsen im Gesicht. Ich bin ja schon länger keine Versys mehr gefahren, aber hier auf solchen Straßen ist sie einfach ‚ne geile Nummer. Super-easy zu manövrieren und über den breiten Lenker

auch mal kurz und knackig einzulenken. Echt Spitze! Auf den folgenden After-Schnitzel-Meilen bemühen wir uns, die dortige Geschwindigkeitsbeschränkung einzuhalten. Und dennoch halten manche der Kurven ausreichend Entertainment-Potenzial bereit. Handling super und stets genügend Power sowie Zug am Hinterrad, um dich mit einem sauberen Strich aus der Kurve rauszubeamen. Ja, so war das schon mit der ersten Ausgabe anno 2007. Meine kam in Candy Blazed Orange daher. Ein echter Fun-Maker. Nach wie vor sticht das Konzept meiner japanischen Kollegen, das ‚Versatile System‘. Ein Motorrad, das Spaß macht. In allen Situationen. Egal, ob in der Stadt, im Alltagsverkehr, auf Spritz- oder Langstreckentour ... Selbst mit zwei Personen macht die Maschine eine gute Figur, die Zuladung beträgt ordentliche 210 Kilogramm. Vielleicht ist genau jetzt der richtige Zeitpunkt, um sich solch einen Spaßgaranten in die Garage zu holen ...“ Bleibt an dieser Stelle eigentlich nur noch der attraktive aktuelle Preis von 8.295 Euro ab Werk sowie die schicken Tourer/Grand-Tourer-Edition-Varianten (siehe Kasten) als zusätzlicher Kaufanreiz zu erwähnen. Da heißt es zuschlagen und ab auf große Tour!



Versys (Modelljahr 2010)




Versys 650 (Modelljahr 2015)



# Runde Sache für Adventure-Fans

**Diesen Bike-Event sollte man in seine Planung für 2022 aufnehmen. Wer ein gut geplantes Abenteuer für sich und seinen Sporttourer sucht, ist hier goldrichtig.**



Es ist 6:55 Uhr in der Früh, und gleich geht es schon los. Ich merke, dass ich nun doch etwas unruhig werde. Immerhin liegen über 400 Kilometer durch die spanischen Pyrenäen, die ich noch nie unter die Räder genommen habe, vor mir. Hunderte von Kurven, unzählige Pässe über kleine und kleinste Straßen erwarten mich. Was mich wieder etwas beruhigt, ist das Gefährt, auf dem ich sitze und das mich dabei begleiten wird, nämlich eine neue Kawasaki Versys 1000 SE. Dieses Motorrad ist schließlich genau für so eine Tour entwickelt und gebaut worden. Wie sie sich schlägt, werde ich nun herausfinden.

Nun sind es noch 3 Minuten, bis ich zum „Crom Ride“ starte. Der Crom Ride ist eine Rallye-Veranstaltung in Girona, die in diesem Jahr zum fünften Mal stattfindet und mittlerweile Motorradfahrer aus ganz Spanien und Südfrankreich anzieht. Waren beim ersten Crom Ride 2017 knapp 200 Biker beim Start in Girona dabei, kommen in diesem Jahr mehr als 800 Motorradfahrer. Es ist die Tour, die Landschaft und natürlich auch die Herausforderung, die den Crom Ride ausmachen. Es geht dabei nicht um Bestzeiten, aber dennoch müssen unterwegs vier Check-Points angefahren werden, um die Runde erfolgreich abzuschließen.

Der Rundkurs führt entlang der Costa Brava und durch die Pyrenäen bis hinein nach Andorra. Damit der Crom Ride interessant bleibt, ist in jedem Jahr die Streckenführung anders. Denn inzwischen gibt es nicht wenige Wiederholungstäter, die bei der Tour durch Katalonien dabei sind. Am Fahrttag geht es sehr früh los. Die Teilnehmer starten in kleinen Gruppen im Abstand von einer Minute. Allein



## Crom Ride mit Versys 1000 SE



Ein perfekter Start auf perfekt geeigneten Motorrädern. Die Versys 1000 S und SE machen es den Fahrern leicht, die kurvigen Strecken zu genießen.



unterwegs zu sein, empfiehlt der Veranstalter Joan Martí i Utset den Teilnehmern nicht, denn einige Passagen führen durch ziemlich einsame Gegenden, wo es nicht einmal Mobil-Empfang gibt. Zum Glück fahre ich nicht allein, Journalist Andreas ist mit von der Partie.

Der fahrbare Untersatz spielt keine Rolle, solange es sich um ein motorisiertes Zweirad handelt. Und so ist vom Luxustourer über Supersportler bis hin zur Hardcore-Enduro oder dem Roller alles dabei. Der Crom Ride ist in den fünf Jahren zu einer festen Größe unter den Motorrad-Events in Spanien geworden und kommt bei den Fahrern sehr gut an. Er findet immer Anfang Juli statt. Wer zu dieser Zeit eh in der Gegend ist, sollte sich diese Ausfahrt nicht entgehen lassen. Infos gibt es leider nur in Spanisch unter [www.cromride.cat](http://www.cromride.cat). Kawasaki hat im Rahmen dieses Crom Rides 2021 die beiden neuen Versys-1000-Modelle S und SE präsentiert. Daher sitze ich nun auf der Kawasaki Versys 1000 SE. Die Fahne des Marshalls senkt sich, und ich starte zum Crom Ride.

Es wird ein anstrengender Tag. Die Strecke ist mehr als fordernd, und das Thermometer macht sich auf, in die höheren Gefilde der 30-Grad-Zone zu klettern. Hört sich verrückt an, aber auf diesen kurvigen Straßen steigt die Sehnsucht nach etwas Geradeausstrecke, nach einem Stück Asphalt ohne Krümmungen, auf dem man erst mal verschlafen und sich ein wenig sammeln kann. Fast schon leichtsinnig, wenn man sich während der Fahrt allzu sehr von den vielen beeindruckenden Ausblicken auf die traumhafte Landschaft ablenken lässt. Die Strecke fordert die volle Aufmerksamkeit des Fahrers. Gegen Abend schlagen wir langsam wieder in Girona auf. Die Teilnehmer haben einen ausgesprochen fahrintensiven Tag hinter sich, die Körper sind durchgeschwitzt, doch in allen Gesichtern erkennt man tiefe Zufriedenheit.



Andreas Hülsmann und Autor Martín Driehaus, Marketing-Leiter bei Kawasaki Deutschland, bei den Vorbereitungen auf den Crom Ride.







Auf der Strecke sind einige Check-Points zu passieren. Der Crom Ride ist gut organisiert, und wir hatten viel Spaß unterwegs.

Und die Versys 1000 SE? Sie ist der ideale Kumpan bei dieser Tour. Durch den sehr bequemen Sitz, die entspannte, aufrechte Fahrposition und den großartigen Windschutz möchte man eigentlich immer weiterfahren. Der drehfreudige, auf Flexibilität abgestimmte Reihenvierzylinder und das agile Fahrwerk mit dynamischer Federung begeistern. Denn dank des erstmaligen Einsatzes der Skyhook-Technologie\* von Showa bei Kawasaki bietet die neue Federung ein unglaublich komfortables Fahrgefühl, eine glasklare Rückmeldung vom Vorderrad und somit viel Sicherheit sowie immensen Fahrspaß. Die Kawasaki Versys 1000 SE und der Crom Ride, das passt perfekt zusammen. Eine runde Sache eben!

\*Das Skyhook-Konzept kann man sich als einen virtuellen „Haken im Himmel“ vorstellen, der die gefederten Massen des Motorrads trägt und die Dämpfungskraft der elektronisch gesteuerten Federung präziser anpasst, indem zur Berechnung zusätzlich die Vertikalbeschleunigung und die Nickrate miteinbezogen werden. Damit können die Federelemente optimal auf Bodenwellen reagieren, durch die Minimierung der Störeinflüsse liegt das Bike viel ruhiger und satter auf der Straße.



# Es lebe der Sport!

**KX-Modelle wirbeln schon seit den 1970ern mächtig Staub auf.**



Schon damals eine Macht: KX250, anno 1973



Noch immer erste Wahl von Könnern: KX250, Modelljahr 2022

KX – „The Bike that Builds Champions“. Seit vielen Jahren gilt dieses Motto. Unzählige Meister haben ihre Karriere auf KX-Modellen begonnen: Auf einer KX65, einer KX85-II oder dem Viertakter KLX110R. In den 1970ern war die KX250 das gefragte Modell auf den GP-Pisten weltweit. Unbändige Zweitaktpower verbunden mit Mut und Können war das Erfolgsrezept. Heute arbeitet ein akribisch entwickeltes Viertakt-Triebwerk in der KX250, eingebunden in ein Fahrwerk mit Federelementen der Extraklasse. Das Gleiche gilt für das Topmodell KX450. Der neue Modelljahrgang für 2022 wurde bereits vorgestellt. Alle KX-Bikes des neuen Jahrgangs und die wichtigsten technischen Daten sind auf der Katalogseite des beiliegenden Posters zu finden.



# On the road again ...

Die Kawasaki Roadshow ist unterwegs.

**Kawasaki  
Roadshow**

Seit einigen Wochen sind die Roadshow-Teams wieder auf Achse und bringen aktuelle Kawasaki-Modelle zu unterschiedlichsten Locations in ganz Deutschland. Dort kann jeder – selbstverständlich unter Einhaltung der Hygieneregeln – eine Testfahrt auf seinem Wunschbike machen. Alle Termine und die Reservierung eines Test-Rides unter [kawasaki-roadshow.de](https://www.kawasaki-roadshow.de)

## Goldstück: Z900RS SE



Besitzer einer Z900RS stehen oft im Mittelpunkt. Erst recht, wenn sie mit der neuen SE-Version vorfahren. Schon die Lackierung – zum Niederknien. In Anlehnung an die legendäre Fireball-Lackierung der 900Z1 kommt die Z900RS SE in „Yellow Ball/Metallic Diablo Black“ samt goldenen Felgen und Gabel-Standrohren. Das harmoniert ganz wunderbar mit dem hochwertigen S46-Federbein von Öhlins und der Brembo-Bremsanlage mit M4.32-Sätteln vorne.

Preise (inkl. gesetzlicher MwSt.):

**13.795 €** (ab Werk)

**14.195 €** (inkl. Überführung, zzgl. Nebenkosten)

Ab Februar 2022 erhältlich.

Weitere Infos unter [kawasaki.de](https://www.kawasaki.de)





# Cool cruisen

## Neues Umbauprojekt von Motorrad Höly



Motorrad Höly in Schriesheim beschäftigt sich immer wieder mit dem Customizing der Vulcan S. Die No. 2021 ist das jüngste Ergebnis dieser Arbeit von Ronny Schnepf und seinem Team. Besonders ins Auge fällt das schmale Heck mit dem fetten Schlappen. Dazu kommen edle Anbauteile und eine ebenso hochwertige wie geschmackvolle Lackierung. Dieses Bike wird überall die Blicke auf sich ziehen. Alle Details und Kontaktinfos gibt's unter [hoely.de](http://hoely.de).



# Rea macht's rund: 100 Rennsiege!



Sechsmal in Folge hat Jonathan Rea die Superbike-Weltmeisterschaft auf seiner Ninja ZX-10RR gewonnen. In dieser Saison hat er ein weiteres Superlativ erreicht: Mehr als 100 Rennsiege in der WorldSBK stehen inzwischen auf seinem Konto. Damit gehört er schon heute mit Giacomo Agostini (122 Siege) und Valentino Rossi (bisher 115 Siege) zu den erfolgreichsten Motorradsporthlern aller Zeiten. Zwar hat er die ersten 15 Siege auf einer Honda eingefahren, aber im Gegensatz zu den beiden anderen Allstars stammen alle seine Siege aus nur einer Rennserie. Im Vergleich: Platz 2 in der Rangfolge der erfolgreichsten Superbike-Piloten belegt Carl Fogarty mit 59 Siegen. Dann folgt Troy Bayliss mit 52 Siegen. Not bad, Mr. Rea!



# JETZT DIE Z H2 ZUM HALBEN PREIS FAHREN



powered by CONSORS FINANZ

**Kawasaki**  
Finanzierung **50-50**



## Beispielrechnung Kawasaki Z H2

Unverbindliche Preisempfehlung*	17.745 €
<b>50% Anzahlung</b>	<b>8.872,50 €</b>
Gesamtkreditbetrag**	8.872,50 €
Effektiver Jahreszins	0,0 %
Sollzins p. a. (gesamte Laufzeit)	0,0 %
Zahlpause	<b>23 Monate</b>
Kalkulierte Schlussrate	8.872,50 €
Laufzeit	24 Monate

\* Inklusive gesetzlicher Mehrwertsteuer, zzgl. Fracht + Nebenkosten; Preisänderungen vorbehalten. Stand: Januar 2021.

\*\* Repräsentatives Beispiel: Vorstehende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 6a Abs. 4 PAngV dar. Ein Finanzierungsangebot der Kawasaki Finance, powered by Consors Finanz, Darlehensgeber ist die BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland, Schwanthalerstr. 31, 80336 München. Bonität vorausgesetzt.

**NEU!**



**KEINE KARTENGEBÜHR!**

- Nur 50% des Preises sofort bezahlen (auch per Anzahlungnahme)
- Danach 23 Monate ohne finanzielle Belastung, da keinerlei Ratenzahlungen
- Restbetrag mit 0 % Zinsen über die volle Laufzeit finanzieren
- Am Ende der Laufzeit die zweiten 50% zahlen oder weiterfinanzieren
- Alternativ zur Finanzierung Rückgabe des Bikes vereinbaren

**Alle Details zur 50/50-Finanzierung und zur Kawasaki-Kreditkarte jetzt bei Ihrem Vertragspartner. Lassen Sie sich beraten!**



# Z H2 SE – bestes Supernaked-Bike

## Sieg im großen Vergleichstest von AUTO BILD Motorrad



Wenn insgesamt 748 Pferdestärken verteilt auf vier Motorräder zum großen Vergleich bereitstehen, dann treffen knallharte Fakten auf maximal erhöhten Pulsschlag. So geschehen in der Sommerausgabe von AUTO BILD Motorrad. Und aus diesem Gigantentreffen mit Aprilia Tuono V4 Factory (175 PS), BMW S 1000 R (165 PS) sowie Ducati Streetfighter V4S (208 PS) ging ein klarer Sieger hervor: die Z H2 SE (200 PS)!

Besonders wichtig bei diesen Motorrädern ist selbstverständlich der Motor: Der Vierzylinder mit Kompressor-Boost bei der Z H2 SE bot in allen Drehzahlbereichen enormen Schub und wollte, wie die Tester feststellten, auch noch jenseits von 200 km/h bei jedem vollständigen Gasgriffdreh das Vorderrad heben. Gut, dass elektronische Assistenzsysteme und eine hochwertige Bremsanlage von Brembo an Bord sind. In gemeinschaftlicher Abstimmung sorgten sie dafür, dass die immense Motorkraft jederzeit kontrollierbar blieb.

Den ersten Platz für die Z H2 SE begründete die Testcrew u. a. so: „Kräftig, kantig und furios – so gibt sich unser Favorit. (...) Nach Punkten inklusive Alltagskönnen, Kosten und Ausstattung holt die grandiose Kawasaki den Sieg.“

# Händler des Jahrzehnts

## Limbächer & Limbächer erhalten WoB-Auszeichnung



Seit annähernd 20 Jahren veranstaltet das B2B-Magazin „World of Bike“ den renommierten Branchenwettbewerb „Händler des Jahres“. Jetzt wurde sogar der „Händler des Jahrzehnts“ (2010 bis 2020) gekürt. Der Sieg ging an die Limbächer & Limbächer GmbH, u. a. Kawasaki-Vertragspartner, aus Filderstadt und Reutlingen.

Von 1992 an entwickelten die Brüder Klaus und Fritz Limbächer ihr Unternehmen von einem kleinen regionalen Gebrauchthändler zu einem der größten Zweirad-Fachhandels- und Service-Betriebe in Europa. Rund 140 Zweirad-Fachleute umfasst das Limbächer-Team heute. Die WoB-Jury fasst es so zusammen: „Mut, Unternehmmergeist, ein Gespür für den Markt und das Machbare, pfiffige Ideen, schierer Fleiß und Anpacker-Mentalität – für all das steht Limbächer mustergültig.“



# Mit Leib und Seele

### **Philipp Kuchler, Fotograf für Kawasaki Deutschland**

Seit 2015 ist er ein Teil der Bildsprache von Kawasaki Deutschland. Philipp Kuchler, ein studierter Informationswissenschaftler, fotografiert seit vielen Jahren semi-professionell. Im Hauptberuf ist Philipp bei der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) angestellt. Die Fotografie ist seit 2013 sein großes Hobby und inzwischen ein Nebenberuf. Besonders Sport- und Porträtfotografie sind seine ganz großen Leidenschaften, wenn Philipp auf Motivjagd geht. Die Kawasaki Days 2015 in Schotten waren Philipps erster Einsatz für Team Green. Ein perfekt gewählter Zeitpunkt für einen Einstand, denn Jonathan Rea war in seiner ersten Weltmeister-Saison als Stargast in Schotten. Und Philipp hatte dort auch Toni Mang und Kork Ballington vor der Linse.

Ob Lausitzring, Hockenheim oder die großen Messen, Philipp agiert stets mit üppiger Kameraausrüstung und viel Ehrgeiz. Auch bei Videoproduktionen wie der Kawasaki Webshow oder mit Zweifach-Weltmeister Sandro Cortese ist der Wahl-Frankfurter als Set-Fotograf mittendrin statt nur dabei. Wenn Ihr also bei einem Kawasaki-Event einen engagierten jungen Mann sieht, der jede Menge Foto-Equipment mit sich herumschleppt und solange fotografiert, bis ihn jemand von Kawasaki Deutschland am Ende des Tages „abführt“, damit er nicht das Shuttle zum Hotel verpasst – das ist Philipp. Wie er liebt und lebt!





# Sprint-Queen

**Parallel zum Verkaufsstart der Z900RS im Jahr 2018 kreierte Kawasaki Deutschland auf deren Basis gemeinsam mit Tuner Dieter Briese ein erfolgreiches Motorrad für die Sprint-Events bei der INTERMOT (3. Platz/2018) und beim Glemseck 101 (2. Platz/2019). Jetzt gab es ein Wiedersehen auf einer Rennstrecke, allerdings einem Rundkurs.**

„The Super4 is back on Track!“ das war das Motto für den Umbau einer Z900RS zum Sprintbike. Hinter der Bezeichnung Super4 verbirgt sich der ehemalige Beiname der 900Z1 aus dem Modelljahr 1973. Nach 45 Jahren wollte Kawasaki Deutschland dem legendären Vierzylinderbike Z1 noch einmal die Ehre erweisen und sie in neumodellierter Form auf die Rennstrecke zurückkehren lassen. Und da war man natürlich bestrebt, dieses Projekt zielstrebig und auf den Punkt genau durchzuziehen. Fürs Motor- und Fahrwerkstuning kam nach einigen erfolgreichen gemeinsamen Jahren kein anderer als Dieter Briese aus Krefeld in Frage, der auf sehr große Erfahrung im Bereich Tuning von Vierzylindermotoren zurückblicken kann. Dieter reiste früher mal mit dem Endurance-Zirkus quer durch Europa und war bekannt für pfeilschnell gemachte Vierzylinder! Seine Umbaumaßnahmen an der Z900RS-Basis (siehe Kasten) verdeutlichen den immensen Aufwand.



Tuning-Ikone Dieter Briese hat die Z900RS Super4 richtig schnell gemacht. Mit großem Erfolg: Beim Glemseck 101 holte Caro Fitus 2019 im International Sprint Race Platz 2.





## TEST RIDE MO: Z900RS SUPER4



### TUNING Z900RS SUPER4

#### Motor

- Erhöhte Verdichtung (von 10,5 auf 13,5:1)
- Reduzierte Schwungmasse (- 1,5 kg)
- Polierte Pleuel
- Scharfe Nockenwellen (mehr Hub, längere Öffnungszeiten)
- Feinjustierung der Steuerzeiten
- 43-mm-Drosselklappengehäuse aus Ninja ZX-10R
- Airbox entfernt, eigene Ansaugtrichter
- Geflashte ECU mit Power Commander
- Max. Drehzahlniveau von 9.500 auf 11.500/min erhöht
- Motorleistung 177 PS
- Gewichtsreduzierung 20 kg
- 4-in-4-Racing-Auspuffanlage von HATTECH
- 12 cm längere Schwinge (für MO-Test mit Originalschwinge)
- HH Race-Tech-Umlenkhebel für Federbein
- Lackierung Karosseriebau Solarski/VJ Design
- Speichenräder von Haan Wheels
- LSL-Customteile (Fußrastenanlage, Lenker etc.)
- Leichte Bridgestone RS11/RS10-Reifen
- Leichte ABM-Racing-Bremszangen vorn
- Nissin-Bremszange aus Werksmotorrad hinten
- SW-Motech-Höckersitzbank
- Leichte Intact-Lithium-Ionen-Batterie

#### DATEN

#### Kawasaki Z900RS Super4, Modelljahr 2018

<b>Motor:</b>	4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc
<b>Hubraum:</b>	948 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung:</b>	177 PS (130,1 kW) bei 11.500/min
<b>Max. Drehmoment:</b>	101 Nm bei 9.200/min
<b>Getriebe:</b>	6-Gang
<b>Hinterradantrieb:</b>	Kette
<b>Rahmen:</b>	Stahl-Gitterrohrrahmen
<b>Bremse vorn/hinten:</b>	Doppelscheibe, Scheibe
<b>Sitzhöhe:</b>	810 mm
<b>Gewicht fahrfertig*:</b>	195 kg
<b>Tankinhalt:</b>	17 Liter
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	über 270 km/h
<b>Farbe:</b>	Metallic-Grün/Gelb
<b>Wert:</b>	ca. 25.000 Euro

\* mit allen Betriebsstoffen, vollgetankt







Thomas Kuttruf testet die Z900RS Super4 für das Motorrad Magazin MO.

Die Super4 stand nun lange im Foyer bei Kawasaki Deutschland, weil aufgrund der Corona-Pandemie keine Events durchgeführt werden konnten. Aber nun keimte in einem typischen Benzingespräch zwischen „angefressenen“ Redakteuren von Motorrad-Magazin MO und Kawasaki-Mitarbeitern die Idee auf, die Z900RS Super4 noch mal auf der Renne antreten zu lassen. Begleitet wurde sie von der aktuellen Ninja ZX-10R bei einem Sportfahrertraining von Speer Racing auf der Rennstrecke von Anneau du Rhin. Hier kann man nun lesen, was Tausendsassa-Testfahrer Thomas Kuttruf über die Super4 zu sagen hat, die in den Händen von Dieter Briese noch mal sieben PS (jetzt 177 PS) auftrainiert hat.

Thomas Kuttruf, Motorrad Magazin MO: „DROGE S4 – An der breiten Lenkstange geht es auf die Jagd mit dem nackten Monster. Ob schräg ums Eck oder brüllend geradeaus, die „Super4“ wurde geschaffen, um auszuteilen – und das tut sie auch. Die volle Vierzylinder-Dröhnung!“

Die ganze Geschichte über den Husarenritt auf der Z900RS Super4 lest Ihr in der MO-August-Ausgabe 2021!



Mit Francesca Gasperi kam die Z900RS Super4 bei den INTERMOT-Races 2018 auf Rang 3.



Unsere schnellen Pilotinnen auf der Z900RS Super4: Caro Fitus und Francesca Gasperi.



# MOTUL RED ZED

**Mit dem Umbau einer Z650 zur Red Zed haben Kawasaki und Slaty offensichtlich voll ins Schwarze getroffen. Auf den Online-Kanälen hat die Maschine für viel Wirbel gesorgt und jede Menge Lob erfahren.**

„Eine Kawasaki muss grün sein!“ Ist dieses häufig gehörte Statement wirklich allgemein gültig? Klare Antwort: Nein. Rot beispielsweise war lange Zeit ebenfalls eine populäre Farbe von Kawasaki für viele legendäre Modelle wie etwa bei der ersten GPZ 900R. Als Youtuber Patrick Rothkegel aka Slaty mit der Idee für den Umbau einer Z650 und einem detaillierten Plan an Kawasaki herantrat, war als Grundfarbe Rot vorgesehen. Nicht zuletzt auch, weil Kooperationspartner Motul mit im Boot sein sollte, dessen Logo ja eben diese Farbe einbindet. Und so begann das Projekt Red Zed mit dem Pulverbeschichten von Rahmen und Felgen in Rot. Apropos Felgen. Hier kommen wir gleich zur wahrscheinlich dramatischsten Änderung am Fahrwerk, was die Fahreigenschaften nachhaltig prägt. Für das Hinterrad verwendet man eine Felge der Ninja ZX-6R mit 5,5 Zoll Maulweite, die mit einem Reifen in der Größe 180/55 ZR17 bestückt wurde. Inklusiv Eintragung

in die Fahrzeugpapiere, was für alle anderen Umbauteile ebenfalls zutrifft, denn die Red Zed sollte zulassungskonform bleiben. Dieser Umbau sollte auch anderen als Inspiration für Umbauten am eigenen Bike dienen.

Bei den umfangreichen Umbauarbeiten wurden auch gleich Stahlflexleitungen von Spiegler geordert und installiert. Zusammen mit den vorn verbauten Braking-Bremsscheiben Wave WK152L sowie den Braking-Bremssbelägen 716P50 hat sich hier im Bereich Bremsleistung im positiven Sinne einiges getan. Noch mehr Verzögerungs-Power wäre durch die Verwendung einer hochwertigen Bremspumpe möglich gewesen, an die aber unser favorisierter LSL-Hebel nicht gepasst hätte. Ein von außen nicht sichtbares Upgrade erhielt die Gabel, die mit Mupo-Gabelfedern und passender Öl-befüllung optimiert wurde. Im Zusammenspiel mit dem





## UMBAU: Kawasaki Z650



Mupo-Federbein hinten mündet das in ein wesentlich direkteres und sportlicheres Fahrgefühl.

Obwohl die Z650 für das Modelljahr 2020 soundtechnisch leicht zulegen konnte, war von vornherein der Tausch der serienmäßigen Auspuffanlage gegen eine Komplettanlage angesagt. Das verwendete Arrow-System gibt es auch in einer Racing-Version, die im Twin Cup zum Einsatz kommt. Bei der Red Zed belassen wir es natürlich bei der TÜV-konformen Variante, die dem Paralleltwin aber einen satteren Klang entlockt und deutlich Gewicht spart. Um das Erscheinungsbild insgesamt dynamischer zu gestalten, wird zusätzlich ein Bodystyle-Bugspoiler verwendet, der sich stimmig ins Gesamtbild einfügt. Die hervorstechendsten Stylingteile kommen von LSL und Highsider. Die ebenfalls in Rot gehaltenen Handhebel aus der Ergonia-Linie sind ein echter Hingucker, farblich passend abgestimmt zu den



Red Zed. So individuell kann eine Z650 werden.



Gonia-Crashpads. Befestigt wurden die Hebel an einem LSL-Superbike-Flat-Lenker, der eine stärker vorderradorientierte Oberkörperhaltung und im Zusammenspiel mit der LSL-Fußrastenanlage eine sportlichere Ergonomie ergibt. An den Lenkerenden sind stylische Flight-Led-Blinker von Highsider montiert. Die Victory Evo Spiegel, ebenfalls aus dem Hause Highsider, runden das komplett neue Design am Cockpit ab.

Kein Umbau ohne einen anderen Kennzeichenhalter – und somit lässt der Highsider Akron RS Pro hinten schön grünen, flankiert von den Highsider-X2-LED-Blinkern. Ein unscheinbares Upgrade unter dem Sitz ist die Lithium-Ionen-Batterie von Intact. Die hat nur rund ein Drittel des Gewichts der Originalbatterie. Dezent gewählt sind die in Schwarz gehaltenen Schrauben für Ritzelabdeckung, Kupplungsdeckel, Wasserpumpe und Generatordeckel aus Aluminium von Screws4Bikes. Insgesamt bringt die Z650

jetzt gute zehn Kilogramm weniger auf die Waage. Trotz einer breiteren Felge und eines breiteren Reifens. Zum krönenden Abschluss glänzt die Red Zed mit einer auffälligen Folierung, die durch Slatys Instagram-Community aus drei Designvorschlägen ausgewählt wurde. VJ-Design (0815 No Way) hat hier professionell Hand angelegt und vom Entwurf bis zur finalen Folierung fantastische Arbeit geleistet.

Der ganze Umbauprozess ist auf Youtube mitzuverfolgen (siehe QR-Code und Shortlink). Die Red Zed wird im Laufe des Jahres 2021 auf Slatys Kanälen zu sehen sein (IG und YT). Am Jahresende gibt es die Möglichkeit, das Bike über unseren Kawasaki-Vertragspartner 2Rad-Tech (Großostheim), der auch den Umbau umgesetzt hat, zu kaufen. Über die Details werden Kawasaki und Slaty zu gegebener Zeit auf Instagram informieren.







Pure Dynamik, wohin das Auge schaut.

## UMBAUTEILE UND -ARBEITEN

- Rahmen und Felgen pulverbeschichtet
- Arrow-Kompletanlage
- Spiegler-Stahlflexleitungen
- Sport-Bremsbeläge vorn BRAKING 716P50 Sintermetall Race/Sport
- Bremsscheibe vorn BRAKING Wave WK152L
- Mupo-Federbein
- Mupo-Gabelfedern vorn inklusive Ölbefüllung
- LSL-Ergonia-Hebel
- LSL-Crash-Pads Gonia
- LSL-Lenker Superbike Flat
- LSL-Fußrastenanlage
- Highsider-Spiegel Victory Evo
- HIGHSIDER LED-Lenkerendblinker Flight
- Highsider-Kennzeichenhalter Akron RS Pro
- Bodystyle-Bugspoiler
- Hinterradfelge von Ninja ZX-6R
- Reifen Dunlop Sportsmart TT in 180/55 ZR17
- Batterie Intact Bike Power Lithium
- Folierung von VJ Design (0815 No Way)
- Aluschrauben von Screws4Bikes

### Playlist Youtube

[kawasa.ki/redzed](https://www.youtube.com/playlist?list=PLk152L)





# Kit-Bike Ninja ZX-10RR



Begeisterung für den grünen Rennsport beim MCR Motorradcenter Regensburg.

Wohl dem, der ein derart illustres Feld an begeisterten Sportkunden vorweisen kann. Hat aber natürlich auch immer etwas mit der eigenen Passion zu tun, an der man in seinem Beruf als Kawasaki-Händler andere teilhaben lässt. So Andreas Lambert, Geschäftsführer von MCR Motorradcenter Regensburg: Gleich vier Kit-Bikes auf Basis Ninja ZX-10RR, der Vorlage zu Jonathan Reas erfolgreichem WSBK-Motorrad, fanden ihre Heimat bei MCR-Kunden. Die Doppel-Rs werden artgerecht bei verschiedensten Veranstaltungen auf der Rennstrecke eingesetzt. So etwa die beiden RRs von Jochen Paschke und seiner Frau Giede, die seit eh und je enthusiastische Motorradfahrer sind und sich vor zwölf Jahren zu einer Hochzeitsreise in Form einer längeren Motorradtour entschieden. Später führen sie – animiert von Andi Lambert und Freunden – mit zu einem Motorsportevent in Brünn, wo sie selbst etliche Runden drehten und völlig angefixt zurückkehrten. Das Feuer für den aktiven Rennsport und weitere Events war entbrannt! Giede wechselte von Z1000 auf Ninja ZX-10R für die Rennstrecke, später gemeinsam mit Jochen auf Ninja H2 für die Straße. Aber das Rennstreckenfieber blieb! Und so starten Jochen und Giede dieses Jahr mit zwei nagelneuen Kawasaki-Kit-Bikes auf Basis Ninja ZX-10RR von MCR bei Renntrainings durch!





## Renner für alle Gelegenheiten

Ähnlich war es bei Daniel Gunter, einem Kanadier aus dem tiefsten Bayerischen Wald, der eigentlich schon immer Kawasaki-Fan war. Als er bei einem seiner Besuche von MCR erfuhr, dass Andi Lambert mit Freunden mehrmals im Jahr aktiv an Rennstrecken-Events teilnimmt, zeigte Daniel großes Interesse, selbst einmal dabei zu sein. Gemeinsam mit seinem 13-jährigen Sohn Lukas, der mit einer Race-300er selbst am Kabel zieht. 2021 fährt Daniel ein waschechtes Kit-Bike Ninja ZX-10RR bei den Events.

Vierter im Bunde und Fahrer des hauseigenen MCR-Teams ist Sebastian Rupprecht aus Neufahrn in Niederbayern, der ein RR-Kit-Bike im Pro Superstock Cup im

Rahmen der IDM einsetzt. Die Begeisterung für den Motorradrennsport hat Sebastian von seinem Vater Gerd geerbt. Seit 2017 ist Sebastian auf der Rennstrecke unterwegs. Mit seinem ersten Rennen 2021 im Superstock Cup in Oschersleben ist er zufrieden, er landete im hinteren Mittelfeld und will sich systematisch weiterentwickeln.

Alle hier genannten Kit-Motorräder auf Basis der Ninja ZX-10RR wurden in enger Zusammenarbeit mit Motorradtechnik Geenen in Kempen fachmännisch aufgebaut. Die Firma Geenen organisiert auch den Verkauf von Kawasaki-Kitteilen.





# 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**
- **Testmotorrad des Jahrgangs 2021 für zwei Tage** (Voraussetzung: Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis)
- **Zwei Übernachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer in einem Hotel im Taunus**

## Die Gewinnspielfrage:

Für was steht der Name „Versys“?

a. **Versatile System**

b. **Vernal System**

c. **Veracious System**

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: **gewinnspiel@kawasaki.de**  
Einsendeschluss: **25. Oktober 2021** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

## **Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 1/2021**

In der letzten Ausgabe hatten wir nach dem Modellcode der legendären Nina ZX-10R von 2004 gefragt. Die richtige Antwort war „C1“. 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:**  
**Rolf Wöntz, 73033 Göppingen**

**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:**

Francesca Gasperi,  
highsidepr.com, Philipp  
Kuchler, Kawasaki, Limbacher,  
Andi Seiler, Ula Serra, Félix  
Romero, Patrick Rothkegel  
(Slaty), Laila Sieber, World  
of Bike, James Wright  
(Double Red)

**Autoren:**

Martin Driehaus, Andreas  
Manzato, Andi Seiler,  
Marco Wandura

**Layout:**

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





# BRIDGESTONE

## BATTLAX SPORT TOURING T32

### Neu für 2021



Der neue **BATTLAX Sport Touring T32** macht ihren Fahrspaß nicht nur besser, sondern auch sicherer.

Neben der neuen patentierten "Pulse Groove"-Technologie, welche Wasser in den Profilrillen schneller abführt und dadurch eine bessere Haftung bei Nässe bringt, sorgt eine neue Gummimischung auf dem aktuellsten Stand der Technik für einen um 7% verkürzten Bremsweg. Damit schlägt der T32 den bisher Besten in dieser Disziplin – seinen Vorgänger, den T31. Das Ergebnis: optimale Haftung für garantierten Fahrspaß, ob nass oder trocken.