

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

WIEDER DA!
Z400 + Ninja 400



KX-MODELLE 2023
Geballte Motocross-Power



TEST RIDE
Versys 650



MIT GEWINNSPIEL

NO. 02 / 2022

TEST RIDE NINJA H2 SX SE



Kawasaki
Let the good times roll



*Der Battlax Sport Touring T32:
Mit der Straße verbunden*



***Wir gratulieren
zu 50 Jahren
Kawasaki „Z-Modelle“***

BATTLAX
SPORT TOURING
T32



Bridgestone Europe
For our nearest Bridgestone Authorised Dealer,
visit our website www.bridgestone.de
For more information please scan the QR code.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

JUBILÄUMSPARTY UND TOURENSPASS

Liebe Leserin, lieber Leser,

am 23. und 24. Juli 2022 ist es wieder so weit. Dann finden endlich die Kawasaki Days am Technik Museum in Speyer statt. Wie unsere Kunden freuen auch wir uns von Kawasaki auf ein Wiedersehen. Das Programm bietet erneut eine gute Mischung aus spektakulären Auftritten, der Verkündung des Endergebnisses des Z-Stars-Wettbewerbs, Rückblicke in die bewegte Geschichte von Kawasaki sowie tiefe Einsichten in technische Wunderwerke. Mehr dazu ab Seite 20 (Z-Stars) und Seite 28 (Vorschau Kawasaki Days 2022).



Wer plant, diesen Sommer auf größere Motorradtour zu gehen und noch eine Empfehlung fürs Motorrad braucht, der sollte einen genaueren Blick in die Test Rides von Ninja H2 SX SE und Versys 650 werfen. Zwei Motorräder, die auf recht unterschiedliche Weise das Tourenherz glücklich machen können. Aus zwei verschiedenen Hubraumklassen, Motorradgattungen und Preiskategorien. Auch die aufgebotene Technik zeigt klare Unterschiede. Daneben stellen wir euch die Rückkehrer Z400 und Ninja 400 sowie die Motocross-Modelle fürs Modelljahr 2023 vor.

Ein Großteil der aktuellen Modellpalette wird übrigens bei den Kawasaki Days in Speyer zur Probefahrt bereitstehen. Also macht euch am 23. und 24. Juli auf in die Domstadt, um uns und unsere Bikes näher kennenzulernen. Wir rechnen mit euch und euren Freunden!

Bis dahin wünsche ich euch viel Spaß beim Motorradfahren & passt auf euch auf

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 Leserbrief/News
- 20 Z-Stars-Wettbewerb
- 28 Vorschau Kawasaki Days
- 30 Gewinnspiel
- 31 Impressum

FASZINATION

- 04 Test Ride: Ninja H2 SX SE
- 10 Vorstellung: Z400 und Ninja 400
- 12 Vorstellung: KX-Modelle
- 22 Test Ride: Versys 650

POSTER

- Z H2 Trackinator und Katalog 2022/2023



Elektronik-Surfer

Mit der neuen Ninja H2 SX SE präsentiert Kawasaki einen Sporttourer, der souveräne Fahrleistungen mit einem vielfältigen Elektronik-Ensemble verbindet und damit für die große Tour geradezu prädestiniert ist.

Es ist ein kalter Tag! Ein kalter Tag mit immer wieder einsetzenden Schauern. Typisch April. Aber es hilft nichts, wir müssen raus zum Testen. Vor mir steht das Wunderkind von Kawasaki, die Ninja H2 SX SE, mit einem Elektronikpaket an Bord, das keine Wünsche mehr offenlässt. Die üppige Ausstattung bringt natürlich ein paar Kilogramm mehr mit sich, aber die merkt man ihr nicht an. Ohne Witz, sobald die SX rollt, ist davon nichts mehr zu spüren. Ich bin erstaunt, wie leicht sich das Bike durch den städtischen Verkehr hinaus auf gewundene Landstraßen dirigieren lässt. Dort geht der beeindruckende Auftritt weiter. Selbst wenn der Asphalt holpriger wird, setzt sich die Maschine überzeugend in Szene. Die satte Straßenlage rührt natürlich von den aufwendigen elektronisch gesteuerten Federelementen, die im Road- und Rider-Modus noch durch die Skyhook-Funktion unterstützt werden. Selbst der feucht glänzende Asphalt kann einen nicht mehr schocken, die SX erweist sich als vertrauenerweckende Partnerin selbst in kniffligen Fahrsitua-

tionen. Dazu trägt auch das KIBS-Bremssystem bei, das in der Modellvariante SE mit hochwertigen Brembo-Komponenten auftrumpft. Bremscheiben und leichte Stylema-Radialbremssättel des italienischen Herstellers sowie Stahlflexleitungen heben das schon in der Standardversion beachtliche Verzögerungspotenzial auf ein noch höheres Niveau. Mehr geht nicht. Aber nicht nur die Bremsleistung, sondern vor allem auch die Dosierung machen einem das Spiel aus Beschleunigung und Verzögerung selbst unter widrigen Bedingungen leicht.

Noch erstaunlicher ist aber das Fahrverhalten auf engen und kurvenreichen Landstraßen. Da geht die SX ab wie Schmitz' Katze! Geschmeidig lässt sie sich umlegen und einlenken, sehnig und kraftstrotzend beschleunigt sie aus den Kurven heraus. Und das bei bestem Feedback vom Vorderrad. Erstaunlich, wie locker-lässig das Motorrad abgewinkelt werden kann. Das dazu nötige Vertrauen ist vom ersten Fahrmeter



Macht schon auf dem Parkplatz Eindruck: Ninja H2 SX SE



NEU Test Ride: Kawasaki Ninja H2 SX SE



HIGHLIGHTS

Ninja H2 SX SE, Modelljahr 2022

- Bärenstarker Vierzylindermotor mit Kompressoraufladung
- Assist- und Rutschkupplung für niedrige Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- Integrierte Fahrmodi (Sport, Road, Rain, Rider/manuell)
- 3 Power Modi (Full, Middle/75 %, Low/50 %)
- Dog-Ring-Getriebe (Ringe statt Klauen für exaktere Gangwechsel)
- Kawasaki Quickshifter (KQS, fürs Rauf- und Runterschalten)
- **NEU** Advanced Rider Assistance Systems (ARAS, Radarassistent)
- **NEU** Adaptive Electronic Cruise Control (Geschwindigkeitsregler)
- **NEU** Forward Collision Warning (FCW, Kollisionswarner vorn)
- **NEU** Blind-Spot Detection (BSD, Toter-Winkel-Assistent)
- **NEU** Vehicle Hold Assist (VHA, Berganfahrhilfe)
- **NEU** Emergency Stopping Signal (ESS, Notbrems-Signalfunktion)
- Kawasaki Cornering Management Function (KCMF, Kurvenbremsunterstützung)
- Kawasaki Traction Control (KTTC, Traktionskontrolle)
- Kawasaki Launch Control Mode (KLCM, Anti-Wheelie-Anfahrhilfe)
- Kawasaki Intelligentes Antiblockier-Bremssystem (KIBS)
- Kawasaki Engine Brake Control (KEBC, Motorbremskontrolle)
- Kawasaki Electronic Control Suspension (KECS, elektronisch gesteuerte Federelemente) mit Skyhook-Unterstützung im Road- und Rider-Modus
- **NEU** Leichtere, kompaktere, bissigere Brembo-Stylema-Radialbremsättel und Brembo-Bremsscheiben vorn
- **NEU** Brembo-Radial-Hauptbremszylinder und Stahlflex-Bremsleitungen vorn
- Schlanker Gitterrohrrahmen mit Aluminiumhalterplatte für Motor- und Schwingenaufnahme
- 6,5-Zoll-TFT-Farbdisplay mit vielfältigen Informationen und Smartphone-Konnektivität (Kawasaki SPIN mit Standard-Apps und Apps von anderen Anbietern)

an da. Der Motor ist eine Wucht, spannt seinen Bizeps, sobald man ihn dazu auffordert. Zwischendurch beim Gaswegnehmen oder Schalten das kompressor-typische Zwitschern als unterhaltsame Klangunter-malung. Da kann einem gar nicht langweilig werden. Wir nähern uns dem höchsten Punkt der Strecke durch den Taunus, es ist noch mal ein paar Grad kälter. Aber die SX bleibt bei ihrem souveränen Kurs. Mit dazu bei trägt auch die Serienbereifung Bridgestone S22 des Modelljahres 2022, die unter solchen Bedingungen die nötigen Gripreserven, aber auch erstklassige Dämpfungseigenschaften mit sich bringt. Das ist nicht selbstverständlich bei gerade mal vier Grad Celsius und Nässe. Die Pneus haben auch ihren nicht zu unterschätzenden Anteil am easy Handling des vollausgestatteten Sporttourers.

Zum Abschluss unseres Testtages geht es abschließend auf die Autobahn, um die Hochgeschwindigkeits-qualitäten der SX zu checken. Zunächst mal alle Gänge bis zum Sechsten durchladen und dann Gas! Die A5 ist fast leer, der morgendliche Ansturm in Richtung Frankfurt längst vorüber. Die Raststätte Wetterau fliegt vorbei, dreispurig geht's in Richtung Bad

Homburger Kreuz. Die SX liegt satt auf dem Asphalt, zieht stoisch cool ihre Bahn - mit montiertem Koffer-set wohlgemerkt. Beruhigend in solchen Situationen mit höchster Konzentration seitens des Fahrers wirken sich vor allem der Toter-Winkel-Assistent, aber auch der vordere Kollisionswarner aus. Das Ganze funktioniert vorzüglich. Ebenso wie die bereits vorher erwähnte Brembo-Bremskombi, die kurz vor der Abfahrt Friedrichsdorf zum Einsatz kommt. Man kann sich kaum wohler fühlen auf einem Motorrad, das so überzeugend arbeitet sowie beim Fahren unterstützt. Und da haben wir noch gar nicht über weitere Details wie etwa das neue TFT-Farbdisplay im 6,5-Zoll-Format gesprochen, das mit der Kawasaki SPIN eine neue Software zur Smartphone-Anbindung bietet. Neben den hinterlegten Standard-Apps können auch Apps von anderen Anbietern hinzugefügt werden. Richtig viel Sinn macht hier vor allem die Möglichkeit, eine Navigationsapp zu laden, zumal sich das große über-sichtliche Display dafür anbietet. Mit all ihren Features (siehe Highlights) ist Kawasakis Ninja H2 SX SE zu einem Tourenmotorrad der Extraklasse geworden, das in der Kategorie der Sporttourer einzigartig ist. Ein echter Elektronik-Surfer für die große Reise!



Radar-Sensoren vorne und hinten



Elektronisches Fahrwerk mit Skyhook-Technologie



Fazit: Souverän antretender Reihenvierzylinder mit typischem Kompressorzwitschern & leicht zu bedienender Quickshifter & vielfältiges Top-Elektronikpaket & bissige Bremsen & intelligente Gepäcklösung = Sporttourer der Superlative!



Ninja H2 SX

Ninja H2 SX und Edition-Modelle

Parallel zum Spitzenmodell SE wird die Ninja H2 SX auch als Basismodell angeboten. Die Unterschiede sind konventionelle Feder Elemente ohne elektronische Regelung und Skyhook, eine leicht abweichende Lackierung (in beiden Fällen hochwiderstandsfähige, selbstheilende Lackierung), Felgenringaufkleber statt polierten Felgenhörnern sowie Hitachi-Bremssättel und -scheiben vorn statt Brembo. All die weiteren hochwertigen Elektronik-Features kommen aber auch hier zum Einsatz. Beide Modelle gibt es zusätzlich als Performance-, Tourer- und Performance-Tourer-Editionen mit sinnvollem Zubehör (Näheres unter www.kawasaki.de).



Ninja H2 SX SE Performance



Ninja H2 SX SE Tourer



Ninja H2 SX SE Performance Tourer





Kawasaki Ninja H2 SX SE, Modelljahr 2022

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 998 cm³
Bohrung x Hub 76,0 x 55,0 mm **Verdichtung** 11,2:1 **Leistung** 200 PS (147 kW) bei 11.000/min **Max. Drehmoment**
137 Nm bei 8.500/min **Gemischaubereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 40 mm, Kompressor **Getriebe**
Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.480 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf**
65,3 Grad/103 mm **Sitzhöhe** 835 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 43 mm **Federung hinten** Aluminium-
schwinge mit Bottom-Link-Uni-Trak-Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/139 mm **Räder** Aluminium-Gussräder
Reifen vorn 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 190/55ZR17 M/C (75W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 320 mm,
Radial-Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 250 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)**
267 kg **Tankinhalt** 19 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 299 km/h **Farben** Emerald Blazed Green/Metallic Diablo Black/
Metallic Graphite Gray **UVP** 27.245 Euro ab Werk, 28.195 Euro inkl. Überführung

Die Rückkehrer

Nicht nur Einsteiger und Wiedereinsteiger wird es freuen. Die Ninja 400 und ihre nackte Schwester Z400 sind zurück, als frühe 2023er-Modelle.



Lime Green/Ebony (KRT Edition)



Metallic Carbon Gray/Metallic Matte Carbon Gray

Was gut war, kommt wieder, sagt man im Volksmund. So könnte man die Rückkehr der beiden 400er von Kawasaki kurz und bündig zusammenfassen. Technischer Hintergrund der Neuauflage war die Homologation nach Euro 5. Die ist jetzt vollzogen. Die Fans der frech gestylten Einsteiger- und Mittelklasse-Bikes wird's freuen. Beide Motorräder sind ganz im Stil der großen Schwestern designt.

Die Z400 setzt wie bei allen anderen Z-Modellen auf das eigenständige Sugomi-Outfit mit dynamischen Linien und Kanten. Der Gitterrohrrahmen ist - wie bei der Ninja 400 - nach dem Vorbild des Topmodells, der Z H2, konstruiert. Hier nimmt eine hinten ins

NEU Vorstellung: Kawasaki Z400 und Ninja 400



Pearl Robotic White/
Metallic Matte Graphensteel Gray



Candy Lime Green/Metallic Spark Black

Stahlrohrgeflecht integrierte massive Aluplatte den Motor sowie die Schwinge auf. Die Z400 zeigt viel Charakter im Alltagseinsatz in der City, aber auch bei flotten Ausflügen auf der Landstraße. Kleinere Leute freuen sich über die niedrige Sitzhöhe von nur 785 Millimetern. Eine 30 Millimeter höhere Zubehörersitzbank dürfte größeren Fahrern/innen gefallen.

Wer es noch sportlicher mag, für den ist die Ninja 400 die richtige Wahl. Immerhin fährt der Rennabläger dieses Bikes in verschiedenen SSP300-Rennklassen auf nationaler sowie internationaler Ebene und ist das aktuelle Siegermotorrad in der SSP300-Weltmeisterschaft. Die 2023er-Lackierung ähnelt stark

der des aktuellen WM-Superbikes von Jonathan Rea, dem mehrfachen WSBK-Weltmeister.

Bei beiden Modellen leistet der Motor auch mit Euro-5-Abstimmung 45 PS (33,4 kW), zudem bietet er ein maximales Drehmoment von 37 Nm. Daneben kommen die leicht zu bedienende Assist- und Rutschkupplung, der bereits erwähnte filigrane Gitterrohrrahmen sowie Petal-Bremsscheiben mit 286 Millimetern Durchmesser vorn und 193 Millimetern hinten zum Einsatz. Beide Motorräder sind ideal geeignet für A2-Führerscheinneulinge sowie Liebhaber von spritzigen Mittelklassemodellen und voraussichtlich ab August lieferbar.

Table Dance

Aus dem 2023er-KX-Modelljahrgang sticht die neue KX250 mit vielen Modifikationen heraus, die das Bike noch besser machen.

Zweifelsohne gehört die KX250 zu den wichtigsten Motocross-Motorrädern von Kawasaki. Kaum ein anderes KX-Modell findet sich so häufig in nationalen und internationalen Junioren-, Fortgeschrittenen- und Profiklassen. In den Modelljahrgang 2023 fließen viele Erfahrungen wie etwa aus dem AMA Supercross oder der MX2-WM ein. Vor allem der Motor wurde durch diesen Input weiter verbessert. Eine Vielzahl an sinnvollen Veränderungen gibt es am Zylinderkopf. So sind die Einlassventile näher am Ansaugtrakt und mit mehr Abstand zwischen den Ventilsitzen angeordnet. Das schafft höhere Effizienz bei der Füllung des Zylinders, was die Verbrennung optimiert. Zudem wurde der Ansaugtrakt begradigt und die Einspritzdüsen neu positioniert. Eine höhere Spitzenleistung ist das Ergebnis. Ein kleinerer Durchmesser der Einlassventile erhöht die Haltbarkeit von Zylinderkopf und Ventilsitzen. Zudem steigert ein längerer Krümmer das Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Auch die Zündung wurde auf die Motormodifikationen

abgestimmt. Ein neuer Magnetrotor bringt zusätzliche renntaugliche Kraftentfaltung. Darüber hinaus wurden die Getriebeabstufungen angepasst. Der längere erste Gang geht auf die Erfahrungen und das Feedback aus dem AMA Supercross zurück. Entsprechend passte man die Abstufung des zweiten Gangs an.

Am Fahrwerk wurden Gabel und Federbein auf mehr Druckstufendämpfung abgestimmt. Eine größere Ölmenge in der Gabel verbessert die Federungs- und Dämpfungseigenschaften zusätzlich. Der breitere Hinterradreifen bietet mehr Grip, größere und neu positionierte Fußrasten verschaffen einen sicheren Stand. Diese sinnvollen Anpassungen machen die neue KX250 noch wettbewerbsfähiger beim Tanz übers Parkett aus Tables und Anliegern. Der neuen KX250 zur Seite gestellt werden die 2023er-Modelle von KX65, KX85 Großrad, KLX110R und KX450 mit neuen Graphics. Technische Daten finden sich auf dem dieser Ausgabe beiliegenden Poster.



KX250

NEU Vorstellung: Kawasaki KX-Modelle



KX450



KX65



KX85 Großrad



KLX110R

Leserbriefkasten

Eure Meinungen und Fragen zum Lime Green Magazin



Resonanz zu unserer Z-Jubiläumsausgabe

Hallo Andi,
ein tolles Magazin mit atemberaubenden Fotos aus der Zett-History. Auch die Texte sind sehr informativ und mit Hochgenuss zu lesen. Alte und wohlbekannte Slogans wie „Frankensteins Tochter“ lassen meine damalige Sturm- und Drangphase wieder aufleben.

Sag mal, wie viele Superbikes aus den 70ern sind noch vorhanden?

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Füllemann

Hallo Wolfgang,
das lässt sich nicht genau beziffern. Es sind auf jeden Fall sehr viele. Schau einfach mal, wie viele Biker am Z-Stars-Wettbewerb teilgenommen haben.

Hallo in die Runde!

Nach 42 Jahren Mitgliedschaft in der „Kawasaki-Familie“ und 11 Kawasaki-Motorrädern, alle von der Firma Heinrich in Schwegenheim, kann ich nur sagen: Nicht nur euer Lime Green Magazin ist perfekt! Dankeschön auf diesem Wege für richtig tolle Zeiten!

Gruß, Jürgen Schwind

Hallo zusammen,

ich habe nun zum zweiten Mal das Lime Green Magazin in Händen und finde es sehr interessant und für Kawasaki-Fans eine schöne Bereicherung. Ich werde mir die nächsten Ausgaben bei meinem Händler Goos sportiv abholen. Ich fahre seit 1979 Motorrad und nun zum zweiten Mal Kawasaki, jetzt eine Z900RS - ein absolutes Traum-Bike.

LG Claus Gottwald

Hallo Andi,

die Ausgabe hat mir sehr gut gefallen. Ich bin 1964 geboren, von daher ist es für mich eine Zeitreise zu meinen frühesten Erinnerungen. Für mich fehlt aber in eurer Zeitreise eines der besten Motorräder überhaupt. Die GPZ900R.

Gruß Wolfgang

Hallo Wolfgang,
danke für Dein Lob. Dass die GPZ900R nicht berücksichtigt ist, hat damit zu tun, dass wir hier im Heft 1-2022 das 50-jährige Z-Jubiläum feiern. Und da passt die GPZ900R als erstes Modell der wassergekühlten Ninja-Baureihe nicht rein.

Wir freuen uns immer über euer Feedback zum Lime Green! Schickt eure Post einfach an:
urban@kawasaki.de

Wir müssen uns vorbehalten, Leserbriefe aus Platzgründen zu kürzen.

Neuer Niederlassungsleiter

Jürgen Höpker-Seibert (55) ist seit 1. April 2022 neuer Niederlassungsleiter der deutschen Kawasaki-Niederlassung in Friedrichsdorf. Er löst in dieser Funktion Masaya Tsurono ab, der sich nun auf seine Aufgaben als Managing Director von Kawasaki Motors Europe N. V. in Hoofddorp/Niederlande konzentriert.

Jürgen Höpker-Seibert ist seit 2015 bei Kawasaki Deutschland und startete dort als Sales Manager. In den letzten vier Jahren arbeitete er bei den Grünen als stellvertretender Niederlassungsleiter, um nun ab April die Verantwortung als Niederlassungsleiter zu übernehmen. Damit ist seit 2014 erstmals wieder ein deutscher Branch Manager an der Spitze des Unternehmens im Taunus tätig.



Zeitreise für Journalisten

Europäischer Presse-Event „50 Jahre Z-Modelle“ im Kawasaki-Museum der Fibag AG



Ende Mai lud die Europazentrale von Kawasaki Journalisten aus vielen Ländern ins Kawasaki-Museum der Fibag AG in die Schweiz ein. Dort erwartete die Presse ein Informations- und Fahrevent zum Thema „50 Jahre Z-Modelle“.

Die Geschichte des Museums ist genauso einzigartig wie die Z-Modelle: Der ehemalige schwedische Kawasaki-Importeur hatte über Jahrzehnte hinweg von vielen Modellfamilien ein Fahrzeug aufbewahrt. Ende der 1980er Jahre kam diese Sammlung in die Schweiz. Der damalige Importeur hatte den Schweden die Sammlung abgekauft, generalüberholt und weitergeführt. Die Fibag AG übernahm Ende

1997 den Kawasaki Import inklusive der hier ausgestellten Sammlung. Mit über 90 Serienfahrzeugen ist diese Kawasaki Good Times Collection weltweit absolut einzigartig. Weder das Kawasaki-Werk in Japan noch ein anderer Importeur besitzt ein so reichhaltig ausgestattetes Museum. Das bot den passenden Rahmen für die vielen Gäste des Presse-Events. Aber auch für alle Kawasaki- und Motorrad-Fans steht das Museum offen:

Die Good Times Collection kann in 4624 Härkingen, Lischmatt 17, Schweiz, von Montag bis Freitag jeweils von 08:00 – 11:30 und 13:00 – 16:00 Uhr besucht werden.

Der Trackinator gibt Gummi!

Die getunte Z H2 ist bereit für den Showdown beim Glemseck 101

Motorradtuner Dieter Briese und das Team von Motorradtechnik Geenen wussten es schon nach den Prüfstandläufen: Die nach allen Regeln der Kunst aufgeputzte Z H2 namens „Trackinator“ geht brutal. Das ist aber nur ein Teil der Geschichte. Wer beim Glemseck 101 am ersten Septemberwochenende ganz nach vorne will, der muss die 300 PS auch auf die Straße bringen. Kawasaki-Pilotin Caro Fitus sollte das Ende Mai auf dem Flugplatzgelände in Bopfingen testen und schauen, ob die Chemie zwischen ihr und dem Monsterbike stimmt. Das Ergebnis war für alle Beteiligten überwältigend. Caro brannte einen brachialen Sprint nach dem anderen in den Asphalt. Schaut gut aus für Caro und den Trackinator!

Wer mehr wissen und Caro in Aktion sehen will, der sollte die Videos zum Trackinator-Projekt auf YouTube unbedingt anklicken:
youtube.de/kawasakideutschland



Legendär: 8 Stunden von Suzuka

Das Kawasaki Racing Team will seinen Titel verteidigen



Fahrerwechsel (oben) und Pitstop in Suzuka

In Japan sind die 8 Stunden von Suzuka mindestens so wichtig wie in Europa die 24 Stunden von LeMans. Daher verwundert es nicht, dass das Kawasaki Racing Team in seinem Heimatland alles daran setzt, dieses legendäre Rennen zu gewinnen. Bei der letzten Austragung 2019 konnten Jonathan Rea und Leon Haslam zusammen mit Toprak Razgatlioglu die „Suzuka 8 Hours“ für sich entscheiden. Vom 5. bis 7. August geht es für Jonathan Rea und Alex Lowes jetzt wieder um den ganzen großen Ruhm im Land der aufgehenden Sonne. Und auch in diesem Jahr wird erneut Leon Haslam mit der Ninja ZX-10RR als dritter Pilot an den Start gehen. Der Ex-Teampartner von JR in der Superbike-WM bestreitet aktuell die Britische Superbike Meisterschaft beim Team VisionTrack Kawasaki.

Leon freut sich schon auf das Rennen: „Ich denke, wir haben ein echtes Dream-Team. Daher kann ich es kaum erwarten. Unser Ziel ist ganz klar der Sieg.“ Und Jonathan ergänzt: „Mit Alex und Leon im Team kommt eine ganze Menge Erfahrung zusammen. Und dazu haben wir ja auch noch die Ninja ZX-10RR. Ich bin gespannt, was möglich sein wird.“

Live-Berichterstattung aus Suzuka auf ServusTV.



Kawasaki Community Events

Gemeinsam mit ausgesuchten Vertragshändlern veranstaltet Kawasaki Deutschland dieses Jahr mehrere Kunden-Events als Tour- und Rennstrecken-Erlebnis.

„Be a part of the Kawasaki (Track) Community!“ Das ist das Motto von verschiedenen Kunden-Events, die Kawasaki Deutschland gemeinsam mit ausgewählten Händlern in diesem Jahr durchführt. Dabei steht das Fahrerlebnis ganz klar im Vordergrund, egal, ob es sich nun um eine Straßentour oder die Teilnahme an einem Renntraining mit professioneller Betreuung handelt. Bei den organisierten Touren steht der jeweilige Händler als Partner mit Rat und Tat zur Seite und bietet während des Events technische Unterstützung. Bei den Track-Veranstaltungen gilt prinzipiell das Gleiche. Hier geht es aber vor allem darum, Rennstreckenneulingen die Scheu zu nehmen, überhaupt mal einen Rundkurs zu befahren. Zudem ist niemand vor Ort auf sich allein gestellt, wenn es um die Vorbereitung und Wartung des eigenen Motorrads geht. Ein Mechaniker pro Händler betreut eine Gruppe von zehn Teilnehmern und kümmert sich um alle Belange rund ums Bike. Zudem stehen namhafte Instruktoeren wie Felix Klinck (zweifacher Vizemeister Twin Cup 2020 und 2021 sowie aktueller IDM-Pro-Superstock-Fahrer auf Ninja ZX-10RR) den Teilnehmern zur Seite, um sie ins Fahren auf der Rennstrecke einzuführen, die Ideallinie zu zeigen und individuell wertvolle Tipps zu geben. Ein weiterer wertvoller Ansprechpartner in der Box ist Dirk Walter (neben zahlreichen nationalen Erfolgen ab 2016 Fahrer in der FIM-Langstreckenmeisterschaft im Team WSB Endurance und aktueller IDM-Pro-Superstock-Fahrer auf Ninja ZX-10RR). Darüber hinaus können die Teilnehmer zwei Kawasaki-Rennstreckenumbauten Probe fahren: eine auf 20 Exemplare limitierte Ninja ZX-6R von Motorrad Eder aus Augsburg sowie eine Ninja ZX-10RR von Motorradtechnik Geenen aus Kempen. Beides sind übrigens Motorräder, die als reine Rennstreckenfahrzeuge auch bei den Firmen in diesem Trimm gekauft werden können. Je nach Verfügbarkeit wird auch eine Twin-Cup-Z650 für Probefahrten auf dem Track zur Verfügung stehen. Vom 6. bis 7. Juli war man bereits in Hockenheim mit Motorradtechnik Geenen Kempen, Motorrad Eder Augsburg und viel Begeisterung auf dem großen Kurs unterwegs, außerdem in Most (08. bis 10.07.2022) mit Motorrad Eder und BKM Bikes Chemnitz. Ein noch ausstehender Termin ist Oschersleben (15./16.08.2022) mit BKM Bikes Chemnitz und Motorradsport Schadenberg Magdeburg. Fürs Jahr 2023 plant Kawasaki, die Events im Rahmen der Kawasaki (Track) Community auszubauen.



Beste Stimmung in Hockenheim



Racer zum Testen stehen bereit



DEIN TESTRIDE WARTET. WORAUF WARTEST DU?

Ninja H2 SX SE



NEU!

Versys 650



NEU!

Z650RS



NEU!



Vulcan S



Testride direkt buchen:
[kawasaki-roadshow.de](https://www.kawasaki-roadshow.de)

Verlass dich auf dein Gefühl. Dein Fahrgefühl. Denn nur so findest du heraus, was dir eine neue Kawasaki bietet. Mach jetzt deinen Testride auf einem aktuellen Kawasaki-Modell. Bei unserer Roadshow stehen elf Modelle an jeder Station für dich bereit. Unter [kawasaki-roadshow.de](https://www.kawasaki-roadshow.de) siehst du alle Bikes sowie die Termine und kannst sofort online deinen kostenlosen Ride buchen. Oder du checkst die Testride-Optionen bei deinem Kawasaki-Vertragspartner.

Finale Z-Stars-Wettbewerb

Beim Z-Stars-Wettbewerb konnten Z-Fans Bilder ihres Motorrads hochladen und zur Wahl stellen. Gerade läuft die Endrunde in Form eines Online-Votings, bei der die Community den Sieger wählt.

Mit einer so großen Resonanz hatte keiner gerechnet. Beim Z-Stars-Wettbewerb, den Kawasaki zum Jubiläum „50 Jahre Z-Modelle“ gestartet hatte, liefen knapp 1.000 Uploads auf dem Server ein. Alle, die ihr Z-, ZR-, Zephyr-, ZRX- oder luftgekühltes GPZ-Modell zur Wahl stellen wollten, konnten hier Fotos und eine Beschreibung hochladen. Dabei waren sowohl in Würde gealterte, perfekt restaurierte als auch krass umgebaute Exemplare zugelassen.

Aus allen Teilnehmern hat eine unabhängige, fachkundige Jury fünf Kandidaten für die Onlineabstimmung ausgewählt. In der zweiten Stufe des Wettbewerbs kann jeder vom **19. Juni bis 17. Juli** per Online-Voting mitbestimmen, wer den Wettbewerb gewinnt. Der Sieger sowie die Plätze 2 bis 5 werden anhand ihrer Klickzahlen ermittelt.

Präsentation der Siegerbikes: Kawasaki Days am 23. + 24. Juli 2022 am Technik Museum Speyer

Unter allen Teilnehmern des Online-Votings verlost Kawasaki 50 attraktive Preise aus den speziell für das Jubiläum entwickelten 50th-Anniversary-Accessoires! Mitmachen ist ganz einfach: Unter **50-Jahre-Z.de** kann jeder seine Stimme abgeben. Hier die fünf Finalisten:



900Z1 (1972)

Besitzer: Joachim H.
Modell: 900Z1
Hubraum: 903 cm³
Baujahr: 1972
Leistung: 79 PS (58 kW)

Statement des Besitzers:

„Eine wirklich absolut originale 900 Super-4 – absolut detailgenau bis in die letzte Schraube.“



Z900 A4 (1976)

Besitzer: Frank J.
Modell: Z900 A4
Hubraum: 1.166 cm³
Baujahr: 1976
Leistung: 125,6 PS (92,4 kW) am Hinterrad

Statement des Besitzers:

„Es ist eine Z900 – aber behutsam auf Neuzeit-Performance gebracht. Ein Freund sagte beim ersten Anblick: ‚Es ist, als habe ein italienischer Stardesigner eine neue Z1 erschaffen!‘ Sie ist eine der ersten ihrer Art in Deutschland. Ein Unikat.“



Z200 (1978)

Besitzer: Christoph E.
Modell: Z200
Hubraum: 197 cm³
Baujahr: 1978
Leistung: 17 PS (13 kW)

Statement des Besitzers:

„Mein ‚Zettchen‘ ist seit 44 Jahren absolut zuverlässig, sehr wendig, knauserig im Benzinverbrauch und ungemein entschleunigend. Das zaubert nicht nur mir immer wieder ein Lächeln ins Gesicht, sondern auch vielen, die es im Vorübergehen bestaunen. Mit einem Tritt angekickt, tuckert Zettchens Einzylinder sofort sonor und schnurrt beim Fahren wie ein Kätzchen – ganz nach dem Motto: ‚Let the good times roll!‘“



Zephyr 1100 (1994)

Besitzer: Harald H.
Modell: Zephyr 1100
Hubraum: 1100 cm³
Baujahr: 1994
Leistung: 93 PS (68 kW)

Statement des Besitzers:

„Es ist der Gedanke an die Z1, der bei meinen Ausflügen immer wieder fremde Menschen dazu bringt, mich auf dieses Motorrad anzusprechen. Viele können sich sofort an die alten Zeiten erinnern. Auch ich und mein Bruder waren immer Z1-Fans, aber damals war die für uns zu teuer. Ich lebe diesen Traum noch, und er verfolgt mich mein ganzes Leben.“



Z750 (2008)

Besitzer: Mark F.
Modell: Z750
Hubraum: 750 cm³
Baujahr: 2008
Leistung: 106 PS (77,7 kW)

Statement des Besitzers:

„Inspiziert aus Japan ist diese Kawasaki Z750 – die erste und einzige mit einem Itansha-Design. Natürlich trifft dieses Design nicht jeden Geschmack, und die Gewinnaussichten halte ich für gering. Dennoch möchte ich mal schauen, wie weit ich hier komme.“

Der Underdog

Kawasaki hat die Mittelklasse-Versys für 2022 mit einigen neuen Features ausgestattet, die sich im Alltag und auf Tour bewähren. Auch das Design erfuhr eine erfrischende Überarbeitung.

Das ist jetzt schon die vierte Ausgabe des erfolgreichen Mittelklassemodells Versys 650. Blenden wir zurück. Im Modelljahr 2007 präsentierte Kawasaki mit der 650er praktisch eine neue Fahrzeugkategorie: Versys steht für Versatile System. Also ein Motorradkonzept, das sehr universell einsetzbar ist. Ein mit üppigen Federwegen ausgestattetes Straßenmotorrad oder anders ausgedrückt eine Enduro mit 17-Zoll-Straßenbereifung. Die Vorteile liegen auf der Hand. Hier wird guter Komfort mit blitzschnellem Handling und gripstarken Reifen kombiniert. Das sticht vor allem auf engen Bergstraßen. Da wundert es kaum, dass Kawasaki das Motorrad im September 2006 in Saint-Cyr-sur-Mer in der Provence vorstellte, entlang der Straßen durchs Hinterland der Côte d'Azur. 12 Kilometer davon führten über die Route des Crêtes. Hier konnte das Bike seine Talente eindrucksvoll auf den Asphalt bringen.

16 Jahre später sitze ich auf der neuesten Ausgabe der Versys 650 und erinnere mich an die damalige Präsentation und den Eindruck, den das Motorrad in jener Zeit auch bei mir hinterließ. Von Anfang an konnte mich die Selbstbeschränkung auf 650 Kubikzentimeter Hubraum für ein veritables Tourenmotorrad überzeugen. Das Fahrwerk war nicht nur dieser Kategorie angemessen, sondern konnte gerade auf den reizvollen Sträßchen zweiter, dritter und vierter Ordnung seine Show abziehen. Das Handling war besser als bei den meisten Tourendampfern oder Reise-Enduros. Die Bremsanlage mit ABS für Deutschland wurde ihrer Verzögerungsaufgabe voll gerecht. Und die Sitzposition war entspannt und komfortabel. Wer sich hier erst mal draufgesetzt hatte, wollte sofort durchstarten in den Urlaub. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Im Gegenteil: Dieses Verlangen ist beim aktuellen Modell noch stärker geworden. Was wiederum mit den dazugewonnenen Qualitäten dank moderner Ausstattungsmerkmale zu tun hat. Für 2022 sind das die neue Verkleidungsschale mit LED-Doppelscheinwerfer und vierfach einstellbarem Windschild wie an der Ninja 1000SX, LED-Rücklicht und -Blinker, die zweistufige Traktionskontrolle (plus Off-Modus) sowie das übersichtliche TFT-Farbdisplay mit Anzeige für Außentemperatur und KTRC (Kawasaki Traction Control) sowie Smartphone-Einbindung.



NEU Test Ride: Kawasaki Versys 650



Auch mit optionalen Ausstattungspaketen zu haben:



Edition-Modell Grand Tourer



Edition-Modell Tourer

Schon einige Jahre früher durfte man sich bei der 650er über die mit geringem Kraftaufwand bedienbare Assist- und Rutschkupplung, die hydraulische Federbasiseinstellung hinten, eine optimierte Bremseinheit vorn und 21-Liter-Tank freuen, die auch heute noch mit an Bord sind. Das ergibt summa summarum ein Paket, das geradezu zum Ausbruch aus dem tristen Alltag auffordert. Schnell weg hier und ab auf verkehrsarme Landstraßen, vorzugsweise ins Mittelgebirge oder in die Alpen. Da geht dann wirklich die Post ab, denn genau hierfür scheint die Versys die ideale Partnerin zu sein. Sie kann aber genauso im engen Stadtverkehr überzeugen. Selbst Autobahnetappen zu zweit sind kein Problem. Der

Motor macht auch bei Dauertempo 160 km/h keinen überforderten Eindruck.

Ich suche mir auf der Karte aber die kleinen Straßen und bin allein unterwegs, da verführt die aktuelle Versys zu sportlich-frecher Fahrweise. Gedanklich bin ich zwar schon auf schmalsten Wegen im Pfälzerwald, im Elsass, in den Vogesen oder gar in den Seealpen unterwegs. Aber hier und jetzt sind es Taunus und Vogelsberg, die locken. Leichtfüßig folgt sie den Lenkbefehlen und der eingeschlagenen Spur, superhandlich lässt sie sich zur Schräglage überreden. Ein ganz großes Plus ist aber im Vergleich zu frühen Modellen die vordere Bremsanlage, die viel weniger



Kawasaki Versys 650, Modelljahr 2022

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 649 cm³
Bohrung x Hub 83,0 x 60,0 mm **Verdichtung** 10,8:1 **Leistung** 67 PS (49 kW) bei 8.500/min, Leistungsvariante 48 PS (35 kW) **Max. Drehmoment** 61 Nm bei 7.000/min **Gemischauflbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 38 mm
Getriebe Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.415 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65 Grad/108 mm **Sitzhöhe** 845 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Aluminiumschwinge 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, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 250 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 219 kg **Tankinhalt** 21 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 186 km/h, Leistungsvariante 164 km/h **Farben** Candy Lime Green/Metallic Flat Spark Black/Metallic Spark Black, Metallic Phantom Silver/Metallic Flat Spark Black/Metallic Spark Black, Metallic Spark Black/Metallic Flat Spark Black **UVP** 8.695 Euro (Schwarz)/8.845 Euro (Silber, Grün) ab Werk, 9.295 Euro (Schwarz)/9.445 Euro (Silber, Grün) inkl. Überführung



Krafteinsatz abverlangt und besser zubeißt. Da hat Kawasaki genau an der richtigen Stelle Hand angelegt. Die kurzen Zwischenspurts werden vor Kurven absolut souverän wieder eingebremst, und man kann sich locker-flockig aufs Einlenken konzentrieren. Im Kurvenverlauf hält die Versys sauber die Linie. Etwaige Korrekturen wie etwa in zuziehenden Kurven sind aber ohne große Kraftanstrengung möglich. Beim Rausbeschleunigen erfreut sich der Pilot an der

guten Leistungsentfaltung im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Dafür sind die 650er-Motoren von Kawasaki, wie sie auch in Z650, Z650RS, Vulcan S und Ninja 650 zum Einsatz kommen, bekannt. Motorradherz, was willst du mehr? Für mich jedenfalls gehört die Versys 650 zu den überzeugendsten Motorrädern in diesem Segment. Ein Underdog, der im Teich der großen Tourer-Fische für mächtig Aufregung sorgen kann.

HIGHLIGHTS Versys 650, Modelljahr 2022

- Bewährter Reihenzweizylinder-Motor mit gutem Drehmoment in Drehzahlkeller und -mitte
- Assist- und Rutschkupplung für niedrige Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- **NEU** 2-stufige Traktionskontrolle mit Off-Modus
- Gut verzögernde Bremsanlage mit Doppelscheibe vorn
- Stabile 41-mm-Upside-down-Gabel vorn
- Rechts angeordnetes Federbein mit hydraulischer Einstellung der Federbasis
- Formschöne Aluminium-Bananenschwinge
- Langstreckentauglicher 21-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- **NEU** TFT-Farbdisplay mit Anzeige für Außentemperatur und KTRC-Modus sowie mit Rideology-App
- LED-Technik bei Doppelscheinwerfer, Rücklicht und Blinkern
- **NEU** 4-fach einstellbares Windschild (wie Ninja 1000SX)
- Innen ausgefräster Zündschlüssel (One-Key-System)
- Sinnvolles Zubehör
- Drei Farbvarianten
- Auch als Tourer- und Grand-Tourer-Edition lieferbar



Fazit: Einfach zu bedienender, gut anretender Reihenzweizylinder & handliches Chassis & entspannte, schlanke Sitzposition & ordentliche Feder Elemente & gut zu dosierende Bremsanlage = Der perfekte Tourer für eng gewundene Bergstraßen



Metallic Spark Black/Metallic Flat Spark Black



Candy Lime Green/Metallic Flat Spark Black/Metallic Spark Black



Metallic Phantom Silver/Metallic Flat Spark Black/Metallic Spark Black



Grünes Fan-Fest

Ende Juli treffen sich wieder Tausende Kawasaki- und Motorrad-Fans am Technik Museum Speyer zu den Kawasaki Days. Das Jubiläum „50 Jahre Z-Modelle“ wird dort ebenfalls gebührend gefeiert.



Bereits zum dritten Mal finden die Kawasaki Days in Speyer statt. In diesem Juli warten u. a. wieder eine Händler- und Partnermeile, eine MX-Freestyle-Show, Stunts von Chris Rid, Kawasaki-Roboter-Action, Airbrush-Tattoos, ein Leistungsprüfstand sowie Fahr- und Schräglagensimulatoren auf die Besucher.

Wer selbst ein aktuelles Kawasaki-Modell bei einem Testride fahren möchte, der sucht sich vorab online unter www.kawasaki-roadshow.de ein Motorrad und die gewünschte Zeit beim Event aus. Die geführten Testrunden starten am Kawasaki-Promotruck.

Alle diese Highlights bilden einen passenden Rahmen für das große Jubiläum „50 Jahre Z-Modelle“. In Speyer wird z. B. das aktuelle Custom-Projekt von Kawasaki Deutschland, die Z H2 Trackinator, präsentiert. Außerdem werden dort die Sieger des Z-Stars-Wettbewerbs, die durch ein Online-Voting bestimmt werden, ausgezeichnet.

Ein Besuch lohnt sich also auf jeden Fall. Die Eventfläche befindet sich direkt neben dem Technik Museum Speyer auf den Parkplätzen P3 und P4. Motorräder können auf dem Parkplatz P2 abgestellt werden. Selbstverständlich ist der Eintritt zu den Kawasaki Days (Samstag von 10:00 - 18:00 Uhr, Sonntag von 10:00 Uhr - 17:00 Uhr) kostenlos. Viel Spaß!



23. + 24. Juli: Kawasaki Days am Technik Museum Speyer

Programm Samstag

Aktion	Uhrzeit	Ort
Roadshow-Probefahrten	10.00 - 17.30	P3
Demo Kawasaki-Roboter	10.00 - 18.00	Hangar
Bridgestone-Gewinnspiel	10.00 - 17.30	P3
Leistungsprüfstand	10.30 - 17.30	P4
Airbrush-Tattoo	10.00 - 17.30	P3
Stuntrider Chris Rid	10.00 12.00 14.15	P3
Ninja ZX-12R Dragster	10.20 14.35	P3
Wheelie-Simulator	10.30 11.30 14.35 16.40	P3
MX-Freestyler	10.50 13.15 16.20	P3
Präsentation Schräglagen-Simulator	11.10 15.15 17.10	P3
Präsentation Z H2 Trackinator	12.25	Hangar
Talkrunde Z-Stars	13.40	Hangar
Präsentation ARAI/RST	15.00	Hangar
Präsentation SENA	15.40	Hangar
Come Together	18.00 - 24.00	Hangar

Programm Sonntag

Aktion	Uhrzeit	Ort
Roadshow-Probefahrten	10.00 - 16.30	P3
Demo Kawasaki-Roboter	10.00 - 17.00	Hangar
Bridgestone-Gewinnspiel	10.00 - 16.00	P3
Leistungsprüfstand	10.30 - 16.30	P4
Airbrush-Tattoo	10.00 - 17.00	P3
Stuntrider Chris Rid	10.00 12.00 14.00	P3
Ninja ZX-12R Dragster	10.20	P3
Wheelie-Simulator	10.30 11.30 13.40 14.40 15.20	P3
MX-Freestyler	10.50 13.15 15.00	P3
Präsentation Schräglagen-Simulator	11.10 14.20 15.50	P3
Präsentation Z H2 Trackinator	11.30	Hangar
Präsentation Sieger Z-Stars-Wettbewerb	12.25	Hangar
Goodbye	16.50	P3

Änderungen vorbehalten.
Die angegebenen Zeiten können sich im Lauf der Veranstaltung noch verschieben.

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 2022 für zwei Tage (Voraussetzung: Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis)
- Zwei Übernachtungen im Doppelzimmer mit Halbpension für zwei Personen im Maritim Hotel Bad Homburg

Die Gewinnspielfrage:

Was ist neu an der Versys 650, Modelljahr 2022?

a. Kompressor

b. Traktionskontrolle

c. Speichenräder

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: gewinnspiel@kawasaki.de
Einsendeschluss: **30. September 2022** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 1/2022

In der letzten Ausgabe hatten wir nach dem Namenszusatz der 900Z1 von 1972 gefragt. Die richtige Antwort war „Super Four“. 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:
Thomas Tänzer, 73547 Lorch
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,
Kawasaki, Philipp Kuchler,
Christina Leitner (MO), Jan
Otto, Félix Romero, Volker
Rost, Andi Seiler, Ula Serra,
Marko Unger (Studio2 Media),
James Wright (Double Red)

Autoren:

Andreas Manzato, Andi Seiler

Layout:

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



SHARE **THE SAME**

BLOOD



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

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

FOLGEN SIE UNS
motul.com



YouTube

MOTUL