

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

NEUE Z-TOPMODELLE
Z900 SE + Z900RS SE



NEUER HIGHTECH-TOURER
Ninja H2 SX mit ARAS

REISEBERICHT
Pyrenäen-Trip auf Versys 1000 SE



MIT GEWINNSPIEL

NEU Z650RS

NO. 03 / 2021



Kawasaki
Let the good times roll



Im Test oder auf der Tour.
Mit dem S22 auf der Pole Position.



BATTLAX
HYPERSPORT
S22



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

RETRO & TECHNO

Liebe Leserin, lieber Leser,

das Jahr neigt sich dem Ende entgegen, der neue Modelljahrgang steht vor der Tür. Dennoch muss kurz Zeit für ein Resümee bleiben. Es war ein Jahr mit Höhen und Tiefen. Die Nachfrage nach Bikes war weiterhin sehr gut, nur die Lieferfähigkeit war durch die Corona-Auswirkungen mitunter stark eingeschränkt. Dennoch haben alle – Mitarbeiter, Händler und Kunden – das Beste daraus gemacht und gemeinsam kurz- wie langfristige Lösungen gefunden. Dafür möchte ich mich bei allen Beteiligten bedanken.

Auch wenn die Engpässe im neuen Jahr noch nicht völlig behoben sein werden, erkennt man allmählich ein Licht am Ende des Tunnels. Und wir sollten positiv nach vorn schauen. Dazu zählt unter anderem auch, dass wir die neuen Modelle mal näher unter die Lupe nehmen. Allen voran die Z650RS, ein Motorrad, dem viele ein sonniges Verkaufsjahr voraussagen. Aus Kreisen der Journalisten, der Verkäufer und der Motorradfans. Offensichtlich hat der Motorradmarkt auf diese kleinere Variante der RS-Linie nur gewartet. Das Retro-Feuer scheint immer noch zu lodern. Dazu passt auch die Aufstockung der Z-Reihe, die übrigens im Jahr 2022 50-jähriges Jubiläum feiert.

Wer glaubt, damit sei es getan, der wird mit Blick auf die Newcomer Versys 650 und vor allem Ninja H2 SX/SE eines Besseren belehrt. Der technologische Fortschritt mit zeitgemäßer Fahrzeugelektronik bildet den passenden Gegenpol zu unseren Retroprodukten. Und eignet sich für alle, die motorradtechnisch voll auf Höhe der Zeit sein wollen. So ist auch im Kawasaki-Jahr 2022 für fast jeden das Passende dabei.

Ich wünsche Ihnen ein paar erholsame Feiertage mit einem besinnlichen Jahresausklang, einen guten Start ins neue Jahr, viel Spaß beim Lesen & vor allem 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



Inhalt

INFORMATION

03 Editorial
16 News
30 Gewinnspiel
31 Impressum

FASZINATION

04 Test Ride: Z650RS
10 Vorstellung: Z900RS SE und Z900 SE
12 Vorstellung: Carry-over- und weitere Neu-Modelle
20 Zeitreise: Z400 – Das Allroundbike
24 Reise: Pyrenäen mit Versys 1000 SE

POSTER

Z650RS und Katalog 2022

Green Memories

Kawasaki geht fürs Modelljahr 2022 konsequent den nächsten Schritt und präsentiert die kleinere Schwester der erfolgreichen Z900RS-Reihe, die Z650RS. Damit liegt man voll im Trend und sorgt für viel Wirbel in der heiß umkämpften Mittelklasse.

Wer hätte das gedacht? Kawasaki komplettiert seine RS-Reihe nach unten und bringt die neue Z650RS – abgeleitet aus der aktuellen Z650. Ganz so ungewöhnlich scheint das aber nicht zu sein, wenn man seinen Blick mal zurück in die zweite Hälfte der 1970er-Jahre richtet. Die Hersteller lieferten sich vor allem im oberen Hubraumsegment oberhalb von 900 Kubikzentimetern harte Duelle, die Top-Nennleistungen lagen mittlerweile deutlich über 80 PS. 750er-Modelle, einst die Stars der Szene, wurden nunmehr dem Mittelklassensegment zugeordnet. Umso überraschender, dass Kawasaki auf der IFMA 1976 mit einer 650er aufwartete, die vordergründig hätte unterlegen sein müssen. Doch wie man sich täuschen konnte! Die Z650 wurde zum Hecht im Karpfenteich und machte bei den Kunden fette Beute. Ihr famoses Handling und der dreh- und spurtfreudige Vierzylinder gaben den meisten 750ern das Nachsehen.

Zurück in die Gegenwart. Genau dieser Reihenvierer ist der wichtigste Unterschied zur neuen Z650RS. Heute fährt man in der Mittelklasse nun mal überwiegend Zwei-, als Ausnahme auch mal Dreizylinder. Aus guten Gründen: Die Produktion ist vereinfacht, dadurch wird das Bike günstiger und leichter. Der Zweizylinder reicht von der Leistung her für diese Klasse locker aus und erlaubt zudem ein schlankes Chassis, was die Bedienung deutlich einfacher und einsteigerfreundlicher macht. Kurzum: für diese Klasse der ideale Partner.





NEU Test Ride: Kawasaki Z650RS

Ein wesentliches verbindendes Merkmal zwischen historischer und aktueller Z650(RS) ist eindeutig die flüssige Tank-Sitzbank-Linie mit dem typischen Entenbürzel und als i-Tüpfelchen obendrauf die sogenannte Kommunikationsfarbe Candy Emerald Green. Was für ein Anblick! Ich lasse mir bei neuen Bikes immer etwas Zeit für Formgebung sowie Details und gönne mir bei einem Espresso Doppio ein paar Chill-Momente, ehe ich auf Testfahrt gehe. Einfach, um die Linienführung sowie die Highlights mit gezielten Blicken aufzusaugen und mich auf den gemeinsamen Fahrtag einzustimmen. Einen Favoriten bei den unterschiedlichen Perspektiven habe ich schon: 45 Grad von hinten rechts ist für mich der absolute Renner, da wirkt die Z650RS am gelungensten und formvollendet.

Aber jetzt finito mit dem Geplänkel, nun geht's raus auf die Landstraße. Und zwar auf die kurvenreiche Berg- und Talbahn, hier und da durchaus gespickt mit Bodenwellen, Fugen und Längsrillen. Man will ja wissen, wie sie fährt. Zunächst einmal erfreue ich mich wieder am unkomplizierten

zierten 650er-Motor, der im urbanen Bereich selbst bei Drehzahlen knapp über 2.000/min ohne Ruckeln oder Schütteln agiert. Gibt man ihm dann am Ortsende-Schild die Sporen, ist man erfreut über dessen Sprintqualitäten. Die Kombination aus Drehfreude und guter Kraftentfaltung schon bei unteren und mittleren Drehzahlen macht einem das Leben leicht, nicht zuletzt beim Abtauchen ins Kurvenlabyrinth. Was für ein Feger! Hat schon was gemeinsam mit der guten alten Z650 anno 1977. Das Sechsgang-Kassettengetriebe fand schon in der ER-6n Verwendung und lässt sich kurz wie knackig schalten. Knappe Schaltwege und die mit wenig Kraft zu bedienende Assist- und Rutschkupplung machen einem die Sache leicht. Kein Verschalter, kein stempelndes Hinterrad, wenn man von einer Kehre überrascht wird und flugs noch ein, zwei Gänge runtersteppen muss.

Was aber ebenfalls gleich positiv auffällt, ist die kompakte Sitzposition mit schlankem Knieschluss und viel Bewegungsfreiheit. Man sitzt nicht wie auf dem Bike festgenagelt, sondern kann den Körper aktiv in den Kurvenswing miteinbringen. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil dieser Spezies Motorrad mit schlankem Gitterrohrrahmen, der schon bei den ersten Manövern im Verkehr für viel Vertrauen und Harmonie zwischen Fahrer und Maschine sorgt. Auch – aber nicht nur – weniger erfahrene Piloten

und Pilotinnen werden Gefallen an dieser harmonischen Zweisamkeit haben. Wem die 820 Millimeter Sitzhöhe zu hoch erscheinen, kann direkt im Kawasaki-Zubehör eine um 20 Millimeter reduzierte Sitzbank ordern. Da gibt es neben verschiedenen Tankpads und Rahmen-/Fahrwerkprotektoren auch praktische Hand- wie Soziushaltegriffe. Für mich persönlich ist aber das Kühlerschutzgitter das wichtigste Utensil, weil ich mich gern auf abgelegenen Sträßchen dritter und vierter Ordnung bewege, die nicht selten mit der einen oder anderen kleinen Überraschung vom Straßenbelag aufwarten – wie etwa Dreck und Steinen. Da kann der Kühler schnell mal Schaden nehmen, was kostspielig würde.

Dem Retro-Design tragen auch die im Vergleich zur aktuellen Z650 geänderten Bremsscheiben im klassischen Rund-Look Rechnung – die Z650 trägt ja Petal-Scheiben. Das ändert aber nichts an der guten Funktion der Bremsanlage, die stets mit ausreichend Biss und Bremskraft aufwartet, ohne den Fahrer im Hinblick auf Dosierbarkeit zu überfordern. Perfekt, wie sich Bremsmanöver und Beschleunigungsphasen nahtlos aneinanderreihen, ohne einen mit Überraschungen aus dem Tritt zu bringen. Wie überhaupt das ganze Motorrad einen äußerst homogenen, fahrerfreundlichen und zudem leidenschaftlichen Eindruck hinterlässt. Sie geht mitten ins Herz, die neue Z650RS!



Z650 anno 1977

Schon an der schönen grünen Metallic-Lackierung erkennt man, dass sie die Vorlage für die neue Z650RS war: die Z650 des Modelljahres 1977. Neben der ebenfalls neuen Z1000 (A) auf der INTERMOT 1976 in Köln präsentiert, bestach die Z650 (Modell B1) durch einen völlig neu entwickelten Reihenvierzylinder. Im Unterschied zur großen Schwester war die Kurbelwelle gleitgelagert, was mehr Standfestigkeit und Laufruhe versprach. Den Primärtrieb übernahm eine Mehrfach-Zahnkette statt eines Zahnrad-Ensembles wie bei der Z1000. Die Shims zur Einstellung des Ventilspiels saßen nun zwischen Tassenstößel und Ventilschaft (Z1000: zwischen Nockenwelle und Tassenstößel), was die Drehzahlfestigkeit optimierte, aber einen höheren Wartungsaufwand bedeutete. Die Z650 sorgte für viel Aufruhr in der Mittelklasse und galt schon nach kurzer Zeit als „750er-Killer“, weil sie einen äußerst gut im Futter stehenden Motor (66 PS) mit einem handlichen Fahrwerk verband. Auch hier dürften gewisse Parallelen zur Gegenwart bestehen ...



Fazit: Einfach zu bedienender, gut anretender Reihenweizylinder & handliches Chassis & entspannte, schlanke Sitzposition & ordentliche Federelemente & gut zu dosierende Bremsanlage & klassisches RS-Design = Der neue Star der Mittelklasse!



HIGHLIGHTS Z650RS, Modelljahr 2022

- Bewährter Reihenweizylinder-Motor mit gutem Drehmoment in Drehzahlkeller und -mitte
- Modifizierte Motorseitendeckel für klassischen Look
- Assist- und Rutschkupplung für niedrige Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- Gut verzögernde Bremsanlage mit Doppelscheibe vorn (klassisch-runde 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 rundem Tank und hinten abschließendem Heckbürzel
- Klassische analoge Rundinstrumente mit zusätzlichem LCD-Display für weitere Informationen
- LED-Technik bei Rundscheinwerfer, Rücklicht und Blinkern
- Klassisch gestylte Aluminium-Gussräder
- Praktisches Zubehör
- Drei klassische Farbvarianten



Kawasaki Z650RS, 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** 68 PS (50,2 kW) bei 8.000/min, Leistungsvariante 48 PS (35 kW) bei 8.000/min **Max. Drehmoment** 64 Nm bei 6.700/min, Leistungsvariante 58 Nm bei 4.700/min
Gemischaubereitung 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-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 187 kg **Tankinhalt** 12 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 191 km/h, Leistungsvariante 176 km/h **Farben** Candy Emerald Green, Metallic Moondust Gray/Ebony, Metallic Spark Black **UVP** 7.995 Euro (Black)/8.145 Euro (Green, Gray) ab Werk, 8.345 Euro (Black)/8.495 Euro (Green, Gray) inkl. Überführung

Edel-Konfekt

Kawasakis erfolgreiche Z900 und Z900RS werden fürs Modelljahr 2022 mit zwei SE-Varianten ergänzt. Die Updates umfassen optische wie technische Details.



NEU Vorstellung: Kawasaki Z900RS SE und Z900 SE

Die Haut eines schon vom Hocker, diese knallgelbe Yellow-Ball-Lackierung in Anlehnung an ihre Ahnin 900Z1, hier kombiniert mit klassischem Schwarz. Die Optik der neuen Z900RS SE wird klar dominiert vom Spiel mit den Farben. In dieses Konzept passt das hochwertige Öhlins-S46-Federbein mit gelber Feder und goldenem Hydraulikzylinder sowie Handrad zur Federbasisjustierung und der zusätzlichen Einstellmöglichkeit für die Dämpfungszugstufe. Vorn glänzt die goldene schimmernde Upside-down-Gabel mit entsprechend angepasster Abstimmung. Die Gesamtkomposition wird angereichert mit goldenen Gussrädern und vielen kleinen leckeren Details wie roten RS-Buchstaben in der Modellbezeichnung, schwarzer Kotflügelhalterung, schwarzer Kühlerseitenverkleidung und schwarzer Abdeckung für die Einspritzbrücke. Nicht minder edel geht es bei den Bremsen zu. Brembo steuert vorne 300-mm-Bremsscheiben, Radial-Vierkolben-Festsättel M4.32 und Beläge bei, die garniert sind mit Stahlflexleitungen und Nissin-Bremspumpe mit 17,5-mm-Kolben statt einem 19-mm-Pendant (Z900RS). Damit minimiert man die Handkräfte, sorgt für mehr

Bremspower und bessere Dosierbarkeit. In Kombination mit den hochwertigen Federungskomponenten dürfte das Fahrgefühl auf der Z900RS SE nochmals emotionaler und sportlicher geraten.

Der zweite neue Feger im 900er-Bunde ist die Z900 SE. Auch sie erfuhr einige bemerkenswerte Updates, die sie gegenüber dem Basismodell aufwerten. Dabei greift sie ebenfalls auf ein hochwertiges Öhlins-S46-Federbein zurück, das in Federbasis (per Handrad) und in Dämpfungszugstufe einstellbar ist. Die goldene Upside-down-Gabel wurde in ihrer Abstimmung den Änderungen am Heck angepasst. Wie bei dem RS-Modell kommen hier vorne Bremsscheiben, Beläge und Radial-Vierkolben-Festsättel M4.32 von Brembo zum Einsatz. Eine Nissin-Radialpumpe und Stahlflexleitungen vervollständigen dieses High-Performance-Paket. Vollendet wird das Ganze mit einer adäquaten Lackierung in Metallic Spark Black und Candy Lime Green, wobei auch der Gitterrohrrahmen in Metallic-Grün gehalten ist.



Edle Öhlins-Komponenten übernehmen die Federung.



Bremsen von Brembo sorgen für Top-Bremskraft.



Evergreens & Überflieger

Neben einigen weiteren neuen Modellen treten fürs Modelljahr '22 auch bewährte Motorräder in neuem Farb- und Dekorkleid auf die Bühne.

Weit oben in der Preispyramide rangiert nach wie vor die nur auf Bestellung und exklusiv für die Rennstrecke gebaute Ninja H2R, die für satte 55.450 Euro (inklusive Überführung) zu haben ist, aber dafür mit sagenhaften 326 PS Maximalleistung unter Ram-Air-Einsatz, 165 Nm maximalem Drehmoment, umfassender Fahrzeugelektronik, zahlreichen Carbonteilen sowie 216 Kilogramm Leergewicht (fahrfertig) auftrumpft. Hier blieb farbmäßig alles beim Alten, sie kommt nach wie vor im einmaligen Farbton Mirror Coated Matte Spark Black, in dem man sich als stolzer Besitzer förmlich spiegeln kann.

Natürlich wird bei den weniger kostspieligen Fahrzeugen technisch wie optisch nicht ganz so viel Aufwand betrieben, aber deswegen sind sie nicht weniger attraktiv. Einige Carry-over-Modelle – so nennt man die technisch weitestgehend identischen Nachfolgemodelle – warten mit völlig neuen Farbvariationen auf, was für willkommene Abwechslung sorgt. Andere Bikes wiederum setzen auf Bewährtes. Wir haben einige der Highlights fürs Modelljahr 2022 hier in Szene gesetzt.

Neben den bereits in diesem Heft detailliert beschriebenen Neumodellen möchten wir noch zwei weitere Newcomer fürs kommende Jahr vorstellen. Da wäre zunächst mal die Versys 650 zu erwähnen, die nun mit kompletter LED-Beleuchtung und neuer Verkleidungsschale aufwartet. Das neue TFT-Display lässt sich per Bluetooth-Verbindung mit dem Smartphone koppeln, so dass



Topmodell und Stil-Ikone: Ninja H2R.



NEU!

**VERSYS
650**

Carry-over- und weitere Neu-Modelle 2022



Ninja ZX-10R in edlem Schwarz-Anthrazit.



Z650 in rot-weißem Outfit.

man auf vielfache Fahrzeuginformationen (Rideology-App) zurückgreifen kann. Ergänzt wird das Frischepaket mit dreistufiger Traktionskontrolle (2 Modi plus Off), Außentemperaturanzeige, vierfach einstellbarem Windschild sowie neu gestyltem Zündschlüssel fürs One-Key-System.

Die absoluten Highlights in Sachen Technik und Elektronik sind aber die beiden neuen Sporttourermodelle Ninja H2 SX (entspricht der alten SE-Version) und Ninja H2 SX SE (entspricht der alten SE+-Version, also mit elektronischem Fahrwerk). Das Topmodell lässt mit ausgefeiltem Ausstattungs- und Elektronikpaket die meisten Tourenmotorräder auf dem Markt alt aussehen. Zum ersten Mal bei einer japanischen Marke kommt das Radar-Assistenz-System ARAS mit adaptiver Cruise Control (Tempomat), Kollisionswarner und Toter-Winkel-Assistent zum Einsatz. Im 6,5 Zoll großen TFT-Farbdisplay kann ein Smartphone via Software (Kawasaki SPIN) mit Standard-Apps und Apps anderer Anbieter eingebunden werden. So kann der Fahrer beispielsweise auf einen Music Media Player oder eine Navigations-App zurückgreifen, die das Navigieren per Smartphone möglich macht. Die App-Steuerung erfolgt über den Lenkerschalter. Mit an Bord sind zudem KIPASS-Zündschlüsselsystem (schlüsselloses Starten des Bikes per FOB-Transponder), Reifendruckkontrollsystem TPMS, Berganfahrhilfe VHA, Emergency Stopping Signal (blinkendes Rücklicht bei plötzlichem Bremsen, rückwärtiger Verkehr wird gewarnt), elektronisches Fahrwerk KECS mit Skyhook-Technologie, hochwertige Brembo-Bremskomponenten sowie die Testsieger-Sportbereifung Bridgestone S22. Sporttourerherz, was willst du mehr?

NEU!

Ninja

H2 SX SE



NEU!

Die Versys 1000 (oben) ist wieder da. Unten die Versys 1000 S.





Tradition und Fortschritt

Kawasaki stellt sich neu auf – River Mark als Markensymbol

Kawasaki Heavy Industries (KHI) kann mittlerweile auf über 120 Jahre Firmengeschichte zurückblicken. In dieser Zeit hat KHI Unternehmen gegründet, deren Produkte und Dienstleistungen auf See, auf dem Land, in der Luft und sogar im Weltall zum Einsatz kommen. Kürzlich wurde eine neue Gesellschaft innerhalb der Kawasaki-Gruppe gegründet, die sich ausschließlich mit der Entwicklung und Produktion von Motorrädern und Motoren beschäftigt. Die neue Struktur soll unter anderem dazu beitragen, schneller auf Marktentwicklungen reagieren zu können. Zusammen mit dem neuen Unternehmen Kawasaki Motors, Ltd. wird auch eine neue Corporate Identity vorgestellt.

Als Markensymbol fungiert ab sofort das River Mark – eine stilisierte Form des japanischen Buchstabens, der für „Fluss“ steht. Das River-Mark-Logo wurde immer wieder an entscheidender Stelle im Laufe des letzten Jahrhunderts verwendet – immer beschränkt auf die wichtigsten Produkte von Kawasaki in der jeweiligen Zeit. Bereits seit 2015 thront es beispielsweise voller Stolz auf den Verkleidungen der Ninja-H2-Modelle. Der Slogan „Let the good times roll“ ist Ausdruck der Zuversicht, mit der Kawasaki in die Zukunft blickt.



Kawasaki

Let the good times roll

Hasta la vista, Baby!

Aus einer Z H2 entsteht der ultimative Sprint-Racer



Lange, sehr lange sogar mussten alle warten: die Projektbeteiligten genauso wie die Fans der Kawasaki-Custombikes. Nach dem Start des Projektes ging durch Corona zunächst nicht viel. Aber jetzt geht es mit Hochdruck weiter: Der Trackinator kommt – wie sein Cyborg-Vorbild geschaffen, um allen Gegnern das Fürchten zu lehren. Dazu hat sich der Tuner Dieter Briese wieder einiges einfallen lassen. Und man fragt sich zu Recht, wie viel Mehrleistung bei einer Z H2 mit serienmäßigen 200 PS noch zu holen ist. Der erste Videoclip dazu ist bereits auf dem Youtube-Kanal von Kawasaki Deutschland zu sehen.



Neue Kraftstoff- und Ölzusätze



Schmierstoffexperte MOTUL legt zwei Additive speziell für Motorräder neu auf. „Engine Clean Moto“ ist ein Reinigungsadditiv für den Motorölkreislauf, das dem Motoröl vor dem Ölwechsel hinzugefügt wird. Betriebsbedingte Verunreinigungen werden gelöst und mit dem anschließenden Ölablassen aus dem Ölkreislauf entfernt. „Boost and Clean Moto“ bewirkt eine Erhöhung der Oktanzahl sowie eine besonders effektive Reinigungs- und Pflegewirkung bei Motorradmotoren.

Messetermine 2022

MOTORRADWELT BODENSEE/Friedrichshafen

28.01. – 30.01.2022

MOTORRAD MESSE/Leipzig

04.02. – 06.02.2022

IMA HESSEN/Wiesbaden

11.02. – 13.02.2022

IMOT/München

18.02. – 20.02.2022

HAMBURGER MOTORRAD TAGE/Hamburg

25.02. – 27.02.2022

MOTORRÄDER/Dortmund

03.03. – 06.03.2022

Kawasaki präsentiert sich im kommenden Jahr gleich auf sechs Frühjahrmessen in ganz Deutschland. Den Anfang macht die MOTORRADWELT BODENSEE ganz im Süden. Danach folgen verschiedene Stationen bis hin zum traditionellen Abschluss der Frühjahrmessen in Dortmund. Kawasaki freut sich jetzt schon auf alle Besucher!

Partnerschaft nach Maß

Consors Finanz liefert Finanzdienstleistungen mit vielen Vorteilen

Kawasaki arbeitet mit Consors Finanz zusammen, einem der führenden Anbieter von Konsumentenkrediten in Deutschland. Diese Zusammenarbeit macht allen Kunden das Leben leichter.

Beispielsweise sorgt die 50/50-Finanzierung dafür, dass der Motorradkauf ganz einfach wird:

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

Kawasaki
Finanzierung **50/50**

NEU!



Außerdem zeigt die Kawasaki-Mastercard®, dass Markenbewusstsein viele handfeste Vorteile bieten kann:

- Keine Kartengebühr!
- Überall einsetzbar: im Handel, im Internet, im Ausland
- Bargeldabhebung an allen Automaten, ab 300 Euro gebührenfrei!

Alle Infos bei teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartnern!

Willkommen im Club!

Es hört sich an wie ein Scherz, ist aber als weiterer Erfolg in der Laufbahn des Superbike-Weltmeisters Jonathan Rea zu verstehen: Mit 34 Jahren hat er im ersten Versuch in Großbritannien seinen Motorradführerschein bestanden. Geübt hat der KRT-Pilot für die Prüfung mit seinem Fahrlehrer auf einer Z650. Nach erfolgreich absolvierter Prüfung gehört nun eine Z900RS zum Fuhrpark des Nordiren. Vielleicht trifft man sich mal bei einer ausgedehnten Tour irgendwo in Europa?

50 Jahre Z-Modelle

Jubiläum der legendären Motorräder im kommenden Jahr mit vielen Highlights



2022 wird ein ganz besonderes Jahr für Kawasaki und alle Fans der Z-Modelle. 1972 erlebte die Motorradszene mit der 900Z1 einen Quantensprung. 50 Jahre später sind die Vibrations immer noch zu spüren. Die neue Z650RS ist der neueste Beleg dafür. Das Jubiläum wird Kawasaki weltweit feiern. In Deutschland startet am 17. Januar 2022 eine Microsite und ein großes Gewinnspiel, bei dem alle Z-Besitzer mitmachen und tolle Preise gewinnen können. Alle Infos und Links wird es auf kawasaki.de oder in den Social-Media-Kanälen von Kawasaki geben.

Erfolgreiche Roadshow

Die Roadshow-Teams von Kawasaki waren in der Saison 2021 unermüdlich unterwegs. Unzählige Probefahrten konnten so ermöglicht werden, und ein zählbares Ergebnis kam dabei heraus. Auch in diesem Jahr wurden fleißig Spenden für die gemeinnützige Organisation MEHRSi gesammelt, die sich darum kümmert, gefährliche Leitplanken mit einem Unterfahrschutz sicherer zu machen.

Kawasaki konnte einen Betrag von 4.484,- Euro an die Vertreterin von MEHRSi, Monika Schwill, übergeben. Danke an alle, die dazu beigetragen haben. Wer direkt noch einen Beitrag leisten möchte, der findet ein Spendenkonto unter mehr.si.org

Darüber hinaus bereiten unsere beiden Roadshow-Teams schon die kommende Saison vor. Wie gewohnt kommt die Kawasaki Roadshow zu vielen Events und Vertragspartnern. Mit an Bord die aktuellen Modelle, die dann zur Testfahrt bereitstehen.

Alle aktuellen Infos zu Events und zu Terminen der Roadshow-Tour sind in den Social-Media-Kanälen und unter kawasaki.de bzw. kawasaki-roadshow.de zu finden.



Marketingleiter Martin Driehaus und Monika Schwill mit dem Roadshow-Team (v.l.n.r.): Adrian Gattner, Tanja Cakir, Barbara Balos, Thomas Girgos, Gunter Baumbach

Das Allroundbike

Parallel zur Superbike-Linie im Programm entwickelt Kawasaki ab Mitte der Siebzigerjahre robuste Alltagsmotorräder mit hohem Nutzwert. Den Anfang macht die zweizylindrige Z400 anno 1974.

Kawasaki Z400

Anfang der Siebzigerjahre ist abzusehen, dass Zweitaktmotoren nicht mehr up-to-date sind. Verschärfte Abgasgesetze im wichtigen Motorradmarkt USA, aber auch in Europa, sowie die ausgeprägten Trinksitten der Zweitakter sind die Hauptgründe. Nicht selten verbrauchen die hubraumstarken Vertreter dieser Gattung über zehn Liter auf 100 Kilometern. Die Hersteller, vor allem die aus Japan, sind zum Handeln gezwungen.



Von der Z400 zur Z440LTD

Parallel zum Superbike 900Z1 präsentiert man ein alltagstaugliches Motorrad mit deutlich weniger Hubraum und Leistung, stattdessen geringerem Kraftstoffverbrauch und einfacherer Bedienbarkeit: die Z400 (D1). Das gleiche Entwicklungsteam unter der Leitung von Ben Inamura, das die 900Z1 auf die Räder gestellt hat, entwirft auch die 400er. Dieses Bike ist erst der Beginn einer Strategie, parallel zu der sportlichen auch eine alltagstaugliche Modellschiene bei Kawasaki zu implantieren. Spaß und Nützlichches lassen sich perfekt miteinander verbinden, wie etwa bei der alltäglichen Fahrt zur Arbeit.

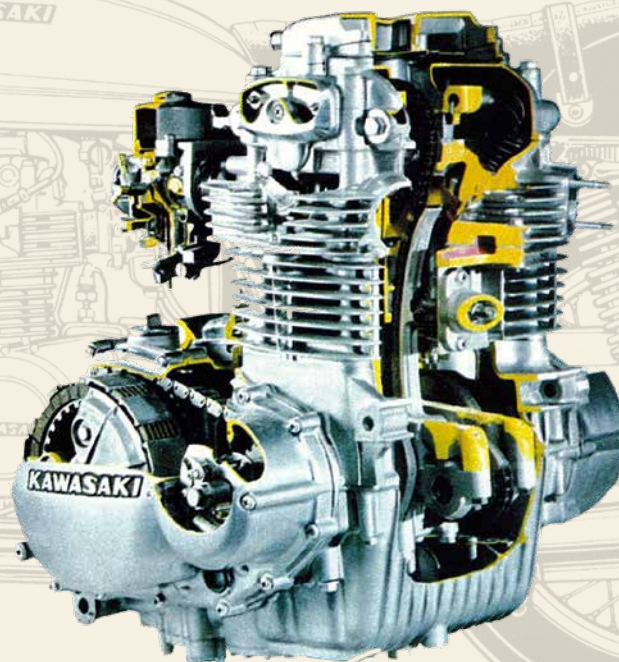
Nach ersten Fahrttests scheint die deutsche Motorradpresse verwirrt zu sein. Wie soll man ein Bike, das gerade mal 35 PS (laut amerikanischen Prospektangaben) aus 399 Kubikzentimetern Hubraum holt, im Motorradfieber Deutschlands einordnen? Mit Japan verbindet der deutsche Motorradfahrer nun mal sportlichen Auftritt. Schließlich gibt es genügend Beispiele wie etwa 900Z1, 500H1 Mach III und 750H2 Mach IV aus dem Hause Kawasaki, aber auch von anderen Herstellern. Auch die Technik der Z400 mit gleitgelagerter 360-Grad-Kurbelwelle, gegen die Fahrtrichtung drehend, einer kettengetriebenen Nockenwelle, Kipphebeln auf exzentrisch gelagerten Achsen zur Ventilspieleinstellung, zwei Ausgleichswellen zur Minimierung von Vibrationen, Fünfganggetriebe und Nassumpfschmierung gilt im sportlich motivierten Motorraddeutschland eher als brav. Das Fahrwerk macht

einen soliden Eindruck und überzeugt vor allem mit leichtem Handling, nicht zuletzt aufgrund des relativ niedrigen Gewichts von 182 Kilogramm vollgetankt. Fürs Modell Z400D2 (1975) sind keine Änderungen vorgesehen. Beim Modell D3 von 1976 ändert man aber Kolbenbodenform, Verdichtungsverhältnis, Ansaugwege und Auspuffanlage. 36 PS Spitzenleistung bei 8500/min und 33 Nm maximales Drehmoment bei 7500/min sind der Lohn für diesen Aufwand. Ein abschließbarer Tankverschluss und eine akustische Blinkerkontrolle sind ebenfalls mit an Bord.

Das erste Z400-Modell, das von der Kawasaki Motoren GmbH in Frankfurt offiziell importiert wird, ist die B1 für das Modelljahr 1978. Wichtigste Modifikationen sind der neue Zylinderkopf mit Kipphebeln und Einstellschrauben sowie eine externe Ölleitung zur Schmierung von



Nockenwelle und Kipphebeln. Das gewährleistet eine stabile Ölversorgung direkt von der Ölpumpe zum Kopf und beugt Undichtigkeiten an der Kopfdichtung im Bereich der vormaligen innen liegenden Ölkanäle vor. Hinzu kommen standfestere Kurbelwellenlager. Der vormalig in den Zylinderkopf integrierte Ausgleichskanal für die Abgasdruckwellen ist nun passé und stattdessen zugunsten besserer Kühlung als Interferenzrohr in die Krümmeranlage unterhalb des Getriebes integriert. Zur besseren Beschleunigung steht nun ein Sechsganggetriebe zur Verfügung. Optisch unterscheidet sich die B von der D durch ein neues Design an Tank, Seitendeckeln, Sitzbank mit Kawa-typischem Heckbürzel, Kotfägeln und Auspuffanlage. Hinzu kommen eine nadelgelagerte Hinterradschwinge und ein aufwändiger, TÜV-konformer Seitenständer-Rückholmechanismus. 1979 erhält die Maschine im Modell B2 eine Zweiphasen-Lichtmaschine, eine neue kombinierte Regler-/Gleichrichtereinheit und eine modifizierte Kupplungsdruckstange. Parallel dazu wird das Modell Z400G mit Leichtmetallgussrädern, gelochter Brems Scheibe, Einkolben-Schwimmsattel- statt Einkolben-Schwenksattelzange, Sintermetall-Bremsbelägen und in anderer Lackierung verkauft. Die deutschen Versionen werden ausschließlich mit auf 27 PS (20 kW) gekappter Leistung angeboten, wegen der günstigeren Versicherungsklasse. Nachträgliche Entdrosselung auf die ursprünglichen 36 PS ist über andere Membrangasschieber möglich.



Klassische Schönheit: die Z400 (G) von 1979.



Kawasaki Z400 (B1, Modelljahr 1978)

Motor Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, ohc, zwei Ventile pro Brennraum **Hubraum** 399 cm³
Bohrung x Hub 64 x 62 mm **Verdichtung** 9,5:1 **Leistung** 36 PS (26,5 kW) bei 8500/min (in Deutschland 27 PS/20 kW)
Max. Drehmoment 33 Nm (3,3 mkp) bei 7.000/min **Gemischauflbereitung** Zwei Keihin-CV-Vergaser, Ø 32 mm
Getriebe Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Doppelschleifenrahmen **Radstand** 1.365 mm **Lenk-**
kopfwinkel/Nachlauf 63 Grad/100 mm **Sitzhöhe** 775 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 32 mm **Federung hinten**
 Stahlschwinge mit zwei Federbeinen **Federweg vorn/hinten** 120/80 mm **Räder** Drahtspeichenräder mit Stahlfelgen
Reifen vorn 3.00 S18 4PR **Reifen hinten** 3.50 S18 4PR **Bremse vorn** Scheibe, Ø 277 mm, Einkolben-Schwenk-
 sattel **Bremse hinten** Simplex-Trommel, Ø 180 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 182 kg **Tankinhalt** 14 Liter **Höchst-**
geschwindigkeit 155 km/h **Farben** Grün, Rot **UVP** 4.296 Mark (Modell B2, 1979)

Die Bestseller

Kawasaki Z440/Z440LTD

1980 wächst der Hubraum der kleinen Z auf 443 Kubikzentimeter an. Die 27 PS Maximalleistung werden nun bereits bei 7000/min abgegeben. Optisch lehnt sich das Modell Z400C an die G des Vorjahres an. Gemeinsam mit der Chopper-Variante Z440LTD avanciert die 440er zum Bestseller im Kawasaki-Programm. Die LTD (intern Z440A1) besitzt die für einen Chopper so charakteristischen Designelemente wie 12-Liter-Tropfentank, Stufen-sitzbank, weit geschwungener Lenker, kurze Auspufftöpfe, 19-Zoll-Vorder- und breites 16-Zoll-Hinterrad. 1981 spendiert man beiden 440er-Modellen Transistorzündanlagen. Die LTD erhält ein Jahr später im zusätzlichen Modell Belt Drive den bereits in den USA verwendeten Zahnriemenantrieb zum Hinterrad, womit das Grundkonzept noch alltagstauglicher wird. Aufpreis zum Standardmodell: 100 DM. In diesem Jahr verändert die „normale“ Z440 ihr Aussehen. Als H1 erhält sie einen anderen Lenker, eine gestufte Sitzbank, einen neuen Tank und andere Gussräder. Fahrwerksstabilität und Komfort zählen zu den geschätzten Qualitäten. Die niedrigere Sitzbankstufe ermöglicht auch kleineren Fahrern sicheren Stand. Die H wird aber nie so erfolgreich wie ihre LTD-Schwester. Als H2 wird das Bike nur noch bis 1983 verkauft, die adrette und sehr beliebte Z440LTD Belt Drive wird noch bis 1984 als D6 offiziell angeboten.

Damit ist das Ende der erfolgreichen 400/440er-Reihe besiegelt. Es kommt eine neue Generation mit modernem wassergekühltem 450er-Aggregat – praktisch „eine halbe Portion“ des legendären GPZ900R-Motors. Aus der wiederum die populäre 500er-Serie mit GPZ500S, EN500, ER-5 und KLE500 hervorgeht.

Web-Tipp

Wer sich näher für die 400er- und 440er-Zs interessiert, sollte mal einen Blick auf die wirklich herausragende und preisgekrönte Website des mittlerweile leider verstorbenen Norwegers Odd Ivar Bekkelund (www.kz400.com) werfen. Hier findet der Besucher alte Prospekte, Kopien von Werksunterlagen, technische Daten und Tipps sowie Erfahrungsberichte, die die Standfestigkeit und Zuverlässigkeit der Baureihe unterstreichen.



Mehr Hubraum gab es ab 1980: Z440 (C).



Moderner Look ab 1981: die Z440 (H1) mit schärferen Konturen.



Als Softchopper erfolgreich: die Z440LTD (Z440A1).

Kurven-Eldorado

Schon beim Blick auf die Landkarte hat man den Eindruck, dass es im südöstlichen Teil der Pyrenäen nicht einen Meter geradeaus geht. Ein ideales Revier zum Motorradfahren.



Mein Gegenüber knallt die Michelin-Karte auf den Tisch, die er schon seit einigen Minuten mit seinem Zeigefinger durchpflügt hat. Die Karte zeigt keinen geraden Strich zwischen Lloret de Mar und Sant Feliu de Guíxols. Martin drängt zum Aufbruch, er will Schräglage! Und mit jedem Kilometer weiter Richtung Sant Feliu de Guíxols wächst meine Wertschätzung, dass sich meine Reisebegleitung durchgesetzt hat. Die GI-682 zählt zu den schönsten Küstenstraßen weltweit und bietet atemberaubende Aussichten. Auf der Straße geht es ständig bergauf und bergab. Nach dem Ort Tossa de Mar fängt der Spaß dann richtig an. Bis nach Sant Feliu de Guíxols sind es knapp 22 Kilometer. Auf dieser Distanz soll die Anzahl der Krümmungen im vierstelligen Bereich liegen, was zumindest den Beinamen „Straße der 1000 Kurven“ erklärt. Bei Temperaturen von mehr als 30 Grad Celsius braucht es den Fahrwind, um nicht in der Kombi zu schmelzen. Alle Lüftungsklappen meiner Kombi sind sperrangelweit auf, um dem Fahrtwind Einlass zu gewähren. Viel später als geplant erreichen wir Girona.

Katalonien

Die Costa Brava von ihrer schönen Seite. Entlang der Straße zwischen Lloret de Mar und Sant Feliu de Gúixols.



Am nächsten Morgen lockt Martin wieder mit der Karte, deren rundliche Linien langsam wieder Begehrlichkeiten wecken. Wir waren zwar gestern erst in Beget, aber das Dorf lohnt auch einen zweiten Besuch. Beget als klein zu bezeichnen, wäre schon zu groß gedacht. 20 Menschen leben dort. Das Kapital von Beget ist die Vergangenheit und die abgeschiedene Lage. Die Häuser sind steinlt und stammen zum Teil wie die Brücke, die über den Fluss Riera de Beget führt, aus dem Mittelalter. Auf den letzten Kilometern dorthin haben sich Bauarbeiter der Straße angenommen, die GIV-5221 aber leider nicht mit griffigem Asphalt versehen, sondern die pflegebedürftigen Stellen mit Rollsplit beschickt. Die Versys schwimmt mehr, als dass sie fährt, und die Traktionskontrolle arbeitet im Dauerbetrieb.

Nach Beget lässt die Beschaffenheit des Untergrunds wieder einiges mehr an Schräglage zu. Nächstes Ziel ist Ripoll an den Ausläufern der katalanischen Pyrenäen. Die Stadt liegt am Zusammenfluss von Ter und Freser und ist bei Weitem nicht so heimelig, wie es der erste Blick vermuten lässt. In Spanien war Ripoll bekannt für die Herstellung von Waffen. Im 17. Jahrhundert arbeiteten die 80 Büchsenmacher-Meister in ihren Werkstätten. Heute richten die Besucher ihr Augenmerk auf andere Sehens-



Das Dorf Olvena klebt an den Hängen der umliegenden Berge.

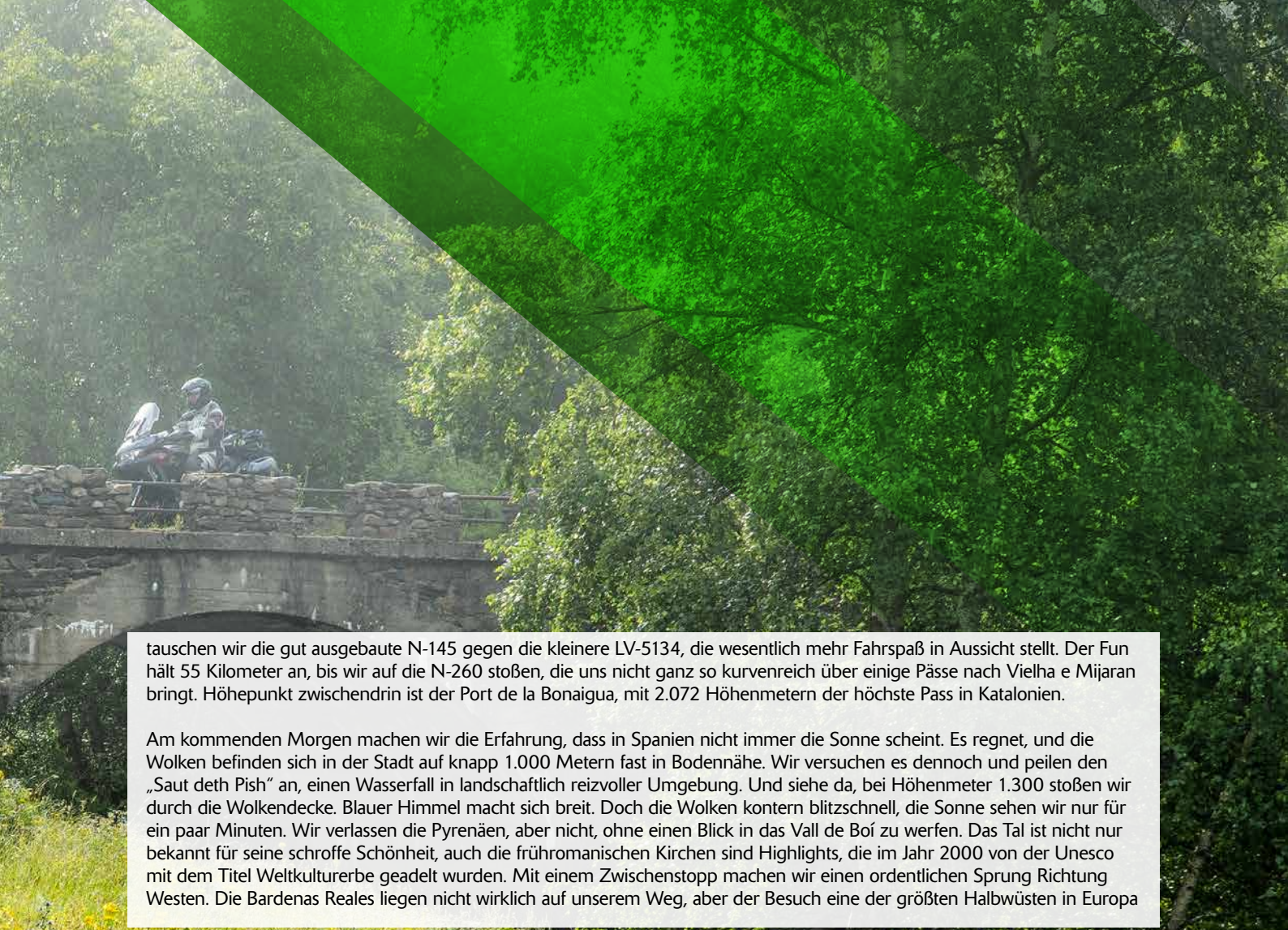
würdigkeiten wie das Kloster Santa María da Ripoll. Bei 33 Grad Celsius im Schatten geht es weiter auf der N-260 in Richtung Ribes de Freser. Kurz hinter der Stadt haben wir die 1.000-Höhenmeter-Marke geknackt, mit dem Anstieg sinken auch die Temperaturen. In La Molina ist Schluss für heute. Für morgen haben wir Andorra angepeilt.

Die N-250 verläuft im Gegensatz zu den gestrigen Straßen relativ gerade. Unterwegs bieten sich herrliche Aussichten auf die Bergwelt. Einige dieser schroffen Steinblöcke kratzen in diesem Teil der Pyrenäen an der 3.000-Meter-Marke. Mal sehen, was das kleine Fürstentum Andorra für Motorradfahrer zu bieten hat. Die Einreise ist problemlos, unkontrolliert passieren wir die Grenze. Und einige Kilometer weiter stecken Martin und ich fest im mobilen Leben der Hauptstadt Andorra la Vella. Wir stehen im Stau. Dieser unabhängige Zwergstaat zwischen Frankreich und Spanien ist eigentlich ein Paradies für Wintersportler. Und für Geldanleger. Wegen seiner steuerlichen Vorteile, die dieser autonome Fleck bietet. Auf Druck der EU ist seit 2018 das Bankgeheimnis in Andorra nicht mehr ganz so geheim, die Kontodaten der internationalen Kundschaft müssen von den Banken europaweit weitergereicht werden.

Etwas später klettern wir mit den Motorrädern die CG-2 hoch, die bis auf 2.400 Meter ansteigt. Auf den letzten Kilometern bis zur französischen Grenze knubbeln sich die Kurven. In einigen Tagen wird hier die Tour de France vorbeistrampeln, deren Vorbote sind schon zu sehen. Einige Tour-Fans haben ihre Wohnmobile bereits postiert, um sich frühzeitig einen guten Blick aufs Rennen zu sichern. Kurz vor Frankreich geht es für uns wieder zurück, und nach einigen kleinen Schlenkern in die Berge verlassen wir Andorra wieder in Richtung Westen. Schnell



Das kleine Dorf Beget eignet sich als Kulisse für jeden Fantasy-Film.



tauschen wir die gut ausgebaute N-145 gegen die kleinere LV-5134, die wesentlich mehr Fahrspaß in Aussicht stellt. Der Fun hält 55 Kilometer an, bis wir auf die N-260 stoßen, die uns nicht ganz so kurvenreich über einige Pässe nach Vielha e Mijaran bringt. Höhepunkt zwischendrin ist der Port de la Bonaigua, mit 2.072 Höhenmetern der höchste Pass in Katalonien.

Am kommenden Morgen machen wir die Erfahrung, dass in Spanien nicht immer die Sonne scheint. Es regnet, und die Wolken befinden sich in der Stadt auf knapp 1.000 Metern fast in Bodennähe. Wir versuchen es dennoch und peilen den „Saut deth Pish“ an, einen Wasserfall in landschaftlich reizvoller Umgebung. Und siehe da, bei Höhenmeter 1.300 stoßen wir durch die Wolkendecke. Blauer Himmel macht sich breit. Doch die Wolken kontern blitzschnell, die Sonne sehen wir nur für ein paar Minuten. Wir verlassen die Pyrenäen, aber nicht, ohne einen Blick in das Vall de Boí zu werfen. Das Tal ist nicht nur bekannt für seine schroffe Schönheit, auch die frühromanischen Kirchen sind Highlights, die im Jahr 2000 von der Unesco mit dem Titel Weltkulturerbe geadelt wurden. Mit einem Zwischenstopp machen wir einen ordentlichen Sprung Richtung Westen. Die Bardenas Reales liegen nicht wirklich auf unserem Weg, aber der Besuch eine der größten Halbwüsten in Europa



Steht schon seit fast 1000 Jahren, die Kreuzritterburg Castillo de Montearagón in der Nähe von Huesca.

muss sein. Deren Felsformationen waren Kulisse für Filme wie „Games of Thrones“, und auch in einem James-Bond-Film waren die Bardenas Reales zu sehen. Modelliert hat das alles der „Cierzo“, ein trockener Wind, der von der spanischen Küste im Nordwesten durch das Flusstal des Ebro weht. Wir setzen auf den Abend. Wenn sich die Sonne langsam verabschiedet, bringen die letzten Strahlen die Felsformationen zum Glühen.

Die Bardenas Reales sind die letzte Station unserer Katalonien-Tour. Der letzte Fahrtag beutelt uns, wir versuchen, die mautpflichtigen Straßen zu meiden, uns aber auch nicht im Klein-Klein der Nebenstraßen zu verlieren. Der krümmungsfreie Asphalt in Richtung Barcelona lässt schnell Langeweile aufkommen. Das kann unsere Erfahrungen während dieser Tour aber nicht trüben. Nicht selten haben wir uns auf einer der Straßen schwindelig gefahren. Hier gibt es Kurven en masse, dass einem schon fast schlecht wird!



Gerade zum Abend, wenn der Wind nachlässt, wird es in den Bardenas sehr ruhig.

Informationen zur Tour

Allgemeines

Katalonien liegt im Nordosten Spaniens. Die Region umfasst 32.000 Quadratkilometer und ist damit etwas größer als Belgien. Die Pyrenäen im Norden bilden eine natürliche Grenze zu Frankreich. Seit Jahren kämpfen die Katalanen für ihre Unabhängigkeit.

Anreise

Ab der Mitte Deutschlands sind es knapp 1.300 Kilometer bis nach Girona, für die monotone Anreise über deutsche und französische Autobahnen sind Minimum zwei Tage notwendig. Wer etwas mehr Zeit hat und sich die Maut sparen will, für den bieten sich wunderschöne Motorradstrecken durch die Vogesen oder das Massif Central an.

Beste Reisezeit

An den Küsten Kataloniens herrscht Mittelmeerklima, in den Bergen wird das Wetter von alpinen Bedingungen bestimmt. Gibt es an der Küste meist trockene und heiße Sommer, sind die Temperaturen in den Bergen gemäßigter. Die beste Reisezeit liegt zwischen Mai und Oktober, wobei in den Monaten Juli und August die Temperaturen auch weit jenseits der 30-Grad-Marke liegen können.

Unterkunft

In Katalonien findet sich eine große Auswahl an Hotels, Pensionen sowie Campingplätzen der unterschiedlichsten Preiskategorien.

Karte

Michelin 574, regional Spanien (Katalonien, Aragon, Andorra), ISBN: 978-2067228528, Preis: 8,99 Euro

Tourdaten

Tourlänge rund 2.000 Kilometer, Zeitaufwand eine Woche, Schwierigkeitsgrad leicht bis mittel



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 verlostete 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 2021/22 für zwei Tage** (Voraussetzung: Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis)
- **Zwei Übernachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer in einem Hotel im Taunus**

Die Gewinnspielfrage:

Wie heißt das neue Radar-Assistenz-System der Ninja H2 SX?

a. ASAR

b. ARAS

c. ARSA

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: **gewinnspiel@kawasaki.de**
Einsendeschluss: **28. Januar 2022** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 2/2021

In der letzten Ausgabe hatten wir danach gefragt, für was der Name „Versys“ steht. Die richtige Antwort war „Versatile System“. 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:
Raphael Jaeckle, 86179 Augsburg

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,
Andreas Hülsmann,
Kawasaki, Philipp Kuchler,
Félix Romero, Andi Seiler,
Ula Serra

Autoren:

Andreas Hülsmann, 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 JETZT AUCH.**

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

FOLLOW US ON
motul.com



YouTube

MOTUL