

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

DIE ZUKUNFT IST DA!
Neue EV-Motorräder



ALLE INFOS
Modelle 2023



HISTORY
ZZR-Modelle



MIT GEWINNSPIEL

TEST RIDE NINJA 400

NO. 03 / 2022



Kawasaki
Let the good times roll

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

JUBILÄUMS-FINALE & NEUE AUSBLICKE

Liebe Leserin, lieber Leser,

Kawasaki läutete auf der INTERMOT 2022 in Köln das Finale zum diesjährigen 50-jährigen Z-Jubiläum ein. Genau hier war die 900Z1 als erste Vertreterin der Z-Linie zur IFMA 1972 vorgestellt worden. Vor Ort wurden vom 4. bis 9. Oktober 2022 neben einer originalen 900Z1 auch alle aktuellen Z-Modelle gezeigt. Zusätzlich gab es am Stand und auf der Eventbühne Vorträge und Interviews mit Zeitzeugen und Insidern. Ein würdevoller Abschluss eines Jubiläums, das hier in Köln wie auch bei den Kawasaki Days in Speyer (23.-24. Juli 2022) seine Höhepunkte erreichte.



Gleichzeitig gab Kawasaki während seiner Pressekonferenz am 4. Oktober die ersten Informationen zur klimaneutralen Zukunft des Herstellers preis. Als erstes Modell dieser Entwicklung wurde passenderweise der Prototyp eines Elektro-Z-Motorrads der Presse vorgestellt. In der Rede des Präsidenten von Kawasaki Motors Europe N. V., Herrn Masaya Tsurono, wurde deutlich, dass sich Kawasaki sehr wohl seiner Verantwortung im Zusammenhang mit umweltverträglichen Produkten bewusst ist und darüber hinaus nicht nur in eine, sondern gleich in mehrere Richtungen forscht und entwickelt. Das wurde auch bei der Vorstellung weiterer Zukunftstechnologien zur EICMA in Mailand deutlich (siehe Story ab Seite 12). Gleichzeitig wird man die vorerst noch verbleibenden Verbrenner in Sachen Abgas- und Geräuschentwicklung ständig optimieren und weiterentwickeln. Wie man sieht, hält die nahe Zukunft einiges an Neuerungen und Überraschungen bereit, auf die man sich freuen darf.

Ich wünsche euch einen guten Jahresausklang mit ein paar besinnlichen Stunden & einen guten Rutsch ins neue Jahr

Andi Seiler

Andi Seiler

Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

P.S.: Wie gefällt euch unser Magazin Lime Green?
Schreibt uns eine E-Mail an:
urban@kawasaki.de

Inhalt

INFORMATION

- 03 Editorial
- 14 News
- 30 Gewinnspiel
- 31 Impressum

FASZINATION

- 04 Test Ride: Ninja 400
- 10 Vorstellung: Füsport - RT Motorsports by SKM - Kawasaki Ninja 400
- 12 Vorstellung: Green-Power-Motorräder
- 20 Vorstellung: Neue Farben Modelle 2023
- 24 History & Test Ride: ZZ-R 600 und ZZ-R 1100

POSTER

ZZ-R-Modelle und Katalog 2023



Landstraßen-Terrier

Die Ninja 400 ist mit ihrer Z-Schwester im Modelljahr 2023 ins Kawasaki-Line-up zurückgekehrt. Mit an Bord ein Euro-5-abgestimmter Motor, der nach wie vor bestens mit dem leichten Fahrwerk harmoniert.

Endlich reißt der Himmel an diesem Morgen auf und lässt blaugefärbte Felder zwischen den Wolkenansammlungen erscheinen. Auch die Sonne blinzelt bereits ab und zu durch, lässt die lime-grüne Farbe des Bikes regelrecht strahlen. Die sogenannte KRT-Lackierung lehnt sich an das erfolgreiche WSBK-Superbike von Jonathan Rea an. Ein echter Hingucker. Schon im Stand signalisiert die Ninja 400 ihre sportlichen Talente, wozu natürlich auch Anbauteile wie Verkleidung und der Semi-Sitzhocker beitragen. Den filigranen Gitterrohrrahmen haben viele Kawasaki-Modelle mittlerweile gemein. Im Vergleich zu Ninja 650 und Z650 gibt es dennoch ein paar Unterschiede. Der Rahmen der 400er ist nämlich eher im Stil der H2-Kompressor-Modelle aufgebaut. Hinten nimmt eine direkt am Motor angedockte massive Aluplatte die Schwinge auf. Bei den 650ern wird die Schwinge im Rahmen aufgehängt. Der Motor ist in beiden Fällen als mittragendes Element im Rahmen integriert. Alles in allem eine durchdachte Rahmenkonstruktion, die jedenfalls mitverantwortlich ist für das im Falle der 400er geringe Leergewicht von gerade mal 168 Kilogramm (fahrfertig).

Jetzt wird's aber Zeit für unseren Proberitt. Dunstschwaden auf dem abtrocknenden und aufwärmenden Fahrbahnbelag begleiten uns noch auf den ersten Kilometern. Bereits das Anfahren ist mit diesem Motor ein Kinderspiel. Egal, ob man ganz entspannt oder sportlich ambitioniert von der Stelle kommen möchte. Die leichtgängige Kupplung lässt sich in beiden Fällen perfekt dosieren. Der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder bietet dabei ein sehr breites nutzbares Drehzahlband von niedrigem Niveau bis hinauf in fünfstellige Regionen. Wenn's richtig flott vorangehen soll, heißt es, den Motor ab 6.000 bis 7.000/min in Richtung Nenndrehzahl (10.000/min) zu treiben, um die Höchstleistung von 45 PS abzurufen. Dabei macht der Twin stets einen souveränen Eindruck, ohne überfordert zu wirken. Ruckzuck stehen Geschwindigkeiten auf dem Digitaldisplay, die man der 400er nicht unbedingt zugetraut hätte. So locker geht die Leistungsentfaltung vonstatten. Daran hat auch die Euro-5-Abstimmung nichts geändert. Die Spitzenleistung blieb gleich, das um lediglich ein Nm geringere maximale Drehmoment kann an diesem Eindruck nichts ändern.



NEU Test Ride: Kawasaki Ninja 400

Ninja 400



Lime Green/Ebony (KRT Edition)

Zur Motor-Performance passt das federleichte Fahrwerk. Die für eine 400er üppig dimensionierte 41-mm-Telegabel vorn bietet neben bester Federungs-Performance auch ausreichend Stabilität, die sich unter anderem beim harten Anbremsen vor Kehren bemerkbar macht. Das per Bottom-Link-Unitrak angelenkte Federbein hinten ist eine wirkungsvolle Unterstützung selbst bei welligem Belag. Zudem werden kleinste Bodenunebenheiten von der Federungseinheit am Heck schlichtweg glattgebügelt. Die Einscheibenbremsanlage mit Doppelkolben-Schwimmsattel vorn ist in dieser Motorradklasse über alle Zweifel erhaben und macht ihren Job zuverlässig. Der Doppelkolben-Schwimmsattel mit Scheibe hinten steht dem in nichts nach. Fakt ist, dass dieses Fahrwerk weitaus mehr als die hier

dargebotenen Leistungsdaten verkräften könnte. Reserven sind in ausreichendem Maße vorhanden. Wie ein Terrier beißt sich die 400er-Ninja an der Straße fest und zieht bissig an der Kette. Dabei artet dies auch für Leute, die größere Hubräume gewohnt sind, in eine regelrechte Treibjagd aus. Der Pilot erfreut sich an dem supereinfachen und leichten Handling der A2-tauglichen Maschine und lässt dabei den Motor mächtig zwirbeln. Für unbeschwertes Fahrvergnügen sorgt auch die sportlich-entspannte Sitzposition mit gutem Windschutz hinter der Verkleidung. Das nennt man „Riding Fun“. So einfach und spaßbringend kann Motorradfahren sein. Eine Wucht! Zudem ist die Ninja wunderschön gestaltet und bietet mit zwei Farbvarianten in eben diesem getesteten Grün des Racing Teams wie auch in tiefdunklem



Kraftvoll: Scheibe mit Doppelkolbensattel vorne.



Motor mit 45 PS: Drehfreudig und lebendig.



Metallic Carbon Gray/Metallic Matte Carbon Gray

STREET BORN TRACK INSPIRED



Kawasaki Ninja 400, Modelljahr 2023

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 399 cm³
Bohrung x Hub 70,0 x 51,8 mm **Verdichtung** 11,5:1 **Leistung** 45 PS (33,4 kW) bei 10.000/min **Max. Drehmoment**
37 Nm bei 8.000/min **Gemischaubereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinter-
radantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.370 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65,3 Grad/92 mm
Sitzhöhe 785 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit Bottom-Link-Unitrak-Feder-
bein **Federweg vorn/hinten** 120/130 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 110/70ZR17 M/C (54H) **Reifen
hinten** 150/60ZR17 M/C (66H) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe,
Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 168 kg **Tankinhalt** 14 Liter **Höchstgeschwindigkeit**
188 km/h **Farben** Lime Green/Ebony (KRT Grün/Schwarz), Metallic Carbon Gray/Metallic Matte Carbon Gray (Grau)
UVP 6.945 (Grün)/6.745 Euro (Grau) ab Werk, 7.295 Euro (Grün)/7.095 Euro (Grau) inkl. Überführung

Graumetallic das Passende für extrovertierten oder gediegenen Geschmack. Die Performance-Version (siehe Kasten) legt bei der Optik noch eine Schippe drauf und setzt klare Akzente. Der Akrapovic-Schalldämpfer bürgt für einen sonoren und jagdgerechten, aber gesetzeskonformen Klang.

Unterm Strich muss sich niemand bei der Ninja 400 untermotorisiert oder unterdimensioniert fühlen. Hier dürften nicht nur Fahranfänger und Einsteiger – bei lediglich 785 Millimetern Sitzhöhe – an der richtigen Adresse sein, sondern auch Piloten größerer und stärkerer Bikes. Der 400er-Terrier ist in gewissem Sinne auch familienfreundlich, an dem sowohl der verantwortungsvolle, motorraderrahrene Familienvater wie auch die flügge gewordenen Kinder ihren Spaß haben dürften. Ein echter Familienhund eben.



HIGHLIGHTS Ninja 400, Modelljahr 2023

- drehfreudiger Motor (Euro 5)
- Assist- und Rutschkupplung für wenig Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- größtenteils innenliegende Ölleitungen
- leichter Stahl-Gitterrohrrahmen
- stabile 41-mm-Telegabel
- Bottom-Link-Uni-Trak-Zentralfederbein mit Aluminiumträgerplatte à la Ninja H2
- Fahrwerk mit kurzem Radstand, steilem Lenkkopfwinkel und langer Schwinge
- effiziente Bremsen mit 310-mm-Scheibe und Doppelkolben-Schwimmsattel vorn
- entspannte, sportliche Sitzposition
- nur 168 kg leicht
- niedrige Sitzhöhe (785 mm)
- ausgezeichneter Windschutz
- wirksamer LED-Doppelscheinwerfer
- hochwertiges Cockpit mit analogem Drehzahlmesser und Multifunktions-Display

Ninja 400 Performance

Die Performance-Version ist ebenfalls in den beiden Farbkombinationen Lime Green/Schwarz und Grau erhältlich. Gegenüber dem Basismodell ist die Performance mit folgenden Features ausgestattet: Soziussitzabdeckung, Akrapovic-Schalldämpfer, Tank-Pad sowie 20 mm höheres und 40 mm breiteres rauchfarbenedes Windschild. Für all diese Goodies muss man lediglich 900 Euro Aufpreis bezahlen.



Fazit: Sportliches Ninja-Design & spurtfreudiger Zweizylinder & gute Bremsen & bequeme Sitzposition & handliches Fahrwerk & hochwertige Verarbeitung = Die Ninja für den sportlich-entspannten Landstraßenspaß

Champion Bike

Beim IDM-Finale in Hockenheim (25.-27. September 2022) holte sich Marvin Siebdrath im letzten Rennen der Saison mit seiner Ninja 400 den Meistertitel in der Supersport-300-Klasse. Hier die Details zum Meistermotorrad.

Das war schon ein denkwürdiges Finale in Hockenheim. Marvin Siebdrath aus Wildenfels im Erzgebirge kam mit sieben Punkten Rückstand auf den Ersten nach Hockenheim. Mit zwei zweiten Plätzen in den letzten beiden Läufen der Saison konnte er am Ende die Konkurrenz in die Schranken weisen und wurde mit vier Punkten Vorsprung IDM-Meister vor dem Zweiten Leo Rammersdorfer. Ein toller Erfolg für das gesamte Team Füsport - RT Motorsports by SKM - Kawasaki, das von den Besitzern Rob Vennegoor (Team Manager) und Frank Krekeler (Technical Manager) geleitet wird. Beide bringen jahrzehntelange Erfahrung auf WM-Niveau mit und treten neben der IDM SSP300 auch in der WSP300 mit einem Team an.

Siebdraths Champion-Bike, eine Ninja 400, wurde von Techniker Frank Krekeler mit gezielten Eingriffen auf das IDM-SSP300-Reglement zugeschnitten. Dabei spielt die sogenannte Balance Rule eine wichtige Rolle, die dank technischer Modifikationen



Das Team in Feierlaune



Marvin auf seiner topvorbereiteten Ninja 400

Vorstellung: Füsport - RT Motorsports by SKM - Kawasaki Ninja 400



Das Team Füsport - RT Motorsports by SKM - Kawasaki

ein Chancengleichgewicht gegenüber der direkten Konkurrenz mit weniger Hubraum und/oder weniger Zylindern herstellen soll. Dazu zählt die Mektronik-Elektronik von Solo Engineering, die im Falle der Ninja 400 einen Drehzahlbegrenzer bei 10.300/min beinhaltet. Zudem muss der originale Ansaugquerschnitt von 32 Millimetern durch eine von der IDM ausgegebene und registrierte Blende (Air Restrictor) reduziert werden. Mit Hilfe von viel (erlaubtem) Feinschliff und Know-how holt Krekeler dennoch 56 PS an der Kurbelwelle aus dem 400er-Twin. Ein starker Wert, verglichen mit den 45 PS der Serie.

Eine weitere Vorgabe der IDM gibt es beim Gewicht zu erfüllen. Wieder im Sinne der Chancengleichheit dürfen Fahrer inklusive Ausrüstung und Motorrad im Falle der Ninja 400 nicht weniger als 210 Kilogramm Gewicht auf die Waage bringen. Dieses Gewicht ist aber für die verschiedenen Motorradmodelle individuell vom IDM-Reglement festgelegt. Bei der Ninja 300 wären es beispielsweise 200 Kilogramm. Wichtig: Dieses Gewichtslimit wird aber erst direkt nach jedem Rennen angewandt, wenn Fahrer mit Ausrüstung, Motorrad und dem verbliebenen Restbenzin im Tank gewogen werden. Die Siebdraht-Maschine an sich liegt mit 140 Kilogramm knapp über dem geforderten Mindestgewicht von 137 Kilogramm nur fürs Motorrad. Daran haben leichte Verkleidungs- und Anbauteile sowie die Arrow-Auspuffanlage ihren Anteil. Bei den Federelementen sind ein anderes Federbein sowie eine andere Cartridge (Dämpfungskartusche) für die Seriengabel zugelassen, hier setzt das Team auf Komponenten von K-Tech Suspension. Unterm Strich ein Package, das gerade aufgrund der starken Limitierung die Feinheiten eines erfahrenen Tuners fordert. Der 2022er-Meistertitel ist quasi „der Oscar“ für die geleistete Arbeit, und zwar fürs gesamte Team.

Nachhaltige Zukunft

**Kawasaki stellt die Weichen in Richtung klimaneutraler Mobilität.
Auf der INTERMOT und der EICMA wurden neue Modelle und Technologien präsentiert.**

In einer Grundsatzrede auf der EICMA in Mailand stellte der Präsident der Kawasaki Motors Corporation, Hiroshi Ito, wichtige Details zu den unternehmensweiten Plänen zur Klimaneutralität der Marke vor. Bereits auf der INTERMOT in Köln hatte Kawasaki ein Elektro-Motorrad präsentiert, das die Anforderungen von Pendlern in europäischen Städten erfüllt. Auf der EICMA kam nun ein Modell im Ninja-Stil hinzu. Das Bike verfügt über die gleiche Doppelakku-Versorgung mit einer Kapazität von 3 kWh. Beide Modelle können mit dem europäischen A1-Führerschein gefahren werden und werden im Laufe des kommenden Jahres erhältlich sein. Hiroshi Ito gab außerdem einen Einblick in die Arbeit der Entwicklungsabteilungen von Kawasaki. Hier verfolgen die Teams verschiedene innovative Fahrzeugkonzepte. So wurde während der Pressekonferenz in Mailand der erste Prototyp eines Hybrid-Motorrads vom Kawasaki-Präsidenten enthüllt. Bei diesem Fahrzeug kann einfach zwischen Verbrennungsmotor und Elektroantrieb gewechselt



NEU Vorstellung: Green-Power-Motorräder

werden. Dieses Modell ist als Teil der Modellpalette 2024 geplant. Darüber hinaus arbeitet Kawasaki an einem experimentellen Wasserstoffmotor, der auf dem Aggregat der Ninja H2 basiert. Der Wasserstoffmotor verfügt über eine Direkteinspritzung von komprimiertem gasförmigem Wasserstoff. Ein neues Icon als Symbol für die Initiative „Go with Green Power“ wurde ebenfalls auf der EICMA vorgestellt. Das Ziel dieser Initiative ist die Klimaneutralität von Kawasaki in einem strategischen Zeitfenster. Gleichmaßen betonte Herr Ito in seiner Rede, dass Kawasaki am Verbrennungsmotor festhalten will und an alternativen Kraftstoffen forscht. In den beiden Modelljahren 2024 und 2025 plant Kawasaki, bis zu 30 konventionelle Motorradmodelle weltweit vorzustellen. Ungefähr die Hälfte dieser Modelle wird nach europäischen Vorschriften und demzufolge für den europäischen Markt entwickelt. Spannende Ausblicke in die Zukunft der Marke und des Motorrads.



Studie eines Wasserstoff-Motorrads

Das Hybrid-Bike soll 2024 serienreif sein.

Große Show beim Glemseck 101

Der Z H2 TRACKINATOR malt lange Steifen auf den Racetrack



Endlich wieder Glemseck 101 – nachdem der Event coronabedingt zwei Jahre lang nicht stattfinden konnte, war Anfang September wieder alles auf „Go“ gestellt. Zehntausende Besucher machten das Tal am Glemseck erneut zum Highlight für jeden Motorradfan. Und selbstverständlich gehörte der Z H2 TRACKINATOR zu den größten Attraktionen auf dem Gelände. Bis zu 300 PS hat Motorentuner Dieter Briese dem Kompressor-Monster entlockt, während Motorradtechnik Geenen für die optische Verwandtschaft mit dem berühmten Hollywood-Kampfröbter Terminator sorgte. Das i-Tüpfelchen wäre ein Sieg beim 1/8-Meile-Rennen gewesen – Pilotin Caro Fitus hatte 2019 auf der Z900RS Super4 immerhin schon einen zweiten Platz geholt. Aber manchmal sind es die Kleinigkeiten. Beim Rennen konnte der Hinterradreifen die immense Kraft nicht auf die Straße bringen. Caro fuhr deshalb mit durchdrehendem Reifen vom Start bis fast zum Ziel. Das brachte zwar Standing Ovations von der Bühne, leider aber keinen Sieg. Trotzdem oder gerade deshalb war der Z H2 TRACKINATOR das Tagesgespräch. Nach diesem sehr gelungenen Auftritt bleibt abzuwarten, wann und wie sich das Bike wieder präsentieren wird. Schließlich ist auch 2023 wieder Glemseck 101. Und wie sagte schon der Terminator? „I’ll be back!“



MOTUL-Partnerschaft verlängert

Seit 2020 arbeiten der französische Schmierstoff-experte MOTUL und Kawasaki zusammen. Diese erfolgreiche Kooperation wurde während der Kawasaki Days in Speyer von Roman Franz (Key Account Manager DACH bei MOTUL) und Kawasaki-Niederlassungsleiter Jürgen Höpker-Seibert um weitere drei Jahre vertraglich verlängert. Herr Höpker-Seibert sparte nicht mit Lob: „Mit MOTUL haben wir einen Schmierstoff- und Pflegemittel-Partner gefunden, der über ein extrem gutes Vertriebsnetz und eine sehr große Produktpalette für nahezu jeden Einsatzbereich verfügt. Das gibt unseren Händlern eine große Sicherheit. Andererseits sind die Produkte qualitativ und technologisch erstklassig und passen damit sehr gut zu unserem Premiumanspruch. Wir sind sicher, dass sich die enge Zusammenarbeit für unsere Kunden und für unsere Unternehmen in den kommenden Jahren weiter auszahlen wird.“



Kawasaki Days 2022

Voller Erfolg: Das große Treffen der Kawasaki-Fans am Technik Museum Speyer



Am 23. und 24. Juli fanden die Kawasaki Days nach zweijähriger Pause am Technik Museum Speyer statt. Motocross-Artistik und Stuntshows, Händlermeile und Probefahrten, Wheelie-Simulator und Leistungsprüfstand sowie vieles mehr standen dort auf dem Programm. Mehr als 5.000 Besucher machten die Kawasaki Days erneut zum vollen Erfolg. In Speyer feierten zudem die Z400 und Ninja 400 sowie die neuen Bimota-Modelle KB4 und Tesi H2 ihre Deutschland-Premiere. Die beiden italienisch-japanischen High-End-Bikes entstammen einer technischen Partnerschaft zwischen Bimota und Kawasaki. Auch die Probefahrtflotte des Roadshow-Teams war während der beiden

Tage im Dauerbetrieb. Für alle, die das eigene Bike dabei hatten, gab es die Möglichkeit, am Leistungsprüfstand die aktuelle Power zu ermitteln. Eine kleine Spende dafür war willkommen. So kamen 841 Euro zusammen, die direkt an Biker4Kids weitergeleitet wurden. Dann flossen Freudentränen: Der Sieger des Z-Stars-Wettbewerbs Joachim Huber durfte sich über den Hauptpreis freuen, eine neue Z900RS 50th Anniversary, die nun neben seiner originalen 900Z1 von 1972 Platz finden wird.

Der Termin für die nächsten Kawasaki Days steht bereits fest: 17. + 18. Juni 2023. Gleich vormerken!

Superbike-WM 2022

Jonathan Rea holt auch in dieser Saison zahlreiche Siege und Podiumsplätze



Die WSBK-Saison 2022 war für das Kawasaki Racing Team und den sechsfachen Weltmeister Jonathan Rea wieder sehr erfolgreich. Nach Abschluss der Saison standen sechs Siege auf dem Konto des Nordiren. Außerdem sammelte Rea noch zahlreiche hervorragende Podiumsplatzierungen – insgesamt sage und schreibe 24 zweite und dritte Plätze. Damit belegt er unangefochten den dritten Platz in der Weltmeisterschaftswertung. Eine Top-Platzierung also, auch wenn ein erfolgsverwöhnter Pilot wie Jonathan Rea wahrscheinlich nicht ganz zufrieden sein dürfte. Und wer seinen Ehrgeiz kennt, der weiß, dass er immer wieder neu angreifen wird. Sein Teamkollege Alex Lowes belegt außerdem mit drei Podiumsplatzierungen einen guten sechsten Gesamtrang in der WM. Die Planung für die kommende Saison hat selbstverständlich längst begonnen. Man darf gespannt sein, wie das Kawasaki Racing Team die Ninja ZX-10RR vorbereiten wird, um im Top Speed auf den langen Geraden noch mal zuzulegen.

Perfektes Weihnachtsgeschenk: KRT Kiddimoto Balance Bike

Die Söhne von Jonathan Rea üben bereits für spätere Einsätze auf zwei Rädern. Das KRT Kiddimoto Balance Bike ist dabei ideal für den Start. Der stabile Rahmen besteht aus Birkenperrholz, die griffigen luftgefüllten Reifen bieten gute Kurvenlage. Wenn das nicht bestens unter den Weihnachtsbaum von Kawasaki-Fans und ihrem Nachwuchs passt? Für 196,40 Euro bei allen Kawasaki-Vertragspartnern zu haben.



Großer Messe-Herbst

INTERMOT und EICMA lockten tausende Besucher an



Kawasaki war mit viel Freude für die Besucher da.

Anfang Oktober fand die INTERMOT in Köln wieder statt. Im November folgte dann noch die EICMA in Mailand. Damit war die Bühne für einen interessanten Messeherbst bereitet. Kawasaki war mit repräsentativen Ständen auf beiden Veranstaltungen vertreten. Dabei wurde nicht nur erstmals der neue Modelljahrgang für 2023 den Besuchern live präsentiert, sondern ebenso war ein erster Blick in die nachhaltige Zukunft der japanischen Marke möglich (s. auch den Beitrag in dieser Ausgabe). An den Ständen fand sich selbstverständlich auch die komplette Modellpalette in neuen Farben und mit einigen technischen Updates. In Köln standen die Z650 und Ninja 650 mit Traktionskontrolle, während in Mailand die neue Ninja H2 SX mit automatischem Fern-/Abblendlicht präsentiert wurde. Auf beiden Messen feierte Kawasaki mit allen Gästen abschließend das große Jubiläum „50 Jahre Z-Modelle“. Darüber hinaus waren die Besucher in Köln wieder von der fast schon traditionellen Hut-Aktion begeistert. In den Hallen wuchs im Laufe jedes Messtages der Anteil der grünen Kopfbedeckungen stetig an. Kawasaki bedankt sich bei allen Besuchern und freut sich bereits auf ein Wiedersehen bei einer der kommenden Frühjahrmessen.

Messeterminde 2023

MOTORRADWELT BODENSEE/Friedrichshafen

27.01. – 29.01.2023

IMA HESSEN/Wiesbaden

03.02. – 05.02.2023

MOTORRAD MESSE/Leipzig

10.02. – 12.02.2023

HAMBURGER MOTORRAD TAGE/Hamburg

10.02. – 12.02.2023

IMOT/München

24.02. – 26.02.2023

MOTORRÄDER/Dortmund

02.03. – 05.03.2023

Retro-Siegerduo

Z900RS und Z650RS bei Wahl sowie im Test vorne

Die RS-Modelle von Kawasaki standen bereits seit der Präsentation der Z900RS ganz oben in der Gunst der Motorrad-Fans. Die Kombination von klassischem Design und moderner Technik ist so gut gelungen wie bei kaum einem anderen Motorrad. Die Z650RS bringt die gleichen Gene wie ihre große Schwester mit. Kein Wunder also, dass sie auch im großen Vergleichstest der Zeitschrift MOTORRAD ein hervorragendes Ergebnis erzielte. Die Z650RS konnte sich gegen drei andere Motorradmodelle durchsetzen, wobei das gute Aussehen in diesem Test gar keine Rolle spielte. Das Mittelklasse-Retro-bike sahnte beim Fahrwerk, den Bremsen und den Kosten die höchste Punktzahl ab. Die Z900RS scheint dagegen den Titel „Motorrad des Jahres“ abonniert zu haben. Bei der Leserwahl der Zeitschrift MOTORRAD gab es seit dem Erscheinen der Z900RS keinen anderen Sieger in der Kategorie „Modern Classics“. Das spricht eindrucksvoll für das Design, aber auch für die inneren Werte der beiden Retros. Ein perfektes Match von Herz und Verstand.



Spendentopf für MEHRSi

Roadshow-Teams sammeln in der Saison 2022 über 7.000 Euro für den guten Zweck

Die Roadshow-Teams von Kawasaki tun bei jeder Veranstaltung viel Gutes. Denn jeder, der einen Termin ausgemacht hat, der kann ein aktuelles Kawasaki-Modell kostenlos bei einer Probefahrt testen. Wer darüber hinaus ein zweites oder gar drittes Motorrad fahren möchte, der wird um eine Spende gebeten. Dafür haben die Roadshow-Teams immer die Spendendosen von MEHRSi mit dabei. Die erklärte Aufgabe von MEHRSi ist es, deutschlandweit die Leitplanken in gefährlichen Kurven mit einem Unterfahrschutz ausstatten zu lassen. Das kostet selbstverständlich nicht nur viel Überzeugungsarbeit bei den zuständigen Behörden, sondern auch jede Menge Geld. Deshalb geht der Dank an alle Roadshow-Teilnehmer, die dazu beigetragen haben, dass jetzt am Ende der Saison 2022 insgesamt 7.041,50 Euro an die MEHRSi-Geschäftsführerin Monika Schwill übergeben werden konnten. Wer mehr über die Arbeit der gemeinnützigen Organisation erfahren möchte, der findet weitere Informationen sowie Angaben zum Spendenkonto unter mehrsi.org.



Das Roadshow-Team bei der Spendenscheck-Übergabe an MEHRSi (v.l.n.r.): Tanja Cakir, Lutz Sander, Adrian Gattner, Martin Driehaus, Carsten Haufe, Monika Schwill (MEHRSi), Thomas Girgos, Marta Kwoska, Gunter Baumbach, Julia Elsner



2023 KANN KOMMEN!



Z400 + Ninja 400



NEU!

Z650 + Ninja 650



**Jetzt mit
Traktionskontrolle!**

VERSYS 1000 SE + Versys 650



COOLE FARBEN!

Z650RS

Der Alltag ist grau genug. Wenn du auf dein Motorrad steigst, lässt du das weit hinter dir. Erst recht auf den Kawasaki-Modellen für 2023. Neue Motorräder, technische Updates und frische Farben warten auf dich. Triff am besten gleich deine Wahl. Denn das Frühjahr kommt schneller als du denkst. Und wer zuerst kommt, der fährt zuerst. Also, auf zum Kawasaki-Vertragspartner und jetzt dein Wunschmodell in der Lieblingsfarbe sichern!

Darf es etwas mehr sein?

Das neue Jahr ist schon da. Zumindest bei Kawasaki. Der neue Modelljahrgang bringt viele Updates – besonders bei den technischen Details und dem Styling.

Die Modelle 2023 gehören zu den besten Motorrädern, die Kawasaki jemals produziert hat. Ausgereifte Technik, moderne Assistenzsysteme, dynamisches Design. Darauf dürfen sich die stolzen Besitzer freuen. Wie bei Kawasaki üblich, sind die Fahrzeuge in verschiedene Reihen aufgeteilt. Hier ein Überblick zum Modellprogramm 2023.

Ninja-Reihe

Ganz genau genommen gehört die Ninja H2 SX wie auch die Ninja 1000SX zu den Sporttourern. Die Auszeichnung „Ninja“ haben sich beide durch ihre sportlichen Gene verdient. Bei der Ninja H2 SX beeindruckt der Einliter-Kompressormotor mit 200 PS und ein messerscharfes Fahrverhalten genauso wie die Radarsensoren vorne und hinten. Damit sind verschiedenste Assistenzleistungen möglich, die bei jeder Verkehrslage Sicherheit geben. Neu für 2023 ist das automatische Fern-/Abblendlicht (AHB). Über einen Kamera-Sensor wird während der Fahrt die Leuchtkraft von anderen Lichtquellen gemessen und der Wechsel von Fern- sowie Abblendlicht automatisch aktiviert.

Bei der Ninja ZX-10R und Ninja ZX-10RR setzt Kawasaki dagegen auf Kontinuität. Allerdings wird die weiß-schwarz-grüne Farbgebung überall für Aufmerksamkeit sorgen. In der Ninja-Mittelklasse tummelt sich neben der neuen Ninja 400 (siehe Test Ride in dieser Ausgabe) noch die Ninja 650. Beide perfekte Partner für schnelle Landstraßenrunden. Für 2023 wird die Ninja 650 zusätzlich mit einer Traktionskontrolle (KTRC) ausgestattet.



Ninja H2 SX SE



JETZT MIT TRAKTIONSKONTROLLE



Ninja 650

Modelle 2023: Bewährtes in Bestform

Z-Reihe

Ebenfalls eine Traktionskontrolle erhält das Schwestermodell Z650. Zusammen mit der Z900 gehört die 650er zu den Bestsellern im Kawasaki-Programm. Für 2023 haben sich die Designer wieder neue aufregende Farbkombinationen und Dekore ausgedacht. Topmodell der Z-Familie ist und bleibt die bullige Z H2. Ein echter Charakterdarsteller mit besten Manieren. Für die A2-Klasse bietet sich die neue Z400 an, die gerade in engen Ballungszentren viel Freiheit auf zwei Rädern verspricht.



JETZT MIT TRAKTIONSKONTROLLE



Z650



Z900 SE



Z900RS



Z650RS



W800



Vulcan S

Modern Classics und Cruiser

Wer eine traditionelle Formensprache bevorzugt, aber nicht auf zeitgemäße Technik verzichten möchte, der fühlt sich bei den Retro-Sport-Modellen sicher extrem wohl. Die Z900RS hat inzwischen schon einen ähnlichen Kultstatus erreicht wie ihr Vorbild, die 900Z1 von 1972. Nach dem gleichen Muster ist auch die Z650RS gestrickt, die an die Z650 von 1976 erinnert. Die W800 hat zwar in der W1 ebenfalls ein klassisches Vorbild, ist aber mit ihrem Königswellenmotor trotzdem ein völlig eigenständiges Modell mit enorm viel Charisma. Eine Art „Modern Cruiser“ stellt dagegen die Vulcan S dar, die entspanntes Gleiten mit eher cruiseruntypischer Wendigkeit verbindet.



Z900RS SE

Versys-Reihe

Den Begriff „Freiheit“ verkörpern die Versys-Modelle geradezu ideal. Die Versys 650 ist überall zu Hause und lässt ihrem Besitzer die freie Wahl: Langstrecke oder schnelle Einkaufsfahrt – sie ist immer bereit. Das gilt genauso für die Versys 1000, das „Working Horse“ von Kawasaki. Mit ihrem souveränen Vierzylinder macht sie in Bottrop eine ebenso gute Figur wie in Bodrum. 2023 kommen beide in neuem Farbleid.



Versys 1000 SE



Versys 650

125er-Reihe

Die besten Eigenschaften der Z- und der Ninja-Reihe bringen die beiden 125er im Kawasaki-Programm mit. Die Z125 ist ein echtes Naked Bike im Stil der größeren Schwestern. Und auf der Ninja 125 lässt sich bestens der sportliche Fahrstil trainieren, den man dann später mit mehr Hubraum und Power auf den größeren Ninjas perfektionieren kann.



Z125

Ninja 125

Beim Kawasaki-Vertragspartner warten neben den Basis-Fahrzeugen im Programm noch viele SE- oder Editionmodelle mit edlen Parts oder zusätzlicher Ausstattung. Einen Überblick dazu liefert auch jederzeit die offizielle Website [kawasaki.de](https://www.kawasaki.de).

Soul Sisters

Anfang 1990 gehen zwei neue Kawasaki-Modelle mit der Buchstabenkombination ZZ-R an den Start. Die Charaktere könnten aber kaum unterschiedlicher ausfallen, was vor allem mit den unterschiedlichen Hubräumen zu tun hat.

Mandelieu-la-Napoule, Februar 1990. Eine Gemeinde mit rund 22.000 Einwohnern an der Côte d'Azur, unweit der Filmfestspiel-Metropole Cannes. Ein ideales Ambiente für die Präsentation der beiden neuen Kawasakis, und darüber hinaus der fast perfekte Einstieg in das Panorama der französischen Seealpen, wie sich in den nächsten Tagen zeigen soll. ZZ-R ist das neue Kürzel für Top-Performance, und das in zwei unterschiedlichen Dosierungen. Die 600er prescht in ihrer Hubraumklasse gleich ganz nach vorn mit fein verarbeitetem Alurahmen in Brückenbauweise, ein absolutes Novum in diesem Segment. Darin verbaut ein nach Leistung gierender Reihenvierzylinder, der den Besten in dieser Klasse Saures gibt. Nicht nur die auf 98 PS beschränkte Höchstleistung, sondern auch das phänomenale Drehvermögen – der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser

startet erst ab 14.000/min – machen die ZZ-R 600 zur Sportskanone. Ein drehfreudiger Charakter, der von kundiger Hand voll ausgeschöpft werden kann. Dazu passen das leichtfüßige Handling und das vergleichsweise niedrige Leergewicht (fahrfertig) von 217 Kilogramm. Bei meinem allerersten Presse-Event als Journalist freunde ich mich sehr schnell mit den Qualitäten an, vor allem als es in die beeindruckende Region der Gorges du Verdon geht, einer Schlucht mit bis zu 700 Meter hochragenden Felswänden. 21 Kilometer lang hat sich der Fluss Verdon in den hellen Kalk zwischen Castellane und Moustiers-Sainte-Marie nahe dem Lac de Sainte-Croix gegraben. Eine Kulisse, die zum perfekten ZZ-R-Round-Trip um die Schlucht taugt. Hier kann die 600er all ihre Talente ausspielen.



Kawasaki ZZ-R 600, Modelljahr 1990

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 599 cm³ **Leistung** 98 PS (72 kW) bei 11.500/min **Max. Drehmoment** 64 Nm bei 9.500/min **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 770 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 217 kg **Tankinhalt** 18 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 230 km/h **UVP** 13.170 D-Mark

History & Test Ride: ZZ-R 600 und ZZ-R 1100



Um so erstaunter bin ich, als ich leicht eingeschüchtert auf die große Schwester wechselte. Was für ein stattliches Motorrad mit viel Bewegungsfreiheit. Auch wenn sich die ZZ-R-Soul-Sisters auf den ersten Blick sehr ähneln, so treten schon beim Probesitzen klare Unterschiede zutage. Der Tank der 1100er fasst stattliche 24 Liter, der der 600er immerhin noch 18 Liter. Das registriert man schon bei der Beinhaltungsprobe. Beim Rangieren fallen die zusätzlichen Kilos auf. Die 1100er wiegt 260 Kilogramm, die 600er wie gesagt 217. Doch sobald die Große ins Rollen kommt, verschwinden die Auswirkungen der Masse immer mehr. Für einen Boliden dieser Kategorie geht die große ZZ-R erstaunlich handlich und dabei sehr zielgenau ans Werk. Der drehmomentstarke Reihenvierer verzeiht so manches Überraschungsmoment, wenn sich wider Erwarten eine Kurve zuzieht und man einen Gang zu hoch reinrollt. Einfach kurz den Gaszug gespannt, und schon liefert der satte Druck aus



Kawasaki ZZ-R 1100, Modelljahr 1990

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 1.052 cm³ **Leistung** 100 PS (74 kW) bei 9.000/min **Max. Drehmoment** 90 Nm bei 7.000/min **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 775 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 260 kg **Tankinhalt** 24 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 246 km/h **UVP** 18.250 D-Mark



dem Drehzahlkeller genügend Zug am Hinterrad, um sich aus der Affäre zu ziehen. Das Fahrwerk rollt völlig souverän über die Auswerfungen der Straße hinweg, bleibt in jeder Situation gelassen. Die 600er ist deutlich straffer und sportlicher ausgelegt. Schon bald merke ich, dass ich als noch unerfahrener Motorradtester mit der 1100er hier einfacheres Spiel habe.

Beiden Bikes gemein sind hervorragende Bremsanlagen mit Doppelscheibe und Vierkolben-Festsätteln vorn. Beide zeigen den nötigen Biss bei schnellen Fahrten auf Passstraßen und den vielen Kurven hier im Canyon. Bei einer kurzen Autobahnfahrt zurück zum wunderschön gelegenen Hotel loten die erfahreneren Kollegen der Testtruppe dann die Topspeed-Qualitäten aus, stets mit einem wachen Blick zum Straßenrand ob der allgegenwärtigen Flics, die hier an der eher wohlbetuchten Côte d'Azur ihren gewichtigen Anteil zu den Gemeindeeinnahmen beitragen. Laut Werksangabe läuft die 600er

230 km/h, die 1100er 246 km/h, wohlgemerkt in der für Deutschland damals freiwillig gedrosselten Version. Offen packt die Große ab 1999 mit 146 PS noch mal mächtig eine Schippe drauf (273 km/h).

Beide Motorräder unterlaufen in den kommenden Jahren verschiedene Entwicklungsstadien mit einigen Modifikationen. Die ZZ-R 600 erhält für 1993 einen leichteren Ventiltrieb, Ram-Air-Staudrucksystem mit größerer Airbox, eine neue Auspuffanlage, einen stabileren Rahmen und stärkere Bremscheiben vorn. 1995 folgen eine leisere Auspuffanlage und anderes Bremscheibenmaterial. Ab 1997 verwendet man eine andere Vergaserabstimmung und eine neue Zündbox. Ab 2003 kommen eine überarbeitete Vorderradbremse sowie ein Röhrenkatalysator zum Einsatz, der 2004 durch einen Wabenkat ersetzt wird. Der Kaufpreis liegt 1990 noch bei 12.950 D-Mark, im letzten Verkaufsjahr 2004 bei 8.295 Euro.



203 KODAK



Die ZZ-R 1100 wiederum wird 1993 ebenfalls mit Ram-Air, größerem Luftfilterkasten (16,9 statt 14,1 Liter Volumen), einem größeren Ölkühler sowie Kolben mit vier Millimeter längerem Hemd für mehr Laufruhe ausgestattet. 1995 setzt man auf eine andere Vergaserbedüsung, eine andere Zündbox sowie eine leisere Auspuffanlage. 1996 hat die 1100er dann 98 PS, was aber bereits nach Aufgabe der freiwilligen Selbstbeschränkung in Deutschland ab 1999 aufgehoben wird. Endlich darf die große ZZ-R frei atmen und ungezügelt 146 Galopper auf die Straße entlassen. Ein U-Kat mit Sekundärluftsystem bereinigt die Abgase. Der Preis für so viel Souveränität liegt 1990 bei 18.250 D-Mark, im letzten Verkaufsjahr 2001 bei 23.090 D-Mark.



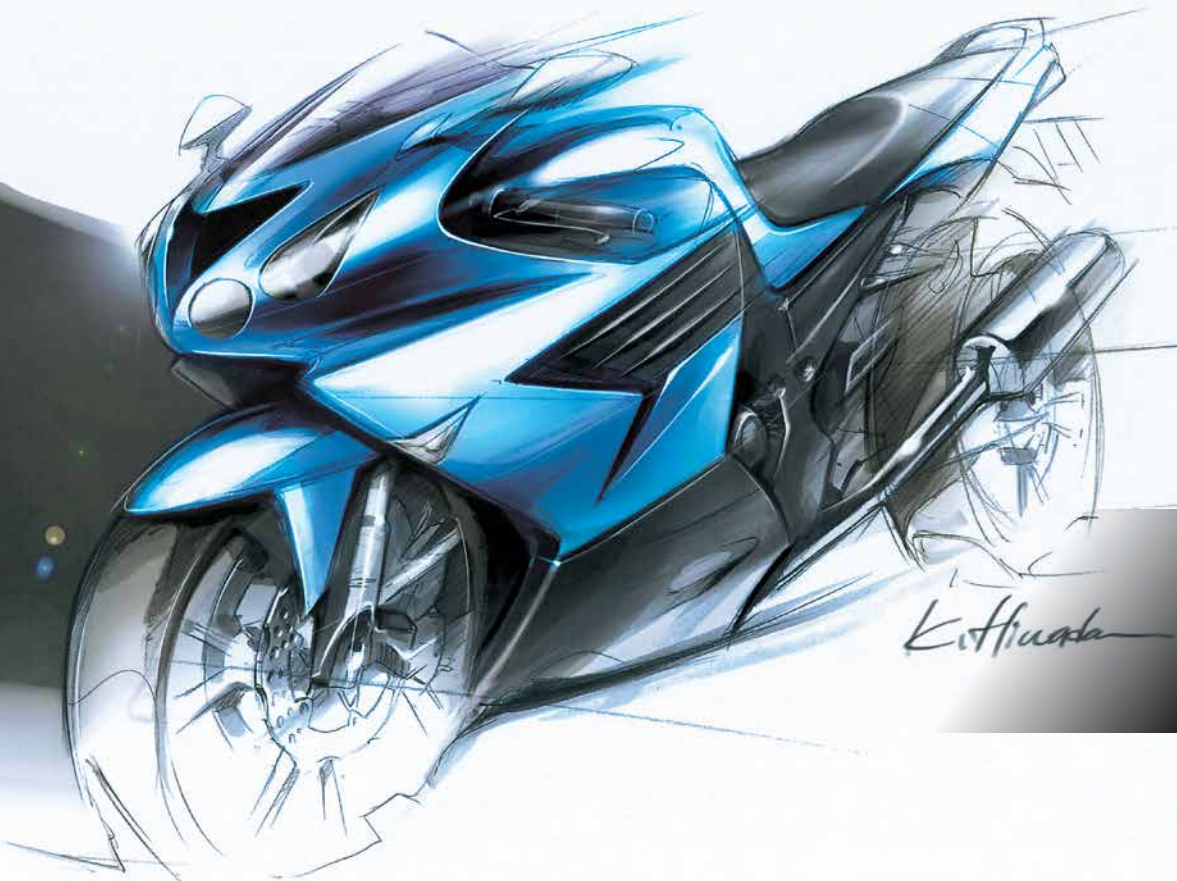
Danach folgt die neue ZZR1200 in 2002 für 11.995 Euro mit dickeren Kolben in beschichteten Leichtmetallzylindern und 152 PS Spitzenleistung sowie neuer Schreibweise ZZR ohne Bindestrich und dem Verzicht auf die Leerstelle zwischen Buchstaben und Zahl.



Kawasaki ZZR1200, Modelljahr 2002

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 1.165 cm³ **Leistung** 152 PS (112 kW) bei 9.800/min
Max. Drehmoment 124 Nm bei 8.200/min **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 810 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 271 kg **Tankinhalt** 23 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 275 km/h **UVP** 11.995 Euro

Die Krönung der Baureihe ist dann aber die ab Modelljahr 2006 erhältliche ZZR1400 mit 190 PS Spitzenleistung und saten 154 Nm maximalem Drehmoment für 13.995 Euro. Heute sind die ZZR aus dem Kawasaki-Portfolio verschwunden, ein zeitgemäßer Ersatz ab 2018 ist der vollausgestattete Hightech-Sporttourer Ninja H2 SX/SE mit Kompressoraufladung und 200 PS Spitzenleistung. Bestimmt kein Grund zum Jammern.





Kawasaki ZZR1400, Modelljahr 2006

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 1.352 cm³ **Leistung** 190 PS (140 kW) bei 9.500/min
Max. Drehmoment 154 Nm bei 7.500/min **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Monocoque-Rahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 800 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 260 kg **Tankinhalt** 22 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 298 km/h **UVP** 13.995 Euro



Kawasaki Ninja H2 SX/SE, Modelljahr 2018

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 998 cm³ **Leistung** 200 PS (147 kW) bei 11.000/min
Max. Drehmoment 137 Nm bei 9.500/min **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 835 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 256/260 kg **Tankinhalt** 19 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 299 km/h **UVP** 18.995/21.995 Euro

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 2023 für zwei Tage (Voraussetzung: Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis)**
- **Zwei Übernachtungen im Doppelzimmer mit Halbpension für zwei Personen im Maritim Hotel Bad Homburg**

Die Gewinnspielfrage:

Auf welchem Motorrad gewann Marvin Siebdrath einen IDM-Meistertitel 2022?

a. **Ninja 400**

b. **Ninja ZX-6R**

c. **Ninja ZX-10RR**

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: **gewinnspiel@kawasaki.de**
Einsendeschluss: **15. Februar 2023** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 2/2022

In der letzten Ausgabe hatten wir nach einer technischen Neuerung an der Versys 650 gefragt. Die richtige Antwort war „Traktionskontrolle“. 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 Micheel, 23936 Grevesmühlen
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:

Toni Börner, Francesca
Gasperi, Kawasaki, Philipp
Kuchler, Félix Romero,
Andi Seiler, Ula Serra,
James Wright (Double Red)

Autoren:

Andreas Manzato, Andi Seiler

Layout:

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



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

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