

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

FASZINATION

Neue Ninja-Modelle für 2024



Ninja 7 Hybrid

HISTORY

Ninja-Geschichte und -Geschichten



RACING

Ninjas auf dem Podium



MIT GEWINNSPIEL



SONDERMODELLE 40TH NINJA ANNIVERSARY

NINJA 7 HYBRID – JETZT ZUM HALBEN PREIS FAHREN

Kawasaki
Finanzierung **50/50**



Beispielrechnung Kawasaki Ninja 7 Hybrid

Unverbindliche Preisempfehlung*	12.995,00 €
50 % Anzahlung	6.497,50 €
Gesamtkreditbetrag**	6.497,50 €
Effektiver Jahreszins	0,0 %
Sollzins p. a. (gesamte Laufzeit)	0,0 %
Zahlpause	23 Monate
Kalkulierte Schlussrate	6.497,50 €
Laufzeit	24 Monate

* Inklusive gesetzlicher Mehrwertsteuer, zzgl. Fracht + Nebenkosten; Preisänderungen vorbehalten. Stand: Februar 2024.
** Repräsentatives Beispiel: Vorstehende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 17 Abs. 4 PAngV dar.
Ein Finanzierungsangebot der Kawasaki Finance, powered by Consors Finanz. Darlehensgeber ist die BNP Paribas S.Ä. Niederlassung Deutschland, Rüdeshheimer Str. 1, 80686 München. Bonität vorausgesetzt.

Mit der 50/50-Finanzierung eine neue Kawasaki zum Preis einer Gebrauchten fahren! Am Anfang der Laufzeit von 24 Monaten nur die ersten 50 % des Kaufpreises zahlen. Nach einer Zahlpause von 23 Monaten folgen dann die zweiten 50 % als Schlussrate. Du hast dann die freie Wahl, wie es weitergehen soll: Ablösen, weiterfinanzieren oder ein neues Bike aussuchen ...

Alle Details zu den individuellen Finanzierungsmöglichkeiten bei deinem Kawasaki-Vertragspartner. Lass dich jetzt beraten!



Weitere Infos zur
50/50-Finanzierung?
Einfach QR-Code
scannen.

Kawasaki
Let the Good Times Roll

Editorial

LEGENDEN DER LEIDENSCHAFT

Liebe Leserin, lieber Leser,

zehn Jahre ist es schon wieder her, dass wir das 30-jährige Jubiläum unserer Ninjas in 2014 feierten. Und nun das 40-jährige! Das alles geht zurück auf die GPZ900R von 1984, die in Amerika Ninja 900R hieß und so den legendären Beinamen überhaupt ins Spiel brachte. Bedanken müssen wir uns bei Mike Vaughan, dem damaligen Marketing Director der Kawasaki Motors Corporation in den USA, der die Idee zu diesem Namen hatte und nach vielen Meetings die japanischen Kollegen von der Werbewirksamkeit überzeugen konnte. Bereits im Juni 1984 gewann Geoff Johnson mit der GPZ900R das TT-Production-Rennen auf der Isle of Man. 1986 machte Hollywood-Star Tom Cruise die Ninja 900R im Kampfpiloten-Action-Movie „Top Gun“ noch populärer und endgültig zur Legende. Der Name Ninja wurde zum Synonym für Supersport, Schlagkräftigkeit und Unbesiegbarkeit.



Die erste Kawasaki in Deutschland mit dem Beinamen Ninja war die Ninja ZX-9R von 1994. Danach ging es Schlag auf Schlag: 1995 die Ninja ZX-6R mit Alurahmen, 1996 die Ninja ZX-7R/RR, 2000 die Ninja ZX-12R. Dazwischen natürlich immer die upgedateten Versionen der eben genannten Bikes. Und – nicht zu vergessen – die ZXR-Modelle von der 400er bis zur 750er, die genau nach dem erfolgreichen Supersport-Rezept entwickelt wurden, aber in Deutschland nie offiziell das Ninja-Logo tragen durften. Das erledigten vielmehr die Kunden selbst. Nicht selten sah man auf deutschen ZXRn Ninja-Sticker, die im internationalen und nationalen Zubehörgeschäft angeboten wurden. Der Name ist weiterhin schwer angesagt und bei Kawasaki sowieso Programm. Fürs Jahr 2024 halten wir von der 125er über 400er, 636er, 500er und 650er bis hinauf zu der 1000er alle möglichen Varianten bereit. Sogar eine mit Kompressor, eine mit Elektromotor und eine mit Hybridantrieb als Novum auf dem Motorradmarkt.

Ich wünsche euch eine tolle Kawasaki- und Ninja-Saison mit vielen erfrischenden Motorradkilometern und glücklichen Momenten!

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
36 News
66 Gewinnspiel
67 Impressum

FASZINATION

04 Test Ride: Ninja ZX-6R (636)
50 Vorstellung: Neue Ninjas 2024
56 Sondermodelle: 40th Ninja Anniversary

HISTORY

14 GPZ900R (Ninja 900R)
22 ZXR-Modelle
30 Ninja ZX-9R und ZX-7R/RR
42 Ninja ZX-12R
44 Ninja ZX-10R
58 History: Racing mit Ninjas

POSTER

Ninja-Ikonen und Ninja-Meilensteine

Alte Liebe mit Six(36)-Pack

Test Ride: Ninja ZX-6R (636)

Kaum eine andere Maschine kann auf eine derart lange erfolgreiche Vita im 600er-Supersportzirkus zurückblicken. Dabei genoss die Ninja ZX-6R bereits ab Modelljahr 2002 einen Schuss mehr Würze in Form von 37 cm³ Hubraum.

Als wäre es gestern gewesen, schießen mir noch einmal die Freudentränen ins Gesicht, wenn ich an die rasanten Runden auf dem GP-Kurs von Sepang in Malaysia Anfang November 2002 denke. Zu Testfahrten standen eine dem Supersport-Reglement gerechte Ninja ZX-6RR mit 599 Kubikzentimetern Hubraum sowie eine Ninja ZX-6R mit 636 cm³ Hubraum zur Verfügung. Und das bei gut 40 Grad Außentemperatur und 85 Prozent Luftfeuchtigkeit. Für die Präsentation war ich um die halbe Welt geflogen, von Denver über Frankfurt am Main bis nach Kuala Lumpur. Aber all das war die Sache wert. Denn die beiden Kawas, vor allem die 636, brannten sich tief ins Kleinhirn ein. Mit gripfreudigen Dunlop-Supersportreifen machte das Ganze selbst unter solchen Extrembedingungen tierisch Spaß. Und auch das Auge wurde verwöhnt, schließlich trumpften beide Bikes mit der neuen Kawa-Supersportlinie auf: megasportliche Verkleidungsteile, stark vorderrad-

orientierte Sitzposition und das Heck der damals neuen Z1000 inklusive Rücklicht. Zwei echte Burner!

Dabei war diese 636 bereits die zweite Auflage nach der Variante von 2002, die sich aber mehr an dem vorangegangenen Design mit mehr Fokus auf Alltags-tauglichkeit und kommoder Sitzposition orientiert hatte. Doch drehen wir das Rad der Zeit im Schnelldurchlauf gut 21 Jahre weiter. Und schon stehen wir vor der aktuellen Ausgabe der erfolgreichen 636, Modelljahr 2024. Zunächst einmal ein Aufatmen bei mir, denn sie ist nach vier Jahren Abstinenz zurück und komplettiert damit das Supersport-Portfolio von Kawasaki unterhalb der 1000er. Optisch holt sie zum fein dosierten Schwinger aus, denn die Verkleidungsteile sind neu geformt, tragen Kinnlippe und winglet-ähnliche Einlasskanäle an der Front. Dort integriert findet sich auch ein neues Doppelscheinwerfer-Design mit speziellen Projektorleuchten fürs Abblend- und Reflektorleuchten



Legendärer Vorgänger: Die Ninja 636 von 2003 bei der Pressevorstellung in Kuala Lumpur





**Ninja ZX-6R (F1), Modelljahr 1995,
105 PS (77 kW), 206 kg**

Die erste Ninja ZX-6R (599 cm³) war die erste Supersport-600er mit Alurahmen. Auf ihr bauen alle folgenden Sechser mit 599 und 636 cm³ Hubraum auf.



**Ninja ZX-6R 636 (A1), Modelljahr 2002,
113 PS (83 kW), 200 kg**

Hier kommt die erste Sechser mit 636 cm³ Hubraum. Das Design orientiert sich klar an der damals aktuellen 599er-Variante mit kommoder Sitzposition.



**Ninja ZX-6R 636 (B1), Modelljahr 2003,
118 PS (87 kW), 186 kg**

Supersportliches Outfit und ebensolche Qualitäten. Zudem durchlief die Maschine ein Fitnessprogramm mit mehr Leistung und deutlich weniger Gewicht.



**Ninja ZX-6R 636 (C1), Modelljahr 2005,
130 PS (95,5 kW), 192 kg**

Rundere Verkleidungsteile, Tankmulde für Fahrerhelm, größere Ventile, ovale Sekundärdrosselklappen und Back-Torque-Limiter machen den Unterschied zur C1.



fürs Fernlicht, die eine ganz besondere Kulisse schaffen: Die tiefe Position der Reflektoren lassen den unbeleuchteten Teil der Scheinwerfer stockdunkel erscheinen, was für einen ganz schön grimmigen Ausdruck sorgt.

Das passt zum Auftritt des antrittsstarke Motors. Nach wie vor zaubern dir die 37 Kubikzentimeter mehr, die dazumal der experimentierfreudige Entwicklungsingenieur in den Hubraum eingeschenkt hat, ein breites Grinsen ins Gesicht. Offensichtlich hatte der Mann ein gutes Gespür, wie weit, aber nicht zu weit, man gehen

muss, um für möglichst viel Aufsehen zu sorgen. Mit ordentlich Schmackes feuert die durchtrainierte 636 aus den engen Kehren des Kurses, nachdem sie jene mit der Präzision eines japanischen Sashimi-Messers durchschnitten hat. An dieser Motorcharakteristik hat sich seit der Erstausgabe 2002 bis heute nichts geändert. Okay, die stets schärfer werdenden Emissionsvorschriften fordern die Ingenieure heraus, um die beeindruckende Performance aufrechtzuerhalten. Aber irgendwie schaffen sie es immer wieder, einen großartigen Auftritt aufs Parkett zu legen. Und natürlich stehen dem Piloten von heute jede Menge



Alles im Blick,
alles im Griff für
den 636-Piloten



**Ninja ZX-6R 636 ABS (FDF), Modelljahr 2013,
131 PS (96,4 PS), 194 kg**

Wie Phönix aus der Asche taucht die 636 in 2013 wieder auf. Mit neuem Styling, mehr Druck, ABS, Traktionskontrolle, 2 Power-Modi und Back-Torque-Limiter.



**Ninja ZX-6R 636 (GKF), Modelljahr 2019,
130 PS (95,4 kW), 196 kg**

Abermals zurück mit neuer LED-Beleuchtung, kürzerer Endübersetzung, Quickshifter, Assist-/Slipper-Kupplung, Traktionskontrolle und zwei Power Modi.

elektronische Helferlein zur Seite, diese Power besser auf die Straße oder den Kurs zu bringen. Dreistufige Traktionskontrolle, zwei Power-Modi, vier integrierte Fahrmodi und ein Quickshifter zum kupplungsfreien Hochschalten machen einem das Leben leicht. Sechs PS sind bei der Überarbeitung zur Erfüllung der Euro 5+ liegengelieben. Aber mal im Ernst, das merkt man kaum. Erst ganz oben auf der Drehzahlleiter mag ein Hauch von Unterschied zu spüren sein. Mir ist das jedenfalls egal, ich freue mich stattdessen über die Rückkehr der Legende.

Beim flotten Tanz auf der Straße oder der Rennstrecke verwöhnt die 636 zudem mit einer Bremsanlage, die die Fuhre einfängt wie das Lasso einen wütenden Stier beim Rodeo. Dabei stets transparent, gut dosierbar und absolut standfest auch bei kontinuierlich flotter Gangart. Die radial montierten Four-Pack-Monoblocs beißen in die 310er-Scheiben ohne Wellenform und lassen dabei auch nicht den Hauch einer Gegenwehr aufkommen. Das alles macht in der Summe schnell und souverän. Vor allem für die Landstraße, wo das kleine Quäntchen mehr an Hubraum den großen



Starke Stopper von Nissin

Unterschied ausmacht. Selbst auf der Renne, wohin es einen schon mal zu einem Renntraining verschlagen dürfte, merkt man den Unterschied. 636-Pack statt Sixpack! Für mich gibt es kein Motorrad in dieser Klasse, was einen solch souveränen Auftritt hinlegt. Die alte Liebe ist zurück! Und bei der 40th-Anniversary-Version schmelze ich sowieso dahin. Sie greift das

Design der ZXR750 von 1989 auf. Genau wie die 40th-Anniversary-Editions von Ninja ZX-4RR und Ninja ZX-10RR übrigens. Einfach wunderschön! Leider sind diese Jubiläumsmodelle nur begrenzt verfügbar. Es lohnt sich also, schnell beim Kawasaki-Vertragspartner nachzufragen, ob das begehrte Wunschbike noch zu haben ist.

Fazit: Drehmomentstarker Reihenvierzylinder & handliches Chassis & sportliche Sitzposition & straff abgestimmte Federelemente & perfekt zu dosierende Bremsanlage = Der kleine, aber feine Unterschied in der 600er-Klasse



40th-Anniversary-Edition

Lime Green/Ebony



Metallic Graphite Gray/Metallic Diablo Black



HIGHLIGHTS Ninja ZX-6R (636), Modelljahr 2024

- Kräftiger Reihenvierzylinder-Motor mit dem Quäntchen mehr Drehmoment
- Neue Ansaugtrichter für mehr Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich
- Modifizierte Nockenprofile, neues Layout für Auspuffkrümmer, optimierte Lambdasonde sowie verbesserter Katalysator helfen, die aktuellen Emissionsgrenzwerte einzuhalten
- Assist- und Rutschkupplung für niedrige Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- 3-stufige Traktionskontrolle (KTRC) mit Off-Modus
- 2 Power-Modi (Full & Low)
- 4 integrierte Fahrer-Modi (Sport, Road, Rain plus Rider/Manuell)
- Quickshifter (KQS)
- Top verzögernde Bremsanlage mit 310-mm-Brems-scheiben und Radial-Vierkolben-Festsätteln vorn
- Stabile 41-mm-Upside-down-Gabel vorn mit Einstell-möglichkeiten in Federbasis, Dämpfungsdruck- und -zugstufe
- Bottom-Link-Uni-Trak-Federbein mit Einstellmöglich-keiten in Federbasis, Dämpfungsdruck- und -zugstufe
- Geschwungene Aluminiumschwinge, bietet mehr Platz für den Schalldämpfer
- Alltagstauglicher 17-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- Niedrige Sitzhöhe von 830 mm
- TFT-Farbdisplay mit Anzeigen für Fahrhilfen, Smartphone-Konnektivität (Rideology-App) und vielen weiteren Funktionen (z. B. Ganganzeige, Schaltblitz etc.)
- neue Verkleidungsschale mit neuem kompakten Projektor-/Reflektor-Doppelscheinwerfer
- LED-Technik bei Scheinwerfer, Rücklicht und Blinkern

Kawasaki Ninja ZX-6R (636), Modelljahr 2024

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 636 cm³
Bohrung x Hub 67,0 x 45,1 mm **Verdichtung** 12,9:1 **Leistung** 124 PS (91 kW) bei 13.000/min **Leistung mit Ram-Air**
 129 PS (95 kW) bei 13.000/min **Max. Drehmoment** 69 Nm bei 10.800/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzin-
 einspritzung, Ø 38 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Aluminium-Kastenprofil-Brückenrahmen
Radstand 1.400 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 66,5 Grad/101 mm **Sitzhöhe** 830 mm **Federung vorn** Upside-down-
 Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Aluminiumschwinge mit Bottom-Link-Uni-Trak-Federbein **Federweg vorn/hinten**
 120/151 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 180/55ZR17 M/C (73W)
Bremse vorn Doppelscheibe, Ø 310 mm, Radial-Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Einkolben-
 Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 197 kg **Tankinhalt** 17 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 234 km/h **Farbe** Lime
 Green/Ebony (Grün/Schwarz), Metallic Graphite Gray/Metallic Diablo Black (Graumetallic/Schwarz) **UVP** 12.595 Euro ab
 Werk, 12.995 Euro inkl. Überführung (40th-Anniversary-Edition: 12.845 Euro ab Werk, 13.245 Euro inkl. Überführung)

SCHWERTKÄMPFER

Ninja und GPZ900R

Dass Kawasaki in diesem Jahr das 40-jährige Ninja-Jubiläum feiern kann, verdanken wir einem ganz besonderen Motorrad und dem Umstand, dass es auf dem nordamerikanischen Markt mit diesem Zusatznamen angeboten wurde: der GPZ900R respektive Ninja 900R, wie sie jenseits des großen Teichs genannt wurde.

Für Motorrad-Fans weltweit und für Kawasaki war 1984 ein ganz besonderes Jahr. Mit der Geburt der Ninja 900R (in Europa: GPZ900R) änderte sich die Vorstellung von Hochleistungsmotorrädern deutlich. Sie begründete die Ninja-Familie und darf aus heutiger Sicht als echter Meilenstein der Motorradszene bezeichnet werden. Die Hintergründe zur Entstehung des Namens „Ninja“ sind aber heute kaum bekannt. Die supersportlichen Kawasaki-Motorräder mit dem Zusatznamen Ninja hätten auch „Panther“ heißen können, wenn dies der frühere Marketing-Direktor der Kawasaki Motors Corporation, Mike Vaughan, nicht verhindert hätte.

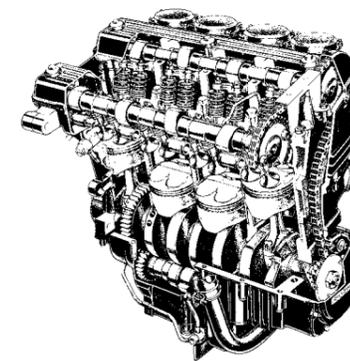
„Ich war vorher für die Namensgebung aller Snow-Mobile bei Kawasaki zuständig. Als ich in die Motorrad-Abteilung wechselte, wollten wir Alternativen zu den Produktnamen finden, die ja sonst nur aus Buchstaben und Zahlen bestanden. Die neuen Vorschläge kamen dann zunächst von einer beauftragten Agentur. Sie schlugen ‚Panther‘ vor, aber niemand bei Kawasaki – inklusive mir – mochte diesen Namen oder verstand die Verbindung zu den Motorrädern. Wir entschieden uns also dagegen, und die Agentur spielte danach keine Rolle mehr bei der Namensgebung von Kawasaki-Produkten.“

Die Ninja-Idee entstand eher zufällig bei einem Aufenthalt von Vaughan in Japan Mitte der Sechzigerjahre, wie er erzählt: „Ich stolperte quasi über den Namen, als ich in Japan 1964 und 1965 stationiert war. Als Major auf dem College für Journalismus und Geschichte hatte ich ein Faible für vergangene Zeiten. Vorher wusste ich nichts über japanische Geschichte,



Schwinge mit Exzenter

aber ich dachte, solange ich hier vor Ort bin, könnte ich etwas über japanische Krieger und die Hintergründe herausfinden. Dabei tauchte irgendwann auch der Name ‚Ninja‘ auf, und ich fand die Zusammenhänge ziemlich interessant. 1974 kaufte ich mir dann ein Segelboot und taufte es ‚Ninja‘. Den Namen brachte ich in englischer und japanischer Schrift an. Ich fand das cool. Es war einzigartig, und aus meiner Sicht passte der Geist der Ninjas gut zu meinem Boot – wendig und schnell. Das hatte ich im Hinterkopf, als das 900R-Projekt die Endphase der Entwicklung erreichte.“ Vaughan musste aber zunächst seine amerikanischen Kollegen und dann das japanische Management überzeugen, dass der sagenumwobene Mythos um die Ninja-Kämpfer zur neuen sportlichen Baureihe passen würde. „Das Kawasaki-Management in den USA sprach sich deutlich für den Namen aus, aber in Japan brauchte es etwas mehr Überzeugungskraft. Ich nehme an, es war im Verständnis der japanischen Kollegen so, als ob ein Motorrad ‚Mafia‘ heißen sollte. Wir versuchten, den Namen auf dem Dienstweg und außerhalb des Dienstweges durchzusetzen. Ich schrieb ein Memo, in dem ich argumentierte, warum dies ein guter Name wäre. Bei jedem Meeting sprachen wir über den Namen. Hauptsächlich nutzten wir die Kontakte der japanischen Kollegen in den USA. Wenn wir selbst in Japan waren, dann sprachen wir persönlich mit den verantwortlichen Abteilungen. Letztendlich stimmten sie zu, und wir konnten den Produktnamen für die Präsentation der 900R nutzen. Zufällig wurde zur selben Zeit die TV-Serie ‚Shogun‘ ausgestrahlt, was dazu beitrug, dass unsere Idee von der Motorradszene allgemein positiv aufgenommen wurde. Einer unserer



Neu konstruierter Vierzylinder



Mitbewerber bezog sich sogar in einer Anzeige auf unseren Namen, was ich persönlich als Bestätigung wertete.“

Die europäischen Motorradfahrer nahmen die Einführung der 900R in den USA zur Kenntnis – auch dank der Rennerfolge auf der Viertelmeile durch den bekannten Drag-Piloten Jay „Pee Wee“ Gleeson. Aber das bemerkenswerteste Ereignis 1984 fand auf einer kleinen Insel in der Irischen See vor dem englischen Festland statt, dem Austragungsort für die jährlichen Tourist-Trophy-Rennen auf der Isle of Man. Unbestritten gehören diese Rennen zu den anspruchsvollsten Prüfungen für Mensch und Material. Da es schon Gerüchte gab, dass Kawasaki an einer völlig neuen Generation von Sportmotorrädern arbeitete, hielt es Mike Grainger, Chef von Kawasaki-Händler GT Motorcycles in Plymouth, für eine gute Idee, die Maschine beim TT-Production-Rennen im Juni 1984 einzusetzen. Grainger und sein Partner für die technische Vorbereitung, Brian Gannon, wählten den erfahrenen Piloten Geoff Johnson aus. „Dann wurde ein absolut serienmäßiges und noch unbekanntes Straßenmotorrad von uns in eine Rennmaschine verwandelt, die sich auf einer 60 Kilometer langen Bergstrecke bewähren sollte“, wie Mike erklärt. „Gleich als ich das Motorrad im Herbst 1983 auf der Messe in Paris sah, hatte ich das Gefühl, dass es ein TT-Rennen gewinnen könnte. Als mich dann Brian anrief und erzählte, dass Geoff an einem Start in der Production-Klasse interessiert wäre, sagte ich spontan

zu. Die verwendete Basis-900R war tatsächlich die erste Maschine, die zu meiner Kawasaki-Werkstatt geliefert wurde. Ich fuhr damit selbst auf den Straßen um Plymouth in Devon herum.“

Obwohl der TT-Kurs dafür berüchtigt war, selbst den stabilsten Maschinen Probleme zu bereiten, war der Aufwand für das Rennen 1984 nicht sehr groß, wie sich Mike erinnert. „Wir haben die Exzenter für die Kettenspannung mit der Radachse nach unten gedreht, so dass ein wenig mehr Bodenfreiheit zur Verfügung stand, und einen etwas breiteren Hinterrad-

Reifen montiert. Außerdem wurde die Getriebeübersetzung leicht angepasst. Ansonsten haben wir nur die Schrauben gesichert – der Rest ist Geschichte.“ Geoff Johnson gewann das Rennen, Howard Selby wurde Zweiter, ebenfalls auf einer GPZ900R. Dieser Erfolg begründete die Ninja-Legende vom erfolgreichen High-Performance-Renner, die bis zum heutigen Tag Bestand hat. Der Beleg: Tom Sykes und Jonathan Rea holten auf Ninja ZX-10RR insgesamt sieben Weltmeister-Titel in der Superbike-WM. Ninja, ein Name der seit 30 Jahren für Höchstleistung steht und auch in Zukunft stehen wird.



Der neue Meilenstein: GPZ900R

Nach gut über einem Jahrzehnt Z-Dominanz bei Kawasakis Viertaktmotorrädern – die GPZs Anfang der Achtziger sind ja auch nur optisch überarbeitete Z-Ableger – wird mit der brandneuen GPZ900R schon rein technisch gesehen ein neues Kapitel Firmengeschichte aufgeschlagen. Das Herzstück, der Motor, geht dabei völlig neue Wege: Flüssigkeitskühlung, gleitgelagerte Kurbelwelle, vier steiler angeordnete Ventile pro Brennraum, die Steuerkette nicht mehr mittig, sondern seitlich links neben der Zylinderbank angeordnet. Letzteres schafft ein stabileres und schlankeres Motorgehäuse, die Lichtmaschine wandert hinter die Zylinder. Der Motor ist im Vergleich zum

Z-/GPZ-Vorgänger 123 Millimeter schmaler, 48 Millimeter kürzer und 25 Millimeter niedriger. Eine Ausgleichswelle rotiert vorn unterhalb der Zylinder, um Vibrationen einzudämmen. Leichte Slipperkolben reduzieren die bewegten Massen und lassen den Motor freier drehen. 72,5 Millimeter Bohrung und 55 Millimeter Hub ergeben 908 Kubikzentimeter Hubraum, die von vier 34 mm messenden Gleichdruckvergasern gefüttert werden. Ein Ölkühler sorgt sich um die angemessene Temperatur des Schmierstoffs.

Neu ist auch die mittragende Funktion des Reihenvierzylinders im unten offenen Stahlrohrrahmen. Diamond Frame nennt Kawasaki die extrem stabile, im Schwingenlagerbereich durch massive Aluplatten

verstärkte Konstruktion. Das Grundgerüst besteht aus drei Hauptrohren, die vom Lenkkopf aus oberhalb des Motors zusammengeführt werden und danach in Form von zwei Rohren nach unten zur Schwingenlagerung Fortsetzung finden. Der angeschraubte Heckrahmen ist aus Alu-Vierkantprofilen gefertigt. Die Schwinge, ebenfalls aus Aluminium, wird in Nadellagern geführt und glänzt mit Exzenteraufnahmen für die Hinterradachse, die das Kettespannen wesentlich erleichtern und zudem noch gut aussehen. Ein Feature, was schon das ZX1100A-Modell der luftgekühlten GPZ1100 aufwies. Hinten federt und dämpft ein über Unitrak-Hebel angelenktes Zentralfederbein, vorn eine Telegabel mit 38 Standrohrdurchmesser und spezieller Anti-Dive-Vorrichtung gegen tiefes Eintauchen der Front beim starken Bremsen. Der für die damalige Zeit

steile Lenkkopfwinkel von 61 Grad und das trendige 16-Zoll-Vorderrad sorgen für hervorragendes Handling, die 114 Millimeter Nachlauf für stabilen Geradeauslauf. Vorn verzögert eine 280-mm-Doppelscheibe mit Einkolben-Schwimmsätteln, hinten eine 270er-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel.

Das schwingvolle Design ist an jenes der Vorgänger-GPZ angelehnt, weist aber eindeutig frischere Züge auf. Folgt die Verkleidungsfront noch in Ansätzen der alten GPZ-Linie, so machen die großen Seitenteile der Vollverkleidung sowie das modernere Heck den klaren Unterschied aus. Gottlob hat man die Sicht auf den glattflächigen Viererkraftprotz und dessen neue Details großzügig freigegeben. Man soll ja sehen, was man fährt.



DER GROSSE PREIS FÜR MOTORRÄDER 1984

Sieger: Kawasaki GPz 900 R

Verliehen von BILD am SONNTAG am 14. Nov. '84 in Berlin. Die höchste Auszeichnung einer internationalen Jury, die an die GPz 900 R nach sechs Einzelwertungen die größte Gesamtpunktzahl vergab. Ein weiterer eindrucksvoller Beweis dafür, daß die Philosophie des einmaligen technischen Konzeptes aller Kawasaki-Modelle richtungweisend ist und bleiben wird.

GPZ
TWIN CAM 16-VALVE

Pressevorstellung: Showdown in Laguna

Es gibt kaum eine Rennstrecke auf dieser Welt, die derart selektiv ist und ähnlich hohe Ansprüche in Sachen Leistungseinsatz und Fahrwerksreserven stellt wie die im kalifornischen Laguna Seca. Wer hier einmal vor Ort war, wird die Berg- und Talbahn mit ihrer steil abfallenden Corkscrew (Korkenzieherkurve) nie vergessen. Genau hier muss die Ninja 900R, wie sie die Amis nennen, ihre Performance erstmals vor der Weltpresse unter Beweis stellen. Doch der sauber ansprechende, frei drehende Vierzylinder und das straff abgestimmte, handliche Fahrwerk geben sich keine Blöße. Die angereisten Journalisten sind voll des Lobes über die Neue. Selbst die aus heutiger Sicht unterdimensionierten Einkolben-Schwimmsattelzangen vorn zeigen ordentlich Biss und bieten ausreichend Verzögerung.

Vorbei sind auch die Zeiten, in denen stärkere Veränderungen der Fahrwerksbasis nötig sind, um auf Rennmodus zu wechseln. Das Serienfahrwerk bleibt in jeder Situation stabil, zeigt keine Verwindungstendenzen. Im Gegenteil: Die neue GPZ900R definiert den Begriff Sportmotorrad neu und kann auch in den Folgejahren der stark aufkommenden Konkurrenz Paroli bieten. Kein Wunder, dass Kawasaki nur ein Jahr nach Erscheinen der 900R eine fast identische 750er präsentiert und die hernach folgende GPZ-Generation stark auf der Ninja 900R aufbaut. Hollywood-Star Tom Cruise setzt die Maschine anno 1986 im Kampfpiloten-Action-Streifen „Top Gun“ in Szene, was ihr endgültig zu Kultstatus verhilft. Selbst heutzutage macht die Maschine auf aktueller Bridgestone-BT46-Bereifung noch eine gute Figur.



Kawasaki GPZ900R (ZX900A1, Modelljahr 1984)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 908 cm³
Bohrung x Hub 72,5 x 55 mm **Verdichtung** 11,0:1 **Leistung** 115 PS (85 kW) bei 9.500/min, für Deutschland auf 100 PS gedrosselt **Max. Drehmoment** 87 Nm (8,9 mkg) bei 8.500/min **Gemischaufbereitung** Vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 34 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Diamond-Frame-Rückgratrahmen aus Stahl mit Aluminium-Heckrahmen **Radstand** 1.495 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 61 Grad/114 mm **Sitzhöhe** 790 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 38 mm **Federung hinten** Leichtmetallschwinge mit Unitrak-Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 140/115 mm **Räder** Leichtmetall-Gussräder **Reifen vorn** 120/80 V16 **Reifen hinten** 130/80 V18 **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 280 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 270 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 257 kg **Tankinhalt** 22 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 248 km/h **Farbe** Rot/Anthrazit **UVP** 11.960 DM

Kleine Schwester: GPZ750R

Ursprünglich war die GPZ750R für den japanischen Markt gedacht, wo aufgrund einer speziellen Regelung Motorräder wie die GPZ900R nicht zulässig waren. So baute man wie bereits im Falle der 900Z1 einer 750er-Version, die 1985 auch ihren Weg nach Deutschland fand und neben der GPZ750 angeboten wurde. Die Maschine hatte es allerdings schwer gegen die GPZ und die 900er, so dass sie lediglich zwei Jahre verkauft wurde. Technisch und optisch glich sie der GPZ900R wie ein Ei dem anderen und unterschied sich nur durch den Motor (92 PS Leistung und 69 Nm maximales Drehmoment), kleinere Vergaser und die Lackierung in Schwarz/Rot.



Kawasaki Partner seit 1994

www.kawasaki-insurance.de

0521 / 3 29 21 27 - 29

kawasaki@dha-germany.de



QR-Code scannen und Versicherung berechnen

KAWASAKI MOTORRAD VERSICHERUNG

Sondereinstufung bis zur aktuellen Kfz Schadenfreiheitsklasse möglich

unkomplizierter Online-Abschluss mit sofortigem eVB Abruf



Interims-Phase

Die ZXR750 macht 1989 den Anfang, 1991 folgen die ZXR400 sowie die erste ZXR750R als Homologationsmaschine zur Superbike-WM. Allen dreien verwehrt man in Europa das sportliche Ninja-Kürzel, nur in den USA und Kanada findet es weiterhin Verwendung.

ZXR 750



Kompromissloser Sport mit den ZXR-Modellen



Straßen-Renner: ZXR750 (H1)

Die neu geschaffene Superbike-WM ist 1988 das ideale Pflaster, um die supersportlichen Flaggschiffe der Hersteller zu promoten. Kawasaki bringt die GPX750R an den Start, die technisch gesehen zu diesem Zeitpunkt ihren Zenit bereits überschritten hat. Adrien Morillas (Frankreich) schlägt sich dennoch wacker, kann aber bereits am 31. Juli zum Acht-Stunden-Rennen in Suzuka eine ganz neue Maschine im Renndress an den Start schieben: die ZXR-7, wie sie das Werk nennt. Gemeinsam mit seinem französischen Fahrerkollegen vom Team Kawasaki France, Pierre Etienne Samin, bringt er die Maschine auf einen hervorragenden dritten Platz. Auf Platz fünf laufen Takahiro Sohwa und Kiyokazu Tada (beide Japan) ebenfalls auf ZXR-7 ein, Platz sechs belegen Kork Ballington (Südafrika) und Rob Phillis (Australien) auf gleichem Material – beides Mannschaften von Team Kawasaki. Dieses Bike ist bereits der Vorbote zur 1989 in den Verkauf kommenden ZXR750, internes Kürzel H1.

Nie zuvor ist eine Kawasaki so extrem auf Racing ausgelegt gewesen wie die H1. Auf den ersten Blick erkennbar ist dies am neuen Kastenprofil-Brückenrahmen aus Aluminium mit massiven Rahmenoberzügen und wuchtiger Lenkkopfpattie, was für hohe Stabilität bürgt. Gleiches gilt für die Kastenschwinge

aus gleichem Material, an die das Zentralfederbein per Unitrak-Hebelage angelenkt ist. Zwei zusätzliche Rahmenunterzüge nehmen das Triebwerk in vibrationshemmenden Silentblöcken auf, für den Rennbetrieb ist aber eine stabile Halterung im Bereich des Zylinderkopfs vorgesehen. Die Unterzüge können so für den Racing-Mode einfach eliminiert werden. Das Alu-Rahmenheck ist mit dem Hauptrahmen verschraubt, um bei Beschädigung nach einem Sturz einfach und schnell getauscht werden zu können. Die Telegabel vorn misst 43 Millimeter Standrohrdurchmesser, kann in Federbasis und Zugstufe variiert werden und nimmt vehement verzögernde Vierkolben-Festsattelzangen auf. Die wiederum beißen in 310 Millimeter große Scheiben. Hinten tut's eine 230er Scheibe mit Zweikolben-Festsattel. 17-Zoll-Gussräder komplettieren das faszinierende Angebot an Fahrwerks-Goodies.

Der Motor sieht auf den ersten Blick weniger revolutionär aus, doch bei genauerem Hinsehen entlarvt der komplett renovierte Zylinderkopf die neueste Vierzylindergeneration. Statt der Einzelschlepphebel mit Einstellschraubchen kommen nun Tassenstößel und Shims zur Justierung zum Einsatz, was mehr Drehvermögen und Standfestigkeit des Ventiltriebs verspricht. Die Steuerkette verläuft nun wieder mittig, um mehr Torsionssteifigkeit der Nockenwellen bei hohen Drehzahlen zu

garantieren. Die vier Keihin-Gleichdruckvergaser sind im 45-Grad-Winkel in Fallstrommanier angeordnet. Steiler angeordnete, größere Ventile, größere und geradlinigere Kanäle sowie dachförmig ausgelegte Brennräume sorgen für guten Füllungsgrad und hohe Verbrennungseffizienz. Die etwas höhere Verdichtung von 11,3:1, weniger Schwungmasse sowie ein Kühlsystem namens Uni-Flow als Vorstufe zu den späteren echten Ram-Air-Einheiten machen aus dem Reihenvierzylinder ein fast lupenreines Renntriebwerk für die Straße. Überhaupt ist die Verarbeitung auf Topniveau. Austauschbare Einsätze für die Schwingenlagerung lassen im Rennbetrieb noch mehr Raum zur Fahrwerksabstimmung.

Im Straßenbetrieb wird schnell klar, für welchen Anlass die ZXR gedacht ist. Die straffe Fahrwerksabstimmung

passt aber auch gut zu flott gefahrenen Landstraßen mit glattem Asphalt. Der Motor zieht schon in Drehzahlmitte kräftig an und schwingt sich schnell auf zu fünfstelligen Drehzahlen, erst bei 12.000/min setzt der Begrenzer ein. Da haben die meisten Konkurrenten bereits das Nachsehen. Mit 235 km/h Topspeed setzt die Kawa wieder mal ein neues Highlight.

Im ersten Modelljahr 1989 setzt Rob Phillis die Neue in der Superbike-WM ein, er wird einmal Zweiter, zweimal Dritter und im Endresultat Elfter. In der Saison 1990 kann Phillis (auf dem Modell H2) zwei Laufsiege einfahren und beständig punkten. Am Ende wird er WM-Vierter. Doug Chandler wird im gleichen Jahr mit vier Rennsiegen AMA-Champion auf einer Muzzy-ZXR. Beweis für die starke Performance der ZXR750.



Kawasaki ZXR750 (H1, Modelljahr 1989)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 748 cm³
Bohrung x Hub 68 x 51,5 mm **Verdichtung** 11,3:1 **Leistung** 107 PS (79 kW) bei 10.500/min, für Deutschland auf 100 PS gedrosselt **Max. Drehmoment** 78 Nm (8,0 mkp) bei 9.500/min **Gemischaufbereitung** Vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofilrahmen
Radstand 1.420 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65,5 Grad/100 mm **Sitzhöhe** 790 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 43 mm **Federung hinten** Leichtmetallschwinge mit Unitrak-Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 120/140 mm
Räder Leichtmetall-Gussräder **Reifen vorn** 120/70 VR17 **Reifen hinten** 170/60 VR17 **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 230 mm, Zweikolben-Festsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 235 kg **Tankinhalt** 18 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 235 km/h **Farben** Grün/Weiß/Blau, Rot/Schwarz/Silber **UVP** 15.510 DM

Bonsai-Renner: ZXR400 (L1)

Für den japanischen Markt gibt es schon seit 1989 eine auf 400 Kubikzentimeter reduzierte Version der ZXR mit dem Zusatzkürzel H1. J1 steht in diesen Jahren für die R-Version, die dort ebenfalls erhältlich ist. Japan hat eine sehr restriktive Führerscheinpoltik mit einer Klasse bis 400 Kubikzentimeter Hubraum und einer über diesem Maß. Für Deutschland kann man sich zunächst nicht zu einem Import durchringen, stellt aber das Modell ZXR400 (L1) auf der IFMA 1990 aus, um die Kundenresonanz zu testen. Die wiederum ist so gut, dass einem Import fürs Modelljahr 1991 nichts entgegensteht. Dabei hat die 400er viele Details von den beiden großen Modellen geerbt, natürlich in verkleinerter Ausführung. Rahmen und Schwinge ähneln den 750ern, der Motor trägt den Steuerkettenschacht rechtsseitig und arbeitet auch hier wie bei den großen ZXRn anno 1991 mit Einzelschlepphebeln zur Betätigung der vier Ventile pro Brennraum. Der kleine Vierzylinder ist ohne Gimmicks konsequent auf seinen Einsatzzweck getrimmt, 65 PS bei 13.000/min sprechen eine deutliche Sprache. Ein eng gestuftes Sechsgang-

getriebe sowie eine Ölbadkupplung mit Rückdrehmoment-Begrenzer passen perfekt ins sportliche Konzept.

Der Alurahmen mit den beiden massiven Kastenprofilholmen, die Aluschwinge sowie der vom Heckrahmen demontierbare Soziussitzträger zeigen, wie hochwertig die kleine ZXR gemacht ist. Die 41 Millimeter messende Upside-down-Gabel, einstellbar in Federbasis und Zugstufe, Unitrak-Federbein, ebenfalls derart variierbar und zusätzlich mit Gewindespindel ausgestattet, dokumentieren ebenfalls diesen Aufwand. Komplettiert wird das Ganze mit passenden Reifen (120/60 VR17 vorn, 160/60 VR17 hinten) und semischwimmend gelagerten 310-mm-Bremsscheiben mit Vierkolben-sätteln vorn. Die 400er ist im Grunde genommen ein Production Racer mit Straßenzulassung, das verdeutlichen unter anderem die nötigen Drehzahlen, um flott voranzukommen. Dies macht aber auch den Reiz des nur 185 Kilogramm schweren Motorrads aus, man fühlt sich stets wie mitten in einem Rennen. Die Zeit zum Entspannen kann man getrost auf „danach“ verschieben!



Kawasaki ZXR400 (L1, Modelljahr 1991)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 398 cm³ **Bohrung x Hub** 57 x 39 mm **Verdichtung** 12,1:1 **Leistung** 65 PS (48 kW) bei 13.000/min, für Deutschland auf 26 oder 34 PS drosselbar **Max. Drehmoment** 36 Nm (3,7 mkp) bei 12.000/min **Gemischauflbereitung** Vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofilrahmen **Radstand** 1.385 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 66,5 Grad/82 mm **Sitzhöhe** 760 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Leichtmetallschwinge mit Unitrak-Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 120/120 mm **Räder** Leichtmetall-Gussräder **Reifen vorn** 120/60 VR17 **Reifen hinten** 160/60 VR17 **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 240 mm, Zweikolben-Festsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 185 kg **Tankinhalt** 16 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 205 km/h **Farbe** Grün/Weiß/Blau **UVP** 13.155 DM



ZXR400 (1994)



ZXR400 (1995)

Ninja-Fieber

Natürlich haben auch deutsche Kawasaki-Fans längst den Ninja-Namenskult in Nordamerika mitbekommen und kleben sich passende Aufkleber nachträglich ans Bike. Im Modelljahr 1994 ist es soweit: Die Ninja ZX-9R ist die erste Maschine mit dem beliebten Zusatznamen in Deutschland.

Power-Bike: Ninja ZX-9R (ZX900B1)

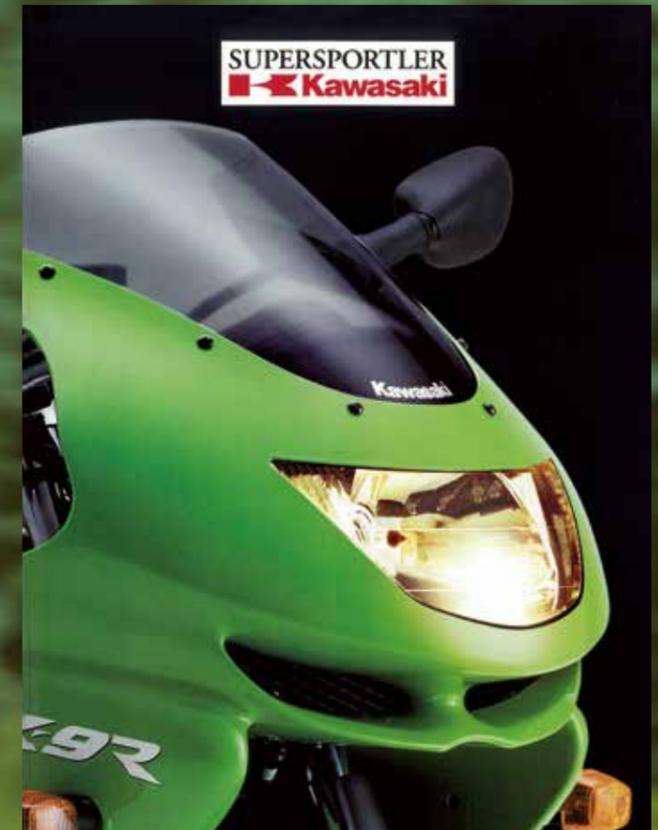
Mit ZXR750 und ZZ-R1100 hat Kawasaki Anfang der Neunziger zwar zwei potente Bikes im Programm, was aber fehlt, ist ein echtes Supersportmotorrad genau in der Mitte. Nachdem auch die Konkurrenz immer stärker in ein solches Segment vorstößt, sehen sich die Kawasaki-Offiziellen herausgefordert, die Zeit ist reif für eine derartige Maschine mit Kawasakis klassischer Hubraumformel 900. Fürs Modelljahr 1994 präsentiert man die neue ZX-9R mit dem Zusatzkürzel Ninja. „Endlich“, dürften viele Fans gedacht haben. Endlich hält auch hierzulande der Ninja-Supersport-Mythos offiziell Einzug in die Produktpalette der Grünen.

Die 900er zeigt viele Parallelen zur ZXR750R. Motor und Fahrwerk sind direkt vom Superbike-Ableger abgeleitet. Der Rahmen wurde für Alltagszwecke in einem großkalibrigeren Motorrad an vielen Stellen massiver ausgeführt. Auch die Unterzüge sind wieder zurück und dürfen mit den Silentblöcken an den Motorhalterungen die Vibrationen im Zaum halten. Die 41-mm-Upside-down-Gabel weist Federn mit polierten Außenflächen auf, die das Ansprechverhalten verbessern. Zudem ist die Gabel vielfach einstellbar: Federbasis stufenlos, Dämpfungsdruckstufe 7-fach und Dämpfungszugstufe 12-fach einstellbar. Nicht minder hochwertig ist das Zentralfederbein mit modifiziertem Unitrak-System für mehr Federweg (145 statt 135 mm), Ausgleichsbehälter, Höheneinstellung und Einstell-

History: Die ersten Ninjas in Deutschland

möglichkeiten für Federbasis (stufenlos), Dämpfungsdruckstufe (20-fach) und Dämpfungszugstufe (4-fach) sowie die kräftig dimensionierte Aluschwinge.

Der Motor wurde sowohl in Bohrung (von 71 auf 73 mm) wie Hub (47,3 auf 53,7 mm) vergrößert. Das ergibt exakt 899 Kubikzentimeter Hubraum, die von vier Keihin-Gleichdruckvergasern mit 40 Millimeter Durchmesser in Fallstrombauweise gefüttert werden. Mächtig Luft macht man der Neuner mit zwei echten Ram-Air-Kanälen unterhalb des Scheinwerfers und einer fetten Airbox (12 Liter). Größere Ventile, hohlgebohrte Nockenwellen mit ZXR-Steuerzeiten und die bewährten Einzelschlepphebel boosten die Power auf stattliche 139 PS bei 10.500/min und das maximale Drehmoment auf 97 Nm bei 9.000/min. Da bedarf es keiner ausgeprägten Vorstellungskraft, wie dieser Motor vorwärts geht. Die Ninja ZX-9R fährt alles in ihrer Klasse in Grund und Boden, knapp über 270 km/h Höchstgeschwindigkeit sind in der offenen Version drin. Sie ist damit sogar schneller als die ZZ-R1100. In Deutschland bleiben aber wegen der freiwilligen Selbstbeschränkung der Importeure und der merkwürdig eingestufteten oberen Versicherungsklassen offiziell nur 98 PS und 242 km/h Topspeed übrig. Dennoch hinterlässt die Neuner mächtig Rauch. 1998 folgt die stark überarbeitete Nachfolgerin (intern ZX900C), die noch mal vier PS drauf packt und vor allem das fahrbereite Leergewicht von 243 auf 209 Kilogramm reduziert (211 kg mit U-Kat).





Scharfe Klinge: Ninja ZX-7R/RR (P1/N1)

In der Superbike-Kategorie hat man keine Zeit, sich auszuruhen. Die rasend schnelle Entwicklung setzt die Hersteller mehr und mehr unter Druck. Auch Kawasaki muss kräftig Hand anlegen an sein grünes Superbike. Gleichzeitig vollzieht man 1996 auch hier den Schritt zum Beinamen Ninja mit der Buchstaben-/Zahlenkombination ZX-7R, analog zur 900er und 600er. Technisch konzentrieren sich die Entwickler unter anderem auf die Verstärkung des Fahrwerks. Die Holme des Kastenprofils werden im Querschnitt vergrößert, aber mit dünneren Wänden versehen. 30 Prozent mehr Verwindungssteifigkeit und ein Kilogramm weniger Gewicht sind das Resultat. Die

Schwinge aus Alu integriert zwei hohl gegossene Holme im Trapezprofil, an die die geschmiedeten Endstücke mit Prismenführungen für die Radachse angeschweißt sind. Das Kayaba-Federbein mit angegossenem Ausgleichsbehälter bietet rundum Einstellmöglichkeiten und eine Gewindestange zur Höhenregulierung des Hecks. Eine massivere Lenkkopfpartie sowie die 43-mm-Upside-down-Gabel mit dünnerer Gleitrohrwandstärke sorgen für viel Stabilität an der Fahrzeugfront. Sechskolbenzangen in Verbindung mit 320-mm-Bremsscheiben verzögern satt, die Sechs-Zoll-Felge mit 190er-Reifen hinten garantiert hervorragenden Grip. Motortechnisch geht man noch einmal klar kurzhubigere Wege, um Drehvermögen und Spitzenleistung zu erhöhen.



Kawasaki Ninja ZX-9R (B1, Modelljahr 1994)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 899 cm³ **Bohrung x Hub** 73 x 53,7 mm **Verdichtung** 11,5:1 **Leistung** 139 PS (102 kW) bei 10.500/min, für Deutschland auf 100 PS gedrosselt **Max. Drehmoment** 97 Nm (9,9 mkp) bei 9.000/min **Gemischaufbereitung** Vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofilrahmen **Radstand** 1.440 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 66 Grad/93 mm **Sitzhöhe** 835 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Leichtmetallschwinge mit Unitrak-Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 110/145 mm **Räder** Leichtmetall-Gussräder **Reifen vorn** 120/70 ZR17 **Reifen hinten** 180/55 ZR17 **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 230 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 243 kg **Tankinhalt** 20 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 274 km/h **Farben** Rot-Metallic/Silber, Blau-Metallic/Silber **UVP** 19.990 DM



73 Millimeter Bohrung und 44,7 Millimeter Hub ergeben regelkonforme 748 Kubikzentimeter Hubraum. Die Ventildurchmesser bleiben gleich. Die Steuerzeiten sind gar leicht entschärft worden, um weiterhin ordentlichen Schub aus mittleren Drehzahlen zu garantieren. Der gesteigerten Drehfreude kommen auch die leichteren Tassenstößel mit Shims zur Ventilbetätigung zugute. Steilere, kürzere, aber auf 36 Millimeter reduzierte Einlasskanäle sollen in Verbindung mit dem effektiven Ram-Air-System für besseren Füllungsgrad im mittleren Drehzahlbereich bei dennoch guter Spitzenleistung sorgen. Eine optimierte Kühlung des Aggregats sowie die verbesserte Kupplung erhöhen die Standfestigkeit des um ein auf 122 PS erstarkten Reihenvierers. 3,1 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h zeigen, dass Kawasaki es ernst meint mit dem Kampf um die Superbike-Krone.

Noch stärker kommt dies in der Homologationsmaschine ZX-7RR zum Ausdruck, die 7.000 Mark mehr kostet als das Basismodell. Für diese Summe erhält der Kunde ein Performance-Paket,

das 41-mm-Keihin-Flachschiebervergaser, ein renngerecht abgestuftes Getriebe, eine variable Schwingenlagerung, zusätzliche Knotenbleche am Rahmen, das leichtere Soloheck mit Sitzhöcker, die kleinere Batterie und Federelemente mit noch feineren Abstimmungsmöglichkeiten umfasst, um nur die wichtigsten Unterschiede zu nennen. Wenn auch auf internationaler Bühne der ganz große Coup für die Grünen ausbleibt, so erringt Jochen Schmid immerhin den Vizetitel in der Deutschen Superbike-Meisterschaft. Ein Jahr zuvor hat es noch mit dem Vorgängermodell ZXR750 zum Meistertitel gereicht. Anthony Gobert (Australien) gewinnt einige WM-Läufe in 1996 und wird nach Verletzungsphase am Ende Siebter hinter Teamkollege Simon Crafar auf Muzzy-ZX-7RR. Ein Jahr später siegt Akira Yanagawa am Österreichring sowie in Sugo/Japan und wird Vierter im Endklassement 1997. Doch bis zum großen Triumph soll es noch einige Jahre dauern: Erst in 2013 holt Tom Sykes auf Ninja ZX-10R nach genau 20 Jahren zum ersten Mal den Meistertitel wieder zurück ins Kawasaki-Lager.

Ninja



Kawasaki Ninja ZX-7R/RR (P1/N1, Modelljahr 1996)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 748 cm³ **Bohrung x Hub** 73 x 44,7 mm **Verdichtung** 11,5:1 **Leistung** 122 PS (90 kW) bei 11.800/12.000/min, für Deutschland auf 98 PS gedrosselt **Max. Drehmoment** 82 Nm (8,4 mkp) bei 8.500/min **Gemischaubereitung** Vier Keihin-Gleichdruck-/Flachschiebervergaser, Ø 38/41 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofilrahmen **Radstand** 1.435/1.420 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65 Grad/99 mm **Sitzhöhe** 805 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 43 mm **Federung hinten** Leichtmetallschwinge mit Unitrak-Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 120/130 mm **Räder** Leichtmetall-Gussräder **Reifen vorn** 120/70 ZR17 **Reifen hinten** 190/50 ZR17 **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 320 mm, Sechskolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 230 mm, Zweikolben-Festsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 232/229 kg **Tankinhalt** 18 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 263 km/h **Farben** Modell R: Grün/Weiß/Violett, Rot/Weiß/Violett; Modell RR: Grün/Weiß/Violett **UVP** Modell R: 18.990 DM; Modell RR: 25.990 DM

Happy Zulassungsdag!

Leserbrief: Zwei Kawasaki-Ikonen von Karl-Heinz Schreck

Ich möchte euch auf diesem Weg mitteilen, dass am 19. April mein persönliches Jubiläum „80 Jahre Kawasaki“ ansteht. Entstanden ist dies tatsächlich durch einen Zufall, auf den ich erst nach dem Kauf von zwei Bikes aufmerksam wurde.

Hier ein Foto meiner beiden ältesten Kawasakis – beide noch im Besitz. Z1000R und Z750 Turbo. Das Lustige daran ist, dass beide das absolut identische Erstzulassungsdatum – nämlich den 19.04.1984 –

haben. Das ist wirklich Zufall. Während ich die Turbo bereits vor vielen Jahren hier im Ort bei einem ehemaligen Vertragspartner aus erster Hand erworben hatte, habe ich mir die Z1000R vor 13 Jahren gekauft. Vor einiger Zeit bin ich durch einen Blick in die Zulassungspapiere auf das identische Datum der Erstzulassung aufmerksam geworden.

Viele Grüße nach Friedrichsdorf
Karl-Heinz-Schreck



Z1000R und Z750 Turbo in Top-Zustand

Ninja-Jubiläum im Web

Seit Januar ist eine Microsite zum Ninja-Jubiläum unter der Adresse „www.40-Jahre-Ninja.de“ am Start. Sie liefert schon direkt auf der Startseite eine hervorragende Übersicht der bisherigen Meilensteine bis hin zu den aktuellen Modellen. Ein besonderes Highlight ist die „Wall of Ninja“, auf der aktuelle Instagram-Posts präsentiert werden, die unter dem Hashtag #40JahreNinja von Fans aus Deutschland und der ganzen Welt hochgeladen werden. Darüber hinaus bietet die Microsite viele verbundene Inhalte, die sich mit der Erfolgsgeschichte der Ninja-Reihe beschäftigen. Selbstverständlich gehört dazu auch ein Racing-Kapitel, das die unzähligen Rennerfolge in den letzten vier Jahrzehnten würdigt. Aktuelle News, Pressemitteilungen und Veranstaltungshinweise runden das Angebot ab. Vorbeischaun lohnt sich!



MOTUL ist ab der Saison 2024 stolzer Partner des Kawasaki Racing Teams in der MOTUL WorldSBK

„Die Partnerschaft mit dem Werksteam in der WorldSBK festigt unsere langjährige Verbindung zu Kawasaki und unterstreicht zugleich unser unermüdliches Bestreben, die Grenzen unseres technologischen Know-hows kontinuierlich zu erweitern, um immer leistungsstärkere Produkte für den Markt zu entwickeln.“

Die enge Zusammenarbeit zwischen MOTUL und dem Kawasaki Racing Team als offizieller Schmierstoff- und Wartungspartner ist ein klares Zeichen für das gemeinsame Streben beider Marken, auf höchstem Niveau in der Meisterschaft für seriennahe Motorräder zu glänzen.“

Sarah Petschel, MOTUL Motorsports Partnerships & Event Coordinator



PARTNERSHIP

EIN ECHTER NINJA TRÄGT GRÜN!

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

PASSIONATE

MOTUL Deutschland gratuliert Kawasaki zu 40 Jahren Ninja



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

IDM Superbike



Kawasaki stockt auf: Zwei Teams starten auf Ninja ZX-10RR

Die IDM-Saison 2024 ist schon seit einiger Zeit in vollem Gange. Zumindest, was die Vorbereitung bei den Teams betrifft. Mit Leandro „Tati“ Mercado und Johann Flammann setzt das offizielle, von Kawasaki Deutschland unterstützte Team Kawasaki Weber Racing erstmals auf zwei Fahrer in der IDM Superbike. Mercado war erneut der Wunschkandidat für 2024. Johann Flammann, Pro Superstock-Vize von 2023, übernimmt die zweite Ninja ZX-10RR. Teamchef Emil Weber meint dazu: „Es ist insgesamt eine gute Lösung, die zeigt, dass man aus der Superstock-Klasse zu den Superbikes aufsteigen kann.“

Skach Motors Kawasaki Racing wird 2024 das zweite Team der Grünen neben der langjährigen Mannschaft von Emil Weber in der Topklasse sein. Nach einem Test mit der Ninja ZX-10RR in Mugello ist „Spider“ Martin Vugrinec als Fahrer fix. Teamchef Oliver Skach will „vernünftigen, qualitativen Motorsport betreiben.“ Der Ex-Rennfahrer, der mittlerweile als Kawasaki-Vertragspartner agiert und immer noch in der Szene aktiv ist, kennt sich in der Materie bestens aus. Die Dark Dog Challenge, die IDM Superbike und die Langstrecken-WM waren nur einige seiner Stationen.



Ninja-ZX-4RR-CUP

Perfekter Race-Einstieg: All-Inclusive-Paket für alle Teilnehmer

Mitte Mai starten am Circuit de Luxembourg die ersten Läufe des Ninja-ZX-4RR-Cups. Im Laufe des Jahres sind dann noch vier weitere Events geplant. Wer schon einmal hinter die Kulissen eines Rennteams geschaut hat, weiß, wie viel Zeit (und Geld) die Vorbereitung auf die Saison verschlingt. Beim Ninja-ZX-4RR-Cup ist das viel überschaubarer. Denn hier bekommen die Teilnehmer vom Hersteller ein fertiges Motorrad zum Inklusivpreis geliefert. Der Umbau erfolgt zentral und beinhaltet Rennverkleidung, Rennsport-Auspuffanlage, Motorschutzdeckel, starre Rastenanlage, Stahlflexleitungen, Einheitsreifen und ECU-Flash. Zusätzlich sind in den 15.990 Euro ein Helm, eine Lederkombi, Fahrerbekleidung, ein Faltzelt (3 x 3 Meter) sowie Startgebühr enthalten. Einzige Voraussetzungen für die Einschreibung ist die C-Lizenz (DMSB/FIM), und das Mindestalter beträgt 14 Jahre. Für Gaststarter gibt es bei einzelnen Events eine Racecard. Darüber hinaus steht den Teilnehmern bei jedem Event eine Crew aus Riding Coach, Rennmechaniker und dem National Race Manager von Kawasaki Deutschland mit Rat und Tat zur Seite. So kommt der Spaß für die Cup-Piloten auf keinen Fall zu kurz, und der Lerneffekt ist riesig.

Ninja ZX-4RR CUP



QR-Code scannen und weitere Infos herunterladen!

Jetzt fahren – Eliminator 500

Pressevorstellung in Marbella: positives Feedback der Journalisten

Die Motorrad-Journalisten aus ganz Europa haben Ende Januar 2024 den Anfang gemacht. Sie konnten die neue Eliminator im südspanischen Marbella bereits ausgiebig testen. Das Urteil fiel sehr positiv aus. Die Aussage, die immer wieder zu hören war: „Mehr Motorrad braucht kein Mensch.“ Die Sitzposition des Urban Cruisers entspricht eher der eines agilen

Naked Bikes, der Motor bietet viel Drehmoment, und die Ausstattung ist komplett. Einfach Zündschlüssel umdrehen, und los geht's. Testberichte finden sich bei YouTube oder in den Fachmagazinen. Das Beste ist aber, sich selbst ein Urteil zu bilden. Bei einer Probefahrt, die jeder Kawasaki-Vertragspartner oder die Kawasaki-Roadshow anbietet.



Roadshow 2024

Es geht wieder los: große Testflotte mit speziellen Hybrid-Events auf Tour

Endlich hat die neue Motorradsaison begonnen! Das ist gleichzeitig der Start für die Kawasaki Roadshow, die in ganz Deutschland unterwegs ist. Wie schon in den vergangenen Jahren kommt auf diese Weise eine große Testflotte zu Motorradevents, Bikertreffpunkten und Kawasaki-Vertragspartnern. In diesem Jahr lohnt sich ein Besuch ganz besonders, denn Kawasaki hat ein wahres Modellfeuerwerk gezündet. Neben den zahlreichen neuen Modellen mit klassischem Antrieb gibt es auch erstmals Hybrid-Motorräder zu testen.



Da diese Bikes ein völlig neues Fahrerlebnis garantieren, geht eine spezielle Hybrid-Roadshow auf Tour, die bei vielen Louis-Filialen Station macht. Da sollte man nicht zu lange warten, um sein Wunschmodell und den Probefahrt-Slot zu buchen: Alle Details unter www.kawasaki-roadshow.de

Kultevent KROATIEN-RALLY

Vom 24. bis 30. (31.) Mai 2024: Mit Lime-Green-Bonus für reiselustige Kawasaki-Fahrer



Am 24. Mai 2024 startet die touristische KROATIEN-RALLY im kroatischen Crikvenica bei Rijeka. Top-Ziele: Biograd na Moru (Dalmatien), Mostar – Besuch bei den Brückenspringern und Banja Luka (beides in Bosnien und Herzegowina) – Zadar (Dalmatien) – Selce (Kvarner). Fantastische Motorradstrecken, traumhafte Strände, intensive Eindrücke von Land und Leuten, perfekte Betreuung und eine große Überraschungstombola warten auf die Teilnehmer. Hauptgewinn: ein Satz Metzeler-Reifen für die eigene Maschine. Es gibt verschiedene Gruppen zur Auswahl: normal, zügig, sportlich und gemütlich. Je nach Gruppe sind fünf Etappen zwischen 1.250 und 1.750 Kilometer geplant. Besondere Zugabe für Kawasaki-Piloten: Sie bekommen die Übernachtung vom 30.-31. Mai 2024 als Bonus on top. Kleines Rahmenprogramm inklusive. Infos: www.kroatien-experten.com. Bitte auf der Anmeldung „Lime-Green-Bonus“ vermerken.

Die Jubiläums-Party

Mit großem Gewinnspiel: Zwei nagelneue Ninjas werden verlost!

Achtung – unbedingt Termin vormerken: Am **15. und 16. Juni 2024** finden die **KAWASAKI DAYS** wieder am Technik Museum Speyer statt. In diesem Jahr steht die Party ganz im Zeichen des großen Jubiläums „40 Jahre Ninja“. Am Technik Museum in Speyer lädt Kawasaki zu Spaß und Action (Sonderausstellung, Testfahrten, Händlermeile u. v. m.) ein. Ein ganz besonderes Highlight der Veranstaltung ist das große Gewinnspiel, bei dem jeder Besucher vor Ort teilnehmen kann. Am Samstag gibt es dabei eine neue Ninja 650 und am Sonntag eine Ninja ZX-4RR, jeweils als „40th Anniversary Edition“, zu gewinnen. Die statistische Chance, eines der beiden Motorräder mit nach Hause zu nehmen, ist besser als bei vielen Preisausschreiben und Lotterien. Deshalb unbedingt vorbeikommen und mitmachen. Alle weiteren Details rechtzeitig unter kawasaki.de, Facebook und Insta.

Zu gewinnen!



Bimota TERA

Neues Terrain: Crossover-Bike der italienischen Edelschmiede

Seit den Anfängen der Marke hat Bimota viele Motorräder auf den Markt gebracht. Immer kombiniert das firmentypische Bike-Konzept Benchmark-Leistung mit erstklassigem Handling. Jetzt stellt Bimota eine Maschine vor, die Leistung, Fahrspaß und Komfort in perfekter Harmonie verbindet. In der TERA kommt das Chassis-konzept mit Achsschenkelenkung der TESI zum Einsatz. Das Fahrwerk liefert eine Gewichtsverteilung mit 52,5 Prozent am Vorderrad. Für die Bimota-Ingenieure stellt das eine ideale Balance für den anvisierten Einsatzzweck dar. Angetrieben wird die TERA vom bekannten Einliter-Reihenvierzylinder mit Kompressor, der ebenso wie die elektronischen Assistenzsysteme von Kawasaki stammt. Das Triebwerk leistet 200 PS, die exklusiven Anbauteile sind aus Aluminium oder Karbon gefertigt. Die TERA ist das erste Crossover-Bike des italienischen Herstellers mit dem Anspruch, Bestwerte in ihrer Klasse zu liefern. Im Test wurden bereits eindrucksvolle Werte ermittelt: von 0 auf 100 km/h in 3,5 s und von 0 auf 200 km/h in 8,2 s. Wann die TERA in Deutschland erhältlich sein wird, wird in Kürze bekanntgegeben.



Hänsle schafft Hat Trick

Top-Ergebnis: Kawasaki-Qualitätsanalyse 2023 bei den Vertragspartnern

Bereits zum vierten Mal hat Kawasaki gemeinsam mit der Firma Wagner Beratungsgesellschaft mbH bei vielen deutschen Kawasaki-Vertragshändlern eine Qualitätsanalyse (Serviceprozess-Analyse) durchgeführt. Dabei wurde von der Terminvereinbarung bis zur Rechnungsstellung und Präsentation der komplette Serviceprozess durchleuchtet. Die Qualitätsanalyse etabliert sich damit als fester Bestandteil des Aftersales-Prozesses von Kawasaki. Nachdem die Firma Hänsle Motorradspport GmbH aus Ettenheim im Debütjahr 2020 bereits den zweiten Platz errungen hatte, schaffte sie in 2023 einen lupenreinen Hat Trick, indem sie zum dritten Mal in Folge den Sieg für sich verbuchte. Herzlichen Glückwunsch von Kawasaki Deutschland! Eine solche Topplatzierung über diesen Zeitraum zu liefern, zeugt von der unternehmerischen Höchstleistung des Duos Sabine Hänsle und Daniel Korell, beide Inhaber der Firma Hänsle Motorradspport GmbH.

www.haensle.de
[instagram.com/haenslemotorrad](https://www.instagram.com/haenslemotorrad)



Markus Drott (links), Teamleiter Technischer Kundendienst bei Kawasaki Deutschland, bei der Preisverleihung mit dem Team von Hänsle Motorradspport

Die Überirdischen

Am Limit: Ninja ZX-12R und Ninja H2R

Im Jahr 2000 beginnt auch für Kawasaki eine neue Zeitrechnung. Das Hyperbike Ninja ZX-12R wird zur echten Sensation. Und 2015 gibt es mit der Ninja H2R einen weiteren Speedbike-Meilenstein.

Bei der Ninja ZX-12R und der Ninja H2R zeigt Kawasaki, was möglich ist. Beginnen wir mit der Ninja ZX-12R. Das Entwicklungsteam berichtet:

Der Projektleiter: „Von Beginn an zeichnete sich ab, dass die Ninja ZX-12R für uns viel mehr als nur ein anderes neues Modell sein würde. Während der Konstruktionsphase war das Ziel für die ZX-12R vorgegeben: Trockengewicht unter 215 kg, 175+ PS ohne Ram-Air-Einfluss, leichtes Handling, Ninja-Tuning, unverfälschtes Kawasaki-Styling.“

Der Motor-Designer: „Wenn bei Kawasaki Hochleistungsmotoren gebaut werden, haben wir eine Formel, nach der wir den idealen Bohrungsdurchmesser für einen vorgegebenen Hubraum festlegen können. Der Bohrungsdurchmesser legt die Ventilgröße fest, und die Ventilgröße bestimmt die Auslegung der Nockenwelle. Die ZX-6R, 9R und 12R haben alle das gleiche Hubverhältnis.“



Ninja ZX-12R, Modelljahr 2000: 1.199 cm³, 134 Nm, 131 kW (178 PS)

Der Styling-Designer: „Der Zugriff auf die Technologie der Luftfahrtabteilung Kawasakis hat unsere Arbeit sehr erleichtert. Deren Ingenieure halfen uns sehr bei der Auslegung des Aerodynamikpaketes der ZX-12R. Zum Beispiel bei den kleinen flügelähnlichen Winglets an jeder Seite der Verkleidung, die so aussehen, als würden sie Abtrieb erzeugen, tatsächlich aber Strömungsseparatoren zur Vermeidung von Turbulenzen vom Vorderrad sind.“

Der Chassis-Designer: „Als sie mich dann mit dem ZX-12R-Projekt betrauten, wusste ich gleich, dass ich einen Monocoque einsetzen würde. Der Monocoque ist viel schmaler als herkömmliche Doppelholmrahmen, was sich in einer viel kompakteren Maschine mit viel schmalerem Frontbereich auswirkt. Mit dem Rahmenrückgrat, das auch als Airbox dient, ist er leichter und wesentlich kompakter.“

Das Ninja-H2-Projekt: Volle Kompressorpower

Die Entwicklungsteams setzen dann Ende 2014 fort, was bereits bei der Ninja-ZX-12R sehr erfolgreich war. Das „Ninja H2“ getaufte Projekt vereint das Wissen, die Fähigkeiten und Erfahrungen von Experten aus den Bereichen Motorradbau, Luftfahrttechnik, Gasturbinen und weiteren High-Tech-Abteilungen von Kawasaki.

Der damalige Kawasaki-Testfahrer Tobias Schading erinnert sich an seine ersten Runden mit dem Kompressor-Bike Ninja H2R: „Die japanischen Techniker ließen den Apparat warmlaufen. Es war nicht nur lauter als alles, was ich bisher gehört hatte, da war auch noch dieser unglaublich geile Sound vom Lader. Nie zuvor hatte ich bei Prototypentests Gänsehaut bekommen, dieses Mal schon. Unterwegs ist dann diese nie enden wollende Power einfach unglaublich. Die wichtigste Regel, um dieses Biest zu bändigen: Vom ersten bis zum vierten Gang direkt hoch schalten, sobald das Vorderrad steigt. Setzt der Ladedruck bei zirka 7000/min ein, gibt's kein Halten mehr. Das ist so heftig, dagegen fühlt sich eine Ninja ZX-10R schon fast nach purer Entspannungstherapie an.“ Das erlebt dann einige Jahre später Johannes Müller, Redaktionsleiter der Fachzeitschrift „PS“ in ähnlicher Weise bei den „World Speed Trails 2023“. Auf einer Ninja H2R stellt er mit 330,766 km/h einen sagenhaften neuen Highspeed-Weltrekord in der Partly-Streamlined-Klasse bis 1.000 cm³ auf. Übrigens: Mit der straßenzugelassenen Variante Ninja H2 sind ab 2015 auch ganz normale Ausflüge auf Landstraße und Autobahn möglich. Allerdings ist hierbei die Leistung auf 147 kW/ 200 PS (später 170 kW/231 PS) beschränkt. Ein Ritt auf der Kanonenkugel und ein unvergessliches Erlebnis bleibt es dennoch.



Ninja H2R, Modelljahr 2015:
998 cm³, 165 Nm,
228 kW (310 PS)



Ninja H2R: Gitterrohrrahmen und Kompressormotor



Highspeed-Weltrekord 2023 auf Ninja H2R: 330.766 km/h



Monocoque-Rahmen



Winglets gegen Verwirbelungen



Tacho bis 280 km/h+

Zehn gewinnt

Von der ersten Zehner bis zur heutigen Version sind genau 20 Jahre vergangen. Jahre voller Enthusiasmus, technischer Highlights und Pokale. In einem Rückblick wird deutlich, wie dieses Bike Kawasakis DNA geprägt hat.

Sie war die Sensation fürs Motorradjahr 2004, die neue Ninja ZX-10R, Modellcode C1, kam daher wie ein gut durchtrainierter Leichtathlet: 175 PS (184 PS mit Ram-Air) waren eine klare Ansage an die Konkurrenz. Ebenso die 170 Kilogramm Trockengewicht sowie ein auf Handling und Stabilität getrimmtes Fahrwerk. Im direkten Vergleich wirkt das erfolgreiche Vorgängermodell, die Ninja ZX-9R, fast schon wie ein Sporttourer. Schon bei der Präsentation vom 15. bis 16. Dezember 2003 in Homestead/Florida wird deutschen Journalisten das Leistungspotenzial eindrucksvoll vor Augen geführt. Die Zehner drückt mächtig vorwärts, bietet jede Menge Kraft in allen Lebenslagen und bleibt dennoch gut beherrschbar.

Diese Charakterzüge sind auf die fast schon verschwenderisch dargebotene Technik zurückzu-

führen. Der Motor glänzt mit leichten standfesten Kolben und Pleueln, Titan-Auslassventilen, stabilen Ventilfedertellern aus hartanodisiertem Alu, geätzten Brennräumen und feinbearbeiteten fetten Kanälen. Die hohe Präzision der Komponenten garantiert gleichmäßige und unterm Strich perfekte Gaswechsel. Dazu passt das hochwertige Fahrwerk mit knackigen 1.385 Millimetern Radstand, einem schwerpunktünstig weit vorn platzierten Motor, der dank übereinander rotierender Getriebewellen ultrakurz baut, und einer langen Schwinge. So lassen sich überragendes Handling und Intercity-reife Stabilität unter einen Hut bringen. Ganz neu sind auch die Slipper-Kupplung, die Upside-down-Gabel mit kohlenstoffbeschichteten Gleitrohren, Piggyback-Zentralfederbein, radial verschraubte Vierkolben-Festsattel-Bremszangen sowie die über dem Motor verlaufenden Rahmenprofile,

Extremsport mit der Ninja ZX-10R

Die Ninja ZX-9R

Kawasaki
Let the good times roll.



Die Ninja ZX-9R – Vorgängerin der Ninja ZX-10R

die die Zehner schlank wie eine 600er machen. Aus heutiger Sicht kann man das Modell C1 als Meilenstein und immer noch als gute Wahl für Leute empfehlen, die eine starke Supersportlerin mit Top-Fahrwerk und gut ausbalancierter Sitzposition suchen.

Eine hohe Messlatte, auch für die Nachfolgerinnen aus dem eigenen Lager. 2006 kommt die Zehner (Modell D6) in neuem Design mit runderen Formen, mit einem unterm Heck angeordneten Doppelschalldämpfer, kleinerer Scheinwerferinheit, Öhlin-Lenkungsdämpfer und G-Kat. Eine höher im Fahrwerk positionierte Kurbelwelle und ein geänderter Schwingendrehpunkt erleichtern Schräglagenwechsel. Spitzenleistung und maximales Drehmoment bleiben gleich, das Leergewicht steigt fahrbereit von 196 auf 202 Kilogramm an.



Ninja ZX-10R, Modelljahr 2004



Ninja ZX-10R, Modelljahr 2006



Ninja ZX-10R, Modelljahr 2008

Fürs Modelljahr 2008 legt das Modell E8 noch mal kräftig nach: 188 PS, noch besser dosierbar, 195 Kilogramm Leergewicht, zackige Verkleidungsschale, optimierte Ergonomie und glasklares Feedback sind die herausragenden Qualitäten von Kawasakis 1000er-Supersportlerin.

2011 halten dann unter dem Modellcode KBF elektronische Fahrhilfen Einzug bei der Zehner. Optisch und technisch komplett neu gestaltet, wartet sie mit je drei Modi für Power und Traktionskontrolle sowie KIBS-ABS auf. Die neue BPF-Gabel von Showa bietet im Grenzbereich mehr Dämpfungsreserven und wird durch das neue horizontale Back-Link-Federbein am Heck unterstützt. Die beiden dicken Rahmenprofile verlaufen nun nicht mehr oberhalb, sondern seitlich neben den Zylinderköpfen entlang. 200 PS sind die neue Ansage! 2015 gewinnt Neuzugang Jonathan Rea mit dem Rennableger seinen ersten WM-Titel für Kawasaki.



Ninja ZX-10R, Modelljahr 2011



Ninja ZX-10R, Modelljahr 2016

2016 folgt die nächste Evolutionsstufe (Code SGF), die unter Mithilfe vom KRT-Team konsequent weiterentwickelt wurde. Gezielte Änderungen an Motor (leichtere Kurbelwelle, modifizierter Zylinderkopf, elektronische Drosselklappen, Launch Control, Quickshifter, IMU etc.) und Fahrwerk (Rahmen mit mehr Last auf dem Vorderrad, längere Schwinge etc.) sowie die Brembo-Bremsanlage machen sie zum Siegerbike in der WM. Jonathan Rea fährt mit diesem Bike weitere fünf WM-Titel in Folge ein. Und ist mit seinem Team abermals maßgeblich an der Weiterentwicklung der Ninja ZX-10R, Modelljahr 2021 (Code LMF) beteiligt. Eine kürzere Gesamtübersetzung für

die Gänge eins bis drei, ein Ölkühler, ins IMU-Paket integrierte Fahrmodi, TFT-Display mit Smartphone-Konnektivität, Änderungen an Rahmen, Schwinge und Ergonomie sowie eine neue Verkleidungsschale mit LED-Doppelscheinwerfer und Winglets sind die wichtigsten Neuerungen. Und natürlich steht damit schon der Rennableger der nochmals geschärften RR-Version für Jonathan Rea und seinen Teamkollegen Alex Lowes bereit. Am Ende seines Engagements beim Kawasaki Racing Team kann Jonathan Rea auf insgesamt sechs Weltmeistertitel auf seiner Ninja ZX-10RR zurückblicken. Damit haben der Pilot und sein Bike bereits heute Legendenstatus erreicht.



Jonathan Rea auf Ninja ZX-10R, Modelljahr 2021
(in Race-Ausstattung)

Low-Mid RPM

High RPM



VAI-System der Ninja ZX-10RR, Modelljahr 2024

Ab 2021 wird die Ninja ZX-10RR ins Modellprogramm von Kawasaki aufgenommen. Das bietet Privat- und Hobbypiloten die Chance, eine vom Kawasaki Racing Team entwickelte und sofort im Rennsport einsetzbare Ninja ZX-10RR zu erwerben. Dieses Modell ist mit einer Straßenzulassung ausgestattet, bringt aber gegenüber der Ninja ZX-10R einige Motorupdates für den Racetrack mit, wie zum Beispiel schärfere Nockenwellen, leichtere Kolben und Pleuel. Für das Modelljahr 2024 wird die Ninja ZX-10RR zusätzlich mit dem Variable-Air-Intake-System (VAI) ausgestattet. Die Details zur Technik der aktuellen Ninja ZX-10RR sind auf Seite 55 beschrieben.

Passend zum Ninja-Jubiläum in diesem Jahr erscheint die aktuelle Zehner zusätzlich im Retro-Look. Eine Verbeugung vor den klassischen Ninja-Modellen, unter denen die Ninja ZX-10R eine bedeutende Rolle gespielt hat.



Ninja ZX-10R 40th Anniversary Edition, Modelljahr 2024



Raceparts von Pankl und Kawasaki für die Doppel-R



Ninja ZX-10R (links) und Ninja ZX-10RR (rechts), Modelljahr 2021 (in Race-Ausstattung)

Spitze Pfeile

Auch fürs Modelljahr 2024 ziehen die Kawasaki-Mannen ein paar neue Ninja-Pfeile aus dem Köcher.

Vorstellung: Neue Ninja-Modelle 2024

Ninja 500 SE

Die Schwester von Eliminator 500 und Z500 ist brandneu und löst die beliebte Ninja 400 ab. Mit 6,8 Millimetern mehr Hub bei gleicher Bohrung (70 mm) kommt die Neue auf 451 Kubikzentimeter Hubraum. Diese Maßnahme fördert vor allem den Punch im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Die Spitzenleistung von 45,4 PS (33,4 kW) bleibt gleich, das Drehmoment nimmt mit 42,6 Nm gegenüber 37 Nm der 400er wie erwartet zu. Zudem liegt dieser Wert schon

bei 6.000 statt vormals bei 8.000/min an. Hier offenbart sich schon der Charakter des neuen 500er-Motors, der vor allem im Straßenverkehr deutlich bessere Reserven bietet und das Drehzahlniveau niedriger halten kann. Hinzu kommt ein Fahrzeuggewicht vollgetankt von gerade mal vier Kilogramm mehr (172 kg), was hervorragende Fahrleistungen verspricht. In der Spitze geht die Ninja 500 SE knappe 180 km/h. Neue Verkleidungsteile, TFT-Display mit Smartphone-Konnektivität, LED-Leuchteinheiten und ein neues Fahrersitzpolster sind weitere Highlights.



Ninja 500 SE, Modelljahr 2024

Motor 2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 451 cm³ **Leistung** 45,4 PS (33,4 kW) bei 9.000/min **Max. Drehmoment** 42,6 Nm bei 6.000/min **Getriebe** 6-Gang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Bremse vorn/hinten** Scheibe/Scheibe **Sitzhöhe** 785 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 172 kg **Tankinhalt** 14 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 179 km/h **Farben** Grün/Schwarz, Grau/Schwarz **UVP** 6.995 Euro ab Werk, 7.345 Euro inkl. Überführung

Ninja 7 Hybrid

Mit der Ninja 7 Hybrid stellt Kawasaki das weltweit erste Motorrad mit Hybridantrieb vor. Dank ausgeklügelter Technik begeistert die Maschine mit beeindruckenden Fahrleistungen und einem niedrigen Benzinverbrauch. Motorbasis ist der bereits aus der neuen 500er-Reihe bekannte Zweizylinder-Reihenmotor mit 451 Kubikzentimeter Hubraum. Mit dem hinten im Rahmen angedockten Elektroaggregat schwingt sich die 451er zu beachtlichen Fahrleistungen auf. In besonders schadstoff- und lärmsensiblen Innenstadtbereichen und Wohngebieten kann für eine begrenzte Zeit oder Fahrstrecke und mit reduzierter

Geschwindigkeit (im Automatik-Modus Gänge eins bis vier) komplett auf Elektroantrieb umgestellt werden. Der Akku für den Elektromotor misst 50,4 Volt sowie 27,2 Ah und wird vom Verbrennermotor im Fahrbetrieb wieder aufgeladen, selbst nach Schließen des Gasgriffs durch Rekuperation. Das Laden an einer Ladestation entfällt. Weitere Technik-Highlights sind das manuell per Schaltereinheit schaltbare und auch automatisch agierende Sechsganggetriebe, drei Fahrmodi (SPORT-HYBRID, ECO-HYBRID und rein elektrisch), die Start-/Stoppautomatik, ein „Automatic Launch Position Finder“ (schaltet beim Anhalten automatisch in den ersten Gang) sowie der WALK-Modus (Rangierhilfe vor- und rückwärts).

Ninja ZX-4RR

Der quirlige 400er-Reihenvierzylinder im Supersportgewand ist zurückgekehrt in die Kawasaki-Familie. Anfahren ist dank Assist- und Slipper-Kupplung super-easy. Schon im vierstelligen Drehzahlbereich ist die 400er gut zu fahren, ab 10.000/min geht's richtig zur Sache! Die Spitzenleistung von 77 PS steht bei 14.700/min an, aber das Bike kann bei Bedarf locker weit über 15.000/min gedreht werden. Zudem macht es viel

Spaß, im gut sortierten Sechsganggetriebe ohne Kupplungseinsatz per Quickshifter/Blipper zu schalten. Die leichte Maschine (vollgetankt 189 Kilogramm) ist sehr handlich und dennoch bei hohen Tempi superstabil. Ebenso wertig ist die Bremsanlage mit zwei radial montierten Vierkolben-Monobloc-Festsätteln und 290er-Scheiben vorn. Diese harmonieren perfekt mit der stabilen Upside-down-Gabel vorn mit 37 Millimetern Gleitrohrdurchmesser.



Ninja 7 Hybrid, Modelljahr 2024

Motor 2-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc, und Elektromotor/Akku (50,4 V) **Hubraum** 451 cm³ **Systemleistung** mit e-Boost 69 PS (51,1 kW) bei 10.500/min **Max. Drehmoment** mit e-Boost 60,4 Nm bei 2.800/min **Getriebe** 6-Gang, Manuell/Automatik **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe/Scheibe **Sitzhöhe** 795 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 227 kg **Tankinhalt** 14 Liter **Höchstgeschwindigkeit** ca. 195 km/h **Farbe** Silber/Grün **UVP** 12.995 Euro ab Werk, 13.345 Euro inkl. Überführung



Ninja ZX-4RR, Modelljahr 2024

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 399 cm³ **Leistung** 77 PS (57 kW) bei 14.500/min **Max. Drehmoment** 39 Nm bei 13.000/min **Getriebe** 6-Gang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe/Scheibe **Sitzhöhe** 800 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 189 kg **Tankinhalt** 15 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 228 km/h **Farbe** Grün/Schwarz **UVP** 9.595 Euro ab Werk, 9.995 Euro inkl. Überführung

Ninja e-1

Mit der Ninja e-1 und der Z e-1 bringt Kawasaki erstmals Motorräder mit Elektroantrieb für den innerstädtischen Bereich auf den Markt. Obwohl die E-Motorräder für die 125er-Führerscheinklasse (A1, B196) entwickelt wurden, ist die Grundlage ein stabiles Chassis auf Basis der 400er-Verbrennermotorräder. Das erste Aufsitzen fällt sehr positiv aus, auch bei größeren Fahrern. Zu den neuen,

noch ungewohnten Ausstattungsmerkmalen zählt zum Beispiel der „Walk-Mode“, eine Schiebe- und Rangierhilfe vorwärts und rückwärts, sehr hilfreich im urbanen Umfeld wie bei engen Parklücken oder beim Manövrieren an Steigungen. Hinzu kommt als weiteres Feature der „e-boost“, bei dem über eine kurze Strecke die maximale Leistung von 9 kW freigegeben wird. Das sorgt für spaßbringende Beschleunigungswerte bis hinauf zu einer Höchstgeschwindigkeit von 99 km/h.

Ninja ZX-10RR

Die Ninja ZX-10RR, das Homologationsmodell für Superbike-Rennen, ist mit Titan-Pleueln sowie leichteren Kolben von Pankl sowie speziell entwickelten Nockenwellen und Marchesini-Rädern ausgestattet. Eine ideale Basis für schnelle Runden auf der Rennstrecke. Der Modelljahrgang 2024 glänzt zusätzlich mit einer Technologie namens Variable-Air-Intake-System (VAI) in der Airbox. Bei hohen Drehzahlen werden die VAI-Ansaugtrichter durch Servomotoren angehoben, und zusätzliche Luft

kann an den Trichtern vorbei angesaugt werden. Das steigert die Spitzenleistung. Bei niedrigen und mittleren Drehzahlen werden die Trichter abgesenkt, damit wird eine optimale Füllung der Zylinder und gute Performance in diesem Drehzahlspektrum gewährleistet. Um das vorinstallierte VAI-System nutzen zu können, benötigen Rennsportkunden spezielle Racing-Kit-Teile inklusive Racing-Steuergerät, Kabelbaum und Kontrolleinheit. VAI ist nicht serienmäßig aktiviert und darf in einer Ninja ZX-10RR nicht auf öffentlichen Straßen eingesetzt werden.



Ninja e-1, Modelljahr 2024

Motor Luftgekühlter bürstenfreier Elektromotor, 2 Lithium-Ionen-Akkus (50,4 V) **Batteriekapazität** 2 x 30 Ah **Ladezeit** 3,7 h x 2 (0-100 %) **Max. Leistung** mit e-Boost 12 PS (9,0 kW) bei 2.600-4.000/min **Max. Drehmoment** 40,5 Nm bei 0-1.600/min **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Bremse vorn/hinten** Scheibe/Scheibe **Sitzhöhe** 785 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 140 kg **Reichweite** 72 km (WMTC, Klasse 1) **Höchstgeschwindigkeit** ROAD Mode 79 km/h, mit e-Boost 99 km/h **Farbe** Silber/Grün **UVP inkl. Starter-Kit** 8.835 Euro ab Werk, 9.085 Euro inkl. Überführung

Ninja ZX-10RR, Modelljahr 2024

Motor 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 998 cm³ **Leistung** 200 PS (147 kW) bei 13.600/min **Max. Drehmoment** 111 Nm bei 11.500/min **Getriebe** 6-Gang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Aluminium-Kastenprofilrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe/Scheibe **Sitzhöhe** 835 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 207 kg **Tankinhalt** 17 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 298 km/h **Farbe** Grün **UVP** 29.995 Euro ab Werk, 30.445 Euro inkl. Überführung

Jubiläumsmodelle



LEGENDARY
SINCE 1984

Ninja ZX-4RR

Die an historische Vorbilder angelehnte Farbkombination in Grün/Weiß/Blau zelebriert das 40-jährige Ninja-Jubiläum in 2024.



Ninja ZX-6R (636)

Auch die Sechser profitiert vom historischen Lackdesign in Grün/Weiß/Blau und ist unter Ninja-Fans überaus begehrt.



Ninja ZX-10R

Da darf auch die große Schwester nicht nachstehen. Die Zehner wirkt in dieser Jubiläumslackierung noch einen Tick sportlicher.



Ninja 650

Die Lackierung in Rot/Schwarz erinnert an die vor genau 40 Jahren vorgestellte GPZ900R, in Amerika als Ninja 900R bekannt.



Ninja 1000SX

Auch bei der SX erfreut sich das Betrachterauge an der wunderschönen GPZ900R-Jubiläumslackierung in Rot/Schwarz.



Leistungssportler

40 Jahre Kawasaki Ninja-Modelle, das bedeutet auch 40 Jahre Entwicklung, Verbesserung und Erfolge. Erfolge auf der ganz großen Bühne – wie die sechs Superbike-Weltmeister-Titel in Folge für die Ninja ZX-10R und Jonathan Rea. Erfolge aber auch auf der „kleinen“ Bühne, wie mit der Ninja 400 in der Deutschen Supersport-300-Meisterschaft. Hier schwelgen wir in Erinnerungen und würdigen die Erfolge, die die Ninja-Maschinen verdienen und verdient haben.

Die TT auf der Isle of Man: Erfolg von Anfang an

Der Austragungsort für die jährlichen Tourist-Trophy-Rennen sind die Straßen der Isle of Man. Unbestritten gehören diese Rennen zu den anspruchsvollsten Prüfungen für Mensch und Material. Die neue GPZ900R, die in den USA als erste Kawasaki den Beinamen „Ninja“ trug, kam gleich in ihrem Erscheinungsjahr 1984 zu einem grandiosen Erfolg beim TT-Rennen. Mit einem fast serienmäßigen Motorrad holten sich Teamchef Mike Grainger, Kawasaki-Händler in Plymouth, und sein Fahrer Geoff Johnson den Sieg in der Production-Klasse. Darüber hinaus kam eine zweite GPZ900R, pilotiert von Howard Selby, in diesem Rennen auf Platz zwei. Besser hätte die Ninja-Rennsport-Geschichte nicht beginnen können.

Auch in den folgenden 30 Jahren spielten die Ninja-Modelle bei der TT eine tragende Rolle. Besonders in den letzten zwanzig Jahren konnten die Ninjas weitere Titel auf der Insel erringen: 2004 gewann der Nordire Ryan Farquhar in der Production C-Klasse auf einer Ninja ZX-6R. Im Folgejahr Jahr gewann er mit einer Ninja ZX-6R die Supersport TT. 2011 kam dann die Stunde der Ninja ZX-10R. Michael Dunlop, der Sohn von Robert Dunlop und Neffe von Joey Dunlop, siegte in der Superstock-Klasse auf seiner Street Sweep Kawasaki mit deutlichen 18,62 Sekunden Vorsprung. Auch 2011 gab ein gewisser Dean Harrison sein Debüt auf dem Sneafell Mountain Circuit. Bis heute hat er 24 Podeste auf Kawasaki-Maschinen bei der TT gefeiert, der wohl größte Triumph war der Sieg im Blue-Ribbon-Rennen, der Senior TT von 2019.



Kam, sah und siegte: Diese GPZ900R holte 1984 auf Anhieb einen Sieg auf der Isle of Man.

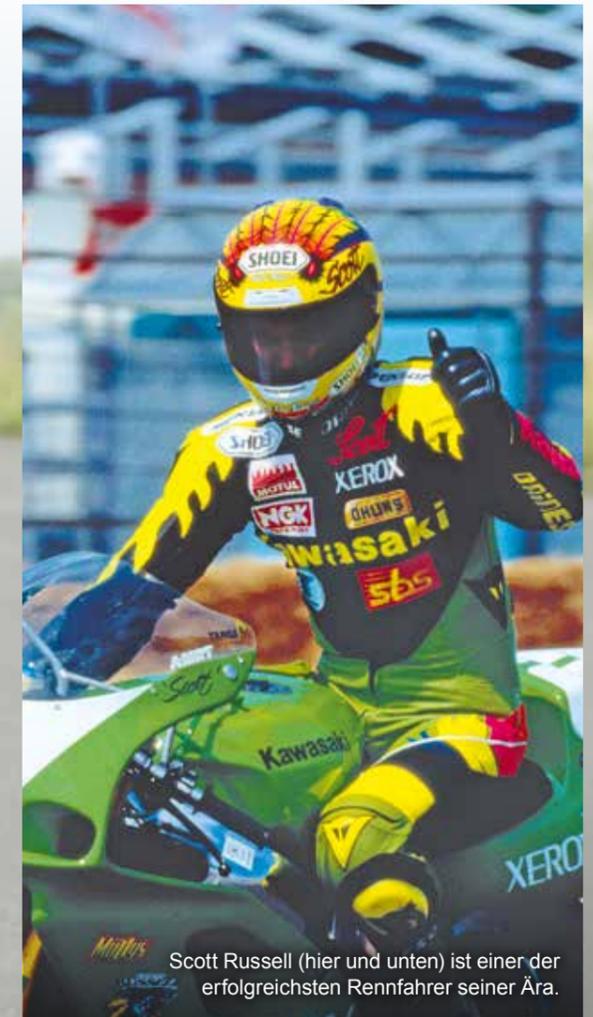
Ninja-Erfolge aus 40 Jahren

Die AMA Superbike in den USA: Glorreiche Zeiten auf ZXR750/R

Rob Muzzy ist eine der größten Persönlichkeiten im Motorradrennsport der USA. Nach mehr als 50 Jahren Racing kann er auf eine beeindruckende Bilanz zurückblicken. Insgesamt 21 AMA-Titel stehen auf seiner Liste, dazu ein Titel in der World Superbike-Serie sowie unzählige Rennsiege in diversen Klassen.

Alles begann 1981, als Kawasaki USA einen Mechaniker suchte und Rob Muzzy fand. Sofort verhalf er dem damals noch relativ unbekanntem Eddie Lawson zum Titel in der AMA Superbike-Klasse. Sein Motorrad war eine präparierte KZ1000J2, mit deren Rennabieger KZ1000R-S1 Lawson und Muzzy auch 1982 den Titel einfahren konnten. 1983 wiederholte Muzzy diesen Erfolg mit Wayne Rainey auf GPZ750. Danach folgte eine Pause in der Zusammenarbeit mit Kawasaki. Aber ab 1990 dominierten die Ninjas, die Rob Muzzy in die Rennen schickte, die Konkurrenz über Jahre hinweg.

Die ZXR750 (in den USA mit Beinamen Ninja) bildete die Basis für diese Erfolge. Und natürlich die Fahrer Scott Russell und Doug Chandler. Beide konnten ab 1989 zahlreiche Siege in den verschiedenen AMA-Klassen erzielen. 1990 gewann dann Chandler zum ersten Mal die AMA-Superbike-Meisterschaft, 1992 folgte der Titelgewinn von Scott Russell. Nach einigen Jahren im Grand-Prix-Geschäft und zahlreichen Verletzungspausen feierte Chandler ein glanzvolles Comeback bei Muzzy-Kawasaki. Er holte sich 1996 und 1997 die AMA-Superbike-Meisterschaft und gehört zu den wenigen Fahrern, die drei dieser Titel einfahren konnten – Rob Muzzy und der Kawasaki ZXR750 sei Dank!



Scott Russell (hier und unten) ist einer der erfolgreichsten Rennfahrer seiner Ära.



Die Superbike-WM: Von Scott Russell bis Tom Sykes

Die Geschichte von Kawasaki in der Superbike-WM beginnt schon 1988, als Adrien Morillas und Eric Delchamps zwei von Godier Genoud vorbereitete GPX750 an den Start brachten. Sie schlugen sich sehr gut mit den recht schlicht aufgebauten Bikes, die gegen eine so starke Konkurrenz wie die Honda RC30 antreten mussten. Trotz eines Laufsieges und vielen Top-Ten-Platzierungen war es an der Zeit, mit neuer

Technik auf die Titeljagd zu gehen. Ab 1989 stand die ZXR750 (H1) zur Verfügung, und die Werksmaschine wurde vom Australier Rob Phillis schon 1990 immerhin auf einen sechsten Gesamtrang gebracht. Doug Chandler vom Muzzy-Team holte darüber hinaus zwei Laufsiege. Der echte Durchbruch gelang dann 1993 dem US-Boy Scott Russell, der dem Ducati-Piloten Carl Fogarty die sicher geglaubte Superbike-Krone entreißen konnte. Mit fünf Laufsiegen für Russell (und einem für Teamkollege Aaron Slight) sowie vielen wertvollen Platzierungspunkten konnte Scott Russell



Durch seine sechs WM-Titel in Folge wird Jonathan Rea immer mit der Ninja-Geschichte verbunden sein.

den ersten Superbike-WM-Titel für Kawasaki nach Hause fahren.

In den folgenden 20 Jahren sorgten die Kawasaki-Bikes für viel Stimmung im Feld und auf den Rängen. Die grünen Ninjas zählten und zählen mit zu den Publikumslieblingen. Trotzdem war ihnen der Titel viele Jahre nicht vergönnt. Erst mit der Ninja ZX-10R und Tom Sykes wendete sich das Blatt. Als 2011 die neue Ninja ZX-10R vorgestellt wurde, konnte keiner ahnen, wie sich der Brite Sykes entwickeln sollte. 2011 brachte noch keine Erfolge, doch für 2012 wechselte man in der Zusammenarbeit von Paul Bird hin zum Provec-Team. Sykes verpasste den Titel nur um einen halben Punkt in der Endabrechnung – sensationell! Sehr traurig war in dieser Saison allerdings der Trainingsunfall von Teamkollege Joan Lascorz, der danach an den Rollstuhl gefesselt blieb. 2013 kam dann die große Stunde des Teams. Sykes holte acht Superpoles, neun Rennsiege sowie dreizehn schnellste Runden – damit

Zwei Weltmeister und ihre Ninjas: Jonathan Rea und Tom Sykes



war ihm und seiner Ninja ZX-10R der Weltmeister-Titel nicht mehr zu nehmen. 2014 verpasste Sykes die Titelverteidigung nur um sechs Punkte und wurde Vizeweltmeister. Ein Jahr später, 2015, begann die erfolgreichste Partnerschaft in der Geschichte der Superbike-Weltmeisterschaft zwischen Jonathan Rea und der Kawasaki Ninja ZX-10R: Von 2015 bis 2020 wurde Rea sechs Mal in Folge zum Champion der FIM Superbike Weltmeisterschaft gekürt. Er feierte bis Jahresende 2023 insgesamt 102 Laufsiege in Grün. 2021 errang man die Vizeweltmeisterschaft, in den beiden Folgejahren jeweils WM-Rang drei. Aus insgesamt 413 Superbike-WM-Läufen, in denen Rea gestartet ist, hat er deren 119 gewonnen, 263 Mal auf dem Podest gestanden, 43 Mal die Poleposition inne gehabt, 104 schnellste Rennrunden gedreht. Sein Gesamt-Punkte-Konto liegt bei 6.172,5 Zählern: Rea ist nicht nur durch seine sechs WM-Titel der erfolgreichste Superbike-WM-Pilot aller Zeiten geworden.



Supersport-WM: Titel mit besonderem Wert

Die Supersport-WM steht meist im Schatten der Superbike-WM. So ist die Rollenverteilung nun einmal. Wer sich aber mit der „kleinen“ Klasse näher beschäftigt, der bekommt Motorrad-Rennsport der Extraklasse geboten. Kawasaki stieg erst 1999 in die WM ein, wobei schon ab 1995 in der US-amerikanischen AMA Erfahrung gesammelt wurde. 2001 konnte der Australier Andrew Pitt den ersten WM-Titel für die Grünen feiern. Nach einer starken Saison wurde er im letzten Rennen Weltmeister, weil er in jedem Rennen fleißig Punkte sammelte. So holte er sich ohne einen Laufsieg in der Saison 2001 die Supersport-Weltmeisterschaft. Auch eine besondere Leistung.

Elf Jahre später, in der Saison 2012, stand wieder eine Ninja ZX-6R ganz oben auf dem Podest der Supersport-Klasse. Der türkische Weltklasse-Pilot Kenan Sofuoglu feierte nach 2007 und 2010 bereits seinen dritten Supersport-Titel – dieses Mal mit seiner Kawasaki. Trotz heftiger Knieprobleme fuhr Sofuoglu eine hervorragende Saison: nur ein Ausfall, vier Siege

Kenan Sofuoglu auf seiner Ninja ZX-6R



und in allen anderen Läufen nie schlechter als Platz 5. Das bedeutete am Ende der Saison satte 21 Punkte Vorsprung und den Titel-Triple für Kenan Sofuoglu. Doch der Türke legte noch nach: Auch 2015 und 2016 gewann er mit Kawasaki Ninja ZX-6R die Supersport-WM. Mit insgesamt fünf Titeln ist er der erfolgreichste Pilot aller Zeiten in der 600er-Klasse. Hinzu kommen außerdem noch die Vizeweltmeisterschaften 2013 und 2017.

In der seit 2017 ausgetragenen Nachwuchsklasse der „Supersport 300“ konnten von 2018 bis 2021 durchgängig Kawasaki-Ninja-400-Piloten die Titel gewinnen, darunter Ana Carrasco (2018) als erste Frau. Es folgten Manuel Gonzalez, Jeffrey Buis und Adrian Huertas. Buis gelang 2023 die Rückeroberung seiner WM-Krone, was ihn zum erfolgreichsten SSP-300-Piloten macht.



Ana Carrasco schrieb auf Ninja 400 Geschichte.

**Die nationalen Serien:
Von der Pro Superbike zur IDM**

Superbike- und Supersport-Rennen waren auch von Anfang an in Deutschland ein Volltreffer. Hier sah und sieht man besten Motorsport mit aufregenden Fights, noch dazu auf relativ seriennahen Motorrädern in späteren Jahren. Für Kawasaki begann der Titel-segen bereits mit „Mister Superbike“ Peter Rubatto, der schon 1983 und 1984 den Titel in der neuen Superbike-Trophy nach Hause brachte. Allerdings noch nicht auf einer Ninja. Aus der Trophy entwickelte sich die Superbike-DM, in der sich so bekannte Namen wie Andreas Hofmann, Claus Caspers, Edwin Weibel oder Ernst Gschwender auf ihren Ninjas heiße Rennen um den Titel lieferten. Aber noch ohne das letzte Quäntchen Glück, das ein Meister auch braucht. Das änderte sich, als man die Klasse in „Pro Superbike“ umbenannte. 1992 und 1993 wurde Andreas Hofmann noch knapp von Edwin Weibel auf Ducati geschlagen, bevor Jochen Schmid 1995 endlich den ersehnten Titel auf seiner ZXR750 einfuhr. Dann folgte im Jahr 2000 mit dem Schweizer Paul Leuthard noch ein weiterer Kawasaki-Champion in der Pro Superbike.

In der Supersport-Klasse kamen die nationalen Erfolge erst etwas später, aber sie kamen. 2005 sicherte sich der Norweger Kai-Borre Andersen den IDM-Titel auf seiner Ninja ZX-6R, dann 2007 der Franzose Sebastien Diss. Im Jahr 2020 holte Luca Grünwald den Titel auf einer Kawasaki Ninja ZX-6R im Team des Kawasaki-Händlers Rainer Schnock aus Anröchte.

Analog zur Weltmeisterschaft wird auch in der IDM seit 2017 die Nachwuchsklasse der Supersport 300 ausgetragen, dabei hießen die Kawasaki-Titelträger Angelo Licciardi (2019), Marvin Siebdrath (2022) und Iñigo Iglesias (2023) auf Ninja 400.

Jochen Schmid – Deutscher Meister 1995



MotoGP: Die Unvollendete

Den Anfang machte Andrew Pitt als frisch gebackener Supersport-Weltmeister. 2002 startete er für Kawasaki in der neu geschaffenen Königsklasse MotoGP. Mit der Ninja ZX-RR stellte sich Kawasaki dann der hochkarätigen Konkurrenz bis in die Saison 2009. Andrew Pitt und seine zahlreichen namhaften Nachfolger wie beispielsweise Shinya Nakano, Randy de Puniet, Alex Hofmann, Olivier Jacque oder John Hopkins konnten dabei zwar einige Achtungserfolge erzielen, aber der große Durchbruch blieb aus. Am Ende der Saison 2009 zog sich Kawasaki aus der MotoGP-Serie zurück, da man für gute Ergebnisse in dieser Klasse ein immenses finanzielles Budget benötigt. In Zeiten der damaligen Weltwirtschaftskrise, die japanische Unternehmen besonders hart traf, wollte sich Kawasaki daher lieber auf andere Aktivitäten konzentrieren.



Die Ninja ZX-RR für den MotoGP-Einsatz



Das Team SRC beim Bol d'Or-Sieg 2012

**Unzählige Siege für die Ninjas:
Sie können auch Langstrecke**

Für viele Rennsport-Fans schreiben die Langstrecken-Rennen die schönsten Racing-Geschichten. Zum Beispiel die von Johan van Vaerenbergh und Eric de Doncker, die als Privatteam in der Endurance-WM 1989 starteten. Sie präparierten ihre Kawasaki GPX750 mit Hilfe des britischen Rahmenbauers Harris so gut, dass sie tolle Ergebnisse erzielten und dadurch in der Mitte der Saison sogar vom Werk Unterstützung erhielten. Schließlich gewannen Sie den WM-Titel. Ebenso unverhofft holten sich der spätere viermalige Superbike-Weltmeister Carl Fogarty und Terry Rymer 1992 den Titel in der Endurance-WM auf ihrer ZXR750. Weitere Namen, die auf Kawasaki Endurance-WM-Titel feierten: Raymond Roche, Jacques Cornu, Doug Polen – um nur ein paar weitere zu nennen.

Auch in jüngster Zeit sind Ninja-Fighter im Langstrecken-einsatz sehr erfolgreich. Auf Ninja ZX-10R gewann das Team Kawasaki SRC 2012 bis 2015 das legendäre Rennen um die Bol d'Or, in Le Mans konnte sich das Team 2010 bis 2013 sowie 2016 und 2019 ganz vorne in den Siegerlisten eintragen. Im jahresübergreifenden Saisonformat 2018/2019 sicherten sich Jeremy Guarnoni, David Checa, Erwan Nigon und Randy de Puniet den WM-Titel der FIM Endurance World Championship.

Mitspielen bei Lime Green

Impressum

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

Die Gewinnspielfrage:

Wer gilt als Schöpfer der Modellbezeichnung „Ninja“?

a. Mike Vaughan

b. Rob Muzzy

c. Geoff Johnson

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: gewinnspiel@kawasaki.de
Einsendeschluss: **24. Mai 2024** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 3/2023

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, wofür die „7“ im Modellnamen Ninja 7 Hybrid steht. Die richtige Antwort lautete „Kraftentfaltung einer 700er“. 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:
Matthias Kopp, 33106 Paderborn
Wir gratulieren!

Herausgeber :
Kawasaki Motors Europe N.V.
Niederlassung Deutschland
Max-Planck-Straße 26
61381 Friedrichsdorf
Telefon (06172) 734-0
Telefax (06172) 734-185

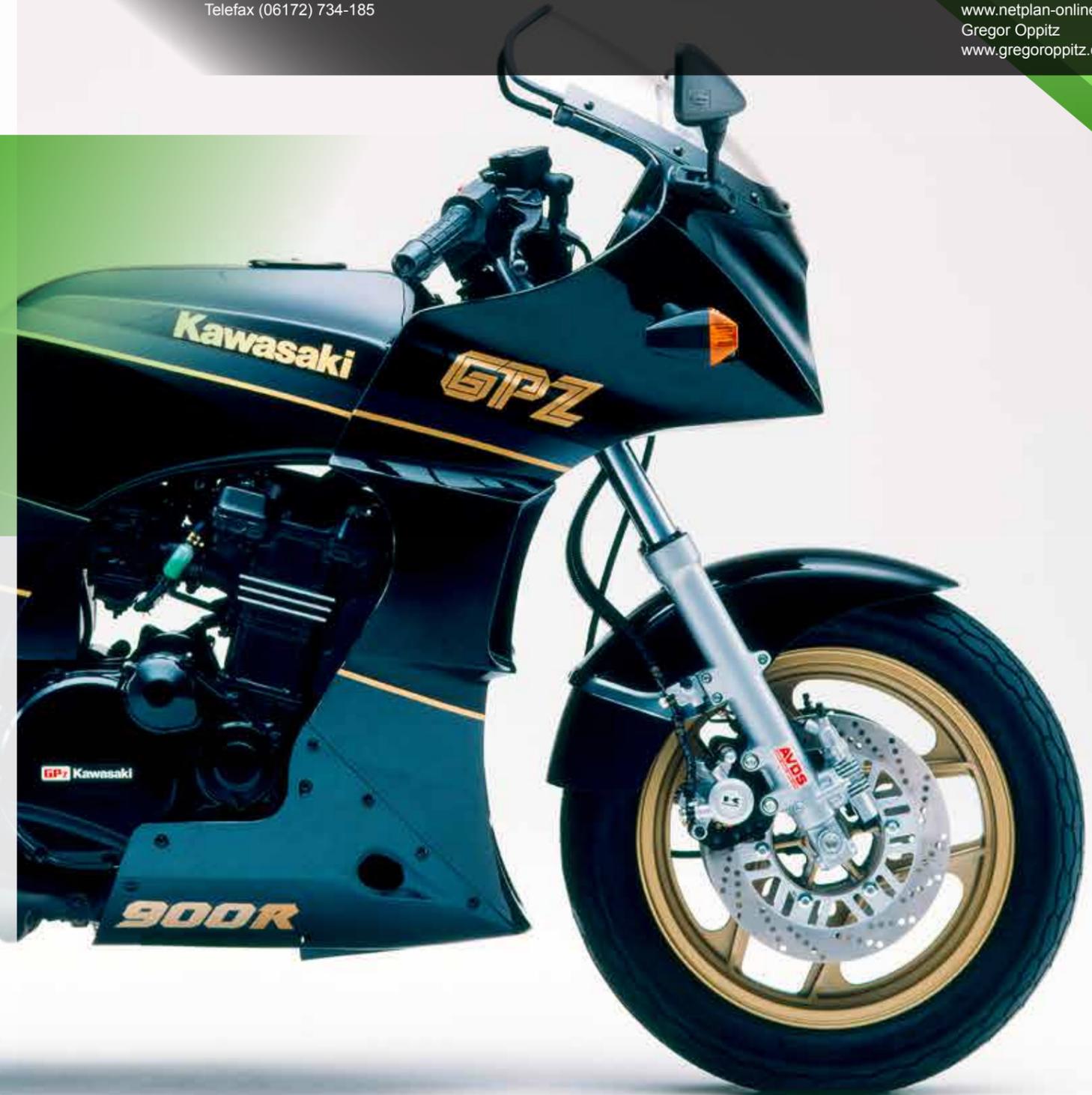
Verantwortlich für den Inhalt:
Andi Seiler

Redaktion:
Andi Seiler, Andreas
Manzato, Christiane Urban

Fotografie:
Francesca Gasperi,
Kawasaki, Philipp Kuchler,
Félix Romero, Andi Seiler,
Ula Serra, Jörg Wiessmann,
James Wright (Double Red)

Autoren:
Toni Börner, Martin Driehaus,
Andreas Manzato, Andi Seiler

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





40 Jahre Erfolg!

Kawasaki Ninja-Motorräder und
Bridgestone Battlax-Reifen
Wir gratulieren Kawasaki

BATTLAX
HYPERSPORT
S23



**/ PERFEKTER
GRIP**

Bridgestone Europe NV/SA,
Niederlassung Deutschland
www.bridgestone.de
www.grippingstories.com

BRIDGESTONE
Solutions for your journey