

# LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

VOLLER ERFOLG:  
*Kawasaki Days 2023*



WELCOME BACK!  
*Ninja ZX-6R wieder da!*



HISTORY  
*Mit der KLE500 auf Expedition*



NO. 02 / 2023

MIT GEWINNSPIEL

TEST RIDE NINJA ZX-4RR



**Kawasaki**  
Let the good times roll

# PARTNERSHIP

PASSIONATE

**SHARE THE SAME BLOOD.**

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



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.

FOLGEN SIE UNS  
[motul.com](http://motul.com)



# MOTUL

# TECHNIK-FASZINATION & REISELUST

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Motorradsaison 2023 ist noch voll im Gange, und schon werfen wir mit dieser Ausgabe des Lime Green Magazins einen Blick ins Modelljahr 2024. Denn die ersten Informationen über Kawasakis Neuheiten sind schon raus, und eine Ninja ZX-4RR sowie die EV- und HEV-Modelle wurden bereits bei den Kawasaki Days im Juni in Speyer ausgestellt. Von der brandneuen Eliminator sind zwar noch keine detaillierten Daten bekannt, aber einen ersten Eindruck kann man sich schon vom knappen Bild- und Textmaterial machen. Kawasaki verspricht, dass in Kürze mehr Fakten folgen werden. Für Motocross-Fans dürfte die Neuauflage der KX450 hochinteressant sein, die nun mit einer Elektronik nebst Assistenzsystemen sowie einem per Smartphone abstimmbaren Mapping auftrumpft. Alles über die Neuen ab Seite 4. Kawasaki setzt also seine Modelloffensive fort, und da ist noch nicht der letzte Drops gelutscht!



Sommerzeit, Reisezeit. So manchen dürfte es dieser Tage wieder in die Ferne ziehen. Egal ob es sich nun um einen Wochenendtrip oder eine Langstreckentour handelt, Reisen mit dem Motorrad sind einfach viel intensiver und lustbetonter als im Automobil. Dabei geht es nicht einfach darum, den Weg von A nach B zu absolvieren, sondern auf diesem Pfad möglichst viel positive Impressionen einzufangen, auf die man später gerne zurückblicken kann. Der Weg ist das Ziel. Eine gehörige Portion Fernweh muss auch unser italienischer Kawasaki-Kollege Giovanni Poli gehabt haben, als er zu mehreren Marathons mit seiner umgebauten KLE500 aufbrach, die einst für mehr als einen Achtungserfolg bei der Rally Paris-Kapstadt gesorgt hatte. Mehr über das Bike und Giovanni's Expeditionen gibt's ab Seite 24 - amüsant und unterhaltsam.

Ich wünsche euch noch ein paar genussvolle Motorradtrips in dieser Saison mit vielen emotionalen und erfrischenden Kilometern

*Andi Seiler*

Andi Seiler

Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

## Inhalt

### INFORMATION

03 Editorial  
16 News  
22 Händler-Jubiläen  
30 Gewinnspiel  
31 Impressum

### FASZINATION

04 Test Ride: Ninja ZX-4RR  
10 Vorstellung: Neue Modelle für 2024  
24 History: Abenteuer-KLE500

### POSTER

Ninja ZX-4RR und Katalog 2023/2024

# Feuerzeug

**Der quirlige 400er-Reihenvierzylinder im Supersportgewand ist zurückgekehrt in die Kawasaki-Familie. Und verdreht jetzt schon vielen den Kopf ob seiner Performance mit sage und schreibe 77 PS Spitzenleistung.**

Ich kann mich noch genau an meinen ersten Tag mit so einer 400er erinnern. Die ZXR400 anno 1993 stand vor einigen Jahren frisch restauriert vor mir und wollte ausgeführt werden. Ein völlig neues Motorradgefühl. Ursprünglich für Renntrainings gedacht und jetzt doch auf der Straße. Anfahren supersmooth und easy, absolut einsteigertauglich, doch will so ein Motor ordentlich warmgefahren werden. Wenn's dann anschließend zur Sache geht, haut's einem die Socken weg. Was sich über 10.000/min bis über 15.000/min abspielt, ist unbeschreiblich. Am meisten beeindruckt hat mich aber das superstabile Fahrwerk, vor allem in schnellen langgezogenen Kurven.

Und jetzt endlich wieder eine vierzylindrige 400er, wie sie der Markt längst vergessen hat. Applaus!

Kawa liefert ab, und wir freuen uns mächtig über das grüne Feuerzeug. Die Sitzprobe beschert uns einen erstaunlich komfortablen Arbeitsplatz. Die Lenkerstummel sind zwar supersportlich niedrig, aber immer noch ausreichend komfortabel montiert. Der Abstand vom Sitzpolster zu den Fahrerrasten ist aber deutlich größer als bei der alten ZXR400. Da müssen sich auch Leute um die 180 cm Körpergröße nicht origami-mäßig zusammenfalten. Die Ninja ZX-4RR basiert auf ihrer im asiatischen Raum populären Schwester Ninja ZX-25R, die im Oktober 2019 auf der Tokyo Motor Show erstmals vorgestellt wurde und nun schon einige Jahre auf dem Markt ist, aber nicht in Deutschland. Denn hierzulande dürfte die 400er deutlich bessere Chancen haben.



## Test Ride: Kawasaki Ninja ZX-4RR

Jetzt erst mal ab auf die Landstraße. Auch hier empfiehlt sich, den Motor schön warmzufahren, ehe man ihn fordert. Drehzahlen 5.000 bis 6.000/min sollen erst mal genügen. Anfahren ist dank Assist- und Slipper-Kupplung super-easy. Nach zirka 25 bis 30 Kilometern steigern wir uns auf 8.000/min, danach auf 10.000/min. Dann geht's zur Sache! Als ob der kurzhubige Vierzylinder mit Ram-Air-Aufladung eine Überdosis Aufputzmittel geschluckt hätte, reißt er an der Kette. 12.000/min sind schon mal ein Wort, aber es geht noch viel, viel weiter. Die Spitzenleistung von 77 PS steht bei 14.700/min an, aber das Ding kann bei Bedarf locker bis 16.000/min gedreht werden, ehe der Drehzahlbegrenzer ins bunte Treiben eingreift. Naturgemäß sind viele Schaltvorgänge nötig, um rasant voranzukommen. Aber es

macht so viel Gaudi, im gut sortierten Sechsganggetriebe ohne Kupplungseinsatz per Quickshifter/Blipper herumzurühren. Ein echter Racer, die quirlige Vierzylinder-400er. Aber mit geeigneten Manieren zudem ein tolles Motorrad für die Landstraße. Man kann auch locker mit weniger Drehzahl einfach rollen lassen und das handliche, stabile Fahrwerk genießen. Welch eine Freude, die leichte Maschine (vollgetankt gerade mal 189 Kilogramm wiegend) in die Ecken zu werfen. Beinahe ansatzlos und mit denkbar geringem Input gelingen so Fahrmanöver, wie man sie eigentlich nur von kleineren Hubräumen kennt. Aber eben nicht mit diesem Schmalz und solcher Stabilität in langen Kurven. Die Kleine schreit förmlich nach einem Intermezzo auf der Rennstrecke oder einem Marken-Cup. Dazu trägt auch die über alles erhabene



Bremsanlage vorn mit bei. Zwei radial montierte Vierkolben-Monobloc-Festsättel beißen wie eine hungrige Raubkatze in die 290er-Scheiben, die wie bei den großen Supersportlern von Kawasaki ohne die bekannte Petal-Form auskommen. Superfein dosierbar und sehr transparent lässt sich die 400er vor Kehren mit dem Lasso einfangen, ohne dass irgendeine Unruhe an Vorder- oder Hinterhand den Fahrspaß stört. Die Upside-down-Gabel vorn mit 37 Millimetern Gleitrohrdurchmesser ist in zwei stabilen Gabelbrücken geklemmt, die beim Ankern unnachgiebig dagegenhalten. Das hat auch mit der ausreichend dimensionierten Bereifung von

120/70ZR17 vorn und 160/60ZR17 hinten zu tun. Damit verzahnt sich eine ausreichend große Gummiauflagefläche mit dem Asphalt, guter Grip beim Bremsen oder in Schräglage ist garantiert.

Ihr Aussehen verdankt die Ninja ZX-4RR ihren großen wie kleinen Schwestern. 250er und 400er orientieren sich verkleidungstechnisch klar an den großen Vorbildern, deuten aber in punkto Rahmenteknik eher in Richtung von Z- wie kleineren Ninja- und H2-Modellen. Setzen Ninja ZX-6R und Ninja ZX-10R/RR auf einen massiven Kastenprofil-Brückenrahmen aus Aluminium, vertrauen Z400/Ninja 400 bis Ninja H2R auf einen



filigranen Gitterrohrrahmen aus hochfestem Stahl. Das ist ausreichend stabil und spart Gewicht. Das vergleichsweise schmale Tank-/Sitzbankarrangement macht einem das Turnen auf dem Bike leicht, wenn man sein Gewicht verlagern oder eine sportlichere Fahrposition einnehmen will. Alles in allem darf man sich jedenfalls über die Rückkehr der verlorenen 400er-Tochter freuen. Denn kein anderes Fahrzeug auf dem Markt reißt einen solchmaßen mit, bereitet so viel Fahrspaß, ist so sportlich herausfordernd. Ja, es gibt andere Motorräder in dieser Klasse, die vernünftiger und praxisorientierter auftreten. Aber es gibt nur eine Maschine, die so viel Faszination und Emotion verspricht. Ein echtes Feuerzeug!



## HIGHLIGHTS Ninja ZX-4RR, Modelljahr 2024

- Brandneuer Reihenvierzylinder-Motor mit sehr guter Topend-Performance
- Glatte Einlasskanäle, im Sandgussverfahren mit feinem Sand hergestellt
- Assist- und Rutschkupplung für niedrige Handkraft am Kupplungshebel und Unterbindung von Hinterradstempeln
- 3-stufige Traktionskontrolle (KTTC) mit Off-Modus
- 2 Power-Modi
- 4 integrierte Fahrer-Modi (Sport, Road, Rain plus Rider/manuell)
- Quickshifter mit Blipper-Funktion (KQS)
- Gut verzögernde Bremsanlage mit 290-mm-Bremscheiben und Radial-Vierkolben-Festsätteln vorn
- Stabile 37-mm-Upside-down-Gabel mit einstellbarer Federbasis vorn
- Horizontales Back-Link-Federbein mit Einstellmöglichkeiten in Federbasis, Dämpfungsdruck- und -zugstufe
- Geschwungene Stahlschwinge, bietet mehr Platz für den Schalldämpfer
- Alltagstauglicher 15-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- Niedrige Sitzhöhe von 800 mm
- TFT-Farbdisplay mit Anzeigen für Fahrhilfen, mit Rideology-App (Smartphone-Koppelung) und Anzeigemodus für Rundstrecke (Gangposition, Rundenzeit und Hervorhebung von Drehzahlen von über 10.000/min)
- LED-Technik bei Scheinwerfer, Rücklicht und Blinkern

**Fazit: Stramm hochdrehender Reihenvierzylinder & handliches Chassis & sportliche Sitzposition & straff abgestimmte Federelemente & perfekt zu dosierende Bremsanlage = Das Feuerzeug für Straße und Rennstrecke**

## Kawasaki Ninja ZX-4RR, Modelljahr 2024

**Motor** Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 399 cm<sup>3</sup> **Bohrung x Hub** 57,0 x 39,1 mm **Verdichtung** 12,3:1 **Leistung** 77 PS (57 kW) bei 14.500/min **Max. Drehmoment** 39 Nm bei 13.000/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 34 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinteradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.380 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 66,5 Grad/97 mm **Sitzhöhe** 800 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 37 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit Horizontal-Back-Link-Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/124 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 160/60ZR17 M/C (69W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 290 mm, Radial-Vierkolben-Festsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 189 kg **Tankinhalt** 15 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 220 km/h **Farbe** Lime Green/Ebony (Grün/Schwarz) **UVP** 9.595 Euro ab Werk, 9.995 Euro inkl. Überführung

### Die Ahnin: ZXR400

Das Urmodell wurde 1989 in Japan als Modell ZXR400H1 eingeführt. Der Import nach Deutschland begann aber erst 1991 mit der ZXR400L1 mit mehr Leistung und Rechteckscheinwerfer. 1992 folgte dann die L2 mit trapezförmigem Scheinwerfer, die mit leichten Modifikationen bis ins Jahr 1999 (L9) so verkauft wurde. Die massive Upside-down-Gabel war in der Federbasis, das Federbein hinten in Federbasis, Dämpfungszugstufe und in der Länge einstellbar. Die Renn-Genie ließen sich nicht verleugnen, so wurde die ZXR400 auch gern bei Markencups und Rennklassen eingesetzt. Erfolgreich war die 400er aber auch wegen ihrer Drosselvarianten mit 26, 34 oder (später über Nachrüstfirmen) 48 PS, die Fahranfängern den Einstieg in die Supersportwelt ermöglichte.



### Kawasaki ZXR400 (L1), Modelljahr 1991

**Motor** 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 399 cm<sup>3</sup> **Leistung** 65 PS (48 kW) bei 13.000/min **Max. Drehmoment** 36 Nm bei 12.000/min **Getriebe** 6-Gang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Aluminium-Kastenprofilrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 760 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 185 kg **Tankinhalt** 16 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 205 km/h **Farbe** Grün/Weiß/Blau **UVP** 13.155 DM





# Modelle 2024

**Kawasaki hat schon mal ein paar Pfeile in Richtung Modelljahr 2024 abgeschossen. Hier die frühen Vorboten.**

## Ninja ZX-6R (636)

Sie ist zurück, die Sechser. In einer Klasse, die fast ausgestorben schien. Doch die Fans schnell hochdrehender und superleicht handelnder 600er wird's freuen. Endlich wieder ein Vertreter dieser Gattung. Noch dazu ein Bike, das berüchtigt ist für seine Midrange-Performance und sein muster-gültiges Handling. Der Reihenvierzylinder wurde an die geltenden EU-Abgas- und Geräusch-

bestimmungen angepasst, behält aber das entscheidende Hubraumplus von 36 cm<sup>3</sup> und den damit verbundenen Drehmomentvorteil gegenüber der vormaligen Konkurrenz. Neu sind hingegen das 4,3 Zoll große TFT-Farbdisplay mit Smartphone-Konnektivität, integrierte Fahrmodi (Sport, Road, Rain, Rider/manuell) und die nun ohne Petal-Welle auskommenden runden 310-mm-Bremsscheiben mit Radial-Vierkolben-Monoblocs vorn. Ein neues kurzes sportliches Windschild mit Löchern zur



Ninja ZX-6R (636)

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

**Motor** 4-Zylinder, Reihe, Viertakt, dohc **Hubraum** 636 cm<sup>3</sup> **Leistung** 124 PS (91 kW) bei 13.000/min **Max. Drehmoment** 69 Nm bei 10.800/min **Getriebe** 6-Gang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Aluminium-Kastenprofilrahmen **Bremse vorn/hinten** Doppelscheibe, Scheibe **Sitzhöhe** 830 mm **Leergewicht (fahrfertig)** 197 kg **Tankinhalt** 17 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 234 km/h **Farbe** Grün/Schwarz, Grau/Schwarz **UVP 12.595 Euro ab Werk, 12.995 Euro inkl. Überführung**

## Vorstellung: Neue Modelle 2024



Ninja ZX-6R (636)

Vermeidung von unangenehmen Turbulenzen hinter der Scheibe, LED-Doppelscheinwerfer mit Mono-Focus-Technologie sowie die neu angepasste Verkleidungsschale mit winglet-artigen Lufteinlässen und abgewinkelttem Kinnspoiler verpassen der Ninja ein neues Gesicht. Ineinander verwobene Lagen der Kunststoffhaut rundum verleihen dem Ganzen einen 3-D-Effekt. Nach wie vor besitzt die 636 zwei Power Modi und drei Modi für die Traktionskontrolle, die auch abgeschaltet werden kann. Ein Quickshifter erlaubt schnelles Hochschalten im Getriebe ohne Kupplungseinsatz. Da darf man sich jetzt schon auf die erste Testfahrt freuen. Denn die Auslieferung soll noch im Herbst erfolgen.

### Ninja ZX-10RR

Die Ninja ZX-10R ist ein beliebtes und extrem leistungsfähiges Supersport-Motorrad. Mit einem Reihenvierzylinder, der 149,3 kW (203 PS) und mit Ram-Air-Staudruck sogar 156,8 kW (213 PS) entwickelt, ist die größte Ninja im Programm bestens für alle Einsätze ausgestattet. Dazu kommen beste Federelemente, hochwertige Bremsen, eine optimale Aerodynamik mit integrierten Winglets für mehr Downforce sowie ausgefeilte Fahrerassistenzsysteme. Da bleiben kaum Wünsche offen. Beim Schwestermodell, der Ninja ZX-10RR, liegt die Kernkompetenz noch stärker auf der Rennstrecke. Mit Titan-Pleueln und leichteren Kolben von Pankl sowie speziell entwickelten Nockenwellen und Marchesini-Rädern finden Racer hier eine ideale Basis für schnelle Runden. Der Modelljahrgang 2024 der Ninja ZX-10RR wird nun zusätzlich mit einer Technologie ausgestattet, die auf in der Höhe variablen Ansaugtrichtern basiert. Dieses Variable-Air-Intake-System (VAI) ist in der Airbox installiert. Bei hohen Drehzahlen werden die VAI-Ansaugtrichter durch Servomotoren angehoben, und zusätzliche Luft kann an den Trichtern vorbei angesaugt werden. Bei niedrigen und mittleren Drehzahlen werden die Trichter abgesenkt, um eine optimale Füllung der Zylinder zu gewährleisten. Um das vorinstallierte VAI-System nutzen zu können, benötigen Rennsport-Kunden 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.

Von der Ninja ZX-10RR wird es eine für Deutschland limitierte Sonderedition von 10 Einheiten in den Farben und Dekors des KRT-Superbike-WM-Teams geben.



Ninja ZX-10RR

## Eliminator

Ein weiteres neues Modell für 2024 wurde vorerst nur angeteasert, die Eliminator. Ein Bike, das unter anderem für die populäre A2-Führerscheinklasse entwickelt wurde. Ein 451 cm<sup>3</sup> messender Reihen-zweizylinder mit Assist- und Rutschkupplung ist in einen völlig neuen Gitterrohrrahmen integriert worden, der mit einem langen Radstand, 18-Zoll-Vorder- und 16-Zoll-Hinterrad, niedriger Sitzhöhe sowie der typisch geschwungenen Heckpartie erfolgreich die Eliminator-Modelle der 1980er- und frühen 1990er-Jahre zitiert. Die relaxte Sitzposition, zwei klassische Stoßdämpfer hinten und die volldigitale Instrumentierung runden das Paket aus Klassik und Moderne ab. Mehr Details werden in Kürze preisgegeben.



Eliminator



Z900RS SE

Z900RS

## Z900RS und Z900RS SE

In neuen Farbkleidern kommt das Retro-Sport-Modell Z900RS fürs Modelljahr 2024. Die Standard-RS tritt nun in einer Yellow-Ball-Lackierung in Kombination mit einem Dunkelgrünmetallic im Stil der ehrwürdigen 900Z1 an. Auf den Seitendeckeln prangt das historisch anmutende Logo „900 - Double Overhead Camshaft“ und auf dem Tank das kursive Kawasaki-

Logo, ganz wie bei der legendären Ahnin. Zudem sind das DOHC-Emblem auf dem Motordeckel des Impulsgebers sowie die verchromten Seitengriffe serienmäßig. Parallel dazu kommt die RS noch in einem schlichten, aber edel wirkenden Schwarz/Grau ohne die oben genannten Zutaten - hier sind die Felgenflanken auch nicht poliert. Die 2024er-Z900RS SE wiederum bleibt für das neue Modelljahr optisch und technisch unverändert.

## KX450

Auch bei den Motocross-Modellen steht fürs Modelljahr 2024 mit der KX450 ein grundlegend überarbeitetes Modell bereit. Der legendäre Crosser wurde mit einem neuen Rahmen und darauf abgestimmten Verkleidungsteilen ausgestattet. Mehr Leistung wird durch einen symmetrisch angeordneten Ein- und Auslasstrakt generiert. Besonderes Highlight sind außerdem die Assistenzsysteme, die Kawasaki erstmals in ein Motocross-Modell integriert. Neben einer Traktionskontrolle wird die neue KX450 mit Power Modi ausgestattet sein. Damit kann der Fahrer das Motorrad perfekt und noch besser auf die Streckenbedingungen abstimmen. Auf Wunsch lassen sich die Systeme aber auch komplett abschalten. Das Mapping des Motors kann außerdem direkt über das Smartphone mit der „RIDEOLGY THE APP KX“ individuell abgestimmt werden.



KX450



Ninja ZX-6R (636)

# Grüne Party in Speyer

**Sonniges Wetter und viel gute Laune bei den Kawasaki Days 2023 am Technik Museum Speyer: An beiden Tagen konnten zusammen rund 6.000 Besucher gezählt werden.**



**17.–18. Juni 2023**  
**TECHNIK MUSEUM SPEYER** **Kawasaki DAYS** 

Die Kawasaki Days am Technik Museum Speyer gehören schon seit einigen Jahren zu den Highlights im Kalender von Motorrad-Fans. Und auch in diesem Jahr strömten viele Biker bei bestem Sommerwetter auf den eigens eingerichteten Zweirad-Parkplatz. Klassische und neue Kawasaki-Modelle, aber auch zahlreiche Ikonen anderer Marken waren dort zu bewundern.

Auf dem Festgelände startete das große Programm am 17. Juni ab 10:00 Uhr: Motorrad-Stunts und atemberaubende MX-Freestyle-Action brachten das Publikum auf Betriebstemperatur. Ein echter Publikumsmagnet waren die Steilwandfahrer, die in ihrer Arena atemberaubende Runden mit ihren Bikes an den Holzwänden drehten. Auf der Händler- und Partnermeile gab es richtig viel zu sehen und mit den Vertretern von Motorrad- und Zubehörhändlern sowie von Institutionen zu besprechen.



Im Hangar am Festgelände war dann genug Raum zur Entspannung. Schatten, ausreichend Sitzgelegenheiten und das Catering des Museums sorgten dafür, dass alle ihre Akkus aufladen konnten. Zu den Attraktionen zählten die allseits beliebte Gummibärchen-Wurfmaschine sowie ein Fertigungsroboter von Kawasaki Robotics, der das Elektromotorrad Z EV durch die Luft wirbelte. Parallel dazu wurden auch die Ninja EV, die Hybrid-Ninja HEV sowie die als Deutschland-Premiere präsentierte Ninja ZX-4RR gezeigt. Darüber hinaus stand hier die Eventbühne mit dem Live-Mobil des Radiosenders REGENBOGEN 2. Auf der Bühne präsentierten verschiedene Hersteller Zubehör und Fashion für die Community. Am Sonntag konnte zudem der Sieger des Gewinnspiels von REGENBOGEN 2 seine neue Z650RS in Empfang nehmen. Ebenfalls sehr interessant: Die jüngste Weltreisende Bridget McCutchen stellte sich und ihre Reiseerlebnisse auf einer Versys X-300 dem staunenden Publikum vor. Außerdem war die Probefahrtsflotte des Roadshow-Teams von Kawasaki im Dauerbetrieb.

Das alles machte die Kawasaki Days auch 2023 wieder zu einem vollen Erfolg für Kawasaki und alle Fans der Marke.

# Bimota: Edel-Bikes online

Neue Website bietet viele Infos und Fotos zur Kultmarke aus Italien



Bekannterweise besteht inzwischen eine enge Kooperation zwischen Bimota und Kawasaki. Vor einigen Wochen ist eine neue Microsite an den Start gegangen: Unter [bimota-deutschland.de](http://bimota-deutschland.de) finden Motorradfans viele Infos und Fotos zu den aktuellen Modellen von Bimota. Darüber hinaus lassen sich detaillierte Datenblätter downloaden. Die besondere Aura dieser exklusiven Bikes spürt man allerdings nur beim echten Kontakt. Wer sich die Tesi H2 oder die KB4 live anschauen möchte, der kann das bei fünf Vertragspartnern in Deutschland tun. Die Adressen finden sich ebenso unter dem neuen Web-Angebot von Bimota.



## Letzte Termine & Events 2023

Glemseck 101, Leonberg

Kawasaki Roadshow, KawaMotor/Garching

Kawasaki Roadshow, IDM Hockenheimring

EICMA Motorradmesse, Mailand

Custombike Show, Bad Salzflun

01.09. – 03.09.2023

09.09.2023

23.09. – 24.09.2023

07.11. – 12.11.2023

01.12. – 03.12.2023



# BRING DEINEN TRAUM AUF DIE STRASSE!



powered by CONSORS FINANZ



Z650

DIE GRÜNE MASTERCARD®



KEINE KARTENGEBÜHR!

## Nicht lange warten. Durchstarten!

Ein neues Motorrad. Hört sich nach einer großen Investition an. Wir machen es dir mit den attraktiven Angeboten von Kawasaki Finance viel einfacher. Denn anstatt alles auf einmal zu bezahlen, kannst du den Kaufpreis mit einer Finanzierung ganz bequem in überschaubaren monatlichen Raten begleichen. Damit wird dein Traum im Handumdrehen Realität. Und das Ersparte bleibt auf deinem Konto. So behältst du deinen Spielraum für andere Dinge wie z. B. für eine Urlaubsreise mit deinem neuen Motorrad.

Alle Details zu den individuellen Finanzierungsmöglichkeiten und zur grünen Mastercard® bei deinem Kawasaki-Vertragspartner. Lass dich jetzt beraten!

Finanzierungsangebote der Kawasaki Finance, powered by Consors Finanz.  
Darlehensgeber ist die BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland, Rudesheimer Str. 1, 80686 München.

# Versteigerung Z900-Custombike

Übergabe des Motorrads und Spende an „Aktion Deutschland Hilft“



Während der Kawasaki Days in Speyer am 17./18. Juni 2023 wurde das Z900-Customizing-Projekt abgeschlossen: Die Summe von 13.000 €, die der Bieterwettbewerb für das Bike erbrachte, wurde offiziell an die „Aktion Deutschland Hilft“ übergeben. Der Betrag kommt den Erdbebenopfern in der Türkei und Syrien zugute.

Die Z900 ist seit Jahren eines der bestverkauften Motorräder in Deutschland. Kein Wunder, dass der Umbau von YouTuber Jens Kuck auf großes Interesse stieß. Nach Abschluss seiner Videoserie wurde das Custombike im Rahmen eines verdeckten Bieterverfahrens zugunsten der „Aktion Deutschland Hilft“ versteigert. Wer mitbieten wollte, konnte bis zum 30. April bei einem Kawasaki-Vertragspartner sein Gebot für das Motorrad (inklusive aller Original- und Umbauteile) abgeben. Das Spannende daran: Nach außen gab es bis zum Schluss keinerlei Informationen darüber, wo das Höchstgebot lag.

Dann stand der Gewinner fest: Sven Kroll freute sich über das einzigartige Motorrad und darüber, dass sein Bietbetrag einen guten Zweck erfüllt.

**Foto Motorradübergabe (v.l.n.r.):** Jürgen Höpker-Seibert (Kawasaki Deutschland), Sven Kroll, Thomas Rosenow (Bikerworld Rosenow)  
**Foto Scheckübergabe (v.l.n.r.):** Diana Rafie („Aktion Deutschland Hilft“), Martin Driehaus, Jürgen Höpker-Seibert, Andi Seiler (alle Kawasaki Deutschland)

## 50 Jahre KX-Modelle

1973 stieg Kawasaki in den Motocross-Rennsport ein. 2023 feiert die Kawasaki-KX-Reihe damit ihr 50-jähriges Jubiläum. In dieser Zeit haben KX-Bikes im Offroad-Sport maßgeblich den Takt angegeben. Beeindruckend die Erfolgsbilanz in den USA: Insgesamt 63 Meister-Titel im AMA MX und den SuperCross-Championships sowie insgesamt 720 Laufsiege im Rahmen der AMA-Rennen. Die Liste der Champions weltweit ist lang: z. B. Stefan Everts, Sebastian Tortelli, Mickael Maschio, Christophe Pourcel, Courtney Duncan (WMX), Jeff Ward, Ricky Carmichael, James Stewart, Ryan Villopoto und Eli Tomac. In Deutschland errang das Team von Harald Pfeil unzählige Titel im MX- und SX-Bereich. Dazu kommt im Laufe der Jahre der Einsatz von revolutionären Technologien: z. B. das Uni-Trak-Fahrwerk, der Perimeterrahmen oder die Direkteinspritzung mit doppelten Einspritzdüsen. Weltweit ist „Lime Green“ die Farbe von Kawasaki – und seit 50 Jahren tragen KX-Motorräder stolz dieses Grün.



# Beim ersten Bike richtig sparen

Jetzt wieder bis zu 800 € Zuschuss mit dem STARTER-BONUS

**STARTER-BONUS**  
FÜR FÜHRERSCHEIN-NEULINGE



Eine gute Nachricht für alle, die gerade ihren Motorradführerschein machen oder die Fahrerlaubnis kürzlich erworben haben. Ab sofort wird der Neukauf der ersten Kawasaki für Einsteiger wieder mit bis zu 800 Euro Zuschuss unterstützt.

Das STARTER-BONUS-Programm existiert bereits seit mehr als zehn Jahren. Das Prinzip ist einfach: Der Zuschuss orientiert sich am Hubraum des Wunsch-Bikes. Pro Kubikzentimeter wird ein Euro beim Neukauf beigesteuert (auf die unverbindliche Preisempfehlung; zzgl. Fracht und Nebenkosten). Die Kosten hierfür teilen sich die Kawasaki-Vertragspartner und Kawasaki Deutschland. Der STARTER-BONUS gilt für alle zulassungsfähigen Neufahrzeuge der Marke und ist auf maximal 800 € begrenzt. Wer also innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Kauf seinen Motorradführerschein erworben hat, sollte den STARTER-BONUS nutzen. Er gilt für die Klassen A1, A2, A und auch für den Pkw-Führerschein mit B196-Erweiterung.

Damit kann jeder Einsteiger die Vorzüge eines neuen Motorrads von Anfang an genießen: modernste Technik, überschaubare Folgekosten, Finanzierungsmöglichkeiten und Garantieleistungen. Einzige Einschränkung: Die Aktion gilt nur, solange der Vorrat reicht, und bis auf Widerruf durch Kawasaki. Eine Kumulierung mit anderen Aktionen ist außerdem nicht möglich.

**Übrigens: alle Modelle mit**

**Kawasaki** **4 JAHRE**  
**GARANTIE**

Details beim Kawasaki-Vertragspartner oder unter [kawasaki.de](http://kawasaki.de)

# I'll be back ...

Der Z H2 TRACKINATOR tritt wieder beim Glemseck 101 an



„I'll be back“ – dieser sprichwörtliche Ausspruch des Terminators passt exakt zum Z H2 TRACKINATOR. Schon im letzten Jahr war das Tuning-Bike, das von Dieter Briese und Motorradtechnik Geenen zusammen mit Kawasaki Deutschland auf die Reifen gestellt wurde, beim Glemseck 101 der Liebling der Besucher. Und das kam so: Pilotin Caro Fitus schaffte es, bei ihrem Raceeinsatz fast die gesamte 1/8-Meile mit durchdrehendem Hinterrad zu absolvieren. Gut für die Show, nicht so gut für den Rennverlauf. Ohne echte Traktion war kein Sieg drin. Deshalb ist der TRACKINATOR am Race-Wochenende vom 1. bis 3. September zurück am Glemseck bei Leonberg. Caro greift in diesem Jahr wieder an. Der Kompressormotor leistet nach wie vor ca. 300 PS – dank umfangreicher Tuningmaßnahmen. Die angepasste Einarmschwinge aus der Ninja H2 SX ist auch noch an Bord. Nur beim Hinterradreifen setzt das Team in diesem Jahr auf eine andere Mischung. Mehr Grip ist das Ziel. Alles andere wird sich zeigen. Alle Infos zur Veranstaltung unter [glemseck101.de](http://glemseck101.de)

## Weltreisende zu Gast

Der Sonderpreis für die weiteste Anreise zu den Kawasaki Days in Speyer ging in diesem Jahr mit Sicherheit an Bridget McCutchen. Die erst 22jährige Amerikanerin machte im Rahmen ihrer Weltumrundung beim Kawasaki-Event Station. Bridget ist auf dem Trip mit ihrer Versys X-300 unterwegs. Sie hatte gerade die Südamerika-Rundreise abgeschlossen und kam von Argentinien über Madrid nach Deutschland. Dabei stattete Bridget auch der Deutschlandzentrale von Kawasaki einen Besuch ab, wo ihre Versys gewartet und neu bereift wurde. Dann ging es schon weiter mit ihrem Versuch, als jüngste Frau für eine Weltumrundung ins Guinness Buch der Rekorde aufgenommen zu werden. 65.000 Kilometer stehen bereits auf dem Tacho und Bridget hofft, bis zu ihrem Geburtstag im November wieder in den USA anzukommen. Unter [two-wheels-round.com](http://two-wheels-round.com) oder auf dem Instagramm-Account [@bike.will.travel](https://www.instagram.com/bike.will.travel) kann jeder zumindest virtuell bei den Abenteuern von Bridget dabei sein.



# OHNE WORTE



Z900RS



Z900RS SE



Manchmal macht ihr uns sprachlos. Vor Freude. Wir können nur sagen: Danke an alle, die die Z900RS mit ihrer Stimme schon zum sechsten Mal in Folge zum „Motorrad des Jahres“ in ihrer Klasse gemacht haben. Es ist aber auch ein tolles Motorrad! Jetzt Testfahrt buchen beim Kawasaki-Vertragspartner oder unter [www.kawasaki-roadshow.de](http://www.kawasaki-roadshow.de)

# Tradition und Emotion

**Kawasaki ist stolz darauf, mit vielen Vertragspartnern bereits jahrzehntelang zusammenzuarbeiten. Ein Jubiläum ist dann die beste Gelegenheit, Danke zu sagen.**

Langjährige Geschäftsbeziehungen zu ihren rund 200 Vertragspartnern in Deutschland sind ein wichtiger Pluspunkt für Kawasaki Deutschland. Denn die Vertragspartner stellen das wesentliche Bindeglied zwischen Kunde und Marke dar. Die Vertragspartner haben damit einen großen Anteil am Erfolg einer Marke. Kawasaki Deutschland bedankt sich auch 2023 bei allen Vertragspartnern für ihre gute Arbeit. Stellvertretend sollen hier einige Partner hervorgehoben werden, die in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum feiern.

Beginnen wir mit Motorrad Apel in Weimar. In diesem Jahr besteht das Unternehmen bereits 100 Jahre und gehört damit zu den ältesten Motorradhändlern in Deutschland. Kurt Apel gründete das Unternehmen, weiterentwickelt wurde es dann von Hans-Joachim und Jürgen Apel. Nach der Wende hat die gesamte Familie den Betrieb immer weiter ausgebaut. Mit Kurt Apel jr. steht mit dem heute 17-jährigen schon die vierte Generation in den Startlöchern.

Bereits seit 1978 und damit ganze 45 Jahre ist Motorrad Höly Zweirad in Schriesheim Kawasaki-Vertragspartner. Im Laufe der Zeit hat sich viel getan und die Macher bei Höly können sich über zahlreiche Meilensteine freuen. Schon 1984 war Höly Bimota-Importeur in Deutschland. An diese Tradition knüpft das Unternehmen an und ist heute wieder einer von fünf exklusiven Bimota-Vertragspartnern in Deutschland. Ronald Schnepf, von allen Freunden „Ronny“ genannt, startete seine Karriere bei Höly 1990 und übernahm nur 5 Jahre später die Geschäftsführung.

Bei der Rolf Berentelg GmbH dreht sich schon 40 Jahre ein großer Teil des Geschäftsbetriebs um die Marke Kawasaki. Damit setzte der Vertragspartner aus Meppen-Versen, bei dem mit Sohn Marco die zweite Generation Verantwortung übernommen hat, schon sehr früh auf die Produkte von Kawasaki.



Motorrad Höly Zweirad ist schon 45 Jahre dabei.



Rolf Berentelg GmbH setzt seit 40 Jahren auf Grün.



30 Jahre Kawasaki bei Motorradtreff André Claßen.

Damit lag er mit Sicherheit richtig, wie man heute aufgrund des großen Erfolgs feststellen kann.

Beim Motorradtreff André Claßen in Düren-Birgel gehört die Marke Kawasaki seit 30 Jahren zum Lebensinhalt. Die lange Partnerschaft wurde nur möglich, weil André, der gerade frisch ausgelernt hatte, damals in den frühen 90ern den Händlervertrag von seinem bisherigen Arbeitgeber übernommen hatte, der Insolvenz anmelden musste.



Schon 100 Jahre als Zweiradhändler: Motorrad Apel

## Händlerjubiläen

André hat seine Sache bis heute sehr gut gemacht, sonst könnte er in diesem Jahr kein so beeindruckendes Jubiläum als Kawasaki-Vertragspartner feiern.

Das Motto der KS-Styling GmbH in Illertissen lautet bereits seit 30 Jahren: „Die ganze Welt von Kawasaki und mehr ...“. 1992 fing diese Welt an, sich zu drehen. Denn in diesem Jahr entschloss sich Karl-Heinz Schönfelder, seine Leidenschaft zum Beruf zu machen. Inzwischen beschäftigt er fünf Mitarbeiter, die sich voll und ganz um die Kundenwünsche kümmern.



Die KS-Styling GmbH kann auf 30 Jahre zurückblicken.

## Kawasaki Deutschland gratuliert:

Vertragspartner	Ort	Jahre
Zweirad-Center Weidenkeller GmbH	Nürtingen	45
Motorrad Höly Zweirad GmbH	Schriesheim	45
Rolf Berentelg GmbH & Co. KG	Meppen-Versen	40
Juergen Rapp e.K.	Willstaett	35
Lorenz GmbH	Ludwigsburg	35
Motorradtreff André Claßen	Düren-Birgel	30
KS-Styling GmbH	Illertissen	30
Motorrad Fuchs	Olching	30
Motorradhaus Cottbus GbR	Cottbus	30
RSI-Performance	Königsdorf	30
Motocycler OHG	Gräfelting	30
BK-S Motorradshop	Jena-Isserstedt	30
Motorradspport Kunert GmbH	Wilhelmshaven	30
Autohaus Klein	Mariental-Dorf	25
Motorrad-Schäfers	Rheinberg	25
Motorrad Trapp	Worbis	25
Motours Motorräder	Peine	25
Moto-Dreams GmbH	Schorndorf	25
Black Bike	Haiterbach	20
Motbox	Stapelfeld	20
Roewer GmbH	Berlin	20
Fahrzeug-Center Schriewer GmbH	Bissendorf	20

# Wüstenfüchsin

**Der Blick geht rein zufällig gute 30 Jahre zurück. Und prompt fällt einem ein Bike ins Auge, das weitläufig als Brot-und-Butter-Enduro bekannt war und 1992 dann für den Ritt durch die Wüste präpariert wurde.**

Manchmal bescheren einem Zufälle oder Neben-sächlichkeiten erstaunliche Geschichten. Bei der Recherche zur Anfrage eines Kunden stoßen wir ganz nebenbei auf ein Motorrad, das zwar nie im ganz großen Rampenlicht stand, aber durch seine Exotik neugierig macht. Die Rede ist von der KLE500, die 1992 für den Rallyetrip von Paris nach Kapstadt eingesetzt wurde, in jenem Jahr war die legendäre Paris-Dakar bis hinunter an den südlichsten Zipfel Afrikas verlängert worden. Zwei KLE500 wurden eigens vom Team Kawasaki IP Italia, das Italiana Petroli – einen italienischen Mineralölkonzern – als Hauptsponsor hatte, mit Unterstützung vom offiziellen italienischen Kawasaki-Importeur vorbereitet. Augenfälligste Änderungen waren die weit herunterreichenden Seiten des Tanks vorn sowie die beiden Zusatztanks hinten zu beiden Seiten, die mit insgesamt 51 Litern Fassungsvermögen die mögliche Reichweite beträchtlich erhöhten. Mit den Piloten Guido Maletti (1987 Elfter der Rallye Paris-Dakar)



KLE500 im Wüsteneinsatz



## History: Kawasaki KLE500 Paris-Kapstadt



Giovanni Poli mit seinem Wüstenschiff

und Walter Surini (1988 Sieger der Incas-Rallye in Südamerika und Hubschrauberpilot) startete das Team in der Marathonklasse für Privatfahrer. Und das ohne tiefgreifende Tuningmaßnahmen im Vergleich zur Serie. Der Motor mit einem Bohrungs-Hubverhältnis von 74 mal 58 Millimetern, 499 Kubikzentimetern Hubraum und einer Leistung von 50 PS (37 kW) sowie Sechsganggetriebe blieb bis auf Modifikationen im Ansaug- und Abgasbereich gleich. Vorgeschrieben in dieser Klasse war der Standardrahmen, die Federelemente wurden allerdings für den harten Wüstentrip überarbeitet (siehe Kasten mit Modifikationen). Dennoch entsprachen die meisten Details der Serie. Maletti wurde am Ende Vierter, Surini Fünfter in der Marathonklasse, im Gesamtklassement belegten die beiden die beachtlichen Plätze 19 und 20. Ein großartiger Erfolg, der die Standfestigkeit der oft unterschätzten KLE500 unterstrich.



Einige Jahre später erwarb der heutige Kundendienstleiter von Kawasaki Italia, Giovanni Poli, eine der beiden Maschinen. Doch das Bike war nicht etwa fürs Museum gedacht, Giovanni ist ein echter Weltenbummler. Im Jahr 2000 fuhr er mit der KLE vom italienischen Firmensitz in Mailand bis zum Stammwerk nach Akashi/Japan. Darauf folgten Abenteuertrips nach Equador, Peru, Bolivien und Chile (2005), Nepal/Tibet (2007), Südafrika, Botswana und Namibia (2010), Usbekistan, Tadschikistan, Kirgistan, Kasachstan, Russland und Mongolei (2012) sowie von Italien nach Indien (2014). „Das Motorrad ist heute Teil meines kleinen persönlichen Museums und ein wichtiger Teil meiner eigenen Biografie. Jedes Mal, wenn ich einen Blick auf das Bike werfe, bin ich sehr stolz auf meine großartige KLE“, sagt Giovanni Poli heute.



Giovanni Poli besucht die Kawasaki-Zentrale

### Modifikationen KLE500 Paris-Kapstadt

Die KLE500 von Giovanni Poli unterscheidet sich gar nicht so stark von der Serie, wie man annehmen würde. Grund dafür ist das eng gesteckte Reglement für die Marathonklasse der Amateure. Der Motor ist serienmäßig, nur am Ansaug- und Abgassystem (anderer Auspuff) wurden Änderungen vorgenommen. Der Luftfilter findet sich in gleicher Position, Giovanni Poli hat aber die Luftzufuhr und Abstimmung modifiziert. Um bei seinen Abenteuer Touren auch in Höhenlagen noch ausreichend Leistung zur Verfügung zu haben, hat der Italiener eine Art Ram-Air-System entworfen, was der Airbox kühle Ansaugluft zuführt. Denn im Serienzustand strahlen Kühler und Motor zu viel Abwärme in Richtung Ansaugsystem ab, was die Vergaserabstimmung in Verbindung mit der dünnen Höhenluft zu fett macht. Nach dieser Modifizierung waren selbst Touren über 5.000 Metern Meereshöhe kein Problem mehr.



Am Chassis kommt hinten ein längeres Öhlins-Federbein zum Einsatz. Um das Bike im Rahmen des Reglements auch vorn entsprechend anzuheben, wurde die Gabel etwas verlängert. Anstelle des oberen Gabelstopfens wurde ein Rohr mit gleichem Innendurchmesser nebst Außengewinde und dem passenden Innengewinde für den Gabelstopfen montiert. Augenfällig sind auch die größeren beziehungsweise zusätzlichen Benzintanks. Der vordere Spritbehälter ist in zwei Hälften geteilt und fasst insgesamt 34 Liter. Falls einer der beiden Tanks durch einen Sturz beschädigt ist, kann man immer noch davon unabhängig den zweiten nutzen. Eine clevere Lösung. Die hintere Tankeinheit fasst noch mal zusätzliche 17 Liter, die Giovanni aber nur für einige Trips durch sehr abgelegene Landstriche nutzte. Durch die weit nach unten reichenden Benzinereservoirs wurde eine Benzinpumpe notwendig, die nahe des Antriebsritzels platziert ist.



Wie man auf den Bildern erkennen kann, montierten die Rallye-Spezialisten einen stärkeren und größeren Motorschutz. Giovanni optimierte das Ganze durch einen zusätzlichen Motorschutzbügel, der ihn bei einem Sturz in Ecuador nach einer langen Rutschpartie über den Teer vor größeren Schäden verschonte. „Als diese KLE bei der Rallye Paris-Kapstadt eingesetzt wurde, versah man sie außerdem mit einer Werkzeugbox und einem zusätzlichen Schmierstoffreservoir, die sich jeweils unter den Kunststoff-Seitenabdeckungen befanden.“ Giovanni ersetzte das Bodywork an dieser Stelle später durch Eigenkreationen aus Aluminium, die stabiler waren und schmäler ausfielen. Dadurch konnte er später selbst in Ausnahmesituationen leichter mit den Füßen den Boden erreichen. Eine absolute Priorität bei einem Motorrad, das inklusive Sprit und Gepäck mal locker über 250 Kilogramm wiegt. Gerade auf rutschigem Untergrund waren selbst Giovanni's 184 Zentimeter Körpergröße manchmal kritisch, um einen sicheren Stand in schwierigem Terrain zu finden. Daher ging der KLE-Fan sogar noch einen Schritt weiter, um bei Bedarf die Sitzhöhe kurzfristig abzusenken: Das Sitzpolster ist im unteren Bereich geteilt, per Klettverschluss sind die beiden Hälften miteinander verbunden. So ist es möglich, in heiklen Fahrsituationen die Sitzhöhe auf ein Minimum zu reduzieren, indem man nur das untere Teil des Sitzpolsters nutzt. „Nicht komfortabel, aber effizient“, merkt Giovanni Poli schmunzelnd an. Und wirft noch einen liebevollen Blick auf seine KLE500.



## KLE500 (1991 - 2005)

Mit der KLE500 ging Kawasaki Anfang der 1990er in der Enduro-Riege einen eigenen Weg und setzte auf einen bewährten Mittelklasse-Zweizylinder-motor. Mitte der 1980er-Jahre hatte der japanische Hersteller - einfach ausgedrückt - das Triebwerk der flüssigkeitsgekühlten GPZ900R halbiert und den Chopper LTD450 entstehen lassen. Bereits 1987 folgte mit der GPZ500S ein weiterer Twin mit den Kolben und Zylindern der GPZ1000RX. Dieser Motor fand später in den Nachfolgemodellen KLE500 (1991) und ER-5 (1997) ebenfalls Verwendung. In den Folgejahren durchlief die KLE zahlreiche Evolutionsstufen, ihr Charakter änderte sich aber nie. 1994 hatte die Basisvariante nun einsteigertaugliche 34 PS, konnte aber auf 27 oder 50 PS umgerüstet werden. Die letzte Modellstufe erreichte die KLE dann im Jahr 2005.



KLE500 (1991)



# 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:

Wie hieß in den 1990ern der Vorgänger der neuen Ninja ZX-4RR?

a. ZXR400

b. Ninja 400

c. Ninja ZX-6R

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: [gewinnspiel@kawasaki.de](mailto:gewinnspiel@kawasaki.de)  
Einsendeschluss: **20. Oktober 2023** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

### **Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 1/2023**

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, ab welchem Jahr die erste Z1000 der Neuzeit angeboten wurde. Die richtige Antwort lautete „2003“. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht die glückliche Gewinnerin gezogen. Sie kann sich schon auf ihre Kawasaki-Testfahrttage freuen.

**Gewonnen hat:**  
**Pia Richter, 44581 Castrop-Rauxel**  
**Wir gratulieren!**

## Impressum



**Herausgeber :**

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

**Verantwortlich für den Inhalt:**

Andi Seiler

**Redaktion:**

Andi Seiler, Andreas  
Manzato, Christiane Urban

**Fotografie:**

Francesca Gasperi, Kawasaki,  
Philipp Kuchler, Kiva Carman-  
Frank, Giovanni Poli, Félix  
Romero, Thomas Schmieder,  
Andi Seiler, Ula Serra, James  
Wright (Double Red)

**Autoren:**

Andreas Manzato, Andi Seiler

**Layout:**

Netplan Medienservice GmbH  
[www.netplan-online.de](http://www.netplan-online.de)  
Gregor Oppitz  
[www.gregoroppitz.de](http://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](http://www.bridgestone.de)  
For more information please scan the QR code.

**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey