

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

NINJA e-1 & Z e-1
Elektrobikes rollen an

WORLD SPEED TRIALS
Zwei Weltrekorde für Kawasaki

COOLER CRUISEN
Die neue Eliminator 500



MIT GEWINNSPIEL



TEST RIDE NINJA 7 HYBRID



BATTLAX
HYPERSPORT
S23



**/ MAXIMALE
HAFTUNG**

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

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

INNOVATION & ENTWICKLUNG

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Motorradbranche blickt wie andere Bereiche unserer Gesellschaft und unseres politischen Lebens einigen Veränderungen und Umstrukturierungen entgegen. Das ist aber kein Grund zur Panik. Denn wie andere Motorradhersteller unternimmt Kawasaki enorme Anstrengungen, um unseren Spaß am Motorradfahren zu erhalten. Kawasaki setzt noch eins drauf und ist in mancher Hinsicht sogar Leader, wie die neuen Hybrid-Modelle oder die Entwicklung eines mit Wasserstoff betriebenen Motorrads zeigen. Ein Test der neuen Ninja 7 Hybrid gibt es ab Seite 4 zu lesen. Außerdem haben wir für euch die Präsentation der neuen Elektromodelle Z e-1 und Ninja e-1 in Paris in Wort und Bild ab Seite 26 zusammengefasst.



Kawasaki wird aber seine Bikes mit Verbrennungsmotoren nicht vernachlässigen, denn die sind noch lang nicht out! Vielmehr stehen hier ständige Veränderungen und Optimierungen im Vordergrund, die die Motorräder fahrbarer, aber auch umweltverträglicher machen. Ein sehr gutes Beispiel ist die quirlige Ninja ZX-4RR, die Anfang Oktober auf der Rennstrecke von Calafat vorgestellt wurde. Kawasaki beweist hier mit dem einzigen Reihenvierzylinder in der 400er-Klasse, wohlgermerkt mit Euro 5+, eine gehörige Portion Mut, um sich von gängigen Konzepten abzuheben und seine Fans mit einem absolut einzigartigen, faszinierenden Produkt zu beglücken. Die überschwänglichen Reaktionen von Kunden und Journalisten (ab Seite 14) zeigen, dass man damit ins Schwarze trifft. Eines kann ich versprechen: Es werden weitere begeisternde Kawasaki-Motorräder mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren folgen, weiterentwickelt und optimiert!

Ich wünsche euch ein paar besinnliche Tage zum Jahresausklang und einen erfrischenden Start ins neue Jahr!

Andi Seiler

Andi Seiler
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

Inhalt

INFORMATION

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

FASZINATION

- 04 Test Ride: Ninja 7 Hybrid
- 10 Vorstellung: Carry-over-Modelle 2024
- 14 Event: Pressevorstellung Ninja ZX-4RR
- 16 Short Ride: Eliminator 500
- 26 Event: e-1-Modelle & Pressestimmen
- 28 Event: Weltrekordfahrt World Speed Trials

POSTER

- Ninja 40th Anniversary und Katalog 2023/2024

Perfect Match

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.

Ninja 7 Hybrid



Test Ride: Kawasaki Ninja 7 Hybrid

Welcome to the real World! Barcelona, kosmopolitische Hauptstadt Kataloniens, ist mit all den Facetten einer pulsierenden Weltstadt perfekt gewählt für die Präsentation eines so bahnbrechenden Modells wie der Ninja 7 Hybrid von Kawasaki. Noch dazu ist die Region rund um Barcelona gesegnet mit einigen erfrischenden kurvenreichen Straßen, nach denen echte Motorradfahrer lechzen. Zunächst einmal schwimmen wir aber mit im dichten, quirligen Verkehr, um der Stadttauglichkeit des hybriden Konzepts auf den Zahn zu fühlen. Der Modus ECO HYBRID soll erst mal genügen. Geräuschartwicklung, Handling, Sprintvermögen und die ausgewählte Getriebeautomatik (in diesem Modus bei Bedarf zusätzlich manuell schaltbar) erlauben es jedenfalls, ganz easy die Sache anzugehen. Diese gewisse Portion Lässigkeit wirkt sich gerade in typischen Situationen urbaner Ausprägung

angenehm stressmindernd aus. Zügig schneiden wir uns unseren Pfad durch den Asphalttschungel, steuern erst mal eine Bar für einen muntermachenden Café Solo mit Churros (frittierten Teigstangen) an. Da es eng zugeht hier im Zentrum Barcelonas, freut man sich über jedes freie kleine Stück Asphalt zum Parken und die im Motorrad integrierte Rangierhilfe „WALK Mode“, die vor- wie rückwärts die Sache mit dem Einparken erleichtert. Auch dank der geringen Sitzhöhe von gerade mal 795 Millimetern werden selbst leichte Anstiege oder Straßenerhebungen so kinderleicht gemeistert. Perfekte! Wie man auf Katalanisch sagt.

Das mit dem Muntermachen hat gut funktioniert, jetzt sind wir hellwach! Zudem ist die erste Welle der Pendler ein wenig abgeebbt, so dass wir flotter vorankommen, um aus dem Stadtgebiet hinaus in Richtung





Naturpark Serra de Collserola aufzubrechen. Dort erwartet uns ein Mittelgebirge mit sanften Hängen und fahrspaßbringenden Kurven. Und hier schlägt die große Stunde der Ninja 7 Hybrid. Die Automatik wird auf manuelle Schaltung umgestellt, der Fahrmodus auf SPORT HYBRID justiert. Mal sehen, wie sich das anfühlt. Zunächst einmal bin ich erstaunt, wie leicht mir die Umstellung auf die Wählschalter ohne Einsatz eines Kupplungshebels zum Wechseln der Gangstufen fällt. Der linke Daumen betätigt dabei den Knopf zum Hochschalten, der linke Zeigefinger den vorm Lenker zum Runterschalten. Das hätte ich nicht gedacht nach über 45 Jahren Gewohnheit mit Schaltfuß. Zudem fallen die Übergänge in den höheren oder niedrigeren

Gang echt smooth aus. Das kann auch die sensibelste Kupplungshand nicht besser. Also weg mit den alten Vorurteilen!

Was aber mindestens genauso erstaunt, ist die frappierende Handlichkeit der 7er. Immerhin haben wir es hier mit schon fast schlaftherapeutischen 1.535 Millimetern Radstand zu tun, der Nachlauf von immerhin 104 Millimetern und das Gewicht von 227 Kilogramm können da auch nicht mehr wie ein guarana-angereichertes Koffein-Präparat wirken. Gut kalkulierbar und mit selbstbewusster Gelassenheit lässt sich die Siebener in die Kehren werfen. Das macht tierisch Spaß. Dazu passt die Art der Leistungsabgabe,

das Ding schiebt gut voran. Vor allem, wenn der e-Boost an der rechten Lenkerarmatur aktiviert wird. Dann zerrt die Ninja 7 Hybrid wie Krauses Rotti an der Kette. Die Bremsanlage mit 300er-Doppelscheibe nebst Doppelkolben-Schwimmsätteln vorn sowie einer 220er-Scheibe und Doppelkolben-Schwimmsattel hinten hat die Power aber stets im Griff. Kawasaki hatte bei vorangegangenen Entwicklungstestfahrten eine Ninja ZX-10R zum Duell mit stehendem Start aufgefordert. Beim Zweikampf auf Asphalt lag die hybride Ninja auf den ersten 80 Metern klar vorn, erst danach konnte die ZX-10R aufschließen und gerade noch ihre Ehre retten. Die e-Boost-Funktion kann nur im SPORT-HYBRID-Mode angewählt werden, sowohl in Fahrt wie auch im Stehen, und ist anschließend über einen Zeitraum von fünf Sekunden einsetzbar. Damit wird die System-Power von nominell 59,2 PS auf 69,5 PS angehoben. Damit rangiert die Leistung dann auf dem Niveau einer 650- bis 700-Kubikzentimeter-Maschine, was auch die Namensgebung Ninja 7 Hybrid erklärt. Der Benzinverbrauch liegt im Mittel der verschiedenen Fahrmodi nur auf dem angenehm niedrigen Niveau eines 250-Kubikzentimeter-Motorrads. So kann Spritsparen und Schadstoffminimierung funktionieren.

Motorbasis ist der bereits aus der Eliminator 500 bekannte Zweizylinder-Reihenmotor mit 451 Kubikzentimeter Hubraum, eine Weiterentwicklung des Aggregats aus Ninja 400 und Z400. Bei gleicher Bohrung von 70 Millimetern erhöhten die Techniker den Hub von 51,8 auf 58,6 Millimeter und veränderten

damit Hubraum und Leistungscharakteristik hin zu mehr Durchzugsstärke. Mit dem hinten im Rahmen angedockten Elektroaggregat schwingt sich die 451er somit zu beachtlichen Fahrleistungen auf. Gleichzeitig wächst natürlich der Platzbedarf für das Muskelpaket, was auch den recht langen Radstand und die lange Schwinge erklärt, sich aber erfreulicherweise nicht als großes Handling-Handicap herausstellt. Das muss wohl an der günstigen Lage des Schwerpunkts liegen. 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 vom E-Motor hat eine Kapazität von 27,2 Ah und wird vom Verbrennermotor im Fahrbetrieb wieder aufgeladen, selbst nach Schließen des Gasgriffs durch Rekuperation. Das Laden an einer Ladestation entfällt.

Das sind alles gute News und zum Teil komplett neue Erfahrungen. Von daher ist es enorm wichtig, sich erst einmal auf eine Probefahrt einzulassen und die Hybridtechnik und -Power auf sich wirken zu lassen. Spätestens dann darf man auch als Pessimist in Sachen alternative Antriebe seine Ressentiments überdenken und sich einfach mal treiben lassen. Natürlich ist das nur ein Weg in die Zukunft, den Kawasaki als Lösungsversuch neben schadstoffärmeren Verbrennern, E-Motorrädern und Wasserstoff-Fahrzeugen sieht. Aber gar nicht mal ein schlechter! Die „007“ von Kawasaki ist ab jetzt nicht mehr in geheimer Mission unterwegs.

Fazit: Famos beschleunigender Motor mit Elektrounterstützung & autark einsetzbarer E-Antrieb für Kurzstrecken & gutes Handling & entspannt sportliche Sitzposition & sauber zu dosierende Bremsanlage = Das Bike als Start in eine neue Ära



TFT-Farbdisplay mit allen Infos



E-Boost für Leistungssteigerung



Kawasaki Ninja 7 Hybrid, Modelljahr 2024

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum, plus Elektromotor/
Akku (27,2 Ah) **Hubraum** 451 cm³ **Bohrung x Hub** 70,0 x 58,6 mm **Verdichtung** 11,7:1 **Motorleistung** 59 PS
(43,5 kW) bei 10.500/min, **Systemleistung** mit e-Boost 69 PS (51,1 kW) bei 10.500/min **Max. Motordrehmoment**
43,6 Nm bei 7.500/min, **Systemdrehmoment** mit e-Boost 60,4 Nm bei 2.800/min **Gemischaufbereitung** Elektronische
Benzineinspritzung, Ø 36 mm **Getriebe** Sechsgang, Manuell/Automatik **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitter-
rohrrahmen **Radstand** 1.535 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65 Grad/104 mm **Sitzhöhe** 795 mm **Federung vorn**
Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit per Uni-Trak-Hebeleie angelenktem Zentralfederbein **Federweg**
vorn/hinten 120/114 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 120/70ZR17 M/C (58W) **Reifen hinten** 160/60ZR17
M/C (69W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 300 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe,
Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig vollgetankt)** 227 kg **Tankinhalt** 14 Liter
Höchstgeschwindigkeit ca. 195 km/h **Farbe** Metallic Bright Silver/Metallic Matte Lime Green (Silber/Grün)
UVP in Kürze verfügbar

HIGHLIGHTS

Ninja 7 Hybrid, Modelljahr 2024

- Brandneuer Reihenvierzylinder-Motor mit Elektromotor
- Sechsganggetriebe, manuell per Schaltereinheit und automatisch schaltbar
- 3 Fahrmodi: SPORT-HYBRID, ECO-HYBRID und rein elektrisch
- Start-/Stoppautomatik
- „Automatic Launch Position Finder“ (schaltet beim Anhalten automatisch in den ersten Gang)
- WALK-Modus (Rangierhilfe vor- und rückwärts)
- Zwei Kühler (einer für Verbrenner-, einer für Elektromotor)
- Gut verzögernde Bremsanlage mit 300-mm-Bremsscheiben und Doppelkolben-Schwimm-sätteln vorn sowie 220-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimm-sattel hinten
- Stabile 41-mm-Telegabel vorn
- Zentralfederbein mit Uni-Trak-Hebelumlenkung, in Federbasis einstellbar
- Stabile Stahlschwinge
- Alltagstauglicher 14-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- Niedrige Sitzhöhe von 795 mm
- TFT-Farbdisplay mit Anzeigen für Verbrenner-/Elektroantrieb, Fahrstufen, Manuell-/Automatik-Modus, Drehzahl, Geschwindigkeit, Tripmeter, Uhrzeit, Verbrauch, Niveau für Benzinstand und Batteriekapazität etc., mit „Rideology the App Motorcycle“-Anbindung (Smartphone-Koppelung)
- LED-Technik bei Scheinwerfer, Rücklicht und Blinkern



Die neue Ninja-Art



Zwei Motoren kompakt verbunden



Die Nackte: Z7 Hybrid

Ähnlich wie bei den Verbrenner-Bikes wird parallel zum vollverkleideten Ninja-Hybrid-Modell auch ein Naked Bike namens Z7 Hybrid angeboten. Die Technik ist weitestgehend baugleich. Hier werden der gleiche Rahmen und auch der gleiche Reihentwin mit Elektromotor eingesetzt, was beinahe identische Fahrleistungen möglich macht. Auch den Scheinwerfer teilt sich die Nackte mit der Ninja, er stammt von der neuen Ninja ZX-6R. Ansonsten folgt das Motorrad der bekannten Z-Linie, verkörpert aber optisch schon eine neuere Evolutionsstufe. Der angenehm gekröpfte Lenker ermöglicht eine aufrechte, entspannte Sitzposition – ideal für gute Übersicht beim Fahren in der Stadt, aber auch bei entspannten Touren im Umland.

Evergreens

Mit den Carry-over-Modellen in neuen Farben und Dekors war die Produktrategie für das Jahr 2024 fast komplett. Die letzten Neuheiten wurden dann noch Anfang November in Mailand präsentiert.

Jedes Jahr komplettieren die sogenannten Carry-over-Modelle das Produkt-Portfolio von Kawasaki fürs kommende Modelljahr, meist in neuen Farben und Dekors. Diese Modelle umfassen die Klassen von 125 bis hinauf zu 1000 Kubikzentimeter Hubraum. Auf den folgenden vier Seiten findet man Bilder und einige Details zu Farben und leichten optischen Retuschen.

Ninja 1000SX

Einer der Evergreens im Kawasaki-Programm. Kaum ein anderes Motorrad verbindet Tourentauglichkeit so ideal mit sportlichen Fähigkeiten.



Z900 / Z900 SE

Die Z900 steht für puren Fahrspaß. Sie sieht cool aus und begeistert immer wieder. Die SE-Version kommt mit edlen Öhlins- und Brembo-Bauteilen serienmäßig.



Vorstellung: Kawasaki Carry-over-Modelle 2024



Ninja 650

Der Mittelklasse-Sportler für jeden Ride. Die Ninja 650 lässt sich namensgerecht bewegen. Durch die aufrechte Sitzposition ist sie aber auch ein vollwertiges Tourenbike.



Z H2 / Z H2 SE

Extreme Kompressor-Power fahrbar gemacht. Die Z H2 zeigt, was möglich ist. Die SE-Version besitzt sogar noch ein elektronisches Fahrwerk.



Z650

Ein Bestseller – und das aus gutem Grund. Die Z650 bietet Einsteigern und erfahrenen Piloten urbane Flexibilität und sportlichen Freizeit-Kurvenspaß.



Z650RS

So schön und so gut. Bei der Z650RS wirkt das schon klassische Outfit sehr verführerisch. Die moderne Technik macht das Gesamtpaket noch runder.



W800

Dieses Motorrad erinnert an die gute alte Zeit. Konsequenter Vintage-Style gehalten mit einzigartigem Königswellen-Twin, Speichenrädern etc.



Versys 1000 / Versys 1000 SE

Für alle, die viel unterwegs sein wollen. Ein Adventure-Tourer mit Vierzylindermotor. Und in der SE-Variante sogar noch mit elektronischem Fahrwerk.





Versys 650

Mobilität in Bestform. Die Versys 650 ist bereit für jeden Einsatz. Die Woche über ein echtes Arbeitstier, am Wochenende ein idealer Begleiter auf jeder Tour.

Vulcan S

Ganz entspannt cruisen. Dafür ist die Vulcan S wie geschaffen. Die niedrige Sitzposition macht jeden Ride easy, der kraftvolle Motor sorgt für den Punch dabei.



Ninja 125 / Z125

Mit 16 Jahren oder mit der B196-Führerschein-erweiterung. Hier fängt das Fahrvergnügen an. Die Ninja 125 und die Z125 sind vollwertige Motorräder.



Drehzahlwunder

Anfang Oktober stellte Kawasaki sein neues Supersportmodell Ninja ZX-4RR in Calafat vor. Ein Motorrad, das zu begeistern weiß. Hier die Eindrücke der eingeladenen Journalisten.

Schon die blanken Zahlen auf dem Papier sind sensationell: 400 Kubikzentimeter Hubraum, 80 PS (57 kW) mit Ram-Air bei 14.500/min und 189 Kilogramm Leergewicht fahrfertig. Dementsprechend groß war die Vorfreude bei den eingeladenen Journalisten. Aus Deutschland kamen Tobias Münchinger (MOTORRAD/PS), Jan Reich (Syburger Verlag/Motorrad News), Axel Schermer (Motorrad Magazin MO) sowie Youtuber und Petrolhead Jens Kuck. Alle konnten es kaum erwarten, endlich dem neuen Drehzahlwunder von Kawasaki auf der Rennstrecke von Calafat/Spain auf den Zahn zu fühlen. Nach einer kurzen Produktpräsentation ging es dann auch schon los. Insgesamt fünf Turns à 20 Minuten gaben den Testern ausreichend Gelegenheit, sich ein Bild vom neuen Bike zu machen. Der Circuit Calafat, mit elf Kurven gespickt, ist zwar eine sehr winklige, technische Strecke, aber relativ schnell einprägend. Zudem halten sich die gefahrenen Geschwindigkeiten im Rahmen. Das passt also perfekt für eine 400er-Supersportmaschine.

Auch die Kawasaki-Mitarbeiter waren gespannt auf die Statements der Journalisten. Als Erster kam Toby Münchinger nach seinem Turn zurück in die Box und war voller Begeisterung: „Mann, was für ein Bike. Das ist die coolste Kawa mindestens der letzten zehn Jahre. Ich bin total begeistert von dem Mopped. Das Fahrerlebnis mit diesem Motorrad ist gigantisch. Dieses Motorrad trifft eine Marktlücke. Da muss unbedingt ein Markencup her!“

Bike Nummer 7, erste Gruppe, Jan Reich, war trotz eines leichten Handicaps (Rippenprellung vom Offroadfahren) ebenso begeistert: „Ich geb' mein Bestes. Aber das Motorrad unterstützt mich. Es ist leicht, handlich, und lässt sich super durch die Kurven schmeißen. Ich glaub', das ist der größte Vorteil der ZX-4RR.“

Axel Schermer über seine ganz persönlichen Fahreindrücke: „Man muss sich schon darauf einstellen. Das

ist etwas Anderes. Wenn du hubraumstarke Motorräder oder auch hubraumschwache Motorräder mit weniger Zylindern gewöhnt bist, dann musst du erst mal wieder lernen zu drehen. Rund fahren ist der Schlüssel für dieses Motorrad. Wenn du dann bei 10.000 bis 12.000/min bist, meinst du, da hinten schiebt jemand. Macht gut Spaß!“

Jens Kuck's Fazit: „Wenn der agile Motor Feuer kriegt, dann brennt er ein kleines Feuerwerk ab. Und das macht so viel Laune. Wir haben eine ganz tolle Bremse, oben mit Nissin-Pumpe, absolut stabil das



Der optionale Endtopf von Akrapovic ist schon da.



Event: Internationale Pressevorstellung Kawasaki Ninja ZX-4RR

Ganze. Die 77 PS beziehungsweise 80 PS mit dem Ram-Air-Effekt machen auf jeden Fall 'ne Freude. Der Preis inklusive Überführung ist 9.995 Euro. Das ist ein guter Deal, wenn man bedenkt, was hier alles an Bord ist ... Immer wenn eine Präsentation stattgefunden hat, ist das Motorrad auch kurz darauf im Handel erhältlich. Daher macht 'nen Termin, guckt euch das Motorrad live an und bucht, wenn möglich, 'ne Probefahrt. Das Motorrad live zu erleben ist noch mal 'ne ganz andere Nummer als nur ein Video anzuschauen." Dem ist nichts mehr hinzuzufügen. Spätestens jetzt sollte jeder, der Blut geleckt hat, wissen, was zu tun ist ...



Toby Münchinger testete die Ninja ZX-4RR ausführlich.



Der rote Bereich beginnt bei 16.000/min.

Bitte einsteigen!

Der Name Eliminator kehrt zurück ins Kawasaki-Portfolio. Die Mannen aus Akashi haben ein lässiges Einsteigermotorrad kreiert, das die Vorteile eines Naked Bikes mit denen eines Cruisers verbindet. Der Kompromiss überzeugt.

Weniger ist manchmal mehr, das ist kein Geheimnis. In jüngster Zeit hat man das Gefühl, dass das immer mehr Motorradfahrer auch leben. Gerade in der Klasse 400 bis 650 Kubikzentimeter Hubraum tut sich einiges. Das größere Angebot trifft auch auf deutlich mehr Nachfrage. Und das nicht nur bei Einsteigern, sondern auch erfahrenen Bikern, die es leid sind, unnötig viel Gewicht um die Ecken zu wuchten und die schiere Power von PS-Boliden zu bändigen. Gerade im Kurzstrecken- und Alltagsverkehr, aber auch auf kleineren Trips erfreuen leichte Ein- und Zweizylinder-motorräder mit gutem Handling. Genau in diese Lücke stößt die neue Eliminator 500. Mit ihren Namens-schwestern der 1980er-Jahre mit 125, 250, 600, 900 und 1.000 Kubikzentimetern Hubraum hat sie aber nicht viel gemein.

Die erste Sitzprobe fällt sehr positiv aus. Das langgestreckte Erscheinungsbild suggeriert zunächst mal eine cruisertypische Sitzposition mit weit nach vorn gestreckten Füßen – aber siehe da, die Eli geht einen ganz anderen Weg. Die Füße finden auf Fußrasten Platz, die im Zusammenspiel mit der niedrigen Sitzbank (Sitzhöhe 735 mm) fast einen 90-Grad-Kniewinkel ergeben. Das passt und fühlt sich vor allem auch beim Fahren gut an. Der Pilot sitzt am leicht gekröpften Lenker angenehm aufrecht und dennoch nicht entkoppelt, sondern ist fahraktiv ins Bike integriert. Das ist auf Anhieb der größte Unterschied der Eli zu einem Cruiser. Das macht sich vor allem beim Einlenkverhalten in Kurven sowie bei Fahrmanövern im dichten Stadtverkehr positiv



Short Ride: Kawasaki Eliminator 500



bemerkbar. Auch das gemäßigte Leergewicht von gerade mal 176 Kilogramm fahrfertig schlägt sich hier überzeugend im Fahrcharakter des Bikes nieder.

Ein weiteres Highlight ist der neue 451-cm³-Motor, der mit gutem Ansprechverhalten auch bei niedrigen Drehzahlen und einem breiten Leistungsband überzeugt. Okay, er ist kein Leistungsmonster, aber genau das ist hier der große Trumpf des Konzepts. Dafür verwöhnt er mit gut einsetzbaren 45 PS (A2-Führerschein-tauglich) und geringem Vibrationsaufkommen. Die Assist- und Slipper-Clutch macht den Gangwechsel im Sechsganggetriebe sowie das Anfahren an der Ampel zum leichten Spiel. Alles geht locker von der Hand. Auch beim Bremsen erlebt man keine Überraschungen, die Scheiben vorn und hinten in Verbindung mit den Doppelkolben-Schwimmsätteln tun genau das, was ihnen zugeacht wurde: ordentlich verzögern, mit guter Transparenz und gemäßigtem Kraftaufwand.

Wenn man so zwischen Häuserschluchten und Blechkolonnen wandelt und dabei den ein oder anderen Haken schlägt, wird einem schnell die erfolgversprechende Ausrichtung dieses Konzepts klar. Die Konzentration aufs Wesentliche mit geschickt ausgewählten Komponenten und einem aktiven Layout ist das, was Motorradfahren in seiner ursprünglichen Form ausmacht und unterm Strich für großen Fahrspaß sorgt. Und darauf kommt es schließlich an. Willkommen in der Motorradwelt, Eliminator 500! Auf dass du viele Biker glücklich machen wirst!

Fazit: Motor mit angenehm breitem Leistungsband & gutes Handling & entspannte, fahraktive Sitzposition & gut zu dosierende Bremsanlage = Der Cruiser für alle Tage

HIGHLIGHTS

Eliminator 500, Modelljahr 2024

- Neuer Reihenzweizylinder-Motor mit 451 cm³ und guter Low-End-Power
- Sechsganggetriebe mit Assist- und Slipper-Kupplung
- Langgestrecktes Erscheinungsbild mit fahraktiver Sitzposition
- Neuer Gitterrohrrahmen
- Kompaktes digitales LCD-Rundinstrument mit Ganganzeige und Smartphone-Konnektivität
- Stilechte Tank- und Heckbürzelform
- Kommoderes Leergewicht fahrfertig von 176 kg
- Gut verzögernde Bremsanlage mit 310-mm-Bremsscheibe und Doppelkolben-Schwimmsattel vorn sowie 240-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel hinten
- Stabile 41-mm-Telegabel vorn
- Stilsichere Duo-Federbeine
- Stabile Stahlschwinge
- Alltagstauglicher 13-Liter-Tank
- Schlanke Tank-/Sitzbankeinheit
- Niedrige Sitzhöhe von 735 mm
- LED-Technik bei Scheinwerfer, Rücklicht und Blinkern





Ninja 500 SE und Z500

Die Schwestern der neuen Eliminator wurden Anfang November 2023 auf der EICMA in Mailand vorgestellt. Beide haben das neue Zweizylinder-Reihenaggregat mit 451 Kubikzentimetern Hubraum mit dem Cruiser-Pendant gemein. Der per längerem Hub (von 51,8 auf 58,6 Millimeter) auf mehr Drehmoment und bessere Durchzugskraft getrimmte Twin ist der wichtigste Unterschied zu den gleichnamigen 400er-Modellen, Modelljahr 2023. Die Bohrung von 70 Millimetern blieb gleich. Das Mehr an Hubraum dürfte den Fahrspaß und auch die Popularität noch mal deutlich steigern.

Kawasaki Eliminator 500, Modelljahr 2024

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 451 cm³
Bohrung x Hub 70,0 x 58,6 mm **Verdichtung** 11,3:1 **Leistung** 45 PS (33 kW) bei 9.000/min Max. **Drehmoment** 42,6 Nm bei 6.000/min **Gemischaubereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 32 mm **Getriebe** Sechsgang
Hinterradantrieb Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.520 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 60 Grad/
121 mm **Sitzhöhe** 735 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit zwei Federbeinen
Federweg vorn/hinten 120/90 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 130/70-18 M/C (63H) **Reifen hinten** 150/80-16 M/C (71H) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 240 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig vollgetankt)** 176 kg **Tankinhalt** 13 Liter **Höchstgeschwindigkeit** 169 km/h **Farbe** Metallic Flat Spark Black **UVP** in Kürze verfügbar

Kawasaki Ninja Academy

Das Rezept gegen den Winter-Blues: Rennstrecken-Trainings unter spanischer Sonne

Die Ninja Academy richtet sich an Rennstrecken-Einsteiger, -Wiedereinsteiger und Sportfahrer. Das instruierte Fahren dient dazu, die Fahrsicherheit zu verbessern und das Sicherheitsgefühl auf dem Bike zu erhöhen.

Schon seit Ende 2018 veranstaltet Kawasaki die Ninja Academy zusammen mit kompetenten Partnern. Instruiertes Fahren mit der aktuellen Ninja ZX-10R auf dem Circuito de Almeria steht dabei im Vordergrund. Zusätzlich zur Ninja ZX-10R werden die neuen Ninja ZX-6R und Ninja ZX-4RR zur Verfügung stehen.

Ab Ende Oktober startet die Ninja Academy neu durch. Für alle sportlich orientierten Fahrer bietet sich hier die Gelegenheit, ihr Fahrkönnen auf einem aktuellen Ninja-Modell durch die Unterstützung von erfahrenen InstruktorInnen zu verbessern. Und das – in den hierzu-lande kalten und dunklen Herbst- und Wintermonaten –

auf dem Racetrack/Circuito de Almeria im Süden Spaniens.

Die Events sind als Drei-Tages-Veranstaltung ausgelegt und bestehen aus einem zweitägigen, instruktorgeführten Training auf dem Circuito de Almeria und einem Tag Enduro-Training/-Tour mit dem Titel „KX Experience“. Für die KX Experience stehen den Teilnehmern straßenzugelassene KX250 und KX450 zur Verfügung. Die KX Experience setzt keine Offroad-Erfahrung voraus. Nach einem Übungsteil wird die Streckenwahl den Fähigkeiten der Fahrer angepasst.

Der Drei-Tages-Event kostet pro Teilnehmer (inklusive vier Übernachtungen im Vier-Sterne-Hotel, Nutzung der Motorräder und vielen anderen Leistungen) nur 1.590 Euro.

Unter www.kawasaki-ninja-academy.de sind alle Details, Termine und Buchungsmöglichkeiten zu finden.



Besitzerstolz

Olaf Wilmsmann kann zu Recht stolz sein: Seine GPZ1000RX, Modelljahr 1985, hat die Schallmauer von 100.000 Kilometern Laufleistung durchbrochen. Der Kunde von Weil-GmbH Motorräder in Solingen besitzt den Dauerbrenner seit 2018 und hat die Maschine mit 64.197 Kilometern als Zweitbesitzer übernommen. Nach einigen kleinen Reparaturen und dank regelmäßiger Wartung steht das Bike immer noch da wie im Neuzustand. Gratulation zu einer derart makellosen Maschine!



Der frühe Vogel ...

Bis Anfang März neues Bike kaufen und zusätzlich profitieren

Die Early-Bird-Aktion geht bei allen deutschen Kawasaki-Vertragspartnern in die nächste Runde. Wer sich bis zum 4. März 2024 für ein neues Straßenmotorrad von Kawasaki entscheidet, der kann sich kostenlos Zubehör, Bekleidung oder Merchandise-Artikel aus dem Original-Zubehörprogramm von Kawasaki aussuchen. Alternativ kann der Käufer seinen Gutschein auch für Werkstattleistungen einlösen. Für ein Fahrzeug einschließlich 500 cm³ beträgt die Gutscheinhöhe 150 €, über 500 cm³ sind sogar 250 € drin. Die Aktion lässt sich nur auf sofort verfügbare Fahrzeuge anwenden. Ein guter Grund mehr, schon in den nächsten Wochen beim Kawasaki-Vertragspartner vorbeizuschauen. Viele Modelle des



neuen Jahrgangs stehen übrigens schon jetzt bereit, und momentan sind noch alle Farben verfügbar.

Ninja-ZX-4RR-Cup 2024

Revv up your life: Rennsport vom Feinsten für die 400er-Klasse von Kawasaki



QR-Code scannen und gleich
Anmeldeunterlagen herunterladen!

Genau 30 Jahre nach dem ersten ZXR400-Cup im Jahr 1994 startet Kawasaki Deutschland ein Revival. Der Grund ist die neue Ninja ZX-4RR, die frischen Wind in die Supersportler-Klasse bringt. Dieses Motorrad mit seinem drehzahlfesten 399-cm³-Vierzylinder verspricht größten Fahrspaß auf der Straße und auf dem Racetrack!

Beim Ninja-ZX-4RR-Cup 2024 treffen diese neuen Ninjas auch auf die Vorgängermodelle (bis 2004). Denn die ZXR400 ist ebenfalls für den Cup zugelassen!

Deshalb können sich beim Ninja-ZX-4RR-Cup Motorsport-Rookies, die ihr Talent erstmals beweisen wollen, mit erfahrenen Hobby-Racern messen. Für die nötige Aufmerksamkeit sorgen Kawasaki Deutschland sowie die Fachpresse. Außerdem macht der Ninja-ZX-4RR-Cup am Schleizer Dreieck im Rahmen des bestens besuchten IDM-Wochenendes Station.

Ideale Voraussetzungen also für legendäre Runden und beste Unterhaltung. Mitmachen!

Die Termine 2024:

18.05.–20.05.

Circuit of Luxembourg (Colmar-Berg)

05.07.–07.07.

TT Circuit Assen

12.07.–14.07.

Schleizer Dreieck (IDM)

26.07.–28.07.

Motorsport Arena Oschersleben

16.08.–18.08.

Autodrom Most

Alle Angaben: Stand Oktober 2023. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Racing-Saison 2023

Erfolge für Kawasaki-Pilotinnen und -Piloten sowie ein Abschied

Die Motorsport-Saison ist bald für alle Racing-Fans und die Kawasaki-Teams zu Ende. Noch strömen die Zuschauer zu den SX-Cup-Events, dann steht die Winterpause an. Genau der richtige Zeitpunkt für einen Rückblick auf die vergangene Saison!

Die vielleicht wichtigste Meldung der letzten Monate dürfte der Abschied von Jonathan Rea gewesen sein. Nach sechs Weltmeistertiteln in Folge in der Superbike-WM sucht der Publikumsliebling neue Herausforderungen. Er geht mit den besten Wünschen des gesamten Kawasaki Racing Teams. Alle würdigen ihn als herausragenden Sportler und absolut liebenswerten Mensch. In der aktuellen Saison stellte er sein Können noch einmal auf seiner Ninja ZX-10RR unter Beweis: Gesamtdritter der WM ist ein ordentlicher Schlusspunkt! Teamkollege Alex Lowes kam auf den elften Gesamtrang. Noch besser lief es für Kawasaki in der WorldSSP300, wo die Ninja 400 zum Einsatz kommt. Jeffrey Buis holte sich den Titel und Jose Luis Perez Gonzales wurde Vizemeister.

Ein weiterer WM-Titel kam bei den Frauen hinzu. In der FIM WorldWMX konnte Courtney Duncan bereits ihren vierten WM-Titel auf KX250 feiern. Mit einem hervorragenden Vize-Weltmeistertitel in der MXGP beendet Romain Febvre die Saison auf seiner KX450-SR. Auch 2024 geht Romain wieder für das Kawasaki Racing Team, das Formel-1-Weltmeister Kimi Räikkönen leitet, an den Start.

Auch in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft waren die Kawasaki-Teams erfolgreich. Der Spanier Iñigo Iglesias vom FüSPORT – RT Motorsports by SKM – Kawasaki Team hat sich den Titel in der Nachwuchsklasse IDM Supersport 300 gesichert. Mit der Kawasaki Ninja 400 holte er vier Siege. Dazu kamen einige Podestplätze in der IDM Superbike durch Leandro Mercado und der IDM Supersport 600 durch Luca de Vleschauer. Schließlich wurde Johann Flammann Vizemeister im ProSuperstock-Cup, der im Rahmen der IDM stattfindet. Mit seiner Kawasaki Ninja ZX-10RR konnte er zwei Lausiege feiern und stand zwei Mal als Zweiter und ein Mal als Dritter auf dem Podest. Gratulation und ein Dankeschön an alle Pilotinnen und Piloten sowie die vielen Helfer und Unterstützer der Racing-Teams.



Dritter Gesamtplatz für Jonathan Rea zum Abschied



Romain Febvre sicherte sich den Vize-WM-Titel.



Courtney Duncan feiert den vierten WorldWMX-Titel.



Iñigo Iglesias wird IDM-Meister in der Supersport 300.



Partymeile für Biker

Über 40.000 Besucher beim legendären Motorrad-Event „Glemseck 101“

Auch 2023 wurde das Glemseck 101 seinem Ruf als eine der besten Biker-Veranstaltungen in Deutschland gerecht. Bei bestem Wetter strömten über 40.000 Besucher an die legendäre Landstraßen-Kreuzung in der Nähe von Leonberg. Die Motorrad-Parkplätze waren ebenso ausgebucht wie die Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort. Kein Wunder, denn der gesamte Event bot wieder einmal alles, was das Bikerherz erfreut: neueste Motorradmodelle und Unikate, liebevoll restaurierte Schmuck- und total verlebte Erinnerungsstücke von 50 bis über 2.000 cm³. Dazu ein Publikum, das von der Familie beim Sonntagsausflug bis zum Hardcore-Kuttenträger in seinem ureigensten Element reichte. Und alle brachten gute Laune mit. Kawasaki war auch in diesem Jahr mit einem eigenen Stand vor Ort. Außerdem hatte das



Publikumsfavoriten: Caro Fitus und Chris Rid



Menschenmassen von früh bis spät ...

Team aus Friedrichsdorf gleich zwei Motorräder für die Sprintrennen angemeldet: die Z H2 Trackinator, mit der Caro Fitus bereits 2022 für den längsten schwarzen Streifen auf dem Racetrack gesorgt hatte. Und zum ersten Mal steuerte Kawasaki-Stuntfahrer Chris Rid die Bimota Tesi H2 II Toro. Beide Motorräder mussten sich im Laufe der Sprints auf der 1/8-Meile geschlagen geben, lieferten aber wieder einmal eine tolle Show. Die Z H2 Trackinator sorgte dann bei den World Speed Trials mit ihrem Weltrekord für zusätzliches Aufsehen (s. Seite 28 in dieser Ausgabe). Wer noch nie beim Glemseck 101 dabei war, der sollte das auf jeden Fall bei der nächsten Möglichkeit nachholen. Die Party steigt wieder vom 30. August bis zum 1. September 2024. Kawasaki freut sich schon darauf.

Frühjahrsfestivals 2024

26.01. – 28.01.2024

Motorradwelt Bodensee, Friedrichshafen

02.02. – 04.02.2024

IMA Hessen, Wiesbaden

16.02. – 18.02.2024

IMOT, München

23.02. – 25.02.2024

Hamburger Motorrad Tage (HMT)

29.02. – 03.03.2024

MOTORRÄDER, Dortmund

Drei Ninja-Sondermodelle

So beginnt das Jubiläum „40 Jahre Ninja“ gleich richtig gut ...



Sondermodelle zum 40. Geburtstag: Ninja ZX-4RR, Ninja ZX-6R und Ninja ZX-10R (v.l.n.r.)

2024 begeistern die Ninja-Modelle bereits 40 Jahre alle Freunde sportlicher Motorräder auf der ganzen Welt. Kaum eine andere Baureihe steht so sehr für modernste Technologie und für ein bedingungsloses Bekenntnis zu Leistung. Als Erinnerung an diese große Historie hat Kawasaki jetzt drei 40th-Anniversary-Jubiläumsmodelle vorgestellt. In der kommenden Saison wird es die Ninja ZX-4RR, die Ninja ZX-6R und die Ninja ZX-10R in einer besonderen Jubiläumsausführung geben. Bei der EICMA in Mailand (7. bis 12. November 2023) war das Ninja 40th-Anniversary-Trio zum ersten Mal live zu sehen. Die Modelle wurden dem Lack-Dekor der berühmten World-Endurance-

Maschinen der frühen 1990er-Jahre nachempfunden, die dreimal den Titel in dieser Klasse gewinnen konnten. Als Würdigung dieser Erfolge wurde auch die ZXR-Serie ab 1989 in diesem Design angeboten. Die Lackierung in Grün, Weiß und Blau mit einem großen Kawasaki-Schriftzug auf dem unteren Verkleidungsteil wirkt auch heute noch frisch und zeitgemäß. Dazu kommen noch Räder in Lime Green und verschiedene Teile (inkl. des Rahmens) in Silber. Die 40th-Anniversary-Modelle ergänzen die bereits bekannten Motorräder der Ninja-Baureihe. Sie spielen eine wesentliche Rolle bei den weltweiten Jubiläums-Aktivitäten im kommenden Jahr.

Über 6.000 Euro für MEHRSi



Termin zur Scheckübergabe mit MEHRSi (v.l.n.r.): Martin Driehaus (Marketingleiter Kawasaki Deutschland), Gunter Baumbach, Monika Schwill (Geschäftsführerin MEHRSi), Lutz Sander, Thomas Girgos, Adrian Gattner, Julia Elsner, Barbara Balos, Carsten Haufe

Wenn die Roadshow-Teams unterwegs sind, dann geht es darum, möglichst vielen Motorradfahrern kostenlose Testfahrten auf aktuellen Modellen von Kawasaki zu ermöglichen. Außerdem sammeln die Teams bereits seit Jahren Geld für den guten Zweck: Bei den Veranstaltungen 2023 kamen Spenden in Höhe von über 6.000 Euro für die gemeinnützige Organisation MEHRSi zusammen. MEHRSi sorgt seit Jahren dafür, dass gefährliche Leitplanken durch einen Unterfahrschutz entschärft werden.

Wie kommt die Spende zustande? Bei allen Roadshow-Terminen gilt die Regel: Eine Probefahrt pro Tag ist kostenlos. Für jede weitere Probefahrt werden 10 Euro als Spende für MEHRSi fällig, die die Fahrer direkt in die bereitstehende Sammeldose stecken können. Zusätzliche Spenden sind immer willkommen – wie übrigens jederzeit direkt an das MEHRSi-Spendenkonto (Daten unter mehrsi.org). Monika Schwill, Gründerin und Geschäftsführerin von MEHRSi, freute sich riesig: „Diese Spende trägt dazu bei, die Sicherheit für alle Biker zu erhöhen. Danke an alle: das ist echte Unterstützung von Bikern für Biker!“

Showdown in Paris

Mit der Ninja e-1 und der Z e-1 bringt Kawasaki erstmals Motorräder mit Elektroantrieb für den innerstädtischen Bereich auf den Markt. Ende September konnten die ersten Journalisten die neuen E-Motorräder in Paris „erfahren“.

Kawasaki ist bereits seit 70 Jahren im Motorradbau erfolgreich. Jetzt beginnt eine ganz neue elektrisierende Ära. Bei der Vorstellung der Ninja e-1 und der Z e-1 waren Vorfreude und Interesse bei den Journalisten groß, schließlich bringt Kawasaki als erster großer, etablierter Hersteller mit einem umfangreichen Händlernetz (in Deutschland über 190 Vertragspartner und Werkstätten) Motorräder mit Elektroantrieb auf den Markt. Nach der Präsentation der technischen Daten konnten die neuen urbanen Stadtflyter betrachtet und gefahren werden.

Obwohl die E-Motorräder für die 125er-Führerscheinklasse (A1, B196) entwickelt wurden, ist die Grundlage ein stabiles Chassis mit den Dimensionen eines Mittelklasse-Bikes. Das Fahrwerk stammt weitgehend von den 400er-Verbrennermotorrädern ab. Somit fiel

das erste Aufsitzen sehr positiv aus, auch bei den Journalisten mit längeren Beinen. 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 neues 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. Nach entsprechender Einweisung ging es in den Stadtverkehr von Paris.

Das Fazit der Journalisten fiel nach der ersten Ausfahrt sehr positiv aus. Thilo Kozik (Motorrad News) merkte an: „In der Stadt schwimmt man damit überall vorne



Event: Internationale Pressevorstellung Z e-1 und Ninja e-1

mit, die mit Bedacht gewählte Rekuperationsfähigkeit fördert das unkomplizierte Fahrvergnügen. Mit dem ersten Dreh am Gasgriff setzt sich die Z e-1 weitgehend lautlos und sehr sanft in Bewegung, das Fehlen von Kupplung und Getriebe macht ein Abwürgen unmöglich. Derbe Lastwechselschläge, wie man sie von früheren E-Mobilen kennt, haben die Kawa-Elektroniker komplett eliminiert. Äußerst gleichförmig und bestens kontrollierbar schiebt das Motorrad voran.“

Aus Mario Steffen (MOTORRAD) sprudelte es heraus: „Was für ein fahraktives, leichtes Motorrad, genau richtig für den innerstädtischen Bereich. Da steigt bei Stillstand, zum Beispiel an Ampeln, keine Hitze vom Motor auf, das ist sehr angenehm. Noch dazu sieht es aus wie ein großes Motorrad. Fußgänger schauen ganz verwundert, dass es so leise vorbeifährt. Klasse!“



Die Z e-1 wurde von den Fachjournalisten ausgiebig im Stadtverkehr von Paris getestet.

Kawasaki Z e-1 (Ninja e-1), Modelljahr 2024

Motor Luftgekühlter bürstenfreier Elektromotor, 2 Lithium-Ionen-Akkus (50,4 V) **Batteriekapazität** 2 x 30 Ah **Batteriegewicht** 2 x 11,5 kg **Ladezeit** 3,7 h x 2 (0-100 %) **Nennleistung** 6,8 PS (5,0 kW) bei 2.800/min, **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, **Hinterradtrieb** Kette **Rahmen** Stahl-Gitterrohrrahmen **Radstand** 1.370 mm **Lenkkopfwinkel/Nachlauf** 65,6 Grad/93 mm **Sitzhöhe** 785 mm **Federung vorn** Telegabel, Ø 41 mm **Federung hinten** Stahlschwinge mit Bottom-Link-Uni-Trak- Federbein **Federweg vorn/hinten** 120/133 mm **Räder** Aluminium-Gussräder **Reifen vorn** 100/80-17 M/C (52S) **Reifen hinten** 130/70-17 M/C (62S) **Bremse vorn** Scheibe, Ø 290 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel **Leergewicht (fahrfertig)** 135 (140) kg **Höchstgeschwindigkeit** ECO-Mode 56 km/h, + e-Boost 69 km/h, ROAD Mode 79 km/h, + e-Boost 99 km/h **Verbrauch** 49 Wh/km (WMTC, Klasse 1) **Reichweite** 72 km (WMTC, Klasse 1), **Farbe (beide Modelle)** Metallic Bright Silver/Metallic Matte Lime Green/Ebony (Silber/Grün/Schwarz) **UVP** Z e-1: 8.235 Euro ab Werk, 8.485 Euro inkl. Überführung; Ninja e-1: 8.835 Euro ab Werk, 9.085 Euro inkl. Überführung

Kawasaki Deutschland gewährt für die beiden neuen e-1-Modelle sowie deren Akkus 4 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Weltrekord-Fahrten

Vom 21. bis 24. September 2023 fanden erstmals in Europa die „World Speed Trials“ auf dem Lausitzring statt. Kawasaki sicherte sich mit der Ninja H2R und der Z H2 gleich zwei der begehrten Highspeed-Weltrekorde.

Das Team von Kawasaki Deutschland stellte den technischen Support und die Motorräder. Der bekannte Motorrad-Tuner Dieter Briese steuerte sein praktisches Wissen mit Unterstützung des Kawasaki-Technikers Kevin Strohmenger bei. Pilot Johannes Müller, Redaktionsleiter der Fachzeitschrift PS sport motorrad magazin, brachte die geballte Power der beiden Motorräder auf den Asphalt.

Ein Raunen ging gleich frühmorgens durch die Boxengasse, als Johannes Müller auf der Ninja H2R mit



Die Ninja H2R erreichte über 330 km/h.



Erstmals in Europa: World Speed Trials

333 km/h gemessen wurde. Das war die absolut höchste Geschwindigkeit aller Teilnehmer. Und das in der Klasse „Partly Streamlined (bis 1.000 cm³ Hubraum)“, denn die Ninja H2R verfügt serienmäßig nur über eine Halbschalenverkleidung. Dieser Wert musste dann in Gegenrichtung noch bestätigt werden. Dabei kamen gut 328 km/h heraus. Der errechnete Mittelwert lag schließlich bei 330,766 km/h, was den „FIM Short Distance World Record with Flying Start“ bedeutete. Die Z H2 Trackinator ging dann in der Klasse „Naked Bikes (bis 1.000 cm³ Hubraum)“ an den Start. Das Motorrad wurde vorwiegend für den 1/8-Meile-Sprint von Dieter Briese für Kawasaki Deutschland entwickelt. Die Z H2 erreichte mit ihrem auf fast 300 PS getunten

Kompressormotor am Ende des Tages eine aus zwei Läufen gemittelte Endgeschwindigkeit von 292,480 km/h – Sieg und abermals Weltrekord! Johannes Müller musste sich dabei den unbändigen Kräften des Winds stellen, denn sogar die originale Cockpitscheibe musste stark gekürzt und ein paar Seitenteile abgeschraubt werden, um dem Reglement der Naked-Bike-Klasse zu entsprechen.

Da es sich um eine offizielle Veranstaltung des Motorradweltverbands FIM handelte, wurden alle Rekordläufe streng überwacht. Zudem wurden die Hubräume aller Bikes am Ende der Veranstaltung nach Zerlegung überprüft.



Kawasaki-Pressesprecher Andi Seiler mit zweifachem Weltrekord-Pilot Johannes Müller

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**
- **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:

Wofür steht die „7“ im Modellnamen Ninja 7 Hybrid?

- Anspielung auf 007
- Siebtes Hybrid-Motorrad
- Kraftentfaltung einer 700er

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: gewinnspiel@kawasaki.de
Einsendeschluss: **31. Januar 2024** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 2/2023

In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, wie der Vorgänger der Ninja ZX-4RR hieß. Die richtige Antwort lautete „ZXR400“. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht der glückliche Gewinner gezogen. Sie kann sich schon auf ihre Kawasaki-Testfahrttage freuen.

Gewonnen hat:
Gerald Ebbing, 57462 Olpe
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, Félix Romero,
Andi Seiler, Ula Serra, James
Wright (Double Red)

Autoren:

Martin Driehaus, Andreas
Manzato, Andi Seiler

Layout:

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

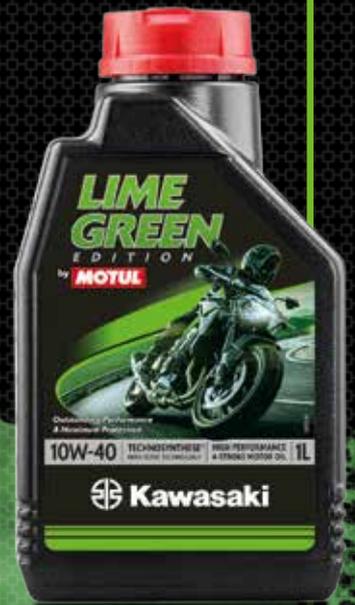


PARTNERSHIP

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



MOTUL