

Indianer auf dem Vormarsch

Achtung, die »Drifter« kommen: Mit seinen neuen 800er- und 1500er-Cruisern wagt sich Kawasaki 1999 als erster Hersteller designtechnisch in die vierziger Jahre. Auf den Probefahrten mit der 800er und der 1500er Drifter haben wir Erkenntnisse in wichtigen Zeitfragen gewonnen.

Bremmen quietschen, Kinnladen fallen herunter, und angejahrten Menschen steht die Rührung ins Gesicht geschrieben. Durch ihre bloße Erscheinung haben die neuen Kawasaki Drifter den Berufsverkehr in »downtown« Miami zum Erliegen gebracht. Dabei sehen diese Cruiser völlig »unmodern« aus. Die Amis aber lieben alte Sachen, gerade jetzt. Sie leben Modetrends und Zeitgeist-Strömungen ohnehin hemmungsloser aus als wir Deutschen. Jetzt schwappt die Nostalgiewelle. Alles, was älter als zwanzig Jahre ist, wird Kult, egal ob Klamotten aus den Siebzigern, Tänze aus den

So ging es auch John Hoover, bei Kawasaki America »director of product management«. Die bekannten Kawasaki Cruiser VN 1500 Classic und VN 800 Classic animierten ihn, das in vielen Cruisern etablierte Erscheinungsbild der 50er Jahre zu verlassen und seine Phantasie zurück in die

Die kommode Sitzbank haben beide Drifter gemein. Der Sozius sitzt passabel. Die 1500er (r.) wirkt genauso imposant wie die 800er (u.).



Ende gut, alles gut: Das konsequent im 40er-Jahre-Look gestaltete Heck ziert beide Drifter-Modelle.

gefühlvollen Design der »forties« zu verschmelzen, war für Hoover allzu verführerisch.

Kurzerhand baute er eine handelsübliche Classic um und zeigte sie den Japanern. Die waren von der Idee angehtan, und im Sommer 1998 sorgten die ersten Prototypen auf amerikanischen Straßen für Menschaufläufe. Das Publikum glaubte, die selige »Chief« sei aus den ewigen Jagdgründen zurückgekehrt.

weil die Kotflügel aus Plastik sind. Aus Gewichtsgründen, wie man sich bei Kawasaki rechtfertigt. Dabei wiegt die 1500er fahrfertig bereits jetzt stattliche 321 Kilogramm. Echte Nostalgiker hätten da für handlinierte Blechkotflügel auch noch ein paar Zusatzkilos in Kauf genommen.

Nicht zuletzt liebe ich sie,

weil sie ästhetischen Anspruch mit angenehmen Fahreigenschaften zu verbinden weiß. Zumindest in Amerika. Besonders die kettengetriebene 800er, technisch fast identisch mit dem normalen VN 800 Classic, kann überzeugen. Ihr anregender Sound, der fast noch besser rüberkommt als das Klangbild der großen Schwester, paßt gut ins Land des grenzenlosen Showbusiness. Der bewährte flüssigkeitsgekühlte 800er-V2 leistet 42 kW (57 PS) und kann

Die Kleine ist kaum langsamer als die Große

damit an der Ampel schon so manchen Chevrolet düpiert.

Er begeistert mich durch guten Antritt von unten, bei Bedarf auch mit Drehfreude. Trotz hoher Laufkultur produziert er noch genug »good vibrations«. Wie gehabt kommt der Motor mit nur einem Vergaser aus. Der aber ist neu: 36er Gleichdruck mit Drosselklappensensor. Neu sind auch Auspuffanlage und Tankarmaturen. Der Retro-Scheinwerfer kombiniert Uralt-Optik mit mo-

Die Drifter ist ein ästhetischer Durchbruch, denn bisher hat sich noch kein anderer Motorrad-Hersteller konsequent auf das Styling-Territorium der 40er Jahre gewagt. Insofern ein mutiger Schritt von Kawasaki. Ein Schritt, der das Publikum polarisieren wird. Entweder man liebt oder man haßt sie, ein Zwischending wird es kaum geben.

Ich liebe sie, obwohl ich Cruisern ansonsten kritisch gegenüberstehe. Die stilistische Umsetzung, die geschwungenen Kotflügel-Kurven, der Verzicht auf Chrom, (weil Chrom in den Vierzigern Mangelware war), das alles gefällt mir. Die Drifter ist das beste Beispiel dafür, daß die Optik eines Fahrzeuges die Empfindungen beim Fahren beeinflusst. Beim Anfassen folgt allerdings der Schock,



Sechzigern oder Autos aus den Fünfzigern. Retro-Produkte werden wie rasend gekauft, der »New Beetle« von Volkswagen geht in den USA wie geschnittenes Brot. Marketing-Manager setzen auf nostalgische Sentimentalität, die Menschen sehnen Produkte herbei, die sie durch ihre Kindheit begleiteten.

Vierziger driften zu lassen. Damals rollte die legendäre »Indian Chief« über die Highways. Sexy war sie, ein Pin-up-girl auf zwei Rädern. Mit ihren üppigen Kotflügeln, die die Räder zum größten Teil verkleideten, übernahm sie Schönheitsideale aus der Automobilindustrie. Der Gedanke, moderne Technik mit dem

Viele Teile sind bei beiden Driftern identisch. So die gesamte Bremsanlage, die Gabel, der vordere Kotflügel und die High-Tech-Lampe im Retro-Look.



dernster Licht-Technik. Die Bremsen mit einer 300-mm-Scheibe vorne und einer 270-mm-Scheibe hinten setzen auf Doppelkolben-Schwimmersattel und erlauben gute Verzögerung nur dann, wenn der Rider richtig zupackt.

Bei der kardangetriebenen 1500er-Schwester hat sich technisch mehr getan. Aufregendste Neuerungen gegenüber der norma-



len Classic sind eine digitale Einspritzanlage, neue Kolben, die Anhebung der Kompression, eine stärkere Batterie und besagter High-Tech-Scheinwerfer. Ein geregelter Katalysator wurde nicht realisiert, immerhin ist ein unregelter ab Werk dabei. Erfreulich ist, daß die 1500er Drifter besser geht als ihre Vorgänger, obwohl die Leistung nominell mit 47 kW (64 PS) gleichgeblieben ist.

Technische Daten Kawasaki 800 Drifter

Motor: Zweizyl.-Viertakt-V-Motor, flüssigkeitsgek., 42 kW (57 PS), 61 Nm bei 5500 U/min, 805 cm³, ein 36er Vergaser, Fünfganggetriebe, Kette
Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen, v. 41er Telegabel, h. ein Zentralfederbein, Federw. 150/105 mm, Reifen v. 130/90-16, h. 140/90-16, Bremsen v./h. je eine Scheibe $d = 300/270$ mm
Gewicht: 267 kg
Preis: 14.990 Mark

Aus dem Keller stampft sie los und schiebt dampfflockmäÙig ab. Dabei schüttelt sie sich stärker als die 800er und zeigt, wenn man ihr mal auf den Puls fühlt, dezente Kardan- und Lastwechselreaktionen. Beim Gangwechsel macht das Fünfganggetriebe dank neuer Schalthebel-Anlenkung jetzt einen geschmeidigeren Eindruck.

Bremstechnisch ist die 1500er identisch mit der kleinen Schwester. Bei dem hohen Gewicht bedeutet das eine etwas knappe Leistung der vorderen Verzögerungseinheit. Der Heckstopper

Paradiesisch: 800er Drifter auf Tour (o.). 1500er-Features: mehr Infos im Tacho und Stereo-Federbeine (4fach verstellbare Vorspannung).



mit neupositioniertem Sattel hat bei beherztem Zutritt auf das etwas tiefer angebrachte Bremspedal mehr zu bieten.

Die Trittbretter sind ganz leicht nach hinten versetzt, was einer entspannteren Sitzposition förderlich ist. Komfortabel sind auch die Fahrwerke der beiden Drifter ausgelegt. Während die Kleine mit ihrer Starrrahmen-Optik ein liegendes Zentralfederbein (105 mm Federweg) versteckt, zeigt die Große zwei konventionelle Federbeine mit 100 mm Arbeitsweg. Vorne schlucken softe 41-mm-Telegabeln die Verwerfungen im Highway-



Asphalt und federn bei harschen Bremsmanövern dank 150 Millimeter Hub unendlich tief ein.

Kaum ein anderer Cruiser hat den Fahrkomfort der beiden Drifter zu bieten. Insbesondere hinten begrüße ich die kommode Federbein-Auslegung, weil die Bodenwellen mir nicht mehr ganz so schmerzhaft ins Kreuz fahren. Schade, daß Kawasaki die Drifter für Deutschland hinten härter abstimmen will. Richtig um die Ecken zu wetzen fällt mit diesen Dingen mangels Schräglagenfreiheit ohnehin aus, so daß sie auch nicht groß ins Schaukeln geraten können. Warum dann also wieder diese Bandscheiben-Staucherlebnisse vorprogrammieren?

Wie auch immer, die beiden Drifter erbringen den Beweis, daß eine außergewöhnliche Form die Funktion nicht beeinträchtigen muß. Die Maschinen bieten verglichen mit anderen Cruisern respektable Fahreigenschaften und dank der neuen Sitzbänke einen überdurchschnittlichen Sozuskomfort (im Zubehörprogramm werden in Kürze auch

Einzelsitzbänke und Koffertaschen angeboten). Mein Geheimtip ist die schon jetzt verfügbare 800er. Sie ist fahraktiver, handlicher und, ohne daß

**Beide
Drifter sind
komfortabel
gedefert**

man es ihr ansieht, mit 14.990 Mark gegenüber der 21.450 Mark teuren Big-Block-Schwester (Verkaufstart im April) ein

Sonderangebot. Wetten, daß auch hierzulande etliche Kinnladen runterfallen, wenn die Drifter loscruisen?

Markus Biebricher

Technische Daten Kawasaki 1500 Drifter

Motor: Zweizyl.-Viertakt-V-Motor, flüssigkeitsgek., 47 kW (64 PS), 113 Nm bei 2800 U/min, 1471 cm³, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Kardan
Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen, v. 41er Telegabel, h. zwei Federbeine, Federw. 150/100 mm, Reifen v. 130/90-16, h. 150/80-16, Bremsen v./h. je eine Scheibe $d = 300/270$ mm
Gewicht: 321 kg
Preis: 21.490 Mark