

Fremde Federn

Für Kawasaki ging es darum, eine Lücke im Modellprogramm zu schließen. Das gelang durch Adoption des Suzuki-Sprösslings V-Strom – getauft auf den Namen KLV 1000. Damit will Kawasaki im Segment der Reise-Enduros kräftig mitmischen.

Es hat gedauert, bis es endlich passierte. Bis sich selbst bis in die deutsche Kawasaki-Zentrale herumgesprochen hat, dass sich große Reise-Enduros außerordentlicher Beliebtheit erfreuen. Da Kawasaki selbst jedoch keine Möglichkeit sah, die Kunden mit einem solchen Gefährt zu bedienen, kam der Umstand ganz gelegen, dem japanischen Mitbewerber Suzuki hinsichtlich einer Kooperation bereits die Hand

gereicht zu haben. Und somit erblickte die KLV 1000 als fahrender, orangefarbener Synergieeffekt das Licht der Zweiradwelt. Ähnlichkeiten mit einer Suzuki V-Strom sind weder zufällig noch unbeabsichtigt, sondern unvermeidlich.

Doch schön, Kawasaki hat Mut zur Farbe und verpasst Tank und Verkleidung der KLV dieses leuchtende Orange, das in kräftigem Kontrast zum schwarzen Rahmen und den schwarzen Seitenteilen steht.

Trotz ihrer einigermaßen »schlanken« 233 Kilogramm ist die Kawa ein optisch eher üppiges Bike. Wer sich auf die 84 Zentimeter über dem Asphalt befindliche Sitzfläche schwingt, fühlt sich auf Antrieb gut aufgehoben. Mit einer Einschränkung: Für Fahrer unter 1,80

Cockpit mit großen Rundinstrumenten und eine verstellbare, weit vor dem Fahrer angebrachte Scheibe.

Meter Körpergröße dürfte der Lenker einige Zentimeter niedriger angebracht sein.

Im Cockpit dominant: Tacho und Drehzahlmesser. Schön groß, rund, analog und mit edlem Chromrand. Dazwischen digital präsentiert: Tankanzeige, Motortemperatur, Zeituhr, Kilometerzähler, zwei Tageskilometerzähler und die Anzeige für den eingelegten Overdrive, sprich sechsten Gang. Vom Fahrer recht weit entfernt die leider etwas umständlich zu verstellende Verkleidungsscheibe.

Kaum ist der Finger am Drücker, lässt der 1000er satte Töne raus, läuft auch im kalten Zustand sofort rund, mit nur leicht erhöhter Schlagzahl. Die Kuppelung verlangt beherztes Zupacken. Der erste Gang rastet mit gut hörbarem Klacken sauber ein, und dann zeigt der V2, was er so draufhat. In den unteren Gängen beginnt die Show, bei Bedarf auch Stuntshow, schon bei rund 2000 Umdrehungen. Leicht polterig, rau aber herzlich. Ab 3500/min geht's dann rich-

tig zur Sache und dann auch mit geschmeidiger Laufkultur. Rüpel und Gentleman, der KLV-Antrieb hat beides drauf.

Die Gänge des gut gestuften Getriebes rasten leicht und sauber. Zum bloßen Dahinrollen tut's der lange sechste Gang auch schon mal für die Landstraße, ansonsten taugt er ausschließlich für die Autobahn, trägt dort zum maßvollen Umgang mit Kraftstoff bei. Sechs Liter bleifreies Normalbenzin füttern die 98 Pferde der KLV, wenn sie flott galoppieren. Bei ruhigem Trab tun's auch schon eineinhalb Liter weniger. Mit G-Kat und Sekundärluftsystem ist man in Sachen Umweltverträglichkeit auf dem aktuellen Stand der Technik.

Gleiches gilt für das Fahrwerk der Kawa. Alu-Brückenrahmen mit angeschraubtem Heck, 43er-Teleskopgabel vorne und Alu-Zweiarm-Schwinge hinten. Die Federwege von 160 Millimetern vorne und 163 Millimetern hinten belegen, dass die Entwickler für ihren »Sport-Enduro-Tourer« hauptsächlich die Straße im Visier hatten. Und genau dort lässt sich mit der KLV ein flottes Tänzchen wagen. Leichtfüßig, neutral und solide Kurs haltend umrundet die Kawasaki Kurven aller Art. Wird der Asphalt rupig oder geht's mal auf die Piste, steckt das in Federbasis und Zugstufe einstellbare Zentralfederbein in straffer Manier immer noch alles weg. Anders die unsensibel ansprechende und nur in der Federbasis einstellbare Gabel. Kurze, harte Unebenheiten werden nur unzureichend kompensiert. Zusätzlich werden die Fahrerhände von den Lenkerenden malträtiert, die wegen einer unpassend gewählten Gummimischung der Lenkerlagerung in heftige Zuckungen versetzt werden.

Mit kurz zucken ist es bei der Bremsanlage der KLV nicht getan. Sowohl die Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmstätteln vorne als auch die Einzelkolben-Anlage hinten verlangen recht hohe Bedienkräfte,



Tief liegender Ölkühler, solider Kettenspann-Mechanismus, Handrad zur Einstellung der Federbasis am Zentralfederbein (oben).

überzeugen aber in Dosierung und Wirkungsweise.

Kawasaki schmückt sich im Falle der KLV zwar mit fremden Federn, hat dafür aber ganz schnell eine Lücke im Programm geschlossen und bietet mit dem 9.595 Euro teuren Suzuki-Klon einen prächtigen Allrounder an.

Text: Rudolf Kuhl

Fotos: R.H. Nitschke, C. Gildenring

Technische Daten

Kawasaki KLV 1000

Motor: Leistung Werk/Messwert 72/71 kW (98/96 PS) bei 7600/min, max. Drehmoment 101/100 Nm bei 6400/4500/min, wassergekühlter Zweizylinder-90°-V-Motor, 996 cm³, Bohrung x Hub 98 x 86 mm, vier Ventile je Zyl., dohc, Tassenstößel, Nass-Sumpfschmierung, Einspritzung, digitale Zündung, G-Kat, E-Starter, Sechsganggetriebe, Mehrscheiben-Ölbadkuppl., O-Ring-Kette
Fahrwerk: Alu-Brückenrahmen, v. Teleg. mit variabler Federbasis, h. Alu-Schwinge, Zentralfederb. mit variabler Federbasis und Zugstufe, Federweg v./h. 160/163 mm, Reifen v. 110/90 R 19, h. 150/70 R 17, v. 310-mm-Doppelsch. mit Zweikolben-Schwimmstätteln, h. 260-mm-Einzelscheibe m. Einzelkolben-Schwimm.
Maße und Gewichte: Radstand 1535 mm, Lenkkopfwinkel 63,5 Grad, Nachlauf 110 mm, Sitzhöhe 840 mm, Leergewicht 233 kg, Tank 22 l

Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h Durchzug 50-120 km/h (5. G.): 6,9 s Verbrauch auf 100 km 5,9 l Normal Reichweite: 373 km

Kosten: Preis: 9.995 Euro zzgl. Nk., Steuer p.a. 73,60 Euro
Garantie: zwei Jahre ohne km-Begr.

