

# FAHRBERICHT

## KAWASAKI VN 1700 CLASSIC/TOURER



# K - Chromosom

**Kawasaki hat seine großen Cruiser komplett renoviert und auf drei Modelle ausgeweitet. Richtig dicke Dinger für echte Kerle, die sich nicht davor scheuen, den reichlich vorhandenen Chrom zu putzen. Ein erster Kontakt mit dem VN1700 Classic Tourer.**

Zur Auflockerung ein kleines Rätsel: Gesucht wird ein chemisches Element aus der Familie der NE-Metalle, trägt im Periodensystem die Ordnungszahl 24 und die Abkürzung Cr. Kleine Hilfe: Es wird gerne zur Herstellung von hitze- und korrosionsbeständigen Legierungen verwendet. Von seinem Rohstoff Chromiterz werden im Jahr circa 15 Mio. Tonnen gefördert, und ein nicht unerheblicher Teil davon ist an den neuen Kawasaki VN1700-Modellen zu finden. Jetzt ist die Lösung natürlich einfach – die richtige Antwort lautet Chrom.

Als Nachfolger der nicht Euro-3-kompatiblen VN1600 bringt Kawasaki seine Cruiser-Neuheiten gleich in dreifacher Ausfertigung: in der Basis-Version Classic, als langstreckengerechten Fulldresser Voyager und als Classic Tourer. Technisch gründet sich das Trio auf der gleichen Basis, das bedeutet ein V2-Motor mit 50 Grad Zylinderwinkel. Das technische Fundament liefert der Antrieb des Mega-Cruisers VN2000 mit einem Primärtrieb über Kette und einer Semitrockensumpfschmierung mit ins Motorgehäuse integrierten Öltank. Die daraus resultierende niedrige Bauhöhe ist schon deshalb bitter nötig, weil die 102 mm großen Kolben in den mächtigen Zylindern auf jeder Reise zwischen den Totpunkten immerhin 104 mm zurücklegen. Ein großer Unterschied offenbart sich allerdings in der Ventilbetätigung. Wo die VN2000 auf zwei unten liegende Nockenwellen, Stößelstangen und Kipphebel zurückgreift, wechselt die 1700er Frisch- und

Abgasüber jeweils eine obenliegende Welle und Kipphebel. Als komplette Neuentwicklung präsentiert sich die Gemischauflbereitung mit elektronisch gesteuerten 42er-Drosselklappen. Gasbefehle werden via Seilzug in die Wege geleitet, der eine Umlenkrolle im Drosselklappengehäuse dreht. Ein in diesem Gehäuse positionierter Sensor registriert die Bewegung und sendet ein Signal an den Stellmotor der Drosselklappe. Das Resultat ist eine jederzeit spontane und vor allem ruckfreie Gasannahme. Lastwechselreaktionen muss man von hier ebenso wenig erwarten wie vom Endantrieb, den ein hochbelastbarer, mit Kohlefasern verstärkter Zahnriemen übernimmt.

Dergestaltet gerüstet, aktiviert das 1,7 Liter große Triebwerk 73 PS bei 5000 und stabile 136 Nm bei entspannten 2750 Touren. Der V2 geht ab Leerlauf weich, aber mit Nachdruck zur Sache. Freunde des brachialen Drehmomentkicks à la Triumph Rocket oder des fulminanten Antritts einer Harley V-Rod werden eher enttäuscht sein, Asphalt in Falten werfen ist nicht die Welt der VN. Stattdessen gebärdet sie sich als sanfter Riese: stark, aber gutmütig. Das Ausgleichswellenduo verrichtet seinen Job effektiv und lässt außer einem weichen Pulsieren keinerlei Erschütterungen zu. Erst nach Überschreiten der

**Hauptmerkmale der Classic Tourer: Windschutzscheibe.**

Nennendrehzahl fängt's in Sitz und Lenker an zu schütteln.

Zur Kraftübertragung steht ein Sechsganggetriebe bereit, dessen letzte Stufe als Overdrive ausgelegt ist. Da reichen auf der Autobahn 3000/min für Tempo 130. Für die Landstraße taugt er hingegen nicht, da ist sogar der fünfte Gang schon etwas zu lang übersetzt. Gasaufziehen bei 80 km/h quitiert der V2 mit einem leichten Ruckeln, auch mit dem Antritt ist es dann nicht so weit her. Wohler fühlt sich die Kawa im vierten Gang. Der reicht gleichermaßen fürs Passieren geschlossener Ortschaften wie fürs beschauliche Cruisen außerhalb derselben. Die Gänge selber verkünden ihr Einrasten mit einem lauten metallischen Geräusch, doch gibt es an der Bedienbarkeit des via Schaltwippe betätigten Getriebes nichts auszusetzen.

So kann man es sich auf der Classic Tourer gut gehen lassen, zumal die Unterbringung der Besatzung durchaus dazu verleitet, den Trip ordentlich auszudehnen. Hinter der großen, in zwei Höhen einstellbaren Scheibe fährt es sich angenehm windstill, der Fahrer sitzt auf einem fernseheselähnlichen Gestühl, sein Bei-

fahrer kann es sich dank eines großformatigen, üppig gepolsterten Sitzes und einer serienmäßigen Rückenlehne sehr bequem machen. Dazu zwei Koffer mit je 28 Litern Stauraum, ein Tempomat, vier Trittbretter im Skateboard-Format, vier Sturzbügel, die auch als Drängelgitter durchgingen – das hat schon Business-Class-Qualitäten. Als störend empfinden Fahrer bis 1,75 Meter Größe allerdings die Scheibenoberkante, die genau im Sichtfeld liegt, außerdem könnte der Lenker zwei, drei Grad mehr Kröpfung zum Fahrer hin vertragen.

Davon abgesehen funktioniert dieses Aufpeppen eines chromstrotzenden Cruisers mit reisekonformem Zubehör ausgezeichnet. Hier ist der Weg das Ziel, und wenn es der Sonnenuntergang ist. Entscheidend zu diesem hohen, bordeigenen Wellness-Faktor trägt der erstaunliche Fahrkomfort bei. Es existiert praktisch nichts an Straßenunebenheiten, was die Gabel und die per Luftdruck einstellbaren Federbeine nicht in sich aufnehmen. Spätestens im Sitzpolster verliert sich jedes Schlagloch, jede Bodenwelle. Auf der anderen Seite gerät das ganze Motorrad durch diese weiche Grundabstimmung in flotten, bodenwelligten Kurven schon mal ins Schlingern. Aber eine solche Fahrweise hat dann nichts mehr mit Cruising zu tun. Wer einem derartigen Motorrad so etwas als Fahrwerksschwäche





ankreidet, der beschwert sich auch über die mangelnde Reisetauglichkeit eines Supersportlers. Nein, bei genreadäquatem

## Technische Daten

### Classic Tourer/Voyager

**Motor:** Leistung 54 kW (73 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 136 Nm bei 2750/min, flüssigkeitsgekühlter 50°-V-Zweizylinder-Viertakter, Hubraum 1700 cm³, Bohrung x Hub 102 x 104 mm, Verdichtung 9,5:1, vier Ventile je Zylinder, über je eine oben liegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt, Drosselklappen-Ø 42 mm, Nasssumpfschmierung, Zünd-Einspritzelektronik, E-Starter, G-Kat (Euro 3), Sechsganggetriebe, Zahnriemen

**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Gleitrohr-Ø 43 (45) mm, Stahlrohr-Zweiarmschwinge mit zwei direkt angelenkten Federbeinen hinten, Federbasis stufenlos per Luftdruck, Zugstufendämpf. vierfach einstellbar, Federweg v./h. 140/80 mm, LM-Gussräder, v. 3.50x16, h. 4.00x17, Reifen v. 130/90B-16, h. 170/55B-16, Bridgestone Exedra 721/722, vorn 300-mm-Doppelscheibe mit Zweikolben-Schwimmsätteln (Vierkolben-Festsättel), hinten 240-mm-Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel

**Maße und Gewichte:** Radstand 1665 mm, Lenkkopfwinkel 60°, Nachlauf 169 (177) mm, Sitzhöhe 730 mm, Gewicht fahrfertig 378 (406 kg), Tankinhalt 20 Liter  
**Preis:** ab 14.495 Euro zzgl. Nk. (17.995 Euro zzgl. Nk.)  
Voyager-Angaben in Klammern

Tempo liefert das Fahrverhalten der VN keinen Anlass zur Beschwerde, sieht man einmal von den recht früh in Straßenkontakt tretenden Trittbrettern ab. Ansonsten bringt sie selbst 150 km/h schnelle Autobahnkurven mit stoischer Gelassenheit hinter sich. Genauso entspannt gibt sich das Prachtkind in der Handlichkeit. Hat ihr Treiber es einmal mit fester Hand auf Kurs gebracht, lenkt es sich gemessen an den Dimensionen relativ leicht ein.

Dem Anspruch an Gemütlichkeit angemessen präsentiert sich die Dreischi-

ben-Bremsanlage. Die ist nichts für Letzte-Rille-Bremsler; die Verzögerungsvorrichtungen bringen den 376-kg-Brocken zwar zuverlässig zum Stehen, aber nur unter Einsatz einer kraftvoll zupackenden rechten Hand und eines ebenso fest zutretenden rechten Fußes. Schade, dass Kawasaki hier nicht wenigstens optional das ABS und das neuartige Bremssystem K-ACT anbietet, das man in der Voyager serienmäßig verbaut.

Lieferbar ist die VN1700 Classic Tourer ab sofort für 14.495 Euro in Schwarz oder für 500 Euro mehr in Rot-Beige. Chrom ist bei beiden Versionen üppig aufgetragen, von den Deckeln der Ausgleichsbehälter für Kupplungs- und Bremsflüssigkeit bis hin zur Einfassung des LED-Rücklichts. Gelegenheiten zum Putzen, Wintern und Polieren bietet die VN1700 Classic Tourer also reichlich – und das kann fast so sinnlich sein wie das Fahren.

Text: Jürgen Schons  
Fotos: Kawasaki

Imposante Rückansicht – jeder Koffer fasst 28 Liter. Tempomat am rechten Lenker, riesiger Tachometer, auf dem Tank montiert.



Das Unterteil des Triebwerks hat viel mit der VN2000 gemein, beispielsweise die Semitrockensumpfschmierung mit separatem Öltank im Motorgehäuse oder den Primärtrieb über eine Kette.



## »Wachsen-der Markt«



Der »Motorradfahrer« sprach mit Andreas Seiler, Pressesprecher Kawasaki Deutschland.

**MF:** Wie schätzt Kawasaki die Entwicklung des Cruiser-Marktes in Deutschland ein?

**AS:** Der Cruiser-Markt ist das Segment, das in Deutschland von 2007 auf 2008 nochmals gewachsen ist. Und die Prognosen für die nahe Zukunft sehen hier gut aus. Gründe: Die Motorradfahrer sind älter geworden, wenden sich mehr und mehr von hohen Spitzenleistungen der Motorräder ab. Außerdem gibt es immer mehr Geschwindigkeitskontrollen im immer dichter werdenden Verkehr. Da cruist man lieber gemütlich über kleine Landstraßen, um abzuschalten. Und das auf einem Motorrad, das anmacht und im Grunde genommen zeitlos schön ist.

**MF:** Wo sieht Kawasaki seine Hauptzielgruppen für die Classic-Modelle und die Voyager?

**AS:** Natürlich freuen wir uns auch über jüngere Kundschaft. Die Erfahrung im Verkauf und der direkte Response auf Messen hat aber gezeigt, dass sich vor allem 30 bis 50 Jahre alte Kunden, Angehörige von Cruiser-Clubs und Fahrer mit Sozia für unsere VN1700-Reihe interessieren.

**MF:** Wie viele Exemplare der drei kommen nach Deutschland, wie ist die Aufteilung?

**AS:** In 2009 kommen von der VN1700 Voyager 50 Einheiten, von der VN1700 Classic Tourer 220 und von der VN1700 Classic 300 Stück.

**MF:** Gibt es die VN bei allen Kawa-Händlern oder nur bei den Cruiser Competence Centern?

**AS:** Unsere komplette Cruiser-Reihe inklusive der neuen 1700er wird von allen Kawasaki-Händlern vertrieben.





## Die Standard-Version

**G**enau 2000 Euro günstiger als die Classic Tourer ist das Modell Classic zu haben, der Einstieg in die VN1700-Baureihe. Der preisliche Unterschied er-

klärt sich hauptsächlich durch den Verzicht auf diverse Anbauteile. So gibt es weder Windschutzscheibe noch Stürzbügel, die Sozia muss auf die Rückenlehne verzichten und ihre Füße

auf normale Rasten anstelle von Trittrettern abstellen. Zudem fällt ihr Sitzplatz deutlich kleiner aus und der Fahrer sitzt wegen der geringfügig dünner gepolsterten Sitzbank in 720 mm Höhe

und damit 10 mm niedriger als auf der Classic Tourer. Außerdem besitzt das Classic-Modell verchromte Abdeckungen an den Federbeinen. Ebenfalls anders ist die Lage der Endschalldämpfer: Während diese bei Voyager und Classic Tourer links und rechts am Motorrad vorbeiziehen, liegen bei der Classic beide auf der rechten Seite, was den Blick freigibt auf den Zahnriemen. Diese andere Auspuffführung bringt ihr ein PS mehr und ein Newtonmeter weniger (74 und 135) bei gleichen Drehzahlen. Schließlich und endlich verzichtet die Classic auf die Ruckdämpferfedern in der Kuppelung. Insgesamt bietet die VN1700 Classic von allen drei VN-Modellen das ursprünglichste Cruiser-Feeling, bei dem der Fahrer ganz schnell eins wird mit seinem Motorrad und seiner Umwelt. Der sanft anschiebende, drehmomentstarke Motor bringt dieses spezielle Fahrgefühl authentisch rüber. JS

**INTERACT**  
mit  
**METZELER**

## MIT METZELER AUF TOUR

Besuchen Sie unser großes neues Reiseportal und gewinnen Sie attraktive Preise!

[www.metzelmoto.de](http://www.metzelmoto.de)

&

[www.ridexperience.de](http://www.ridexperience.de)

Neueste Generation von Supersportreifen.  
Beeindruckende Performance auf Straße und Rennstrecke.

## SPORTEC M3

- Performance und Grip auf höchstem Niveau über die gesamte Lebensdauer
- hervorragendes Handling durch 0°-Stahlgürtel Konstruktion und Multi-Radius Kontur
- Beste Fahrleistungen bei Nässe durch fortschrittliches Profildesign
- hohe Laufleistung und großer Einsatzbereich, um den Ansprüchen moderner Motorradfahrer zu entsprechen



**MOTORRAD**  
BEST BRAND 2008  
Kategorie: Reifen

**MOTORRAD**  
BEST BRAND 2008  
Kategorie: Reifen

**METZELER**  
ALWAYS TWO WHEELS AHEAD







Geschwindigkeitsabbau mit ABS, Bremskraftverteiler und -verstärker (g.l.), vollständiges Instrumentarium im Stil amerikanischer Straßenkreuzer der 1960er (l).

ins Bremsgeschehen ein, wodurch sich angemessen kurze Bremswege realisieren lassen. Größte Schwachpunkte der Voyager sind die kleinen und nicht besonders gut ablesbaren Uhren für Geschwindigkeit und Drehzahl im ansonsten mit einem hohen Informationspotenzial gesegneten Cockpit, die arg früh aufsetzenden Trittbretter und die geringe erlaubte Zuladung von nur 168 kg.

Dass in diesem Jahr nur wenige Voyager nach Deutschland kommen, jede zum Stückpreis von 17.995 Euro, mag ein Nachteil für jene sein, die keine bekommen, birgt für die glücklichen Käufer allerdings den unschätzbaren Vorteil einer Exklusivität, die man heutzutage selbst mit einer Harley-Davidson nicht mehr genießt. JS

# Luxusliner

**Für den Trip ans Ende der Welt, zumindest wenn er über Asphalt führt, kann das passende Gefährt gar nicht bequem genug sein – so wie die VN Voyager.**

Fulldresser nennt man in den USA Motorräder, die mit allem ausgestattet sind, was das Kilometerfressen zwischen New York und Los Angeles nicht nur erträglich, sondern angenehm macht. Die Voyager (Reisender) als Flaggschiff der neuen VN1700-Reihe ist so ein Fulldresser, leicht erkennbar an der voluminösen, rahmenfest montierten Verkleidungsamt üppiger Beinschilder. Für den adäquaten Gepäcktransport stehen zwei Koffer und ein Topcase mit insgesamt rund 125 Litern Fassungsvermögen zur Verfügung. Eine Stereoanlage mit integriertem Kommunikationssystem, iPod-Anschluss, 2 x 20 Watt Lautsprechern und Bedienungseinheit am Lenker fehlt ebenso wenig wie ein Bordcomputer, ein Tempomat, eine Zwölf-Volt-Steckdose oder zwei abschließbare Fächer in der Verkleidung.

Hinter der geht es übrigens absolut windstill zu, sieht man von einigen Verwirbelungen ab, die an Nacken und Schultern angreifen. Variable Lüftungsklappen an den Beinschildern regeln das Temperaturempfinden an Knien und Unterschenkeln.

Da die Voyager fahrwerks- und motorseitig mit der Classic Tourer nahezu identisch ist, ergibt sich ein kongruentes Fahrver-

halten. Allein im Handling kommt die Reisemaschine etwas schwerfällig daher. Der Grund liegt im deutlich höheren Gewicht von 406 kg, von dem sich ein Großteil an der Front versammelt. Diese Pfunde versuchen zudem, das Motorrad in

Schräglage weiter nach unten zu ziehen, sozusagen der Schwerkraft folgend, so dass der Fahrer die große Voyager mit kräftiger Hand am Lenker auf Kurs halten muss.

Ein großer Vorteil der Voyager ist ihre Ausrüstung mit dem neuen Bremssystem, K-ACT (Kawasaki Advanced Coactive Braking Technology) genannt, eine elektronische Regelung zur Bremskraftverteilung und -verstärkung. Das dazugehörige ABS greift recht spät und und mit der gebotenen Sensibilität

**Allzu übermütigen Schräglagen beugen früh raspelnde Trittbretter vor.**

