



DER NICHT-NACKTE *WAHNSINN*

Die neue Kawasaki Z1000 SX zeigt, dass es möglich ist, zwei unterschiedliche Modelle zu fast demselben Preis zu kreieren. Der Motor, der Rahmen, der Schwingarm, die Bremsen und die meisten anderen Teile sind direkt von der nackten Z1000 für die SX übernommen worden. Durch die Beigabe einer schön geformten Verkleidung, eines größeren Benzintanks und einem Schuss limetengrüner Farbe entstand ein messerscharf aussehender Sporttourer. Ist hier als weniger doch nicht mehr?

EINDRUCK KAWASAKI Z1000 SX

Kawasaki besteht darauf, dass Z1000 SX die ganze Zeit ein Schlüsselement im Z-Projekt gewesen sei und nicht erst im Nachhinein erdacht wurde. Das kann man leicht glauben, wenn man die Zusammenhänge bezüglich des Stylings betrachtet. Noch wichtiger ist, dass sich die Behauptung beim Fahren der SX aufrecht erhält. Das Schlüsselement der SX ist die Verkleidung, die eine Windschutzscheibe mit drei manuell einstellbaren Positionen durch das

Drücken eines Knopfes hinter der Tachometeranzeige hat. Die Scheibe ist nicht riesig, in aufrechter Position ist sie jedoch dicht am Fahrer und bietet somit genügend Schutz vor Fahrtwind bei weiterhin sportlicher Optik. Auf der niedrigsten Stufe sieht die SX noch schnittiger aus und ähnelt dem aggressiven Stil der ZX-10R. Das ist für diejenigen ideal, die supersportliche Optik mit hoher Alltagstauglichkeit bevorzugen.

Außerdem ist der größere Tank mit 19 Litern praktischer als die knappen 15 der nackten Z1000. Bis auf etwas größere Übersetzungen und ein paar Abdeckungen, die überarbeitet wurden, um die Vibration und die Geräusche zu reduzieren, wurde der DOHC-Reihenvierer mit seinen 1043 Kubik nicht verändert. Die ins Auge fallende Auspuffanlage der Z1000 mit ihren Doppelschalldämpfern ist geblieben allerdings ab sofort schwarz lackiert. Die Leistungsabgabe von 138 PS bei 9.600 Umdrehungen ist ebenso gleich geblieben

wie das Drehmoment von 110 NM bei 7.800 U/Min. Und das ist auch gut so.

Der bullige Aluminium-Doppelprofil-Rückgratrahmen wurde genauso wenig verändert wie der doppelseitige Schwingarm, der eine horizontale Showa Stoßdämpfereinheit betätigt. Die Federung wurde sowohl an Front als auch am Heck etwas verstärkt und damit an das leicht höhere Gewicht angepasst. Größeres Tankvolumen und Verkleidung summieren sich auf 10 kg Mehrgewicht im Vergleich zur nackten Schwester. Damit liegt das Gewicht der SX bei 231 kg. Auch preislich bringt die SX mehr auf die Waage, 12.595 Euro verlangt Kawasaki für die Z1000 SX. Damit kostet sie einen glatten 1.000er mehr als die nackte Schwester.

FAHRVERHALTEN Z1000 SX

Spontan erwartet man von der SX ein sehr ähnliches Fahrempfinden wie auf dem unverkleideten Schwester-

modell. Doch trotz der fast identischen Fahrpositionen ist der Unterschied größer als gedacht. Die SX hat einen etwas schmaleren Lenker und einen etwas erhöhten Sitz. Der Hauptunterschied geht aber auf die Kappe der Verkleidung. Schon in der niedrigsten Position hält die Scheibe viel Winddruck vom Brustkorb fern. In der höchsten ist der Oberkörper weitgehend vom Wind entlastet. Ein paar Turbulenzen, vor allem wenn man groß ist, überraschen nicht, der Schutz ist dennoch insgesamt gut. Was die Performance des Motors trifft, handelt es sich ja um einen alten Bekannten. Und zwar einen den man gerne wiedersieht. Schon bei niedrigen Drehzahlen unter 3.000 Umdrehung spricht er sauber an. Bei 4.000 geht's noch besser und bei 7.000 gibt es nochmal einen Kick. Die Kawa überzeugt also in allen Lagen. Wer möchte, nutzt das Drehmoment und genießt den bulligen Durchzug. Wer es sportlicher mag, dreht die Gänge aus und frönt dem heiseren Sound. Dank der Verkleidung sind auch längere Etappen mit Tempo jenseits der Richtgeschwindigkeit kein Problem. Bei Bedarf hat die 1000 SX sowieso genug Power auch die 200 km/h dauerhaft locker hinter sich zu lassen.

Die bessere Polsterung der Sitzbank kommt einem auf längeren Strecken ebenso entgegen wie der 19-Liter-Tank, der locker für 250 km reicht. Ein robustes Paar Griffe macht den Beifahrer glücklich und beide Paar Fußrasten sind jetzt gummiert. Allerdings sind diese immer noch recht hoch montiert. Eine Kawasaki Motorrad für dauerhaften Einsatz zu zweit ist die SX also nicht geworden.

Auf der Landstraße nähert sich die SX der Schwester wieder an. Hier spielt der Windschutz eine untergeordnete Rolle. Die SX liegt wie das



FAHR- BERICHT

sprichwörtliche Brett auf der Straße und zieht ultrastabil ihre Bahnen. Im Handling liegt sie allerdings einen Tick hinter der Z1000. Hier macht sich das Gewicht der Verkleidung auf dem Vorderrad und der schmalere Lenker bemerkbar. Die SX ist alles andere als unhandlich, will halt mit etwas mehr Nachdruck in die Kurve gelegt werden. Bei den Fahrwerksqualitäten liegen die beiden dann wieder gleichauf. Sowohl Gabel als auch Federbein machen ihre Arbeit fast optimal und stellen einen sehr gelungenen Kompromiss zwischen Komfort und Sport dar. Dem Extremsportler mag sie zu weich sein, dem Extremtourer zu hart. Für den täglichen – gerne auch sportlichen – Einsatz ist die Abstimmung bestens geeignet. Das Bremsvermögen der radial montierten Nissin Vierkolben Bremssättel ist ebenso vorbildlich. Kurz: sehr gute Bremswirkung bei passablen Handkräften. Das serienmäßige ABS



könnte zwar etwas feiner regeln, funktioniert aber tadellos.

FAHRZIT

Die Z1000 SX von Kawasaki ist eine Wucht. Sie ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Sporttourer und schafft den Spagat zwischen Sport und Tour perfekt. Der Fahrspaß des Naked Bikes wurde um guten Windschutz ergänzt. Allerdings ist sie eher etwas für den sportlichen Solisten und den Tourern. Ob hier jetzt mehr tatsächlich mehr ist, muss jeder für sich selbst entscheiden. Wir finden den neuen Kawa Sporttourer einfach nur Klasse, da er im wahrsten Sinne des Wortes ein touriger Sportler ist. Was will man mehr?

Text: **biker** www.Bikerszene.de

Fotos: Kawasaki

Technische Daten + Video:

www.kawasaki.de/Z1000SX



