Eine neues Moppet für den großen Zugvogel

Nachdem mir meine letzte Reisebegleiterin (DR-800) zwei mal den Dienst versagt hatte, musste es dann doch mal ein Neues sein.
Doch der Markt für Motorräder ist voll von schönen, teilweise sinnvollen und sinnlosen Reisemotorrädern.
Also, was sollte ich mir denn zulegen?
Einzylinder, Zweizylinder und einen Dreizylinder, alle diese Motorenarten in verschiedenen Motorrädern konnte ich mein Eigen nennen.
Aber noch keinen ausgewachsenen Vierzylinder. Am Besten in einem schönen Rahmen ohne Plaste. Das sollte es also sein.

Gesagt, getan und bin los, um mir meine neues Moppet auszusuchen. Am günstigsten und am zuverläsigsten schien mit einem Anschaffungspreis von 6.300 Euro die Kawasaki ZR-7. Sie ist etwas teurer als die Suzuki GSX-750 und etwas billiger als die Honda Sevenfifty. Dafür bietet sie gegenüber der Suzuki die bessere Verarbeitung und, was speziell in meinem Falle auch ausschlaggebend war, sie hat 56 kw (76 PS) und daher musste ich nicht die Versicherungsklasse wechseln.
Das Motorenkonzept der Kawasaki ist zwar schon sehr alt, aber komplett überarbeitet und mit einem Sekundärluftsystem ausgestattet, was im Falle der Honda leider fehlt. Auch das Fassungsvermögen des Tanks hat mich sehr überzeugt. Auch der Suzuki fehlt dieses Abgasreinigungssystem. Das Tankvolumen ist ebenfalls bei der Suzuki und bei der Honda kleiner als bei der Kawasaki.
Als ich endlich einen Händler gefunden hatte, welcher mir die Maschine zu etwas günstigeren Konditionen anbot, habe ich darauf auch eine Probefahrt unternommen und: Wie sollte sie bei mir aussehen? Natürlich im Regen!!
Auch unter diesen etwas schwierigen Witterungsum-

ständen machte es sogar Spaß. Fahrwerk und Reifen gehören mit Sicherheit zum Besten, was es in dieser Preiskategorie gibt. Alles passte und nun schlug ich zu!!
Endlich, wieder ein eigener fahrbarer Untersatz und was für einer!!
Leider musste ich die Maschine nach vier Tagen schon wieder aus meinen Händen geben, da die erste Inspektion anstand, die nach eintausend Kilometern erfolgt.
150,– Euro wurde mir dafür berechnet, und schließlich konnte ich dieses Moppet auch über 4500 U/min fahren. Können schon, aber eigentlich macht das schaltfaule Fahren doch viel mehr Spaß und senkt auch den Verbrauch, der bei meiner Maschine auf 100 Kilometern etwa 5 bis 5,5 Liter beträgt. Mit dem Fassungsvermögen von 22 Litern komme ich rund 400 Kilometer weit.
Das ist auch gut so, denn dann kann man den Fahrspaß

auch richtig genießen.
Kurve um Kurve verringerten sich die Materialstärke an den Abstandhaltern der Fußrasten. Aber auch auf der Autobahn kann man, wenn man den höheren Verbrauch einkalkuliert, sehr flott unterwegs sein. In beiden Fällen, ob Autobahn oder Landstraße, ist das Fahrwerk jedem Zweifel erhaben und nur wenn man auf die Rennstrecke gehen würde, müsste man einige Sachen verändern. Doch für einen normal sterblichen Menschen reichen die Reserven dieses Fahrwerks allemal aus. Klar, dass es bei diesem Kaufpreis keine voll einstellbare Gabel gibt. Diese ist übrigens nach den ersten Modellen noch einmal überarbeitet worden und nun hat man eine etwas straffere Einstellung und einen sehr direktes Gefühl für die Straße, ohne jedoch gleich alle Plomben der unteren Zahnreihe zu verlieren. Das einzelne Federbein am Heck läßt sich in der Federbasis und in der Zugstufendämpfung einstellen, was aber im Fahrbetrieb mit und ohne Gepäck keine Auswirkung hat. Übri-gens hat die ganze Fuhre ein fahrfertiges Gewicht von etwa 230 kg und ein zulässiges Gesamtgewicht von 410 kg. Kann sich also auch sehen lassen. Um dieses ausgesprochen urige Gefährt auch im beladenen Zustand noch sicher zum Stehen zu bekommen, hat Kawasaki wirklich tolle Brem-

Technische Daten: Kawasaki ZR-7

Motor:
Leistung 56kw (76 PS) bei 9500 U/min.
Max. Drehmoment 63 Nm bei 7300 U/min.
Luftgekühlter Reihenvierzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 738 ccm, Verdichtung 9,1:1, je über zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigte Ventile, vier 32-er Gleichdruckvergaser, Sekundärluftsystem, Nasssumpfschmierung, Mehrscheibenölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über O-Ringkette.

Fahrwerk:
Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorne Telegabel, 41 mm Standrohrdurchmesser, Federweg 130 mm, hinten Stahl-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, Federbasis und Zugstufendämpfung (einstellbar), Federweg 130 mm, Leichtmetalräder, Reifen vorne 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17, vorne zwei Zweikolben-Schwimmsattel-Bremsen, Ø=300 mm, hinten Zweikolben-Schwimmsattel-Bremse, Ø=240 mm.

Maße und Gewichte:
Gesamtlänge 2105 mm, Radstand 1455 mm, Sitzhöhe 800 mm, Leergewicht 228 kg, zulässiges Gesamtgewicht 410 kg, Tankinhalt 22 Liter.

Fahrleistungen:

V/max.	203 km/h
Beschleunigung:	
50-120km/h (solo)	9,8 s
Zwei Personen	13,6s
Verbrauch	6,4 l/100 km
Preis	6650,–€uro

sen verbaut. Sicherlich kann ein/e R1-Fahrer/in von besseren Bremsen erzählen, aber für solch ein Motorrad zahlt man auch das Doppelte. Mit einer Zweischeibenanlage vorne mit Doppelkolbenzangen auf jeder Seite und einer Zeikolbenzange am Heck ist man Bestens bedient. Dazu kommt noch die wirklich ausgezeichnete Dosierbarkeit. Das ist auch gefragt, wenn es um den Handhebel der vorderen Bremsanlage geht, denn dieser ist, wie auch der Kupplungshebel, voll einstellbar. Das Gesamtarrangement der Instrumente ist sicher Geschmackssache, doch finde ich die zwei klassischen Rundinstrumente wirklich gelungen. Die Sitzbank ist lang, breit und genau richtig fürs lange Fahren, da man die Sitzposition während der Fahrt auch mal verändern kann. Auch für den/die Sozius/Sozia ist der hintere Platz sicher kein Folterstuhl, trotzdem würde ich von einer längeren, mehrtägigen Fahrt zu zweit abraten. Unter der Sitzbank befindet sich ein kleines Staufach, dass sich sehr gut für die Unterbringung von einer kleinen Regenkombi und/oder von Kettenöl eignet. Auch das Bordwerkzeug, welches von einer guten Qualität ist und alles beinhaltet was man braucht, befindet sich unter der Sitzbank in einem kleinen Fach. Allerdings ist es sehr fummelig, das Werkzeug aus diesem Fach zu entnehmen.

Wer wie ich auf einen schönen Klang der Auspuffanlage steht, wird hier auch nicht enttäuscht, denn sie klingt sehr sonor und doch ein wenig giftig, vor allem in den oberen Drehzahlen. Diese Anlage ist übrigens komplett aus Edelstahl gefertigt und so gegen Rost geschützt, was ein Fahren im Winter vereinfacht. Was sicherlich das Laden von Gepäck oder das anbringen von Koffern vereinfacht ist, dass am Heck schon sehr großzügige Halterungen und Verzurrpunkte angebracht sind. Auch ein serienmäßiger Hauptständer bringt ein gewissen Komfort mit sich, denn eine Kette will auch mal geschmiert werden.
En gewisse Nachteil ist der Lack, bei dem sich leider sehr schnell Gebrauchsspuren abzeichnen. Das ist aber in meinen Augen eher unrelevant, wenn es sich nicht gerade um ein Durchrosten des Tanks handelt, was nicht der Fall ist.
Etliche Treffen später: Inspektion bei 6000 Kilometern. Keinerlei Beanstandungen, aber 148,– Euro ärmer. Nun konnten noch einige Treffen und noch mehr Fahrspaß folgen.
Die Serienbereifung kann man als wirklich gelungene Wahl ansehen, da die Haftung bei trockener Witterung für einen Touringreifen sehr hoch ist.

Megaphon-Ökotest
Kawasaki ZR7

Selbst bei widrigen Wetterbedingungen hat der Bridgestone BT 57 eine akzeptable Haftung. Der Hinterreifen hielt, mit allen Reserven, ca. 12000 Kilometer.
Den Vorderreifen habe ich noch nicht gewechselt, aber man kann mit einer Laufleistung von 14000 Kilometer rechnen. Auch die Abmessungen der beiden Reifen geht, wie ich meine, total in Ordnung.
Nach etwa dreieinhalb Monaten hatte ich ohne Probleme über 13000 Kilometer mit dieser Maschine zurückgelegt und das Einzige, was in dieser Zeit ausgetauscht wurde, war das Blinkerglas mit der Dichtung, da sich Kondenswasser gebildet hatte. Nun stand auch die nächste Inspektion an. Die Inspektionskosten für diese Durchsicht beliefen sich aber auf die stolze Summe von 350,– Euro, was mich fast wie ein Schlag in die Magengrube traf, den ich aber schon verdaut habe.

Nach wie vor bin ich sehr zufriedener Besitzer einer wirklich, zu diesem Preis, sehr ausgereiften Maschine. Leider gibt es in diesem Preissegment noch keine Motorräder mit einem geregelten Katalysator. Das sollte die Industrie noch einführen und man hätte dann mit dieser Maschine einen wirklich ausgereiften Tourer.
Storch

Durch eine sehr gute Preisgestaltung von Kawasaki sollte man im Bereich der Fahrzeugökologie sicherlich Abstriche machen, wenn man den Vergleich zu teureren Maschinen macht.
Das fängt mit einem nicht vorhandenen Dreiwegekatalysator an, der leider in dieser Preiskategorie immer noch nicht angeboten wird. Auch ein Kardanantrieb wäre sicherlich für eine solche Tourenmaschine sehr wünschenswert, da dieser auch resourcenschonender wäre als ein Kettenantrieb, den man ca. alle 20tausend Kilometer wechseln muss. Das Motorenkonzept ist mit Sicherheit auch nicht das Neueste, wurde aber komplett überarbeitet und kommt jetzt mit einem Sekundärluftsystem daher. Die Verbrauchswerte bei gemäßigter Fahrt (120 km/h) sind für diesen Motor aber schon fast wieder sensationell günstig und betragen ca. fünf Liter/100 km. Da die Verdichtung auch nur 9,1:1 beträgt, wird die Kawasaki mit Normalbenzin gefahren. Das hat den Vorteil, dass auch Sprit der untersten Kategorie getankt werden kann, wenn man auf einer größeren Urlaubsfahrt unterwegs ist.
Ein weiterer Vorteil ist die wirklich sauber verarbeitete Auspuffanlage, die von Anfang bis Ende aus Edelstahl gefertigt ist. Die Geräuschkulisse dieser Anlage hat einen, für Kawasakiverhältnisse, sehr sonoren aber leisen Klang. Leider wird auch hier die Zulieferindustrie wieder mal Anlagen anbieten, bei denen man sich nur wundert, wie dort Zulassungen erreicht werden.
Die Inspektionsintervalle könnten aber auch bei dieser Maschine weiter auseinander liegen, denn so werden bei jeder Durchsicht dreieinhalb Liter Öl gewechselt und das müßte nicht sein bei den Materialien, die man heute im Motorenbau verwenden kann. Hier zeigt sich aber mal wieder die Sparmaßnahmen, die Kawasaki bei diesem Motorrad getroffen hat um den Verkaufspreis zu drücken. Die Erstbereifung von Bridgestone kann sich ebenfalls sehen lassen, denn bei einer normalen Fahrweise kann man den Hinterreifen bis zu 13tausend Kilometer und den Vorderreifen bis zu 14tausend Kilometer strapazieren. Sicherlich kann man die Abnutzung verkürzen, aber bei einem Reifenpreis von ca. 150.– Euro wird man sich das überlegen.

Fazit:
Wer sich kein Motorrad für 10tausend Euro leisten kann, bei dem man dann doch die Vorzüge des modernen Motorradbaus genießen kann, wird mit der Kawasaki ein Motorrad kaufen, welches noch im grünen Bereich liegt. Wünschenswert wäre auch in diesem Preissegment endlich die Einführung eines geregelten Katalysators gekoppelt mit einer Einspritzanlage, mit der man den Verbrauch noch mehr nach unten drücken könnte. Auch eine Überarbeitung des Lacks wäre sehr sinnvoll, da man dann auch einen Werterhalt sichern könnte.