

Voll ins Schwarze

Kawasaki beweist mit der Versys eindrucksvoll, dass es möglich ist, Vernunft und Faszination zu kombinieren. Versys – die Vielseitige. Ein Versprechen, das durch und durch gehalten wird.

Nehmen wir mal an, Kawasaki hätte auf der INTERMOT die Versys hinter Glas präsentiert, die Leute hätten sich wohl die Nasen platt gedrückt. Natürlich ist diese Mischung aus Funbike, Tourer und Sportler optisch interessant umgesetzt worden, und die versprochene Vielseitigkeit, von der Kawasaki redet, ist ja eigentlich genau das, was alle wollen. Aber die Versys ist eben eine 650er mit gerade mal 64 PS, und so etwas stand bislang im Verdacht, eher spröde Langeweile als prickelnden Fahrspaß zu servieren. Was ist also passiert?

Vielleicht ist da die Konkurrenzmarke Suzuki nicht ganz unschuldig. Denn mit der DL 650 V-Strom haben sie bereits gezeigt, dass man auch ohne den vollen Liter Hubraum und dreistellige PS-Zahlen ordentlich vom Fleck kommt. Mehr noch, beim Aufeinandertreffen mit solch einer »Halbstarken« hat der eine oder andere Treiber eines Einkommanochwas-Liter-Boliden vielleicht schon ziemlich alt ausgesehen. Und das, obwohl die V-Strom eine Reise-Enduro ist, und kein Mensch von Sportlichkeit geredet hat. Solche Nachrichten verbreiten sich ganz schnell unter Motorrad fahrenden Volk. Kawasaki hingegen redet durchaus von Sportlichkeit. Deshalb haben sie der Versys auch vorn wie hinten 17-Zöller spendiert, damit alle gängigen Sportreifen aufgezogen werden können. Das macht Mut.

Vielleicht zeigen sich hier aber auch einfach mal die positiven Seiten der Geiz-ist-geil-Mentalität, denn die Versys ist kein Motorrad, an dem man eine Ewigkeit abbezahlt.

Wie auch immer, auch wir waren ganz heiß auf dieses Vernunftmotorrad, das so herrlich unvernünftig aussieht. Und wollten natürlich wissen, ob sich diese 650er auch auf großer Tour bewährt.

Kurvengierig, wie die Versys allein im Stand schon aussieht, war klar, dass wir mit ihr nicht nur in Ostfriesland hinterm Deich langdüsen dürfen. Die Versys muss vielmehr zwingend Alpenluft schnuppern, das stand von vornherein fest.

Ein Blick auf die Wettervorhersage macht schlagartig klar, dass es mit Motorradfahren in den Hochlagen der Alpen bald vorbei sein wird. Wir müssen also ganz, ganz schnell sein. Noch sind die Pässe frei, aber der Winter ist schon ganz nah. Schnee soll es geben, bis hinunter auf 500 Meter.

Eine Stunde später ist die Versys reisefertig. Es sind rund 25 Kilo Gepäck an Bord, je zehn pro Koffer und gute fünf in der Gepäckrolle. Dazu noch Kamera und Kleinzeug im Tankrucksack. Der 19 Liter fassende Stahltank ist randvoll. Aber auch mit Koffern, Gepäckrolle und Tankrucksack behängt wirkt dieses Motorrad nicht trä-

ge und behäbig, verspricht optisch noch immer reichlich Sport, Spiel und Spannung. Nicht zuletzt ein Verdienst des »Unterflur-Auspuffs«, der eine schlanke und niedrige Anbringung der 34 Liter fassenden Kunststoff-Koffer (Preis steht zurzeit noch nicht fest) ermöglicht. Demnächst ist auch ein Topcase lieferbar. Damit man auch anständig was hineinpacken kann, bekam die Versys sogar ein verstärktes Rahmenheck spendiert.

Eine Mischung aus Enduro, Supermoto und Straßenmaschine

Also auf, und die 84 Zentimeter hohe Sitzbank geentert. Klingt schlimmer als es ist, denn der angenehm schmale Tank-Sitzbank-Übergang ermöglicht schon Fahrern ab etwa 1,70 Meter Größe sicheren Stand auf dem mit Trägersystem und Koffern vollgetankt 217 Kilogramm schweren Motorrad. Sitzt man erstmal, sortieren sich Hände und Füße wie selbstverständlich an ihren Platz. Die Lage der Fußrasten garantiert einen tourentauglichen Kniewinkel, der breite, nur leicht gekröpfte Lenker ist in Höhe und Distanz zum Fahrer perfekt platziert. Sogar die Hebeleien von Kupplung und

Sport und Tour, Kawasakis Versys weiß beide Disziplinen zu kombinieren.

Fotos: C. Güttenberg, T. Kohlmeier, R. Kuhl



Kawasaki

Versys

Die Winzigkeit von Windschild funktioniert erstaunlich gut

Der Rahmen der Versys orientiert sich grundsätzlich an den Schwestermodellen der ER-6-Baureihe. Zwecks höherer Tourentauglichkeit bekam sie jedoch ein neues, steiferes Rahmenheck spendiert, das für mehr Stabilität bei höherer Zuladung sorgt und eine tiefe und relativ niedrige Montage der Koffer ermöglicht. Das Cockpit ist vollständig und übersichtlich. Für die Anzeige von Zeit und Fahrtstrecke muss leider hin- und hergeschaltet werden. Die Gestaltung der Schwinge, die Anbringung des Federbeins sowie Lage und Form des Auspuffs können durchaus als ungewöhnlich und sehr eigenständig bezeichnet werden.



Lichtmessung im Ablendmodus



Das beim Test subjektiv als sehr gut empfundene Fahrlicht der Versys wird von der objektiven Messung nur teilweise bestätigt. Für die Qualität der Randausleuchtung trifft es zweifelsfrei zu, aber der Bereich direkt vor dem Motorrad ist nicht optimal ausgeleuchtet. Gut zugängliche Höhenregulierung, gutes Fernlicht.

Handbremse sind verstellbar.

Mechanisch leise und mit verhaltenem Auspuff-Sound meldet sich der Zweizylinder

Die Versys bleibt cool, macht ihrem Treiber keinerlei Stress

zu Wort. In kaltem Zustand ist die Leerlaufdrehzahl leicht erhöht, aber der aus der ER-6 stammende 180-Grad-Twin mit Einspritzung und G-Kat hängt sofort satt am Gas. Schon bei 50 km/h rollt die Kawa innerorts im Sechsten. Ja, im Vergleich zur ER-6 ist untenrum und bei mittleren Drehzahlen deutlich mehr Butter auf dem Brot, dafür wurden allerdings acht PS Spitzenleistung geopfert. Resultat einer modifizierten Einspritzanlage, zahmerer Nockenwellen und eines Interferenzrohrs zwischen den Krümmern. Drehmoment im Tausch gegen Spitzenleistung – das scheint ein guter Deal zu sein.

Da reicht ein Dreh am Gasgriff, um im sechsten Gang stressfrei in die A 61 einzusteigen. Tempo 160 km/h. Locker bleiben, kein Grund, sich in den Fahrtwind zu hängen, denn die Winzigkeit von Windschild, die hinterströmt auf der Cock-

Nachtfahrt übers Stilfser Joch – mal was anderes. Der Wurstverkäufer hat leider nicht gewartet.

pit-Verkleidung thront, funktioniert erstaunlich gut. Der Oberkörper ist entlastet, der Helm liegt ruhig im Luftstrom.

Dabei steckt die kleine Scheibe in der untersten Position, lässt sich per 4er-Inbusschlüssel noch in zwei Stufen um je zwei

Zentimeter nach oben versetzen. Dürfte wohl nur für Fahrer über 1.85m erforderlich sein.

Der Blick zurück geht auch in Ordnung, Form und Position

der Rückspiegel bieten jederzeit ein klares und verzerrfreies Bild. Vibrationen sind sowieso kein Thema für Versys-Fahrer. Das leichte Prickeln, das an Händen, Füßen und dem Allerwertesten ankommt, stört keinesfalls, ist genau das Feeling, das man von einem Twin auch erwartet.

Nervig ist dafür der hektische Zahlenwechsel des digitalen Tachos. Und wenn im Cockpit auch noch Fahrtstrecke und Zeituhr gleichzeitig angezeigt würden und nicht auf Knopf-

druck wechselweise, wäre das schon praktisch.

Stau am Dreieck Hockenheim. Die angenehm leichtgängige Kupplung macht ihn kaum erträglicher. Aber hier ist eh die erste Tankfüllung Normalbenzin in Autobahnkilometer umgesetzt. Durchschnittlich 6,2 Liter auf 100 Kilometer hat sich der Twin bis hierhin genähert, was für ein Reisetempo immer nahe der 160 km/h in Ordnung geht.

Später auf der A 7 dann freie Fahrt, aber es ist längst finster. Doch die beiden übereinanderliegenden Scheinwerfer der Versys bringen ordentlich Licht ins Dunkel, leuchten die Fahrbahn auch in den Randbereichen sehr gut aus.

Das Display zuckt hektisch zwischen 195 und 198 km/h. Aber nur beim Tacho ist Hektik angesagt, das Fahrwerk der Kawa hält unbeirrt Kurs, trotz Koffern und Gepäckrolle. Autobahnkurven, Quer- und Längsfugen oder von Lkw verursachte Luftwirbelungen – die Versys bleibt cool, macht ihrem Treiber keinerlei Stress. Und schont sein Sitzfleisch –

auch nach einer Tagesetappe von 560 Kilometern.

Morgens, kurz nach acht Uhr knabbern die Dunlop Sportmax auf den 17-Zöllern schon wieder am Asphalt. Über Nebenstrecken in Richtung Fernpass. Der Verkehr wird dichter, aber die hohe, aufrechte Sitzposition sorgt für guten Überblick. Überholvorgänge zwischen Tempo 80 und 120 lassen sich einfach mittels Dreh am rechten Lenkerende erledigen.

Hinter Berwang die ersten Haarnadelkurven. Lange, sehr lange, solche, bei denen nur 15 Grad zum Kreisverkehr fehlen. Dann Dutzende Wechselkurven durchs Namloser Tal und der Aufstieg zum Hahntennjoch. Hier hat man die Wahl: Sportlich oder touristisch, und die Versys macht einem die Entscheidung nicht eben leicht. Denn beides geht. Einfach nur auf dem breiten Hinterteil des Fahrersitzes hocken bleiben, den Twin in ein und demselben Gang laufen lassen und die hübsche Landschaft genießen. Oder aber in Kampfhaltung näher an den Tank rutschen und die vordere Radlast erhöhen, dann legt die Kawa in Sachen präzisiertem, leichtfüßigem Handling noch mal so richtig was nach. Und der Motor spielt ebenfalls mit. Auch wenn dieser Twin keine hohen Drehzahlen braucht, scheuen tut er sie nicht. Schließlich erreicht er seine volle Leistung erst bei 8700/min, und die sind bei Bedarf schnell erreicht. Erst danach wird's zäher. Dazu gesellt sich ein sehr kommod Lastwechselverhalten, das einem beim Gasaufziehen am Kurvenausgang keine unangenehmen Überraschungen präsentiert.

Aber das ist nur der eine Grund, warum die Versys im Kurvenreich eine Souveränität an den Tag legt, von der sich manches Big Bike eine Scheibe abschneiden könnte. Der andere Grund sind die für ein Motorrad dieser Preisklasse erstaunlich hochwertigen Fahrwerkskomponenten: eine soli-

Technische Daten



Motor:

Leistung 47 kW (64 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 61 Nm bei 6000/min (TF-Messung 46,5 kW (63,3 PS) bei 8700/min, 60,2 Nm bei 7300/min), flüssigkeitsgek. Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 649 cm³, Bohrung x Hub 83 x 60 mm, Verdichtung 10,6 : 1, vier Ventile je Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen (dohc), Tassenstößel, Semi-Trocken-Sumpfschmierung, Saugrohr-Einspritzung, ø = 48 mm, geregelter Katalysator, E-Starter, Lichtmaschine 336 W, Batterie 12 V/ 14Ah

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, Sechsgang-Getriebe

Fahrwerk:

Gitterrohrrahmen aus Stahl, vorn Upside-down-Gabel mit 41-mm-Standrohren, Federvorspan-

nung, Gabelrohrüberstand und Zugstufendämpfung einstellbar, hinten Alu-Zweiarmschwinge mit Einzelfederbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg v./h. 150/145 mm, LM-Guss-Räder, v. 3.50 x 17, h. 4.50 x 17, Bereifung Dunlop Sportmax D 221, vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17, v. zwei Zweikolben-Schwimmsattelbremsen, ø = 300 mm, h. eine Einkolben-Schwimmsattelbremse, ø = 220 mm, ABS

Maße und Gewichte:

Gewicht fahrfertig 207 kg, zul. Gesamtgewicht 389 kg, max. Zuladung 182 kg, Tank 19 l

Messwerte:

Höchstgeschwindigkeit solo	189 km/h
zwei Personen	180 km/h
Durchzug 50 - 120 km/h im höchsten Gang:	
solo	9,6 s
zwei Personen	12,1 s

Benzinverbrauch (Normal):

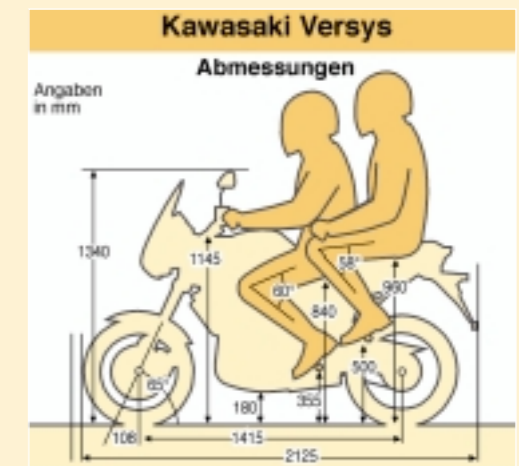
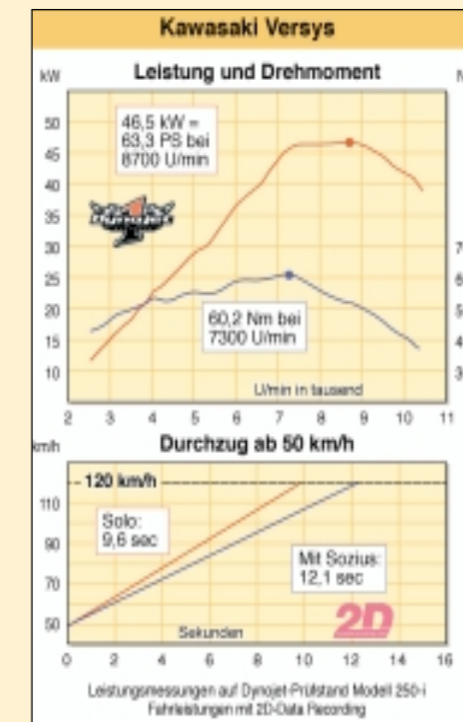
Landstraße:	4,5 l/100 km
Autobahn (130):	4,8 l/100 km
Reichweite (Landstraße/Autobahn):	422/396 km

Kosten:

Basispreis inkl. ABS:	7295 Euro (zzgl. Nk.)
Steuer: (für ein Jahr)	47,84 Euro

Wartungsintervalle:

Erstinspektion	bei 1000 km
dann alle	6000 km
Öl- und Filterwechsel alle	6000 km



de Upside-down-Gabel und die aufwendig gestaltete, steife Alu-Schwinge im Bananen-Look mit seitlich angebrachtem Federbein. Vorne wie hinten sind Federvorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar, und für diese Solofahrt mit Gepäck haben wir die Gabel-

Sparsame 4,2 Liter verbraucht die 650er – trotz strammer Passfahrt

federn nicht vorgespannt und die Zugstufe dreiviertel Umdrehungen vom Maximalwert geöffnet. Die Federbasis am Heck wurde auf Stufe fünf justiert, die Zugstufe um fünf Klicks geöffnet. Bei Fahrten mit Sozius – auch das haben wir ausprobiert – kann die vordere Einstellung unverändert bleiben, wogegen die hintere Feder maximal vorgespannt und die Zugstufe um drei Klicks geöffnet sein sollte.

Unterhalb des Timmelsjochs wird nachgetankt. Sparsame 4,2 Liter hat sich die 650er dieses Mal genehmigt, trotz strammer Landstraßen- und Passfahrt. Da schmerzen die stolzen elf Euro Mautgebühren fürs Timmelsjoch nicht mehr ganz so sehr.

Auf der Passhöhe pfeift ein

eisiger Wind, die Temperatur liegt knapp unter null Grad. Schnell runter ins Vinschgau. Schwerstarbeit für die Stopper. Von der Passhöhe hinab nach St. Leonhard, das bedeutet Kurve an Kurve auf rund 1800 Metern Höhendifferenz. Kein Problem für die Bremsen der

Versys. Die beiden Zweikolben-Schwimmersattelbremsen mit 300er-Brems-scheiben verzögern vehement

bei mäßiger Handkraft und guter Dosierbarkeit. Dabei wird man von übermäßiger Aufstellneigung beim Ankeren in Schräglage verschont. Die hintere Einkolben-Schwimmersattelbremse mit 220er-Scheibe benötigt zwar recht hohe Pedalkräfte, zeigt dann aber gute Wirkungsweise.

Unsere Versys hat zudem das aufpreispflichtige ABS an Bord. Das gibt nicht nur theoretisch ein gutes Gefühl auf den oft feuchten und schmierigen Straßen, dort, wo die Fahrbahn besonders dick mit feuchten Lärchennadeln bedeckt ist, muss es tatsächlich kurz eingreifen.

Einen Steinwurf weiter. Zur Linken fällt die Sonne hinter das Ortlermassiv. Stilfser Joch, Kehre Nummer 48 – bergauf

Was sagt die Sozia?

Soviel steht fest, der Platz in der zweiten Reihe auf der Versys bietet ordentlichen Rundumblick, denn, um die Kritik vorwegzunehmen, die Sozia sitzt gegenüber dem Fahrer etwas zu hoch. Auf der Landstraße fällt das nicht einmal weiter ins Gewicht, bei flotter Autobahnfahrt allerdings schon. Denn dann ist es ganz praktisch, sich hinter dem Fahrer ein wenig verkümmeln zu können, was mir mit meinen 1,70 Metern auf der Versys nicht gelingen wollte.

Abgesehen davon gibt es vom Soziusplatz der Versys nur Positives zu berichten. Die Sitzfläche ist angenehm groß und gut gepolstert. Körperkontakt zum Fahrer ist trotz der etwas erhöhten Position jederzeit gegeben. Die seitlich angebrachten Haltegriffe liegen gut zur Hand. Mit dem Kniewinkel lässt sich auch auf längeren Etappen gut leben.

wird rückwärts gezählt. Es ist fast finster. Die Kehren sind nicht eng, sie sind supereng. Trotzdem hämmert der Zweizylinder hier unentwegt im Zweiten durch. Wer das Stilfser Joch kennt, weiß, was das über den Bums dieses Motors aussagt.

Die Fahrbahn ist in schlech-



Angenehm, auch für die Sozia, ist die Motorcharakteristik der Versys. Selbst mit Beifahrer im Rücken ist der Fahrer, bei Überholvorgängen zum Beispiel, nicht unbedingt genötigt, einen oder zwei Gänge zurückschalten. Was zu einer geschmeidigen Fahrweise führt und den Passagier vor allem auf langen Distanzen entlastet.

tem Zustand, ruppig und durchlöchert. Und auch sie entpuppt sich als perfekte Spielwiese für Kawas Neue. Nicht umsonst hat man sie auf lange Beine gestellt, mit einer ER-6 wäre es hier nur halb so lustig. Gut zu wissen, vor allem jetzt bei Dunkelheit, wie lässig das Fahrwerk der Versys Schläge, Querfugen, Bodenwellen und andere Widrigkeiten wegsteckt.

Umbrail-Pass im Mondlicht. Ein paar Kilometer sind leicht geschottert, das kleine 17-Zoll-Vorderrad lässt sich schon mal von einem Stein leicht irritieren, das ist aber auch schon alles. Trotzdem kommt mir der Gedanke an eine Versys mit 19-Zoll-Vorderrad, Speichenrädern und Enduro-Bereifung. Wer weiß, vielleicht ein Betätigungsfeld für die Spezialisten in Sachen Umbau und Nachrüstung.

Nächster Tag. 8.30 Uhr, null Grad und Sonnenschein. Passhöhe Ofenpass. Die Kawa mit ihrer Lackierung in »Candy Burnt Orange« fügt sich Ton in Ton in die Herbstfarben. Ich



kann mich kaum sattsehen. Und wann passiert einem das schon bei einem Vernunftmotorrad?

22.30 Uhr, 15 Grad. Eine finstere, stürmische Nacht, aber jetzt ist die Tour zu Ende. 14 Stunden waren wir heute noch einmal unterwegs. 1709,2 km zeigt nun der eine der beiden Tripmaster im Cockpit. Genug, um die versprochene Vielseitigkeit unter Beweis zu stellen. Dass sie sich in den Serpentina und Kurven der Alpenpässe so hervorragend schlägt, war ja von vornherein zu vermuten, dass sie sich aber so souverän auf der Autobahn präsentiert, ist schon eine echte Überraschung. Sogar die beste aller Sozias zeigt sich mit der Versys einverstanden (siehe Kasten).

7295 Euro kostet die Versys inklusive ABS, zuzüglich Überführungskosten. Ein Preis, der in Ordnung geht, besonders hinsichtlich der hochwertigen Ausstattung und der guten Verarbeitungsqualität. Denn die

Versys kann man sich immer mit einem warmen Gefühl ums Herz anschauen, nicht nur im Herbstlicht des Ofenpasses.

Eine Suzuki V-Strom 650 ist übrigens 105 Euro günstiger.

Ob die deutlich touristischer ausgelegte Reise-Enduro der quirligen Kawasaki Paroli bieten kann, lässt sich aber nur in einem direkten Schlagabtausch klären. Wir werden beide in den Ring bitten.

Am Tag nach unserer Rückkehr ist unter www.oeamtc.at/alpenpaesse/ zu lesen: »Timmelsjoch Wintersperre. Für Fahrten über Stilfserjoch braucht es unbedingt Winterausrüstung! Die Fahrbahnen sind schneebedeckt.«

Es war wohl eine Punktlandung. Denn bei aller Vielseitigkeit – über den Einsatz der Versys als Schneefräse hat Kawasaki kein Wort verloren. Aber vielleicht beherrscht sie sogar das. Wundern müsste einen das auch nicht mehr.

Rudolf Kuhl

EIGNUNGSTEST

Kawasaki Versys



LANDSTRASSE

kraftvoller, Motor, sehr handliches, spurstabiles Fahrwerk, entspannte Sitzposition, gute Bremsen mit ABS-Option

1 SEHR GUT



BERGSTRASSE

drehmomentstarker Motor, perfekte Getriebeabstufung, agiles Handling, gut dosierbare Bremsen, geringe Aufstellneigung

1 SEHR GUT



STADTVERKEHR

geringes Gewicht, leichtes Handling, hohe, aufrechte und bequeme Sitzposition, elastischer Motor

1 SEHR GUT



SCHOTTERPISTE

niedriges Gewicht, gute Sitzposition, breiter Lenker, weich ansprechende Bremse, kleines Vorderrad

3 BEFRIEDIGEND



AUTOBAHN

gute Fahrleistungen, mäßiger Verbrauch, gute Reichweite, stabiler Geradeauslauf, guter Windschutz

2 GUT



SPORTLICHE FAHRWEISE

starker Motor, leicht schaltbares Getriebe, handliches, stabiles Fahrwerk, hohe Schräglagenfreiheit, kräftige Bremsen

2 GUT



SOZIUSTAUGLICHKEIT

ausreichendes Platzangebot, Haltegriffe, ordentlicher Federungskomfort, etwas hohe Sitzposition

3 BEFRIEDIGEND

Illustration: Simon Roberts

