

# KAWASAKI 1000 GTR

€ 10.565

Mit GPZ 1000 RX-Motor und dem Rahmen der GPZ 900 R geht die GTR heute noch erfolgreich auf große Tour.

Über die Jahre hinweg erhielt der einzige Tourer im Kawasaki-Programm den nötigen Feinschliff. Die letzte größere Überarbeitung erfolgte 1994, als die GTR eine 41er-Telegabel, neue Reifen- und Felgenformate, eine kräftigere Bremsanlage vorn, geänderte Sitzbank, Schalter und Instrumente erhielt.

Mit rauchigem Ansaugeräusch und gesetzeskonformem, aber lustbetontem Auspuffklang weiß die GTR immer noch zu gefallen. Auch die nötige Power (98 PS bei 9000/min) ist vorhanden, nur beim Durchzug kann die 1000er ihre Abstammung vom Sporttriebwerk der achtziger Jahre (GPZ 1000 RX) nicht verleugnen. Das Hubraumdefizit von rund 100 bis 300 Kubikzentimetern gegenüber der direkten Tourer-Konkurrenz und ein eher durchschnittliches Drehmoment von 86 Nm bei 6500/min hinterlassen da ihre Spuren auf dem Asphalt. Dennoch vermittelt der Reihenvier erstaunlichen Fahrspaß, wenn das Triebwerk gefordert, sprich gedreht und das gut schaltbare Getriebe fleißig bedient wird. Dann wird aus der eher gesetzten Dame eine feurige Tanzpartnerin. Der Kardantrieb arbei-



Die 1000 GTR zieht ihre Kurvenlinien neutral und ohne unangenehme Überraschungen.

tet dabei erfreulich unauffällig, spricht ohne Lastwechselreaktionen. In punkto Abgasreinigung hat Kawasaki der GTR zumindest ein Sekundärluftsystem namens KCA (Kawasaki Clean Air) mit auf den Weg gegeben, mit der die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte unterboten werden.

*Der Preis ist für einen ordentlich ausgestatteten, mit wenigen Abstrichen guten Tourer konkurrenzfähig.*

Fahrer unter 90 Kilogramm können sich auf Autobahnetappen ab 160 km/h auf einen Tanz mit dem Winde einstellen. Die Kawasaki zeigt hier deutliche Fahrwerksunruhen und rudert mit der Vorderhand. Wer den Topspeed der GTR (Tacho 205 km/h, echte 195 km/h) voll ausnutzen

möchte, der sollte das Gewicht des Oberkörpers flach über den Tank bringen und den Lenker nur leicht mit den Fingerspitzen umfassen. Dann funktioniert's. Weniger Sensibilität ist bei der Bedienung der Bremsanlage gefragt, die ganz zum Arbeitstier GTR passt, unauffällig arbeitet und gute Bremswerte liefert. Auch am Handling gibt es nichts zu mäkeln, die GTR zieht ihre Kreise neutral und ohne unangenehme Überraschungen. Das zahlt sich natürlich auf Landstraßen aus, und selbst auf der Rennstrecke macht das Fahrwerk der Kawasaki Spaß. Fahrwerksunruhen sind hier Mangelware, vor allem ohne aerodynamische Störenfriede wie die Seitenkoffer. Mit etwas Gewichtsverlagerung (Oberkörper nach vorn, leichtes hanging off) fährt sich die in

die Jahre gekommene Zentralrohrkonstruktion überraschend direkt und handlich.

Selbst auf langen Touren kommt der Komfort nicht zu kurz. Man sitzt gut, aber etwas niedriger als bei der Konkurrenz und mit geringerem Abstand von Fußrasten zu Sitzbank. Vor allem für kleinere Leute unter 170 Zentimetern ist die Kawa die bessere Wahl. Große Piloten haben auch hier locker Spielraum, um ihre Extremitäten unterzubringen. Die Ausstattung mit Vollschale, Staufächern, komplettem Instrumentarium, Koffersatz und Gepäckbrücke ist angemessen, wenn auch nicht so reichhaltig wie bei der direkten Konkurrenz. Kawasaki bietet für die GTR auch kein weiteres Zubehör an. Tankrucksack oder Topcase gibt es nur im Zubehörhandel. □

Mit Koffern, Gepäckbrücke (unterm Heckbürzel) und -haken bietet die GTR viel Platz fürs Reisegepäck. In die Koffer passt ein Integralhelm.



Hubraum	998 cm <sup>3</sup>
Leistung/Drehzahl	98 PS (72 kW)/9000/min
Maximales Drehm./Drehzahl	86 Nm/6500/min
Motor	4-Zylinder, Reihomotor, flüssigkeitsgekühlt, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, Vergaser
Kraftübertragung	6 Gänge, Kardan
Abgasreinigung	SLS (KCA)
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Tankinhalt	28,5 l
Gewicht/Zuladung	294/196 kg
Rahmen	Stahl-Zentralrohrrahmen
Federweg vorn/hinten	140/140 mm
Sitzhöhe	815 mm
Leistungsvariante	keine
Farbe	Rot-Metallic

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozios	Langstrecke
●●●○	●●●○	●●●○	●●●○	●●●●	●●●●