NEU Test Ride Kawasaki Ninja ZX-10R

JAGD-INS

Scharfes Design, geile Technik, Giga-Power. Die neue

TINKT

Ninja ZX-10R ist wieder auf Raubkurs und macht dabei fette Beute!

In Deutschland wird die Ninja ZX-10R serienmäßig mit den auf diesem Bild erkennbaren kleinen Blinkern vorn verkauft. Weitere Änderungen in Technik und Design unter Vorbehalt.

FASZINATION

NEU Test Ride Kawasaki Ninja ZX-10R

LUFTGESC

Wenn die Zehner ihre Nase in den Wind steckt und pe

höss

er Ram-Air tief Luft holt, speit sie atemberaubende 200 PS aus.

FASZINATION

NEU Test Ride Kawasaki Ninja ZX-10R

FALKEN-AUGE

Mit knapp geschnittener Verkleidung und High-Performance-

Technik behält die 10R die Supersport-Ideale immer im Blick.

Aufgepasst! Wir wollen jeden nur warnen. Die brandneue Ninja ZX-10R wurde gebaut, um Beute zu machen. Eine Jägerin par excellence. Sie vernascht die einen zum Frühstück, die anderen werden ihren unwiderstehlichen Reizen verfallen.

Der scharfe Hakenschnabel taucht leicht geduckt in den heranstürmenden Fahrtwind und zerschneidet ihn wie der Blitz den Nachthimmel. Front und Heck scheinen sich förmlich am Asphalt festzusaugen. Der kurze Blick auf Drehzahlmesser und Tacho zeigt, dass wir's hier nicht mit einem trägen Mäusebussard, sondern mit einem echten Jagdfalken zu tun haben. Die Grüne stürmt die Start- und Zielgerade runter, als sei sie hinter fetter Beute her. Dann Bremspunkt setzen und alle Register der 19er-Radialpumpe und der beiden Petal-Scheiben vorne ziehen. Die Zehner fährt die Krallen aus und hackt kräftig zu, als ob man gegen eine unsichtbare Wand läuft. Dabei kurz zwei, drei Gänge runter gesteppt. Und das ganz ohne wedelndes Heck – dank perfekt arbeitendem Back-Toque-Limiter. Dann Bremse lösen und einfach umlegen. Klasse, wie die sich auch mit hohem Speed noch reindrücken lässt ins Eck. Der Hammer! Dann Gas anlegen. Wow! Das funktioniert ja fast wie Telepathie. Ultrafein hängt der überarbeitete Reihenvierer am Gas, da kann die FI-Gasfabrik mit ovalen Sekundärdrosselklappen und neuen Sekundäreinspritzdüsen ihre Mixerqualitäten voll ausspielen. Cocktail-Cruise lässt grüßen. **Jeder Bewegungsmillimeter der Gashand – egal in welche Richtung – wird exakt in Schub oder eben Zurücknahme desselben umgesetzt.** Wirre Spielchen mit der Hinterhand sind der Grünen dabei fremd. Unglaublich.

Umso mehr Spaß hat man schließlich, wenn man dann wieder das Gaskabel in Richtung volle Öffnung drehen kann. Der mit 12,9:1 verdichtete Motor spannt seine Muskeln und zelebriert die Beschleunigungsphase mit einem wahren Feuerwerk. Geil, wenn man spürt, wie Zentralfederbein und 190er-Gummiwalze hinten kongenial zusammenarbeiten und die Kraft der maximal 188 Galopper auf den rauen Asphalt entlassen. Das nenne ich Feedback, ich meine jeden Krümel auf der Straße zu spüren. Wahnsinn!

Dabei waren die beiden Vorgängerinnen in der Historie des ZX-10R-Falken keineswegs schlaffe Mehlschwalben. Ob 2004er-Original oder '06er-Nachfolgerin, beide räumten auf dem Race-Track mächtig ab und machten keine Gefangenen. Schließlich ist das die Domäne der Kawas und die soll es auch bleiben. **Wer Performance sucht, der kriegt sie hier auch. Und das in großen Dosen.** Was die 2008er-Zehner aber hier abfackelt, ist schon ein Fegefeuer mit viel Power-Boost bei maximaler Kontrollierbarkeit. Und genau das hilft auch draußen auf dem grauen Alltagsasphalt. Denn schließlich gibt's 'ne Straßenzulassung für den grünen Renner (auch in diabolischem Schwarz und schrillem Orange erhältlich), und der wird er vollauf gerecht. Klar wird auch bei der Neuen der Jagd-Instinkt betont, aber welchen echten Supersport-Fan wird dies stören. Wer bummeln will, soll sich 'n andres Bike suchen. Hier regiert der stolze Falkner mit seinem leistungshungrigen Falken.

Der hohe Aufwand, den die Ingenieure mit dem großen K auf der Brust da getrieben haben, deutet sich schon im Stand an. So schmal baute noch keine große Ninja, da hat sich das Training in der Kawasaki-Fitnessbude wahrhaft bezahlt gemacht. Schön eng auch die Beinhaltung für einen Reihenvierer. Das macht der bereits in ähnlicher Form bekannte Kastenprofil-Brückenrahmen aus Alu möglich, der nicht neben, sondern oberhalb der Zylinderbank seine Schwingen ausbreitet. Ein neuer Ram-Air-Kanal, der bereits ganz vorn an der Front der Zehner die ganz besondere Note verleiht und mitten durch die Lenkkopfpartie führt, die größere Airbox, ein Zylinderkopf mit neu gestalteten Ein- und Auslasskanälen, angepassten Brennräumen, kleineren Auslassventilen (24,5 statt 25,5 mm Durchmesser), Nockenwellen mit mehr Hub, Vorschalldämpfer nebst Titan-Endschalldämpfer, geänderte Getriebeübersetzungen für ersten, vierten und fünften Gang sowie die hochmoderne Zündelektronik namens KIMS (Kawasaki Ignition Management System) verleihen der Power-Brumme eine saftige Kraftspritze. Der Angriffsmodus des Falken wird damit zum reinsten Vergnügen.

Ebenfalls großen Anteil daran haben die ausgeklügelte Aerodynamik und damit einhergehend die sprintgerechte Ergonomie. Letztere zeichnet mitverantwortlich für das glasklare Feedback. Der Tank bietet vorn weiterhin die typische Kuhle für den Kinnschutz des Fahrerhelms. Zudem kann sich der Fahrer mit der Innenseite seines kurvenäußeren Arms an speziellen Ausbuchtungen im oberen Bereich des Spritbehälters anschmiegen. Der neue Sitz fällt kürzer aus. Dadurch kann sich der Pilot besser hinten an die Kante zum Soziussitzpolster abstützen. Kontakt zum Bike wird hier ganz groß geschrieben. Denn nur so ist eine perfekte Rückmeldung gewährleistet.

Faszinierend, wie sich aus der Summe der vielen kleinen und größeren Änderungen (siehe Kasten) am Schluss ein imponieren des Gesamtbild ergibt. Die enge Rechts eingangs von Start/Ziel will hart angebremst werden, dabei wechselt der Belag mehrmals. Die Zehner zuckt nicht einmal. Dann schnell abklappen – kein Problem. Die Querspange, die den Kurs gleich mal um einige verzwickte Kurven und 'nen runden Kilometer verkürzt, hat's in sich. Denn hier liegt noch der eine

Der neue Brückenrahmen schmiegt sich eng an das potente Triebwerk. Neue ovale Sekundärdrosselklappen fördern nicht nur Fahrbarkeit, sondern auch die Leistungsausbeute.

Der neue hochverdichtete Motor spannt seine Muskeln und zelebriert die Beschleunigungsphase mit einem wahren Feuerwerk.

FASZINATION

NEU Test Ride Kawasaki Ninja ZX-10R

oder andere Sandkrümel rum, der Reifen und Fahrwerk fordert. Aber die Pirellis (Diablo Corsa III) unseres Falken krallen sich förmlich in den Asphalt und können auch solche Launen des Untergrunds locker wegstecken. Dann geht's aus einer leichten Senke heraus bei voller Beschleunigung im Ersten über eine leichte Kante auf die Zielgerade. Noch ehe man in den Zweiten schalten kann, hebt's das Vorderrad an, die Front wird leicht… und der Magen etwas flau. Nichts gibt's, durchhalten, das Gas bleibt voll stehen. Allerdings fühlt man sich dann schon etwas wohler, wenn der Falke wieder mit den Fängen erfolgreich nach dem Asphalt greift und vorn komplett aufliegt – ohne dabei zu zappeln, denn dieser fein gemachte Öhlins-Lenkungsdämpfer macht seinen Job vorzüglich.

So kommt's, wie es kommen muss. Erneut drei Gänge durchgeladen, und die Zehner brennt die Gerade lang. Als Außenstehender vernimmt man ein deutliches Zischen, fast wie beim Schwingen eines Samurai-Schwerts, das die Luft zerschneidet. Ich bereite mich schon wieder auf Turn One vor, als ich im Augenwinkel gerade noch die schwarz-weiß karierte Flagge sehe. Ein Blick zu der auf Rot geschalteten Ampelanlage bestätigt es, mein Tag mit dem neuen Greifvogel ZX-10R geht zu Ende. Mist! Meine Enttäuschung weicht aber schnell der Erkenntnis, dass dies nicht das endgültige Ende ist. Unsere gemeinsame Jagd wird eine Fortsetzung finden. Dann werden wir wieder den Falken fliegen lassen! Die neue große Ninja ist jedenfalls ein ganz heißer Vogel, an dem Supersportfans und Racing-Teams gleichermaßen Gefallen finden werden.

DATEN

Kawasaki Ninja ZX-10R
Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, vier Ventile pro Brennraum **Hubraum** 998 cm^3 **Bohrung x Hub** 76,0 x 55,0 mm **Verdichtung** 12,9:1 **Leistung** 188 PS (138 kW) bei 12.500/min, mit Ram-Air-Einsatz 200 PS (147 kW) bei 12.500/min **Max. Drehmoment** 113 Nm (11,5 mkp) bei 8700/min **Gemischaufbereitung** Elektronische Benzineinspritzung, Ø 43 mm **Getriebe** Sechsgang **Hinterradantrieb** Kette **Rahmen** Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen **Radstand** 1415 mm **Lenkkopfwinkel/ Nachlauf** 64,5 Grad/110 mm **Sitzhöhe** 830 mm **Federung vorn** Upside-down-Gabel, Ø 43 mm **Federung hinten** Leichtmetall-Kastenschwinge mit Zentralfederbein **Federweg vorn/hinten** 120/125 mm **Räder** Leichtmetall-Gussräder **Reifen vorn** 120/70 ZR17 (58W) **Reifen hinten** 190/55 ZR17 (75W) **Bremse vorn** Doppelscheibe, Ø 310 mm **Bremse hinten** Scheibe, Ø 220 mm **Leergewicht** 208 kg **Tankinhalt** 17 Liter **Abgasreinigung** G-Kat und KCA-System (Euro 3) **Höchstgeschwindigkeit** 298 km/h **Farben** Lime Green/Flat Super Black (Grün/Schwarz), Metallic Diablo Black/Flat Super Black (Schwarz), Pearl Wildfire Orange/Flat Super Black (Orange/ Schwarz) **UVP** 13.545 Euro (inkl. 19 % MwSt)

Auf einen Blick

Modifikationen Ninja ZX-10R, Modelljahr 2008

Motor

- um 1 kg leichtere Kurbelwelle (bei unverändertem Massenträgheitsmoment)
- neue Ölpumpe mit geändertem Untersetzungsverhältnis (geringere Reibungsverluste)
- Wasserpumpe mit Flügelrad der ZZR1400 (optimierte Drehzahl für geringere Reibungsverluste)
- neu gestaltete Einlasskanäle
- Auslassventile mit 24,5 statt 25,5 mm Durchmesser
- neu geformte Auslasskanäle (am Kanaleingang größer und in der Mitte kleiner für mehr Strömungseffizienz)
- modifizierte Brennräume
- Nockenwellen mit neuen Profilen und mehr Hub
- ovale Sekundärdrosselklappen (besseres Ansprechverhalten und bessere Kontrollierbarkeit)
- neue Sekundär-Einspritzdüsen (hohe Motorleistung)
- neue ovale Ansaugtrichter
- direkter zugeführtes Ram-Air-System (siehe Fahrwerk) für mehr Effizienz
- seitlich platzierter Titan-Endschalldämpfer mit Vorschalldämpfer unterm Motor und zwei Palladium-G-Kats (Euro-3-konform)
- neues KIMS (Kawasaki Ignition Management System) für bessere Kontrollierbarkeit
- flachere Kraftstoffpumpe aus der '07er-ZX-6R (mehr Tankkapazität, mehr Airbox-Volumen)
- kürzere Getriebeübersetzung für 1., 4. und 5. Gang
- Endübersetzung nun 17/41 statt 17/40

Fahrwerk

- neuer Rahmen mit konvexen statt konkaven Pressteilen und optimierter Steifigkeitsbalance (besseres Feedback, besseres Handling)
- längeres Lenkkopfrohr, um 10 mm nach vorn verlegt
- Ram-Air-Kanal mitten durch die Lenkkopfpartie geführt (mehr Stabilität)
- zweiteiliger Heckrahmen (Aluminium-Druckguss), vorn an der oberen Querstrebe des Rahmens befestigt
- überarbeitete Wandstärken der Schwingenlagerung (mehr Stabilität) mit Verrippung
- neu positionierter Schwingendrehpunkt
- Upside-down-Gabel mit unten liegenden Federn (senkt Aufschäum-Neigung des Öls)
- geänderte Gewichtsverteilung vorn/hinten
- 310-mm-Petal-Bremsscheiben vorn (statt 300 mm) mit 5,5 statt 6,0 mm Stärke (bessere Wärmeableitung)
- Radial-Vierkolben-Festsattelzangen vorn mit nur noch zwei Belägen statt vier pro Zange (hervorragender Biss, bessere Dosierbarkeit)
- modifizierte Schwinge mit neuen Strangpressprofilen und Ober- statt Unterzug
- Uni-Trak-Hinterradfederung mit überarbeiteter Umlenkung
- neues Federbein hinten mit getrennter Druckstufendämpfung für High- und Low-Speed
- neue leichtere Pressguss-Aluminiumräder (weniger Gewicht, reduzierte ungefederte Massen), vormals Niederdruck-Gussverfahren

Anbauteile

- kürzeres Oberteil der Frontverkleidung
- flachere Verkleidungsscheibe
- neuer Frontkotflügel, leitet Luft besser zum Kühler
- knappere Seitenverkleidungen (weniger Seitenwindempfindlichkeit)
- neue, unten bündig abschließende Heckverkleidung (reduziert Turbulenzen am Heck, verbessert Aerodynamik)
- größerer Innenkotflügel (mehr Schutzwirkung), schlankerer Heckkotflügel
- neuer Tank mit stärkeren Ausbuchtungen im oberen
- Bereich (Abstützen mit Armen am Tank möglich; - besseres Feedback) und tieferer Einbuchtung für Fahrerhelm
- kürzerer Sitz (bessere Abstützung nach hinten; besseres Feedback)
- vorn schmalerer Sitz für enge Beinhaltung (erleichtert Hanging-off, mehr Bewegungsfreiheit)
- neue Instrumenteneinheit mit speziellem UV-absorbierendem Glas (LED-Anzeige heller und besser ablesbar)
- neue Talbot-Spiegel mit einstellbaren Spiegelflächen
- breitere, leicht demontierbare Spiegelarme mit integrierten Blinkern vorn
- leicht demontierbarer Nummernschildhalter inklusive Blinker hinten
- neues LED-Rücklicht
- Gasgriffgummi mit spezieller Rippe unterm Gummi (besseres Feedback)
- neue Dekors
- neue Farbe Pearl Wildfire Orange/Super Flat Black

MUCKI-BUDE

Zahlreiche Änderungen an Kanälen, Brennraum, Nockenwellen etc. bringen stramme 188 PS bei 12.500/min (200 PS mit Ram-Air) – top in dieser Klasse!