

Ein brutales

Kawasaki

Biest?



Wer Kawasaki sagt, denkt im Zusammenhang mit ATVs sofort an die Brute Force. Das Flaggschiff, mit 750ccm und EPS, bietet die kraftvolle Kombination eines V-Twin Hochleistungsmotors und ein optimiertes Handling. Wer braucht da 'ne Tausender? Wir saßen nochmal drauf um es rauszufinden.

Text: Ralf Wilke, Erik Pohl, Maurice van Oosten

Fotos: Andrew Walkinshaw, Ralf Wilke

Mit dem 750er bleibt Kawasaki hinter dem Trend nach mehr Kubik und noch mehr Leistung ein wenig zurück. Bewusst! Denn man erhält derzeit kaum ein Modell, welches gepflegter und ausgereifter an den Start geht, als der Bolide aus Japan. Die Werte lesen sich auch durchaus sportlich, wenn man betrachtet, dass viele Leute inzwischen ihre ATVs auch im Wettbewerb bewegen wollen. Dennoch kommen die Eigenschaften nach dem Willen des Herstellers eher im Arbeitsalltag zur Geltung. Ein dicker 749cc V-Twin mit vier Ventilen pro Zylinder wird direkt versorgt von der elektronischen Kraftstoffeinspritzung aus dem Hause Mikuni. Die beiden Drosselkörper sind mit einem Durchmesser von 36 Millimetern versehen. Unterm Strich liefert diese Kombi 36,6 kW (50 PS) und ein Drehmoment von 59Nm. Damit kann man im Gelände schon mal was aus dem Weg räumen. Die Vorderadaufhängung bildet das übliche System mit unabhängigen Doppelquerlenkern und fünffach verstellbaren Dämpfern mit einem Hub von 170 Millimetern. Hinten arbeitet ebenfalls eine Einzradaufhängung mit ebenfalls verstellbaren Dämpfern, die 190 Millimeter Hub aufweisen. Zusammen mit den Aluminium-12-Zoll-Rädern, die original von Duro bestückt sind, betont man aber auch einen sportlichen Charakter und legt diesen Einsatz auch nahe. Das Ganze ergibt eine Bodfreiheit von 24 Zentimetern. Der Radstand von 1.285 Millimetern ist etwas kürzer als die der Konkurrenz, etwa eines Outlanders, was aber bei rund einem Zentimeter liegt und daher kaum ins Gewicht fällt.



Ohne Schnick-Schnack: Schnörkellose, präzise Info.

Mit 316 Kilo Gewicht ist der 750er rund zehn Kilo leichter als die hubraumstärkeren Mitbewerber. In den Tank passen satte 19 Liter bleifreies Benzin und der große Kerl ist einsatzbereit.

Was denn nun? Arbeit oder Spaß?

Wer definierte Aufgaben mit einem Vierrad zu erledigen hat, ist mit der Brute Force sicher bestens bedient. Leistung satt, beste Klettereigenschaften, große Transportkapazitäten und massig Zugkraft sind nur einige besondere Eigenschaften der Kawasaki. Natürlich kommt auch hier der Fahrspaß nicht zu kurz. Doch was Spaß ist und was Arbeit,



Das Auge fährt mit: Schicke Alufelgen peppen den Arbeiter sportlich auf.

muss dann doch jeder für sich entscheiden. Die Lenkung ist sowohl für den Freizeitfahrer wie auch den Arbeitsalltag angenehm platziert. Die Arme ermüden auch nach langer Fahrt nicht. Die Passagiere finden einen – für einen Einziger – viel Platz hinter dem Fahrer, der aber natürlich an keine L-Version der Mitbewerber ran kommt. Für alle Dinge des Lebens ist die Kawasaki natürlich mit einem üppig belastbaren Gepäckträger vorne (40 Kilo Traglast) und hinten (80) ausgestattet. Der erste Punkt auf unserer Liste ist die Beschleunigung. Dies natürlich nur in dem Rahmen, wie es das Gelände zulässt. Man lehnt sich etwas vor und zieht ohne Angstschweiß am Kabel. Durch das hohe Gewicht von



Alles im Griff: Das bekannte Steuerelement für die Brute Force.

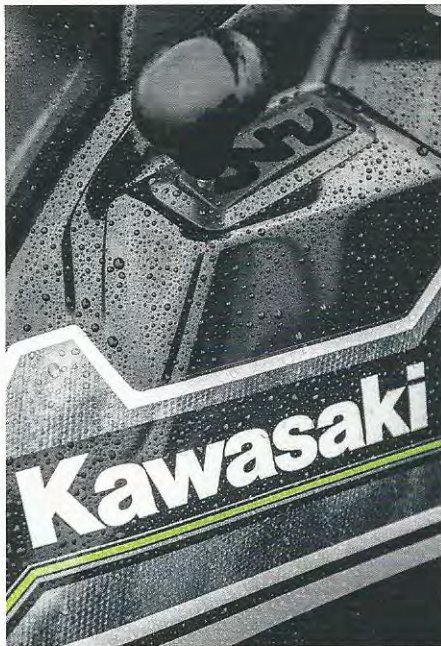
über 270 kg bleiben die Räder am Boden, die Fahre geht mächtig voran. Wieder die Frage: Wer braucht eigentlich 'ne Tausender? Der V-Twin sorgt richtig für Vortrieb. Das Gelände ist eine Mischung aus Sand, Schlamm, vielen dicken Ästen und Baumstämmen. Aber es scheint den Brute Force nicht zu stören. Mit Leichtigkeit poltert er durch alles in seinem Weg. Ohne, dass dabei der Motor übermäßig auf Touren käme. Ab etwa 1.500 Umdrehungen pro Minute steht schon Dampf zur Verfügung. Die Kawasaki sieht aus wie ein braver Bürger, aber wenn der Kraftstoff mit voller Geschwindigkeit in die Zylinder fließt, gibt es wirklich kein Halten mehr und der Bürger verwandelt sich in einen



Einzelradaufhängung: Obligatorisch bei den großen ATVs. Federung ist 5-fach verstellbar.

Kawasaki Brute Force 750 4x4 EPS

Motor: V-Zweizylinder 4-Takter, flüssiggekühlt, **Hubraum:** 749 ccm, **Leistung:** 36,6 kW/50 PS, **Kraftstoffversorgung:** Elektronische Einspritzung, **Startsystem:** elektrisch, **Getriebe:** CVT-Automatik, R/N/L/H, **Antrieb:** 4x4, Kardan, **Radaufhängung:** vorne Doppelte A-Arms, hinten Einzelradaufhängung, **Bremsen:** vorne 2 hydraulische Scheiben, hinten 2 hydraulische Scheiben, **Reifen:** vorne 25x8-12, hinten 25x10-12, **Maße:** Länge 2.195mm, Breite 1.180 mm, Höhe 1.220 mm, Radstand 1.285 mm, Bodenfreiheit 240 mm, **Gewicht:** 316 kg, **Zuladung:** vorne 40 kg, hinten 80 kg, **Tankinhalt:** 19 Liter, **Farbe:** rot, schwarz, grün, blau, **Garantie:** 2 Jahre



Butterweich: Die Gangwahl ist ohne Tadel.

Rocker. Der V-Twin schießt auf 7.000 Umdrehungen pro Minute.

Wenn es dicker kommt, ist ein weiterer wichtiger Helfer an Bord der Brute-Force – die Frontdifferenzialsperre. Die variable Kontrolle macht es sehr viel einfa-



Viel unterwegs: Unser Dauertester war stets beschäftigt.

cher, das ATV wieder in Gang zu bringen, wenn es feststeckt. Über einen gelben Hebel kann der Fahrer das Sperrmoment regulieren, um es an die Situation anzupassen. Greift der Fahrer nicht ein, funktioniert das System wie ein nicht gesperrtes Differenzial. Gibt man über den Hebel Kraft hinzu, erhöht sich das Drehmoment bis zum Maximum und der

Schlupf wird reduziert auf das Niveau einer mechanischen Differenzialsperre, also null Schlupf. Das wichtigste ist die elektronische Servolenkung EPS – Electric Power Steering – die für ein besseres Handling und mehr Fahrkomfort sorgt. Jede Bewegung am Lenker löst ein Signal aus, das an die Steuereinheit gesendet wird und die Servounterstützung

**Geländegängig:
Schweres Geläuf lässt
die Brute Force kalt.**





Arbeiter im Sportanzug: Auch wenn Sport nicht im Lastenheft steht - gehen würde es!

folgt auf dem Fuße. Kommen wir zu den wirklich schwierigen Untergrundverhältnissen. Steil bergauf und bergab. Erwartungsgemäß punktet hier die Brute Force ganz erheblich. Quasi aus dem Stand bewältigt sie Hänge aller Art und überwindet dabei auch noch ganz nebenbei herumliegende Felsbrocken. Wo man rauf kommt, kommt man auch wieder runter. Wiederum recht lässig mit der Brute Force. Die Motorbremse ist

das Beste, was derzeit in einem ATV zur Anwendung kommt. In geringer Geschwindigkeit bleiben die eigentlichen Bremsen fast völlig unbenutzt. Angenehm fällt der Übergang vom Schieben in den Lastbetrieb auf. Gibt man, während der Motor selbstständig abbremst etwas Gas, wird dieser Befehl sofort und ruckfrei umgesetzt. Auf der Straße erreicht die Kawasaki eine Endgeschwindigkeit von 120 Km/h bei einem absolut

sauberen Geradeauslauf. In schneller gefahrenen Kurven ist allerdings Vorsicht geboten, da die Brute Force sehr weich abgestimmt ist und zum Kippen neigt.

Dauereinsatz

Wir haben die Kawa als Langzeit-Testfahrzeug über 5.000 Kilometer bewegt und kommen immer wieder zu den oben beschriebenen Eindrücken, die wir im Übrigen mit unseren niederländischen Kollegen von Quadexpress teilen, welche uns das abgebildete Sondermodell zur Verfügung stellten. Was haben wir nicht alles gemacht mit der Brute Force? Holzspalter geschleppt, Kehrmaschinen angebaut, Anhänger betrieben. Wir haben sie auf Gelände- und Straßenreifen durch die Gegend geschleucht und als Testkandidat für einen Unterfahrschutz über größte Kanten geschrubbt. Im Stich hat sie uns nie gelassen. Aus diesem Grund fällt auch das Urteil so positiv aus, dass man denken könnte, es stamme aus dem Kawa-Prospekt. Aber ganz ehrlich: Ein Brutales Biest ist die Brute Force nicht. Ein kräftiger, guter Kumpel, der sich für nichts zu schade ist. Wer braucht da schon einen Tausender? ■



Kein bisschen arbeitsscheu: Alles hat der schon gemacht.



Grobe Sache: Das kann man sich nur mit ordentlich Bodenfreiheit leisten.