

Der große kleine Bruder

Um die Jahrtausendwende hatten große ATVs rund 500 Kubik. Erst der Grizzly 600 und der 660 stießen in höhere Motor-Dimension vor. Der Startschuss zum Wettrüsten: Mittlerweile knacken einige Hersteller sogar die magische 1.000-ccm-Marke. Der erste Zweizylinder der Szene war Kawasaki's KVF 650. Seit zehn Jahren eine solide Wahl für den ATV-Fan und -Nutzer. Zeit für einen neuen Auftritt des Klassikers.

TEXT: Erik Pohl
FOTOS: Wolfgang Nitsche

 **Kawasaki**



Bis zum Erscheinen der großen Brute Force war die 650er das Topmodell der Japaner. Von Beginn an begeisterte die Fans der sonore Sound des Zweizylinders und die beherrschbare Kraft, die aber dennoch üppig zur Verfügung stand. Seinerzeit war der Auftritt eher etwas bieder, das Fahrwerk mit Starrachse. Das Update hat allerdings optisch und technisch einiges zu bieten. Auffällig ist das neue Design. Statt der rechteckigen Scheinwerfer sind nun zwei runde Exemplare montiert. Leider verfügen die originalen Leuchtmittel nicht über E-Prüfzeichen und müssen daher entsprechend umgerüstet werden. Die von uns getestete Kawa wurde bei der Firma ACÜ StVZO-tauglich getrimmt und dazu mit geprüften Scheinwerfern ausgestattet. Die beiden äußeren sind im homologierten Modell schwarz gefärbt und ohne Funktion. Zusätzlich verwendeten die Umrüster altbewährte Verkleidungsblinker. Am Heck kommen einfache rechteckige Leuchten zum Einsatz und die originale Heckleuchte wurde abgeklemmt. So wird aus der KVF ein vorschriftsmäßiges LoF. Zusätzlich sind dazu eine Rückfahrleuchte sowie die obligatorische Nebelschlussleuchte verbaut. Die verwendeten Komponenten sind simpel aber robust.

Wohlfühlfaktoren

Der Fußraum ist großzügiger gestaltet in der aktuellen Auflage. So schließen die Verkleidungsteile nun mit diesem ab. Auch zwei Personen haben genügend Platz mit ihren Füßen. Die Fußrasten sind jedoch recht klein gehalten, bieten trotzdem genügend Halt. Selbst bei Schrägfahrten ruht der Fuß des Fahrers sicher. Die Frontpartie wirkt insgesamt aufgeräumter und schnittiger. Der Kühler wird ab jetzt durch ein Plastikgitter geschützt. Die Gepäckbrücken sind identisch geblieben und sehr stabil. An der rechten Seite findet sich eine 12 Volt Steckdose an die man allerlei nützliches Zubehör wie z.B. Navigations- oder GPS-Geräte anschließen kann. Die Bedienelemente sind wie gehabt sehr übersichtlich und aufgeräumt angebracht. Der Multifunktionstacho informiert digital über die wichtigsten Funktionen. Die Kontrollleuchten wurden nachgerüstet und fügen sich harmonisch in das Serien-Cockpit ein. Alle Schalter und Griffe liegen gut in der Hand. Der linke Hebel verzögert das ATV integral. Der rechte betätigt nur die Vorderbremse. Allrad lässt sich elektrisch im Stehen zuschalten. Im Praxistest ließ er sich entgegen der Empfehlung des Bedienerhandbuchs allerdings auch bei niedrigen Geschwindigkeiten zuschalten. Der dafür zuständige elektrische Stellmotor benötigt eine gewisse Spannung bis er von 2WD in 4WD oder umgekehrt schaltet. Die Parkbremse wird betätigt, wenn man einen über dem linken Bremshebel zusätzlich angebrachten kleinen Hebel einrasten lässt. Simpel und gut zu bedienen – so wünschen wir uns das. Nachdem wir uns mit den wesentlichen Bedienelementen vertraut gemacht haben, wollen wir endlich auf den Test-Track. Schnell noch etwas Sprit in den Tank gefüllt und dann kann es auch schon losgehen. Hierbei fällt uns die Position des Tankeinfüllstutzens positiv auf. Dieser ist am hinteren Ende der

Beherrschbar:
Die Kawa ist im Gelände zu Hause.



DIE RIVALEN		
MOTOR	Can-Am Outlander 650	GOES G 625 i 4x4
Typ	Zweizylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt	Einzyylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	650 ccm	594 ccm
Leistung	44 kW / 60 PS	20 kW / 27,4 PS
Getriebe		
Typ	CVT-Automatik + Rückwärtsgang	CVT-Automatik + Rückwärtsgang
Antrieb	Kardan, 4x4 zuschaltbar	Kardan, 4x4 zuschaltbar
Fahrwerk und Maße		
Länge/Breite/Höhe	2.184 / 1.1678 / 1.143 mm	2.300 / 1.180 / 1.270 mm
Gewicht	303 kg	352 kg
Bremsen vorne/hinten	2 Scheiben/1 Scheibe	2 Scheiben / 1 Scheibe
Radaufhängung vorne/hinten	Einzelrad/Einzelrad	Einzelrad/Einzelrad
Mehr Infos	www.brp.com	www.goeseurope.com
Quadwelt-Artikel	Quadwelt 5/2009	In dieser Ausgabe, Seite 30
<small>Die Klasse der 650er ist prominent besetzt. Es war Zeit für Kawa sein Modell hier zu pflegen. Die Palette reicht vom Zweizylinder bis zum Einspritzer. Zuverlässigkeit und Ausstattung sind unbedingte Kriterien, die man als Hersteller erfüllen muss, um beim Kunden zu punkten.</small>		

Sitzbank auf der rechten Seite positioniert, was das Betanken aus Kanistern erheblich vereinfacht. Auch überlaufendes Benzin kommt nicht unfreiwilligen in Kontakt mit eventuell noch heißen Motorteilen, sondern fließt an der Verkleidung nach unten. Der Tank hat eine integrierte Kraftstoffpumpe. Nettes Sicherheitsfeature – ab einer Schräglage von mehr als 65 Grad werden Benzinpumpe und Zündung durch

Einsatzprofil	sehr gut	gut	mittel	ausreichend	schlecht
Enduro					
Trial					
Gelände leicht					
Gelände mittel					
Gelände schwer					
Gelände extrem					
Offroad-Tour					
Arbeitseinsatz leicht					
Arbeitseinsatz schwer					
Straße					
Alltagseinsatz					

einen Winkelsensor automatisch abgeschaltet. Startknopf drücken – er „brabbel“, der Zweizylinder, tief und sonor – was für ein Klang. Genau so muss ein ATV einfach klingen! Der Motor hat einen Hubraum von 633 ccm und bringt es so auf eine Leistung von 42 PS bei 7500 Umdrehungen pro Minute. Das sind genau 1.000 Umdrehungen und 5,2 PS mehr als beim Vorgänger. Die beiden Kolben arbeiten in einem 90 Grad Winkel zueinander und verringern so Vibrationen. Weiterhin ist der Schwerpunkt damit bewusst niedrig gehalten. Nach einem ersten vorsichtigen Gasgeben bemerken wir sofort das die KVF ordentlich Bums hat und mächtig nach vorne schiebt. Der Gashebel lässt sich einfach bedienen und gut dosieren. Der Motor schiebt, ohne die geringste Verzögerung, mit mächtig Power nach vorne. Ein Hinweis auf die in Amerika übliche Bezeichnung des Modells: Brute Force. Auf Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeits-Messungen haben wir dennoch verzichtet. Das spielt bei dem Einsatzzweck der Kawa einfach eine absolut untergeordnete Rolle.

Die Kawa gehört ins Gelände

Nachdem wir einige kleinere Runden gedreht haben, wollen wir natürlich

dort hin wo die Kawa sich am wohlsten fühlt – ins Gelände. Wir steuern dazu unseren Testparcours an, auf dem wir aus Erfahrungen mit vielen unzähligen Modellen, immer wieder Vergleiche ziehen können. Das ATV verschränkt sich sehr schön. Man muss es schon herausfordern bis sich eines der Räder lupft. Die klassische und bewährte Aufhängung mit Doppeldreieckslenkern und den 5-fach in Vorspannung verstellbaren Dämpfern kann uns im Gelände überzeugen. Hinten ist zusätzlich noch ein Stabilisator angebracht. Die KVF ist relativ weich gefedert. So lässt sich fast jedes Hindernis spielend bewältigen. Nur in absoluten Extrembereichen ist das Fahrwerk zu weich. Das sei all denen auf den Weg gegeben, die mit dem Einsatz in den ATV-Klassen der Rennserien liebäugeln. Denn bei größeren Sprüngen schlägt es durch. Kleinere lassen sich aber spielend bewältigen. Bitte immer daran denken, dass die KVF ein „Arbeitstier“ ist und kein Sportler. Steile Auffahrten mit Hindernissen lassen sich aufgrund der Motorpower und der gut dosierbaren Gasannahme zügig und sicher bewältigen. Die Bodenfreiheit von 245 mm unter der Fahrzeugmitte war völlig ausreichend um Hindernisse zu bewältigen. In etwas härterem Gelände kön-



Zeigt Wirkung:
Die elektronisch geregelte Motorbremse.

nen die originalen Dunlop Duro Reifen allerdings nicht mehr überzeugen. Hier hätten wir uns Bereifung im Stile Maxxis Bighorn gewünscht. Gerade bei etwas rutschigeren Hindernissen fingen die Serien-Pneus schnell an durchzudrehen. Sollte man bei einer schlammigen oder rutschigen Passage Probleme mit dem Vortrieb haben, lässt sich neben dem Allradantrieb auch noch zusätzlich eine manuell zu bedienende Differentialsperre zuschalten. Diese wird mit leichtem Zug an dem gelben Hebel über der Feststellbremse aktiviert. Lässt man los, ist das Traktionsplus wieder deaktiviert. Das erste Mal ist dies schon etwas gewöhnungsbedürftig. Aber nach ein paar Mal erweist sich das Ganze als einfach und äußerst wirkungsvoll, gerade in schlüpfrigen Situationen. Hier vor allem wegen der Dosierbarkeit. Alle Fahrstufen lassen sich leichtgängig einlegen. Der Wahlhebel ist gut positioniert und liegt griffig in der Hand. In jedem beliebigen Gang inklusive des Rückwärtsganges lässt sich das ATV starten, sofern man den Bremshebel gezogen oder die Fußbremse betätigt hat. Eine Parkposition sucht man vergebens. Die Kawasaki verfügt über

einen Overdrive-Knopf, welcher verhindern soll das gerade in kniffligen Offroad-Situationen, ein unkontrolliertes und ruckartiges Rückwärtsfahren zu Schäden an Mensch und Maschine führt. Erst durch die Betätigung des Knopfes steht die volle Motorleistung zur Verfügung. Bei einer steilen Bergabfahrt wollen wir nun sehen wie es sich mit der Motorbremse verhält. Das elektronisch kontrollierte Bremssystem KEBC (Kawasaki Engine Brake System) soll den Fahrer wirkungsvoll unterstützen. Es ergänzt die herkömmliche mechanische Kraft durch zusätzliche, welche durch den Motor erzeugt wird. Es wirkt bei einer Geschwindigkeit zwischen drei bis zehn km/h. Fällt die Geschwindigkeit unter den niedrigeren Wert, schaltet das System nicht zu. Wir fahren die Kawa an eine Kuppe und lassen sie langsam herunter rollen. Das System braucht einen kleinen Moment bis es greift, verzögert dann aber vehement. Es dürfte sogar etwas feinfühlicher zu Werke gehen. Mit gedrosselter Geschwindigkeit lässt sich dann aber auch jede Steilabfahrt sicher bewältigen. Am unteren Ende angekommen wollen wir sehen was die Bremsen leis-



Parcours:
Hindernisse gelassen nehmen.

ten können und greifen beherzt zu. Das Integralbremssystem nimmt sich gefühlt den Bruchteil einer Sekunde Zeit bis es greift. Aber dann beißen die Stopper ordentlich und kräftig zu. Sie verzögern die Kawa schön gleichmäßig bis zum Stillstand. Die Vorderradbremse verzögert sofort und gefällt uns insgesamt besser. Die Ölbadmehrscheibenbremse ist voll gekapselt und trotz so jeglichen Naturgewalten, was ihr eine wesentlich längere Lebensdauer gegenüber einer herkömmlichen Bremsanlage beschert. Das Öl hilft die Abriebpartikel der Bremsklötze zu entsorgen und schafft eine bessere Wärmeabsorbierung. Alles in allem können die Bremsen überzeugen und sind sicher besser als der Klassenstandard.

**Arbeiten? Geht natürlich auch!
Strasse? Auch!**

Wir testen noch, was die Kawasaki im Anhängerbetrieb leisten kann und transportierten dazu einen Anhänger mit zwei Motocross-Motorrädern zum

Fahrgelände. Eine durchaus realistische Szene für einen Freizeitnutzer. Erstaunlicherweise merken wir nichts von dem angehängten Gewicht. Wie schon erwähnt lässt sich das Gas gut dosieren und so haben wir keine Probleme den Anhänger zu bewegen. Insgesamt darf die KVF 567 Kilogramm an den Haken nehmen. Die beiden Gepäckträger vorne und hinten sind für eine Traglast von zusammen 120 Kilo ausgelegt. Nachdem wir uns im Gelände ausgiebig ausgetobt haben und einen ganzen Tag lang sehr viel Freude mit der Kawa hatten, ging es ab zum Hochdruckreiniger um die Kawa wieder vom Schmutz zu befreien. Den Testfahrer übrigens nicht, da die Verkleidung dies wirksam verhinderte. Schnell und ordentlich lässt sich die Kawa wieder reinigen. Alles ist gut erreichbar und mit genügend Öffnungen versehen um den Dreck schnell ablaufen zu lassen. Negativ aufgefallen ist uns nur das die installierten Rückleuchten nach der Wäsche mit Wasser vollgelaufen waren. Nun wollen wir noch nachsehen wie es mit

dem Service aussieht, welchen jeder geübte ATV Fahrer sicher selber machen wird. Der Luftfilter sitzt quasi vor dem Fahrer in Verlängerung mit der Sitzbank und lässt sich nach deren entfernen sehr gut erreichen. Zwei Klemmen aufgemacht und schon kann man ihn

bei Bedarf schnell wechseln. Durch die hohe Position lässt sich das ATV theoretisch auch bis in etwa Unterkante Sitzbank durch Gewässer fahren. Die Elektrik unter der Sitzbank präsentiert sich aufgeräumt, wassergeschützt und sehr gut erreichbar. Respekt an die Entwickler von Kawasaki – so muss das einfach sein. Die Batterie findet ihren Platz schräg liegend vor dem Luftfilterkasten und ist gut erreichbar. Auf der linken Seite am Motor findet man den Behälter für die Kühlflüssigkeit. Hier ist die Verkleidung so ausgeschnitten das man den Füllstand gut ablesen kann. Der Ölkontrollstab- und einfüllstutzen findet sich dort ebenso. Alles in allem sehr Servicefreundlich und durchdacht.

Auch wenn es nicht das bevorzugte Terrain der Kawasaki ist, wollten wir trotzdem wissen wie sich die Kawa auf der Straße fährt und ob sie alltagstauglich ist. Dazu nutzten wir sie eine Woche lang für den täglichen Weg zur Arbeit, um die Kinder zur Schule zu bringen, Einkäufe zu tätigen und eine längere Tour zu fahren. Bei strahlendem Herbstwetter machte sich unser Testfahrer auf eine etwa 100 km lange Tour zusammen mit zwei Kollegen, die mit dem Motor-



Wurde auch Zeit: Gelungene Modellpflege des einstigen Flaggschiffs. Heute ein solides ATV der gehobenen Mittelklasse.



Platz da!
Zwei Personen fühlen sich wohl.

Sport:
Bitte gemäßigt
mit dem Boliden.



rad unterwegs waren. Es ging gemächlich über Landstraßen durch den schönen Odenwald. Die Kawa konnte dabei zügig mithalten und die Motorpower reichte in allen Lagen aus. Egal ob enge Kurven oder lang gezogene Bergaufpassagen, alles lies sich zügig und sicher fahren. In schnell gefahrenen engen Kurven war das Fahrwerk dann aber doch etwas zu weich und die KVF lupfte ab und an mal eines ihrer Hinterräder. Hat man sich aber einmal daran gewöhnt stellt dies auch kein Problem dar. Insgesamt kann die KVF also auch mit ihren Tourenqualitäten überzeugen.

Die Duro Reifen zeigten sich auf der Straße als gutmütig und konnten mit geringen Abrollgeräuschen, einem stabilen Geradeauslauf und gutem Grip besser überzeugen als im eigentlich zgedachten Terrain. Einzig der Verbrauch ist bei zügiger Fahrt hoch. 20,5 Liter Tankinhalt sehen nach einer ordentlichen Reichweite aus. Doch wenn man nach guten 130 Kilometern wieder an die Tankstelle muss weil das orange Licht zum tanken mahnt, ist das nach unserem Geschmack etwas zu viel. Bei gemütlicher Fahrweise ist der Verbrauch aber in erträglichem Maße. Im

Werner Lunkenheimer, ATV-Fan:



Privat fahre ich eine Outlander 800 und das überwiegend auf der Straße. Die Kawasaki konnte mich voll und ganz überzeugen. Die absolut angenehme Sitzposition, eine lange Sitzbank und die gute Bedienbarkeit wollten mich gar nicht mehr absteigen lassen. Anfangs noch etwas skeptisch wegen der geringeren Leistung im Gegensatz zu meiner eigenen Maschine konnten mich dann aber der kräftige durchzugsstarke Motor und die leichtgängige gut dosierbare Gasannahme restlos überzeugen. Nach meiner Meinung sind dies auch die herausragenden Merkmale der Kawasaki KVF 650. Ein großes Lob an die Konstrukteure der Maschine.

Stadtverkehr war die Kawa ein verlässlicher Begleiter und einen Parkplatz zu finden war einfacher als mit dem Auto. Selbst für Einkäufe ist die Kawa zu gebrauchen. Mit Hilfe von Zurrgurten lässt sich so einiges auf den Gepäckbrücken sicher verstauen. Außerdem bietet der Zubehörmarkt ein reichhaltiges Angebot an Koffern und Taschen für ATV's.

Mit der überarbeiteten KVF 650 hat Kawa einen absoluten Allrounder im Programm, der sowohl als Arbeitstier, als Freizeit- oder Alltagsfahrzeug überzeugen kann. Geländegänger werden ihre Freude haben. Und das ohne Widerspruch. Wer also ein solides ATV sucht und nicht dringend mit dem größten Hubraum protzen muss, der ist mit der Japanerin einfach gut bedient. ■



Funktionstüchtig: Die Klinke für die Differentialsperre ist gut einsetzbar und nicht elektronisch.



Alles drin, alles da: Mehr Tacho und Info braucht kein Mensch.



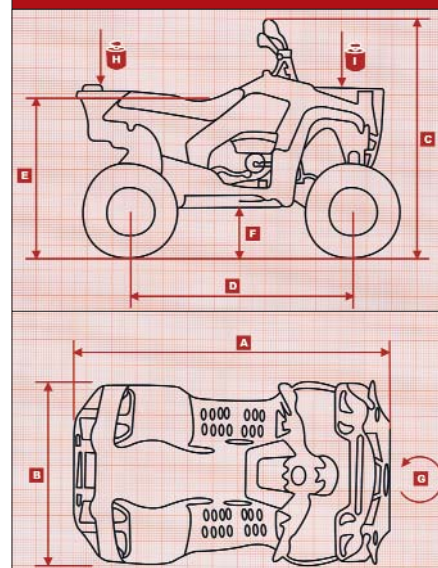
Die hält dicht: Elektrik vorbildlich vor Feuchtigkeit geschützt.



Fall für den Umrüster: Die homologierten Scheinwerfer.

MESSWERTE		
Maße*		
A	Fahrzeuglänge	2185 mm
B	Fahrzeugbreite	1212 mm
C	Fahrzeughöhe	1164 mm
D	Radstand	1294 mm
E	Sitzhöhe	862 mm
F	Bodenfreiheit	185 mm
H	Zuladung hinten	80 kg
I	Zuladung vorne	40 kg
Sonstiges		
	Gewicht (trocken)	294 kg
	Tankinhalt	18 Liter

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt



Ordnung geschafft: Servicefreundliche Organe.



Schlüpfrige Dinger: Die Dunlop-Reifen brauchen mehr Grip.



Besser ist das: Einzelradaufhängung beim Update erhöht die Geländetauglichkeit erheblich.



Gelungener (Neu-)Auftritt: Der 650er Kawa fehlt nichts.

TECHNISCHE DATEN	
MOTOR	
Typ	V-Zweizylinder 4-Takt
Kühlung	Flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	633 ccm
Leistung	30,9 kW / 42 PS
Kraftstoffversorgung	2 x Keihin-Vergaser
Startsystem	E-Starter
Getriebe	
Typ	CVT-Automatik
Anzahl Gänge	L-H-N-R
Antrieb	Kardan, 4x4
Fahrwerk	
Radaufhängung vorne	MacPherson-Federbein
Radaufhängung hinten	Einzelradaufhängung
Reifen vorne	AT 25 x 8-12
Reifen hinten	AT 25 x 10-12
Bremsen vorne	2 hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	gekapselte Mehrscheibenbremse
Sonstiges	
Farbe	Lime Green (grün), Woodman Green (grün), Blau
Garantie	2 Jahre mit Option für ein weiteres Jahr
Preis	8.890,- Euro
Bezugsquelle	Kawasaki Motors Europe N.V. Niederlassung Deutschland Max-Planck-Strasse 26 61381 Friedrichsdorf Tel. +49(0)6172/734-0 www.kawasaki.de
Plus	Bedienbarkeit, Motor, Wartungsfreundlich
Minus	Fahrwerk zu weich, Verbrauch
Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt	

Wo willst Du hin? Die 650er übernimmt willig etliche Transportaufgaben.