



Goldene Mitte

Modern Times bei Kawasaki. Der japanische ATV-Produzent modernisiert nun auch den letzten Klassiker. Mit Einzelradaufhängungen an allen Rädern soll die KVF 650 den Freizeit-ATV-Piloten erreichen. Wir nahmen uns die neue KVF 650 zur Brust. Kann das Fahrzeug trotzdem die alten Tugenden bewahren? Der Test soll Klarheit schaffen

Es ist noch gar nicht so lange her, dass 50 PS Motorleistung genügt, um in der Klasse der Bigboys ordentlich motorisiert zu sein. Dass man heute mit dieser Power in der Oberliga nicht mehr mitspielen kann, sei an dieser Stelle notiert. Dass die Motorleistung, die Kawasakis kleiner V-Twin abliefern für Arbeit und Freizeit durchaus reichen, das mussten wir nach den Testfahrten mit der KVF 650 anerkennen. Bei der jüngsten Version der 650er Kawa drehen 47 muntere Pferde an den Kardanwellen des Allradlers. Bei knapp 300 Kilogramm Eigengewicht

geht's durchaus hurtig zur Sache.

Neu am aktuellen Modell ist neben dem Design das vermeintlich moderne Fahrwerk. Wie bei der KVF 750 kommt nun auch im 650er-Modell ein Chassis zum Einsatz, bei dem unabhängige Radaufhängungen für den Bodenkontakt sorgen.

Das Vorgängermodell genoss speziell im Nutzfahrzeugbereich hohes Ansehen. Die KVF 650 war das letzte große ATV, bei dem noch konventionelle Technik verbaut wurde. McPherson-Federung vorn, Starrachse hinten, diese einfachen Features sind nun Vergangenheit.

TECHNISCHE DATEN

KAWASAKI KVF 650

Motor	Flüssigkeitsgekühlter 2-Zylinder 4-Takt-Motor
Hersteller	Kawasaki
Hubraum	633 cm ³ (80 x 63 mm)
Gassteuerung	OHC
Gemischauflbereitung	Vergaser
Zündanlage	CDI
Maximale Leistung	34,7 kW (46,8 PS) / 6.500 min ⁻¹ (ungedrosselt)
Maximales Drehmoment	51,4 Nm / 5.500 min ⁻¹
Startsystem	E-Starter / Seilzugstarter
Antrieb	4x4 zuschaltbar
Kraftübertragung	CVT, Kardan
Gänge	LHNR
Radaufhängung vorne / hinten	Doppelte A-Arms / Doppelte A-Arms
Reifen vorne / hinten	25x8-12 / 25x10-12
Bremsen vorne / hinten	hydr. Scheibenbremsen, 2-Kreis
Abmessungen Länge x Breite x Höhe	2.195 x 1.166 x 1.164 mm
Radstand	1.285 mm
Tankinhalt	20,4 Liter
Leergewicht (trocken)	297 kg
zulässiges Gesamtgewicht	-
Listenpreis (D)	8.890 Euro (ohne Zulassung)
Bezugsquelle D	www.kawasaki.de
Bezugsquelle A	www.esch-technik.at
Bezugsquelle CH	www.kawasaki-atv.ch

Alle Preise in Euro inkl. 19% MwSt. (D)



im Verkehr mit. Die 650er Kawasaki rennt spielerisch über 100 km/h. Die Überprüfung der Maximal-Geschwindigkeit mittels GPS ergibt einen Wert von exakt 107 km/h.

mehr Traktion zu benötigen, kann das vordere Ausgleichsgetriebe stufenlos gesperrt werden. Dafür gibt's einen gelben Hebel am Lenker, der über eine Kugellaufbahn über Lamellen den Ausgleich bis zu 100 Prozent sperrt. Lässt man den Hebel wieder los, ist das Differenzial

sofort wieder ‚offen‘. Diese Art der Sperrenbetätigung überzeugt Profi und Amateur und gilt bei den Insidern als das Optimum.

Die ersten Straßenkilometer mahnten mit einer weichen Fahrwerksabstimmung zu gemäßiger Gangart. Jetzt im Ge-



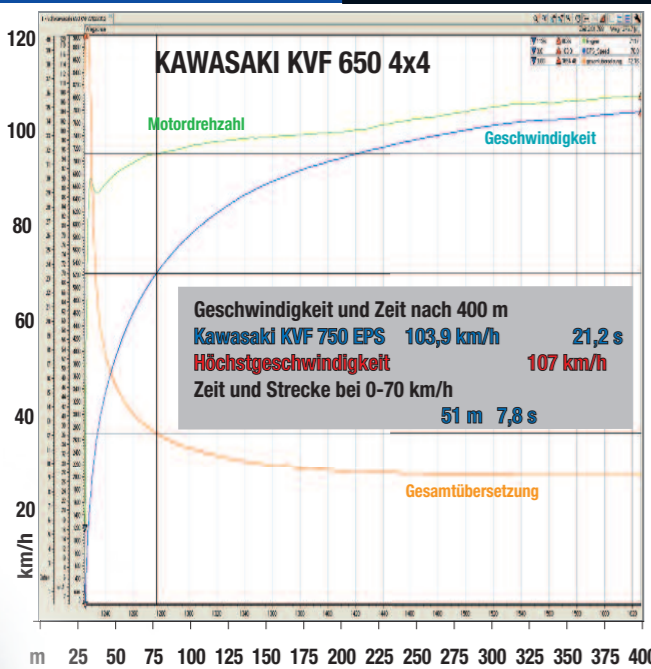
Perfekt: vordere Sperren-Betätigung



Groß dimensioniert: Schaumstoffluftfilter



BESCHLEUNIGUNG



MESSWERTE

VOLLBREMSUNG aus 60 km/h

Bremsweg 18,9 m
maximale Verzögerung 0,74 g

AUSROLLEN aus 60 km/h

Ausrollweg 84,4 m
maximale Verzögerung 0,21 g

GERÄUSCHMESSUNG NACH FIM-MODUS*

Standgeräusch (Leerlauf) 79,3 dB(A)
Drehzahl 5.000 / min 93,4 dB(A)

TACHO-ABWEICHUNG

Anzeige: 50 km/h Messung 49 km/h
Anzeige: 80 km/h Messung 78 km/h

* Alle Messungen mit Serienbereifung
VA: Duro K911 25x8-12, 100%, 0,5 bar
HA: Duro K591 26x10-12, 100%, 0,5 bar

Power: 47 PS aus 633 Kubik

Verantwortlich für den Vortrieb zeichnet der bekannte Zweizylinder V-Motor, der über ein zweistufiges CVT-Getriebe Leistung in den Kraftstrang einspeist. Zwei Gleichdruckvergaser übernehmen die Kraftstoffaufbereitung. Für den Kaltstart gibt's noch immer einen mechanischen Choke, der nach kurzer Warmlaufzeit wieder deaktiviert werden kann. Ein kurzer Druck auf den Starterschalter genügt, schon bellt der Kawa-Triebbling kernig aus dem im



Langhubig: Einzelradaufhängung, Querstabilisator



Leicht: Aluminium-Achsschenkel



Aufgeräumt: Zentral-Elektrik

linken Radhaus versteckten Schalldämpfer.

Gang eingelegt und los geht's. Das Fahrwerk ist sehr weich und komfortabel abgestimmt, schon bei der ersten Kurve zeigt sich deutliches Wanken. Die Maschine taucht übers kurvenäußere Vorderrad ein, gewöhnungsbedürftig aber beherrschbar.

Wir geben der Kawa die Sporen. Das Daumengas voll durchgedrückt, problemlos steigt das ATV auf die Hinterräder. Wir bewegen uns zügig

Die Straßenfahrt macht Spaß, die echten Qualitäten kann der V-Twin allerdings abseits der befestigten Trassen demonstrieren und ausleben.

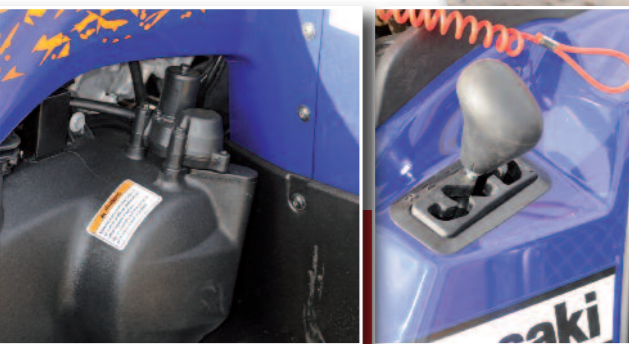
Für enge Trails gibt's eine Geländeuntersetzung, so schont man zudem den Antriebsriemen. Wie es sich für einen echten Allradler geziemt, lässt sich der Vorderachsantrieb während der Fahrt über einen Lenkerschalter elektrisch zu- und abschalten. Und das bei jeder Geschwindigkeit. Kommt man dennoch in die Situation, noch



lände lernen wir die Vorzüge der Einzelrad-
 aufhängung zu schätzen.

Selbst in großen Ver-
 schränkungen bleiben die
 Antriebsräder lange am
 Boden. Während der Mit-
 bewerb in den letzten Jah-
 ren jedes Modelljahr die
 Spurweite der ATVs ver-
 breiterter, bleibt Kawasaki
 noch immer bei einer Ge-
 samtweite von 1,20 Me-
 ter. Dieses Maß ist in en-
 gen Passagen förderlich,
 in schnell gefahrenen Pas-
 sagen reagiert die Ma-
 schine sensibel aufs
 Lenkkommando.

Apropos Lenkungen,
 Kawasaki ist es gelungen,



**Stark: gesteuertes Motorbremssystem,
 knackige Kulissenschaltung**



Kräftig: großer Frontgepäckträger



Übersichtlich: gediegenes Digitalinstrument

Neu: IRS-Radaufhängung hinten



Schwerlastfähig: Heck-Gepäckbrücke

eine Lenkgeometrie zu konstruieren, die
 Leichtgängigkeit garantiert, ohne dabei Ab-
 striche im Geradeauslauf hinnehmen zu
 müssen. Für die KVF 750 gibt's eine Servo-
 lenkung, bei der 650er wird dieses Feature
 in Deutschland derzeit nicht angeboten.
 Aber ehrlich gestanden, wir haben die Lenk-
 hilfe bei unserem Einsatz nicht vermisst.

Ob die 650er Kawasaki im Nutzfahr-
 zeug-Einsatz das Erbe der beliebten Vorgän-
 gerin antreten kann, bleibt abzuwarten. Die
 Einzelradaufhängung bietet den Vorteil grö-

ßerer Bodenfreiheit, als Zugmaschine ab-
 seits im Gelände wird die KVF 650 ein gu-
 tes Bild abgeben, bei festgebauten Ar-
 beitsgeräten werden die Spezialisten sicher-
 lich stabilisierend in die Bewegungsfreiheit
 der Räder angreifen.

Fazit

Die Kawasaki KVF 650 ist nicht mehr das
 Rauhbein, das in erster Linie im Arbeitsein-
 satz seine Chancen bekommt. Kawasaki
 wandelte den Charakter der Maschine. Das

Freizeit-Vergnügen speziell im Gelände
 wurde deutlich verbessert und die Power
 dürfte allemal ausreichen.

Wer einen guten Allrounder für den
 Profi-Einsatz und das Fahrvergnügen in der
 Freizeit sucht, sollte sich Kawasakis KVF
 650 mal näher anschauen. Die Kawa ist gut
 verarbeitet und glänzt mit nützlichen De-
 tails wie zwei Handschuhfächern. Für
 8.890 Euro wechselt das Allrad-ATV den
 Besitzer, für die Straßenzulassung sorgt der
 Händler. **vdm**