

Mit der neuen Version seiner KVF750 hat Kawasaki sein Topmodell grundlegend verbessert und weiter entwickelt. Der kräftigere 2-Zylinder in Verbindung mit einer guten Ausstattung und einer nunmehr – dank EPS – leichtgängigen Lenkung lassen Freude beim Fahren aufkommen. Aber auch weitere Verbesserungen werten das Flaggschiff für 2012 deutlich auf.

TEXT: Erik Pohl FOTOS: Wolfgang Nitsche

 **Kawasaki**

BOLIDE MIT LENKHILFE

In der letzten Ausgabe Eurer Quadwelt nahmen wir den kleineren Bruder unter die Lupe. Die neue KVF 650 hinterließ einen soliden Eindruck und begeisterte mit vielen Fähigkeiten und Einsatzmöglichkeiten. Umso gespannter waren wir auf das überarbeitete Flaggschiff von Kawasaki, die KVF 750. Auch hier hat Kawasaki es nicht einfach bei einem Facelift belassen, sondern viele Änderungen vorgenommen. Etliche davon liegen allerdings im Verborgenen und lassen sich nicht auf den ersten Blick erkennen. Alle aufzuzählen würde den Rahmen sprengen und vielleicht sogar den einen oder anderen Leser spätestens nach etlichen Seiten langweilen. Im Fokus des Interesses und auch der Werbung der Japaner steht daher die Leistungssteigerung und die elektronische Lenkhilfe.

Das neue Design wird als Flaggschiff-Design angepriesen. Die drei Worte – groß, kantig, sportlich – stehen für die wesentlichen Merkmale des ATVs. Der neu gestaltete Frontbereich – Haube, Stoßfänger und Lampenmasken – stellt den wichtigsten Teil des großen, kantigen und sportlichen Designs der KVF750



Vorteil EPS: Das System macht sich beim Überqueren von Hindernissen deutlich bemerkbar.

4x4 dar. Die beiden runden Scheinwerfer wurden so weit wie möglich auseinander platziert, um den weit blickenden Charakter der KVF750 4x4 zu

unterstreichen. Neu gestaltete Stoßfänger vorne und hinten ergänzen die kantige Optik des Fahrzeugs. Diese und weitere Anbauteile sind aus kratzfestem Material hergestellt, um auch nach intensiver Nutzung noch eine ordentliche Optik sicher zu stellen. Ein abgedichtetes, wassergeschütztes Staufach ist auf dem linken vorderen Kotflügel angebracht. In der Mitte der Front ist ein weiteres Staufach angebracht. Auch hier lässt sich allerlei Nützliches verstauen. Links an der Verkleidung findet man eine 12-Volt Steckdose um z.B. ein GPS-Gerät anzuschließen. Zusätzliche Schutzabdeckungen wurden unter der Verkleidung angebracht, damit weniger Schmutz zum Lufteinlass gelangen kann. Außerdem schützt diese Abdeckung die neu platzierten elektrischen Bauteile. Größere Radabdeckungen minimieren das Eindringen von Wasser und Morast in den Motorbereich. Das dem auch so ist, konnten wir auf unserem Testgelände erproben.

Kippneigung: Den hohen Schwerpunkt hat man der 750er immer noch nicht abgewöhnt.



diese Neuerungen auf Herz und Nieren erfahren. Der Fahrer ist auch bei Wasserdurchfahrten gut geschützt und die Bekleidung bleibt weitestgehend trocken. Nur bei schneller Fahrt duscht der Fahrer im Schwall der Bugwelle. Dabei hier hält sich aber die Fontäne in Grenzen. Der gemeinsame Ansaugtrakt des Luftfilterkastens und des Automatikgetriebes wurde unter den Lenker verlegt und weisen nach hinten. Das verhindert wirksam das Eindringen von Wasser und Schmutz.

Besser fahren

Ein weiterer wichtiger Helfer an Bord der KVF 750 ist die Frontdifferenzialsperre. Die variable Kontrolle macht es sehr viel einfacher, 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. Anfangs noch etwas gewöhnungsbedürftig möchten wir diesen Helfer in schlammigem Terrain nicht mehr missen. Die wichtigste Neuerung ist die elektronische Servolenkung EPS – Electric Power Steering – die für ein besseres Handling und mehr Fahrkomfort sorgen soll. Jede Bewegung am Lenker löst ein Signal aus, das an die Steuereinheit gesendet wird und die Servounterstützung folgt auf dem Fuße. Das Steuergerät nutzt dazu die Daten des Geschwindigkeitssensors sowie des Drehmomentsensors und berechnet aus diesen Parametern, wieviel Servokraft über den Elektromotor des Systems beigesteuert wird. Bei langsamer Fahrt oder im Stand ist die Unterstützung am größten, mit zunehmender Geschwindigkeit wird sie reduziert, um die Stabilität des Fahrzeugs zu gewährleisten. Das EPS-System dient weiterhin zur Erhöhung des Komforts und der Kontrolle, da es zusätzlich als Dämpfungssystem fungiert. Wenn keine Lenkbewegung vorliegt, wirkt die Trägheit des Elektromotors wie ein Stabilisator. Zusätzlich reduziert dies die Schläge und das Zurückschlagen in der Lenkung, die durch Stöße auf die Räder entstehen. Die Lenkung wurde komplett neu konstruiert. Daher ist die Lenksäule nicht mehr direkt mit dem vorderen Differenzialgehäuse verbunden. Nur das untere Ende der Lenksäule führt zu einem Einschub oben am Differenzialgehäuse. Dadurch beeinflussen mögliche Verwindungen im Rahmen, hervorgerufen durch Veränderung der Antriebskräfte, nun nicht mehr die Lenkung. Das macht das Handling angenehmer. Bei unseren Testfahrten konnten wir uns voll und ganz davon überzeugen. Bereits die „kleine Schwester“ KVF650 konnte uns ohne EPS mit ihrer leichtgängigen Lenkung begeistern. Die KVF750 setzt noch eins drauf. Gerade im unwegsamen Gelände bei langsamer Fahrt.

Der Wettergott meinte es gut mit uns und schenkte uns vor dem Test ausgiebige Regenfälle. So konnten wir

DIE RIVALEN



MOTOR	Yamaha Grizzly 700	Can Am Outlander 800
Typ	Einzyylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt	Zweizylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	686 ccm	800 ccm
Leistung	30 kW / 41 PS	52 kW / 71 PS (ZM)
Getriebe		
Typ	CVT-Automatik	CVT-Automatik
Antrieb	Kardan, 4 x 2	Kardan, 4 x 2
Fahrwerk und Maße		
Länge/Breite/Höhe	2.065 mm/1.180 mm/1.240 mm	2.184 mm/1.168 mm/1.143 mm
Gewicht	274 kg	303 kg
Bremsen vorne/hinten	2 Scheiben/1 Scheibe	2 Scheiben/1 Scheibe
Radaufhängung vorne/hinten	doppelte A-Arms/Einzelradaufhängung	doppelte A-Arms/Einzelradaufhängung
Mehr Infos	www.yamaha-motor.de	www.brp.com
Quadwelt-Artikel	Ausgabe 5/2009	www.quadwelt.de

Schon Oberliga oder gehobene Mittelklasse? Bei Yamaha und Kawasaki ist bei 700 bzw. 750 ccm Schluss, während bei Can Am hubraumtechnisch noch Luft nach oben ist. So ist die KVF 750 zwar die stärkste Kawa, aber nicht am Ende der Skala. Weniger ist aber oft mehr und die "schwächeren" Modelle bleiben oft besser beherrschbar als die Boliden unter den Topp-ATVs. In der Ausstattung schenken sich die Hersteller hier einander nichts.

Auch der Rahmen wurde überarbeitet. Unter anderem an den vorderen Dreieckslenkern, den Aufnahmen der hinteren Stabilisatoren und Motorbefestigungspunkten verstärkt. Laut Kawasaki soll der Rahmen so bei hartem Sparteinsatz Schläge besser absorbieren und durch den verbesserten Fahrkomfort auch eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht werden. 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 KVF sehr weich abgestimmt ist und zum kippen neigt. Nach etwas Gewöhnung stellt das aber auch kein Problem für den Fahrer dar. Im Gelände dagegen kommt diese Abstimmung dem Fahrer entgegen. Kleine Hindernisse lassen sich spielend überfahren. Bei beiden Gepäckbrücken wurden die Rohre verstärkt und können nun mit je 40 kg vorne und 80 kg hinten beladen werden. Zudem sind Zurrösen angebracht worden die eine Befestigung der Ladung noch sicherer machen. Die serienmäßigen schwarzen Alufelgen sehen nicht nur optisch Gut aus, sie schonen auch den Geldbeutel, weil man sich nicht im Zubehörregal bedienen muss.

Im Vergleich

Nachdem wir in kurzer Zeit sowohl die neue KVF650 wie auch die KVF750 testen konnten, wollen wir es uns nicht nehmen lassen beide Modelle miteinander zu vergleichen. Ist ein Mehrpreis von 2.400 Euro für 100 ccm Mehrleistung gerechtfertigt? Vom Rahmen und den Abmaßen her sind beide Modelle nahezu identisch. Lediglich bei Höhe, Sitzhöhe und Breite unterscheiden sich beide. Die Verkleidung macht bei beiden Modellen einen soliden Eindruck. Die der KVF 750 sticht durch zwei verschließbare Staufächer heraus. Jede Maschine hat eigene designtypischen Merkmale. Da die Geschmäcker be-



Stille Wasser sind tief - na und? Der Ansaugtrakt liegt hoch genug, die Elektronik ist ausreichend abgesichert.



Sportliche Gangart: Motorkraft und Fahrwerk erlauben artfremden Einsatz.

kantlich verschieden sind, enthalten wir uns hier einer Wertung. Die Gepäckbrücken sind nahezu gleich und lassen viele Möglichkeiten Lasten ordentlich und sicher zu verzurren. Eine Mehrleistung von gerade mal 100 ccm und 2,8 PS halten sich in Grenzen. Beim Anzug lässt sich der Unterschied nur schwer ausmachen. Lediglich in der Endgeschwindigkeit hat die Große die Nase vorne. Auch beim Anhängerbetrieb

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					

oder im Gelände können wir keinen Vorteil der 750er feststellen. Durch die Einspritzanlage läuft die Kraftstoffversorgung verzögerungsfrei und die Gasannahme ist etwas direkter. Das Vergasermotorenmodell hat beim Kaltstart etwas mehr Schwierigkeiten und braucht einen Moment länger um auf Touren zu kommen. Die Gasannahme ist aber auch hier nicht merklich schlechter. Beide Modelle verfügen zudem über das elektronisch kontrollierte Bremssystem KEBC (Kawasaki Engine Brake System). Die elektronische Servolenkung ist das einzige Merkmal was die KVF750 von der KVF650 merklich unterscheidet. Wir konnten einen deutlichen Unterschied feststellen, aber leben kann man auch ohne EPS. Da uns die leichtgängige und direkt Lenkung der kleinen KVF schon bei deren Test begeisterte, so beantwortete sich jeder die Frage selber, ob man das EPS wirklich benötigt. Wenn man auf EPS und Alufelgen verzichten kann, so hat man mit der kleinen KVF sicherlich eine sehr gute Wahl getroffen und das für einen Preis von deutlich unter 10.000 Euro. Die serienmäßige

Ausstattung lässt jedenfalls keine Wünsche übrig.

Fazit

Lange hat es gedauert, aber mit der neuen KVF750 4x4 EPS hat Kawasaki sein Topmodell grundlegend verbessert und weiter entwickelt. Der kräftige 2-Zylinder in Verbindung mit der guten Ausstattung und der leichtgängigen Lenkung lassen Freude beim Fahren aufkommen. Der Trend geht dahin, lenkunterstützt durchs Gelände zu sprinten. Ein Trend ist sicher auch der sportliche Einsatz von ATVs in längeren Enduro-Wettbewerben oder Trophys. Dank der soliden Motorleistung und kontrollierbarer Kraftentfaltung fällt auch dieser Einsatzzweck ins Portfolio der großen Kawa. Mehr Frischluft besorgt der größere Kühler mit Ventilator, wenn's dabei heiß her geht. Im Gelände macht die Kawasaki einfach Freude und der Klang des Motors ruft sicherlich bei manchem ATV-Fan absolute Gänsehaut hervor. ■



Rüstzeug: Trophys können hart werden. Mit der großen Kawa geht mehr als nur arbeiten.



Schick: Zur neuen Technik kommt das aufgehübschte Design, inklusive schwarzer Alus.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR	
Typ	V-Zweizylinder 4-Takt
Kühlung	Flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	749 ccm
Leistung	36.6 kW / 50 PS
Kraftstoffversorgung	Einspritzung
Startsystem	E-Starter
Getriebe	
Typ	CVT-Automatik +R
Anzahl Gänge	R / N / L / H
Antrieb	Kardan, 4x4
Fahrwerk	
Radaufhängung vorne	Doppelte A-Arms
Radaufhängung hinten	Doppelte A-Arms
Reifen vorne	25 x 8-12
Reifen hinten	25 x 10-12
Bremsen vorne	2 hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	2 hydraulische Scheiben
Sonstiges	
Farbe	rot, schwarz, grün
Garantie	2 Jahre
Preis	11.290,- Euro (ohne Zulassung)
Bezugsquelle	Kawasaki Motors Europe N.V. Max Planck Straße 26 61381 Friedrichsdorf Tel. +49(0)6172/7340 www.kawasaki.de
Plus	leichtgängige Lenkung, Gas gut dosierbar, Handling, Sitzposition
Minus	hoher Verbrauch, gehemmtes Rollverhalten, hoher Schwerpunkt

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt



Ohne Schnick-Schnack: Schnörkellose, präzise Info.



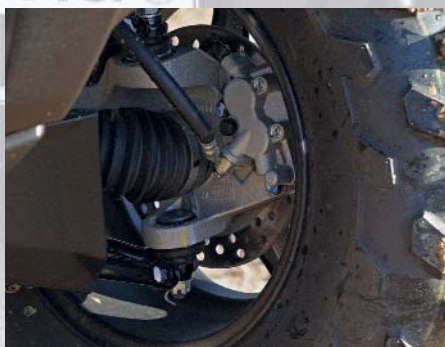
China, guck mal: Das macht den Unterschied. So muss es aussehen - wasserfest und aufgeräumt.



Saubere Lösung für's Gelände: LoF-Zulassung und Einzelradaufhängung. Beides für Arbeit, Sport und Spiel die beste Alternative.



Klimaanlage: Größerer Kühler und ein fetter Ventilator sorgen für optimale Thermik im Motor.



Stopp! Mit dieser Anlage klappt das auf den Punkt genau.



Pfiffig: Wasserdichte Staufächer für den nötigen "Krimskrams".

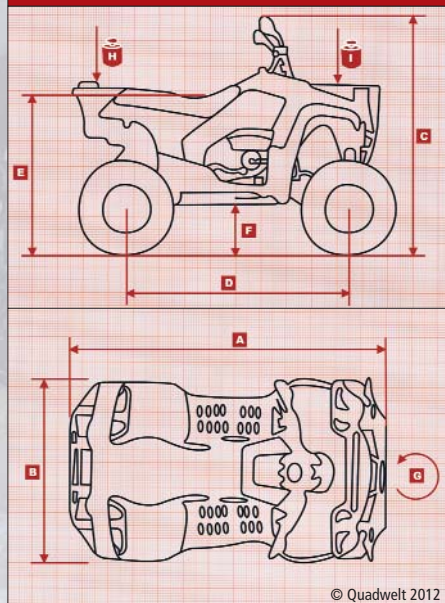


Steckverbindung: GPS, Navi oder sonstwas - hier kommt's rein.

MESSWERTE

Maße*		
A	Fahrzeuglänge	2195 mm
B	Fahrzeugbreite	1180 mm
C	Fahrzeughöhe	1220 mm
D	Radstand	1285 mm
E	Sitzhöhe	910 mm
F	Bodenfreiheit	240 mm
G	Wendekreis	k. A.
H	Zuladung hinten	80 kg
I	Zuladung vorne	40 kg
Sonstiges		
Gewicht (trocken)	316 kg	
Tankinhalt	19 Liter	

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt



© Quadwelt 2012