

anzeige. Auch wenn's hier und da gehörig am Verkleidungs-kiel schrappt, denn die Schräglagenfreiheit reicht mit zunehmender Frechheit nicht wirklich. Maßlos unverschämt kommt der Antritt aus den Ecken – aus der Hasseröder geht's regelmäßig mit erigiertem Vorderrad raus. Immerhin zerren 205 fette Gäule an der Kette. Und zwar die, von der Kaltblüter-Sorte: Noch bevor der Tourenzähler fünfstellige Regionen erreicht, galoppiert die Pferdeherde vollzählig. Dabei verläuft der Kraftausbruch extrem unspektakulär, eher turbinenartig nachdrücklich: Das müssen die harmlosesten 205 PS seit Menschen gedenken sein. Aktuelle Einliter-Sportler sind dagegen reinste Giftspritzen. Und das Drehmoment des 14er Bigblocks bewegt sich zwischen Standgas und Begrenzer auf einem souveränen Hochplateau. Oft ist es sogar egal, ob beim Abbiegen ein Gang zuviel eingelegt ist – obwohl die Endübersetzung für den Pistengebrauch definitiv zu lang ausfällt. Aber der Kawa-Kracher schiebt nun mal wie blöde. Immer. Großes Kino.

### The Big Orange...

...ist keineswegs der absolute Pistenbrenner, aber er funktioniert dort. Und zwar derart, daß der Unterschied zwischen Schein und Sein kaum größer ausfallen könnte. Dabei bleibt die Fuhre völlig gutmütig und berechenbar, trotz des üppigen Leistungsangebots. Mit diesem Krad fährt man – und wird nicht gefahren. Das gewaltige Leistungspfund entfaltet sich absolut gebrauchsfreundlich: Der große Hubraum schüttelt sein Power-Angebot spürbar locker aus dem Ärmel.

Pummelchen im knalligen Sportdress – quasi als gummi-bereifter Kontrast

Da hat Kawasaki-Profi Michael Lohmann in der Tat ganze Arbeit geleistet: Neben klassischem Feintuning der Atemwege, erhielten die Brennräume mittels gezielt eingeschweißten Materials ausgeprägte Quetschkanten – die Verdichtung stieg so von 10,5 auf 12,8 : 1. Modifikationen am Kolben-Design (Ventiltaschen) blieben dadurch unnötig. Für besonders schnelle Gangwechsel kam noch Lohmanns Spezialität zum Zuge: Eine elektro-hydraulische Kupplung, die zusammen mit dem Quickshifter FSM5 halbautomatisches Schalten ermöglicht. Beim Beschleunigen wird nur noch der Ganghebel durchgeschwicht, und die Gänge sitzen – bombensicher Dank hinterschlifflener Schaltklauen im Getriebe. Ebenfalls made by Lohmann.

### Pralles Paket

Neben moderatem Doping im Pferdestall lag Michael die Minimierung rotierender Massen am Herzen, wodurch die schmeichelnde Fahrbarkeit erst möglich wurde. Allein 2,5 Kilo fehlen der Kurbelwelle, die eine wirklich famose Feinwuchtung erfuhr – sogar die Ausgleichswellen wurden komplett entfernt. Dazu kommt ein Fahrwerk, das Dank Öhlins-Hardware nicht nur über ein funktionierendes Pisten-Set Up verfügt, sondern auch auf extraleichten Galespeed-Rädern rollt. Und dem Paket ist trotz 240 vollgetankter Kilos ein bestechendes Handling zu verdanken, jedenfalls in Relation zur stolzen Masse: Der Apparat war beim Testtritt mit 22 Litern tatsächlich randvollgetankt. Man gönnt sich ja sonst nichts... Insgesamt ist „die Dicke“ ein verblüffendes Bike, das echt zum Grübeln zwingt: Kann man die Physik vielleicht doch bescheißen? ■ 

