



Kurvenhutz bei Sonne

An einem der wenigen warmen Frühlingstage habe ich die Ehre, die Fahrbarkeit des Fernreisezugs auf den mehr oder weniger kurvigen Landstraßen des

beherzten Fahrer und einen entschlossenen Druck mit dem Knie. So machen auch enge Serpentinenspaß. Die Schräglagenfreiheit ist sensationell. Spätestens die Fühler an den klappbaren Fahrerfußrasten signalisieren, wann es genug ist.

Was sonst noch aufgefallen ist

Wurde die Reichweite im Cruiser-Tempo noch mit 145 km angezeigt, stehen nach etwa 15 km hart am Gas nur mehr 65 km am Multifunktionsdisplay, womit man die Anzeige nicht ernst nehmen kann. Nach einer Mischung von Autobahn, Großstadtverkehr und Freilandstraßen hat sich die

Schnell auf Touren

Unterwegs mit der GTR 1400 von Kawasaki

Dieses Motorrad wird als Sporttourer beworben. Welche Daten und Fakten sprechen eigentlich für die Abteilung Sport? – Da wären 155 PS, eingepackt in einen Monocoque-Alu-Rahmen, ein Topspeed von 255 km/h und klappbare Fahrerfußrasten! – Und was spricht die Tourer-Fraktion an? Auf den ersten Blick sicher die sehr komfortable Sitzbank für zwei, ein elektrisch verstellbares Windschild, Bordsteckdose, Kardanantrieb und zwei Seitenkoffer mit je 35 Litern Fassungsvermögen!

Allerdings bringt diese GTR mit voller Benzinladung 311 kg auf die Waage

und bleibt mit einer max. Zuladung von 197 kg eher bescheiden. Soweit die Theorie.

Nun zur Praxis:

Die Sitzposition ist entspannt und wie geschaffen für Kilometerfresser. Der Knieschluss am 22l-Tank ist gut. Der sensationelle Geradeauslauf geht mit der Standardeinstellung am Fahrwerk vorerst etwas zu Lasten der Kurvenwilligkeit.

Erhöhter Luftdruck in den Reifen

Ein Blick auf die Reifendruckkontrolle am Multifunktionsdisplay klärt

mich allerdings auf: Der vorhandene Reifendruck wäre bei anderen Motorrädern durchaus Standard. Die GTR will laut Bedienungshandbuch allerdings mehr, und noch dazu sowohl vorne, als auch hinten fast gleich viel. Und siehe da. Mit mehr Luft in den Reifen kommt auch mehr Spaß in den Kurven.

Auf der Autobahn

Um die GTR gleich einmal richtig laufen lassen zu können, entschlief ich mich für die Autobahn zwischen Amstetten und Linz. Pfeilgerade hält sie die eingeschlagene Richtung, auch in schnellen, langgezogenen Kurven bei etwa 140 km/h. Der 6. Gang ist als Overdrive ausgelegt und bedeutet die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bei 3.800 U/Min. Die Rückspiegel gewähren einen guten, vibrationsfreien Blick zurück.

Bei der Rückfahrt bin ich bereits in die Regenkombi eingepackt. Die Verkleidung und das hochgestellte Windschild bieten mir den Wetterschutz, den ich mir von einem Sporttourer erwarten darf.



Mostviertels zu ergründen. Dabei sitzt man bis 4.000 U/min entspannt im Bummelzug, darüber hinaus steigt man allerdings um in einen ICE. Vorbei ist's mit dem gutmütigen Tourer. Jetzt will ich es wissen. Die Zeit des Sportlers ist gekommen.

Der Motor hängt gierig am Gas und packt beherzt und kräftig an. Der Auspuffsound ist kernig und supersport-verdächtig. Konzentriert stürme ich die Berge hoch und runter. Die Bremsen sind gut dosierbar. Beim wirklich scharfen runterbremsen und runterschalten über Fahrbahnwellen stempelt das Hinterrad (trotz Anti-Hopping-Kupplung) ein wenig, bleibt aber in der Spur und ist leicht kontrollierbar. Man bedenke: Inklusive Fahrer und Zuladung sind jetzt etwa 430 kg unterwegs. In engen Kurven braucht die Kawa einen

GTR 1400 bei mir durchschnittlich 7l/100km (95 Oktan) genehmigt.

Mein Fazit:

Die neue GTR ist ein Sporttourer. Das spiegelt ihre Stärken in der richtigen Reihenfolge. Gemacht für Motorradfahrer, die auf eine gewisse Sportlichkeit nie verzichten können, und ab und zu auch gerne mal komfortabel und relaxt touren wollen. Und mit dem um 7 cm höheren Windschild sitzen auch Großgewachsene absolut wind- und wettergeschützt.

◆
Karl Dangl



Kawasaki

LIETZ

Waidhofen/Y. 07442/55655
Amstetten 07475/53151

www.lietz.at