



keiten und spielerischem Handling in unglaublicher Art und Weise. Ob in der Stadt, auf der B121 zwischen Amstetten und Waidhofen/Y. oder auf den engen und kurvenreichen Nebenstraßen rund um den Sonntagberg. Sie überzeugt in allen Bereichen. 28 cm Spielraum liegen

Schnörkellos attraktiv!

Kawasaki bietet mit der VN 900 einen starken Auftritt in der Custom-Szene

Meine Erfahrungen mit Motorrädern dieser Art beschränkten sich bisher auf ein Wochenende mit einer Road King von HD (Made in USA). Diesmal wurde mir mit der Kawasaki VN 900 Classic ein Chopper nach japanischer Machart anvertraut.

Dezente Auffälligkeiten

Das tief liegende Heck wirkt massiv, optisch verstärkt durch das wuchtige 15" Scheibenrad (180/70-15) und eine Dreieck-Stahlschwinge, die an einen Starrrahmen erinnert. Dem gegenüber steht eine fast filigrane Front, zusätzlich aufgepeppt durch das für diese Spezies einzigartige 21" Gussvorderrad mit markanten Doppelspeichen, das sich mit einem schmalen 80/90er-Dunlop als Gummiauflage begnügt. Weiters wurden vorne jegliche Art von Verkleidungen oder Abdeckungen weggelassen. Der klassische Tropfentank (20 Liter) mit aufgesetzter In-

strumentenkonzole ist einfach Pflicht. Der breite und sportlich gerade Lenker sowie die vorgezogenen Fußrasten sind gut für das lässige Custom-Image. Die exklusive Farb-Zusammenstellung wird bei Kawasaki als Ebony bezeichnet und unterstreicht die qualitativ hochwertige Erscheinung.

Platz nehmen und lospoltern

Die niedrige Sitzhöhe in Verbindung mit einem schlank gebauten Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen ist auch eine starke Empfehlung an kleingewach-

sene BikerInnen. Der wassergekühlte V2 8-Ventiler mit exakt 903 ccm wird durch eine 34 mm-Benzineinspritzung und doppelten Drosselklappen befeuert. Vibrationen? – Na logisch! Aber wen stört's, wenn so ein charakterstarker Langhuber lospoltert?! Hinter dem pulverbeschichteten, glänzend schwarzen Motordeckel und kupferfarbenen Zylinderköpfen verbergen sich 50 PS. Die mattschwarze Auspuffanlage mit Slashcut-Doppelschalldämpfer klingt kernig und nach mehr. Tatsächlich fühlen sich Antritt und



Beschleunigung wie bei einem Big-Bike dieser Kategorie an. Völlig frei von Lastwechselreaktionen traben die Pferdchen los. Obwohl das 5-Gang-Getriebe perfekt arbeitet, liefert es mir keinen weiteren Grund für Schaltmanöver. Bei 40 km/h im Fünften kribbelt es merklich an Lenkerenden und Fußrasten, aber auch diese Übung meistert der V2 mit Bravour.

Spielerisches Handling und Cruiser-Stabilität

Motorräder dieser Bauart müssen sich oft eine gewisse Trägheit nachsagen lassen. Die 900er widerlegt solche Vorurteile. Die gewählte Geometrie aus Radstand, Lenkkopfwinkel und Nachlauf harmoniert perfekt mit dem Federungssystem – vorne 41 mm Telegabel, hinten Uni-Track mit 7-fach verstellbarer Federvorspannung. So schafft dieses Bike den Spagat zwischen spurtreuer Stabilität bei höheren Geschwindig-

zwischen Fußrasten und Asphalt. Wenn die zu kratzen beginnen, ist man bereits recht zügig unterwegs. An Vorder- und Hinterrad sorgt jeweils eine gelochte Einzelscheibe mit Doppelkolben-Bremssattel für angemessene Verzögerung.

Mein Fazit

Mit der VN 900 Custom hat Kawasaki die Messlatte für Performance, Verarbeitung und fühlbare Qualität in ihrer Klasse noch einen Zacken höher gelegt. Um 9.799 € gibt es ein schnörkelloses, technisch attraktives Motorrad mit antrittstarken 50 PS in Serie, verhaltene 34 PS nur auf Bestellung! ■ Karl Dangel



Fotos: Maria Steigenberger

LIETZ
DEIN RECHTIGER DRIVE

Waidhofen/Y., 07442/55655
Amstetten, 07475/53151
www.lietz.at