

KAWASAKI ZZR 1400

Leichte Schräglage, 298 km/h, höchste Konzentration. Jetzt bloß nicht den Lenker verreißen! Grobe Richtungswechsel wären bei diesem Speed fatal. Die Fuhre schießt um den 12,6 Kilometer langen Hochgeschwindigkeits-Kreisel im süditalienischen Nardo. Um die Verkleidung tobt ein Orkan, die Leitplanken sind zum Greifen nah. Durchatmen! Dann die Zielflagge, eine Runde vergeht wie im Flug. Zeit und Raum scheinen sich auf der jüngsten Ausbaustufe der Kawasaki ZZR 1400 massiv zu verschieben. Kein Wunder! Laut unseren Messungen steht fest: Diese Kawa ist das stärkste Serienbike der Welt. Diese Powerladung wirkt sich auch aufs Fahrverhalten aus. Die Elektronik fängt den Big Block um 300 km/h zwar sanft, aber bestimmt ein, lässt ihm kurz freien Lauf, bremst ihn wieder ein, und so weiter. Das leitet auf Dauer leichte Unruhe ins Fahrwerk. Ohne „Speed Cutter“ würde die Kawa wohl etwas sturer ihre Bahnen ziehen. Und dazu die 300-km/h-Marke locker knacken. Dass sie das nicht tut, liegt an der freiwilligen Selbstbeschränkung der Hersteller, die sich vor Jahren auf eine Höchstgeschwindigkeit von unter 300 km/h verständigten.

Hubraum, Leistung und Drehmoment sind dagegen keine Grenzen gesetzt, und so schöpft Kawasaki bei der ZZR 1400 des Jahrgangs 2012 aus dem Vollen: 1441 Kubikzentimeter, 200 PS und 163 Nm verkünden die Japaner für den Vierzylinder. Damit überflügelt die ZZR ihre Vorgängerin um 89 Kubik, nominell sieben PS und neun Nm, und festigt dadurch ihre Position als stärkstes Serienbike des Planeten. Lediglich Yamaha gibt für die Vmax bei gleicher Leistung einige Newtonmeter mehr Drehmoment (167 Nm) an. Unser Prüfstand spuckt folgende Werte aus: 165 Nm und 192 PS für die Yam, 162 Nm und gigantische 206 PS für die ZZR 1400 - neuer Leistungs-Weltrekord!

Seinen größeren Hubraum generiert der Reihenvierer bei gleicher Bohrung aus einem um vier Millimeter längeren Hub (65,0 statt 61,0 mm). Auch sonst griffen die Grünen tief in die Trickkiste, um den Antrieb zu stärken und zu stählen: durchlassfreudiger, größerer Luftfilter, neues Drosselklappengehäuse, überarbeitete Ein- und Auslasskanäle, höhere Verdichtung, gefräste Brennräume, Nockenwellen mit mehr Hub und verstärkter Kette, härtere und teils hitzevergütete Ventile (Auslass), höherwertige Ventilsitze, neue, geschmiedete Kolben mit zusätzlicher Schmierung über externe Leitungen, längere und verstärkte Pleuel, stärkere Kurbelwellenlager, geänderte Öffnungen des Kurbelgehäuses zwischen den Zylindern zur Verringerung von Pumpverlusten, konisch geformte Krümmer mit größerem Durchmesser, zwei riesige Auspuffe sowie kleinere Katalysatoren.

All das wirkt sich natürlich aus. Bis 4000/min agiert der Treibsatz noch vergleichsweise verhalten, danach kommt aber mächtig Schwung in die Bude. Die pure Hölle bricht kurz über 7000 Touren los. Dann schickt der überraschend kultivierte Antrieb dermaßen viel Punch ans Hinterrad, daß einem Hören und Sehen vergeht. Dieser geniale Zustand hält bis zur Abriegeldrehzahl von zirka 11 000/min an. Wahnsinn! Ständig präsent: das überbordende Drehmoment. Legales Doping für die Seele. Garantiert ohne Nebenwirkungen, allerdings mit enorm hohem Suchtpotenzial. Fahrleistungs-Messwerte? Bitte schön: Den Sprint von 0 auf 150 km/h absolviert die Dampftramme in 4,7, von 0 auf 200 Sachen in phänomenalen 7,0 Sekunden. Damit zeigt sie selbst den pfeilschnellen Superbikes ihr voluminöses Heck!

Definitiv entweicht der Pilot das Triebwerk im „Low-Power-Modus“. Auf dieser letzten von zwei Fahrstufen kappt er Leistung wie Drehmoment inflationär um 25 Prozent - wie langweilig! Wesentlich mehr Spaß bringt dagegen die hervorragende dreistufige, abschaltbare Traktionskontrolle. Sie bietet je nach Lust, Laune und Fahrkönnen den passenden Modus. Fortgeschrittene wählen Stufe eins, die viel Schlupf und begrenzt Wheelies zulässt. Modus zwei regelt stärker und eignet sich unter anderem prima fürs Herantasten an den Einrad-Tanz. Stufe drei greift früh und stark ein - der Modus für Vorsichtige.

Nicht nur für sie bietet die ZZR nach wie vor ein ABS. Neu abgestimmt, funktioniert der Blockierverhinderer sehr ordentlich. Was man von der leicht geänderten Bremse mit modifizierten Scheiben und neuen Belägen nicht uneingeschränkt behaupten kann. Zwar verzögert die Anlage brachial und steckt einzelne Vollbremsungen selbst aus hohen Geschwindigkeiten tadellos weg. Doch die Dosierung haben wir von der Vorgängerin knackiger in Erinnerung. Und bei starker, wiederkehrender Belastung wandert der Bremsdruck und damit auch der Hebel.

Auch am Fahrwerk legte Kawasaki Hand an: überarbeiteter Rahmen mit gleicher Geometrie, aber geänderter Steifigkeitsbalance, verstärkte, längere Schwinge, straffere Feder Elemente, leichtere Räder. In und um die Ecken möchte die Kawa dennoch etwas gebeten werden - kein Wunder bei einem 267-Kilo-Trumm. Auch verfügt die 1400er natürlich nicht über die Präzision eines Supersportlers. Dafür liegt sie in Schräglage recht satt, vorausgesetzt, die Dämpfung vorn und hinten wurde vorher etwas weiter zugedreht. Beim Rauspfeffern aus den Ecken pendelt die Kawa-Front teils kräftig - Lenkungsdämpfer Fehlanzeige. Zu ihrer Verteidigung sei gesagt, dass künftige ZZR 1400-Treiber wohl kaum in Gefilden jagen, das dem Gelände dieses Tests entspricht: dem Rennstrecken-ähnlichen Handlingkurs in Nardo. Dort tendiert die Kawa am Kurvenausgang zu weiten Linien. Eine Eigenart, die sie sehr wahrscheinlich auch auf der Landstraße zeigt und eine Folge der hinteren Pelle mit flacher Kontur (190/50) ist. Möglicherweise wäre das 55er-Format des feinen Bridgestone Battlax S20 aufgrund seiner runderen Kontur die bessere Wahl gewesen. Fans können die Kawasaki ZZR 1400 ab Ende März/Anfang April für 15 595 Euro bei ihrem Lieblingshändler abgreifen.

Fazit

Mit der neuen ZZR 1400 schickt Kawasaki das stärkste jemals gemessene Serienbike ins Rennen. Natürlich lässt eine solche Wuchtbrumme fahrwerkseitig etwas Federn. Sie eignet sich besonders für Leute, die sich am Drehmoment eines Big Blocks berauschen, den Fight mit stämmigen Maschinen suchen, öfters zu zweit unterwegs sind und längere Autobahnetappen abspulen.