



## KAWASAKI Z 650 (ER650H)

Agiles Naked Bike (50kW/68 PS)

Die aktuelle Z 650 tritt die Nachfolge der erfolgreichen ER-6n an und ist damit neues Mitglied der „Z“-Familie im Kawasaki-Programm. Die schnellste Beschreibung: leicht, kompakt und quicklebendig. Der sparsame (ca. 4,3 bis 4,5 l/100 km) Zweizylinder-Reihenmotor leistet 50 kW (68 PS) und bietet das Drehmoment von maximal 65 Nm vorrangig im unteren und mittleren Drehzahlbereich an. Die fahraktive, frontorientierte Sitzposition, die für Fahrer unterschiedlicher Größen erstaunlich ergonomisch ausfällt, und das sehr spielerische Handling der nur 188 kg leichten Maschine unterstützt eine sportlich-freche Fahrweise innerorts und auf Landstraßen, ohne dabei zu überfordern, zumal der Motor im oberen Drehzahlbereich spürbar an seine Leistungsgrenze gerät. Auch der konzeptbedingt knappe Windschutz lädt nicht zu schneller Fahrt ein. Wermutstropfen sind die ungünstige Ergonomie für den Beifahrer, die wenigen Einstellmöglichkeiten des Fahrwerks, die einfache Ausstattung und der etwas raue Motorlauf. Die ABS-bewährten Bremsen leisten gute Dienste. Die Z 650 wird auch als 35 kW-Variante für die Führerscheinklasse A2 angeboten. Der Preis von 6695 Euro ergibt ein gutes Preis-Leistungsverhältnis.

**Konkurrenten:** Ducati Monster 797, Honda CB 650F, Suzuki SV 650, Yamaha MT-07

**+** Sehr handliches und leichtes Naked-Bike mit niedriger Sitzposition, besondere Eignung für (Wieder-) Einsteiger u. Fahrschulen im Innerorts- und Landstraßenverkehr, sparsamer, ausreichend kräftiger Motor, stabiles Fahrwerk, mit entsprechender Ausstattung auch für Touren geeignet, gutes Preis-Leistungsverhältnis, gute Bremsen

**-** ungünstige Beifahrerergonomie, geringer Windschutz, etwas rauher Motorlauf, Fahrwerk nur wenig einstellbar, einfache Ausstattung

2,4

ADAC-Urteil

### Einzelbewertung

2,5

Alltagstauglichkeit

2,7

Ergonomie

2,3

Antrieb

1,9

Fahrverhalten

2,5

Sicherheit

2,5

## ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,2

### Abmessungen/wichtige Daten

Die rechnerischen Abmessungen der Z 650 spiegeln die kompakte Bauweise nur bedingt wider. Sie liegen nur geringfügig unter dem Durchschnitt vergleichbarer Naked-Bikes. Länge: 2,1 m, Breite: 0,89 m, Höhe: 1,25 m, das Gewicht verteilt sich zwischen Vorder- und Hinterrad mit 51 zu 49%.

⊕ Eine der größten Stärken der Z 650 sind das niedrige Gewicht von 188 kg (mit vollem Tank) und ihre kompakte Bauweise in Kombination mit der niedrigen Sitzposition von 755 mm (besetzt mit Fahrer). Damit ist sie attraktiv für einen großen Personenkreis unterschiedlicher Körpergröße. Außerdem kann sie mit diesen Eckdaten (Wieder-) Einsteigern und Fahrschulen empfohlen werden. Die Zuladung von ca. 200 kg ist für diese Fahrzeugklasse gut. Der 15 Liter-Tank ermöglicht bei einem Landstraßenverbrauch von 4,3 l/100 km eine für diese Motorradklasse gute Reichweite von ca. 350 km. Der Wendekreis (aufrecht geschoben) von 5,65 m ist etwas besser als der Standard in dieser Fahrzeugklasse.



Die Z 650 ist kompakter als es die Abmessungen verraten.

2,4

### Verarbeitung

Trotz des relativ günstigen Preises entspricht die Verarbeitungsqualität dem aktuellen Standard dieser Motorradklasse.

- ⊕ Die Qualität nahezu aller Komponenten der wenigen Verkleidungs- und Anbauteile, ihre Passformen, die Lackierung der Kunststoffteile, des Rahmens, der Räder und des Motors können angesichts des Preises voll überzeugen. Gleiches gilt für die Bremsleitungen, Kabel und deren Befestigungen. Der Auspuff besteht vollständig aus rostfreiem Stahl.
- ⊖ Lediglich die vordere Lampenverkleidung und die damit verbundene Blinkerhalterung erscheinen sehr weich. Dies hat zur Folge, dass die Blinkergehäuse während der Fahrt stark vibrieren.

2,3

### Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

- ⊕ Die kompakte Bauweise und das geringe Gewicht erleichtern das Schieben und Manövrieren deutlich. Zusammen mit dem breiten Lenker lässt sich die Z 650 somit auch von zierlichen Personen leicht vor- und rückwärts schieben. Dabei sind keine Rollwiderstände spürbar. Der Tankvorgang ist unkompliziert. Die Bedienung des Seitenständers ist sowohl auf der Maschine sitzend als auch von der Seite sehr einfach. Der Bedienhebel am Seitenständer ist gut zugänglich hinter der Fahrerfußraste.
- ⊖ Für das sichere Manövrieren fehlt lediglich am Heck eine sichere Griffmöglichkeit. Einzig der Lederriemen auf dem Beifahrersitz und die Sitzbankstufe erlauben etwas Halt. Der Lenker lässt sich nur nach links eingeschlagen mittels Kombischloss am vorderen Tankende verriegeln.

## Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Grundsätzlich sind die Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung an Naked Bikes stark begrenzt. Auch Handschuhfächer sind eher selten. Kawasaki bietet als aufpreispflichtiges Zubehör für die Z 650 einen Topcase inkl. Träger (Gesamtpreis: 277 Euro), seitliche, weiche Koffer bzw. Satteltaschen (inkl. Träger für 446 Euro) und einen passenden 4-Liter-Tankrucksack (Gesamtpreis: 224 Euro) an. Weitere Gepäcksysteme werden im allgemeinen Motorradzubehörhandel angeboten.

- ⊕ Die Zulademöglichkeit von ca. 200 kg spricht für gute Tourentauglichkeit. Für Riementankrucksäcke sind verschiedene Befestigungsmöglichkeiten am Rahmen im Bereich der vorderen Sitzbank und am Lenkkopf gegeben.
- ⊖ Die Möglichkeiten der Gepäckunterbringung an der serienmäßigen Z 650 sind stark eingeschränkt. Am Heck sind im Bereich der Beifahrerfußrasten auf jeder Seite nur einzelne Zurrhaken vorhanden. Für eine sichere Befestigung mittels Spannriemen wären vier Fixierpunkte vorteilhaft. Das Fach unter der Beifahrersitzbank ist sehr klein.

## Serienausstattung

Die Serienausstattung entspricht weitgehend dem Klassenstandard. Sie ist einfach gehalten, erscheint trotzdem bezogen auf den günstigen Anschaffungspreis angemessen. Laut Bedienungsanleitung ist die Kawasaki Z 650 mit einem Unfalldatenspeicher (EDR: Event Data Recorder) ausgerüstet, der die aktuellen Daten Fahrzeuggeschwindigkeit, Kurbelwelldrehzahl und Drosselklappenstellung für kurze Zeit in einem Durchlaufspeicher ablegt. Bei einem besonderen Ereignis wie z.B. einem Unfall werden diese Daten „eingefroren“, um weitere Datenanalysen nach dem Ereignis zu ermöglichen. Das Auslesen des EDR sei laut Bedienungsanleitung nur mit Spezialausrüstung vorrangig durch Kawasaki möglich.

- ⊕ Die Z 650 verfügt über eine sogenannte „Assist and Slipper Clutch“ (Assist- und Rutschkupplung). Diese besondere Kupplung erlaubt es, schwächere Federn zu verwenden und somit die Betätigungskraft zu reduzieren, und öffnet bei starker Rückwirkung des Hinterrades auf den Antrieb die Kupplung leicht, sie wirkt somit als Anti-Hopping-Kupplung. Außerdem verfügt die Z 650 über eine Funktion, die Kawasaki „Leerlauflinker“ nennt (siehe auch Punkt: Getriebe). Eine Warnblinkanlage ist vorhanden. Die Federbasis am hinteren Federbein ist einstellbar. Neben dem Tacho und dem Drehzahlmesser zeigt das Display verschiedene Daten der integrierten Bordcomputerfunktionen an. Hierzu zählen eine Zeituhr, die Kühlmitteltemperaturanzeige, der Tankfüllstand, eine Reststreckenanzeige (Strecke, die mit der Tankfüllung noch gefahren werden kann), zwei Tripmaster, Momentan- und Durchschnittsverbrauchsanzeigen sowie eine ECO-Betriebsanzeige, die eine wirtschaftliche Fahrweise unterstützen soll. Die Einheiten oder Darstellungen auf dem Display lassen sich anpassen.
- ⊖ Es ist kein Hauptständer und keine Gepäckbrücke (nur gegen Aufpreis von 136 Euro) vorhanden. Nach aktuellem Kenntnisstand wird auch im Zubehörhandel für die Z 650 kein Hauptständer angeboten. Die Federbasis an der Vorderradgabel ist nicht einstellbar. Gleiches gilt für die Dämpfungseigenschaften an beiden Federelementen. In dem Display fehlen Anzeigen für die Umgebungstemperatur.

## 2,7 Wartung (durch den Fahrer)

Die umfangreiche Bedienungsanleitung enthält u. a. die relevanten Wartungspläne, kleine Fehlersuchhilfen und Tipps zu Pflege und Stilllegung sowie Hinweise zur Fahrwerkseinstellung.

⊕ Die Bedienungsanleitung stellt viele wichtige Wartungsarbeiten, die dem Fahrer zugetraut werden, gut dar. Das Fehlen großer Verkleidungen macht den Zugang zu den Komponenten relativ einfach. Die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten sind unkompliziert durchführbar. Dies gilt besonders für den Wechsel von Motoröl, Ölfilter und Sicherungen sowie für die Prüfung der Bremsanlage und des Kühlsystems. Auch die Einstellung der Antriebskettenspannung wird beschrieben. Für die wichtigsten Wartungsarbeiten reicht das einfache Bordwerkzeug aus.

⊖ Die Ölstandkontrolle ist wegen des fehlenden Hauptständers schwierig bzw. erfordert einen gesonderten Montageständer oder eine zweite Person. Die Montage und Demontage der Räder, der Zündkerzen, der Lampen und des Luftfilters wird nicht beschrieben. Das Einstellen der Basis des Federbeins ist vergleichsweise aufwendig, da der Einstellring am zentral angeordneten Federbein sehr schlecht zugänglich ist.



Gut versteckt und schlecht zugänglich: Einstellung für die Federbasis am Federbein.

## 2,7 ERGONOMIE

### 2,5 Sitzposition Fahrer

Der relativ geringe Abstand zwischen Sitzbank und Lenker ergibt eine deutlich frontorientierte Sitzposition. Trotz der kompakten Bauform ergeben sich für die meisten Personen passende Knie- und Sprunggelenkwinkel. Unabhängig davon wird besonders großen Personen dringend empfohlen, eine Sitzprobe oder besser eine Probefahrt durchzuführen, um die persönliche Eignung beurteilen zu können. Kawasaki bietet als Zubehör (Preis: ca. 160 Euro) eine um 3 cm höhere Gel-Sitzbank für den Fahrer an.

⊕ Die Sitzbankhöhe von knapp 76 cm (besetzt mit 82 kg schwerer Person) und die im vorderen Bereich schlanke Sitzbankausformung ermöglichen es auch kleinen Personen, die Füße sicher auf den Boden zu stellen (Schrittbogenlänge beträgt ca. 1,7 m). Dabei entsteht immer ein guter Kontakt zu der Maschine beim Fahren. Die Sitzbankhöhe und -position ergibt mit der Lenkerform und -krüpfung eine relativ aufrechte, aber trotzdem vorderradorientierte, fahraktive Körperhaltung mit leicht angewinkelten Armen. Nach kurzer Gewöhnung entwickelt sich so ein vertrautes und direktes Gefühl für das Vorderrad mit spielerisch leicht zu bedienender Lenkung.

⊖ Die Fahrersitzbank fällt nach vorne deutlich ab.

Zusammen mit dem vergleichsweise glatten Sitzbankbezug ergibt sich hierdurch besonders bei starken Verzögerungen etwas wenig Halt. Bei Vollbremsungen wird rechtzeitig eine starke Körperspannung erforderlich,



Besonders die niedrige Sitzposition macht die Z 650 für kleine Personen sehr attraktiv.

um eine zu starke Vorwärtsbewegung zum Tank abfangen zu können. Die relativ weit hinten liegende Position der Rückspiegel (bedingt durch die Lenkeranordnung) machen eine bewusste Kopfdrehung erforderlich, die kleinen Flächen und die kurzen Haltearme der Rückspiegel erschweren die Rücksichtnahme. Die Lenkerkröpfung (Lenkerenden sind relativ weit nach innen gedreht) ist nicht Jedermanns Sache. Eine Variation der Lenkereinstellung ist nicht vorgesehen.

### 3,3 Ergonomie für den Beifahrer

Die Zuladungsreserven von 200 kg sprechen für einen Sozusbetrieb.

- + Das niedrige Heck mit der flachen und glatten Sitzbank ermöglicht ein leichtes Aufsteigen.
- Die Beifahrersitzbank fällt klein aus und bietet auch wegen der Neigung nach vorne in Längsrichtung nur wenig Halt. Die hohe Position des Beifahrersitzes und die fehlenden Haltemöglichkeiten am Heck verlangen vom Beifahrer aktive Mitarbeit, um den Fahrer möglichst wenig zu stören. Der Beifahrer muss sich im Zweifel nach vorne gegen den Tank abstützen. Im Ganzen erscheint die Z 650 für längeren Sozusbetrieb nur bedingt geeignet.

### 2,3 Armaturen

Die Griffweiten des Handbrems- und des Kupplungshebels, die Stellung des Fußbrems- und Schalthebels sind einstellbar.

- + Fast alle Hebel und Schalter entsprechen dem üblichen Standard dieser Klasse und lassen sich leicht bedienen. Die Griffweiten von Handbrems- und Kupplungshebel lassen sich in weiteren (fünffach) Bereichen einstellen. Dank der sogenannten Assist- and Slipper Clutch (Assist- und Rutschkupplung) sind die Bedienkräfte der Kupplung besonders niedrig.

### 2,7 Anzeigen

Alle Anzeigen sind in einem Multifunktions-LCD-Display integriert.

- + Die wichtigsten Anzeigen in dem kontrastreichen Display und die Kontrollleuchten sind gut ablesbar. Nach kurzer Gewöhnung kann das Display über die zwei Druckschalter am rechten und linken Rand leicht bedient werden. Die Maßeinheiten der Daten sind einstellbar. Die ECO-Anzeige erleichtert wirtschaftliche Fahrweise. Der Anzeigemodus des Drehzahlmessers kann variiert werden. Das Display verfügt über eine einstellbare Hochschalt-Kontrollleuchte.

- Die Zeichenanordnung am LCD-Display ist zumindest anfangs etwas verwirrend und unübersichtlich. Die mittige, halbrunde Drehzahlanzeige mittels Segmenten ist nur grob ablesbar. Die Range-Anzeige für die Reststrecke, die mit der aktuellen Tankfüllung noch zurückgelegt werden kann, ist stark von der Fahrweise abhängig.



Das kompakte Display ist direkt vor dem Lenker weit unten angeordnet.

**3,0**

## Vibrationen

Die 180°-Kurbelwelle des Parallel-Twins treibt eine Ausgleichswelle an. Trotzdem können systembedingt bei diesem Antriebskonzept Vibrationen nicht vollständig eliminiert werden.

⊖ Der Reihenzweizylinder produziert in fast allen Drehzahl- und Lastbereichen unterschiedlich deutliche Vibrationen. Diese sind an allen Kontaktstellen (Lenker, Fußrasten, Sitzbank) mehr oder minder stark spürbar. Die Sicht nach hinten mittels Rückspiegel wird durch die Vibrationen je nach Ausprägung etwas erschwert.

**3,3**

## Fahrkomfort/Windschutz

Die Z 650 in der getesteten Version verfügt im Gegensatz zu dem parallel angebotenen Modell Z650 Performance über keinen Windschild. Eine getönte, höhere Windschutzscheibe wird von Kawasaki für 113 Euro angeboten.

⊕ Unabhängig vom fehlenden Windschutz bietet die Z 650 einen für die Fahrzeugklasse guten Fahrkomfort auch bei höheren Geschwindigkeiten.

⊖ Der fehlende Windschutz und die Windgeräusche am Helm lassen die Z 650 für lange Fahrten im Bereich über der Autobahnrichtgeschwindigkeit eher ungeeignet erscheinen.

**2,3**

## MOTOR/ANTRIEB

**2,8**

### Motorstart

⊕ Der Motor startet unabhängig von der Betriebs- und Umgebungstemperatur überwiegend zuverlässig und ohne auffällige Geräusche. Nach dem Kaltstart ist der Motor nach kurzer Fahrstrecke voll belastbar.

⊖ Die Drehzulanhebung nach dem Start des kalten Motors erscheint relativ hoch. In Einzelfällen hatte der Anlasser etwas Anlaufschwierigkeiten (Ursache nicht bekannt).

**2,5**

### Leistungsentfaltung/ Motorcharakteristik

Die Leistung von 50 kW (68 PS) steht bei 8000 U/min an, das maximale Drehmoment von 66 Nm wird bei 6500 U/min mobilisiert. Kawasaki bietet die Z 650 auch in einer für die Führerscheinklasse A2 geeigneten Leistungsvariant mit 35 kW an.

⊕ Der Charakter des Parallel-Twin-Motors passt gut zu dem Gesamtkonzept. Bei niedrigen und mittleren Drehzahlen steht genügend Drehmoment bereit, um fröhlich und frech vorwärts zu kommen. In Kombination mit dem leichten Handling erzeugt dies eine quicklebendige Fortbewegung. Für das geschmeidige Anfahren bietet der Motor ausreichend Kraft. Innerorts (bei ca. 50 km/h) kann im 6. Gang mit wenig Last ohne Ruckeln gefahren werden. Die Gassteuerung reagiert überwiegend sehr spontan. Im Ganzen hat der Motor einen hohen Unterhaltungswert, auch weil sein Potenzial bei Alltagseinsatz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften gut genutzt werden kann. Wegen seiner guten Berechenbarkeit eignet er sich bestens für alle Fahrerqualifikationen.

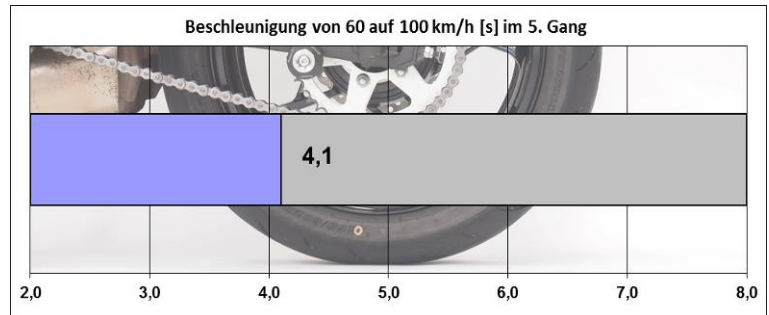


**Kompakter Twin mit Unterhaltungswert**

⊖ Bei Drehzahlen oberhalb des Maximums der Leistung nimmt diese schnell deutlich ab. Auch deswegen wird bei zügigen Beschleunigungen Schaltarbeit am gut funktionierenden Getriebe erforderlich. Für langsame Fahrt (30er-Zone) ohne Ruckeln muss der 4. Gang gewählt werden. Nach längeren Strecken im Schiebebetrieb spricht die Gassteuerung vereinzelt leicht verzögert an.

## 2,2 Fahrleistungen

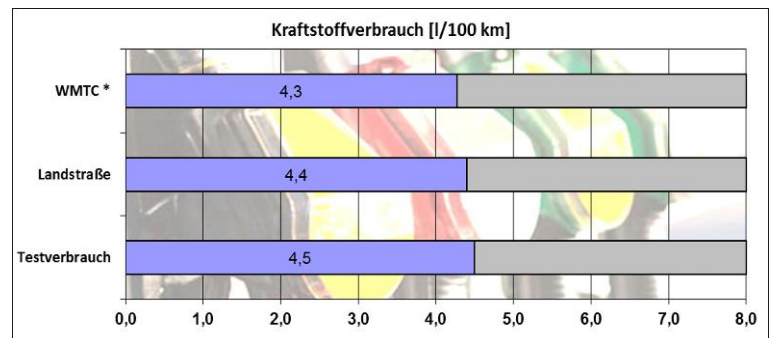
⊕ Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang erfolgt in 4,1 Sekunden, die von 100 auf 140 km/h im gleichen Gang in 5,0 Sekunden. Für die Leistung dieses Motors sind dies gute Werte.



⊖ Die relativ niedrige Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h resultiert aus dem Drehmomentschwerpunkt im unteren und mittleren Drehzahlbereich, der Maximalleistung bei vergleichsweise niedrigen 8000 U/min und der Gesamtübersetzung.

## 2,2 Kraftstoffverbrauch

⊕ Die Kawasaki Z 650 erfreut durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch. Während der Testfahrten auf öffentlichen Straßen lag er je nach Fahrweise, Streckenprofil und Fahrergewicht zwischen 3,9 und 5 l/100 km. Im Mittel ergaben sich 4,5 l/100 km. Während des Zulassungszyklus WMTC\* wurde ein amtlicher Kraftstoffverbrauch von 4,27 l/100 km ermittelt. Auf Grundlage dieses Verbrauchswertes ergibt sich bei einem Tankvolumen von 15 Liter eine ungefähre, theoretische Reichweite von 350 km.



\* WMTC: Der WMTC (Worldwide harmonized Motorcycle Test Cycle) wurde mit der Euro 4 verbindlicher Messzyklus der Homologation. Hierbei wird auch der Kraftstoffverbrauch amtlich ermittelt.

## 2,7 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

Das Fahrgeräusch wird in den Fahrzeugpapieren mit 72 dB(A), das Standgeräusch bei 4000 U/min mit 90 dB(A) angegeben.

⊕ Der Auspuffsound ist überwiegend unauffällig, bei höherer Last z.B. während Beschleunigungsphasen entsteht ein sonorer Klang. Er erscheint nicht lästig.

⊖ Systembedingt erzeugt der Parallel-Twin trotz Ausgleichswelle in fast allen Drehzahl- und Lastbereichen Vibrationen. Besonders im Leerlauf sind diese deutlich zu spüren.

## 1,7 Kupplung

Die sogenannte „Assist- und Rutschkupplung“ (siehe auch Punkt Serienausstattung) wird per klassischem Seilzug betätigt. Der Handhebel ist in der Griffweite 5-fach einstellbar.

+ Dank der besonderen Konstruktion lässt sich die „Assist- und Rutschkupplung“ mit geringen Handkräften leicht und gut dosierbar bedienen. Die gute Anti-Hopping-Wirkung der Kupplung wird besonders beim schnellen Runterschalten mehrerer Gänge deutlich. Durch das vom Antrieb abgekoppelte Hinterrad bleibt das Fahrzeug bei diesen Manövern stabiler.

## 2,3 Getriebe

Das Getriebe der Z 650 verfügt über 6 Gänge.

+ Die Getriebeabstufung passt gut zu dem Charakter des Motors. Über kurze Schaltwege sind die Gangwechsel präzise und leicht durchführbar. Die Leerlaufsuche wird durch eine sogenannte „Leerlauffindung“ erleichtert. Bei stehendem Fahrzeug kann vom 1. Gang nur in den Leerlauf geschaltet werden.

## 2,3 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung erfolgt über eine O-Ring-Kette. Der Kettendurchhang wird mit 20 bis 30 mm angegeben.

+ Bei korrekter Einstellung entstehen in dem Antriebsstrang keine störenden Lastwechselreaktionen.

## 1,9 FAHRVERHALTEN

### 1,9 Fahrstabilität

Der Radstand der Z 650 beträgt 1410 mm, der Nachlauf 100 mm. Dies entspricht dem Klassenstandard.

+ Der Geradeauslauf und die Spurstabilität der Z 650 ist in allen gängigen Fahrsituationen und bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche nicht zu beanstanden. Es wurde ein sehr gelungener Kompromiss zwischen Stabilität und Handlichkeit gefunden.

### 1,3 Handlichkeit

+ Die spielerische Handlichkeit der Z 650, die sich vorrangig aus dem geringen Gewicht und der kompakten Bauweise ergibt, kann voll überzeugen. Auch die frontorientierte Sitzhaltung und die Lenkerform unterstützen die direkte Steuerbarkeit. Besonders das Durchfahren von Wechselkurven ist von verblüffender Leichtigkeit geprägt. Dies zeigt sich auch beim Durchrollen eines 3-m-Parcours. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten erzeugen die Räder wenig Widerstand gegen Lenkimpulse, Richtungswechsel sind in allen Situationen ein Kinderspiel. Dabei ist immer auch ein gutes Feedback und hohe Stabilität gegeben.

### 2,6 Federung/Radführung

Nur die Federbasis an der Hinterradführung ist einstellbar. Weder an der Vorder- noch an der Hinterradfederung kann die Dämpfung variiert werden. Im Ganzen hinterlässt die Federung einen durchschnittlichen Eindruck.



Die Wendigkeit bei allen Geschwindigkeiten verblüfft.



⊕ Für weite Einsatzbereiche genügt die Federungsabstimmung. Bei langwelligenen Unebenheiten funktioniert die Federung gut.

⊖ Das Ansprechverhalten der Federungen bei kurzen, aufeinander folgenden Stößen erscheint träge. Offensichtlich ist die Dämpfung für diesen Einsatz etwas zu straff. Bei starken Bremsungen wird der Vorderradfederweg fast vollständig ausgenutzt. Es stehen dann nur wenig Reserven zur Verfügung.

## 2,0 Kurvenfahrt

⊕ Die Dunlop-Bereifung (Sportmax D214F W vorne bzw. Sportmax D214 W hinten) in den Dimensionen 120/70 ZR 17 M/C 40U und 160/60 ZR 17 M/C 63U passt sehr gut zu der Z 650. Dank der vergleichsweise schmalen Hinterreifenkontur und der Breite des Lenkers kann bei gutem Feedback sehr präzise gelenkt werden. Radiuskorrekturen sind leicht zu vollziehen. Die Schräglagenfreiheit ist für den öffentlichen Verkehrsraum voll ausreichend. Die Kawasaki zeigt bei Solobesetzung durchweg ein gutmütiges und fein kontrollierbares Verhalten.



Stabil, leicht zu steuern und genug Schräglagenfreiheit.

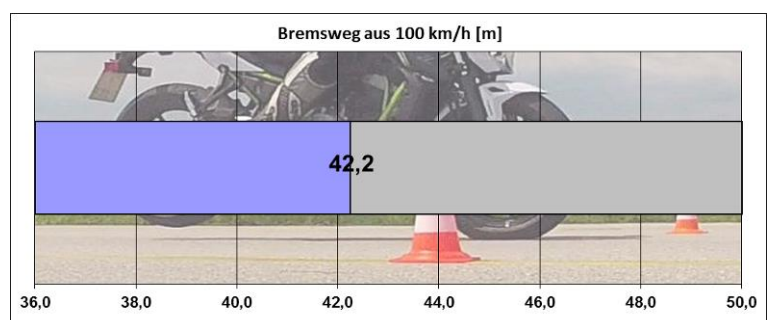
## 2,9 Fahrverhalten mit Beifahrer

Die Mitnahme eines Beifahrers beeinflusst das Fahrverhalten der Maschine deutlich. Im Einzelnen sind das Gewicht und das Verhalten des Beifahrers mitentscheidend. Wer plant, häufiger Beifahrer/Beifahrerinnen mitzunehmen, sollte dies möglichst bereits bei der Probefahrt tun, um das veränderte Fahrverhalten prüfen zu können.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,3 Bremsen

Die Doppelscheibenbremse am Vorderrad der Z 650 besteht aus zwei Zweikolben-Bremszangen, die auf 300 mm durchmessende Scheiben wirken. Das Hinterrad wird durch eine Einkolbenbremszange verzögert. Die Scheibe durchmisst 220 mm.



⊕ Besonders die Vorderradbremse der Z 650 lässt sich leicht bedienen und bietet dabei einen präzisen Druckpunkt. Selbst nach mehreren Vollbremsungen war kein Nachlassen der Bremswirkung spürbar. Der Druckpunkt wanderte minimal. Die Hinterradbremse zeigte einen weniger deutlichen Druckpunkt. Allerdings trägt sie konzeptbedingt auch nur einen geringen Anteil zur resultierenden Vollbremsverzögerung bei. Die dynamische Radlastverschiebung stellt die Grenze der maximal möglichen Verzögerung dar. Trotz der ungünstigen Rahmenbedingungen (niedriges Gewicht, kurzer Radstand, hoher Schwerpunkt) blieb die Z 650 bei allen Bremsungen gut kontrollierbar. Nur selten musste der Bremsdruck reduziert werden, wenn der Schlupf am Vorderrad unter der ABS Auslöseschwelle blieb. Das Hinterrad hob nur selten nennenswert ab. Der mittlere Bremsweg von knapp über 42,2 m (mittlere Verzögerung 9,1 m/s<sup>2</sup>) entspricht einem gutem

Klassenstandard. Unter allen durchgeführten Vollbremsungen ergab sich als kürzester Bremsweg ein Wert von 40,7 m.

⊖ Die Vorderradgabel taucht bei Vollbremsungen stark ein und geht nahezu auf Block. Vollbremsungen mit Beifahrer erfordern Übung und stellen je nach Rahmenbedingung eine Herausforderung dar, da die Haltemöglichkeiten für den Beifahrer begrenzt sind.

## 2,8 Assistenzsysteme

Kawasaki stattet die Z 650 mit einem Bosch-ABS der Reihe 9.1M aus. Vorder- und Hinterradbremse sind elektronisch nicht kombiniert (gekoppelt).

+ Das ABS greift unspektakulär aber gut spürbar ein. Dabei bleibt die Maschine weitgehend stabil.

⊖ Das Hinterrad hebt bei starken Verzögerungen teilweise leicht ab. Dies geschieht vorrangig gegen Ende der Bremsung kurz vor dem Stillstand und ist deswegen gut kontrollierbar. Trotzdem sollte das Bremsen auf abgesperrtem Gelände geübt werden. Über weitere Assistenzsysteme verfügt die Z 650 nicht.



**Trotz der kompakten Bauweise hebt das Hinterrad bei Vollbremsungen nur dezent ab. Dafür hat die Vorderradgabel nur noch wenige Reserven.**

## 2,5 Beleuchtungsanlage

Die Z 650 verfügt neben zwei Positionsleuchten über einen einfachen Freiflächenscheinwerfer mit H4-Lampe.

+ Die beiden relativ kleinen Scheinwerfer produzieren für ein Motorrad dieser Klasse gutes Licht.

⊖ Kein Tagfahrlicht.

# FAHRZEUGKOSTEN

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält das Datenblatt auf der letzten Seite. Sie basiert auf einer Nutzungsdauer von 5 Jahren bei einer Jahresfahrleistung von 5000 km.

## Betriebskosten

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 4,3 l/100 km und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich bei dem aktuellen Preis von 1,30 Euro/Liter Superkraftstoff (Stand: 08/2017) jährliche Spritkosten von ca. 280 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von 70 Euro kommen somit jährliche Betriebskosten von ca. 350 Euro zusammen.

## Werkstatt-/Reifenkosten

Kawasaki sieht laut Wartungsplan für die Z 650 neben den jährlichen Prüfungen auch alle 6000 km Inspektionen vor. Da die meisten Prüfpunkte der 6000 km-Inspektion (entsprechend auch die 18000 km-Inspektion) in den jährlichen Wartungsarbeiten enthalten sind, haben die Jahresinspektionen die höhere Bedeutung. Die größten

Arbeitsumfänge haben die 12000-km- und die 24 000-km-Inspektion. Der von Kawasaki vorgesehene regelmäßig alle vier Jahre durchzuführende Austausch der Bremsschläuche und Gummitteile der Bremsanlage dürfte in der Praxis nach entsprechender Prüfung der Teile nicht immer vorgenommen werden. Deswegen wurden die Kosten für diese Arbeiten nicht in die Berechnung der Wartungskosten aufgenommen. Als mittlere Wartungskosten pro Jahr bei einer Haltungsdauer von 5 Jahren ergeben sich - je nach regionalem Stundensatz - ca. 250 bis 300 Euro. Sie setzen sich zusammen aus 150 bis 180 Euro Arbeits- und ca. 100 bis 120 Euro Materialkosten. Ventilspielprüfungen sind nur für alle 42 000 km vorgesehen, so dass diese für die hier vorgenommene Modellberechnung keine Bedeutung haben.

Als Reifenkosten können bei einer Laufleistung von 6000 km pro Reifensatz jährliche Aufwendungen von ca. 230 Euro angesetzt werden, wenn Aus- und Einbau der Räder von der Werkstatt vorgenommen werden.

Somit ergeben sich für die genannten Rahmenannahmen Gesamtwartungskosten von ca. 480 bis 530 Euro pro Jahr. Werden die im Wartungsplan vorgesehenen Wechsel der Brems-, Kühlwasser- und Kraftstoffschläuche sowie der Gummitteile der Bremsanlage vorgenommen, ergeben sich einmalig in 5 Jahren zusätzliche Arbeitskosten von 450 bis 490 Euro und Materialkosten von ca. 1000 Euro.

---

## Wertstabilität/Wertverlust

Bei der Kawasaki Z 650 kann über einen Zeitraum von 5 Jahren und einer Jahresfahrleistung von 5000 km mit einem Wertverlust von ca. 50% gerechnet werden. Hierdurch ergeben sich mittlere jährliche Kosten von ca. 700 Euro, die dem Wertverlust zuzuschreiben sind. Für diese Betrachtung wurde das sehr ähnliche Vorgänger Kawasaki ER-6n herangezogen.

---

## Nützliche Informationen

Neben der Standard-Z 650 für 6695 Euro bietet Kawasaki auch das Modell [Z 650 Performance](#) für 8195 Euro an. Diese beiden Versionen unterscheiden sich nicht in den technischen Eckdaten, aber in der Ausstattung: Der Windschild über der Anzeigeeinheit ist länger, der Beifahrersitz verschwindet unter einer Soziusabdeckung, die kleinere Auspuffanlage stammt von der Firma Akrapovic. Diese Ausstattungskomponenten sind bei Kawasaki auch einzeln als Zubehör erhältlich.



Die Z 650 Performance hat die gleichen Eckdaten wie die Z 650. Für einen Preis von 8195 Euro bekommt der Käufer eine etwas andere Ausstattung inklusive kleinerer Zubehör-Auspuffanlage.

## DATEN UND MESSWERTE KAWASAKI Z 650

(OHNE GEWÄHR)

2-Zylinder-Reihenmotor	Schadstoffklasse Euro 4
Hubraum	649 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	8000 U/min
Maximales Drehmoment	66 Nm
bei	6500 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	DOHC
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Benzin (91 ROZ) auch E10
Kühlung	Flüssigkeit
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1410 mm
Nachlauf	100 mm
Federweg vorne/hinten	125/130 mm
Reifengröße vorne	120/70 ZR 17 M/C (58W)
Reifengröße hinten	160/60 ZR 17 M/C (69W)
Bremsen vorne/hinten	2 Scheib. Ø 300 mm/Scheib. Ø 220 mm
Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,6 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Überholvorgang 60-100 km/h (5. Gang)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,3 m
Kraftstoffverbrauch pro 100 km (WMTC)	4,3 l
Testverbrauch gemittelt pro 100 km	4,5 l
Länge/Breite/Höhe	2085/765/1245 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	755 mm
Leergewicht/Zuladung	188/199 kg
Tankinhalt	15,0 l
Reichweite (Verbrauch bei WMTC)	350 km
Tachoabweichung (Anzeige 50/100 km/h)	47/95 km/h
Garantie	2 Jahre

ADAC-Testwerte fett! Stand: 8/2017

## REIFENFREIGABEN (OHNE GEWÄHR, STAND 8/2017)

Laut Zulassungsbescheinigung Teil 1 ist keine Reifenbindung vorgesehen.

Kawasaki empfiehlt in der Bedienungsanleitung:

Vorne: Dunlop Sportmax D214F W

Hinten: Dunlop Sportmax D214 W

Unbedenklichkeitsbescheinigungen liegen vor für Reifen der Marken:

AVON. BRIDGESTONE. CONTINENTAL und HEIDENAU.

## KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5.000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 340 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	47,84 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 500 Euro
Jährlicher Wertverlust (über 5 Jahre gemittelt)	ca. 700 Euro
Versicherung (ganzjährig, Mittelung verschied. Voraussetzungen)	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 90 Euro
Teilkasko (SB 150 €)	ca. 230 Euro
Vollkasko (SB 300 €)	ca. 750 Euro
Grundpreis (ABS-Version, ohne Nebenkosten)	6695 Euro

## AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR)

### TECHNIK/ KOMFORT (ALLE PREISE GERUNDET)

Tankrucksack (4 Liter) u. Träger (11 Euro)	224 Euro
Topcase (30 l), Abdeckung, Träger (136 Euro)	277 Euro
Kofferträger	118 Euro
Koffer-Set (semi hard)	328 Euro
Rahmenschützer/Schutz-Pats	261 Euro
Höhere Sitzbank (30 mm höhere Sitzpos.)	161 Euro
Adapter f. Montageheber hinten (Bobbin-Set)	35 Euro
Warnblickanlage	Serie
Windschild (getönt)	113 Euro
Leistungsreduzierung auf 35 kW	k.A.

### SICHERHEIT

ABS (Hersteller Bosch, Modell 9.1M)	Serie
-------------------------------------	-------

vom ADAC empfohlenes Zubehör fett

## TESTURTEIL

MOTORRADTEST

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>ALLTAGSTAUGLICHKEIT</b>	<b>2,5</b>	<b>FAHRVERHALTEN</b>	<b>1,9</b>
Abmessungen/Daten	2,2	Fahrstabilität	1,9
Verarbeitung	2,4	Handlichkeit	1,3
Parken/Rangieren/Tanken	2,3	Federung/Radführung	2,6
Gepäck/Tourentauglichkeit	2,9	Kurvenverhalten	2,0
Serienausstattung	2,8	Fahrverhalten m. Beifahrer	2,9
Wartung	2,7	<b>SICHERHEIT*</b>	<b>2,5</b>
<b>ERGONOMIE</b>	<b>2,7</b>	Bremsen	2,3
Sitzposition Fahrer	2,5	Assistenzsysteme	2,8
Ergonomie Beifahrer	3,3	Beleuchtung	2,5
Armaturen	2,3		
Anzeigen	2,7		
Vibrationen	3,0		
Fahrkomfort/ Windschutz	3,3		
<b>MOTOR/ANTRIEB</b>	<b>2,3</b>		
Motorstart	2,8		
Leistungsentfaltung	2,5		
Fahrleistungen	2,2		
Verbrauch	2,2		
Laufkultur/Geräusche	2,7		
Kupplung	1,7		
Getriebe	2,3		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,3		

\*Sicherheit wird doppelt gewertet.

## NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		