

LIME GREEN

DAS KAWASAKI-MAGAZIN

GROSSE JUBILÄUMSAUSGABE
50 Jahre Z-Modelle

Z 50th



IN BESTER TRADITION
Zephyr-Modelle



ERFOLGREICHE WIEDERBELEBUNG
Zetts der Neuzeit

MIT GEWINNSPIEL

NO. 01 / 2022

1972: 900Z1 SUPER FOUR



Kawasaki
Let the good times roll

SHARE **THE SAME**

BLOOD



Motul
gratuliert
Kawasaki zu
50 JAHREN
Z



**EINE KAWASAKI
IST EINE ANSAGE.
IHR ÖL AUCH.**

**DIE LIME GREEN EDITION BY
MOTUL. DAS GRÜNE ÖL FÜR
ALLE KAWASAKI-FANS.**

FOLGEN SIE UNS
motul.com



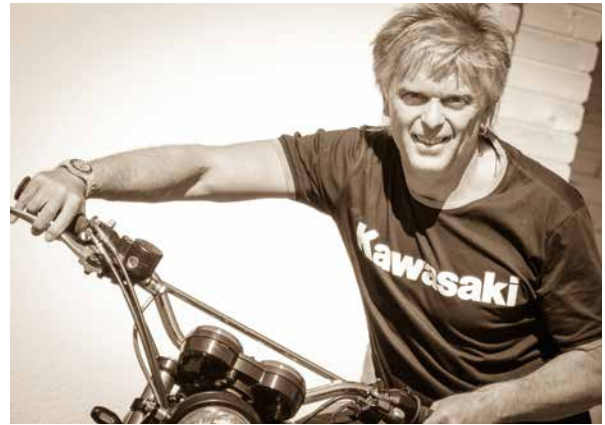
YouTube

MOTUL

FEIERN & GENIESSEN

Liebe Leserin, lieber Leser,

wie schnell die Zeit vergeht! Kaum zu glauben, dass die große Rally-Party des Z-Club-Germany zum 40-jährigen Z-Jubiläum schon zehn Jahre zurückliegt. 4.300 Z-Enthusiasten strömten damals an den Edersee. Die Teilnehmer kamen aus aller Herren Länder, so etwa Frankreich, Belgien, England, Dänemark, Schweden und Norwegen. Ob das dieses Jahr vom 5. bis 7. August in Bad Kissingen (in Planung) auch wieder so werden kann, hängt leider wieder mal vom leidigen Thema Corona ab. Im Monat zuvor, vom 23. bis 24. Juli 2022, wollen wir, Kawasaki Deutschland, bei den Kawasaki Days in Speyer das 50-jährige Z-Jubiläum gebührend feiern. Mit dabei sein werden die fünf Erstplatzierten unseres Z-Stars-Wettbewerbs, an dem ihr euch auf unserer Seite 50-Jahre-Z.de beteiligen könnt. Es winken großartige Preise, Hauptgewinn ist eine Z900RS 50th Anniversary Edition (siehe Seite 10/11). Ein Traum von einem Bike!



In diesem Heft habt ihr Gelegenheit, ganz tief in die Z-Historie abzutauchen und euch der Faszination einer der wichtigsten Baureihen von Kawasaki und der Motorradbranche hinzugeben. Selbst gestandene Biker sind immer wieder von den Geschichten rund um diese Maschinen fasziniert. Kein Wunder, verkörpern die Z-Modelle doch wie kaum eine andere Produktreihe puren Fahrspaß, der nicht allein von der reinen Power, sondern auch von der unverblühten Interpretation des Motorradfahrens lebt.

Genießt dieses Heft, lasst eure Sinne auf zeitgenössischen Pfaden wandern, feiert mit uns den 50. Geburtstag, schaut bei den Kawasaki Days oder in Bad Kissingen vorbei. Oder fahrt ganz einfach eine Z; die eigene, ein Testmotorrad bei unserer Roadshow oder bei eurem Händler!

Ich wünsche euch viel Spaß & vor allem beste Gesundheit

Andi Seiler

Andi Seiler
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

P.S.: Wie gefällt euch unser Magazin Lime Green?
Schreibt uns eine E-Mail an:
urban@kawasaki.de



Inhalt

INFORMATION

03 Editorial
18 News
38 Gewinnspiel
39 Impressum

FASZINATION

04 History: 900Z1 bis Z1000
10 Vorstellung: 50th-Anniversary-Modelle
12 History: Z500 bis Zephyr 1100
16 History: Z400 bis Z440LTD
20 History: Z1000J bis ZRX1200
24 Faszination: Z H2 Trackinator
26 History: Z1000 Z1-R bis Z1300
30 History: GPZ-Modelle & andere Zs
30 History & Gegenwart: Die Zetts der Neuzeit

POSTER

Z-Ahngalerie mit technischen Daten

Das Superbike

1972 ist sie da, die 900Z1 Super Four. Damit legen die Grünen den Grundstein für die bis heute erfolgreichen Z-Modelle.

Ende der Sechzigerjahre bestimmen Viertakter mehr und mehr die Portfolios der Hersteller. Grund sind die immer restriktiveren Abgasbestimmungen, die bei einem Zweitaktmotor größere Kompromisse erfordern. Viertakter hingegen schaffen locker die erforderlichen Normwerte. Vor allem im potenziell stärksten Markt der Welt, den USA, ist dies ein wichtiges Argument. Die europäischen Hersteller müssen sich hier lediglich mit den V2-Triebwerken der Amerikaner messen, da reichen die Parallelzweizylinder aus England, italienische V2s und deutsche Boxermotoren locker aus. Die für die Szene so wichtige Vision entsteht aber gerade am anderen Ende der Welt, in Japan.

Ingenieur Gyoichi Ben Inamura hat für Kawasaki Heavy Industries (KHI) gerade eben den ersten großen Viertakter, die W1 mit 650 Kubikzentimetern Hubraum, entwickelt. 1967 wird er mit der Aufgabe betraut, einen hubraumstarken Viertakter mit vier Zylindern zu entwickeln. Bereits ein Jahr später läuft der luftgekühlte Vierzylinder erstmals erfolgreich auf dem Prüfstand. 749 Kubikzentimeter Hubraum, zwei oben liegende Nockenwellen (dohc) und Tassenstößel machen ihn drehzahlfest, 70 bis 75 PS sind locker drin. Dauerdrehzahlen von 9000/min kann er mühelos verkraften. Fast wie ein echter Rennmotor!

Ingenieure und Designer gehen mit viel Enthusiasmus ans Werk, schließlich muss man ja noch das ganze Motorrad rund um den Motor entwickeln. Doch dann kommt der Mega-Knall. Auf der Tokio Motor Show 1968 lüftet Mitstreiter Honda das Tuch von der CB 750 Four. Reihenvier, ohc-Ventiltrieb, 67 PS, 200 km/h Spitze, 4-in-4-Auspuffanlage und Scheibenbremse vorn. Ein Schock für die Kawa-Leute. Das Projekt N600 wird auf Eis gelegt – vorerst. Doch bereits im Juli 1969 beginnt man die Arbeit am großen Reihenvierzylinder neu. Im August muss sich ein Prototyp im direkten Duell mit der CB 750 Four beweisen. Die spätere Entscheidung, den Hubraum auf 903 Kubikzentimeter zu erhöhen, ist den Verantwortlichen bei Kawasaki nicht genug. Die neue Maschine mit dem Produktcode T103 soll sich in fast allen Punkten von der CB 750 Four unterscheiden. Sie soll das stärkste und schnellste Big-Bike in Großserienfertigung werden, garniert mit den besten technischen Zutaten, den schönsten Details und dem aufregendsten Design.

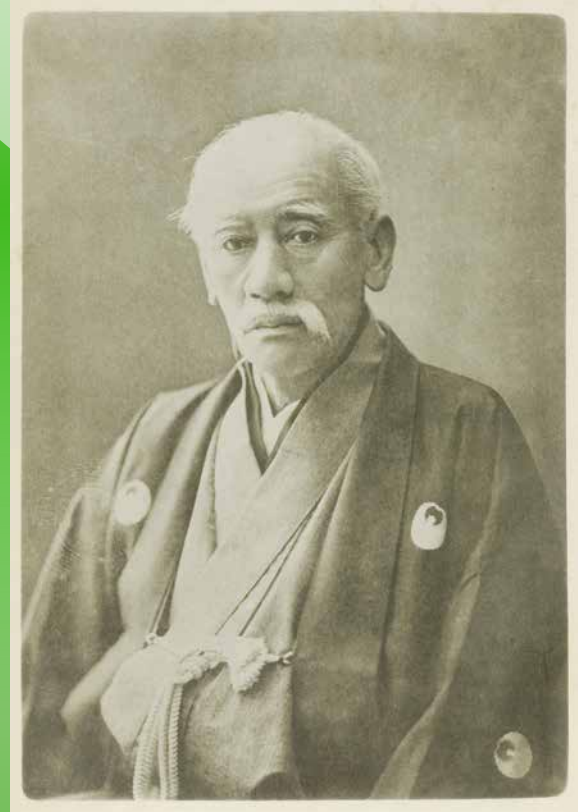
Erstmals will KHI ganz eng mit den amerikanischen Kollegen von Kawasaki Motors Corporation (KMC) zusammenarbeiten. Denn die US-Kollegen besitzen großes strategisches Wissen und beliefern den stärksten Motorradmarkt



History: 900Z1 bis Z1000

Kawasaki Heavy Industries

Die Gründung der Weltmarke Kawasaki geht auf das Jahr 1878 zurück. Damals errichtete Shozo Kawasaki (1837 – 1912) in Tsukiji, einem Stadtteil von Tokio, eine Schiffsreparatur- und -instandhaltungswerft. Daraus ist ein multinationaler Technologie-Konzern entstanden, der heute als Kawasaki Heavy Industries firmiert. Rund 36.000 Mitarbeiter weltweit kümmern sich inzwischen unter anderem um den Bau monumentaler Brücken, entwerfen Stahlkonstruktionen für Hochhäuser, entwickeln Gasturbinen, Helikopter, Baumaschinen, Roboter und selbstverständlich auch Motorräder.



der Welt. Anfang 1972 legen zwei Testteams je 6000 Meilen auf öffentlichen Straßen von Atlanta/Georgia nach Santa Ana/Kalifornien zurück. Die Motorräder – zum Teil mit Honda-Emblemen am Tank getarnt – bestehen diese Distanz ohne jegliche Schäden. Dennoch nehmen sich der britische Rennfahrer Paul Smart und der japanische Testfahrer Kiyohara die „9057“, so der neue Produktcode, anschließend noch einmal bei Dauer- und Höchstgeschwindigkeitsprüfungen in Talladega zur Brust. Dann noch mal Tests in Japan. Am Ende steht fest: Die Z1 ist die Schnellste und Standfesteste.

Fünf Jahre Entwicklungszeit sind vergangen und rund 800.000 US-Dollar investiert worden. Vertriebs- und Marketing-Fachleute tüfteln jetzt die passende Strategie für die Präsentation aus. Alan Masek, General Manager bei KMC in den USA, und Osamu Sam Tanegashima, Vertriebs- und Verkaufsspezialist, bringen die vier größten amerikanischen Magazine nach Kobe in Japan und zeigen ihnen das neue Superbike. Und am darauffolgenden Tag wird Probe gefahren. Ergebnis: Die US-Boys sind begeistert. Danach schreiben sie Top-Stories über die neue 900Z1 Super Four. Der deutsche Kawasaki-Importeur Detlev Louis darf die Z1 zur IFMA 1972 in Köln weltexklusiv und erstmals live der Öffentlichkeit präsentieren!

Der Stand ist an keinem der Besuchertage frei begehbar, alles drängelt sich um den neuen Superstar der Motorradszene. Detlev Louis kann schon im ersten Verkaufsjahr (1973) rund 2.500 Einheiten absetzen, zu einem Preis von 7.200 DM. Die Nachfrage übersteigt das Angebot. Die Nachfolgemodelle Z1A (1974) und Z1B (1975) toppen das Ganze noch mal mit rund 1.000 Stück mehr – trotz des um 1.300 DM gestiegenen Kaufpreises. In Deutschland wächst der Marktanteil Kawasakis von weniger als zehn Prozent in 1972 auf rund 17 Prozent im Jahr 1975.



Für den Mann, für den das Beste gerade gut genug ist!

Noch in diesem Sommer können Sie zu denen gehören, die die heißeste Maschine der Spitzenklasse fahren, die auf den heutigen Straßen zu sehen ist!
Fahren Sie auf der populärsten Meisterschaftsmaschine der Welt durch die Lande.
Fahren Sie die Kawasaki 900 Z1, welche Eigenschaft eines rasanten Sprinters und eines Super-Tourers auf so überzeugende Weise in sich birgt!
Sie haben alles zusammen in einer handlichen Maschine: Einen 82 PS Alu-Motor, der geschmeidig, ruhig und sauber läuft, ein

Motorrad, welches Sie zuverlässig trägt, soweit Sie auch fahren wollen (mit Normalbenzin).
Sie wissen, daß Sie früher oder später zur Kawasaki 900 Z1 um- und aufsteigen müssen. Einfach, weil sie die maßgebliche Maschine ist, für den Mann, dem nur das Beste gut genug ist. Und es hat gar keinen Sinn, es noch auf die lange Bank zu schieben.

Jetzt aufsteigen. Noch diesen Sommer.
Kawasaki
Detlev Louis
Helmberg, U.S. Route 204, West-Grenney,
ILWVO AG,
Zürcherstrasse 41, 8003 Zürich, Switzerland.
John, Harfield & Co.
114115, Birkdale St, Switzerland.
G. J. de Bruijnman n.v.
Stationsstraat 183, Assendelfen, Netherlands.
Motor GmbH
Stationsstr. 9, A-2331 Vösendorf, Austria.

Die „maßgebende“ Maschine

Kawasaki 900Z1

Frankensteins Tochter Kawasaki Z900

1976 kommt die Nachfolgerin der Z1 auf den Markt, die Z900. Rahmenrohre mit erhöhter Wandstärke, ein verstärkter Lenk- kopfbereich, eine zusätzliche Strebe unter dem geänderten Batteriekasten (nun mit kleinerer Batterie) sowie eine 36-mm-Gabel mit größerer Überlappung von Stand- und Tauchrohren – diese Änderungen stabilisieren das tendenziell etwas labile Fahrwerk. Außerdem erhält die Maschine neben vielen anderen Neuerungen eine Doppelscheibenbremse im Vorderrad. Der Reihenvier- zylinder ist noch stärker auf Durchzug getrimmt. Neue Dämpfereinsätze in den Schalldämpfern senken den Geräuschpegel. Was aber nicht heißt, dass die Z900 eine weichgespülte Mutation der Z1 ist. Im Gegenteil: 81 PS bei 8000/min ermöglichen weiterhin famose Fahrleistungen, die das verstärkte Fahrwerk auch besser auf die Straße bringt. Die richtigen Worte findet 1976 Tester Franz-Josef Schermer mit der Headline zu seinem Artikel: „Frankensteins Tochter“.







Hubraum-Dosis Kawasaki Z1000

In der zweiten Hälfte der 1970er drängen immer mehr hubraumstarke Bikes mit 1.000 Kubikzentimetern Hubraum auf den Markt. Vor allem auf dem wichtigen US-amerikanischen Markt ist viel Hubraum gefragt. Um nicht die bis dato dominierende Rolle zu verlieren, bohren die Kawasaki-Ingenieure den 900er auf 1.016 Kubikzentimeter auf. Das Kurbelgehäuse wird außerdem verstärkt. Denn die Kurbelwelle ist jetzt zwei Kilogramm schwerer. Auf diese Weise bekommt man die Vibrationen – hin und wieder ein Kritikpunkt an den 900ern – besser in den Griff. Auch die neue Vier-in-zwei-Auspuffanlage lässt die neue Z1000 etwas sanfter auftreten. Wieder einmal wirken sich verschärfte Geräusch- und Abgasnormen in den USA auf die gesamte Weltproduktion aus.

Im Fahrbetrieb zeigt die 1000er klar die dazu gewonnenen Qualitäten. Das auf 81 Nm angestiegene maximale Drehmoment liegt nun schon bei 6.500 Kurbelwellenumdrehungen an. Schon ab 2.000/min steht deutlich mehr Druck zur Verfügung. In der Beschleunigung von null auf 160 km/h mit Passagier nimmt die 1000er ihrer Vorgängerin eine satte Sekunde ab. Topspeed sind nun 210 km/h. Für mehr Fahrstabilität sorgen deshalb beim Nachfolgemodell von 1977 (Zusatzkürzel A1) verschleißfeste Nadelager in der Schwinge. Auch die Scheibenbremse hinten passt deutlich besser zu einem Motorrad dieses Kalibers als die Simplex-Trommel der 900er.

Zur IFMA 1976 wird die Z1000 neben der ebenfalls neuen Z650 präsentiert. Das Publikum ist aus dem Häuschen. Automobilrennfahrer Jochen Mass, ein echter Motorradnarr, wird für eine frühe Promotion-Kampagne gewonnen und gibt sein persönliches Statement zur Z1000 ab: „Dabei ist es nicht mal so sehr die urgewaltige Kraft dieses Triebwerks, die mich so an der neuen Z1000 beeindruckt, 'ne Menge Power hatten meine Z1 und später die Z900 auch. Es sind vielmehr die fantastischen Fahreigenschaften, die mir bei der neuen 1000er imponieren. Das Superfahrwerk, das immer noch ein bisschen schneller ist als die Tachonadel. Und die drei riesigen Bremsscheiben, die die ganze Kraft wieder im Handumdrehen zunichtemachen.“

Die 1978 folgende Z1000A2 erhält nur wenige Modifikationen wie die hinter den Tauchrohren montierten Bremsättel, einen eckigen Hauptbremszylinder vorn, die jetzt vierfach nadelgelagerte Schwinge und neue Farben. Der Preis beträgt nun 9.237 DM. Geblieben ist die klassische Tank-Sitzbanklinie der Z1, die für viele Kawasaki-Motorräder längst zum typischen Stilmittel geworden ist und auch von vielen anderen Herstellern in jenen Tagen aufgegriffen wird. Die Z1000A2 ist die letzte Maschine der klassisch gestylten Z-Linie. Denn 1978 erfährt das Design mit der Z1000 Z-1R eine radikale Überarbeitung.

Firecracker Red

oder

Sondermodelle zum Z-Jubiläum

Die Jubiläumsmodelle von Kawasaki sorgen für besondere Aufmerksamkeit unter Fans und Sammlern. Für die Z900 und Z650 wurde dazu eine spezielle Firecracker-Red-Lackierung kreiert, die stark an die GPZ-Modelle der 1980er-Jahre erinnert. Außerdem fallen bei der Z900 50th Anniversary die goldenen Gabelstandrohre sofort ins Auge. Dazu kommen bei beiden Modellen weitere exklusive Details wie ein spezieller Sitzbankbezug oder die Z50-Schriftzüge.

Auch die Modern-Classic-Reihe von Kawasaki erinnert mit zwei Sondermodellen an das Jubiläum. Sowohl für die Z900RS- als auch für die neue Z650RS-Reihe erscheinen 50th-Anniversary-Sondermodelle zum Z50-Jubiläum. Bei der Farbgebung in klassischem Candy Diamond Brown wurde ein besonderes Lackierverfahren angewendet. Die Candyfarben des Tanks erscheinen dadurch besonders tiefgründig und hochglänzend. Das verstärkt die natürliche Schönheit der Bikes. Dazu tragen auch die goldfarbenen Felgen, ein exklusiver Sitzbankbezug, ein verchromter Sozius-Haltegriff, die Schriftzüge „Double Overhead Camshaft“ sowie das dezent angebrachte Z50-Logo auf dem Tank bei. Bei der Z900RS 50th Anniversary findet sich zusätzlich ein DOHC-Schriftzug auf beiden Motordeckeln.

Alle Sondermodelle kommen voraussichtlich im 2. Quartal 2022 nach Deutschland.



Candy Diamond Brown



Die Preise:

Z900 50th Anniversary:	10.645 €
Z900RS 50th Anniversary:	12.995 €
Z650 50th Anniversary:	7.745 €
Z650RS 50th Anniversary:	8.745 €

(unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19 % MwSt. und Überführung, zzgl. Nebenkosten)

Alle technische Daten zu den vier Sondermodellen unter www.kawasaki.de



Helden der Landstraße

Ende der 1970er werden auch die unteren bis mittleren Hubraumklassen immer mehr mit Reihenvierzylindern gefüllt. 1991 greift Kawasaki das Thema noch mal auf in Form von drei klassisch gestylten Retro-Bikes.

Kawasaki Z500

Ende 1978 wird die neue Z500 auf der Mittelmeerinsel Malta der Fachpresse vorgestellt. „Die Z500 ist nicht für Amerika, sondern nur für Europa gedacht“, bekennt Entwicklungsleiter Tadoro Takahashi. Eine klare Trendwende zu den frühen 1970ern, als der US-Markt aufgrund seines immensen Potenzials tonangebend war. Die 500er ist eine komplette Neukonstruktion. Der DOHC-Motor ähnelt vom Prinzip her zwar dem der Z650, ist aber rundherum neu aufgebaut worden. Der schmale, kurz-hubige Motor leistet in Deutschland wegen der speziellen Versicherungsklassen 50 PS bei 9.000/min. Das maximale Drehmoment von 44 Nm liegt bei 7.500 Touren an. Die 210 Kilogramm wiegende Z500 ist ein drehfreudiges Bike sportlichen Zuschnitts. Wer das neue Sechsganggetriebe fleißig durchschaltet, der erntet flotte Fahrleistungen.

Kawasaki Z550LTD/Z550

Die erste 550er von Kawasaki ist interessanterweise die Z550 LTD – ein Anfang 1980 vorgestelltes Softchoppermodell. Die Nennleistung von 50 PS wird nun schon 500/min früher bei 8.500/min erreicht. Das maximale Drehmoment steigt auf 45 Nm bei 7.000 Touren an. Die Gabel steht mit 62,5 Grad nun flacher (um 1,5 Grad). Der Nachlauf wuchs von 98 auf 110 Millimeter, der Radstand von 1.395 auf 1.420 Millimeter. Kombiniert mit dem hohen geschwungenen Lenker und der im Fahrerbereich tief gestuften Sitzbank ergeben sich eine lässige Sitzhaltung und relaxte Fahreigenschaften. Kurze Auspufftöpfe und ein fetter 130er-Hinterradreifen mit 16 Zoll Durchmesser vervollständigen das Bild vom „Easy Riding“.

Zur IFMA in Köln 1980 wird dann die neue Z550 gezeigt, die all die Tugenden der LTD mit denen der sportlich-zackigen Z500 vereint. Kawasaki bietet zu diesem Zeitpunkt sogar noch eine dritte Variante, die noch sportlichere GPZ550 mit sagenhaften 58 PS Spitzenleistung und Cockpitschale, an. Das Basismodell behält aber die von der 500er bekannte Linie bei.



History: Z500 bis Zephyr 1100



Zephyr 550

Exakt 18 Jahre nach Präsentation der legendären 900Z1 auf der IFMA 1972 stehen wieder zwei unverkleidete Motorräder im Rampenlicht der Messe, die Zephyr 550 und die Zephyr 750. Die beiden Motorräder bringen Retro-Optik und zeitgerechte Technik perfekt unter einen Hut. Stahl-Doppelschleifenrahmen, Leichtmetall-Exzenter-schwinge mit zwei Federbeinen, Gussräder, klassische Tank-/Sitzbanklinie und ein luftgekühlter Reihenvier-zylinder zwischen den beiden Rahmenschleifen sind das Rezept, auf die die Motorradgemeinde in den nächsten Jahren abfahren wird.

Die kleinere 550er ist auch in einer stufenführerschein-tauglichen 27-PS-Version lieferbar. In der offenen Version mit 50 PS bei 10.000/min sind bei einem fahrfertigen Leergewicht von 199 Kilogramm erstaunliche Fahrleistungen möglich. Der Motor stammt von dem der Z550 aus den Achtzigern ab. Mit einer Beschleunigung von 5,2 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h und einem Topspeed von 173 km/h steht man sowohl im Alltagsverkehr als auch draußen auf der Landstraße gut da. Die gute Schräglagenfreiheit wird unter anderem durch die eng um das Chassis geschlungene Vier-in-eins-Auspuffanlage möglich.

Kawasaki Z650

Nur vier Jahre nach dem Erscheinen der legendären 900Z1 Super Four holt Kawasaki zum zweiten Schlag auf die Viertaktwelt aus. Zur IFMA 1976 präsentiert man die Z650 – der Startpunkt für eine neue Modellreihe. Wichtige Neuerungen beim Motor sind die gleitgelagerte Kurbelwelle, der Primärtrieb über Mehrfachzahnkette mit Vorgelegewelle und der Ventiltrieb mit Einstell-Shims zwischen Tassenstößel und Ventilschaft. Das verspricht mehr Drehzahlfestigkeit. Das ist auch wichtig, denn Drehzahlen sind ein Rezept, um der meist hubraumstärkeren Konkurrenz ein Schnippchen zu schlagen. Vor allem auf kurvenreicher Strecke macht die handliche, rund 220 Kilogramm (vollgetankt) leichte Z650 (B1) dem Markennamen Kawasaki alle Ehre. Kawasaki stattet 1978 das Folgemodell B2 mit einer zweiten Brems Scheibe aus. Die Bremszangen sitzen nun hinter statt vor den Tauchrohren. Die Schwinge ist in hochwertigen Nadellagern geführt. Parallel zur B2 wird das Modell C2 vorgestellt, ursprünglich nur für den US-Markt vorgesehen. Enkei-Gussräder mit sieben Speichen, eine Scheiben- statt einer Trommelbremse hinten sowie die Lackierung in Metallic Stardust Silver (wie bei der Z1-R) sind die wichtigsten Neuerungen. Außerdem vertreibt Kawasaki 1978 in Deutschland eine auf 200 Exemplare limitierte Sonderserie namens Z650LTD für einen Markencup in Deutschland.

Populärer wird 1979 die C3 mit gelochten Brems-scheiben und Sintermetallbelägen. Noch mehr auf Show macht aber im gleichen Modelljahr die Z650SR mit 14,3-Liter-Tropfentank, ein Grad flacher angestellter Gabel, Highway-Lenker, 130er-Hinterradreifen mit 16 Zoll Durchmesser und verschlungener Krümmeranlage. Beim Modell F3 anno 1982 halten dann Gleichdruckvergaser Einzug. 1983 folgt dann die letzte Version F4.

Kawasaki Z750 (E/L)

1980 rollt die Z750 (E) auf die Motorradbühne. Dank vier Millimetern mehr Bohrung kommt man auf 739 Kubikzentimeter Hubraum. Neue Nockenwellen mit längeren Öffnungszeiten und 34er-Keihin-Gleichdruckvergaser heben die Leistung von vormals 66 PS auf hervorragende 77 PS an. Auch in den unteren Drehzahlregionen ist das 750er-Aggregat deutlich kräftiger. Zur hervorragenden Motor-Performance gesellt sich ein extrem leichtfüßiges Fahrwerk. Schon ein Jahr später kommt die Z750 (L) mit kantigem 22-Liter-Tank, angepasster Sitzbank und neuem Vorderradkotflügel. Auch die Leistung wird nachfolgend noch mal um drei auf 80 PS angehoben. 1984/1985 wird die Maschine schließlich als Z750 Sport (intern L4 genannt) verkauft, das Heck trägt nun das Bürzel der aktuellen GPZ-Modelle mit entsprechendem Rücklicht. Kawasaki hat eine Reihe weiterer Modelle mit diesem Antrieb im Programm: den Softchopper Z750LTD (ab 1980), GPZ750 (ab 1981) und Z750GT mit Kardan (ab 1982).



Kawasaki Zephyr 750

1990 zur IFMA in Köln präsentiert Kawasaki neben der 550er die Zephyr 750. Die 750er erinnert mit ihrer runden Formensprache an die legendäre 900Z1. Das Motorkonzept geht allerdings auf die Z650 zurück. Die Motordaten zeigen, dass hier die Z750E/L-Modelle Pate standen. 66 Millimeter Bohrung und 54 Millimeter Hub ergeben immer noch 739 Kubikzentimeter Hubraum. Durch die kurze Endübersetzung und die enge Getriebeabstufung werden die 72 PS Spitzenleistung bei 9.500/min sehr effizient umgesetzt. Großen Anteil daran hat das Fahrwerk, das mit klassischem Doppelschleifenrahmen und stabiler Leichtmetall-Exzentrerschwinge auch aktuellen Ansprüchen genügt. 1995, beim Modell C5, wird die Motorleistung der 750er auf 76 PS angehoben. Mit diesem Motor ist auch die ein Jahr später erscheinende D1 ausgestattet, die nun mit formschönen Speichenrädern und Zweifarblackierung im Stil der Z1 (Schwarz/Silber, Braunmetallic/Orange) lockt. 1999 läutet die ZR-7 mit gleichem Motorkonzept, aber moderner Fahrwerkstechnik inklusive Zentralfederbein das Ende der glorreichen Zephyr-Ära ein.



Z750

■ ← Kawasaki



Kawasaki Z750 (B) Twin

Ab 1976 bietet Kawasaki ein großes Tourenmotorrad mit Paralleltwin an. Die Z750 besitzt einen modernen Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Tassenstößeln zur Ventilbetätigung. Die gleitgelagerte Kurbelwelle und zwei Ausgleichswellen sollen die bei Twins üblichen Vibrationen im Keim ersticken. Die Z750 gilt als robust und zuverlässig. 1982, als die Z750 längst der Vergangenheit angehört, greift Kawasaki beim Softchopper Z750LTD noch einmal auf dieses Antriebsaggregat zurück.



Zephyr 1100

Ein Jahr nach Erscheinen der 550er- und 750er-Zephyr stößt ein weiteres Mitglied der erfolgreichen Zephyr-Familie hinzu, die Zephyr 1100. Der Motor stammt in seinen Grundzügen von der in Deutschland nicht käuflichen Tourenmaschine Voyager 1200, allerdings mit nur einer zahnradgetriebenen Ausgleichswelle und ohne hydraulische Ventilstößel. Hinzu kommt eine leichtgängige, hydraulisch betätigte Kupplung mit Antihopping-Funktion und die hinter das Zylinderbankett verbannte Lichtmaschine. Das Fahrwerk folgt dem bekannten Zephyr-Konzept: Stahl-Doppelschleifenrahmen, Alu-Exzentrerschwinge, zwei Federbeine, kraftvolle Scheibenbremsen. Der 93 PS starke Motor steht gut im Futter. 4,0 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h und 213 km/h Höchstgeschwindigkeit sind gute Werte. Ab 1996 (Modell B1) erhielt auch die 1100er Speichenräder, neue Bremscheiben und Dreifarbdekor. Nach 1998 fiel die große Zephyr aus dem Programm.

Das Allroundbike

Parallel zur Superbike-Linie im Programm entwickelt Kawasaki ab Mitte der 1970er-Jahre robuste Alltagsmotorräder mit hohem Nutzwert. Den Anfang macht die zweizylindrige Z400 anno 1974.

Z400

Das gleiche Entwicklungsteam unter der Leitung von Ben Inamura, das die 900Z1 auf die Räder gestellt hat, entwirft auch die 400er. Dieses Bike ist erst der Beginn einer Strategie, parallel zu der sportlichen auch eine alltags-taugliche Modellschiene bei Kawasaki zu implantieren.

Nach ersten Fahrttests scheint die deutsche Motorradpresse verwirrt zu sein. Wie soll man ein Bike, das gerade mal 35 PS (laut amerikanischen Prospektangaben) aus 399 Kubikzentimetern Hubraum holt, im Motorradfieber Deutschlands einordnen? Die Technik der Z400 mit gleitgelagerter 360-Grad-Kurbelwelle, gegen die Fahrtrichtung drehend, einer kettengetriebenen Nockenwelle, Kipphebeln auf exzentrisch gelagerten Achsen zur Ventilspieleinstellung, zwei Ausgleichswellen zur Minimierung von Vibrationen, Fünfganggetriebe und Nassumpfschmierung gilt im sportlich motivierten Motorraddeutschland eher als brav. Das Fahrwerk macht einen soliden Eindruck und überzeugt vor allem mit leichtem Handling, nicht zuletzt aufgrund des relativ niedrigen Gewichts von 182 Kilogramm vollgetankt.

Das erste Z400-Modell, das von der Kawasaki Motoren GmbH in Frankfurt offiziell importiert wird, ist die B1 für 1978. Neben einigen grundlegenden Verbesserungen am Zylinderkopf und der Kurbelwelle steht nun ein Sechsganggetriebe zur Verfügung. Optisch unterscheidet sie sich von den Vorgängern durch ein neues Design an Tank, Seitendeckeln, Sitzbank mit Kawa-typischem Heckbürzel, Kotfügeln und Auspuffanlage. Hinzu kommen eine nadelgelagerte Hinterradschwinge und ein TÜV-konformer



Seitenständer-Rückholmechanismus. Die deutschen Versionen werden ausschließlich mit auf 27 PS (20 kW) gekappter Leistung angeboten, wegen der günstigeren Versicherungsklasse. Nachträgliche Entrosselung auf die ursprünglichen 36 PS ist über andere Membrangasschieber möglich.

Die optimalsten 27 PS weit und breit.

Jeder, der was von Motoren versteht, weiß, dass 27 PS zweierlei sein können. Aus kleinem Hubraum können sie mit Mühe und Not über die Drehzahl hochgekatzt werden, oder sie sind einfach da. Bei der Kawasaki Z 400 B stehen 27 PS jederzeit zur Verfügung. Auch aus niedrigen Drehzahlen zieht dieser völlig neu konstruierte 2-Zylinder-Viertakt-Motor bullig nach oben. Ein ruhiger,

seidenweicher Lauf zeichnet ihn aus. Und ein Drehmoment, das seinesgleichen sucht. Die überlegenen Touring-Eigenschaften lassen sich aber auch jederzeit in sportliche Spritzigkeit verwandeln. Gerade dann hält ihr Motor, was ihr sportliches Styling im Kawasaki-Look verspricht.

Der elegante Heckbürzel hat die Hutze auf dem Tank, in die der Tankverschluss sicher versenkt ist, oder die Führung der Z in Z Auspuffanlage, die zudem ihre umweltfreundliche Seite hat.

Das neue 6-Gang-Klauengetriebe erlaubt eine noch leichtere Leerlaufbindung. Den Doppelrohrrahmen zeichnen Konstruktionsmerkmale der „Großen“ aus. Zurückverlegter Bremsattel verringert die zu bewegendes Masse um die Lenkachse und die nadelgelagerte Schwinge sorgt für ruhiges und problemloses Fahrverhalten. Fazit – wenn Sie in der 27 PS-Klasse das Optimum wollen – dann ist die Kawasaki Z 400 B ihre Maschine.



Technische Daten

Leistungsdaten	20 kW (27 PS) bei 7000 Upm Max. Drehmoment (2,86 mkg) 6200 Upm Wandkreis 5,60 m Höchst- geschwindigkeit 139 km/h	Motor Typ 396 ccm Bohrung/Hub 64 x 62 mm Verdichtung 9,5:1 Zündung Kontakt Starter Elektro und Kick Schmierung Druckumlauf
-----------------------	---	---

Übersetzung Typ Schaltung Kupplung	6-Gang 1-N-2-3-4-5-6 Mehrschleiben im Clibsd	Rahmen Typ Federung vorn hinten	Doppelrohr Teleskop Schwinge mit Schraubfedern
Abmessungen Gesamtlänge Gesamtbreite Gesamthöhe Radstand Bodenfreiheit Leertgewicht Benzintankinhalt	2045 mm 810 mm 1130 mm 1365 mm 135 mm 152 kg 14 L	Reifen vorn hinten	3,00 S - 18 4 PR 3,50 S - 18 4 PR Yokohama, serienmäßig
Bremsen vorn hinten	eine Scheibe Trommel		

Alle technischen Daten beziehen sich auf Serienmodelle. Die Leistungsangaben entsprechen europäischen, wie sie unter normalen Betriebsbedingungen ansetzt wurden. Wir übernehmen keine Garantie für jede einzelne zum Verkauf angebotene Maschine. Änderungen der technischen Daten behält sich Kawasaki Heavy Industries Ltd. vor.

Kawasaki
KAWASAKI MOTOREN GMBH
Bismarckstr. 40-44, 8000 Frankfurt/Main 56
Telefon (069) 607 2055-98

Kawasaki Z400B



History: Z400 bis Z440LTD



Z440/Z440LTD

1980 wächst der Hubraum der kleinen Z auf 443 Kubikzentimeter an. Die 27 PS Maximalleistung werden nun bereits bei 7.000/min abgegeben. Gemeinsam mit der Chopper-Variante Z440LTD avanciert die 440er zum Bestseller im Kawasaki-Programm. Die LTD erhält 1982 im zusätzlichen Modell Belt Drive einen Zahnriemenantrieb zum Hinterrad. Aufpreis zum Standardmodell: 100 DM. Die Z440 (H) erhält parallel einen anderen Lenker, eine gestufte Sitzbank, einen neuen Tank und andere Gussräder. Die Z440 wird aber nie so erfolgreich wie ihre LTD-Schwester. Als H2 wird das Bike nur noch bis 1983 verkauft, die adrette und sehr beliebte Z440LTD Belt Drive wird noch bis 1984 als D6 offiziell angeboten.

Danach kommt eine neue Generation mit modernem wassergekühltem 450er-Aggregat – praktisch „eine halbe Portion“ des legendären GPZ900R-Motors. Aus der wiederum die populäre 500er-Serie mit GPZ500S, EN500, ER-5 und KLE500 hervorgeht.

Besser spät als nie!

Kurt Ziegler aus Schlüchtern sendete uns folgenden Leserbrief: „Hallo Redaktionsteam, ich finde euer Magazin sehr unterhaltsam, informativ und gut gelungen. Die Artikel über die neue Z650 RS und die „Zeitreise“ habe ich mit besonderem Interesse gelesen. Ich bin Späteinsteiger und habe erst vor drei Jahren mit 57 Jahren den Motorradführerschein gemacht. ‚Besser spät als nie‘, sagte ein Bekannter. Wie recht er hat. Nachdem ich mir zunächst eine ER-5 zugelegt hatte, habe ich mir nun den Traum von einer Zett erfüllt und die neue Z650RS in Grün bei Motorrad Niederer in Langenselbold bestellt. Ich kann es kaum erwarten, bis ich sie im März abholen kann, und zähle schon die Tage. Das Poster hängt an der Wohnungstür, und euer Magazin liegt immer griffbereit neben dem Bett... Fühl mich grad mal 40 Jahre jünger!“ Danke, lieber Kurt, für deine Zeilen. Wir wünschen dir viele schöne RS-Kilometer im Jahr 2022.

Nachruf: Shunji Tanaka

Mit 75 Jahren ist Shunji Tanaka – einer der einflussreichsten Motorrad-Designer der letzten Jahre – im Dezember 2021 in seinem Zuhause in Japan verstorben. Tanaka-San hatte als Design-Director im Kawasaki-Werk in Akashi einen nicht unerheblichen Einfluss auf das Entstehen von legendären Designs. Er war maßgeblich an der neuen Herangehensweise bei der Gestaltung von Kawasaki-Motorrädern verantwortlich, wie etwa Verkleidungen und Erscheinungsbild. Tanaka-San war bereits ein hoch angesehener Automobil-Designer, als er zu Kawasaki kam. Er war maßgeblich an der Design-Entwicklung des Mazda MX5 beteiligt – des weltweit meistverkauften Zweisitzer-Cabrios. Bei Kawasaki war er dann dafür verantwortlich, dass eine ganze Reihe von Maschinen bei ihrer Markteinführung sofort bleibenden Eindruck hinterließ. Stolz war er besonders auf die erste Z der Neuzeit, die Z1000 anno 2003 mit flüssigkeitsgekühltem Reihenvierzylinder-Motor.



Händlerjubiläen 2022

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Geschäftspartnern über viele Jahre hinweg ist keine Selbstverständlichkeit. Deshalb bedankt sich Kawasaki Deutschland in jedem Jahr bei Vertragspartnern, die der Marke schon lange die Treue halten. 2022 sind das zum Beispiel:

Willi Möller, Fulda	45 Jahre
Popko Motorradsport, Braunschweig	45 Jahre
Weil GmbH, Solingen	45 Jahre
Bernd Andree, Witten	40 Jahre
Zweirad-Technik Herzog, Langstedt	40 Jahre
Motorrad-Meier, Saal	40 Jahre
Schneider Motorradzentrum, Lage	40 Jahre
Team Wahlers, Scheeßel	40 Jahre
Auto Herold, Nürnberg	40 Jahre
Heller u. Soltau, St. Michaelisdonn	35 Jahre
MTL Motorrad Technik Löhne	30 Jahre
Mario's Motorrad-Shop, Rostock	30 Jahre



Valentin Folger auf Ninja 400

Tolle Neuigkeiten aus der IDM-Szene: Valentin Folger, der Cousin von Jonas Folger, wechselt zur Saison 2022 in der IDM SSP 300 auf eine Ninja 400. Erste Tests Anfang des Jahres in Almeria verliefen vielversprechend. Valentin war deutlich schneller als auf seinem Vorgängermotorrad. Der 21-jährige hat nach zwei Jahren IDM SSP 300 offensichtlich die richtige Entscheidung getroffen, noch einmal mit einer anderen Marke und einem neuen Motorrad anzugreifen. Technisch betreut wird der junge Mann aus dem bayrischen Obertaufkirchen von Tuner-Urgestein Dieter Briese aus Krefeld, der auch schon viele Umbauprojekte von Kawasaki Deutschland realisiert hat, und Fahrwerkspezialist Michael Schloss von MS Motorshop. „Valentin arbeitet absolut professionell, ist sehr zielstrebig und physisch top durchtrainiert“, sagt Dieter. Kein Wunder, denn der junge Bayer mit der Jockey-Figur (61 kg, 172 cm) hält sich in seiner Freizeit mit Laufen, Radfahren und Krafttraining fit. Wer mehr über Valentin Folger erfahren möchte, sollte seine Website (www.valentin-folger.de) oder sein Instagram-Account (#valentinfoolger96) besuchen. Wir drücken ihm für die kommende Saison die Daumen.



Zeigt uns eure Zett!



Kawasaki Deutschland sucht im Rahmen des Z-Stars-Wettbewerbs die schönsten Z-Motorräder von 1972 bis heute. Alle, die ein Z-, ZR-, Zephyr-, ZRX- oder GPZ-Modell (luftgekühlt) zur Wahl stellen wollen, können bis zum 18. April 2022 mit Fotos ihrer Zett online teilnehmen. Dabei sind sowohl in Würde gealterte, perfekt restaurierte als auch krass umgebaute Exemplare zugelassen. Eine Expertenjury wählt dann fünf besonders herausragende Exemplare aus, die ab Juni für ein Online-Voting bereitstehen. Die Bekanntgabe des Siegerbikes sowie die Preisübergabe finden dann bei den Kawasaki Days am Technik Museum in Speyer statt (23./24. Juli 2022). Alle Details unter: 50-Jahre-Z.de

Sieger Qualitätsanalyse 2021

Bereits im zweiten Jahr in Folge führte Kawasaki gemeinsam mit der Firma Wagner Beratungsgesellschaft mbH bei vielen deutschen Kawasaki-Vertrags-händlern eine Qualitätsanalyse (Service-Prozess-Analyse) durch. Den ersten Platz im Jahr 2021 hat die Firma Hänle Motorradsport GmbH aus Ettenheim erreicht, nachdem sie im Debütjahr 2020 bereits den zweiten Platz errang. Die Preisübergabe nahm die Wagner Beratungsgesellschaft gemeinsam mit Markus Drott, Teamleiter Technischer Kundendienst Kawasaki Deutschland, vor.

Herzlichen Glückwunsch!



Legenden leben länger

Kawasaki, von Anbeginn der Z-Reihe stark im Rennsport aktiv, muss Anfang der 1980er handeln. In der imageträchtigen AMA-Superbike-Klasse in den USA sind nach wie vor 1.025 Kubikzentimeter das Limit, in Europa schreibt man von nun an 1.000 Kubikzentimeter als oberste Grenze fest.



Z1000J

Anfang der 1980er fällt der Startschuss für die Z1000J, die gegenüber der MKII eine um 0,6 Millimeter verringerte Bohrung und damit exakt 999 Kubikzentimeter aufweist. Um dennoch in vorderster Reihe mitspielen zu können, erhält das auf 98 PS bei 8.500/min erstarkte Serienmodell 34er-Gleichdruckvergaser, größere Ventile/Ventilhübe, schärfere Steuerzeiten, eine höhere Verdichtung und eine versteifende Querstrebe zwischen den Rahmenunterzügen. Im ersten Modelljahr 1981 wird die J offiziell für 9.650 DM angeboten. Das ansonsten unveränderte Modell J2 von 1982 ist nun nicht mehr nur in Silber, Rot und Blau, sondern auch in Schwarz lieferbar. Die Z1000J bildet dann die Basis für den ersten Superbike-Titel-Renner von Eddie Lawson. Nach dem viel umjubelten und hart umkämpften Sieg von „Steady Eddie“ in der AMA Superbike-Meisterschaft 1982 stellt Kawasaki für die Saison 1983 die Z1000R vor – eine straßenkonforme Replica der Meistersmaschine.

History: Z1000J bis ZRX1200



Z1000R

Nicht nur in den USA, wo noch 1982 die Replik von Eddie Lawsons Siegermaschine erscheint, ist man sich um die Werbeträchtigkeit der Superbike-Formel bewusst. Kawasaki Deutschland importiert im darauffolgenden Jahr die bereits zweite Ausgabe der Lawson-Replica.

Doch zunächst einmal zum amerikanischen Urmodell, das technisch gesehen auf der Z1000J2 basiert. Auffallend ist die typisch giftgrüne Kawasaki-Lackierung mit schwarz-weißen Dekorstreifen, eine kleine Cockpitverkleidung (von der GPZ1100B2) und der typische Knick in der Sitzbank mit niedrigem Fahrersitzpolster. Eine Vier-in-eins-Anlage von Kerker untermalt den optischen Auftritt im rauchigen Sound. Die Federbeine hinten besitzen sogenannte Piggibacks, zu Deutsch Ausgleichsbehälter.

Sowohl am Fahrwerk wie am Motor hat man zusätzlich Hand angelegt. So wurde der Lenkkopfwinkel von 62,5 auf 61 Grad geändert, um für mehr Fahrstabilität zu sorgen. Der Nachlauf wächst gleichzeitig um 15 Millimeter. Eine geänderte Bremsanlage und eine breitere Hinterradfelge (2.50 statt 2.15 Zoll) komplettieren die Chassis-Verbesserungen. Der ganz in Schwarz lackierte Motor erhält einen modifizierten Zylinderkopf für mehr Gasdurchsatz und einen Ölkühler aus der GPZ1100, der die Betriebstemperatur auf moderatem Niveau hält. Die Doppelscheiben-Bremsanlage vorn mit Kawasaki-typischen Einkolben-Schwimmsätteln weist deutliche Unterschiede zur Rennvariante auf. Ein Sticker auf dem Tank, der Eddie Lawsons Unterschrift trägt, erinnert an die gewonnene Meisterschaft 1981. Ein weißer Kerker-Sticker ist im Lieferumfang eingeschlossen, den die Händler meist an die Tauchrohre der Telegabel oder den Tank kleben.

Bereits 1983 folgt die zweite Ausgabe der KZ1000R, so die amerikanische Verkaufsbezeichnung. Unterschiede lassen sich vor allem in der Optik ausmachen. So ist das Tank-, Seitendeckel- und Sitzbürzeldekor neu gestaltet, die Grundfarbe aber bleibt Giftgrün. Der Aufkleber auf dem Tank erwähnt nun auch Lawson's zweiten „AMA Champion“-Titel und schmückt sich mit dem Zusatz „Superbike-Champion“ in weißer Schrift. Die Instrumente sitzen nun in einem gemeinsamen Gehäuse. Die Hinterradschwinge fällt um 10 Millimeter länger aus und weist leicht veränderte Verstärkungen auf. Zusätzlich hat man noch einmal den Zylinderkopf geringfügig modifiziert.

Dieses Modell ist jenes, das auch Kawasaki Deutschland importiert. Dies ist übrigens das erste Mal, dass die Marke hierzulande Farbe bekennt und ein Motorrad in

typischem Kawa-Grün anbietet. Die charakteristische, 740 Millimeter breite Superbike-Lenkstange wird gleich mit übernommen. Insgesamt werden in Japan nur 500 Einheiten des Renners gebaut. Während die Lawson-Replica in den USA 102 PS auf die Rolle drückt, sind es in Deutschland 98 Pferde. Dies liegt größtenteils an der gemäßigten, TÜV-gerechten Vier-in-zwei-Auspuffanlage und der daran angepassten Vergaserabstimmung. Aber auch hier kann der Motor seine Verwandtschaft zum Rennabieger kaum verleugnen. Ab 4.000/min steht gesunde Leistung zur Verfügung, ab 6.500/min geht's richtig zur Sache. Im Zusammenspiel mit dem leicht schaltbaren Fünfganggetriebe sind beeindruckende Fahrleistungen möglich. Die Zeitschrift MOTORRAD misst eine Spitze von sagenhaften 223 km/h. Nicht schlecht für ein knapp verkleidetes Motorrad. Damit reiht sich die Z1000R in die Riege der schnellsten Kawasaki-Vierzylinder ein, nur die 83er-GPZ1100 ist bis dato schneller gewesen.

Diese aufziehende GPZ-Vierzylinder-Generation ist dann der Grund, warum die Eddie-Lawson-Replica trotz des famosen Auftritts nur ein Jahr in Deutschland im Programm bleibt. Das Topmodell dieser Baureihe, die GPZ900R mit flüssigkeitsgekühltem Vierventilmotor, markiert 1984 einen neuen Meilenstein in der Geschichte der Marke. In den USA und einigen anderen europäischen Ländern gibt es die Lawson-Kopie von 1983 bis 1985 noch in einer hubraumerweiterten Version mit 1.090 Kubikzentimetern und 114 PS Spitzenleistung. Beim Motor handelt es sich um die modifizierte Ausgabe des deutschen GPZ1100B1-Aggregats, das im Unterschied zur 1100er-R mit Einspritzanlage statt Vergaserbatterie bestückt ist.



ZRX1100/ZRX1200

Die Ära der legendären luftgekühlten Kawasaki-Vierzylinder neigt sich dem Ende entgegen. Doch wahre Legenden leben weiter. So wie die Z1000R, die heute als echtes Sammlerstück gelten darf, für das stolze Summen gezahlt werden müssen – auch weil es das erste Kawasaki-Serienmodell im klassischen Lime Green ist. Viele Jahre später, in 1997, erscheint schließlich die erste legitime Erbin der Eddie-Lawson-Replika, die ZRX1100. Der Motor aus der GPZ1100, ein Doppelschleifenrahmen, Leichtmetall-Rundrohrschwinge in Superbike-Optik mit Unterzug, Duo-Federbeine und eine Cockpitverkleidung à la R machen klar, auf welche berühmte Ahnin die ZRX Bezug nimmt. Das Modell ist so erfolgreich, dass Kawasaki fürs Modelljahr 2001 eine überarbeitete und hubraumgestärkte ZRX1200R nachschiebt und gleich noch eine nackte (ZRX1200) sowie eine halbverschaltete Version (ZRX1200S) als Zugaben einführt. Trotz des klassisch-sportlichen Auftritts gefallen alle vier Modelle ab ZRX1100 mit bulliger Leistungsentfaltung und hervorragenden Allround- und Tourenqualitäten. Ein wichtiger Unterschied am 1200er-Motor zum 1100er-Aggregat sind die nun galvanisch beschichteten Laufbahnen in der Aluminiumzylinderbank. Das verbessert gegenüber eingeschrumpften Graugusslaufbuchsen die Wärmeableitung, ist verschleißfester, wiegt weniger und arbeitet mit deutlich weniger Kolbenlaufspiel. Die ZRX-Modelle werden bis 2006 verkauft und avancieren zu einer der beliebtesten Modellreihen von Kawasaki.

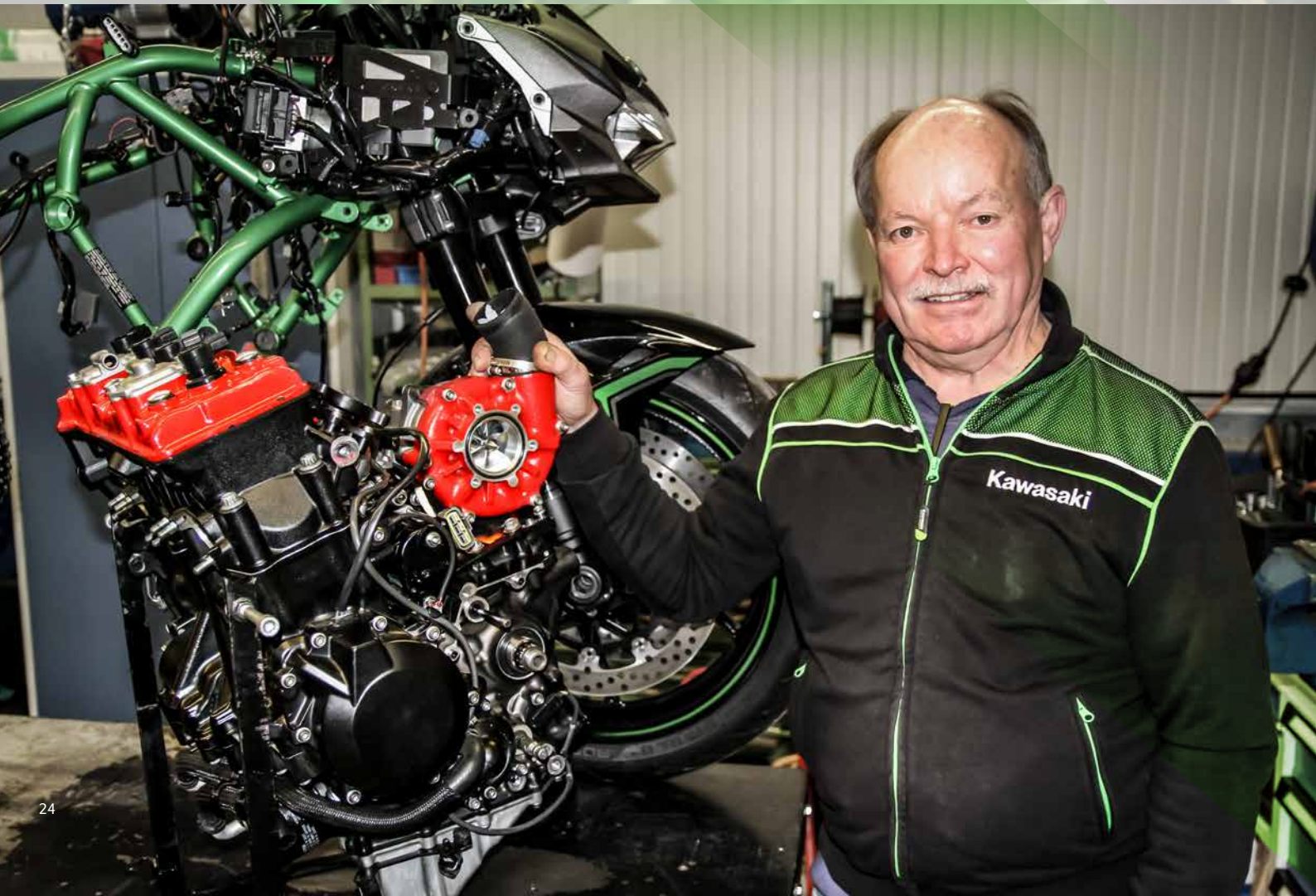


Tracktool für Sprintrennen

Kawasaki Deutschland ist bekannt und ein kleines bisschen berühmt für Custombikes, die nicht nur gut aussehen, sondern sich auf der Sprintstrecke ihre Lorbeeren verdienen. Aktuell wird eine Z H2 auf Höchstleistung für den Drag-Strip getrimmt.

Bei Sprintrennen zählen explosive Power und ein speziell abgestimmtes Fahrwerk. Ganz nebenbei möchte man mit dem Bike das Publikum auch optisch begeistern und die Konkurrenz etwas einschüchtern. Bei diesen Vorgaben war es nicht schwer, ein geeignetes Motorrad im Fuhrpark von Kawasaki zu finden. Die Z H2 steht von Haus aus mit 200 Kompressor-PS besonders gut im Futter. Ein stabiles Fahrwerk bringt das Supernaked außerdem mit. Der passende Name für das Bike war schnell gefunden. Erinnern die Eigenschaften der Z H2 doch stark an den Terminator. Dieser Hollywood-Kampfandroid, gespielt von Arnold Schwarzenegger, reagiert stets sehr rational und schnell auf neue Herausforderungen. So wurde die Custom-Z-H2 zum „Trackinator“.

Direkt nach der Bestandsaufnahme an der Z H2 ging Motorentuner Dieter Briese an die Optimierung. Neue Nockenwellen kommen zum Einsatz, außerdem wurde das Verdichtungsverhältnis angepasst. Außerdem veränderte er das Mapping, befreite die Auspuffanlage von vielen „Inhaltsstoffen“ und vergrößerte den Rohrdurchmesser.



Z H2 Trackinator



Nachdem der Motor beim Projektpartner Motorradtechnik Geenen wieder eingebaut war, stand der erste Prüfstandslauf an: Mit 269 PS am Hinterrad lag die Kurbelwellenleistung bei rund 300 PS. Also 100 PS mehr als das Serienbike!

Ein Gesetz des Tunings lautet: „Power is nothing without control!“. Dafür kommt die Einarmschwinge aus einer Ninja H2 SX zum Einsatz, die noch um zirka 12 cm verlängert wurde. Das wirkt dem Steigen des Vorderrads beim Beschleunigen entgegen. Zum anderen bietet die Schwinge Platz für einen Breitreifen, der beim Start viel Grip bietet und auch noch verdammt gut aussieht. Der Breitreifen wird auf eine verbreiterte Ninja-H2-SX-Felge montiert.

Der Trackinator soll 2022 beim Glemseck 101 an den Start gehen. Zuvor sind Testläufe auf einem geeigneten Gelände geplant. Wir werden berichten. Hasta la vista, Baby!

Ein erstes Video zum Custom-Projekt findet man auf dem YouTube-Kanal von Kawasaki Deutschland unter: [youtube.de/kawasakideutschland](https://www.youtube.de/kawasakideutschland)



Café Racer & Tourer

Kawasaki steht gegen Ende der 1970er an einem Scheideweg. Noch 1977 präsentiert man die Z1-R, die mit ihrem neuen zackigen Design kommende Kawasaki-Fangenerationen begeistern soll.

Z1000 Z1-R

KHI und KMC stehen in regem Kontakt, als es um einen würdigen Nachfolger für die erfolgreichen Zs geht. Unter dem Code Mark II – der später sogar beim Serienmodell Z1000 MKII auftaucht – geht man frisch ans Werk. Klar ist von vornherein, dass es sich designtechnisch um etwas Neues, Bahnbrechendes handeln muss. Die ersten Entwürfe Ende 1974 sowie das erste Holzmodell Ende 1975 deuten klar in die neue Designrichtung. Doch erst 1977 wird die kantige Z1-R der Öffentlichkeit präsentiert. Und der erste Erfolg scheint den Entwicklern Recht zu geben. Ende des Jahres 1977 wählen knapp 28.000 Leser der Zeitschrift MOTORRAD die im neuen Lackton Metallic Stardust Silver glänzende Z1-R zum „Motorrad des Jahres“ – ein echter Hammer! Und das, ohne dass die Maschine vorab auch nur einen einzigen Test durchlaufen hätte. Die intern getaufte Z1000D1 kommt auf Anhieb an. Kein Wunder, dass Kawasaki die zackige Optik in den nächsten Jahren auch auf andere Modellreihen übertragen wird.

Doch die große Euphorie wird nach dem Erscheinen der MOTORRAD-Ausgabe 21/1977 jäh gebremst. Die Redakteure sprechen von Pendelneigung des Fahrwerks



History: Z1000 Z1-R bis Z1300

bei hohen Geschwindigkeiten und fehlender Power. Die 90 PS, die Kawasaki angibt, können auf dem Prüfstand nicht eingelöst werden. Schnelles Handeln ist gefragt, der deutsche Importeur rüstet die Motorräder mit der Vier-in-vier-Anlage der Z900 aus. Damit kann der (nun wieder) schwarz lackierte Motor mit den großen 28er-Vergasern aus der Z1 seinen Sollwert einlösen. Außerdem rüsten die Händler alle Motorräder mit neuen Reifen Dunlop Gold Seal aus, die die Fahrwerksunruhen drastisch reduzieren. Doch der Ruf dieses großen Motorrads ist empfindlich geschädigt, was sich auch in den Verkaufszahlen aus-

drückt. Nur knapp 900 Einheiten werden in Deutschland abgesetzt. Im Prospekt für 1978 heißt die Maschine nun Z1000S und trägt einen eigens in England angefertigten 22-Liter-Tank, der mittlerweile mit dem originalen 13-Liter-Benzinbehälter zum Ausstattungsumfang gehört.

Das Motorrad ist besser als sein Ruf. Der Motor aus der Z1000A2, hier wie gesagt in Schwarz und mit großen 28-Mikunis, gehört mit zu den standfestesten Aggregaten dieser Jahre und löst sein Leistungsversprechen mit einer adäquaten Auspuffanlage ein. Gerade im Bereich oberhalb von 6.000/min geht der Motor schon im Serientrimm sehr nachdrücklich zur Sache. Ein echtes Muscle Bike! Der Rahmen ist im Bereich des Lenkkopfs mit Knotenblechen verstärkt und am Heck modifiziert. Die Schwinge ist in vier statt wie zuvor in zwei Nadelagern geführt und nimmt nun neue fünffach einstellbare Federbeine auf. Die Leichtmetall-Gussräder von Enkei sind stabiler als die bislang verwendeten Speichen-Pendants. Ein kleineres 18-Zoll-Vorderrad wirkt sich handlungsfreundlicher aus. Insgesamt drei Bremsscheiben bringen die Z1-R sicher zum Stehen. Die Schwimmsättel vorn sind nun hinter den Tauchrohren montiert, um die Trägheitsmomente um die Lenkachse zu reduzieren. Den Hauptbremszylinder der Vorderradbremse hat Kawasaki hinter der Verkleidungsschale am linken Gabelholm angebracht, um ihn vor Beschädigung im Falle eines Sturzes zu schützen. Vom Lenkerhebel aus führt ein Bowdenzug zur Bremspumpe, von dort aus wiederum agiert die bekannte Bremshydraulik. Dass dabei etwas an Kraft und Dosierbarkeit auf der Strecke bleibt, wird in Kauf genommen.

Auch die Wehwehchen zum Serienstart können nicht verhindern, dass die Z1-R zur Legende wird. In England und den USA wird das Motorrad zu jener Zeit vielfach bei Drag-Strip-Rennen eingesetzt und zeigt dort sein wahres Potenzial. Fakt ist, dass die Z1-R rund um den Globus zur echten Legende geworden ist und zu den gefragtesten Kawasaki-Klassikern gehört. Das geringe Angebot treibt die Preise mächtig in die Höhe.



Z1000MKII/ST

„Join the Force“ („Schließen Sie sich der Kraft an“). Mit diesem Slogan betritt Kawasaki in der letzten Septemberwoche 1978 die IFMA-Bühne in Köln. Neben dem neuen Hubraumprotz Z1300 (siehe Kasten) stehen zwei neue 1000er. Man bedenke nur den Entwicklungs- und Forschungsaufwand für drei Modelle dieses Kalibers. Wobei die beiden Einliter-Maschinen nicht komplett neu entwickelt werden mussten. Die Z1000ST mit Kardantrieb ist um drei PS stärker als ihre Schwester mit Kette, die Z1000MK II. Kawasaki vertraut weiterhin auf seinen alten rollengelagerten 1000er-Motor. Mit ein paar kleinen Änderungen schwingt sich das Aggregat zu nunmehr 94 PS bei 8.000/min auf. Und kann diese auch de facto umsetzen. Noch besser, die MKII glänzt mit bestechend harmonischer Leistungsabgabe ohne Leistungsloch. Bis 7.000/min ist sie ihrer ST-Kardanschwester stets überlegen, was auch am 12 Kilogramm niedrigeren Gewicht und an der kürzer gewählten Endübersetzung liegt. 264 Kilogramm Leergewicht sind es, die hier beschleunigt werden wollen. Das sind dann schon ein paar Kilo mehr als bei der Z1 und den Vorgänger-1000ern, was sich natürlich auch in den Fahrleistungen niederschlägt. Doch mit 211 km/h Spitze und 4,3 Sekunden von null auf 100 km/h ist man immer noch gut dabei.

Vor allem auch, weil das neu gestaltete Fahrwerk traumhaft handlungsfreundlich funktioniert. Der Radstand schrumpfte von 1505 auf gerade mal 1485 Millimeter,

der Nachlauf fällt mit 86 Millimetern nur um einen Millimeter länger aus als bei der Z1-R. Sportlich straffe, aber nun wesentlich besser ansprechende Feder Elemente vorn und hinten lassen die MKII verdammt flott unterwegs sein, wenn es auf kurvige Landstraßen hinaus geht. Superpräzise lässt sich die Maschine einlenken und legt anschließend eine saubere Spur auf den Asphalt. Die vordere Bremsanlage ist nun wieder mit einem Hauptbremszylinder an der rechten Lenkerarmatur ausgestattet, Ansprechverhalten und Bremswirkung sind das Beste in dieser Klasse. Mitverantwortlich dafür sind die neuen kupferfarbenen Sintermetallbeläge, die mehr Hitze aufbauen und vor allem bei Nässe das Wasser auf der Scheibe schneller verdampfen lassen. Das Lochmuster der Scheiben tut ein Übriges, um die Wassertropfen zu verdrängen und dem lästigen Bremsenquietschen vorzubeugen.

In den USA ist die MKII das Motorrad, auf dem ein gewisser Eddie Lawson 1980 ins AMA-Superbike-Geschehen eingreift. Und das mit großem Erfolg. Nur durch einen Protest am grünen Tisch verliert Lawson in seinem Rookie-Jahr die Meisterschaft an Wes Cooley, weil Eddie das Motorrad seines Teamkollegen Dave Aldana im letzten Lauf einsetzen muss. Doch er schlägt erbarmungslos zurück. 1981 und 1982 holt sich Lawson die ersehnte Krone in der AMA-Superbike-Meisterschaft. Dieses Mal auf den Nachfolgern der MKII, der Z1000J und der Z1000R (siehe Bericht ab Seite 20). Die Kardanvariante wird bereits 1981 von der Z1100ST abgelöst.



Z1000 MKII



Z1100ST

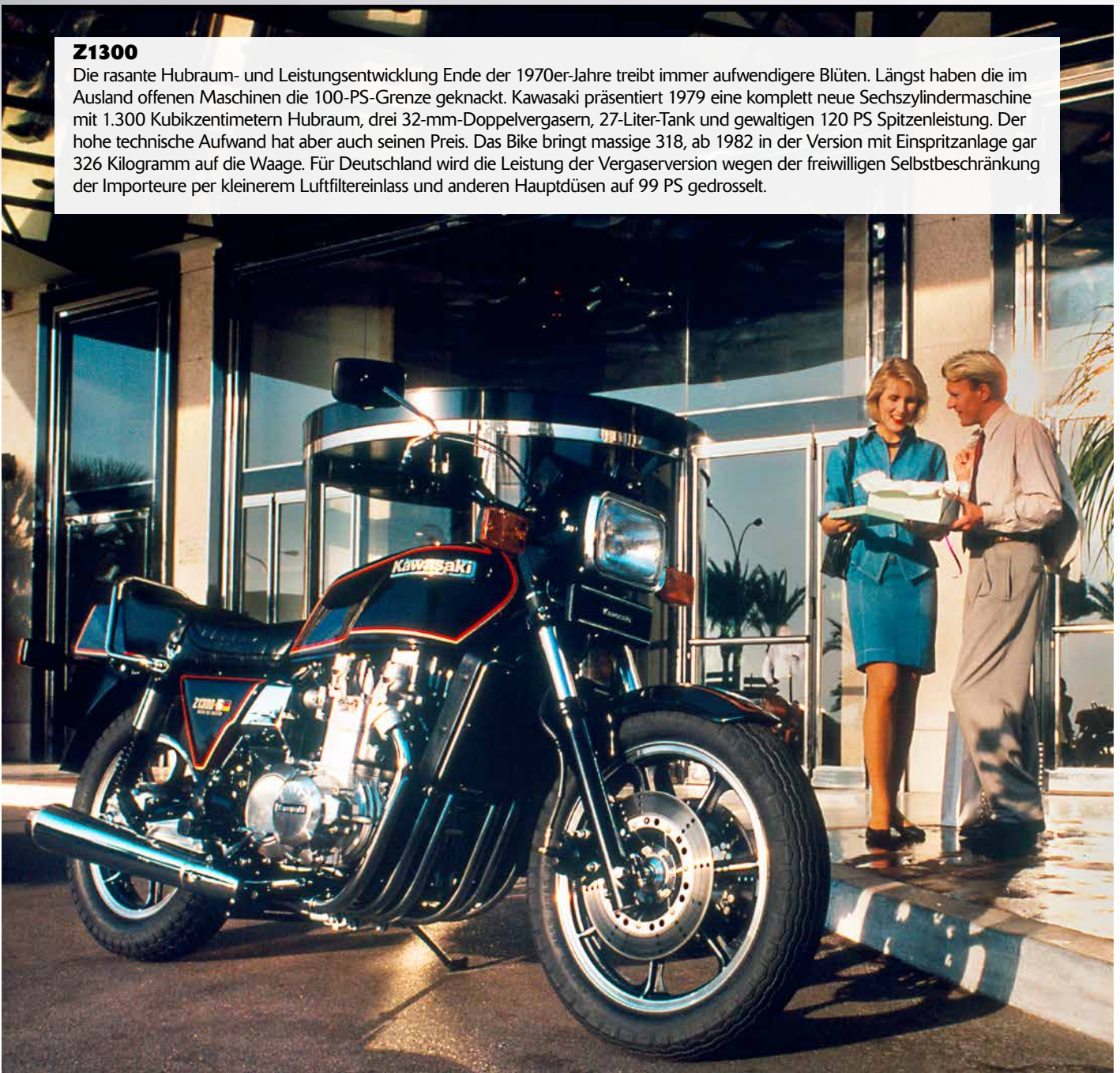
Z1000FI

Neben der MKII bietet Kawasaki ab 1980 eine Variante mit Einspritzanlage an, die Z1000FI. Viele Bauteile sind gleich. Größter Unterschied ist die neue Einspritzanlage, deren Steuereinheit Informationen über Drehzahl, Ansauglufttemperatur, Zylinderkopftemperatur, Luftmenge und Drosselklappenstellung in die Berechnung des Benzin-/Luftgemischs miteinbezieht. Der Motor läuft mit der Bosch L-Jetronic in allen Drehzahlbereichen kultivierter und begeistert mit spontaner Gasannahme. Auch der Schadstoffausstoß wird verringert. Neu sind außerdem 4-in-1-Auspuffanlage, Nockenwellen-Kettenspanner; H4-Licht, rechteckige Spiegel und die etwas andere Lackierung.



Z1300

Die rasante Hubraum- und Leistungsentwicklung Ende der 1970er-Jahre treibt immer aufwendigere Blüten. Längst haben die im Ausland offenen Maschinen die 100-PS-Grenze geknackt. Kawasaki präsentiert 1979 eine komplett neue Sechszylindermaschine mit 1.300 Kubikzentimetern Hubraum, drei 32-mm-Doppelvergassern, 27-Liter-Tank und gewaltigen 120 PS Spitzenleistung. Der hohe technische Aufwand hat aber auch seinen Preis. Das Bike bringt massige 318, ab 1982 in der Version mit Einspritzanlage gar 326 Kilogramm auf die Waage. Für Deutschland wird die Leistung der Vergaserversion wegen der freiwilligen Selbstbeschränkung der Importeure per kleinerem Luftfiltereinlass und anderen Hauptdüsen auf 99 PS gedrosselt.



Grand-Prix-Zetts

Zur IFMA 1980 überrascht Kawasaki mit den neu gestylten GPZ-Modellen, die direkt von den luftgekühlten Z-Schwestern abgeleitet sind.

GPZ1100/Z1100GP

Kawasakis Flaggschiff begeistert die Fans zur IFMA 1980, wo der 1981er-Modelljahrgang nebst GPZ550 und GPZ750 präsentiert wird – alle drei in roter Lackierung mit silbernem und dunkelblauem Streifendekor. Der aus der Z1000FI weiterentwickelte Motor hat unter anderem eine größere Bohrung (72,5 statt 70 mm) und eine überarbeitete Bosch-Einspritzanlage, mit deren Hilfe das freiwillige Leistungslimit von 100 PS voll ausgeschöpft wird. Starke 91 Nm maximales Drehmoment lassen den dicken Vierzylinder mächtig anschieben, immer noch mit zwei Ventilen pro Brennraum. Anfangs sorgt die vom deutschen Importeur gewählte Modellbezeichnung Z1100GP (wie auch bei den kleineren Hubraumvarianten) für einige Verwirrung, denn schon auf den Rahmenseitendeckeln lautete der Schriftzug GPZ1100. Ebenso kurios die

Verwendung der typischen kleinen Cockpitschale (wie ab 1983 in der Z1000R) nur an der 550er und 750er, nicht aber an der GPZ1100 (B1) des ersten Modelljahres 1981, bei der aber ebenfalls schon der rechteckige Scheinwerfer verbaut ist. Das ändert sich beim Modelljahr 1982, nun hat auch die größte GPZ den kleinen Windschutz. 1983 im Modell ZX1100A fällt die Designüberarbeitung aber umfangreicher aus. Jetzt kleidet die GPZ eine Halbschale, deren schwungvolle Linie sich über die Tank-/Sitzbankkombination sauber nach hinten fortsetzt. Technisch bietet diese Version ebenfalls Neues: Unitrak-Federungssystem, Alu-Kastenschwinge mit Exzentrern zur Einstellung des Kettendurchhangs und Einstell-Shims zur Ventilspielkorrektur zwischen Tassenstößel und Federteller. Offen leistet die letzte GPZ1100-Variante stramme 120 PS.

High Performance

GPZ



History: GPZ-Modelle und andere Zs

GPZ750/Z750GP/Z750 Turbo

Direkt aus dem Modell Z750 (L) abgeleitet wird die ebenfalls zur IFMA 1980 präsentierte GPZ750 mit Cockpitschale. Der Motor besitzt gegenüber den Z-Vorgängern eine Vielzahl an Verbesserungen wie reibungsärmere Kolbenringe, neue Mikuni-Vergaser, neue Auspuffanlage, Ölkühler sowie eine Leistungssteigerung um drei auf 80 PS. Eine neue Schwinge und eine luftunterstützte Telegabel optimieren das Fahrwerk. Auch hier gibt es 1983 den gestalterischen Umbruch zum Modell ZX750A1 mit Halbschale und neuer Tank-/Sitzbankkombination, Unitrak-Federungssystem sowie Alu-Exzenterchwinge. Absoluter Höhepunkt dieser Baureihe ist aber die ebenfalls 1983 erscheinende Z750 Turbo mit 100 PS Spitzenleistung, Z650-Zylinderkopf und kleineren Ventilen, stabileren Kolben, verstärktem Motorgehäuse, niedrigerer Verdichtung und anderen Übersetzungsverhältnissen.



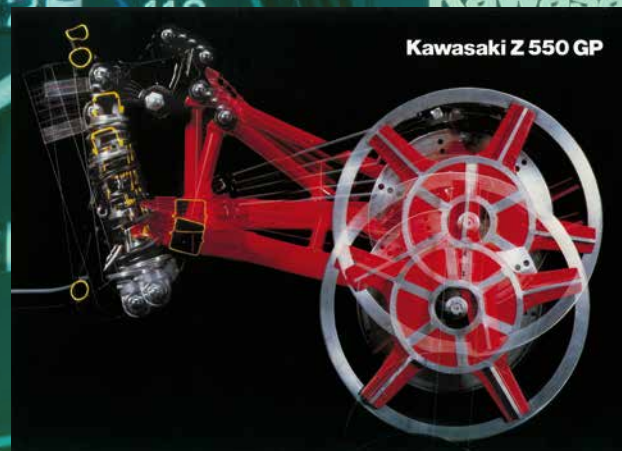


GPZ400/Z400GP/Z400F

Kawasaki hat bereits früh aus dem bekannten 500/550er-Aggregat ein noch kleineres mit 400 Kubikzentimetern Hubraum entwickelt, das in der Z400F (Four, intern Z400J) 1980 seinen Einstand feiert. Hintergrund war die in Deutschland neu eingeführte Versicherungsklasse bis 27 PS. Das ehemals 43 PS leistende 400er-Aggregat wird mit verengten Ansaugstutzen und angepassten Hauptdüsen auf die neue Leistungsklasse gedrosselt. An der ersten GPZ400 (Z400GP) von 1983 kommt das aus den größeren Modellen bekannte Unitrak-Fahrwerk zum Einsatz, das mehr Federweg und sensibleres Ansprechverhalten verspricht. Auf die Cockpitschale wird verzichtet. Die Drosselung auf 27 PS erfolgt hier über längere Gasschieber. Parallel dazu bietet Kawasaki ab 1984 die Z400F (B1) an, technisch weitgehend identisch mit der GPZ. 1985 halten dann auch bei der GPZ400 das neue Halbschalen-Design und die Alu-Exzentrerschwinge Einzug. Mittlerweile ist der kleine Vierzylinder auf stramme 50 PS erstarkt.

GPZ550/Z550GP

Eigentlich logisch, dass auch der 550er-Vierzylinder die GPZ-Evolutionsstufe erfährt. 1981 noch wie die 750er aufgebaut (mit Cockpitschale, zwei Federbeinen), wirbt die GPZ550 bereits im Modelljahr 1982 mit dem Unitrak-Federungssystem und Zentralfederbein, also ein Jahr vor den hubraumstärkeren Schwestern. Dafür lässt das A-Modell (ZX550A1) mit Halbschale ein Jahr länger auf sich warten. Premiere des neuen Designs und der neuen Schwinge ist Modelljahr 1984. Weitere Unterschiede zum Vormodell: 27-mm-Vergaser, Nockenwellen mit längeren Öffnungszeiten, 15 Millimeter kürzerer Nachlauf, 1,5 Grad steilerer Lenkkopfwinkel, fünf Millimeter weniger Radstand. Die Spitzenleistung von 65 PS ermöglicht sehr gute 198 km/h Höchstgeschwindigkeit.



GPZ 305 Belt Drive

Die GPZ 305 Belt Drive besitzt alle Eigenschaften, die ein ideales sportliches Einzelmotorrad besitzen muß: einen zuverlässigen Motor mit ausgereifter Technik, geringes Gewicht und niedrige Sitzhöhe. Die Kraft des sparsamen, luftgekühlten Zweizylindermotors wird über einen wartungsarmen Zahnriemen (Belt Drive) auf das Hinterrad übertragen. Die GPZ 305 Belt Drive gibt es in der Version mit 27 PS und kann auf 34 PS umgerüstet werden.



Motor	Luftgekühlter Zweizylinder Viertakt Motor, 2 Ventile	Bremsen vorne	Doppelscheibenbremse ø 240 mm
Hubraum	265 cm ³	Bremsen hinten	Trommelbremse ø 160 mm
Leistung	25 kW (34 PS) / 10000 min ⁻¹	Reifen vorne	80/100 - 18 B
Leistung bei	2500 U/min	Reifen hinten	110/90 - 18 B
Bohrung	61 mm x 52,4 mm	Gasventiltrieb	2120 mm
Max. Drehmoment	24 Nm / 7500 min ⁻¹	Gaspedalhöhe	240 mm
Verdichtung	Ø 27,1 mm	Gaspedaltrieb	1180 mm
Starter	Elektrostarter	Rahmenhöhe	1260 mm
Zündung	CDI (Schaltstellung-Kondensator-Zündanlage)	Gaspedaltrieb	770 mm
Gänge	6	Leertankgewicht	162 kg
Fußpedal	Mehrmaschinenkupplung im Ölbad laufend	Zul. Gesamtgewicht	205 kg
Schaltmechanismus	Zahnriemen	Tankinhalt	17 l
Fahrrahmenart	Doppelschalen-Rahmen	Reichweite	143 km/h
Federweg vorne	120 mm	Umschaltgeschwindigkeit	Schwarz, Weiß oder 28 kW (38 PS), 152 km/h
Federweg hinten	120 mm		



Kawasaki
ENTDECKEN, WAS SPASS MACHT.

Z250/GPZ250/GPZ305

Auch die Zweizylinderreihe wird Ende der 1970er-Jahre nach unten erweitert. Die Z250 (A) erscheint fürs Modelljahr 1978 mit Einschleifenrahmen, gegabeltem Unterzug, Scheibenbremse vorn und hinten sowie kantigem Design von Tank, Seitendeckeln und Heckbürzel. Der Twin leistet versicherungsfreundliche 27 PS bei 10.000/min. Ein eng gestuftes Sechsganggetriebe hilft, den drehfreudigen Motor bei Laune zu halten und zu ordentlichen Fahrleistungen zu ermutigen. Langliegend sind 145 km/h möglich. 1983 wird dieses Modell durch die GPZ250 ergänzt, die sich mit 17 PS bei 8.000/min begnügt (wie auch die letzte Z250A für 1981), aber mit Cockpitverkleidung, CDI-Einheit, Doppelschleifen-Unitrak-Fahrwerk, Doppelscheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten und Zahnriemenantrieb zum Hinterrad aufwartet. Daraus abgeleitet wird die GPZ305 von 1983 mit sechs Millimeter größerer Bohrung und wieder 27 PS bei 10.000/min. Das Quentchen mehr an Hubraum und Drehmoment (24 statt 20 Nm) macht den Alltag mit der GPZ deutlich leichter. Zudem ist die 164 Kilogramm wiegende 305 ein echtes Sparwunder. Das beweist die Zeitschrift MOTORRAD bei einem spektakulären Verbrauchstest von Stuttgart nach Valencia. 1.368 Kilometer werden mit nur einer Tankfüllung (gemessene 18 Liter) zurückgelegt.



Z200/250C/250LTD

Die Z-Reihe wird ganz nach unten von den kleinen Einzylindermodellen abgerundet, deren Anfang die Z200 (A1) in 1977 macht. 17 PS bringen den 145 Kilogramm wiegenden Single auf 120 km/h. Weniger als vier Liter pro 100 Kilometer fließen durch den 26-mm-Vergaser, was die Maschine besonders bei Schülern und Studenten beliebt macht. 1978 optimiert man die Kupplung, 1979 die Nockenwellenlagerung. 1980 folgen dann die hubraumgesteigerten Modelle Z250 (C) sowie Z250 LTD (G1) als Softchoppervariante, letztere ab 1983 zusätzlich im intern gekennzeichneten Modell W1 mit Zahnriemenantrieb. Auch hier bleibt es bei 17 PS Spitzenleistung. Dieser Motor verrichtet übrigens schon seit 1977 seine Arbeit in der Enduro KL250.

Wirtschaftlichkeit im sportlichen Styling.



Der Mythos lebt weiter

Lange musste die Fangemeinde warten, ehe sich Kawasaki zu einer Wiederbelebung des Z-Mythos entschließt. Fürs Modelljahr 2003 eröffnet die neue Z1000 den Reigen der kommenden Z-Generation.

Z1000

Für einige Jahre verschwindet der Buchstabe Z aus der Kawasaki-Modellpalette und damit auch das Konzept vom puren Naked Bike mit großem Allroundtalent. Nur die Zephyr- (ab 1991) und die ZRX-Reihe (ab 1997) lassen die alten Tugenden zwischendurch wieder aufblühen. Zur Intermot 2002 überraschen die Grünen dann aber mit ihrer neuen Z1000: ein durchtrainiertes Naked Bike mit sportlichen Genen und zackiger Linienführung. Styling-Vater der Z ist Shunji Tanaka, der kurz zuvor von Mazda gekommen ist, wo er den MX5 (in Nordamerika mit Beinamen Miata) zum Erfolg geführt hat. Der Motor der Neuen stammt von der Ninja ZX-9R, hat nun 953 statt 899 Kubikzentimeter Hubraum und leistet 127 PS. Elektronische Benzineinspritzung, andere Nockenwellen, Doppeldrosselklappen, Stahl-Brückenrahmen, Aluschwinge, Zentralfederbein, 41-mm-Upside-down-Gabel, 300er-Bremsscheiben mit Vierkolben-Festsätteln von Nissin und eine 4-in-2-in-4-Anlage aus Edelstahl machen das Ganze zu einer schlagkräftigen Einheit. Bereits im ersten Modelljahr verkauft Kawasaki Deutschland 2.650 Einheiten. Bei der Motorrad-Leserwahl wird die Z1000 2003 und 2004 zum besten Allrounder gekürt. Kawasaki legt 2007 noch mal nach und stellt eine neue Version der Z1000 auf die Räder. Die noch zackigeren Linien werden garniert mit typischen Schwüngen an der neuen Kühlerverkleidung und am Kunststoff-Unter-/Seitenteil der Sitzbank sowie zwei riesigen Schalldämpfern mit je zwei Mündungen. Dem Motor wird mit kleineren Ventilen und Drosselklappen, geänderten Nockenprofilen und sieben Prozent mehr Schwungmasse zu mehr Dampf im unteren und mittleren Drehzahlbereich verholpen. Das geht zwar etwas auf Kosten der Spitzenleistung (125 statt 127 PS), verbessert jedoch die Fahrleistungen über das gesamte

Drehzahlband. Neuer Rahmen, neue Gabel, neues Federbein, Radial-Handbremspumpe und radial montierte Vierkolben-Festsättel vorn sowie ein optionales ABS sind weitere Änderungen. Dann holen die Grünen fürs Modelljahr 2010 aber zu einer weit größeren Überarbeitung des Konzepts aus. Der 138 PS starke Motor hat nun 1.043 Kubikzentimeter Hubraum, bei geringerer Bohrung (77,0 statt 77,2 mm) und längerem Hub (56 statt 50,9 mm) – gut für strammen Durchzug. Luftkanäle an der Fahrzeugfront fördern kühle Luft zur Airbox und verstärken mit kernigem Ansaugeräusch den Fahreindruck. Auch die Fallstrom-Drosselklappengehäuse wirken sich positiv auf die Leistungsentfaltung aus. Eine neue Auspuffanlage im Quad-Design, Alurahmen, voll einstellbare Upside-down-Gabel und horizontales Back-Link-Federbein mit neuer Aluschwinge setzen dem Ganzen die Krone auf. Dennoch hält Kawasaki die Zeit für reif zu einer ganz neuen, noch radikaleren Umsetzung des Z-Themas. Auf der EICMA in Mailand wird am 5. November 2013 die neueste Variante der Z1000, Modelljahr 2014, gezeigt. Unverkennbar ist das Design mit typischer Streetfighter-Maske, vier LED-Scheinwerfern und schwungvoller Linie über den Tank zur Sitzbank. Sugomi-Design nennen das die Kawa-Leute, japanisch für starker Charakter oder starke Persönlichkeit. Mehr Dampf in Drehzahlkeller und -mitte sowie 142 statt 138 PS Spitzenleistung passen wie die Faust aufs Auge. Typisch: der rauchige Sound vom überarbeiteten Cool-Air-Einlasssystem. Übrigens: Seit 2011 gibt es die große Z auch als allroundtauglichen, vollverkleideten Sporttourer namens Z1000SX, der nach insgesamt neun Jahren Marktpräsenz in 2020 als Ninja 1000SX in Sachen Motor- und Fahrwerkselektronik sowie Design mächtig aufgerüstet wird.



History & Gegenwart



Z750/Z800/Z900/Z650

Bereits ein Jahr nach Erscheinen der Z1000 kommt in 2004 der kleinere Ableger, die Z750. Viele Teile sind mit denen der großen Z identisch. Selbst der Motor ist fast gleich, das Bohrung-/Hubverhältnis misst nun aber 68,4 mal 50,9 Millimeter (Z1000: 77,2 x 50,9 mm). Die Spitzenleistung beträgt 110 PS (81 kW) bei 11.000/min. Die wichtigsten Unterschiede zur großen Schwester sind Tele- statt Upside-down-Gabel, ein simpleres Federbein, keine Windschutzscheibe an der Cockpitverkleidung, 4-in-1-Auspuffanlage, Doppelkolben-Schwimmsättel vorn und nicht polierte Sechspeichenräder (Z1000: Dreispeichenräder). Die 218 Kilogramm schwere und 235 km/h schnelle 750er verkauft sich im ersten Jahr zum Preis von 7.195 Euro exakt 3.126-mal. Bis Modelljahr 2006 sind es sage und schreibe 5.526 verkaufte Einheiten. Wie bei der großen Z steht auch für die kleine Variante in 2007 die erste Renovierung an. Die Maschine erhält sieben Prozent mehr Schwungmasse, neue Nockenwellen, kleinere Ein- und Auslassventile, 32er statt 34er-Drossel-



klappen, ovale Sekundärdrosselklappen, Abgassteuerwalze, optionales ABS, Upside-down-Gabel und einen neuen Rahmen. Das Design ist wieder angelehnt an das der großen Schwester. 2011 erscheint die facegeliftete Z750R mit Gabel, Schwinge und Radial-Vierkolbenzangen vorn von der 1000er anno 2009 sowie einem hochwertigeren Federbein mit Ausgleichsbehälter. Bis dato hat man seit 2004 europaweit über 125.000 Einheiten der 750er verkauft. Als Nachfolger wird im 40. Z-Jubiläumjahr auf der InterMot 2012 die neue Z800 mit 113 PS (83 kW) sowie die Drosselvariante Z800 e version mit 95 PS (70 kW, A2-Führerschein-tauglich) vorgestellt. Ein neues Design mit typischer Z-LED-Einheit als Rücklicht, der stark überarbeitete Motor, ein modifizierter Stahlrahmen, die neue Auspuffanlage, voll-digitale Instrumente sowie rundum frischere Anbauteile sind die wichtigsten Neuerungen. Die Kolben messen nun 71 statt 68,4 Millimeter im Durchmesser. Mit nochmaligem Hubraumzusatz wird 2017 die neue Z900 eingeführt, gemeinsam mit der Z650, die aus der ER-6n mit Zweizylindermotor entstanden ist – beide nun mit



neuem Gitterrohrrahmen. An der 900er ist fast alles neu. Der gleichermaßen durchzugsstarke wie drehfreudige Motor stammt direkt von dem der aktuellen Z1000 ab, misst aber 948 Kubikzentimeter Hubraum und 125 PS Spitzenleistung. Der Gitterrohrrahmen und rundum neu gestaltete Komponenten drücken das Leergewicht fahrbereit von ehemals 231 (Z800) auf respektable 210 Kilogramm. Die beeindruckende Fahrdynamik und das hervorragende Preis-Leistungsverhältnis (8.895 Euro) machen die Z900 zum Verkaufsschlager. Neben einer 70-kW-Version in 2018 erscheint 2020 die upgedatete Variante mit LED-Beleuchtung, TFT-Display mit Smartphone-Konnektivität und Traktionskontrolle. Parallel dazu präsentiert Kawasaki in jenem Jahr die neue Z650, die bis auf die Traktionskontrolle die gleichen Features aufweist. Beide Motorräder rangieren in Deutschlands Zulassungsstatistik weit vorn, die Z900 auf Platz zwei, gefolgt von der Z650 auf Platz drei. 2022 gibt es die Z900 SE mit Öhlins-Federbein und Brembo-Bremsanlage vorne.

Z900RS/Z650RS

Ab Modelljahr 2018 greift Kawasaki dann noch mal tief in die Z-Trickkiste und zaubert zwei Modelle hervor, die die guten alten Z-Tage in den Siebzigerjahren aufgreifen: die Z900RS und die Z900RS CAFE. Designer Norikazu Matsumura, der selbst Z-besessen ist und einige alte Zs sein Eigen nennt, hat sich in unzähligen Details an dem Original von 1972/1973 orientiert. Entsprechend authentisch fällt das Styling-Ergebnis aus. Die Motor- und Fahrwerkstechnik stammt weitgehend von der Z900, wurde aber in einigen Punkten für den klassischen Auftritt optimiert. Ein Drehmomentoptimierter Motor, ein im hinteren Bereich leicht abgesenkter Rahmen sowie die vielen klassisch gestalteten Anbauteile machen den Unterschied. Die CAFE in typischem Kawa-Grün besitzt eine kleine Cockpitverkleidung und einen flacheren Lenker.

Komplettiert wird dieses Duo ab dem Jahr 2022 von der Z900RS SE (mit Öhlins-Federbein, Brembo-Bremsanlage vorn etc.) sowie der neuen Z650RS, die technisch auf der Z650 basiert, sich optisch aber an der hubraumstärkeren Schwester orientiert.





Z300/Z400

Im Modelljahr 2015 weitet Kawasaki seine Z-Modellpalette nach unten aus. Aus der parallel angebotenen Ninja 300 leitet der Hersteller die nackte Z300 ab, die sich vor allem bei Fahranfängern dank ihres geringen Leergewichts von 170 Kilogramm (vollgetankt) und der geringen Sitzhöhe von 785 Millimetern beliebt macht. Mit 39 PS Spitzenleistung bietet das Zweizylinderaggregat ordentlichen Vortrieb, allerdings in höheren Drehzahlregionen (Nenn Drehzahl 11.000/min). Bereits 2019 kommt die Z400 mit neuem Motor, neuem leichteren Gitterrohrrahmen, drei Kilogramm weniger Leergewicht, dickerer 41-mm-Telegabel (Z300: 37 mm), 310-mm-Bremsscheibe vorn (Z300: 290 mm), rundum neu gestalteten Komponenten und LED-Scheinwerfer.



Z125

Fürs Modelljahr 2019 bringt Kawasaki seine langersehten neuen 125er. Die nackte Z125 hat viele Gemeinsamkeiten mit der Ninja 125 wie etwa den 15 PS starken Einzylindermotor mit Sechsganggetriebe, den leichten Gitterrohrrahmen, Telegabel, Stahlschwinge mit Zentralfederbein und eine voll-digitale Instrumentierung. Die Z misst aber 815 statt 785 Millimeter Sitzhöhe. Der flache Naked-Bike-Lenker fördert das agile Handling. Beide Bikes erfreuen sich großer Beliebtheit bei jungen Kawa-Fans.

Z H2/Z H2 SE

2020 ist das letzte Modelljahr für die erfolgreiche Z1000. Parallel dazu wird bereits ihre Nachfolgerin präsentiert: die Z H2 mit Kompressormotor, der aus den Ninja H2-Modellen abgeleitet wurde. Das Gehäuse des Vierzylinderaggregats ist für die hohe Leistung und Belastung stabil ausgelegt. Im Zusammenspiel mit den Kompressorkomponenten war kein Leichtbau-Motorrad zu erwarten. Die Z H2 bringt 239 Kilogramm Leergewicht fahrbereit auf die Waage. Dennoch weiß die ebenfalls mit Gitterrohrrahmen ausgestattete Maschine zu begeistern. Der Motor geht zwischen 3.000/min bis 5.000/min gut vorwärts. Danach wird die Leistungskurve schon progressiver, ehe ab 7.000/min die Pferde wie entfesselt galoppieren. Ultraschnelle Gangwechsel (dank Quickshifter und Dog-Ring-Getriebe) paaren sich mit Leistungsexplosionen und diesem kompressortypischen Zwischern beim Beschleunigen. Bei der 2021 erscheinenden Z H2 SE kommen neue Brembo-Stylema-Radialbremsättel sowie ein neuer Brembo-Radial-Hauptbremszylinder und Stahlflex-Bremsleitungen vorn hinzu. On top fährt die SE ein elektronisches Federungssystem auf.



Mitspielen bei Lime Green

Wer diese Ausgabe aufmerksam gelesen hat, kann hier einen tollen Preis gewinnen: eine zweitägige Probefahrt mit einem neuen Motorrad von Kawasaki!

Jetzt eine zweitägige Probefahrt mit einem neuen Kawasaki-Modell quer durch den schönen Taunus gewinnen. Auf kurvenreichen Strecken die Qualitäten des Motorrads genießen, direkt vor der Haustür des deutschen Kawasaki-Importeurs in einem der schönsten Naherholungsgebiete Deutschlands. Der hier verlorene Gewinn beinhaltet folgende Leistungen (genauere Modalitäten nach Absprache mit der Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit):

- **Welcome-Snack bei Kawasaki Motors Europe N.V., Niederlassung Deutschland, in Friedrichsdorf**
- **Testmotorrad des Jahrgangs 2022 für zwei Tage** (Voraussetzung: Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis)
- **Zwei Übernachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer in einem Hotel im Taunus**

Die Gewinnspielfrage:

Welchen Namenszusatz hatte die 900Z1 im Jahr 1972?

a. Super Glide

b. Super Bike

c. Super Four

Die richtige Antwort einfach an folgende E-Mail-Adresse senden: **gewinnspiel@kawasaki.de**
Einsendeschluss: **20. Mai 2022** | Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Leider können wir den Preis nicht in bar auszahlen.

Viel Glück!

Auflösung Gewinnspiel aus Lime Green 3/2021

In der letzten Ausgabe hatten wir nach dem Namen des Radar-Assistenz-Systems der neuen Ninja H2 SX gefragt. Die richtige Antwort war „ARAS“. Aus den zahlreichen korrekten Antworten, die wir erhalten haben, wurde unter offizieller Aufsicht der glückliche Gewinner gezogen. Er kann sich schon auf seine Kawasaki-Testfahrttage freuen.

Gewonnen hat:
Jörg Roll, 46145 Oberhausen

Wir gratulieren!

Impressum

Herausgeber :

Kawasaki Motors Europe N.V.
Niederlassung Deutschland
Max-Planck-Straße 26
61381 Friedrichsdorf
Telefon (06172) 734-0
Telefax (06172) 734-185

**Verantwortlich
für den Inhalt:**

Andi Seiler

Redaktion:

Andi Seiler, Andreas
Manzato, Christiane Urban

Fotografie:

Francesca Gasperi,
Kawasaki, Philipp Kuchler,
Félix Romero, Andi Seiler,
Ula Serra, James Wright
(Double Red)

Autoren:

Andreas Manzato, Andi Seiler

Layout:

Netplan Medienservice GmbH
www.netplan-online.de
Gregor Oppitz
www.gregoroppitz.de



*Der Battlax Sport Touring T32:
Mit der Straße verbunden*



***Wir gratulieren
zu 50 Jahren
Kawasaki „Z-Modelle“***

BATTLAX
SPORT TOURING
T32



Bridgestone Europe
For our nearest Bridgestone Authorised Dealer,
visit our website www.bridgestone.de
For more information please scan the QR code.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey