

 **Kawasaki**

Grand-Tourisme Klasse



Z650B / Z650C / Z650SR / Z750 / Z1000 / Z1000S / Z1000MkII / Z1000ST / Z1300



Patrick Young:

„Es ist Kawasaki zu verdanken, daß es nicht mehr schwer ist, ein ‚schweres‘ Motorrad zu fahren. Wir haben erst richtig den Spaß am Motorradfahren entdeckt, seit das Kawasaki-eigene Temperament die ‚Elefanten‘-Schwerfälligkeit von einst weggeblasen hat. Die im Bau superschneller Maschinen erfahrenen Kawasaki-Konstrukteure geben uns das Beste in die Hand, was die heutige Motorradtechnik zu bieten hat. Leichtes Handling, äußerste Wendigkeit, spontane Kraftentfaltung –

das alles haben sie zur Perfektion entwickelt. Wir als sportliche Motorradfahrer dürfen dem nicht nachstehen: Fahrdisziplin und routinierte Beherrschung der überlegenen Technik – damit erst verdienen wir uns das Fahrerlebnis, das Kawasaki heißt.“

Man kann es ruhig wörtlich nehmen: Kawasaki-Fahrer sind anderen meistens ein Stück voraus. Es ist die Überlegenheit des sportlichen Prinzips. Die Verschmelzung von Mann und Maschine, Höchstleistung und Disziplin, technischer Finesse und Fairneß. Große Motorräder auf großer Fahrt: Hohe Schule des Grand Tourisme.

Ihre Anhänger weisen sich als Kenner und Benutzer außergewöhnlicher Perfektion aus. Als Freunde und Verteidiger eines Stückes Freiheit. Der Freiheit, ein vollendetes technisches Konzept in täglichen Fahrgenuß umzusetzen. Dafür hat Kawasaki die Grand-Tourisme Klasse geschaffen. Eine Klasse jenseits der Kategorien von „Leicht“ und „Schwer“.

Kawasaki. Eine Klasse für sich. Für Klassefahrer.

Z 650 B



Z650B – technische Delikatesse à la carte

Wir machen Ihnen die Wahl nicht leicht. Aber trösten Sie sich. Wie Sie sich auch entscheiden: Sie bekommen eine echte Kawasaki. Den mittelschweren Tourer par excellence – mit allem, was dazugehört. Ob es nun 35 kW (48 PS) oder 49 kW (66 PS) sind – in jedem Fall fahren Sie einen ebenso starken wie kultivierten Viertakt-Vierzylinder. Beide Motorvarianten haben zwei obenliegende Nockenwellen, eine Vier-in-zwei-Auspuffanlage und das konkurrenzlose Kawasaki-Temperament.

Detailpflege ist bei Kawasaki kein bloßes Schlagwort: Sicherheitsseitenständer (schaltet den Motor automatisch ab,

wenn er nicht belastet ist), wartungsfreundliche Spezialekette und vorn wirkungsvolle Doppelscheibenbremsen.

Muß man noch über Fahreigenschaften sprechen, wenn man schon Kawasaki gesagt hat? Die Fachwelt ist seit Jahren des Lobes voll: „Perfektes Handling“, „harmonische Abstimmung“, „zuverlässige Bremsen“ – das sind die immer wieder gebrauchten Vokabeln. Wir wollen sie nicht wiederholen. Es wird Zeit, daß Sie die Z 650B selber kennenlernen.



Z 650 C



Z 650 C – letzter Schliff für ein hochkarätiges Juwel

Wenn Sie aus einer hervorragenden Maschine das Beste machen wollen – dann ist die Z 650 C Ihr Motorrad! Jeder Zoll eine Tausender. Nur ein paar Kubikzentimeter weniger, ein paar Kilos leichter. Und natürlich ein paar Mark günstiger.

Sie zeigt auch der hubraumstärkeren Konkurrenz die Zähne. Schließlich ist die Z 650 die Rekordmaschine von Daytona. Dort hat sie 1977 alle Rekorde der 750er-Klasse gebrochen. Die Z 650 C ist auch für Sie ein Gewinner – optisch und technisch.

Da sind die siebenspeichigen Leichtmetallgußräder, die

drei Scheibenbremsen (vorn doppelt, hinten einfach), Fünftang, Doppelnockenwellen-Vierzylinder mit 49 kW (66 PS).

Es ist alles da, was die Superbike-Faszination ausmacht. Aber alles noch quicker, leichter zu „handeln“, mit dem sportlichen Kawasaki-Appeal. Sie werden sich auf Anrieb mit der 650 C anfreunden. Aber Vorsicht! Es könnte ein Bund fürs Leben werden.



Z 650 SR



Z 650 SR – ein Hauch von Chopper

Man hat den Kawasaki-Couturiers noch nie nachsagen können, es fehle ihren Designs an Dynamik. Doch die Z 650 SR hat das gewisse Etwas.

Ein Hauch von Chopper umgibt sie. Sie ist Frankenstein's attraktivste Tochter. Mit langbeiniger Vordergabel, gerundetem Tank mit verdeckter Einfüllkappe, schwungvoll überkreuzten Auspuffrohren und einer besonders sexy ausgefallenen Heckpartie (superbreiter Hinterreifen).

Aber bei aller Extravaganz bleibt der bewährte Doppelschleifenrahmen der übrigen Z 650. Das urgesunde Viertakt-

Vierzylinder-Herz – in dieser Version mit 48 kW (65 PS). Ihre Potenz bringt ein extrabreiter Hinterradreifen auf den Boden. Und natürlich pariert der Rassesprinter mit seinen drei gelochten Scheibenbremsen auf Kommando.

Wetten, Sie sehen sich schon im Geiste auf der üppig gepolsterten Sitzbank Platz nehmen? Es gibt keinen Grund, dem Gedanken nicht unverzüglich die Tat folgen zu lassen.



Z 750



Z 750 – englische Tradition auf japanisch

Die Z 750 ist die feine japanische Art, englisch Motorrad zu fahren. Ein ausdauernder Parallel-Twin nach bester Motortradition (37 kW [50 PS]). Ein Viertakter mit „Normal“-Durst. Und dazu als Kawasaki-Delikatesse zwei Nockenwellen. Eine kernige Maschine – aber ohne ihre traditionellen Unarten: Kawasaki hat ihr mit dynamischen Ausgleichsgewichten das Vibrieren abgewöhnt.

Und so schmälert nichts den Genuß der vollen Kraft „aus dem Keller“. Schon bei 3000 Touren ist das Drehmoment voll da. Je eine Scheibenbremse vorn und hinten lassen Sie mit

der bulligen Kraft verantwortungsvoll umgehen. Der bewährte Doppelschleifenrahmen gibt Ihnen Sicherheit, Straßenlage und Komfort für ermüdungsfreies Tourenfahren.

Wenn Sie Sinn für traditionelle Werte haben, ohne auf den aktuellen Höchststand der Technik verzichten zu wollen, dann ist diese grundsolide Dreiviertel-Liter-Maschine Ihre heimliche Liebe. Sie sollten sie nicht warten lassen!



Z 1000



Z 1000 – klassisches Leitbild im 1000er-Klub

Es ist nicht Kawasaki-Art, sich auf Lorbeeren auszuruhen. Auch ein gelungenes Motorrad läßt sich noch verbessern. Zum Beispiel damit, daß jeder „seine“ Tausender bekommt. Deshalb gibt es nicht weniger als vier Versionen in der Einliterklasse. Jedem die seine!

Über die Z1000 noch viele Worte zu machen, hieße Eulen nach Athen tragen. Sie ist zum Prototyp einer Motorrad-Generation geworden.

63 kW (85 PS) aus vier Zylindern: hier haben sportliche Fahrer gelernt, was gepflegte Kraftentfaltung heißt. Vorn zwei

Scheibenbremsen, eine hinten, verwindungssteifer Doppelrohrrahmen, präzise Fahrwerksabstimmung: Sicherheit, Kurvengängigkeit und Komfort haben seitdem ein neues Symbol gefunden.

Aber reden wir nicht von der Vergangenheit. Die Z1000 ist faszinierende Gegenwart. Und vor allem der preiswerteste Einstieg in den exklusiven 1000er-Klub.



Z 1000 S



Z 1000 S – schon immer ihrer Zeit voraus

Selten war Technik so schön.

Die Z1000S ist „Miß Kawasaki“. Eine Miß mit Biß. Ihr bestechendes Styling bleibt Ausdruck überlegener Leistung. Die Cockpit-Verkleidung symbolisiert die Brillanz dieses großen Wurfs. Ein Juwel unter den Motorrädern. In jeder Beziehung. Ob Sie sich die siebenspeichigen Gußräder anschauen, das integrierte Cockpit oder die flache Sitzbank und den prominenten Heckbürzel. Dieses Motorrad setzt Maßstäbe, wo es geht und steht.

Daß die Z1000S „geht“ – ganz klar, mit ihren 66 kW (90 PS)

ihres perfekt abgestuften Fünfganggetriebes, ihrer souveränen Kurvenwilligkeit. Und daß sie „steht“, dafür sorgen schon die drei gelochten Scheibenbremsen mit ihrer feinfühligsten Dosierbarkeit.

Natürlich reizt eine solch zeitlose Supermaschine andere zur Nachahmung. Aber besser als jede Kopie ist die echte Kawasaki. Weil sie unnachahmlich ist.



Z 1000 Mk II



Z 1000 Mk II – „Linie der Zukunft“ für ein bewährtes Konzept

Ein langer Weg von der legendären Z900 bis zur MkII. Doch damals wie heute perfekter Ausdruck dessen, wie ein „Bolide“ sein soll. Gekleidet in Kawasakis neue „Zukunftslinie“. Dynamisches Styling ohne Schnörkel, mattschwarzer Motor, sportliche Ausstattung.

Und natürlich geht sie so gut, wie sie aussieht. Jetzt mit 69 kW (94 PS), kontaktloser Transistorzündung, verstärktem

Rahmenkopf. Die noch sportlichere Fahrwerksabstimmung gibt die Sicherheit, all die Kraft auszuspielen. Und mehr Komfort für lange Strecken.

An alles ist gedacht. Der Scheinwerfer läßt sich sogar lastabhängig verstellen – je nachdem, ob Sie allein oder mit Sozia auf große Fahrt gehen.



Z1000 ST



Z1300



Z1000 ST-Höhepunkt eines Entwicklungsprozesses

Die 1000er-Reihe hat ihr neues Top-Modell. Alles, was an der Z1000 gut ist, wurde noch besser. Devise: Noch mehr Fahrgefühl, noch weniger Wartungsaufwand. Daher erstmals der aufwendige Kardanantrieb. Eine spezielle Kawasaki-Entwicklung mit mehrfacher Vibrationsdämpfung. Fortsetzung der Kraftentfaltung mit anderen Mitteln. Keine Kette mehr, die nachgestellt werden muß. Keine Zündkontakte mehr: die Transistorzündung ist praktisch wartungsfrei.

Und dabei noch mehr Leistung: 71 kW (97 PS). Trotzdem ein „flüsternder Riese“. Der Rahmen wurde eigens umgestaltet,

um einen größeren Luftfilter unterbringen zu können. Weniger Ansaugeräusch, längere Filterwechsel-Intervalle.

Zukunftsorientiert auch das Styling. Die klare Kawasaki-Linie in Vollendung. Mit all den Feinheiten, mit denen nur Top-Konstrukteure Top-Fahrer verwöhnen können. Eine luxuriöse Sitzbank, hochwertige Instrumentierung und sogar ein Handschuhfach im Heckbügel. Ein noch weiter verfeinertes Fahrwerk, Schwinge und Steuerkopf sind jetzt kegelrollengelagert. Dazu verbesserte Scheibenbremsen und eine starke 16-Ah-Batterie. Alles in allem: das große Motorrad für große Fahrt.



Z1300 – die Kraft und die Herrlichkeit

Es soll einmal jemand ein Königreich für ein Pferd geboten haben. Jetzt können Sie ihn beim Wort nehmen. Aber es kostet Sie weniger, König im Kawasaki-Reich zu sein. Herrscher über hundert Pferde (74 kW). Sechs Zylinder, gefüttert aus drei Doppelvergasern. Kultivierte Kraftentfaltung ohne Ermüdungserscheinungen. Das flüssigkeitsgekühlte Triebwerk hält den Vorsprung – wenn es sein muß stundenlang.

Aber es ist nicht die Kraft allein, die diese Königin der Motorräder zum elementaren Erlebnis macht. Wie bei allen Kawasakis ist es die Summe ihrer überlegenen Qualitäten.

Wer bisher noch ungestillte Motorradambitionen hatte – hier findet er das Superbike an sich. Kompromißlos: Kardanantrieb mit perfekten Schwingungsdämpfern. Mit der Transistorzündung gibt es nie wieder Kontaktprobleme. Und die Kette für den Nockenwellenantrieb spannt sich automatisch nach.

Die Z1300 wäre keine Kawasaki, wenn ihr Fahrwerk nicht ebenso ein Nonplusultra wäre: neu entwickelte Teleskopgabel vorn, Spezialdämpfer hinten. Und ein extrasteifer Doppelschleifenrahmen mit eingeschweißten Verstärkungen. Er hält immer noch ein bißchen mehr aus, als Sie ihm je zumuten könnten.



Das gilt auch für die Bremsen: Nach guter Kawasaki-Tradition sind die drei gelochten Superscheiben (vordere Doppelscheiben mit 300 mm Durchmesser!) immer noch ein wenig stärker als der bärenstarke Reihensechszylinder.

Denn das ist wohl klar: Um dieses exzeptionelle Motorrad zu beherrschen, bedarf es eines exzellenten Fahrers. Selbst die Fahrerelite wird ihre Grenze erreichen, ehe die Kawasaki 1300 ihre Grenze erreicht. Sie ist die Nagelprobe für den sportlichen Grand-Tourisme-Fahrer. An sie darf er unbegrenzte Ansprüche stellen – sofern er gegen sich selbst gleich anspruchs-

voll ist. Ihm gebührt unsere neue Königin. Etwas Vergleichbares wird er lange suchen müssen – im Rückspiegel!



Technische Daten

| | Z 650 B | Z 650 C | Z 650 SR | Z 750 | Z 1000 | Z 1000 S | Z 1000 Mk II | Z 1000 ST | Z 1300 |
|---|--|---|---|--|--|---|--|--|--|
| Leistungsdaten Leistung maximales Drehmoment | 35 kW (48 PS), 8000 UpM 49 kW (66 PS), 8000 UpM 4,8 mkp (47 Nm), 5500 UpM 5,8 mkp (56,9 Nm), 7000 UpM | 49 kW (66 PS), 8500 UpM 5,8 mkp (56,9 Nm), 7000 UpM | 48 kW (65 PS), 8500 UpM 5,9 mkp (57,9 Nm), 7000 UpM | 37 kW (50 PS), 7000 UpM 6,1 mkp (59,8 Nm), 3000 UpM | 63 kW (85 PS), 8000 UpM 8,0 mkp (78,48 Nm), 6500 UpM | 66 kW (90 PS), 8000 UpM 8,3 mkp (81,4 Nm), 7000 UpM | 69 kW (94 PS), 8000 UpM 8,8 mkp (86,3 Nm), 7000 UpM | 71 kW (97 PS), 8000 UpM 9,2 mkp (90,3 Nm), 7000 UpM | 74 kW (100 PS), 7500 UpM 10,8 mkp (106 Nm), 6000 UpM |
| Motor Typ Hubraum Bohrung/Hub Verdichtung | Viertakt-Vierzylinder 647 ccm 62 × 54 mm 9,5:1 | Viertakt-Vierzylinder 647 ccm 62 × 54 mm 9,5:1 | Viertakt-Vierzylinder 647 ccm 62 × 54 mm 9,5:1 | Viertakt-Zweizylinder 740 ccm 78 × 78 mm 8,5:1 | Viertakt-Vierzylinder 1009 ccm 70 × 66 mm 8,7:1 | Viertakt-Vierzylinder 1009 ccm 70 × 66 mm 8,7:1 | Viertakt-Vierzylinder 1009 ccm 70 × 66 mm 8,7:1 / Transistorzündung | Viertakt-Vierzylinder 1009 ccm 70 × 66 mm 8,7:1 / Transistorzündung | Viertakt-Sechszylinder 1277 ccm 62 × 71 mm 9,9:1 / Transistorzündung |
| Getriebe Typ Schaltung Kupplung | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang, Kardan Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad | Fünfgang, Kardan Zahnräder ständig im Eingriff Mehrscheibenkupplung im Ölbad |
| Rahmen Typ Federung vorn Federung hinten Reifen vorn Reifen hinten | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.25H19, 4.10H19, 100/90H19 4.00H18, 4.25/85H18, 120/90H18 | Doppelrohrrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.25H19, 4.10H19, 100/90H19 4.00H18, 4.25/85H18, 120/90H18 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.50/100/90H19 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.25H19, 4.10H19, 100/90H19 4.00H18, 4.25/85H18, 120/90H18 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.25H19, 4.10H19, 100/90H19 4.00H18, 4.25/85H18, 120/90H18 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.50V18 4.00V18 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.25/4.10V19, 3.50, 100/90 4.00/4.28 – 85V18, 120/90 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 3.50/4.10V19 4.50/5.10V17, 130/90V17 | Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel Schwinge mit Schraubenfedern 110/90V18, 3.50V18 130/90V17 |
| Bremsen vorn hinten | Doppelscheibenbremse, 296 mm Ø Trommelbremse, 180 × 40 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 277 mm Ø Einscheibenbremse, 277 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 277 mm Ø Einscheibenbremse, 277 mm Ø | Einscheibenbremse, 296 mm Ø Einscheibenbremse, 277 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 296 mm Ø Einscheibenbremse, 290 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 296 mm Ø Einscheibenbremse, 290 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 296 mm Ø Einscheibenbremse, 290 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 285 mm Ø Einscheibenbremse, 290 mm Ø | Doppelscheibenbremse, 300 mm Ø Einscheibenbremse, 290 mm Ø |
| Abmessungen Gesamtlänge Gesamtbreite Gesamthöhe Radstand Bodenfreiheit Leergewicht Benzintankinhalt | 2220 mm 850 mm 1145 mm 1420 mm 140 mm 230 kg 17,5l | 2220 mm 850 mm 1145 mm 1420 mm 140 mm 240 kg 17,5l | 2175 mm 835 mm 1180 mm 1435 mm 145 mm 236 kg 13,7l | 2180 mm 815 mm 1150 mm 1450 mm 155 mm 232 kg 14,5l | 2240 mm 875 mm 1180 mm 1505 mm 160 mm 264 kg 16,5l | 2220 mm 800 mm 1295 mm 1505 mm 140 mm 260 kg 13/18l | 2240 mm 815 mm 1155 mm 1485 mm 150 mm 263 kg 17,8l | 2250 mm 810 mm 1130 mm 1535 mm 145 mm 275 kg 18l | 2335 mm 840 mm 1155 mm 1580 mm 140 mm 317 kg 27l |

Änderungen der technischen Daten behält sich
Kawasaki Heavy Industries Ltd. vor.

Kawasaki Motoren GmbH, Berner Straße 40–44,
6000 Frankfurt (Main) 56

Ihr Kawasaki-Händler:

