Kawasaki Z1000

Die Kawasaki Z1000 ist ein sportliches Naked Bike des japanischen Herstellers Kawasaki. Und ist die Nachfolge Baureihe der Z-Reihe des selben Herstellers während den 70er Jahren.

Kawasaki Z

Mit der **Z-Reihe** schaffte es Kawasaki, seit den 70er Jahre auf dem Markt der schweren Motorräder zu etablieren.Zugleich wurde damit der Grundstein einer überaus erfolgreichen Marke gelegt. Kawasaki ist die 4. grosse japanische Motorradmarke neben Honda, Suzuki und Yamaha. Der Hersteller, der zunächst im japanischen Akashi und später dann auch in den USA fertigte, konnte somit den Sprung weg von den ursprünglichen Zweitacktern und den eher als Kopien englischer Vorbilder anzusehenden 4-taktern hin zu einem Allroundhersteller mit besonders sportlichem und zugleich martialischem Image vollziehen.

Modelreihe Z Chronologisch:

(hier habe ich viel aus Wikipedia direkt übernommen, da es bloss ein Abschreiben wäre.)

[Blockierte Grafik: https://cdn.rideapart.com/wp-content/uploads/2011/09/Z1.jpg]

Z1 (1972)

Nachdem im Jahr 1972 der Z1 (ursprünglich „Pilot 900“) ein bahnbrechender Erfolg beschieden war, da sie alles ein wenig besser konnte, als der bisherige Star auf zwei Rädern, die Honda CB750, ging Kawasaki daran, das Erfolgsmodell kontinuierlich zu modifizieren. So entstanden zunächst die Z1 A (1974), die Z1 B (1975), jeweils mit eher geringfügigen Änderungen, wie z. B. anderem Lackdesign, der Farbe des Motors, anderen Seitendeckelemblemen und weiteren eher vorsichtigen Änderungen, die aber heute in Insider- und Sammlerkreisen kontrovers diskutiert und auch ganz unterschiedlich geschätzt werden. Naturgemäß ist das Urmodell das am meisten gesuchte der Baureihe.

[Blockierte Grafik: http://nippon-classic.de/wp-content/uploads/2015/06/Kawasaki_Z1000_0014_Nippon-Classic.de_-1024x669.jpg]

Z 900 (intern Z900A4)

Zum gleichen Preis wie die Z 1 kam im Jahr 1976 mit der Z 900 (intern Z900 A4) der Nachfolger auf den Markt, der sich in weit mehr von den drei Vormodellen unterschied, als diese untereinander. So erhielt das 76er Modell einen stabileren Rahmen, eine vergrößerte und doppelte Scheibenbremse vorne, andere Seitendeckel, ein anders geformtes Heckteil, das zum ebenfalls geänderten Rücklicht passte, neu gestaltete Anzeigeninstrumente und vieles mehr. Natürlich war auch das Lackdesign erheblich geändert worden. Die markante 4-in-4-Auspuffanlage des Vorgängermodells blieb erhalten. Bei dieser Auspuffanlage führte jeder

der vier Zylinder seine Abgase durch ein eigenes Auspuffrohr ins Freie. Sie sorgte für einen beeindruckenden Sound und auch der mächtige Anblick der zahlreichen verchromten Rohre dürfte zur Faszination beigetragen haben, die von diesem Motorrad ausging.

[Blockierte Grafik: http://www.motorcyclespecs.co.za/Gallery/Kawasaki%20Z1000%2077.jpg]

Z 1000 (intern Z1000A1 und Z1000A2)

Im Jahr 1977 erfuhr die Modellreihe abermals erhebliche Änderungen. Der Hubraum stieg durch Vergrößerung der Bohrung auf 1009 cm³, womit dann nominell 85 PS bei 8000/min anfielen (Drehmoment 80,4 Nm bei 6500/min). Die klassische Vierrohranlage entfiel und wurde durch eine 4-in-2-Anlage ersetzt. Zudem erhielt das Motorrad nun auch eine Scheibenbremse am Hinterrad. Die Z 1000 (intern Z 1000 A1) war wiederum recht erfolgreich und wurde bereits im Folgejahr durch die Z 1000/1978 (intern Z 1000 A2) ersetzt.
Neben neuerlichen Lackdesignänderungen gab es einige geringfügige Modifikationen: So wurden die vorderen Bremszangen hinter die Gabelrohre verlegt, ein trapezförmiger Handbremszylinder löste den hohen runden der A1 ab, das Muster des Sitzbankbezugs wurde geändert und es gab einen unterdruckgesteuerten Benzinhahn, der gewissermaßen automatisch funktionierte. Außerdem begann der rote Bereich des Drehzahlmessers jetzt bei 8500/min und endet bei 11.000/min (A1: 9.000 – 12.000/min). Zwar gab es in anderen Märkten das eher rundliche Design noch länger, aber in Deutschland endete mit der Z 1000 A2 die Ära der großen runden Kawasaki Z-Reihe. Die Z 1000 (A1) war Anfang 1977 für 9000 DM erhältlich (incl. MWSt. - entspricht heute 11.000 Euro).[1]

Z 1000 Z1-R (intern Z1000D)

? *Hauptartikel: Kawasaki Z 1000 Z1-R*

Neben den eher ursprünglich anmutenden Z-Modellen, entschloss sich Kawasaki aber auch im Jahr 1977 ein überaus sportlich wirkendes Motorrad, die Z1-R (intern Z 1000D) auf den Markt zu bringen. Das Modell unterschied sich ganz erheblich von den bisherigen. Statt runder Formen waren nun Kanten allgegenwärtig. Die Maschine verfügte über eine serienmäßige lenkerfeste kleine Verkleidung, ein 18 Zoll großes Vorderrad (die bisherigen und auch die größte Zahl der Nachfolger verfügten stets über ein 19-zölliges Vorderrad), eine hydraulische Doppelscheibenbremse vorne, die jedoch – anders als bis dato – über einen Seilzug betrieben wurde. Zudem war nur noch ein einzelnes Auspuffrohr für alle Zylinder vorhanden, womit Kawasaki ganz offensichtlich dem Trend der sogenannten 4-in-1-Auspuffanlagen ebenso gerecht werden wollte, wie mit den Aluminiumdruckgussrädern, die ebenfalls im Trend lagen und die bis dahin verbauten Speichenräder ablösten. In den ersten Tests enttäuschte das Modell dann überraschend, denn zuvor war es prompt zum Motorrad des Jahres 1977 gewählt worden. Gleichwohl war der Z1-R ein recht großer Erfolg beschieden; Z-Puristen lehnen dieses Modell wegen der vielen Features eher ab, gleichwohl hat sich auch für die Z1-R ein Liebhaberkreis entwickelt. Aus Sicht des japanischen Herstellers war man mit der Z1-R jedoch leistungsmäßig (obwohl inzwischen 90 PS), aber auch im Hinblick auf die bei Tests bemängelten Fahrwerksschwächen ins Hintertreffen geraten. Daher sann man danach, die an sich etablierte Spitzenposition zurückzugewinnen.

[Blockierte Grafik: https://www.z-power.co.uk/merchantmanager/v3_5/images/uploads/Z1RS.jpg]

Z 1000 MKII (intern Z1000A3 und Z1000A4)

Mit der Z 1000 MKII (intern Z1000A3 und Z1000A4) gelang dies auch. Das Modell, dass im Jahr 1979 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war abermals kantig geraten, verfügte aber neben einem wiederum neuen

Design (ohne Verkleidung) wieder über eine Zweirohrauspuffanlage. Der ebenfalls gestärkte Motor trug ein Übriges zum Verkaufserfolg bei. Parallel wurde mit der Z 1000 ST = Shaft (Z1000E1 und E2) erstmals ein Modell, das ganz auf die Tourenfahrerfraktion ausgerichtet war, angeboten. Neben weiteren Features, die das Fahrzeug letztlich ganz erheblich von dem Kettenmodell Z1000 MKII unterschieden, war es vor allem der wartungsfreie Kardanantrieb, der die ST auszeichnete. Relativ geringe Lastwechselreaktionen (also das Aufstellen des Fahrzeuges beim Gasgeben und Abtauchen beim Gaswegnehmen) zeigten eindrücklich, wie gut dem Hersteller aus Akashi dieser Wurf gelungen war. Denn zu einer Zeit, als den Motorrädern des deutschen Herstellers BMW der Spitzname „Gummikuh“ verliehen wurde, weil die Motorräder bei Lastwechselreaktionen erhebliche Auf- und Abbewegungen machten, war das Dickschiff aus Akashi überraschend ruhig. Obgleich sich die MKII und die ST auf den ersten Blick sehr ähnlich sahen, unterschieden sie sich in einer unglaublich großen Anzahl von verbauten Teilen.

Z 1000 FI (intern Z1000H)

Im Jahr 1980 gab es dann eine weitere Evolutionsstufe mit der Z 1000 FI (intern Z1000H), die sich neben der Lackfarbe vor allem durch die erstmals zum Einsatz kommende Einspritzanlage auszeichnete, mit der das Modell – aus heutiger Sicht – seiner Zeit weit voraus war.

Z 1000 J (intern Z1000J1-3)

Ein weiterer Schritt zur Anpassung an die Anforderungen des Marktes war die 1981 angebotene Z 1000 J (intern Z1000J1-3), die sich mit frischem Design, technisch aber nur vorsichtig modifiziert präsentierte. Das bis 1983 produzierte J-Modell stellte aber erstmals nicht mehr die Spitze der Marke dar; Topmodell war seit dem Jahr 1981 die GPZ 1100 (intern Z1100B1), die mit ihrem ausschließlich in Rot erhältlichen Outfit recht aggressiv wirkte. In der GPZ 1100 wurde die Einspritzanlage des Vorgängermodells Z 1000 FI weiter verbaut, technische Innovationen wie ein elektronisch angetriebener Tachometer hielten sich aber in Grenzen. Stattdessen weckte der Instrumententräger, der über dem erstmals eckigen Scheinwerfer montiert war, ob seiner Größe recht surreale Assoziationen. Dabei war der Begriff des „Brotkastens“ einer der harmloseren. Dementsprechend hatte man bei Kawasaki ein Einsehen und fertigte mit dem Modelljahr 1982 mit dem GPZ 1100 (Z1100B2) Modell ein deutlich kleineres Armaturenbrett, was zudem wieder hinter einer kleinen lenkerfesten Verkleidung untergebracht war. Die Einspritzanlage war erheblich modifiziert worden, die Alufelgen wurden ebenso wie die Federn der hinteren Stoßdämpfer rot lackiert und der letzte Chrom war dem Zeitgeist entsprechend verschwunden.
Daneben gab es seit dem Jahr 1981 wieder ein Kardanmodell, was die Tourenfahrer ansprechen sollte, die Z 1100 ST (Z1100 A1-3), die sich äußerlich nun aber deutlich von den kettengetriebenen Modellen unterschied.
Zudem gab es auch diese Baureihe wieder als Soft-Chopper-Modell, wie sie bereits hauptsächlich auf dem US-Markt seit 1976 (als KZ900LTD) erhältlich waren, diese Fahrzeuge hatten, dem Trend Anfang der 1980er Jahre folgend, einige wenige Merkmale des Choppers übernommen, ohne dem Vorbild tatsächlich folgen zu können.

[Blockierte Grafik: https://i.ytimg.com/vi/QH_ePm0UQQg/maxresdefault.jpg]

Z 1100 R (Z1100R1)

Im Jahr 1984 folgte schließlich noch die Z 1100 R (Z1100R1), die in Europa (aber nicht auf dem deutschen Markt) und in Kanada angeboten wurde. Diese hatte ein 18 Zoll Fahrwerk (110 vorn, 130 hinten) und wurde wie die Z 1000 R in Grün und alternativ in Silberblaumetallic verkauft. Der Motor stammt aus der GPZ 1100 Unitrak, allerdings mit den 34 mm Vergasern der 1000J/R anstatt der Einspritzanlage der GPZ. Die Leistung wurde ungedrosselt mit 114 PS angegeben. Die Stückzahl soll bei rund 1300 Exemplaren liegen.

Nachfolger?

Seit 2002 baut Kawasaki wieder ein 1000er „Naked Bike“ unter dem legendären Original-Kürzel „Z1000“, allerdings wurden nur sehr wenige Details vom Orginalen Motorrad übernommen, Kawasaki folgt einem Trend, und setzt gleichzeitig neue Masstäbe im Kapitel Nakedbikes. Heutige Nakedbikes der Z-Serie sind Renn-Motorräder in Nakedbike Design.

[Blockierte Grafik: http://de.ridexperience.metzeler.com/files/2013/12/Kawasaki_Z1000_2014_07.jpg]

Modellverlauf

Im Streetfighter-Stil wurde die Z1000 gegen Ende 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt. Auffälliges Merkmal sind die beiden Auspuffrohre auf der rechten und linken Seite, die stilistisch bis ins Modelljahr 2010 fortgeführt werden. Die für Deutschland vorgesehene Stückzahl für das Modelljahr 2003 war bereits im August 2003 ausverkauft. Die Motorräder wurden für das Modelljahr 2007 und 2010 jeweils erneuert. Zusätzlich wurde aber jährlich Modellpflege betrieben, die sich jedoch auf kleinere Änderungen beschränkte, wie Farbgebung. Erst mit den größeren Modellpflege Versionen wurden viele Einzelheiten überarbeitet oder komplett neu entworfen. Mit dem aktuellen Modell von 2014 hat Kawasaki das Design verschärft, um den Streetfighter Stil aggressiver zu präsentieren.

[Blockierte Grafik: http://www.motorcycle-usa.com/photogallerys/IMG_3498web.jpg?378220]

2003–2007

Die Z1000 (intern ZRT00A) wurde mit ungeregelten Katalysator gebaut und blieb von 2003 bis 2007 bis auf einige Details im Rahmen der Modellpflege wie z. B. Lackierung, Wegfahrsperre, Getriebezahnräder, Federarten im Fahrwerk nahezu unverändert

.

[Blockierte Grafik: http://www.moto-resort.de/motorrad_katalog/kawasaki_z_1000/kawasaki_z_1000_08718600.jpg]

2007–2009

Das Nachfolgemodell (intern ZRT00B) wurde mit geregelten Katalysator gebaut und weist bis auf den für das Modell typischen 4-Rohr-Auspuff ein grundlegend überarbeitetes Design auf. Erstmals war dieses Modell auch mit ABS erhältlich (intern ZRT00C).

[Blockierte Grafik: http://images.motorcycle-usa.com/PhotoGallerys/2010_kawasaki_z1000-13.jpg]

2010–2013

Am 5. Oktober 2009 wurde die Z1000 (intern ZRT00D bzw. mit ABS ZRT00E) des Modelljahres 2010 offiziell vorgestellt. Sie wartet mit einem erneut komplett überarbeiteten Design, einem Aluminiumrahmen und einem neu entwickelten Motor mit 1043 cm³. Sie hat außerdem eine neue digitale Tachoeinheit bekommen.

[Blockierte Grafik: http://storage.kawasaki.eu/public/kawasaki.ch/de-CH/model/16ZR1000G_40AREDDRS3CG_C.png]

seit 2014

Am 5. November 2013 wurde die Z1000 (intern ZZRT00F bzw. mit ABS ZZRT00G) desModelljahres 2014 präsentiert mit der Japanischen Philosophie Sugomi. Sie wurde wieder komplett überarbeitet. Fahrwerk, Bremsen, Motor und Licht sind komplett neu bzw. überdacht worden. Der Scheinwerfer wurde an die heutige Zeit angepasst und wird mit LED betrieben.

Technische Daten

Z1000	Baujahr 2003 - 2006
Hersteller:	Kawasaki
Klasse:	Motorrad
Bauart:	Nakedbike
Motor:	4-Takt Reihenzylinder Wasser gekühlt 4 Ventile Pro Zylinder, Einspritzung
Hubraum:	953ccm
Leistung KW/PS:	93,4KW 127PS bei 10'000rpm
Drehmoment:	95.6Nm bei 8000rpm
Höchstgeschwindigkeit:	245kmh
Getriebe:	6 Gang
Antrieb:	Kettenantrieb O Ringe
Bremsen:	300 mm-Doppelscheibenbremse halbschwimmend mit 4-Kolben-Bremssätteln vorne 220 mm-Bremsscheibe 1-Kolben-Schwimmsattel hinten

Radstand (mm):	1440mm
Sitzhöhe (cm):	82cm
Lehrgewicht:	207Kg
Nachfolge Modelle:	ZRT00B, Z1000

Z1000	Baujahr 2007 - 2009
Hersteller:	Kawasaki
Klasse:	Motorrad
Bauart:	Nakedbike
Motor:	4-Takt, wassergekühlter Reihenvierzylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzung
Hubraum:	953ccm
Leistung KW/PS:	92KW 125PS 10'000rpm
Drehmoment:	98.7Nm Bei 8200rpm
Getriebe:	6-Gang
Antrieb:	Kettenantrieb O Ringe
Bremsen:	300 mm-Doppelscheibenbremse halbschwimmend mit 4-Kolben-Bremssätteln vorne 250 mm-Bremsscheibe 1-Kolben-Schwimmsattel hinten
Radstand:(mm)	1440mm
Sitzhöhe: (cm)	82cm
Nachfolgemodelle;	Z1000 ZRT00D

Z1000	Baujahr 2010 - 2013
Hersteller:	Kawasaki
Klasse:	Motorrad
Bauart:	Nakedbike
Motor:	4-Takt, wassergekühlter Reihenvierzylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzung
Hubraum:	1043ccm
Leistung: KW/PS	102KW 138PS 9600rpm
Drehmoment:	110Nm 7800rpm
Getriebe:	6 Gang
Antrieb:	Kettenantrieb O Ringe
Bremsen:	300 mm-Doppelscheibenbremse halbschwimmend mit 4-Kolben-Bremssätteln vorne 250 mm-Bremsscheibe 1-Kolben-Schwimmsattel hinten
Radstand:	1440mm
Sitzhöhe:	82cm
Nachfolgemodelle:	Z1000, ZRT00F, ABS Version ZRT00G

Z1000	Baujahr 2014 - Bis Heute
Hersteller:	Kawasaki
Klasse:	Motorrad
Bauart:	Nakedbike
Motor:	4-Takt, wassergekühlter Reihenvierzylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzung
Hubraum:	1043ccm
Leistung KW/PS:	104.5 KW 142PS bei 10'000rpm
Drehmoment:	111Nm 7300 rpm
Getriebe:	6 - Gang
Antrieb:	Kettenantrieb O Ringkette
Bremsen:	300 mm-Doppelscheibenbremse halbschwimmend mit 4-Kolben-Bremssätteln vorne 250 mm-Bremsscheibe 1-Kolben-Schwimmsattel hinten
Radstand:	1435mm
Sitzhöhe:	81.5cm