

Modellgeschichte

Als Nachfolger der legendären Z1 und Z900 wurde nach fast 5 Jahren Produktionszeit die Z1000A im Jahre 1977 von Kawasaki am Markt eingeführt. Die Bezeichnung lautete zunächst Z1000A1 und hatte anstatt der Trommelbremse wie die 900er hinten eine Scheibenbremse. Die A1 ist erkenntlich an den Bremssätteln die sich vor den Standrohren befinden. Ab dem Modelljahr 1979 kam die Type Z1000A2 auf den Markt, welche sich von weitem durch die Bremssättel hinter den Gabelstandrohren erkennen lässt. Die Produktion 1977 & 1978 erfolgte sowohl in Japan als auch in den USA. Weitere Modellwechsel folgten über die A2A / A3 / A3A bis zur A4 deren Produktion 1980 auslief.



Modell Z1000A1 – Baujahr 1977
in Diamond Sky Blue



Modell Z1000A2 – Baujahr 1978
In Luminous Red

Viele Maschinen wurde als Basis für Umbauten verwendet. Selten sind noch Modelle im eigentlichen **Originalzustand** am Markt zu finden.

Modellübersicht

Modell	Produktions- jahr	Farben	Rahmen Nr.	Motor Nr.
Z1000A1	1977	Diamond Wine Red Diamond Sky blue	Japan KZT00A000101 bis KZT00A0026623 USA KZT00A50001 bis KZT00A57025	KZT00AE000101 bis KZT00AE041770
Z1000A2	1978	Luminous Green Luminous Red	Japan KZT00A027501 bis KZT00A033450 USA KZT00A5070207 bis KZT00A515034	KZT00AE042501 bis KZT00AE058140
Z1000A2A	1978	Luminous Red Ebony	Japan KZT00B034226 bis KZT00B037430 USA KZT00A515035 bis KZT00A519537	KZT00AE057037 bis KZT00AE057066 & KZT00AE058797 bis KZT00AE075473
Z1000A3	1979	Luminous Navy Blue Luminous Dark Red	KZT00A038430 bis KZT00A042755	KZT00AE075474 bis KZT00AE081568
Z1000A3A	1979	Luminous Navy Blue Luminous Dark Red	KZT00A-519538 bis KZT00A-523550	KZT00AE081569 bis KZT00AE090730
Z1000A4	1980	Ebony	KZT00A-523551 bis KZT00A-527553	KZT00AE092601 bis KZT00AE092900 & KZT00AE093001 bis KZT00AE110764

Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt Reihenmotor quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Leichtmetallzylinder mit Gußlaufbuchsen. 2 obenliegende kettengetriebene Nockenwellen (DOHC).
Je Zylinder 2 über Tassenstößel betätigte Ventile. Stahlkurbelwelle aus Einzelteilen zusammengepreßt, voll rollengelagert; Kolbenbolzen gleitgelagert. Steuerzeiten : Eö 30° vor OT; Es 70° nach UT, Aö 70° Vor UT, As 30° nach OT. Druckumlaufschmierung. Spezifische Leistung 83,7 PS / l (61,6 KW / l). Leistungsgewicht naß 3,12 kg / PS (16,6 KW / t). Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl (8.000 / min) 17,6 m / s. Pro 1.000 / min 2,2 m / s. Ölinhalt 3,5 l. Ölsorte : Mehrbereichsöl SAE10W40; SAE10W50; 20W50.

Bohrung x Hub	70 x 66 mm
Hubraum	1.015 cm³
Verdichtungsverhältnis	8,7 : 1
Nennleistung	85 PS / 62,6 KW
Max. Drehmoment	81 Nm bei 6.500 / min

Vergaser

Vier Mikuni VM 26SS Rundschieber-Zentralschwimmervergaser Durchmesser 26 mm. Schieberbetätigung über Seilzüge und Gestänge desmodromisch mit Hilfsfeder. Hauptdüse 135; Nadeldüse 0-6. Düsennadel 5DL 31-3; Luftschraube 1-1/4 Umdrehung offen. Schwimmerstand 2,5 – 4,6 mm vor Oberkante. Trockenluftfilter ausblasbar. Wechsel alle 12.000km

Elektrische Anlage

Kontaktgesteuerte Batterie / Spulenzündung. Drehstromlichtmaschine 12 V; E-Starter. Zündzeitpunkt 5° vor OT bis 1.500 / min; 40° vor OT ab 3.000 / min. Unterbrecherkontakt Hub 0,3 – 0,4 mm. Zündkerzen NGK B-8 ES, Elektrodenabstand 0,6 – 0,7 mm. Batterie 12V / 14 Ah. Scheinwerferdurchmesser 160 mm. Hauptlampe 40 / 45 W. Rück/Stopplichtlampe 8 / 23 W. Instrumenten- & Kontrolllampen 3,4 W. Blinklampen 5 W.

Kraftübertragung

Primärtrieb über gerade verzahnte Zahnräder 97 : 56 Zähne. Iprim = 1,73. Klauengeschaltetes 5-Gang Getriebe mit Kickstarter. Gangstufen I. 3,17 II. 2,19 III. 1,67 IV. 1,38 V. 1,22. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette 3 / 4" x 3 / 8". 92 Glieder. Kettenräder 15 / 33 Zähne. Isec=2,2. Gesamtstufen I. 12,07 II. 8,34 III. 6,37 IV. 5,25 V. 4,64. Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1.000/min Kurbelwellenumdrehung 26,12 km/h

Fahrwerk

Doppelschleifenrohrrahmen aus rundem Stahlrohr schwarz lackiert. Ölgedämpfte Teleskopgabel mit Standrohr Durchmesser 36 mm. Steuerkopf kugelgelagert. Hinterachsschwinge nadelgelagert. 2 Federbeine hinten (Stereo-Federbeine) Federweg 80 mm Länge zwischen den Augenmitten 345 mm. Federbasis 5-fach verstellbar. Einkolben-Doppelscheibenbremse vorne, Doppelkolben-Scheibenbremse hinten. Verchromte Stahlspeichenräder mit 40 Speichen vorne und hinten.

Bremsscheiben vorne	Durchmesser 295 / Dicke 5 mm
Bremsscheibe hinten	Durchmesser 285 / Dicke 7 mm
Federweg vorne / hinten	140 / 80 mm
Reifengröße vorne / hinten	3.25 H 19 / 4.00 H 18

Maße & Gewichte

Lenkkopfwinkel	64°
Nachlauf	90 mm
Radstand	1.505 – 1.540 mm
Wendekreis	4,5 m
Länge	2.250 mm
Breite ohne Lenker	670 mm
Höhe bis Oberkante Instrumente	1.120 mm
Bodenfreiheit	170 mm
Lenkerbreite	820 mm
Sitzhöhe	820 mm
Fußrasten zu Sitzfläche	520 mm
Tankbreite am Knieschluß	280 mm
Nutzbare Sitzbank länge	660 mm
Sitzbreite vorn / hinten	210 mm / 280 mm
Sitzhöhe	820 mm
Lenkerbreite	2.250 mm
Tankinhalt / Reserve	16,5 l / 3 l
Gewicht vollgetankt mit Werkzeug & Öl	256 kg
Davon vorn / hinten	130 kg / 135 kg (49 % / 51 %)
Mit 70 kg schweren Fahrer vorn / hinten	155 kg / 180 kg (46 % / 54 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	430 kg

Ausrüstung / Zubehör

Tankverschluß abschließbar.

Werkzeugschuber mit Werkzeugtasche.
Dokumentenschubfach mit Wartungsanleitung im Heckbürzel.



Mechanischer **Tachometer** mit
Tageskilometerzähler. Teilung 5/10 km / h.
Messbereich 0 – 240 km / h.

Mechanischer **Drehzahlmesser**
Teilung 500/1.000 / min.
Messbereich 0 – 12.000 / min.
Roter Bereich ab 9.000 / min.

Instrumentendurchmesser 84 mm
Mittenabstand 140 mm
Beleuchtete Skalen.

Service Daten

Service Intervalle	3.000 km
Ölwechsel mit Filter	6.000 km
Motoröl	SAE 10 W 40 bzw. SAE 20 W 50
Füllmenge mit / ohne Filter	3,7 l / 3,0 l
Zündkerzen	NGK B8ES
Telegabelöl	SAE 10W oder ATF Öl
Reifendruck vorne / hinten	2,2 bar / 2,5 bar
Füllmenge pro Holm	165 (170 ... 187) cm ³
Ventilspiel kalt Einlaß / Auslaß	0,05 mm / 0,10 mm

Messwerte ermittelt durch Motorrad veröffentlicht in Heft 23 – 17.11.1976

Gemessen mit 70 kg schwerem Fahrer in Lederkombi. Klammerwerte gelten für
2 Personen Zuladung = 140 kg

0 – 60 km / h	1,8 s (2,3 s)
0 – 80 km / h	2,6 s (3,5 s)
0 – 100 km / h	3,5 s (4,6 s)
0 – 120 km / h	5,0 s (6,4 s)
0 – 140 km / h	6,8 s (8,5 s)
0 – 160 km / h	9,1 s (11,0 s)
Höchstgeschwindigkeit	188,7 km / h mit 2 Personen aufrecht sitzend
Höchstgeschwindigkeit	206,8 km / h mit 1 Person aufrecht sitzend
Höchstgeschwindigkeit	209,6 km / h mit 1 Person langliegend
Verbrauch Superkraftstoff	6,1 l / 100 km Landstraße Schnitt ca. 90 km / h
Verbrauch Superkraftstoff	8,1 l / 100 km Autobahn Schnitt ca. 130 km / h
Verbrauch Superkraftstoff	9,4 l / 100 km Autobahn Schnitt ca. 150 km / h

Besichtigung

Die Besichtigung der Maschine sollte an Hand der Checkliste erfolgen, die vom Z-Club-Germany zur Verfügung gestellt wird. Die Schwachpunkte sind vor allem Bauteile der **mimosenhaften Elektrik**, die ohne große Änderungen von der Z1 übernommen wurden. Regler und Gleichrichter machen hin und wieder Probleme, sodass die Batterie darunter zu leiden hat. Nach spröden Kabeln und korrodierten Steckern sollte Ausschau gehalten werden.

Der Lichtmaschinenrotor kann sich auf der Welle lockern und zu größeren Schäden am Wellenstumpf führen.

Die originale **4-2 Auspuffanlage** ist nicht mehr lieferbar und wurde daher gerne durch passende 4-1 von Marving, Yoshimura, Vance & Hines, Dunstall oder Sebring ersetzt. Dabei ist auf die Eintragung im Brief zu achten. Allen 4-1 Aus-puffanlagen (sollten sie nicht komplett in V2A gefertigt worden sein) ist gemeinsam, daß sie gerne am Sammler der 4 Krümmer innen rosten.

Um das labile Fahrwerk zu beruhigen, wurden gerne die originalen Stoßdämpfer gegen Bauteile von **Koni (heutzutage IKON)** ausgetauscht. Manche Z-Fahrer schwören auch auf einen zusätzlichen Lenkerdämpfer, der am Erstatzeilmarkt angeboten wurde.

Der Motor selber zählt mit zu den standfesten seiner Sorte. Laufleistungen weit über 100.000 km sind keine Seltenheit. Exemplare, die im Leerlauf rumpeln, wiesen unter Umständen auf einen Schaden an der Kurbelwelle hin, der teuer zu stehen kommen kann, da die Lager der verpreßten Kurbelwelle nicht so einfach auszutauschen sind. **Defekte Ventilführungen** und Ventilschaftdichtungen zeigen sich durch blaue Wolken am Auspuff und sind eine Schwachstelle. Auch **Risse im Zylinderkopf** vom Zündkerzengewinde weg finden sich häufig.

Der **Steuerkettenspanner** kann ebenfalls zu Problemen führen.

Gute Motoren zeichnen sich durch gerigen Ölverbrauch aus. Als normal können Ölverbräuche von 0,5 – 1,0 l auf 1.000 km betrachtet werden.

Als Bereifung finden sich **Reifen** des Types BT45 von Bridgestone, die den Fahrzeugen bessere Eigenschaften verleihen.

Die kontaktbehaftete Zündung wurde auch gerne gegen **elektronische Zündsysteme** ausgetauscht. Es können hier die elektronischen Pickups und Zündboxen der Modelle Z1000ST, Z1000MKII, GT750 etc. direkt verwendet werden, ohne die Zündspulen austauschen zu müssen. Dies stellt u.U. eine preisgünstigere Alternative zu kompletten Umbausätzen wie z.B. von Dyna etc. dar. Der Gleichrichter und Regler kann ebenfalls durch die Gleichrichter-Reglereinheit von den neueren Modellen ersetzt werden.



Zündbox Z1000ST

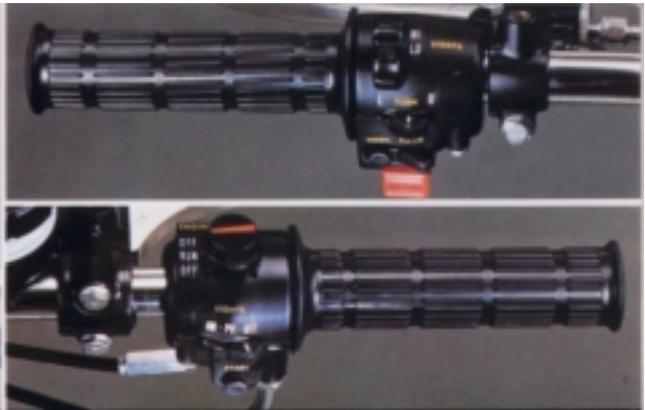


Gleichrichter & Regler Z1000ST

Details aus dem Prospekt 1977



Klare, übersichtliche Instrumentenanordnung



Mit zwei Daumen alle Funktionen sicher im Griff



1000 ccm und kein Pfund zuviel



Das 85-PS-Kraftwerk



Sichere Dreikreis-Elektrik



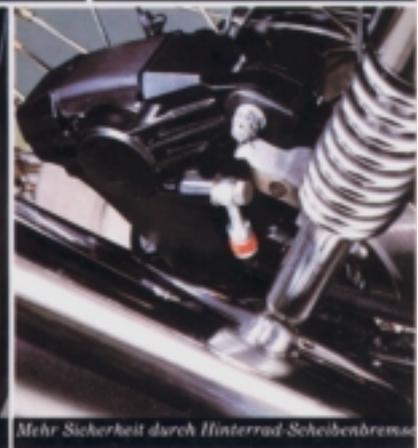
Bremsflüssigkeitsbehälter



Batterie und Luftfilter sind leicht zugänglich



Zwei Scheibenbremsen vorn mit verbesserten Bolzen



Mehr Sicherheit durch Hinterrad-Scheibenbremse

Marktsituation (Stand 2008)

Im Jahr 2007 waren in Deutschland folgende Modelle offiziell zugelassen :

Z1300 – 772 Stück

Z900 - 663 Stück

Z1R - 137 Stück

In den letzten Jahren kamen viele Importfahrzeuge aus Europa und USA nach Deutschland. Einiges an Maschinen wurde auch systematisch von Käufern aufgekauft und nach Japan zurückgeführt. Dort werden die Motorräder neu auf- bzw. umgebaut und wieder zum Verkauf angeboten.

Ein nicht unerheblicher Bestand dürfte sich auch im Besitz von Sammlern und Liebhabern befinden, deren Anzahl jedoch nicht zugänglich ist. Es tauchen ab und zu einmal Fahrzeuge aus Sammlungsaufösungen auf, die dann jedoch schnell vergriffen sind.

Marktübersichten finden sich im Motorrad – Oldtimer Katalog sowie im jährlich erscheinenden Jahrbuch von Classic Data, deren Daten sich nur unerheblich unterscheiden. Die Auflösung in die unterschiedlichen Modelle ist nicht immer identisch und uneinheitlich.

Tabelle – Gesamtübersicht (Quelle Motorrad Oldtimer Katalog Nr. 11 - angepasst)

Modell	Baujahr	PS	Ersatzteilsituation	Nachfrage	Preise (2008) [EUR]
Z1	1972-73	79	Gut	Leicht ansteigend	2.000,00 bis 16.000,00
Z1A/B	1974-75	82	Gut	Leicht ansteigend	1.200,00 bis 6.000,00
Z1000A1	1977-78	85	Mittel	Leicht ansteigend	1.500,00 bis 12.000,00
Z1000A2 A3/A4	1978-80	85	Mittel	Leicht ansteigend	
Z1R Z1RII	1978-80	90	Schwach	Leicht ansteigend	3.500,00 bis 16.000,00
Z650B-F	1976-83	66	Mittel	Sinkend	800,00 bis 5.000,00

Tabelle – Marktübersicht (Quelle Oldtimermarkt 6/2007)

Modell	Baujahr	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Z650	1976-78	66	3.900,00	2.200,00	1.800,00	1.200,00	500,00
Z650LTD	1978	66	4.400,00	2.500,00	2.100,00	1.400,00	600,00
Z650SR	1979-81	65	4.100,00	2.400,00	2.000,00	1.400,00	600,00
Z1	1973	79	7.100,00	5.400,00	4.400,00	2.400,00	1.300,00
Z1A / Z1B	1974-75	82	7.000,00	5.300,00	4.100,00	2.500,00	1.400,00
Z900A4	1976	81	6.800,00	4.800,00	3.900,00	2.100,00	1.100,00
Z1000A1	1976-78	85	7.000,00	5.300,00	4.000,00	2.400,00	1.300,00
Z1000A2	1978-80	83	6.900,00	5.200,00	3.900,00	2.400,00	1.300,00
Z1R	1978-80	90	5.300,00	3.900,00	2.600,00	1.400,00	500,00
Z1000MKII	1979-80	94	5.400,00	4.100,00	3.000,00	1.700,00	500,00
Z1000FI	1980	97	5.200,00	3.900,00	3.000,00	1.600,00	400,00
Z1000ST	1979-80	97	4.900,00	3.800,00	2.800,00	1.600,00	400,00

Tabelle – Marktübersicht (Quelle Marktspiegel Jahrbuch Classic Data 2008)

Modell	Baujahr	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Z650	1976-80	66	3.900,00	2.200,00	1.800,00	1.200,00	500,00
Z1	1972-73	79	7.800,00	5.800,00	4.400,00	2.500,00	1.300,00
Z1A / Z1B	1974-75	82	7.200,00	5.400,00	4.200,00	2.400,00	1.300,00
Z900A4	1976	81	6.800,00	4.800,00	3.900,00	2.100,00	1.100,00
Z1000A1	1976-78	85	7.000,00	5.300,00	4.000,00	2.400,00	1.300,00
Z1000A2	1978-80	83	6.900,00	5.200,00	3.900,00	2.400,00	1.300,00
Z1R	1978-80	90	5.300,00	3.900,00	2.600,00	1.400,00	500,00
Z1000ST	1979-80	97	4.900,00	3.800,00	2.800,00	1.600,00	400,00