

km

**50 000** Langstreckentest Kawasaki Z 1000

49 000

48 169

<< Vorderes Radlager und unteres Lenkkopflager getauscht

47 000

46 000

45 010

<< Kupplungsreibrscheiben ersetzt

44 000

43 000

42 000

41 000

40 000

39 000

38 000

37 000

36 722

<< Kupplungszug auf Garantie gewechselt

35 000

34 000

33 000

32 000

31 000

30 000

29 000

28 000

27 000

26 000

25 000

24 000

23 000

22 000

21 000

20 000

19 000

18 000

17 000

16 000

15 000

14 000

13 000

12 438

<< Zahnradpaarung des sechsten Gangs gewechselt

11 000

10 760

<< Aufgrund von Heulgeräuschen im sechsten Gang Getriebeausgangslager auf Garantie getauscht

9 000

8 000

7 000

6 000

5 000

4 000

3 000

2 000

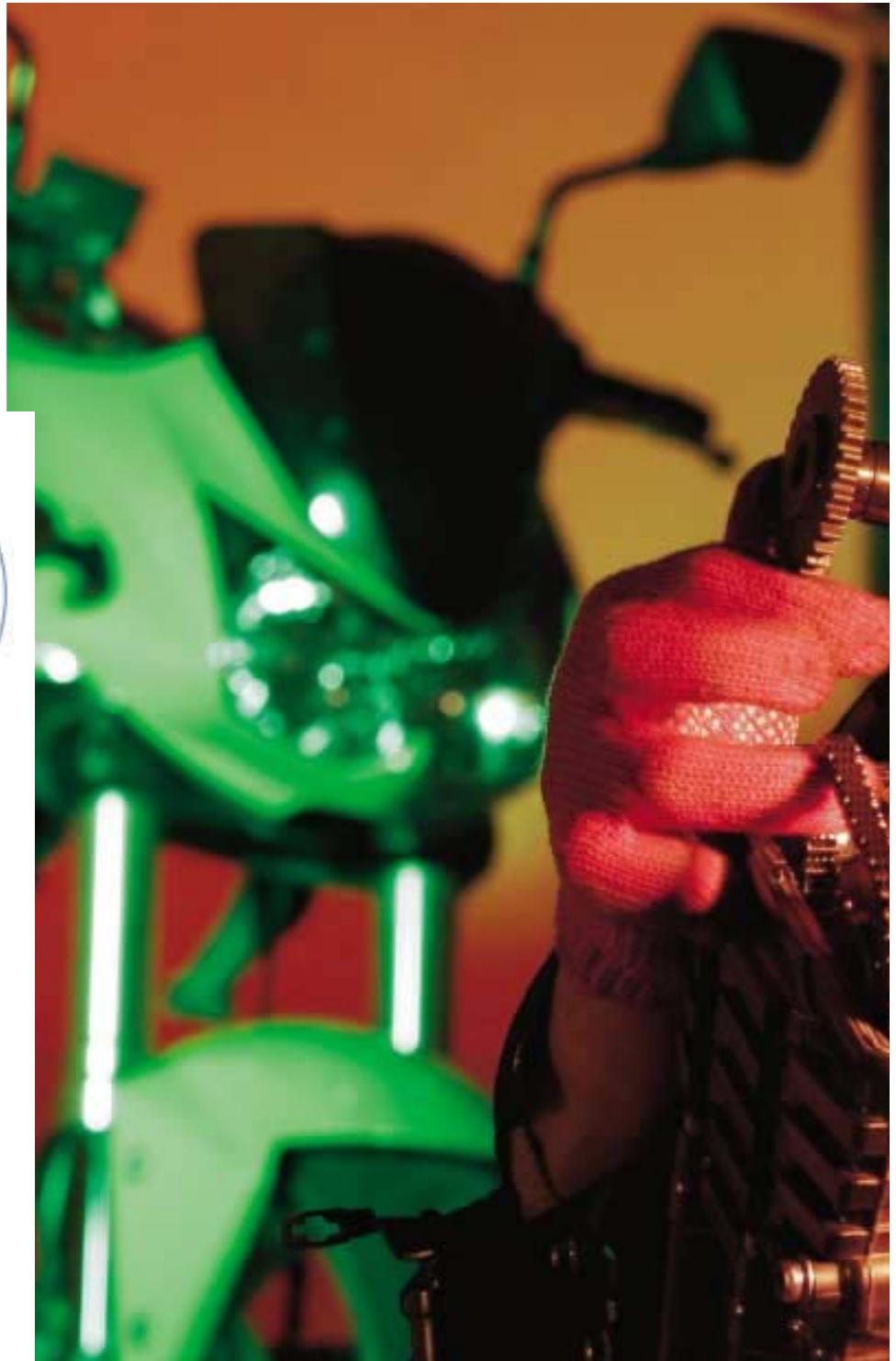
1 000



# IM GRÜN

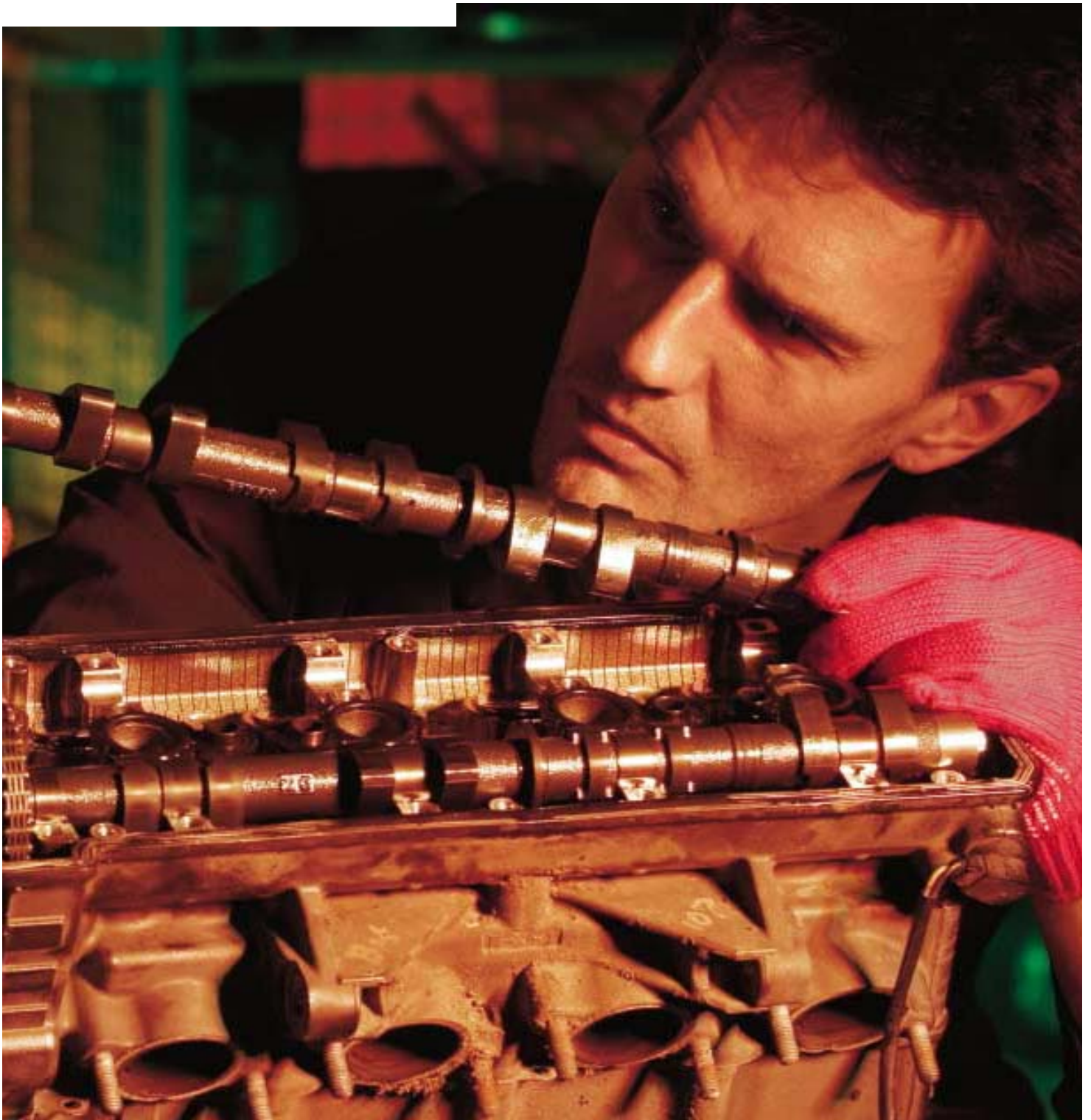
Nach 50 048 Kilometern ist die Z 1000 ins Ziel gekommen. Beim Zerlegen

Fotos: Bilski, fact, Gargolov, Sdun



# EN BEREICH

hat sich gezeigt, ob neben der grünen Verpackung auch die inneren Werte in diesem Farbbereich liegen.



Von Guido Stüsser

**K**ilometerstand 12 390: Elektronikdefekt. Nur 2000 Kilometer später: Das Getriebe lässt sich nicht mehr schalten. Und dann noch kurz vor Schluss ein kapitaler Motorschaden... Das wäre ein Traum für jeden Revolverblattjournalisten. Die Story hätte Pfeffer, da würde die Tasta-

tur glühen. Doch nicht mit der Kawasaki Z 1000. 50 000 Kilometer ohne große Vorkommnisse, kein Defekt, der sie lahm legte, keine große Schwäche, auf der man rumreiten könnte.

Nachdem es in der Halbzeitbilanz bei 33 000 Kilometern (MOTORRAD 18/2004) in erster Linie um die empfehlenswertesten Reifenkombinationen und Zubehör ging,

liegt das Hauptaugenmerk beim Zerlegetermin auf dem Verschleiß. Nun schlägt die Stunde der Wahrheit für die Z 1000, doch auch jetzt stehen die Vorzeichen für eine Aufsehen erregende Berichterstattung schlecht. Die Abschlussmessung zeigt mit 126 PS lediglich einen marginalen Verlust im Vergleich zur Eingangsmessung mit 128 PS, der Ölverbrauch tendierte über die gesamte Distanz gegen null, und die Kompressionsmessung bescheinigt jedem der vier Zylinder einen höheren Wert als bei Testbeginn.

In nur 17 Monaten die Dauertestdistanz von 50 000 Kilometern zu bewältigen spricht eigentlich schon für sich. Zum einen kann es in so kurzer Zeit nicht allzu viele außerplanmäßige Werkstattaufenthalte gegeben haben, und zum anderen verdeutlicht es die Beliebtheit bei den vielen verschiedenen Fahrern.

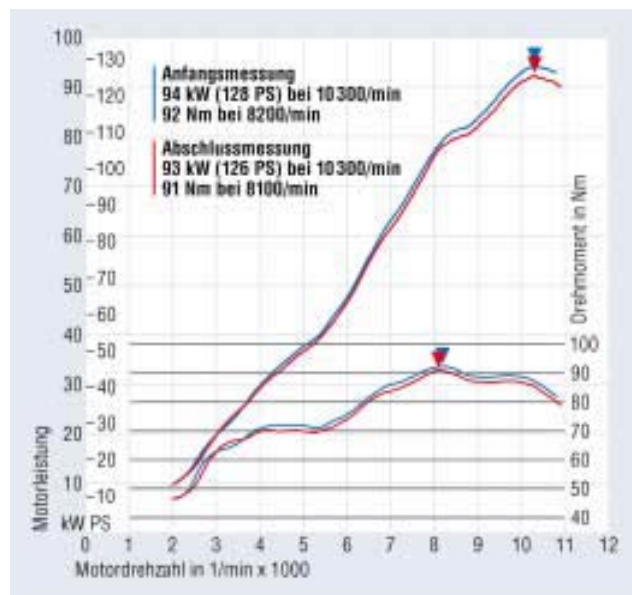
Egal, welcher Statur die Z-1000-Piloten waren, jeder attestierte ihr eine angenehme Sitzposition, die – von der harten Sitzbank einmal abgesehen – auch für lange Touren taugt. MOTORRAD hat die sportlichen Lenkerhälften von Rizoma, Telefon 071 41/6431633 oder [www.rizoma.com](http://www.rizoma.com), ausprobiert. Die machen die Z 1000 zwar zum richtigen Streetfighter, jedoch nicht zum besseren Reisemotorrad. Der tiefer positionierte Lenker sorgt für eine weiter nach vorn gebeugte Sitzhaltung und damit für mehr Druck auf den Handgelenken, was sich auf langen Strecken als unangenehm erweist. Ein Besuch auf der Internet-

**Die Z 1000 verrichtete ihren Dienst unspektakulär, sorgte aber für spektakuläre Bilder**



## MESSWERTE

### LEISTUNGSDIAGRAMM<sup>1</sup>



<sup>1</sup>Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5%

### FAHRLEISTUNGEN

Anfangs-/Abschlussmessung		2644 km	50 048 km
<b>Beschleunigung</b>			
0–100 km/h	sek	3,3	3,1
0–140 km/h	sek	5,2	5,2
0–200 km/h	sek	10,5	10,9
<b>Durchzug</b>			
60–100 km/h	sek	4,2	4,2
100–140 km/h	sek	4,5	4,5
140–180 km/h	sek	4,7	4,8
<b>Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch über 50 000 km</b>			
Kraftstoff (Normal)	l/100 km	6,5	
Motoröl	l/1000 km	0,03	

**Der minimale Leistungsverlust ist nach 50 000 Kilometern zu vernachlässigen. Auch die Fahrleistungen liegen auf einem Niveau**



**Die Sitze der Auslassventile zeigen deutliche, der hohen Laufleistung jedoch angemessene Brandspuren**



**Die Ventilsitze der Auslassventile im Zylinderkopf haben leichte Brandspuren, waren aber dicht**



**Das Laufbild der Kolben ist tadellos. Die Kolbenböden weisen jedoch eine starke Verkockung auf**

seite von Rizoma lohnt in jedem Fall, da neben der Lenkervariante diverse Rastanlagen, Sturz pads und Kennzeichenhalter angeboten werden.

Serienmäßig sind dagegen die vielen Verzurmöglichkeiten, die die Z 1000 an ihrem Heck bietet, um das Gepäck sicher zu verstauen. Vollbeladen leidet allerdings nicht nur das Handling, sondern auch die Geradeauslaufstabilität. Wer mit der Z 1000 auf Urlaubsfahrt geht, sollte außerdem stets die ungenaue Benzinanzeige im Auge behalten und lieber eine Tanke früher aufsuchen. Blinkt erst mal die Reserveanzeige, reicht der Sprit nur noch für

wenige Kilometer. Neben der Tankanzeige wurde immer wieder der schlecht ablesbare digitale Drehzahlmesser bemängelt. Auf ihn gilt es besonders zu achten, wenn es sehr zügig vorangehen soll. Denn trotz der 1000 cm<sup>3</sup> Hubraum und der mehr als ausreichenden Spitzenleistung fehlt es dem Vierzylinder an dem für ein großes Naked Bike so wichtigen spürbaren Druck aus dem Drehzahlkeller heraus.

Den richtigen Druck braucht auch das Getriebe, wenn die Gänge nachhaltig einrasten sollen. Im Fahrtenbuch tauchen häufig Einträge auf, die auf das schwergängige und manchmal hakige Getriebe

hinweisen. Nach dem Zerlegen stellte sich heraus, dass zwei Schaltgabeln deutlich, jedoch noch keinen kritischen Verschleiß in Form leichter Fressspuren aufwiesen. Ursache hierfür könnte der höhere Kraftaufwand beim Schalten gewesen sein, der sich auf die Schaltgabeln überträgt. Übrigens kein Einzelfall. Die Serienstreuung bei den Getrieben ist sehr groß. Bei allzu schwergängigen Exemplaren tauscht Kawasaki die Schaltwalze und die Gabeln auf Garantie.

Bei der MOTORRAD-Testmaschine machte die Schaltbox außerdem durch Heulgeräusche im sechsten und manch-

**Zylinder und Kolben sind nach 50 000 Kilometern in gutem Zustand**



**Kupplungskorb und Nabe zeigen wenig Verschleiß. Die Reibscheiben mussten nach 45 000 Kilometern getauscht werden**



**Zwei der drei Schaltgabeln weisen deutliche Laufspuren auf**

mal im vierten Gang auf sich aufmerksam. Deshalb wurde das Getriebeausgangslager bei Kilometerstand 10 760 auf Garantie ausgetauscht – was keine Besserung brachte. Knapp 2000 Kilometer später wechselte Kawasaki die Getrieberäder des sechsten Gangs, was für einen kurzen Zeitraum das Heulen verschwinden ließ. Da die Untersuchung der getauschten Teile ohne Befund war, beließ man es dabei.

Laut Kawasaki wurde das Problem beim 2005er-Modell durch modifizierte Getrieberäder beseitigt. Z 1000 der letzten beiden Jahre können beim Auftreten der Geräusche ebenfalls mit der neuen Zahnradpaarung des sechsten Gangs nachgerüstet werden.

Unangenehmes Scheppern zwischen 5500 und 6500 Umdrehungen verursachte der Kupplungshebel, angeregt durch feine

Vibrationen des Motors. Das Z-1000-Forum ([www.z1000.de](http://www.z1000.de)) weiß Abhilfe: Teflonunterlegscheiben verringern das Spiel des Kupplungshebels. Abgesehen von den nervigen Geräuschen und eingeschlafenen Fingern richteten die Vibrationen aber auch Schäden an, wie das gerissene Nummernschild zeigt. Vermutlich gehen die abgebrochenen Zapfen der Heckverkleidung ebenfalls auf Kosten der Schwingungen.



## BILANZ NACH 50 000 km

### KOMPRESSION



**Gründe für die höhere Kompression nach 50 000 Kilometern könnten die starke Verkokung im Brennraum und besser abdichtende Kolbenringe und Ventilsitze sein**

### ZUSTAND

**Zylinderkopf:** Alle Ventile sind dicht. Nockenwellen und Ventillführungen befinden sich in sehr gutem Zustand.

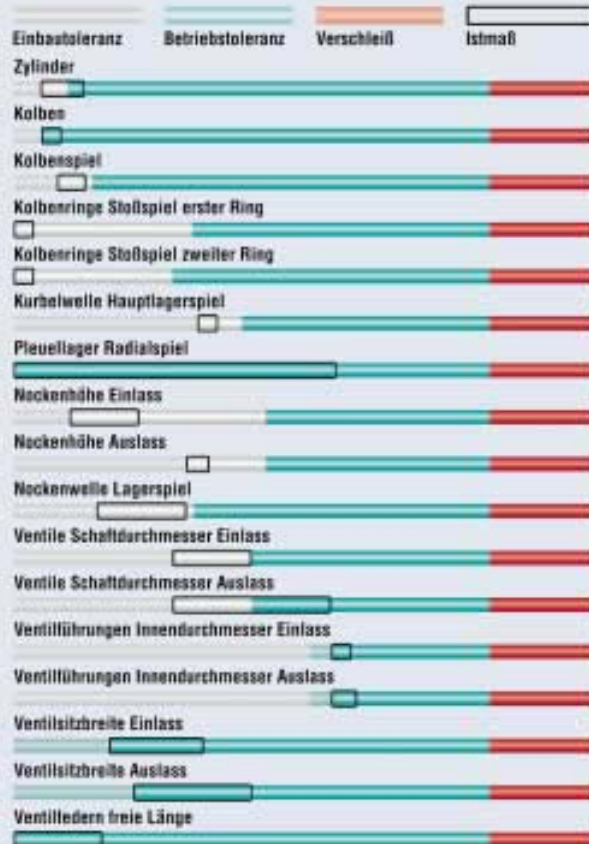
**Zylinder:** Sämtliche Zylinder sind maßhaltig und zeigen keinen größeren Verschleiß.

**Kurbeltrieb:** Der Kurbeltrieb ist in gutem Zustand.

**Kraftübertragung:** Während die Kupplungsscheiben nach 45 000 Kilometern gewechselt werden mussten, gibt es beim Kupplungskorb und der Nabe keinerlei Beanstandungen.

**Fahrwerk:** Außer den Korrosionsstellen am Rahmen zeigte das Fahrwerk keinerlei Auffälligkeiten.

### VERSCHLEISS





## KOSTEN UND WARTUNG

### KOSTEN

#### Betriebskosten auf 50 000 Kilometer

16,5 l Öl à 9,88 Euro	163,02 Euro
5 Ölfilter à 13,38 Euro	66,90 Euro
4 Luftfilter à 46,59 Euro	186,36 Euro
12 Zündkerzen à 9,65 Euro	115,80 Euro
4 Satz Bremsbeläge vorne à 62,41 Euro	249,64 Euro
2 Kettensätze	387,80 Euro
Bremsflüssigkeit, Kleinteile, Schmierstoffe	64,61 Euro
Rad- und Lenkkopflager	103,96 Euro
Dichtungen	97,85 Euro
Inspektionen und Reparaturen	1158,90 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	3282,42 Euro
Kraftstoff	3601,88 Euro
<b>Gesamtkosten</b>	<b>9479,13 Euro</b>
Anschaffungskosten	10140,00 Euro
Wertverlust	5640,00 Euro
Schätzpreis (Händlerverkaufspreis)	4500,00 Euro
<b>Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)</b>	<b>0,19 Euro</b>
<b>Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)</b>	<b>0,30 Euro</b>

### WARTUNG + REPARATUREN

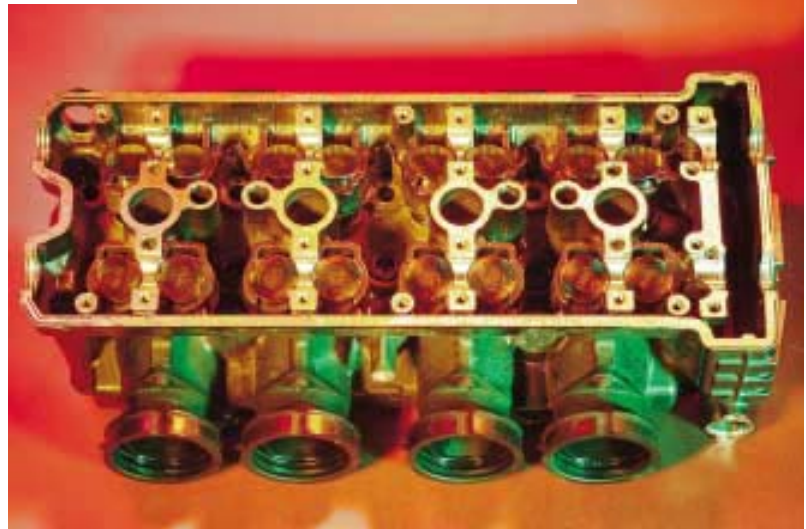
km-Stand

<b>Reifen</b> hinten erneuert, Bridgestone BT 012 J	4626
<b>Reifen</b> vorne erneuert, Bridgestone BT 019	5890
<b>Reifen</b> vorne und hinten erneuert, Metzeler Sportec M-1	10 592
<b>Getriebeausgangslager</b> getauscht (Garantie)	10 760
<b>Getrieberadpaarung</b> 6. Gang getauscht (Garantie)	12 438
<b>Reifen</b> hinten erneuert, Metzeler Sportec M-1	13 769
<b>Reifen</b> vorne und hinten erneuert, Michelin Pilot Sport	17 400
<b>Reifen</b> vorne und hinten erneuert, Avon Azaro	22 635
<b>Kettensatz und Bremsbeläge</b> vorne erneuert	22 653
<b>Reifen</b> vorne und hinten erneuert, Continental Force Max	29 616
<b>Reifen</b> hinten erneuert, Continental Force Max	35 412
<b>Glühlampe</b> Kennzeichenbeleuchtung erneuert, Kupplungszug (Garantie)	36 722
<b>Reifen</b> vorne und hinten erneuert, Continental Force Max	40 870
<b>Bremsbeläge</b> vorne erneuert	42 091
<b>Reifen</b> vorne und hinten erneuert, Michelin Pilot Road	44 131
<b>Kupplungsreibrisbeiben</b> erneuert	45 010
<b>Lenkkopflager und Vorderradlager</b> erneuert	48 169
<b>Kettensatz</b> erneuert	49 450

Ansonsten präsentieren sich sämtliche Anbauteile nach 50 000 Kilometern in gutem Zustand, selbst wenn die Lackqualität hier und da zu wünschen übrig lässt. Besonders die Roststellen an den Schweißnähten im Bereich des Lenkkopfs deuten auf eine weniger hochwertige Verarbeitung hin.

Lob und Tadel bei den Verschleißteilen: Bei einer Laufleistung von weit über 20 000 Kilometern kann man bei den Bremsbelägen und dem Kettensatz noch von normaler Abnutzung sprechen, eine Kupplung muss dagegen länger als 45 000 Kilometer halten. Ebenso negativ fallen defekte Rad- und Lenkkopflager kurz vor Schluss des Dauertests auf. Während sich das in Mitleidenschaft gezogene untere Lenkkopflager durch ein leichtes Einrasten in der Mittellage bemerkbar machte, verweigerte das vordere Radlager in Form eines sich schwer drehenden Vorderrads komplett seinen Dienst und machte einen sofortigen

### Zylinderkopf samt Innereien in tadellosem Zustand



**Der Rizoma-Lenker für 259 Euro sieht zwar sehr schön aus, taugt aber nicht für längere Strecken**

gen Austausch nötig. Im Gegensatz zum defekten Kupplungszug, der bei Kilometerstand 36 722 auf Garantie ersetzt wurde, übernimmt Kawasaki die Kosten der Lager nicht. Die knappe Begründung: Normaler Verschleiß beim Lenkkopflager und hohe Beanspruchung durch Witterungs- und Reinigungseinflüsse bei den Radlagern.

Zum gleichen Ergebnis kam Kawasaki bei der Sichtprüfung des Getriebeausgangslagersitzes im Gehäuse. Die deutlichen Riefen könnten aufgrund einer zu stramm gespannten Kette entstanden sein,



## KAWASAKI NIMMT STELLUNG...



**MOTORRAD-Techniker Waldemar Schwarz, Rudi Holzauer, Andreas Seiler und Ingbert Rohrbach von Kawasaki (v. links) begutachten die Z-1000-Innereien, insbesondere die [Getrieberäder](#)**

### ... zum heulenden sechsten Gang.

Das Problem ist uns bekannt. Es handelt sich hierbei um einen Schönheitsfehler, der die Funktion in keiner Weise beeinträchtigt. Im Reklamationsfall kann nach Überprüfung das sechste Gangradpaar gegen modifizierte Teile, wie sie im 2005er-Modell serienmäßig sind, ausgewechselt werden.

### ... zur verschlissenen Kupplung nach 45 000 Kilometern.

In Anbetracht der Laufleistung zählt der Austausch der Reibscheiben zum normalen Verschleiß.

### ... zum defekten Rad- und Lenkkopflager.

Kein generelles Problem. Während der Verschleiß am Lenkkopflager durchaus vorkommen kann, ist das defekte Radlager wahrscheinlich durch Witterungseinflüsse wie extremen Winterbetrieb mit Streusalz und dem zur Reinigung eingesetzten Dampfstrahler zu erklären.

### ... zu dem durch Vibrationen gerissenen Nummernschild, dem scheppernden Kupplungshebel und den vibrierenden Spiegeln.

Die Vibrationen sind konstruktionsbedingt und nicht zu beheben. Die Lagerung des

Kupplungshebels ist ab dem 2004er-Modell durch eine engere Passung geändert worden. Für die Spiegel sind keine Änderungen vorgesehen.

### ... zur Korrosion an einer Schweißnaht am Rahmen.

Das Problem ist bekannt und ab dem 2005er-Modell behoben. Bei Fahrzeugen, die noch innerhalb der Garantie und scheckheftgepflegt sind, wird der Schaden auf Garantie beseitigt.

### ... zu den Fressspuren an zwei Schaltgabeln.

Aufgrund der Serienstreuung sind bei einzelnen Modellen höhere Schaltkräfte zum Gangwechsel nötig. Dieser erhöhte Druck auf den Schalthebel wird auf die Schaltgabeln übertragen und ist für den erhöhten Verschleiß verantwortlich. In Fällen von extrem schwergängigen Getrieben werden nach einer Prüfung Schaltgabeln und die Schaltwalze auf Garantie ersetzt.

### ... zu der starken Verkokung im Brennraum.

Wahrscheinlich ist dies auf Reisen in Länder mit minderer Benzinqualität zurückzuführen. Minderwertigem Sprit fehlen Additive, die eine reinigende Wirkung haben und eine starke Verkokung verhindern.

### Problematisches Getriebe und eine fast neuwertige Kurbelwelle



sind aber angesichts der hohen Laufleistung keineswegs beunruhigend und fallen ebenfalls unter gewöhnlichen Verschleiß. Die Techniker schlagen beim Zusammenbauen die Fixierung mit einer Lagersicherung vor.

Ohne Tadel präsentieren sich die restlichen Innereien. Bis auf einen Zylinder, der innerhalb der Betriebstoleranz liegt, bewegen sich die anderen wie auch alle vier Kolben sogar innerhalb der Einbaumaße. Auffällig in diesem Bereich sind lediglich die hohen Ölkohleablagerungen im Brennraum und auf den Kolbenböden.

Hier bringt ein Blick ins Fahrtenbuch rasch eine Erklärung. Neben Italien, Österreich und den Niederlanden wurde die Z 1000 nämlich 2000 Kilometer in Tschechien und ebenso viele in Polen bewegt. Deshalb kann man davon ausgehen, dass die vielen Ablagerungen auf fehlende Additive mit reinigender Wirkung, sprich die schlechtere Benzinqualität in diesen Ländern zurückzuführen sind.

Schlechter Sprit, defekte Lager und ein schwer schaltbares Getriebe – nach 50 000 Kilometern zu wenig Stoff für eine reißerische Geschichte, aber genau der richtige für die Erfolgsgeschichte der Kawasaki Z 1000. ■



**Ob auch die abgebrochenen Zapfen auf das Konto der Motor-Vibrationen gehen, ist nicht sicher**



**Das verschlissene Lenkropleger machte sich durch leichtes Einrasten unangenehm bemerkbar**



**Vereinzelte Roststellen am Rahmen sprechen nicht für eine hochwertige Lackierung**



## LESERERFAHRUNGEN

**ICH HABE MEINE Z 1000 IM MAI 2003 GEKAUFT** und bisher gut 10 000 Kilometer zurückgelegt. Es war Liebe auf den ersten Blick, und auch die Farbwahl (Orange) habe ich noch keine Sekunde bereut, obwohl ich anfangs skeptisch war. Meine erste Tour führte nach Südtirol und in die Dolomiten. Der Verbrauch liegt bei flotter Landstraßenfahrt bei zirka 6,5 bis 7,0 Liter. Leider lässt sich das Gepäck nicht wirklich gut befestigen, und man muss die lackierten Flächen gut abkleben.

Für kurvige Landstraßen und Passfahrten ist die Sitzposition ideal und unterstreicht das handliche Fahrwerk. Mir fehlt allerdings der Bums aus dem Drehzahlkeller. Bei nasser Fahrbahn spritzt einem das aufgewirbelte Wasser durch den Sog ins Kreuz und außerdem in das Sitzbankschloss, so dass ich nach längerer Regenfahrt gelegentlich Probleme hatte, das Schloss zu öffnen. Besondere Vorkommnisse oder außerplanmäßige Werkstattaufenthalte gab es bisher keine.

Die Originalreifen (Bridgestone BT 012) habe ich bei Kilometerstand 4600 gegen Michelin Pilot Road getauscht. Leider macht diese Reifenpaarung auf der Z 1000 nicht so eine gute Figur wie auf der Aprilia Falco.

**Axel Wiegmann**

**IM NOVEMBER 2003 MIT 12 000 KILOMETERN GEKAUFT**, ging es im März 2004 von Hamburg aus zur ersten Tour in den Schwarzwald, danach kamen bis zum Dezember 22 000 Kilometer auf die Uhr, beim Nordschleifen-Schnuppern mit MOTORRAD, im Elsass, über 100 Alpenpässe zwischen Genf und Nizza und auch bei Besuchen diverser Renntrainings. Die Z war immer zuverlässig und hat als Allrounder begeistert. Dank ihrer Wendigkeit sind zirka 30 Kilometer Stadtverkehr pro Tag kein Stress und wegen der bequemen Sitzposition auch bei 1,90 Meter Körpergröße 1000 Kilometer am Stück keine Qual. Der Original-Bridgestone hielt nicht lange, der Avon ST war als Tourenreifen okay, aber die wahre Freude kam dann mit dem Michelin Pilot Power. Bremsbeläge und Kettensatz wurden getauscht, ansonsten haben nur die kurzen Inspektionsintervalle alle 6000 Kilometer viele Euros gefressen. Schön wäre mehr Durchzug auch unterhalb von 6500 Umdrehungen und ein Seitenständer, der verlässlicher einrastet. Alles in allem hat mich die Z 1000 nach 25 Motorradjahren noch mal so richtig begeistert.

**Hans Kettwig**

**ICH FAHRE EINE Z 1000, EZ 3/2003**, sie hat jetzt 17 000 Kilometer. Als Erstes das Negative. Eine Schweißnaht an der Schwinge rostete, wurde aber beim 12 000er-Kundendienst auf Garantie behoben. Dann vibrierte der Kupplungshebel ab 6000 Umdrehungen, das stört mich aber nicht sehr.

Der Spritverbrauch liegt zwischen sechs bis zehn Litern, je nach Fahrweise. Ölverbrauch ist kaum messbar. Die von vielen kritisierte Drehmomentschwäche im unteren Drehzahlbereich ist für mich kein Thema. Mir macht diese Motorcharakteristik Spaß, da der Vierzylinder in höheren Drehzahlen wirklich explosionsartig loslegt. Das Fahrwerk ist sehr gut, ein wirklich einfach zu fahrendes Moped, das auch Fahrfehler verzeiht. Ich würde mir die Z sofort wieder kaufen!

**Markus Woyasch**

**ICH FAHRE EINE Z 1000, JAHRGANG 2003**, und bin sehr zufrieden damit. Alles was bis jetzt an Problemen anstand, war der Austausch des Kupplungshebels aufgrund der Vibrationen bei 6000/min. Anscheinend ein bekanntes Problem, welches von Kawasaki Schweiz kulant gelöst wurde. Ansonsten nur Spaß pur! Fahrwerkeinstellung belassen wie original, Luftdruck hinten auf 2,6 bar abgesenkt, und die Maschine liegt auch in welligen Kurven perfekt. Mit der Originalbereifung (Bridgestone BT 012) bin ich bis auf die geringe Laufleistung (5000 Kilometer) sehr zufrieden.

**Andreas Moser**

**ALS ICH IM HERBST 2002 BEIM IMPORTEUR DIE Z 1000 SAH,**

war ich so begeistert, dass ich sie noch am selben Tag bestellte. Das Fahrverhalten ist super, ob schnelle oder extrem enge Kurven, das spielerische Handling macht einfach Laune. Beim harten Bremsen hat die Kawa vorne so viel Grip, dass das Hinterrad ständig steigt. Der Bridgestone BT 020 R ist ebenbürtig mit der Originalbereifung, hält aber fast doppelt so lange. Der oft kritisierte, schlecht ablesbare Drehzahlmesser stört mich nicht im geringsten. Ich fahre nach Gehör und habe beim Fahren meist keine Zeit für solch unnützen Schnickschnack.

**Reto Zemp**



**LESER RETO ZEMP braucht eigentlich keinen Drehzahlmesser**