

Modellgeschichte

Schritt für Schritt entwickelte Kawasaki die GPZ1100 UT zum absoluten Superbike in Sachen Kraftentfaltung, Laufkultur und Leistungs-entfaltung. Als erste Einspritzer kam 1980 die Z1000FI auf den Markt. 1981 folgte die unverkleidete GPZ 1100B (B1) mit einem "Brotkasten"-Cockpit. 1982 erschien dann die GPZ1100 (B2) mit lenkerfester Cockpitverkleidung. Beide Modelle zeichnen sich durch die konventionellen Stereofederbeine an der Hinterradschwinge aus. Je nach Baujahr ist der Lenkkopf unterschiedlich und somit auch die Gabeln.



Model Z1100GP (ZX1100A) – Type KT10B
Baujahr 1983 - Rahmen Nr. ZXT10A016734

1983 folgte dann die GPZ1100UT mit Oberteilverkleidung und Uni-Trak Federung an der Hinterradschwinge die ihr den Zusatznamen UT gab und von Kawasaki mit "King of Supersport" beworben wurde. Die korrekte Modellbezeichnung lautet Z1100GP (ZX1100A1 – A3) die bis 1985 gebaut wurde. In Deutschland wurden die Motorräder mit einer reduzierten Leistung von 100 PS ausgeliefert. Die Leistungsreduzierung erfolgte durch Drosselklappenanschlag. Offen hatte das Motorrad 120 PS.



Model Z1100GP (ZX1100A) – Type KT10B Baujahr
1983 - Rahmen Nr. ZXT10A016734

Der Ölverbrauch des luftgekühlten Motors ist bekanntermaßen hoch und kann ein bis zwei Liter auf 1.000 km betragen. Nach längerer Standzeit können die zahlreichen Stecker und Sensoren als Fehlerquellen zu Störungen führen. Ein defekter Seitenständerschalter erzeugt Blinksignale im Tankdisplay.



Wenn der Motor auffällig rauh läuft, können sich die Kurbelwangen des ersten Zylinders der verpressten Kurbelwelle gegeneinander verdreht haben. Am Zylinderkopf bilden sich im Gegensatz zu älteren Modellen kaum Risse an den Zündkerzengewinden. Die Einstellung des Ventilspiels erfolgt über untenliegende Shims, wozu die Nockenwellen ausgebaut werden müssen. Dabei kommt es häufig zu beschädigten Gewinden für die Nockenwellenlagerböcke im Zylinderkopf.



Modellübersicht ZX1100A

Modell	Produktions- jahr	Farben	Rahmen Nr.	Motor Nr.
GPZ1100 (B1)	1981	GPX rot		
GPZ1100 (B2)	1982	GPX rot		
GPZ1100UT ZX1100A1	1983	Tank Firecracker red Polar white Front Fender wie Tank	ZXT10A-00001 – (C) (U) JKAZXBA1DA000001 -	KZT10BE019301 - (G) (SW) KZT10BG000001 -
GPZ1100UT ZX1100A2	1984	GPX rot GPX silber		KZT10BE029301 -
GPZ1100UT ZX1100A3	1985	GPX rot GPX silber		KZT10BE039301 -

Technische Daten ZX1100A**Motor**

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt Reihenmotor quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Leichtmetallzylinder mit Gußlaufbuchsen. 2 obenliegende kettengetriebene Nockenwellen (DOHC).

Je Zylinder 2 über Tassenstößel mit untenliegenden Shims direkt betätigte Ventile. Stahlkurbelwelle aus Einzelteilen zusammengepreßt, voll rollengelagert; Kolbenbolzen gleitgelagert.

Steuerzeiten :

Eö 40° vor OT; Es 80° nach UT – Dauer 300°

Aö 80° vor UT, As 40° nach OT – Dauer 300°

Druckumlaufschmierung (Naßsumpf) mit Kühler. Spezifische Leistung – reduziert 91,8 PS / l (69,7 KW / l). Spezifische Leistung – Offen 110 PS / l (80,8 KW / l).

Ölinhalt 3,7 l. Ölsorte : SE-Klasse Viskosität SAE10W40, SAE10W50, 20W40 oder 20W50

Bohrung x Hub	72,5 x 66 mm
Hubraum	1.089 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Nennleistung	reduziert 100 PS / 74 KW offen 120 PS / 88 KW
Max. Drehmoment	87 Nm bei 6.500 / min

Verbrennungssystem

DFI (digitale Kraftstoffeinspritzung) mit Schubabschaltung

Schieberbetätigung über Seilzüge und Gestänge desmodromisch mit Hilfsfeder.

Trockenluftfilter ausblasbar. Wechsel alle 10.000km

Elektrische Anlage

Transistorgesteuerte Batterie / Spulenzündung. Drehstromlichtmaschine 20 A bei 5.000/min, 14 V.; Spannungsregler kurzschlußfest. E-Starter. Zündverstellung elektronisch. Zündzeitpunkt 10° vor OT bei 1.000 / min; 37° vor OT bei 3.400 / min. Zündkerzen NGK BR-8 ES oder ND W24ESR-U, Elektrodenabstand 0,7 – 0,8 mm. Batterie 12V / 16 Ah. Scheinwerfer asymmetrisch. Glühlampe 16V 60 / 55 W. Rück/Stopplichtlampe 12V 5 / 21 W x 2. Blinklampen 5 W.

Kraftübertragung

Primärtrieb über gerade verzahnte Zahnräder 97 : 56 Zähne. $i_{\text{prim}} = 1,732$. Klauengeschaltetes 5-Gang Getriebe mit E-Starter. Gangstufen I. 2,642 II. 1,833 III. 1,421 IV. 1,173 V. 1,040. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette. Kettenräder 15 / 41 Zähne. $i_{\text{sec}} = 2,733$. Gesamtübersetzung 4,923 (im 5. Gang).

Fahrwerk

Doppelschleifenrohrrahmen aus rundem Stahlrohr schwarz lackiert. Ölgedämpfte Teleskopgabel luftunterstützt Druck 0 – 1,0 bar empfohlen 0,5 bar. Standrohr Durchmesser 37 mm und Anti-Dive System. 3-fach verstellbar. Steuerkopf kugelgelagert. Hinterachsschwinge nadelgelagert. Ein Federbein hinten System Uni-Trak Dämpferverstellung 5-fach. Luftdruck empfohlen 2,0 bar (für Fahrer ohne Gepäck) Bereich 0 – 4,0 bar. Einkolben-Doppelscheibenbremse vorne, Einkolben-Scheibenbremse hinten. Dreispeichen Alu-Gußräder mit schlauchlos Reifen.

Bremsscheiben gelocht vorne	Durchmesser 280 / Dicke 5 mm
Bremsscheibe gelocht hinten	Durchmesser 270 / Dicke 7 mm
Federweg vorne – hinten	150 – 105 mm
Reifengröße vorne – hinten	110 / 90 V18 – 130 / 90 V17

Maße & Gewichte

Lenkkopfwinkel	62,5°
Nachlauf	116 mm
Radstand	1.565 mm
Wendekreis	t.b.d. m
Länge	2.320 mm
Breite	740 mm
Höhe	1.275 mm
Lenkerhöhe	940 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Lenkerbreite	770 mm
Sitzbankhöhe	800 mm
Fußrasten zu Sitzfläche	t.b.d. mm
Tankbreite am Knieschluß	t.b.d. mm
Nutzbare Sitzbank länge	t.b.d. mm
Sitzbreite vorn / hinten	t.b.d. mm / t.b.d. mm
Tankinhalt / Reserve	20,4 l / 3,0 l
Leergewicht	264 kg
Davon vorn / hinten	127 kg / 137 kg
Gewicht vollgetankt mit Werkzeug & Öl	t.b.d. kg
Davon vorn / hinten	t.b.d. kg / t.b.d. kg (49 % / 51 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	445 kg
Zuladung	179 kg

Ausrüstung / Zubehör

Tankverschluß abschließbar.

Helmhalter links & rechts.

Packtaschensysteme wurden von Drittlieferanten angeboten. Aus USA gab es diverse Spezial-Umbauteile (ohne TÜV). Guiliari bit auch eine Höckersitzbank an.



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

Elektronischer **Drehzahlmesser**
Teilung 500/1.000 / min.
Messbereich 0 – 12.000 / min.
Roter Bereich ab 9.500 / min.

Mit Voltmeter 8 – 16 V Anzeige auf Tastendruck

LCD Display auf dem Tank (Mäusekino)



Service Daten

Service Intervalle	5.000 km
Ölwechsel mit Filter	5.000 km
Motoröl	SAE 10W40, SAE 10W50, SAE 20W40, SAE 20W50
Füllmenge mit / ohne Filter	3,7 l / 3,0 l
Zündkerzen	NGK BR-8 ES oder ND W24ESR-U
Telegabelöl	SAE 10W20
Füllmenge pro Holm	ca. 210 bei Ölwechsel (244 +/- 4) cm ³
Reifendruck vorne / hinten	2,5 bar / 2,8 bar
Ventilspiel kalt Einlaß & Auslaß	0,08 - 0,18 mm

Messwerte aus Motorrad Test 1984

Beschleunigung 0 – 100 km / h	3,5 s
Beschleunigung 400 m	in 11,3 s
Beschleunigung 1.000 m	in 21,7 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km / h solo liegend
Höchstgeschwindigkeit	220 km / h solo aufrecht sitzend
Verbrauch Normalkraftstoff	7,2 l / 100 km
Reichweite	277 km

Besichtigung

Die Schwachpunkte sind vor allem Bauteile der **Einspritztechnik**. Unpraktisch ist das LCD Display auf dem Tank, weshalb man sinnvoll keinen Tankrucksack montieren kann. Aber welcher Rennfahrer ist schon mit so was unterwegs. Abhilfe schafft hier nur ein Rucksack.

Nach spröden Kabeln, korrodierten Steckern und defekten Sensoren sollte Ausschau gehalten werden. Am Rahmen kann sich ein Stumpf befinden der mit einer Kunststoffkappe verschlossen ist. Dieser dürfte wie bei den Z1000J und anderen Modellen dazu gedient haben, ein Stahlseil werksseitig einzubauen welches zum Abschließen der Motorräder als Diebstahlschutz verwendet wird. Sollte an diesem Stumpf der Deckel fehlen, so könnte dort Wasser in den Rahmen gelangen und dieser von innen her durchrosten.

Viele Maschinen wurden ausgeschlachtet um die Motoren in der Streetfighter Szene zu verbauen. Viele Motoren wurden auch vom Einspritzer auf Vergaser umgebaut. Selten sind noch Modelle im eigentlichen **Originalzustand** am Markt zu finden. Hauptsächlich die markante schwarze 4-2 Auspuffanlage mit dem goldenen Kawasaki-Schriftzug an den Endtöpfen neigten zum durchrosten und sind selten zu haben. Mit der Standfestigkeit gab es keine Probleme, solange man die Motoren behutsam warm fuhr

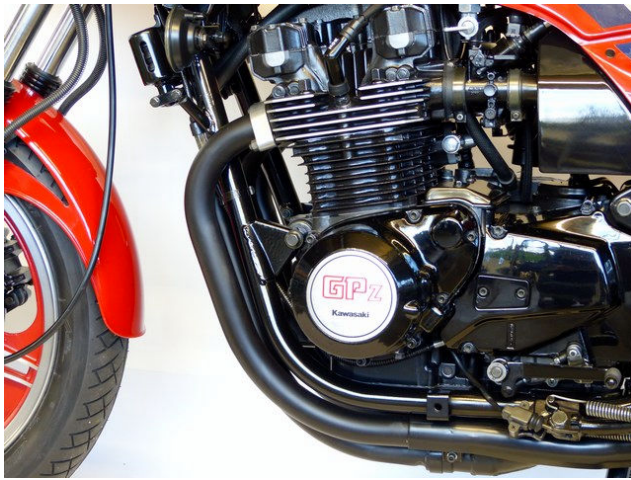
Da die originale **4-2 Auspuffanlage** nicht mehr lieferbar ist wurden gerne 4-1 von Marving, Eagle Classic, Marshall Deeptone, Dunstall oder Sebring verbaut. Dabei ist auf die Eintragung im Brief zu achten. Allen 4-1 Aus-puffanlagen (sollten sie nicht komplett in V2A gefertigt worden sein) ist gemeinsam, daß sie gerne am Sammler der 4 Krümmer innen rosten. Eine formschöne 4-2 Auspuffanlage Type 120/42 in schwarz ist von MIVV aus Italien erhältlich.

Sollte das Fahrwerk Unruhe zeigen so ist das Augenmerk auf das Anit-Dive system und die korrekte Funktion des Uni-Trak Systems der Hinterrad gelegt werden.

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 erhöhten Ölverbrauch.

Gute Motoren zeichnen sich durch gerigen Ölverbrauch aus. Als normal kann jedoch ein Verbrauch von 1,0 bis zu 2,0 l auf 1.000 km betrachtet werden.

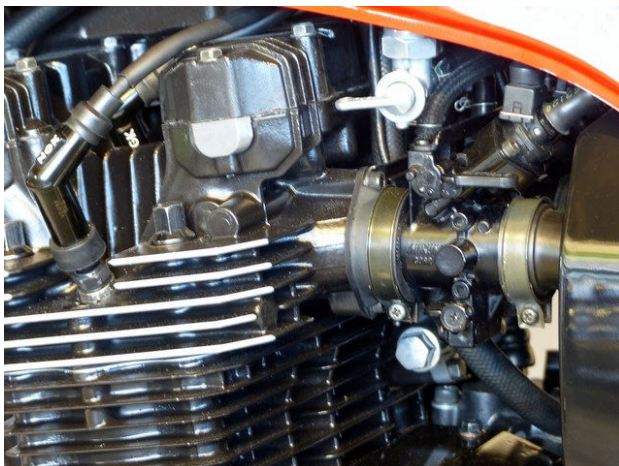
Details



Rahmenstumpf für Stahlseit zum Absperren



Fussrastenanlage



Einspritzanlage

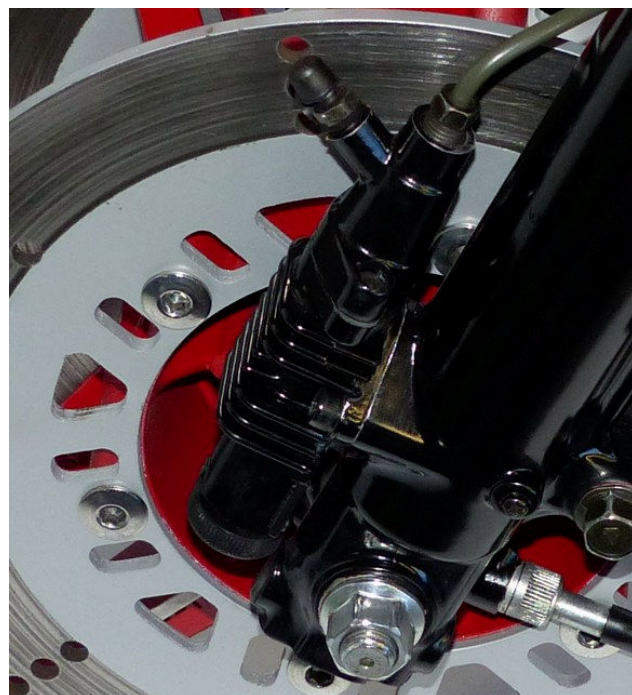


Auspuffanlage MIVV

Details



Verkleidung von vorne



Anti-Dive System

Marktsituation (Stand 2014)

Wieviele originale Fahrzeuge in Deutschland zugelassen sind ist nicht bekannt. Ein nicht unerheblicher Bestand wurde umgebaut.

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

Tabelle – Marktübersicht (Quelle Oldtimermarkt 8/2014) Preise in EUR

Modell	Baujahr	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
GPZ550	1984	63	–	1.300,00	900,00	400,00	–
GPZ750	1983-85	80	–	2.100,00	1.200,00	500,00	–
GPZ1100	1983	100	–	2.200,00	1.300,00	600,00	–
GPZ750 Turbo	1983-87	100	6.900,00	5.200,00	3.500,00	1.800,00	1.000,00
GPZ600R	1985-89	75	2.300,00	1.600,00	900,00	400,00	–
GPZ900R	1984-94	100	–	1.800,00	1.000,00	500,00	–