2/1997

GOOD TIMES
MAGAZIN

Kawasaki

LIFESTYLE

TECHNIK

PRAXIS

NEU !

PRESSE

Pressestimmen zur ZRX 1100

FUN-MACHINE

Sie kam sofort gut an, die ZRX 1100. Als Zusammenfassung einige Pressestimmen zum halbnackten Kawasaki-Muskel-Bike.

Die ZRX ist ein absolutes Spaß-Bike. Sie fährt sich extrem handlich. Die Grundeinstellung der Vorderradgabel wie auch der beiden konventionellen Kayaba-Federbeine im Heck tendiert zwar zum Prädikat sehr straff. Aber was erwartet man denn auch anderes vom direkten Nachkömmling des Eddie Lawson-Superbikes Z 1000 R aus dem Jahre 1982? Zudem vermittelt die Kawasaki ZRX auch kleineren und leichten Fahrern immer ein sicheres Gefühl. Vor allem, wenn's ans Bremsen geht. Das aus der GPZ 1100 übernommene Aggregat verfügt über einen phänomenalen Drehmomentverlauf: Im fünften Gang von 60 auf 160 km/h in 11,7 Sekunden, das läßt, am Rande bemerkt, einen ach so drehmomentstarken Zweizylinder wie etwa die Honda VTR 1000 ziemlich alt aussehen. Fazit: Knapp, aber mit guten Argumenten gewinnt die ZRX den Vergleich. Sie hat den höchsten Fun-Faktor, besitzt die besten Bremsen, die größte Schräglagenfreiheit und den durchzugstärksten Vierzylinder.
MOTORRAD 8/1997

Schon aus dem tiefsten Drehzahlkeller heraus drückt der wassergekühlte Kawa-Vierventiler gewaltig vorwärts – bei 2000/min drehen bereits über 80 Newtonmeter an der Kurbelwelle. Dumpf säuselnd packt der Big-Block dann drehzahlmittig nochmal eins drauf und reißt uns bei der obligatorischen Durchzugsmessung im letzten Gang in nur 4,8 Sekunden von 50 auf 100 km/h und in 5,1 Sekunden von 100 bis 150 km/h. Selbst wesentlich leichtere und stärkere Big Bikes können von solchen Werten nur träumen. Doch nicht nur bulliges Durchziehen, sondern auch das Hochdrehen in fünfstellige Bereiche beherrscht das ZRX-Triebwerk einwandfrei. Toll ist dabei auch, wie geschmeidig der Vierzylinder werkelt – die eingebaute Ausgleichswelle verrichtet ihren Job hervorragend.
Fazit: Das goldene Feigenblatt gewinnt die Kawasaki ZRX 1100 mit ihrem samtig laufenden, starken Vierzylinder, dem tollen Fahrwerk und super Bremsen.
PS 3/97

Fauchend dreht der Motor hoch, gibt sich einen herrlichen Tick aggressiver und drehfreudiger als die 1200er-Konkurrenz. Am schönsten ist die seidige Motorcharakteristik der ZRX 1100 für langgezogene, schnelle Kurven. Perlend und angenehm flüssig hängt sie am Gas, kurvenausgangs darf man sie ungeniert treiben, da kein dicklich, zähes Drehmoment am Hinterrad zerrt und die Linie zur Kampflinie macht. Herrlich sanft schwingt sie auf die sich anschließende Gerade und dreht ungestüm in Richtung Rot. Das Getriebe schaltet sich leicht und präzise, sehr positiv. Das Fahrwerk. Wundervoll handlich, zielgenau und stabil. Herz was willst du mehr. Die Federelemente sind voll einstellbar und sprechen sensibel an, beim Anblick liebevoller Kleinigkeiten wie der hohlgebohrten Achse vorn und der exzentrischen Achsaufnahme hinten kommen uns noch immer die Freudentränen.
MOTORRAD MAGAZIN MO 3/97

Der Brocken wartet mit ungeahnt leichtem Handling auf. Der echte Superbiker favorisiert aber eher die gut ausgebauten Straßen mit den schnellen, langgezogenen Kurven, und da ist das ZRX-Fahrwerk über jede Kritik erhaben.
MOTORRADFAHRER 4/1997

Beinahe wie eine 750er läßt sich der Brocken dirigieren. Ab 40 km/h bleibt der letzte Gang eingelegt. Mit beeindruckender Leistungsentfaltung schieben die 1052 Kubik die ZRX voran. Richtig wohl fühlt sich das Muskelbike auf kurvigen Landstraßen. Dort kommt die aufwendige Technik zur Geltung. Sauber folgt die ZRX dem eingeschlagenen Kurs, Bodenwellen in Schräglage, schnelle Richtungswechsel – keine unangenehmen Überraschungen trüben den Fahrspaß.
Fazit: Die Mischung aus bärenstarkem Motor, sportorientiertem Fahrwerk und modischem Macho-Look wird wohl nicht lange auf kräftige Käufer warten müssen.
MOTORRAD NEWS 3/97

Satt, ohne üble Schläge ans Rückgrat oder an die Lenkerenden auszuteilen, bügelt die ZRX 1100 über die buckeligen Nebenstraßen im spanischen Hinterland. Alles in allem marschiert die ZRX wie eine große, druckstarke Turbine und leitet dank Ausgleichswelle praktisch keine Vibrationen an den Fahrer weiter. Bei der Kawa sind sämtliche Gabelfunktionen variierbar und ermöglichen so eine Einstellung für gutes Feedback von der Straße. Gleiches gilt für die ausgesprochen sensibel ansprechenden Federbeine am Heck, die stets für gute Traktion sorgen. Mit ein bis zwei Fingern am „Abzug" beißen die insgesamt zwölf Kolben der beiden Festsättel am Vorderrad derart vehement auf die riesigen Bremsscheiben, daß es so manchem Sport-Bike die Schamesröte ins Gesicht treiben müßte. Das ganze bestens dosierbar und ohne Tücken.
Fazit: Die Antwort auf die Frage, hinter welcher Fassade der Wolf steckt, dürfte klar sein: ZRX.
MOTORRAD, REISEN UND SPORT 2/97

ZRX 1100 DIE KRAFT-MASCHINE

Mit den Zephyrs hat Kawasaki die Renaissance der Nackten eingeläutet. Natürlich bleibt die Traditionsmarke dabei nicht stehen. Kawasaki läßt keinen im Wind hängen, der auf seinem Naked Bike auch bei schnellen Strecken eine gute Figur machen will. Deshalb kommt jetzt die ZRX 1100 – das neue Traummotorrad in der Touren-Oberklasse.

Unter dem schnörkellosen, eleganten Kleid der ZRX schlägt das Herz des kräftigen Sport-Tourers GPZ 1100. Die Kawasaki-Ingenieure gaben dem dynamischen Triebwerk noch mehr Drehmoment mit auf die Straße. Reduzierte Verdichtung, geänderte Steuerzeiten und eine neue Vergaserbatterie sorgen für enormen Schub aus dem Keller. Deshalb reichen der ZRX 1100 fünf Gänge, um immer ausreichend Vortrieb zu haben.

Beim Fahrwerk setzte Kawa konsequent auf Alltagsqualitäten. Natürlich verleugnet die neue ZRX 1100 nicht ihre Verwandtschaft zum Supersport. Aber Fahrwerksgeometrie, Federung und Komfort sind vor allem für entspanntes Touren und Reisen gedacht – auf kurvenreichen Landstraßen oder zügig auf meilenweit freier Autobahn. Die serienmäßige Cockpit-Verkleidung befreit den Körper des Piloten vom ermüdenden Winddruck und ermöglicht lange, schnelle Etappen.

Wer auf der bequemen ZRX-Sitzbank Platz nimmt, merkt, wie er und die Maschine vom ersten Augenblick eine Einheit bilden. Ergonomisch korrekt liegen Schalter und Hebel sofort gut in der Hand. Die Sitzposition läßt nur ans Fahren denken, an die schnelle Runde zum Treff und dann weiter, am liebsten rund um die Welt.

Schon beim Rangieren macht sich das minimale Leergewicht von 245 Kilogramm vollgetankt angenehm bemerkbar. Die ZRX fühlt sich leicht wie eine 600er an. Heiser, aber nicht zu laut röchelt der Vierzylinder aus der Vier-in-Eins-Anlage. Wie von selbst schlüpft der erste Gang in das seidenweich zu schaltende Getriebe. Dann geht es zur Sache. Schon auf den ersten Metern merkt der Pilot: Die ZRX bietet Fahrspaß pur. Bremsen und Fahrwerk sind der enormen Motorleistung des Boliden in jeder Sekunde gewachsen. Selbst auf

TECHNISCHE DATEN

Motor: 4-Zylinder-Reihe, wassergekühlt, 1052 ccm, 72 kW (98 PS) bei 8500 U/min, 95 Nm bei 6000 U/min, 5 Gänge, Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h **Fahrwerk:** Doppelschleifenrohrrahmen, Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, vierfach verstellbare Zugstufe und stufenlos einstellbare Vorspannung vorne, 2 Stoßdämpfer hinten, vierfach verstellbare Zugstufe und fünffach verstellbare Federvorspannung **Bereifung:** vorne 120/70 ZR 17 TL, hinten 170/60 ZR 17 TL **Bremsen:** vorne Doppelscheibe 310 mm, hinten Einscheibe 250 mm **Tankinhalt:** 20 Liter, **Sitzhöhe:** 800 mm, **Leergewicht:** 245 kg

Let the good times roll.

Die läßt keinen kalt: Kawas Jüngste gehört im 97er Programm zu den Größten.

Der macht an: Mächtiger 1100er Motor mit bulligem Punch aus dem Keller.

schwierigsten Strecken bleibt der ZRX-Treiber immer Herr der Lage. Mühelos schwenkt das Bike durch Rechts-Links-Kombinationen, um dann dem Horizont entgegenzupreschen. Keine Frage: Mit der ZRX 1100 hat Kawasaki wieder einmal nahtlos an seine große Tradition angeknüpft. Der Weg geht weiter in Richtung Zukunft, ohne das Gestern zu vergessen.

Klare Linie: Die neue ZRX 1100 glänzt mit schnörkellosem Design.

Mit Pfiff: Klein und effektiv ist die schnittige Lampenverkleidung.

ZRX mit Kennfeldzündung

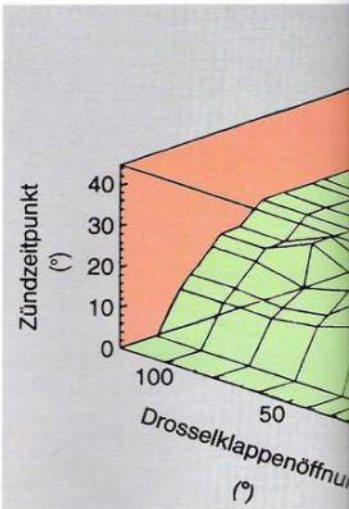
DER TRICK MIT K-TRIC

Obwohl die ZRX 1100 erst kurze Zeit auf dem Markt ist, hat sich der Muskelprotz schon eine riesige Fangemeinde erobert. Einer der dicksten Vorzüge des Big-Bikes ist der bärenstarke Antrieb mit dem höchsten Drehmoment aller Kawasaki-Vierzylinder. Kraft aus dem Keller, Schub ohne Schalten, Druck ohne Drehzahl – worin besteht der Trick?

Natürlich schöpft der Motor seine großen Reserven zunächst aus dem satten Hubraum von 1052 Kubik. Doch das Geheimnis der souveränen Leistungsentfaltung steckt im Detail. Beim Kawasaki-Throttle-Responsive-Ignition-Control, kurz K-TRIC, errechnet ein Microcomputer den optimalen Zündzeitpunkt aus mehreren Daten. Bei herkömmlichen Zündanlagen bestimmt allein die Drehzahl den Zeitpunkt des Funkenflugs. Unterschiedliche Belastungen und Fahrstile werden so nicht berücksichtigt. Die Verbrennung kann somit nicht immer im effizientesten Bereich ablaufen.

Um eine gleichbleibend saubere, effektive Verbrennung und damit eine konstante Leistungsabgabe zu erzielen, erhält die Recheneinheit der Zündanlage beim K-TRIC zusätzliche Informationen. Ein an der rechten Seite der Vergaserbatterie montierter Sensor ermittelt die Stellung der Drosselklappen. Je nach Öffnungswinkel der Vergaserklappen ändert der Sensor den elektrischen Widerstand und gibt unterschiedliche Spannungswerte an den Rechner weiter. Ein Mikroprozessor bestimmt nun aus beiden Daten – Drehzahl und Drosselklappenstellung – den optimalen Zündzeitpunkt. Wichtig ist die genaue Erfassung der Vergaseröffnung, weil bei unterschiedlichen Öffnungswinkeln der Drosselklappen die Druckverhältnisse im Ansaugtrakt stark schwanken.

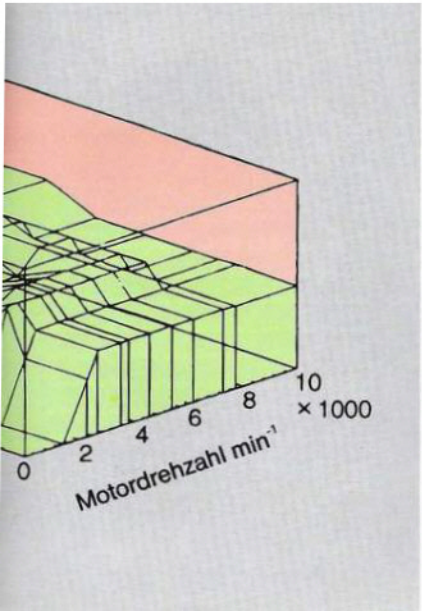
Mit dem Unterdruck ändert sich der Füllungsgrad der Zylinder – je nach Füllung



benötigt der Ottomotor unterschiedliche Zündzeitpunkte, um eine gleichbleibend effiziente Verbrennung zu gewährleisten.

Man könnte fast sagen, das K-TRIC „erkennt" den persönlichen Fahrstil des Piloten: Ob mit voll aufgedrehtem Gasgriff oder beim sanften Herausbeschleunigen aus der Kurve: Die ZRX 1100 hat im ganzen Drehzahlbereich Kraft satt. Die Prüfstandsmessungen sprechen für sich: Im Bereich von knapp über 3000 Umdrehungen bis über 8000 Umdrehungen stehen über 90 Newtonmeter zur Verfügung. Das Maximum von 102 Newtonmetern liegt – dank K-TRIC – schon bei knappen 5400 Touren an.

Vorreiter in 3-D: Mit Drosselklappensensor ein Durchzugswunder. So wird die Konkurrenz die ZRX nur von hinten sehen.



NEUE DIMENSION

Drehzahl (min⁻¹), Drosselklappenöffnung (Grad°) und Zündzeitpunkt (Grad° vor OT) ergeben im Koordinatensystem eine dreimensionale Oberfläche – das Kennfeld. Der Drosselklappensensor ermittelt aus dem gesamten Netz der drei Kurven für alle Betriebszustände die optimale Öffnung der Drosselklappe. Herkömmliche Zündsteuerungen lassen für die Darstellung im Diagramm nur zwei Größen zu – Drehzahl und Zündzeitpunkt. Die so ermittelten Daten ergeben die Kennlinie. Hier verändert sich über die Drehzahl lediglich der Zündzeitpunkt. Die Drosselklappe reagiert mechanisch, je nach Anschlag des Gasdrehgriffs. K-Tric geht eine Dimension weiter.