



Welkom in
Z-NATION

1973 Z1

Z1-B
19751976
Z900

1974 Z1-A



1977 Z650

Bloedlijn van een legende

De Z1 is misschien wel de meest succesvolle Kawasaki ooit. Toen deze motor in 1973 werd gepresenteerd, knalde de Z1 met zijn 82pk sterke, 903cc viercilinder blok meteen naar de top van de superbikes. En daarmee naar de kop van de verkooplijsten.

Kawasaki heeft faam verworven als fabrikant van supersnelle superbikes. Dat imago heeft het merk voor een groot deel te danken aan de Z1, die bijna een halve eeuw geleden werd geïntroduceerd. Wat dat betreft is het eigenlijk best vreemd dat het zo lang heeft geduurd voordat Kawasaki met een opvolger kwam. Dan hebben we het natuurlijk over de Z900RS, alhoewel niet iedereen dat echt de opvolger vindt. Want als je de eigenschappen van de Z1 in zijn tijdsbeeld zet, kun je hem niet met één enkele opvolger afdekken. De Z1 had de onoverwinnelijke prestaties van de ZX-10R, de rechte lijnsnelheid van een ZZR1400, de toercapaciteiten van een 1400 GTR en de wow-factor van de Ninja H2.

Updates

Het is best ingewikkeld om te bepalen wat nu werkelijk de bloedlijn van de Z1 is. De stamboom van Kawasaki's viercilinderfamilie kent immers vele aftakkingen, zelfs als je de zijtakjes van de lichte modellen met minder dan 600cc negeert. In het begin was het allemaal nog eenvoudig, omdat de Z1 dermate succesvol was dat er niet veel aan werd veranderd. De motor was niet alleen overal ter wereld een enorm verkoopsucces, maar behaalde ook nog een aantal overwinningen in 's werelds meest prestigieuze productierace, de Australische Castrol zes uursrace. In 1974 en 1975 kwamen er dan ook alleen detailwijzigingen en een andere afwerking, met de Z1-A en de Z1-B. Ze vielen nog het

meest op door hun nieuwe kleurstellingen: two-tone Candy kleuren en biezen die net zo jaren '70 waren als wijde broekspijpen.

What's in a name

In 1976 werd de naam van de Z1 veranderd in Z900. Toen kreeg de motor ook een tweede voorremschijf en kleinere carburateurs, die voor betere emissiewaarden zorgden maar het maximum vermogen tegelijkertijd afknepen naar 81 pk. Waarschijnlijk was de naamsverandering bedoeld om het verschil te benadrukken met de opvolger, die in 1977 werd gelanceerd. Deze heette namelijk Z1000, omdat de cilinderinhoud was vergroot naar 1.015cc. Helaas werden bij die update geen oplossingen gevonden voor de matige

1978 Z1000
Z1-R1981 GPZ1100
GPZ550

1984 GPZ900R



1979 Z1000ST

Z1000J
GPZ750R

1980



1983 Z1000R

stuureigenschappen van de Z. Dat was ook niet het geval met de prachtige Z1-R café racer, met zijn hoekige vormgeving en zijn bikini-kuipje. Deze motor zag het levenslicht in 1978, hetzelfde jaar waarin Suzuki haar GS1000 introduceerde. De krachtbron daarvan was duidelijk geïnspireerd op die van de Kawasaki, maar het rijwielgedeelte van de Suzuki lag voelbaar op een hoger niveau.

Spin-offs

In Amerika was het enthousiasme voor de Z enorm. Aan het eind van de jaren '70 leidde dat tot een aantal bijzondere spin-offs, zoals de KZ1000 LTD Cruiser. Die had een getrapte zadel en korte uitlaatpijpen. Dan was er ook een Z1-R TC Turbo. Daarvan was het standaardmodel door de Amerikaanse importeur voorzien van een turbo, die het maximumvermogen naar 125pk stuwde. Uiteraard moest je daarvoor wel afzien van fabrieksgarantie op het motorblok. Iets verstandiger was de Z1000ST, die in 1979 tegelijk met de

Z1300 zescilinder werd geïntroduceerd. De ST had een grotere tank, tubeless banden en een cardanas.

Kawasaki luidde de jaren '80 in met de Z1000 J, een pionier met benzine-injectie, een hoekig design en een toegenomen vermogen van 96pk. In 1981 stond er een nieuw vlaggenschip in de viercilinderserie op: de GPZ 1100. Die had een prachtig rood kleurenschema en een 1.089cc blok die maar liefst

**DE GPZ900 WERD
OOK EEN SUCCES**
*door Tom Cruise
in 'Top Gun'*

108pk leverde. Destijds was het dan ook 's werelds sterkste viercilinder.

Z of z?

Op de circuits bleven de Z-modellen zeer competitief. Vooral in de Verenigde Staten, waar Eddie Lawson zowel in 1981 als 1982 het AMA Superbike kampioenschap won op een *Green Meanie*, compleet met hoog stuur. Dat gaf aanleiding tot diverse replica-specials en in 1983 tot een nogal teleurstellend productiemodel, de Z1000R. Die bood wel de uitstraling, maar niet de mooie lemoengroene lak. De GPZ1100 maakte dat jaar wel een flinke stap vooruit met zijn tophalf en zijn Uni-Trak achtervering met monoschokdemper. Het was een statement dat duidelijk maakte dat het tijdperk van naakte, luchtgekoelde dinosaurussen met stereovering aan zijn einde was gekomen.

Dat werd in 1984 nogmaals bevestigd door de GPZ900, voorzien van een volle kuip en een vloeistofgekoelde viercilinder met 16 kleppen. Het verschil in koelsysteem werd fijntjes benadrukt doordat de Z bij dit model

1986

GPZ1000RX
GPX750



1989

ZXR750



1990



ZEPHYR 750



1985

GT750
ZX750 TURBO

1988

ZX-10



1991

ZEPHYR 1100

weer met een hoofdletter werd geschreven. Ook deze motor werd een succesnummer, niet in de laatste plaats omdat het in de film *Top Gun* figureerde met Tom Cruise in het zadel. Daardoor kon deze motor het decennium uitdienen, terwijl de GPZ1100 al veel eerder het strijdtoneel verliet, net als een andere opwindende viercilinder, de ZX 750 Turbo. Daarmee volgde Kawasaki de kortdurende Japanse rage van motoren met drukvulling.

Superbike

De Z-familie groeide in de jaren '80 met wisselend succes. De grote GTR1000, die in 1986 werd geïntroduceerd, lag aan de basis van een toerdynastie, die zou doorlopen tot aan de huidige 1400GTR. Maar de veel sportievere GPZ1000RX, die in datzelfde jaar werd voorgesteld, was zwaar en een kort leven beschoren. En dat terwijl de veel wendbaardere GPZ900R, die hij eigenlijk zou vervangen, wel het einde van het decennium haalde. Kawasaki maakte dat in 1988 goed met de ZX-

10, waarvan het 997cc blok maar liefst 137pk haalde. Deze motor onderscheidde zich bovendien door het eerste aluminium twin-spar frame dat Kawasaki ooit bouwde. Hierdoor was de motor zelfs nog lichter dan de Ninja. De ZX-10 was dan ook een regelrechte superbike: je kon er even gemakkelijk met twee man en een set zadeltassen mee op vakantie als dat je ermee over een circuit kon ragen.

Zephyr

Kawasaki deed nog een moedige poging om zijn betrouwbare, luchtgekoelde tweekleps viercilindermotoren de jaren '90 in te slepen. Omdat retro-motoren - toen ook al - zeer in trek waren bij zogenaamde heropstappers, introduceerde Kawasaki de Zephyr-serie in een 1.100, een 750 en een 550cc uitvoering. De Zephyr vertoonde uiterlijk veel gelijkenis met de originele Z1. Helaas bleek de motor zijn naam, die 'lichte bries' betekent, geen eer aan te doen. De motoren waren tam en saai en hadden niets van de stormachtige presta-

ties van de originele strijder. Daarvan zag je meer terug in de vloeistofgekoelde ZRX1100, die in 1997 volgde. Dat was een zeer vermakelijke, koppelsterke musclebike. Dat gold ook voor de ZRX1200, die in 2001 op de markt kwam met een 1.164cc motor. Er was een R-versie met bikini-kuipje en een S-versie met een tophalf. Maar beide waren een beetje te rommelig gebouwd om het karakter te evenaren van de koning, die in de jaren '70 regeerde over de straten.

300 km/u

Als je zoekt naar een motor die dezelfde impact had als de originele Z1, dan kom je waarschijnlijk terecht bij de ZZ-R1100, die Kawasaki in 1990 voorstelde. Het 1.052cc blok ademde via een innovatief RamAir-systeem, dat was afgeleid van de Formule 1 auto's. Het motorblok produceerde 145pk, goed voor een topsnelheid van 280 km/u en een acceleratie die vijf jaar lang toonaangevend zou blijven. Een andere goede kandidaat zou de ZX-9R zijn. Deze superbike kon rekenen op

1996 ZRX1100



2001 ZRX1200



2003 Z1000 ZX-10R



1993 ZX-9R



1999 ZR750



2002 ZZR1200

een groot aantal loyale fans, al kon de motor niet tippen aan de verkoopcijfers van de Honda Fireblade of de Yamaha YZF-R1. Een andere Z die ook niet tot grote hoogten steeg, was de ZX-12R, waarmee Kawasaki het nieuwe millennium inging. Hij was strak vormgegeven, haalde 176pk uit 1.199cc en was voorzien van een revolutionair, aluminium monocoque frame. Met deze motor daagde Kawasaki de Suzuki Hayabusa uit in de titelstrijd van 's werelds snelste superbike. Nadat er aanvankelijk nogal wat onduidelijkheid was over de werkelijke vermogensafgifte van de ZX-12R, werd duidelijk dat dit de eerste motor was waarvan de topsnelheid als gevolg van een overeenkomst tussen fabrikanten was beperkt tot onder de 300 km/u. Dat maakte de ontwikkeling van supersnelle motoren een stuk minder aantrekkelijk. Toch probeerde Kawasaki het in 2002 opnieuw met de ZZR1200. Dat leidde vier jaar later tot de ZZR1400, die nog altijd in het gamma zit.

Na een aantal updates is het maximumvermogen van de door RamAir ondersteunde krachtbron gegroeid tot boven de 200 pk...

De nieuwe tijd

Ondertussen werd de 'naakte' tak van de familie voortgezet met de Z1000, waarvan het 2003-model een nieuwe mijlpaal was. Dit was de motor waarmee Kawasaki het moder-

DE Z900RS BIEDT EINDELIJK EEN *eerbetoon aan de originele Z1*

ne tijdperk betrad, iets dat ook duidelijk werd op de beroemde persconferentie tijdens de motorshow van München in 2002. Kawasaki-president Shinichi Morita gaf daarin toe dat

de recente modellen niet bepaald aan de verwachting van de klanten hadden voldaan en beloofde dramatische verbeteringen. Met de agressief vormgegeven Z1000 die hierop volgde vond Kawasaki weer het goede spoor. Ook de Z1000SX sport-toermachine die hierop volgde werd enorm populair. Ondertussen was de Z-serie ook weer nadrukkelijk aanwezig met de Ninja ZX-10R, die in rechte lijn afkomstig was van het originele 2004-model. Door zijn directe, agressieve benadering kreeg dit model een brede schare aanhangers. De ZX-10R is sindsdien ook diverse malen weer op scherp gezet. Het helpt natuurlijk dat de Ninja vier van de laatste vijf wereldtitels in het WK-Superbikes in de wacht wist te slepen, met dank aan Tom Sykes en drievoudig wereldkampioen Jonathan Rea. Het heeft er alle schijn van dat de tijden van dominantie, die de Z1 in de Castrol zes uursraces van vier decennia aankondigde, zich opnieuw aandienen.

2010
Z10002011
Z1000SXNINJA H2R
2015

2017



Z900

2004
Z7502013
Z8002018
Z900RS

De lichte modellen

Zo komen we dus weer terecht bij de Z900RS die Kawasaki als eerbetoon aan de superster uit de jaren '70 heeft geïntroduceerd. Het ironische is dat je eigenlijk terug zou moeten naar een nog kleinere cilinderinhoud, wanneer je naar de werkelijke oorsprong van deze nieuwkomer terug zou willen. Doe je dat, kom je uit in 1977, toen Kawasaki de Z650 introduceerde. Die combineerde met een compacter rijwielgedeelte de stijl en layout van de Z900. Daarmee presenteerde de Z650 zich als een waardige rivaal van Honda's CB750 en Suzuki's nieuwe GS750. Toch kwam hij natuurlijk 100cc te kort, een gemis dat Kawasaki in 1980 recht zou zetten met de Z750L. Die had met zijn rechthoekige vormgeving wel iets van de Z1000J. Er volgde nog een hele serie capabele en uitstekende 750cc-modellen, waaronder de GPZ750R en de cardanaangedreven GT750 uit 1985. Het jaar erop kwam daar nog een GPX750 bij,

gevolgd door de ZXR750 in 1989. Met zijn two-tone kleurstelling en zijn opvallende luchthappers sloeg dit model een veel sportievere richting in. De motor werd zeer populair door de combinatie van stijl, prestaties en prijsstelling.

Eerbetoon

Het Kawasaki-gamma van bescheiden, naakte 750's bevatte in de jaren negentig onder meer de Zephyr en de ZR750. In 2004 werd die herzien en vervangen door de Z750. Eigenlijk is dat een kopie van de recentere Z1000 uit 2003, maar dan met een kleinere boring. Hij was relatief zwaar en had een zachte vering. Het uiterlijk en de zeer concurrerende prijs maakte de motor wel zeer populair in landen als Frankrijk en Italië.

De Z750 werd in 2013 opgewaardeerd naar de Z800. Ondanks het hoge gewicht stuurde deze motor best goed. In sommige Europese landen werd het dan ook de best ver-

kochte motor. In 2017 werd het model vervangen door de huidige Z900, voorzien van een nieuw ontwikkeld, 948cc blok en een vakwerkframe, dat refereert aan het dragen-de gedeelte van de exotische Ninja H2.

De naam Z900 kun je natuurlijk niet gebruiken zonder dat de motorwereld vergelijkingen trekt met de oorspronkelijke Z900. Het was dan ook een kwestie van tijd voordat de retro-versie zou worden geïntroduceerd. En inderdaad, dit jaar is het zover: de Z900RS is een feit. Met een topvermogen van 109pk en een rijklaar gewicht van 215 kg heeft hij een 50% betere vermogens/gewichtsverhouding dan de Z1 van 1973.

Precies 45 jaar nadat de originele viercilinder DOHC-motor een nieuwe definitie gaf aan de term Superbike, bieden de Z900RS en Z900RS CAFÉ eindelijk een passend eerbetoon.