

Modellgeschichte

1967 entschied Kawasaki ein Hochleistungsmotorrad zu entwickeln, das die damalige 2 Zylinder 650W1 als größtes Motorrad seinerzeit in Japan bei weitem übertreffen sollte. Da der US-Markt als Ziel des Vorhabens galt wurde, ein Entwicklungsteam nach USA entsandt, das den Plan für das neue Modell ausarbeiten sollte.

Schließlich wurde der Hubraum für das neue Modell auf 750cm³ festgelegt und ein mock-up wurde im Oktober 1968 fertiggestellt. Jedoch kündigte Honda ein Single-Over-Head-Cam (SOHC) Motorrad mit 750 cm³ auf der Tokyo Motor Show an, die im selben Jahr stattfand.

Das Kawasaki Management erkannte daß es keinen Sinn machte, mit einem ähnlichen Modell auf den Markt zu kommen, das Honda schon vorgestellt hatte. Daher wurden sämtliche Entwicklungen an der 750er Kawasaki eingestellt.

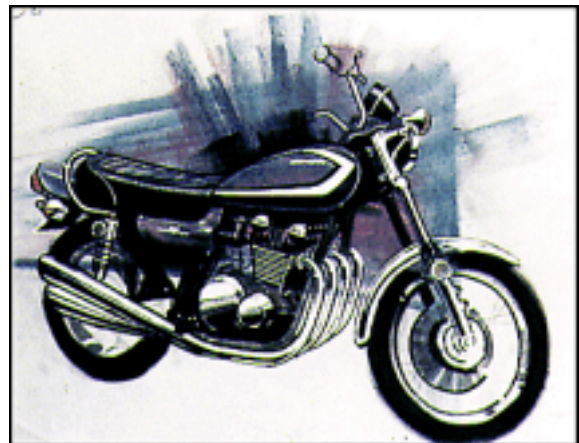
1970 wurde das Z1 Entwicklungsteam (Entwicklungscode T103) aus den besten Mitarbeitern in allen Bereichen zusammengestellt. Diese Gruppe kümmerte sich um die Entwicklung und die Versuche um ein besseres Motorrad auf die Räder zu stellen.

Kawasaki nahm die Marktforschung in USA im März 1970 wieder auf und sammelte Kundenmeinungen aus verschiedenen Quellen wie z.B. stichprobenartige Umfragen bei Händlern und führenden Motorradmagazinen.

Schließlich fand das Management heraus, daß es eine starke Nachfrage am Markt für ein optisch ansprechendes high-speed Motorrad mit genügend Leistung gab, das auch als zuverlässiges Tourenmotorrad verwendbar war.

Kawasaki's Antwort auf die Marktanforderung war im Segment der 1.000 cm³ Klasse mit 4 Zylindern angesiedelt. Die Hauptanforderungen an den Z1 Motor waren hohe Geschwindigkeit, Standfestigkeit und leicht handhabbare Umweltproblematiken. Eine 4-Zylindereinheit hat diese starken Marktanforderungen am besten erfüllt.

Der erste Prototyp wurden im Frühjahr 1971 fertiggestellt. Er wurde von amerikanischen Fahrern getestet und Schritt für Schritt mit leichten Änderungen versehen. Im Herbst des selben Jahres wurde der finale Prototyp fertiggestellt und nach weiteren Prüfungen für die Sereinfertiung freigegeben.



Z1 – Design-Skizze



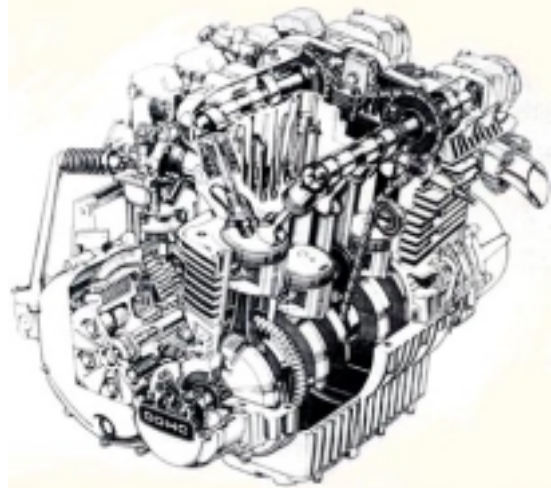
Foto – Mockup

Das erste Vorserienmodell wurde im Februar 1972 gebaut und ausgiebigen Straßentests unterzogen. Danach wurden alle Teile inklusive Schrauben und Muttern überprüft. Nach Überarbeitung aller Schwachpunkte wurde das erste Serienmodell im Mai 1972 gebaut.

Die 903cm³ Hubraum machten die Z1 zum größten Motorrad in Japan. Weltweit war sie größer als die italienische Moto Guzzi 850 und war vergleichbar mit der Harley-Davidson 1.000er und 1.200er.

Die Spezifikationen sahen einen luftgekühlten 4-Zylinder motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen (Double-Over-Head-Cam - DOHC) vor. Die DOHC waren notwendig, um einen weiten Leistungsbereich von niedrigen bis zu höchsten Geschwindigkeiten abzudecken. Auf dem weltweiten Motorradmarkt befanden sich seinerzeit nur ein oder zwei Typen dieser Motorkonstruktion und es war für Kawasaki der erste Motor, der dieses fortschrittliche Konstruktionsprinzip beinhaltete.

Die max. Leistung der Z1 waren 82 PS bei 8.500 /min. Beschleunigung von 0 auf 400 m waren 12 sec. Und die Höchstgeschwindigkeit lag über 210 km/h. Es ist anzumerken, daß der Z1 Motor auf umweltfreundlichen Gesichtspunkten basierte und in den USA ein positives Belüftungssystem für das Kurbelgehäuse beinhaltete.



Schnittmodell Z1 – Motor

Die Hauptmerkmale der Z1 waren ihr Doppelschleifenrohrrahmen, ein sicheres und zuverlässiges Bremssystem mit Scheibenbremse vorne und die Wartungsfreundlichkeit.

Da die Z1 mit den aufwendigen DOHC ausgerüstet ist wurde das Hauptaugenmerk bei der Konstruktion auf die einfache Wartung gelegt. Daraus resultiert die gute Zugänglichkeit zur Wartung, die ohne Ausbau des Motor gewährleistet ist außer für Arbeiten am Kurbeltrieb.

Das Design der Z1 war frisch und cool das aber nicht auf eine schwere 900 cm³ Maschine schließen ließ. Das Design beinhaltete die hochgezogenen Auspuffendöpfe, einen leichten tropfenförmigen Tank und eine schlanke nach vorne fließende Sitzbank.

Alle Z1 Teile wurden individuell geprüft und in einer 5-jährigen Entwicklungsperiode getestet . 5 Jahre sind keine kurze Entwicklungszeit für ein einziges Modell, obwohl die Entwicklung zu Beginn einmal angehalten wurde. In diesem Sinne war die Z1 das Flaggschiff von Kawasaki in dieser Zeit.

Markteinführung Z1

Im September 1972 wurde die Z1 in den USA der Öffentlichkeit vorgestellt und der Verkauf begann im November diesen Jahres. Während der Entwicklungsphase wurde das Projekt auch mit dem Spitznamen "The New York Steak" versehen. Die Z1 wurde enthusiastisch am Markt auch als "Mundwässrig machendes Motorrad" aufgenommen als der Verkauf begann.

Der empfohlene Listenpreis betrug damals \$1,900 und der Verkaufsplan sah 1.500 Fahrzeuge pro Monat einschließlich dem europäischen Markt vor.

Am japanischen Markt wurde die Z1 bei der Tokyo Motor Show im Oktober 1972 vorgestellt und zog die stärkste Aufmerksamkeit unter mehreren Neuvorstellungen auf sich.

Markteinführung Z2

Im Dezember 1972 hielt Kawasaki eine Pressekonferenz im Tokyo Takanawa Prince Hotel ab, wozu Gäste aus 17 Firmen aus der Motorradindustrie, Reporter von Magazinen und Zeitungen geladen waren. Bei dieser Konferenz wurde ein neues Modell, die Z2 als Bruder für den Japanischen Markt vorgestellt. Die Produktion von Kawasaki's 750RS Z2 begann im Januar 1973. Es war eine Maschine mit 746cm³ und neu entwickelten Kolben und Kurbelwellenteilen um das gleiche Feeling wie bei der Z1 zum Ausdruck zu bringen.

Die maximale Leistung der Z2 betrug 69 PS bei 9.000/min und eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.

Der Verkauf der Z2 begann im März 1973 und lag 10% über dem der Wettbewerber in der 750 cm³ Klasse. Die Fahrwerksgröße der 900 cm³ Klasse und der DOHC Motor waren für die Japanischen Fahrer anziehend, da ein Motorrad wie die Z2 mit DOHC Motor bis dahin auf dem Japanischen Markt nicht existierte.

Während den ersten zwei Produktionsjahren baute Kawasaki 80.000 Z1 und Z2 Motorräder und dieser Erfolg etablierte Kawasaki als Schwergewicht unter den Motorradhersteller.

(Quelle : "50 Years' History of Akashi Works" – Übersetzt von Peter Krauss.
Dieses Buch ist nicht im Handel erhältlich.)



Modell Z1A – Baujahr 1972 in braun orange



Modell Z2 750A4 – Baujahr 1975



Modell Z1A4 – Baujahr 1976
in luminous Green

Viele Maschinen wurden als Basis für Umbauten verwendet. Der Trend geht jedoch dazu die Modelle im eigentlichen Originalzustand wieder aufzubauen. Originalanla Kawasaki Teile sind knapp und können nur teuer erstanden werden. Der Markt für Replikateile ist gut versorgt, wobei die Qualität jedoch schwanken kann.

Bei der Identifikation eines Modells ist es wichtig, daß die Rahmen & Motornummer zusammenpassen.

Farbübersicht Modelle Z1 – Z1000

Z1 – 1975 Candy blue

Z1 – 1975 Candy red

Z1 – 1976 Diamond brown

Z1000A2 – 1978 Luminous green

Z1A4 – 1976 – Diamond green

Z1000A2 – 1976 Luminous red



Modellübersicht Rahmen & Motornummern

Z1	1973	Candy brown Candy yellow green	Z1F-00001 – 020000	Z1E-00001 – 020000
Z1A	1974	Candy orange	Z1F-20001 – 47499	Z1E-20001 – 47499
Z1B	1975	Super candy red Super candy blue	Z1F-475000 – 85700	Z1E-475000 – 086000
(K)Z900A4	1976	Diamond brown Diamond dakr green	Z1F-85701 ~	Z1E-86001 ~

Modelländerungen

Modell	Produktions- jahr	Rahmen Nr.	Änderungen
Z1	1973	Z1F-00001 ~	
Z1A	1974	Z1F-20001 ~	Brembelagverschleiß- anzeiger neu
Z1A	1974	Z1F-32818 ~	Andere Vergaser
Z1B	1975	Z1F-47500 ~	Antriebskette geändert Kein Kettenöler mehr
KZ900A4 (US – Modell)	1976	Z1F-085701 ~	Vergaser & Luftfilter geändert
Z900A4 (Europäisches Modell)	1976	Z1F-085701 ~	Doppelte Scheibenbremse vorne
KZ900A4 & Z900A4	1976 spätere Modelle		Bremssattel innere Teile geändert



1 Vorderradbremse

Eine V2A Bremsscheibe wurde zu Beginn als ausreichend betrachtet. An der Vorderradgabel befinden sich die Befestigungsäugen zur Nachrüstung eines zweiten Bremssattels. Ab Modell Z900A4 / 1976 Ausrüstung mit doppelter Scheibenbremse vorne.

2 Vergaser

Die 4-fach Mikuni-Rundvergaserbank wird durch eine Verbindungsstange betätigt. Startanreicherung mittels Choke-Hebel an der linken Seite. Baujahr 1972 & 1973 mit schwarzem Kunststoff mit weißer Schrift eingraviert „Choke“

3 Elektrik

Der auf der Kurbelwelle montierte Kokusan – Drehstromgenerator liefert eine Leistung von 180 W. Zentrale Elektrik zum Teil störanfällig, wenn ungepflegt.

4 Zylinder

Schwarze Lackierung mit blanken Zylinderrippen für die Baujahre 1972 & 1973. Das selbe Design wurde bei der Z2 750RS Baujahr 1973 – 1975 verwendet. Ab Baujahr 1975 wurde bei der Z1B & Z900A4 der Motor in Aluminium unlackiert ausgeführt.

5 Motor

Zentrale Druckumlaufschmierung. Doppelte obenliegende Nockenwellen (DOHC) angetrieben durch zentrale Rollenkette mit manuellem Kettenspanner

6 Stoßdämpfer

5-fach in der Federvorspannung verstellbare Öldruckstoßdämpfer. Wurden häufig durch Koni (IKON) Stoßdämpfer ersetzt um das Fahrverhalten zu verbessern.

7 Antriebskette

Einfach-Rollenkette 3 / 4" x 3 / 8". 92 Glieder. Geschmiert durch eingebaute Schmierölpumpe und Vorratsbehälter bis Baujahr 1974. Nach erscheinen von O-Ring-Ketten entfällt die Schmierung.

8 Auspuff

4 in 4 Stahlrohr Auspuffanlage verschromt mit Aufschrift. Endrohre mit Pfeifen können ausgetauscht werden. Es gibt Pfeifen mit verschiedenen Längen die sich im Geräuschniveau unterscheiden. Teilweise wurden komplette Anlagen in V2A im gleichen Look nachgefertigt.

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 mit Zahnadölpumpe. Spezifische Leistung 87,5 PS / l (64,3 KW / l). Leistungsgewicht naß 3,1 kg / PS. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nennrehzahl (8.500 / min) 18,7 m / s. Pro 1.000 / min 2,2 m / s. Ölinhalt 3,5 l. Ölsorte : Mehrbereichsöl SAE10W40; SAE10W50; 20W50.

Bohrung x Hub	66 x 90 mm
Hubraum	903 cm³
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Nennleistung	79 PS / 58 KW bei 8.500 / min
Max. Drehmoment	81 Nm bei 6.500 / min

Vergaser

Vier Mikuni VM 28SC Rundschieber-Zentralschwimmervergaser Durchmesser 28 mm. Schieberbetätigung über Seilzüge und Gestänge desmodromisch mit Hilfsfeder. Hauptdüse 112,5; Leerlaufdüse 20, Nadeldüse P-8. Düsennadel 5J9-3; Luftdüse 1,0, Luftregulierschraube 1,5 Umdrehung offen. Schieberausschnitt 2, 5mm Schwimmerstand 32+/- 1mm vor Oberkante. Düsennadel 3.Kerbe von oben. 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 50 / 35 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. Getrieberäder geradeverzahnt Übersetzungen (Gesamtübersetzung) I. 3,17 (12,78) II. 2,19 (8,83) III. 1,67 (6,73) IV 1,38 (5,56) V. 1,22 (4,92). Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette 3 / 4" x 3 / 8". 92 Glieder. Kettenräder 15 / 35 Zähne. Isec=2,33. Gesamtstufen 12,07/8,34/6,37/5,25/4,64. Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1.000/min Kurbelwellenumdrehung 24,6 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, über Gestänge betätigte Simplex-Trommelbremse Durchmesser 200 mm. Verchromte Stahlspeichenräder mit ... Speichen vorne und hinten. Abrollumfang 2,02 m.

Bremsscheiben vorne	Durchmesser 295 / Dicke 5 mm
Trommelbremse hinten	Durchmesser 200 mm
Federweg vorne / hinten	140 / 80 mm
Reifengröße vorne / hinten	3.25 V 19 / 3.50 - 4.00 V 18

Maße & Gewichte

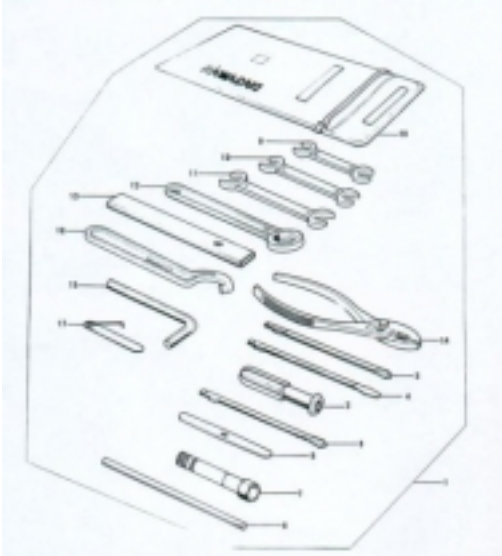
Lenkkopfwinkel	64°
Nachlauf	90 mm
Radstand	1.490 mm
Wendekreis	3,8 m
Länge	2.250 mm
Breite ohne Lenker	620 mm
Höhe bis Oberkante Instrumente	1.160 mm
Bodenfreiheit	170 mm
Lenkerbreite	820 mm
Sitzhöhe	830 mm
Fußrasten zu Sitzfläche	510 mm
Tankbreite am Knieschluß	280 mm
Nutzbare Sitzbank länge	660 mm
Sitzbreite vorn / hinten	210 mm / 280 mm
Sitzhöhe	820 mm
Lenkerbreite	2.250 mm
Tankinhalt / Reserve	18 l / 3,5 l (Nach Testfahrt 15,5 l / 3,3 l)
Gewicht vollgetankt mit Werkzeug & Öl	249 kg
Davon vorn / hinten	115 kg / 134 kg (46 % / 54 %)
Mit 70 kg schweren Fahrer vorn / hinten	133 kg / 186 kg (41 % / 59 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	385 kg

Ausrüstung / Zubehör

- Tankverschluß nicht abschließbar.
- Werkzeugschuber mit Werkzeugtasche.
- Dokumentenschubfach mit Wartungsanleitung im Heckbürzel.
- Kettenöler mit Öltank unter linke Seitendeckel bei Baujahren 1972 bis Anfang 1974



Werkzeugsatz



Mechanischer **Tachometer** mit Tageskilometerzähler. Teilung 5/20 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.

Da es zu Beginn der Produktion der Motorräder im Jahr 1972 noch keine O-Ringketten gab, spendierte Kawasaki den Modellen einen Kettenöler mit Pumpe und Vorratstank, der unter dem linken Seitendeckel eingebaut war. Diese wurden in Modellen bis ins frühe Produktionsjahr 1974 verbaut.



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) cm³
Ventilspiel kalt Einlaß / Auslaß	0,05 mm / 0,10 mm

Messwerte ermittelt durch Motorrad veröffentlicht in Heft 19 – 21.09.1974

Gemessen mit 70 kg schwerem Fahrer in Lederkombi.

0 – 50 km / h	1,5 s
0 – 100 km / h	3,7 s
0 – 150 km / h	8,1 s
Höchstgeschwindigkeit	202 km / h solo aufrecht sitzend
Höchstgeschwindigkeit	197 km / h mit 2 Personen
Verbrauch Superkraftstoff	7,4 l / 100 km Landstraße Schnitt ca. 90 km / h
Verbrauch Superkraftstoff	11,4 l / 100 km Autobahn Schnitt ca. 160 km / h
Testverbrauch Superkraftstoff	8,5 l / 100 km

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. Regler und Gleichrichter machen hin und wieder Probleme, so daß die Batterie darunter zu leiden hat. Nach spröden Kabeln und korrodierten Stecker sollte Ausschau gehalten werden.

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

Die originale 4-4 Auspuffanlage ist nicht mehr lieferbar und wurde daher gerne durch passende 4-1 Anlagen ersetzt. E befinden sich auch Nachbauten der der 4-4 Auspuffanlage am Markt. Diese sind derzeit wieder erhältlich. Einzel existieren noch Anlagen bei diversen Z-Spezialisten am Lager. Diese werden als New Old Stock (NOS) bezeichnet. Dabei ist auf die Markierung an den Endrohren zu achten. 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 Lenkungsdämpfer der am Erstatteilmarkt angeboten wurde. Da die 4-4 Anlage auch gerne an den Nachfolgemodellen Z1000A verbaut wurden, ist auf die Motornummer zu achten um zu sehen, ob es sich um einen 900er oder 1000er Motor handelt.

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 gehen. Ventilführungen und Ventilschaftdichtungen zeigen sich durch blaue Wolken am Auspuff und sind eine Schwachstelle. Auch Risse im Zylinderkopf vom Zündkerzengewinde weg finden sich häufig.

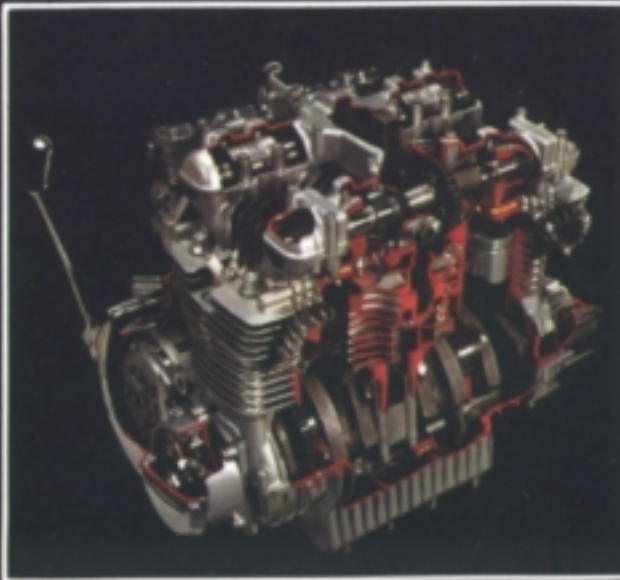
Der Steuerkettenspanner kann ebenfalls zu Problemen führen.

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

Die kontaktbehaftete Zündung wurde auch gerne gegen elektronische Zündsysteme ausgetauscht.

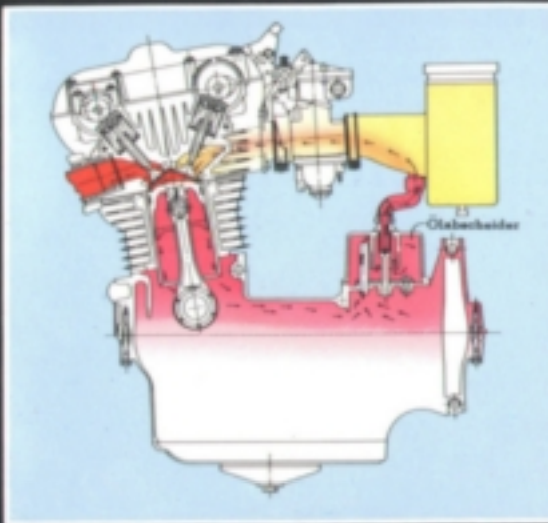
Als Bereifung finden sich Reifen der Type BT4 von Bridgestone, die den Fahrzeugen bessere Eigenschaften verleihen.

Details aus dem Prospekt 1975



Querschnitt der Maschine zeigt die robuste Konstruktion.

Knipser für Start und Stop der Maschine.



Schöne, leicht ablesbare Instrumententafel.

PCV Abgaskontrollsystem führt durchgeblasenes Gas zurück.



Nichtnachlassende Scheibenbremse vorn.



Handliches Handschuhfach im hinteren Gehäuse.

Marktsituation (Stand 2008)

Im Jahr 2007 waren in Deutschland 663 Stück der Modelle Z1 – Z900 offiziell zugelassen. 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 zu einmal Fahrzeuge aus Sammlungsaufösungen auf, die dann jedoch schnell vergiffen 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 (2010) [EUR]
Z1	1972-73	79	Gut	Leicht ansteigend	8.000,00 bis 16.000,00
Z1A/B	1974-75	82	Gut	Leicht ansteigend	3.500,00 bis 9.000,00
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