



## KAWASAKI Z 800 (ZR800A)

Agiles Naked Bike (83kW/113 PS)

Der Buchstabe „Z“ hat in der Kawasaki-Modellgeschichte eine lange Tradition. Dieser wird auch die Z 800 mit ihrem kantigen Streetfighter-Design voll gerecht. Der kräftige, seidenweich laufende Vierzylindermotor mit einer Leistung von 83 kW (113 PS) in dem stabilen, straff abgestimmten Fahrwerk bietet für 8895 € unbeschwerten Fahrspaß. Die fahraktive, frontorientierte Sitzposition ist ergonomisch passend für Fahrer unterschiedlicher Größe und erlaubt abwechslungsreiche Fahrweisen: von sportlich frech bis entspannt gleitend, im Innenstadtverkehr und über Landstraßen. Die Konzentration auf das Wesentliche macht die Z 800 zu einer echten Fahrmaschine. Lediglich das fahrfertige Gewicht von 230 kg und der relativ geringe Lenkeinschlag stören dabei die Leichtigkeit des Fahrens etwas. Ein Kraftstoffverbrauch von 5,2 l/100 km weist die Z 800 nicht als Spritsparer aus. Die auf 180 kg begrenzte Zuladung und die eingeschränkte Beifahrerergonomie beeinträchtigen die Tourentauglichkeit zu Zweit. Die ABS-bewährten Bremsen leisten gute Dienste.

**Konkurrenten:** Ducati Monster 821, MV Agusta Brutale 800, Suzuki GSR 750, Triumph Street Triple/R, Yamaha FZ8, Yamaha MT-09

- +** Handliches Naked-Bike mit elastischem, laufruhigem Motor und stabilem Fahrwerk, trotz des kompakten Erscheinungsbild für Personen unterschiedlicher Größen passend, besonders gut geeignet für Innerorts- und Landstraßenfahrten, gutes Preis-Leistungsverhältnis
- Eingeschränkte Tourentauglichkeit wegen begrenzter Zulademöglichkeit, ungünstige Beifahrerergonomie, kein Windschutz, relativ großer Wendekreis

2,4

ADAC-Urteil

### Einzelbewertung

2,7

Alltagstauglichkeit

2,7

Ergonomie

2,4

Antrieb

2,1

Fahrverhalten

2,1

Sicherheit

2,7

## ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,8

### Abmessungen/wichtige Daten

Trotz des sehr kompakten Erscheinungsbilds der Z 800 entsprechen die Abmessungen dem Durchschnitt vergleichbarer Mittelklasse-Naked-Bikes. Länge: 2,13 m, Breite: 0,87, Höhe: 1,25 m, das Gewicht verteilt sich zwischen Vorder- und Hinterrad mit 50 zu 50%.

⊕ Eine Reichweite von 330 km bei einem Landstraßenverbrauch von 5,2 l/100 km ist für ein Motorrad dieser Gattung gut.

⊖ Das Gewicht mit vollem Tank von 230 kg sieht man der kompakter Z 800 nicht an. Die auf lediglich 180 kg begrenzte Zulademöglichkeit schränkt die Tourentauglichkeit besonders im Zweipersonenbetrieb deutlich ein. Der mit fast 7 m sehr raumgreifende Wendekreis passt wenig zu dem Charakter eines agilen Stadtbikes.



Die Abmessungen über alles entsprechen vergleichbaren Maschinen.

2,1

### Verarbeitung

Trotz des relativ günstigen Preises entspricht die Verarbeitungsqualität dem aktuellen Standard dieser Motorradklasse.

⊕ Die Qualität nahezu aller Komponenten der wenigen Verkleidungs- und Anbauteile, ihre Passformen, die Lackierung der Kunststoffteile, des Rahmens, der Räder und des Motors können angesichts des Preises voll überzeugen. Gleiches gilt für die Bremsleitungen, Kabel und deren Befestigungen. Der Auspuff besteht vollständig aus rostfreiem Stahl.

⊖ Die Sitzbankverriegelung fixiert die Sitzbank nicht spielfrei. Einzelne Schweißnähte der Auspuffanlage sind etwas auffällig.

2,3

### Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

⊕ Die kompakte Bauweise erleichtert grundsätzlich das Handling. Die versteckte Griffmulde am Heck erlaubt hinten einen sicheren Halt. Zusammen mit dem breiten Lenker lässt sich die Z 800 somit auch von zierlichen Personen leicht vor- und rückwärts schieben. Dabei sind keine Rollwiderstände spürbar. Der Tankvorgang ist unkompliziert.

⊖ Das vergleichsweise hohe Gewicht macht sich beim Neigen der Maschine durchaus bemerkbar und erfordert etwas Konzentration und Gewöhnung. Der Lenker lässt sich nur nach links eingeschlagen mittels Kombischloss am vorderen Tankende verriegeln. Das Zündschloss selbst ist versenkt und dadurch besonders bei ungünstigen Lichtverhältnissen etwas schlecht bedienbar. Der Bedienhebel des Seitenständers liegt dicht hinter der Fußraste und lässt sich deswegen auf der Maschine sitzend nur schlecht ausklappen.

**3,0**

## Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Grundsätzlich sind die Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung an Naked Bikes stark begrenzt. Auch Handschuhfächer sind eher selten.

⊕ An der Beifahrerfußrastenhalterung und dem hinteren Kotflügel sind stabile Zurrhaken zur Fixierung von Riemen vorhanden. Damit lassen sich Gepäckrollen sicher befestigen. Kleine Magnet-Tankrucksäcke können auf dem Metalltank angebracht werden. Für Riementankrucksäcke sind verschiedene Befestigungsmöglichkeiten am Rahmen im Bereich der vorderen Sitzbank und am Lenkkopf gegeben. Als aufpreisiges Zubehör bietet Kawasaki für die Z 800 verschiedene Gepäcksysteme an u.a. einen Tankrucksack, eine Hecktasche für den Beifahrersitz sowie Satteltaschen an. Siehe hierzu auch Datenblatt auf letzter Seite.

⊖ Die Zuladungsmöglichkeit sind mit ca. 180 kg eng begrenzte. Damit ist die Z 800 für Zweipersonenbetrieb und Gepäcktransport nicht oder nur bedingt geeignet. Die Sicht kleiner Personen auf das relativ weit unten positionierte Display kann bei hohen Tankrucksäcken zumindest teilweise eingeschränkt sein. Die Bedienung des Zündschlosses kann durch die Anbringung eines Tankrucksackes erschwert werden. Das Fach unter der Beifahrersitzbank ist sehr klein.

**2,4**

## Serienausstattung

Der überwiegende Anteil der Serienausstattung entspricht dem Klassenstandard, sie ist einfach gehalten, erscheint trotzdem bezogen auf den günstigen Anschaffungspreis angemessen. Bitte beachten: Laut Bedienungsanleitung ist die Kawasaki Z 800 mit einem Unfalldatenspeicher (UDS) ausgerüstet, der für kurze Zeit die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Kurbelwelldrehzahl und die Drosselklappenstellung speichert. Das Auslesen des UDS sei nur mit Spezialausrüstung vorrangig durch Kawasaki möglich.

⊕ Neben dem Tacho und dem als Balkenlaufband stilierter Drehzahlmesser zeigt das Display verschiedene Daten der integrierten Bordcomputerfunktionen an. Hierzu zählen eine Zeituhr, die Kühlmitteltemperaturanzeige, der Tankfüllstand, eine Reststreckenanzeige (Strecke, die mit der Tankfüllung noch gefahren werden kann), zwei Tripmaster, Momentan- und Durchschnittsverbrauchsanzeigen, eine ECO-Betriebsanzeige, sowie verschiedene Warnsignale. Die Einheiten oder Darstellungen lassen sich anpassen. Eine Warnblinkanlage ist vorhanden. An beiden Federelementen kann die Federbasis und die Zugstufendämpfung eingestellt werden.

⊖ Es ist kein Hauptständer und keine Gepäckbrücke vorhanden. In dem Display fehlen Anzeigen für die Umgebungstemperatur und den eingelegten Gang. Eine gesonderten Ganganzeige wird nur als Kawasaki-Zubehör angeboten.

**2,8**

## Wartung (durch den Fahrer)

Die umfangreiche Bedienungsanleitung wird auch als PDF-Dokument auf der Internetseite des Herstellers bereitgestellt. Sie enthält u. a. die relevanten Wartungspläne, kleine Fehlersuchhilfen und Tipps zu Pflege und Stilllegung sowie Hinweise zur Fahrwerkseinstellung.

⊕ Die Bedienungsanleitung stellt viele wichtige Wartungsarbeiten, die dem Fahrer zugetraut werden, gut dar. Das Fehlen großer Verkleidungen macht den Zugang zu den Komponenten relativ einfach. Die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten sind unkompliziert durchführbar. Dies gilt



**Kawasaki sieht vor, dass die Federbasis am Hinterrad von einem Händler eingestellt wird.**

besonders für den Wechsel von Motoröl, Ölfilter und Sicherungen sowie für die Prüfung der Bremsanlage und des Kühlsystems. Auch die Einstellung der Antriebskettenspannung wird beschrieben. Für die wichtigsten Wartungsarbeiten reicht das einfache Bordwerkzeug aus.

⊖ Die Ölstandkontrolle ist wegen des fehlenden Hauptständers schwierig bzw. erfordert eine zweite Person. Die Montage und Demontage der Räder, der Zündkerzen, der Lampen und des Luftfilters wird nicht beschrieben. Das Einstellen der Basis der Hinterradfeder soll von einem Kawasaki-Vertragshändler vorgenommen werden, ein entsprechend passender Hakenschlüssel fehlt in dem Bordwerkzeugsatz.

## 2,7 ERGONOMIE

### 2,6 Sitzposition Fahrer

Fahrer/Fahrerin sitzt eher auf als in der Maschine. Der relativ geringe Abstand zwischen Sitzbank und Lenker ergeben eine deutlich frontorientierte Sitzposition. Knie- und Sprunggelenkwinkel ergeben für die meisten Personen keine Besonderheiten. Trotzdem sollten besonders sehr große Personen unbedingt eine Sitzprobe bzw. Probefahrt durchführen, um die persönliche Eignung beurteilen zu können. Kawasaki bietet als Zubehör eine Gel-Sitzbank für Fahrer und Beifahrer an.

⊕ Die Sitzbankhöhe von knapp 80 cm (besetzt mit 84 kg schwerer Person) und die im vorderen Bereich schlanke Sitzbankausformung ermöglichen es auch vergleichsweise kleinen Personen die Füße sicher auf den Boden zu stellen (Schrittbogenlänge 1,8 m). Durch die Sitzbanklänge kann die Sitzpositionen gut variiert werden. Dabei entsteht immer ein guter Kontakt zu der Maschine beim Fahren. Die in Relation zu der Sitzbankhöhe niedrige Lenkerposition, die Lenkerkrüpfung und –breite lassen eine sportlich entspannte aber auch fahraktive Körperhaltung mit angewinkelten Armen zu. Nach kürzer Gewöhnung entwickelt sich so ein vertrautes und direktes Gefühl für das Vorderrad und damit eine erfrischende Leichtigkeit der Lenkung. Die Ergonomie des Fahrers wird bei Mitnahme eines Beifahrers nur wenig beeinflusst.



Die Positionen von Sitz, Lenker und Fußrasten ergeben für Menschen unterschiedlicher Größe eine angenehme Fahrhaltung.

⊖ Die Fahrersitzbank fällt nach vorne deutlich ab. Zusammen mit dem vergleichsweise glatten Sitzbankbezug ergibt sich hierdurch besonders bei starken Verzögerungen etwas wenig Halt. Diese Vorwärtsbewegung des Fahrers kann bei Vollbremsungen die Stoppie-Neigung (Abheben des Hinterrades) verstärken. Eine Variation der Sitzhöhe sieht der Hersteller nicht vor. Der Platz hinter der rechten Fußraste wird durch den hochgezogenen Endschalldämpfer beschränkt. Wer den rechten Fuß mit den Ballen auf die Raste setzt, stößt mit der Ferse leicht am Auspuff an. Die relativ weit hinten liegende Position der Rückspiegel (bedingt durch die Lenkeranordnung) machen eine bewusste Kopfdrehung erforderlich, die kleinen Flächen und die kurzen Haltearme der Rückspiegel erschweren die Rücksichtnahme.

### 3,3 Ergonomie für den Beifahrer

Die begrenzten Zuladungsreserven von 180 kg schränken den Soziusbetrieb ein.

⊕ Das niedrige Heck mit der flachen und glatten Sitzbank ermöglicht ein leichtes Aufsteigen.

⊖ Die Beifahrersitzbank fällt kurz aus und bietet auch wegen der Neigung nach vorne in Längsrichtung nur wenig Halt. Die hohe Position des Beifahrersitzes und die weit vorne angeordneten Griffmulden erfordern vom

Beifahrer aktive Mitarbeit, um den Fahrer möglichst wenig zu stören. Im Ganzen ist die die Z 800 für längeren Sozusbetrieb nur bedingt geeignet.

2,4

## Armaturen

Die Griffweite des Handbremshebels, die Stellung des Fußbrems- und Schalthebels sind einstellbar.

- + Fast alle Hebel und Schalter entsprechen dem üblichen Standard dieser Klasse und lassen sich leicht bedienen. Der Handbremshebel lässt sich in weiteren Bereichen einstellen.
- Der Hebel am Bowdenzug zur Bedienung der Kupplung ist in der Griffweite nicht einstellbar. Brems- und Schalthebel sind nur in engen Breichen bzw. stufenweise einstellbar.

2,6

## Anzeigen

Alle Anzeigen sind in einem Multifunktions-LCD-Display integriert, die Kontrollleuchten sind rechts und links angeordnet.

- + Die wichtigsten Anzeigen in dem Display und die Kontrollleuchten sind gut ablesbar. Nach kurzer Gewöhnung kann das Display über die zwei Druckschalter leicht bedient werden. Die Maßeinheiten der Daten sind einstellbar. Die ECO-Anzeige erleichtert wirtschaftliche Fahrweise.
- Das kompakte LCD-Display ist relativ dicht am Fahrer und weit unten angeordnet. Damit liegt es bei normaler Kopfhaltung des Fahrers im unteren Randbereich des Sichtfelds. Je nach Körpergröße und Helmbauart muss der Kopf zum Ablesen gesenkt werden. Die Zeichenanordnung am LCD-Display ist zumindest anfangs etwas verwirrend und unübersichtlich. Die mittige Drehzahlanzeige mittels Segmenten ist wenig genau und nur grob ablesbar. Die Range-Anzeige für die Reststrecke, die mit der aktuellen Tankfüllung noch zurückgelegt werden kann, verschwindet wenn das Kraftstoffwarnsymbol vor leerem Tank warnt. Genau in dieser Situation wäre eine Reststreckenanzeige sinnvoll.



Das kompakte Display ist direkt vor dem Lenker weit unten angeordnet.

1,6

## Vibrationen

- + Der Reihenvierzylinder läuft seidenweich und produziert nur sehr leichte, nicht störende Vibrationen. Lediglich unter hoher Last im mittleren und oberen Drehzahlbereich werden die Vibrationen deutlicher wahrgenommen. Die Sicht in die Rückspiegel bleibt durch die Vibrationen ungestört.

3,4

## Fahrkomfort/Windschutz

Die Z 800 in der getesteten Version verfügt über keinen Windschutz. Eine kleine Windschutzscheibe wird von Kawasaki angeboten (siehe letzte Seite).

- + Unabhängig vom fehlenden Windschutz bietet die Z 800 einen guten Fahrkomfort.
- Der fehlende Windschutz macht Fahrgeschwindigkeiten über 130 km/h auf Dauer anstrengend. Auch die Windgeräusche fallen je nach Helm und möglichem Gehörschutz lästig aus.

2,4

## MOTOR/ANTRIEB

2,3

### Motorstart

- ⊕ Der Motor startet unabhängig von der Betriebs- und Umgebungstemperatur zuverlässig, schnell und ohne unangenehme Geräusche. Nach dem Start ist der Motor nach kurzer Fahrstrecke voll belastbar.
- ⊖ Nach dem Motorstart ist die Standgasdrehzahl für einen Reihenvierzylinder relativ hoch.

2,1

### Leistungsentfaltung/Motorcharakteristik

Die Leistung von 83 kW (113 PS) steht bei 10200 U/min an, das maximale Drehmoment von 83 Nm wird bei 8000 U/min mobilisiert. Kawasaki bietet für die Z 800 eine Leistungsreduzierung auf 72 kW an.

- ⊕ Der Reihenvierzylindermotor überzeugt vorrangig durch seine hervorragende Elastizität und das breite nutzbare Drehmoment. Bereits mit Standgasdrehzahl kann ohne Ruckeln im 6. Gang in 30er-Zonen gerollt werden. Bei sanftem Öffnen der Drosselklappe schiebt der Antrieb gleichmäßig und kräftig an. Erst bei Drehzahlen von 10000 U/min wird der Rückgang des Drehmoments deutlich. Die Leistungscharakteristik ist in jeder Situation berechenbar und gibt ein klares Feedback. Der Motor ist somit für jede Gangart geeignet, ob flotte Landstraßenpassagen oder beschauliches Dahingleiten. Dank des Drehmomentverlaufes kann auch sehr schaltfaul gefahren werden. Grundsätzlich mittelt der Motor in allen alltagsrelevanten Situationen viel Souveränität.
- ⊖ Lediglich beim Wiederanlegen des Gases nach längerem Schiebbetrieb reagiert die Gassteuerung vereinzelt etwas verzögert. Dies ist unkritisch, erfordert allerdings besonders beim Durchfahren von Kurven etwas Gewöhnung.

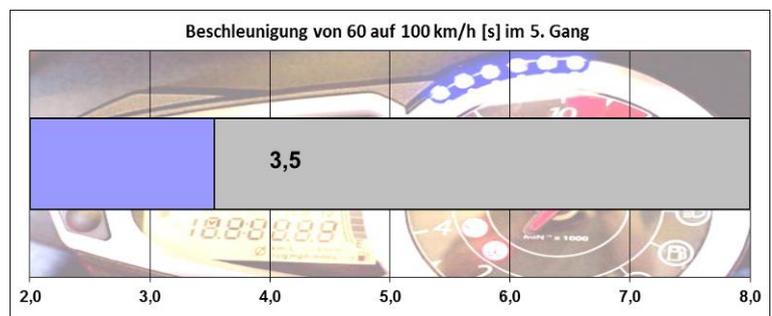


Der Motor begeistert durch die Elastizität und sein breites, gleichmäßiges Drehmomentband.

1,7

### Fahrleistungen

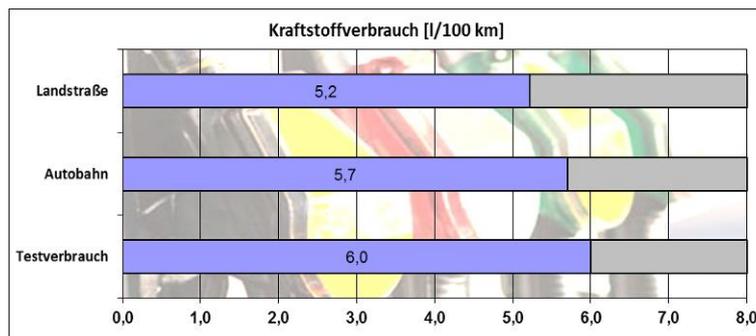
- ⊕ Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang erfolgt in 3,5 Sekunden, von 100 auf 140 km/h vergehen im gleichen Gang 4,0 Sekunden.



3,1

## Kraftstoffverbrauch

⊖ Bei zügiger Landstraßenfahrt verbraucht die Z 800 mit ca. 5,2 l/100 km relativ viel Kraftstoff. Dabei hat die Fahrweise einen weitgehend direkten Einfluss auf den Spritkonsum. Bei Autobahnfahrt mit überwiegend konstanten 130 km/h steigt der Verbrauch auf ca. 5,7 l/100 km. Über den gesamten Testzeitraum wurden inklusive Fahrleistungs- und Bremsmessungen im Mittel 6 l Superbenzin auf 100 km verbraucht.



1,7

## Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

Das Fahrgeräusch wird in den Fahrzeugpapieren mit 79 dB(A), das Standgeräusch bei 5100 U/min mit 91 dB(A) angegeben.

⊕ Dem Charakter des Reihenvierzylinders entsprechend produziert der Antrieb der Z 800 keine störenden Vibrationen. Die spürbaren aber dezenten Schwingungen sind lastabhängig und geben somit ein gutes Feedback des Motorbetriebszustandes. Der dem Endschalldämpfer entweichende dumpfe Sound ist in den meisten Fahrzuständen angenehm dezent.

2,0

## Kupplung

Die Kupplung wird per klassischen Seilzug betätigt.

⊕ Die Kupplung lässt sich mit geringen Handkräften leicht bedienen und ist dabei gut dosierbar. Dabei entstehen keine auffälligen Geräusche.

2,2

## Getriebe

Das Getriebe der Z 800 verfügt über 6. Gänge.

⊕ Die Getriebeabstufung passt in weiten Bereichen sehr gut zu dem Charakter des Motors, lediglich der 6. Gang könnte auch etwas länger ausgelegt sein. Über kurze Schaltwege ist der Gangwechsel präzise durchführbar. Die Leerlaufsuche wird durch eine sogenannte „Leerlauffindung“ erleichtert. Bei Stillstand kann von dem 1. Gang nur in den Leerlauf geschaltet werden.

2,0

## Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung erfolgt über eine O-Ring-Kette.

⊕ In dem Antriebsstrang entstehen keine störenden Lastwechselreaktionen. Ein maximaler Kettendurchhang von 30 mm erscheint angemessen.

## 2,1

## FAHRVERHALTEN

## 1,6

## Fahrstabilität

Der Radstand der Z 800 beträgt 1445 mm, der Nachlauf 98 mm. Dies entspricht dem Klassenstandard.

⊕ Der Geradeauslauf und die Spurstabilität der Z 800 ist in allen gängigen Fahrsituationen und bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche nicht zu beanstanden. Es wurde ein gelungener Kompromiss zwischen Stabilität und Handlichkeit gefunden.

⊖ Bei Geschwindigkeiten um ca. 80 km/h traten an der Lenkung ein leichtes, harmloses Lenkerflattern (Shimmy) auf. Dies ist wohl den individuellen Vorderreifeneigenschaften zuzuordnen.

## 2,0

## Handlichkeit

⊕ Die kompakte Bauform der Z 800, der breite und wenig gekröpfte Lenker sowie die frontorientierte Sitzhaltung vermitteln nach kurzer Gewöhnung innerorts und auf Landstraßen ein Gefühl leichter Steuerbarkeit. Besonders das Einlenken in Kurven geht mit spielerischer Leichtigkeit. Unvermittelte Richtungswechsel sind leicht möglich. Der Slalom-Parcours mit 5- und 10-m-Abständen ist problemlos zu durchfahren.

⊖ Enge Kurvenpassagen bei niedriger Geschwindigkeit werden durch den geringen maximalen Lenkeinschlag begrenzt. Der 3-m-Slalomparcours konnte nicht flüssig durchfahren werden. Dadurch müssen auch leichte Abstriche im Stadtverkehr hingenommen werden. Bei schnellem Schräglagenwechsel werden deutliche Lenkimpulse erforderlich. Hier macht sich auch das Gewicht von 230 kg bemerkbar.



**Wendigkeit der Z 800 leidet unter dem engen Lenkeinschlag.**

## 2,6

## Federung/Radführung

Die Federbasen beider Federungen sind einstellbar, ebenso wie die Zugstufendämpfung. Die Federbasis am Federbein soll laut Bedienungsanleitung standardmäßig vom Kawasaki-Händler eingestellt werden.

⊕ Auf ebenen Fahrbahnen vermittelt die Z 800 dank des straffen Fahrwerks hohe Stabilität.

⊖ Auf unebenen Straßen leidet der Fahrkomfort etwas unter der straffen Fahrwerksabstimmung. Hier sprechen die Upside-Down-Gabel (USD-Gabel) und das Federbein etwas unsensibel an.

## 2,3

## Kurvenfahrt

Die Bridgestone-Bereifung Battlax Hypersport S20F Evo bzw. S20R Evo entsprechen mit den Dimensionen 120/70 ZR 17 vorne und 180/55 ZR 17 hinten dem Klassenstandard.

⊕ Dank der Reifenkontur, der Breite des Lenkers und der stabilen USD-Gabel kann sehr präzise gelenkt werden. Radiuskorrekturen sind leicht zu vollziehen. Die Schräglagenfreiheit ist für den öffentlichen Verkehrsraum voll ausreichend.

⊖ Zum Einleiten höherer Schräglagen sind deutliche Lenkimpulse erforderlich. Auch Störungen, die in Schräglage von dem Untergrund ausgehen, erfordern bewusste Korrekturen. Bremsungen in Schräglage bewirken eine spürbare Aufstellneigung.

## 2,5 Fahrverhalten mit Beifahrer

Das Fahrverhalten mit Beifahrer verändert sich im Vergleich zu Solofahrten erstaunlich wenig.

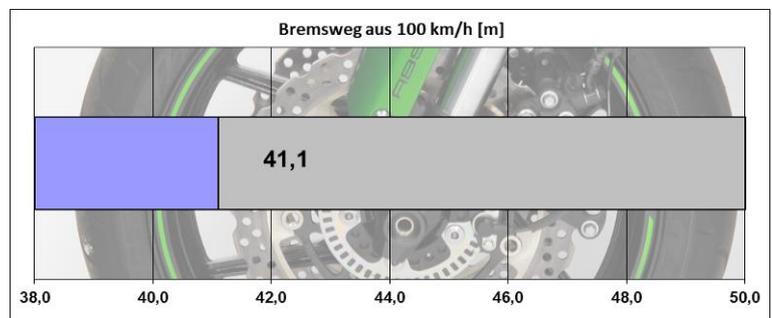
## 2,1 SICHERHEIT

### 2,0 Bremsen

Das Vorderrad der Z 800 wird mittels Vierkolben-Festsattelbremszangen über zwei 310 mm durchmessende Bremsscheiben verzögert, das Hinterrad mittels Schwimmsattel über eine Scheibe mit einem Durchmesser von 250 mm.

⊕ Die Bremse verfügt zumindest nach einigen Verzögerungen über eine gute Wirkung bei tauglicher Dosierbarkeit. Der Druckpunkt bleibt über mehrere Bremsungen stabil. Der mittlere Bremsweg von knapp über 41 m (mittlere Verzögerung  $9,4 \text{ m/s}^2$ ) entspricht einem gutem Klassenstandard. Der kürzeste Bremsweg lag bei 40,2 m.

⊖ Anfangs wirkt die Vorderradbremse etwas stumpf. Ihre volle Wirkung entfaltet sie erst nach einigen Bremsungen und entsprechenden Temperaturen an der Bremse. Bei hohen Vollbremsverzögerungen kann das Hinterrad wegen der Fahrzeugauslegung deutlich abheben. Hierzu die Hinweis zum Bremsen in der Bedienungsanleitung beachten. Die Hinterradbremse wirkt etwas schwach, was wegen der deutlichen Radlastverschiebung bei hohen Verzögerungen eher ohne Bedeutung ist.



### 2,4

## Assistenzsysteme

Die Z 800 verfügt über ein einfaches Zweikanal-ABS von Nissin. Vorder- und Hinterradbremse sind nicht kombiniert (gekoppelt).

⊕ Das ABS greift unspektakulär aber gut spürbar ein. Bei den meisten Vollbremsungen mit beiden Bremsen bleibt die Z 800 stabil.

⊖ Ein Abheben des Hinterrades kann bei starken Verzögerungen nicht grundsätzlich unterbunden werden. Um im Extremfall hiervon nicht überrascht zu werden, sollten auf abgesperrter Strecke bei Vollbremsübungen Erfahrungen mit dem ABS gesammelt werden.



Je nach Bremsstrategie kann das Hinterrad deutlich abheben. Die Hinterradbremse sollte immer mit eingesetzt werden.

## Beleuchtungsanlage

Die einfachen Freiflächenscheinwerfer werden von einer H7-Lampe erhellt.

- ⊕ Die beiden relativ kleinen Scheinwerfer produzieren für ein Motorrad dieser Klasse gutes Licht.
- ⊖ Kein Tagfahrlicht.



Die zwei Frontscheinwerfer mit H7-Lampen bringen gute Sicht und Sichtbarkeit.

---

## FAHRZEUGKOSTEN

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält das Datenblatt auf der letzten Seite.

---

### Betriebskosten

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 5,2 l/100 km und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich bei dem aktuellen Preis von 1,35 Euro/Liter Superkraftstoff (Stand: 10/2015) jährliche Spritkosten von ca. 350 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von 70 Euro kommen somit jährliche Betriebskosten von ca. 420 Euro zusammen.

---

### Werkstatt-/Reifenkosten

Kawasaki sieht laut Wartungsplan für die Z 800 neben den jährlichen Prüfungen auch alle 6000 km Inspektionen vor. Da der Umfang der 6000 km-Inspektionen relativ gering ist, haben die jährlichen Wartungsarbeiten die größere Bedeutung. Die größten Arbeitsumfänge haben die 12000-km- und die 24 000-km-Inspektion. Der von Kawasaki vorgesehene regelmäßig alle vier Jahre durchzuführende Austausch der Bremsschläuche und Gummiteile der Bremsanlage dürfte in der Praxis nach entsprechender Prüfung der Teile nicht immer vorgenommen werden. Deswegen wurden die Kosten für diese Arbeiten nicht in die Berechnung der Wartungskosten aufgenommen. Als mittlere Wartungskosten pro Jahr bei einer Haltungsdauer von 5 Jahren ergeben sich je nach regionalem Stundensatz ca. 260 bis 290 Euro. Sie setzen sich aus 150 bis 180 Euro Arbeitszeit und 110 Euro Materialkosten zusammen. Ventilspielprüfungen sind nur für alle 42 000 km vorgesehen, so dass diese für die hier vorgenommene Modellberechnung keine Bedeutung haben.

Als Reifenkosten können bei einer Laufleistung von 6000 km pro Reifensatz jährliche Aufwendungen von ca. 300 Euro angesetzt werden, wenn Aus- und Einbau der Räder von der Werkstatt vorgenommen wird.

Somit ergeben sich für die genannten Rahmenannahmen Gesamtkosten von ca. 560 bis 590 Euro pro Jahr. Werden die im Wartungsplan vorgesehenen Wechsel der Brems-, Kühlwasser- und Kraftstoffschläuche sowie der Gummiteile der Bremsanlage vorgenommen, ergeben sich einmalig in 5 Jahren zusätzliche Arbeitskosten von 450 bis 490 Euro und Materialkosten von ca. 1040 Euro.

---

## Wertstabilität/Wertverlust

Über einen Zeitraum von 5 Jahren kann bei einer Jahresfahrleistung von 5000 km mit einem Wertverlust von ca. 50% gerechnet werden. Hierdurch ergeben sich mittlere jährliche Kosten von ca. 850 Euro, die dem Wertverlust zuzuschreiben sind.

---

## Nützliche Informationen

Neben der Z 800 für 8895 Euro bietet Kawasaki auch das Modell Z 800 e Version für 8095 Euro an. Abgesehen von dem fehlenden Frontspoiler ist die Z 800 e weitgehend baugleich zu der Z 800. Sie hat eine Leistung von 70 kW (95 PS) bei 9500 U/min und ein Drehmoment von 76 Nm bei 8000 U/min. Darüber hinaus sind die Federelemente der Z 800 e einfacher ausgestattet als die der Z 800. Die Z 800 e kann gegen Aufpreis auf die für die Führerschein-Einsteigerklasse A2 passende Leistung von 35 kW gedrosselt werden.

Eine weitere Variante ist die Z 800 Performance. Sie verfügt abweichend von der Z 800 über einen Carbon-Endschalldämpfer von Akrapovic, ein größeres Windschild, eine Sitzbankabdeckung und Tankpads. Sie wird für 9795 Euro angeboten.

Im Jahr 2013 gab es für die Z 800 einen offiziellen Rückruf, der die ABS-Hydraulikeinheit betraf. Nach unseren Informationen ist der Rückruf abgeschlossen und betrifft auch nur Fahrzeuge der Modelljahre 2012/2013.



**Die Z 800 wird auch als Z 800 e Version angeboten. Neben der etwas geringeren Leistung ist die Ausstattung der Federelemente einfacher.**



**Die Z 800 Performance hat die Leistungsdaten der Z 800. Der Carbon-Endschalldämpfer, die Sitzbankabdeckung und ein Windschild sind die wichtigsten Zusatzausstattungen der Performance-Variante.**

## DATEN UND MESSWERTE KAWASAKI Z 800

(OHNE GEWÄHR)

4-Zylinder-Reihenmotor	Schadstoffklasse Euro 3
Hubraum	806 ccm
Leistung	83 kW (113 PS)
bei	10.200 U/min
Maximales Drehmoment	83 Nm
bei	8.000 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	DOHC
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Super (95 ROZ) auch E10
Kühlung	Flüssigkeit
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1445 mm
Nachlauf	98 mm
Federweg vorne/hinten	120/137 mm
Reifengröße vorne	120/70 ZR 17 M/C (58W)
Reifengröße hinten	180/55 ZR 17 M/C (73W)
Bremsen vorne/hinten	2 Scheib. Ø 310 mm/Scheib. Ø 250 mm
Wendekreis (aufrecht geschoben)	6,9 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Überholvorgang 60-100 km/h (5. Gang)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Land/Autobahn	5,2/5,7 l
Länge/Breite/Höhe	2126/870/1253 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	797 mm
Leergewicht/Zuladung	230/181 kg
Tankinhalt	17,0 l
Reichweite (Landstraßenverbrauch)	326 km
Garantie	2 Jahre

ADAC-Testwerte fett/ Stand: 10/2015

## REIFENFREIGABEN (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR, STAND 10/2015.)

Vorderreifen (120/70 ZR 17)	Hinterreifen (180/55 R 17)
BRIDGES. Battl. BT-003F Racing St.	Battl. BT-003R Racing St.
BRIDGES. Battlax BT-016F Pro	Battlax BT-016R Pro
CONTI. ContiRaceAttack	ContiRaceAttack
CONTI. ContiMotionZ	ContiMotionZ
DUNLOP Sportmax RoadSmart 2	Sportmax RoadSmart 2
DUNLOP Sportmax D214FJ	Sportmax Sportsmart D214J
METZELER Sportec M5 Interact Fr.	Sportec M5 Interact
METZELER Roadtec Z8 Interact M Fr.	Roadtec Z8 Interact M
MICHELIN Pilot Power 2CT	Pilot Power 2CT
MICHELIN Pilot Road 2D	Pilot Road 2A
PIRELLI Angel GT Fr.	Angel GT

## KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5.000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 420 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	60,72 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 570 Euro
Jährlicher Wertverlust (über 5 Jahre gemittelt)	850 Euro
Versicherung (ganzjährig, Mittelung verschied. Voraussetzungen)	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 150 Euro
Teilkasko (SB 150 €)	ca. 300 Euro
Vollkasko (SF5, 40%, SB 300 €)	ca. 1000 Euro
Grundpreis (ABS-Version, ohne Nebenkosten)	8895 Euro

## AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR)

### TECHNIK/ KOMFORT

Riemen-Tankrucksack (13 – 22 Liter)	129 Euro
Elektronische Wegfahrsperre	Serie
Seitentaschen-Halterung (SW-Motech)	98 Euro
Satteltaschen-Set (SW-Motech)	258 Euro
Hecktasche (13 Liter)	99 Euro
Gel-Sitzbank (Fahrer)	255 Euro
Motorschutz (seitlich)	193 Euro
Tankrucksack-Montagering	29 Euro
Ganganzeige (nachrüstbar)	118 Euro
Warnblickanlage	Serie
Windschutzscheibe	107 Euro
Leistungsreduzierung auf 72 kW	k.A.

### SICHERHEIT

ABS (Hersteller Nissin)	Serie
-------------------------	-------

vom ADAC empfohlenes Zubehör fett

## TESTURTEIL

### MOTORRADTEST

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>ALLTAGSTAUGLICHKEIT</b>	<b>2,7</b>	<b>FAHRVERHALTEN</b>	<b>2,1</b>
Abmessungen/Daten	2,8	Fahrstabilität	1,6
Verarbeitung	2,1	Handlichkeit	2,0
Parken/Rangieren/Tanken	2,3	Federung/Radführung	2,6
Gepäck/Tourentauglichkeit	3,0	Kurvenverhalten	2,3
Serienausstattung	2,4	Fahrverhalten m. Beifahrer	2,5
Wartung	2,8	<b>SICHERHEIT*</b>	<b>2,1</b>
<b>ERGONOMIE</b>	<b>2,7</b>	Bremsen	2,0
Sitzposition Fahrer	2,6	Assistenzsysteme	2,4
Ergonomie Beifahrer	3,3	Beleuchtung	2,2
Armaturen	2,4		
Anzeigen	2,6		
Vibrationen	1,6		
Fahrkomfort/ Windschutz	3,4		
<b>MOTOR/ANTRIEB</b>	<b>2,4</b>		
Motorstart	2,3		
Leistungsentfaltung	2,1		
Fahrleistungen	1,7		
Verbrauch	3,1		
Laufkultur/Geräusche	1,7		
Kupplung	2,0		
Getriebe	2,2		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,0		

\*Sicherheit wird doppelt gewertet.

## NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		