

Kawasaki GPZ 550

Casi ideal

Con 65 CV., suspensión Uni-Track y la línea de sus hermanas mayores de la nueva gama GPZ, la nueva 550 representa en estos momentos la mas potente y completa alternativa del mercado en su categoría.



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

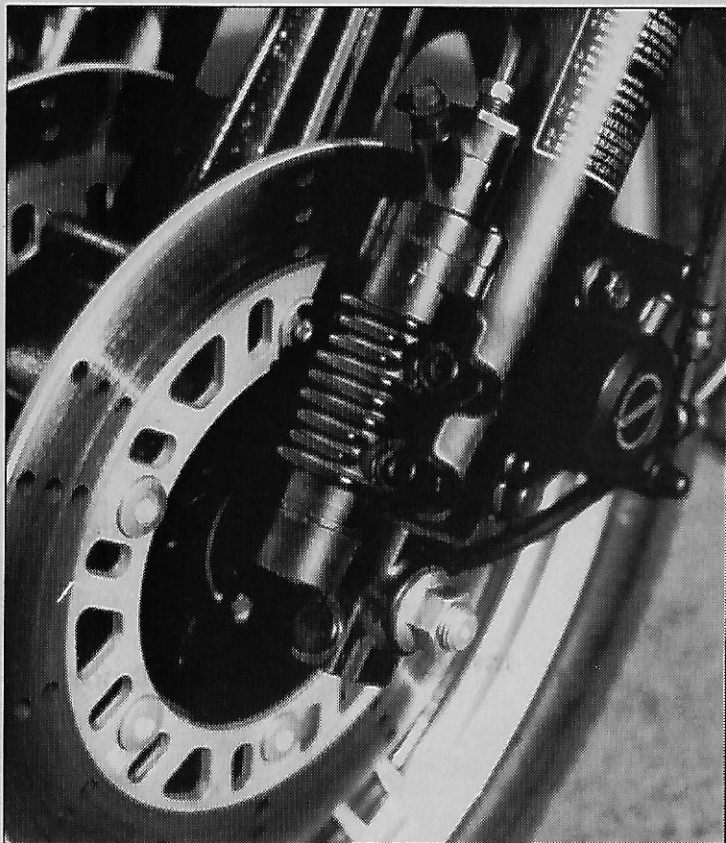

info@motosclasicas80.com



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com



Sistema anti-dive hidráulico compartido con los frenos: poco efectivo en frenadas apuradas.

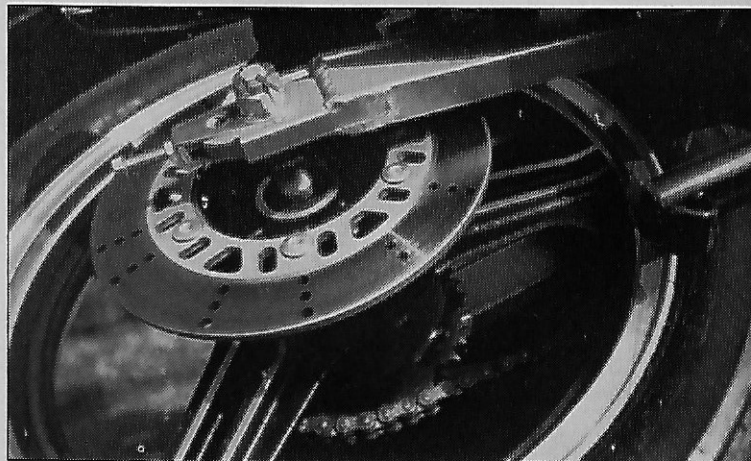
Famosa, aunque en pequeñas cantidades, las Kawa GPZ 550 han pasado por España como un pequeño sueño, un sueño de pocos que puso en manos de unos cuantos afortunados una moto que reunía unas características tan atractivas que el precio, en la mayoría de los casos se convirtió en una cuestión secundaria. Agil, ligera, estable, potente, la GPZ 550, esa «bala roja» fue un juguete codiciado desde el momento que salió a la venta. Su rápida desaparición

de las tiendas la convirtió rápidamente en una moto casi anecdótica. El éxito de esta serie no lo fue sólo en nuestro país, donde la escasa oferta puede llegar a convertir a motos consideradas «vulgares» en el resto de Europa en una pieza más o menos codiciada en nuestro territorio y la evolución de aquellas prometedoras GPZ 550 de dos amortiguadores se convirtió, con el nuevo chasis con suspensión Uni-Track también en un «bes seller» en los países de libre mercado.

Ahora, renovándose en muchos detalles, pero manteniéndose inalterable en lo fundamental, aparece la nueva GPZ 550. Kawasaki ha preferido mantenerse dentro de una línea y no introducir cambios espectaculares en su nueva moto.

Ello parece lógico dado que montando un semicarenado fijado directamente al chasis, un sistema Uni-Track mejorado con basculante en aleación li-

jo de sus gemelas de Honda y Suzuki. Para ello se han cambiado los carburadores, se ha aumentado el tiempo de apertura de la admisión y se ha subido el techo máximo de giro del motor a 10.500 r.p.m. En el modelo de 1983, la potencia era de 62 CV. a 9.500 r.p.m. Ahora, a pesar de que la competencia dispone de motores de cuatro válvulas, esta GPZ vuelve a situarse en cabeza de su categoría.



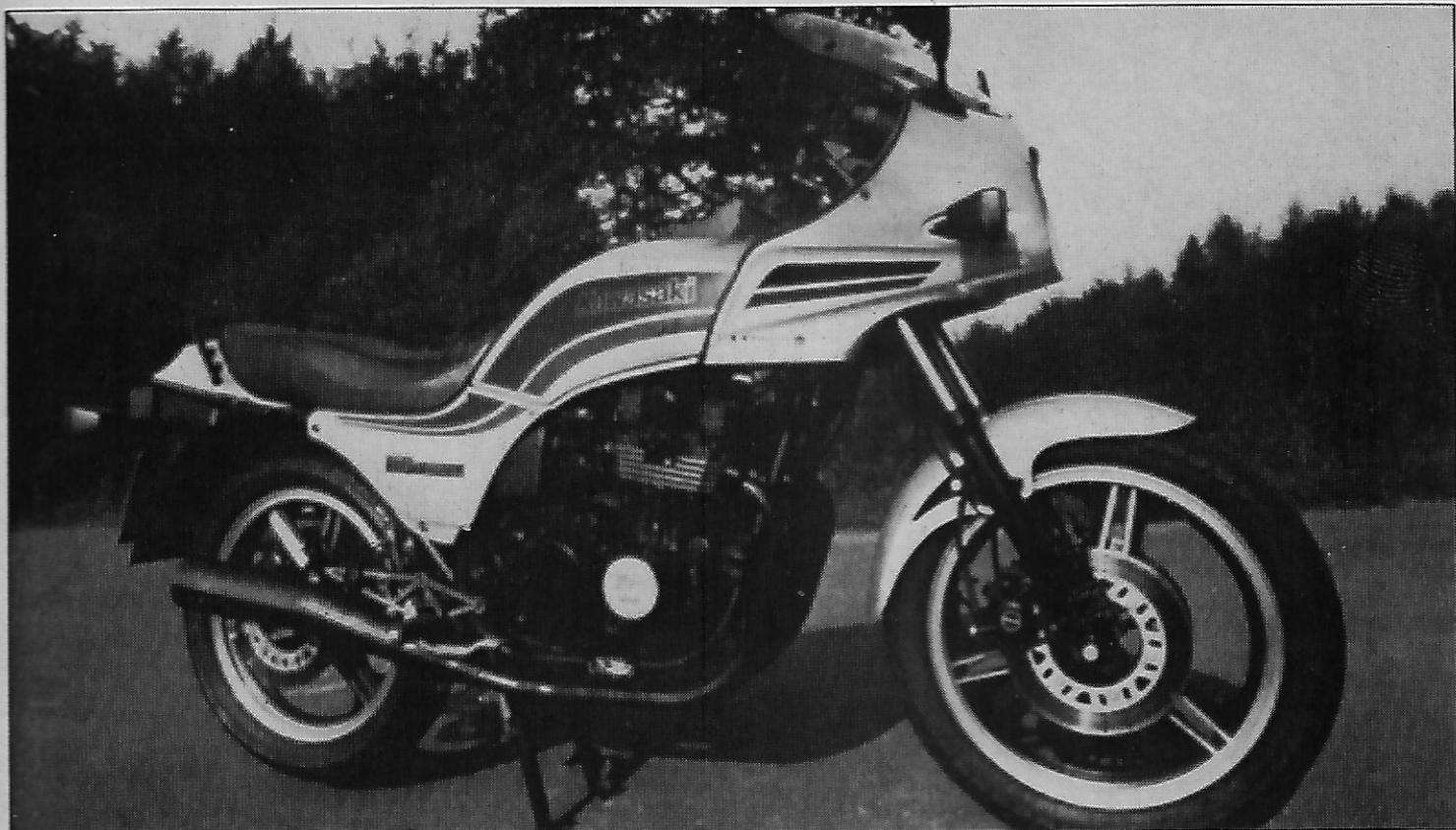
Ruedas de tres radios y basculante de sección rectangular de aleación ligera.

gera y una rueda delantera de 18 pulgadas en lugar de la habitual de 19, se ha conseguido que esta GPZ encaje perfectamente dentro de la línea impuesta por sus hermanas mayores de 750 y 1.100 c.c.

Hablando del motor, Kawasaki ha logrado mejorar las prestaciones de este propulsor que ahora se sitúa, con 65 CV., por encima de la media de la competencia, algo que no ocurría con el anterior motor que aun disponiendo de una buena potencia se hallaba por deba-

¿Y cómo se manifiesta esa potencia? Desde luego, a menos de 7.500 r.p.m. no se hace evidente. Por encima de esta marca y en las cuatro primeras marchas, la aguja del cuentavueltas sube vertiginosamente y con mucha facilidad hasta la zona roja por encima de las 10.500 r.p.m. Por debajo de 4.000 r.p.m. —sobre todo en quinta y sexta— no hay más remedio que bajar de marcha porque la cura de potencia no se manifiesta en absoluto.

Por autopista, en posición



Nueva imagen para la GPZ 550 con semicarenado anclado al chasis como en las gamas superiores. La rueda delantera es de 18 pulgadas y lleva neumáticos de perfil bajo.

erguida, los 190 km/h. (según el velocímetro), son fácilmente alcanzables, aunque esta relación nos pareció excesivamente larga para alcanzar la velocidad máxima y sirve mejor como una «overdrive» con régimen máximo de 9.000 r.p.m. Así pues, el motor hace honor a su denominación (G.P.) y pierde algo de elasticidad en favor de una potencia de «altos vuelos». ¿Y cómo se comporta el renovado chasis?

La construcción de un chasis enteramente nuevo parece que fue desechada puesto que con el cambio de la horquilla telescópica delantera a la que se ha sumado una nueva rueda de 18 pulgadas que monta un nuevo neumático de perfil bajo y medidas 100/90, combinado con un nuevo guiado del basculante, se ha variado toda la geometría de la moto. Con un avance mas corto y menor altura de toda la moto, resulta ahora más manejable sin haber perdido cualidades tanto en línea recta como en conducciones en los virajes. El resultado: uno llega muy rápidamente a hacerse con la moto tan ligero y preciso resulta su pilotaje. Es ahora más fácil de

meter en curvas, permitiendo las correcciones que la anterior GPZ 550 con rueda delantera de 19 pulgadas no estaba siempre dispuesta a consentir.

Sin embargo, encontramos excesivamente duro el tarado de la suspensión delantera, y algo más blanda hubiera mejorado el confort en ruta de esta moto. A pesar de que la rueda delantera permanece siempre en contacto con el asfalto, sea la situación que sea, hubiera sido deseable algo menos de dureza de tacto en la dirección. Claro que el sistema hidráulico anti-dive heredado de toda la gama Kawasaki que comparte el circuito hidráulico del

freno, ayuda sin dudas a esa rigidez de la suspensión. En cuanto al tacto y dosificación del doble disco delantero lo encontramos satisfactorio aunque —como siempre— en caso de una frenada al límite, este sistema compartido implica una cierta desventaja por cuanto no resulta tan obvio el hallar el punto exacto de dosificación de la frenada.

Caso aparte es la frenada posterior, que ya no resulta tan perfecta, menos dosificable y que tiene tendencia a bloquear con demasiada rapidez. De todas formas resulta favorablemente sorprendente el funcionamiento de la suspensión

posterior con monoamortiguador a gas.

La posición, detrás del pequeño pero envolvente semicarenado es, apesar de los estribos retrasados que invitan a una conducción deportiva, muy cómoda incluso para viajes largos. La posición deportiva —y también el espíritu racing de esta moto— siguen siendo sin embargo compatibles con una utilización turística, viajes largos o uso diario sin ninguna pretensión deportiva. Por eso Kawasaki ha querido conservar en lo posible las características de la anterior serie GPZ. También ha permanecido invariable la colocación de parte de los instrumentos de información en la consola colocada sobre el depósito, que si bien resulta práctico no lo es cuando colocamos sobre el depósito una bolsa de viaje.

Nos encontramos pues ante una moto que, según los patrones actualmente aceptados, se sitúa en cabeza de su categoría. ¿O no son acaso, 65 CV. de potencia y un peso de 210 Kg., unas cifras realmente cercanas a lo que los japoneses consideran actualmente como el ideal?

P. LIMMERT/C.b.

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico en línea refrigerado por aire. Dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera 58,0 x 52,4 mm. Cilindrada 553 c.c. Compresión, 10:1. Potencia 65 CV. a 10.500 r.p.m. Par máximo 4,9 mkg. a 8.500 r.p.m. Doble árbol en culata, distribución por cadena dentada. Cuatro carburadores Teikei de 27 mm. Embrague multidisco en baño de aceite, cambio de seis velocidades. Arranque eléctrico. Transmisión secundaria por cadena.

Chasis: Doble cuna, suspensión delantera por horquilla telescópica con sistema anti-dive hidráulico. Suspensión posterior con amortiguador central a gas, sistema Uni-Track. Doble disco delantero, simple disco trasero, ruedas, 100/90-18 delante, 120/80-18 detrás.

Medidas: Distancia ejes, 1.445 mm. Longitud total 2.205 mm. Altura asiento 780 mm. Peso depósito lleno 209 Kg. Capacidad depósito 18 litros.