

en prueba



Eran motos «de prestaciones», con motores punteros, extraordinaria potencia y gran velocidad punta. En general, toda la filosofía japonesa estaba basada en ello. Y de ahí la multiplicación de cilindros que permiten una gran velocidad de rotación. Argumento comercial que, indudablemente, ha permitido «seducir» a todo un tipo de mercado.

Pero la potencia máxima no lo es todo. Pocas veces nos servimos de ella: algunas veces sacamos vueltas de donde sea, pero este tipo de conducción no dura más que un momento... un momento de diversión. Cuando se rueda, cuando se hace mucha carretera, este tipo de motores no conviene. Les falta par. Giran a todos los regímenes (hablamos especialmente de los cuatro cilindros, cuatro tiempos, pues los dos tiempos carecen de potencia en bajos, aunque últimamente hayan mejorado en este sentido),

Kawasaki

Z 750



pero carecen de par, y el par es el placer de la conducción.

Veamos su curva: par máximo a 3.000 r.p.m. Y a 6.000 r.p.m. apenas es más débil. La Kawa 400 Z, de la cual podría derivarse esta 750, tiene un motor muy diferente: no se trata de que tenga uno o dos árboles de levas, sino de que la concepción es distinta.

La 400 Z da la potencia máxima a 8.500 r.p.m. y el par a 7.500, siguiendo la línea de los motores punteros. Sin embargo, la presencia del par se aprecia claramente en esta 750.

Se embraga suavemente, con el motor a 1.500 r.p.m., se acelera: la moto salta hacia adelante de golpe. No se trata de la «patada en el trasero» tradicional en las inglesas; tampoco se trata de algo parecido al par de la Ducati 860 (teniendo en cuenta la diferencia de cilindrada), pero, sin embargo, salta. Es un punto a favor de una moto de turismo, cuyo argumento comercial es «no ser una 'superbike'», sino una moto sólida y fiable, segura y económica». Una moto para el turismo de dos plazas con equipaje. Su régimen ideal de conducción se coloca entre las 3.000 y 5.000 r.p.m. En quinta se dispone aún de una buena aceleración y es capaz de dar el «tirón» por encima de las 5.000 r.p.m. Pero, al sobrepasar las 6.000, el motor rechina, excepto en las marchas intermedias, por supuesto. Cuando se ha intentado tres o cuatro veces forzarla, se deja caer. Se niega... y tiene razón. Su par está en las 3.000 vueltas y, si se rueda un poco por encima, la conducción es muy agradable. La máquina no se asusta de las cuestas, en las que con abrir un poco de gas basta.

El par es bajo, pues. Pero, entonces, ¿por qué dos árboles de levas en culata? Para este motor se podrían haber empleado soluciones más sencillas, mucho más baratas de fabricación, punto especialmente importante en una moto que quiere ser económica. Lo es indudablemente por consumo, y especialmente por fiabilidad, aunque no sea una moto barata.

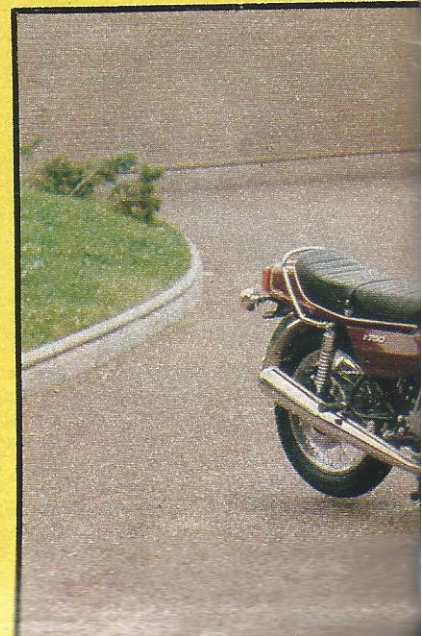
Como en la 400 Z, este «twin» está calado a 360°: los dos pistones suben y bajan al mismo tiempo. El problema de las vibraciones es el mismo que en un monocilíndrico. También como en la 400 Z, se han utilizado contrapesos que compensan las vibraciones verticales debidas al movimiento de los pistones. El sistema es eficaz y se nota una especie de hormigueo igual a todos los regímenes.

A pesar de su peso, la moto es muy manejable: se diría que está especialmente pensada para las carreteras pequeñas y sinuosas. Si se toma una curva a poca velocidad y con los gases cortados, la máquina tiene ten-



El asiento es amplio, pero escaso de mullido, lo cual se deja notar cuando se ha rodado largo rato por carretera. El manillar es poco indicado para altas velocidades. El tapón del depósito se cierra con la misma llave de contacto.

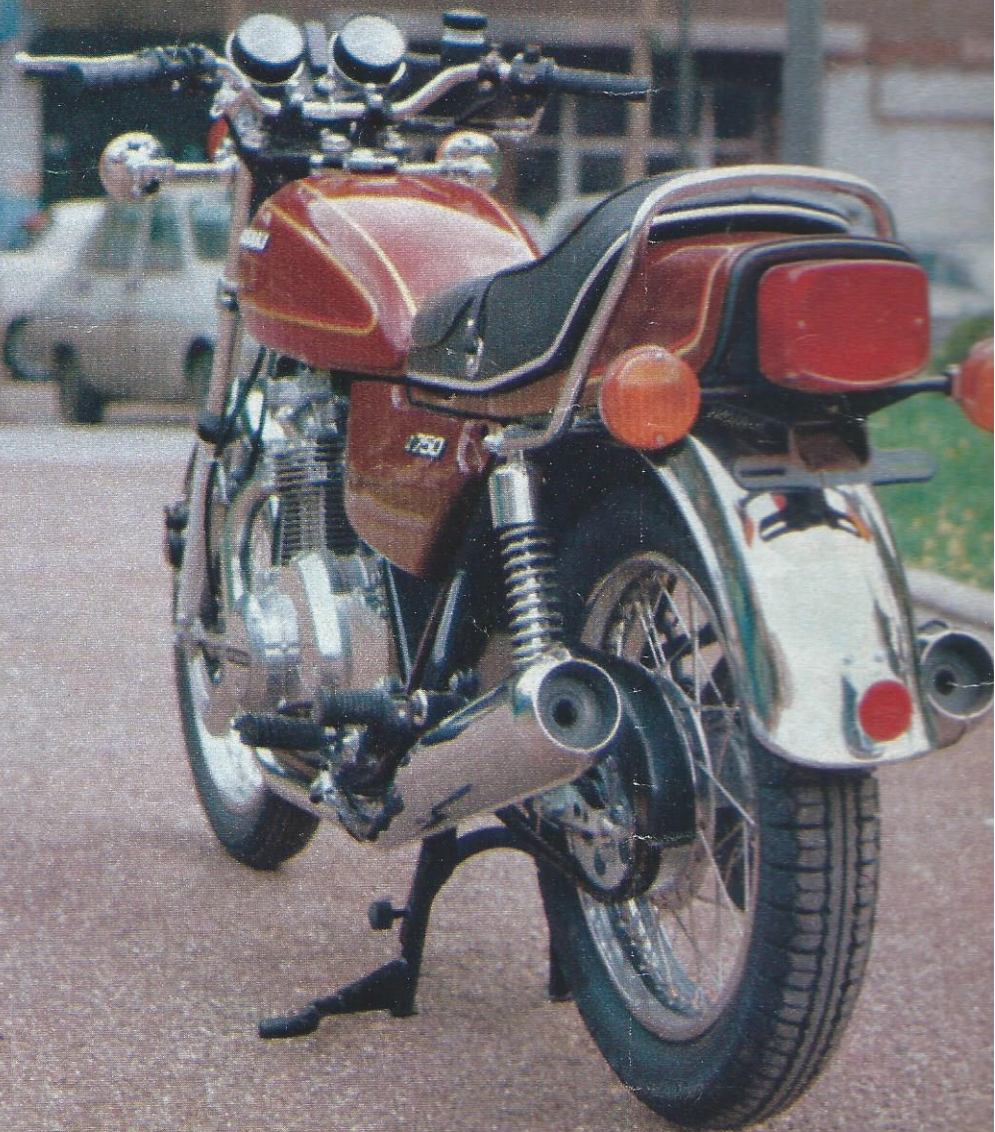
Kawasaki Z-750



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



dencia a tumbarse y virar aún más. Pero basta con abrir un poco el acelerador y la Kawa recupera su trayectoria normal, inscribiéndose perfectamente en ella. En la manejabilidad no se pueden disociar chasis y motor: la forma en que el motor «empuja» es muy importante para manejar una moto. Lógicamente, se tomará muy mal una curva muy cerrada a pequeña o media velocidad si se tiene un motor que hay que mantener críticamente en un elevado régimen de giro y se tiene que jugar con el embrague. El ejemplo contrario es el de la Guzzi 1.000 Convert, moto pesada en la que se controla perfectamente la potencia. Se la puede tumbar secamente para dar media vuelta y después abrir sin contemplaciones: la Guzzi responderá perfectamente.

Con esta Kawa sucede algo similar. Indiscutiblemente, su motor es agradable, seguro, y responde perfectamente cuando se abren gases, sin necesidad de estar «buscando las vueltas» desesperadamente. Con esta máquina se puede experimentar el placer de rodar a un régimen bajo.

El ruido del escape es pequeño, pero enervante. El nivel quizá sea parecido al de la Norton, aunque en ésta las notas son mucho más bajas de tono.

LA IMPRESION

¿Qué impresión deja esta moto? Con la Kawa 750 Z uno se siente a gusto: la posición de conducción es buena, el motor responde a todo lo que se le pide. Parece una moto «blanda» por no tener espectaculares subidas de régimen y por no salir disparada. Sin embargo, en seguida se aprende a apreciar todo lo que tiene de bueno: está hecha realmente para rodar y no para dar prestaciones puras.

Con esta moto se redescubre el placer de la conducción...

LA PRUEBA

El par, siempre el par... La máquina se ha calado por haber soltado bruscamente la palanca del embrague. No hay duda: el embielaje carece de inercia y las masas del cigüeñal son demasiado pequeñas. Por el contrario, las subidas de régimen son de una alegría poco despreciable en un «twin» vertical calado a 360°. El par motor de esta moto es fabuloso, encontrándose más «a gusto» entre las 3.000 y 4.500 vueltas. A ese régimen, en quinta, corresponden 90 Km/h, es decir, el límite de velocidad en las carreteras comarcales; el reprise es claro, potente, y se puede ir «saltando» de coche en coche, adelantándolos sin tocar para nada el selector. Descendiendo a una marcha inferior, apenas se gana nada.

Incluso con dos personas, el reprimido

La Kawasaki Z-750 es una máquina estrecha en relación a otras «super-bikes». Su motor no sobresale apenas del chasis, cosa poco frecuente en las pluricilíndricas.



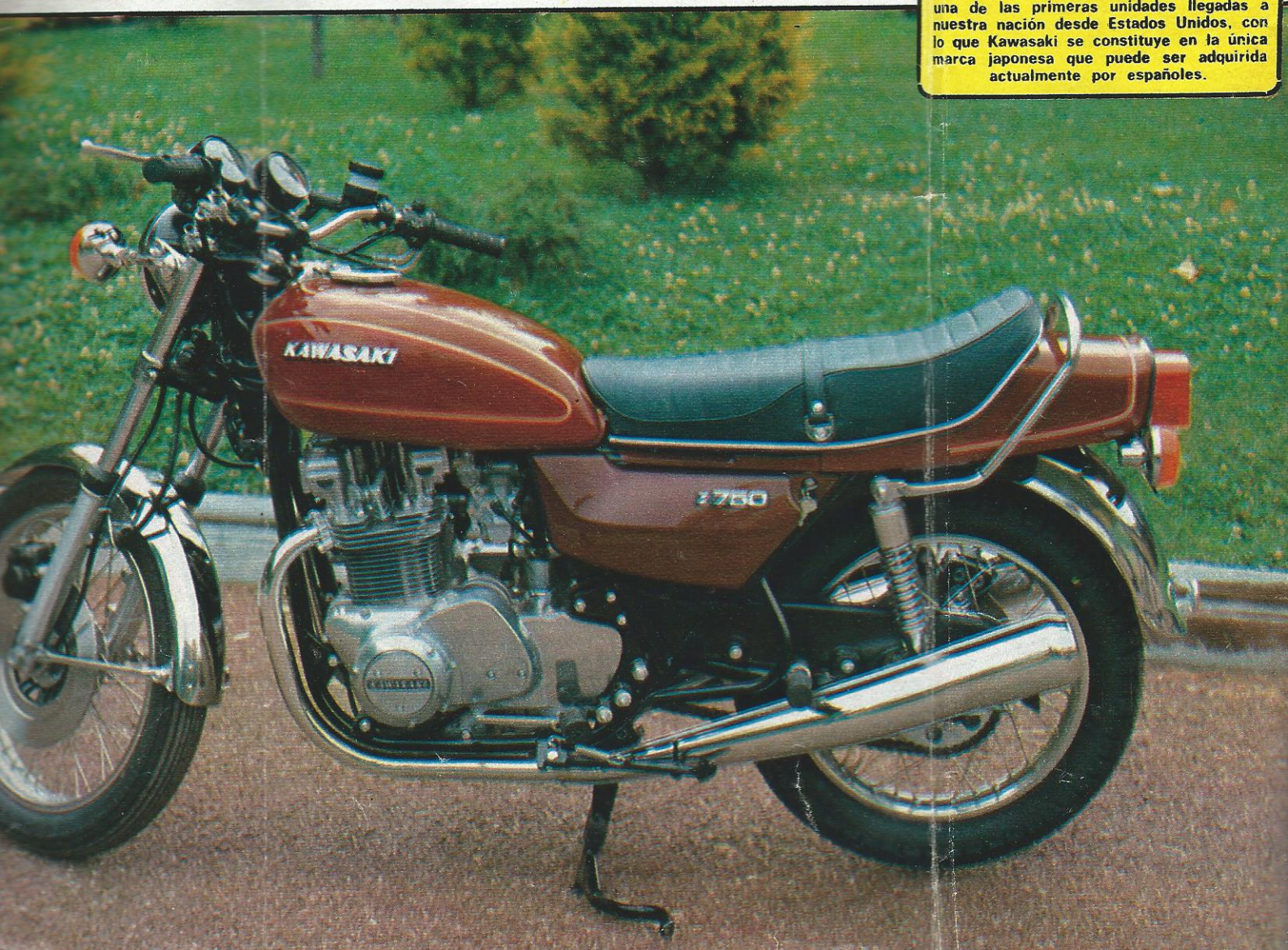
se es más que satisfactorio. Entre estos regímenes, en cuarta, se consigue la velocidad ideal para pasear por las carreteras de montaña. E, igualmente, no se tiene ninguna necesidad de cambiar de marcha: siempre hay sufi-

ciente potencia para virar acelerando a tope, con la rueda trasera perfectamente pegada al suelo. Pasando de 5.000 vueltas, la KZ 750 ya entusiasma menos. El motor protesta, la potencia comienza a caer y las vibracio-

nes aparecen. A 6.000 r.p.m., la imagen del retrovisor es completamente borrosa y, por encima, se notan las vibraciones hasta en los puños. La zona roja está en las 7.500 vueltas. Volviendo a los retrovisores encontra-

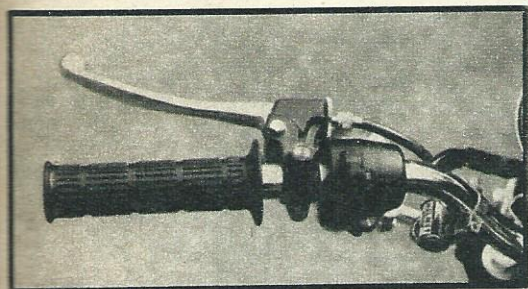


La Z-750 mantiene la línea característica de las Kawasaki de gran cilindrada. Su aspecto general es bastante sobrio y poco espectacular, debido en parte a su discreto colorido. La máquina fotografiada es una de las primeras unidades llegadas a nuestra nación desde Estados Unidos, con lo que Kawasaki se constituye en la única marca japonesa que puede ser adquirida actualmente por españoles.

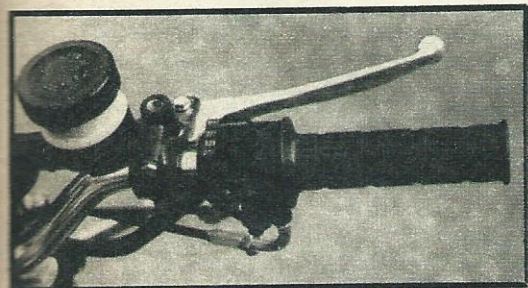




La frenada, encomendada a dos discos, es suficiente, dado el carácter de la máquina. El freno trasero tiene cierta tendencia a clavar por exceso de potencia.



Los puños, de material sintético, resultan desagradables al tacto. El acelerador es suave y tiene una desmultiplicación correcta. Los interruptores son bastante racionales y cómodos de usar.



mos otro defecto: la varilla es demasiado corta y la imagen queda cortada por los brazos del piloto.

Así, pues, la mecánica de la KZ 750 es perfecta más que a medias. Para los americanos esto no tiene importancia, puesto que siempre van a la media correcta. En Europa, la 750 de Kawasaki será especialmente apreciada en carreteras nacionales y comerciales, y criticada en las autopistas donde el régimen de cruce sobrepasa las 6.000 r.p.m.

ESTETICA

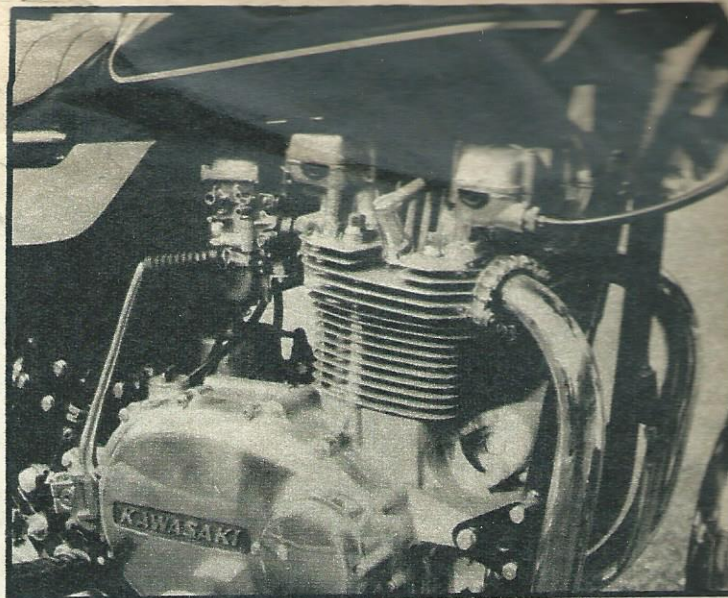
Morfológicamente, la KZ 750 es apenas más pequeña que la 900 Z1 y no mucho más ligera (12 Kg. de diferencia solamente). Es, pues, una gran moto, pero de gran agilidad y que no tiene ninguna dificultad de manejo en la circulación urbana. Esta manejabilidad depende en gran medida del chasis, muy equilibrado. Pero es también el resultado de un magnífico par motor, que anima a la moto con vivacidad desde las velocidades más bajas. Una moto lenta en «despegar», deja una cierta impresión de pesadez... Pero eso no sucede con la KZ 750. En plena circulación, casi podríamos decir que encuentra su elemento. Y no hay ninguna necesidad de estar cambiando continuamente de marchas. En ciudad, un buen par motor es casi tan eficaz como un cambio automático. Se puede dejar caer el régimen hasta 2.500 r.p.m. en quinta y reaccelerar sin que el motor experimente el menor síntoma de no responder. Pero, por el contrario, se resiste a ser «violenta» en la arrancada. No se trata de que el embrague experimente fatiga, puesto que es muy suave en todas las circunstancias. Tampoco de que el cambio dé tirones, de que las velocidades entren mal o de que el recorrido del selector sea demasiado largo... Es, simplemente, una cuestión de temperamento. A esta máquina no le gustan las prestaciones puras. Una Yamaha 350 es más rápida que ella en los 400 metros salida parada. Su

único defecto desagradable en ciudad son los tirones de la transmisión cuando se acelera y decelera en las tres primeras relaciones. Ello incita a rodar en cuarta o quinta, sin ruido (el conjunto es silencioso: 83 db), aunque a estas alturas el ruido ya no debe ser un aliciente...

PILOTAJE ALEGRE

Esta manejabilidad que nos maravilla en ciudad vuelve a encontrarse en carretera. La KZ es más ágil que la Z1 900 y mucho más que la Honda 750. Es una moto que se inclina y balancea sin ningún esfuerzo, que mantiene perfectamente la trayectoria. Hay que llegar hasta la Guzzi para encontrar una mejor precisión de dirección. Con unos buenos neumáticos se mejoraría aún esta precisión. La manejabilidad se sitúa por encima de la media entre las de su cilindrada, y la estabilidad es digna de todo elogio. Antes de que toque en el suelo el reposapiés de la derecha o la pata de cabra por la izquierda, las cosas tienen que haberse puesto muy negras para el piloto...

Como con el motor, el cuadro no es más que mitad bueno, mitad no tanto. El cuadro propiamente dicho es de una concepción correcta, pero las suspensiones deberían revisarse. Con pavimento en buen estado trabajan correctamente. Sin embargo, cuando no sucede así, la trayectoria deja de ser precisa. Tanto la amortiguación delantera como la trasera son criticables, demasiado duras. Esto nos lleva directamente a hablar del confort, que es pasable o malo, según el estado de la carretera. Aunque el sillín es suficientemente espacioso, carece de mullido y, al cabo de 50 Km., empieza uno a sentirse incómodo. En autopista hay que añadir las vibraciones al pasivo del confort... y el gran manillar, gracias al cual la resistencia que se ofrece al viento es bastante importante. Sin embargo, a baja velocidad, este manillar es muy cómodo. Podrían cambiarse los puños, que son bastante desagradables al tacto, por unos de caucho natural.



La mejor cualidad de este motor es su buena elasticidad, debido al motor a bajas revoluciones. Su personalidad tranquila admite a regañadientes la conducción deportiva.

El freno motor de la KZ 750 es más débil que el de la Triumph 750, debido a que las masas del cigüeñal no tienen la misma inercia.

Los frenos son de disco: uno delantero y otro atrás. Este último, muy potente, tiene tendencia a bloquear la rueda trasera a baja velocidad: hay que tener cuidado con la presión que se hace sobre el pedal. Delante, el freno cumple su cometido (aunque sería mejor que hubiera dos discos), pero, visto el carácter de esta máquina, la forma en que se ha concretado el sistema de frenada es ampliamente suficiente.

PRESTACIONES Y CONSUMO

Rodando «a la americana», es decir, sin sobrepasar las 4.500 vueltas, la KZ 750 sólo consume 5 litros cada 100 Km. Debe ser probablemente una de las 750 más sobrias. En recorrido mixto, el consumo se eleva a seis litros.

Las prestaciones no tienen ninguna pretensión, aunque no por ello dejan de ser respetables: 172 Km/h de velocidad punta (tumbado) y 14,4 segundos en 400 metros salida parada.

ULTIMOS DETALLES

El sillín: Es suficientemente largo para dos personas... y casi diríamos que para tres. El mullido será juzgado insuficiente por los que hagan largos viajes. Es bajo, se llega fácilmente al suelo con los dos pies. Se abre con la llave de contacto.

El depósito: Permite una autonomía de 200 Km. en carretera comarcal. Es justa, pero suficiente. El tapón se cierra con la llave de contacto.

Antirrobo: Va instalado sobre la columna de dirección y se cierra con la llave de contacto. Sin embargo, no queda enganchado con el manillar completamente girado a la izquierda. Hay que tantear para encontrar el punto, realizándose esta maniobra más cómodamente cuando la moto está apoyada sobre el caballete central.

Puño de gas: Aparte de su realización en material sintético, que lo hace desagradable al tacto, tiene todas las demás cualidades: suavidad y desmultiplicación adecuada.

Soportes: La pata de cabra no utiliza el sistema de recogida automática, pero asegura una buena estabilidad a la moto. El caballete sólo es medianamente fácil de colocar.

Reposapiés: Tanto los delanteros como los traseros son articulados.

Guardabarros y carter de cadena: Por una vez, la protección del pasajero contra las salpicaduras ha sido cuidada. El guardabarros trasero quizá no sea muy estético, pero cumple perfectamente su papel. Lo mismo puede decirse del carter de cadena.

de decirse del carter de la culata, en plástico. Tiene, a pesar de ser un inconveniente: cuando vibra, produce un ruido inquietante para el que se quiere que sea.

Polución: Para reducir la contaminación, hay un recuperador de gases que son reinyectados en los cilindros para su completa combustión.

La cadena de los contrapesos: un sistema de tensión automático.

Un sólo ruptor para el sistema de bujías: Las dos bujías son alimentadas por un mismo tiempo. Hay, pues, una cierta diferencia en el escape. El sistema es simple (una sola bobina), pero la bujía tiene una fuga, el escape detiene en los dos cilindros.

Esta máquina no revoluciona el mercado de la moto, pero merece ser conocida. Es una gran moto para personas tranquilas. Tan tranquila como una gran ramera... es, más que una gran moto, un vehículo de ciudad y para personas que buscan una gran calidad es el par motor, pero no las mediocres suspensiones. Su facilidad de conducción (es como un ciclomotor, pero más potente), la hacen ideal para principiantes en máquinas de gran cilindrada.

FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo: 4 tiempos, 2 cilindros, refrigeración por agua.
 Dirección: Doble árbol de levas.
 Diámetro y carrera: 78 X 78 mm.
 Cilindrada exacta: 746 c.c.
 Relación de compresión: 8,5:1.
 Potencia máxima: 55 CV a 5.500 r.p.m.
 Revoluciones por minuto.
 Par máximo: 5,9 mkg. a 3.000 r.p.m.
 Carburadores: 2 Mikuni de 30 mm.
 Encendido: Batería-bobina.
 Equipo eléctrico: alternador 12 V. y 14 Ah.
 Engrase: Carter húmedo.
 Puesta en marcha: Arranque eléctrico y palanca auxiliar.
 Transmisión primaria: Por eje.
 Transmisión secundaria: Por eje.
 Caja de cambios: 5 velocidades.
 Relaciones: 2,33, 1,63, 1,27, 1,04, 0,83.

CHASIS

Tipo: Doble cuna ininterrumpida.
 Frenos: Delantero, disco 245 mm.; trasero, disco 230 mm.
 Neumático: Delantero, 3,25 X 18; trasero, 4,00 X 18.
 Suspensiones: Delantero, horquilla telescópica hidráulica. Trasero, amortiguadores hidráulicos regulables.
 Longitud total: 2.149 mm.
 Altura máxima: 1.173 mm.
 Anchura máxima: 889 mm.
 Peso en seco: 218 kilos.
 Capacidad del depósito: 13,5 litros.