



Kawasaki Z 1000 R «Lawson Réplica»

**... la de los
223 km/h.!**

Hasta ahora ninguna moto de carrera, sin preparación especial, ha podido batir la barrera intocable de los 220 km/h. de verdad en una «Prueba a fondo» de MOTOCICLISMO a pesar de las prometedoras cifras barajadas en catálogos y anuncios. Pero esto era antes..., porque ahora hemos probado, en Hockenheim, la impresionante Eddie Lawson Réplica.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





ANTES de ir directamente al grano, os diría que escribo desde Stuttgart, donde estoy trabajando en equipo a diario con los probadores de la sección de «Technik und Test», de nuestra colega alemana «Motorrad», una experiencia muy positiva y muy grata. Cuando MOTOCICLISMO y «Motorrad» nos asociamos la idea principal fue la de colaborar estrechamente en pruebas y reportajes, y aunque hemos intercambiado informaciones semana tras semana, con esta serie de pruebas hechas conjuntamente hemos empezado una colaboración más intensa. A mí me ha tocado un par de semanas de la fría primavera alemana rodando por los Alpes y por Hockenheim con los probadores de «Motorrad». Más tarde algunos de los «quemados» de «Technik und Test» rodarán con nosotros durante nuestras pruebas en la Guadarrama y en el Jarama. Si ellos tienen la ventaja de un mercado libre con una deliciosa selección de japonesas de último modelo, nosotros ¡les sacamos vuelta en clima!

Y no sé lo que pensarán Horst, Reinhard, Michl, Peter Siegfried y los demás «quemados» de «Motorrad» la primera vez que tengan que bajar gas a fondo en el Jarama hacia la Horquilla de Bugatti, pero espero que les dé tanto o más sustos que me dio a mí la curva de quinta a fondo de Hockenheim, donde me obligaron a probar velocidad máxima con motos de hasta 115 CV. Y es que en Hockenheim, donde «Motorrad» realiza cada semana las pruebas cronometradas de las motos de ensayo, la zona de cronometraje con célula fotoeléctrica está situada un kilómetro después de una curva que con una superbike hay que tomarla gas a fondo y acele-



La anchura del motor perjudica la penetración aerodinámica y la pata de cabra limita inclinaciones. La cúpula es eficaz, aun a alta velocidad.

rando ¡a mas de doscientos Km/h.!

Y si cortas un pelín, si levantas un poco el casco empeorando la penetración aerodinámica de la moto, las cifras del «readout» instantáneo lo acusarán. Las primeras pasadas por aquella curva fueron bastante incómodas, pero después de un amable «pique»

con los probadores alemanes llegué a rozar las mismas velocidades que ellos con las japonesas..., logrando mejores tiempos con las italianas. Pero esto era lógico. Con las italianas nosotros, los de MOTOCICLISMO, jugamos con ventaja. Si el maldito proteccionismo tiene algún lado positivo, es que por la fuerza hemos apren-

dido cómo estrujar a una bicilíndrica italiana... sin romperla. Pero de las italianas en Hockenheim hablaremos en otro número.

Ahora, al grano. La Eddie Lawson Réplica.

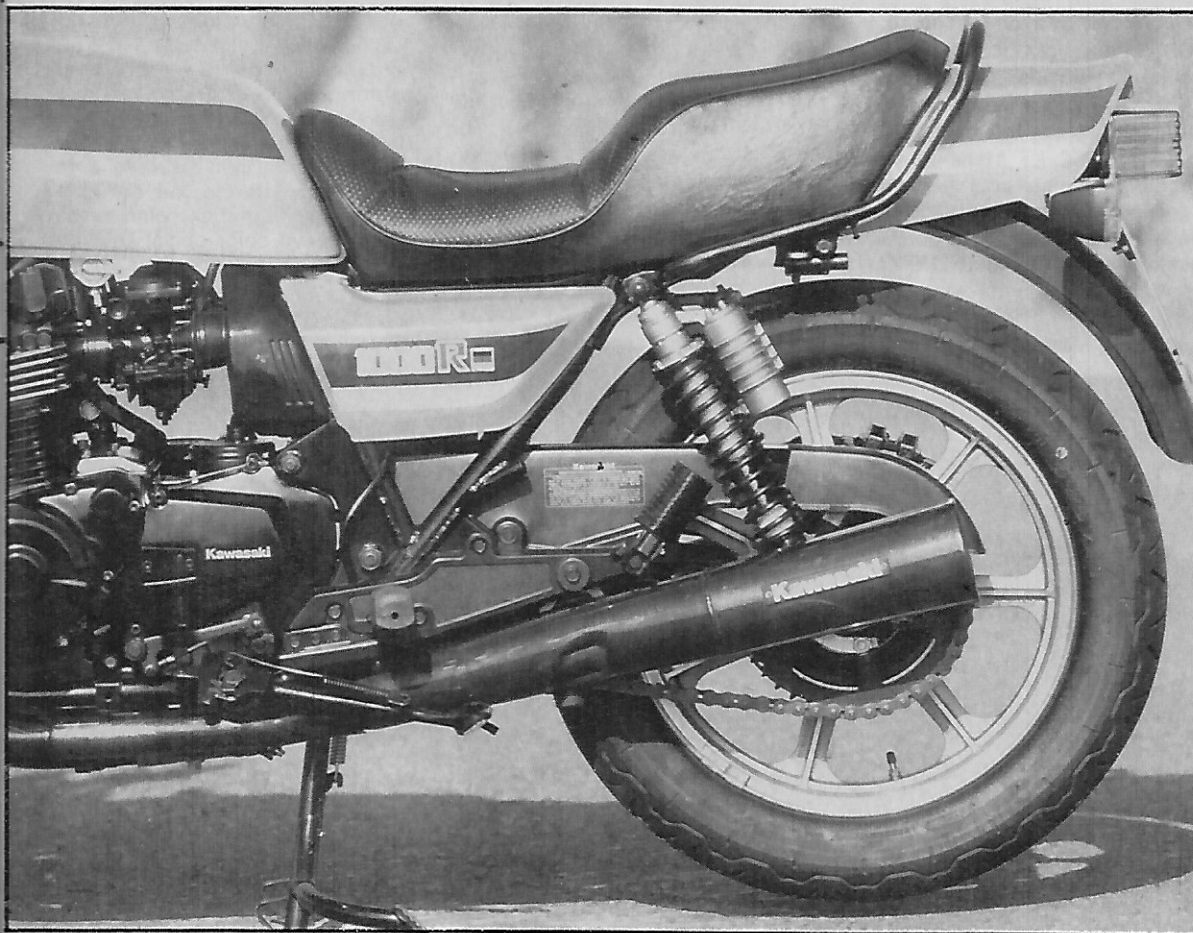
Lawson contra Spencer

Cuando Honda fichó a Fast Freddie Spencer antes de la temporada 1981, dejando a la marca verde sin su joven promesa de Luisiana, los responsables de Kawasaki no se mostraron muy preocupados. «Tenemos la mejor moto —dijeron— y tenemos a Eddie Lawson.»

Y durante aquella emocionante temporada de 1981 Eddie Lawson con la Kawasaki logró ganar por los pelos a Freddie Spencer con la Honda y a Wes Cooley con la Suzuki Yoshimura, y Kawasaki decidió celebrar el prestigioso triunfo con la comercialización de una serie corta de motos basadas en la «superbike» oficial. Así nació la Eddie Lawson Réplica, con sillín rebajado, motor en negro mate, pintura en verde vivo y un motor potenciado para rendir, según fábrica, «unos 100 CV y una velocidad máxima de más de 220 km/h.»

La moto salió al mercado USA en 1982, pero no fue ofrecida en Europa hasta esta semana en Alemania. Puesto que Eddie Lawson Réplica ya es oficial de Honda, Kawasaki ha cambiado su nombre de Lawson Réplica a Réplica sin más, y para USA ya sale pintada de blanco. Pero para Europa la moto sigue siendo la verde Lawson Réplica de siempre, y, a pesar

Kawasaki Z 1000 R «Lawson Réplica»



Sillín rebajado y duro, con estriberas, palancas de freno y cambio corridas hacia atrás... Los amortiguadores Showa de gas son duros y poco progresivos, perjudicando el confort del piloto sin dar ninguna ventaja en estabilidad.

de ser menos potente que la flamante GPz 1.100, la Z 1000 R se acerca peligrosamente a su hermana mayor en prestaciones, y en las pruebas que realizamos en Hockenheim se mostró capaz de igualar a las demás 1100 deportivas actuales, con la lógica excepción de la carísima y muy especial Honda CB 1100 R.

«Silueta» a la americana

En el campeonato USA de superbikes permiten amplias modificaciones a los motores y también la sustitución de suspensiones y frenos, pero para dar la impresión

a los espectadores viendo la carrera desde las tribunas de que se trata de motos de serie es obligatorio conservar la silueta de la moto. Se permite, sin embargo, rebajar el espumando del sillín. Y mientras la Kawasaki de Lawson de 1981 tenía un motor terriblemente modificado, con unos 140 CV de verdad, desde las tribunas

parecía casi idéntica a la que veis aquí en nuestras fotos.

La suspensión uni-trak, horquilla con sistema anti-dive y alimentación por inyectores son lujos reservados para la GPz, pero la única ventaja de la GPz 1.100 es que sus sofisticadas suspensiones, regulables y de gran recorrido, permiten al piloto buena estabilidad a alta velocidad sin sacrificar confort. Con la Réplica, Kawasaki ha querido ofrecer una especie de «super sport» a la americana..., como la Ducati 900 SS es una «super sport» a la europea. Pero mientras la Kawa es tan dura de suspensión trasera como la incómoda y eficaz Ducati, algo ha fallado y los amortiguadores Showa de gas, copias en su aspecto exterior de los amortiguadores Works Performance de la verdadera Kawasaki de Eddie Lawson, dan todas las desventajas de amortiguadores de velocidad (dureza que permite que golpes secos lleguen a sacudir hasta los dientes del piloto) sin dar las ventajas que esperábamos. Es decir, a alta velocidad en curvas, la Kawa, a pesar de su pinta, se mueve de atrás..., claro. Hay muchas japonesas que bailan más, mucho más, pero la Kawasaki Z 1000 R con su línea de campeona de «superbikes» tenía que haber sido una moto ejemplar.

Para USA, la Réplica se vende con escapes cuatro en uno de fabricación Kerker y carece de cabalette central..., ganando en posibilidades de inclinar. Para Europa, sin embargo, viene con escapes de serie, dos «dos-en-uno» de color negro, y con un acabado bastante malo. La moto de prueba, con menos de 3.000 kilómetros ya acusaba oxidaciones.

Igual que la versión americana, el motor está montado sobre si-

lentbloks de goma, pero el nivel de vibración que llega a los manillares es molesto.

Una vez que decides aceptar cierto baile atrás en curvas rápidas y cierto hormigueo en los manillares y estribas puedes divertirte con la Réplica. La postura es ideal para conducción deportiva «a la americana» sin llegar a ser tan exagerada, incómoda y «velo-

cista» como la de la Ducati 900 SS, Bimota o Guzzi Le Mans. Y con una velocidad máxima de 223 Km/h., la Kawa es sensiblemente más rápida que la Ducati 900 S-2 y Guzzi 850 Le Mans III y más estable en línea recta que las algo decepcionantes Bimota de 1983, que acusan problemas gordos de estabilidad más allá de 220 Km/h.

Con un juego de Marzocchi y

una mañana en Hockenheim para ponerlos a punto, la Z 1000 R probablemente llegaría a ser suficiente estable para justificar del todo su aparatosa línea, pero aun así ésta es una moto de brillantes prestaciones, excelente frenado y estabilidad mucho mejor que la mayoría de las japonesas actuales. Es también tal vez la más exclusiva de las japonesas depor-

tivas del momento, ya que en 1982 Kawasaki sólo fabricó 750 unidades de su «misil» verde y no habrán más en este color, ya que Kawasaki, al abandonar los Mundiales para dedicarse al 100 por 100 a la renovación de su serie de motos de carretera, ha decidido cambiar su habitual color verde por el nuevo color oficial GPZ de Kawasaki de las deportivas, el rojo.



La horquilla oleoneumática sin sistema anti-dive es dura, pero progresiva, y con 145 mm. de recorrido. La rueda delantera de 19" va en contra de la tendencia hacia ruedas de 16" y, según pilotos que han corrido con la Lawson en carreras de producción, la moto es más ágil y estable con ruedas de 18.

El motor de 998 c.c. rinde 98 CV, según fábrica, a 8.500 r.p.m. Su diseño clásico de dos válvulas por cilindro permite prestaciones impresionantes... hasta 223 km/h., cronometrados durante esta prueba. El motor va montado sobre silent blocks de goma..., pero las vibraciones siguen molestando.

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico transversal, doble árbol de levas en culata, dos válvulas por cilindro, distribución mandada por cadena central, cárteres divididos horizontalmente, bielas separables con cojinetes lisos.

Diámetro por carrera: 69,4 × 66 mm.

Cilindrada: 998 c.c.

Relación de compresión: 9,2:1.

Potencia máxima: 98 CV a 8.500 r.p.m.

Velocidad lineal de pistón a régimen de potencia máxima: 18,7 m/s.

Carburadores: Cuatro Mikuni 34 de depresión.

Encendido: Electrónico.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Cambio: Cinco relaciones.

Bastidor: Doble cuna cerrado.

Suspensiones: Delante, horquilla telescópica con

145 mm. recorrido; detrás, dos amortiguadores de gas con cinco reglajes de muelle y 104 mm. de recorrido.

Frenos: Delante, dos discos de 280 mm. Detrás, un disco de 280 mm.

Distancia entre ejes: 1.540 mm.

Peso con depósito lleno: 260 Kg.

Distribución de pesos: Delante, 124 Kg. (47,7 %); detrás, 136 (52,3 %).

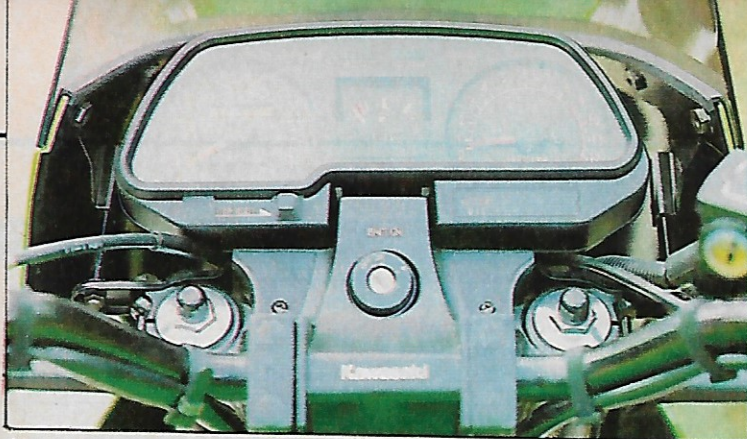
Ruedas: Delante, 3,25 × 19; detrás, 4,25 × 18.

Escalonamiento del cambio

Relaciones: 1.ª, 12,51; 2.ª, 8,68; 3.ª, 6,76; 4.ª, 5,56; 5.ª, 4,92.

Velocidades teóricas a 8.500 r.p.m. (leídas): 1.ª, 83,7 km/h.; 2.ª, 120,7 km/h.; 3.ª, 156,1 km/h.; 4.ª, 189,8 km/h.; 5.ª, 214,0 km/h.





El tablero carece de «tonterías» inútiles que actualmente están de moda en motos japonesas. Pero te comunica toda la información que te hace falta.

Kawasaki Z 1000 R «Lawson Réplica»

Me gustan mucho las Kawasaki actuales de gran cilindrada. Sus tableros son «serios», sin tonterías inútiles, lo mismo que sus motores. Y mientras Honda y Suzuki ofrecen nuevas motos de 750 c.c. y 1.100 c.c., con prestaciones brillantes y con cámaras de combustión de cuatro válvulas por cilindro, lo que me ha sorprendido y convencido durante estas dos semanas de pruebas en Alemania es que las Kawasaki de 750 c.c.,

1.000 c.c. y 1.100 c.c. con sus «clásicas» cámaras de combustión de dos válvulas por cilindro, igualan y hasta superan a sus rivales japonesas, y los motores Kawasaki de la gama 1982/83 tienen una «mala leche» que sólo puede ser encontrada en motos de calle como la Honda CB 1100 R o la Honda CB 650 Turbo.

Mientras Honda, Yamaha y Suzuki nos quieren impresionar con



Silueta de una «superbike» de competición. El sillín rebajado y manillares planos y bajos sirven muy bien para conducción deportiva, pero también para turismo o ciudad.

sus sistemas YICS, YPVS, TSOC y ATAC, Kawasaki no busca nombres «gimick» y se limita a conseguir que sus motores respiren hondo a altos regímenes con un consumo racional y con tirón violento...

En comparación con sus rivales actuales, la Kawasaki Z 1000 R, con su horquilla sin anti-dive (pero oleoneumática), sus amortiguadores «convencionales» y su motor de dos válvulas por cilindro decididamente no está «de moda». Pero en la Kawa, a pesar de su baile trasero durante conducción al límite, cuando llega sobre las 7.000 r.p.m. se nota el comienzo de un tirón que va aumentando en intensidad hasta las 8.000 r.p.m., cuando la moto, especialmente en las marchas cortas, acelera con tanta rabia que la rueda delantera apenas toca el asfalto.

El ruido mecánico de la culata confirma sospechas. Se trata de árboles de levas cruzados y con rampas abruptas. Aquí en Stuttgart los preparadores dicen que con un sistema «cuatro-en-uno» de carreras hecho especialmente para este motor se gana mucha potencia, hasta 15 CV, sin más que un nuevo reglaje de carburación.

Así, la Z 1000 R no es simplemente una Kawa 1000 con cambio de ropa. Tampoco es verdaderamente una «réplica» de la campeona de Superbikes USA, pero es una deportiva japonesa de línea deportiva americana que tiene la patada y los CV para justificar su agresiva línea.

1983, gran año para Kawasaki

Actualmente Kawasaki, Honda y Suzuki están luchando denodadamente en la cilindrada de 1100 para dominar en el sector de las superbikes de carretera, y en Alemania el importador de Laverda ofrece la Laverda RGS con kit Jota para que haya una alternativa italiana de casi 100 CV. También hay en Alemania otras italianas con versiones especiales de venta al público capaces de prestaciones realmente impresionantes..., prestaciones que he comprobado en Hockenheim. Pero mientras hasta ahora la lucha ha sido entre tres japonesas de 1100 y tres italianas con kit, ya hay una nueva japonesa deportiva de «sólo» 998 c.c. y de color verde.

Tal vez su peor defecto como moto deportiva es su tonta pata de cabra que limita innecesaria-

mente las inclinaciones hacia la izquierda, pero sería fácil quitarla...; también sería fácil quitar el caballete... y después montar un «cuatro-en-uno»... ¡y a las series!

Lástima que no tenemos acceso en España a las nuevas Kawa-

saki. Tiene una gama impresionante y de todas las Kawa deportivas actuales la con más palmarés es la «Réplica».

Eddie ha cambiado de colores y marca, pero la verde y explosiva Z 1000 R representa una especie

de homenaje al gran binomio que les volvió locos a Honda y Suzuki en USA..., la «Eddie Lawson Réplica».

Dennis NOYES

Fotos: Ulrich Schwab y Jürgen Zerha

